



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA TUTELA DELLA PROPRIETÀ INDUSTRIALE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

UIBM

DOMANDA NUMERO	101994900387451
Data Deposito	30/08/1994
Data Pubblicazione	01/03/1996

Priorità	240724/93
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	J		

Titolo

STRUTTURA DI SUPPORTO PER FILTRO DELL'ARIA.
--

Descrizione dell'invenzione industriale del titolo:
"Struttura di supporto per filtro dell'aria"

Di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA, nazionalità
giapponese, 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku,
Tokyo, Giappone.

Inventori designati: OHMIKA, Yasushi: TOJYO,
Yoshiro.

Depositata il: 30 AGO. 1994 TO 94A000692

* * *

La presente domanda riguarda una struttura di
supporto per un filtro dell'aria realizzato su un
motociclo.

Nella pubblicazione ufficiale della domanda di
brevetto giapponese di Showa No. 63-154475, viene
descritta una struttura di supporto per un filtro
dell'aria in cui una scanalatura di arresto
sostanzialmente a forma di U viene realizzata
integralmente in corrispondenza della porzione
basale di un involucro per un filtro dell'aria

disposto tra due elementi di telaio accoppiati reciprocamente a sinistra e a destra, e un elemento trasversale che interconnette gli elementi di telaio di destra e di sinistra viene adattato nella scanalatura di arresto per sostenere l'involucro per il filtro dell'aria sugli elementi di telaio laterali.

A questo proposito, quando un motore e un filtro dell'aria sono individualmente sostenuti tra una coppia di elementi di telaio sinistro e destro, se il motore e l'involucro per il filtro dell'aria vengono assemblati come un sottoinsieme in avanti, allora non c'è la necessità di montare il motore e il filtro dell'aria in uno stretto spazio tra gli elementi di telaio, e di conseguenza, ciò risulta vantaggioso durante un'operazione di assemblaggio. Tuttavia, nel caso di una struttura in cui l'involucro per il filtro dell'aria viene bloccato in corrispondenza di un elemento trasversale come nell'esempio tradizionale precedentemente descritto, quando si cerca di montare il sottoinsieme costituito di motore e involucro per il filtro dell'aria tra gli elementi di telaio sinistro e destro, il sottoinsieme non può a volte

venire montato poiché una sua porzione di arresto interferisce con l'elemento trasversale. Perciò, è uno scopo della presente invenzione risolvere tale problema proprio come descritto.

Allo scopo di risolvere la questione precedentemente descritta, secondo la presente invenzione com'è definita nella rivendicazione 1, una struttura di supporto per un filtro dell'aria in cui un involucro del filtro dell'aria montato su una presa d'aria di un motore viene bloccato in corrispondenza di un elemento trasversale che interconnette una coppia di elementi di telaio disposti a sinistra e a destra dell'involucro del filtro dell'aria è caratterizzata dal fatto che una porzione di bloccaggio con l'elemento trasversale viene formata come elemento separato amovibilmente montato sull'involucro del filtro dell'aria.

Secondo la presente invenzione com'è definita nella rivendicazione 2, la struttura di supporto per un filtro dell'aria è caratterizzata dal fatto che la porzione di bloccaggio costituisce almeno una porzione di un condotto di presa d'aria dell'involucro del filtro dell'aria.

Anticipatamente, l'involucro della presa dell'aria viene montato sulla presa d'aria del motore per costituire un sottoinsieme del motore e dell'involucro del filtro dell'aria. In questo caso, la porzione di bloccaggio viene rimossa dall'involucro del filtro dell'aria, e il sottoinsieme viene montato tra gli elementi di telaio sinistro e destro per montare il motore sugli elementi di telaio. Poi, una porzione della porzione di bloccaggio viene bloccata in corrispondenza dell'elemento trasversale mentre un'altra porzione viene montata sull'involucro del filtro dell'aria. Di conseguenza, l'involucro del filtro dell'aria viene bloccato in corrispondenza dell'elemento trasversale.

Inoltre, se la porzione di bloccaggio viene realizzata facendo uso di almeno una porzione del condotto per l'aria dell'involucro per il filtro dell'aria, allora il condotto di presa viene formato contemporaneamente montando la porzione di arresto sull'involucro del filtro dell'aria.

Verrà descritta una forma di realizzazione con

riferimento alle FIGURE da 1 a 6, in cui:

la FIGURA 1 è una vista in prospettiva esplosa che illustra una struttura di bloccaggio per un involucro per il filtro dell'aria secondo la presente invenzione;

la FIGURA 2 è una vista laterale dall'alto di un motociclo al quale è applicata la forma di realizzazione;

la FIGURA 3 è una vista in pianta ingrandita di una parte essenziale della forma di realizzazione;

la FIGURA 4 è una vista laterale dall'alto, parzialmente in sezione di una parte essenziale della forma di realizzazione;

la FIGURA 5 è una vista in sezione presa lungo la linea A-A della FIGURA 4; e

la FIGURA 6 è una vista in prospettiva esplosa di una parte essenziale della forma di realizzazione.

Riferendosi dapprima alla FIGURA 2, una ruota anteriore 1 è collegata ad una canna di testa 3 per mezzo di una forcella anteriore 2, e un telaio principale 4 e un telaio inferiore 5 si estendono obliquamente verso il basso all'indietro dalla

canna di testa 3 e loro porzioni terminali posteriori sono collegate l'una all'altra per mezzo di un sostegno posteriore 6. Il sostegno posteriore 6 è collegato in corrispondenza di una sua porzione terminale superiore ad una porzione intermedia di una rotaia per la sella 7, e la rotaia per la sella 7 si estende obliquamente verso l'alto all'indietro da una porzione intermedia del telaio principale 4.

Il telaio principale 4, il telaio inferiore 5, il sostegno posteriore 6 e la rotaia per la sella 7 costituiscono un elemento del telaio secondo l'invenzione della presente domanda, e ciascuno di essi viene realizzato in coppia sulla sinistra e sulla destra. Il telaio principale 4 passa sopra un motore a due cilindri del tipo a cilindri in linea 8 e il telaio inferiore 5 passa sotto al motore a due cilindri a cilindri in linea 8.

Carburatori 9 realizzati in coppia a sinistra e a destra sono individualmente connessi a differenti prese d'aria del motore 8, e un involucro per il filtro dell'aria verticalmente allungato 10 viene montato in corrispondenza di una

sua porzione superiore sui carburatori 9. Il motore 8, i carburatori 9 e l'involucro per il filtro dell'aria 10 costituiscono un sottoinsieme.

L'involucro del carburatore 10 viene bloccato in corrispondenza di una sua porzione inferiore ad un elemento trasversale 11 come precedentemente descritto in dettaglio. L'elemento trasversale 11 si estende, nella parte posteriore del motore 8, tra porzioni posteriori dei telai principali sinistro e destro 4 ed una coppia di piastre girevoli sinistra e destra 12 saldate a ed estendentisi tra porzioni inferiori dei sostegni posteriori 6.

Inoltre, una ruota posteriore 15 è sostenuta in corrispondenza di estremità posteriori di bracci posteriori 14 sostenuti in corrispondenza dello loro estremità anteriori per un movimento di rotazione su perni 13 delle piastre girevoli 12. Intanto, staffe di appoggio 16 estendentisi all'indietro vengono montate in corrispondenza di porzioni inferiori dei sostegni posteriori 6, e un pedale del freno 17 viene montato per un movimento di rotazione come precedentemente descritto sul

lato interno della staffa di appoggio situata a sinistra 16 in modo tale che esso possa far funzionare un freno della ruota posteriore per mezzo di un cavo 18.

Bisogna notare che i numeri di riferimento 19a, 19b e 19c nella FIGURA 2 indicano ciascuno un supporto del motore. Intanto, un serbatoio del carburante 7 viene sostenuto sulle intelaiature principali 4 e una sella viene sostenuta sui binari per la sella 7.

La FIGURA 4 illustra la forma di una faccia laterale sinistra dell'involucro del filtro dell'aria 10 in una condizione in cui esso è montato su un corpo, la FIGURA 1 mostra una vista in prospettiva esplosa che illustra l'involucro del filtro dell'aria 10 in una condizione in cui un coperchio per il condotto 20 è stata rimossa dall'involucro del filtro dell'aria 10 dal lato destro, e la FIGURA 5 mostra una sezione presa lungo la linea A-A della FIGURA 4.

Com'è illustrato nella FIGURA 4, la parte interna dell'involucro del filtro dell'aria 10 è

divisa in una camera superiore 22 e in una camera inferiore 23 da un divisorio 21 realizzato in corrispondenza di una sua porzione intermedia. La camera superiore 22 è collegata in corrispondenza di sue porzioni anteriori superiori ai carburatori 9, e un elemento cilindrico 24 (FIGURA 5) viene amovibilmente inserito nella camera inferiore 23 dalla sua porzione laterale sinistra e la camera inferiore 23 viene coperta con un coperchio 25.

Come appare dalle FIGURE 1 e 5, il coperchio per il condotto 20 è montato amovibilmente per mezzo di bulloni 27 fissati a porzioni a mozzo 26 formate su una faccia laterale destra della camera inferiore 23 in modo tale che esso si estenda per il lungo nella direzione anteriore e posteriore, ed una sua porzione posteriore costituisce una sporgenza 28 che si estende all'indietro più indietro rispetto all'involucro del filtro dell'aria 10. Una scanalatura d'impegno sostanzialmente a forma di U 29 per l'impegno con l'elemento trasversale 11 viene costituita in corrispondenza della porzione terminale posteriore della sporgenza 28.

Una porzione dell'involucro del filtro dell'aria 10 che è coperta col coperchio per il condotto 20 costituisce una porzione arretrata 30 allungata nella direzione anteriore e posteriore, e un foro passante 31 estendentesi all'interno dell'involucro del filtro dell'aria 10 viene formato in corrispondenza di una porzione terminale anteriore della porzione arretrata 30.

Come appare nella FIGURA 5, un condotto 32 viene formato dal coperchio per il condotto 20 e la porzione arretrata 30, e il condotto 32 viene messo in comunicazione con una porzione cilindrica 33 che è realizzata in modo tale che si adatti in una porzione centrale dell'elemento 24 attraverso il foro passante 31.

La FIGURA 6 è una vista che illustra una porzione anteriore della staffa di appoggio 16 realizzata sul lato destro del corpo com'è vista dal lato sinistro del corpo, e una piastra girevole del freno 41 viene amovibilmente montata per mezzo di bulloni 42 sulle porzioni a mozzo 40 formate su una faccia interna (lato centrale del corpo) della staffa di appoggio 16. Una porzione tubolare 44

formata in corrispondenza della porzione terminale posteriore di un pedale del freno 17 viene montata per rotare su un albero girevole 43 il quale è formato per protendersi internamente su una porzione inferiore della piastra girevole del freno 41. Un cavo del freno 18 viene collegato in corrispondenza di una sua porzione terminale anteriore ad una sporgenza 45 che sporge verso l'alto in prossimità della porzione tubolare 44.

Quando il pedale del freno 17 e la piastra girevole del freno 41 vengono realizzati come elementi separati in questo modo, il numero di parti per una sostituzione può venire ridotto, il che è economico.

Nel seguito, verrà descritto il funzionamento della presente forma di realizzazione. Dapprima, com'è mostrato nelle FIGURE 1 e 4, l'involucro del filtro dell'aria 10 viene collegato in corrispondenza di sue porzioni superiori ai carburatori 9 per costituire un sottoinsieme in cui il motore 8, i carburatori 9 e l'involucro del filtro dell'aria 10 vengono reciprocamente integrati, e il condotto 20 viene previamente

rimosso.

Il sottoinsieme in questa condizione viene posizionato tra i telai inferiori sinistro e destro 5 dalla parte inferiore del corpo (riferirsi alle FIGURE 2 e 3), ed il motore 8 viene montato sul lato del telaio del corpo per mezzo dei supporti del motore 19a, 19b e 19c.

In questo caso, poiché il sottoinsieme non ha il coperchio del condotto 20 montato su di esso, può venire facilmente montato sul telaio del corpo senza interferire con l'elemento trasversale 11.

Successivamente, il coperchio del condotto 20 viene posizionato sulla porzione arretrata 30 impegnandosi con la scanalatura d'impegno 29 coll'elemento trasversale 11 com'è mostrato nella FIGURA 1 e il coperchio del condotto 20 viene montato sulla porzione inferiore della faccia laterale destra dell'involucro del filtro dell'aria 10 per mezzo dei bulloni 27. Di conseguenza, il condotto 32 viene formato, e contemporaneamente, l'involucro del filtro dell'aria 10 può venire bloccato in corrispondenza dell'elemento

trasversale 11.

Perciò, malgrado la struttura in cui l'involucro del filtro dell'aria 10 viene bloccato in corrispondenza dell'elemento trasversale 11 per mezzo del coperchio del condotto 20, esso può venire formato come sottoinsieme e montato sul telaio del corpo, e di conseguenza, tale operazione di assemblaggio così difficile nella tecnica nota, dopo che il motore 8 viene montato antecedentemente, il filtro dell'aria 10 viene montato sui carburatori 9 e l'elemento trasversale 11 viene eliminato, diviene facile e veloce.

In particolare nella presente invenzione, poiché il coperchio del condotto 20 serve anche come porzione di arresto, uno speciale elemento di bloccaggio diverso dal coperchio del condotto 20 diviene inutile, e può venire evitato un aumento del numero di parti.

Secondo la presente invenzione, poiché la porzione di bloccaggio viene amovibilmente montata, sebbene venga impiegata la struttura in cui la porzione di bloccaggio viene bloccata in

corrispondenza dell'elemento trasversale per montare l'involucro del filtro dell'aria, il motore e l'involucro del filtro dell'aria possono venire costruiti come un sottoinsieme precedentemente e montati su un telaio, e un'operazione di assemblaggio diviene molto vantaggiosa.

Inoltre, se la porzione di bloccaggio viene formata da almeno una porzione del condotto di presa, allora il bloccaggio dell'involucro del filtro dell'aria e la formazione del condotto di presa possono venire effettuate in una volta e può venire evitato l'aumento del numero di parti.

AGOSTINI - GACETA & PIZZANI
Genova

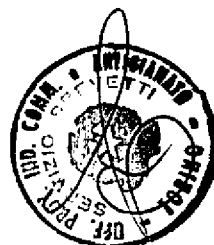


RIVENDICAZIONI

1. Struttura di supporto per un filtro dell'aria in cui un involucro del filtro dell'aria montato su una presa d'aria di un motore viene bloccato in corrispondenza di un elemento trasversale che interconnette una coppia di elementi del telaio disposti a sinistra e a destra di detto involucro del filtro dell'aria, caratterizzata dal fatto che una porzione di arresto con detto elemento trasversale viene formata come elemento separato amovibilmente montato su detto involucro del filtro dell'aria.

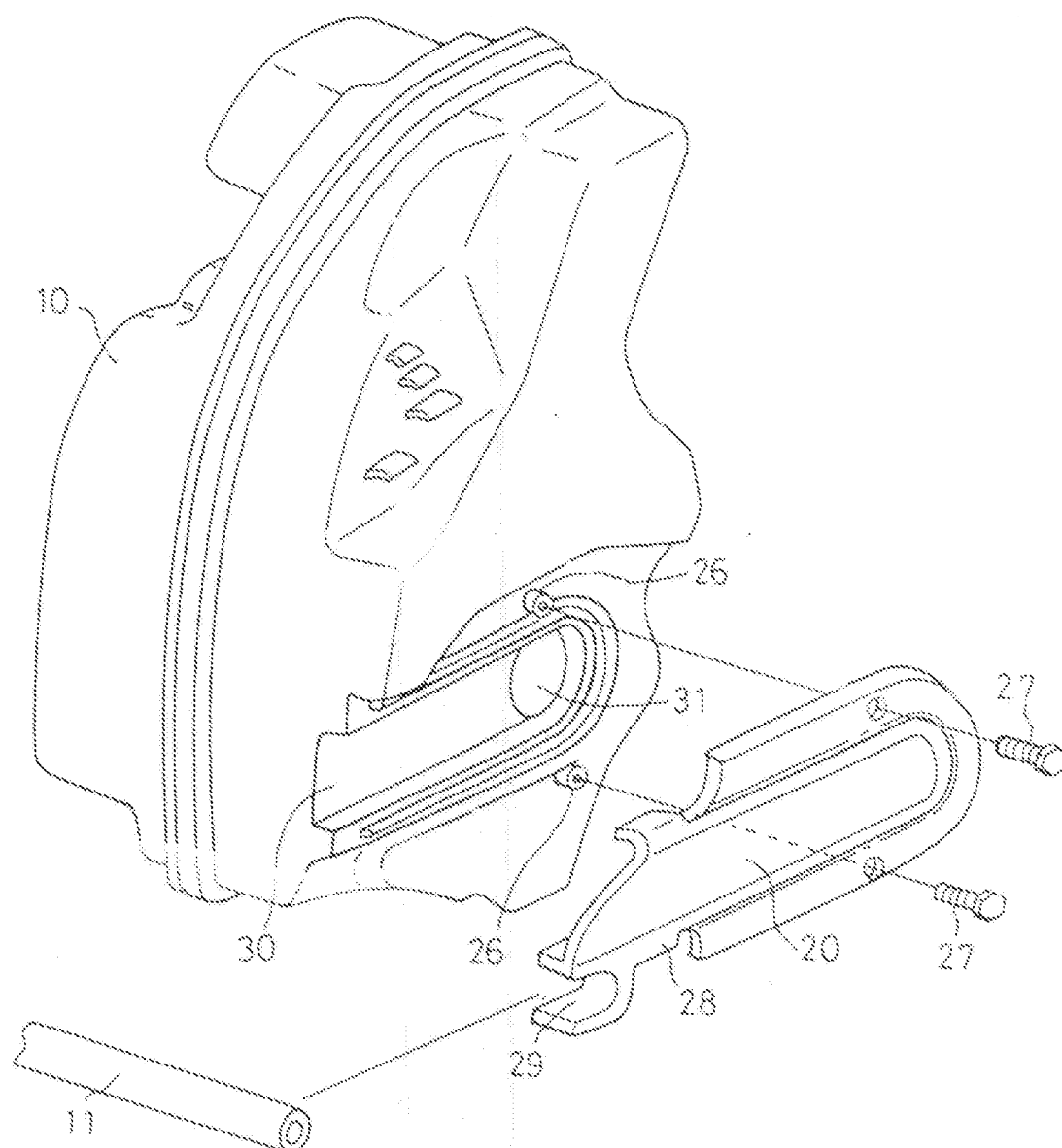
2. Struttura di supporto per un filtro dell'aria, caratterizzata dal fatto che detta porzione di arresto forma almeno una porzione di un condotto di presa di detto involucro del filtro dell'aria.

PER INCASSO
Ing. Angelo GERVINO
C.A. 180 483
(in proprio e per gli altri)



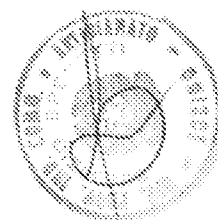
ABBONATI - GUSTAVO G. PIZZALI
Roma

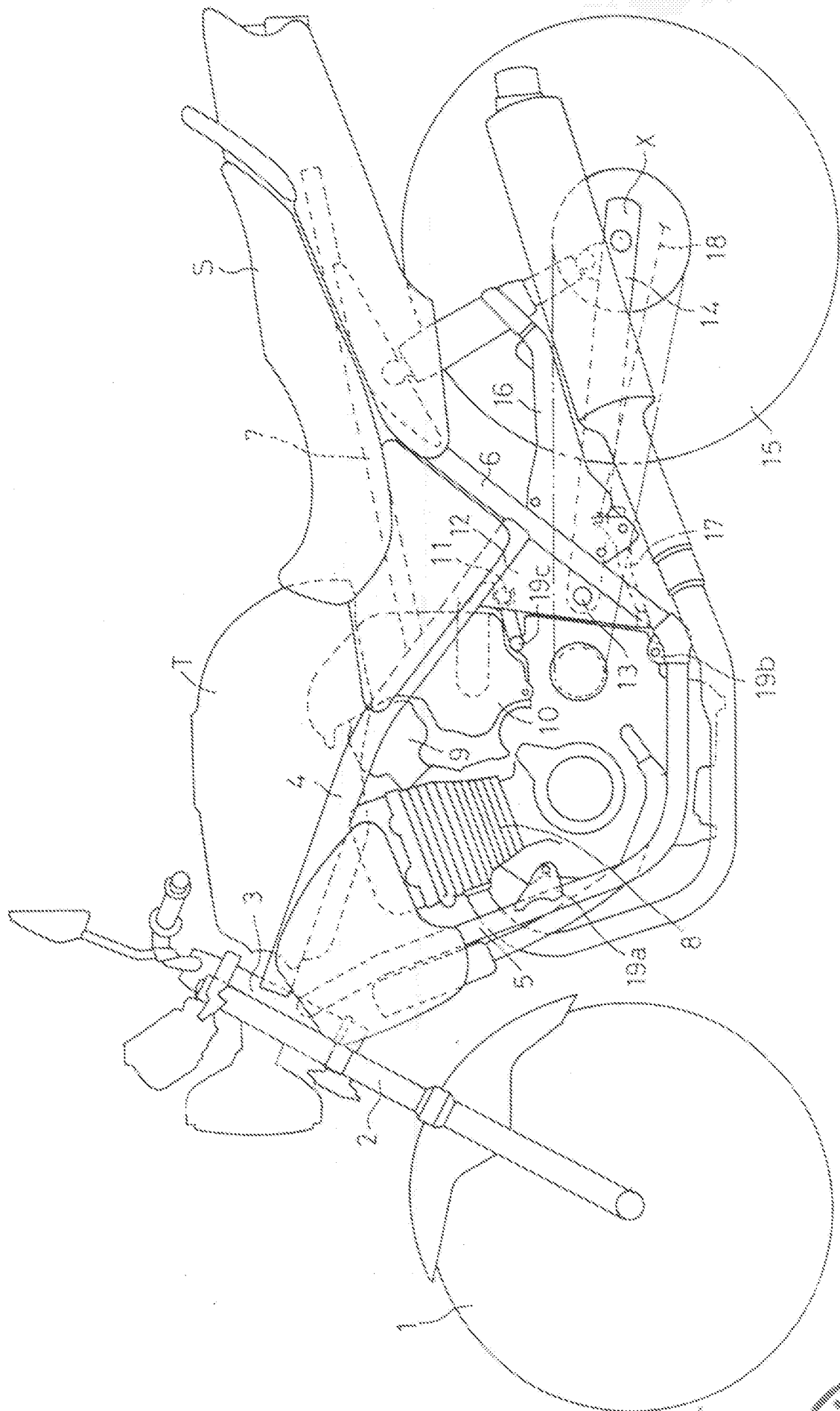
TO 94A0000692



Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

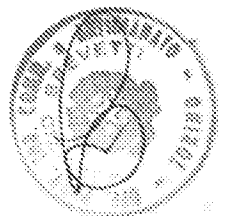
Ing. Angelo GERBINO
 (in proprio e per gli altri)



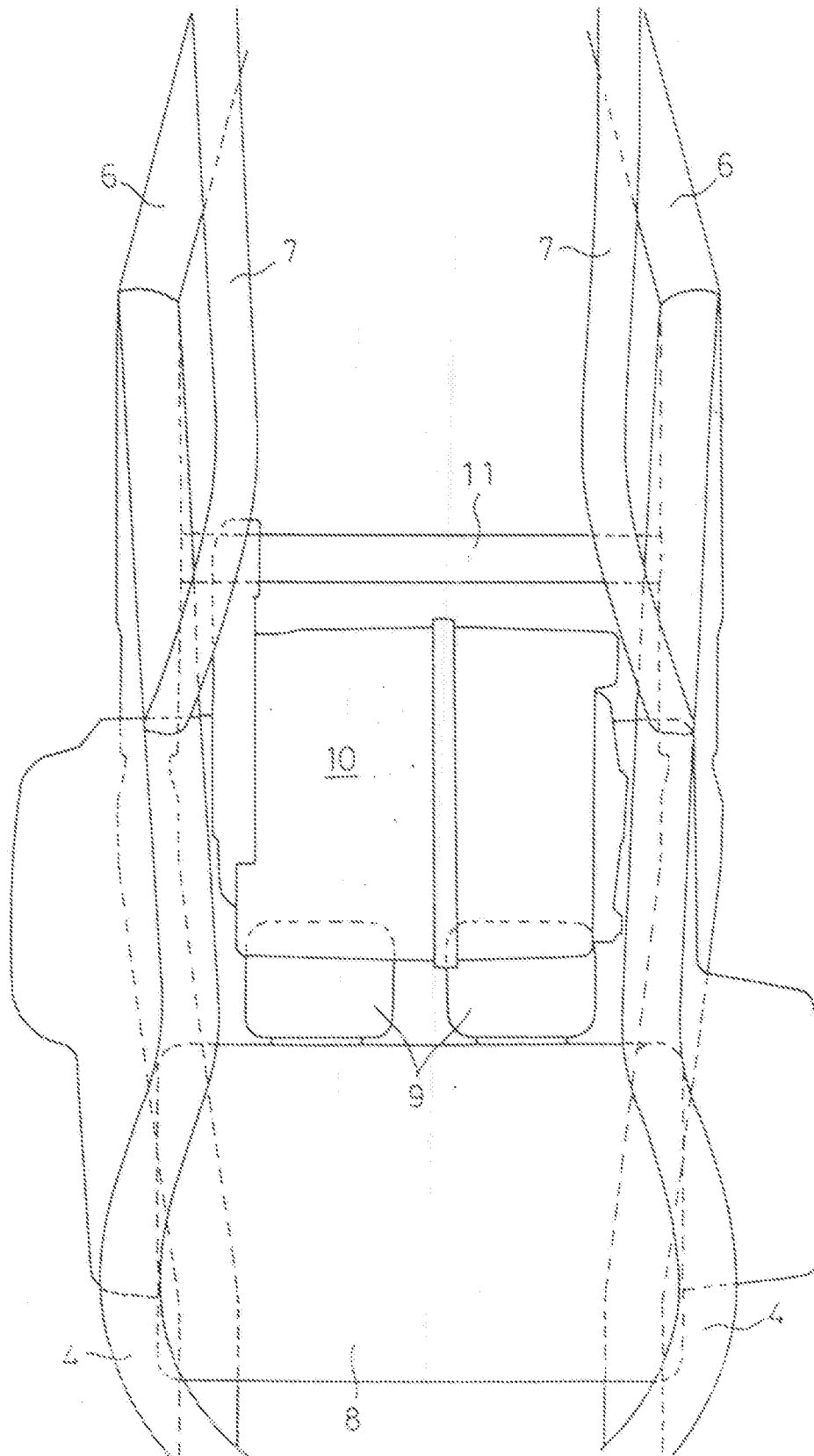


Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Ing. Angelo CARBINO
(in proprio e per gli altri)

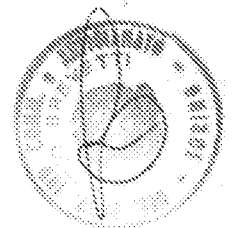


TO 94A000692

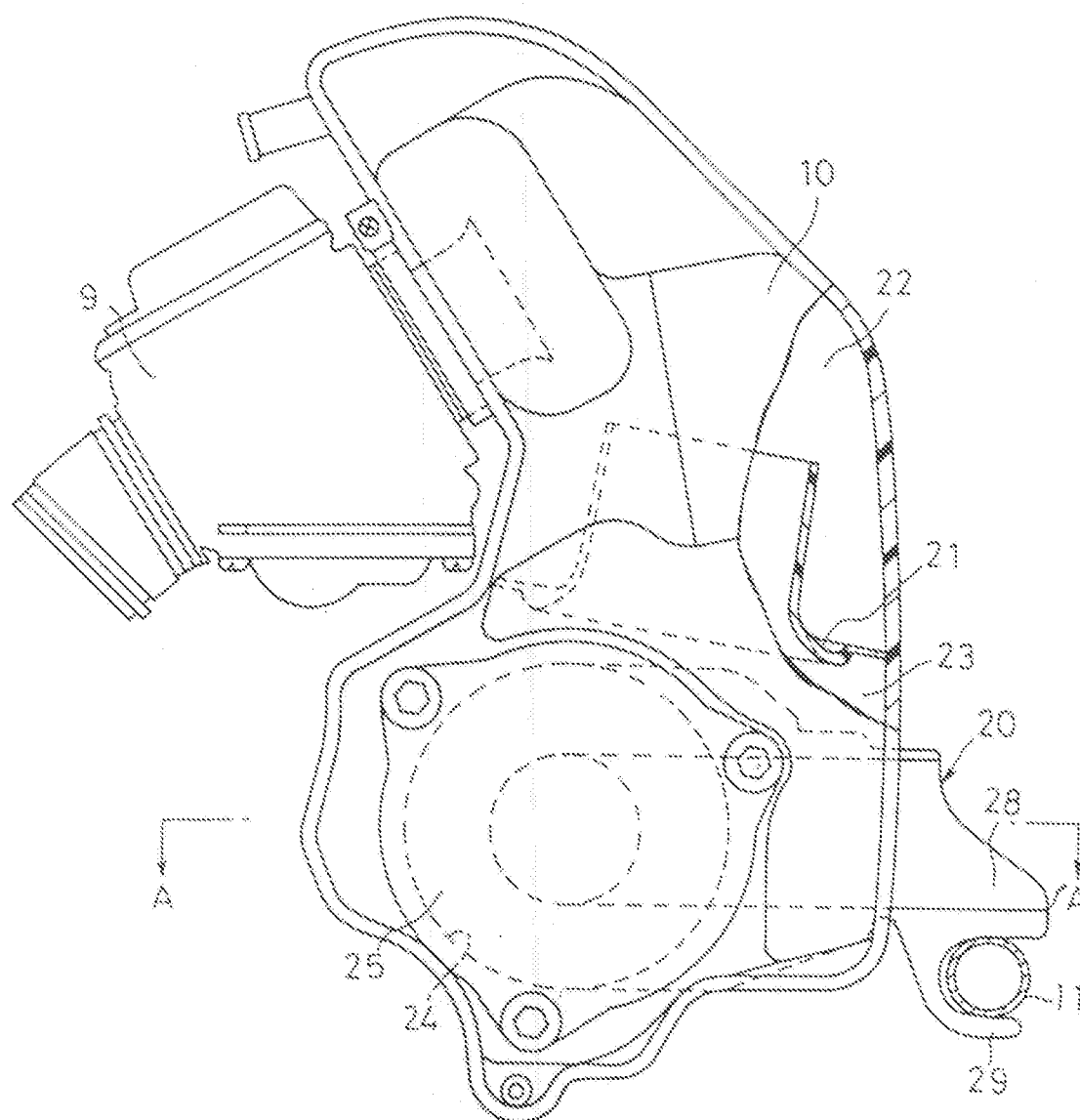


Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

[Signature]
HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA
(In stamp) (In stamp)

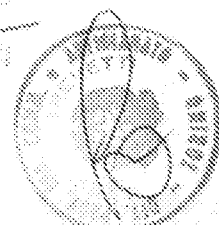


TO 94A000692

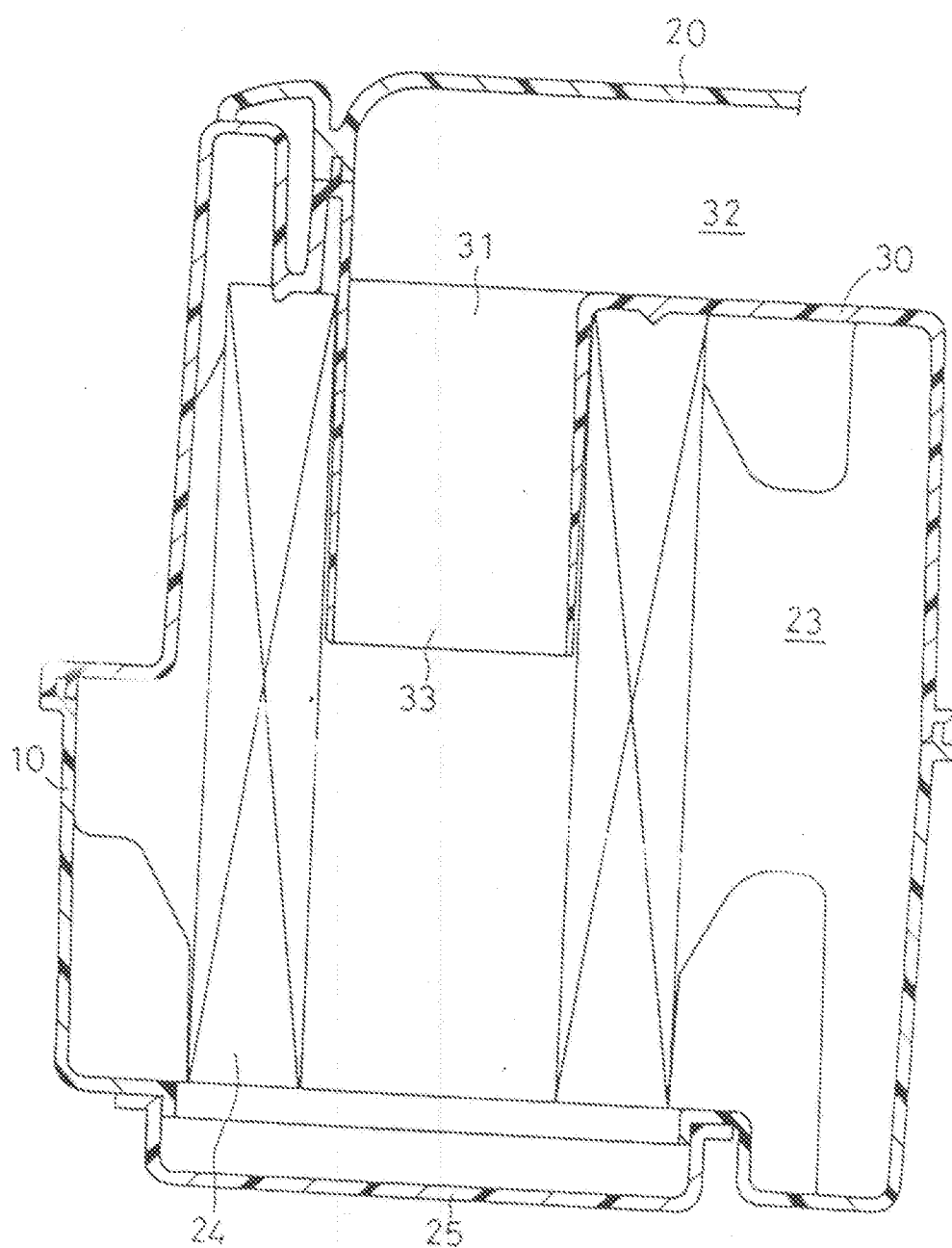


Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

[Signature]
Incaricato
(in proprio o per delega)

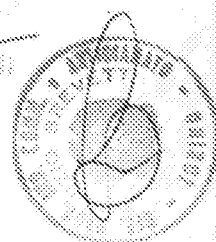


TO 94A0000692

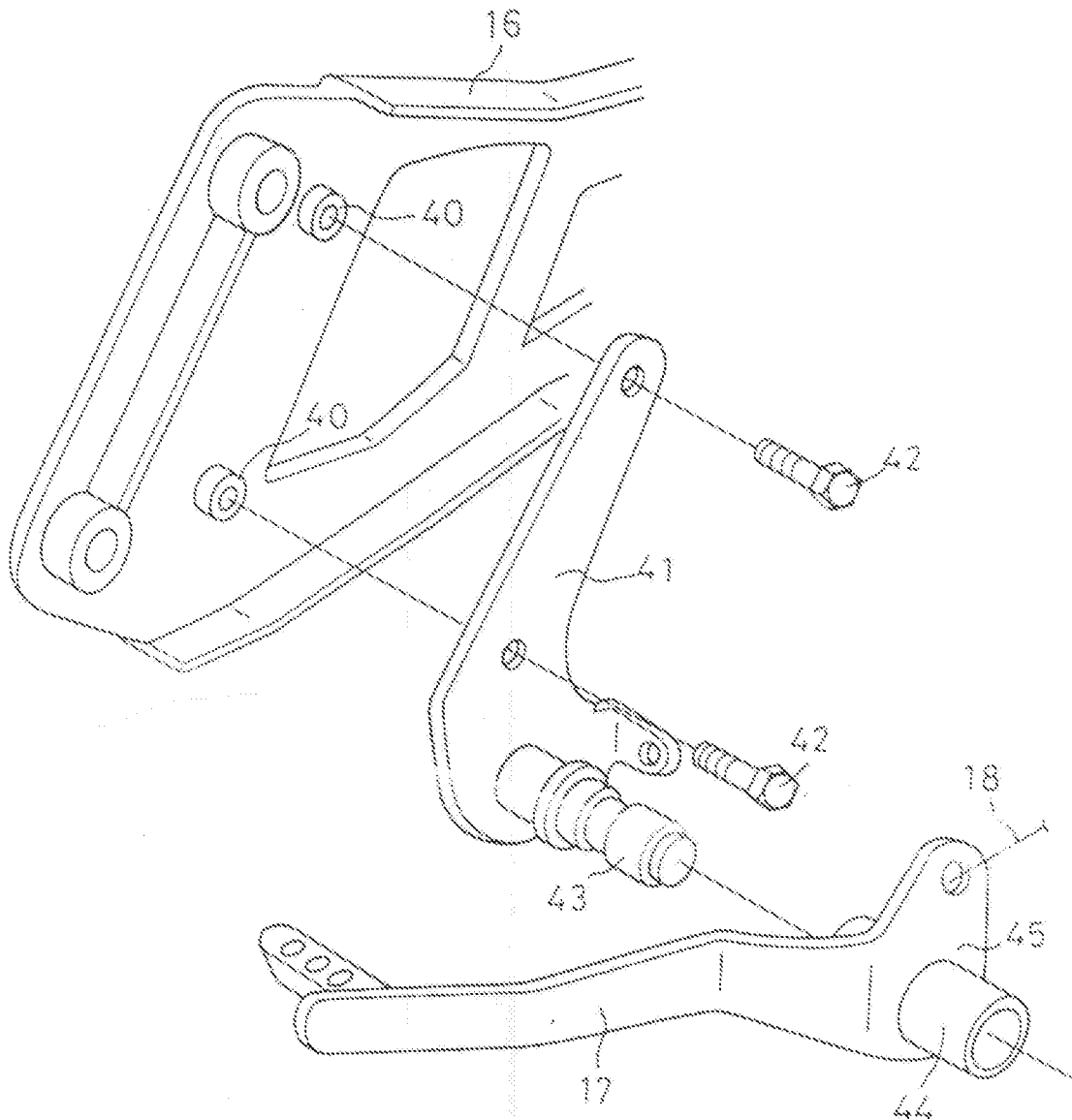


Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Original
10/10/1994



TO 94A0000692



Per incarico di : HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Angelo
(Incaricato per il disegno)
