



República Federativa do Brasil
Ministério da Indústria, Comércio Exterior
e Serviços
Instituto Nacional da Propriedade Industrial

(11) PI 0901754-2 B1

(22) Data do Depósito: 26/05/2009

(45) Data de Concessão: 02/10/2018



* B R P I 0 9 0 1 7 5 4 B 1 *

(54) Título: ESTRUTURA PARA PORÇÃO DE FIXAÇÃO DO SUPORTE DE SEGURAR

(51) Int.Cl.: B62J 1/28

(30) Prioridade Unionista: 31/07/2008 JP 2008-198967

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

(72) Inventor(es): SHUICHI SOFUE; MASANORI NAKAMURA; JUN HIROSE

(85) Data do Início da Fase Nacional: 26/05/2009

Relatório Descritivo da Patente de Invenção para **"ESTRUTURA PARA PORÇÃO DE FIXAÇÃO DO SUPORTE DE SEGURAR"**.

Campo Técnico

[001] A presente invenção refere-se a uma estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar.

Técnica Anterior

[002] Em uma estrutura convencional conhecida para uma porção de fixação de suporte de segurar, uma cobertura do corpo do veículo é provida em torno de uma porção em que um suporte de segurar é fixado em um suporte de assento (vide, por exemplo, o Documento de Patente 1).

[003] Documento de Patente 1 - Publicação de Pedido de Patente Japonesa Nº 2005-22509

[004] De acordo com a figura 12 do Documento de Patente I: uma barra de agarrar 28 quando o suporte de segurar é fixado em um suporte de assento 24; uma cobertura lateral frontal 30 e uma cobertura lateral traseira 31 que cobrem o suporte de assento 24 a partir do lado são providas nos arredores da barra de agarrar 28; uma abertura ou um corte para permitir a barra de agarrar 28 a ser passada através do mesmo para o lado interno é provido em cada uma da cobertura lateral frontal 30 e cobertura lateral traseira 31 em uma vizinha de uma porção em que a barra de agarrar 28 é fixada no suporte de assento 24.

Descrição da Invenção

Problemas a Serem solucionados pela Invenção

[005] A abertura ou corte acima mencionado é provido ao logo do formato da barra de agarrar 28; todavia, tem sido esperado que a qualidade de produto deva ser melhorada pela realização da unidade com a barra de agarrar 28.

[006] Além do mais, é considerado que uma porção em torno da abertura ou corte em cada uma da cobertura lateral frontal 30 e cober-

tura lateral traseira 31 possui resistência e rigidez reduzidas para serem mais baixas que outras porções pela abertura ou corte; portanto, é necessário prover o reforço no lado da cobertura de modo a assegurar uma suficiente resistência, na suposição que uma força externa atua na cobertura lateral frontal 30 na cobertura lateral traseira 31 a partir do lado do corpo do veículo, por exemplo.

[007] Um objetivo da presente invenção é prover uma estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar com a qual a unidade pode ser conseguida entre um suporte de segurar e uma cobertura do corpo de veículo e com o que a cobertura do corpo do veículo pode ser reforçada.

Meios para Solucionar Problemas

[008] Um primeiro aspecto da presente invenção proporciona uma estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar em que um suporte de assento que suporta um assento é coberto com uma cobertura do corpo de veículo, um suporte de segurar é fixado no suporte de assento e um corte para permitir que o suporte de segurar seja passado através do mesmo é formado na cobertura do corpo do veículo, a estrutura incluindo uma porção receptora da cobertura do corpo do veículo para suportar uma borda do corte de um lado interno, a porção receptora da cobertura do corpo do veículo sendo provida no suporte de segurar .

[009] Como uma operação do primeiro aspecto, a porção receptora da cobertura do corpo do veículo provida no suporte de segurar suporta a borda do corte formada na cobertura do corpo do veículo a partir do lado interno. Como um resultado, uma porção em torno do corte da cobertura do corpo do veículo pode ser reforçada.

[0010] Um segundo aspecto da presente invenção proporciona a estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar em que o suporte de segurar inclui uma porção de cobertura que fecha o corte,

e, uma superfície da porção de cobertura é formada de modo a ser contínua com uma superfície da cobertura do corpo do veículo.

[0011] Como uma operação do segundo aspecto, a cobertura do corpo do veículo pode ser protegida porque a mão do passageiro toca a porção de cobertura do suporte de segurar mais do que uma superfície da cobertura do corpo do veículo, quando o passageiro segura o suporte de segurar.

[0012] Além do mais, a unidade entre a cobertura do corpo do veículo e o suporte de segurar é conseguida porque a superfície da porção de cobertura fica contínua com a superfície da cobertura do corpo do veículo,

Efeitos da Invenção

[0013] De acordo com o primeiro aspecto da presente invenção, a porção receptora da cobertura do corpo do veículo que suporta a borda do corte a partir do lado interno é provida no suporte de segurar. Consequentemente, mesmo que o corte fosse provido na cobertura do corpo do veículo, a cobertura do corpo do veículo pode ser reforçada com a porção receptora da cobertura do corpo do veículo que suporta a borda do corte a partir do lado interno.

[0014] De acordo com o segundo aspecto da presente invenção, o suporte de segurar inclui a porção de cobertura, que fecha o corte, e, a superfície da porção de cobertura é formada de modo a ser contínua com a superfície da cobertura do corpo do veículo. Consequentemente, quando o suporte de segurar é segurada por uma mão, a mão é tendente a tocar a porção de ajuste, de modo que uma força externa, ao contrário, deve ser aplicada na cobertura do corpo do veículo. Em adição, a unidade pode ser conseguida entre a cobertura do corpo do veículo e suporte de segurar, e, portanto, a qualidade de produto pode ser melhorada.

Melhor Modo para Realizar a Invenção

[0015] Uma melhor modalidade para realizar a presente invenção será descrita abaixo com referência aos desenhos anexos. Nota-se que os desenhos deverão ser vistos em uma direção em que os números de referência são lidos.

[0016] A figura 1 é uma vista em elevação lateral ilustrando uma motocicleta incorporando uma estrutura para uma porção de fixação de suporte de segurar de acordo com a presente invenção. Uma motocicleta 10 inclui um chassi do veículo 11 servindo como uma estrutura básica. O chassi do veículo 11 inclui: um tubo dianteiro 12; uma armação principal 13, que se estende obliquamente para baixo para trás a partir do tubo dianteiro 12; um par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16 (apenas o número de referência 15 no lado próximo é mostrado), que se estende obliquamente para cima para trás a partir de uma porção da extremidade traseira da armação principal 13; uma armação inferior 17, que se estende obliquamente para baixo sob a armação principal 13 para trás a partir do tubo dianteiro 12; um par de armações centrais esquerda e direita 21 e 22 (apenas o número de referência 21 no lado próximo é ilustrado), que são cada qual conectada a uma porção da extremidade traseira da armação principal 13 e a uma porção de fundo da armação inferior 17; e um par de sub armações esquerda e direita 23 e 24 (apenas o número de referência 23 no lado próximo é ilustrado), que são conectadas, respectivamente às porções do fundo traseiro das armações centrais 21 e 22 e contatadas, respectivamente, nas porções da extremidade traseira dos trilhos de assento 15 e 16. Uma forquilha frontal dirigível 26 é fixado no tubo dianteiro 12. Um motor 27 é fixado na armação inferior 17 e nas armações centrais 21 e 22. Um braço oscilante 34 é oscilantemente fixado, com um eixo pivô 33, para pivotar as partes de placa 31 e 32 (apenas o número de referência 31 no lado próximo é mostrado), respectivamente, provido nas porções de fundo traseiro das armações centrais

21 e 22.

[0017] Um guidão 36 é provido na extremidade do topo da forquilha frontal 26 e uma roda frontal 37 é provida em uma extremidade do fundo da forquilha frontal 26. Um capô frontal 44, um farol dianteiro 46, um par de indicadores de viragem dianteiros esquerdo e direito 47 e 48 (apenas o número de referência 47 no lado próximo é mostrado) e um medidor 51 são fixados, com um conjunto de estai de capô frontal 43 a uma ponte superior 41 e a uma ponte inferior 42 que conectam as porções esquerda e direita da forquilha frontal 26.

[0018] Um tanque de combustível 54 é provido no lado superior da armação principal 13 e um refrigerador de óleo 55 é provido em uma porção frontal da armação inferior 17 e um assento 56 é provido nos lados superiores dos trilhos de assento 15 e 16.

[0019] O refrigerador de óleo 55 é coberto com um par de carenagens esquerda e direita 57 e 58 (apenas números de referência 57 no lado próximo é mostrado) de seus ambos os lados.

[0020] O filtro de ar 61, a bateria 62 e um modulador de ABS 63 são dispostos em um espaço triangular definido pelos trilhos de assento 15 e 16, armações centrais 21 e 22 e subarmações 23 e 24.

[0021] O filtro de ar 61, a bateria 62 e o modulador de ABS 63 são cobertos com um par de cobertas laterais esquerda e direita 65 e 66 (apenas o número de referência 65 no lado próximo é mostrado) a partir de seus ambos os lados.

[0022] Um par de trilhos de agarrar esquerdo e direito 67 e 68 (apenas o número de referência 67 no lado próximo é mostrado) são providos, respectivamente, nas porções traseiras dos trilhos de assento 15 e 16. As regiões abaixo das bordas esquerda e direita dos respectivos trilhos de assento 15 e 16 bem como nos lados dos trilhos de assento 15 e 16 são cobertos com um par de cobertas do corpo traseiro esquerda e direita 71 e 72 (apenas o número de referência 71 no

lado próximo é mostrado). Provido em um para-lama traseiro 74 que cobre uma roda traseira 73 de cima estão um par de indicadores de viragem traseiros esquerdo e direito 76 e 77 (apenas o número de referência 76 no lado próximo é mostrado) e um mecanismo de destravamento 78 para destravar um mecanismo de travamento de assento (não-ilustrado) que trava o assento 56 a fim de prevenir o assento fechado 56 de ser aberto.

[0023] A roda traseira 73 é fixada em uma extremidade traseira do braço oscilante 34. Um eixo de saída 82 é provido em uma transmissão 81 provida integralmente em uma porção traseira do motor 27. Uma roda dentada acionadora 83 é fixada no eixo de saída 82 e uma roda dentada acionada 84 é provida integralmente na roda traseira 73. Uma correia 86 é passada em torno da roda dentada acionadora 83 e uma roda dentada acionada 86.

[0024] Um corpo regulador 93 é fixado em uma porção traseira de uma porção de cilindro 91 do motor 27 com um tubo de admissão 92 interposto entre os mesmos. O filtro de ar 61 é conectado a um corpo regulador 93 com um tubo de conexão 94 interposto entre os mesmos.

[0025] Além do mais, um tubo de exaustão 96 é conectado a uma porção frontal da porção de cilindro 91 do motor 27 e um silencioso 97 é conectado a uma extremidade traseira do tubo de exaustão 96.

[0026] Nos desenhos, o número de referência 101 indica um pára-lama frontal que cobre a roda frontal 37 por cima; o número de referência 102 indica um descanso; o número de referência 103 indica um suporte de estribo; os números de referência 104 e 206 respectivamente indicam um estribo de condutor e um estribo de passageiro, que são fixados no suporte de estribo 103; e o número de referência 107 indica um farol traseiro.

[0027] A figura 2 é uma vista em elevação lateral ilustrando uma porção principal de uma estrutura traseira do corpo do veículo de

acordo com a presente invenção (a seta (FRONT)) no desenho indica a direção para frente do veículo (do mesmo modo que nos desenhos adiante descritos). A figura 2 mostra um estado em que: o par de trilhos de agarrar esquerdo e direito 67 e 68 (apenas o número de referência 67 no lado próximo é mostrado) são fixados, respectivamente, nos trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16; um membro transversal 111 é assentado entre e fixado nos trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16; e uma cobertura central traseira 112 é fixada no membro transversal 111, a cobertura central traseira 112 cobrindo uma porção superior traseira do pára-lama traseira 74 por cima e cobrindo o farol traseiro 107 por cima.

[0028] Os trilhos de agarrar 67 e 68 são providos, respectivamente, com as porções de extensão para dentro 67b e 68b (apenas o número de referência 67b no lado próximo é mostrado) estendendo-se das porções de retenção 67a e 68a para serem retidas por um passageiro (apenas o número de referência 67a no lado próximo é mostrado) para os trilhos de sede 15 e 16. A fim de passar as porções que se estendem para dentro 67b e 68b através das cobertas do corpo traseiro 71 e 72, os cortes 71a e 72a são formados, respectivamente, nas porções superiores das cobertas do corpo traseiro 71 e 72 (apenas o número de referência 71 no lado próximo é mostrado). Nota-se que, os números de referência 67c e 68c indicam porções de assentar tiras (apenas o número de referência 67c no lado próximo é mostrado) formadas para se projetarem para baixo, respectivamente, das superfícies do fundo das porções de retenção 67a e 68a dos trilhos de agarrar 67 e 68 para permitir que uma tira seja engatada nas porções de assentar tira 67c e 68c quando uma porção traseira do assento 56 é usada como um carreador.

[0029] A figura 3 é uma vista em planta da porção traseira do corpo do veículo, ilustrando a estrutura para uma porção de fixação de

suporte de segurar de acordo com a presente invenção. A figura 3 mostra um estado em que: os cortes 71a e 72a são providos, respectivamente, no par das cobertas do corpo traseiro esquerda e direita 71 e 72; as porções que se estendem para dentro 67b e 68b dos trilhos de agarrar esquerdo e direito 67 e 68 são passadas, respectivamente, através dos cortes 71a e 72a; e as porções de retenção 67a e 68a dos trilhos de agarrar 67 e 68 estendem-se respectivamente ao longo das bordas laterais 56a e 56b do assento 56.

[0030] A figura 4 é uma vista em perspectiva ilustrando a estrutura para uma porção de fixação de suporte de segurar de acordo com a presente invenção. A figura 4 mostra um estado em que a porção que se estende para dentro 67b do suporte de segurar 67 é ajustada no corte 71a da cobertura do corpo traseiro 71.

[0031] A porção que se estende para dentro 67b inclui uma face decorativa 67e provida para ser contínua com uma face externa 71c da cobertura do corpo traseiro 71. No mesmo modo, o outro suporte de segurar 68 (vide figura 3) inclui uma face decorativa 68e (não-ilustrada) provida para ser contínua com uma face externa 72c (não-ilustrada) da cobertura do corpo traseiro 72 (vide figura 3).

[0032] Pela provisão das faces decorativas 67e e 68e, respectivamente, nos trilhos de agarrar 67 e 68 como acima descrito torna possível conseguir uma unidade entre as cobertas do corpo traseiro 71 e 72 (apenas o número de referência 71 é mostrado) e os trilhos de agarrar 67 e 68.

[0033] Partes (a) e (b) da figura 5 são vistas para descrever o suporte de segurar de acordo com a presente invenção.

[0034] A parte (a) da figura 5 é uma vista em planta do suporte de segurar 67. O suporte de segurar 67 inclui a porção de retenção 67a e a porção que se estende para dentro 67b. A porção que se estende para dentro 67b inclui: uma porção de ajuste 67f que é ajustada no

corte 71a da cobertura do corpo traseiro 71; e uma porção de fixação no lado do suporte de assento 67g que é fixada no suporte de assento 15 (vide figura 1).

[0035] Uma pequena folga que não afeta a aparência e a capacidade de montagem é provida entre a porção de ajuste 67f e o corte 71a.

[0036] A porção de ajuste 67f inclui uma porção de parede vertical 67h incluindo uma parte da face decorativa 67e e sendo contínua com a porção de fixação do lado do suporte de assento 67g.

[0037] A porção de fixação do lado do suporte de assento 67g inclui furos de inserção de parafuso 67j, 67j para fixação em um suporte de apoio do suporte de segurar (não-ilustrado) no lado do suporte de assento 15.

[0038] A porção de retenção 67a inclui uma larga base 67m conectada à porção que se estende para dentro 67b, uma porção de eixo delgada 67n que se estende da base 67m para trás e uma porção de expansão 67p provida em uma extremidade traseira da porção de eixo delgada 67n e expandindo-se para o lado interno do corpo do veículo.

[0039] A parte (b) da figura 5 é uma vista em elevação lateral do suporte de segurar 67. Uma extremidade superior da porção de retenção 67a e uma extremidade superior da porção que se estende para dentro 67b do suporte de segurar 67 coincide entre si na vista lateral. Portanto, é possível conseguir a unidade quando o suporte de segurar 67 é visto lateralmente e para melhorar a aparência.

[0040] Uma linha de crista 67r provida no lado da porção de retenção 67a estende-se na direção dianteira – traseira em uma forma de uma linha reta ou em uma forma similar a uma linha reta.

[0041] A porção de expansão 67p da porção de retenção 67a estende-se para baixo bem como para o lado interno do corpo do veículo; portanto, a porção de expansão 67p previne um lado que retém a

porção de eixo delgado 67n contra patinagem e movimento nas porção de retenção 67a na direção dianteira-traseira.

[0042] A figura 6 é uma vista em perspectiva ilustrando um estado de fixação do suporte de segurar e o formato da cobertura do corpo traseiro de acordo com a presente invenção. O corte 71a da cobertura do corpo traseiro 71 é formado de uma parede de fundo 71g, uma parede frontal 71h e uma parede traseira 71j (vide figura 7 para a parede traseira 71j). Uma porção de corte do lado dianteiro 71m é formada na parede frontal 71h e uma porção de corte do lado traseiro 71n (vide figura 7) é formada na parede traseira 71j.

[0043] O suporte de segurar 67 inclui paredes verticais da porção lateral 67t e 67u bem como paredes laterais 67v e 67w. As paredes verticais da porção lateral 67t e 67u são formadas, respectivamente, em ambas as extremidades da porção de parede vertical 67h, de modo a se topejarem nas bordas 71p e 71q, no lado interno do corpo do veículo, das paredes dianteira e traseira 71h e 71j no corte 71a da cobertura do corpo traseiro 71, bem como a se topejarem nas superfícies internas 71t e 71t das paredes eretas superiores 71r e 71s formadas na borda superior da cobertura do corpo traseiro 71. As paredes laterais 67v e 67w são providas horizontalmente, ou de modo substancialmente horizontal, respectivamente, nas extremidades frontal e traseira da porção que se estende para dentro 67b, e são contínuas com as paredes verticais da porção lateral 67t e 67u.

[0044] As paredes laterais 67v e 67w são inseridas, respectivamente, na porção de corte do lado frontal 71m e porção de corte do lado traseiro 71n da cobertura do corpo traseiro 71.

[0045] Um suporte de apoio de suporte de segurar 115 sobre o qual o suporte de segurar 67 é suportado é um membro tendo uma seção transversal em formato de U quadrada. O suporte de segurar 67 é fixado em uma porção superior do suporte de apoio de suporte de

segurar 115 com dois parafusos 117 e 117. Uma porção inferior do suporte de apoio de suporte de segurar 115 é fixada no suporte de assento 15.

[0046] A figura 7 é uma vista em planta ilustrando uma porção principal da estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar de acordo com a presente invenção. A figura 7 mostra um estado em que a porção que se estende para dentro 67b do suporte de segurar 67 é ajustada no corte 71a da cobertura do corpo traseiro 71 e as paredes verticais da porção lateral 67t e 67u contatam-se com as superfícies internas 71t e 71t da cobertura do corpo traseiro 71.

[0047] A estrutura acima descrita possibilita a cobertura do corpo traseiro ser reforçada. Por exemplo, quando uma força externa é aplicada na cobertura do corpo traseiro 71 a partir do lado, as paredes verticais da porção lateral 67t e 67u do suporte de segurar 67 podem receber as bordas 71p e 71q do corte 71a e superfícies internas 71t e 71t da cobertura do corpo traseiro 71.

[0048] Como ilustrada nas figuras 3, 6 e 7, na estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar, o par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 e 16 (apenas o número de referência 15 é mostrado) suportando o assento 56 é coberto com as cobertas do corpo traseiro 71 e 72 servindo como cobertura do corpo do veículo, os trilhos de agarrar 67 e 68 são, respectivamente, fixados nos trilhos de assento 15 e 16 e os cortes 71a e 72a (apenas o número de referência 71a é mostrado), para permitir que os trilhos de agarrar 67 e 68 sejam passados, respectivamente, através dos mesmos, são formados, respectivamente, nas cobertas do corpo traseiro 71 e 72. Além do mais, os trilhos de agarrar 67 e 68 são providos com as paredes verticais da porção lateral 67t e 67u servindo como porção receptora da cobertura do corpo do veículo e suportando as bordas 71p e 71q dos cortes 71a e 72a a partir dos lados internos. Portanto, mesmo que os cortes 71a e

72a fossem providos nas cobertas do corpo traseiro 71 e 72, as cobertas do corpo traseiro 71e 72 podem ser reforçadas com as paredes verticais da porção lateral 67t e 67u que suportam as bordas 71p e 71q dos cortes 71a e 72a a partir dos lados internos. Assim, mesmo que uma força externa para o lado interno do corpo de veículo fosse aplicada às cobertas do corpo traseiro 71 e 72, as cobertas do corpo traseiro 71 e 72 podem ser seguramente suportadas.

[0049] Além do mais, os trilhos de agarrar 67 e 68, cada qual inclui as porções de ajuste 67f e 68f (apenas o número de referência 67f é mostrado) servindo como porção de cobertura que fecham os cortes 71a e 72a e as faces decorativas 67e e 68e (apenas o número de referência 67e é mostrado) como superfícies das porções de ajuste 67f e 68f são formadas de modo a serem contínuas com as superfícies externas 71c e 72c (apenas o número de referência 71c é mostrado) como superfícies das cobertas do corpo traseiro 71 e 72; portanto, quando os trilhos de agarrar 67 e 68 são segurados pelas mãos, as mãos são tendentes a tocar as porções de ajuste 67f e 68f, respectivamente, de modo que uma força externa é diferentemente aplicada às cobertas do corpo traseiro 71 e 72. Em adição, a unidade pode ser conseguida entre cada uma das cobertas do corpo traseiro 71 e 72 e um correspondente dos trilhos de agarrar 67 e 68 e, portanto, a qualidade de produto pode ser aperfeiçoada.

Aplicabilidade Industrial

[0050] A presente invenção é favoravelmente aplicável a um veículo de duas rodas.

Breve Descrição dos Desenhos

[0051] Figura 1 - é uma vista em elevação lateral ilustrando uma motocicleta incorporando uma estrutura para uma porção de fixação de suporte de segurar de acordo com a presente invenção.

[0052] Figura 2 - é uma vista em elevação lateral ilustrando uma

porção principal de uma estrutura traseira de um corpo de veículo de acordo com a presente invenção.

[0053] Figura 3 - é uma vista em planta da porção traseira do corpo do veículo, ilustrando a estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar de acordo com a presente invenção.

[0054] Figura 4 - é uma vista em perspectiva ilustrando a estrutura para uma porção de fixação do suporte de segurar de acordo com a presente invenção.

[0055] Figura 5 - partes (a) e (b) da figura 5 são vistas para descrever um suporte de segurar de acordo com a presente invenção.

[0056] Figura 6 - é uma vista em perspectiva ilustrando um estado de fixação do suporte de segurar e um formato da cobertura do corpo traseiro de acordo com a presente invenção.

[0057] Figura 7 - é uma vista em planta ilustrando uma porção principal da estrutura para uma porção de fixação de suporte de segurar de acordo com a presente invenção.

Listagem de Referência

15, 16	suporte de assento;
56	assento;
67, 68	suporte de segurar;
67e, 68e	superfície da porção de cobertura (face decorativa);
67f, 68f	porção de cobertura (porção de ajuste);
67t, 67u	porção receptora da cobertura do corpo do veículo (parede vertical da porção lateral);
71, 72	cobertura do corpo do veículo (cobertura do corpo traseiro);
71a, 72a	corte;
71c, 72c	superfície da cobertura do corpo do veículo (face externa);
71p, 71p	borda de corte

REIVINDICAÇÕES

1. Estrutura para uma porção de fixação de suporte de segurar (67,68) em que um suporte de assento (15, 16) que suporta um assento é coberto com uma cobertura do corpo do veículo, um suporte de segurar (67,68) é fixado no suporte de assento (15, 16) e um corte (71a, 72a) para permitir que o suporte de segurar (67, 68) seja passado através do mesmo é formado na cobertura do corpo do veículo (71, 72),

caracterizado pelo fato de que a estrutura compreende uma porção receptora de cobertura do corpo do veículo (67t, 67u) para suportar uma borda do corte (71p, 71q) de um lado interno, a porção receptora da cobertura do corpo do veículo (67t, 67u) sendo provida no suporte de segurar (67, 68).

2. Estrutura para uma porção de fixação de suporte de segurar (67, 68) de acordo com a reivindicação 1,

caracterizado pelo fato de que o suporte de segurar (67, 68) inclui uma porção de cobertura que fecha o corte, e

uma superfície da porção de cobertura (67e, 68e) é formada de modo a ser contínua com uma superfície da cobertura do corpo do veículo.

FIG. 1

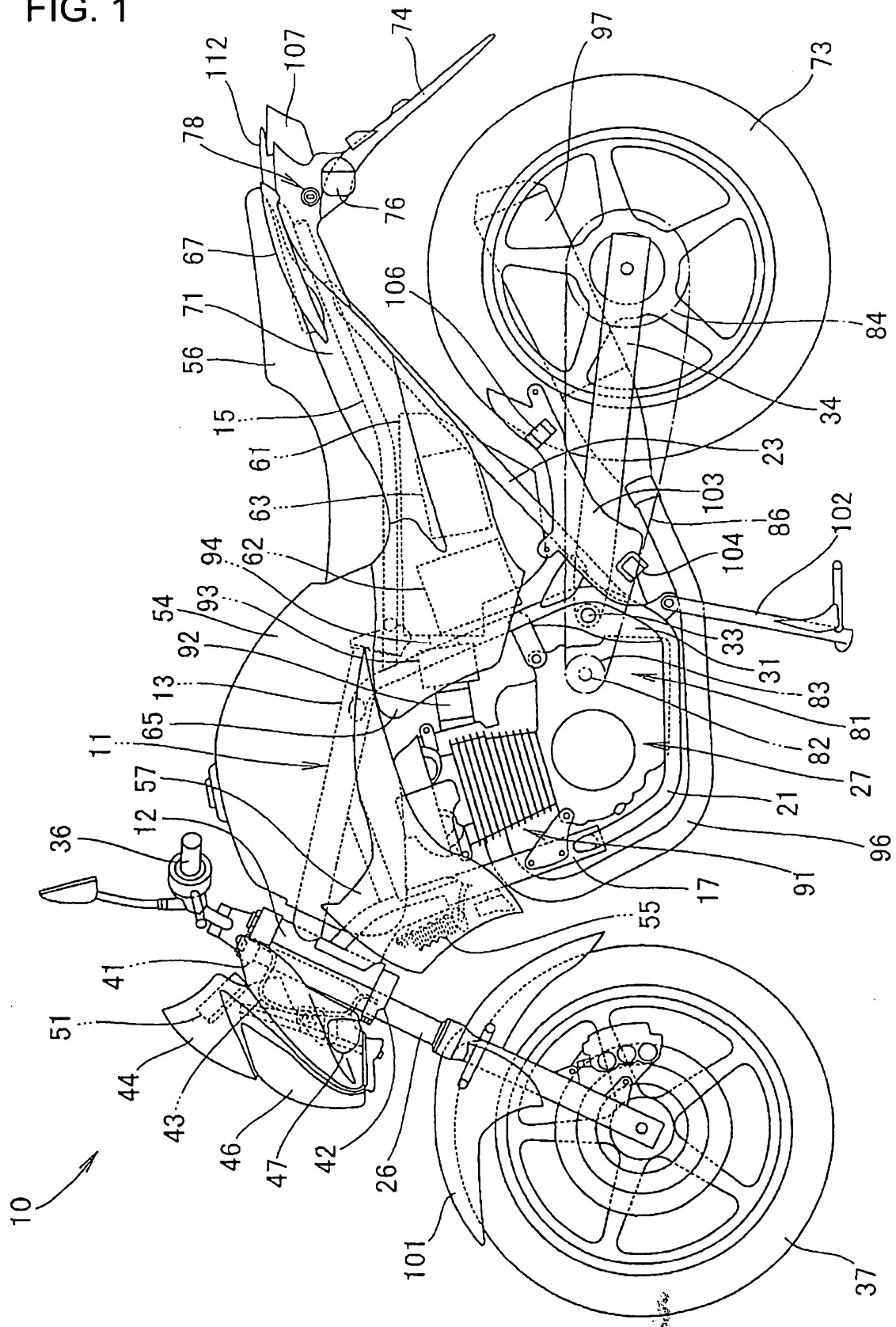


FIG. 2

2/7

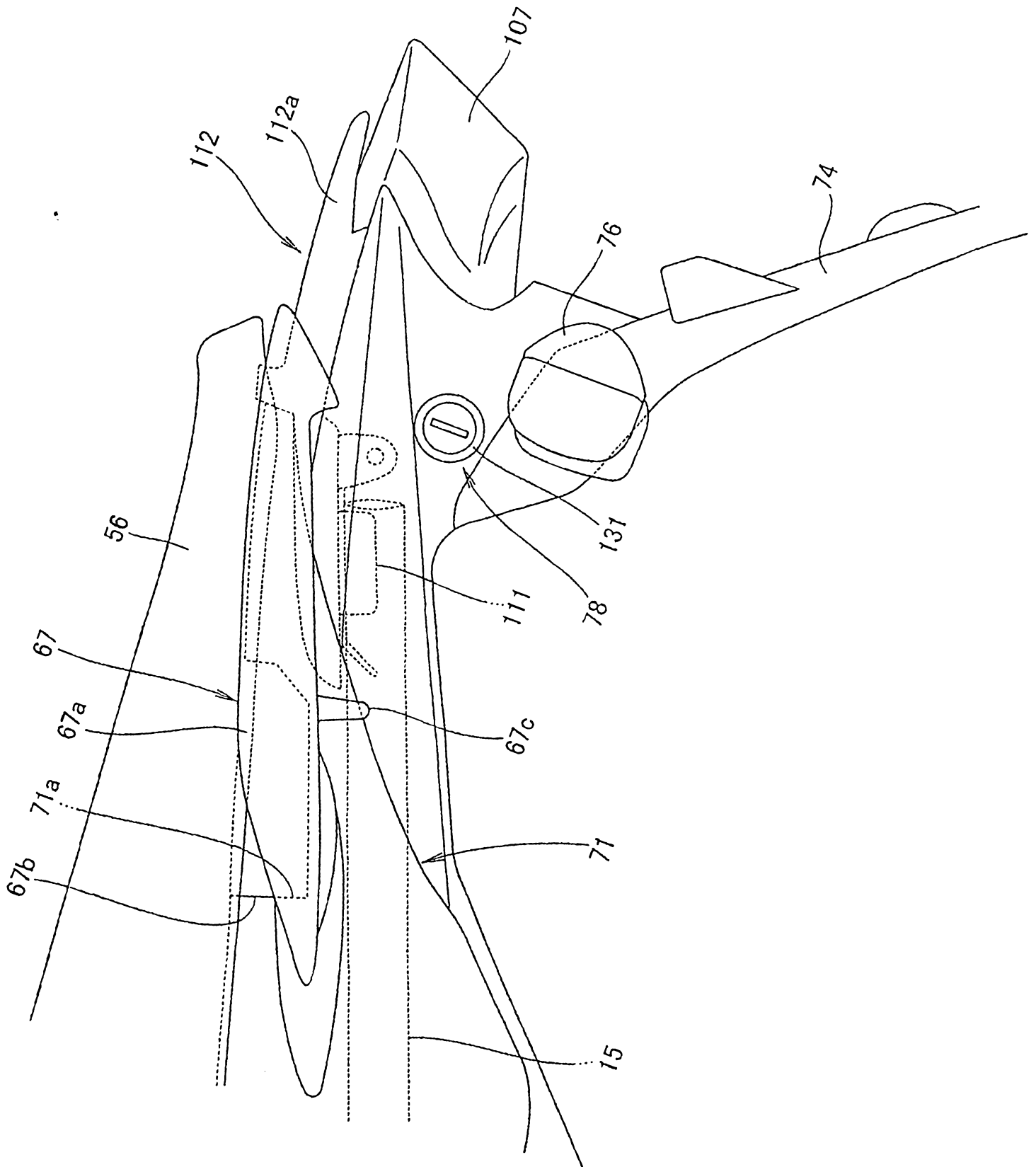


FIG. 3

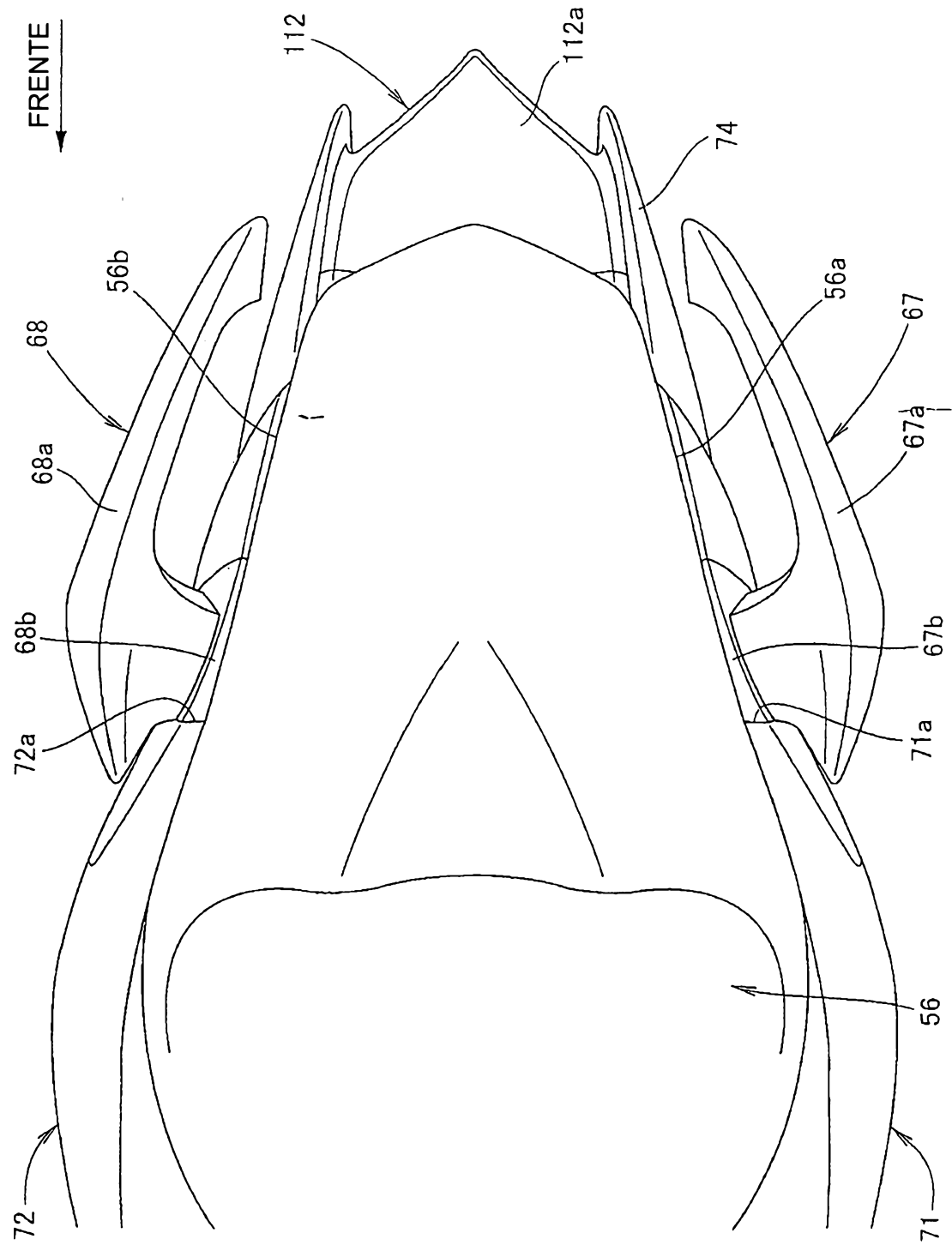


FIG. 4

FRENTE
→

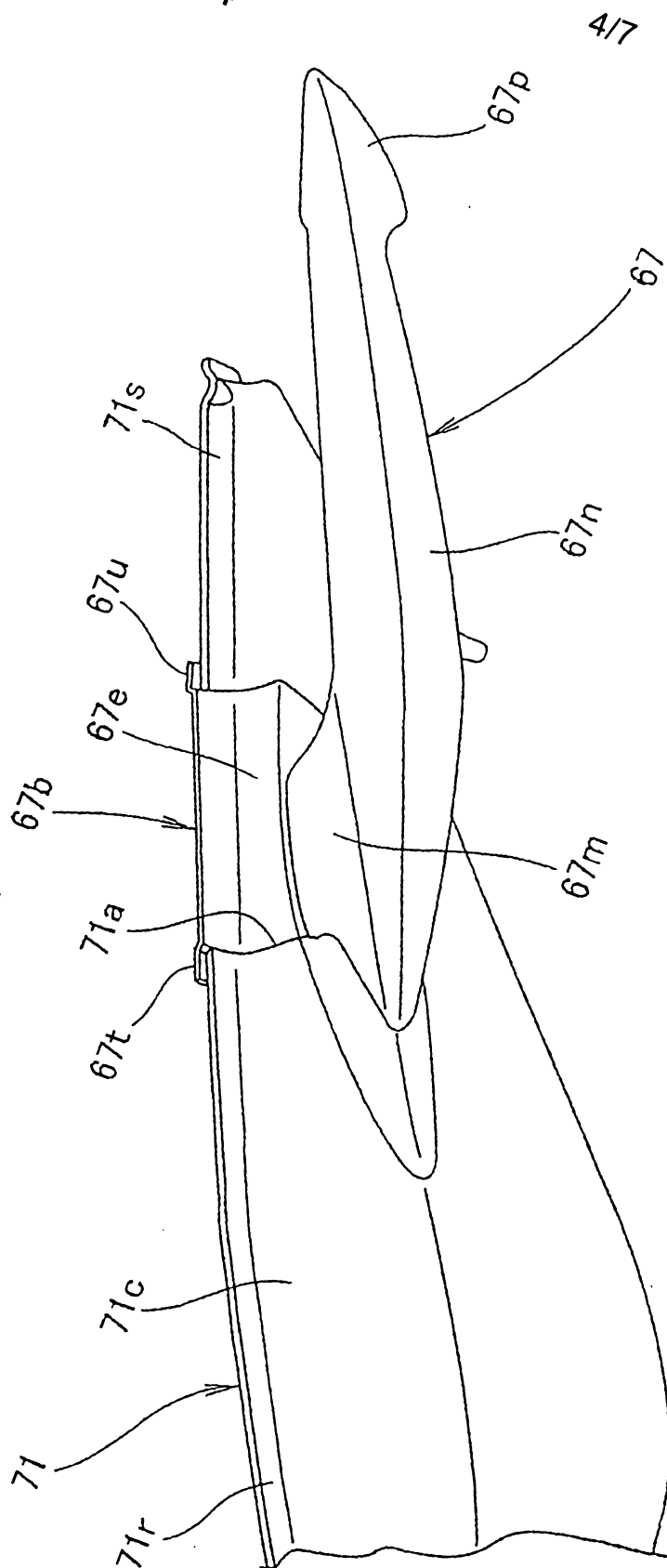


FIG. 5

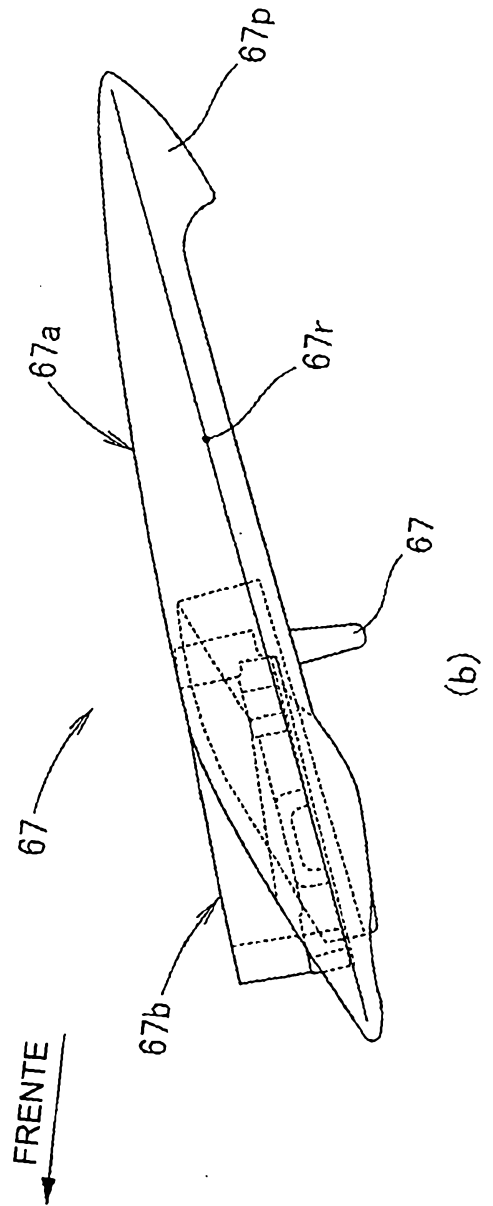
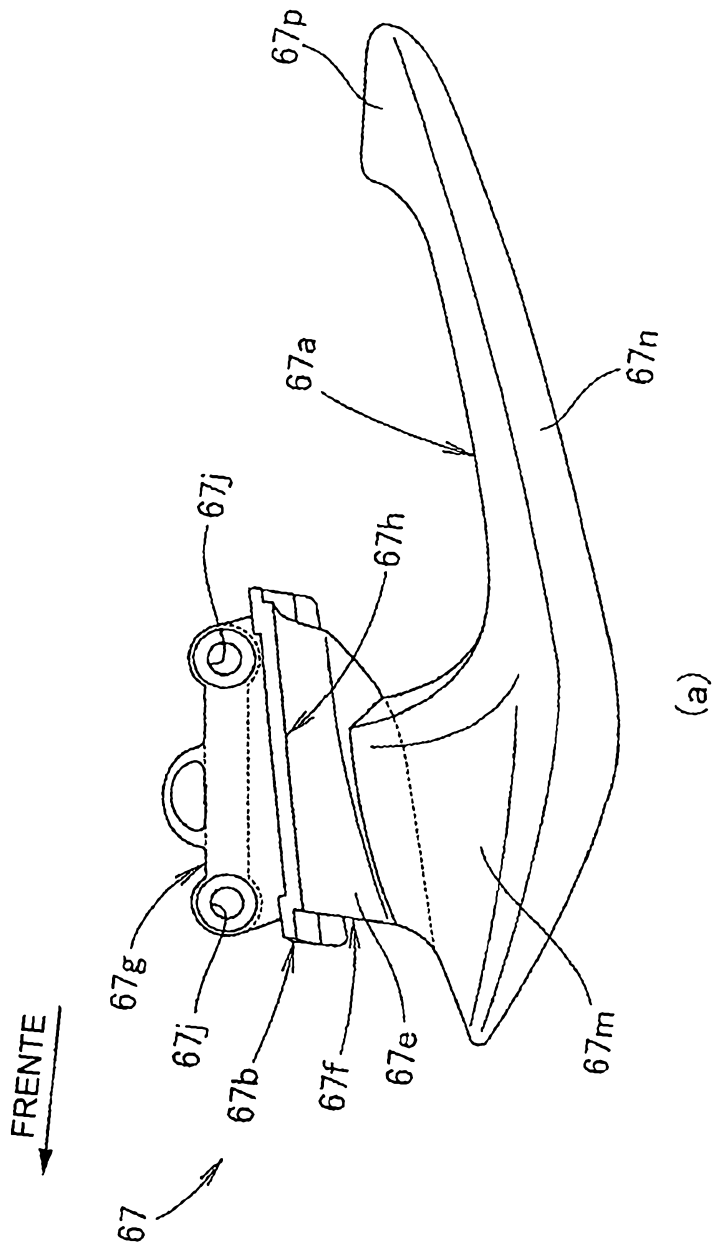
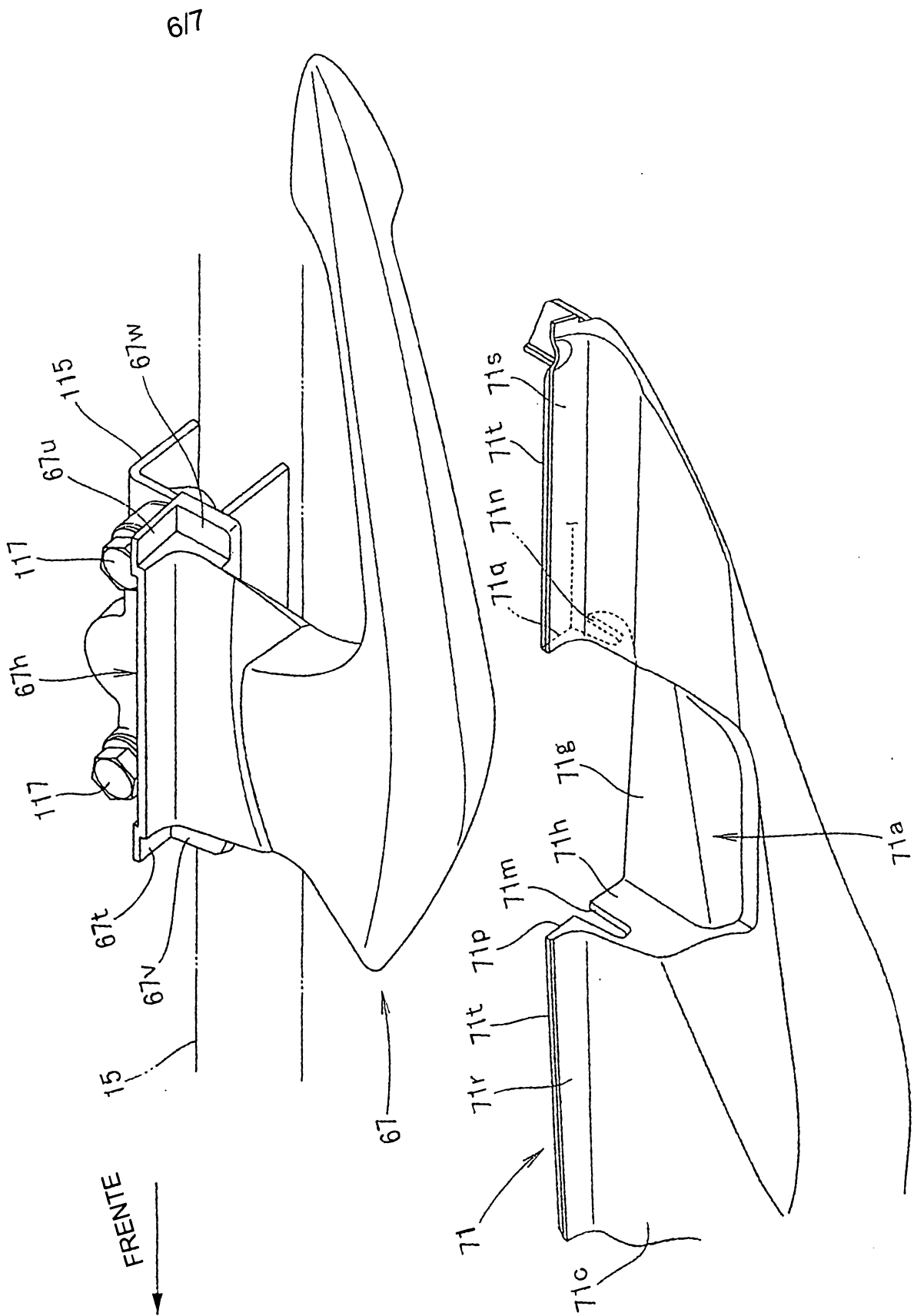


FIG. 6



717

