



19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

11 Número de publicación: **2 296 690**

51 Int. Cl.:

B62K 19/46 (2006.01)

B62L 3/02 (2006.01)

B62K 23/02 (2006.01)

B62L 3/06 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

86 Número de solicitud europea: **01119247 .3**

86 Fecha de presentación : **09.08.2001**

87 Número de publicación de la solicitud: **1186522**

87 Fecha de publicación de la solicitud: **13.03.2002**

54

Título: **Estructura de disposición de un dispositivo de aparcamiento de vehículo.**

30

Prioridad: **08.09.2000 JP 2000-273918**
23.03.2001 JP 2001-84138

45

Fecha de publicación de la mención BOPI:
01.05.2008

45

Fecha de la publicación del folleto de la patente:
01.05.2008

73

Titular/es:
HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA
1-1, Minami-Aoyama 2-chome
Minato-ku, Tokyo, JP

72

Inventor/es: **Kamemizu, Fuminori;**
Enjyo, Sadamichi;
Honda, Yoshinobu y
Yagisawa, Katsuichi

74

Agente: **Ungría López, Javier**

ES 2 296 690 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Estructura de disposición de un dispositivo de aparcamiento de vehículo.

La presente invención se refiere a un vehículo tipo scooter y a una estructura de disposición de un dispositivo de aparcamiento de vehículo.

Como un dispositivo de aparcamiento de vehículo se conoce, por ejemplo, "un dispositivo de bloqueo de aparcamiento en un vehículo de tamaño pequeño" descrito en la Publicación de Patente japonesa número 53398/1987.

En este dispositivo de bloqueo de aparcamiento, según la figura 3 de dicha publicación, una palanca de aparcamiento 20 está unida a un manillar 5 que sobresale por encima de un protector de pierna 4. Después de accionar la palanca de aparcamiento 20 en el dispositivo de bloqueo de aparcamiento para bloqueo, se inhibe el movimiento de liberación de la misma palanca con un interruptor principal, de modo que una tercera persona no pueda liberar la palanca de aparcamiento bloqueada 20.

Se demanda disponer una caja portaobjetos alrededor del protector de pierna 4 y el manillar 5. Dado que el manillar 5 y su entorno se encuentran delante del motorista y se pueden considerar adecuados porque el motorista no tiene que realizar ninguna operación forzada al usar la caja portaobjetos, pero dado que el manillar y su entorno es estrecho, hasta ahora ha sido difícil formar una caja portaobjetos grande.

Además, hay peligro de que la caja portaobjetos dispuesta cerca del manillar 5 pueda interferir con la palanca de aparcamiento 20 cuando se introducen y sacan artículos.

Un objeto de la presente invención es proporcionar un vehículo tipo scooter con una estructura de disposición de un dispositivo de aparcamiento de vehículo que permite la provisión de una caja portaobjetos grande cerca de un manillar y que permite la disposición poco llamativa de una palanca de aparcamiento.

Para lograr dicho objeto, se facilita un vehículo tipo scooter, como el definido en la reivindicación 1, donde reposapiés planos para poner los pies encima están dispuestos entre un manillar y un asiento y un tubo delantero que soporta el manillar está cubierto con una cubierta delantera; una caja portaobjetos está dispuesta en una posición superior del lado trasero de la cubierta delantera; una palanca de aparcamiento en un mecanismo de palanca de aparcamiento de un dispositivo de aparcamiento de vehículo está dispuesta debajo de la caja portaobjetos; donde la palanca de aparcamiento se recibe dentro de un rebaje formado en una superficie inclinada hacia adelante hacia abajo en un ángulo predeterminado con relación a una línea horizontal del lado trasero de la cubierta delantera y la palanca de aparcamiento se mueve dentro del rebaje.

Dado que la caja portaobjetos está dispuesta en una posición superior del lado trasero de una cubierta delantera, el agujero de la caja portaobjetos puede ser grande y por lo tanto su volumen también se puede ampliar, y dicha caja portaobjetos grande se puede disponer cerca del manillar en la cubierta delantera.

Además, dado que la palanca de aparcamiento está dispuesta debajo de la caja portaobjetos, es posible disponer la palanca de aparcamiento cerca del manillar en la cubierta delantera, y en esa posición, no requiere ningún movimiento forzado y la palanca de aparcamiento es fácil de operar. Además, es difícil

que la palanca de aparcamiento sea vista por terceras personas.

Además, dado que la caja portaobjetos está dispuesta en una porción superior del lado trasero de la cubierta delantera en un vehículo tipo scooter, se puede disponer una caja portaobjetos de gran capacidad en la cubierta delantera y cerca de un manillar.

Además, dado que cada caja portaobjetos se dispone en una porción superior del lado trasero de la cubierta delantera en un vehículo tipo scooter, la caja portaobjetos se puede aproximar a una posición en que el motorista sentado en el asiento puede llegar fácilmente a la caja portaobjetos sin requerir ningún movimiento forzado y por lo tanto los artículos se pueden introducir y sacar más fácilmente.

Además, dado que la palanca de aparcamiento se dispone debajo de las cajas portaobjetos, la palanca de aparcamiento se puede instalar en la cubierta delantera en una posición cerca del manillar donde el conductor sentado en el asiento puede llegar fácilmente a la caja portaobjetos sin requerir ningún movimiento forzado y por lo tanto puede accionar fácilmente la palanca de aparcamiento.

Además, dado que la palanca de aparcamiento se dispone debajo de las cajas portaobjetos, queda oculta por las cajas portaobjetos y así la palanca de aparcamiento se puede disponer de forma poco llamativa en la cubierta delantera y cerca del manillar.

Realizaciones de la presente invención se describirán a continuación con referencia a los dibujos acompañantes.

La figura 1 es una vista lateral que ilustra una estructura de disposición de un dispositivo de aparcamiento de vehículo según la presente invención;

La figura 2 es una vista lateral derecha que representa un ejemplo de un vehículo relacionado con la presente invención.

La figura 3 es una vista detallada de la porción indicada en 3 en la figura 2.

La figura 4 es una vista según se ve en la dirección de la flecha 4 en la figura 2.

La figura 5 es una vista ampliada de la porción indicada en 5 en la figura 4.

La figura 6 es una vista en sección tomada en la línea 6-6 en la figura 5.

La figura 7 ilustra otra realización de la presente invención.

La figura 8 es una vista en sección tomada en la línea 8-8 en la figura 7.

Y la figura 9 es un diagrama explicativo de una cubierta relacionada con la presente invención.

Se supone aquí que los dibujos se ven en las direcciones de los números de referencia y que "izquierda" y "derecha" indican direcciones según se ve desde el lado del motorista, "delantero" es el lado en la dirección de avance y "trasero" es el lado opuesto.

La figura 1 es una vista lateral que ilustra una estructura de disposición de un dispositivo de aparcamiento de vehículo que realiza la presente invención, en el que una caja portaobjetos 17 está dispuesta en el lado superior de una cubierta delantera 31 de un vehículo 10 y un dispositivo de aparcamiento 42 está dispuesto en el lado inferior de la cubierta delantera 31.

A continuación, se expondrá una descripción concreta de una estructura de disposición del dispositivo de aparcamiento.

La figura 2 es una vista lateral derecha de un vehículo relacionado con la presente invención.

El vehículo, indicado en 10, es un vehículo tipo scooter incluyendo un bastidor de carrocería 11, una horquilla delantera 13 montada en un tubo delantero 12 del bastidor de carrocería 11, una rueda delantera 14 y un guardabarros delantero 15 fijados a la horquilla delantera 13, un manillar 16 conectado a la horquilla delantera 13, un par de cajas portaobjetos 17 (la izquierda no se representa) dispuestas debajo del manillar 16, una caja portaobjetos trasera 18 instalada en una porción trasera del bastidor de carrocería 11, una unidad de potencia 19 unida a una porción inferior del bastidor de carrocería 11, una rueda trasera 21 fijada a una porción trasera de la unidad de potencia 19, un brazo basculante 22 unido a la unidad de potencia 19, una unidad de freno trasera 23 dispuesta en el lado de la rueda trasera 21, un par de suspensiones traseras 24 (la izquierda no se representa) que soportan la unidad de potencia 19 en una porción superior trasera del bastidor de carrocería 11, un asiento 25 montado en el bastidor de carrocería 11, y una cubierta de carrocería 26 que cubre el bastidor de carrocería 11.

La cubierta de carrocería 26 está formada por una cubierta delantera 31 que cubre una porción delantera del tubo delantero 12, reposapiés planos 32 para que el conductor ponga los pies encima, cubiertas inferiores 33 dispuestas debajo de los reposapiés 32 para cubrir una porción inferior del bastidor de carrocería 11, y una cubierta trasera 34 que cubre la mitad del lado trasero del bastidor de carrocería 11. El número 36 denota un lado trasero de la cubierta delantera 31, que se forma hacia arriba de los reposapiés 32 en un lado opuesto al conductor del vehículo.

La unidad de freno trasera 23 está formada por un freno de disco 41 y un dispositivo de aparcamiento 42.

En el freno de disco 41, una palanca de freno 43 (véase la figura 4) y un cilindro maestro 44 están unidos al lado izquierdo del manillar 16, y un extremo de una manguera de freno 45 está conectado al cilindro maestro 44, mientras que su extremo opuesto está conectado a un freno de disco trasero 46. En el freno de disco trasero 46, un disco de freno 47 está unido integralmente a la rueda trasera 21 y una zapata de freno 48 está fijada al brazo basculante 22 a través de una ménsula (no representada).

En el freno de aparcamiento 42, que se usa para mantener el vehículo 10 en estado parado, una zapata de aparcamiento 51 está unida al brazo basculante 22, un extremo de cable 53 está conectado a un brazo 52 de la zapata de aparcamiento 51 y un extremo opuesto del cable 53 está conectado a un mecanismo de palanca de aparcamiento 54 dispuesto dentro de la cubierta delantera 31. El brazo 52 se gira en la dirección de la flecha (1) con el cable 53 y la zapata de aparcamiento 51 aprieta el disco de freno 47.

La figura 3 es una vista detallada de una porción indicada en 3 en la figura 2, que representa una sección de la caja portaobjetos 1 y una cara lateral del mecanismo de palanca de aparcamiento 54.

El mecanismo de palanca de aparcamiento 54 está formado por una chapa de soporte 61 unida a través de una ménsula 58 a un tubo descendente 57 que se extiende hacia abajo del tubo delantero 12 del bastidor de carrocería 11, una chapa lateral 64 fijada a la chapa de soporte 61 con pernos 62 y 63, una palanca de aparcamiento 65 montada pivotantemente entre la chapa de soporte 61 y la chapa lateral 64 con un perno 62, una empuñadura 66 unida a la palanca de

aparcamiento 65, una porción de retención de cable 67 y una porción dentada 68 y una porción de muelle de retorno 69, que están formadas en la palanca de aparcamiento 65, y un trinquete 71 montado pivotantemente con un perno 63 y enganchado con la porción dentada 68 para parar el movimiento de giro de la palanca de aparcamiento 65 en una posición predeterminada y cancelar la condición parada. La empuñadura 66 está provista de medios para cancelar el estado parado del trinquete 71. Un par de componentes identificados con el número 72 son pernos de montaje de ménsula.

La palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 se reciben dentro de un rebaje 73 formado en la cubierta delantera 31 de modo que la empuñadura 66 no sobresalga de una superficie 74 de la cubierta delantera 31.

A continuación se describirá brevemente la operación de la palanca de aparcamiento 54.

Si la empuñadura 66 es empujada en la dirección de la flecha (2) con la mano, la empuñadura se mueve dentro del rebaje 73 a su posición representada en transparencia y al mismo tiempo la porción de retención de cable 67, la porción dentada 68 y la porción de retención de muelle de retorno 69 giran un ángulo predeterminado con unos pernos 62 como ejes de pivote. Entonces, el trinquete 71 entra en enganche con la porción dentada 68 con un perno 63 como un eje de pivote, de modo que la empuñadura 66 se para y la porción de retención de cable 67 tira del cable 53 (en la dirección de la flecha (2)).

Es decir, si la empuñadura 66 se sujeta con la mano y la palanca de aparcamiento 65 es empujada en la dirección de la flecha (2), la zapata de aparcamiento 51 representada en la figura 2 aprieta el disco de freno 47 parando la rotación de la rueda trasera 21.

Como se representa en la figura 3, una porción inferior 75 de la cubierta delantera 31 con la palanca de aparcamiento 65 dispuesta en ella tiene la superficie 74 inclinada hacia adelante hacia abajo un ángulo de $\theta 1$ con relación a una línea horizontal HL. En consecuencia, es difícil que los pies y las porciones de pierna debajo de las rodillas del motorista M (figura 2) choquen contra la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66.

Las cajas portaobjetos 17 están formadas por un cuerpo de caja 77 y una tapa 79 dispuesta en un agujero 78 del cuerpo de caja, inclinado hacia el motorista.

El número 81 denota una bisagra, por lo que la tapa 79 se abre y cierra en la dirección de la flecha (4).

Una porción superior 82 (en la dirección de la flecha (5)) de la cubierta delantera 31 con las cajas portaobjetos 17 dispuestas en ella tiene una superficie 83 inclinada hacia adelante hacia arriba un ángulo de $\theta 2$ con relación a la línea horizontal HL. En consecuencia, se puede introducir y sacar fácilmente artículos de las cajas portaobjetos 17.

La figura 4 es una vista según se ve en la dirección de la flecha 4 en la figura 2. Como se representa en la figura 4, unos reposapiés planos 32 para poner los pies encima están dispuestos entre el manillar 16 y el asiento 25, el tubo delantero 12 que soporta el manillar 16 se cubre con la cubierta delantera 31, la palanca de freno 43 y el cilindro maestro 44 están unidos al lado izquierdo del manillar 16, un extremo de la manguera de freno 45 está conectado al cilindro maestro 44, y las cajas portaobjetos 17 están dispuestas a la derecha e izquierda. El número 85 denota medidores

y el número 86 denota una empuñadura de acelerador dispuesta en el lado derecho del manillar 16.

La figura 5 es una vista ampliada de la porción indicada en 5 en la figura 4. Como se representa en la figura 5, la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 están dispuestas debajo de la caja portaobjetos derecha 17 y se reciben dentro del rebaje 73 formado en la cubierta delantera 31 de modo que la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 no sobresalgan de la superficie 74 de la cubierta delantera 31.

Como se representa en la misma figura, la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 también están dispuestas en el lado derecho de forma análoga a la empuñadura de acelerador 86. En consecuencia, el motorista puede estirar la mano derecha sin ningún movimiento forzado y accionar la palanca de aparcamiento 65. Así, no hay peligro de que la operabilidad se deteriore.

La figura 6 es una vista en sección tomada en la línea 6-6 en la figura 5. Como se representa en la figura 6, la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 están dispuestas debajo de la caja portaobjetos derecha 17, la chapa de soporte 61 está unida al tubo descendente 57 a través de la ménsula 58, la palanca de aparcamiento 65 y la chapa lateral 64 están fijadas a la chapa de soporte 61 con un perno 62, y la empuñadura 66 se recibe dentro del rebaje 73.

Además, las cajas portaobjetos 17 están dispuestas en una porción superior 82 del lado trasero 36 de la cubierta delantera 31 con el fin de hacer grande el agujero 78 de cada caja portaobjetos 17.

A continuación se describe la operación de la estructura de disposición del dispositivo de aparcamiento de vehículo descrita anteriormente.

Como se representa en la figura 1, dado que las cajas portaobjetos 17 se disponen en la porción superior 82 del lado trasero 36 de la cubierta delantera 31, el área superficial del agujero 78 de cada caja portaobjetos 17 puede ser grande y por lo tanto es posible ampliar la capacidad de cada caja portaobjetos.

Además, dado que las cajas portaobjetos 17 se disponen en la porción superior 82 del lado trasero 36 de la cubierta delantera 31, las cajas portaobjetos 17 de gran capacidad se pueden disponer alrededor del manillar 16 de la cubierta delantera 31.

Además, dado que las cajas portaobjetos 17 se disponen en la porción superior 82 del lado trasero 36 de la cubierta delantera 31, el agujero 78 de cada caja portaobjetos 17 se puede colocar dentro del alcance del motorista M y el motorista puede introducir y sacar artículos fácilmente mientras está sentado en el asiento 25.

Dado que la palanca de aparcamiento 65 está dispuesta debajo de las cajas portaobjetos 17, el motorista puede extender la mano sin ninguna posición forzada y puede agarrar la empuñadura 66 y operar la palanca de aparcamiento 65. Así, es posible asegurar una alta operabilidad de la palanca de aparcamiento 65.

Además, dado que la palanca de aparcamiento 65 está dispuesta debajo de las cajas portaobjetos 17, la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 pueden quedar ocultas por las cajas portaobjetos y por lo tanto se pueden hacer poco llamativas.

A continuación se describirá una estructura de disposición de dispositivo de aparcamiento según otra realización de la presente invención.

La figura 7 ilustra un mecanismo de palanca de

aparcamiento 54B según otra realización de la presente invención diferente de la realización representada en la figura 3.

El mecanismo de palanca de aparcamiento 54B se caracteriza porque una cubierta 90 está unida a una palanca de aparcamiento 65. Más específicamente, el mecanismo de palanca de aparcamiento 54B incluye una chapa de soporte 61 unida a través de una ménsula 58 a un tubo descendente 57 que se extiende hacia abajo de un tubo delantero 12 de un bastidor de carrocería 11, una chapa lateral 64 fijada a la chapa de soporte 61 con pernos 62 y 63, una palanca de aparcamiento 65 montada pivotantemente entre la chapa de soporte 61 y la chapa lateral 64 con un perno 62, una empuñadura 66 unida a la palanca de aparcamiento 65, una porción de retención de cable 67 y una porción dentada 68 y una porción de retención de muelle de retorno 69, que están formados en la palanca de aparcamiento 65, un trinquete 71 montado pivotantemente con un perno 63 y enganchado con la porción dentada 68 para parar el movimiento de giro de la palanca de aparcamiento 65 en una posición predeterminada y cancelar la condición parada, y una cubierta 90 que rodea la palanca de aparcamiento 65. La empuñadura 66 está provista de medios para cancelar el estado parado del trinquete 71. Un par de componentes identificados con el número 72 son pernos de montaje de ménsula.

La palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 se reciben dentro de un rebaje 73 formado en una cubierta delantera 31 y la cubierta 90 está montada en el rebaje 73. La empuñadura 66 está diseñada de manera que no sobresalga de una superficie 74 de la cubierta delantera 31.

A continuación se describirá brevemente la operación del mecanismo de palanca de aparcamiento 54B.

Cuando la empuñadura 66 es empujada en la dirección de la flecha (2) con la mano, la empuñadura se mueve dentro del rebaje 73 hasta su posición representada en transparencia y al mismo tiempo la porción de retención de cable 67, la porción dentada 68 y la porción de retención de muelle de retorno giran en un ángulo predeterminado con el perno 62 como eje de pivote. Entonces, el trinquete 71 entra en enganche con la porción dentada 68 con el perno 63 como eje de pivote, la empuñadura 66 se para, y la porción de retención de cable 67 tira del cable 53 (en la dirección de la flecha (2)).

Es decir, si el conductor agarra la empuñadura 66 con la mano y tira de la palanca de aparcamiento 65 en la dirección de la flecha (2), una zapata de aparcamiento 51 representada en la figura 2 aprieta un disco de freno 47 para parar la rotación de una rueda trasera 21.

Como se representa en la figura 7, una porción inferior 75 de la cubierta delantera 31 con la palanca de aparcamiento 65 dispuesta en ella tiene una superficie 74 inclinada hacia adelante hacia abajo (en la dirección de la flecha (3)) en un ángulo de $\theta 1$ con relación a una línea horizontal HL. En consecuencia, es difícil que los pies y las porciones de pierna debajo de las rodillas del motorista M (figura 2) choquen contra la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66.

La figura 8 es una vista en sección tomada en la línea 8-8 en la figura 7. Como se representa en la figura 8, la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 están dispuestas debajo de una caja portaobjetos derecha 17, la chapa de soporte 61 está unida al tubo

descendente 57 a través de la ménsula 58, la palanca de aparcamiento 65 y la chapa lateral 64 están fijadas a la chapa de soporte 61 con un perno 62, la empuñadura 66 se recibe dentro del rebaje 73, la palanca de aparcamiento 65 está rodeada con la cubierta 90, y la cubierta 90 está montada en el rebaje 73.

Las figuras 9(a) y 9(b) son diagramas explicativos de la cubierta relacionada con la presente invención, de las que (a) es una vista en perspectiva y (b) es una vista en sección tomada en la línea b-b en (a).

En la figura 9(a), la cubierta 90 es una cubierta en la que una porción de montaje de palanca 91 está formada en el centro, un agujero de encaje 92 está formado en la porción de montaje de palanca 91, una porción de fuelle 94 está formada para expansión y contracción de la porción de montaje de palanca 91 hacia una porción periférica exterior 93, una cara hermética 95 está formada en la porción periférica exterior 93, y pasadores de montaje 96 (dos primeros pasadores 96a y un segundo pasador 96b) están formados en la parte trasera de la porción periférica exterior 93, estando formado el segundo pasador 96b con una porción de refuerzo 93a.

Para montar la cubierta 90, en primer lugar se pasa la palanca de aparcamiento 65 a través del agujero de encaje 92 formado en la porción de montaje de palanca 91 y un borde 66a de la empuñadura 66 se hace apoyar contra la porción de montaje de palanca 91, como indica una línea de trazo y doble punto, mientras que los pasadores de montaje están montados en agujeros (no representados) formados en la cubierta delantera 31 (véase la figura 7) y la cara hermética 95 se pone en contacto estrecho con la superficie del rebaje 73.

En la figura 9(b), el agujero de encaje 92 incluye una porción de cuerpo 92a que se extiende de forma contigua desde la porción de montaje de palanca 91 y una porción hermética 92b formada en un lado de extremo delantero de la porción de cuerpo 92a.

La porción hermética 92b tiene una interferencia menor que el tamaño de la palanca de aparcamiento 65. Con esta interferencia, la porción hermética 92 entra en contacto estrecho con la palanca de aparcamiento 65 para evitar que el agua llegue a la empuñadura 66 a través de la periferia exterior de la palanca de aparcamiento 65.

Dado que se han previsto los pasadores de montaje 96 (dos primeros pasadores 96a (véase la figura 9 (a)) y un segundo pasador 96b) y la cara hermética 95, la cara hermética 95 se mantiene en contacto estrecho con la superficie del rebaje 73 en la cubierta delantera 31 por los pasadores de montaje 96 para evitar que fluya agua entre la cubierta delantera 31 y la palanca de aparcamiento 65 y que llegue a la empuñadura 66.

A continuación se describirá la operación de esta realización con referencia a la figura 7.

En el mecanismo de palanca de aparcamiento 54B, representado en la figura 7, en caso de entrada de agua W, tal como agua con barro, en una condición que pueda permitir la entrada de agua por el lado delantero, por ejemplo cuando se conduce con lluvia, dado que la cubierta 90 está unida a la palanca de aparcamiento, la porción hermética 92a evita que fluya agua W a lo largo de la palanca de aparcamiento 65, por lo que es posible evitar que se manche la empuñadura 66 y por lo tanto la empuñadura puede ser accionada cómodamente.

Además, dado que la cara hermética 95 se pone en contacto estrecho con la superficie del rebaje 73, es posible evitar que fluya agua W entre la cubierta delantera 31 y la palanca de aparcamiento 65 y que llegue a la empuñadura de modo que la empuñadura 66 pueda ser accionada cómodamente.

Además, dado que la porción de fuelle 94 se forma para expansión y contracción, aunque la palanca de aparcamiento 65 sea accionada como indica la flecha (2), es posible retener la hermeticidad de la porción hermética 92a y la cara hermética 95 y el agua W no llega a la empuñadura 66, por lo que es posible evitar que se manche la empuñadura 66.

Las formas de las cajas portaobjetos 17, la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 representadas en las realizaciones anteriores no están limitadas especialmente.

En cuanto a la configuración del mecanismo de palanca de aparcamiento 54B, no se limita a la configuración ilustrada en la figura 7.

Aunque la palanca de aparcamiento 65 y la empuñadura 66 están dispuestas en el lado derecho en las realizaciones anteriores, se pueden disponer en el lado izquierdo.

La forma de la cubierta 90 representada en la figura 9 es un ejemplo.

La forma de la cubierta se puede cambiar, dependiendo del tamaño de la palanca de aparcamiento 65 y la forma de la cubierta delantera 31.

Un tubo delantero 12 que soporta un manillar 16 se cubre con una cubierta delantera 31, las cajas portaobjetos 17 se disponen en una porción superior 82 de un lado trasero 36 de la cubierta delantera 31, y una palanca de aparcamiento 65 está dispuesta debajo de las cajas portaobjetos 17.

El agujero de cada caja portaobjetos puede ser grande y por lo tanto es posible aumentar la capacidad de cada caja portaobjetos. Se puede disponer cajas portaobjetos grandes en la cubierta delantera y cerca de un manillar. Los artículos se pueden introducir y sacar fácilmente. Se puede disponer una palanca de aparcamiento en la cubierta delantera y cerca del manillar en una posición que permite que el motorista llegue fácilmente a la palanca sin requerir ningún movimiento forzado y es fácil de operar.

REIVINDICACIONES

1. Un vehículo tipo scooter donde reposapiés planos (32) para poner los pies encima están dispuestos entre un manillar (16) y un asiento (25) y un tubo delantero (12) que soporta el manillar está cubierto con una cubierta delantera (31);

una caja portaobjetos (17) está dispuesta en una posición superior del lado trasero de la cubierta delantera (31);

una palanca de aparcamiento (65) en un mecanismo de palanca de aparcamiento (54) de un dispositivo de aparcamiento de vehículo está dispuesta debajo de la caja portaobjetos (17);

donde la palanca de aparcamiento (65) se recibe dentro de un rebaje (73) formado en una superficie (74) inclinada hacia adelante hacia abajo en un ángulo predeterminado ($\theta 1$) con relación a una línea horizontal (h1) del lado trasero de la cubierta delantera (31) y la palanca de aparcamiento (65) se mueve dentro del rebaje (73).

2. Un vehículo tipo scooter según la reivindicación 1, donde una cubierta (90) está montada en el rebaje (73) y la palanca de aparcamiento (65) está rodeada con la cubierta (90).

3. Un vehículo tipo scooter según la reivindicación 1,

donde el mecanismo de palanca de aparcamiento (54) está formado por la palanca de aparcamiento (65)

unida a través de una ménsula (58) al tubo delantero (12), y una empuñadura (66) unida a la palanca de aparcamiento (65), y una porción de retención de cable (67) formada en la palanca de aparcamiento (65), y una porción dentada (68), y un trinquete (71) enganchado con la porción dentada (68).

4. Un vehículo tipo scooter según la reivindicación 3, donde la palanca de aparcamiento (65) proporciona un pivote en su lado y montado en la ménsula (58) pivotantemente, y la porción dentada (68) y el trinquete (71) paran el movimiento de giro de la palanca de aparcamiento (65) en una porción predeterminada y cancelan la condición parada.

5. Un vehículo tipo scooter según la reivindicación 3, donde el pivote está dispuesto debajo de la caja portaobjetos (17), y el rebaje (73) está formado debajo del pivote, y

la porción de retención de cable (67) y el trinquete (71) y la empuñadura (66) están dispuestos en la dirección del pivote al rebaje (73) en orden.

6. Un vehículo tipo scooter según la reivindicación 1, donde la palanca de aparcamiento (65) para la rotación de la rueda trasera (21) tirando hacia atrás hacia arriba en vista lateral.

7. Un vehículo tipo scooter según la reivindicación 1, donde la palanca de aparcamiento (65) está unida a un tubo descendente (57) que se extiende hacia abajo del tubo delantero (12) y se dispone en la porción trasera en el tubo delantero (12).

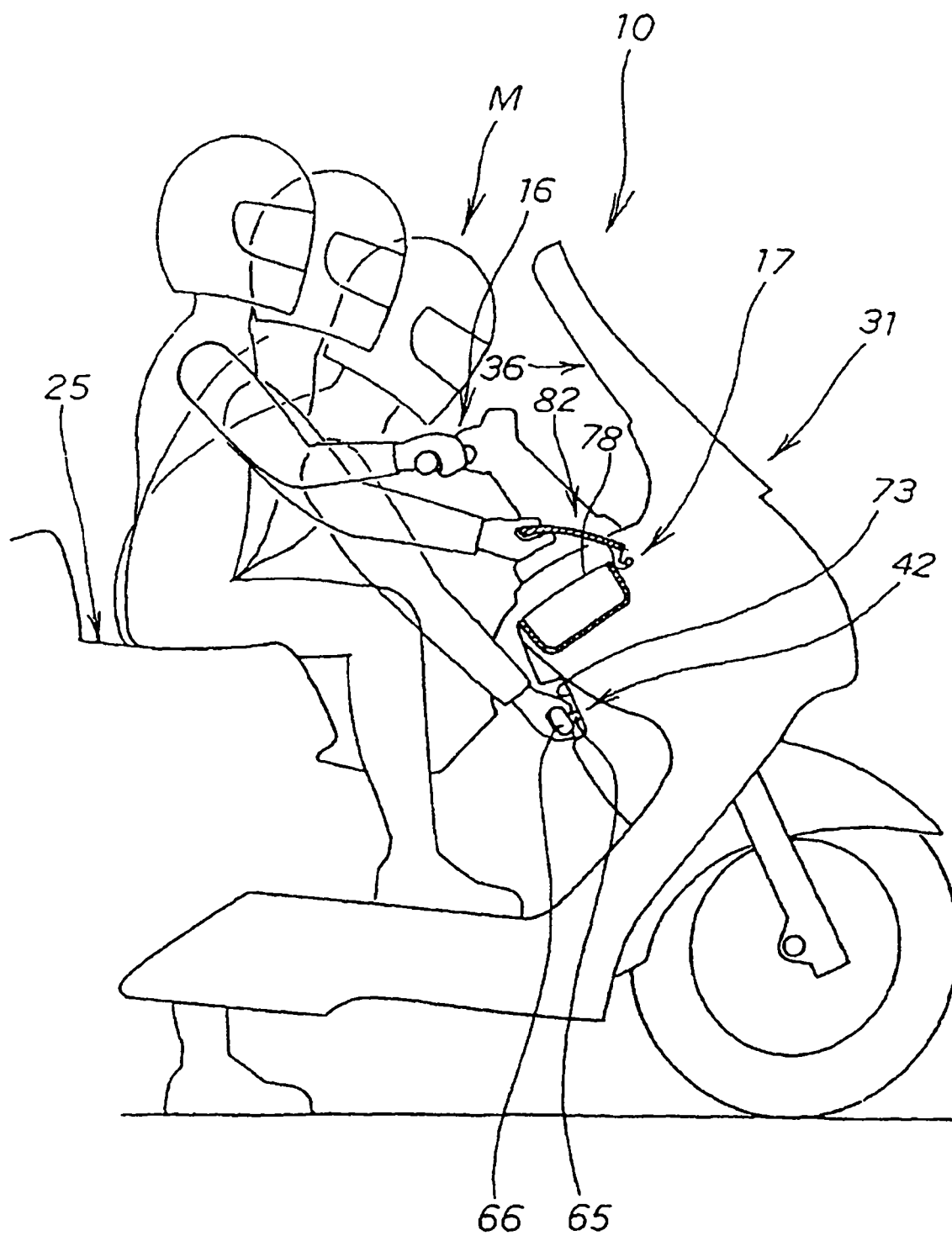
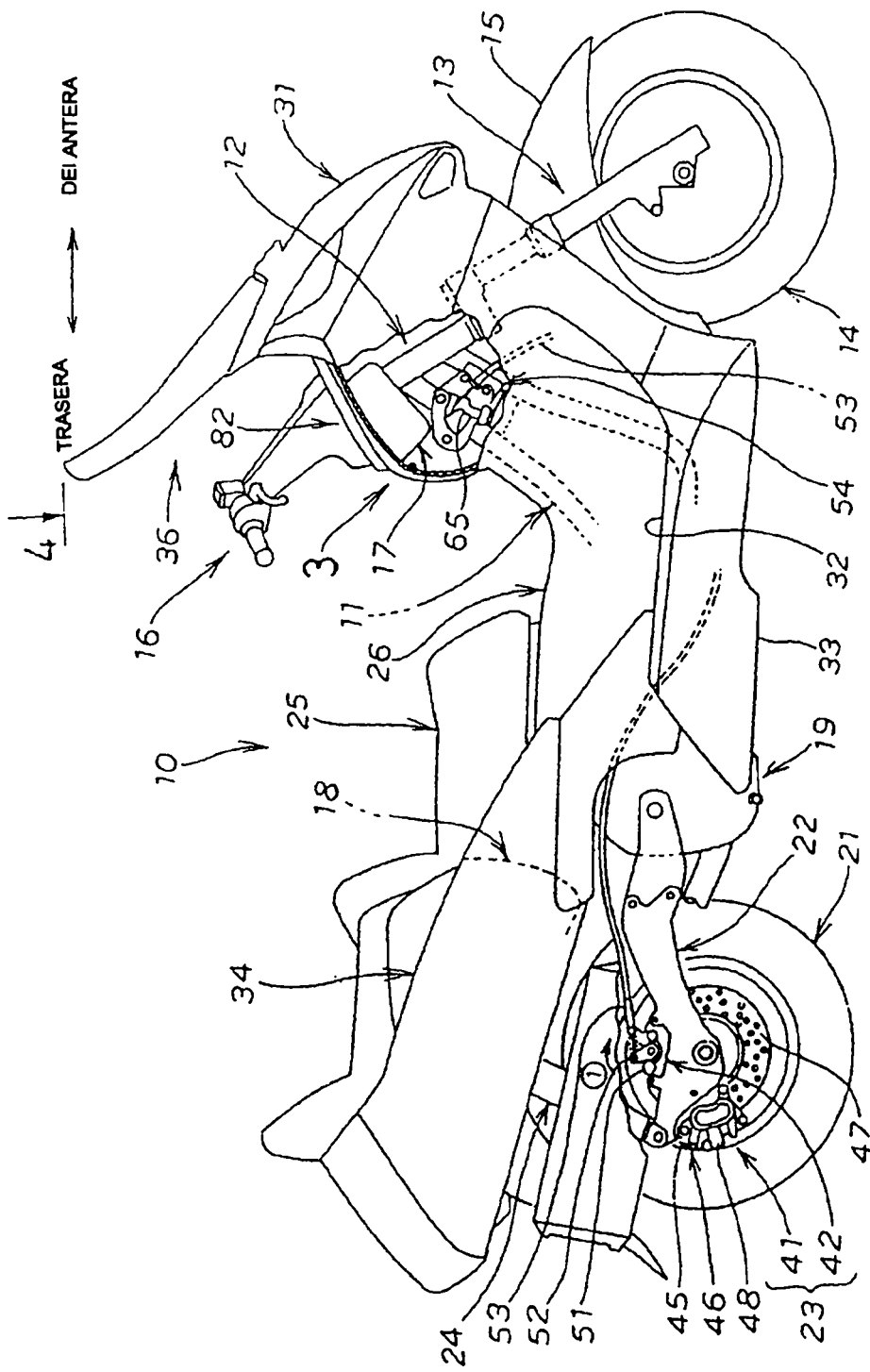


FIG. 1



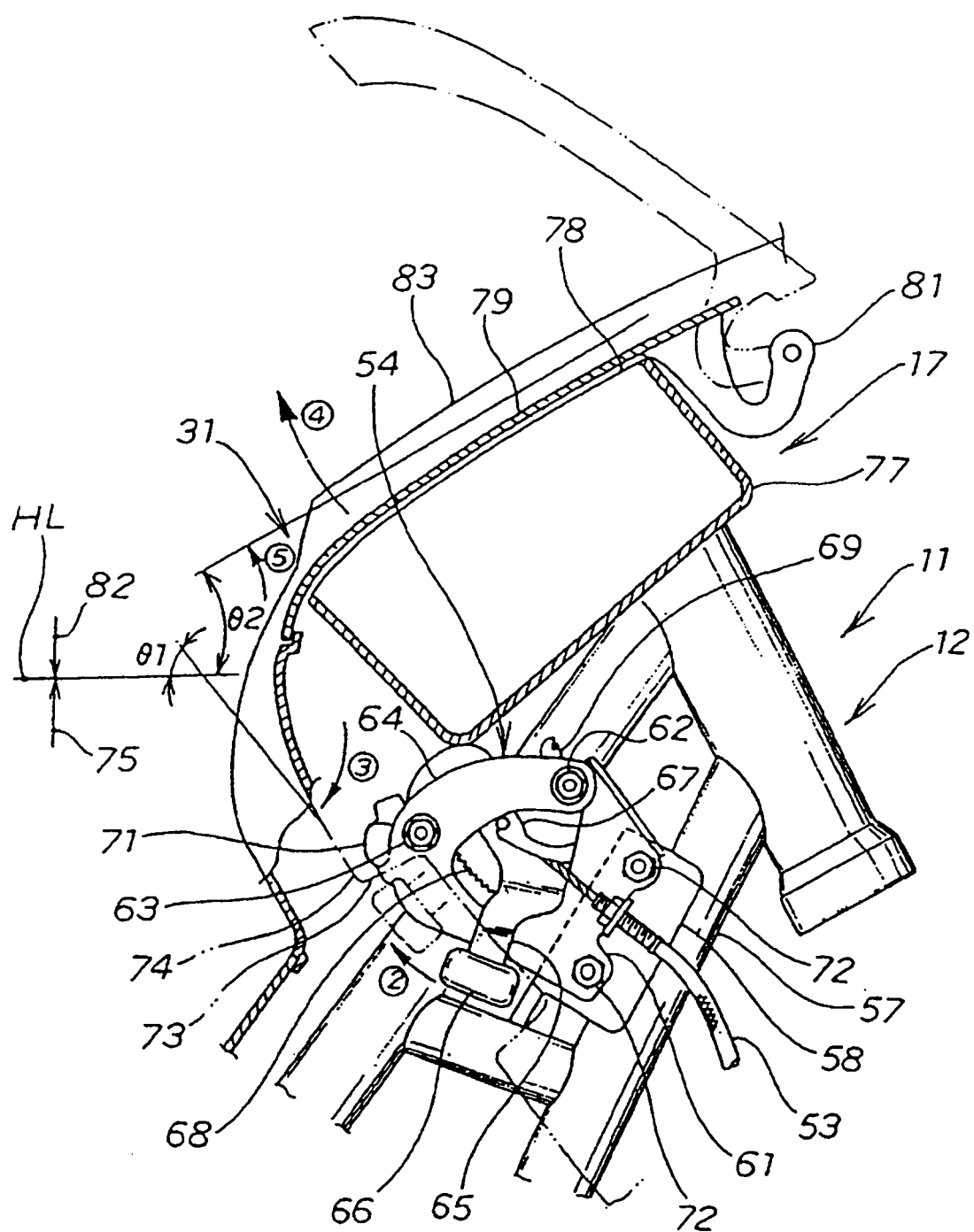
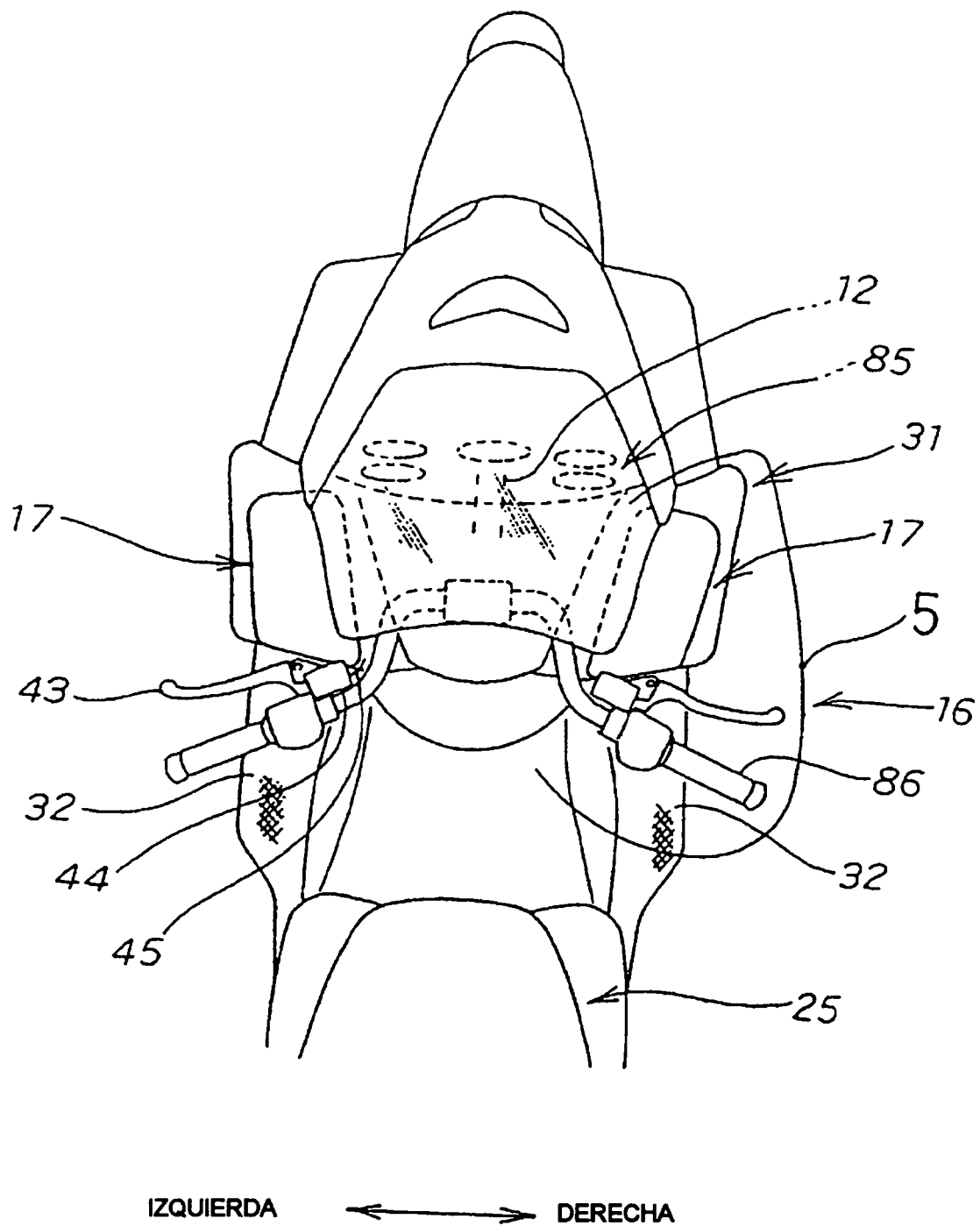
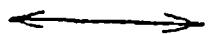


FIG. 3



IZQUIERDA



DERECHA

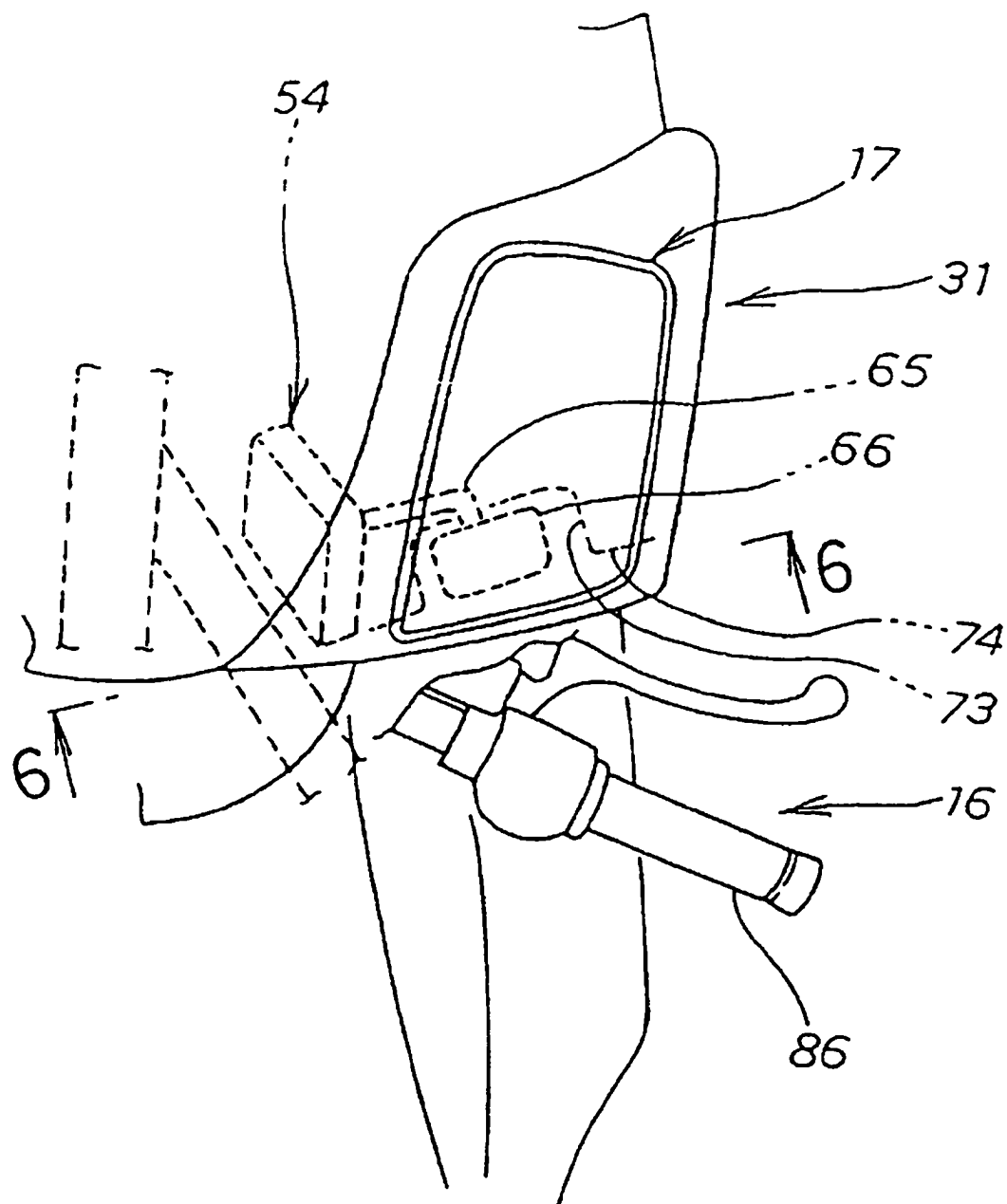
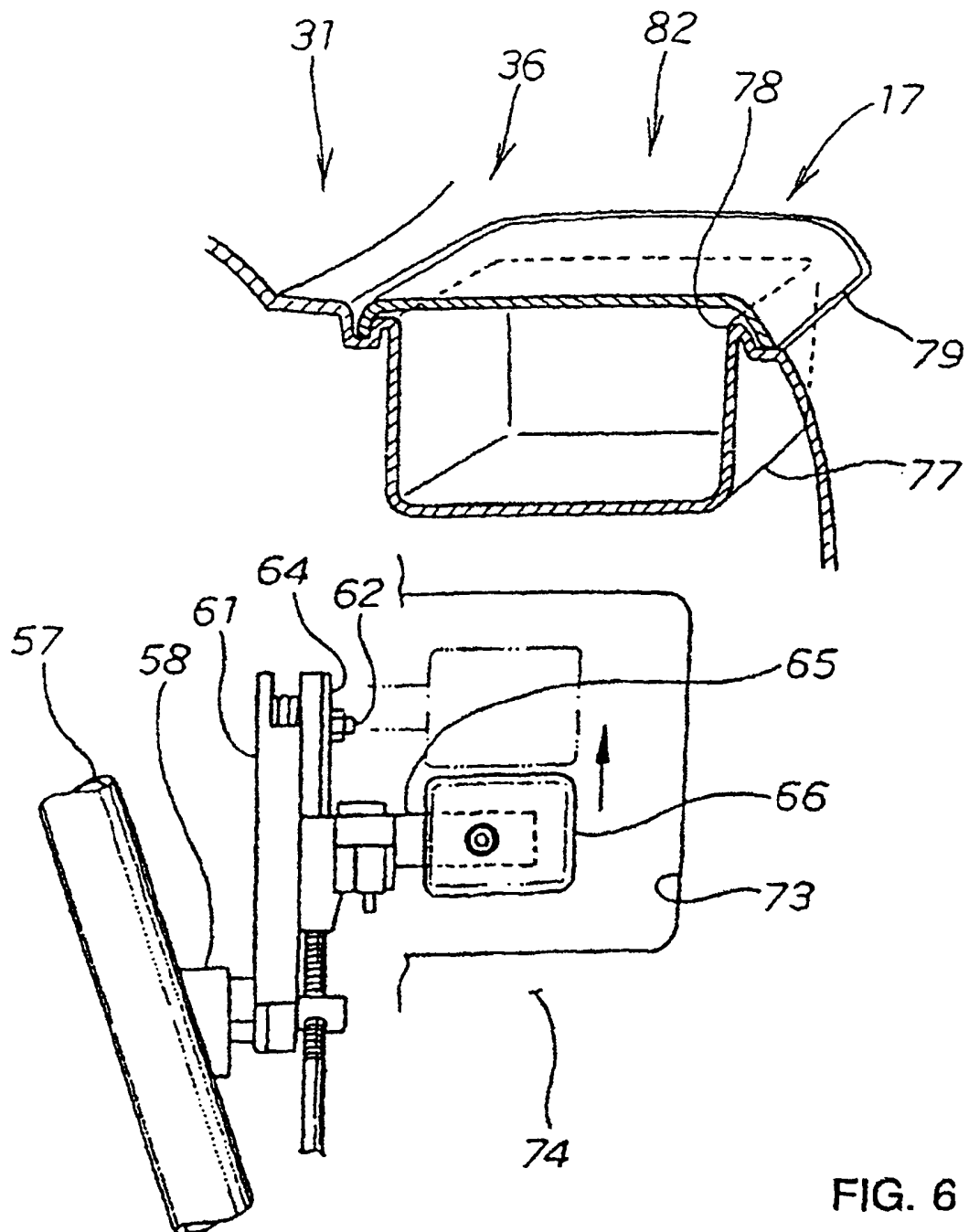
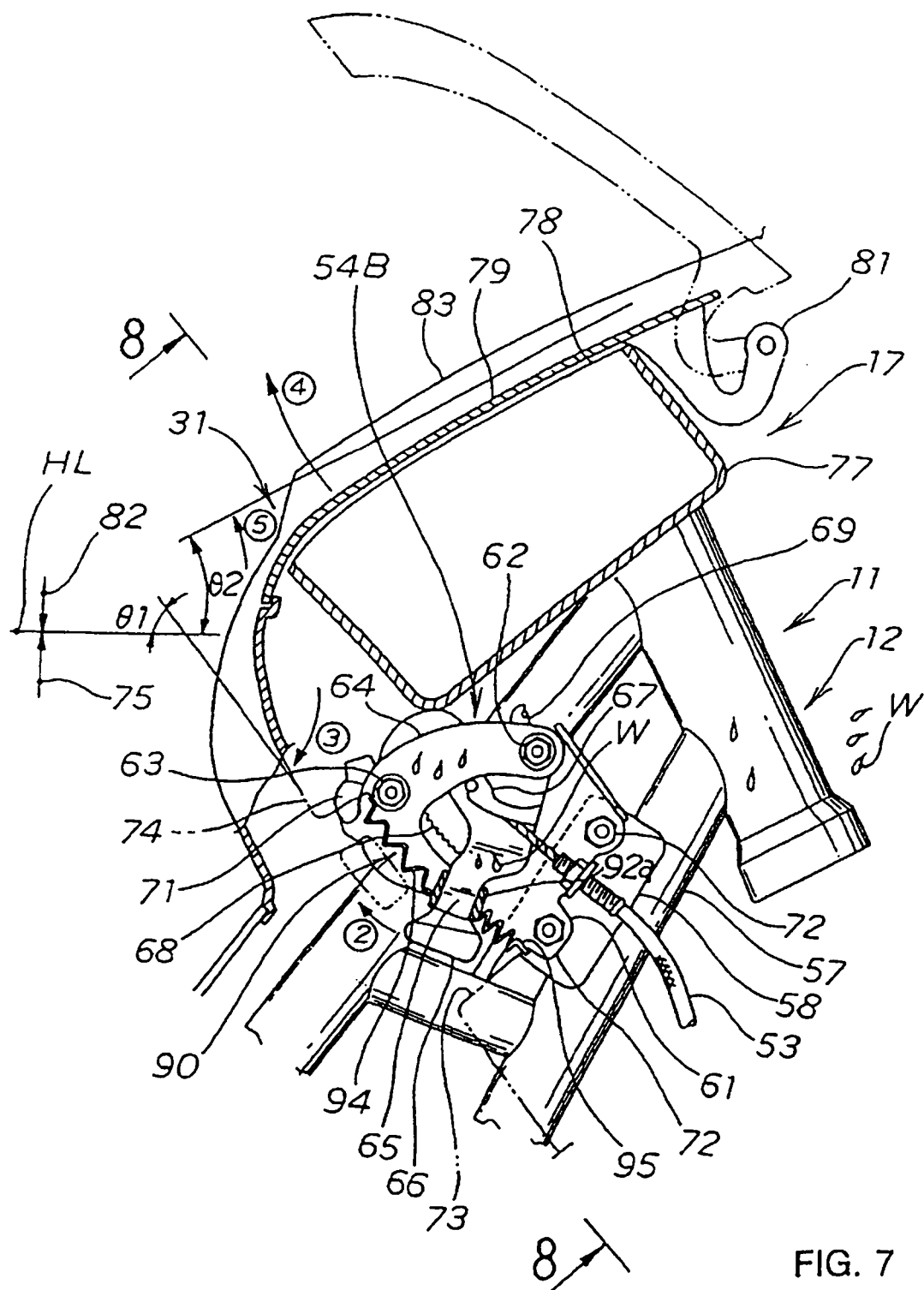


FIG. 5





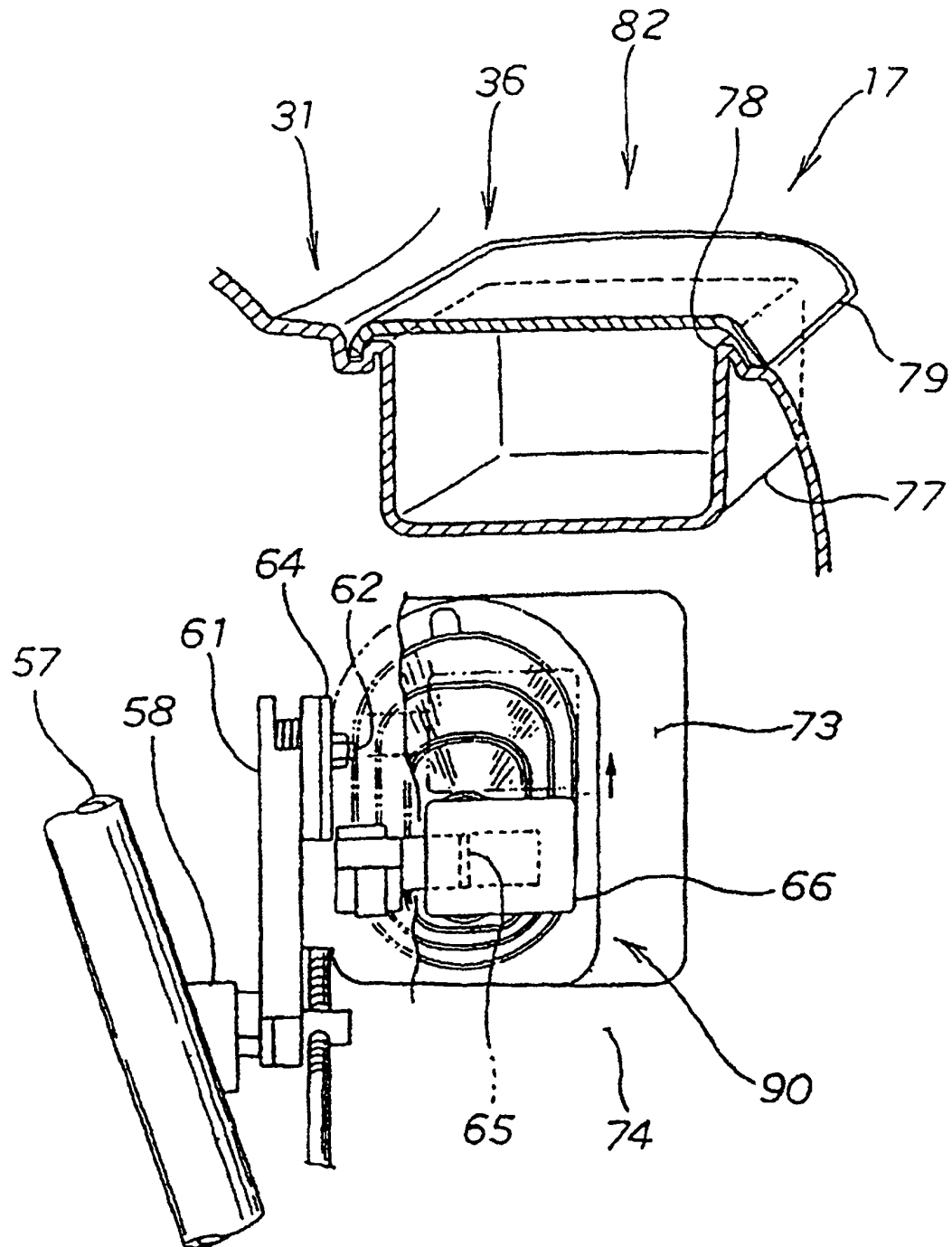


FIG. 8

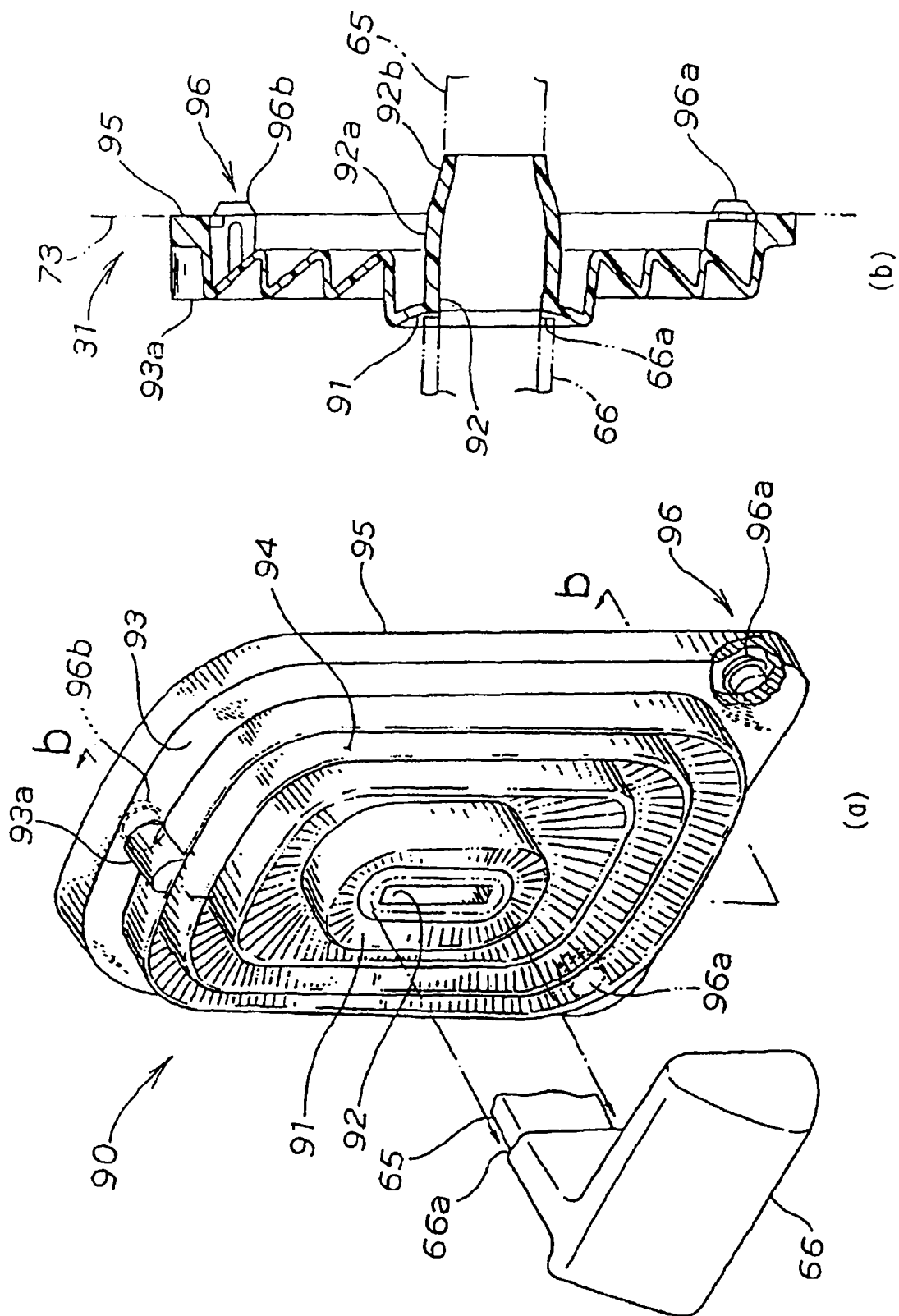


FIG. 9