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

(11) PI 1003725-0 B1

(22) Data do Depósito: 22/09/2010

(45) Data de Concessão: 09/07/2019

(54) Título: MOTOCICLETA

(51) Int.Cl.: B62J 15/02.

(30) Prioridade Unionista: 29/09/2009 JP 2009-225229.

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

(72) Inventor(es): TETSUHITO YOKOMORI.

(57) Resumo: MOTOCICLETA. A presente invenção refere-se a uma motocicleta que é capaz dreduzir o número de componentes de fixação do para-lama traseiro ao chassi. Meios para Resolver o Problema Trata-se de uma motocicleta fornecida com um chassi (5) que possui uma porção de chassi duplo 10 compreendendo um par de chassi esquerdo e direito (li, 11) e um suporte de assento (21) disposto abaixo de um assento de passageiro 38 e; um braço oscilante (8) suspenso de maneira a oscilar no centro do chassi na direção para frente e para trás e sustentando uma roda traseira (7) de maneira giratória; uma porção de pivô (9) formada sobre o chassi e sustentando axialmente o braço oscilante; e um para-lama traseiro (52) disposto acima da roda traseira bem como abaixo do suporte de assento 21 de modo a cobrir o lado superior da roda traseira e ao menos parcialmente fixado ao suporte de assento (21), o chassi (5) possui um elemento transversal (12) que conecta o par de chassis (11, 11) formando a porção de chassi duplo (10) na direção direita e esquerda; e o paralama traseiro possui uma porção de engate (55) que é formada sobre a porção de extremidade dianteira do para-lama traseiro e é engatada no elemento transversal (12).

Relatório Descritivo da Patente de Invenção para **"MOTOCICLETA".**

Campo da Técnica

[001] A presente invenção refere-se a uma motocicleta que é equipada com um para-lama traseiro que cobre o lado superior de uma roda traseira.

Antecedentes da Invenção

[002] Uma motocicleta é geralmente equipada com um para-lama traseiro que cobre o lado superior de uma roda traseira (por exemplo, veja documento de patente 1 descrito abaixo). Na motocicleta de acordo com o documento de patente 1, uma peça de engate em formato de U fornecida na porção dianteira do para-lama traseiro é engatada a uma peça de suporte sobre uma estrutura de corpo (corpo). Com essa estrutura, o para-lama traseiro (proteção dianteira e proteção traseira) é fixado a estrutura de corpo mediante fixação com um parafuso na parte traseira do para-lama traseiro. Ou seja, a motocicleta de acordo com o documento de patente 1 mantem o para-lama traseiro fixado à estrutura de corpo fornecendo a peça de suporte sobre a estrutura de corpo.

Descrição da Técnica Anterior

[003] Documento de Patente

[004] Documento de Patente 1 - Modelo de Utilidade aberto à inspeção pública S59-66687

Sumário da Invenção

Problemas que Serão Resolvidos pela Invenção

[005] Na motocicleta de acordo com o documento de patente 1, entretanto, como mencionado acima, a peça de suporte é fornecida sobre a estrutura de corpo para fixar o para-lama traseiro à estrutura de corpo. Portanto, a adição da peça de suporte resulta no aumento do número de componentes.

[006] O objetivo da presente invenção é proporcionar uma motocicleta que seja capaz de reduzir o número de componentes para fixar o para-lama traseiro à estrutura de corpo.

Meios para Resolver o Problema

[007] A invenção relativa à reivindicação 1 é caracterizada pelo fato de que na motocicleta fornecida com uma estrutura de corpo que possui uma porção de quadro duplo que compreende um par de quadros esquerdo e direito e um trilho de assento disposto abaixo de um assento de passageiro; um braço oscilante suspenso de maneira oscilável no centro da estrutura de corpo na direção dianteira e traseira e sustentando uma roda traseira de maneira giratória; uma porção de pivô formada sobre a estrutura de corpo e sustentando de maneira axial o braço oscilante; um para-lama traseiro disposto acima da roda traseira bem como abaixo do trilho de assento para cobrir o lado superior da roda traseira e ao menos parcialmente fixado ao trilho de assento, a estrutura de corpo possui um elemento transversal que conecta o par quadros formando a porção de quadro duplo na direção direita e esquerda, e o para-lama traseiro possui uma porção de engate que é formada sobre a porção dianteira do para-lama traseiro e é engatada ao elemento transversal.

[008] Além da configuração descrita na reivindicação 1, a invenção relativa à reivindicação 2 é caracterizada pelo fato de que a porção de engate é formada em um formato de C em que o lado dianteiro é aberto quando observado em uma vista lateral; o para-lama traseiro possui uma porção de fixação para fixar ao trilho de assento na parte traseira do para-lama traseiro e é fixado no lado inferior do trilho de assento com a porção de fixação.

[009] Além da configuração descrita na reivindicação 2, a invenção relativa à reivindicação 3 é caracterizada pelo fato de que a estrutura de corpo possui um tubo frontal que sustenta uma roda dianteira dirigível;

um quadro principal que possui uma porção de inclinação que se estende para trás do tubo frontal e se inclina parcialmente para baixo e é fornecido na parte traseira e abaixo da porção de inclinação; e um quadro secundário que é conectado à dita porção de pivô, se estende para trás e para cima da porção de pivô e é conectado ao trilho de assento, sendo que o par de quadros que forma a porção de quadro duplo inclui as estruturas de corpos principais; o trilho de assento é conectado à dita porção de inclinação para se estender para trás; e o elemento transversal é fornecido abaixo da porção de inclinação bem como acima da porção de pivô.

[0010] Além da configuração descrita na reivindicação 3, a invenção de acordo com a reivindicação 4 é caracterizada pelo fato de que um invólucro de filtro de ar fica disposto na área circundada pelo quadro principal, o trilho de assento e o quadro secundário quando observados em uma vista lateral.

[0011] Além da configuração descrita na reivindicação 4, a invenção relativa à reivindicação 5 é caracterizada pelo fato de que o para-lama traseiro possui uma porção de engate intermediária engatada ao trilho de assento a partir do lado entre a porção de engate e a porção de fixação.

Efeito da Invenção

[0012] De acordo com a invenção descrita na reivindicação 1, a porção de extremidade dianteira do para-lama traseiro pode ser conectada à estrutura de corpo ao engatar a porção de engate no elemento transversal que forma uma parte da estrutura de corpo. Como resultado, a redução no número de componentes e no peso de uma motocicleta pode ser obtida sem proporcionar uma peça de suporte adicional sobre ambos os lados para fixar o para-lama traseiro à estrutura de corpo.

[0013] De acordo com a invenção descrita na reivindicação 2, a porção de engate pode ser engatada ao elemento transversal ao mover o

para-lama traseiro para frente da estrutura de corpo quando se fixa o para-lama traseiro à estrutura de corpo. E o para-lama traseiro pode ser preso mediante fixação ao lado inferior do trilho de assento através de uma porção de fixação após suspender a extremidade traseira do para-lama traseiro e movê-la em direção ao lado de trilho de assento. Consequentemente, o para-lama traseiro pode ser facilmente preso à estrutura de corpo, resultando na produtividade aumentada.

[0014] De acordo com a invenção descrita na reivindicação 3, o lado inferior da área circundada pelo quadro principal, o trilho de assento e o quadro secundário podem ser cobertos pelo para-lama traseiro fixado sobre a estrutura de corpo de maneira simples. Por meio disso, vários acessórios dispostos na área podem ser protegidos sem aumentar especialmente o número de componentes.

[0015] De acordo com a invenção descrita na reivindicação 4, o para-lama traseiro pode reduzir a poeira e similares que entram no invólucro de filtro de ar a partir do lado inferior desse.

[0016] De acordo com a invenção descrita na reivindicação 5, o para-lama traseiro pode ser engatado e ajustado à estrutura de corpo no centro do para-lama traseiro na direção dianteira e traseira utilizando a porção de engate intermediária quando se fixa o para-lama traseiro à estrutura de corpo. Portanto, no centro do para-lama traseiro na direção dianteira e traseira, o posicionamento e ajuste (não fixação) do para-lama traseiro à estrutura de corpo podem ser obtidos com uma estrutura simples. Nesse caso, é necessário utilizar elementos de fixação adicionais sobre o para-lama traseiro, tornando possível reduzir o número de componentes e o peso do para-lama traseiro, para aumentar a produtividade, e fixar facilmente a porção de fixação.

Breve Descrição dos Desenhos

[0017] A Figura 1 é uma vista lateral esquerda de uma motocicleta de acordo com a modalidade da presente invenção.

[0018] A Figura 2 é uma vista ampliada que mostra uma parte de uma motocicleta mostrada na Figura 1.

[0019] A Figura 3 é uma vista plana que mostra uma parte de uma motocicleta mostrada na Figura 1.

[0020] A Figura 4 é uma vista em perspectiva que mostra o estado no qual o para-lama traseiro é fixado à estrutura de corpo.

[0021] A Figura 5 é uma vista lateral esquerda que mostra o estado no qual o para-lama traseiro é fixado à estrutura de corpo.

[0022] A Figura 6 é uma vista plana que mostra o estado no qual o para-lama traseiro é fixado à estrutura de corpo.

[0023] A Figura 7 é uma vista lateral esquerda que mostra uma parte da estrutura de corpo.

[0024] A Figura 8 é um diagrama que mostra a porção de projeção de engate intermediária em uma unidade: (A) é uma vista plana; (B) é uma vista lateral direita; e (C) é uma vista frontal.

[0025] A Figura 9 é uma vista em perspectiva que mostra o para-lama traseiro.

[0026] A Figura 10 é uma vista plana que mostra o para-lama traseiro.

[0027] A Figura 11 é uma vista lateral esquerda que mostra o para-lama traseiro.

[0028] A Figura 12 é uma vista que mostra o formato da estrutura de corpo do procedimento para fixar o para-lama traseiro à estrutura de corpo.

[0029] A Figura 13 é uma vista que mostra um formato da estrutura de corpo do próximo procedimento após o procedimento mostrado na Figura 12.

Melhor Modo para Realizar a Invenção

[0030] Mais adiante nesse documento, a modalidade da presente invenção será descrita com referência aos desenhos. A Figura 1 é uma

vista lateral esquerda que mostra a modalidade da motocicleta da presente invenção. A Figura 2 é uma vista ampliada que mostra uma parte de uma motocicleta mostrada na Figura 1. A Figura 3 é uma vista plana que mostra uma parte de uma motocicleta mostrada na Figura 1. A Figura 4 é uma vista em perspectiva que mostra o estado no qual o para-lama traseiro é fixado à estrutura de corpo. A Figura 5 é uma vista lateral esquerda que mostra o estado no qual o para-lama traseiro é fixado à estrutura de corpo. A Figura 6 é uma vista plana que mostra o estado no qual o para-lama traseiro é fixado à estrutura de corpo. A Figura 7 é uma vista lateral que mostra uma parte da estrutura de corpo. A Figura 8 é um diagrama que mostra a porção de projeção de engate intermediária em uma unidade: (A) é uma vista plana; (B) é uma vista lateral direita; e (C) é uma vista frontal.

[0031] Incidentalmente, as descrições de direção como para frente e para trás, direita e esquerda, superior e inferior mostram a direção observada de um passageiro (condutor) montado sobre a motocicleta respectivamente, exceto onde descrito em contrário. Ademais, nos desenhos, a seta FR mostra o lado dianteiro do veículo, a seta LH mostra o lado esquerdo do veículo e a seta UP mostra o lado superior do veículo.

[0032] Primeiro, toda a configuração de uma motocicleta 1 da presente modalidade será descrita com referência à Figura 1 a Figura 7. Como mostrado na Figura 1, a motocicleta 1 da presente modalidade compreende uma estrutura de corpo 5 que possui um tubo frontal 6 e um trilho de assento 21; uma roda dianteira 2; um garfo dianteiro 3 que sustenta de maneira axial a roda dianteira 2; uma haste de direção 4 que conecta o garfo dianteiro 3 ao tubo frontal 6 de maneira giratória na direção direita e esquerda; uma roda traseira 7; um braço oscilante 8 que sustenta de maneira axial a roda traseira 7; uma porção de pivô 9

que conecta o braço oscilante 8 à estrutura de corpo 5 de maneira oscilável na direção vertical; um amortecedor traseiro 8a interposto entre o braço oscilante 8 e o trilho de assento 21; um motor 31; uma caixa de filtro de ar 40; um para-lama dianteiro 51; e um para-lama traseiro 52.

[0033] A estrutura de corpo 5 compreende múltiplos tipos de aços integralmente conectados por solda e similares. Como mostrado na Figura 1, a estrutura de corpo 5 possui um formato de losango que compreende principalmente um quadro principal 11 que se estende para trás do tubo frontal 6. A estrutura de corpo 5 possui uma porção de quadro duplo 10 que compreende um par de quadros esquerdo e direito.

[0034] Como mostrado na Figura 1 a Figura 7, a estrutura de corpo 5 compreende o tubo frontal 6, o quadro principal 11, a porção de pivô 9, um quadro inferior 15, o trilho de assento 21, o quadro secundário 22, um reforço de amortecedor 23, um quadro de suporte em tandem 26, elementos transversais 12, 13, 24 e 25, e um suporte de fixação 27.

[0035] O tubo frontal 6 é um elemento cilíndrico que sustenta a roda dianteira 2 de maneira dirigível. O tubo frontal 6 fica disposto na porção de extremidade dianteira da estrutura de corpo 5, e sustenta um par de garfos dianteiros 3, 3 com uma ponte superior 4a, uma ponte inferior (não mostrada) e a haste de direção 4.

[0036] Como mostrado na Figura 4, os quadros principais 11, 11 são fornecidos em pares na direção direita e esquerda, formando a porção de quadro duplo 10. Como mostrado nas Figuras 1 e 2, o quadro principal 11 se estende para trás do tubo frontal 6, e possui uma primeira porção de inclinação 11a visto que a porção de inclinação se inclina parcialmente para baixo. E a porção de pivô 9 é fornecida na parte traseira e abaixo da primeira porção de inclinação 11a. Mais especificamente, o quadro principal 11 se estende de maneira oblíqua para trás até a direção inferior em uma inclinação relativamente gradual a partir

da parte traseira do tubo frontal 6 quando observado em uma vista lateral, curvando-se para baixo através da primeira porção de inclinação 11a, se estendendo de maneira oblíqua para baixo até a direção traseira em uma inclinação relativamente íngreme, curvando-se para frente através de uma segunda porção de inclinação 11b atrás da porção de pivô 9, se estendendo de maneira oblíqua para baixo até a direção frontal.

[0037] O par de quadros principais, esquerdo e direito 11, 11 se estende de maneira oblíqua para trás e para fora na direção direita e esquerda, de tal maneira que essas sejam respectivamente separadas uma da outra a partir da parte traseira do tubo frontal 6 na direção direita e esquerda quando observadas em uma vista plana, se curvam para dentro na direção direita e esquerda, e então se estendem de maneira oblíqua para trás até a direção inferior para ficarem substancialmente paralelas uma à outra na direção direita e esquerda.

[0038] Como mostrado nas Figuras 4, 5 e 7, a porção de pivô 9 é formada sobre a estrutura de corpo 5 e sustenta de maneira axial o braço oscilante 8. A porção de pivô 9 compreende uma placa pivô 9a e a parte periférica da segunda porção de inclinação 11b do quadro principal 11. A placa pivô 9a é conectada ao lado frontal da segunda porção de inclinação 11b do quadro principal 11 por solda.

[0039] Como mostrado na Figura 1, o quadro inferior 15 se estende linearmente de maneira oblíqua para trás até a direção inferior da parte traseira do tubo frontal 6 quando observada em uma vista lateral. Um par de quadros inferiores esquerdo e direito 15, 15 se estende de maneira oblíqua para trás e para fora na direção direita e esquerda de tal maneira que essas sejam respectivamente separadas uma da outra a partir da parte traseira do tubo frontal 6 na direção direita e esquerda, se curvam para trás, e se estendem de maneira oblíqua para trás até a direção inferior para ficarem substancialmente paralelas uma à outra na direção direita e esquerda.

[0040] Como mostrado nas Figuras 1, 2 e 7, um par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21 é conectado à primeira porção de inclinação 11a dos quadros principais 11, 11 respectivamente de tal maneira que esses se estendam para trás. O trilho de assento 21 fica disposto abaixo de um assento de passageiro 38. O par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21 se estende ascendentemente para trás da porção da primeira porção de inclinação 11a do par de quadros principais esquerdo e direito 11, 11 respectivamente quando observado em uma vista lateral, e se estende de maneira oblíqua para trás até a direção superior em uma inclinação íngreme através de uma terceira porção de inclinação 21a. Ademais, o par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21 se torna mais estreito a partir de cada porção da primeira porção de inclinação 11a do par de quadros principais esquerdo e direito 11, 11 respectivamente em direção a uma quarta porção de inclinação 21b, e então se estende de tal maneira para se estender até o ponto da terceira porção de inclinação 21a.

[0041] Como mostrado na Figura 7, o quadro secundário 22 é conectado à porção de pivô 9, se estende para trás e para cima da porção de pivô 9, e é conectado ao trilho de assento 21. O quadro secundário 22 se estende de maneira oblíqua para trás até a direção superior da porção logo acima da segunda porção de inclinação 11b do quadro principal 11, e é conectado ao lado inferior da terceira porção de inclinação 21a do trilho de assento 21 na porção de extremidade traseira do quadro secundário 22.

[0042] Como mostrado na Figura 7, o reforço de amortecedor 23 é ligado entre o lado inferior da porção superior do quadro secundário 22 e o lado inferior da porção traseira do trilho de assento 21, e é unido ao quadro secundário 22 e ao trilho de assento 21 por solda. Como mostrado nas Figuras 7 e 8, o reforço de amortecedor 23 possui uma porção de projeção de engate intermediária 23a que compreende uma placa

em formato de L na posição abaixo do quadro secundário 22. A porção de projeção de engate intermediária 23a fica disposta para se projetar para fora do reforço de amortecedor 23 na direção de largura do veículo.

[0043] Como mostrado nas Figuras 2 e 3, o quadro de suporte em tandem 26 forma um formato de U onde o lado frontal é aberto quando observado em uma vista lateral. O quadro de suporte em tandem 26 é conectado entre o lado inferior da parte dianteira do quadro secundário 22 e o lado traseiro nos arredores da segunda porção de inclinação 11b do quadro principal 11. Um suporte de apoio 26a é projetado na extremidade traseira do quadro de suporte em tandem 26. Um estribo de passageiro de garupa 26b de um passageiro traseiro é sustentado sobre o suporte de apoio 26a.

[0044] Os elementos transversais (o elemento transversal superior central 12, um elemento transversal inferior central 13, o elemento transversal central 24, o elemento transversal traseiro 25 e similares) são feitos do elemento que se estende na direção direita e esquerda, e conectam o par de quadros esquerdo e direito (os quadros principais 11, 11, os quadros 15, 15, os trilhos de assento 21, 21 e similares) na direção direita e esquerda.

[0045] Como mostrado na Figura 4, o elemento transversal superior central 12 como um elemento transversal é fornecido abaixo da primeira porção de inclinação 11a e acima da porção de pivô 9. O elemento transversal superior central 12 é ligado entre o par de quadros principais esquerdo e direito 11, 11 acima da porção de pivô 9, e conecta o par de quadros principais esquerdo e direito 11, 11 na direção direita e esquerda.

[0046] O elemento transversal inferior central 13 é ligado entre o par de quadros principais esquerdo e direito 11, 11 abaixo da porção de pivô 9, e conecta o par de quadros principais esquerdo e direito 11, 11 na direção direita e esquerda.

[0047] Como mostrado na Figura 3 a Figura 7, o elemento transversal central 24 é ligado entre o par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21 nas porções intermediárias desses. O elemento transversal traseiro 25 é ligado entre o par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21 nos arredores da porção de extremidade traseira desses.

[0048] Como mostrado na Figura 7, o suporte de fixação 27 é fornecido mediante a conexão aos arredores de cada porção de extremidade traseira do par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21. O suporte de fixação 27 se estende para baixo do trilho de assento 21. Um segundo orifício de fixação 27a que penetra na direção direita e esquerda é fornecido sobre a porção do suporte de fixação 27 que se estende para baixo do trilho de assento 21.

[0049] Como mostrado nas Figuras 1 e 2, o braço oscilante 8 é suspenso de maneira a oscilar no centro da estrutura de corpo 5 na direção para frente e para trás, e sustenta a roda traseira 7 de maneira giratória.

[0050] O amortecedor traseiro 8a fica disposto sobre ambos os lados direito e esquerdo do veículo para se interpor entre o reforço de amortecedor 23 e a parte traseira do braço oscilante 8.

[0051] Como mostrado nas Figuras 1 e 2, um componente elétrico 44 é montado nos arredores da terceira porção de inclinação 21a do trilho de assento 21 sobre o lado esquerdo. O componente elétrico 44, como descrito abaixo, é suspenso por uma porção de suporte de componente elétrico 58 do para-lama traseiro 52.

[0052] O motor 31 é a unidade de potência da motocicleta 1, e, como mostrado nas Figuras 1 e 2, é montado substancialmente no centro do corpo na direção direita e esquerda. O motor 31 é o motor dotado de um único cilindro que coloca um eixo de manivelas (não mostrado) ao longo da direção direita e esquerda do corpo. Um cilindro 33 é verticalmente disposto acima da porção dianteira de um cárter 32 no motor 31. Um pistão (não mostrado) é ajustado de maneira alternada dentro

do cilindro 33. A alternação do pistão é convertida na rotação do eixo de manivelas através de uma haste de conexão (não mostrada). A potência do motor 31 é distribuída através de um mecanismo de deslocamento (não mostrado) ao lado esquerdo da porção traseira do cárter 32, e é conduzida através de um mecanismo de transmissão do tipo acionamento por corrente (não mostrado) até a roda traseira 7.

[0053] A porção de extremidade dianteira (porção de extremidade de lado a jusante) de um carburador 34 é conectada à porção traseira de um cabeçote de cilindro 33a por trás. Uma caixa de filtro de ar 40, como descrito acima, é conectada à porção de extremidade traseira (porção de extremidade de lado a montante) do carburador 34 por trás. A porção de extremidade de base de um cano de descarga 35 é unida à parte dianteira do cabeçote de cilindro 33a. O cano de descarga 35 se curva na frente e abaixo do cilindro 33, e se estende para trás abaixo do cárter 32. A borda do cano de descarga 35 (porção de extremidade de lado a jusante) é conectada à porção de extremidade dianteira de um silenciador (não mostrado) montado sobre o lado direito da roda traseira 7.

[0054] O motor 31 é suspenso a partir da estrutura de corpo 5 de tal maneira que a porção de extremidade dianteira do cárter 32 seja sustentada na porção de extremidade inferior do quadro inferior 15 com um suporte de apoio dianteiro 15b; o lado superior da porção traseira do cárter 32 é sustentado no elemento transversal superior central 12 com um suporte de apoio superior traseiro 12a (referir-se às Figuras 4 e 7); e então o lado inferior da porção de extremidade traseira do cárter 32 é sustentado no elemento transversal inferior central 13 com o suporte de apoio inferior traseiro 13a (referir-se às Figuras 4 e 7).

[0055] Um tanque de combustível 37 é sustentado acima do quadro principal 11. O assento do passageiro 38 (para motorista e passageiro traseiro) é sustentado na posição atrás do tanque de combustível 37 e

acima dos suportes de assento 21, 21. A parte frontal 39a é montada na frente da coluna de direção 4.

[0056] A caixa de filtro de ar 40 compreende principalmente um invólucro de filtro de ar 41 formado em uma estrutura oca em um formato externo de um paralelepípedo retangular, um elemento de filtro de ar (não mostrado) armazenado dentro do invólucro de filtro de ar 41, um duto de admissão de ar 43 para aprisionar o ar externo dentro do invólucro de filtro 41.

[0057] O invólucro de filtro de ar 41 fica disposto de modo a posicionar a posição central desse quando observado em uma vista plana sobre a linha central do veículo na direção direita e esquerda Cl (com referência à Figura 3). O invólucro de filtro de ar 41 é feito de resina sintética.

[0058] A porção de extremidade traseira (porção de extremidade de lado a montante) do carburador 34 é unida em uma porção de parede frontal do invólucro de filtro de ar 41.

[0059] O duto de admissão de ar 43 é feito de resina flexível como borracha. Uma porção de extremidade de base do duto de admissão de ar 43 é ajustada e fixada à porção de parede traseira do invólucro de filtro de ar 41. O duto de admissão de ar 43 possui um formato de corte transversal em um formato elíptico oco que é verticalmente mais longo e se estende na direção dianteira e traseira do veículo.

[0060] Uma porta de admissão 43a que é uma porção de extremidade (uma porção de extremidade traseira) do duto de admissão de ar 43 faz face com um espaço de admissão de ar K1 através de uma porção aberta 61a dentro de uma parede circundante 61 descrita abaixo.

[0061] Embora o motor 31 seja construído de maneira contínua, o ar externo dentro do espaço de admissão de ar K1 é absorvido dentro do duto de admissão de ar 43 através de uma porta de admissão 43a

utilizando um coletor de admissão, e é filtrado passando através do elemento de filtro de ar, e atinge o espaço interno do invólucro de filtro 41. Após a filtração, o ar externo é misturado com combustível através do carburador 34 e fornecido à câmara de combustão dentro do cilindro 33.

[0062] O duto de admissão de ar 43 fica posicionado na porção verticalmente central do invólucro de filtro de ar 41. A porta de admissão 43a do duto de admissão de ar 43 fica disposta em uma posição comparativamente profunda (uma porção inferior) dentro do espaço de admissão de ar K1 que será separado abaixo da placa inferior do assento de passageiro 38 posicionado logo acima do invólucro de filtro de ar 41 e da parede circundante 61. Isso reduz de maneira eficaz as matérias estranhas que entram na porta de admissão 43a. Ademais, o espaço de admissão de ar K1 dentro da parede circundante 61 funciona como a câmara de admissão de ar bem como o espaço interno do invólucro de filtro de ar 41.

[0063] Como mostrado na Figura 1, o lado superior da roda dianteira 2 na motocicleta 1 é coberto pelo para-lama dianteiro 51. Ademais, o lado superior da roda traseira 7 é coberto pelo para-lama traseiro 52. O para-lama traseiro 52 será descrito com referência aos desenhos anteriormente mencionados bem como as Figuras 9 a 11. A Figura 9 é uma vista em perspectiva que mostra o para-lama traseiro. A Figura 10 é uma vista plana que mostra o para-lama traseiro. A Figura 11 é uma vista lateral esquerda que mostra o para-lama traseiro.

[0064] Como mostrado na Figura 1, o para-lama traseiro 52 fica posicionado abaixo do assento do passageiro 38. O para-lama traseiro 52 fica posicionado acima da roda traseira 7 e abaixo do trilho de assento 21 de modo a cobrir o lado superior da roda traseira 7. O para-lama traseiro 52 possui um formato curvado convexo para cima quando inteiramente observado. Como mostrado nas Figuras 3 e 6, o para-lama traseiro 52 fica disposto de modo a posicionar a porção dianteira do

mesmo entre um par de quadro secundários esquerdo e direito 22, 22 e de modo a posicionar a porção traseira desse entre um par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21.

[0065] Ao menos uma parte do para-lama traseiro 52 é direta ou indiretamente fixada (através de outros elementos) aos suportes de assento 21, 21. O para-lama traseiro 52 é integralmente formado de resina sintética.

[0066] Como mostrado nas Figuras 9 a 11, o para-lama traseiro 52 possui um corpo principal de para-lama 53 que possui um formato aproximadamente curvado convexo para cima quando observado em uma vista lateral, um braço de suporte 54 que se estende para frente, uma porção de engate dianteira 55 como uma porção de engate, um primeiro orifício de fixação 57 como um elemento de fixação, uma porção de engate intermediária 56, a porção de suporte de componente elétrico 58, e a parede circundante 61.

[0067] Como mostrado nas Figuras 5, 6, e 8, o corpo principal de para-lama 53 possui substancialmente a mesma largura que a largura entre cada lado interno de um par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21. Uma porção dianteira 53a do corpo principal de para-lama 53 atinge os arredores da porção de canto da porção traseira e inferior do invólucro de filtro de ar 41 (nos arredores da porção intermediária de um par de quadro secundários esquerdo e direito 22, 22 na direção para frente e para trás. Como mostrado na Figura 1, a porção traseira 53b do corpo principal de para-lama 53 atinge a posição atrás da roda traseira 7, passando através dos arredores da porção de extremidade traseira do par de suportes de assento esquerdo e direito 21, 21.

[0068] Como mostrado nas Figuras 4 a 11, o braço de suporte 54 é integralmente formado com a porção dianteira 53a do corpo principal de para-lama 53 para se estender ligeiramente para frente e para baixo abaixo do invólucro de filtro de ar 41. O braço de suporte 54 possui

substancialmente a mesma largura que o corpo principal de para-lama 53 na direção direita e esquerda e também plano com espessura vertical reduzida. Quando observado em uma vista lateral, o braço de suporte 54 se estende linearmente da porção dianteira 53a do corpo principal de para-lama 53 até o elemento transversal superior central 12 da estrutura de corpo 5.

[0069] Como mostrado nas Figuras 4 a 11, a porção de engate 55 é integralmente formada sobre o lado de porção de extremidade dianteira (em suma, a porção de extremidade dianteira do para-lama traseiro 52) do braço de suporte 54. A porção de engate dianteira 55 é formada em um formato de C em que o lado dianteiro é aberto quando observado em uma vista lateral. Em detalhes, a porção de engate dianteira 55 é dividida em três partes na direção direita e esquerda, e possui uma porção de engate dianteira central 55a e uma porção de engate dianteira externa 55b, 55b posicionada sobre ambos os lados externos da porção de engate dianteira central 55a.

[0070] A porção de engate dianteira central 55a é formada em um formato de arco circular que é curvado e convexo em uma direção ascendente quando observada em uma vista lateral, e possui o formato que se ajusta ao lado superior da periferia externa do elemento transversal superior central 12. A porção de engate dianteira externa 55b é formada em um formato de arco circular que é curvado e convexo em uma direção descendente quando observada em uma vista lateral, e possui o formato que se ajusta ao lado inferior da periferia externa do elemento transversal superior central 12.

[0071] A porção de engate dianteira central 55a e a porção de engate dianteira externa 55b que formam a porção de engate dianteira 55 são ajustadas para ensanduichar o elemento transversal superior central 12 a partir dos lados superior e inferior. Como resultado, a porção

de engate dianteira 55, ou seja, a porção de extremidade dianteira do para-lama traseiro 52 é sustentada pela estrutura de corpo 5.

[0072] Como mostrado nas Figuras 4 a 11, o primeiro orifício de fixação 57 é fornecido para penetrar uma parede lateral 57b que é verticalmente disposta na porção traseira do para-lama traseiro 52, e funciona como uma porção de fixação para fixar o para-lama traseiro 52 ao trilho de assento 21. O primeiro orifício de fixação 57 é fornecido na posição atrás da porção central do para-lama traseiro 52 na direção para frente e para trás. Em detalhes, o primeiro orifício de fixação 57 é fornecido na posição sobre a porção superior do corpo principal de para-lama 5, correspondente aos arredores da porção de extremidade traseira do trilho de assento 21. Um par dos primeiros orifícios de fixação esquerdo e direito 57, 57 é fornecido para ficar separado um do outro na direção direita e esquerda, e fica disposto para ensanduichar os segundos orifícios de fixação 27a, 27a de um par de suportes de fixação esquerdo e direito 27, 27 de ambos os lados. O para-lama traseiro 52 é fixado na parte inferior dos suportes de assento 21, 21 através do primeiro orifício de fixação 57, do segundo orifício de fixação 27a, do parafuso de fixação 57a e similares. (Os detalhes serão descritos abaixo).

[0073] Como mostrado nas Figuras 4 a 11, a porção de engate intermediária 56 é fornecida na área entre a porção de engate dianteira 55 do para-lama traseiro 52 e o primeiro orifício de fixação 57 quando observada em uma vista lateral. A porção de engate intermediária 56 é fornecida na posição do para-lama traseiro 52, correspondente à porção de projeção de engate intermediária 23a do reforço de amortecedor 23. Um par de porções de engate intermediárias 56, 56 é fornecido para que essas fiquem separadas uma da outra na direção direita e esquerda, e fica disposto para ensanduichar cada porção de projeção de engate intermediária 23a de um par de reforços de amortecedor esquerdo e di-

reito 23, 23 de cada lado respectivamente. As porções de engate intermediárias 56 possuem uma porção de recepção de projeção 56a dentro dessas na direção direita e esquerda. A porção de recepção de projeção 56a está em um formato correspondente à porção de projeção de engate intermediária 23a do reforço de amortecedor 23 e é aberta para dentro na direção direita e esquerda.

[0074] Como mostrado nas Figuras 4 a 11, a porção de engate intermediária 56 é engatada à porção de projeção de engate intermediária 23a do reforço de amortecedor 23 do lado de fora. Em detalhes, a porção de engate intermediária 56 é engatada à porção de projeção de engate intermediária 23a do reforço de amortecedor 23 com a porção de projeção de engate intermediária 23a do reforço de amortecedor 23 sendo engatada com a porção de recepção de projeção 56a. Em outras palavras, a porção de engate intermediária 56 é engatada ao trilho de assento 21 através da porção de projeção de engate intermediária 23a do reforço de amortecedor 23 na direção direita e esquerda.

[0075] Como mostrado nas Figuras 4 a 11, a porção de suporte de componente elétrico 58 é fornecida na área entre a porção de engate intermediária 56 no para-lama traseiro 52 e o primeiro orifício de fixação 57, quando observado em uma vista lateral. Como mostrado nas Figuras 1 a 3, a porção de suporte de componente elétrico 58 é apenas proporcionada sobre o lado esquerdo, e é fixada ao inserir a porção de suporte de componente elétrico 58 em uma abertura para engate fornecido em uma proteção de borracha (não mostrada) fixada ao componente elétrico 44.

[0076] Como mostrado nas Figuras 4 a 11, a parede circundante 61 é integralmente formada sobre a porção superior do corpo principal de para-lama 53. O espaço de admissão de ar K1 que é aberto para cima é formado dentro da parede circundante 61. A parede circundante 61 é

fornecida de modo a permanecer de maneira ascendente na porção superior do para-lama traseiro 52. A parede circundante 61 é continuamente construída para cobrir o lado esquerdo, lado traseiro, e lado direito, entretanto, o lado dianteiro dessa é aberto sem a parede. O espaço substancialmente circundado pela parede circundante 61 é denominado o "espaço de admissão de ar K1". O lado dianteiro onde a parede circundante 61 não é fornecida e é aberta é denominado a "porção aberta 61a". Como anteriormente mencionado, a porta de admissão 43a do duto de admissão de ar 43 faz face com o espaço de admissão de ar K1 através da "porção aberta 61a.

[0077] O espaço de admissão de ar K1 é deslocado disposto sobre o lado direito do veículo de maneira que o volume de lado direito da linha central do veículo na direção direita e esquerda C1 (com referência às Figuras 3 e 6) se torne maior do que o volume de lado esquerdo. O duto de admissão de ar 43 fica posicionado no lado direito da linha central do veículo na direção direita e esquerda C1. A abertura de espaço para a esquerda é formada na área entre a parede circundante 61 e o invólucro de filtro de ar 41. Os acessórios da motocicleta 1 podem ser dispostos no espaço.

[0078] Como mostrado nas Figuras 5 e 7, a caixa de filtro de ar 40 (invólucro de filtro de ar 41) fica disposta em uma área R1 circundada pelos quadros principais 11, os suportes de assento 21, e o quadro secundário 22 quando observada em uma vista lateral. Ademais, como anteriormente mencionado, o braço de suporte 54 é integralmente formado com a porção dianteira 53a do corpo principal de para-lama 53 para se estender ligeiramente para frente e para baixo abaixo do invólucro de filtro de ar 41, bem como se estende linearmente a partir da porção dianteira 53a do corpo principal de para-lama 53 até o elemento transversal superior central 12 da estrutura de corpo 5 quando obser-

vado em uma vista lateral. Consequentemente, o lado inferior do invólucro de filtro de ar 41 e os acessórios são cobertos pelo braço de suporte 54 do para-lama traseiro 52.

[0079] A seguir, o procedimento de fixação do para-lama traseiro 52 à estrutura de corpo 5 será descrito. A Figura 12 é uma vista que mostra um formato de quadro do procedimento de fixação do para-lama traseiro à estrutura de corpo. A Figura 13 é uma vista que mostra um formato de quadro do próximo procedimento do procedimento de fixação mostrado na Figura 12. Ademais, as porções relacionadas à fixação são mostradas nas Figuras 12 e 13.

[0080] Como mostrado na Figura 12, o para-lama traseiro 52 é movido para frente até a estrutura de corpo 5 com a porção traseira do para-lama traseiro 52 sendo mais reduzida do que a inclinação especificada. Isso faz com que a porção de engate dianteira 55 do para-lama traseiro 52 seja engatada ao elemento transversal superior central 12 da estrutura de corpo 5.

[0081] Depois, o para-lama traseiro 52 é girado para cima em direção a estrutura de corpo 5 em torno da porção de engate dianteira 55 e do elemento transversal superior central 12.

[0082] Consequentemente, como mostrado na Figura 13, a porção de engate intermediária 56 do para-lama traseiro 52 é movida até a parte externa para se estender além da superfície externa do reforço de amortecedor 23 na direção direita e esquerda, e então, a porção de projeção de engate intermediária 23a do reforço de amortecedor 23 é engatada com a porção de recepção de projeção 56a da porção de engate intermediária 56 lateralmente para dentro até lateralmente para fora. Isso faz com que a porção de engate intermediária 56 do para-lama traseiro 52 seja engatada à estrutura de corpo 5. Como resultado, o para-lama traseiro 52 é ajustado à estrutura de corpo 5 pela porção de engate intermediária 56.

[0083] Ademais, o primeiro orifício de fixação 57 do para-lama traseiro 52 e o segundo orifício de fixação 27a da estrutura de corpo 5 são sobrepostos quando observados em uma vista lateral. Nesse estado, o parafuso de fixação 57a é penetrado através do primeiro orifício de fixação 57 e do segundo orifício de fixação 27a. Ao mesmo tempo, o parafuso de fixação 57a é aparafusado à porca de solda de fixação (não mostrada) fixada por soldagem ao suporte de fixação 27. Ademais, o parafuso de fixação 57a é ilustrado sendo girado 90 graus em torno do eixo geométrico, em vez de ilustrar o parafuso de fixação 57a em uma direção original para conveniência de ilustração na Figura 13.

[0084] De acordo com o procedimento, o para-lama traseiro 52 pode ser facilmente fixado à estrutura de corpo 5 utilizando a porção de engate dianteira 55, a porção de engate intermediária 56, o primeiro orifício de fixação 57, e o parafuso de fixação 57a e similares.

[0085] Como anteriormente explicado, de acordo com a motocicleta 1 na presente modalidade, o efeito da invenção mostrado abaixo será obtido.

[0086] Na motocicleta 1 da presente modalidade, a estrutura de corpo 5 possui o elemento transversal superior central 12 que conecta o par de quadros principais 11, 11 na direção direita e esquerda que forma a porção de quadro duplo 10. O para-lama traseiro 52 possui a porção de engate dianteira 55 que é formada sobre a porção de extremidade dianteira do para-lama traseiro 52 e é engatada no elemento transversal superior central 12.

[0087] Consequentemente, de acordo com a motocicleta 1 na presente modalidade, a porção de extremidade dianteira do para-lama traseiro 52 pode ser conectada à estrutura de corpo 5 de maneira que a porção de engate dianteira 55 seja engatada ao elemento transversal superior central 12 formando uma parte da estrutura de corpo 5. Portanto, não há necessidade de fornecer peças de suporte separadas e

similares para fixação sobre ambos os lados da estrutura de corpo e do para-lama traseiro 52, resultando na redução no número de componentes e no peso da motocicleta 1.

[0088] Ademais, o elemento transversal superior central 12 forma uma parte da estrutura de corpo 5, que aumenta inteiramente a resistência e rigidez. O para-lama traseiro 52 pode ser conectado à estrutura de corpo 5 utilizando o elemento transversal superior central 12 com a resistência e rigidez inteiramente altas. Consequentemente, a resistência de fixação do para-lama traseiro 52 à estrutura de corpo 5 pode ser altamente garantida.

[0089] Na motocicleta 1 da presente modalidade, a porção de engate dianteira 55 é formada em um formato de C em que o lado dianteiro é aberto quando observado em uma vista lateral. O para-lama traseiro 52 possui o primeiro orifício de fixação 57 para fixação aos suportes de assento 21, 21 na porção traseira do para-lama traseiro 52, e é fixado ao lado inferior dos suportes de assento 21, 21 através do primeiro orifício de fixação 57.

[0090] Portanto, de acordo com a motocicleta 1 na presente modalidade, a porção de engate dianteira 55 pode ser engatada ao elemento transversal superior central 12 movendo o para-lama traseiro 52 para frente contra a estrutura de corpo 5 quando o para-lama traseiro 52 for fixado à estrutura de corpo 5. Ademais, no estado, o para-lama traseiro 52 pode ser preso e fixado sobre o lado inferior do trilho de assento 21 através do primeiro orifício de fixação 57, do parafuso de fixação 57a, do reforço de amortecedor 23, e similares, após suspender e girar a extremidade traseira do para-lama traseiro 52 em direção ao trilho de assento 21. Consequentemente, o para-lama traseiro 52 pode ser facilmente fixado à estrutura de corpo 5, resultando no aumento de produtividade.

[0091] Na motocicleta 1 da presente modalidade, a estrutura de corpo 5 possui o tubo frontal 6; o quadro principal 11 que possui a primeira porção de inclinação 11a que se estende para trás do tubo frontal 6 e é parcialmente inclinada para baixo, e em que a porção de pivô 9 é fornecida no lado traseiro e inferior da primeira porção de inclinação 11a; o quadro secundário 22 conectada à porção de pivô 9, e se conectando de modo a se estender para trás e para cima da porção de pivô 9, e se engatando ao trilho de assento 21. Ademais, o trilho de assento 21 é conectado à primeira porção de inclinação 11a de modo a se estender para trás. O elemento transversal superior central 12 é fornecido abaixo da primeira porção de inclinação 11a e acima da porção de pivô 9.

[0092] Portanto, de acordo com a motocicleta 1, o lado inferior da área R1 circundado pelo quadro principal 11, pelo trilho de assento 21, e pelo quadro secundário 22 quando observado em uma vista lateral pode ser coberto pelo para-lama traseiro 52 fixado a estrutura de corpo 5 de maneira simples. Portanto, os vários acessórios dispostos na área R1 podem ser protegidos sem aumentar o número de componentes excepcionalmente.

[0093] Na motocicleta 1 da presente modalidade, o invólucro de filtro de ar 41 fica disposto na área R1 circundada pelo quadro principal 11, pelo trilho de assentos 21, e pelo quadro secundário 22 quando observado em uma vista lateral. Portanto, de acordo com a motocicleta 1, o para-lama traseiro 52 pode manter poeira e similares fora do invólucro de filtro de ar 41 do lado inferior do mesmo.

[0094] Na motocicleta 1 da presente modalidade, o para-lama traseiro 52 possui a porção de engate intermediária 56 engatada a partir do lado ao trilho de assento 21 na área entre a porção de engate dianteira 55 e o primeiro orifício de fixação 57.

[0095] Portanto, de acordo com a motocicleta 1, quando o para-lama traseiro 52 for fixado à estrutura de corpo 5, o para-lama traseiro 52 pode ser engatado e ajustado à estrutura de corpo 5 na posição intermediária na direção para frente e para trás utilizando a porção de engate intermediária 56. Consequentemente, o posicionamento e ajuste (não fixação) do para-lama traseiro 52 à estrutura de corpo 5 podem ser realizados com uma estrutura simples. Uma vez que o uso dos elementos de fixação adicionais sobre o para-lama traseiro 52 não é exigido, o número de componentes e o peso do para-lama traseiro 52 podem ser reduzidos bem como a produtividade pode ser aumentada.

[0096] Na motocicleta 1 da presente modalidade, a porção de engate intermediária 56 realiza o engate (ajuste) do para-lama traseiro 52 à estrutura de corpo 5 ao engatar a projeção de engate intermediária 23a com a porção de recepção de projeção 56a que se projeta para dentro na direção direita e esquerda. Portanto, de acordo com a motocicleta 1 na modalidade, o para-lama traseiro pode ser fixado de maneira excelente à estrutura de corpo 5 a partir do lado inferior da mesma.

[0097] A modalidade da presente invenção foi anteriormente descrita, entretanto, a presente invenção não se limita à modalidade descrita acima. Várias modalidades podem ser realizadas.

[0098] Por exemplo, na presente modalidade, a porção de engate dianteira 55 é engatada ao elemento transversal superior central 12, porém a presente invenção não se limita a isso. A porção de engate dianteira 55 pode ser fixada a outros elementos transversais.

[0099] Na presente modalidade; o para-lama traseiro 52 é engatado no lado inferior do trilho de assento 21 através do primeiro orifício de fixação 57, do parafuso de fixação 57a, e assim por diante.

[00100] Entretanto, a presente invenção não se limita a isso. O para-lama traseiro 52 pode ser engatado no lado inferior do trilho de assento 21 através de outros elementos de fixação.

Descrição de Números de Referência

1. motocicleta
2. roda dianteira
5. estrutura de corpo
6. tubo frontal
7. roda traseira
8. braço oscilante
9. porção de pivô
10. porção de quadro duplo
11. quadro principal
11a. primeira porção de inclinação (porção de inclinação)
12. elemento transversal superior central (elemento transversal)
21. trilho de assento
22. quadro secundário
38. assento
41. invólucro de filtro de ar
52. para-lama traseiro
55. porção de engate dianteira (porção de engate)
56. porção de engate intermediária
57. primeiro orifício de fixação (elemento de fixação)

REIVINDICAÇÕES

1. Motocicleta fornecida com uma estrutura de corpo (5) que possui uma porção de quadro duplo (10) que compreende um par de quadros esquerdo e direito (11, 11) e um trilho de assento (21) disposto abaixo de um assento de passageiro (38); um braço oscilante (8) suspenso de maneira a oscilar no centro da dita estrutura de corpo (5) na direção para frente e para trás e sustentando uma roda traseira (7) de maneira giratória; uma porção de pivô (9) formada sobre a dita estrutura de corpo (5) e sustentando de maneira axial o dito braço oscilante (8); e um para-lama traseiro (52) disposto acima da dita roda traseira (7) bem como abaixo do dito trilho de assento (21) para cobrir o lado superior da dita roda traseira (7) e ao menos parcialmente fixado ao trilho de assento (21), uma motocicleta **caracterizada** pelo fato de que a dita estrutura de corpo (5) possui um elemento transversal (12) que conecta o dito par de quadros (11, 11) que forma a dita porção de quadro duplo (10) na direção direita e esquerda; e o dito para-lama traseiro (52) possui uma porção de engate (55) que é formada sobre a porção de extremidade dianteira do para-lama traseiro e é engatada ao dito elemento transversal (12).

2. Motocicleta de acordo com a reivindicação 1, **caracterizada** pelo fato de que a dita porção de engate (55) é formada em um formato de C na qual o lado dianteiro é aberto quando observado em uma vista lateral; o dito para-lama traseiro (52) possui uma porção de fixação (57) para fixar o dito trilho de assento (21) na traseira do para-lama traseiro (52) e é fixado no lado inferior do dito trilho de assento (21) com a porção de fixação (57).

3. Motocicleta de acordo com a reivindicação 2, **caracterizada** pelo fato de que a dita estrutura de corpo (5) possui um tubo frontal (6) que sustenta uma roda dianteira (2) de maneira dirigível; um quadro principal (11) que possui uma porção de inclinação (11a) que se estende

para trás do dito tubo frontal (6) e se inclina parcialmente para baixo e é fornecida com a dita porção de pivô (9) na parte traseira e sobre o lado inferior da porção de inclinação da mesma; e um quadro secundário (22) que é conectado à dita porção de pivô (9), se estende para trás e para cima da porção de pivô (9) e é conectado ao dito trilho de assento (21), o dito par de quadros (11, 11) que forma a dita porção de quadro duplo (10) inclui o dito quadro principal (11); o dito trilho de assento (21) é conectado à dita porção de inclinação (11a) para se estender para trás; e o dito elemento transversal (12) é fornecido abaixo da dita porção de inclinação (11a) bem como acima da dita porção de pivô (9).

4. Motocicleta de acordo com a reivindicação 3, **caracterizada** pelo fato de que um invólucro de filtro de ar (41) fica disposto na área circundada pelo dito quadro principal (11), o dito trilho de assento (21) e o dito quadro secundário (22) quando observado na vista lateral.

5. Motocicleta de acordo com a reivindicação 4, **caracterizada** pelo fato de que o dito para-lama traseiro (52) possui uma porção de engate intermediária (56) engatada ao dito trilho de assento (21) do lado entre a dita porção de engate (55) e a dita porção de fixação (57).

Fig. 1

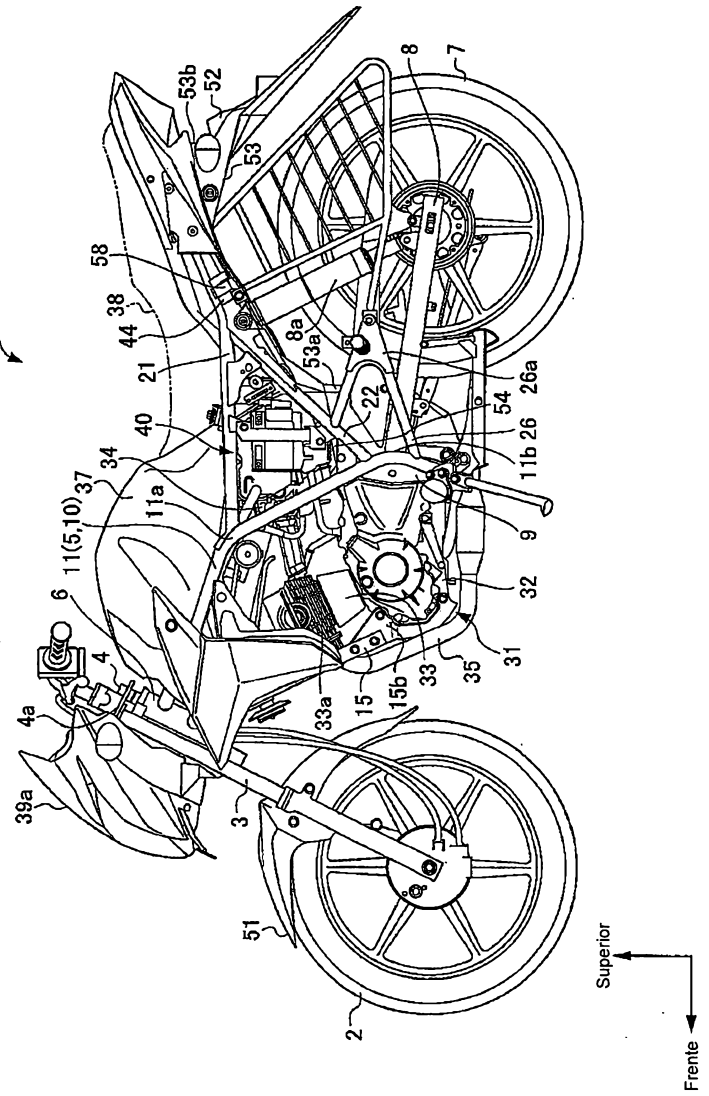

1
2
3
4
4a
6
7
8
8a
9
11(5,10)
11a
11b
15
15b
21
22
26
26a
31
32
33
33a
34
35
37
38
39a
40
44
51
52
53
53a
53b
54
58
Superior
Frente

Fig. 2

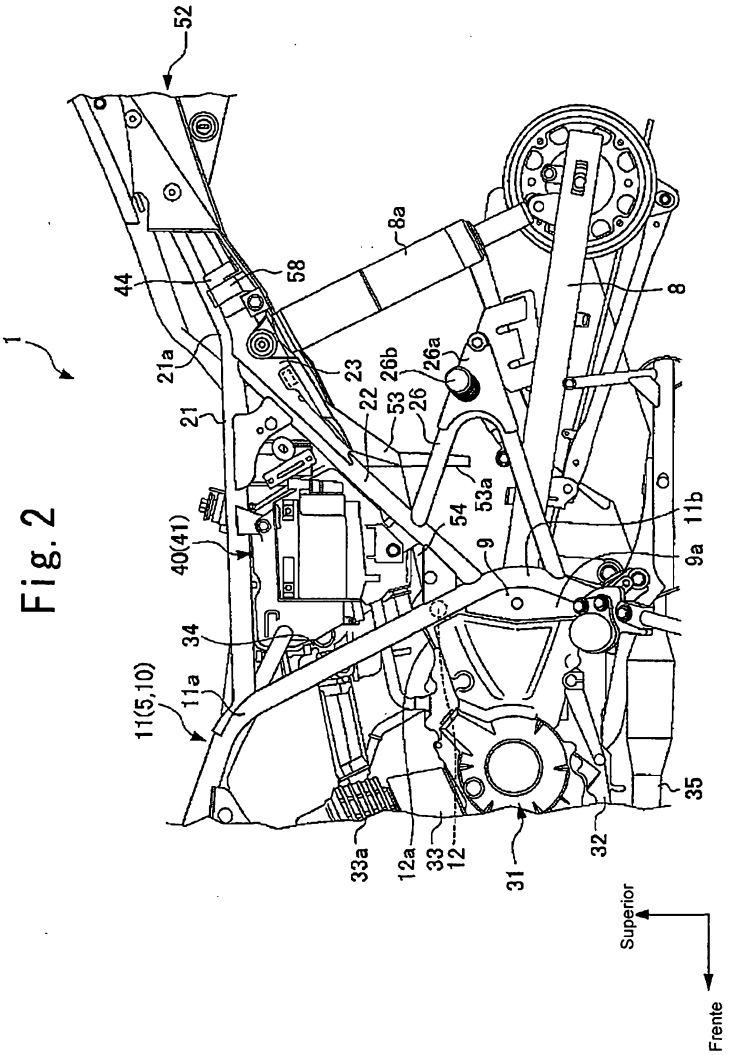

52
1
44
58
8a
8
21a
23
26b
26a
22
53
26
21
53a
54
9
40(41)
34
11b
9a
11a
11(5,10)
35
33a
12a
33
12
31
32
Superior
Frente

Fig. 3

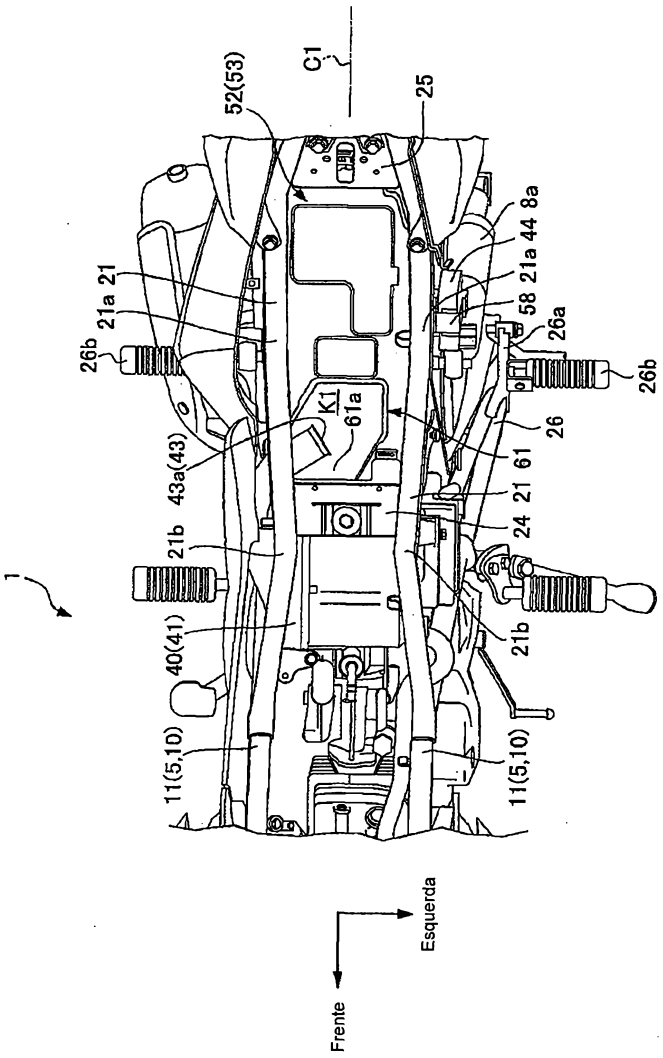

1
52(53)
C1
25
21a 21
26b
21b
43a(43)
40(41)
11(5,10)
K1
61a
58 21a 44 8a
26a
26b
26
21 61
24
21b
11(5,10)
Esquerda
Frente

Fig. 4

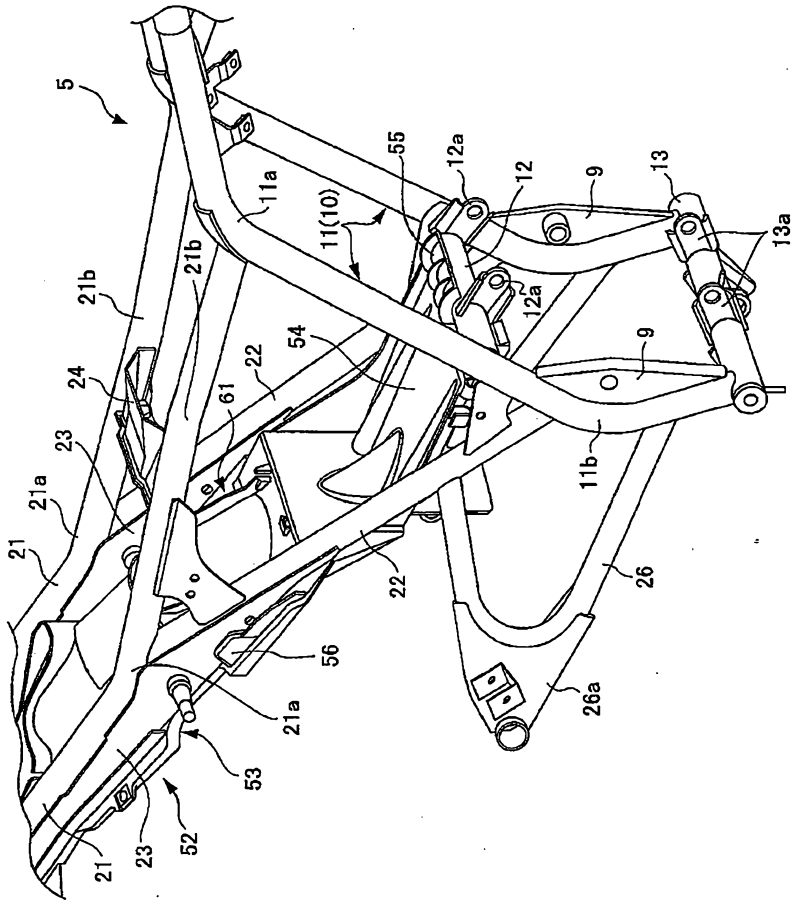

5
11a
11(10)
55
12a
12
9
13
13a
12a
9
21b
21b
24
22
54
61
23
21a
21
11b
26
22
56
21a
53
52
21
23
26a

Fig. 5

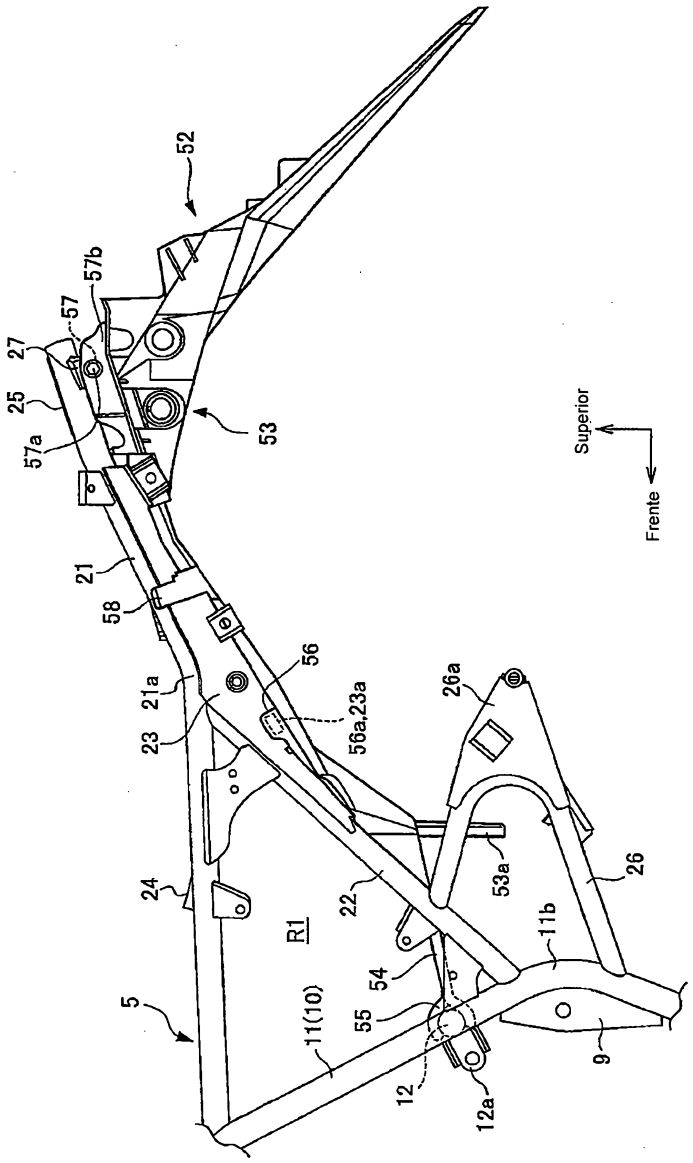

52
57b
57
27
25
57a
53
21
58
21a
23
56
56a,23a
26a
24
22
53a
26
R1
11b
54
5
11(10)
55
9
12
12a
Superior
Frente

Fig. 6

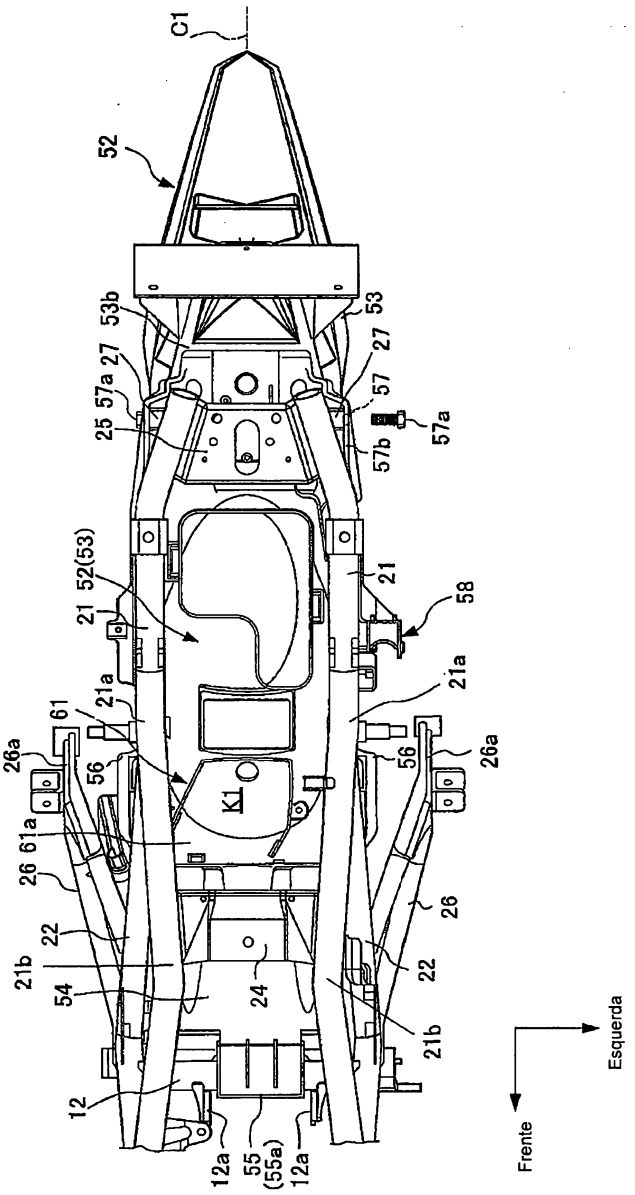

C1
52
53b
53
27
57a
27
25
57
57a
57b
52(53)
21
21
58
21a
21a
61
26a
56
56
26a
61a
26
26
22
22
21b
54
24
21b
12
12a
55
(55a)
12a
Esquerda
Frente

Fig. 7

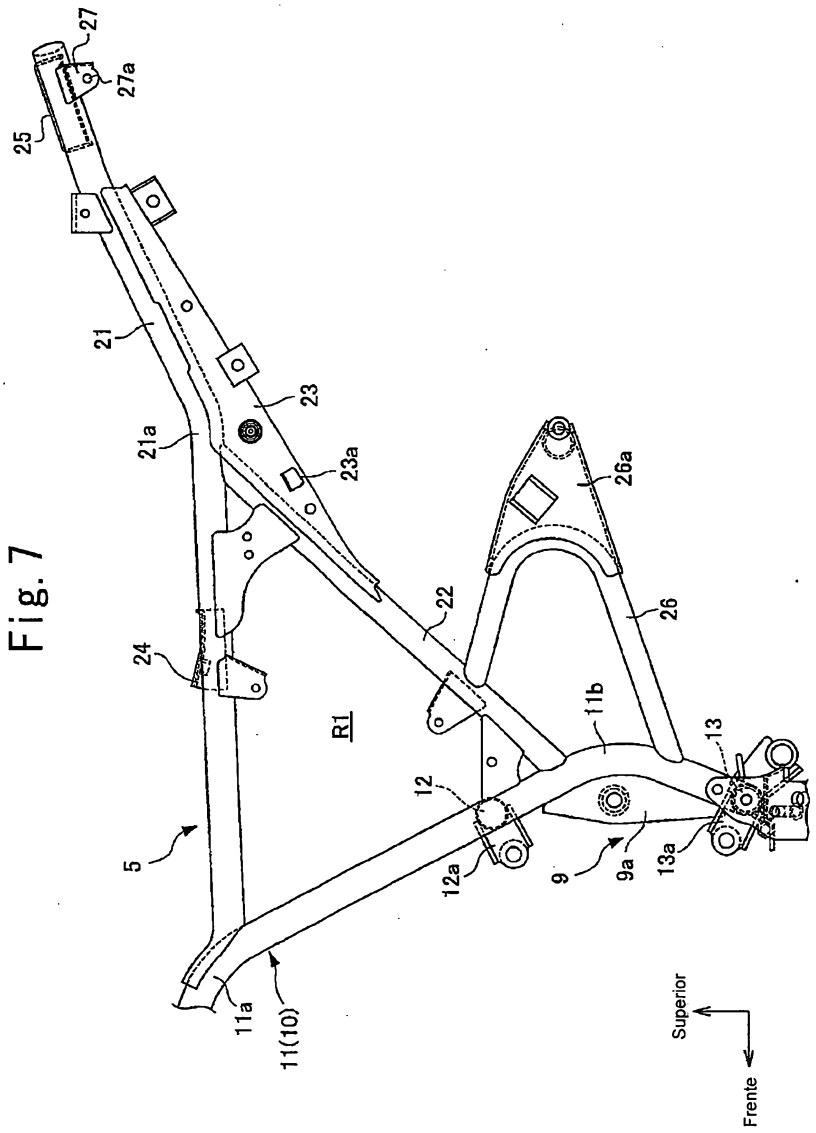

27
27a
25
21
23
21a
23a
26a
22
26
24
R1
11b
13
12
5
12a
9
9a
13a
11a
11(10)
Superior
Frente

Fig. 8

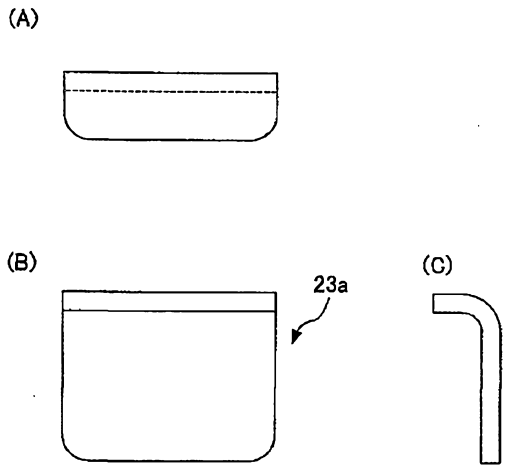


Fig. 9

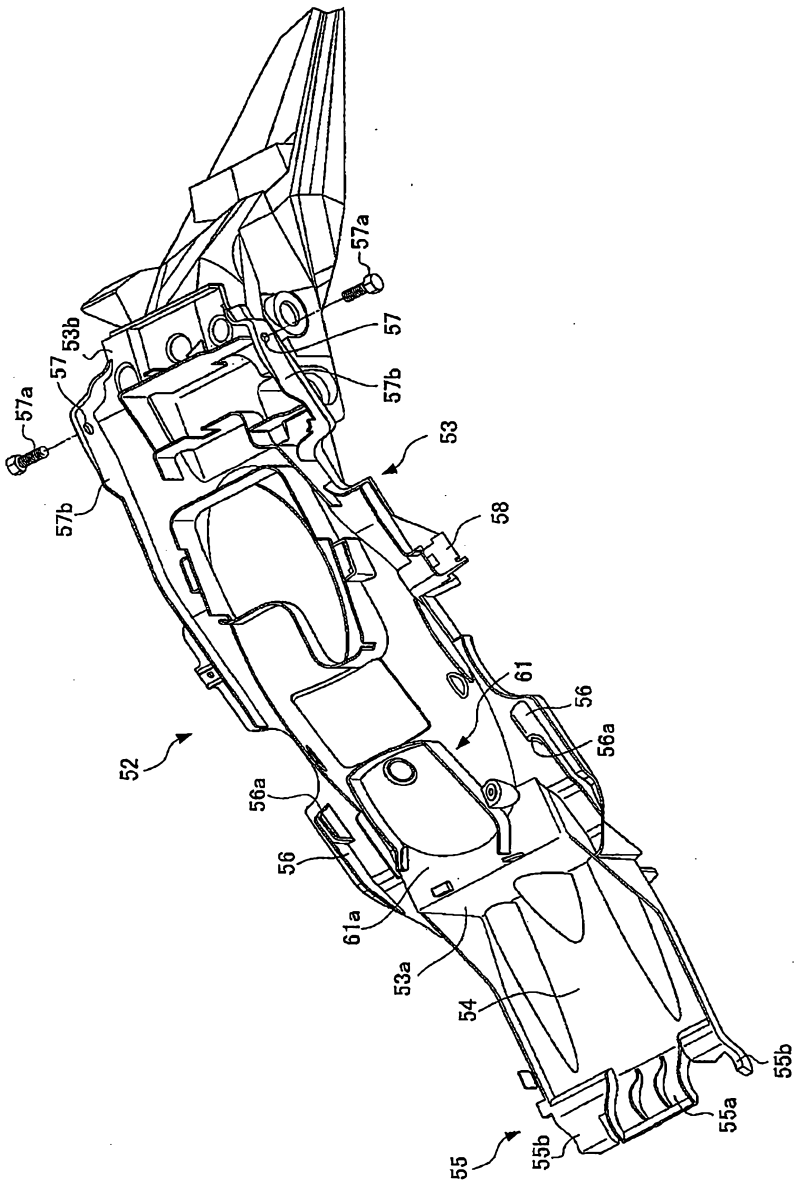

57a
57
53b
57a
57b
57b
53
58
61
56
56a
52
56a
56
61a
53a
54
55b
55a
55b
55

Fig. 10

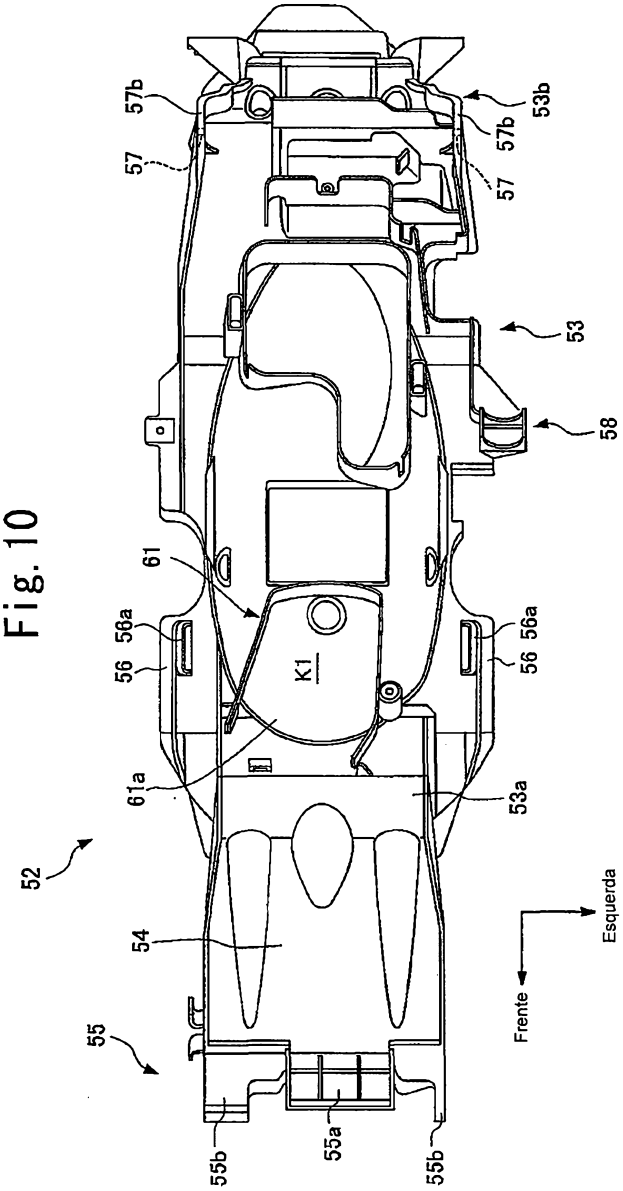

57b
57
53b
57b
57
53
58
61
56a
56
K1
56a
56
61a
53a
52
54
55
Esquerda
Frente
55b
55a
55b

Fig. 11

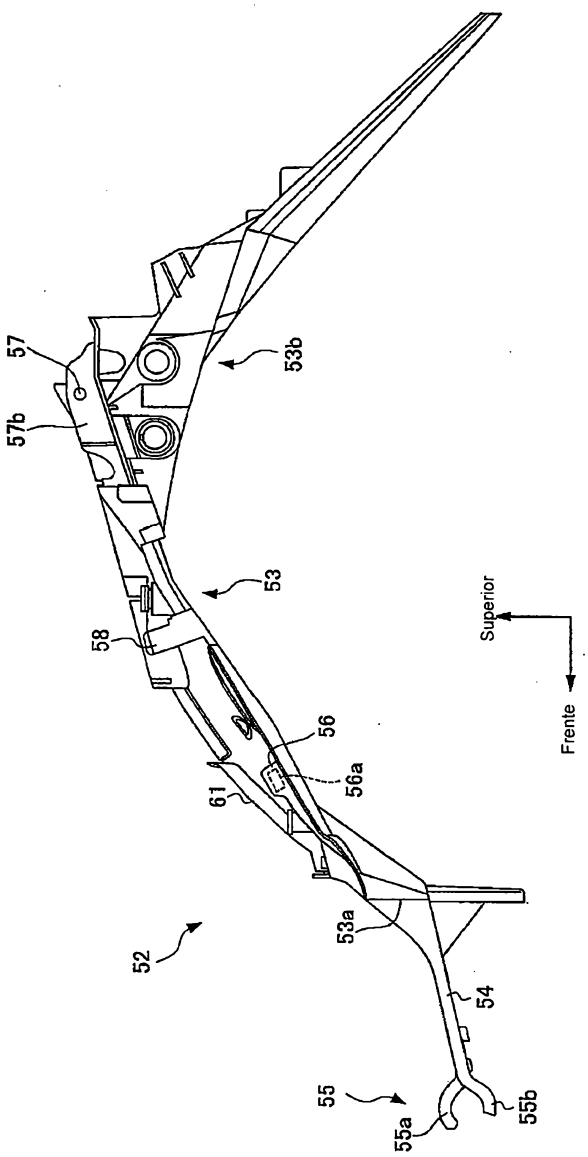


Fig. 12

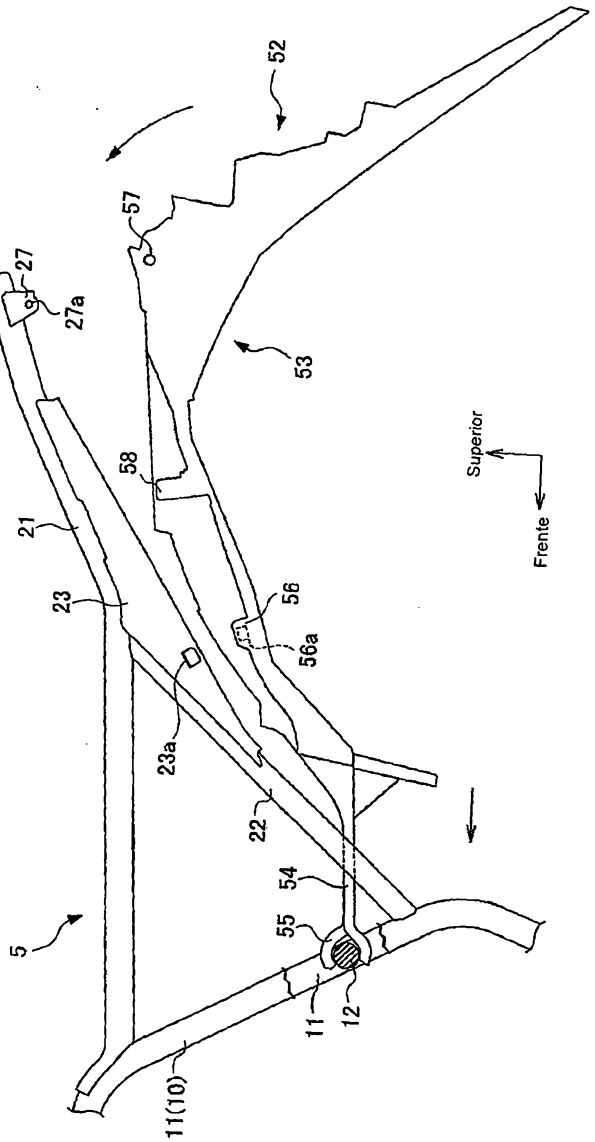
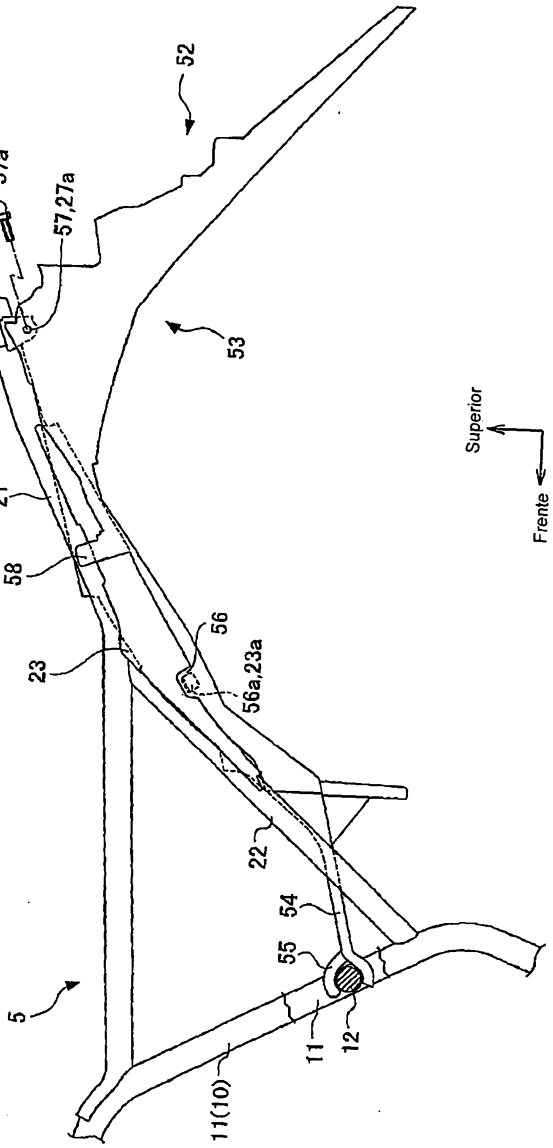

52
57
27
27a
53
Superior
Frente
58
21
23
56
56a
23a
22
54
55
5
11
12
11(10)

Fig. 13


52
57a
57,27a
27
53
21
58
23
56
56a,23a
22
54
55
5
11
12
11(10)
Superior
Frente