



República Federativa do Brasil
Ministério da Economia
Instituto Nacional da Propriedade Industrial

(11) PI 1000078-0 B1



(22) Data do Depósito: 14/01/2010

(45) Data de Concessão: 14/05/2019

(54) Título: VEÍCULO DO TIPO DE MONTAR NO SELIM

(51) Int.Cl.: B62K 11/00.

(30) Prioridade Unionista: 16/01/2009 JP 2009-007718.

(73) Titular(es): HONDA MOTOR CO., LTD..

(72) Inventor(es): MAKOTO MITSUKAWA; JUNICHI SAKAMOTO; MICHIO ATSUCHI; KAZUYUKI TACHIBANA.

(57) Resumo: VEÍCULO DO TIPO DE MONTAR NO SELIM. A presente invenção refere-se a uma cobertura dianteira que pode aumentar o grau de liberdade no desenho de seu formato em um veículo do tipo de montar no selim. As aberturas (113, 113) são asseguradas pela formação de porções de entalhe (118, 118) em uma cobertura superior (33) e um vento de deslocamento que é tomado em um espaço através destas aberturas (113, 113) é descarregado do espaço através dos furos passantes (114,114). E suficiente formar as aberturas (113) e furos passantes (114) e, portanto, a modificação do formato da cobertura superior (33) ou cobertura dianteira (32) torna-se desnecessária. Consequentemente, o grau de liberdade no desenho dos formatos da cobertura superior (33) e da cobertura dianteira (32) pode ser facilmente aumentado.

Relatório Descritivo da Patente de Invenção para "VEÍCULO DO TIPO DE MONTAR NO SELIM".

Campo Técnico

[001] A presente invenção refere-se a um aperfeiçoamento de uma cobertura dianteira de um veículo do tipo de montar no selim sobre o qual um condutor se senta com uma perna de cada lado.

Técnica Antecedente

[002] Várias propostas têm sido feitas com respeito à estrutura de uma cobertura dianteira de um veículo do tipo de montar no selim (vide Documento de Patente 1 (Figura 4), por exemplo).

[003] Na figura 4 do documento de patente 1, uma cobertura dianteira (11) (símbolo com parênteses sendo citado no símbolo descrito no Documento de Patente 1, a mesma expressão será adotada, a seguir) e uma cobertura da face dianteira (15) que é instalada na cobertura dianteira (11) são mostradas. Como exibido em vista parcialmente ampliada na Figura 4 que é descrita em uma maneira parcialmente ampliada com uma linha guia, a estrutura de conexão em que uma porção de flange (35) em um lado da cobertura da face dianteira (15) é inserida em um sulco (36) em um lado da cobertura dianteira (11) é adotada.

[004] Como mostrado em vista parcialmente ampliada, um sulco em formato de V (em dois locais) é inevitavelmente formado entre uma superfície dianteira da cobertura da face dianteira (15) e uma superfície dianteira da cobertura dianteira (11) indicada por uma linha imaginária. Para prevenir a estagnação de um vento de deslocamento em tal tipo de sulco em formato de V, a superfície dianteira da cobertura da face dianteira (15) e a superfície dianteira da cobertura dianteira (11) são suavemente conectadas entre si por tornar o sulco em formato de V menor.

[005] Consequentemente, a restrição é imposta em um formato

da cobertura da face dianteira (15) e um formato da cobertura da face dianteira (11).

Literatura da Técnica Anterior

Documento de Patente

[006] Documento de Patente 1 - JP-UM-B-5-11111

Sumário da Invenção

Problemas a Serem Solucionados pela Invenção

[007] É um objetivo da presente invenção proporcionar uma cobertura dianteira que pode aumentar o grau de liberdade no desenho de um formato do mesmo em um veículo do tipo de montar no selim.

Meios para Solucionar Problema

[008] A invenção referida na reivindicação 1 é caracterizada pelo fato de que, em um veículo do tipo de montar no selim em que o tubo frontal formado em uma extremidade distal de um chassi de veículo é circundado por uma porção em corte transversal em formato de U de uma cobertura dianteira que é formada pela conexão das porções de proteção de perna esquerda e direita pela porção em corte transversal em formato de U de um lado traseiro e o tubo frontal é circundado por uma cobertura superior a partir de um lado dianteiro, um furo passante é formado na porção em corte transversal em formato de U da cobertura dianteira e uma abertura é formada entre os lados esquerdo e direito da cobertura superior e da cobertura dianteira, respectivamente de tal modo que um vento de deslocamento que passa através das aberturas passa através do furo passante.

[009] A invenção referida na reivindicação 2 é caracterizada pelo fato de que a cobertura superior inclui porções de perna que são trazidas em contato com a cobertura dianteira e uma porção de entalhe que permite o vento de deslocamento passar através de um lado do mesmo.

[0010] A invenção referida na reivindicação 3 é caracterizada pelo

fato de que a cobertura dianteira inclui uma porção de recesso que é recortada quando visto de um lado do tubo frontal em uma porção do mesmo que se volta para a porção de entalhe em uma maneira oposta e uma distância da abertura é definida pela porção de entalhe e uma porção de recesso.

[0011] A invenção referida na reivindicação 4 é caracterizada pelo fato de que a cobertura superior possui seus lados esquerdo e direito posicionados atrás da extremidade dianteira da cobertura dianteira na direção longitudinal do veículo, os lados esquerdo e direito da cobertura superior são encurvados para a extensão que os lados esquerdo e direito entram na porção em corte transversal em formato de U e as porções em formato de V que são alargadas para o lado dianteiro do veículo são formadas entre a cobertura superior e a cobertura dianteira.

[0012] A invenção referida na reivindicação 5 é caracterizada pelo fato de que uma porção de extensão que se estende para um lado traseiro do veículo a partir de uma extremidade superior da cobertura superior, uma porção de prateleira estende-se para um lado dianteiro do veículo a partir de uma porção superior da cobertura dianteira, prevendo assim um vento de deslocamento que atinge uma área em torno do tubo frontal de escapar ascendentemente pela porção de prateleira e pela porção que se estende e uma porção superior da cobertura dianteira estende-se mais ascendentemente do que a porção de extensão e forma uma porção de parede elevada.

Efeitos Vantajosos da Invenção

[0013] De acordo com a invenção referida na reivindicação 1, o furo passante é formado na porção em corte transversal em formato de U da cobertura dianteira e a abertura é formada entre os lados esquerdo e direito da cobertura superior e cobertura dianteira, respectivamente de tal modo que o vento de deslocamento que passa através das aberturas passa através dos furos passantes.

[0014] Admite-se um caso em que um formato da cobertura superior ou um formato de cobertura dianteira é modificado para prevenir o vento de deslocamento de se estagnar em um sulco em formato de V que é definido entre a cobertura superior e a cobertura dianteira, o formato da cobertura superior ou cobertura dianteira é limitado.

[0015] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, é suficiente formar as aberturas e os furos passantes e portanto, a modificação do formato da cobertura superior ou cobertura dianteira torna-se desnecessária. Consequentemente, o grau de liberdade no desenho dos formatos da cobertura superior e da cobertura dianteira pode ser facilmente aumentados.

[0016] Adicionalmente, existe uma possibilidade que uma pressão negativa ser gerada em um lado traseiro da cobertura dianteira enquanto em deslocamento. Todavia, de acordo com a presente invenção, o vento de deslocamento é deslocado para (sai de) um espaço atrás da cobertura dianteira, através das aberturas e dos furos passantes e, portanto, a pressão negativa pode ser reduzida. Como resultado, um condutor pode apreciar uma marcha suave no veículo.

[0017] De acordo com a invenção referida na reivindicação 2, a cobertura superior inclui porções de perna que são trazidas em contato com a cobertura dianteira e com a porção de entalhe que permite o vento de deslocamento a passar através da mesma nos seus lados. Consequentemente, por apenas formar as porções de entalhe na cobertura superior, é possível formar facilmente as aberturas.

[0018] De acordo com a invenção referida na reivindicação 3, a cobertura dianteira inclui a porção de recesso que é recortada como visto do lado do tubo frontal na sua porção que se volta para a porção de entalhe em uma maneira oposta e, a distância da abertura é definida pela porção de entalhe e a porção de recesso. Consequentemente, a distância da abertura pode ser aumentada pela modificação da por-

ção de recesso e portanto, a porção de entalhe pode ser tornada menor. Como resultado, é possível tornar as porções de entalhe imperceptíveis, melhorando assim a aparência da cobertura superior.

[0019] De acordo com a invenção referida na reivindicação 4, as porções de formato em V que são alargadas para o lado dianteiro do veículo são formadas entre a cobertura superior e a cobertura dianteira. Devido à formação da porção de formato em V, um formato único em que a cobertura superior entra na cobertura dianteira pode ser obtido, assim, melhorando ainda a aparência do veículo. O vento de deslocamento que se estaciona nas porções de formato em V é descarregado através das aberturas e dos furos passantes.

[0020] De acordo com a invenção referida na reivindicação 5, a porção de extensão estende-se para o lado traseiro do veículo a partir da extremidade superior da cobertura superior e a porção de prateleira que se estende para o lado dianteiro do veículo a partir da porção superior da cobertura dianteira assim prevenindo um vento de deslocamento que atinge a área em torno do tubo frontal de escapar ascendente pela porção de prateleira e pela porção de extensão.

[0021] Em adição a tal estrutura, uma vez que a porção de parede elevada exibe um formato similar a um colar e dá uma impressão única, a aparência da porção dianteira do veículo é melhorada.

Breve Descrição dos Desenhos

[0022] Figura 1 - é uma vista lateral esquerda de um veículo do tipo de montar no selim, de acordo com a presente invenção.

[0023] Figura 2 - é uma vista lateral esquerda para principalmente explicar uma estrutura do corpo de veículo.

[0024] Figura 3 - é uma vista lateral esquerda para explicar um cilindro.

[0025] Figura 4 - é uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 4 – 4 na Figura 1.

- [0026] Figura 5 -é uma vista para explicar a maneira de operação de uma porção em formato de placa de acordo com a presente invenção.
- [0027] Figura 6 - é uma vista para explicar a relação entre uma porção de cobertura principal e uma tampa em formato de taça.
- [0028] Figura 7 - é uma vista para explicar o estado de montagem da tampa em formato de taça.
- [0029] Figura 8 - é uma vista para explicar uma cobertura lateral e uma porção de armazenagem de artigo.
- [0030] Figura 9 - é uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 9-9 na Figura 8.
- [0031] Figura 10 - é uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 10 – 10 na Figura 8.
- [0032] Figura 11 - é uma vista para explicar a maneira de operação da porção de armazenagem de artigo.
- [0033] Figura 12 - é uma vista para explicar uma cobertura superior e uma cobertura dianteira.
- [0034] Figura 13 - é uma vista da cobertura dianteira quando visto de uma posição oblíqua traseira.
- [0035] Figura 14 - é uma vista dianteira da cobertura dianteira.
- [0036] Figura 15 - é uma vista em corte transversal tomada ao longo da linha 15-15 na Figura 14.
- [0037] Figura 16 - é uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 16-16 na Figura 14.
- [0038] Figura 17 - é uma vista dianteira da cobertura superior.
- [0039] Figura 18 - é uma vista lateral esquerda da cobertura superior.
- [0040] Figura 19 - é uma vista para explicar uma porção de extensão da cobertura superior, uma porção de prateleira e uma porção de colar da cobertura dianteira.

[0041] Figura 20 - é uma vista em perspectiva de uma porção traseira do veículo em um estado que um porta-objeto é removido do veículo.

[0042] Figura 21 - é uma vista plana do porta-objeto.

[0043] Figura 22 - é uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 22-22 na Figura 21.

[0044] Figura 23 - é uma vista lateral da porção traseira do veículo em um estado em que um porta-objeto é montado no veículo.

[0045] Figura 24 - é uma vista para explicar a metade traseira do para-lama traseiro.

[0046] Figura 25 - é uma vista para explicar uma metade dianteiro do para-lama traseiro.

[0047] Figura 26 - é uma vista da disposição de um tensor de corrente.

[0048] Figura 27 - é uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 27-27 na Figura 26.

Modalidade para Realizar a Presente Invenção

[0049] Uma concretização da presente invenção é explicada abaixo em conjunção com os desenhos anexos (particularmente, figura 12 a figura 19), a seguir. Aqui, os desenhos são vistos na direção dos símbolos. Adicionalmente, "frente e atrás" e "esquerda e direita" são determinadas com referência à postura de um condutor.

Concretização

[0050] A concretização da presente invenção é explicada em conjunção com os desenhos.

[0051] Como mostrado na Figura 1, uma motocicleta 10 é um veículo do tipo de montar no selim que inclui uma roda dianteira 11 na sua porção dianteira, uma roda traseira 12 na sua porção traseira, um motor 13 na sua porção inferior central, um assento 14 na sua porção superior central e um espaço de montar 15 na frente do assento 14.

No acionamento da motocicleta 10, um condutor passa sua perna através do espaço de montar 15 quando ele sobe ou desce da motocicleta 10, senta-se no assento 14, coloca seus pés em um estribo 20 e opera um pedal de mudança 17 enquanto segurando um guidão 18. Enquanto estacionado, a roda traseira 12 pode estar elevada do solo por trazer um descanso 16 em uma postura elevada como mostrado no desenho.

[0052] O veículo do tipo de montar no selim inclui um veículo com três rodas (“buggy” com três rodas) e um “buggy” de quatro rodas cada qual tendo uma vista lateral similar como do veículo mostrado na Figura 1. Consequentemente, o veículo do tipo de montar no selim não está limitado a motocicleta.

[0053] Adicionalmente, na motocicleta 10, o guidão 18 é circundado por uma cobertura de guidão 19, um farol dianteiro 21 é montado na cobertura de guidão 19, um para-lama dianteiro 22 é disposto acima da roda dianteira 11, um para-lama traseiro 23 é disposto acima da roda traseira 12, um porta-objeto 24 é disposto acima do para-lama traseiro 23, uma lâmpada de combinação traseira 25 é disposta atrás do porta-objeto 24, uma caixa de corrente 26 se estende do motor 13 para a roda traseira 12, um tensor de corrente 27 é montado em uma porção traseira da caixa de corrente 26, e uma suspensão traseira 28 estende-se ascendentemente a partir de uma posição na vizinhança do tensor de corrente 27. A motocicleta toda 10 é substancialmente coberta com a cobertura do corpo do veículo 30.

[0054] A cobertura do corpo do veículo 30 é principalmente constituída de uma cobertura lateral 31 que é disposta abaixo do assento 14, uma cobertura dianteira 32 que é disposta na frente do assento 14 e uma cobertura do topo 33 que é disposta na frente da cobertura dianteira 32.

[0055] Adicionalmente, a cobertura dianteira 32 inclui uma porção

de proteção de perna 34 que circunda as pernas do condutor de um lado dianteiro e uma porção de cobertura principal 35 que circunda a armação principal adiante descrita.

[0056] A estrutura do corpo de veículo 40 é, como mostrado na Figura 2, constituído de um tubo frontal 41, a armação principal 42 que se estende obliquamente na direção para trás (para direita no desenho) e para baixo a partir do tubo frontal 41, uma armação traseira 43 que se estende obliquamente na direção para trás e para cima a partir da porção traseira da armação principal 42 e uma armação secundária 45 que conecta a armação traseira 43 e a armação principal 42 entre si e suporta um tanque de combustível 44. O porta-objeto 24 é suportado na armação traseira 43. O porta-objeto 24 é explicado em detalhes mais adiante.

[0057] A armação principal 42 é um membro que suporta o motor 13 no mesmo. O motor 13 é suportado na estrutura do corpo de veículo 40 em um estado em que um cilindro 47 estende-se de modo a se voltar para frente em uma postura aproximadamente horizontal. Um gás misto que é produzido pela mistura de ar fornecido de um filtro de ar 48 que é disposto em uma posição superior oblíqua do cilindro 47 e um combustível fornecido do tanque de combustível 44 é queimado no cilindro 47 e um gás de exaustão é descarregado para o exterior por meio de um tubo de exaustão 49 e um silencioso 51.

[0058] Como mostrado na Figura 3, o cilindro 47 é constituído de um bloco de cilindro 53 que se estende de modo a se voltar para frente a partir de um cárter 52, uma cabeça do cilindro 54 que é conectada ao bloco de cilindro 53 e uma cobertura da cabeça 55 que cobre a cabeça do cilindro 54. Adicionalmente, um sensor 56 que detecta o estado de operação do motor 13 é montado em uma superfície lateral do bloco de cilindro 53. O sensor 56 é um sensor de temperatura de óleo que detecta uma temperatura do óleo lubrificante, por exemplo. Nesta

concretização, o sensor 56 projeta-se na direção para um lado do observador do desenho (lado esquerdo do veículo).

[0059] Em adição a tal estrutura, para proteção do sensor 56, uma cobertura de sensor 58 é montada em uma superfície lateral do bloco de cilindro 53 usando parafusos 59.

[0060] Como mostrado na Figura 4, a cobertura de sensor 58 é constituída de porções de montagem 61L, 61R ("L" sendo um sufixo indicativo de um lado esquerdo e "R" sendo um sufixo indicativo de um lado direito, todavia, em vista de uma relação em corte transversal, L indicativo de um lado direito do desenho) que são montadas no bloco de cilindro 53 usando os parafusos 59, 59, porções em formato de placa 62L, 62R que são encurvadas das extremidades inferiores das porções de montagem 61L, 61R, respectivamente, e estendem-se para os lados do veículo em uma postura horizontal (incluindo uma postura substancialmente horizontal), porções de suporte de cobertura 63L, 63R que são encurvadas de modo descendente a partir das extremidades distais das porções em formato de placa 62L, 62R, respectivamente, e de um membro de ponte 64 que se estende entre as porções em formato de placa esquerda e direita 62L, 62R.

[0061] Uma vez que as porções em formato de placa esquerda e direita 62L e 62R são conectadas entre si por um membro de ponte 64, não há possibilidade que as porções em formato de placa esquerda e direita 62L, 62R sejam separadas uma da outra e, portanto, a cobertura de sensor 58 que é constituída das porções de montagem 61L, 61R, porções em formato de placa 62L, 62R e porções de suporte de cobertura 63L, 63R são formadas como um artigo integral. Consequentemente, a cobertura de sensor 58 pode ser facilmente montada no veículo. É, também, possível prevenir as partes de serem espalhadas no momento da realização da manutenção ou similar.

[0062] A porção em formato de placa 62L (disposta em um lado

direito do desenho) é disposta abaixo do sensor 56 e desempenha um papel de proteger o sensor 56 dos cascalhos ou similares que voam para o sensor 56 a partir de baixo. Em adição a tal estrutura, as porções de cobertura principal 35L, 35R podem ser conectadas às porções de suporte de cobertura esquerda e direita 63L, 63R utilizando parafusos 65, 65, respectivamente. Como um resultado, as porções de cobertura principal 35L, 35R são suportadas no bloco de cilindro 53 por meio de uma cobertura de sensor 58. Uma vez que o motor incluindo o bloco de cilindro 53 é suportado na estrutura do corpo de veículo, as porções de cobertura principal 35L, 35R são substancialmente suportadas na estrutura do corpo de veículo.

[0063] Para explicar a maneira de operação da porção em formato de placa 62L em conjunção com a Figura 5, a porção em formato de placa 62L estende-se na direção substancialmente horizontal (incluindo direção horizontal) em uma posição descendente oblíqua dianteira do sensor 56. Uma vez que água lamacenta ou cascalhos 66 que a roda dianteira ou similar puxam para cima voam na direção para cima oblíqua de um lado dianteiro, a porção em formato de placa 62 disposta na posição para baixo oblíqua dianteira do sensor 56 pode efetivamente prevenir água lamacenta ou cascalhos 66 de atingirem o sensor 56.

[0064] Adicionalmente, admite-se um caso em que a cobertura é provida perpendicular ao solo, um vento de deslocamento abertamente choca-se contra o sensor 56. Neste aspecto, a porção em formato de placa 62 da presente invenção fica disposta aproximadamente de modo horizontal e, portanto, a porção em formato de placa 62 pode suficientemente guiar o vento de deslocamento para o sensor.

[0065] Isto é, na Figura 3, a cobertura de sensor 58 inclui a porção de montagem 61L que é montada no cilindro (bloco de cilindro 53) em uma posição na frente do sensor 56 e a porção em formato de placa

62L que se estende de modo a se voltar para frente a partir de uma extremidade traseira da porção de montagem 61L em uma postura aproximadamente horizontal e é disposta em uma posição obliquamente para baixo do sensor 56 quando visto de um lado do veículo. Consequentemente, a cobertura de sensor 58 pode exibir a função protetora de sensor acima mencionada e a função de resfriamento de sensor.

[0066] Em seguida, uma relação entre o sensor 56 que é montado na superfície lateral do bloco de cilindro 53 e projeta-se para os lados do veículo e a cobertura dianteira (porção de cobertura principal 35) é explicada em conjunção com as Figura 4, Figura 6, e Figura 7.

[0067] Como mostrado na Figura 6, um furo lateralmente alongado 67 é formado na porção da cobertura principal 35 e uma porção (porção da extremidade distal) do sensor 56 penetra no furo 67 e projeta-se para o lado. O furo 67 pode ser fechado por uma tampa em formato de taça 72 pelo engate de uma peça de lingueta 68 em uma periferia do furo 67 e pelas garras de inserção 69 em pequenos furos 71 subsequentemente. Um estado em que o furo 67 é fechado pela tampa em formato de taça 72 é mostrado na Figura 7.

[0068] Isto é, como mostrado na Figura 4, uma porção 73 do sensor 56 é acomodado em uma Porção de recesso de acomodação 74 que é formada por uma superfície interna da tampa em formato de taça 72. Aqui, pela montagem de modo destacável da tampa em formato de taça 72 na porção da cobertura principal 35, a inspeção do sensor 56 pode ser realizada e a porção de cobertura principal 35 pode ser também facilmente fabricada. Todavia, a tampa em formato de taça 72 pode ser integralmente formada com a porção de cobertura principal 35 sem causar quaisquer problemas. Neste caso, a Porção de recesso de acomodação 74 é formada na porção de cobertura principal 35.

[0069] Como pode ser claramente entendido a partir da Figura 4, o

sensor 56 é disposto no lado do cilindro (bloco de cilindro 53) e a porção de recesso de acomodação 74 que acomoda a porção 73 do sensor 56 é formada na cobertura dianteira (porção de cobertura principal 35) em uma posição em que a porção de recesso de acomodação 74 volta-se para o sensor 56 em uma maneira oposta.

[0070] Pela acomodação da porção 73 do sensor 56 na Porção de recesso de acomodação 74, é possível proteger o sensor 56 com a cobertura dianteira(porção de cobertura principal 35).

[0071] Admite-se um caso em que todo o sensor é protegido com a cobertura de sensor, a cobertura de sensor torna-se grande.

[0072] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, é suficiente proteger a porção 73 do sensor 56 com a cobertura dianteira e proteger uma porção restante 75 do sensor 56 apenas com a cobertura de sensor 58. Consequentemente, a porção em formato de placa 62L pode ser feita pequena e, portanto, a cobertura de sensor 58 pode ser inevitavelmente feita pequena em dimensão e leve em peso.

[0073] Adicionalmente, admite-se um caso em que a cobertura dianteira é deslocada para o lado de modo a evitar a interferência da cobertura dianteira com o sensor, a cobertura dianteira expande-se na direção da largura do veículo, aumentando assim inevitavelmente uma largura do veículo. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, pelo menos a porção 73 do sensor 56 é acomodada na porção de recesso de acomodação 74, portanto, é possível deslocar a porção da cobertura principal 35 (35L, 35R nesta concretização)para o centro do veículo, pelo que a largura do veículo pode ser tornada menor.

[0074] Adicionalmente mais, como explicado em conjunção com a Figura 2, a estrutura do corpo de veículo 40 inclui o tubo frontal 41 e a armação principal 42 que se estende obliquamente na direção para trás e para baixo a partir do tubo frontal 41. O assento 14 sobre o qual o condutor senta é disposto em uma porção traseira da armação prin-

cipal 42. O espaço de montar 15 que permite o pé do condutor passar quando ele senta no assento 14 é formado na frente do assento 14 e acima da armação principal 42. Como mostrado na Figura 1, a cobertura dianteira 32 é constituída da porção de cobertura principal 35 que cobre a armação principal por cima e também cobre os lados do cilindro e a porção de proteção da perna 34 que fica integralmente formada com a porção de cobertura principal 35 e cobre um lado dianteiro das pernas do condutor. A porção de recesso de acomodação 74 é formada na porção da cobertura principal 35.

[0075] Admite-se um caso em que as partes que variam da armação principal ao cilindro são coletivamente coberturas com a cobertura dianteira e o sensor projeta-se do cilindro, em geral, é necessário deslocar a porção de cobertura principal para o lado de tal modo que a porção de cobertura principal evita o sensor. Como um resultado, a porção de cobertura principal torna-se maior, de modo que torna difícil para o condutor montar a porção de cobertura principal.

[0076] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, como explicado em conjunção com a Figura 4, a Porção de recesso de acomodação 74 é formada na porção da cobertura principal 35, e a porção do sensor é acomodada na porção de recesso de acomodação 74. Consequentemente, é possível trazer suficientemente a porção de cobertura principal 35 mais próxima ao cilindro (bloco de cilindro 53 ou similar), assim melhorando a propriedade de montar do condutor.

[0077] Em seguida, uma porção de armazenagem do artigo é explicada.

[0078] Como mostrado na Figura 8, uma área abaixo do assento 14 na qual o condutor senta é cobertura com a cobertura lateral 31, uma porção da cobertura lateral 31 é recortada para o centro do veículo (na direção para um lado da profundidade a partir do lado do observador do desenho), formando assim a porção de armazenagem de ar-

tigo 80, e uma porção de abertura 81 da porção de armazenagem de artigo é fechada pela tampa 82. Adicionalmente, os furos em entalhe 84 85 são formados pelas porções de corte de uma parede de armazenagem de artigo 83 que constitui a porção de armazenagem de artigo 80.

[0079] De preferência, primeiras porções de plataforma 86, 87 que se projetam na direção para um lado do observador, de um lado profundo do desenho são formadas em uma porção superior e uma porção inferior da parede de armazenagem de artigo 83, respectivamente, e as segundas porções de plataforma 88, 89 que se projetam na direção para um lado profundo de um lado do observador do desenho são, respectivamente, formadas em uma porção superior e uma porção inferior de uma superfície interna da cobertura lateral 31.

[0080] A primeira porção de plataforma superior 86 tem um formato de L. A primeira porção de plataforma inferior 87 é inclinada de modo a se voltar para frente e de modo descendente.

[0081] A segunda porção de plataforma superior 88 possui um formato de L invertido de modo a se voltar para a primeira porção de plataforma superior 66 em uma maneira oposta. A segunda porção de plataforma inferior 89 é constituída de uma porção superior de manivela 91 que é inclinada de modo a se voltar para frente e para baixo, uma porção inferior de manivela 92 que é disposta abaixo da porção superior de manivela 91 e uma porção de conexão 93 que conecta a porção superior de manivela 91 e a porção inferior de manivela 92, assim, exibindo um formato de manivela. A razão pelo que a segunda porção de plataforma inferior 89 possui o formato de manivela é explicada mais tarde.

[0082] Adicionalmente, uma janela de inspeção relativamente grande 101 é formada na parede de armazenagem de artigo 83 para permitir um condutor a observar um esteio de suporte de componente

elétrico 102 através da janela de inspeção 101.

[0083] Um corte transversal tomado ao longo de uma linha 9 – 9 na Figura 8 e um corte transversal tomado ao longo de uma linha 10 – 10 na Figura 8 são explicadas em conjunção com a Figura 9 e Figura 10.

[0084] Como mostrado na Figura 9, uma bateria 103 é disposta no centro na direção da largura do veículo e o tanque de combustível 44 é disposto acima da bateria 103. Adicionalmente, as segundas porções de plataforma 88, 89 projetam-se para o centro da direção da largura do veículo a partir da cobertura lateral 31 de modo a suportar um primeiro artigo 104 e um segundo artigo 105 no mesmo, respectivamente.

[0085] Adicionalmente, como mostrado na Figura 10, as primeiras porções de plataforma 86, 87 são formadas na parede de armazenagem de artigo 83 em uma maneira projeção na direção para o lado (na direção para direita no desenho) do veículo, e, o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 podem ser suportados nas primeiras porções de plataforma 86, 87, respectivamente. Adicionalmente, devido à uma operação cooperativa das primeiras porções de plataforma 86, 87 e segundas porções de plataforma 88, 89, é possível suportar um artigo alongado.

[0086] O primeiro artigo 104 pode ser um documento, por exemplo. Quando o primeiro artigo 104 é o documento, uma espessura do primeiro artigo 104 é relativamente pequena. Uma porção para acomodar tal primeiro artigo 104 na mesma é referida como uma primeira porção de acomodação 106. A primeira porção de acomodação 106 acomoda o documento tendo uma relativamente pequena espessura e, portanto, é possível tornar uma profundidade da primeira porção de acomodação 106 na direção da largura do veículo relativamente pequena. A primeira porção de acomodação 106 é disposta em um lado do tanque de combustível 44.

[0087] Pelo uso da primeira porção de acomodação 106 que é disposta na vizinhança do tanque de combustível 44 como um porta-documento tendo uma pequena espessura, dimensionamento maior do tanque de combustível 44 é também realizado.

[0088] O segundo artigo 105 pode ser um kit de ferramenta, por exemplo. Uma porção para acomodar tal segundo artigo 105 na mesma é referido como uma segunda porção de acomodação 107. A segunda porção de acomodação 107 pode acomodar um kit de ferramenta relativamente grande (volumoso) na mesma. A segunda porção de acomodação 107 é disposta abaixo do tanque de combustível 44.

[0089] A segunda porção de acomodação 107 que é disposta abaixo do tanque de combustível 44 possui um espaço suficiente e portanto, a segunda porção de acomodação 107 pode acomodar um kit de ferramenta relativamente grande na mesma.

[0090] Isto é, pela utilização de porção de armazenagem de artigo 80 pela divisão da porção de armazenagem de artigo 80 em uma zona superior e uma zona inferior, é possível aumentar o desempenho da armazenagem de artigo da porção de armazenagem de artigo 80 enquanto assegurando uma capacidade do tanque de combustível 44.

[0091] Um estado em que o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 são acomodados na porção de armazenagem de artigo 80, respectivamente, é explicado em conjunção com a Figura 11. Primeiramente, os componentes elétricos 108, 109 representados por fusível e relés são montados no suporte de componente elétrico 102. Estes componentes elétricos 108, 109 são dispostos mais próximos ao centro da largura do veículo do que a parede de armazenagem de artigo 83. Estes componentes elétricos 108, 109 podem ser inspecionados e mantidos através da janela de inspeção 101.

[0092] Admite-se um caso em que uma janela de inspeção para os componentes elétricos é formada na cobertura do corpo do veículo,

uma tampa torna-se necessária. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a janela de inspeção 101 é formada na parede de armazenagem de artigo 83 que pode ser fechada pela tampa (indicada por número 82 na Figura 8) e portanto, é desnecessário preparar uma tampa separadamente, suprimindo, assim, o aumento em número de peças.

[0093] Em seguida, a maneira de operação dos furos de entalhe 84, 85 é explicada.

[0094] Na Figura 11, admite-se um caso em que os furos de entalhe 84, 85 não são formados, uma extremidade dianteira do primeiro artigo 104 e uma extremidade dianteira do segundo artigo 105 são restrinvidas por uma borda dianteira 111 da porção de armazenagem de artigo 80. Em tal caso, é necessário mover o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 de modo a voltar-se para trás para tornar os respectivos artigos 104, 105 pequenos.

[0095] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 são acomodados na porção de armazenagem de artigo 80 por permitir os respectivos artigos 104, 105 a penetrarem nos furos de entalhe 84, 85 e por utilizar uma superfície interna da cobertura lateral. Consequentemente, a porção de armazenagem de artigo 80 pode acomodar um artigo grande ou um artigo alongado na mesma. Isto é, esta concretização pode aumentar a propriedade de acomodação de artigo enquanto formando a porção de armazenagem de artigo 80 em um tamanho compacto.

[0096] Isto é, os furos de entalhe 84, 85 desempenham um papel de conectar de modo comunicante um espaço definido pela parede de armazenagem de artigo 83 e um espaço definido pela superfície interna da cobertura lateral 31 entre si. Devido a tal constituição, estes dois espaços podem ser utilizados para acomodar artigos, de modo que um artigo alongado ou similar pode ser acomodado na porção de armaze-

nagem de artigo 80. Em adição a tal efeito vantajoso, por fazer uso da superfície interna da cobertura lateral 31, é possível reduzir a possibilidade de o artigo vir a cair quando a tampa 82 for removida.

[0097] Adicionalmente, admite-se um caso em que uma caixa de acomodação que constitui uma parte separada seja ajustada na cobertura lateral, neste caso é necessário preparar a caixa de acomodação separadamente, de modo que o número de peças é aumentado. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a parede que constitui a porção de armazenagem de artigo é integralmente formada com a cobertura lateral e, portanto, é possível inibir o aumento do número de peças.

[0098] Os artigos 104, 105 podem ser posicionados no lugar pela colocação dos artigos 104, 105 nas primeiras porções de plataforma 86, 87. Adicionalmente, por permitir as segundas porções de plataforma 88, 89 e as primeiras porções de plataforma 86, 87 a funcionarem cooperativamente, os artigos 104, 105 podem ser posicionados no lugar de modo mais confiável.

[0099] Adicionalmente, como mostrado na Figura 9, o tanque de combustível 44 que é disposto abaixo do assento é circundado pela cobertura lateral 31. Como previamente descrito, de acordo com a presente invenção, é possível formar a porção de armazenagem de artigo 80 em um formato compacto e delgado. Pela redução de uma profundidade da porção de armazenagem de artigo formada na cobertura lateral na direção da largura do veículo, é desnecessário tornar o tanque de combustível 44 menor, e, portanto, é possível tornar o tanque de combustível 44 maior.

[00100] Adicionalmente, admite-se um caso em que a porção de armazenagem de artigo 80 é formada apenas no lado esquerdo ou no lado direito do tanque de combustível 44, pode ser necessário dispor o tanque de combustível em uma maneira desviada do centro da largura

do veículo. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a profundidade da porção de armazenagem de artigo formada na cobertura lateral 31 na direção da largura do veículo é reduzida e, portanto, é desnecessário dispor o tanque de combustível 44 em uma maneira desviada, de modo que o tanque de combustível 44 pode ser disposto no centro da largura do veículo.

[00101] Na Figura 11, com relação à primeira porção de plataforma superior 86 e a segunda porção de plataforma 89, uma das porções de plataforma 86, 89 tem um formato de L e a outra tem um formato de L invertido de tal modo que a primeira porção de plataforma 86 e a segunda porção de plataforma 89 voltam-se entre si em uma maneira oposta. Consequentemente, o primeiro artigo 104 que é acomodado na primeira porção de acomodação 106 pode ser posicionado no local na direção longitudinal.

[00102] Adicionalmente, a primeira porção de plataforma inferior 87 assume uma postura descendente voltada para frente e a porção superior de manivela 91 da segunda porção de plataforma 89 é disposta em uma extensão da primeira porção de plataforma 87. Os segundos artigos 105, 105A são acomodados na segunda porção de acomodação 107 em uma postura descendente, de modo a voltar para frente e portanto, os segundos artigos 105, 105A são abertamente movidos para o lado traseiro do veículo.

[00103] Em adição à estrutura acima mencionada, um formato da segunda porção de plataforma inferior 89 é explicado.

[00104] Na Figura 11, quando o segundo artigo 105 é um artigo em formato de tira 105A como indicado por uma linha imaginária, por colocar o artigo 105A na segunda porção de plataforma em formato de manivela 89 como indicada pela linha imaginária, o artigo 105A pode ser profundamente inserido em um espaço no lado direito do desenho. O artigo 105A é trazido em contato com a armação secundária 45 que

é disposta diretamente acima da segunda porção de plataforma 89 e, portanto, o movimento do artigo 105A na direção para frente pode ser restringido. Por formar a porção de plataforma 89 em um formato de manivela como acima descrito, uma faixa de aplicação da porção de plataforma 80 pode ser ampliada.

[00105] Aqui, como o formato das porções de plataforma 86 a 89, é possível adotar apropriadamente um formato I, um formato L, um formato de manivela ou quaisquer outros formatos quando visto em uma vista lateral do veículo.

[00106] Em seguida, a cobertura dianteira 32 e a cobertura do topo 33 são explicadas.

[00107] Como mostrado na Figura 12, quando o veículo é visto de um lado dianteiro oblíquo, uma abertura 113 é observada em um lado 112 da cobertura do topo 33. A abertura 113 estende-se em uma maneira alongada na direção vertical no veículo.

[00108] Como mostrado na Figura 13, uma pluralidade de furos passantes 114 são formados na cobertura dianteira 32. Aqui, uma porção projetante 115 que é formada na cobertura dianteira 32 em uma posição na vizinhança dos furos passantes 114 é provida para formar uma porção de recesso adiante descrita (Indicada pelo número 119 na Figura 16).

[00109] Como mostrado na Figura 14, quando o veículo é visto de um lado dianteiro, a abertura é dificilmente visível de fora. A seção transversal tomada ao longo de uma linha 15 – 15 na Figura 14 e uma seção transversal tomada ao longo de uma linha 16 – 16 na Figura 14 são explicadas, a seguir.

[00110] Como mostrado na Figura 15, o tubo frontal 41 formado em uma extremidade distal da estrutura do corpo de veículo é circundado por uma porção em corte transversal em formato de U 116 da cobertura dianteira 32 a partir de um lado traseiro (lado de acima no desenho).

Aqui, a cobertura dianteira 32 é formada pela conexão das porções de proteção das pernas esquerda e direita 34, 34 pela porção em corte transversal em formato de U 116. O tubo frontal 41 é também circundado pela cobertura do topo 33 tendo uma seção transversal encurvada de um lado dianteiro. Adicionalmente, os lados esquerdo e direito 112, 112 da cobertura superior 33 são trazidos em contato com a porção em corte transversal em formato de U 116, assim, formando porções em formato de V 117, 117 que são alargadas para um lado dianteiro do veículo entre a cobertura superior 33 e a cobertura dianteira 32.

[00111] Isto é, a cobertura superior 33 possui os seus lados esquerdo e direito 112, 112 dispostos atrás da extremidade dianteira da cobertura dianteira 32 na direção longitudinal do veículo e a cobertura superior 33 é encurvada para a extensão dos lados esquerdo e direito 112, 112 entram na porção em corte transversal em formato de U 116, de modo que as porções em formato de V 117, 117 que são alargadas para o lado dianteiro do veículo são formadas entre a cobertura superior 33 e a cobertura dianteira 32. Para ser mais específica, a porção em corte transversal em formato de U116 estende-se da posição posterior do tubo frontal 41 para os lados esquerdo e direito do tubo frontal 41 e os lados esquerdo e direito 112, 112 da cobertura superior 33 são posicionados em ambos os lados do tubo frontal 41.

[00112] Devido a tal constituição, um formato único em que a cobertura de topo 33 entra na cobertura dianteira 32 pode ser obtido, assim, ainda melhorando a aparência do veículo.

[00113] Aqui, é desejável tomar uma contramedida contra a estagnação de um vento de deslocamento nas porções em formato de V 117, 117.

[00114] Para tal fim, como mostrado na Figura 16, as porções de entalhe 118, 118 são formadas na cobertura superior 33 de modo a

assegurar as aberturas 113, 113. Um vento de deslocamento que é introduzido através destas aberturas 113, 113 (indicadas por setas (1), (1)) é descarregado dos furos passantes 114, 114 como indicado pelas setas (2), (2).

[00115] Há a possibilidade de uma pressão negativa ser gerada em um lado traseiro da cobertura dianteira 32 (particularmente, em um lado traseiro da porção de proteção de perna 34) enquanto em deslocamento. Todavia, de acordo com a presente invenção, o vento de deslocamento é deslocado para um espaço atrás da cobertura dianteira 32, através das aberturas 113, 113 e furos passantes 114 e, portanto, a pressão negativa pode ser reduzida. Como um resultado, um condutor pode apreciar um percurso suave no veículo.

[00116] Admite-se um caso em que um formato da cobertura superior 33 ou um formato da cobertura dianteira 32 é modificado para prevenir o vento de deslocamento de estagnar-se no espaço entre a cobertura superior 33 e cobertura dianteira 32, a modificação do formato da cobertura do topo 33 ou da cobertura dianteira 32 sendo sua forma hidrodinâmica limitada. Como um resultado, existe uma possibilidade de que o grau de liberdade no desenho dos formatos das respectivas coberturas seja reduzido.

[00117] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, é suficiente formar as aberturas 113 e os furos passantes 114 e, portanto, o grau de liberdade no desenho dos formatos da cobertura superior 33 e da cobertura dianteira 32 pode ser melhorado.

[00118] A cobertura dianteira 32 pode de preferência incluir porções em recesso 119, 119 que são recortadas quando visto do lado de um tubo frontal 41 nas suas porções que se voltam para as porções de entalhe 118, 118 em uma maneira oposta.

[00119] Uma distância da abertura 113 é definida pela porção de entalhe 118 e a porção de recesso 119. A distância da abertura 113

pode ser aumentada também pela modificação da porção de recesso 119. Neste caso, a porção de entalhe 118 pode ser feita menor. Como um resultado, é possível tornar as porções de entalhe 118 imperceptíveis, melhorando assim a aparência da cobertura superior 33.

[00120] Admite-se um caso em que uma porção de abertura correspondente à abertura 113 é formada apenas em uma da cobertura superior 33 e a cobertura dianteira 32, é necessário que torne a porção de abertura pequena para assegurar uma resistência ou rigidez de uma periferia da porção de abertura. Por outro lado, quando a porção de abertura é tornada grande, a cobertura superior 33 ou a cobertura dianteira 32 torna-se grande.

[00121] Nesse aspecto, de acordo com esta concretização, a abertura é formada fazendo uso da periferia da cobertura superior 33 e da periferia ou a porção de recesso da cobertura dianteira 32. Consequentemente, é possível assegurar facilmente uma abertura suficientemente grande e, ao mesmo tempo, a cobertura superior 33 ou a cobertura dianteira 32 pode ser tornada pequena.

[00122] Como mostrado na Figura 17, que é uma vista dianteira da cobertura superior 33, a cobertura superior 33 possui um formato retangular, longitudinalmente alongado, inclui um par de garras de inserção 121, 121 na sua porção superior e forma um furo de parafuso 122 no centro de sua porção inferior. A cobertura superior 33 pode ser montada de maneira destacável na cobertura dianteira utilizando estas garras de inserção 121, 121 e furo de parafuso 122.

[00123] Em adição a tal estrutura, a cobertura superior 33 exibe um formato de gargalo em que uma largura da cobertura superior 33 é gradualmente estreitada na direção descendente e, portanto, a cobertura superior 33 pode também ter uma aparência favorável.

[00124] Adicionalmente, como mostrado na Figura 18 que é uma vista lateral da cobertura do topo 33, a cobertura superior 33 tem uma

porção de extensão 123 que se estende para um lado traseiro do veículo a partir de sua extremidade superior e inclui porções de perna 124, 125 e porção de entalhe 118 em seu lado 112. As porções de perna 124, 125 são trazidas em contato com a cobertura dianteira 32. Uma abertura é formada pela porção de entalhe 118.

[00125] A maneira da operação da porção de extensão 123 formada na cobertura superior 33 é explicada em conjunção com a Figura 19.

[00126] A porção de extensão 123 estende-se para o lado traseiro do veículo enquanto passando abaixo da cobertura do guidão 19. Por outro lado, uma porção de projeção 126 estende-se para um lado dianteiro do veículo a partir de uma porção superior da cobertura dianteira 32 e a porção de projeção 126 e a porção de extensão 123 sobrepõe entre si.

[00127] Devido à provisão da porção de projeção 126 e porção de extensão 123, tornará difícil para um vento de deslocamento que atinge uma área em torno do tubo frontal para escapar ascendentemente.

[00128] Adicionalmente, uma porção superior da cobertura dianteira 32 estende-se mais ascendentemente do que a porção de extensão 123 (porção de projeção 126) e forma uma porção de parede elevada 127.

[00129] Uma vez que a porção de parede elevada 127 exibe um formato similar a um colar e dá uma impressão única, a aparência da porção dianteira do veículo é ainda mais melhorada.

[00130] Em seguida, a explicação é feita com relação à estrutura de uma porção traseira do veículo, particularmente, à estrutura do porta-objeto 24, do para-lama traseiro 23 e do tensor de corrente 27.

[00131] Como mostrado na Figura 20, na motocicleta 10, uma porção traseira da armação traseira 43 que constitui um elemento da estrutura do corpo de veículo projeta-se e é exposta a partir da cobertura

lateral 31 disposta abaixo do assento 14. Barras de suporte de suspensão 131, 131 estendem-se para esquerda e para direita a partir da armação traseira 43 e suportes receptores de porta-objeto 132, 132 são formados em uma superfície superior da armação traseira 43. Uma porção superior da suspensão traseira 28 é montada nas barras de suporte de suspensão 131.

[00132] O porta-objeto 24 é, como mostrado na Figura 21, constituído de uma armação de porta-objeto 133 tendo um formato de U quando visto em uma vista plana, uma porção de segurar 134 que se estende entre as extremidades dianteiras da armação de porta-objeto 133, uma porção de placa receptora de carga 135 que se estende sobre a armação de porta-objeto 133, um par de furos de parafuso 136, 136 que são formados em uma porção traseira da porção de placa receptora de carga 135 e membros de engate dianteiros 137, 137 montados em uma porção dianteira da porção de placa receptora de carga 135.

[00133] Os membros de engate dianteiros 137, 137 têm, como mostrado na Figura 22, um gancho em formato de U 138 que se abre para frente, respectivamente. As barras de suporte de suspensão (Figura 21, número 131) são inseridas nestes ganchos em formato de U 138. Em seguida, os furos de parafuso 136 são alinhados com o suporte receptor de porta-objeto (Figura 21, número 132) e o porta-objeto 24 é fixado no suporte receptor de porta-objeto 132 usando parafusos.

[00134] Como um resultado, é possível obter a estrutura mostrada na Figura 23. O porta-objeto 24 é diretamente suportado na armação traseira 43 exposta no exterior. A armação traseira 43 é um membro rígido formado de um tubo ou uma haste sólida tendo uma seção transversal circular e, portanto, é possível aumentar facilmente um peso de carga.

[00135] Adicionalmente, admite-se um caso em que a armação tra-

seira 43 é cobertura com uma cobertura, a cobertura projeta-se largamente na direção da largura do veículo, aumentando assim a largura do veículo.

[00136] Neste aspecto, de acordo com esta concretização, é possível controlar a largura do veículo para um tamanho menor pela exposição da armação traseira 43.

[00137] Adicionalmente, como mostrado na Figura 23, o para-lama traseiro 23 é constituído pela conexão de duas partes consistindo na metade traseira do para-lama traseiro 141 e uma metade dianteira do para-lama traseiro 142.

[00138] A meia porção traseira do para-lama traseiro 141 inclui uma porção de conexão 143 em sua extremidade dianteira, como mostrado na Figura 24.

[00139] A meia porção dianteira do para-lama traseiro 142 inclui uma porção de conexão 144 em sua extremidade traseira como mostrado na Figura 25.

[00140] Uma vez que o para-lama traseiro 23 possui uma estrutura divisível, o para-lama traseiro 23 pode ser montado no corpo do veículo mais facilmente.

[00141] Em seguida, o tensor de corrente 27 é explicado.

[00142] Como mostrado na Figura 23, um eixo mecânico de roda traseira 145 é suportado em uma porção traseira de um braço oscilante 144. É necessário mover o eixo mecânico 145 da roda traseira para a direita no desenho para tensionar uma corrente afrouxada. O tensor de corrente 27 é provido para realizar tal ação de tensionar da corrente.

[00143] O tensor de corrente 27 é constituído de um parafuso de olhal (uma parte produzida por conformar integralmente um parafuso com um anel), que é engatado com um eixo mecânico de roda traseira 145, uma peça da extremidade 147 que é provida em um braço oscilante 144 e uma porca 148 e uma porca preventiva de afrouxamento

149 que são rosqueadas no parafuso de olhal 146 em um lado traseiro do veículo da peça da extremidade 147. O tensor de corrente 27 é também caracterizado pelo fato de que uma placa ornamental 150 é disposta na vizinhança das porcas 148, 149 e em um lado central da largura do veículo.

[00144] A placa ornamental 150 é fixada na peça da extremidade 147 como mostrado na Figura 27. Adicionalmente, uma periferia (excluindo uma extremidade frontal) da placa ornamental 150 é dobrada para o lado das porcas 148, 149. Uma porção da extremidade da peça da extremidade 147 é dobrada para fora do veículo e as porcas 148, 149 são posicionadas nas porções da extremidade dobrada. Uma vez que a placa ornamental 150 é disposta no lado central da largura do veículo, é possível assegurar suficientemente um espaço de operação 152 para rotação das porcas 148, 149.

[00145] A maneira de operação da placa ornamental 150 é explicada em conjunção com a Figura 26.

[00146] A caixa de corrente 26 é constituída de uma metade superior da caixa 153 e uma metade inferior de caixa 154 e é verticalmente divisível. Levando em consideração a rotação das porcas 148, 149, um furo de entalhe 155 é formado na caixa de corrente 26 nos arredores das porcas 148, 149. Uma vez que a placa ornamental 150 é disposta em um lado da profundidade do furo de entalhe 155, a roda dentada não pode ser observada através do furo de entalhe 155, melhorando assim a aparência da motocicleta.

[00147] A presente invenção é também aplicável a um veículo de três rodas ou veículo de quatro rodas do tipo de montar no selim além de uma motocicleta do tipo de montar no selim.

Aplicabilidade Industrial

[00148] A presente invenção é de preferência aplicável à cobertura dianteira da motocicleta do tipo de montar no selim.

Listagem de referência

- 10:Veículo do tipo de montar no selim
- 32:Cobertura dianteira
- 33:Cobertura superior
- 34:Porção de proteção de perna
- 40:Estrutura do corpo de veículo
- 41:Tubo frontal
- 112:Lado da cobertura superior
- 113:Abertura
- 114:Furo passante
- 115:Porção de projeção
- 116:Porção em corte transversal em formato de U
- 117:Porção em formato de V
- 118:Porção de entalhe
- 119:Porção de recesso
- 123:Porção de extensão
- 124, 125:Porção de perna
- 126:Porção de projeção
- 127:Porção de parede elevada

REIVINDICAÇÕES

1. Veículo do tipo de montar no selim (10), em que um tubo frontal (41) formado em uma extremidade distal de uma estrutura do corpo de veículo (40) é circundado por uma porção em corte transversal em formato de U (116) de uma cobertura dianteira (32) que é formada pela conexão das porções de proteção de perna esquerda e direita pela porção em corte transversal em formato de U (116) a partir de um lado traseiro e o tubo frontal (41) é circundado por uma cobertura superior (33) a partir de um lado dianteiro, **caracterizado** pelo fato de que um furo passante (114) é formado na porção em corte transversal em formato de U (116) da cobertura dianteira (32) e uma abertura (113) é formada entre os lados esquerdo e direito da cobertura superior (112) e da cobertura dianteira (32), respectivamente, de tal modo que um vento de deslocamento que passa através das aberturas passa através do furo passante (114).

2. Veículo do tipo de montar no selim (10), de acordo com a reivindicação 1, **caracterizado** pelo fato de que a cobertura superior (33) inclui porções de perna que são colocadas em contato com a cobertura dianteira (32) e uma porção de entalhe (118) que permite o vento de deslocamento a passar através dos lados da mesma.

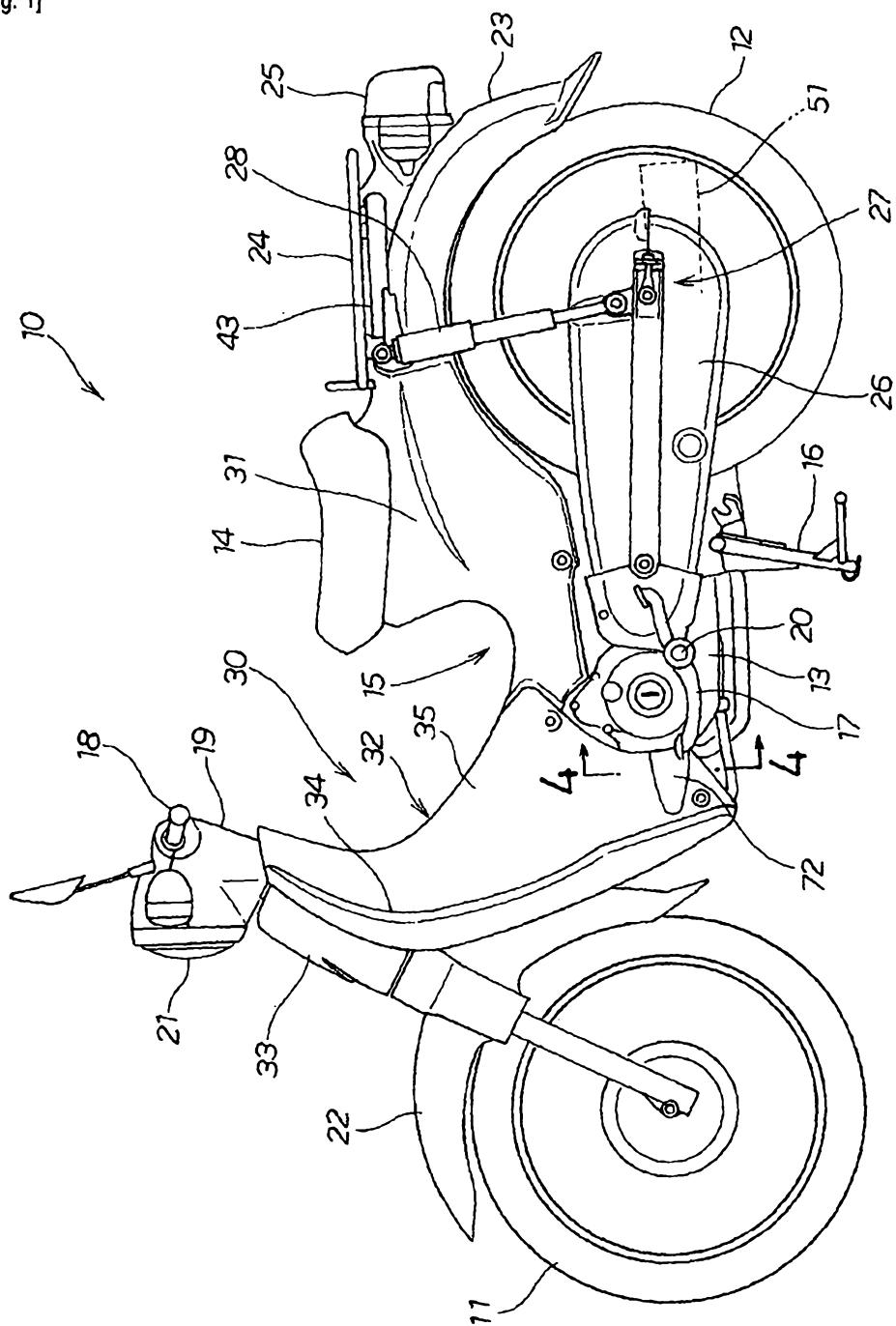
3. Veículo do tipo de montar no selim (10), de acordo com a reivindicação 2, **caracterizado** pelo fato de que a cobertura dianteira (32) inclui uma porção de recesso (119) que é recortada como visto a partir de um lado do tubo frontal (41) em sua porção que se volta para a porção de entalhe (118) em uma maneira oposta, e uma distância da abertura é definida pela porção de entalhe (118) e a porção de recesso (119).

4. Veículo do tipo de montar no selim (10), de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 3, **caracterizado** pelo fato de que a cobertura superior possui seu lado esquerdo e seu lado direito posi-

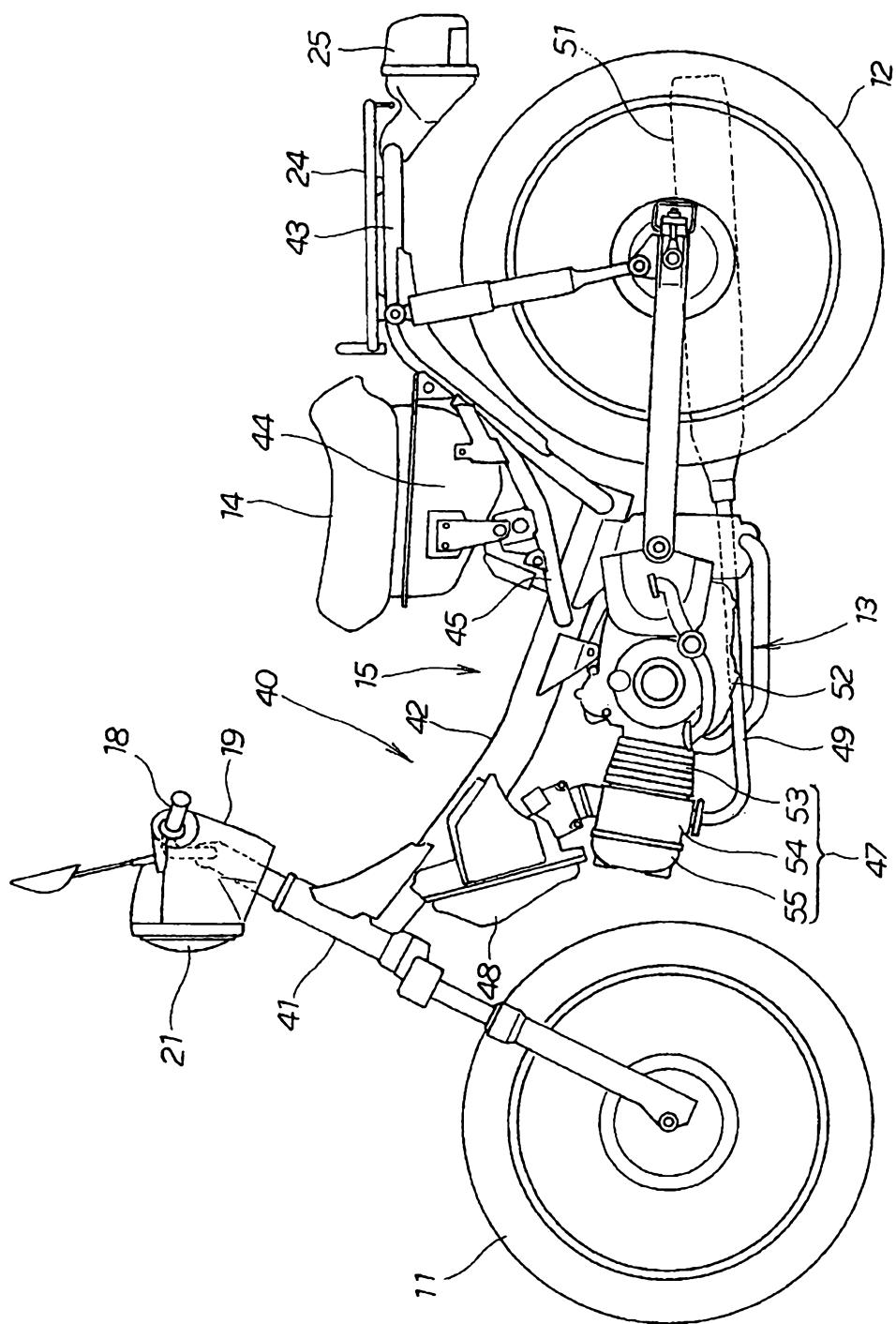
cionados atrás da extremidade dianteira da cobertura dianteira (32) na direção longitudinal do veículo, o lado esquerdo e o lado direito da cobertura superior (33) são encurvados para a extensão que os lados esquerdo e direito entram na porção em corte transversal em formato de U (116) e porções em formato de V (117) que são alargadas para o lado dianteiro do veículo são formadas entre a cobertura superior (33) e cobertura dianteira (32).

5. Veículo do tipo de montar no selim (10), de acordo com a reivindicação 4, **caracterizado** pelo fato de que uma porção de extensão estende-se para o lado traseiro do veículo a partir de uma extremidade superior da cobertura superior (33) e uma porção de projeção (126) estende-se para um lado dianteiro do veículo a partir de uma porção superior da cobertura dianteira (32), impedindo assim que o vento de deslocamento que atinge uma área em torno do tubo frontal escape para cima pela porção de projeção (126) e porção de extensão (123), e uma porção superior da cobertura dianteira estende-se mais para cima do que a porção de extensão e forma uma porção de parede elevada.

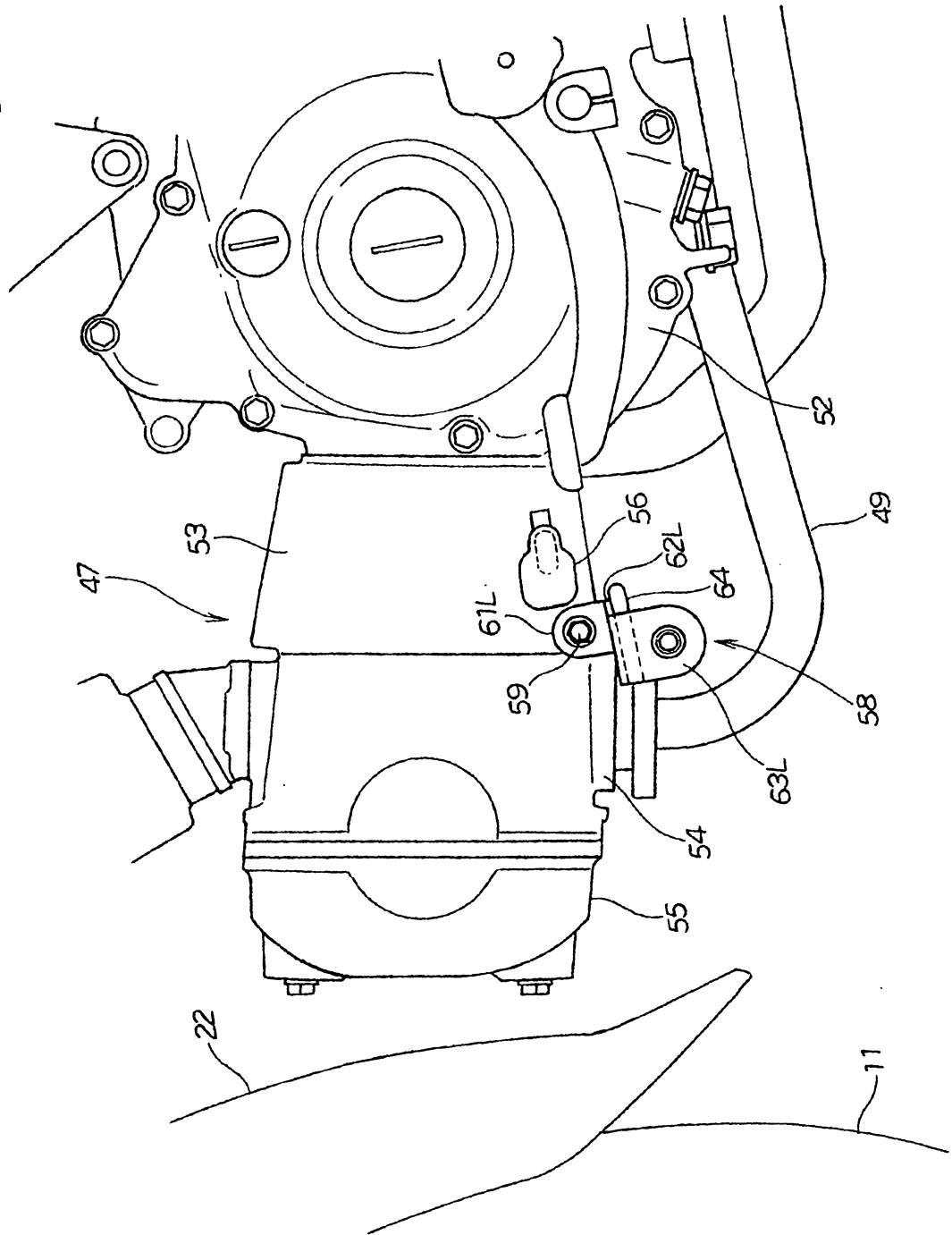
[Fig. 1]



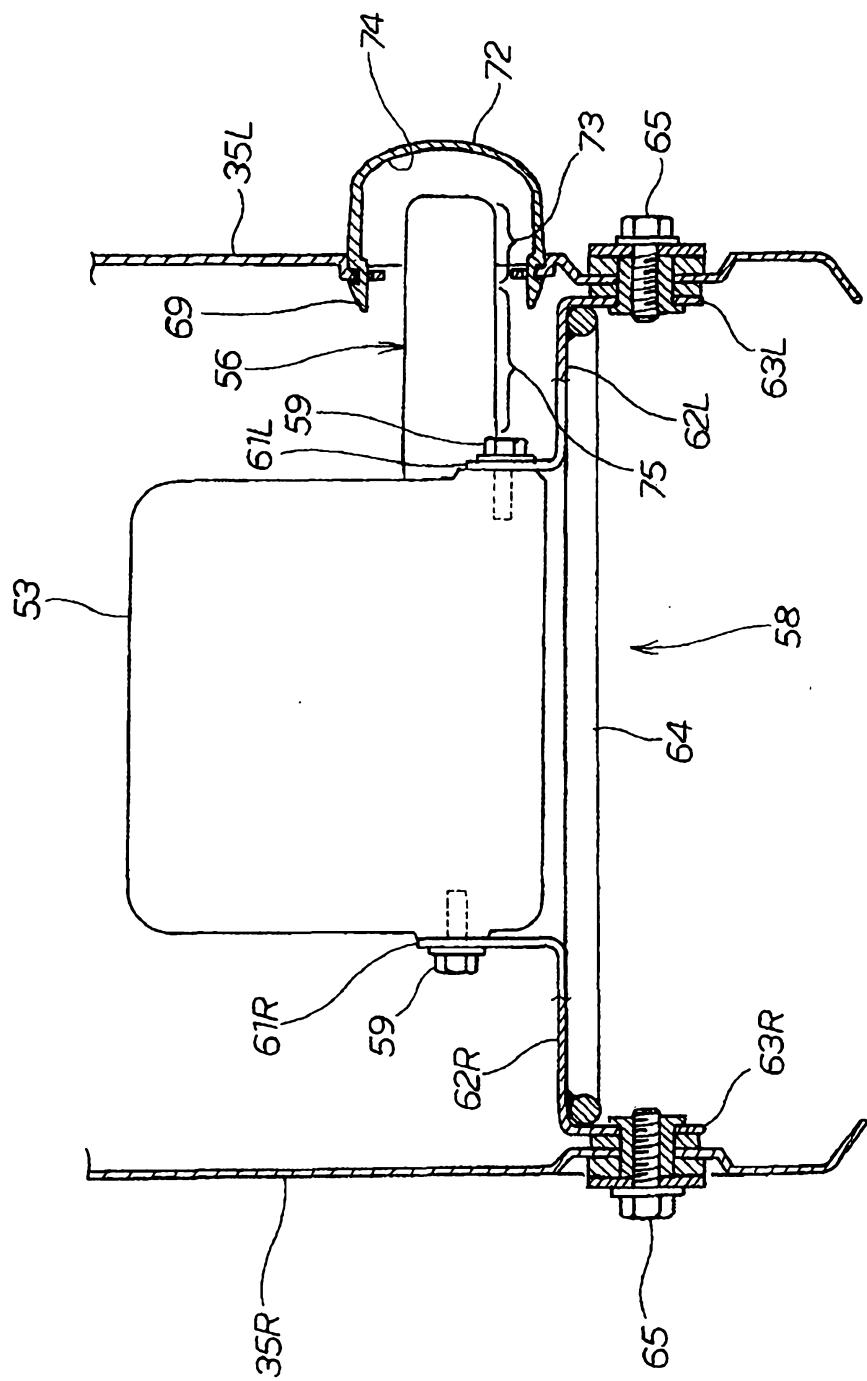
[Fig. 2]



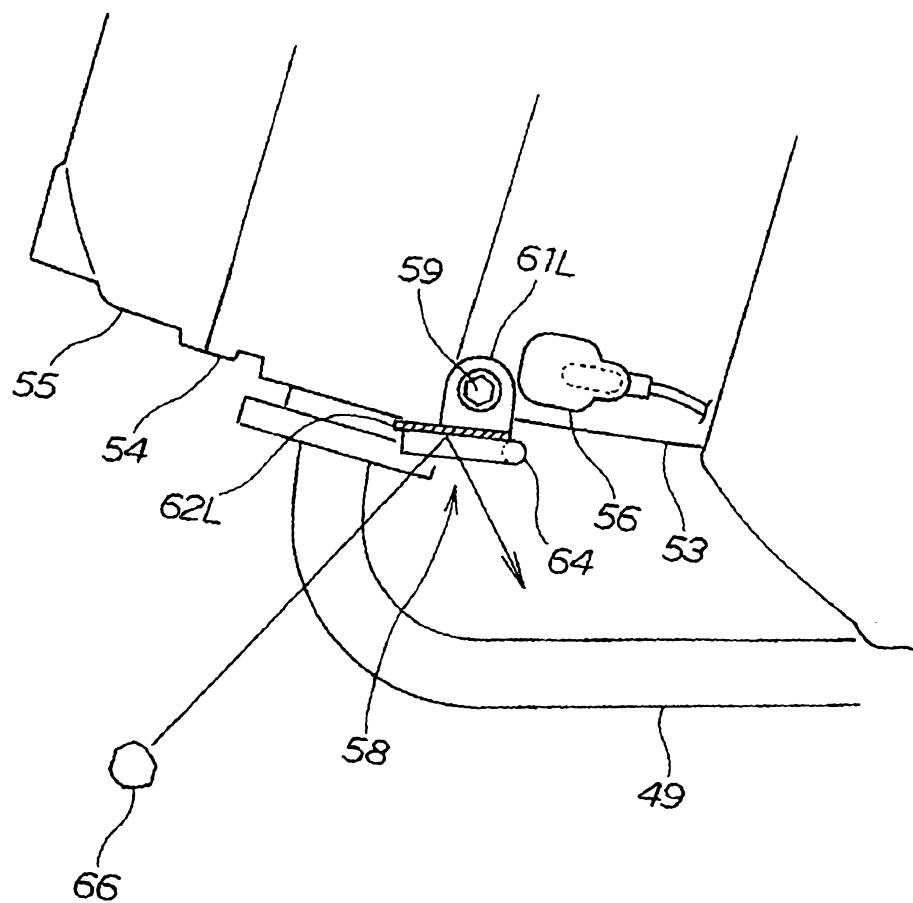
[Fig. 3]



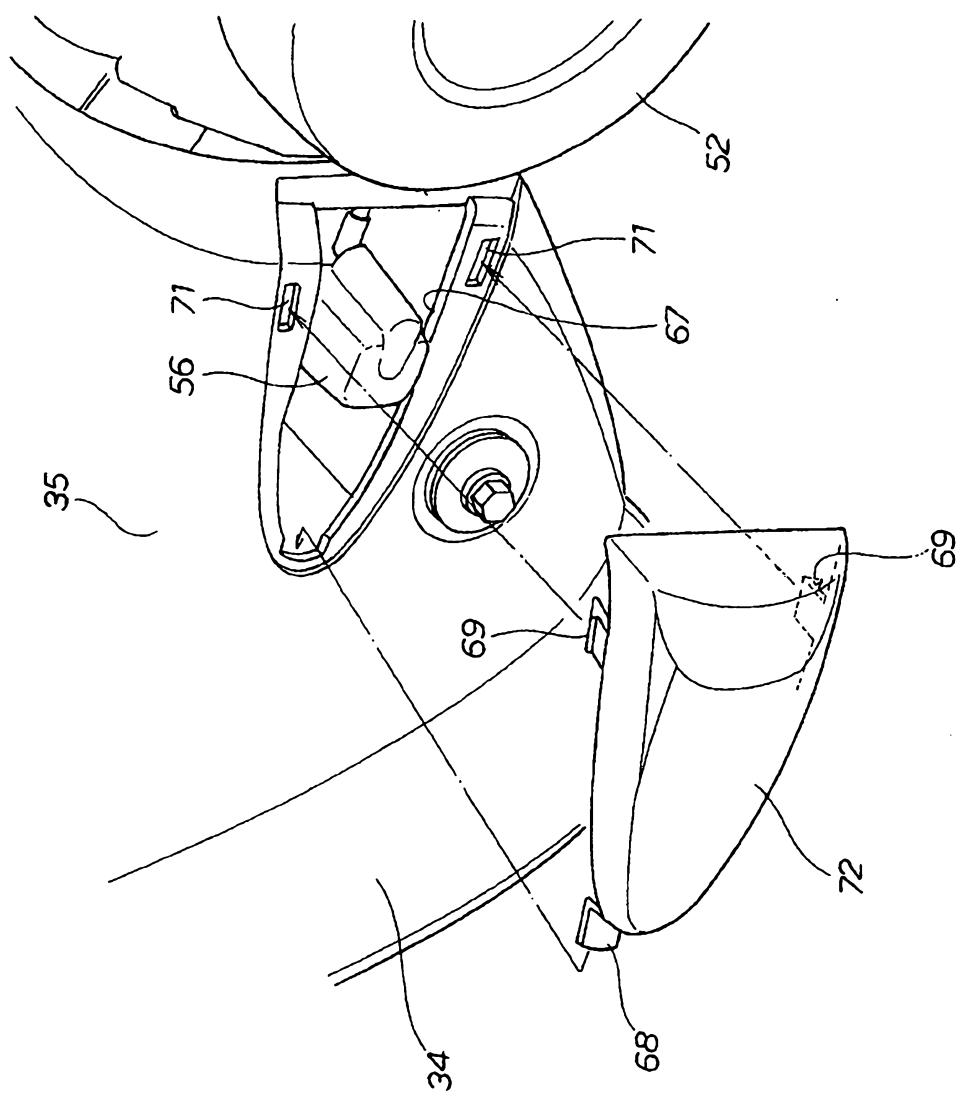
[Fig. 4]



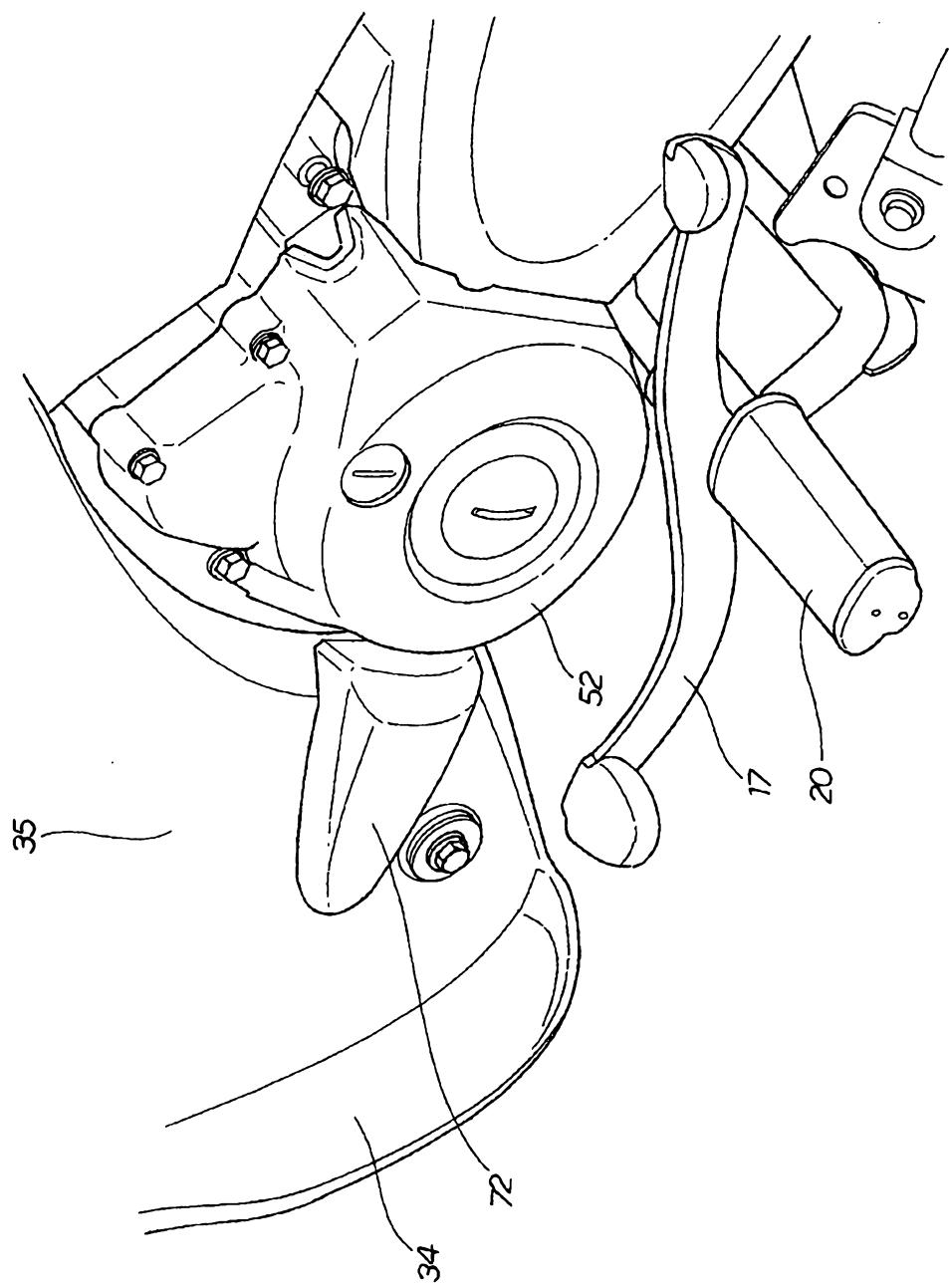
[Fig. 5]



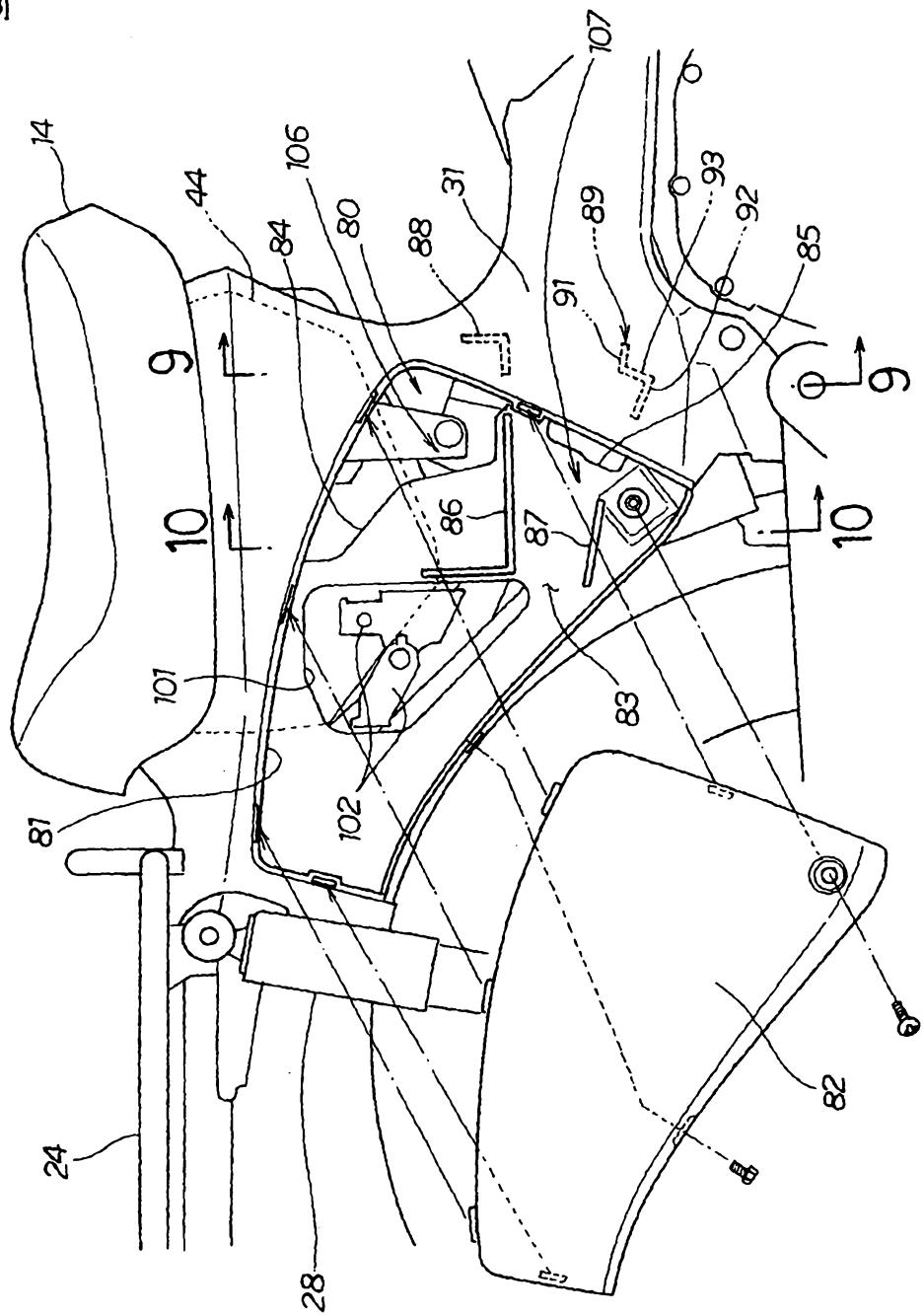
[Fig. 6]



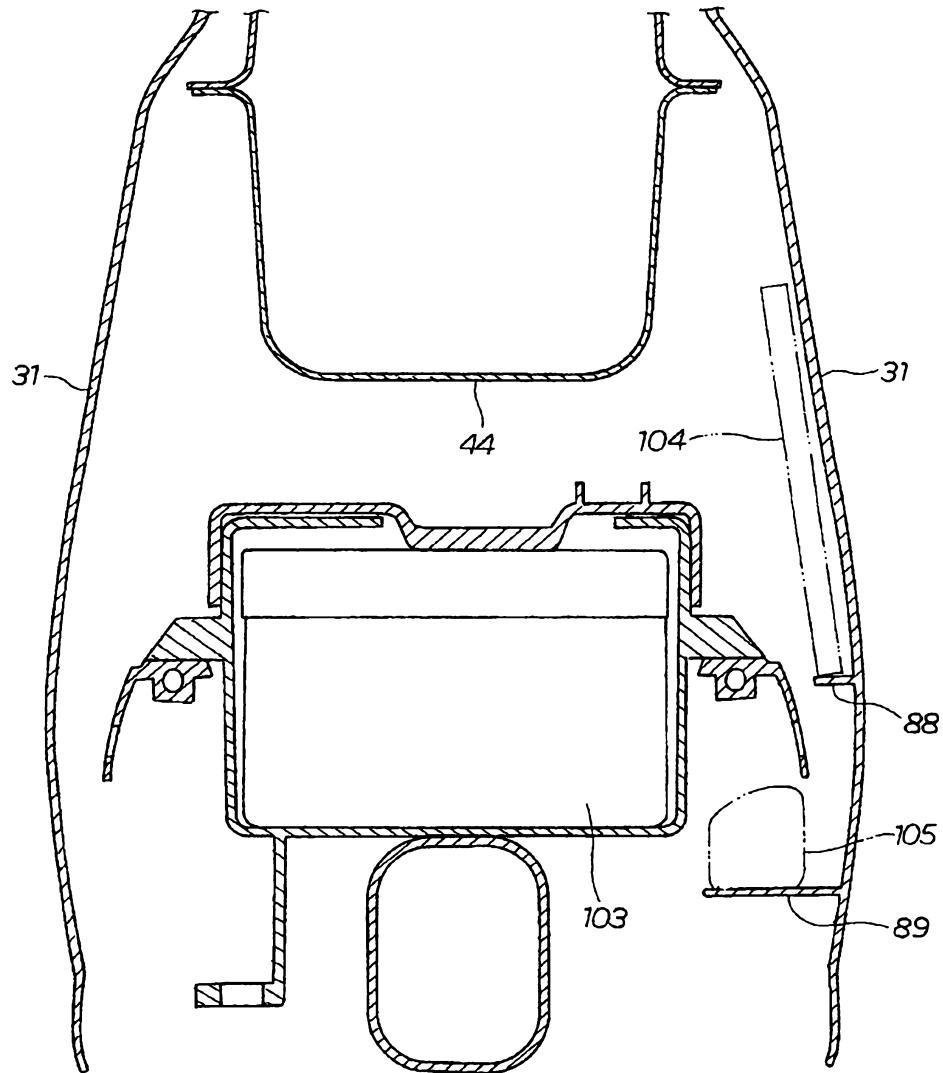
[Fig. 7]



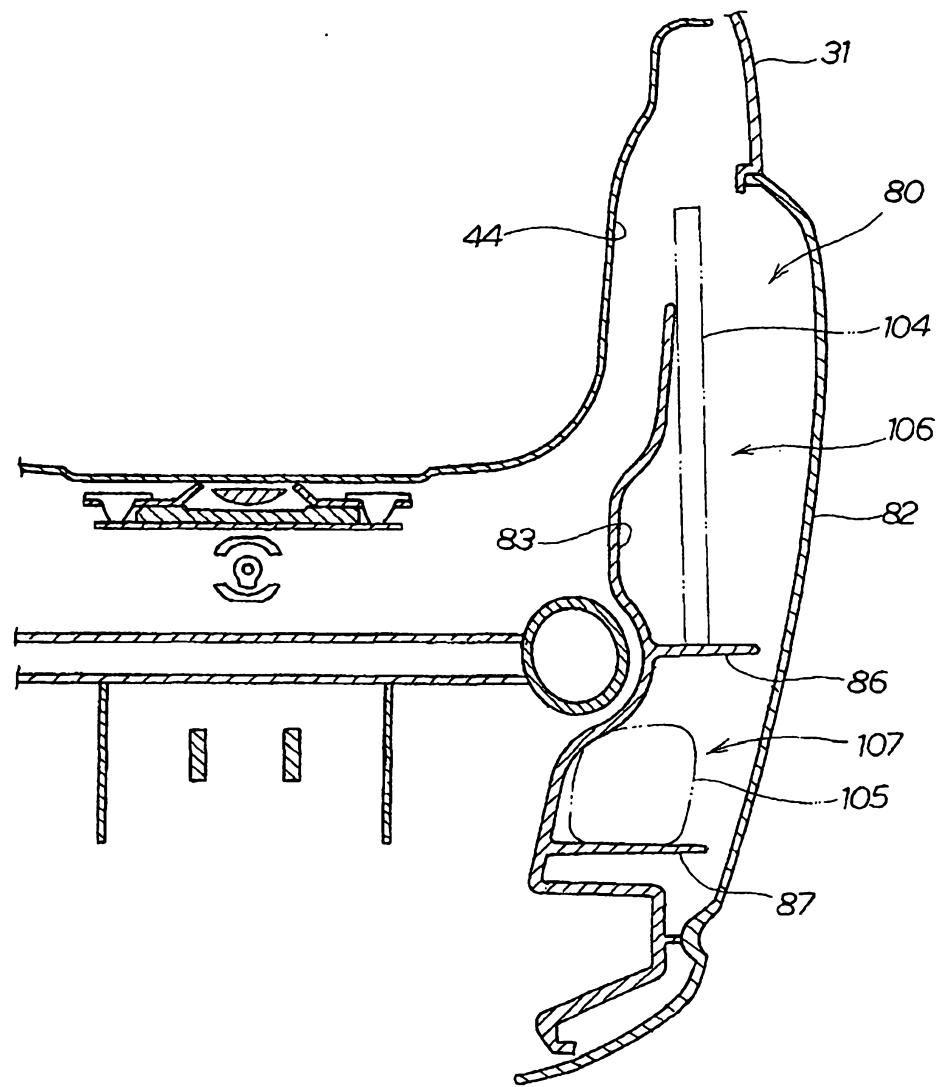
[Fig. 8]



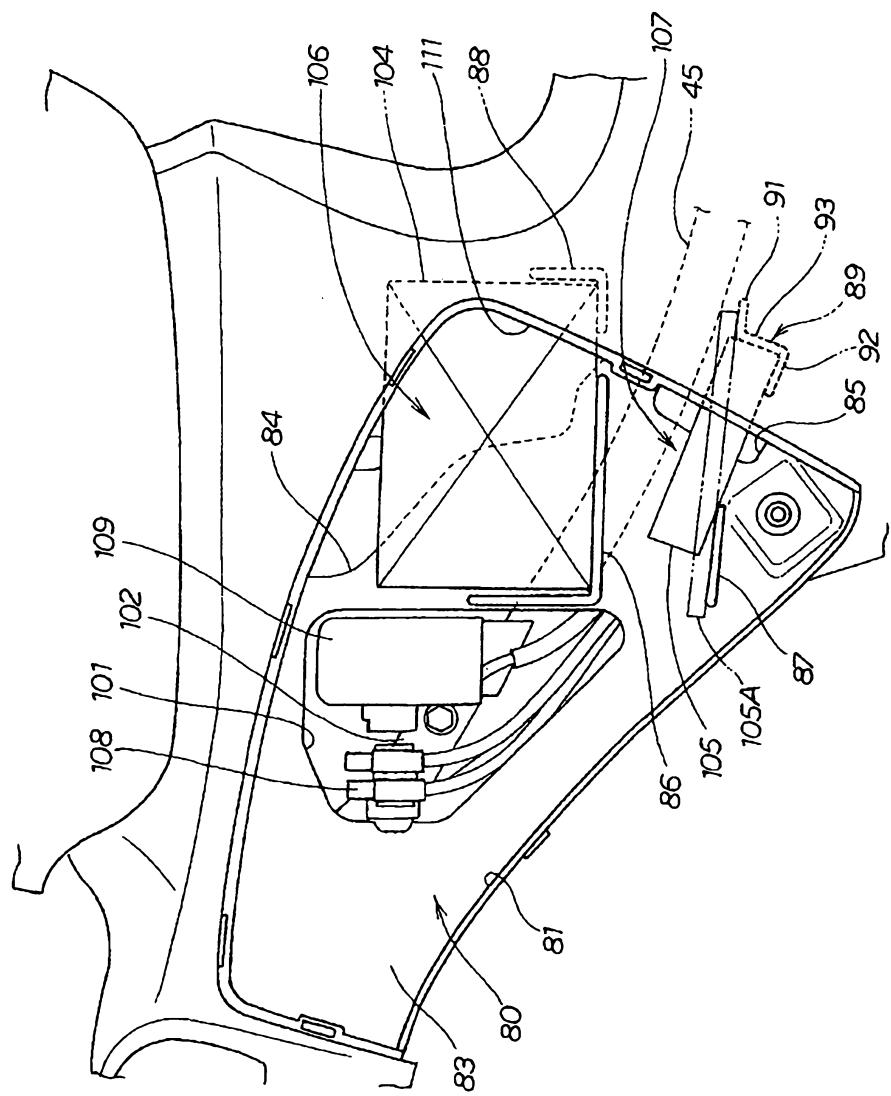
[Fig. 9]



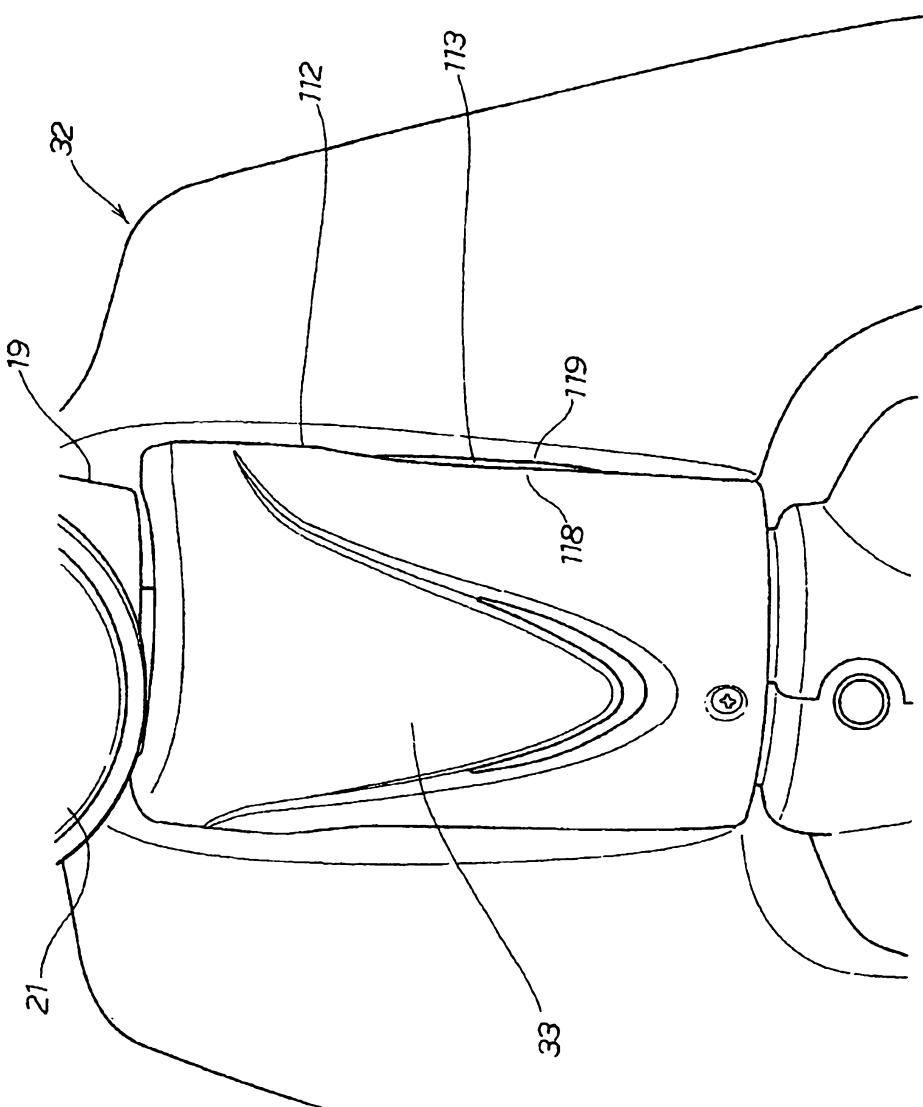
[Fig. 10]



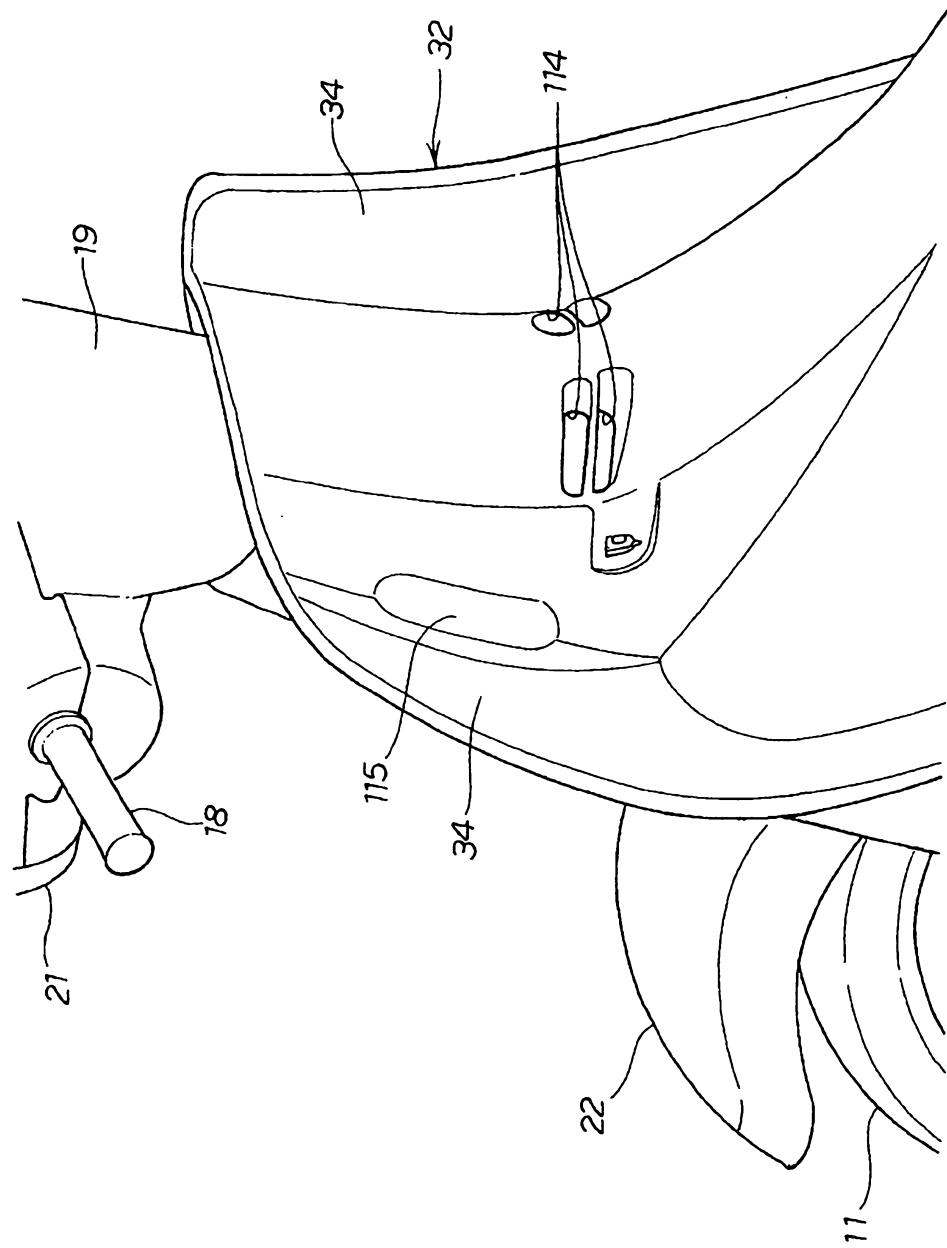
[Fig. 11]



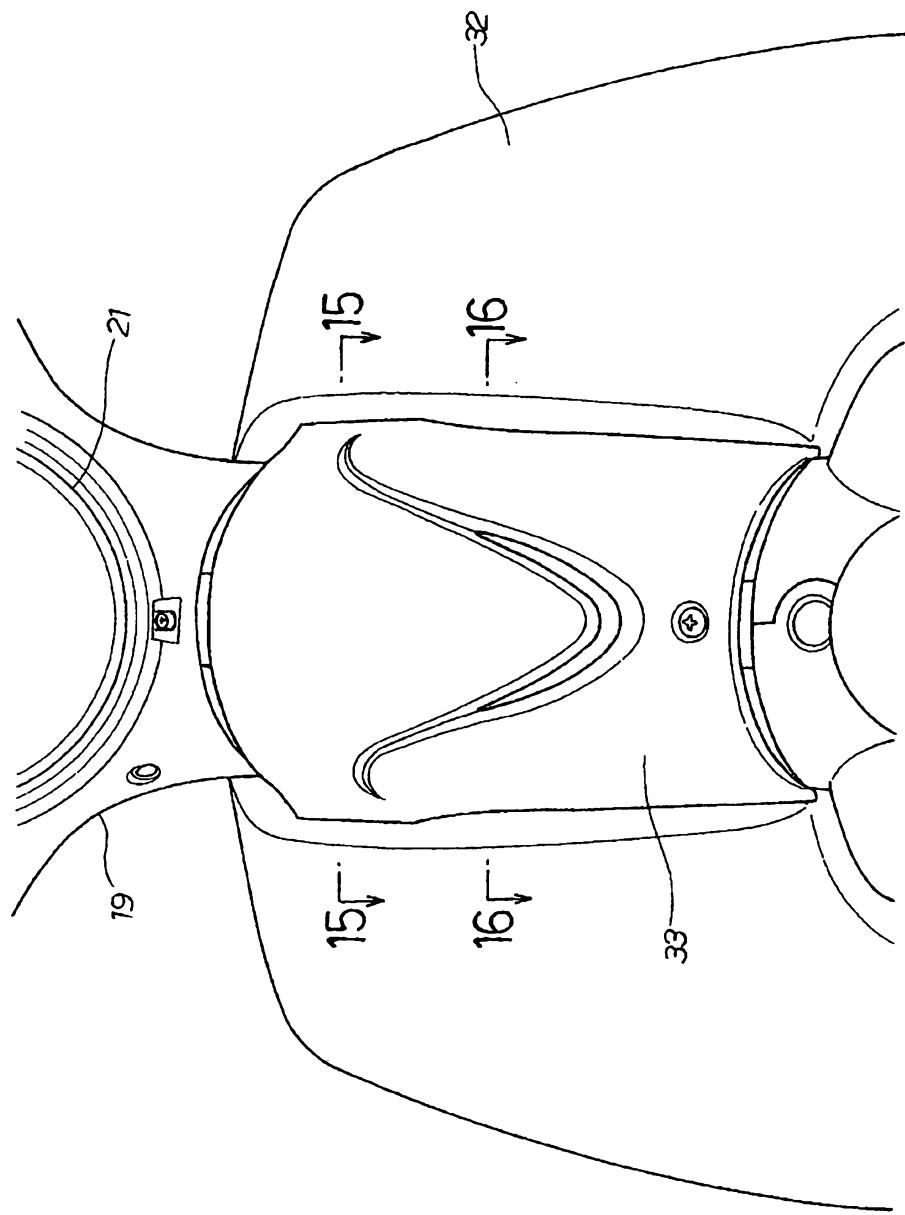
[Fig. 12]



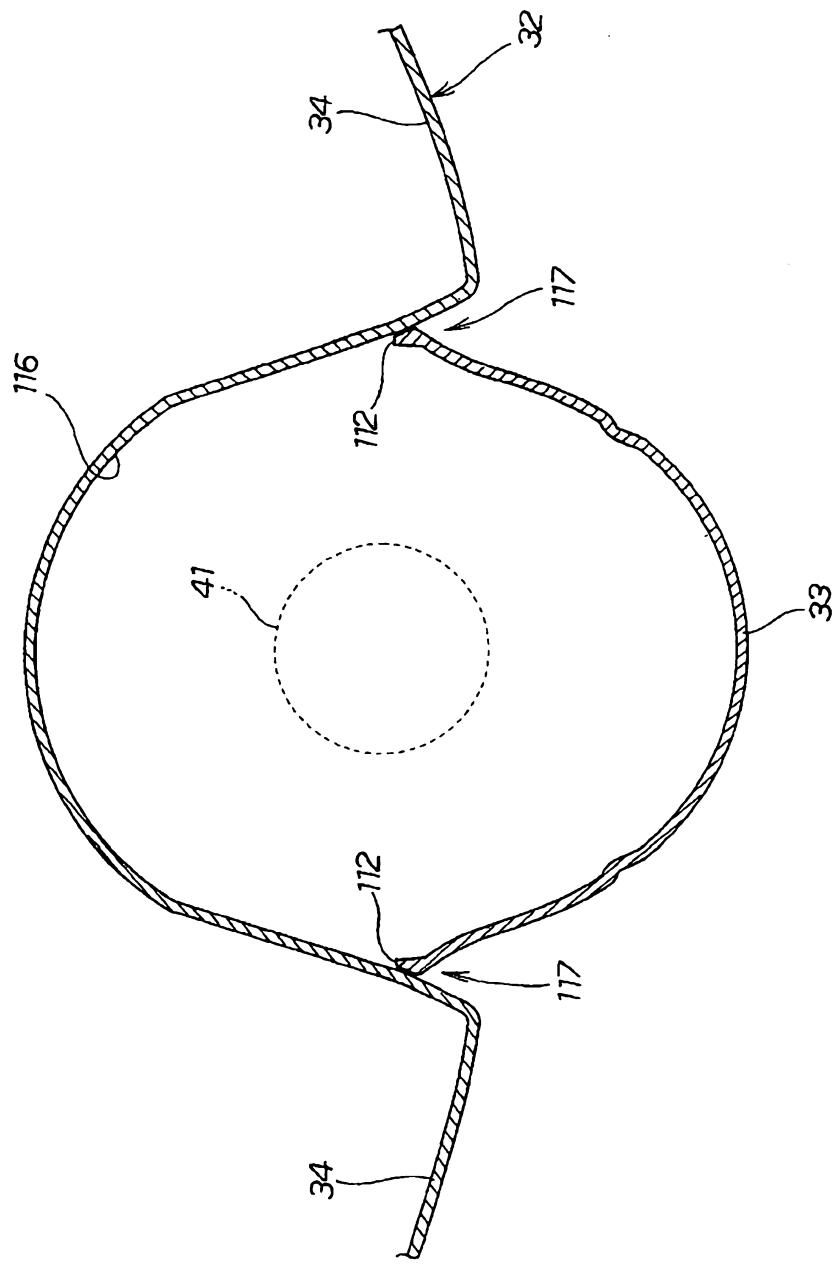
[Fig. 13]



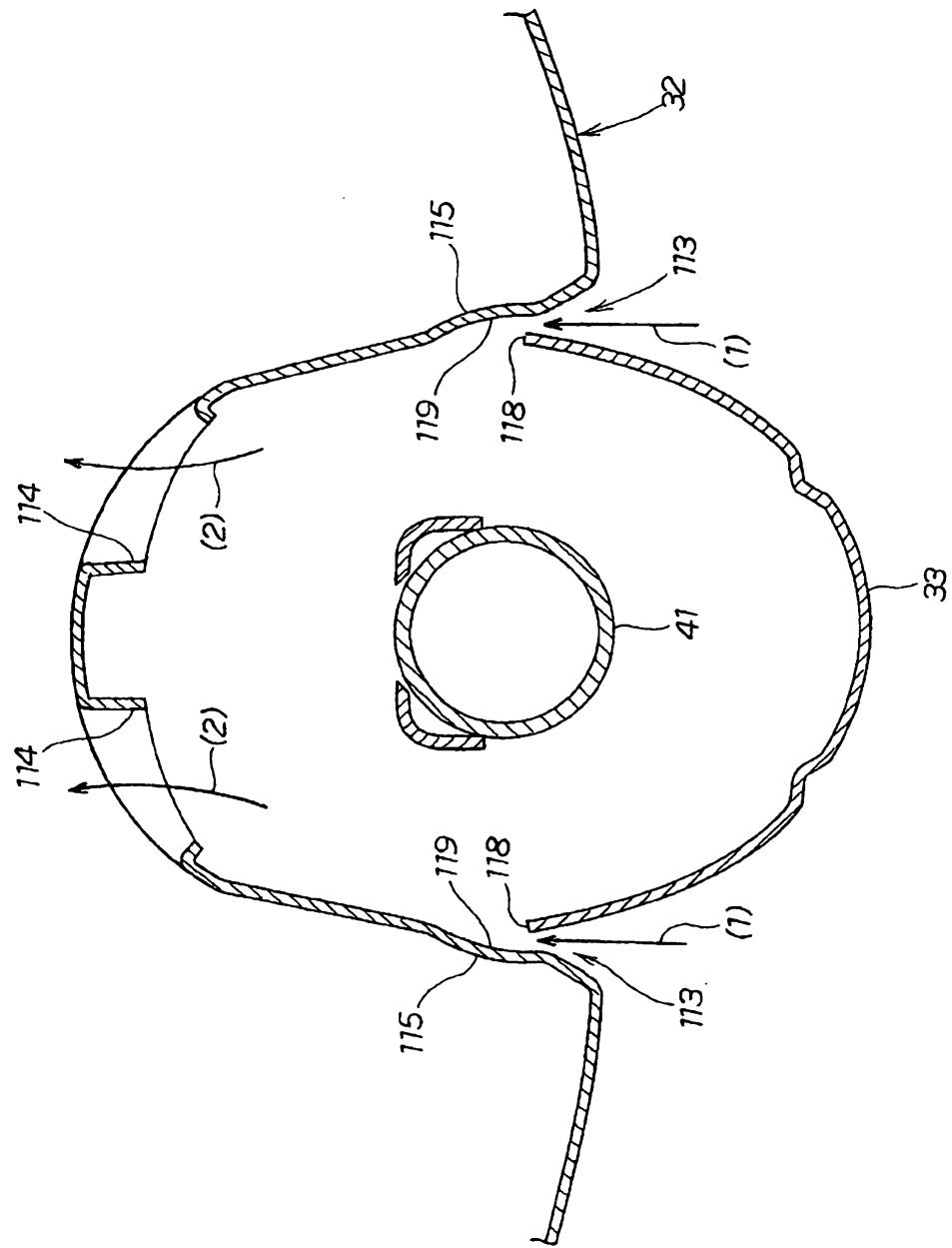
[Fig. 14]



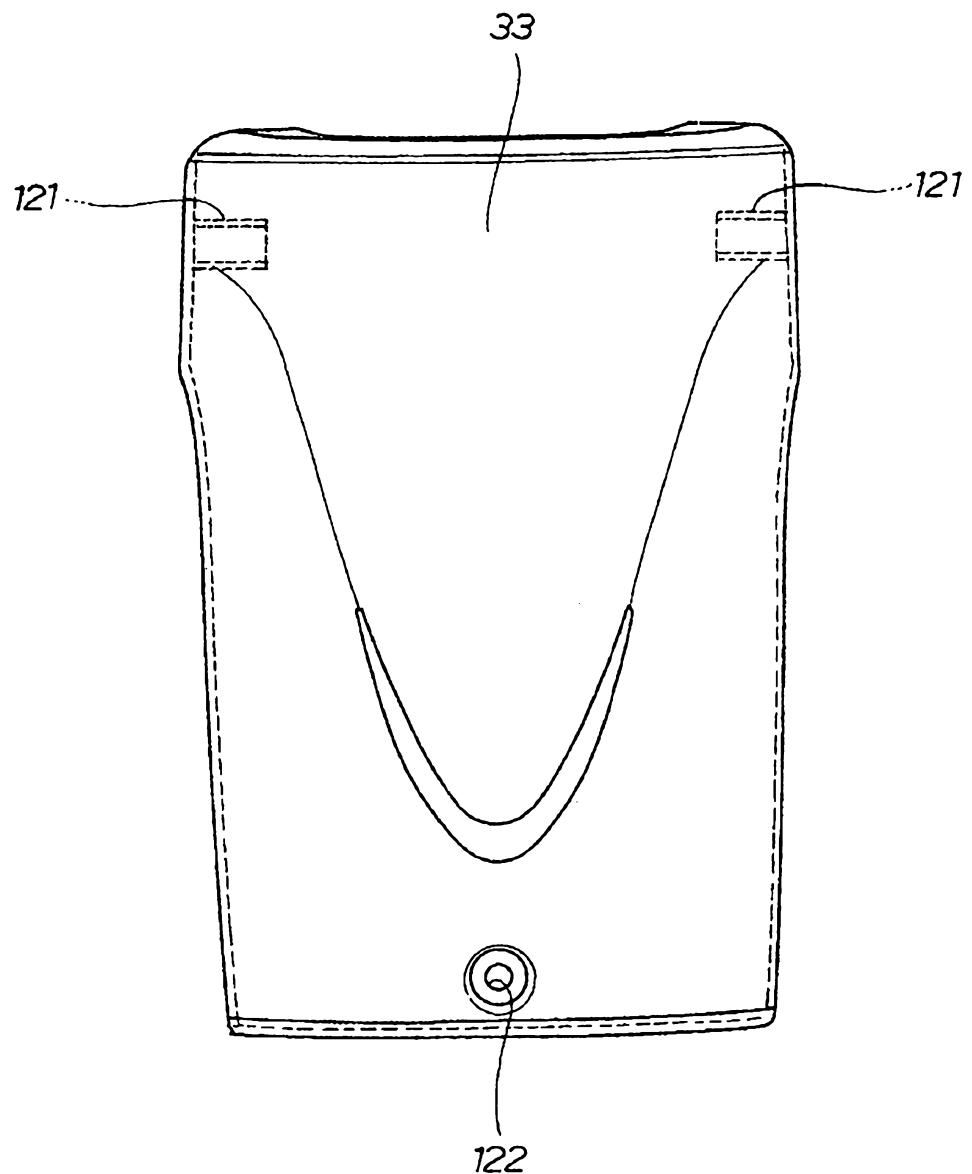
[Fig. 15]



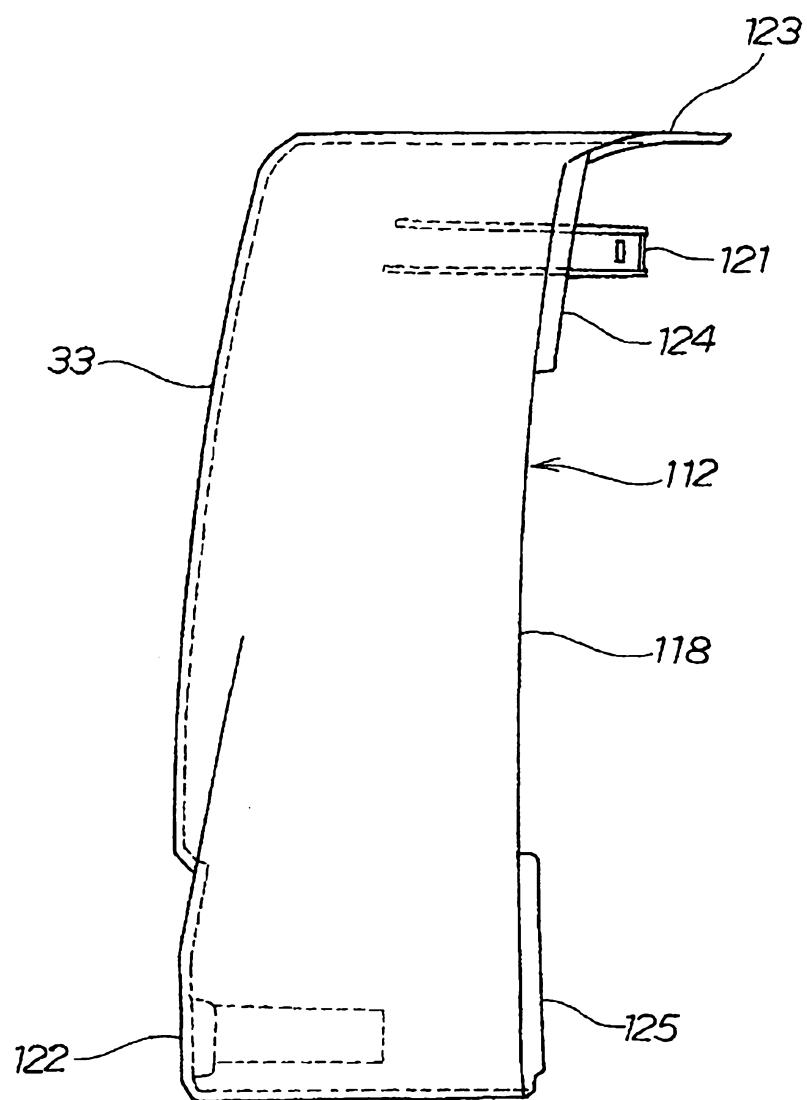
[Fig. 16]



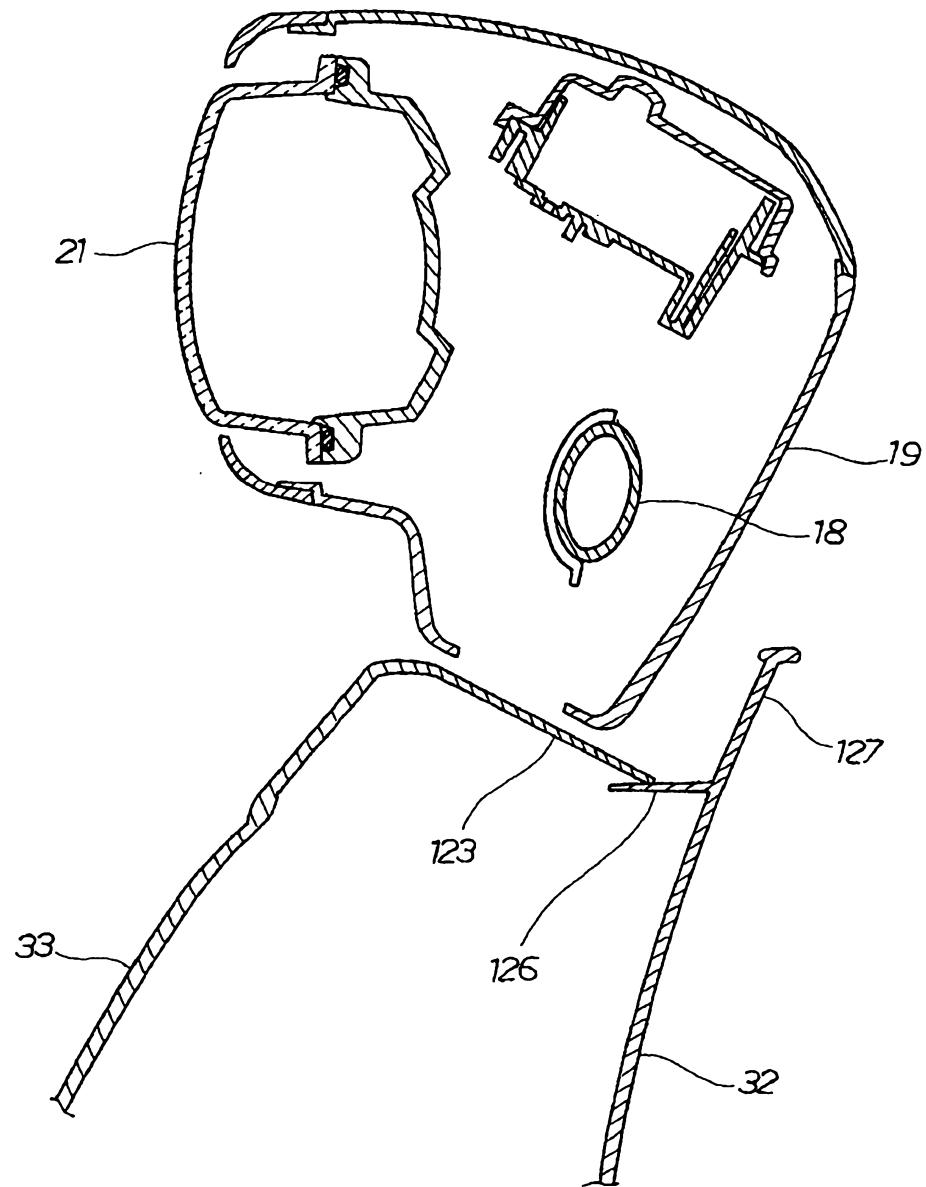
[Fig. 17]



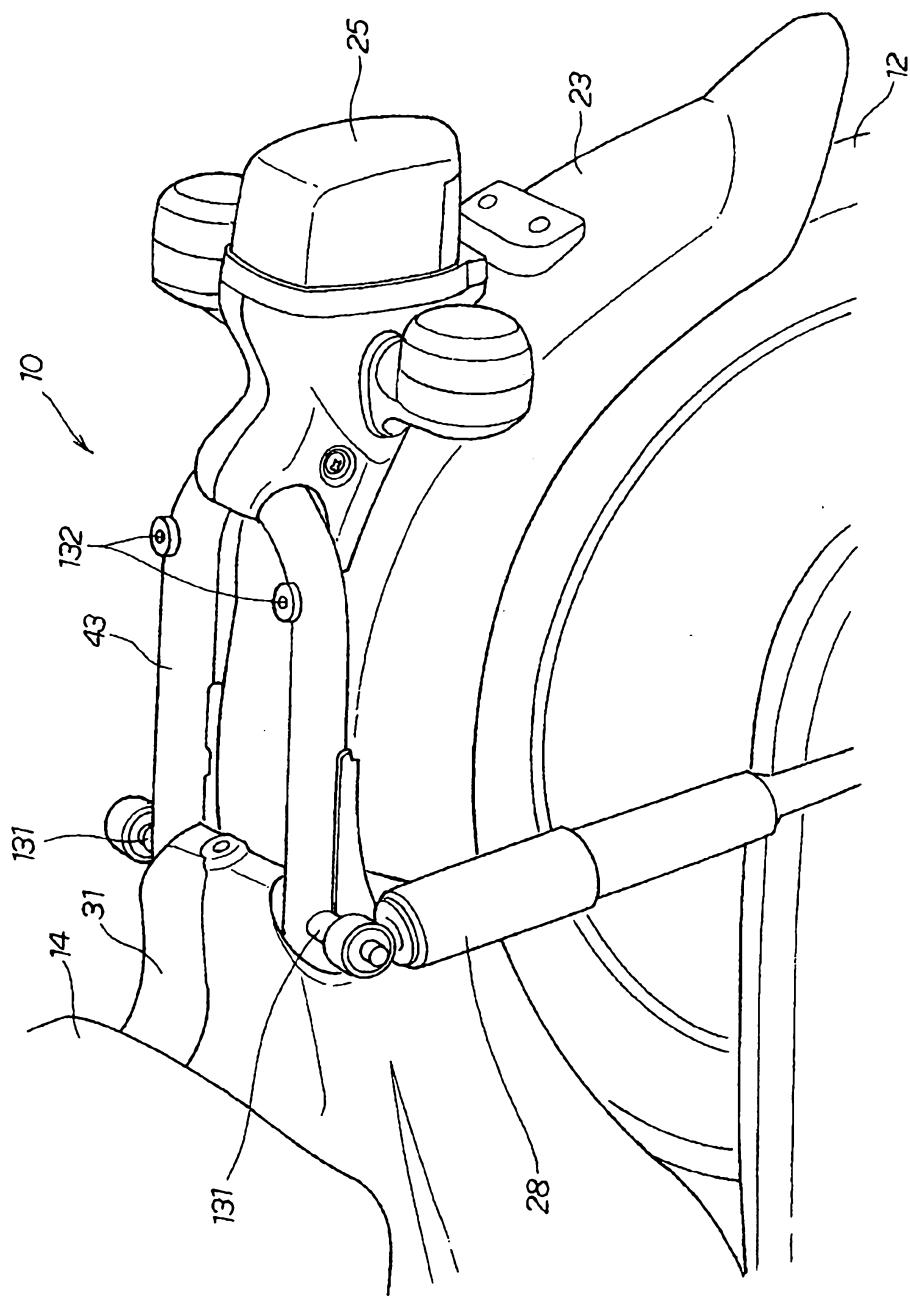
[Fig. 18]



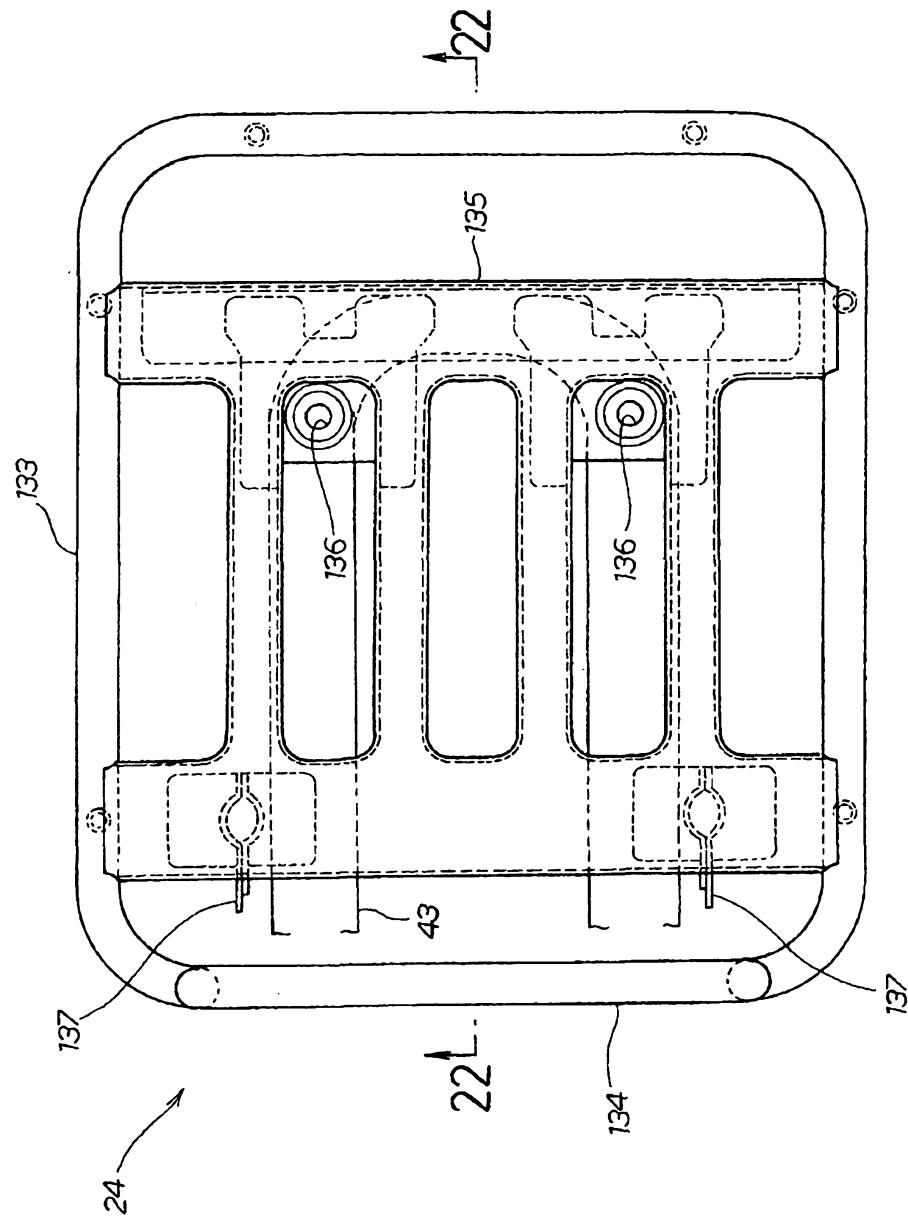
[Fig. 19]



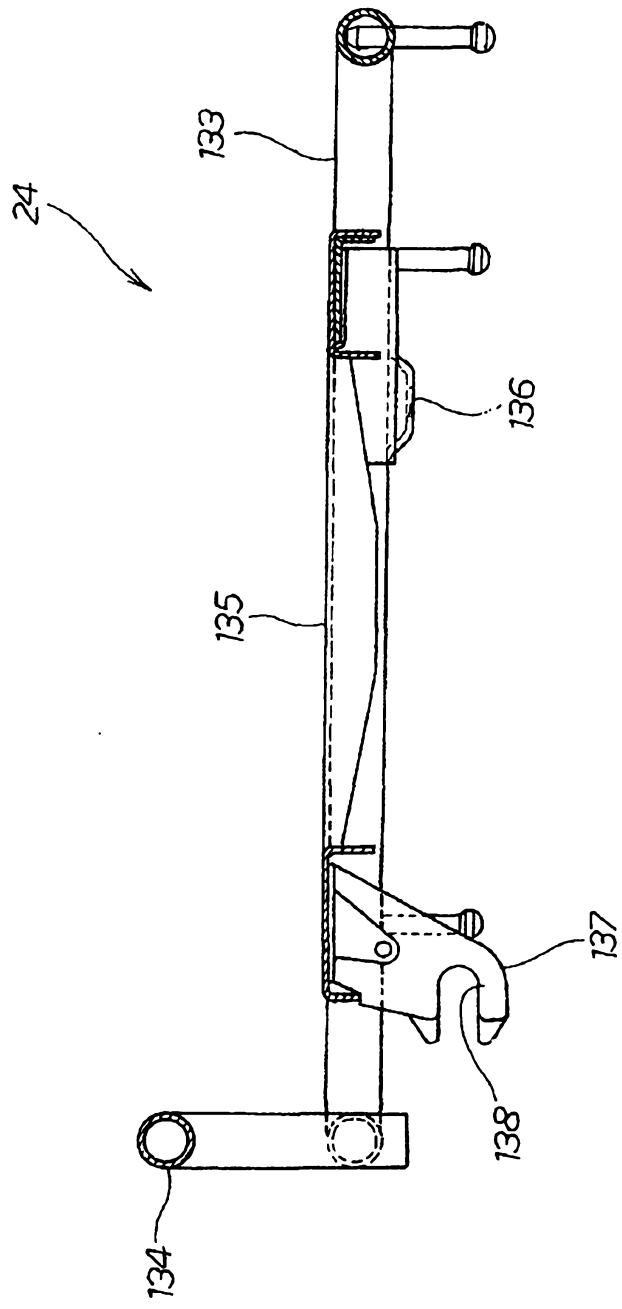
[Fig. 20]



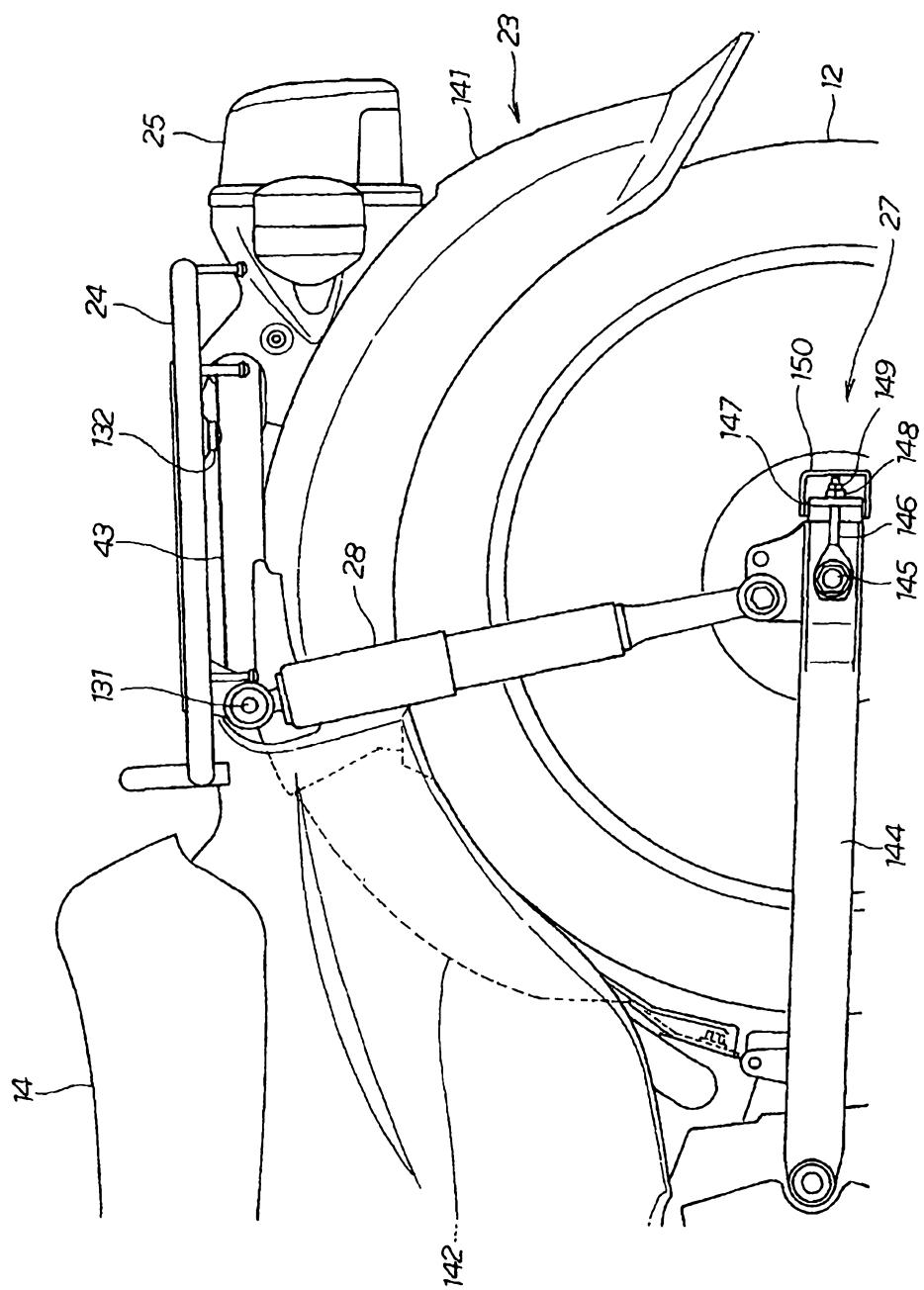
[Fig. 21]



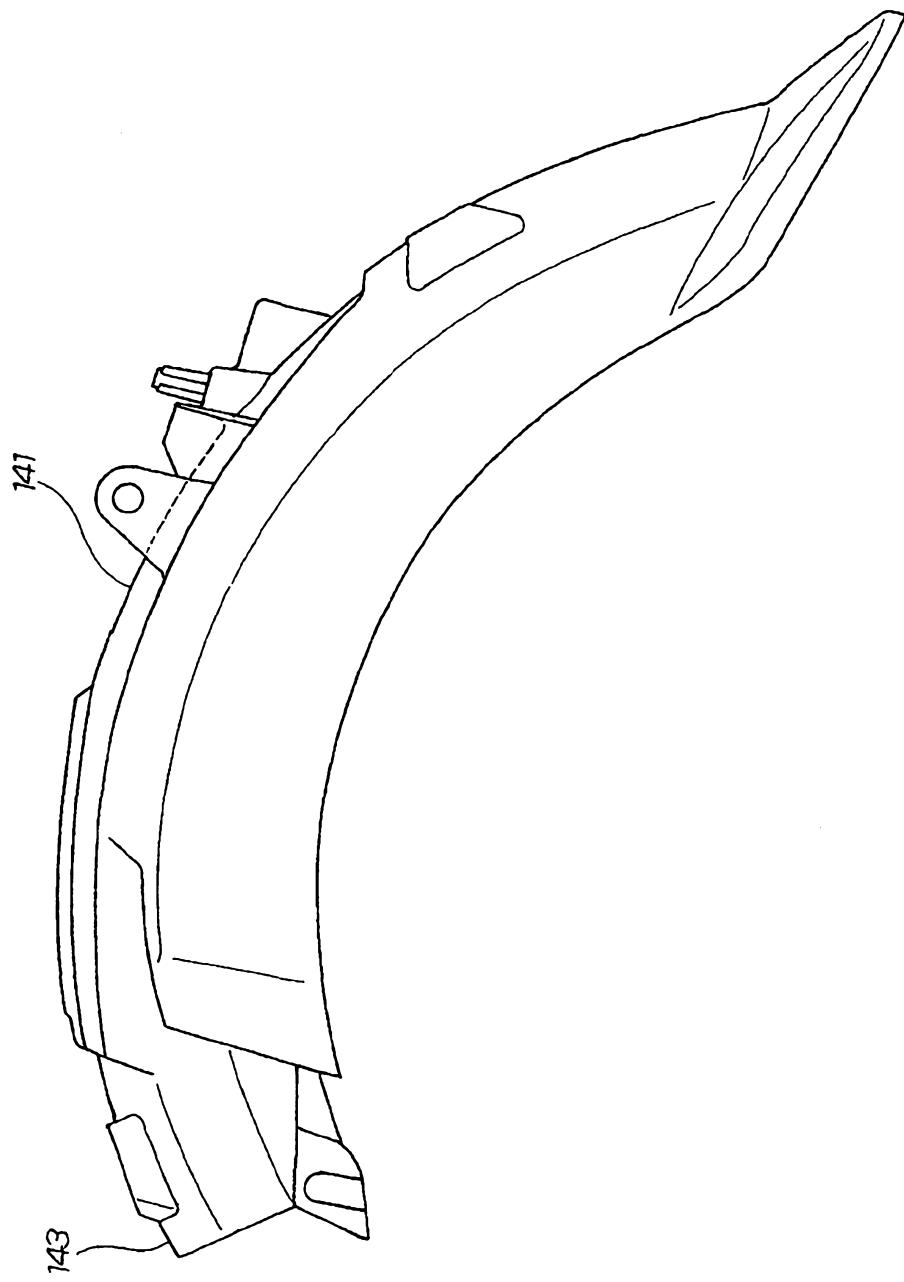
[Fig. 22]



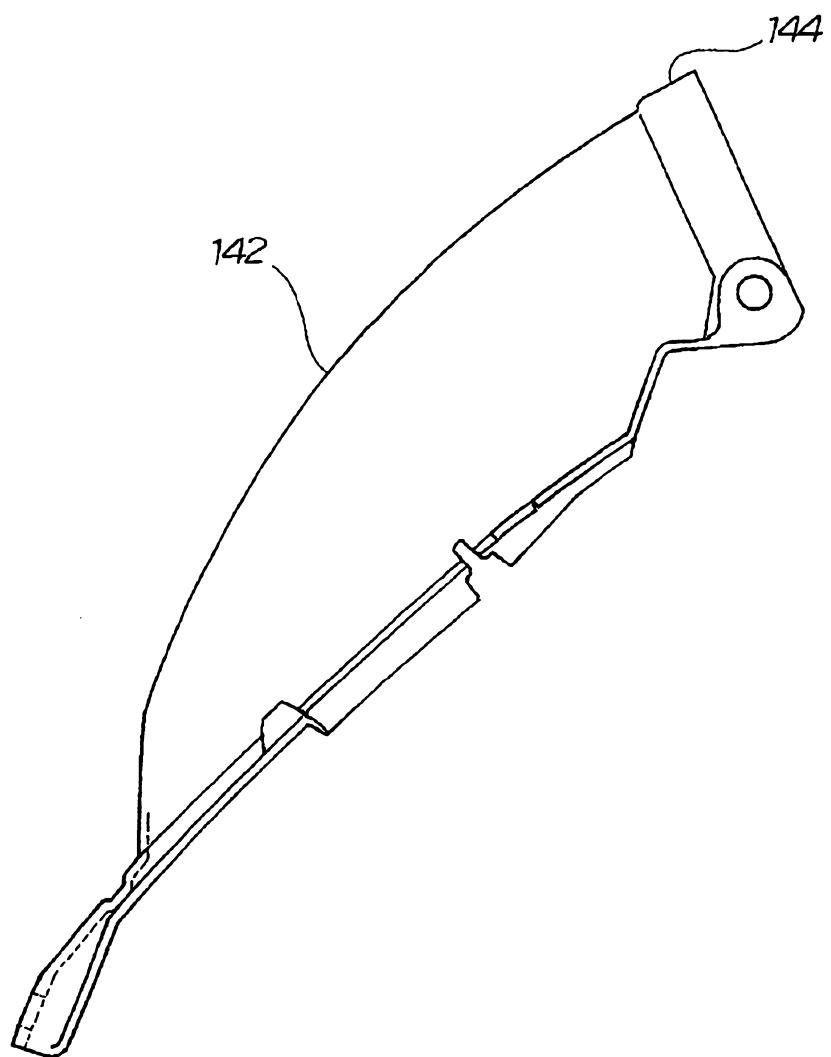
[Fig. 23]



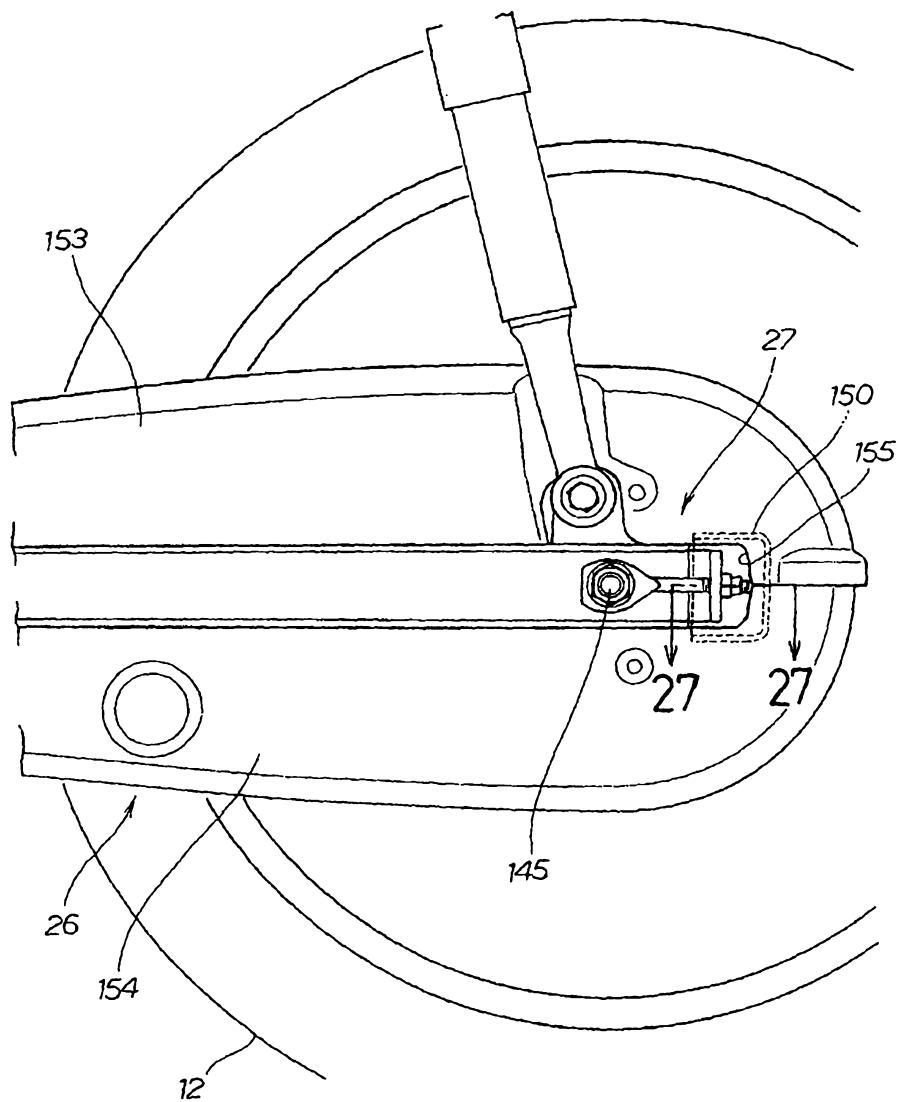
[Fig. 24]



[Fig. 25]



[Fig. 26]



[Fig. 27]

