



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

(21) PI 1100747-8 A2



(22) Data de Depósito: 25/01/2011
(43) Data da Publicação: 14/05/2013
(RPI 2210)

(51) Int.Cl.:
B60K 11/08
B60K 13/04

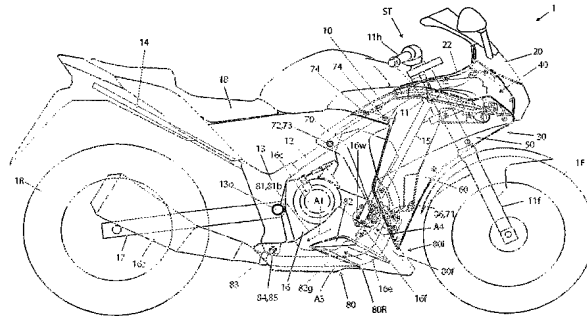
(54) Título: ESTRUTURA DE CAPOTA PARA VEÍCULO DO TIPO SELA DE MONTAR

(30) Prioridade Unionista: 27/01/2010 JP 2010-015235

(73) Titular(es): Honda Motor CO., LTD.

(72) Inventor(es): Jun Hirose, Nobutaka Ban, Omi Iida, Shigeto Inami

(57) Resumo: ESTRUTURA DE CAPOTA PARA VEÍCULO DO TIPO SELA DE MONTAR. A presente invenção refere-se a uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar que permita um aperfeiçoamento nos desempenhos de refrigeração de um motor e do para-brisa para um piloto. Meio para a Solução: a estrutura de capota inclui: um assento 18 para um piloto se acomodar, o assento 18 sendo disposto atrás e acima de um motor 16 suspenso a partir de um quadro de corpo de veículo 10; e uma carenagem inferior 80 que cobre pelo menos parte de uma porção inferior do motor 16. A carenagem inferior 80 é feita de modo a cobrir pelo menos parte de uma superfície lateral do motor 16. Uma porção de guia 31 é provida em uma porção superior da carenagem inferior 80, a porção de guia estendendo-se para dentro em uma direção de largura de veículo e no sentido da superfície lateral do motor. Uma abertura 82 é provida na frente da porção de guia 81, a abertura 82 introduzindo um vento corrente na carenagem inferior 30. A porção de guia 81 tem uma superfície inclinada 81b que se inclina para baixo a partir da frente para a parte traseira do veículo.



Relatório Descritivo da Patente de Invenção para "**ESTRUTURA DE CAPOTA PARA VEÍCULO DO TIPO SELA DE MONTAR**".

Campo da Invenção

A presente invenção refere-se a uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar. A presente invenção refere-se, em particular, a uma carenagem inferior disposta em uma porção inferior de um veículo.

Antecedentes da Invenção

Como uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar é convencionalmente conhecida uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, conforme conhecida no Documento de Patente 1, por exemplo. A estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar será descrita a seguir usando os numerais de referência utilizados no mesmo documento. Na estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, um silencioso (70) é disposto abaixo de um motor (40) de uma motocicleta, uma carenagem inferior (121) é disposta de modo a cobrir as superfícies laterais esquerda e direita do silencioso (70), e um orifício de entrada de ar (123) para resfriar o silencioso é feito em uma porção frontal da carenagem inferior (121).

Documento da Técnica Anterior:

Documento de Patente 1: Patente Japonesa Nº 4028691.

Sumário da Invenção

Problemas a serem Solucionados pela Invenção:

Na estrutura de capota convencional para um veículo do tipo sela de montar acima mencionado, a carenagem inferior (121) é de uma forma concebida para resfriar o silencioso (70), porém nenhuma consideração é feita quanto ao desempenho do resfriamento do motor ou da estrutura de para-brisa para o piloto.

Um objetivo a ser obtido pela presente invenção é prover uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, a estrutura sendo capaz de aperfeiçoar os desempenhos de refrigeração de um motor e da estrutura de para-brisa para um piloto.

Meio para solucionar os problemas:

Com o objetivo de solucionar os problemas acima mencionados, uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar da presente invenção é caracterizada como se segue. Em termos específicos, a estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar inclui: um quadro de corpo de veículo; um motor suspenso a partir do quadro de corpo de veículo; um assento para um piloto sentar, o assento sendo disposto atrás e acima do motor; e uma carenagem inferior que cobre pelo menos parte de uma porção inferior do motor. A carenagem inferior é feita de modo a cobrir pelo menos uma parte de uma superfície lateral do motor. Uma porção de guia é provida em uma porção superior da carenagem inferior, a porção de guia estendendo-se para dentro em uma direção de largura de veículo e para a superfície lateral do motor. Uma abertura é provida na frente da porção de guia, a abertura introduzindo um vento corrente para dentro da carenagem inferior.

De acordo com a estrutura de capota acima mencionada para um veículo do tipo sela de montar, o vento corrente pode ser orientado para a superfície lateral do motor por meio da abertura e pela porção de guia, mesmo que a superfície lateral do motor seja coberta pela carenagem inferior. Isto aumenta o desempenho de refrigeração do motor.

Desejavelmente, na estrutura, a porção de guia tem uma superfície inclinada que se inclina para baixo, da frente para trás do veículo.

Nesta configuração, a superfície inclinada da porção de guia pode orientar o vento corrente na direção da porção inferior da carenagem inferior, e não para a porção superior da mesma. Isto permite o aperfeiçoamento do efeito da estrutura de para-brisa para um piloto.

Mais desejavelmente, na estrutura, a carenagem inferior é feita em uma forma em V com um vértice em uma extremidade inferior da mesma em uma vista frontal, e é também feita em um formato tal que, em uma vista em planta, a sua largura seja maior na direção para a parte traseira.

Nesta configuração, o vento corrente orientado pela superfície externa da carenagem inferior é mais provável de fluir para fora na direção da largura do veículo. Isto permite um aperfeiçoamento no desenvolvimento

da estrutura de para-brisa para um piloto.

Mais desejavelmente, na estrutura, uma porção de introdução de vento corrente é provida entre a carenagem inferior a uma porção frontal do motor, e uma porção de liberação de vento corrente é provida entre a carenagem inferior e uma porção inferior do motor.

Nesta configuração, o vento corrente introduzido a partir da porção de introdução de vento corrente entre a carenagem inferior e a porção frontal do motor é mais facilmente emitido a partir da porção de liberação de vento corrente entre a carenagem inferior e a porção inferior do motor. Isto permite o aumento do desempenho de refrigeração do motor, bem como a supressão do fluxo de ar quente para um piloto.

Mais desejavelmente, na estrutura, um silencioso é disposto em um lado traseiro da superfície inclinada, e um cano de descarga conectado ao silencioso é disposto ao longo da carenagem inferior.

Nesta configuração, o vento corrente orientado pela superfície inclinada da porção de guia mais provavelmente irá fluir para o cano de descarga e para o silencioso. Isto permite a refrigeração do cano de descarga e do silencioso, também.

Mais desejavelmente, na estrutura, a carenagem inferior tem uma porção traseira da mesma fixada ao quadro de corpo de veículo e tem uma porção frontal da mesma fixada a um elemento de cobertura assentado sobre uma superfície lateral do veículo.

Nesta configuração, na fixação da carenagem inferior ao corpo de veículo, a porção frontal da carenagem inferior é fixada ao corpo de veículo através do elemento de cobertura. Por este motivo, a própria carenagem inferior é facilmente deformável quando o vento corrente exerce um forte efeito sobre a mesma. Isto, conseqüentemente, faz com que uma folga entre a carenagem inferior e o motor ou qualquer outro componente de corpo do veículo se expanda de uma forma mais provável, deste modo obtendo um fluxo favorável do vento corrente. Além disso, a configuração obtém a redução em peso da carenagem inferior. A configuração também obtém a redução no número de peças presas ao corpo de veículo, deste modo ob-

tendo um aumento de produtividade.

Breve Descrição dos Desenhos

5 A figura 1 é uma vista frontal de uma motocicleta, que é um exemplo de um veículo do tipo sela de montar que utiliza a estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, de acordo com a presente invenção.

A figura 2 é uma vista lateral da mesma.

A figura 3 é uma vista de fundo da mesma, da qual algumas peças são omitidas.

10 A figura 4 é uma vista que mostra a carenagem inferior, na qual a parte (a) é uma vista frontal da mesma e a parte (b) é uma vista lateral da mesma.

A figura 5 é também uma vista que mostra a carenagem inferior, na qual a parte (a) é uma vista lateral da mesma tomada a partir de um lado interno de um corpo de veículo, a parte (b) é uma vista em planta da parte (a), a parte (c) é uma vista indicada por uma seta c da parte (a), e as partes (d) a (l) são vistas de extremidade ampliadas, respectivamente, tomadas ao longo das linhas d - d, e - e, f - f, g - g, h - h, i - i, j - j, k - k, e l - l, na parte (a).

20 A figura 6 é uma vista traseira mostrando ainda a carenagem inferior (uma vista observada a partir da parte traseira do corpo de veículo).

A figura 7 é uma vista lateral parcialmente ampliada mostrando um exemplo modificado de uma estrutura de fixação de carenagem inferior.

Modo de se Executar a Invenção

25 A seguir, uma modalidade de uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar de acordo com a presente invenção será descrita com referência aos desenhos.

30 Conforme mostrado na figura 1 e na figura 2, uma motocicleta 1 inclui um quadro de corpo de veículo 10 que constitui um corpo de veículo. O quadro de corpo de veículo 10 inclui: um tubo coletor 11 que constitui uma extremidade frontal do quadro de corpo de veículo 10; um quadro principal 12 que se estende para trás a partir do tubo coletor 11; uma chapa de pivô 13 que é provida em uma porção traseira do quadro principal 12; um trilho de

assento 14 que se estende para trás a partir da chapa de pivô 13 e o quadro principal 12; e um tubo descendente 15 que se estende para baixo até a parte traseira a partir do tubo coletor 11.

O tubo coletor 11 prende um dispositivo de direção ST de tal modo que o dispositivo de direção ST se torne rotativo na frente do tubo coletor 11 em torno do eixo geométrico do tubo coletor 11. O dispositivo de direção ST pode ser configurado mediante o uso de uma configuração básica conhecida publicamente. O dispositivo de direção ST inclui um guidão 11h e um par de garfos dianteiros 11f que suportam uma roda dianteira 1F de maneira rotativa.

Um motor 16 é suspenso a partir (fixado ao) quadro principal 12, à chapa de pivô 13, e ao tubo descendente 15.

Um cano de descarga 16e é conectado ao motor 16 e um silencioso 16s é conectado ao cano de descarga 16e. O numeral de referência 16c indica uma tampa de embreagem, e 16W indica uma bomba de água.

Um braço oscilante 17 é fixado à chapa de pivô 13 de modo a oscilar no sentido vertical em um eixo de pivô 13p. Uma roda traseira 1R, que vem a ser uma roda de acionamento, é rotativamente fixada a uma porção de extremidade traseira do braço oscilante 17. A roda traseira 1R é acionada pelo motor 16.

Sobre o trilho de assento 14, um assento 18 é provido sobre o qual um piloto se assenta. O assento 18 é disposto atrás e acima do motor 16.

A estrutura de capota da modalidade inclui: uma carenagem frontal 20 que cobre uma porção frontal do corpo de veículo; uma carenagem lateral 30 que cobre os lados esquerdo e direito do corpo de veículo; e uma carenagem inferior 30 que cobre pelo menos parte de uma porção inferior do motor 16. A carenagem lateral 30 inclui: uma carenagem superior 40 disposta sobre uma porção superior do veículo; e uma carenagem intermediária 50 disposta abaixo da carenagem superior 40.

Estas carenagens podem ser fixadas ao quadro de corpo de veículo 10 direta ou indiretamente por meio de uma configuração apropriada.

Por exemplo, a carenagem frontal 20 pode ser fixada a um suporte 22 que é provido de modo a se projetar para frente a partir do tubo coletor 11. A carenagem superior 40 pode ser diretamente fixada ao suporte 22, da mesma maneira como se encontra a carenagem frontal 20, ou pode ser fixada ao suporte 22 com a carenagem frontal 20 interposta entre as mesmas. Tendo um painel interno 60 disposto sobre o lado interno e um painel lateral 70 disposto na parte traseira, a carenagem intermediária 50 pode ser fixada ao quadro de corpo de veículo 10 com o painel interno 60 e o painel lateral 70 interposto entre os mesmos. Tanto o painel interno 60 como o painel lateral 70 podem ser fixados ao quadro de corpo de veículo 10 direta ou indiretamente.

A carenagem inferior 80 pode também ser fixada ao quadro de corpo de veículo 10 direta ou indiretamente. Um exemplo específico da fixação será descrito mais adiante.

A modalidade é caracterizada pela estrutura da carenagem inferior 80.

Em termos específicos, conforme mostrado na figura 2, a carenagem inferior 80 é feita de modo a cobrir pelo menos uma parte das superfícies laterais do motor 16. Além disso, conforme mostrado na figura 2 e nas figuras 4 à figura 6, em uma porção superior da carenagem inferior 80, as porções de guia 81 são providas, as quais são direcionadas e se estendem para dentro no sentido da largura do veículo e na direção das respectivas superfícies laterais do motor. As aberturas 82 são providas respectivamente na frente das porções de guia 81 de modo a introduzir o vento corrente no sentido da carenagem inferior 80.

Tal estrutura de capota pode introduzir o vento corrente no sentido das superfícies laterais do motor por meio das aberturas 82 e das porções de guia 81, mesmo que as superfícies laterais do motor 16 estejam cobertas pela carenagem inferior 80. Em outras palavras, o vento corrente que é introduzido no sentido da carenagem inferior 80 a partir das aberturas 82 é orientado para o motor 16 por meio das porções de guia 81. Isto melhora o desempenho de refrigeração do motor 16.

Conforme mostrado na figura 1 e na figura 3, a carenagem inferior 80 inclui uma carenagem direita 80R e uma carenagem esquerda 80L, a carenagem direita 80R e a carenagem esquerda 80L sendo, respectivamente, dispostas sobre os lados direito e esquerdo na direção de percurso do
5 veículo.

Entre ambas as carenagens 80R e 80L, apenas uma das carenagens pode ter a estrutura acima, conforme mostrada na figura 1 (a carenagem direita 80R, neste caso), por exemplo; ou ambas as carenagens 80R e 80L podem ter a estrutura acima, conforme mostrada na figura 3, por exemplo. A menos que particularmente requerido, a carenagem direita 80R
10 será descrita a seguir, como um exemplo.

Conforme mostrado na figura 2 e nas figuras 4 à figura 6, a porção de guia tem uma superfície inclinada 81b que se inclina no sentido descendente da frente para trás do veículo. Conforme mostrado nas partes (a), (b), e (j) da figura 5, a porção de guia 81 é feita de tal modo a curvar uma parte da superfície lateral da carenagem inferior 80 para dentro na direção da largura do veículo. A superfície interna da peça curvada forma a superfície inclinada 81b.
15

Nesta configuração, o vento corrente introduzido na carenagem inferior 80 é orientado no sentido da porção inferior da carenagem inferior, conforme mostrado pela seta A1 da figura 2 e figura 5, e não para a sua porção superior, por meio da superfície inclinada da porção de guia 81. Isto aumenta o efeito de para-brisa para um piloto.
20

Conforme mostrado na figura 2 e na figura 4, uma porção de guia de ar de entrada 82g é formada sobre uma superfície externa da carenagem inferior 80. A porção de guia de ar de entrada 82g se estende no sentido descendente para a frente a partir da abertura 82 e é rebaixada para dentro na direção da largura do veículo. Isto permite uma introdução eficaz do vento corrente na direção da abertura 82, conforme mostrado pela seta
25 A3.
30

Conforme mostrado na figura 4, uma porção de escape 80b é provida na porção superior da carenagem inferior 80 de modo a manter a

bomba de água 16w (vide figura 2) sobre uma porção lateral do motor 16 fora da carenagem inferior 80. Além disso, uma superfície frontal 80f da carenagem inferior 80 é formada de modo a se estender para baixo até a frente da porção de escape 80b. Esta superfície frontal 80f funciona como um guia de introdução de vento que introduz o vento corrente para a porção de escape 80b, conforme mostrado pela seta A4. A superfície frontal 80f, deste modo, permite uma introdução eficaz do vento corrente para a porção de escape 80b (isto é, para a bomba de água 16w) e, conseqüentemente, contribui para o aumento do efeito de refrigeração da água refrigerante circulada pela bomba de água 16w.

Além disso, uma porção de parede ascendente 86b que se estende no sentido ascendente é provida sobre a superfície frontal 80f da carenagem inferior 80, e é integrada à superfície frontal 80f. Juntamente com a superfície frontal 80f, uma superfície externa da porção de parede ascendente 86b orienta o vento corrente (A4) que flui na direção da porção de escape 80b. Por conseguinte, o vento corrente pode ser ainda mais orientado com eficácia para a porção de escape 80b (isto é, para a bomba de água 16w).

Uma porção de fixação 86 é provida em uma porção superior da porção de parede ascendente 86b de modo a fixar a carenagem inferior 80 ao quadro de corpo de veículo 10 direta ou indiretamente. Na figura 5 e na figura 6, 86r indica uma nervura de reforço para a porção de parede ascendente 86b.

Conforme mostrado na figura 1, a carenagem inferior 80 é feita em uma forma de V em uma vista frontal, com o vértice em uma extremidade inferior da mesma. Além disso, a carenagem inferior 80 é feita em um formato tal que a sua largura seja maior na direção da parte traseira em uma vista em planta (em uma vista de fundo, também), conforme mostrado na figura 3 e na figura 5.

Em tal configuração, o vento corrente orientado pela superfície externa da carenagem inferior 80 é mais provável que flua para fora na direção da largura do veículo, conforme mostrado pela seta A2 na figura 3 e na parte (b) da figura 5. Isto permite um aperfeiçoamento no desempenho do

para-brisa para um piloto.

Conforme mostrado na figura 1 à figura 6, uma porção de introdução de vento corrente 80i é provida entre a carenagem inferior 80 e uma porção frontal 16f do motor 16. Além disso, conforme mostrado na figura 3 e na figura 5, uma porção de liberação de vento corrente 80o é provida entre a
5 carenagem inferior 80 e uma porção de fundo 16b do motor.

Nesta configuração, o vento corrente introduzido no sentido da carenagem a partir da porção de introdução de vento corrente 80i é mais facilmente emitido a partir a porção de liberação de vento corrente 80o. Isto
10 permite o aperfeiçoamento do desempenho de refrigeração do motor 16, como também a supressão do fluxo de ar quente na direção do piloto.

Conforme mostrado na figura 2 e na figura 3, o silencioso 16s é disposto no lado traseiro da superfície inclinada 81b, que constitui a porção de guia 81 da carenagem inferior 80. O cano de descarga 16e conectado ao
15 silencioso 16s é disposto ao longo da carenagem inferior 80.

Nesta configuração, o vento corrente orientado pela superfície inclinada 81b da porção de guia 81 é mais provável que flua para o cano de descarga 16e e para o silencioso 16s, conforme mostrado pela seta A1. Por conseguinte, esta configuração permite a refrigeração do cano de descarga
20 16e e do silencioso 16s, também.

Além disso, conforme mostrado na figura 2 à figura 6, uma porção de extremidade traseira (83) da carenagem inferior 80 é formada em uma parede traseira 83 da presente modalidade. A parede traseira 83 é direcionada para trás e no sentido do centro na direção de largura do veículo (na
25 direção do cano de descarga 16e). Nesta configuração, o vento corrente que flui ao longo da superfície interna da carenagem inferior pode ser orientado para o cano de descarga 16e, deste modo permitindo uma refrigeração ainda mais eficaz do cano de descarga 16e. Ao mesmo tempo, uma porção de saliência elevada 80e (vide figura 4) que se projeta para fora é formada sobre a superfície externa da carenagem inferior 80 e atrás da porção de guia
30 de ar de entrada rebaixada 82g. A porção abaulada 80e se comunica integralmente com a porção de guia de ar de entrada 82g. A parede externa 83

é formada em uma extremidade traseira da porção abaulada 80e.

Como foi descrito, a carenagem inferior 80 pode ser fixada ao quadro de corpo de veículo 10 direta ou indiretamente.

Na presente modalidade, a carenagem inferior 80 tem uma porção de fixação 84 provida na porção traseira da mesma, a porção de fixação 84 sendo fixada, com um parafuso 85, à chapa de pivô 13 que constitui o quadro de corpo de veículo 10. Além disso, a carenagem inferior 80 tem a porção de fixação 86 provida na porção frontal da mesma, a porção de fixação 86 sendo fixada em uma porção inferior 71 do painel lateral 70 que vem a ser um elemento de cobertura assentado sobre a superfície lateral do veículo.

Nesta configuração, na fixação da carenagem inferior 80 ao quadro de corpo de veículo 10 que constitui o corpo de veículo, a porção frontal de carenagem inferior (86) é fixada ao quadro de corpo de veículo 10 através do elemento de cobertura 70. Por este motivo, a carenagem inferior 80 em si é facilmente deformável quando o vento corrente exerce um forte efeito sobre a mesma. Isto, conseqüentemente, provoca uma folga entre a carenagem inferior 80 e o motor 16 ou qualquer outro componente de corpo de veículo (o quadro, por exemplo) de modo a se expandir mais provavelmente, deste modo obtendo um fluxo favorável do vento corrente. Além disso, a estrutura deformável da carenagem inferior 80 em si obtém a redução em peso da carenagem inferior 80. Além disso, o fato de a porção frontal de carenagem inferior (86) ser fixada ao corpo de veículo através do elemento de cobertura 70 resulta na redução do número de peças presas ao corpo de veículo, desta maneira obtendo um aumento de produtividade.

Ao mesmo tempo, o painel lateral 70 é fixado ao corpo de veículo por meio da fixação com um parafuso 73 de uma porção de fixação 72 em uma porção superior do painel lateral 70 ao quadro principal 12 e por meio do acoplamento de múltiplas porções de acoplador 74 (dois, no desenho) providas em uma porção frontal do painel lateral 70 a uma porção traseira da carenagem intermediária 50.

As carenagens inferiores esquerda e direita 80L e 80R podem

ser juntadas entre si por um meio apropriado. Na presente modalidade, o meio de junção 87 é formado nas porções de extremidade dianteira das carenagens inferiores 80L e 80R, conforme mostrado na figura 5.

Conforme mostrado nas partes (a) e (c) da figura 5, como também nas partes (d) a (h) da figura 5, nesta ordem, o meio de junção 87 inclui: um furo de plugue 80R1 provido em uma carenagem 80R; uma porção de plugue 80L1 que é provida na outra carenagem e deve ser plugada no furo 80R1; uma garra de encaixe 80R2 provida na uma carenagem 80R; um furo de encaixe 80L2 que é provido na outra carenagem 80L e deve se encaixar na garra de encaixe 80R2; uma porção rebaixada de posicionamento 80R3 provida na uma carenagem 80R; uma peça saliente de posicionamento 80L3 que é provida na outra carenagem 80L e deve ser encaixada na porção rebaixada 80R3; os furos de junção 80R4 e 80L4 que são providos nas respectivas carenagens; uma peça saliente de posicionamento 80R5 provida na uma carenagem 80R; e uma porção rebaixada de posicionamento 80L5 que é provida na outra carenagem 80L e deve ser encaixada na peça saliente 80R5.

As carenagens inferiores esquerda e direita 80L e 80R são juntadas entre si por meio do encaixe das porções acima mencionadas no meio de junção 87 da maneira conforme descrita acima, ou por meio da execução de outro processamento. Os furos de junção 80R4 e 80L4 das respectivas carenagens são juntados entre si por meio de um parafuso não ilustrado e uma porca não ilustrada, ou similares.

Além disso, embora a descrição acima tenha sido apresentada considerando a uma carenagem como 80R e a outra carenagem como 80L, não vem a ser uma questão importante se a carenagem direita e a carenagem esquerda forem invertidas. Além disso, as carenagens inferiores esquerda e direita 80L e 80R podem ter a mesma estrutura.

A modalidade da presente invenção foi descrita acima. A presente invenção, no entanto, não se limita à modalidade acima mencionada e pode ser executada por meio de modificações apropriadas dentro do âmbito de aplicação essencial da presente invenção.

Por exemplo, conforme mostrado na figura 7, a porção de fixação 86 da carenagem inferior 80 pode ser fixada a um suporte 15s provido integralmente ao tubo descendente 15 que constitui o quadro de corpo de veículo 10.

5 Explicação dos Numerais de Referência:

10 - quadro de corpo de veículo

16 - motor

16e - cano de descarga

16s - silencioso

10 18 - assento

70 - elemento de cobertura

80i - porção de introdução de vento corrente

80o - porção de liberação de vento corrente

80 - carenagem inferior

15 81 - porção de guia

82 - abertura

81b - superfície inclinada

REIVINDICAÇÕES

1. Estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, incluindo:

- um quadro de corpo de veículo (10);
- 5 - um motor suspenso a partir do quadro de corpo de veículo (10);
- um assento (18) para um piloto se sentar, o assento (18) sendo disposto atrás e acima do motor; e
- uma carenagem inferior (80) que cobre pelo menos parte de uma porção inferior do motor, caracterizada pelo fato de que:
- 10 - a carenagem inferior (80) é feita de modo a cobrir pelo menos parte de uma superfície lateral do motor,
- uma porção de guia é provida em uma porção superior da carenagem inferior (80), a porção de guia estendendo-se para dentro em uma direção de largura de veículo e no sentido da superfície lateral do motor, e
- 15 - uma abertura é provida na frente da porção de guia, a abertura introduzindo vento corrente na carenagem inferior (80).

2. Estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, de acordo com a reivindicação 1, caracterizada pelo fato de que a porção de guia tem uma superfície inclinada (81b) que se inclina no sentido descendente da frente para trás do veículo.

3. Estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 e 2, caracterizada pelo fato de que a carenagem inferior (80) é feita em uma forma de V com um vértice em uma extremidade inferior da mesma em uma vista frontal, e é

25 também feita de tal forma que, em uma vista em planta, a sua largura é maior no sentido traseiro.

4. Estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 3, caracterizada pelo fato de que uma porção de introdução de vento corrente é provida entre a

30 carenagem inferior (80) e a porção frontal do motor, e uma porção de liberação de vento corrente é provida entre a carenagem inferior (80) e uma porção inferior do motor.

5. Estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 4, caracterizada pelo fato de que um silencioso é disposto em um lado traseiro da superfície inclinada (81b) e um cano de descarga (16e) conectado ao silencioso é disposto
5 ao longo da carenagem inferior (80).

6. Estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 5, caracterizada pelo fato de que a carenagem inferior (80) tem uma porção traseira da mesma fixada ao quadro de corpo de veículo (10) e tem uma porção frontal da
10 mesma fixada a um elemento de cobertura disposto sobre uma superfície lateral do veículo.

FIG. 1

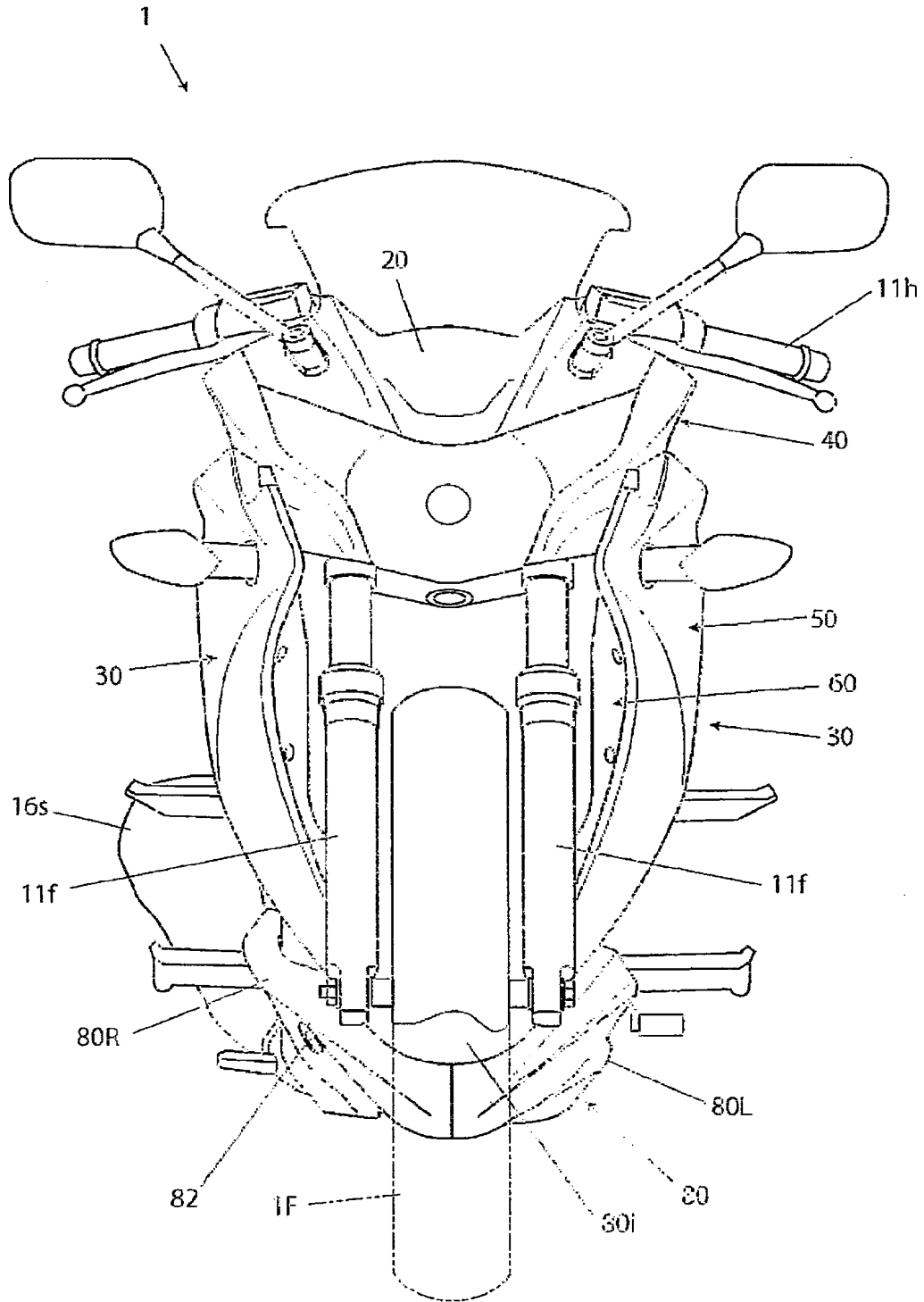


FIG. 3

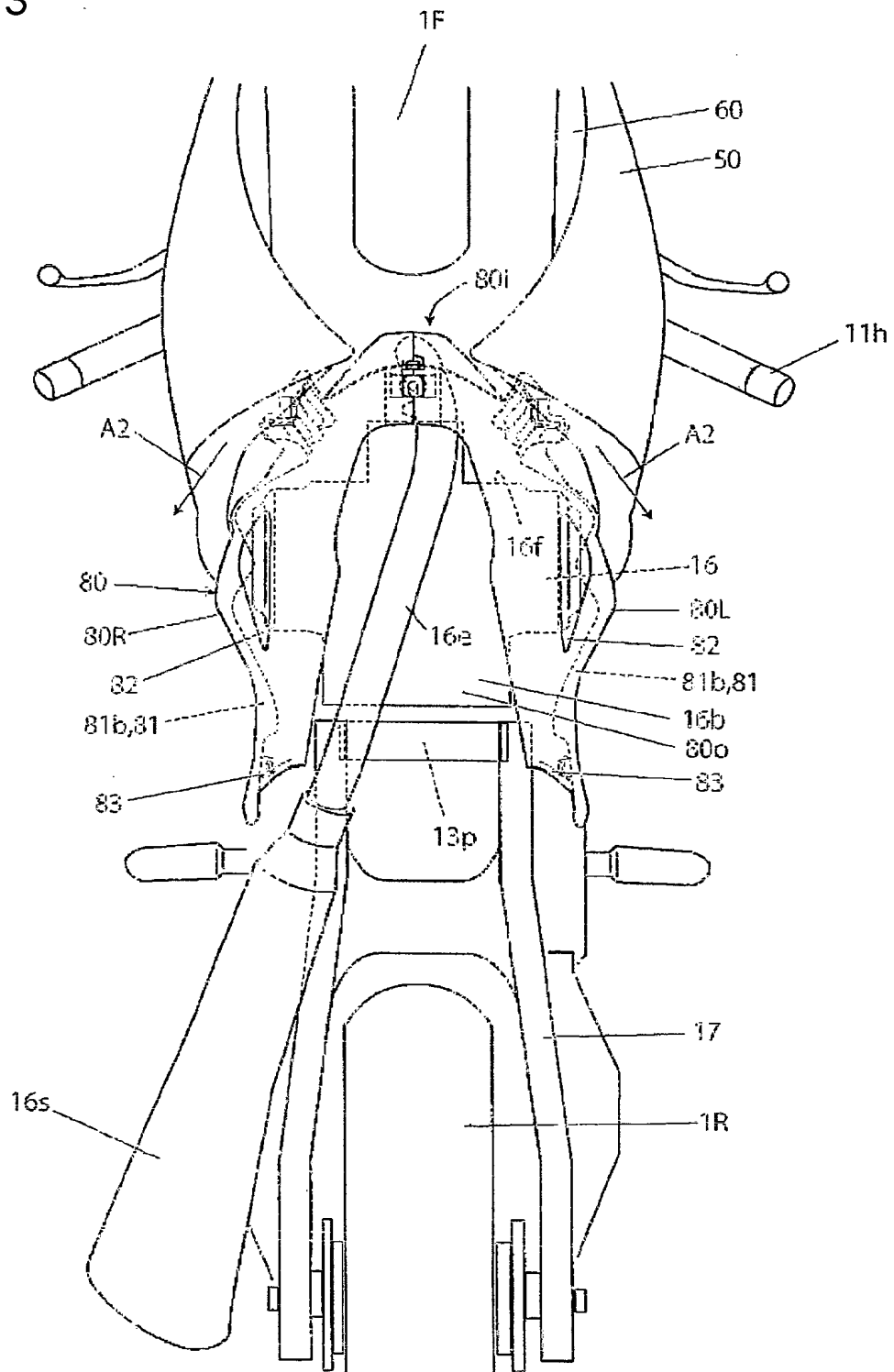


FIG. 4

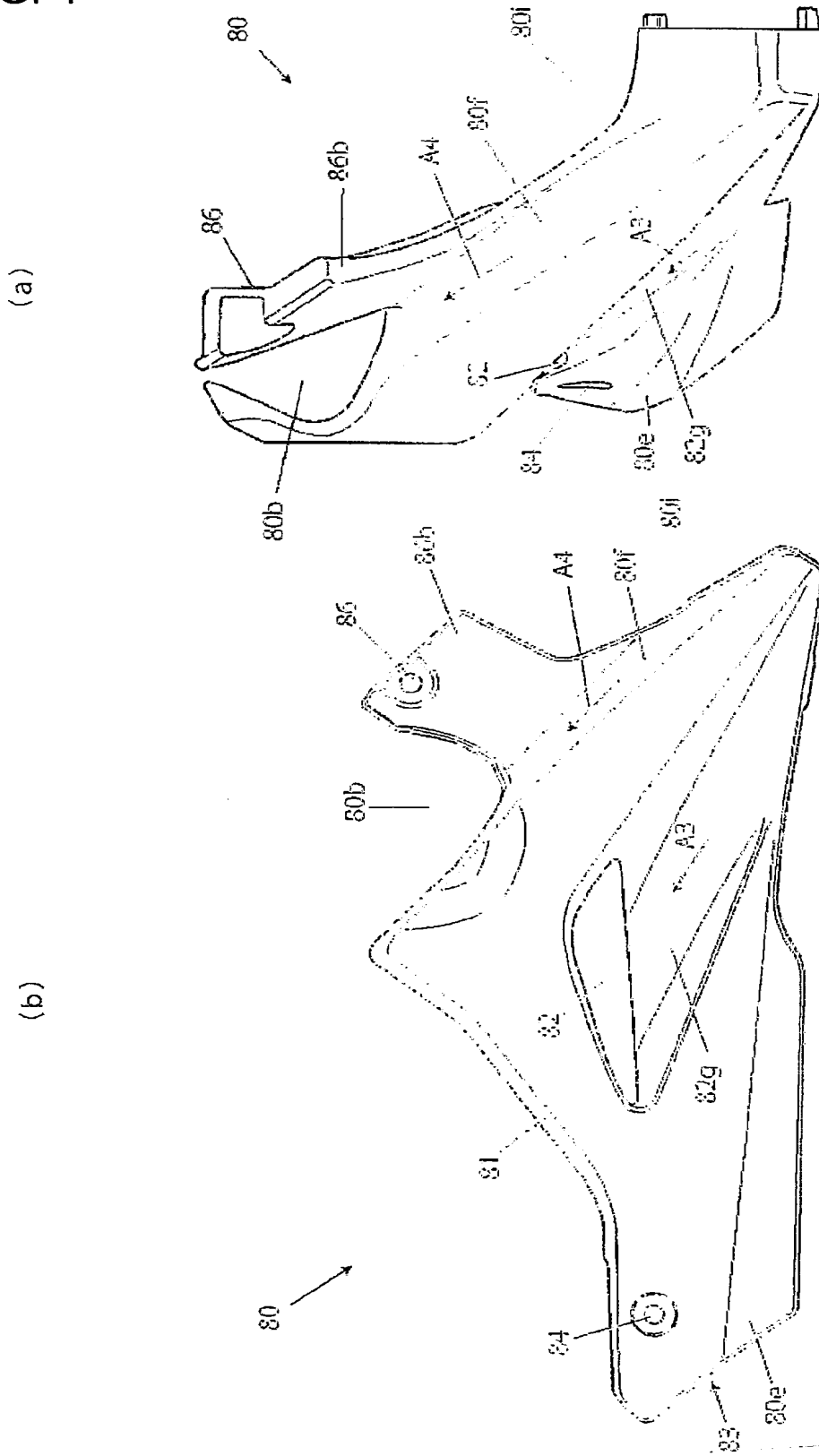


FIG. 6

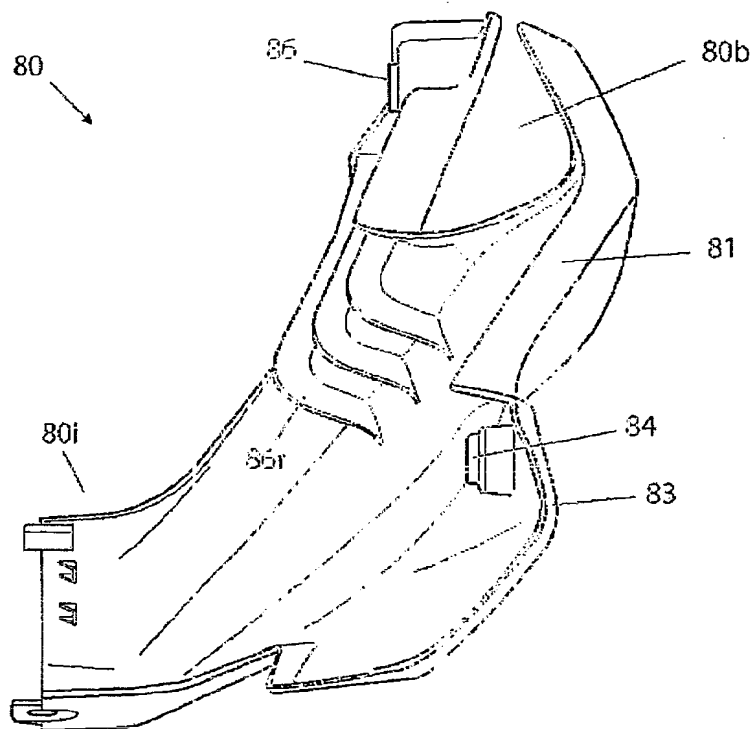
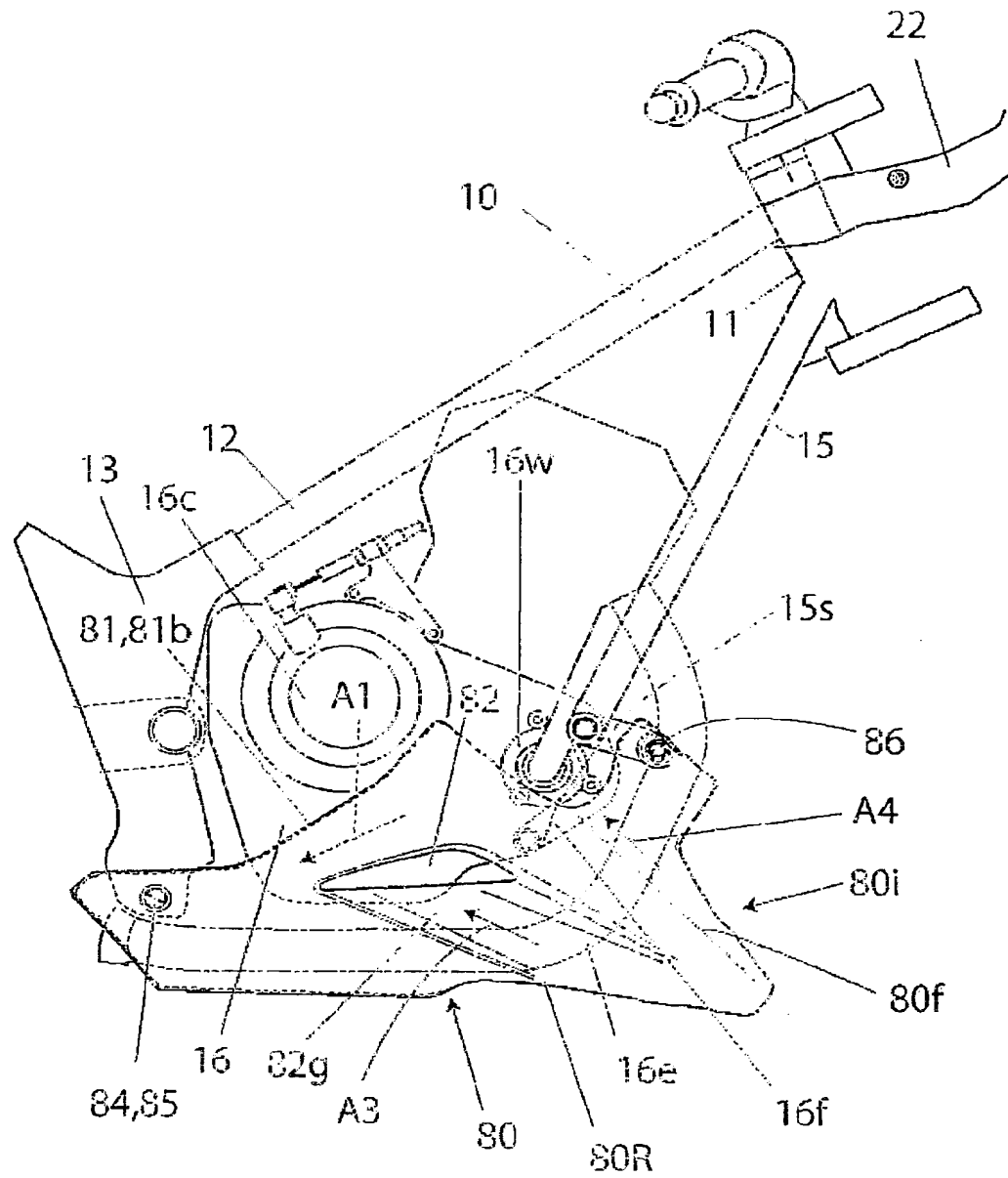


FIG. 7



RESUMO

Patente de Invenção: **"ESTRUTURA DE CAPOTA PARA VEÍCULO DO TIPO SELA DE MONTAR"**.

5 A presente invenção refere-se a uma estrutura de capota para um veículo do tipo sela de montar que permita um aperfeiçoamento nos desempenhos de refrigeração de um motor e do para-brisa para um piloto.

Meio para a Solução: a estrutura de capota inclui: um assento 18 para um piloto se acomodar, o assento 18 sendo disposto atrás e acima de um motor 16 suspenso a partir de um quadro de corpo de veículo 10; e uma carenagem inferior 30 que cobre pelo menos parte de uma porção inferior do motor 16. A carenagem inferior 30 é feita de modo a cobrir pelo menos parte de uma superfície lateral do motor 16. Uma porção de guia 31 é provida em uma porção superior da carenagem inferior 30, a porção de guia estendendo-se para dentro em uma direção de largura de veículo e no sentido da superfície lateral do motor. Uma abertura 32 é provida na frente da porção de guia 31, a abertura 32 introduzindo um vento corrente na carenagem inferior 30. A porção de guia 31 tem uma superfície inclinada 31b que se inclina para baixo a partir da frente para a parte traseira do veículo.

10

15