



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

DOMANDA NUMERO	102001900914868
Data Deposito	09/03/2001
Data Pubblicazione	09/09/2002

Priorità	75580/2000
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	J		

Titolo

VEICOLO CON COPERTURA TRASPARENTE O TRASLUCIDA PER IL CORPO DEL VEICOLO.
--

4
DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:
"Veicolo con copertura trasparente o traslucida per
il corpo del veicolo"

di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA, nazionalità
giapponese, 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku,
Tokyo (GIAPPONE)

Inventori designati: SUGITANI, Takayasu; HYODO,
Toshiyuky

Depositata il:

9 MAR. 2001 10 2001A 000211
* * *

DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ad un veicolo con una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo applicabile, ad esempio, ad un veicolo tipo scooter. Più in particolare, l'invenzione si riferisce ad una struttura per nascondere un meccanismo di bloccaggio della sella rendendo opaca una porzione di una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo che ricopre il meccanismo di bloccaggio della sella per evitare che la sella sia aperta.

In precedenza, un motociclo tipo scooter in cui uno scudo è realizzato in un materiale trasparente è stato descritto nel Brevetto giapponese pubblicato prima dell'esame (KOKAI) n. Sho 59-50.880 (1984). In

particolare, nel motociclo, lo scudo è reso trasparente per ridurre la tensione del conducente, e la porzione dello scudo che corrisponde al lato anteriore di un pannello anteriore è resa opaca per nascondere la presenza di un sostegno fissato ad un tubo di sterzo, un avvisatore acustico fissato al sostegno, accessori elettrici e simili, risolvendo così problemi di estetica che nascono dal fatto che lo scudo è stato reso trasparente.

Secondo la tecnica anteriore, porzioni opache sono predisposte in corrispondenza di porzioni necessarie dal punto di vista estetico del motociclo in cui componenti all'interno dello scudo e strutture interne possono essere osservati dall'esterno. Quando si desidera realizzare anche coperture del corpo del veicolo diverse dallo scudo in un materiale trasparente in modo da conferire al veicolo una estetica speciale grazie al materiale trasparente, è necessario prevenire furti o simili che potrebbero verificarsi quando la struttura interna del veicolo disposta all'interno della copertura del corpo del veicolo diventa visibile.

In un veicolo tipo scooter, ad esempio, uno spazio per contenere un casco e articoli simili è previsto all'interno della copertura del corpo del

veicolo, ed una porzione aperta formante una apertura dello spazio è prevista in corrispondenza di una porzione superiore della copertura del corpo del veicolo. Poiché la porzione aperta viene aperta e chiusa mediante una sella disposta sul lato superiore della copertura del corpo del veicolo per chiudere la porzione aperta, un meccanismo di bloccaggio della sella per evitare che la sella venga aperta è previsto sul lato inferiore della sella ed all'interno della copertura del corpo del veicolo.

Pertanto, quando la copertura del corpo del veicolo è realizzata in un materiale trasparente, il meccanismo di bloccaggio della sella diventa visibile, il che può permettere una azione fraudolenta sul meccanismo di bloccaggio della sella per sbloccare ed aprire la sella. Così, sono necessarie considerazioni dal punto di vista della prevenzione di una azione fraudolenta o simili sui componenti all'interno della copertura del corpo del veicolo.

L'invenzione definita nella presente domanda è stata realizzata in considerazione delle situazioni precedentemente menzionate. Costituisce uno scopo comune dell'invenzione come definito nelle rivendicazioni da 1 a 4 prevenire azioni fraudolente sul meccanismo di bloccaggio della sella prevenendo così

azioni fraudolente o simili sui componenti all'interno della copertura del corpo del veicolo, in un veicolo avente una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo. Un altro scopo dell'invenzione definita nella rivendicazione 2 consiste nel concepire una estetica migliorata del veicolo. Un ulteriore scopo dell'invenzione definita nella rivendicazione 3 consiste nel concepire una estetica migliorata del veicolo senza aumentare la resistenza all'aria. Un ulteriore scopo dell'invenzione definita nella rivendicazione 4 consiste nel prevenire azioni fraudolente sul meccanismo di bloccaggio della sella senza aumentare il numero di componenti e nel concepire una estetica migliorata del veicolo.

L'invenzione come definito nella rivendicazione 1 della presente domanda consiste in un veicolo avente una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo comprendente una copertura per il corpo del veicolo destinata a ricoprire un telaio del corpo del veicolo, una sella disposta sul lato superiore della copertura per il corpo del veicolo ed in grado di aprire e chiudere una porzione aperta formata dalla copertura per il corpo del veicolo, ed un meccanismo di bloccaggio della sella disposto sul lato inferiore della sella ed all'interno della co-

pertura per il corpo del veicolo ed il grado di prevenire l'apertura della sella, in cui la copertura per il corpo del veicolo è realizzata in un materiale trasparente o traslucido, e la copertura per il corpo del veicolo è provvista di una porzione opaca per nascondere il meccanismo di bloccaggio della sella.

Secondo l'invenzione definita nella rivendicazione 1, anche se la copertura per il corpo del veicolo è realizzata in un materiale trasparente o traslucido, il meccanismo di bloccaggio della sella è nascosto e non può essere osservato dall'esterno della copertura per il corpo del veicolo. Di conseguenza, è possibile prevenire azioni fraudolente sul meccanismo di bloccaggio della sella e di conseguenza impedire che vengano effettuate azioni fraudolente o simili sui componenti all'interno della copertura per il corpo del veicolo o su articoli contenuti all'interno mediante apertura della sella attraverso una manipolazione fraudolenta del meccanismo di bloccaggio della sella.

L'invenzione definita nella rivendicazione 2 consiste in un veicolo avente una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo come definito nella rivendicazione 1, in cui la porzione opaca è prevista in corrispondenza di una porzione

rientrante della copertura per il corpo del veicolo.

Secondo l'invenzione definita nella rivendicazione 2, la porzione opaca può essere resa poco appariscente poiché la porzione rientrante è poco appariscente. Come risultato, in aggiunta agli effetti dell'invenzione definita nella rivendicazione 1, l'estetica speciale del veicolo ottenuta rendendo trasparente o traslucida la copertura per il corpo del veicolo non è eccessivamente compromessa, ed è possibile migliorare la qualità estetica.

L'invenzione definita nella rivendicazione 3 consiste in un veicolo avente una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo come definito nella rivendicazione 2, in cui la porzione rientrante è costituita da una porzione rientrante destinata a contenere una porzione di maniglia del corpo del veicolo.

Secondo l'invenzione definita nella rivendicazione 3, è possibile utilizzare la porzione rientrante già prevista nella copertura per il corpo del veicolo per contenere la porzione di maniglia, ed è inutile munire la copertura per il corpo del veicolo di una nuova porzione rientrante per rendere poco appariscente la porzione opaca per nascondere il meccanismo di bloccaggio della sella. Come risultato,

in aggiunta gli effetti dell'invenzione definita nella rivendicazione 2, è possibile evitare l'aumento del numero di posizioni corrispondenti a porzioni rientranti formate nella copertura per il corpo del veicolo, per cui è possibile impedire che la qualità estetica del veicolo sia compromessa, ed è possibile evitare un aumento della resistenza all'aria.

L'invenzione definita nella rivendicazione 4 consiste in un veicolo avente una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo come definito in una qualsiasi delle rivendicazioni da 1 a 3, in cui una parte del meccanismo di bloccaggio della sella suddetto è nascosta dal telaio del corpo del veicolo.

Secondo l'invenzione definita nella rivendicazione 4, il meccanismo di bloccaggio della sella può essere nascosto utilizzando non soltanto la porzione opaca ma anche il telaio del corpo del veicolo, ed è inutile prevedere nuovi elementi per nascondere il meccanismo di bloccaggio della sella. Inoltre, la schermatura mediante il telaio del corpo del veicolo conduce ad una riduzione dell'area in cui deve essere prevista la porzione opaca. Come risultato, in aggiunta agli effetti dell'invenzione come definito nelle rivendicazioni da 1 a 3, il meccanismo di bloc-

caggio della sella può essere nascosto, ed è possibile prevenire azioni fraudolente su di esso, senza aumentare il numero di componenti. Poiché l'area in cui deve essere prevista la porzione opaca è ridotta, la qualità estetica del veicolo è ulteriormente migliorata.

Sarà ora descritta una forma di attuazione della presente invenzione, con riferimento alle figure da 1 ad 8.

La figura 1 rappresenta una vista laterale da sinistra di un motociclo tipo scooter che costituisce un veicolo avente una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo secondo l'invenzione;

la figura 2 rappresenta una vista in pianta di una parte principale di una porzione posteriore del motociclo illustrato nella figura 1;

la figura 3 rappresenta una vista in sezione lungo la linea III-III della figura 1;

la figura 4 rappresenta una vista in prospettiva di una parte principale di un meccanismo di bloccaggio della sella;

la figura 5 rappresenta una vista che mostra una condizione di sbloccaggio del meccanismo di bloccaggio della sella;

la figura 6 rappresenta una vista che mostra una

condizione di bloccaggio del meccanismo di bloccaggio della sella;

la figura 7 rappresenta una vista laterale da sinistra di una copertura sinistra per il corpo; e

la figura 8 rappresenta una vista in pianta della copertura sinistra per il corpo.

La figura 1 rappresenta una vista laterale da sinistra di un motociclo tipo scooter che costituisce un veicolo avente una copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo secondo la presente invenzione. Il telaio F del corpo del veicolo comprende un tubo di sterzo 2 disposto in corrispondenza di una porzione di estremità anteriore, un tubo discendente 3 estendentesi verso il basso da una porzione inferiore del tubo di sterzo 2, una coppia di telai posteriori 4L, 4R sinistro e destro estendentesi all'indietro rispetto al veicolo, rispettivamente dai lati sinistro e destro di una porzione inferiore del tubo discendente 3, ed una traversa anteriore 5, una prima traversa centrale 6, una seconda traversa centrale 7 ed una traversa posteriore 8 che, in quest'ordine dal lato anteriore, sono situate tra i telai posteriori 4L, 4R e si estendono nella direzione rivolta verso sinistra e verso destra. I termini "anteriore, posteriore, sinistra e destra" utiliz-

zati nella presente indicano i lato anteriore, posteriore, sinistro e destro rispetto al veicolo.

Ciascuno dei telai posteriori 4L, 4R comprende una porzione anteriore 4La, 4Ra estendentesi in direzione sostanzialmente orizzontale dal lato posteriore del tubo di sterzo 2, una porzione centrale 4Lb, 4Rb piegata da una porzione di estremità posteriore della porzione anteriore 4La, 4Ra ed estendentesi obliquamente verso il lato posteriore superiore, ed una porzione posteriore 4Lc, 4Rc piegata da una porzione di estremità posteriore della porzione centrale 4Lb, 4Rb ed estendentesi verso il lato posteriore superiore con una inclinazione limitata rispetto alla porzione centrale 4Lb, 4Rb. Porzioni di estremità posteriore delle porzioni posteriori 4Lc, 4Rc sono piegate verso il centro del veicolo in modo che le loro facce terminali siano contrapposte l'una all'altra con una certa distanza tra loro, e sono collegate l'una all'altra attraverso un sostegno posteriore 9 fissato in modo da coprire la distanza tra le facce terminali.

Un manubrio 11 è disposto in corrispondenza di una porzione di estremità superiore di un albero di sterzo 10 supportato in modo girevole dal tubo di sterzo 2, ed una forcella anteriore 12 è disposta in

corrispondenza di una porzione di estremità inferiore dell'albero di sterzo 10. Una ruota anteriore 13 è supportata attraverso un asse in corrispondenza di una porzione di estremità inferiore della forcella anteriore 12. Una porzione di estremità posteriore di un gruppo motopropulsore 15 supporta una ruota posteriore 14 attraverso un asse, ed è supportata dalla traversa posteriore 8 attraverso una sospensione posteriore 16, mentre una porzione di estremità anteriore del gruppo motopropulsore 15 è supportata in modo girevole dalla prima traversa centrale 6 attraverso una staffa di sospensione e di supporto, in modo che il gruppo motopropulsore 15 sia supportato in modo oscillante verso l'alto e verso il basso rispetto al telaio F del corpo del veicolo.

Un cavalletto principale 17 per supportare il corpo di veicolo del motociclo 1 è supportato in modo girevole mediante un perno di articolazione che è supportato da una porzione di estremità posteriore di una staffa saldata alla prima traversa centrale 6 e si estende nella direzione rivolta verso sinistra e verso destra. Così il cavalletto principale 17 può essere fatto oscillare tra una posizione di ritiro rappresentata nella figura 1 ed una posizione eretta per supportare il corpo del veicolo al momento del

parcheggio del motociclo 1.

L'esterno del telaio F del corpo del veicolo è ricoperto da una copertura C per il corpo del veicolo composta da una molteplicità di coperture realizzate in resine sintetiche. La copertura C per il corpo del veicolo comprende una copertura anteriore del manubrio 18 che ricopre una porzione superiore dell'albero di sterzo 10 e porzioni anteriori del manubrio 11, una copertura posteriore del manubrio 19 che ricopre una porzione superiore dell'albero di sterzo 10 e porzioni posteriori del manubrio 11, una copertura anteriore 20 che ricopre una porzione anteriore del tubo di sterzo 2 ed una porzione superiore della ruota anteriore 13, uno scudo 21 che è unito al bordo posteriore della copertura anteriore 20 e ricopre una porzione posteriore del tubo di sterzo 2 ed il lato anteriore delle gambe del conducente, un parafango anteriore 22 che è unito ai bordi laterali sinistro e destro della copertura anteriore 20 e dello scudo 21 e ricopre una porzione posteriore della ruota anteriore 13, un pannello di pedana 23 che è unito al bordo posteriore dello scudo 21 e supporta i piedi del conducente, una coppia sinistra-destra di coperture laterali 24L, 24R che sono unite al bordo posteriore del parafango anteriore 22 ed ai bordi sinistro

e destro del pannello di pedana 23 e ricoprono porzioni laterali sinistra e destra delle porzioni anteriori 4La, 4Ra e delle porzioni centrali 4Lb, 4Rb dei telai posteriori 4L, 4R, una copertura inferiore 25 che è unita ai bordi inferiori delle coperture laterali 24L, 24R e ricopre il lato inferiore del pannello di pedana 23, ed una coppia sinistra-destra di coperture del corpo 26L, 26R che sono unite al bordo superiore del pannello di pedana 23 ed ai bordi superiori delle coperture laterali 24L, 24R.

Inoltre, un parafango posteriore 27 imbullonato sulla traversa posteriore 8 si estende dai bordi inferiori delle coperture del corpo 26L, 26R in modo da coprire una porzione superiore della ruota posteriore 14, ed un deflettore posteriore 28 fissato al sostegno posteriore 9 ricopre il lato superiore di porzioni posteriori delle coperture del corpo 26L, 26R. Inoltre, una porzione intagliata con una porzione di bordo aperta sul lato inferiore è prevista in corrispondenza di porzioni di estremità posteriore delle coperture sinistra e destra del corpo 26L, 26R, ed un vetro posteriore 29 di un fanalino posteriore è inserito nella porzione intagliata.

Di queste coperture, la copertura anteriore del manubrio 18, la copertura anteriore 20, il parafango

anteriore 22, le due coperture laterali 24L, 24R, le due coperture del corpo 26L, 26R ed il deflettore posteriore 28 sono tutti realizzati in resine sintetiche trasparenti o traslucide, ad esempio resina acrilonitrile-etilenpropilendiene-stirene (resina AES), resina polipropilene (resina PP) e resina acrilica. D'altra parte, la copertura posteriore del manubrio 19, lo scudo 21, il pannello di pedana 23, il parafango posteriore 27 e la copertura inferiore 25 sono tutti realizzati in resine sintetiche opache. Pertanto i componenti all'interno della copertura del corpo del veicolo C del motociclo 1 possono essere osservati dall'esterno delle coperture trasparenti o traslucide.

Con riferimento anche alla figura 2, nella condizione in cui le coperture sinistra e destra del corpo 26L, 26R sono collegate al pannello di pedana 23 ed al telaio F del corpo del veicolo, una porzione aperta 26a rivolta verso l'alto è prevista in corrispondenza di una porzione superiore delle coperture del corpo 26L, 26R. Un contenitore portaoggetti 30 destinato a contenere un casco o simili inseriti attraverso la porzione aperta 26a è imbullonato sulla seconda traversa centrale 7 e su una flangia superiore di un blocco di supporto 31 saldato alla traversa

posteriore 8 ed estendentesi verso l'alto, ed è contenuto all'interno delle coperture del corpo 26L, 26R. Una porzione aperta 30a rivolta verso l'alto è prevista in corrispondenza di una porzione superiore del contenitore portaoggetti 30. Il bordo periferico della porzione aperta 30a sporge leggermente verso l'esterno, come una cornice, rispetto al bordo periferico della porzione aperta 26a delle coperture del corpo 26L, 26R, e la superficie inferiore del bordo periferico della porzione aperta 30a entra in contatto con la superficie superiore dell'apertura 26a delle coperture del corpo 26L, 26R. Una porzione di estremità anteriore di una sella 32 disposta sul lato superiore delle coperture del corpo 26L, 26R è accoppiata con una porzione di estremità anteriore del contenitore portaoggetti 30 attraverso una cerniera, in modo che la sella 32 copra la porzione aperta 30a del contenitore portaoggetti 30 e, di conseguenza, la porzione aperta 26a delle coperture del corpo 26L, 26R, e possa aprire e chiudere le porzioni aperte 26a, 30a. In corrispondenza di una porzione di estremità posteriore del bordo periferico formante la porzione aperta 26a, uno sportellino 33 è supportato in modo oscillante dalle coperture del corpo 26L, 26R. Lo sportellino 33 permette di accedere a compo-

nenti montati all'interno delle coperture del corpo 26L, 26R; ad esempio, al momento del rifornimento di olio in un serbatoio di olio, lo sportellino 33 è aperto per permettere la rimozione di un tappo del serbatoio di olio.

Nello stesso tempo, l'apertura della sella 32 è impedita da un meccanismo di bloccaggio della sella L. Il meccanismo di bloccaggio della sella è disposto all'interno delle coperture del corpo 26L, 26R sul lato posteriore del contenitore portaoggetti 30 sul lato inferiore della sella 32, come illustrato nelle figure 1 e 2. Con riferimento anche alle figure da 4 a 6, il meccanismo di bloccaggio della sella L comprende una parte di fermo ed una parte operativa. La parte di fermo comprende un elemento di base a piastra 40 imbullonato su una superficie anteriore del blocco di supporto 31 estendentesi verso l'alto da una porzione posteriore della traversa posteriore 8, un gancio 42 accoppiato in modo oscillante con l'elemento di base 40 attraverso un perno di articolazione 41 ed avente una scanalatura di impegno 42a destinata ad impegnarsi con un fermo ad anello 32a fissato ad una superficie interna della sella 32, una leva di ritenuta 44 accoppiata in modo oscillante con l'elemento di base 40 attraverso un perno di articolazione

43 ed avente una scanalatura di ritenuta 44a per trattenere una porzione di braccio 42b del gancio 42, ed una molla di trazione 45 disposta tra il gancio 42 e la leva di ritenuta 44. La parte operativa comprende una porzione cilindrica di inserimento di chiave 48 fissata alla copertura sinistra del corpo 26L e che passa attraverso un foro previsto in una porzione rientrante per chiave 26Lb formata in posizione adiacente all'estremità posteriore della sella 32 nella copertura sinistra del corpo 26L, un cavo di azionamento 46 una cui prima estremità è in impegno con un braccio oscillante 44b della leva di ritenuta 44 e l'altra estremità è collegata ad una leva di azionamento 49 che si muove in unione con l'azionamento di una chiave inserita nella porzione di inserimento di chiave 48, ed un tubo 47 che ricopre il cavo di azionamento 46 tra una parte di supporto 40a dell'elemento di base 40 ed una parte di supporto 34 fissata alla copertura sinistra del corpo 26L insieme con la porzione di inserimento di chiave 48 all'interno della copertura sinistra del corpo 26L. Il tubo 47, che costituisce una porzione della parte di azionamento, è disposto sul lato destro del telaio posteriore sinistro 4L in modo da non sporgere sul lato inferiore, in una vista laterale dai lati sinistro e

destro. Pertanto, nella vista laterale da sinistra del lato sinistro del veicolo, il tubo 47 è disposto dietro il telaio posteriore sinistro 4L, in modo che il tubo 47 sia nascosto dal telaio posteriore sinistro 4L.

La configurazione del meccanismo di bloccaggio della sella L come precedentemente descritto assicura che, quando la sella aperta 32 è premuta verso il basso per ricoprire la porzione aperta 26a in una posizione di sbloccaggio rappresentata nella figura 5, il fermo ad anello 32a entra in una fessura 30b prevista in corrispondenza di una porzione posteriore del contenitore portaoggetti 30 e preme la porzione di braccio 42b del gancio 42 muovendosi verso il basso, in modo che il gancio 42 sia fatto oscillare in verso orario. Pertanto il fermo ad anello 32a si impegna nella scanalatura di impegno 42a del gancio 42, e la porzione di braccio 42b è trattenuta nella scanalatura di ritenuta 44a della leva di ritenuta 44, producendo una condizione di bloccaggio rappresentata nella figura 6. Questa condizione viene mantenuta dalla forza elastica della molla di trazione 45.

Al momento dell'apertura della sella 32, il cavo di azionamento 46 è tirato con un azionamento della

chiave inserita nella porzione di inserimento di chiave 48, e la leva di ritenuta 44 è fatta oscillare in verso antiorario nella figura 6, in modo che la ritenuta della porzione di braccio 42b e della scanalatura di ritenuta 44a sia eliminata, ed il gancio 42 può così essere fatto oscillare in verso antiorario. Quindi, quando la sella 32 è tirata verso l'alto, il gancio 42 è fatto oscillare in verso antiorario, l'impegno tra il fermo ad anello 32a e la scanalatura di impegno 42a viene eliminato, la porzione ad apertura 26a viene aperta, ed il gancio 42 viene mantenuto nella condizione di sbloccaggio rappresentata nella figura 5 dalla forza elastica della molla di trazione 45.

Come rappresentato nella figura 2, nel meccanismo di bloccaggio della sella L, la parte di fermo e le porzioni del cavo di azionamento 46 e del tubo 47 che costituiscono porzioni della parte di azionamento che si trovano vicino alla parte di fermo sono disposte sotto la sella 32 avente una piastra di fondo 32b (vedere figura 3), in modo da essere nascoste dalla sella 32 in una vista in pianta del veicolo, in particolare esse non possono essere osservate dall'alto.

Con riferimento alle figure 1 e 3, sul lato sinistro dell'elemento di base 40 del meccanismo di

bloccaggio della sella L, nella regione che raggiunge il bordo superiore della copertura sinistra del corpo 26L in corrispondenza di una porzione superiore posteriore della copertura sinistra del corpo 26L e comprendente l'area sotto una porzione di maniglia 30c del veicolo, è prevista una porzione rientrante per maniglia 26La per permettere che una mano impugni la porzione di maniglia 30c che è nascosta all'interno di una porzione periferica della sella 32. La porzione di maniglia 30c è costituita da una porzione del bordo superiore del contenitore portaoggetti 30 formante la porzione aperta 30a che è estesa verso sinistra in misura superiore alla porzione aperta 30a ed è quindi piegata verso il basso in corrispondenza di una porzione di estremità sinistra per formare una porzione sporgente. La porzione di maniglia 30c è impugnata con la mano per sollevare il corpo del veicolo quando il cavalletto principale 17 deve essere fatto passare dalla posizione di ritiro alla posizione eretta al momento del parcheggio.

In una vista laterale da sinistra, la porzione rientrante per maniglia 26La è sovrapposta al meccanismo di bloccaggio della sella L. La copertura sinistra del corpo 26L è provvista di una porzione opaca A (tratteggiata nelle figure) allo scopo di nasconde-

re il meccanismo di bloccaggio della sella L in modo che il meccanismo di bloccaggio della sella L sia invisibile dall'esterno della copertura sinistra del corpo 26L (che costituisce la copertura C del corpo del veicolo in prossimità del meccanismo di bloccaggio della sella L) nella regione dall'estremità anteriore della porzione di bordo della porzione rientrante per maniglia 26La sul lato anteriore fino all'estremità posteriore della porzione di bordo della porzione rientrante per chiave 26Lb sul lato posteriore, con l'elemento di base 40 del meccanismo di bloccaggio della sella L approssimativamente al centro nella vista laterale da sinistra. In particolare, come rappresentato nelle figure 7 ed 8, l'estensione nella direzione antero-posteriore della porzione opaca A corrisponde alla porzione rientrante per maniglia 26La ed alla porzione rientrante per chiave 26Lb ed alle regioni vicine. Così, l'estensione della porzione opaca A comprende l'intera estensione della porzione rientrante per maniglia 26La e della porzione rientrante per chiave 26Lb e la regione definita da una porzione di estremità anteriore A1, da una porzione di estremità inferiore A2, da una porzione di estremità posteriore A3 e da una porzione di estremità superiore A4. La porzione di estremità

anteriore A1 si trova approssimativamente nella posizione dell'estremità anteriore della porzione di bordo della porzione rientrante per maniglia 26La, la porzione di estremità inferiore A2 si trova su una linea approssimativamente coincidente con una tangente comune all'estremità inferiore della parte di bordo della porzione rientrante per maniglia 26La ed all'estremità inferiore della parte di bordo della porzione rientrante per maniglia 26Lb tra le porzioni rientranti 26La, 26Lb, la porzione di estremità posteriore A3 si trova approssimativamente nella posizione dell'estremità posteriore della parte di bordo della porzione rientrante per chiave 26Lb, e la porzione di estremità superiore A4 corrisponde al bordo superiore della copertura sinistra del corpo 26L formante la porzione aperta 26a.

La porzione opaca A è disposta sulla superficie interna della copertura sinistra del corpo 26L. Ad esempio, minute rientranze e sporgenze possono essere formate sulla copertura sinistra del corpo 26L al momento dello stampaggio utilizzando uno stampo provvisto di minute rientranze e sporgenze mediante pallinatura o simili, oppure la copertura sinistra del corpo 26L può essere sottoposta a finitura satinata dopo stampaggio. Inoltre, la porzione opaca A può

essere ottenuta mediante rivestimento della superficie interna della copertura sinistra del corpo 26L mediante applicazione di un rivestimento, deposizione di vapore o simili.

Così, approssimativamente l'intera estensione della parte di fermo del meccanismo di bloccaggio della sella L comprendente l'elemento di base 40 nonché il gancio 42 e la leva di ritenuta 44 supportata dall'elemento di base 40 è nascosta dalla porzione opaca A in modo che tali componenti non siano visibili dal lato sinistro della copertura sinistra del corpo 26L. Inoltre, nella vista laterale da sinistra, una porzione superiore del meccanismo di bloccaggio della sella L ed il fermo ad anello 32a sono nascosti dalla sella 32, ed una porzione intermedia del tubo 47 è nascosta da una porzione posteriore 4Lc del telaio posteriore sinistro 4L.

Nel motociclo 1 nel suo insieme, il meccanismo di bloccaggio della sella L è interamente nascosto dalla porzione opaca A e dalla sella 32 in una vista dall'alto, ed è approssimativamente interamente nascosto dalla porzione opaca A e dal telaio posteriore sinistro 4L in una vista dal lato sinistro. Inoltre, il meccanismo di bloccaggio della sella L è nascosto dalla sella 32 e dal contenitore portaoggetti 30 in

una vista dal lato anteriore, ed è nascosto da componenti ausiliari, come il serbatoio di olio, montati in una porzione di montaggio prevista in corrispondenza di una porzione anteriore del parafango posteriore 27 in una vista dal lato destro. Inoltre, il meccanismo di bloccaggio della sella L è nascosto dal fanalino posteriore e dai componenti ausiliari in una vista dal lato posteriore, ed è nascosto da una parte curva della porzione posteriore 4Lc del telaio posteriore sinistro curvo 4L e dai componenti ausiliari in una vista dal lato superiore posteriore.

Nel seguito saranno descritti il funzionamento e gli effetti della forma di attuazione realizzata come precedentemente descritto.

Il meccanismo di bloccaggio della sella L è disposto all'interno delle coperture sinistra e destra del corpo 26L, 26R sul lato inferiore della sella 32. Benché le coperture del corpo 26L, 26R siano realizzate in un materiale trasparente o traslucido, il meccanismo di bloccaggio della sella L è nascosto dalla porzione opaca A e pertanto non è visibile dall'esterno della copertura sinistra del corpo 26L disposta in prossimità del meccanismo di bloccaggio della sella L. Come risultato, è possibile prevenire azioni fraudolente sul meccanismo di bloc-

caggio della sella L, ed è anche possibile prevenire azioni fraudolente sui componenti all'interno delle coperture del corpo 26L, 26R o sugli articoli contenuti nel contenitore portaoggetti 30 mediante apertura della sella 32 attraverso una manipolazione fraudolenta del meccanismo di bloccaggio della sella L.

Inoltre, il meccanismo di bloccaggio della sella L è interamente nascosto dalla porzione opaca A e dalla sella 32 in una vista dall'alto, ed è quasi interamente nascosto dalla porzione opaca A e dal telaio posteriore sinistro 4L in una vista dal lato sinistro. Il meccanismo di bloccaggio della sella L è nascosto dal fanalino posteriore in una vista dal lato posteriore, ed è nascosto da una parte curva della porzione posteriore 4Lc del telaio posteriore sinistro curvo 4L in una vista dal lato superiore posteriore. Il meccanismo di bloccaggio della sella L è nascosto dalla sella 32 e dal contenitore portaoggetti 30 in una vista dal lato anteriore, ed è nascosto da componenti ausiliari montati nella porzione anteriore del parafrangente posteriore 27 in una vista dal lato destro. Così il meccanismo di bloccaggio della sella è nascosto sostanzialmente in tutte le direzioni, il che conferisce al meccanismo di bloccaggio della sella L un notevole effetto antifur-

to.

La porzione opaca A è disposta in corrispondenza della porzione rientrante per maniglia 26La e della porzione rientrante per chiave 26Lb, e poiché porzioni rientranti sono generalmente poco appariscenti, la porzione opaca A può essere resa poco appariscente. Come risultato, l'estetica speciale del veicolo che nasce dal rendere trasparenti o traslucide le coperture del corpo 26L, 26R, nonché l'estetica del veicolo conferita rendendo trasparenti o traslucidi la copertura anteriore del manubrio 18, la copertura anteriore 20, il parafango anteriore 22, le coperture laterali 24L, 24R ed il deflettore posteriore 28 non è molto compromessa. Così è possibile migliorare la qualità estetica.

In particolare, poiché la porzione rientrante per maniglia 26La è parzialmente nascosta dalla sella 32 in una vista in pianta ed in una vista dal lato sinistro, la porzione opaca A è meno appariscente e, da questo punto di vista, si ovvia con maggiore certezza al peggioramento della qualità estetica del veicolo.

La porzione rientrante per maniglia 26La in corrispondenza della quale è prevista la porzione opaca A è una porzione rientrante già prevista nella

copertura sinistra del corpo 26L per contenere la porzione di maniglia 30c prevista in corrispondenza del contenitore portaoggetti 30. Utilizzando tale porzione rientrante per maniglia 26La, è inutile munire la copertura sinistra del corpo 26L di una nuova porzione rientrante per rendere poco appariscente la porzione opaca A per nascondere il meccanismo di bloccaggio della sella L. Come risultato, è possibile evitare l'aumento del numero di posizioni sulla copertura sinistra del corpo 26L in corrispondenza delle quali deve essere prevista una porzione rientrante. Così è possibile evitare che la qualità estetica del veicolo sia compromessa, ed è possibile prevenire un aumento della resistenza all'aria dovuto alla predisposizione di una nuova porzione rientrante.

Poiché il tubo 47 che costituisce una parte della porzione di azionamento del meccanismo di bloccaggio della sella L è nascosto dal telaio posteriore sinistro 4L che costituisce il telaio F del corpo del veicolo, il meccanismo di bloccaggio della sella L può essere nascosto utilizzando non soltanto la porzione opaca A, ma anche il telaio posteriore sinistro 4L. Pertanto è inutile prevedere un nuovo elemento per nascondere il meccanismo di bloccaggio della

sella L, e la schermatura mediante il telaio posteriore sinistro 4L permette una riduzione dell'area in cui è formata la porzione opaca A. Come risultato, il meccanismo di bloccaggio della sella L può essere nascosto in modo da poter prevenire azioni fraudolente su di esso, senza aumentare il numero di componenti. Inoltre, la regione di formazione della porzione opaca A può essere ristretta, in modo da poter migliorare la qualità estetica del veicolo.

Inoltre, poiché il tubo 47 che ricopre il cavo di azionamento 46 che collega la leva di ritenuta 44 e la porzione di inserimento di chiave 48 che costituisce una parte della porzione di azionamento del meccanismo di bloccaggio della sella L è nascosto dal telaio posteriore sinistro 4L, la porzione di inserimento di chiave 48 può essere disposta ad una certa distanza dalla leva di ritenuta 44 assicurando che il tubo 47 disposto tra loro sia nascosto dal telaio posteriore sinistro 4L. Pertanto la porzione di inserimento di chiave 48 può essere disposta in una posizione adatta per un facile azionamento con la chiave in posizione distanziata dalla sella 32; in particolare, il grado di libertà con riferimento al posizionamento della porzione di inserimento di chiave 48 è aumentato.

Nella forma di attuazione precedentemente descritta, il meccanismo di bloccaggio della sella L può essere interamente nascosto in una vista laterale da sinistra dalla porzione opaca A e dal telaio posteriore sinistro 4L. Mentre nella forma di attuazione precedente la porzione opaca A è prevista sulla superficie interna della copertura sinistra del corpo 26L, essa può essere prevista sulla superficie esterna della copertura sinistra del corpo 26L. La copertura per il corpo del veicolo munita della porzione opaca A non è limitata alla copertura sinistra del corpo 26L, e può essere qualsiasi copertura per il corpo del veicolo che è situata in una posizione in cui il meccanismo di bloccaggio della sella potrebbe essere visto dall'esterno.

Mentre la porzione opaca A nella forma di attuazione precedente è formata sull'intera estensione della porzione rientrante per maniglia 26La, la porzione opaca A può essere formata in corrispondenza di una parte, non dell'intera estensione, della porzione rientrante per maniglia, purché il meccanismo di bloccaggio della sella L possa essere nascosto. Inoltre, mentre nella forma di attuazione precedente il veicolo è un motociclo tipo scooter 1, la presente invenzione può anche essere applicata a tricicli a

motore tipo scooter ed altri veicoli che hanno un
meccanismo di bloccaggio della sella.

RIVENDICAZIONI

1. Veicolo con copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo, comprendente:

una copertura per il corpo del veicolo destinata a ricoprire un telaio del corpo del veicolo,

una sella disposta sul lato superiore della copertura suddetta per il corpo del veicolo ed in grado di aprire e chiudere una porzione aperta formata dalla copertura suddetta per il corpo del veicolo,

ed un meccanismo di bloccaggio della sella disposto sul lato inferiore della sella suddetta ed all'interno della copertura suddetta per il corpo del veicolo ed in grado di prevenire l'apertura della sella suddetta,

in cui la copertura suddetta per il corpo del veicolo è realizzata in un materiale trasparente o traslucido, e la copertura suddetta per il corpo del veicolo è provvista di una porzione opaca per nascondere il meccanismo suddetto di bloccaggio della sella.

2. Veicolo con copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo secondo la rivendicazione 1, in cui la porzione opaca suddetta è prevista in corrispondenza di una porzione rientrante della copertura suddetta per il corpo del veicolo.

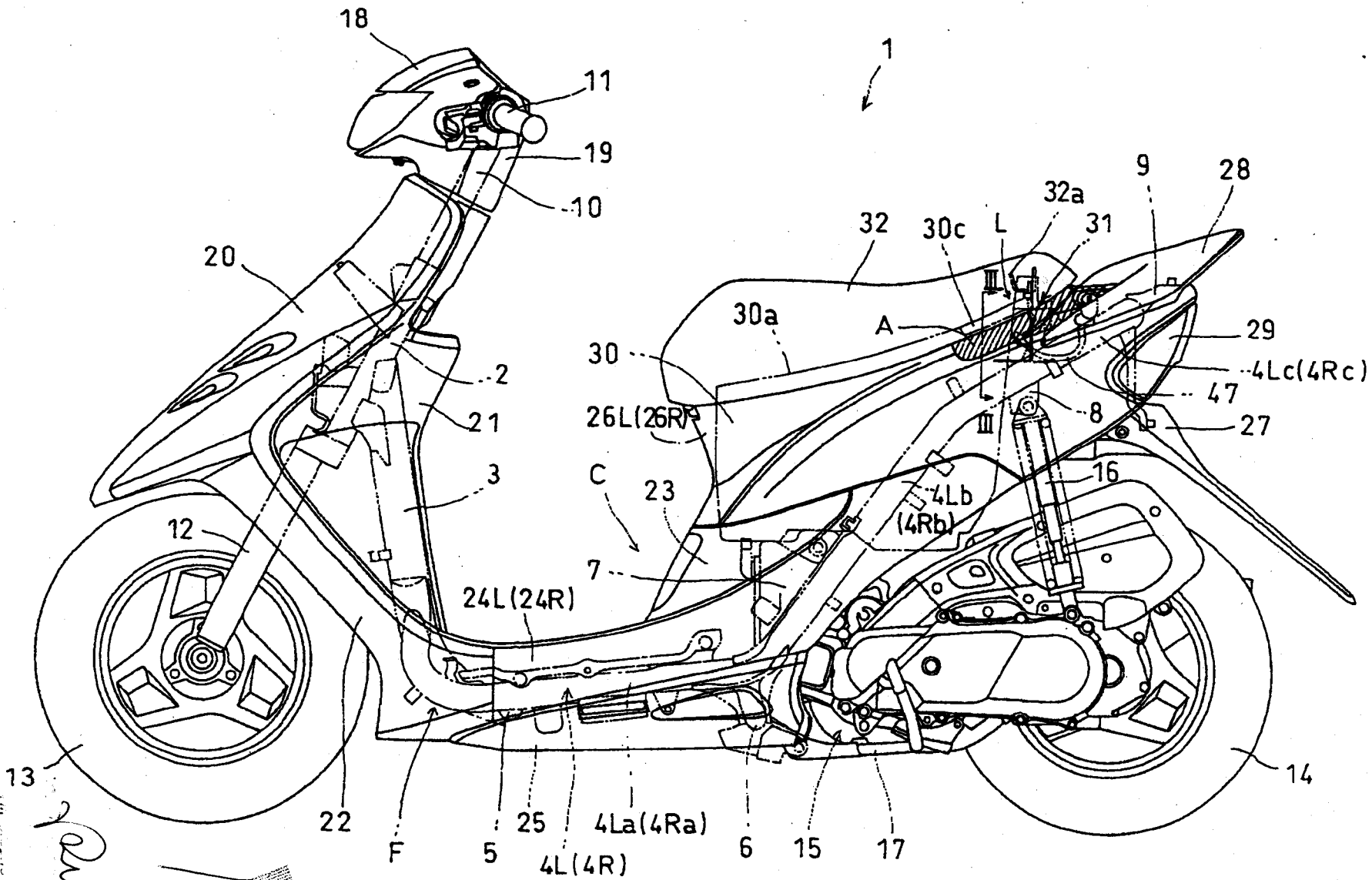
3. Veicolo con copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo secondo la rivendicazione 2, in cui la porzione rientrante suddetta è una porzione rientrante destinata a contenere una porzione di maniglia del corpo del veicolo.

4. Veicolo con copertura trasparente o traslucida per il corpo del veicolo secondo una qualsiasi delle rivendicazioni da 1 a 3, in cui una parte del meccanismo suddetto di bloccaggio della sella è nascosta dal telaio suddetto del corpo del veicolo.

PER PROCURA

Ing. Giuseppe QUINTERIO
N. Iscritt. ALBO 257
(In proprio e per gli altri)

Fig. 1

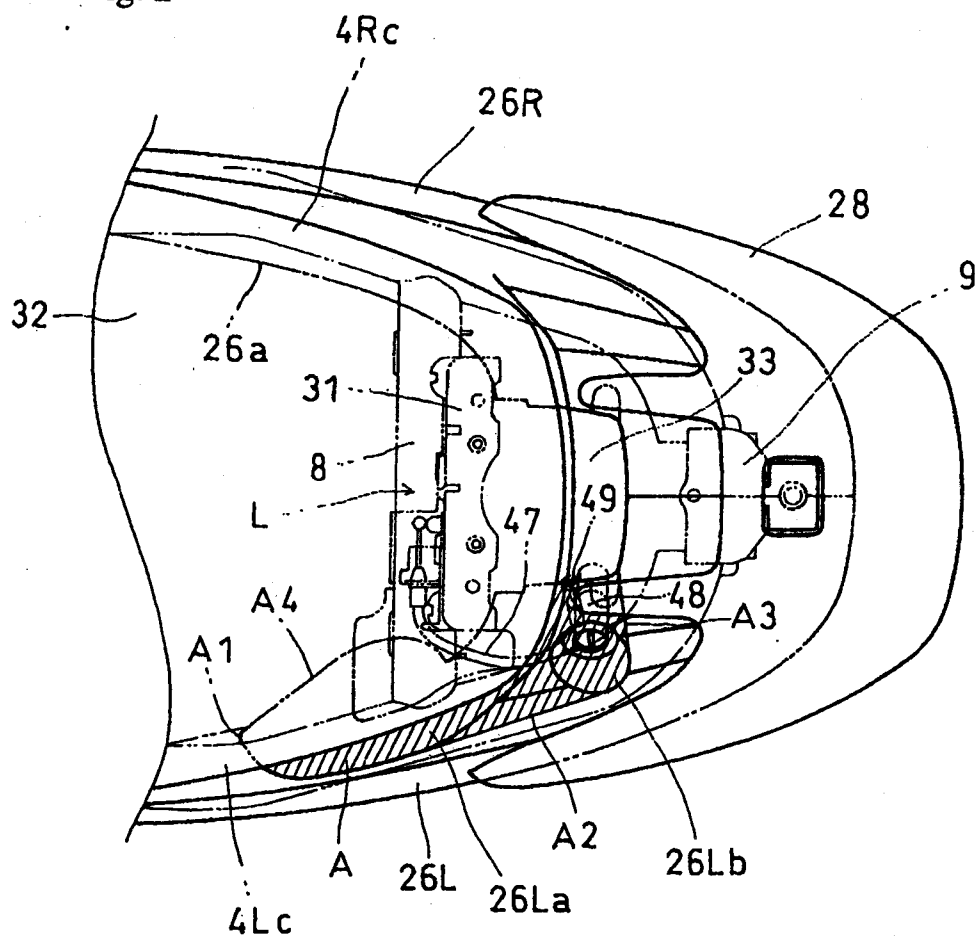


Per procura di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

257
 INTERNO
 per gli altri

10 2001A 000213

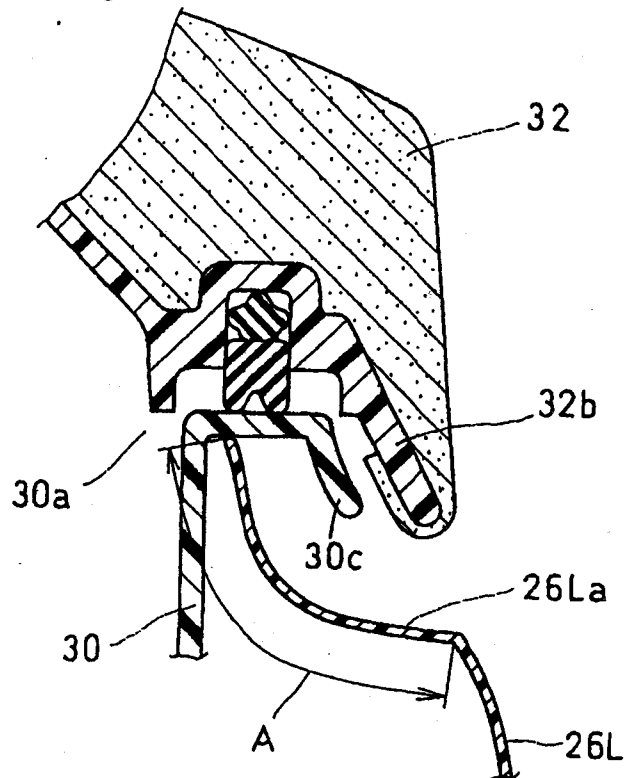
Fig. 2



[Handwritten signature]

Quilley
No. 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 9

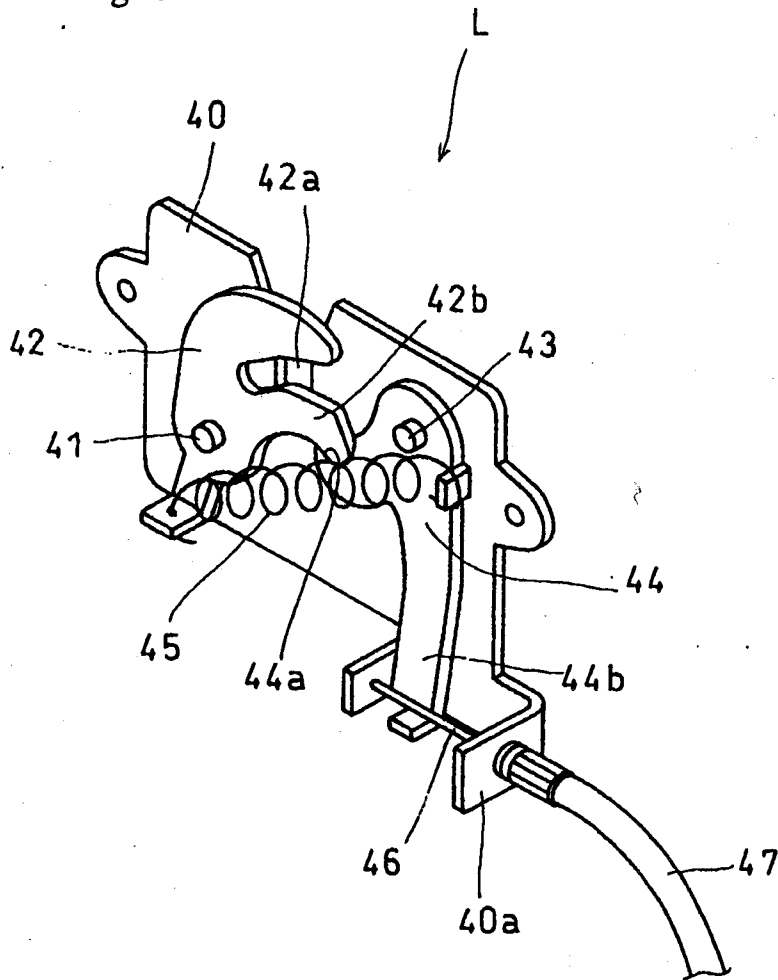
Fig. 3



[Handwritten signature]
G. QUINTERNO

[Handwritten signature]
ing. Giuseppe QUINTERNO
N. Isola, ALBO 257
In proprio e per gli altri

Fig. 4



[Handwritten signature]
 U.S. Patent
 Attorney

[Handwritten signature]
 QUINTERO

Fig. 5

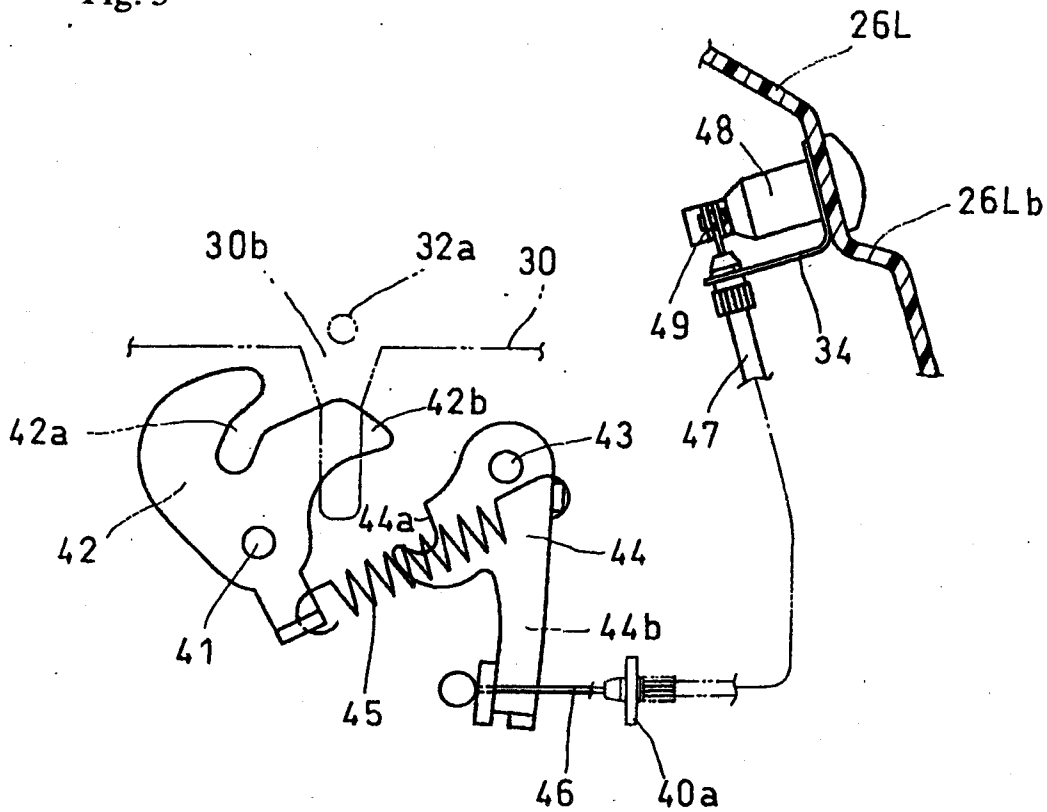
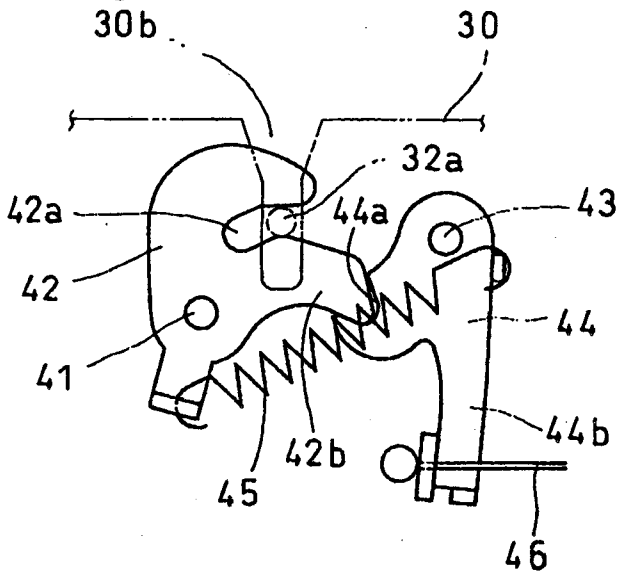


Fig. 6

30b



CCMA
Forma

Quintus

Fig. 7

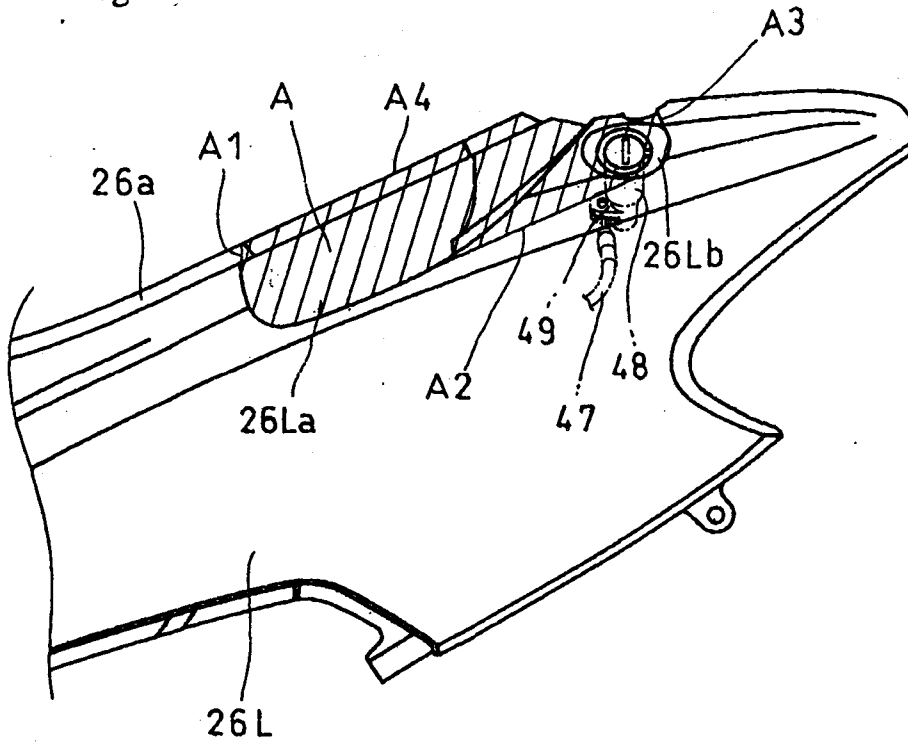
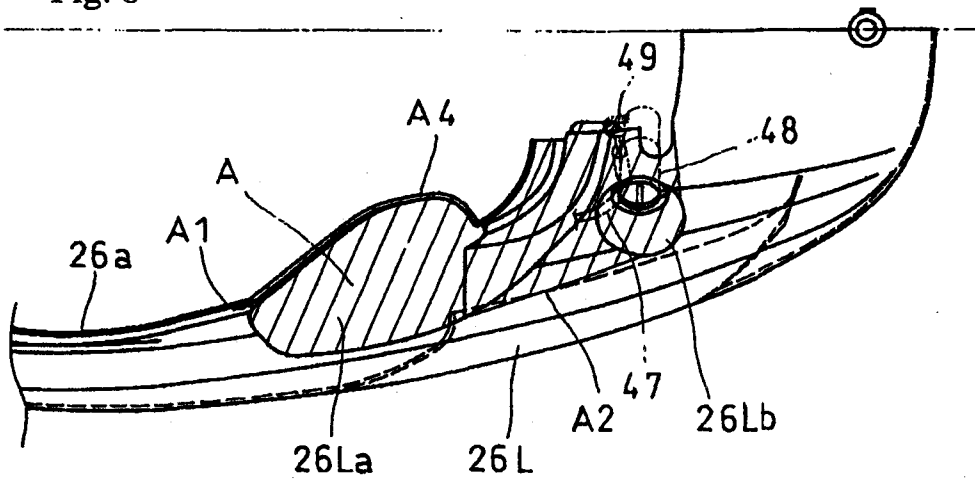


Fig. 8



[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

[Signature]
Ing. Giuseppe QUINTERNO
P. 257
In servizio per gli enti