



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

(11) PI 1000061-5 B1



(22) Data do Depósito: 14/01/2010

(45) Data de Concessão: 22/10/2019

(54) Título: MOTOCICLETA

(51) Int.Cl.: B62J 7/00.

(30) Prioridade Unionista: 16/01/2009 JP 2009-007606.

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

(72) Inventor(es): MAKOTO MITSUKAWA; JUNICHI SAKAMOTO; MICHIO ATSUCHI.

(57) Resumo: MOTOCICLETA. A presente invenção refere-se a uma motocicleta (10) que pode aumentar a capacidade de uma porção de armazenagem de artigo (80). Os furos de entalhe (84, 85) são formados em uma parede de armazenagem de artigo (83) que constitui uma porção de armazenagem de artigo (80). Pela acomodação de um primeiro artigo (104) e um segundo artigo (105), pela permissão destes artigos (104, 105) a penetrarem nos furos de entalhe (84, 85), é possível acomodar um artigo grande ou um artigo alongado na porção de armazenagem de artigo (80). Isto é, é possível aumentar a capacidade de acomodação de artigo da porção de armazenagem de artigo (80) enquanto tornando a porção de armazenagem de artigo (80) compacta.

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

[01] A presente invenção refere-se a uma motocicleta em que uma área abaixo de um assento sobre o qual um condutor senta é coberta com uma cobertura lateral, uma porção da cobertura lateral é recortada no sentido do centro de um veículo, formando assim uma porção de armazenagem de artigo e uma porção de abertura da porção de armazenagem de artigo é fechada por uma tampa.

Técnica Anterior

[02] Tem sido conhecida a estrutura de armazenagem de artigo em que as aberturas são formadas em uma cobertura lateral que cobre uma área abaixo de um assento, as paredes internas são formadas em um lado interno das aberturas, formando assim as porções de armazenagem de artigo e as aberturas são fechadas pelas tampas que podem ser abertas (vide Documento de Patente 1 (figura 6), por exemplo).

[03] Na figura 6 do Documento de Patente 1, as porções de armazenagem de artigo (42, 52) (os símbolos com parênteses sendo símbolos citados no Documento de Patente 1, a mesma expressão sendo adotada a seguir) são mostradas. As porções de armazenagem de artigo (42, 52) são containers com fundo tendo fundos profundos (42a, 52a) e é possível colocar os artigos nas porções de armazenagem de artigo (42, 52) ou retirar os artigos das porções de armazenagem de artigo (42, 52) pela abertura ou fechamento das tampas (43, 53).

[04] Uma vez que as porções de armazenagem de artigo (42, 52) são containers com fundo, um artigo que excede uma dimensão longitudinal, uma dimensão lateral e uma dimensão da altura do container não pode ser colocado nas porções de armazenagem de artigo (42, 52). Pode ser possível aumentar uma profundidade da tampa (43, 53) para um fundo profundo (42a, 52a) para armazenar um artigo grande na porção de armazenagem de artigo (42, 52).

[05] Todavia, o aumento da profundidade conduz à redução de um espaço no centro na direção da largura do veículo, tornando assim difícil dispor de uma armação ou peças no centro na direção da largura do veículo. Em vista do acima, para assegurar o espaço no centro na direção da largura do veículo, uma distância entre uma cobertura lateral (4l) e uma cobertura lateral (4l) é ampliada.

[06] Neste caso, todavia, uma largura do veículo é aumentada, de modo que a aparência de um veículo é afetada e, ao mesmo tempo, é difícil tornar o veículo fina.

[07] Consequentemente, tem havido uma demanda pela estrutura que possa aumentar a capacidade de uma porção de armazenagem de artigo enquanto inibindo a largura do veículo.

Literatura da Técnica Anterior

Documento de Patente

Documento de Patente 1 JP-UM-B-63-3353

Sumário da Invenção

Problemas a Serem Solucionados pela Invenção

[08] É um objetivo da presente invenção prover uma motocicleta que possa aumentar a capacidade de uma porção de armazenagem de artigo enquanto controlando uma largura do veículo.

Meios para Solucionar o Problema

[09] De acordo com a invenção referida na reivindicação 1, uma motocicleta em que uma área abaixo de um assento sobre o qual um condutor senta é cobertura com uma cobertura lateral, uma porção da cobertura lateral é recortada no sentido do centro de um veículo, formando assim uma porção de armazenagem de artigo e uma porção de abertura da porção de armazenagem de artigo é fechada por uma tampa, é caracterizada pelo fato de que um furo de entalhe é formado pelo corte de uma porção de parede de armazenagem de artigo que constitui a porção de armazenagem de artigo, assim, possibilitando a acomodação

de um artigo na porção de armazenagem de artigo em um estado em que o artigo penetre no furo de entalhe.

[10] A invenção referida na reivindicação 2 é caracterizada pelo fato de que uma primeira porção de plataforma que suporta o artigo é formada na parede de armazenagem de artigo em uma maneira projetante.

[11] A invenção referida na reivindicação 3 é caracterizada pelo fato de que uma segunda porção de plataforma que suporta o artigo é formada em uma superfície interna da cobertura lateral em uma maneira projetante.

[12] A invenção referida na reivindicação 4 é caracterizada pelo fato de que um tanque de combustível é disposto abaixo do assento e o tanque de combustível é circundado pela cobertura lateral.

[13] A invenção referida na reivindicação 5 é caracterizada pelo fato de que a porção de armazenagem de artigo é constituída de uma primeira porção de acomodação que é disposta em uma zona superior da porção de armazenagem de artigo e uma segunda porção de acomodação que é disposta em uma zona inferior da porção de armazenagem de artigo, a primeira porção de acomodação é usada como um porta-documento disposto em um lado do tanque de combustível e a segunda porção de acomodação é usada como um porta ferramenta disposto abaixo do tanque de combustível.

[14] A invenção referida na reivindicação 6 é caracterizada pelo fato de que uma janela de inspeção através da qual os componentes elétricos dispostos no centro do veículo são inspecionados e mantidos é formada na parede de armazenagem de artigo.

Efeitos Vantajosos da Invenção

[15] De acordo com a invenção referida na reivindicação 1, o furo de entalhe é formado pelo corte da porção da parede de armazenagem de artigo que constitui a porção de armazenagem de artigo. Consequentemente,

é possível acomodar um artigo na porção de armazenagem de artigo em um estado em que o artigo penetre no furo de entalhe.

[16] Quando a largura do veículo é limitada a uma pequena largura, é difícil formar a porção de armazenagem de artigo tendo grande capacidade na cobertura lateral, tornando, assim, a acomodação de um artigo alongado difícil. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, embora a porção da cobertura lateral seja recortada para o centro do veículo de modo a formar a porção de armazenagem de artigo, os artigos são acomodados fazendo uso não apenas da porção de armazenagem de artigo, mas também, um espaço definido em um lado da superfície interna da cobertura lateral além da porção de armazenagem de artigo. Consequentemente, a porção de armazenagem de artigo pode acomodar um artigo alongado ou similar na mesma. Isto é, é possível aumentar a capacidade de acomodação de artigo enquanto formando a porção de armazenagem de artigo que é formada pelo recorte da cobertura lateral em um tamanho compacto.

[17] Adicionalmente, é admitido um caso em que uma caixa de acomodação é instalada na cobertura lateral, neste caso, é necessário preparar a caixa de acomodação separadamente, de modo que o número de peças é aumentado. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a parede que constitui a porção de armazenagem de artigo é integralmente formada com a cobertura lateral e, portanto, é possível suprimir o aumento do número de peças.

[18] De acordo com a invenção referida na reivindicação 2, a primeira porção de plataforma que suporta o artigo é formada na parede de armazenagem de artigo em uma maneira projetante. Consequentemente, os artigos podem ser posicionados no lugar pela colocação dos artigos nas primeiras porções de plataforma.

[19] De acordo com a invenção referida na reivindicação 3, a segunda porção de plataforma que suporta o artigo é formada na superfície

interna da cobertura lateral em uma maneira projetante. Por permitir as segundas porções de plataforma e as primeiras porções de plataforma a funcionarem cooperativamente, os artigos podem ser posicionados no lugar mais seguramente.

[20] De acordo com a invenção referida na reivindicação 4, o tanque de combustível é disposto abaixo do assento e o tanque de combustível é circundado pela cobertura lateral. Devido à invenção acima mencionada referida na reivindicação 1, a porção de armazenagem de artigo pode ser tornada compacta e fina. Pela redução da porção de armazenagem de artigo formada na cobertura lateral na direção da largura do veículo, tornando assim a porção de armazenagem de artigo fina, é desnecessário tornar o tanque de combustível pequeno e, portanto, é possível tornar o tanque de combustível grande.

[21] Adicionalmente, é admitido um caso em que a porção de armazenagem de artigo é formada apenas no lado esquerdo ou direito do tanque de combustível, neste caso, pode ser necessário dispor o tanque de combustível em uma maneira deslocada do centro da largura do veículo. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a profundidade da porção de armazenagem de artigo formada na cobertura lateral na direção da largura do veículo é decrescida, tornando assim a porção de armazenagem de artigo fina e portanto, é desnecessário dispor o tanque de combustível em uma maneira deslocada, de modo que o tanque de combustível pode ser disposto no centro da largura do veículo.

[22] De acordo com a invenção referida na reivindicação 5, a porção de armazenagem de artigo é constituída da primeira porção de acomodação que é disposta na zona superior da porção de armazenagem de artigo e a segunda porção de acomodação que é disposta na zona inferior da porção de armazenagem de artigo, a primeira porção de acomodação é usada como o porta-documento disposto no lado do tanque de combustível, e, a segunda porção de acomodação é usada como o

porta-ferramenta disposto abaixo do tanque de combustível.

[23] Pela acomodação de um documento tendo uma pequena espessura na primeira porção de acomodação que é disposta na vizinha do tanque de combustível, é possível manter uma grande capacidade do tanque de combustível. Por outro lado, a segunda porção de acomodação que é disposta abaixo do tanque de combustível tem um suficiente espaço e, portanto, a segunda porção de acomodação pode acomodar um kit de ferramenta relativamente grande na mesma.

[24] Isto é, pela utilização da porção de armazenagem de artigo pela divisão da porção de armazenagem de artigo na zona superior e na zona inferior, é possível aumentar o desempenho da armazenagem de artigo da porção de armazenagem de artigo enquanto assegurando a capacidade do tanque de combustível.

[25] De acordo com a invenção referida na reivindicação 6, a janela de inspeção através da qual os componentes elétricos dispostos mais próximos ao centro do veículo são inspecionados e mantidos é formada na parede de armazenagem de artigo.

[26] É admitido um caso em que a janela de inspeção para os componentes elétricos é formada em uma cobertura do corpo de veículo, neste caso, uma tampa torna-se necessária. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a janela de inspeção é formada na parede de armazenagem de artigo que pode ser fechada pela tampa e, portanto, é desnecessário preparar a tampa separadamente, controlando, assim, o aumento do número de peças.

Breve Descrição dos Desenhos

Figura 1

[27] Uma vista lateral esquerda de um veículo do tipo de montar em sela, de acordo com a presente invenção.

Figura 2

[28] Uma vista lateral esquerda para explicar principalmente uma

estrutura do corpo do veículo.

Figura 3

[29] Uma vista lateral esquerda para explicar principalmente um cilindro.

Figura 4

[30] Uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 4 – 4 na figura 1.

Figura 5

[31] Uma vista para explicar a maneira de operação de uma porção em formato de placa de acordo com a presente invenção.

Figura 6

[32] Uma vista para explicar uma relação entre uma porção de cobertura principal e uma tampa em formato de taça.

Figura 7

[33] Uma vista para explicar um estado de montagem da tampa em formato de taça.

Figura 8

[34] Uma vista para explicar uma cobertura lateral e uma porção de armazenagem de artigo.

Figura 9

[35] Uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 9 – 9 na figura 8.

Figura 10

[36] Uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 10-10 na figura 8.

Figura 11

[37] Uma vista para explicar a maneira de operação da porção de armazenagem de artigo.

Figura 12

[38] Uma vista para explicar uma cobertura de topo e uma cobertura

dianteira.

Figura 13

[39] Uma vista da cobertura dianteira quando visto de uma posição oblíqua traseira.

Figura 14

[40] Uma vista dianteira da cobertura dianteira.

Figura 15

[41] Uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 15 – 15 na figura 14.

Figura 16

[42] Uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 16-16 na figura 14.

Figura 17

[43] Uma vista dianteira da cobertura de topo.

Figura 18

[44] Uma vista lateral esquerda da cobertura de topo.

Figura 19

[45] Uma vista para explicar uma porção de extensão da cobertura de topo, uma porção de prateleira e uma porção de colar da cobertura dianteira.

Figura 20

[46] Uma vista em perspectiva de uma porção traseira do veículo em um estado que um porta-objeto é removido do veículo.

Figura 21

[47] Uma vista plana do porta-objeto.

Figura 22

[48] Uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 22-22 na figura 21.

Figura 23

[49] Uma vista lateral da porção traseira do veículo em um estado

em que o porta-objeto é montado no veículo.

Figura 24

[50] Uma vista para explicar um meio-corpo traseiro do para-lama traseiro.

Figura 25

[51] Uma vista para explicar um meio-corpo dianteiro do para-lama traseiro.

Figura 26

[52] Uma vista da disposição de um tensor de corrente.

Figura 27

[53] Uma vista em corte transversal tomada ao longo de uma linha 27-27 na figura 26.

Modalidade para Realizar a Presente Invenção

[54] Uma modalidade da presente invenção é explicada em conjunção com os desenhos anexos (particularmente, figura 8 a figura 11), a seguir. Aqui, os desenhos são vistos na direção dos símbolos. Adicionalmente, "frente e atrás" e "esquerda e direita" são determinadas com referência à postura de um condutor.

Exemplo de Modalidade

[55] A modalidade da presente invenção será explicada em conjunção com os desenhos.

[56] Como mostrado nas figura 1, uma motocicleta 10 é um veículo do tipo de montar em sela, que inclui uma roda dianteira 11 na sua porção dianteira, uma roda traseira 12 em uma sua porção traseira, um motor 13 em uma sua porção inferior central, um assento 14 em uma sua porção superior central e um espaço de montar 15 na frente do assento 14. No acionamento da motocicleta 10, um condutor passa sua perna através do espaço de montar 15, quando ele sobe ou desce da motocicleta 10, senta no assento 14, coloca seus pé em um estribo 20 e opera um pedal de mudança 17 enquanto segurando um guidão 18.

Enquanto estacionado, a roda traseira 12 pode ser elevada do solo por trazer um descanso 16 em uma postura ereta como mostrado no desenho.

[57] O veículo do tipo de montar em sela inclui um veículo de três rodas (“buggy” de três rodas) e um “buggy” de quatro rodas, cada qual tendo uma vista lateral similar que o veículo mostrado na figura 1. Consequentemente, o veículo do tipo de montar em sela não está limitado à motocicleta.

[58] Adicionalmente, na motocicleta 10, o guidão 18 é circundado por uma cobertura de guidão 19, um farol dianteiro 21 é montado na cobertura de guidão 19, um para-lama dianteiro 22 é disposto acima da roda dianteira 11, um para-lama traseiro 23 é disposto acima da roda traseira 12, um porta-objeto 24 é disposto acima do para-lama traseiro 23, uma lâmpada de combinação traseira 25 é disposta atrás do porta-objeto 24, uma caixa de corrente 26 estende-se do motor 13 à roda traseira 12, um tensor de corrente 27 é montado em uma porção traseira da caixa de corrente 26 e uma suspensão 28 estende-se ascendente-mente de uma posição na vizinhança do tensor de corrente 27. A motocicleta toda 10 é substancialmente coberta com uma cobertura do corpo do veículo 30.

[59] A cobertura do corpo do veículo 30 é principalmente constituída de uma cobertura lateral 31 que é disposta abaixo do assento 14, uma cobertura dianteira 32 que é disposta na frente do assento 14 e uma cobertura de topo 33 que é disposta na frente da cobertura dianteira 32.

[60] Adicionalmente, a cobertura dianteira 32 inclui uma porção de proteção da perna 34 que circunda as pernas do condutor a partir de um lado dianteiro e uma porção da cobertura principal 35 que circunda uma armação principal adiante descrita.

[61] Uma armação do corpo do veículo 40 é, como mostrada na

figura 2, constituída de um tubo frontal 41, armação principal 42 que se estende obliquamente na direcção para trás (para o lado direito no desenho) e para baixo a partir do tubo frontal 41, uma armação traseira 43 que se estende obliquamente na direcção para trás e para cima a partir de uma porção traseira da armação principal 42 e uma armação secundária 45 que conecta a armação traseira 43 e a armação principal 42 uma à outra e suporta um tanque de combustível 44. O porta-objeto 24 é suportado na armação traseira 43. O porta-objeto 24 é explicado em detalhes mais adiante.

[62] A armação principal 42 é um membro que suporta o motor 13 no mesmo. O motor 13 é suportado na estrutura do corpo de veículo 40 em um estado em que um cilindro 47 estende-se de modo a adiantar em uma postura aproximadamente horizontal. Um gás misto que é produzido pela mistura de ar suprido de um depurador de ar 48 que é disposto em uma posição superior oblíqua do cilindro 47 e um combustível suprido do tanque de combustível 44 é queimado no cilindro 47 e um gás de exaustão é descarregado para fora por meio de um tubo de exaustão 49 e um silencioso 51.

[63] Como mostrado na figura 3, o cilindro 47 é constituído de um bloco de cilindro 53 que se estende para frente a partir de um cárter 52, uma cabeça do cilindro 54 que é conectada ao bloco de cilindro 53 e uma cobertura de cabeça 55 que cobre a cabeça do cilindro 54. Adicionalmente, um sensor 56 que detecta o estado de operação do motor 13 é montado em uma superfície lateral do bloco de cilindro 53. O sensor 56 é um sensor de temperatura de óleo que detecta uma temperatura de óleo lubrificante, por exemplo. Nesta modalidade, o sensor 56 projeta-se na direcção para um lado do observador do desenho (lado esquerdo do veículo).

[64] Em adição a tal estrutura, para proteger o sensor 56, uma cobertura de sensor 58 é montada em uma superfície lateral do bloco

de cilindro 53 usando parafusos 59.

[65] Como mostrado na figura 4, a cobertura de sensor 58 é constituída de porções de montagem 61L, 61R ("L" sendo um sufixo indicativo de um lado esquerdo e "R" sendo um sufixo indicativo de um lado direito, todavia, em vista de uma relação em corte transversal, L indicativo de um lado direito do desenho) que são montadas no bloco de cilindro 53 usando os parafusos 59, 59, porções em formato de placa 62L, 62R que são encurvadas das extremidades inferiores das porções de montagem 61L, 61R, respectivamente e estendem-se para os lados do veículo em uma postura horizontal (incluindo uma postura substancialmente horizontal), porções de suporte da cobertura 63L, 63R que são encurvadas descendentemente das extremidades distais das porções em formato de placa 62L, 62R, respectivamente e um membro de ponte 64 que se estende entre as porções em formato de placa esquerda e direita 62L, 62R.

[66] Uma vez que as porções em formato de placa esquerda e direita 62L, 62R são conectadas entre si pelo membro de ponte 64, não há possibilidade que as porções em formato de placa esquerda e direita 62L, 62R sejam separadas uma da outra e, portanto, a cobertura de sensor 58 que é constituída das porções de montagem 61L, 61R, das porções em formato de placa 62L, 62R e das porções de suporte de cobertura 63L, 63R é formada como um artigo integral. Consequentemente, a cobertura de sensor 58 pode ser facilmente montada no veículo. É também possível prevenir de as peças serem espalhadas no momento de realizar a manutenção ou similar.

[67] A porção em formato de placa esquerda 62L (disposta em um lado direito do desenho) é disposta abaixo do sensor 56 e desempenha um papel de protetor de sensor 56 dos cascalhos ou similares que voam para o sensor 6 por baixo. Em adição a tal estrutura, as porções de cobertura principais 35L, 35R podem ser conectadas às porções de suporte de

cobertura esquerda e direita 63L, 63R utilizando parafusos 65, 65 respectivamente. Como resultado, as porções de cobertura principal 35L, 35R são suportadas no bloco de cilindro 53 por meio da cobertura de sensor 58. Uma vez que o motor incluindo o bloco de cilindro 53 é suportado no chassi do veículo, as porções da cobertura principal 35L, 35R são suportadas no chassi do veículo.

[68] Para explicar a maneira da operação da porção em formato de placa 62L em conjunção com a figura 5, a porção em formato de placa 62L estende-se na direção substancialmente horizontal (incluindo direção horizontal) em uma posição obliquamente descendente do sensor 56. Uma vez que água lamacenta ou cascalhos 66 que a roda dianteira ou similar lança, voam na direção obliquamente para cima a partir do lado dianteiro, a porção em formato de placa 62 disposta na posição obliquamente descendente dianteira do sensor 56 pode prevenir eficazmente a água lamacenta ou cascalhos 66 de colidir com o sensor 56.

[69] Adicionalmente, é admitido um caso em que a cobertura seja provida de modo perpendicular ao solo, um vento de deslocamento colide abertamente contra o sensor 56. Neste aspecto, a porção em formato de placa 62 da presente invenção é disposta quase de modo horizontal e, portanto, a porção em formato de placa 62 pode guiar suficientemente o vento de deslocamento para o sensor.

[70] Isto é, na figura 3, a cobertura de sensor 58 inclui a porção de montagem 61 que é montada no cilindro (bloco de cilindro 53) em uma posição na frente do sensor 56 e a porção em formato de placa 62L que se estende de modo a adiantar de uma extremidade traseira da porção de montagem 61 em uma postura aproximadamente horizontal e é disposta em uma posição obliquamente para baixo do sensor 56 quando visto de um lado do veículo. Consequentemente, a cobertura de sensor 58 pode exibir a função protetora de sensor acima mencionada e função de resfriamento de sensor.

[71] Em seguida, a relação entre o sensor 56 que é montado na superfície lateral do bloco de cilindro 53 e projeta-se para os lados do veículo e a cobertura dianteira (porção de cobertura principal 35) é explicada em conjunção com a figura 4, figura 6 e figura 7.

[72] Como mostrado na figura 6, um furo lateralmente alongado 67 é formado na porção de cobertura principal 35 e uma porção (porção da extremidade distal) de sensor 56 penetra no furo 67 e projeta-se para o lado. O furo 67 pode ser fechado por uma tampa em formato de taça 72 pelo engate de uma peça de lingueta 68 a uma periferia do furo 67 e pela inserção de garras 69 em pequenos furos 71 subsequentemente. Um estado em que o furo 67 é fechado pela tampa em formato de taça 72 é mostrado na figura 7.

[73] Isto é, como mostrado na figura 4, uma porção 73 do sensor 56 é acomodada em uma porção de recesso de acomodação 74 que é formada por uma superfície interna da tampa em formato de taça 72. Aqui, pela montagem de maneira destacável da tampa em formato de taça 72 na porção da cobertura principal 35, a inspeção do sensor 56 pode ser realizada e a porção de cobertura principal 35 pode ser também facilmente manufaturada. Todavia, a tampa em formato de taça 72 pode ser integralmente formada com a porção de cobertura principal 35 sem causar quaisquer problemas. Neste caso, a porção de recesso de acomodação 74 é formada na porção da cobertura principal 35.

[74] Como pode ser claramente entendido da figura 4, o sensor 56 é disposto no lado do cilindro (bloco de cilindro 53) e a porção de recesso de acomodação 74 que acomoda a porção 73 do sensor 56 é formada na cobertura dianteira (porção da cobertura principal 35) numa posição em que a porção de recesso de acomodação 74 volta-se para o sensor 56 em uma maneira oposta.

[75] Por acomodar a porção 73 do sensor 56 na porção de recesso de acomodação 74, é possível proteger o sensor 56 com a cobertura dianteira

(porção de cobertura principal 35).

[76] É admitido um caso em que todo o sensor seja protegido com a cobertura de sensor, neste caso a cobertura do sensor torna-se grande.

[77] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, é suficiente proteger a porção 73 do sensor 56 com a cobertura dianteira e proteger apenas uma porção restante 75 do sensor 56 com a cobertura do sensor 58. Consequentemente, a porção em formato de placa 62L pode ser feita pequena e, portanto, a cobertura do sensor 58 pode ser inevitavelmente feita pequena e tornar-se leve em peso.

[78] Adicionalmente, é admitido um caso em que a cobertura dianteira é deslocada para o lado de modo a evitar a interferência da cobertura dianteira com o sensor, a cobertura dianteira expande-se na direção da largura do veículo, assim aumentando inevitavelmente uma largura do veículo. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, pelo menos a porção 73 do sensor 56 é acomodada na porção de recesso de acomodação 74 e, portanto, é possível deslocar a porção de cobertura principal 35 (35L, 35R nesta modalidade) para o centro do veículo, pelo que a largura do veículo pode ser tornada menor.

[79] Ainda mais, como explicado em conjunção com a figura 2, a estrutura do corpo de veículo 40 inclui o tubo frontal 41 e a armação principal 42 que se estende obliquamente na direção para trás e para baixo, a partir do tubo frontal 41. O assento 14 sobre o qual o condutor senta é disposto em uma porção traseira da armação principal 42. O espaço de montar 15 que permite um dedo do condutor passar, quando ele senta no assento 14 é formado na frente do assento 14 e acima da armação principal 42. Como mostrado na figura 1, a cobertura dianteira 32 é constituída da porção de cobertura principal 35 que cobre a armação principal a partir de cima e também cobre os lados do cilindro e a porção de proteção de perna 34 que é integralmente formada com a

porção de cobertura principal 35 e cobre um lado dianteiro das pernas do condutor. A porção de recesso de acomodação 74 é formada na porção de cobertura principal 35.

[80] É admitido um caso em que as partes que variam da armação principal ao cilindro são coletivamente cobertas com a cobertura dianteira e o sensor projeta-se do cilindro, em geral, é necessário deslocar a porção de cobertura principal para o lado de tal modo que a porção de cobertura principal evita o sensor. Como um resultado, a porção de cobertura principal torna-se grande, de modo que é difícil para o condutor montar a porção de cobertura principal.

[81] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, como explicado em conjunção com a figura 4, a porção de recesso de acomodação 74 é formada na porção de cobertura principal 35 e a porção do sensor é acomodada na porção de recesso de acomodação 74. Consequentemente, é possível trazer suficientemente a porção de cobertura principal 35 mais próxima do cilindro (bloco de cilindro 53 ou similar), assim, aumentando a propriedade de montar do condutor.

[82] Em seguida, a porção de armazenagem de artigo é explicada.

[83] Como mostrado na figura 8, uma área abaixo do assento 14 sobre o qual o condutor senta é cobertura com a cobertura lateral 31, uma porção da cobertura lateral 31 é recortada para o centro do veículo (na direção para um lado profundo de um lado do observador do desenho), formando assim uma porção de armazenagem de artigo 80 e uma porção de abertura 81 da porção de armazenagem de artigo é fechada por uma tampa 82. Adicionalmente, os furos de entalhe 84,85 são formados pelas porções de recorte de uma parede de armazenagem de artigo 83 que constitui a porção de armazenagem de artigo 80.

[84] De preferência, as primeiras porções de plataforma 86, 87 que se projetam na direção para um lado do observador a partir de um lado profundo do desenho são formadas em uma porção superior e uma

porção inferior da parede de armazenagem de artigo 83, respectivamente e as segundas porções de plataforma 88, 89 que se projetam na direção para um lado profundo de um lado do observador do desenho são, respectivamente, formadas na porção superior e uma porção inferior da superfície interna da cobertura lateral 31.

[85] A primeira porção de plataforma superior 86 possui um formato de L. A primeira porção de plataforma inferior 87 é inclinada para frente e para trás.

[86] A segunda porção de plataforma superior 88 possui um formato de L invertido, de modo a se voltar para a primeira porção de plataforma superior 86 em uma maneira oposta. A segunda porção de plataforma 89 é constituída de uma porção superior de manivela 91 que é inclinada para frente e para trás, uma porção inferior de manivela 92 que é disposta abaixo da porção superior de manivela 91 e uma porção de conexão 93 que conecta a porção superior de manivela 91 e a porção inferior de manivela 92, assim exibindo um formato de manivela. A razão pelo que a segunda porção de plataforma inferior 89 tem o formato de manivela é explicada mais tarde.

[87] Adicionalmente, uma janela de inspeção relativamente grande 101 é formada na parede de armazenagem de artigo 83 para permitir um condutor a observar um estai de suportar o componente elétrico 102 através da janela de inspeção 101.

[88] Uma seção em corte transversal tomada ao longo de uma linha 9 – 9 na figura 8 e uma seção em corte transversal tomada ao longo de uma linha 10 – 10 na figura 8 são explicadas em conjunção com a figura 9 e a figura 10.

[89] Como mostrado na figura 9, uma bateria 103 é disposta no centro, na direção da largura do veículo e o tanque de combustível 44 é disposto acima da bateria 103. Adicionalmente, as segundas plataformas 88, 89 projetam-se para o centro da direção da largura do veículo

a partir da cobertura lateral 31 de modo a suportar um primeiro artigo 104 e um segundo artigo 105 no mesmo, respectivamente.

[90] Adicionalmente, como mostrado na figura 10, as primeiras plataformas 86, 87 são formadas na parede de armazenagem de artigo 83 em uma maneira projetante na direção para o lado (na direção para a direita no desenho) do veículo e o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 podem ser suportados nas primeiras plataformas 86, 87, respectivamente. Adicionalmente, devido a uma operação cooperativa das primeiras plataformas 86, 87 e segundas plataformas 88, 89, é possível suportar um artigo alongado.

[91] O primeiro artigo 104 pode ser um documento, por exemplo. Quando o primeiro artigo 104 é o documento, uma espessura do primeiro artigo 104 é relativamente pequena. Uma porção para acomodar tal primeiro artigo 104 aí é referida como uma primeira porção de acomodação 106. A primeira porção de acomodação 106 acomoda o documento tendo uma relativamente pequena espessura e, portanto, é possível tornar uma profundidade da primeira porção de acomodação 106 na direção da largura do veículo relativamente pequena. A primeira porção de acomodação 106 é disposta em um lado do tanque de combustível 44.

[92] Pelo uso da primeira porção de acomodação 106 que é disposta na vizinhança do tanque de combustível 44 como um porta-documento de espessura menor, dimensionamento maior do tanque de combustível 44 é também realizado.

[93] O segundo artigo 105 pode ser um kit de ferramenta, por exemplo. Uma porção para acomodar tal segundo artigo 105 aí é referida como segunda porção de acomodação 107. A segunda porção de acomodação 107 pode acomodar um kit de ferramenta relativamente grande (espessa) na mesma. A segunda porção de acomodação 107 é disposta abaixo do tanque de combustível 44.

[94] A segunda porção de acomodação 107 que é disposta abaixo do tanque de combustível 44 possui um espaço suficiente e, portanto, a segunda porção de acomodação 107 pode acomodar um kit de ferramenta relativamente grande na mesma.

[95] Isto é, pela utilização da porção de armazenagem de artigo 80 pela divisão da porção de armazenagem de artigo 80 em uma zona superior e uma zona inferior, é possível aumentar o desempenho de armazenamento de artigo da porção de armazenagem de artigo 80 enquanto assegurando uma capacidade do tanque de combustível 44.

[96] Um estado em que o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 são acomodados na porção de armazenagem de artigo 80, respectivamente, é explicado em conjunção com a figura 11. Primeiramente, os componentes elétricos 108, 109 representados pelos fusíveis e relés são montados em um estai de suporte de componente elétrico 102. Estes componentes elétricos 108, 109 são dispostos mais próximos ao centro da largura do veículo do que a parede de armazenagem de artigo 83. Estes componentes elétricos 108, 109 podem ser inspecionados e mantidos através da janela de inspeção 101.

[97] É admitido um caso em que uma janela de inspeção para os componentes elétricos é formada na cobertura do corpo do veículo, uma tampa torna-se necessária. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a janela de inspeção 101 é formada na parede de armazenagem de artigo 83 que pode ser fechada pela tampa (indicada em número 82 na figura 8) e, portanto, é desnecessário preparar uma tampa separadamente, assim controlando o aumento de número de peças.

[98] Em seguida, a maneira de operação dos furos de entalhe 84, 85 é explicada.

[99] Na figura 11, é admitido um caso em que os furos entalhados 84, 85 não são formados, uma extremidade dianteira do primeiro artigo 104 e uma extremidade dianteira do segundo artigo 105 são restringidas

por uma borda dianteira 111 da porção de armazenagem de artigo 80. Em tal caso, é necessário mover o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 para trás ou tornar os respectivos artigos 104, 105 menores.

[100] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, o primeiro artigo 104 e o segundo artigo 105 são acomodados na porção de armazenagem de artigo 80 por permitir os respectivos artigos 104, 105 a penetrarem nos furos de entalhe 84, 85 e fazendo uso de uma superfície interna da cobertura lateral. Consequentemente, a porção de armazenagem de artigo 80 pode acomodar um artigo grande ou um artigo alongado na mesma. Isto é, esta modalidade pode aumentar a capacidade de acomodação de artigo enquanto tornando a porção de armazenagem de artigo 80 em um tamanho compacto.

[101] Isto é, os furos de entalhe 84, 85 desempenham o papel de conectar de maneira comunicante um espaço definido pela parede de armazenagem de artigo 83 e um espaço definido pela superfície interna da cobertura lateral 31 entre si. Devido a tal constituição, estes dois espaços podem ser utilizados para acomodar artigos, de modo que um artigo alongado ou similar pode ser acomodado na porção de armazenagem de artigo 80. Em adição a tal efeito vantajoso, por fazer uso da superfície interna da cobertura lateral 31, é possível reduzir a possibilidade de o artigo cair quando a tampa 82 for removida.

[102] Adicionalmente, é admitido um caso em que uma caixa de acomodação que constitui uma parte separada seja instalada na cobertura lateral, neste caso é necessário preparar a caixa de acomodação separadamente, de modo que o número de peças é aumentado. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a parede que constitui a porção de armazenagem de artigo é integralmente formada com a cobertura lateral e, portanto, é possível controlar o aumento do número de peças.

[103] Os artigos 104, 105 podem ser posicionados no lugar pela

colocação dos artigos 104, 105 nas primeiras porções de plataforma 86, 87. Adicionalmente, por permitir as segundas porções de plataforma 88, 89 e as primeiras porções de plataforma 86, 87 para funcionar cooperativamente, os artigos 104, 105 podem ser posicionados no local mais confiavelmente.

[104] Adicionalmente, como mostrado na figura 9, o tanque de combustível 44 que é disposto abaixo do assento é circundado pela cobertura lateral 31. Como descrito previamente, de acordo com a presente invenção, é possível formar a porção de armazenagem de artigo 80 em um formato compacto e fina. Pela redução de uma profundidade da porção de armazenagem de artigo formada na cobertura lateral na direção da largura do veículo, é desnecessário tornar o tanque de combustível 44 pequeno, o que permite tornar o tanque de combustível 44 grande.

[105] Adicionalmente, é admitido um caso em que a porção de armazenagem de artigo 80 é formada apenas no lado esquerdo ou direito do tanque de combustível 44, pode ser necessário dispor o tanque de combustível em uma maneira deslocada do centro da largura do veículo. Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, a profundidade da porção de armazenagem de artigo formada na cobertura lateral 31 na direção da largura do veículo é reduzida e portanto, é desnecessário dispor o tanque de combustível 44 em uma maneira desviada, de modo que o tanque de combustível 44 pode ser disposto no centro da largura do veículo.

[106] Na figura 11, com relação à primeira porção de plataforma superior 86 e a segunda porção de plataforma 89, uma das porções de plataforma 86, 89 possui um formato de L e a outra possui um formato de L invertido de tal modo que a primeira porção de plataforma 86 e a segunda porção de plataforma 89 voltam-se entre si em uma maneira oposta. Consequentemente, o primeiro artigo 104 que é acomodado na

primeira porção de acomodação 106 pode ser posicionado no local na direção longitudinal.

[107] Adicionalmente, a primeira plataforma inferior 87 assume uma postura para frente e descendente e a porção superior da manivela 91 da segunda plataforma 89 é disposta em uma extensão da primeira plataforma 87. Os segundos artigos 105, 105A são acomodados na segunda porção de acomodação 107 em uma postura para frente de modo descendente e, portanto, os segundos artigos 105, 105A são abertamente movidos para o lado traseiro do veículo.

[108] Em adição à estrutura acima mencionada, um formato da segunda porção de plataforma inferior 89 é explicado.

[109] Na figura 11, quando o segundo artigo 105 é um artigo em formato de tira 105A como indicado por uma linha imaginária, por colocar o artigo 105A na segunda porção de plataforma em formato de manivela 89 como indicado pela linha imaginária, o artigo 105A pode ser profundamente inserido em um espaço em um lado direito do desenho. O artigo 105A é trazido em contato com a armação secundária 45 que é disposta diretamente acima da segunda porção de plataforma 89 e, portanto, o movimento do artigo 105A na direção para frente pode ser restringido. Pela formação da porção de plataforma 89 em um formato de manivela como acima descrito, uma faixa de aplicação da porção de plataforma 89 pode ser ampliada.

[110] Aqui, como formato das porções de plataforma 86 a 89, é possível adotar apropriadamente um formato de I, um formato de L, um formato de manivela ou quaisquer outros formatos quando visto em uma vista lateral do veículo.

[111] Em seguida, a cobertura dianteira 32 e a cobertura de topo 33 são explicadas.

[112] Como mostrado na figura 12, quando o veículo é visto do lado dianteiro oblíquo, uma folga 113 é observada em um lado 112 da

cobertura de topo 33. A folga 113 estende-se em uma maneira alongada na direção vertical do veículo.

[113] Como mostrado na figura 13, uma pluralidade de furos passantes 114 são formados na cobertura dianteira 32. Aqui, uma porção projetante 115 que é formada na cobertura dianteira 32 em uma posição na vizinhança dos furos passantes 114 é provida para formar uma porção de recesso descrito mais tarde (indicada pelo número 119 na figura 16).

[114] Como mostrado na figura 14, quando o veículo é visto de um lado dianteiro, a folga é dificilmente visível de fora. Uma seção em corte transversal tomada ao longo de uma linha 15 – 15 na figura 14 e uma seção em corte transversal tomada ao longo de uma linha 16 – 16 na figura 14 são explicadas a seguir.

[115] Como mostrado na figura 15, o tubo frontal 41 formado em uma extremidade distal da estrutura do corpo de veículo é circundado por uma porção em corte transversal em formato de U 116 da cobertura dianteira 32 a partir de um lado traseiro (do acima no desenho). Aqui, a cobertura dianteira 32 é formada pela conexão das porções de proteção da perna esquerda e direita 34, 34 pela porção de secção transversal em formato de U 116. O tubo frontal 41 é também circundado pela cobertura de topo 33 tendo uma seção transversal encurvada de um lado dianteiro. Adicionalmente, os lados esquerdo e direito 112, 112 da cobertura do topo 33 são trazidos em contato com a porção em secção transversal de formato de U 116, assim, formando porções em formato de V 117, 117 que são ampliadas para um lado dianteiro do veículo entre a cobertura de topo 33 e a cobertura dianteira 32.

[116] Isto é, a cobertura de topo 33 possui lados esquerdo e direito 112, 112 da mesma dispostos atrás da extremidade dianteira da cobertura dianteira 32 na direção longitudinal do veículo, e a cobertura de topo 33 é encurvada para a extensão que os lados esquerdo e direito

112, 112 entram na porção em corte transversal em formato de U 116, de modo que as porções em formato de V 117, 117 que são ampliadas para o lado dianteiro do veículo são formadas entre a cobertura de topo 33 e a cobertura dianteira 32. Para ser mais específico, a porção em corte transversal em formato de U 116 estende-se de uma posição atrás do tubo frontal 41 para os lados esquerdo e direito do tubo frontal 41 e lados esquerdo e direito 112, 112 da cobertura de topo 33 são posicionados em ambos os lados do tubo frontal 41.

[117] Devido a tal constituição, um formato único em que a cobertura de topo 33 entra na cobertura dianteira 32 pode ser obtido, assim, melhorando ainda mais a aparência do veículo.

[118] Aqui, é desejável tomar uma contramedida em relação à estagnação do vento de deslocamento nas porções em formato de V 117, 117.

[119] Para tal fim, como mostrado na figura 16, as porções de entalhe 118, 118 são formadas na cobertura de topo 33, de modo a assegurar as folgas 113, 113. Um vento de deslocamento que é introduzido através de tais folgas 113, 113 (indicadas por setas (1), (1)) é descarregado dos furos passantes 114, 114 como indicado pelas setas (2), (2).

[120] Há uma possibilidade que uma pressão negativa seja gerada em um lado traseiro da cobertura dianteira 32 (particularmente, em um lado traseiro da porção de proteção de perna 34) enquanto deslocando. Todavia, de acordo com a presente invenção, o vento de deslocamento é insuflado para um espaço atrás da cobertura dianteira 32 através das folgas 113, 113 e furos passantes 114 e, portanto, a pressão negativa pode ser reduzida. Como um resultado, o condutor pode apreciar um percurso suave sobre o veículo.

[121] É admitido um caso em que um formato da cobertura de topo 33 ou um formato da cobertura dianteira 32 é modificado para prevenir o vento de deslocamento de estagnar no espaço entre a cobertura do

topo 33 e a cobertura dianteira 32, a modificação do formato da cobertura de topo 33 ou da cobertura dianteira 32 é limitada pela hidrodinâmica. Como um resultado, existe uma possibilidade que o grau de liberdade no desenho dos formatos das respectivas coberturas seja reduzido.

[122] Neste aspecto, de acordo com a presente invenção, é suficiente formar as folgas 113 e os furos passantes 114 e portanto, o grau de liberdade no desenho dos formatos da cobertura do topo 33 e da cobertura dianteira 32 pode ser aumentado.

[123] A cobertura dianteira 32 pode de preferência incluir as porções de recesso 119, 119 que são recortadas quando visto de um lado do tubo frontal 41 nas suas porções que se voltam para as porções de entalhe 118, 118 em uma maneira oposta.

[124] Uma distância da folga 113 é definida pela porção de entalhe 118 e porção de recesso 119. A distância da folga 113 pode ser aumentada também pela modificação da porção de recesso 119. Neste caso, a porção de entalhe 118 pode ser tornada menor. Como um resultado, é possível tornar as porções de entalhe 118 imperceptíveis assim melhorando a aparência da cobertura de topo 33.

[125] É admitido um caso em que a porção de abertura correspondente à folga 113 seja formada apenas em uma da cobertura de topo 33 e cobertura dianteira 32, é, neste caso, necessário tornar a porção de abertura pequena para assegurar uma resistência ou rigidez de uma periferia da porção de abertura. Por outro lado, quando a porção de abertura é tornada grande, a cobertura de topo 33 ou a cobertura dianteira 32 torna-se grande.

[126] Neste aspecto, de acordo com esta modalidade, a folga é formada fazendo uso da periferia da cobertura de topo 33 e da periferia ou porção de recesso da cobertura dianteira 32. Consequentemente, é possível facilmente assegurar uma folga suficientemente larga e, ao mesmo tempo, a cobertura de topo 33 ou a cobertura dianteira 32 pode

ser tornada menor.

[127] Como mostrado na figura 17 que é uma vista dianteira da cobertura de topo 33, a cobertura de topo 33 possui um formato retangular, longitudinalmente alongado, inclui um par de garras de inserção 121, 121 em uma sua porção superior e forma um furo de parafuso 122 no centro de uma sua porção inferior. A cobertura de topo 33 pode ser montada de maneira destacável na cobertura dianteira utilizando tais garras de inserção 121, 121 e furo de parafuso 122.

[128] Em adição a tal estrutura, a cobertura de topo 33 exibe um formato de gargalo em que uma largura da cobertura de topo 33 é gradualmente estreitada na direção descendente e, portanto, a cobertura de topo 33 pode também ter uma aparência favorável.

[129] Adicionalmente, como mostrado na figura 18, que é uma vista lateral da cobertura de topo 33, a cobertura de topo possui uma porção de extensão 123 que se estende para um lado traseiro do veículo a partir de uma sua extremidade superior e inclui porções de perna 124, 125 e a porção de entalhe 118 no seu lado 112. As porções de perna 124, 125 são trazidas em contato com a cobertura dianteira 32. Uma folga é formada pela porção de entalhe 118.

[130] A maneira de operar a porção de extensão 123 formada na cobertura de topo 33 é explicada em conjunção com a figura 19.

[131] A porção de extensão 123 estende-se para o lado traseiro do veículo enquanto passando abaixo da cobertura de guidão 19. Por outro lado, uma porção de prateleira 126 estende-se para um lado dianteiro do veículo a partir de uma porção superior da cobertura dianteira 32 e a porção de prateleira 126 e a porção de extensão 123 sobrepõem-se entre si.

[132] Devido à provisão da porção de prateleira 126 e a porção de extensão 123, tornará difícil para um vento de deslocamento que atinge uma área em torno do tubo frontal escapar-se ascendentemente.

[133] Adicionalmente, uma porção superior da cobertura dianteira 32 estende-se mais ascendentemente do que a porção de extensão 123 (porção de prateleira 126) e forma uma porção de parede elevada 127.

[134] Uma vez que a porção de parede elevada 127 exhibe um formato similar a um colar e dá uma impressão única, a aparência da porção dianteira do veículo é ainda melhorada.

[135] Em seguida, a explicação é feita com relação à estrutura de uma porção traseira do veículo, particularmente, à estrutura do porta-objeto 24, ao para-lama 23 e ao tensor de corrente 27.

[136] Como mostrado na figura 20, na motocicleta 10, uma porção traseira da armação traseira 43 que constitui um elemento da estrutura do corpo de veículo projeta-se e é exposta da cobertura lateral 31 disposta abaixo do assento 14. As barras de suporte de suspensão 131, 131 estendem-se para esquerda e para direita, a partir da armação traseira 43 e os assentos 132, 132 receptores de porta-objeto são formados em uma superfície superior da armação traseira 43. Uma porção superior da suspensão traseira 28 é montada nas barras de suporte de suspensão 131.

[137] O porta-objeto 24 é, como mostrado na figura 21, constituído de uma armação de porta-objeto 133 tendo um formato de U quando visto em uma vista plana, uma porção de segurar 134 que se estende entre as extremidades dianteiras da armação de porta-objeto 133, uma porção de placa receptora de carga 135 que se estende sobre a armação de porta-objeto 133, um par de furos de parafuso 136, 136 formados em uma porção de placa receptora de carga 135 e membros de engate dianteiros 137, 137 montados em uma porção dianteira da porção de placa receptora de carga 135.

[138] Os membros de engate dianteiro 137, 137 têm, como mostrado na figura 22, um gancho em formato de U 138 que se abre para frente, respectivamente. As barras de suporte de suspensão (figura 21,

número 131) são inseridas nestes ganchos em formato de U 138. Em seguida, os furos de parafuso 136 são alinhados com o assento receptor de porta-objeto (figura 21, número 132) e o porta-objeto 24 é fixado no assento receptor de porta-objeto 132 utilizando parafusos.

[139] Como um resultado, é possível obter a estrutura mostrada na figura 23. O porta-objeto 24 é diretamente suportado na armação traseira 43 exposta no exterior. A armação traseira 43 é um membro rígido formado de um tubo ou uma haste sólida tendo uma seção transversal circular e, portanto, é possível aumentar facilmente um peso da carga.

[140] Adicionalmente, é admitido um caso em que a armação traseira 43 esteja revestida com uma cobertura, a cobertura amplamente projeta-se na direção da largura do veículo, aumentando assim uma largura do veículo.

[141] Neste aspecto, de acordo com esta modalidade, é possível controlar a largura do veículo para um tamanho pequeno pela exposição da armação traseira 43.

[142] Adicionalmente, como mostrado na figura 23, o para-lama traseiro 23 é constituído pela conexão de duas partes consistindo em uma meia-porção traseira do para-lama traseiro 141 e uma meia-porção dianteira do para-lama traseiro 142.

[143] A meia-porção traseira do para-lama traseiro 141 inclui uma porção de conexão 143 em uma sua extremidade dianteira como mostrado na figura 24.

[144] A meia-porção dianteira do para-lama traseiro 142 inclui uma porção de conexão 144 em uma sua extremidade traseira como mostrado na figura 25.

[145] Uma vez que o para-lama traseiro 23 possui uma estrutura divisível, o para-lama traseiro 23 pode ser montado em um corpo do veículo mais facilmente.

[146] Em seguida, o tensor de corrente 27 é explicado.

[147] Como mostrado na figura 23, um eixo da roda traseira 145 é suportado em uma porção traseira de um braço oscilante 144. É necessário mover o eixo de roda traseira 145 para a direita no desenho para retesar uma corrente afrouxada. O tensor de corrente 27 é provido para realizar tal ação de aperto de corrente.

[148] O tensor de corrente 27 é constituído de um parafuso de olhal(uma parte produzida por formar integralmente um parafuso com um anel) 146 que é engatado com o eixo da roda traseira 145, uma peça da extremidade 147 que é provida em um lado do braço oscilante 144 e uma porca 148 e uma porca preventiva de afrouxamento 149 que são rosqueada no parafuso de olhal 146 em um lado traseiro de veículo da peça da extremidade 147. O tensor de corrente 27 é também caracterizado pelo fato de que uma placa ornamental 150 é disposta na vizinhança das porcas 148,149 e um lado central da largura do veículo.

[149] A placa ornamental 150 é fixada na peça da extremidade 147 como mostrado na figura 27. Adicionalmente, uma periferia (excluindo uma extremidade dianteira) da placa ornamental 150 é dobrada para um lado da porca 148, 149. Uma porção da extremidade da peça da extremidade 147 é dobrada para o exterior do veículo e as porcas 148, 149 são posicionadas nas porções da extremidade dobrada. Uma vez que a placa ornamental 150 é disposta no lado central da largura do veículo, é possível assegurar suficientemente um espaço de operação 152 para girar as porcas 148, 149.

[150] A maneira da operação da placa ornamental 150 é explicada em conjunção com a figura 26.

[151] A caixa de corrente 26 é constituída de um meio-corpo superior da caixa 153 e um meio-corpo inferior da caixa 154 e é verticalmente divisível. Levando a rotação das porcas 148, 149 em consideração, um furo de entalhe 155 é formado na caixa de corrente 26 na vizinhança

das porcas 148, 149. Uma vez que a placa ornamental 150 é disposta em um lado profundo do furo de entalhe 155, a roda dentada não pode ser observada através do furo de entalhe 155, assim, melhorando a aparência da motocicleta.

Aplicabilidade Industrial

[152] A presente invenção é de preferência aplicável a uma motocicleta provida com uma porção de armazenagem de artigo em uma cobertura lateral abaixo de um assento.

Descrição dos Números e Sinais de Referência

10: motocicleta

14: assento

31: cobertura lateral

44: tanque de combustível

80: porção de armazenagem de artigo

81: porção de abertura

82: tampa

83: parede de armazenagem de artigo

84, 85: furo de entalhe

86, 87: primeira porção de plataforma

88, 89: segunda porção de plataforma

101: janela de inspeção

102: estai de suporte de componente elétrico

104: primeiro artigo

105: segundo artigo

106: primeira porção de acomodação

107: segunda porção de acomodação

108, 109: componente elétrico

REIVINDICAÇÕES

1. Motocicleta (10) em que uma área abaixo de um assento (14) sobre o qual o condutor senta é coberta com uma cobertura lateral (31), uma porção da cobertura lateral (31) é recortada no sentido do centro de um veículo, assim, formando uma porção de armazenagem de artigo (80),

e uma porção de abertura (81) da porção de armazenagem de artigo (80) é fechada por uma tampa (82), **caracterizada pelo fato de que**

um furo de entalhe (84, 85) é formado pelo corte de uma porção de uma parede de armazenagem de artigo (83) que constitui a porção de armazenagem de artigo (80), assim, possibilitando a acomodação de um artigo na porção de armazenagem de artigo (80) em um estado em que o artigo penetra no furo de entalhe (84, 85),

uma primeira porção de plataforma (86, 87) que suporta o artigo é formada na parede de armazenagem de artigo (83) de maneira a se projetar para fora na direção da largura, a parede de armazenagem de artigo (83) sendo posicionada atrás do furo de entalhe (84, 85)

uma segunda porção de plataforma (88, 89) que suporta o artigo é formada na superfície interna da cobertura lateral (31) de maneira a se projetar para dentro na direção da largura, a cobertura lateral (31) sendo posicionada na frente do furo de entalhe (84, 85).

2. Motocicleta (10) de acordo com a reivindicação 1, **caracterizada pelo fato de que** um tanque de combustível (44) é disposto abaixo do assento (14) e o tanque de combustível (44) é circundado pela cobertura lateral (31).

3. Motocicleta (10) de acordo com a reivindicação 2, **caracterizada pelo fato de que** a porção de armazenagem de artigo (80) é constituída de uma primeira porção de acomodação (106) que é disposta em uma zona superior da porção de armazenagem de artigo (80)

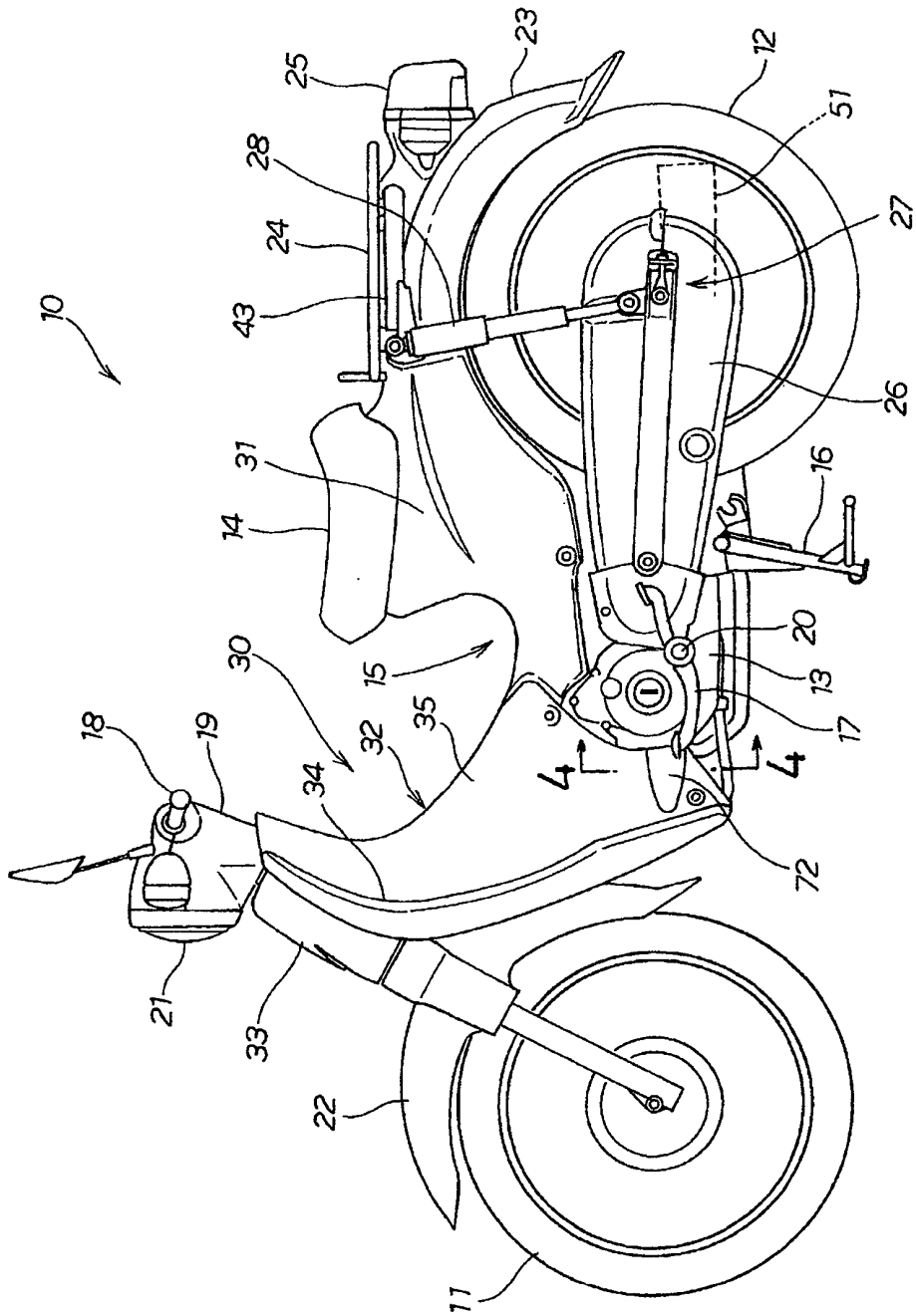
e uma segunda porção de acomodação (107) que é disposta em uma zona inferior da porção de armazenagem de artigo (80), a primeira porção de acomodação (106) é usada como um porta-documento disposto em um lado do tanque de combustível (44) e a segunda porção de acomodação (107) é usada como um porta-ferramenta disposto abaixo do tanque de combustível (44).

4. Motocicleta (10) de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 3, **caracterizada pelo fato de que** uma janela de inspeção (101) através da qual os componentes elétricos (108, 109) dispostos mais próximos ao centro do veículo são inspecionados e mantidos é formada em uma parede de armazenagem de artigo (83).

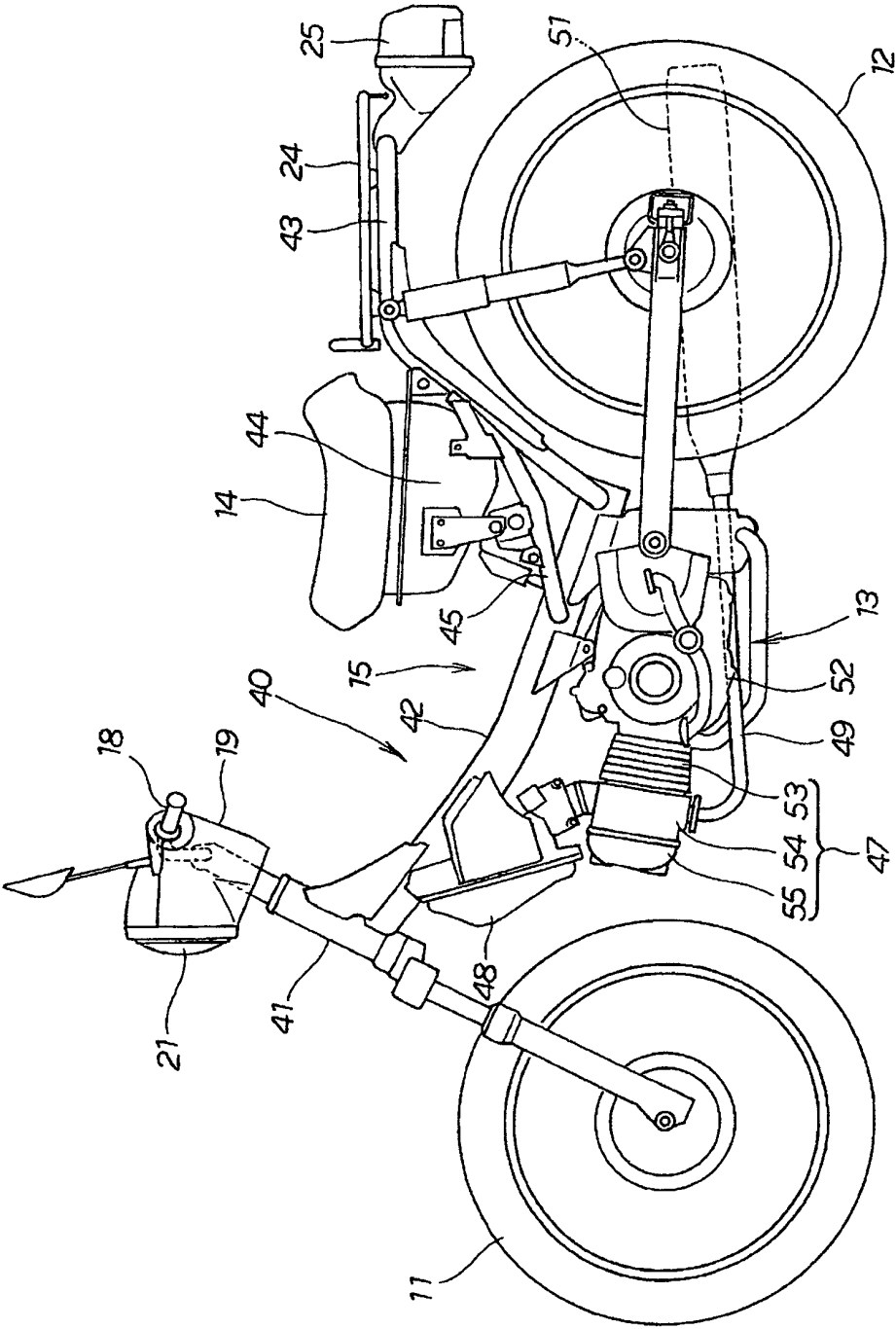
5. Motocicleta (10) de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 4, **caracterizada pelo fato de que** a primeira porção de plataforma superior (86) e a segunda porção de plataforma superior (88) são configuradas de modo que uma é formada em formato de L e a outra é formada em formato de L invertido, de modo que uma fique voltada para a outra.

6. Motocicleta (10) de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 5, **caracterizada pelo fato de que** a primeira porção de plataforma inferior (89) possui um formato de manivela, e uma porção superior de manivela (91) é disposto em uma extensão da primeira porção de plataforma inferior (87) assumindo uma postura de avançar descendentemente.

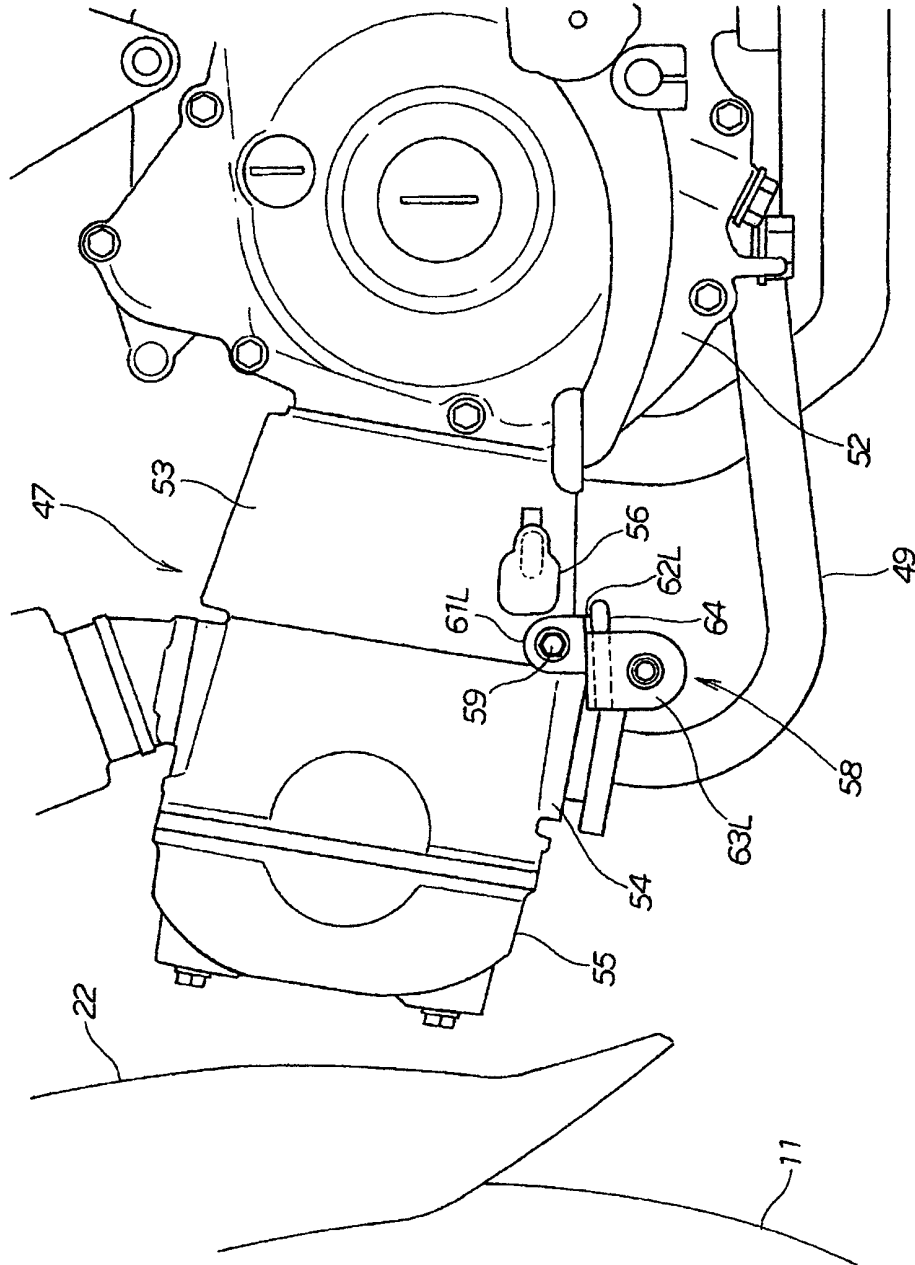
[Fig. 1]



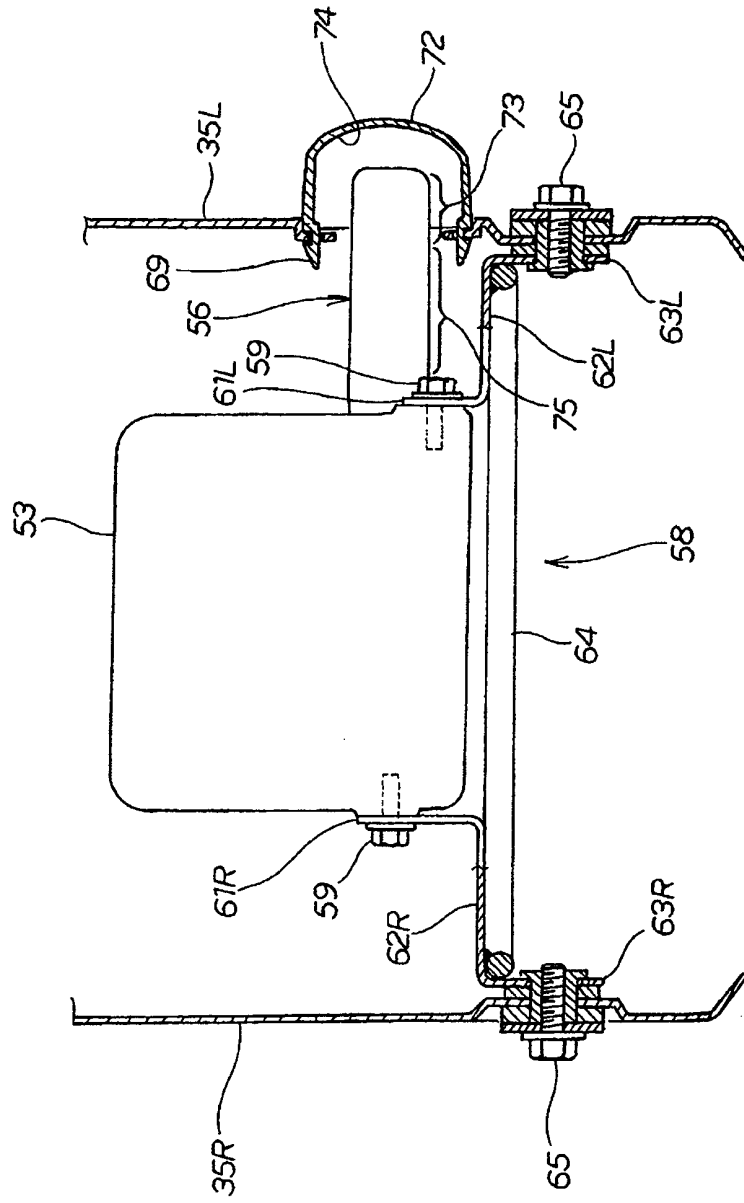
[Fig. 2]



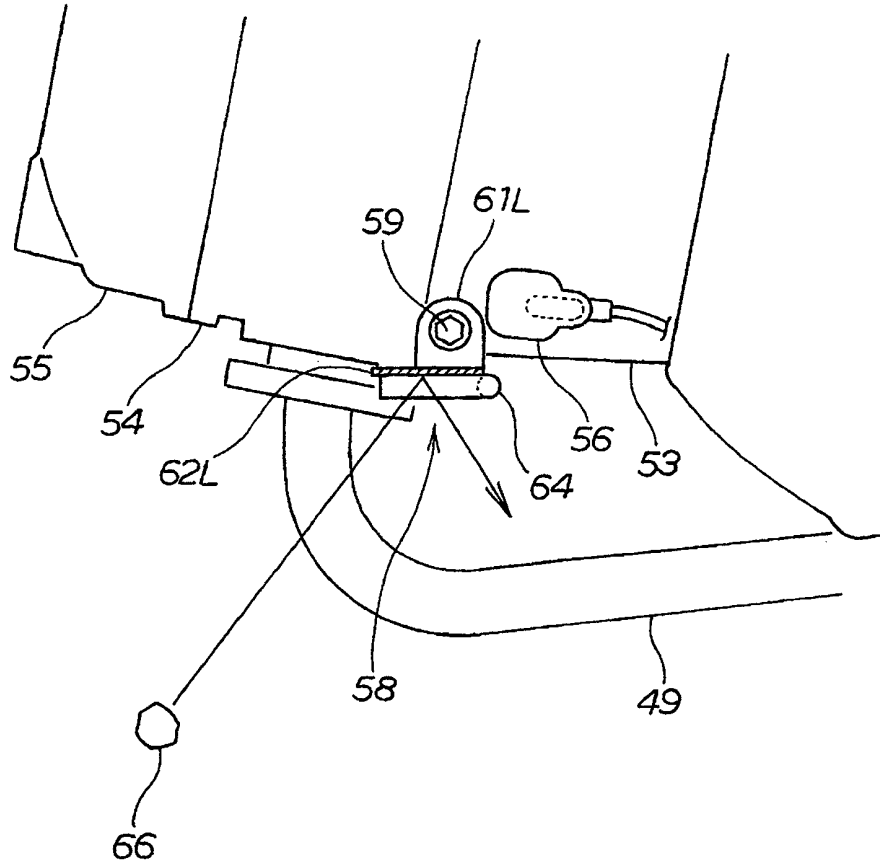
[Fig. 3]



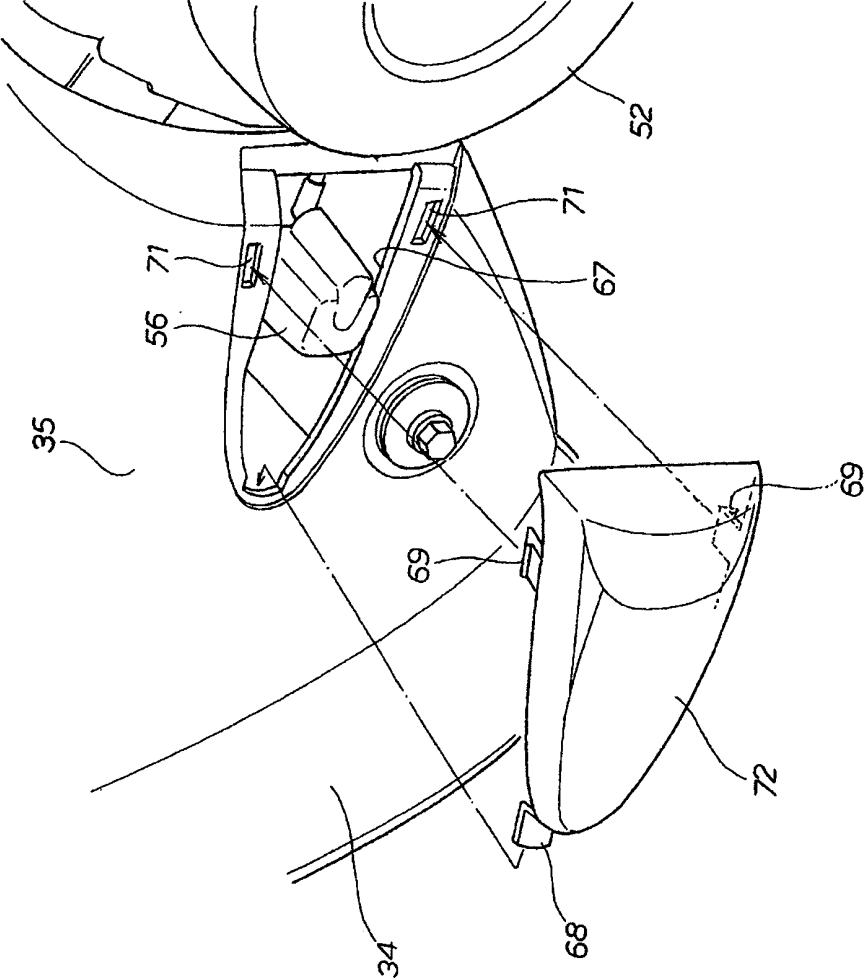
[Fig. 4]



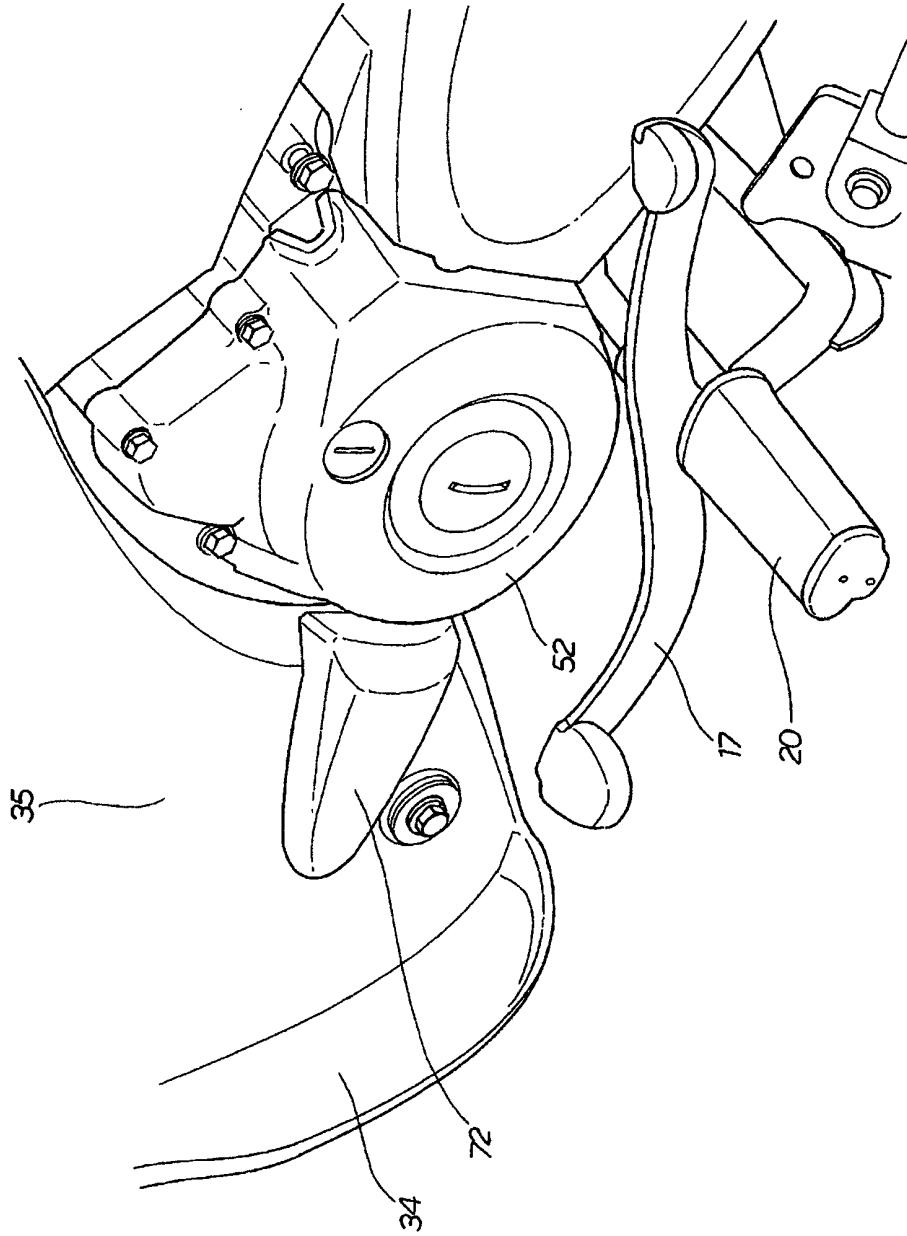
[Fig. 5]



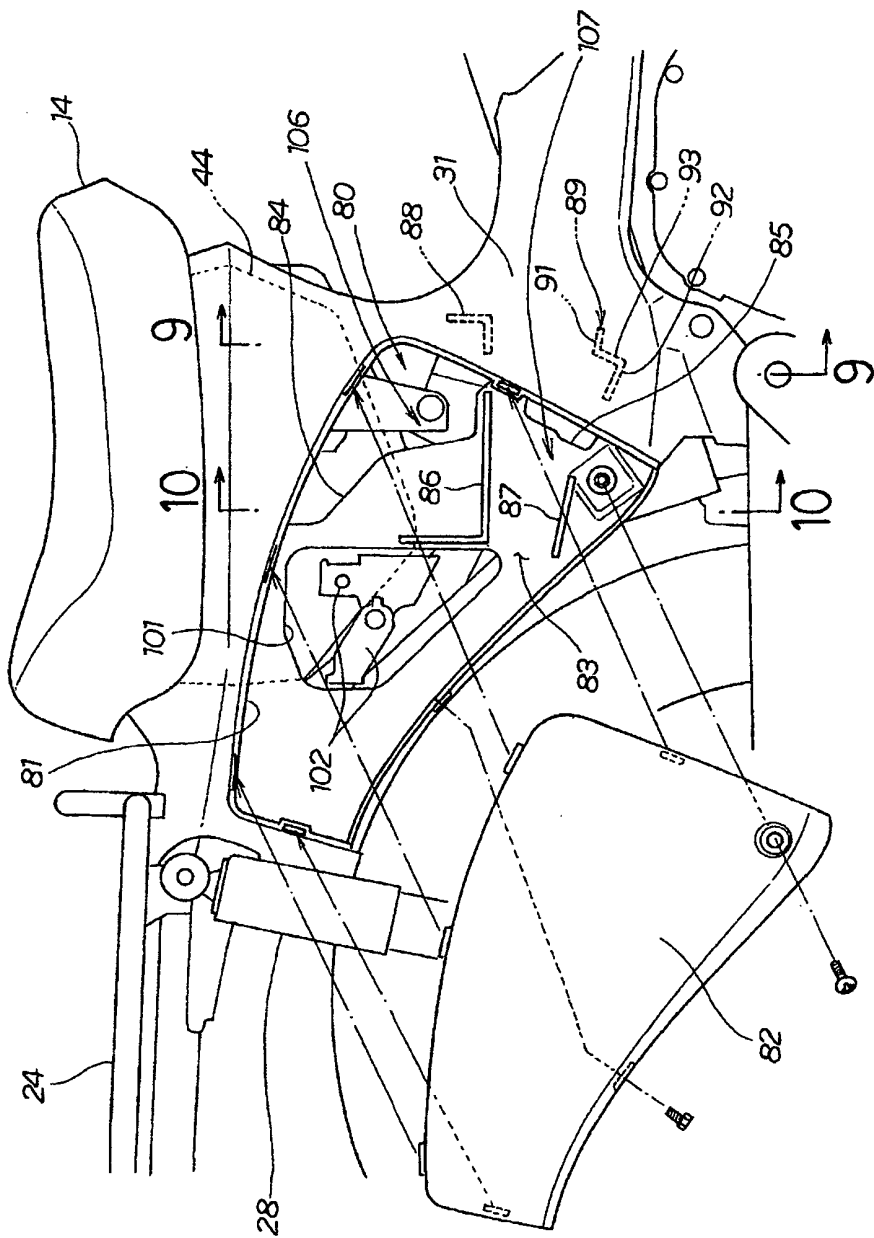
[Fig. 6]



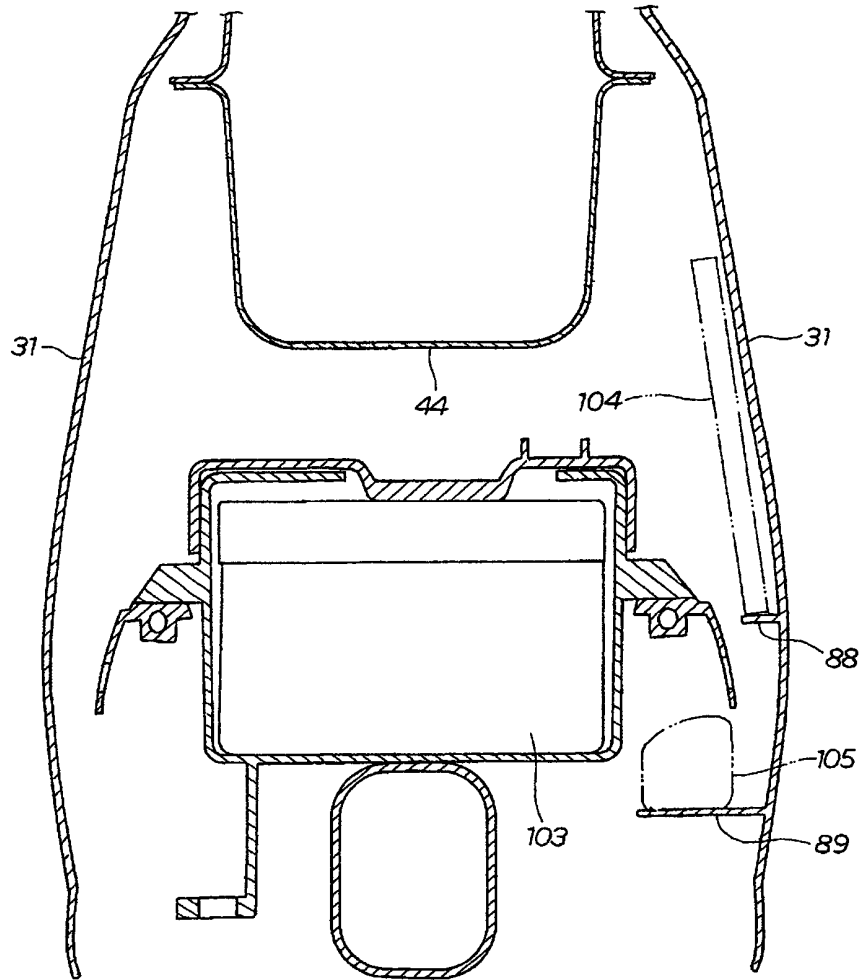
[Fig. 7]



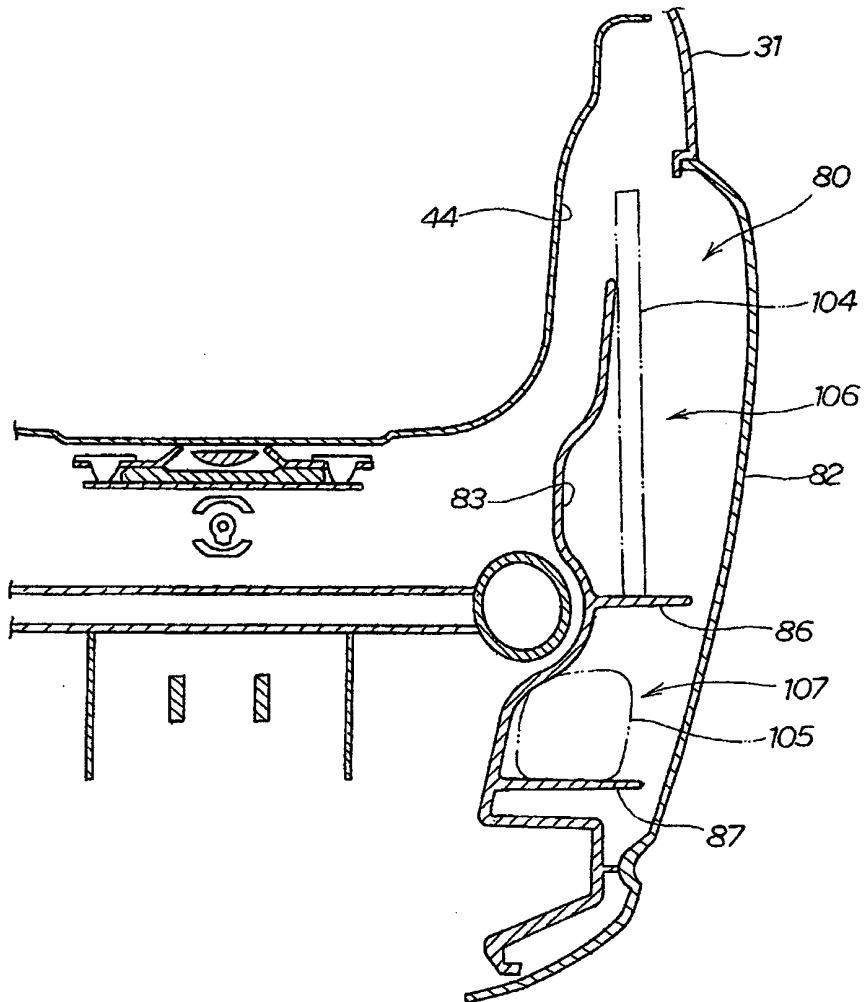
[Fig. 8]



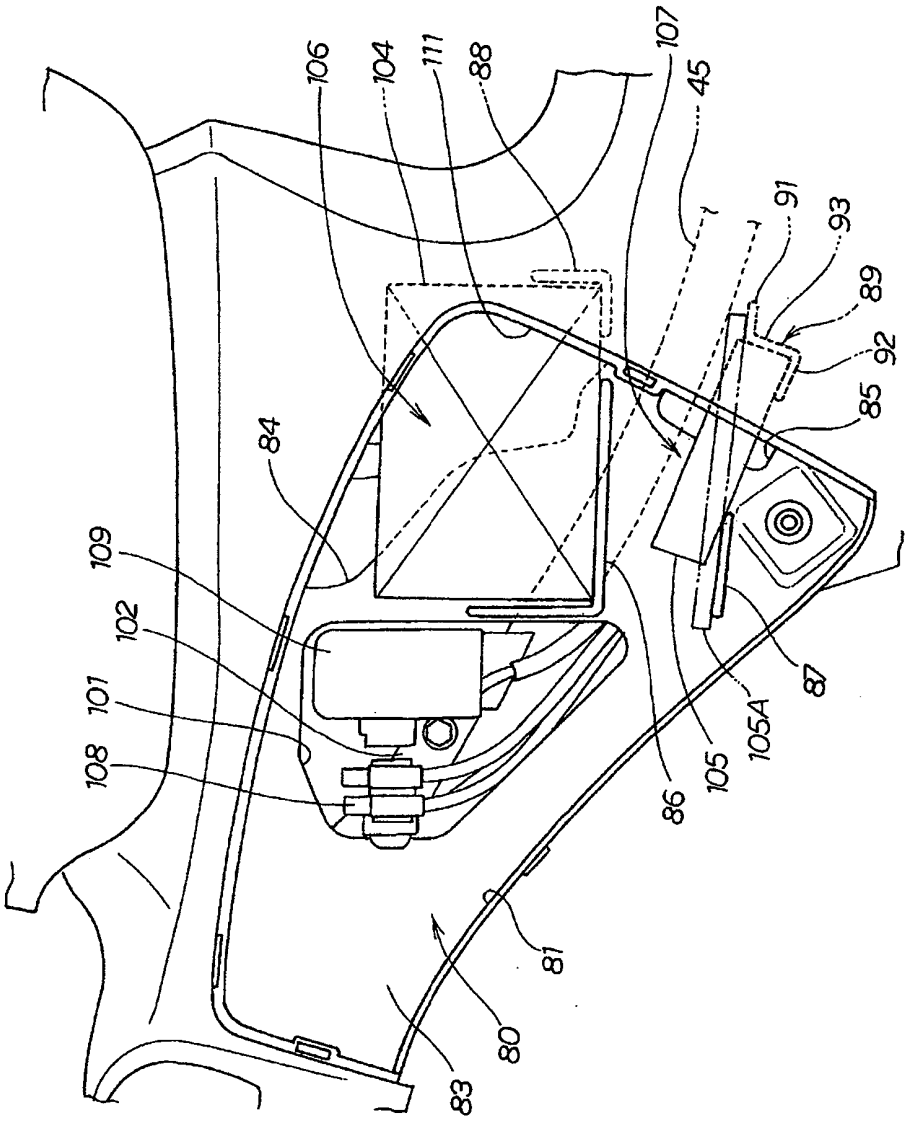
[Fig. 9]



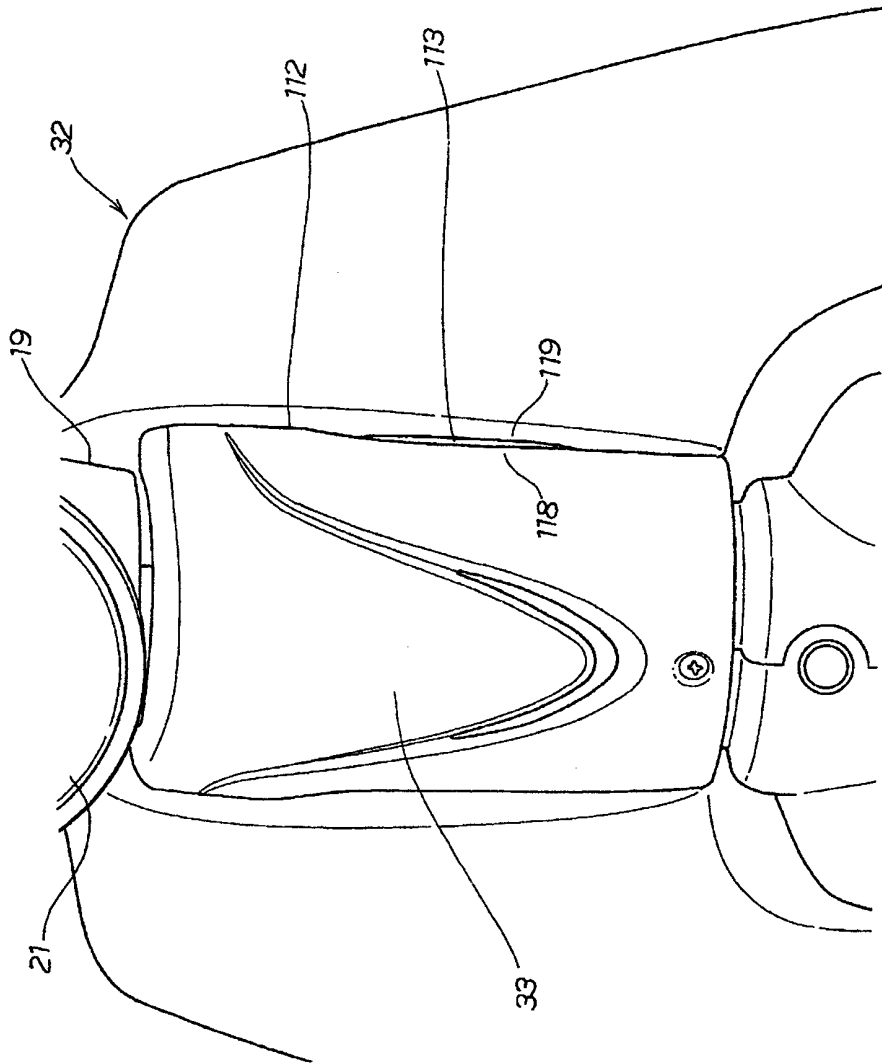
[Fig. 10]



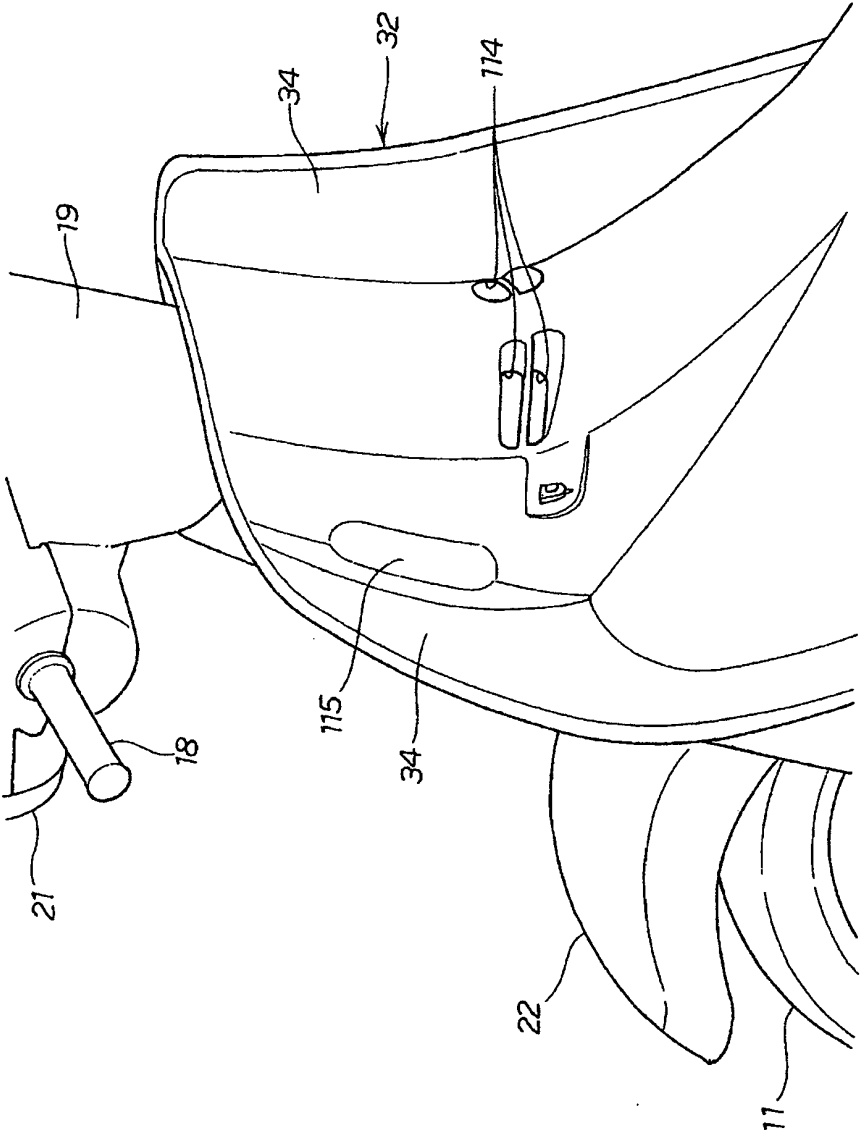
[Fig. 11]



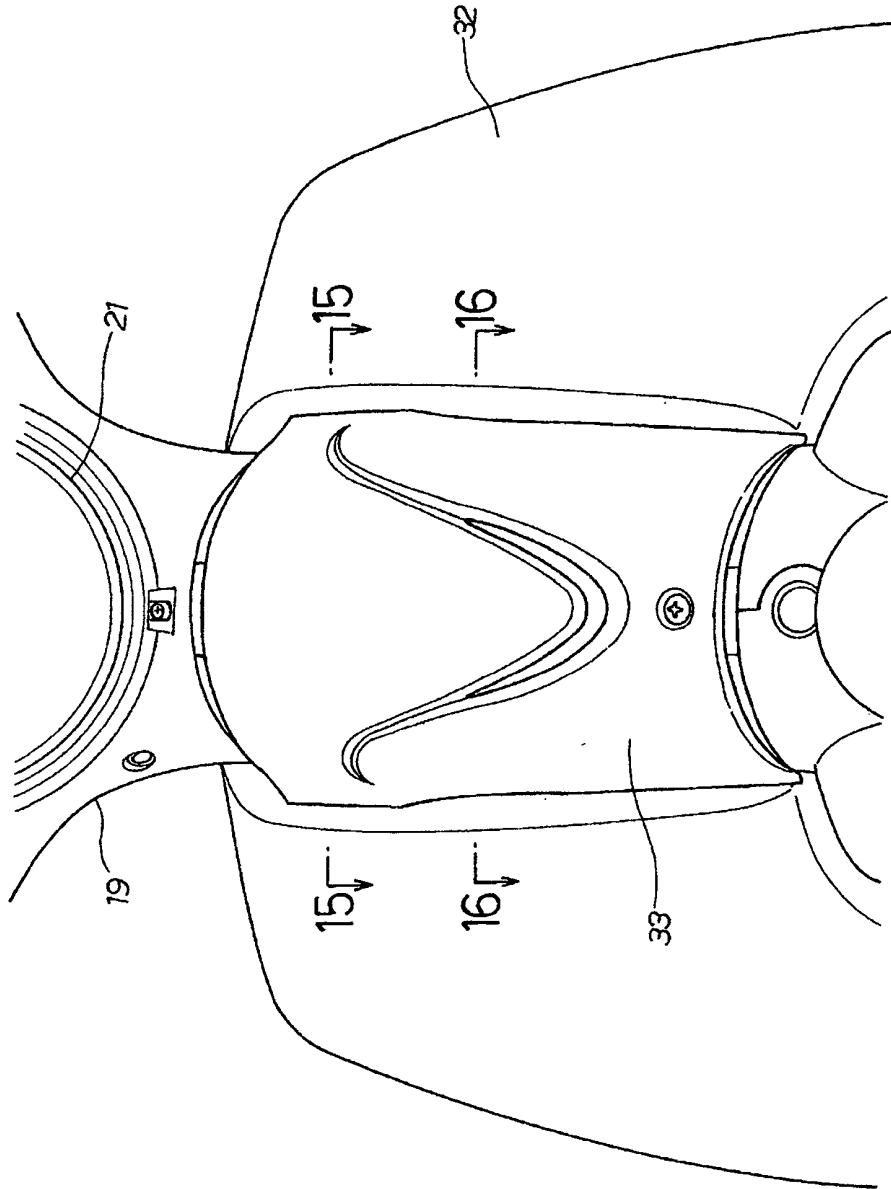
[Fig. 12]



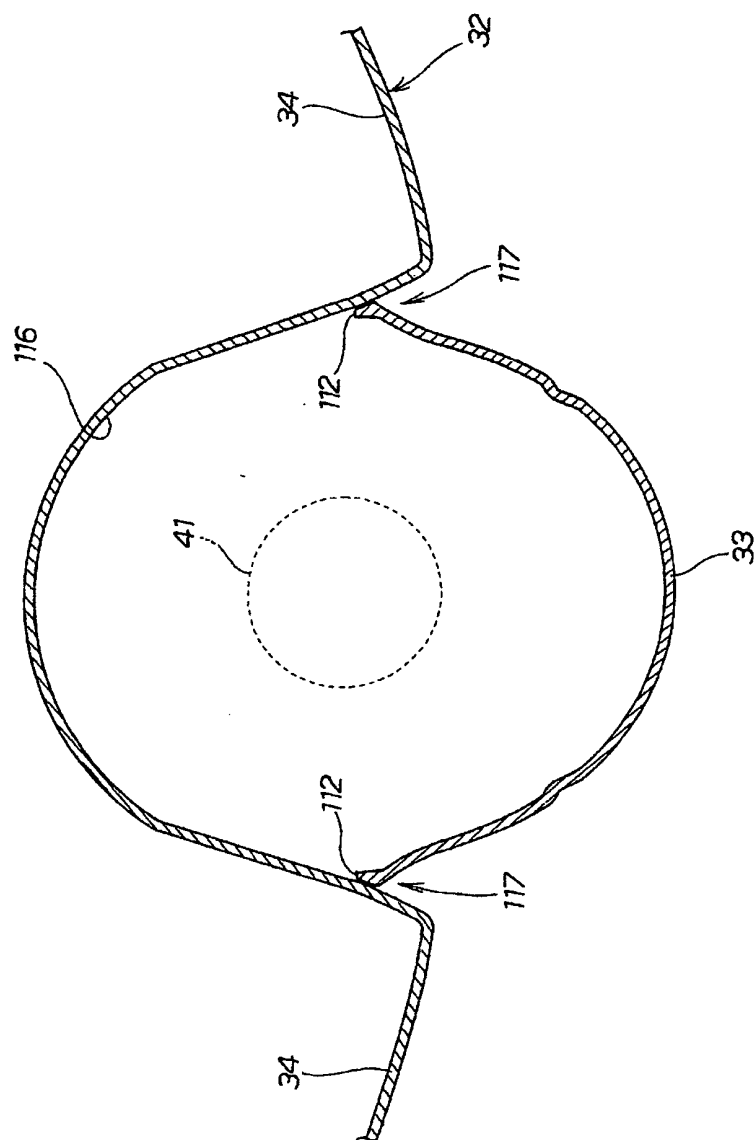
[Fig. 13]



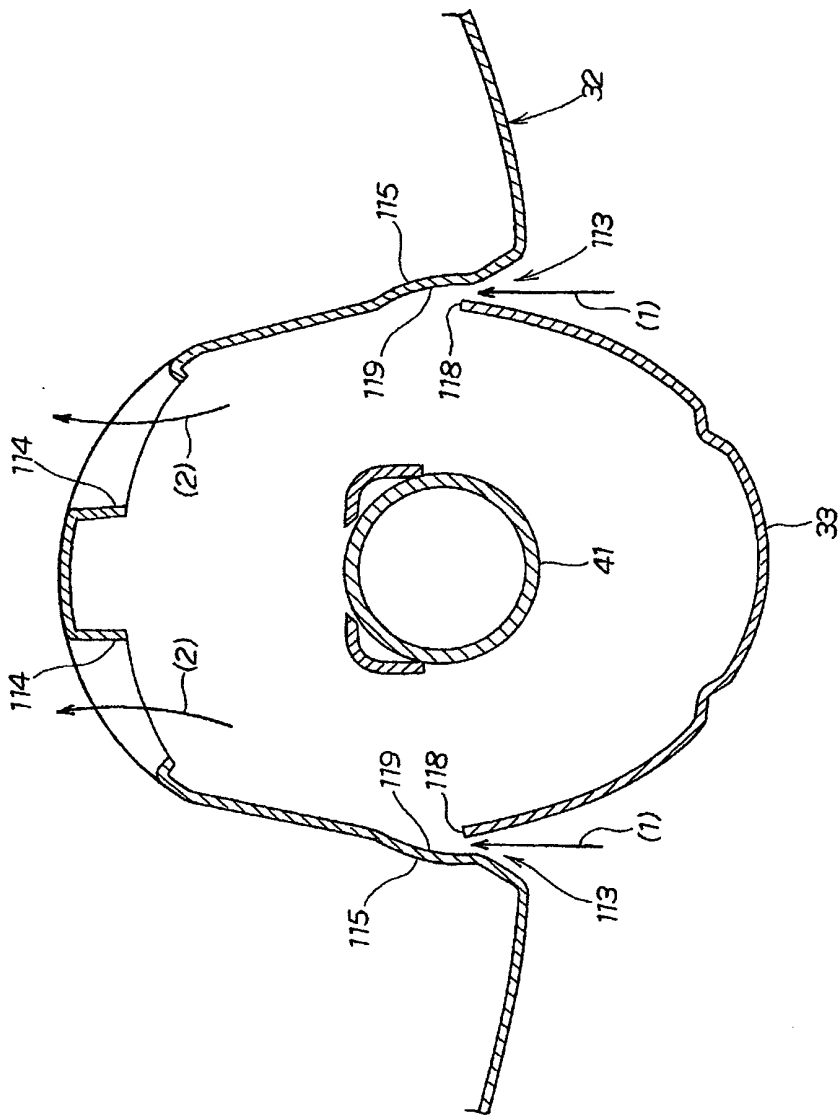
[Fig. 14]



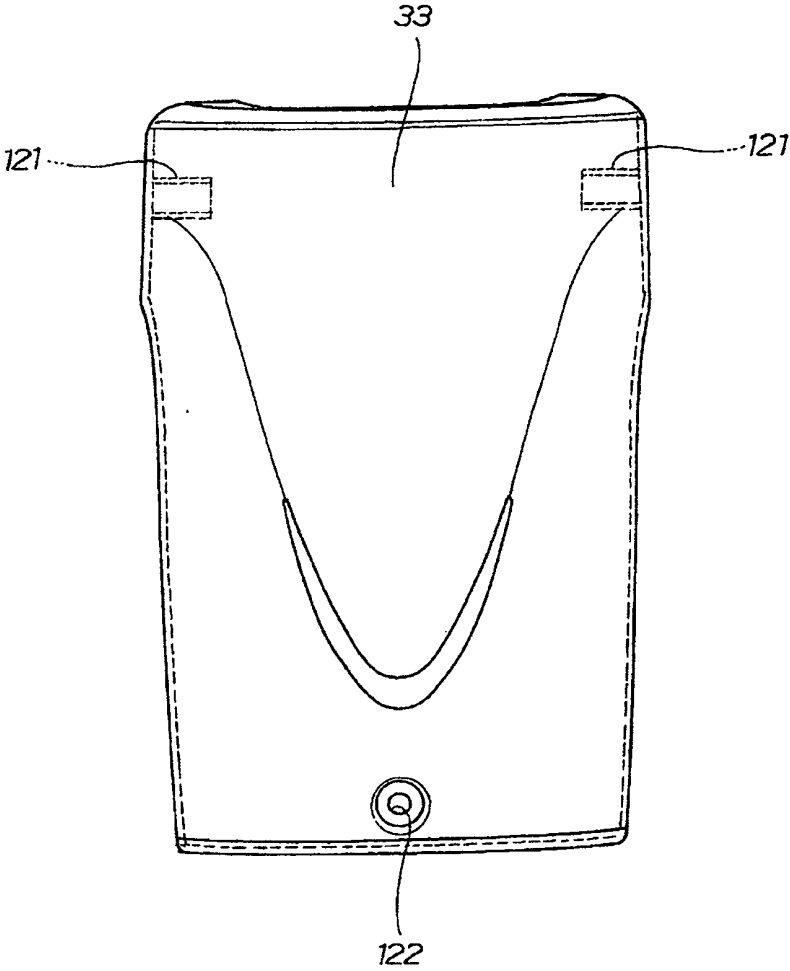
[Fig. 15]



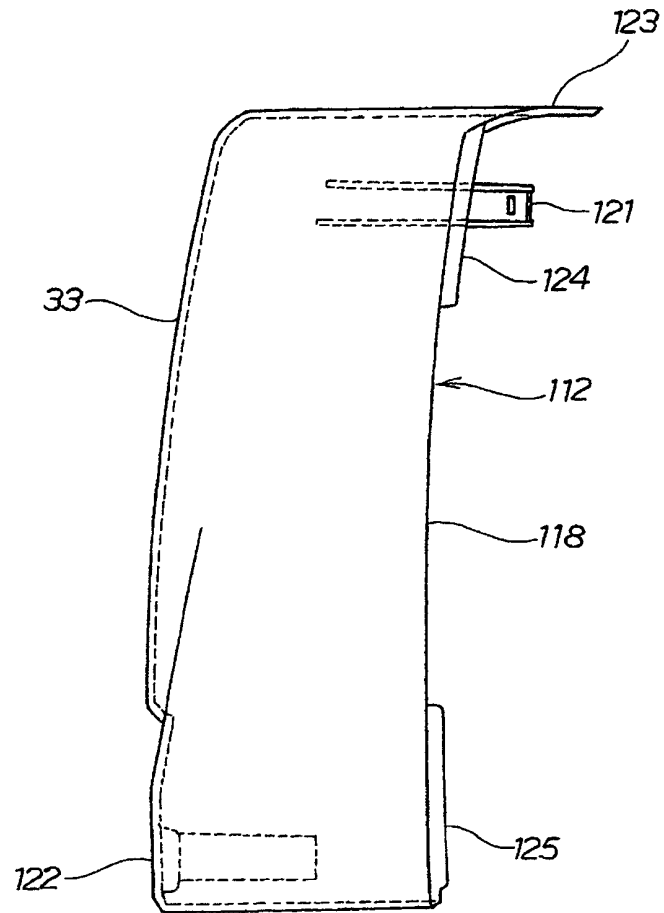
[Fig. 16]



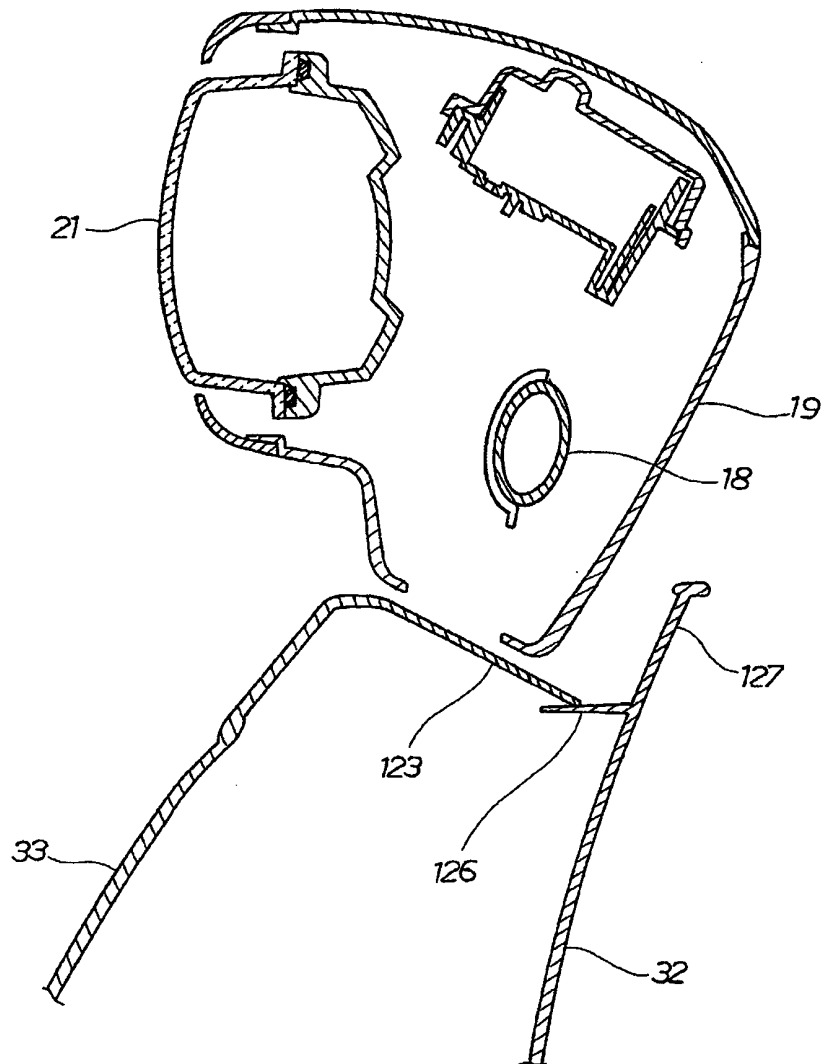
[Fig. 17]



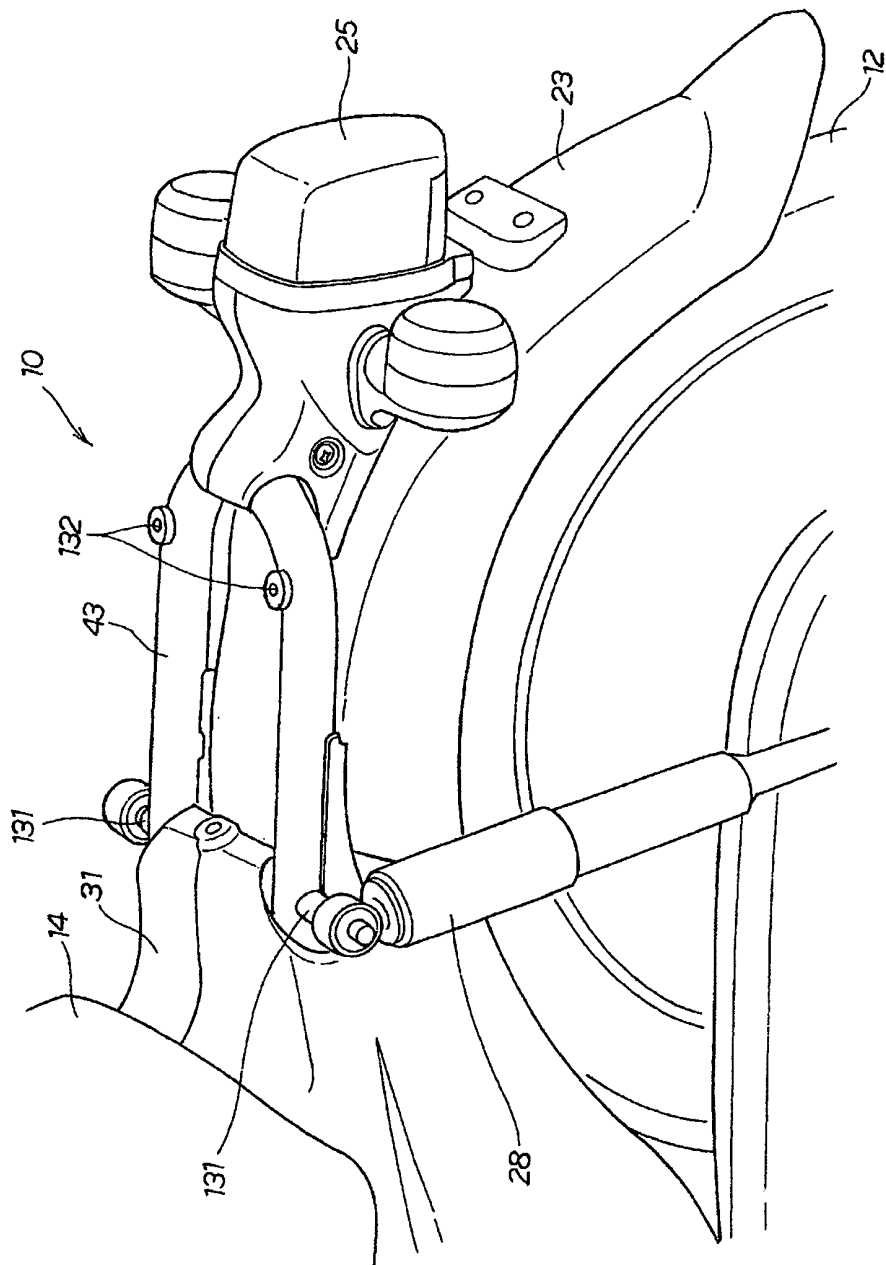
[Fig. 18]



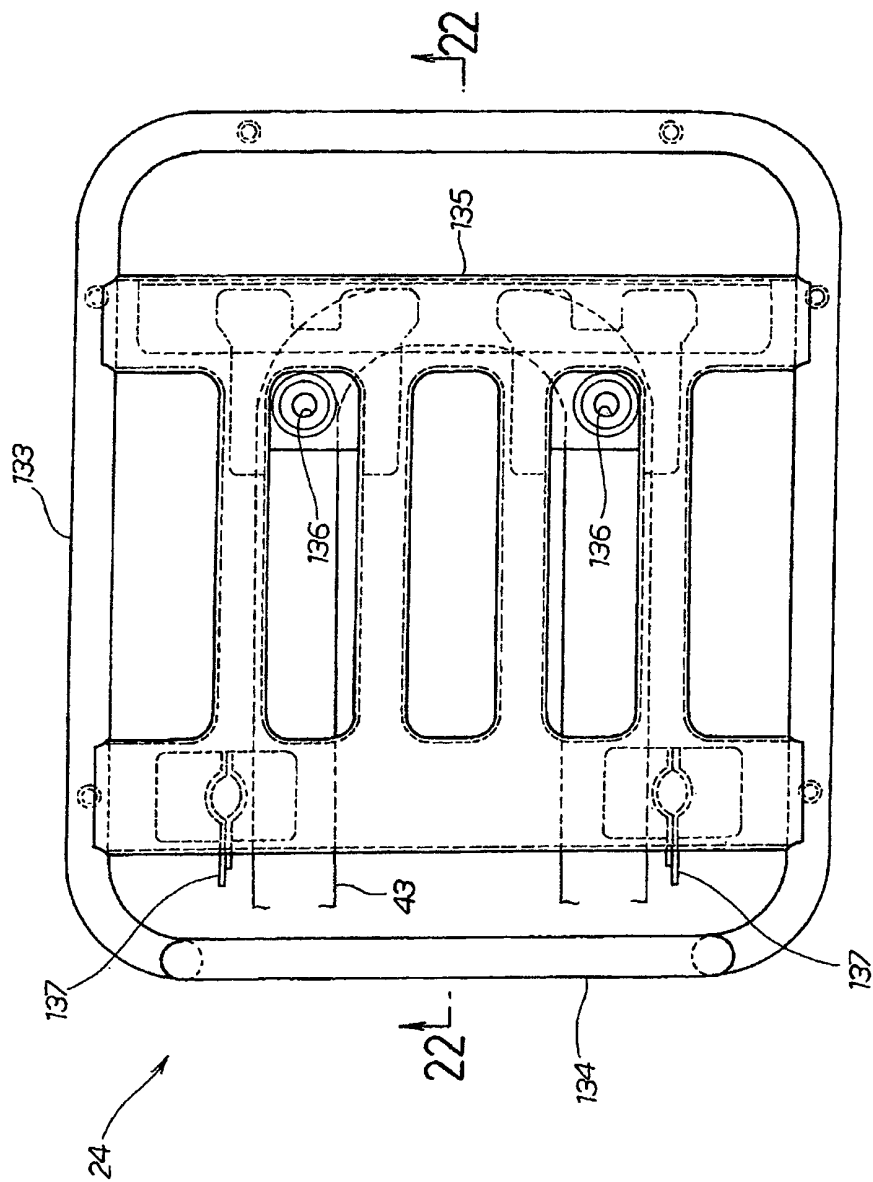
[Fig. 19]



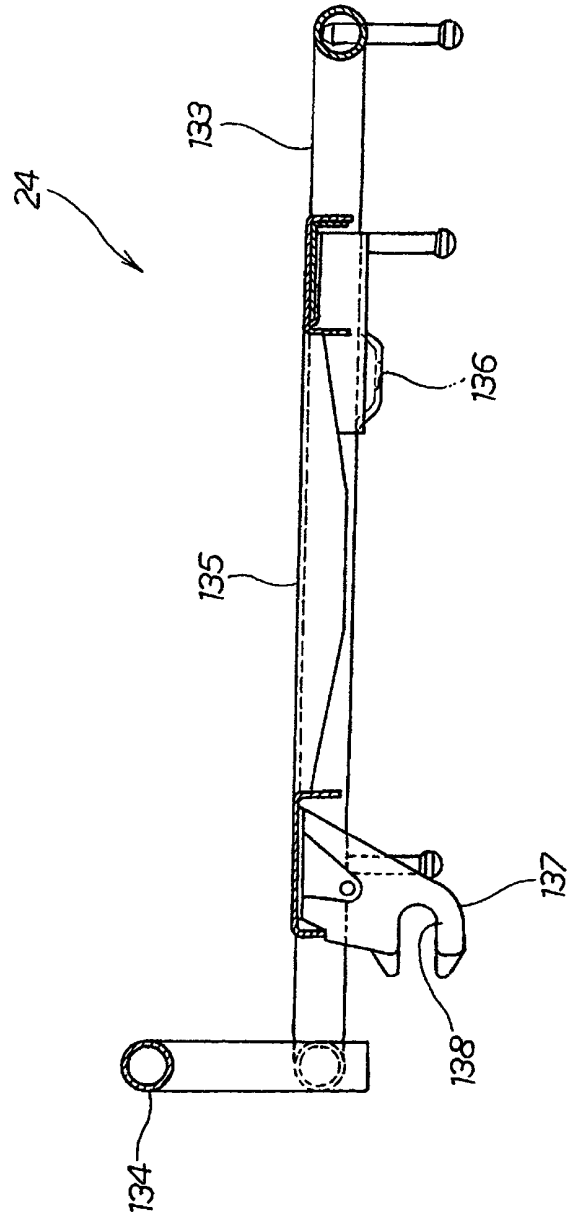
[Fig. 20]



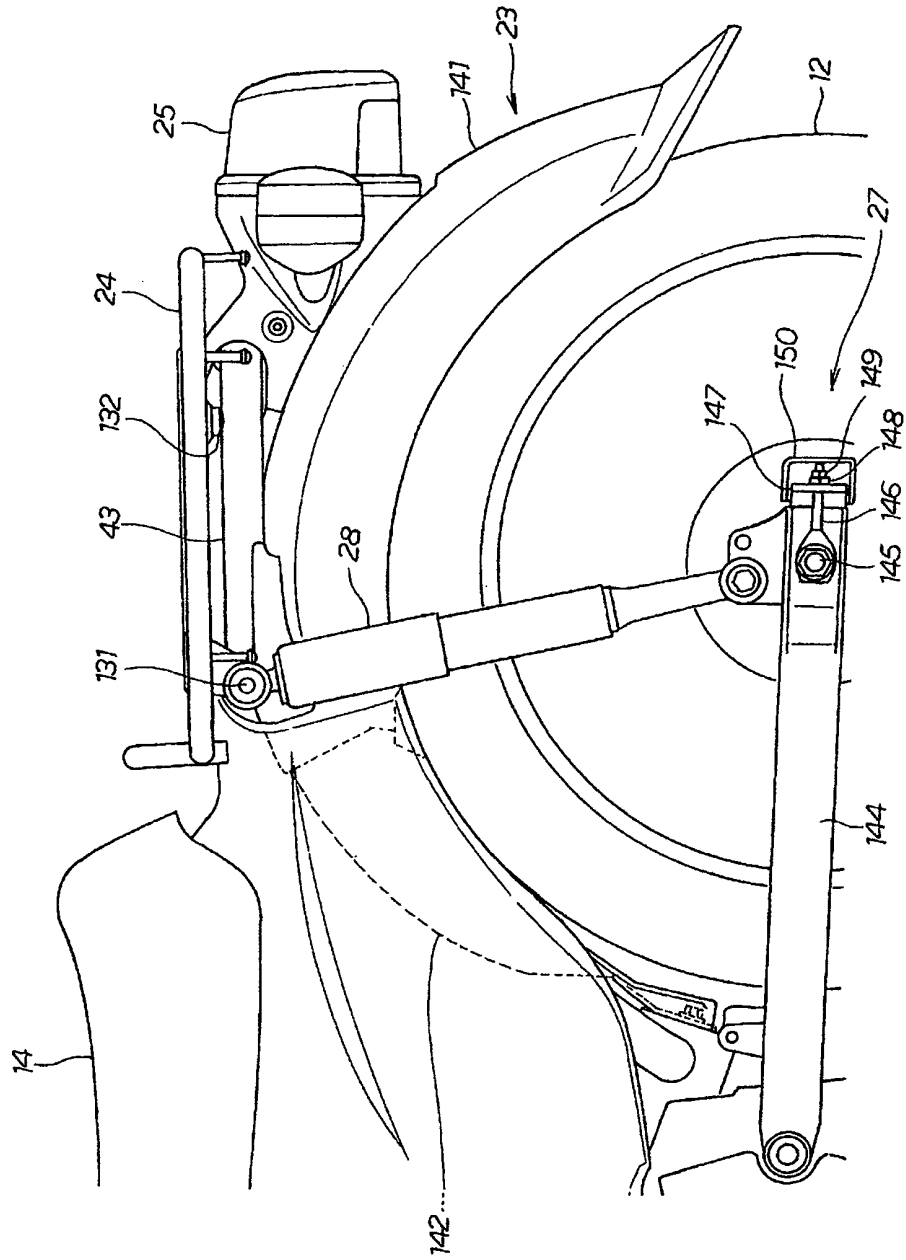
[Fig. 21]



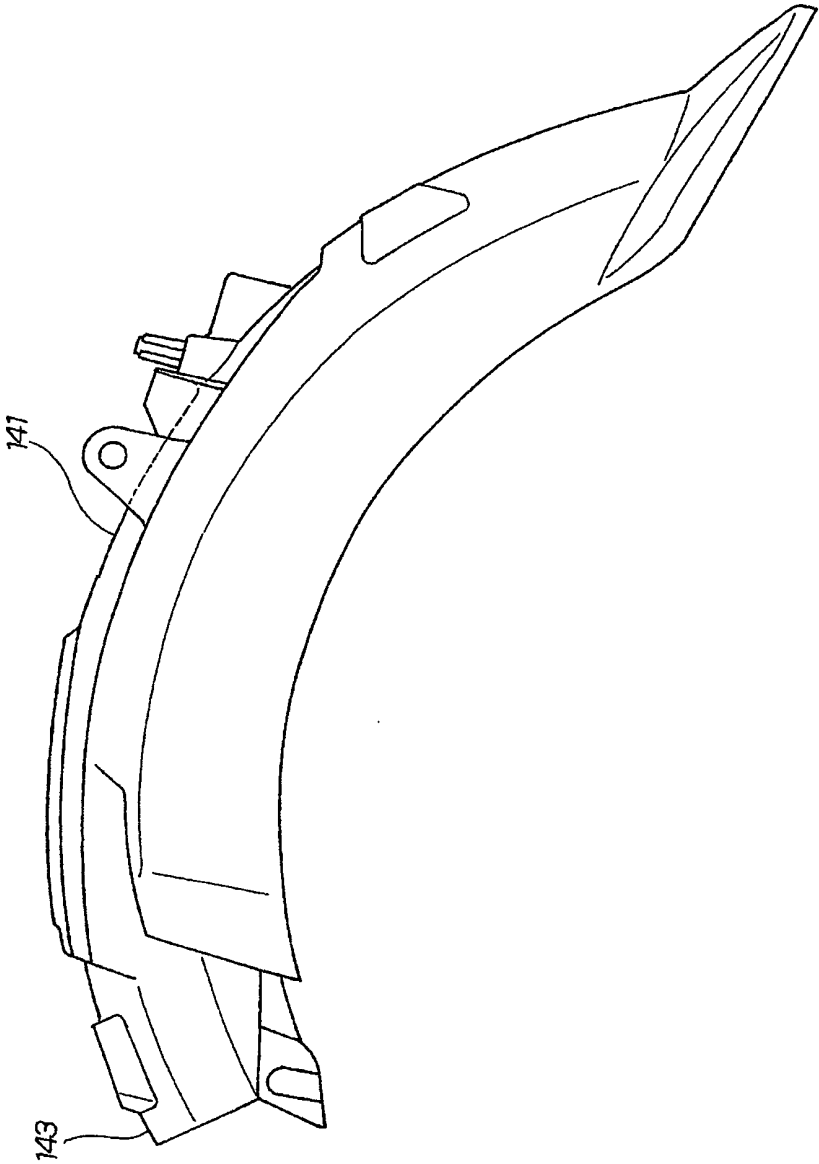
[Fig. 22]



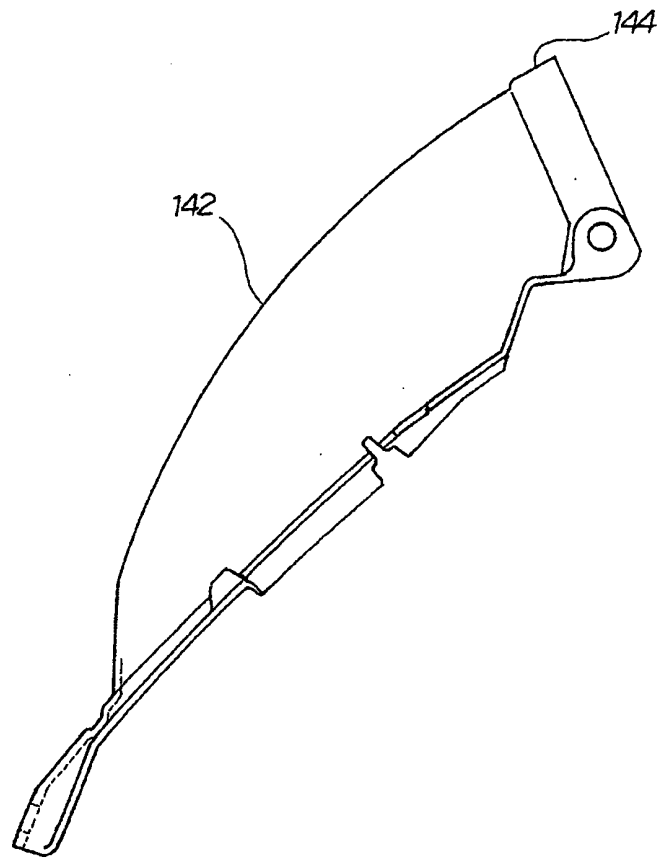
[Fig. 23]



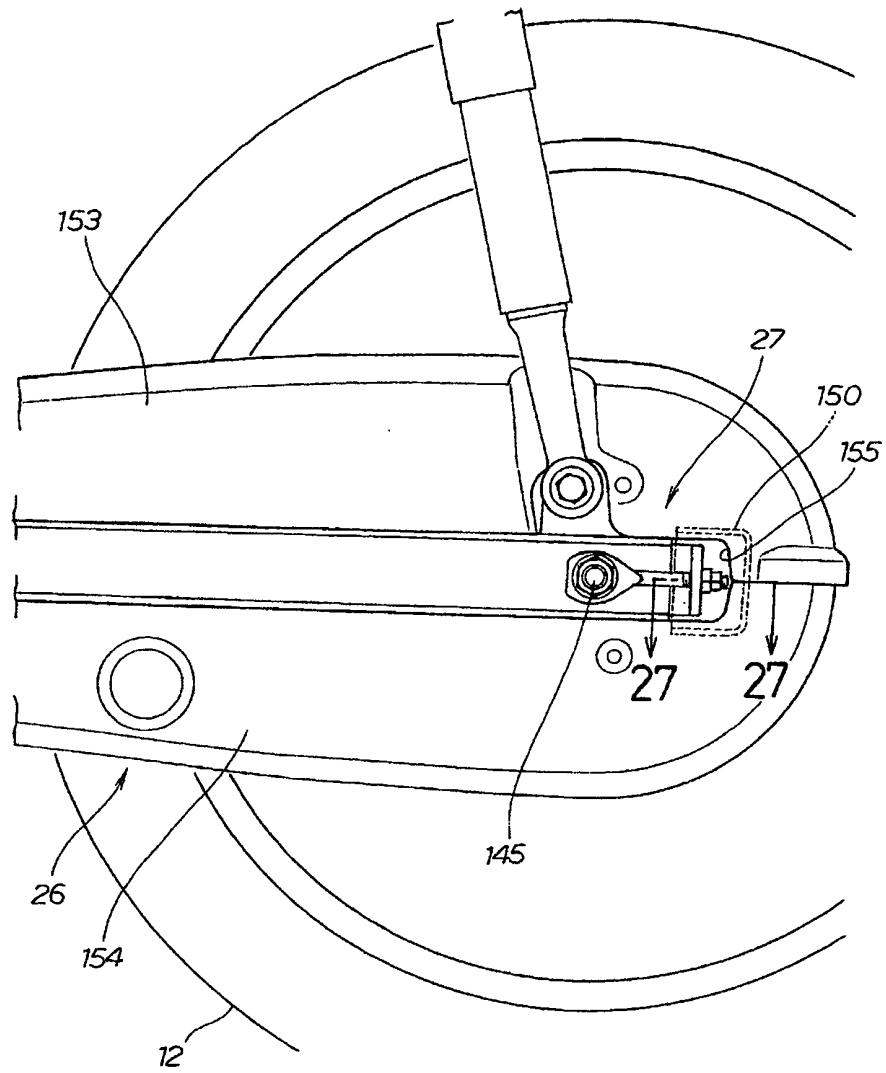
[Fig. 24]



[Fig. 25]



[Fig. 26]



[Fig. 27]

