

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 451 992**

21 Número de solicitud: 201330570

51 Int. Cl.:

B62J 9/00

(2006.01)

12

SOLICITUD DE PATENTE

A2

22 Fecha de presentación:

19.04.2013

30 Prioridad:

27.04.2012 JP 2012-103665

43 Fecha de publicación de la solicitud:

28.03.2014

71 Solicitantes:

**HONDA MOTOR CO., LTD. (100.0%)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome
0000 107-8556 Minato-ku Tokyo JP**

72 Inventor/es:

**MARUYAMA , Tomoyuki y
SASAZAWA, Hiroyuki**

74 Agente/Representante:

CARPINTERO LÓPEZ, Mario

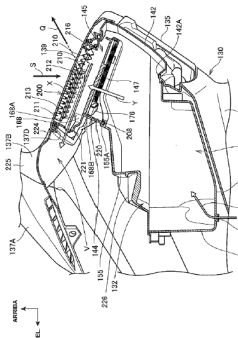
54 Título: **Estructura de alojamiento de vehículo tipo motocicleta**

57 Resumen:

Estructura de alojamiento de vehículo tipo motocicleta.

La presente invención tiene por objeto la inhibición de la elevación de temperatura en una estructura de alojamiento de un vehículo tipo motocicleta, para lo cual se basa en una estructura de alojamiento provista de una cubierta delantera (130) que cubre la parte delantera del vehículo, un alojamiento (132) instalado en la cubierta delantera (130) y una tapa traslúcida (139, 339, 439) que configura una cara superior del alojamiento (132) y tiene un orificio de ventilación (223) provisto en una parte superior de dicho alojamiento (132) para ventilar dicho alojamiento (132).

FIG. 20



DESCRIPCIÓN

Estructura de alojamiento de vehículo tipo motocicleta

Campo técnico

- 5 La presente invención se refiere a una estructura de alojamiento de un vehículo tipo motocicleta provista de una tapa traslúcida que configura una cara superior de un alojamiento.

Técnica anterior

Hasta ahora, la estructura en la que está provista un alojamiento de un sistema de audio en la parte posterior de un manillar y que cubre una abertura en una parte superior del alojamiento con una tapa traslúcida en un vehículo tipo motocicleta es conocida (por ejemplo, véase la patente japonesa JP-A N° 2004-136734.

10 Descripción de la Invención

Problema a solucionar por la invención

- 15 En la estructura de alojamiento de tipo convencional mencionada anteriormente del vehículo tipo motocicleta, un sistema de audio dedicado a un vehículo tipo motocicleta está diseñado en consideración a la resistencia al agua, sin embargo, como la tapa traslúcida que cubre el alojamiento es traslúcida, es necesario inhibir la subida de temperatura en el alojamiento por la luz solar y otros transmitida en la tapa traslúcida cuando el equipo electrónico general está alojado en el alojamiento, específicamente en el vehículo tipo motocicleta en el que la mayor parte de una carrocería de vehículo está expuesta al exterior.

- 20 La presente invención está realizada a la vista de la situación mencionada anteriormente y su objetivo es permitir la inhibición de la elevación de temperatura en un alojamiento en una estructura de alojamiento de un vehículo tipo motocicleta provista de una tapa traslúcida que configura una cara superior del alojamiento.

Medios para solucionar el problema

- 25 Para conseguir el objetivo, la presente invención está basada en una estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta provista de una cubierta delantera (130) que cubre la parte delantera de un vehículo, un asiento (10) para un pasajero que se ha de sentar sobre el mismo está dispuesto en la parte posterior de la cubierta delantera (130), un alojamiento (132) instalado en la cubierta delantera (130) y una tapa traslúcida (139, 339, 439) que configura una cara superior del alojamiento (132) y tiene una característica de que un orificio de ventilación (223) para ventilar el alojamiento (132) está provisto en una parte superior del alojamiento (132).

- 30 Según la presente invención, el aire calentado puede ser expulsado fuera del alojamiento a través del orificio de ventilación utilizando una corriente ascendente causada por la elevación de la temperatura en el alojamiento y la elevación de la temperatura en el alojamiento puede ser inhibida.

Asimismo, la presente invención tiene una característica de que la tapa traslúcida (139, 339, 439) está provista en una cara superior de la cubierta delantera (130), está formada de manera que la tapa desciende hacia abajo en la parte trasera en vista lateral y el orificio de ventilación (223) está dispuesto en la parte delantera del alojamiento (132) y en la cubierta delantera (130).

- 35 Según la presente invención, la visibilidad del interior del alojamiento por parte del pasajero sentado en el asiento se puede mejorar y la elevación de temperatura en el alojamiento se puede inhibir de manera efectiva, evitando la entrada de polvo, agua de lluvia y otros por el orificio de ventilación.

Asimismo, la presente invención tiene una característica de que un saliente de alojamiento (226) en el que el alojamiento (132) se encuentra en voladizo hacia delante está formado en el lado inferior del orificio de ventilación (223)

- 40 Según la presente invención, la capacidad del alojamiento puede aumentarse por la cantidad del saliente de alojamiento y la entrada de polvo, agua de lluvia y otros dentro del orificio de ventilación se puede inhibir debido al saliente de alojamiento. Asimismo, como la capacidad del alojamiento aumenta, el alojamiento se calienta menos y la elevación de temperatura se puede inhibir.

- 45 Además, la presente invención tiene una característica de que una visera de tacómetro (137) está provista enfrente de la tapa traslúcida (139, 339, 439) y el orificio de ventilación (223) está dispuesto en oposición a la visera de tacómetro (137) en la visera de tacómetro (137).

Según la presente invención, la entrada de polvo, agua de lluvia y otros en el orificio de ventilación se puede evitar utilizando la estructura en la visera de tacómetro, el aire es expulsado sobre el lado de la visera de tacómetro, y la elevación de temperatura en el alojamiento se puede inhibir de manera efectiva.

- 50 Además, la presente invención tiene una característica de que una pared inferior (167) que divide el alojamiento (132)

está dispuesta bajo la tapa traslúcida (139, 339, 439), están formados un primer alojamiento (145) en el lado superior de la pared inferior (167) y un segundo alojamiento (146) en el lado inferior de la pared inferior (167), y una abertura (147A, 647A) que hace que el primer alojamiento (145) y el segundo alojamiento (146) se comuniquen está formada en la pared inferior (167).

- 5 Según la presente invención, como el aire en el segundo alojamiento fluye dentro del primer alojamiento a través de la abertura, se puede inhibir la elevación de temperatura en el primer alojamiento.

Asimismo, la presente invención tiene una característica de que varias aletas (650) están provistas en la abertura (647A).

- 10 Según la presente invención, se puede inhibir por las aletas que el interior del segundo alojamiento esté expuesto al exterior por la tapa traslúcida, un flujo de aire en el alojamiento es controlado dependiendo de la orientación de las aletas, y la elevación de temperatura en el alojamiento se puede inhibir de manera efectiva.

Asimismo, la presente invención tiene una característica de que un caballete lateral (47) que soporta el vehículo tipo motocicleta está provisto en un lado en una dirección de anchura de vehículo y la tapa traslúcida (139, 339, 439) está instalada en ese lado.

- 15 Según la presente invención, como la luz solar se transmite difícilmente en la tapa traslúcida en un estado de estacionamiento por el caballete lateral, se puede inhibir la elevación de temperatura en el alojamiento.

Efectos ventajosos de la invención

- 20 En la estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta según la presente invención, el aire calentado puede escaparse fuera del alojamiento a través del orificio de ventilación utilizando una corriente ascendente causada por la elevación de temperatura en el alojamiento y se puede inhibir la elevación de temperatura en el alojamiento.

Asimismo, la visibilidad del interior del alojamiento por un pasajero en el asiento se puede mejorar y la elevación de la temperatura en el alojamiento se puede inhibir de manera efectiva, evitando la entrada de polvo, agua de lluvia y otros por el orificio de ventilación.

- 25 Asimismo, se puede aumentar la capacidad del alojamiento por la cantidad de la parte de alojamiento en voladizo y se puede inhibir la entrada de polvo, agua de lluvia y otros a través del orificio de ventilación por la parte de alojamiento en voladizo. Además, el alojamiento se calienta con dificultad debido a que se aumenta la capacidad del alojamiento y se puede inhibir la elevación de temperatura.

- 30 Asimismo, se puede evitar la entrada de polvo, agua de lluvia y otros dentro del orificio de ventilación utilizando la estructura en el deflector de tacómetro, el aire es expulsado al lado de la visera de tacómetro, y se puede inhibir de manera efectiva la elevación de temperatura en el alojamiento.

Asimismo, como el aire en el segundo alojamiento fluye dentro del primer alojamiento a través de la abertura, se puede inhibir la elevación de temperatura en el primer alojamiento.

- 35 Además, se puede inhibir por las aletas que el interior del segundo alojamiento esté expuesto al exterior por la tapa traslúcida, un flujo de aire en el alojamiento está controlado dependiendo de la orientación de las aletas, y se puede inhibir de manera efectiva la elevación de temperatura en el alojamiento.

Además, como la luz solar se transmite con dificultad en la tapa traslúcida en un estado de estacionamiento por el caballete lateral, se puede inhibir la elevación de temperatura en el alojamiento

Breve descripción de los dibujos

La Fig. 1 es una vista lateral izquierda que muestra una motocicleta en realizaciones de la presente invención.

- 40 La Fig. 2 es una vista lateral izquierda que muestra una estructura interna de la motocicleta.

La Fig. 3 muestra la parte delantera del vehículo vista desde el lado de un asiento.

La Fig. 4 muestra un alojamiento de artículo.

La Fig. 5 es una vista en perspectiva que muestra el alojamiento de artículo.

La Fig. 6 es una vista lateral izquierda que muestra el alojamiento de artículo.

- 45 La Fig. 7 muestra una tapa izquierda vista desde arriba.

La Fig. 8 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea VIII-VIII en la Fig. 4.

La Fig. 9 es una vista en planta que muestra un alojamiento superior visto desde arriba.

La Fig. 10 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea X-X en la figura 9.

La Fig. 11 es una vista en perspectiva que muestra el alojamiento superior visto desde abajo.

La Fig. 12 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XII-XII en la Fig. 4.

5 La Fig. 13 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XIII-XIII en la Fig. 6.

La Fig. 14 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XIV-XIV en la Fig. 7.

La Fig. 15 es una vista en perspectiva que muestra un estado en el que una cubierta superior y una bandeja están separadas.

10 La Fig. 16 es una vista en planta que muestra un estado en el que una rejilla de ventilación está fijada al alojamiento superior.

La Fig. 17 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XVII-XVII en la Fig. 16.

La Fig. 18 es una vista en planta que muestra la cubierta superior.

La Fig. 19 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XIX-XIX en la Fig. 18.

La Fig. 20 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XX-XX en la Fig. 16.

15 La Fig. 21 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XXI-XXI en la Fig. 16.

La Fig. 22 es una vista en perspectiva que muestra la rejilla de ventilación.

La Fig. 23 muestra la cubierta superior vista desde el lado de un pasajero.

La Fig. 24 es una vista en perspectiva que muestra la bandeja.

20 La Fig. 25 es una vista en perspectiva que muestra un estado en el que la cubierta superior está separada y la bandeja está expuesta.

La Fig. 26 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XXVII-XXVII en la Fig. 25.

La Fig. 27 es una vista ampliada que muestra la sección de un orificio de ventilación.

La Fig. 28 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XXVIII-XXVIII en la Fig. 27.

La Fig. 29 es una vista en sección transversal que muestra una cubierta superior en una segunda realización.

25 La Fig. 30 es una vista en sección transversal que muestra una cubierta superior en una tercera realización.

La Fig. 31 es una vista en perspectiva que muestra una cubierta superior en una cuarta realización.

La Fig. 32 muestra la cubierta superior vista desde el lado de un pasajero en un estado en el que la cubierta superior está fijada a un alojamiento superior, y

Las Figs. 33A y 33B muestran un soporte en una quinta realización.

30 **Descripción de realizaciones**

Con referencia a los dibujos, una motocicleta provista de una estructura de alojamiento equivalente a las realizaciones de la presente invención será descrita en lo sucesivo. En la descripción, una dirección tal como una dirección longitudinal, una dirección lateral y una dirección vertical serán idénticas a una dirección de una carrocería de vehículo a menos que se realice una descripción especial. Asimismo, un símbolo de referencia DEL. mostrado en los dibujos indica el lado delantero de la carrocería de vehículo, ARRIBA indica el lado superior de la carrocería de vehículo, e IZQ. Indica el lado izquierdo del cuerpo de vehículo.

Primera Realización

La Fig. 1 es una vista lateral izquierda que muestra una motocicleta en realizaciones de la presente invención.

40 La motocicleta 1 (vehículo tipo motocicleta) es un vehículo de tipo escúter provisto de un suelo escalonado de piso bajo 68 para un pasajero sentado en un asiento 10 para poner sus pies, una rueda delantera 2 está provista enfrente de un chasis F (véase la Fig. 2), y una rueda trasera 3 que es una rueda motriz soportada está soportada por un motor oscilante unitario U (unidad de potencia oscilante unitaria) dispuesto en la porción trasera del vehículo. El chasis está

cubierto por una cubierta de carrocería C realizada en resina.

La Fig. 2 es una vista lateral izquierda que muestra la estructura interna de la motocicleta 1. La Fig. 2 muestra un estado en el que una parte de la cubierta de carrocería C está retirada. En las Figs. 1 y 2, solo se muestran los lados izquierdos de un par de cuadros derecho e izquierdo y cada parte.

5 Como se muestra en la Fig. 2, el chasis el chasis F está formado por acoplamiento de una pluralidad de tubos o conductos metálicos por soldadura., y un cuadro principal 11 está provisto de una pipa de dirección 12 instalada en la parte delantera, un par de tubos inferiores izquierdo y derecho 13 extendidos hacia atrás y hacia abajo desde la pipa de dirección 12 y extendidos hacia atrás y hacia arriba en la parte posterior; un par de carriles de asiento izquierdo y derecho 14 extendidos hacia arriba y hacia atrás desde partes inferiores de los tubos inferiores 13 a la parte trasera del vehículo y un par de tubos superiores izquierdo y derecho 15 extendidos hacia abajo y hacia atrás en los lados superiores de los tubos inferiores 13 desde la pipa de dirección 12 y acoplados a los carriles de asiento 14.

10 Cada uno de los tubos inferiores 13 está provisto de una parte extendida hacia abajo 70, un extremo delantero de la misma está acoplada a la pipa de dirección 12 y se extiende hacia atrás y hacia abajo, una porción extendida en horizontal 71 se extiende en general en horizontal hacia atrás desde un extremo inferior de la parte extendida hacia abajo 70 y una parte extendida hacia arriba en diagonal 72 que se extiende hacia arriba y hacia atrás desde un extremo trasero de la parte extendida en horizontal 71.

15 Asimismo, varios travesaños (no mostrados) que se acoplan a los cuadros derecho e izquierdo están dispuestos en el cuadro principal 11.

20 Un par de anclajes escalonados en tándem izquierdo y derecho 22 extendidos hacia fuera en una dirección de la anchura de vehículo está instalado en las partes superiores de las partes extendidas hacia delante en oblicuo 72 de los tubos inferiores 13.

Un cuadro de cara delantera en forma de cesto 24 que soporta lámparas, la cubierta de carrocería C y otros, está acoplada a la parte delantera de la pipa de dirección 12.

25 Además, un par de cuadros escalonados izquierdo y derecho 23 que están acoplados a los tubos inferiores 13, que se extienden longitudinalmente y que soportan el suelo escalonado 68 desde abajo están instalados fuera del cuadro principal 11.

30 Como se muestra en Figs. 1 y 2, un sistema de dirección para dirigir la rueda delantera 2 está provisto de un eje de dirección 9 soportado de manera que puede rotar por la pipa de dirección 12 y un manillar 25 acoplado a una parte superior del eje de dirección 9. Un extremo inferior del eje de dirección 9 está acoplado a un par de horquillas delanteras izquierda y derecha 26, la rueda delantera 2 está soportada por los extremos inferiores de las horquillas delanteras 26, y la rueda delantera está dirigida por la operación del manillar 25.

35 El motor oscilante unitario U es de un tipo oscilante unitario en el que un motor E y una caja de transmisión M que aloja una transmisión continuamente variable de tipo correa (no mostrada) están integrados y están provistos de una función de brazo oscilante que soporta la rueda trasera 3. El motor oscilante unitario U está acoplado a las partes traseras de los tubos inferiores 13 a través de un miembro de conexión 27 acoplado a la parte delantera del motor oscilante unitario, y puede oscilar verticalmente alrededor de un eje de pivote 28 instalado en el miembro de conexión 27 en el centro. Un par de partes de soporte de unidad de potencia derecha e izquierda 85 que soportan el motor oscilante unitario U a través del miembro de conexión 27 están formadas en una cara trasera de cada parte extendida hacia arriba en diagonal 72.

40 El motor E es un motor de un solo cilindro y de cuatro tiempos refrigerado por agua, y está dispuesto de tal manera que el eje de cilindro 29 se extiende hacia delante y en horizontal. El motor E está configurado conectando un cilindro 31 y una culata 32 unidos en una cara delantera de un caja de cigüeñal 30 dispuesta en la parte delantera del motor oscilante unitario U.

45 La caja de transmisión M se extiende desde la parte trasera que pasa por el lado izquierdo de la rueda trasera 3 desde la parte trasera de la caja de cigüeñal 30. Un brazo (no mostrado) extendido hacia atrás que pasa por el lado derecho de la rueda trasera 3 y está dispuesto en la parte trasera de la caja de cigüeñal 30 y la rueda trasera 3 está soportada por un eje (no mostrado) instalado entre la parte trasera de la caja de transmisión M y la parte trasera del brazo. La potencia del motor E es transmitida a la rueda trasera 3 a través de la transmisión continuamente variable.

50 Un par de suspensiones traseras izquierda y derecha 34 se extienden entre un extremo trasero de la caja de transmisión M, un extremo trasero del brazo y los carriles de asiento 14.

Una caja de filtro de aire 35 que aspira aire exterior está instalada en una cara superior de la caja de transmisión M. La caja de filtro de aire 35 está conectada a un cuerpo de mariposa (no mostrado) conectado a un orificio de admisión en una cara superior de la culata 32 por un tubo de conexión no mostrado.

Un tubo de escape 37 conectado a un orificio de escape en una cara inferior de la culata 32, se extiende hacia atrás a

través del lado inferior del motor E y está conectado a un silenciador (no mostrado) fijado a una cara externa del brazo.

Un caballete principal 39 que puede soportar el vehículo en un estado vertical está instalado en el lado inferior de la parte inferior de la caja de transmisión M.

5 En una vista lateral, un depósito de combustible 40 que almacena combustible para el motor E está constituido a lo largo de la parte extendida hacia abajo 70 del tubo inferior 13 en la parte delantera y a lo largo del tubo inferior 15 la parte trasera y en dirección vertical se extiende longitudinalmente en vertical desde el lado trasero de la parte inferior de la pipa de dirección 12 a proximidad de la parte extendida en horizontal 71 del tubo inferior 13. El depósito de combustible 40 está dispuesto inclinado hacia delante entre los tubos inferiores izquierdo y derecho 13.

10 Un radiador de placas 41 que enfría el agua de refrigeración para el motor E está instalado en un espacio en el lado inferior de la parte delantera del depósito de combustible 40 inclinado hacia delante. Un par de tubos de agua de refrigeración 42 que conectan respectivamente el radiador 41 con el motor E se extienden desde el lado izquierdo del radiador 41, a continuación se extienden hacia a tras sobre el lado inferior del cuadro escalonado 23 (véase la Fig. 2) en el lado izquierdo (en un lado) del vehículo, y se conectan al motor E a través del interior del tubo inferior 13.

Un caballete lateral 47 está fijado a la parte extendida en horizontal 71 en el lado izquierdo.

15 Una caja de alojamiento 44 para alojar artículos está dispuesta entre los carriles de asiento 14 y se extiende hacia atrás y hacia arriba desde la proximidad de la parte trasera del depósito de combustible 40 al lado superior de la caja de transmisión M a lo largo de los carriles de asiento 14. En la caja de alojamiento, un alojamiento delantero 44A está dispuesto entre el depósito de combustible 40 y la parte extendida hacia arriba en diagonal 72 del tubo inferior 13 y un alojamiento trasero 44B está dispuesto en la parte superior del motor oscilante unitario U están integrados por su conformación en resina.

20 Una cara superior de la caja de alojamiento 44 está abierta sobre la longitud global de la misma y la abertura está cerrada por el asiento 10 para el pasajero de manera que se puede abrir y cerrar. El asiento 10 está provisto de un asiento delantero 10A para que se siente el conductor y un asiento trasero 10B que está formado en una posición más alta que el asiento delantero 10A y sobre el cual se sienta un pasajero.

25 Una agarradera 48 está fijada a las partes traseras de los carriles de asiento 14 en la parte trasera de la caja de alojamiento 44.

30 Como se muestra en la Fig. 1 la cubierta de carrocería C está provista de una cubierta delantera 50 que cubre el lado delantero y los lados derecho e izquierdo de la pipa de dirección 12 y que se extiende hacia abajo enfrente de la parte extendida hacia abajo 70, una cubierta inferior delantera 51 que está acoplada a una parte inferior y que está situada en la parte trasera de la rueda frontal 2, una cubierta superior 52 acoplada a una parte superior de la cubierta delantera 50 sobre el lado inferior del manillar 25, cubiertas interiores superiores 53 que están acopladas a bordes derecho e izquierdo de la cubierta delantera 50 y que cubren la pipa de dirección 12, los tubos superiores 15 y las partes extendidas hacia abajo 70 desde el lado trasero y el lado, un par de cubiertas interiores inferiores izquierda y derecha 54 que están acopladas a bordes inferiores de las cubiertas interiores superiores 53 y que cubren los tubos superiores 15 y las partes extendidas hacia abajo 70, un par de cubiertas escalonadas izquierda y derecha 55 que están acopladas a la parte inferior de la cubierta delantera 50 y bordes inferiores desde los lados superiores, un par de faldas de suelo delanteras izquierda y derecha 56 que están acopladas a la parte inferior de la cubierta delantera 50 y partes inferiores de la cubiertas escalonadas 55 y que cubren los cuadros escalonados 23 desde los lados, un par de faldas de suelo traseras izquierda y derecha 57 que conectan con las faldas de suelo delanteras 56 y se extienden hacia atrás y que cubren los tubos inferiores 13, una cubierta inferior 58 que cubre las partes extendidas en horizontal derecha e izquierda 71 desde los lados inferiores, un par de cubiertas laterales de carrocería izquierda y derecha 59 que están acopladas a las cubiertas interiores inferiores 54 y las partes traseras de las cubiertas escalonadas 55 y que cubren la caja de alojamiento 44 y los carriles de asiento desde los lados en el lado inferior del asiento 10 y una cubierta de cola 60 acoplada a las partes traseras de las cubiertas laterales de carrocería 59.

35 40 45 El suelo escalonado 68 para que el conductor sentado en el asiento delantero 10A ponga sus pies está formado en las partes inferiores de las cubiertas escalonadas izquierda y derecha 55.

50 Un parabrisas 61 extendido hacia arriba y hacia atrás está instalado enfrente de cubierta delantera 50. Un faro delantero 62 está instalado en un extremo delantero de la cubierta delantera 50 y un par de luces intermitentes izquierda y derecha 63 conectan una parte superior del faro delantero 62. Un embellecedor 64 está instalado entre el faro delantero 62 y el parabrisas 61.

Un guardabarros delantero 65 que cubre la rueda delantera 2 desde el lado superior está instalado sobre las horquillas delanteras 26. Un guardabarros trasero 66 que cubre la rueda trasera 3 desde el lado superior está instalado debajo de las cubiertas laterales de carrocería 59.

55 Un par de escalones en tándem de tipo plegable 67 para un pasajero sentado en el asiento trasero 10B para poner sus pies está soportado por los anclajes escalonados en tándem 22.

La Fig. 3 muestra la parte delantera del vehículo vista desde el lado del asiento 10.

Como se muestra en la Fig. 3, una cubierta delantera 130 que cubre la parte delantera del vehículo en la proximidad de la pipa de dirección 12 está provista de la cubierta delantera, la cubierta superior 52 y la cubierta interior superior 53. Una caja de alojamiento delantera 131 que puede alojar un artículo está dispuesta en la cubierta delantera 130. La caja de alojamiento delantera 131 está provista de un alojamiento de artículo 132 dispuesto en el lado izquierdo de la pipa de dirección 12 y un alojamiento de artículo 133 dispuesto en el lado derecho de la pipa de dirección 12.

La cubierta interior superior 53 está provista de una pared vertical extendida en vertical en su parte superior y la pared vertical forma una tapa izquierda 134 que cierra el alojamiento de artículo 132 y una tapa derecha 135 que cierra el alojamiento de artículo 133.

Un soporte de manillar 136 está acoplado a un extremo superior del eje de dirección 9 soportado por la pipa de dirección y el manillar 25 está fijado sobre el soporte de manillar 136. Un eje L de la pipa de dirección 12 está situado en el centro de la carrocería de vehículo en la dirección de la anchura de vehículo.

La cubierta superior 52 está dispuesta entre un deflector de taquímetro 137 constituido en la forma de un cuadro a lo largo de un borde interior de la parte superior de la cubierta delantera 50 y un panel central 138 que cubre una circunferencia del soporte de manillar 136 y está provisto de un par de cubiertas superiores izquierda y derecha 139, 140 situadas en los lados inferiores de partes extendidas 25A del manillar 25 extendido lateralmente desde el soporte de manillar 136. Un borde trasero de la cubierta superior izquierda 139 (la tapa traslúcida) conecta con un borde superior de la tapa izquierda 134 y la tapa superior 139 configura una pared superior que cierra una cara superior del alojamiento de artículo 132. Asimismo, la tapa superior 139 está dispuesta en el lado del eje de dirección 9 y está instalada en el lado inferior del manillar 25.

Un cilindro de llave 141 dentro del cual se inserta una llave principal del vehículo está dispuesto en el panel central 138 en la parte trasera del soporte de manillar 136.

La Fig. 4 muestra el alojamiento de artículo 132. La Fig. 5 es una vista en perspectiva que muestra el alojamiento de artículo 132. La Fig. 6 es una vista lateral izquierda que muestra el alojamiento de artículo 132. En las Figs. 4 a 6 el manillar 25 y una parte de la cubierta delantera 130 están omitidos.

Como se muestra en las Figs. 4 a 6, una abertura 142 sustancialmente rectangular abierta hacia el lado del asiento 10 está dispuesta en una parte superior izquierda de la cubierta interior superior 53 y un artículo se puede alojar o extraer en/del espacio de alojamiento en el interior del alojamiento de artículo 132 a través de la abertura 142. La abertura 142 está constituida en una pared en voladizo 143 donde la parte superior de la cubierta interior superior 53 está en voladizo en el lado delantero mediante una plataforma y cuando la tapa izquierda 134 está montada en la pared en voladizo 143, la cubierta interior superior 53 y la parte trasera de la tapa izquierda 134 están sustancialmente al mismo nivel.

La tapa izquierda 134 es una tapa de tipo apertura por presión y cuando la tapa izquierda 134 es empujada una vez en una dirección en la que está cerrada en un estado en el que la tapa izquierda 134 está cerrada, se libera un estado bloqueado por un mecanismo de bloqueo no mostrados y puede ser girado en una dirección en la que la tapa izquierda se abre, y cuando la tapa izquierda 134 es empujada en la dirección en la que se cierra desde un estado abierto, se bloquea para cerrarse de nuevo mediante el mecanismo de bloqueo. En este caso, la configuración en la que la tapa izquierda 134 es el tipo de apertura por presión no se limita a esta configuración y por ejemplo, la presente invención puede también tener la configuración en la que un estado bloqueado de la tapa izquierda 134 se libera por la operación de la llave principal del vehículo.

El alojamiento de artículo 132 está provisto de una bandeja 144 que divide en vertical el alojamiento de artículo 132 en su parte superior y está provisto de un alojamiento superior 145 (un primer alojamiento) en el lado superior de la bandeja 144 y un alojamiento principal 146 (un segundo alojamiento) en el lado inferior de la bandeja 144. Un soporte deslizante 147 está dispuesto en la bandeja 144. La cubierta superior 139 que configura una pared superior del alojamiento superior 145 está formada de un material transparente y un estado de un artículo alojado en el alojamiento superior 145 puede verificarse mediante la cubierta superior 139. Un margen de la cubierta superior 139 es opaco y una parte solapada con el soporte 147 está formada para ser transparente. Por ejemplo, un terminal móvil P tal como un teléfono celular puede alojarse en el alojamiento superior 145.

En la primera realización, puede estar fijada una rejilla de ventilación 200 (véase la Fig. 16) como parte de protección contra la luz para proteger de la luz tal como la luz solar que incide sobre el alojamiento superior 145 a través de la cubierta superior 139 desde el lado superior, sin embargo, las Figs. 1 a 15 muestran un estado en el que la rejilla de ventilación 200 está separada, y la rejilla de ventilación 200 se describirá más adelante.

La cubierta interior superior 53 está provista de una caja inferior 154 (véase la Fig. 6), en la que una cara superior de la misma está abierta por su parte delantera. El alojamiento de artículo 132 está formado en forma de una caja alargada longitudinalmente coincidiendo con una abertura en el fondo de una caja superior 155, el fondo y la parte trasera de la cual están abiertos por la abertura en la parte superior de la caja inferior 154. Asimismo, la bandeja 144 está acoplada a una parte superior de la parte trasera de la caja superior 155. La capacidad del alojamiento de artículo 132 está

asegurada para ser amplia formando el alojamiento de artículo de manera que es longitudinalmente alargada y profunda y una pared inferior 132A del alojamiento de artículo 132 está situada en el lado inferior de un extremo inferior 142A de la abertura 142.

5 La pared en voladizo 143 de la cubierta interior superior 53 está inclinada hacia arriba hacia la parte trasera en vista lateral y la abertura 152 está también inclinada hacia arriba hacia la parte trasera. Asimismo, la tapa izquierda 134 que cierra la abertura 142 está también inclinada hacia arriba hacia la parte trasera en un estado cerrado en vista lateral.

10 La tapa izquierda 134 está girada en vertical con una bisagra 148 dispuesta en un extremo inferior en un extremo inferior en el centro y la bisagra 148 está dispuesta en el lado inferior de la abertura 142. La bisagra 148 está provista de un eje de rotación 149 extendido sustancialmente en horizontal en la dirección de anchura de vehículo y una porción de soporte en pivote 150 que está formada en la cubierta interior superior 53 y soporta el eje de rotación 149. La porción de soporte en pivote 150 es un par de salientes que sobresalen en el lado del asiento 10 desde la cubierta interior superior 53 y ambos extremos del eje de rotación 149 están montados en partes interiores de estos salientes.

15 Como se muestra en la Fig. 6, una cara interior que cierra la abertura 142 de la tapa izquierda está sujeta sustancialmente en horizontal en vista lateral en un estado en el que la tapa izquierda está completamente abierta. En este caso, una cara superior 158 en un estado en el que la tapa izquierda 134 está completamente abierta, de la tapa izquierda será una cara superior de la tapa izquierda 134.

20 En esta realización, tal configuración en la que el pasajero sentado en el asiento 10 puede poner una bebida D en una porción cóncava para un soporte de bebida 160 está instalado proporcionando la porción cóncava para el soporte de bebida 160 que soporta la bebida D en la cara superior 158 de la tapa izquierda 134 en un estado abierto. La estructura para soportar bebida se describirá en detalle más adelante.

La Fig.7 muestra la tapa izquierda 134 vista desde el lado superior.

25 Como se muestra en las Figs. 4 a 7, la tapa izquierda 134 está formada como una placa que está provista integralmente del eje de rotación 149, una pared 151 que cubre la cubierta interior superior 53 en el lado superior del eje de rotación 149, y una pared extendida 152 que cubre la cubierta interior superior 53 en el lado del alojamiento de artículo 133 en el lado derecho del eje de rotación 149 y una parte de tapa 153 que cubre la abertura 142.

Asimismo, como se muestra en la Fig. 3, una cubierta exterior plana 134A que cubre la tapa izquierda 134 desde el exterior en un estado en el que la tapa izquierda 134 está cerrada está fijada a la tapa izquierda 134. Como se ha descrito anteriormente, como la cubierta exterior 134A está fijada a la tapa izquierda 134 y la tapa izquierda está configurada por dos piezas, la tapa izquierda tiene gran rigidez. En las Figs. 4 a 6, se omite la cubierta exterior 134A.

30 La bisagra 148 está dispuesta entre la abertura 142 y el eje L de la pipa de dirección 12 y está situada en el centro en la dirección de anchura de vehículo.

Un brazo 156 que regula una posición giratoria de la tapa izquierda 134 ajustando el brazo en una parte ajustada 157 de la cubierta interior superior 53 está formada en una cara superior de la pared 151. Asimismo, se forma en la pared 151 una abertura 151A para escapar de la parte ajustada 157.

35 La parte de tapa 153 está extendida a proximidad de un extremo izquierdo de la cubierta interior superior 53 desde el lado de la bisagra 148 en el lado central en la dirección de anchura de vehículo y se forma longitudinalmente en la dirección de anchura del vehículo.

40 Una ranura anular 153A extendida a lo largo de un margen de la parte de tapa 153 está formada en la cara superior 158 de la parte de tapa 153 y se ajusta a una nervadura 142B formada en el margen de la abertura 142 del alojamiento de artículo 132. De este modo, se mejora la estanqueidad del alojamiento de artículo 132.

45 Asimismo, la porción cóncava para el soporte de bebida 160 en el que la bebida D puede ponerse en un estado vertical está formada en la cara superior 158. La porción cóncava para el soporte de bebida 160 está formando una pared anular 159 en la cara superior 158 y haciendo que el interior de la pared 159 sea cóncavo. La porción cóncava para el soporte de bebida 160 está dispuesta en el lado de un extremo trasero de la tapa izquierda 134 en el estado en el que la tapa izquierda 134 está abierta y está dispuesta en el lado de un extremo exterior en la dirección de anchura de vehículo de la tapa izquierda 134.

La bebida D es un recipiente para una bebida tal como una lata, una botella de plástico o un vaso de papel.

50 Como se muestra en la Fig. 7, la pared en voladizo 143 en la que está montada la tapa izquierda 134 está inclinada de manera que una parte exterior en la dirección de anchura de vehículo está situada más hacia delante y en el estado cerrado, la parte exterior en la dirección de anchura de vehículo de la tapa izquierda 134 se sitúa más hacia delante en vista superior. Como se ha descrito anteriormente, como la tapa izquierda 134 está inclinada de manera que la parte exterior en la dirección de anchura de vehículo está situada más hacia delante, la tapa izquierda está inclinada de manera que la parte exterior en la dirección de anchura de vehículo es más alta en el estado completamente abierto en una vista trasera como se muestra en la Fig. 6. De este modo, como la tapa izquierda 134 es más larga en la dirección

de anchura de vehículo, en comparación con una caja en la que la tapa izquierda está dispuesta en horizontal en la vista trasera, la zona de la cara superior 158 es mayor y se puede asegurar el espacio para proporcionar la porción cóncava para el soporte de bebida 160.

Además, como la parte exterior en la dirección de anchura de vehículo de la tapa izquierda 134 está situada más hacia delante en vista superior, se puede asegurar una gran distancia entre la tapa izquierda 134 y el asiento 10. De este modo, la zona de la tapa izquierda 134 puede aumentar y se puede asegurar el espacio para proporcionar la porción cóncava para el soporte de bebida 160. Además, como la porción cóncava para el soporte de bebida 160 está instalada en el lado del extremo exterior en la dirección de anchura de vehículo de la tapa izquierda 134, se puede asegurar con facilidad el espacio para proporcionar la porción cóncava para el soporte de bebida 160, se puede asegurar distancia entre el pie del pasajero sentado en el asiento 10 y la porción cóncava para el soporte de bebida 160, y se puede disponer con facilidad la porción cóncava para el soporte de bebida 160.

La Fig. 8 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea VIII-VIII mostrada en la Fig. 4.

Como se muestra en las Figs. 4 a 8, el brazo 156 de la tapa izquierda 134 está extendida hacia arriba desde la cara superior 158 en la parte trasera del eje de rotación 149. Una parte de ajuste ganchuda 161 para ajustar la parte ajustada 157 de la pared en voladizo 143 está formada en un extremo del brazo 156. El brazo 156 está curvado para ser un arco de circunferencia que tiene el eje de rotación 149 en el centro.

La parte ajustada 157 de la pared en voladizo 143 está provista de un orificio 157A en el que el brazo 156 está insertado y una porción cóncava 157B formada en el lado superior del orificio 157A y realizada cóncava en el lado trasero. En el estado cerrado de la tapa izquierda 134, el brazo 156 está insertado dentro de la profundidad del orificio 157A y cuando la tapa izquierda 134 se está abriendo, el brazo 156 se desplaza en el orificio 157A. Cuando la tapa izquierda 134 está completamente abierta, la parte de ajuste 161 del brazo 156 se ajusta en la porción cóncava 157B desde el interior y posiciona la tapa izquierda 134 en una posición completamente abierta.

Una protuberancia 156A (véase la Fig. 8) protuberante hacia afuera en una dirección radial está formada en una cara exterior de una base del brazo en forma de arco de circunferencia 156. La protuberancia 156A tiene una altura que se puede ajustar en un extremo inferior 162 de la pared que tiene la porción cóncava 157B y se coloca de tal manera que la protuberancia llega al extremo inferior 162 y se mueve cuando la tapa izquierda es presionada por una carga predeterminada. En el estado en el que la tapa izquierda 134 está completamente cerrado, la protuberancia 156A está situada en el lado superior del extremo inferior 162 de la porción cóncava 157B y cuando la tapa izquierda 134 se está abriendo, la protuberancia llega al extremo inferior 162 y se mueve hacia abajo.

De manera detallada, cuando la tapa izquierda de tipo apertura por presión 134 es presionada una vez, se libera un pestillo y la tapa izquierda gira en una dirección abierta por su propio peso, sin embargo, cuando se toca la protuberancia 156A en el extremo inferior 162, el giro se detiene y la tapa izquierda 134 gira a un estado ligeramente abierto. Cuando el pasajero u otra persona gira la tapa izquierda 134 en la dirección abierta con fuerza con la carga predeterminada, la protuberancia 156A llega al extremo inferior 162 y la tapa izquierda 134 se abre completamente. Como se ha descrito anteriormente, cuando la tapa izquierda 134 no está totalmente abierta en un momento y que se detiene la rotación en curso disponiendo la protuberancia 156A cuando la tapa izquierda 134 es presionada por error, se mejora la facilidad de uso de la tapa izquierda 134.

Asimismo, está formada una parte de contacto 163 que sobresale hacia delante y hacia arriba desde la cara superior 158 en el estado abierto en el eje de rotación 149. La parte de contacto 163 está extendida en la dirección de anchura de vehículo a lo largo de una dirección axial del eje de rotación 149.

Una cara de apoyo 164 sobre la que se apoya un extremo 163A de la parte de contacto 163 en el estado en que la tapa izquierda 134 está completamente abierta se forma en el lado inferior de la parte ajustada 157 en la pared en voladizo 143. La cara de apoyo 163 está inclinada hacia arriba hacia la parte trasera. Además, un rebaje 165 para evitar la parte de contacto 163 sobresale hacia delante en el estado en el que la tapa izquierda 134 está cerrada se forma en el lado inferior de la cara de apoyo 164 de la pared en voladizo 143.

En el estado en el que la tapa izquierda 134 está completamente abierta, como el extremo 163A de la parte de contacto 164 se apoya en la cara de apoyo 164, una posición girada de la tapa izquierda 134 se mantiene en un estado sustancialmente horizontal. Como se ha descrito anteriormente, como tanto la parte de contacto 163 como el brazo 156 reciben una carga de la tapa izquierda 134, la rigidez de soporte de la tapa izquierda 134 en el estado abierto puede ser mejorada, e incluso si la bebida D se pone en la porción cóncava para el soporte de bebida 160, la tapa izquierda 134 se puede mantener en un estado abierto sustancialmente horizontal.

Como se muestra en la Fig. 1, el pasajero R abre la tapa izquierda 134 en un estado en el que está sentado en el asiento 10 en un estado en el que la motocicleta 1 está estacionada con el caballete principal 39 o el caballete lateral 47 y puede poner la bebida D en la porción cóncava para el soporte de bebida 160 de la cara superior 158. En esta realización, como la tapa izquierda 134 está dispuesta en una posición más alta que una cara superior del asiento delantero 10A, el pasajero R puede poner la bebida D en la porción cóncava para el soporte de bebida 160 con solo extender el brazo sin volarlo mucho hacia delante, y se puede colocar con facilidad la bebida D. Asimismo, como la

porción cóncava para el soporte de bebida 160 está instalada fuera en la dirección de anchura de vehículo, su rodilla no es un obstáculo y se puede colocar con facilidad la bebida D.

Además, como se muestra en las Figs. 6 y 7, la porción cóncava para el soporte de bebida 160 está solapada por la abertura 142 del alojamiento de artículo 132 en una vista superior y una parte superior de la bebida D colocada en la porción cóncava para el soporte de bebida 160 está situada en el espacio que hay en una parte superior del alojamiento de artículo 132. Como se ha descrito anteriormente, como la porción cóncava para el soporte de bebida 160 está dispuesto en una posición delantera solapada por la abertura 142, la distancia entre la tapa izquierda 134 y el asiento 10 puede estar asegurado y se puede asegurar el espacio para proporcionar la porción cóncava para el soporte de bebida 160 en la porción cóncava para el soporte de bebida 160 que utiliza el espacio que hay en el alojamiento de artículo 132.

Además, la tapa izquierda 134 está soportada por el eje de rotación 149 en el lado central en la dirección de anchura de vehículo y está extendida en el exterior en la dirección de anchura de vehículo, y la porción cóncava para el soporte de bebida 160 está instalada en una posición que es capaz de ser influenciada por la desviación de la tapa izquierda 134 en el lado del extremo exterior en la dirección de anchura de vehículo de la tapa izquierda 134. De este modo, como la porción cóncava para el soporte de bebida 160 se puede desplazar en vertical por la desviación de la tapa izquierda 134, la bebida se puede colocar en la porción cóncava para el soporte de bebida 160 desviando la tapa izquierda 134 hacia abajo incluso si la bebida D es alta.

A continuación, se describirá en detalle la configuración del alojamiento superior 145.

La Fig. 9 es una vista en planta en la que el alojamiento superior 145 es visto desde arriba. La Fig. 10 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea X-X en la Fig. 9. Las Figs. 9 y 10 muestran estados en los que la cubierta superior 139 está retirada.

Como se muestra en las Figs. 9 y 10, la bandeja 144 está provista de un fondo plano sustancialmente rectangular (una pared inferior) 167, una pared lateral en forma de cuadro 168 dispuesta en un margen del fondo 167 en una vista superior y un reborde 169 extendido en el exterior desde un borde superior de la pared lateral 168, y está formada por resina. Una cara superior de la bandeja 144 está abierta y el fondo 167 está expuesto hacia arriba. Asimismo, una abertura 170 que comunica con la abertura 142 está formada en la parte delantera de la pared lateral 168, y el soporte 147 se desliza a través de la abertura 170 y es extraído al exterior.

La Fig. 11 es una vista en perspectiva en la que el alojamiento superior 145 es visto desde el lado inferior.

Como se muestra en las Figs. 9 a 11, un alojamiento de soporte en forma de cuadro 171 abierto hacia la parte trasera está formado en la bandeja 144 recortando una parte del fondo plano 167 y el soporte 147 queda instalado en el alojamiento de soporte 171 con el soporte empotrado en la parte recortada. El soporte 147 configura una parte del fondo 167 siendo dispuesto en el alojamiento de soporte 171. Como se ha descrito anteriormente, como el soporte 147 está instalado en un lugar en el que una parte del fondo está recortada, la anchura del interior del alojamiento superior 145 es mayor que la del soporte 147. De este modo, el terminal móvil P mayor que el soporte 47 puede estar también alojado en el alojamiento superior 145.

En este caso, el terminal móvil P en forma de artículo alojado indica un teléfono celular, un teléfono inteligente o un equipo electrónico portátil tal como un sistema de navegación portátil y agendas digitales personales (PDA).

Una parte escalonada obtenida realizando el fondo 167 cóncavo mediante un nivel está formada en todo el margen del alojamiento de soporte 171 de la bandeja 144. De manera detallada, las partes escalonadas en los márgenes derecho e izquierdo del alojamiento de soporte 171 son partes de carril 167A (véase Fig. 11) extendidas longitudinalmente y la parte escalonada extendida lateralmente en la parte delantera del alojamiento de soporte 171 es una parte de bloqueo 167B (véase la Fig. 10) que bloquea el soporte 147.

Asimismo, nervaduras 172 extendidas de manera longitudinal están formadas en los lados inferiores de las partes de carril 167A en el fondo 167. Un tope 172A que sobresale, además, hacia abajo está formado en un extremo trasero de cada nervadura 172.

El soporte 147 es una placa realizada en resina y formada en una forma sustancialmente rectangular en una vista superior. Varios orificios 147A en forma de abertura para hacer que el alojamiento superior 145 y el alojamiento principal 146 comuniquen están formados en el soporte 147. Asimismo, nervaduras de refuerzo 173 están formadas en el fondo del soporte 147 en tejido de malla. Los bordes derecho e izquierdo del soporte 147 funcionan como partes guías 174 montadas en las partes de carril 167A del alojamiento de soporte 171.

Un par de tirantes 175 extendidos hacia abajo están formados en el fondo en un extremo delantero del soporte 147, y una placa de verificación 176 extendida lateralmente sustancialmente en paralelo con el soporte 147 está dispuesta en los extremos de los tirantes 175 y está fijada en los extremos de los tirantes 175 por tornillos 176A.

Una parte de montado a horcajadas 177 montada en la parte de bloqueo 167B del alojamiento de soporte 171 está formada en el extremo delantero del soporte 147.

El soporte 147 está soportado de manera deslizante longitudinalmente montando las partes de guía 174 en las partes de carril 167A de la bandeja 144. Un mecanismo deslizante 185 que desliza el soporte 147 en oposición a la bandeja 144 está configurado por las partes de carril 167A de la bandeja 144 y las partes de guía 174 del soporte 147 y cuando el soporte 147 es extraído hacia atrás, el soporte 147 está expuesto en el exterior del alojamiento de artículo 132.

- 5 Asimismo, cuando el soporte 147 está montado en las partes de carril 167A, una cara superior del soporte 147 y una cara superior del fondo 167 están sustancialmente al mismo nivel.

10 El soporte 147 está posicionado de manera deslizante en el alojamiento de soporte 171 manteniendo las nervaduras 172 entre la placa de verificación 176 instalada mediante un ligero huelgo con el fondo de las nervaduras 172 y las partes de guía 174. En un estado en el que el soporte 147 se desliza hasta la posición más hacia atrás, cuando la placa de verificación 176 se apoya contra el tope 172A, se regula una posición del soporte.

15 Asimismo, el soporte 147 está bloqueado con el alojamiento de soporte 171 cuando la parte de montaje a horcajadas 177 en el extremo está montado a horcajadas en la parte de bloqueo 167B. En la parte de montaje a horcajadas 177, el espesor de la parte de montaje a horcajadas y la parte de ajuste está colocada de manera que el soporte 147 puede estar bloqueado por fricción entre la parte de montaje a horcajadas 177 y la parte de bloqueo 167B. Asimismo, la tapa izquierda 134 está situada cerca de un extremo trasero del soporte 147 en el estado cerrado. De este modo, el soporte 147 puede estar bloqueado con el alojamiento de soporte 171 por la tapa izquierda 134.

El soporte 147 está provisto de un par de protuberancias hacia arriba derecha e izquierda 178 extendidas hacia arriba en el extremo trasero que es un extremo en el lado de la abertura 142 y está provisto de una protuberancia hacia abajo 179 extendida hacia abajo entre las protuberancias hacia arriba 178 en la dirección de anchura de vehículo.

20 Las protuberancias hacia arriba 178 soportan el terminal móvil P dispuesto en el soporte 147. Como se muestra en la Fig. 10, como el fondo 167 del soporte 147 y el soporte 147 están inclinados hacia abajo hacia atrás, el terminal móvil P es llevado en el lado de las protuberancias hacia arriba 178 a causa de la inclinación y su extremo inferior está soportado por las protuberancias hacia arriba 178. Como se ha descrito anteriormente, como el terminal móvil P es llevado en el lado de las protuberancias hacia arriba 178 a causa de la inclinación y están habitualmente situadas próximas a la abertura 142, el terminal móvil P se puede extraer con facilidad.

25 Asimismo, el pasajero puede deslizar con facilidad el soporte 147 agarrando la protuberancia hacia arriba 179 con la mano y tirando de la misma y la operabilidad es satisfactoria.

30 Además, un cable de fuente de alimentación 182 (véase la Fig. 9) del terminal móvil P que es pasado entre el par de protuberancias hacia arriba derecha e izquierda 178, es pasado entre el soporte 147 y la tapa izquierda 134, y también se puede conectar a una fuente de alimentación 180 (véase la Fig. 12) descrita más adelante.

La Fig. 12 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea VII-VII en la Fig. 4. La Fig. 13 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XIII-XIII en la Fig. 6. La Fig. 14 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XIV-XIV en la Fig. 7. En la Fig. 4 se ha omitido la tapa izquierda 134.

35 Como se muestra en las Figs. 12 a 14, en una caja superior 155 del alojamiento principal 146 en el lado inferior del soporte 147, está instalada la fuente de alimentación 180 conectada a una batería (no mostrada) del vehículo. La fuente de alimentación 180 está instalada a proximidad del exterior en la dirección de anchura de vehículo en una pared en una parte superior de la parte trasera en el alojamiento principal 146 y está dispuesta en oposición a la abertura 142. De manera detallada, una pared en voladizo 146A que sobresale del lado de la abertura 142 está formada en la parte superior de la parte trasera en el alojamiento principal 146 y la fuente de alimentación está instalada en la pared en voladizo 146A. Como se ha descrito anteriormente, como la fuente de alimentación 180 está instalada en la pared en voladizo 146A, la fuente de alimentación cilíndrica 180 alargada en la dirección longitudinal puede estar dispuesta en la tapa delantera 130 sin estar en voladizo en el lado delantero, la fuente de alimentación 180 es llevada a proximidad de la abertura 142, y el cable de alimentación 182 se conecta con facilidad.

40 Como se muestra en las Figs. 9, 11 y 12, una escotadura 181 para hacer que el alojamiento superior 147 y el alojamiento principal comuniquen está formada en el fondo 167 de la bandeja 144. La escotadura 181 está formada en un extremo trasero de una parte de carril 167A situada en el interior en la dirección de la anchura de vehículo fuera de las partes de carril 167A que configuran el mecanismo deslizante 185.

50 El cable de alimentación 182 (véase la Fig. 9) conectado a la fuente de alimentación 180 es conducido al alojamiento superior 145 a través de la escotadura 181 y está conectado al terminal móvil P. Como se ha descrito anteriormente, como la fuente de alimentación 180 está instalada en el alojamiento principal 146 que tiene una gran capacidad y el cable de alimentación 182 es conducido al alojamiento superior 145 a través de la escotadura 181, la energía eléctrica puede ser suministrada al terminal móvil 145. Como la parte delantera de la escotadura 181 está abierta y conecta con la abertura 142, el soporte 147 sobre el cual está dispuesto el terminal móvil P puede deslizarse incluso si el cable de alimentación 182 está conectado al terminal móvil P.

55 En el estado en el que la tapa izquierda 134 está abierta, el pasajero puede alojar el terminal móvil P en el alojamiento

superior 145 deslizando el soporte 147 y extrayendo hacia atrás, agarrando la protuberancia hacia abajo 179, depositando el terminal móvil P en el soporte 147 y empujando el soporte 147 dentro del alojamiento de soporte 171 como se muestra en la Fig. 4. A continuación, la tapa izquierda 134 se cierra. Para extraer el terminal móvil P, la tapa izquierda 134 se abre y solo se ha de extraer el soporte 147.

- 5 En esta realización, como el terminal móvil P se puede alojar en el alojamiento superior 145 configurado por la cubierta superior 139 cuya pared superior es transparente, el pasajero R sentado en el asiento 10 puede ver un estado del terminal móvil P por la cubierta superior 139. Asimismo, como el terminal móvil P se puede colocar o extraer en el / del alojamiento superior 145 con solo deslizar el soporte 147 por la abertura 142 del alojamiento de artículo 132, se puede alojar con facilidad el terminal móvil P.
 - 10 Asimismo, como la tapa superior 139 que está dispuesta en el lado lateral del eje de dirección 9, está instalada en el lado inferior del manillar 25 y está inclinada hacia abajo hacia la parte trasera en vista lateral, el pasajero R en el asiento 10 puede ver con facilidad la cubierta superior 139. De este modo, el terminal móvil P alojado en el alojamiento superior 145 se puede ver con facilidad por la cubierta superior 139. Además, el terminal móvil P puede alojarse en el alojamiento superior 145 que el pasajero R puede ver con facilidad.
 - 15 Como se muestra en las Figs. 6 y 14, como la pared inferior 132A del alojamiento de artículo 132 está situada en el lado inferior del extremo inferior 142A de la abertura 142 y el alojamiento de artículo está formado alargado en la dirección longitudinal, se asegura la gran capacidad, sin embargo, la luz a pena alcanza la pared inferior 132A y el lado de la pared inferior 132A puede ser difícil de ver. En esta realización, como la luz alcanza el alojamiento de artículo 132 a través de la tapa superior transparente 139 y la abertura en forma de cuadro del alojamiento de soporte 171 desde el
 - 20 lado superior deslizando el soporte 147 hacia atrás, el lado de la pared inferior 132A se puede ver con facilidad.
- La Fig. 15 es una vista en perspectiva que muestra un estado en el que la cubierta superior 139 y la bandeja 144 están retiradas.
- 25 Como se muestra en las Figs. 6 y 15, la bandeja 144 está acoplada a la parte superior de la parte trasera de la caja superior 155 del alojamiento de artículo 132 y la pared lateral 168 de la bandeja 144 configura una pared lateral de la parte superior del alojamiento de artículo 132. La bandeja 144 está montada en la caja superior 155 y en un estado en el que el deflector de taquímetro 137 y la cubierta interior superior 53 están fijados a la carrocería de vehículo, solo la bandeja se puede separar.
 - 30 Asimismo, la cubierta superior 139 está provista de una pared trasera 186 fijada a una parte superior de la pared en voladizo 143 de la cubierta interior superior 53 como se muestra en la Fig. 5 y está fijada a la a la cubierta interior superior 53 por un tornillo (no mostrado) insertado en un orificio de fijación 186A de la pared trasera 186. El orificio de fijación 186A está cubierto y oculto por la tapa izquierda 134 en el estado en el que la tapa izquierda 134 está cerrada y expuesta en el exterior cuando la tapa izquierda 134 está abierta. La cubierta superior 139 se puede separar con facilidad de la carrocería de vehículo retirando el tornillo.
 - 35 Es decir, la cubierta superior 139 y la bandeja 144 se pueden separar con facilidad de la carrocería de vehículo. Como se muestra en la Fig. 15, en un estado en el que la cubierta superior 139 y la bandeja 144 están separados, un espacio interno K en el interior de la cubierta delantera 130 está expuesto en el exterior y un trabajador puede acceder a una parte tal como una válvula 63A de la luz intermitente 63 dispuesta en el espacio interno K. De este modo, el interior de la cubierta delantera 130 se puede mantener con facilidad y el mantenimiento es satisfactorio
 - 40 Según la primera realización, como la cubierta superior 139 que es la pared superior del alojamiento de artículo 132 está formada por un miembro transparente, la bandeja 144 está instalada próxima a la cubierta superior 139 en el alojamiento de artículo 132 en el lado inferior de la cubierta superior 139, el soporte 147 sobre el cual está dispuesto el terminal móvil P está instalado en la bandeja 144, se proporciona el mecanismo deslizable 185 que soporta de manera deslizable el soporte 147 para la bandeja 144 y que expone el soporte 147 fuera de la abertura 142 del alojamiento de artículo 132 cuando el soporte es deslizado, el terminal móvil P dispuesto en el soporte 147 de la bandeja 144 en el
 - 45 alojamiento de artículo 132 puede ser verificado a través de la cubierta superior transparente 139, el terminal móvil P puede ser colocado o extraído en/del soporte 147 expuesto fuera de la abertura 142 por el mecanismo deslizable 185, y el terminal móvil P se puede colocar o extraer con facilidad.
 - 50 Asimismo, como la cubierta superior 139 del alojamiento de artículo 132 está dispuesta en el lado lateral del eje de dirección 9 que configura el centro de la rotación del manillar 25, está colocada en el lado inferior del manillar 25 y está inclinada hacia abajo hacia atrás en la vista lateral, la cubierta superior transparente 139 está orientada al lado del pasajero en el asiento 10 y la visibilidad del terminal móvil P es satisfactoria.
 - 55 Además, como el fondo 167 de la bandeja 144 está formado para ser plano, y una parte de este plano está dividido y el soporte 147 está formado, el terminal móvil P mayor que la dimensión del soporte 147 puede ser colocado o extraído en/del lado de la bandeja 144. Además, como el fondo 167 de la bandeja 144 está inclinado hacia abajo hacia atrás en la vista lateral y el terminal móvil P es llevado sobre el lado de la abertura 142 debido a la inclinación, el terminal móvil P se puede extraer con facilidad.

- Asimismo, como la cubierta superior 139 está dispuesta amoviblemente en el alojamiento de artículo 132, la bandeja 44 está dispuesta amoviblemente en la caja superior 155 del alojamiento de artículo 132 en el lado inferior de la cubierta superior 139 y el espacio interior K en el interior de la cubierta delantera 130 está expuesto en el lado superior del alojamiento de artículo 132 en el estado en el que la cubierta superior 139 y la bandeja 144 están separadas, el mantenimiento de una parte en el interior de la cubierta delantera 130, por ejemplo la válvula 63A, es satisfactoria.
- Además, en la configuración en la que la pared inferior 132A del alojamiento de artículo 132 está dispuesto en el lado inferior del extremo inferior 142A de la abertura 142 del alojamiento de artículo 132, la profundidad del alojamiento de artículo 132 es difícil de ver, sin embargo, como la luz entra en el alojamiento de artículo 132 por la cubierta superior transparente 139 extrayendo el soporte 147 con la ayuda del mecanismo deslizante 185, la profundidad del alojamiento de artículo 132 se puede ver con facilidad.
- Además, el terminal móvil P puede estar soportado en el soporte 147 por el par de protuberancias hacia arriba derecha e izquierda 178 extendidas hacia arriba, la protuberancia hacia abajo 179 puede ser usada como un pomo cuando el soporte 147 es deslizado, y se puede mejorar la facilidad de uso del soporte 147 con una sencilla configuración.
- Asimismo, como el alojamiento de soporte 171 que aloja el soporte 147 se forma recortando la bandeja 144 y se mantiene un estado en el que el soporte 147 está alojado en la bandeja 144 mientras la parte de montado a horcajadas 177 en el extremo del soporte monta a horcajadas la parte de bloqueo 167 B en el margen del alojamiento de soporte 171, el soporte 147 puede mantenerse en la bandeja 144 con una sencilla configuración.
- Asimismo, como la escotadura 181 está dispuesta en una parte del mecanismo deslizante 185 y el cable de alimentación 182 conectado a la fuente de alimentación 180 del alojamiento de artículo 132 en el lado inferior del soporte 147 puede ser conducido en el lado inferior del soporte 147 a través de la escotadura 181, el cable de alimentación 182 puede ser conducido al alojamiento superior 145 en el lado superior del soporte 147, disponiendo la fuente de alimentación 180 en el gran espacio de alojamiento en el lado inferior del soporte 147 y asegurando la facilidad de conexión a la fuente de alimentación 180.
- La Fig. 16 es una vista en planta que muestra un estado en el que una rejilla de ventilación 200 está fijada al alojamiento superior 145. La Fig. 17 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XVII-XVII en la Fig. 16. La Fig. 18 es una vista en planta que muestra la cubierta superior 139. La Fig. 19 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XIX-XIX en la Fig. 18. Las Figs. 16 y 17 muestran un estado en el que el chasis F, el manillar y otros están omitidos.
- Como se muestra en la Fig. 16, la visera de taquímetro 137 está provista de una visera de taquímetro delantera 137A a la cual está fijado un parabrisas y una visera de taquímetro trasera 137B acoplada a la parte trasera de la visera de taquímetro delantera 137A. Una unidad de taquímetro 191 (véase la Fig. 14) que indica la velocidad y otros del vehículo está expuesta hacia arriba desde una abertura 137C (véase la Fig. 14) de la visera de taquímetro trasera 137B dispuesta enfrente de las cubiertas superiores 139, 140 y está soportada por una parte superior del cuadro delantero 24.
- Las cubiertas superiores 139, 140 están dispuestas inclinadas hacia abajo hacia atrás desde la parte trasera lateral de la unidad de taquímetro 191 al lado del asiento 10.
- Como se muestra en las Figs. 15 y 17, la visera de taquímetro trasero 137B está provista de una abertura en la que la bandeja 144 está montada y una parte en forma de cuadro 137B cóncava por un nivel, en comparación con una cara superior de la visera de taquímetro trasero 137B está formada en un margen de la abertura. La bandeja 144 está soportada por la visera de taquímetro trasera 137B tocando el reborde 169 en la parte en forma de cuadro 137D desde el lado superior. La cubierta superior 139 está sustancialmente al mismo nivel que la cara superior alrededor de la cubierta superior de la visera de taquímetro 137B cuando la cubierta superior está montada en la parte en forma de cuadro 137D realizada cóncava por un nivel.
- Como se muestra en las Figs. 16 a 19, la cubierta superior 139 está provista de una zona traslúcida 139A de manera que la zona opaca circunda la zona traslúcida 139A, y la rejilla de ventilación 200 está dispuesta en el lado inferior de la zona traslúcida 139A con la rejilla de ventilación solapada por la zona traslúcida 139A de manera que protege de la luz transmitida en la zona traslúcida 139A.
- Como se muestra en las Figs. 9 y 17, un miembro de estanqueidad 201 cuya sección es sustancialmente rectangular y que está formado en goma, uretano u otros está colocado entre la cubierta superior 139 y la bandeja 144. De manera detallada, una ranura de estanqueidad 144A está formada en un extremo superior de la pared lateral 168 de la bandeja 144 alrededor de un borde periférico de la bandeja 144, el miembro de estanqueidad 201 está montado dentro de la ranura de estanqueidad 144A, y el miembro de estanqueidad está dispuesto en forma de un cuadro.
- Como se muestra en las Figs. 17 y 19, la cubierta superior 139 está provista de una pared de estanqueidad 202 protuberante hacia abajo desde el interior de la zona opaca 139B y una pared marginal 203 (un margen de la tapa traslúcida) formada en el margen de la cubierta superior 139 y situada fuera de la pared de estanqueidad 202. En el estado en el que la cubierta superior 139 está cerrada, como una parte estanqueizada 204 está formada con un extremo inferior de la pared de estanqueidad 202 que se apoya sobre una cara superior del miembro de estanqueidad 201, la

cubierta superior 139 y la bandeja 144 están estanqueizadas.

Un extremo inferior de la pared marginal 203 está extendido hasta el lado inferior de la parte estanqueizada 204 en un extremo inferior de la pared de estanqueidad 202 entera. De este modo, como el agua tal como el agua de lluvia que fluye hasta el extremo inferior de la pared marginal 203 cae hacia abajo desde la pared marginal 203 y no alcanza la parte estanqueizada 204 situada en una posición más alta que la pared marginal 203, se puede mejorar la propiedad impermeable del alojamiento superior 145.

Además, un saliente (véase la Fig. 18) formado en un extremo delantero de la cubierta superior 139 está montado en una parte de montaje (no mostrada) de la visera de taquímetro 137 en una dirección longitudinal y como se ha descrito anteriormente, la cubierta superior está fijada a la cubierta interior superior 53 por un tornillo (no mostrado) insertado longitudinalmente dentro del orificio de fijación 186A de la pared trasera 186. Es decir, en la primera realización, como la cubierta superior 139 que está fijada a presión actúa en la dirección longitudinal, la fuerza que comprime en vertical el miembro de estanqueidad 201 actúa difícilmente sobre el miembro de estanqueidad 201, sin embargo, como la propiedad impermeable está asegurada por la pared marginal 203 como se ha descrito anteriormente, la propiedad impermeable puede estar asegurada sin comprimir fuertemente el miembro de estanqueidad 201. Por lo tanto, se puede reducir una carga aplicada al miembro de estanqueidad 201. Además, como la cubierta superior 139 puede ser fijada por el tornillo cubierto y oculto por la tapa izquierda 134 y no es necesario instalar ningún accesorio dispuesto desde el lado superior para fijar la cubierta superior 139, se evita la exposición de un accesorio y se puede mejorar la calidad estética de la cubierta superior 139.

La cubierta superior 139 está realizada en resina y se fabrica por moldeo por inserción en dos colores usando un molde. Además, la cubierta superior 139 que es lateralmente asimétrica en una vista superior, está formada en forma de una caja cuyo fondo está abierto, y tiene una forma relativamente compleja.

La zona traslúcida 139A de la cubierta superior 139 es un primer miembro de resina realizado en resina transparente, la zona opaca 139B es un segundo miembro de resina realizado formando integralmente los dos diferentes materiales de resina por moldeo por inserción. En concreto, la cubierta superior 138 en la que la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B están integradas está fabricada formando en primer lugar la zona traslúcida 139A que es el primer miembro de resina con resina y después, inyectando resina del segundo miembro de resina dentro de un molde en el que la zona traslúcida 139A está dispuesta en su interior. Es decir, un margen exterior de la zona traslúcida 139A y un margen interior de la zona opaca 139B están conectados por moldeo por inserción. En este caso, el orden en el moldeo por inserción no está especialmente limitado, la zona opaca 139B se forma en primer lugar, y la zona traslúcida 139 también se puede formar después.

Para un procedimiento para disponer una parte opaca en la cubierta superior transparente 139, se pueden concebir procedimientos para revestir una parte transparente y pegar una etiqueta opaca en una cara interior de la cubierta superior 138, sin embargo, hay un concepto en el que es difícil de revestir de manera uniforme la forma compleja de la cubierta superior, existe un problema en el que el revestimiento se pela a causa del deterioro por el paso del tiempo y la fricción, en el procedimiento de pegado de la etiqueta en la cara interior, la fabricación de la etiqueta que corresponde a la forma compleja es difícil, y se teme que la etiqueta tenga un efecto sobre la propiedad impermeable. Sin embargo, en la primera realización, como la cubierta superior 139 está formada por el moldeo por inserción del primer miembro de resina transparente y el segundo miembro de resina opaco, se pueden formar la cubierta superior 139 provista de la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B. Asimismo, no es necesario proporcionar un miembro para conectar la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B y se puede reducir el número de piezas. Además, la cubierta superior 139 se puede adelgazar, en comparación con una caja en la que la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B se forman por separado y se puede mejorar la visibilidad de un artículo alojado y un grado de libertad en el diseño de la tapa superior 139.

Como se muestra en la Fig. 16, un límite 139C entre la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B de la cubierta superior 139 está situado en el lado central de la cubierta superior 139, en comparación con el miembro de estanqueidad 201 y la ranura de estanqueidad 144A total, y el miembro de estanqueidad 201 está cubierto desde el lado superior con la zona opaca 139B. Entre tanto, la zona traslúcida 139A está formada en una posición solapada por sustancialmente todo el soporte 147 y el pasajero R puede ver el terminal móvil dispuesto en el soporte 147 por la zona traslúcida 139A.

Como se ha descrito anteriormente, como la zona traslúcida 139A está dispuesta en el centro, la zona opaca 139B está dispuesta en una posición difícilmente solapada por el soporte 147 y fuera del soporte 147 y el miembro de estanqueidad 201 está cubierto por la zona opaca 139B, el miembro de estanqueidad 201 puede estar oculto de manera que el miembro de estanqueidad no sea visto desde el exterior, asegurando la visibilidad del terminal móvil P por la zona traslúcida 139A y se puede mejorar la calidad estética. Asimismo, el miembro de estanqueidad 201 puede estar protegido de la luz solar por la zona opaca 139B. Además, la luz solar que incide sobre el alojamiento superior 145 puede reducirse debido a la zona opaca 139B y se puede inhibir la elevación de temperatura del alojamiento superior 145.

Como se muestra en la Fig. 19, en el límite 139C, la zona opaca 139B y la zona traslúcida 139^a están conectadas montando una porción convexa 206 en un extremo interior de la zona opaca 139B en un borde exterior de la zona

5 traslúcida 139A y montando una porción convexa 207 en un extremo exterior de la zona traslúcida 139A en un fondo de la porción convexa 206 en un estado solapado. Como se ha descrito anteriormente, se aumenta la zona de una parte conectada conectando las porciones convexas 206, 207 estando cada una solapada y se puede asegurar la fuerza de conexión. Además, como la porción convexa 206 de la zona opaca 139B cubre la porción convexa 207 de la zona traslúcida 139A desde el lado superior, la porción convexa 207 no se ve desde el exterior y se puede mejorar la calidad estética del límite 139C.

10 En este caso, la zona traslúcida 139A no es necesaria que sea completamente transparente si solo el interior del alojamiento superior 145 puede ser visto por la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139A no es necesaria que sea completamente opaca si solo el miembro de estanqueidad 201 es visto con dificultad por la zona opaca 139B. En la primera realización, por ejemplo, la zona traslúcida 139A está configurada por policarbonato ahumado transparente y la zona opaca 139B está configurada por policarbonato negro.

La Fig. 20 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XX-XX en la Fig. 16. La Fig. 21 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XXI-XXI en la Fig. 16.

15 Como se muestra en las Figs. 20 y 21, como en el alojamiento de artículo 132, la caja superior 155 está conectada a una parte superior de la caja inferior 154, la bandeja 144 está conectada a una abertura en una parte superior de la caja superior de la bandeja 144 y la cara superior está cerrada, el alojamiento de artículo está formado en forma de una caja verticalmente alargada. Una ranura de estanqueidad 155A está formada a lo largo de un margen de la abertura en la abertura en la parte superior de la caja superior 155 y una junta 208 está ajustado dentro de la ranura de estanqueidad 155A. La propiedad impermeable entre la bandeja 144 y la caja superior 155 está asegurada montando un extremo inferior de la bandeja 144 dentro de la ranura de estanqueidad 155A en un estado en el que el extremo inferior se apoya sobre la junta 208.

20 La parte delantera de la pared inferior 132A de la caja inferior 154 es la más inferior y en esta parte, se forma un orificio de drenaje de agua 209 (véase la Fig. 20) que hace que el alojamiento de artículo 132 comunique con el exterior en el lado inferior. El orificio de drenaje de agua 209 funciona como un orificio de escape que expulsa líquido tal como agua de lluvia que entra en el alojamiento de artículo 132 cuando un artículo es colocado o extraído hacia abajo y también funciona como un orificio de admisión que toma aire dentro del alojamiento de artículo 132 desde el exterior.

La Fig. 22 es una vista en perspectiva que muestra la rejilla de ventilación 200.

30 Como se muestra en la Fig. 22, la rejilla de ventilación 220 está provista de varias lamas 210 dispuestas mutuamente a un intervalo, un cuadro 211 que soporta las lamas 210 y un elemento de control 212 (un mecanismo variable de rejilla de ventilación) que puede variar un ángulo de las lamas 210.

35 El cuadro 211 está provisto de un par de paredes de soporte izquierda y derecha 213, 214 extendidas en la dirección longitudinal a lo largo de las lamas 210 y un par de paredes de acoplamiento 215, 216 que acoplan cada extremo en las partes delanteras y las partes traseras de las paredes de soporte 213, 214 en la dirección de anchura de vehículo. La pared de soporte izquierda 213 está extendida recta en la dirección longitudinal y la pared de soporte derecha 214 está inclinada de manera que la anchura entre las paredes de soportes 213, 214 sea inferior hacia el lado delantero.

40 Las lamas 210 son placas alargadas dirigidas en la dirección de anchura de vehículo y están provistas de ejes de rotación 210A cada uno de los cuales está ajustado a las paredes de soportes 213, 214 en ambos extremos en la dirección longitudinal. Los ejes giratorios 210A están formados en partes superiores de las lamas 210 en un estado en el que la rejilla de ventilación 200 está abierta. Las lamas 210 están soportadas por el cuadro 211 montando los ejes de rotación 210A en las paredes de soportes 213, 214 y pueden ser giradas con el eje de rotación 210A en el centro. Asimismo, como cada lama 210 está dispuesta mutuamente en paralelo y mutuamente a un intervalo, se forma un conducto en forma de hendidura entre cada lama 210.

45 Ejes de acoplamiento 210B acoplados al elemento de control 212 están formados en un extremo en el lado de la pared de soporte izquierda 213 en partes inferiores de las lamas 210. El eje de acoplamiento 210B está extendido en paralelo con el eje de rotación 210A.

50 El elemento de control 212 que es una placa extendida en la dirección longitudinal a lo largo de la pared de soporte 213 en el lado inferior de las aletas 210, está provisto de varios orificios de acoplamiento 212A dispuestos a un intervalos sustancialmente idéntico al intervalo de la disposición de las lamas 210, y cada eje de acoplamiento 210B está acoplado al orificio de acoplamiento 212A. Es decir, las lamas 210 está acopladas integralmente por el elemento de control 212 y cuando el elemento de control 212 se desliza longitudinalmente, todas las lamas 210 son giradas en vertical por los ejes de rotación 210A en el centro, se varía un ángulo de cada lama 210, y la rejilla de ventilación 200 se abre/cierra. Una parte de pomo 217 protuberante hacia abajo está dispuesta en la parte trasera del elemento de control 212 de manera que el pasajero R pueda manipular con facilidad el elemento de control 212.

55 Orificios de soportes 214A dentro de los cuales están ajustados los ejes de rotación derechos 210A están formados en la pared de soporte 214. Ranuras de bloqueo 213A hacia arriba están formadas en la pared de soporte 213 en el lado del elemento de control 212 y cada eje de rotación izquierdo 210A está ajustado dentro de cada ranura de bloqueo

- 213A desde el lado superior y bloqueados entre sí. Como el lado de cada eje de rotación izquierdo 210A es más pesado por la cantidad del elemento de control 212 que el lado de cada eje de rotación derecho 210A y está alojado en la ranura de bloqueo 213A a causa de su propio peso, el eje de rotación 210A puede estar soportado en la ranura de bloqueo 213A de la cual una parte superior está abierta. Como se ha descrito anteriormente, como un eje de rotación 210A está soportado por el orificio de soporte 214A y el otro eje de rotación 210A está soportado por la ranura de montaje 213A, las lamas 210 pueden estar fijadas al cuadro 211 sin desviar en gran medida el cuadro 211 y las lamas 210 y el montaje es fácil.
- La rejilla de ventilación 200 está fijada de manera amovible a la cara interior de la cubierta superior 139 por una estructura de fijación de tipo rebajada (no mostrada) y un accesorio (no mostrado) y está dispuesta a lo largo de la cara interior de la cubierta superior 139 de manera que la rejilla de ventilación es inferior hacia la parte trasera en una vista lateral. La estructura de fijación y el accesorio están dispuestos en la zona opaca 139B. De este modo, la calidad estética puede mejorarse sin exponer la estructura de fijación y el accesorio en el exterior. Asimismo, en la primera realización, se puede evitar que la rejilla de ventilación 200 se contamine disponiendo la rejilla de ventilación 200 en el alojamiento superior 145, sin embargo, cuando la rejilla de ventilación 200 y la cubierta superior 139 están contaminadas, la rejilla de ventilación 200 se separa mediante la estructura de fijación y el accesorio, y la rejilla de ventilación 200 y la cara interior de la cubierta superior 139 se pueden limpiar con facilidad.
- La rejilla de ventilación 200 está dispuesta con una orientación en la cual una dirección longitudinal de las lamas 210 está extendida en la dirección de anchura de vehículo de manera que las lamas 210 están sustancialmente en oposición al lado del pasajero R.
- Además, las lamas 210 de la rejilla de ventilación 200 son vistas desde el exterior por la zona traslúcida 139A, el cuadro 211 está cubierto y oculto con la zona opaca 139B desde el lado superior, y el cuadro no se ve. De este modo, la estructura circumferencial de la rejilla de ventilación 200 se puede realizar para que parezca sencilla y se pueda mejorar la calidad estética.
- El pasajero R puede manipular el elemento de control 212 de la rejilla de ventilación 200 abriendo la tapa izquierda 134, extrayendo el soporte 147 en el lado del pasajero y metiendo la mano dentro del alojamiento de artículo 132 y puede ajustar el ángulo de las lamas 210 en un ángulo arbitrario según la conformación, la postura del asiento y otros del pasajero R. Un ángulo de la rejilla de ventilación 200 puede ser ajustado de manera continua entre un estado cerrado en el que el conducto de tipo hendidura entre las lamas 210 está completamente cerrado (no mostrado) y un estado abierto en el que un intervalo entre cada conducto de tipo hendidura entre las lamas 210 es el mayor (no mostrado)
- La Fig. 23 muestra la tapa superior 139 vista desde el lado del pasajero R. La Fig. 23 muestra un estado en el que el chasis F, el manillar 25 y otros están omitidos.
- La Fig. 23 muestra un estado en el que el ángulo de las lamas 210 está ajustado a un ángulo donde el pasajero R sentado en el asiento 10 puede ver con facilidad el interior del alojamiento superior 145. Este estado es un estado medio abierto en el que el ángulo está ajustado al lado del estado abierto desde el estado cerrado y en una vista en sección transversal, como se muestra mediante flechas Q en las Figs.10 y 1, las lamas 210 están ajustadas a un ángulo hacia arriba hacia la parte trasera hacia la cabeza del pasajero R (véase la Fig. 1) situado en el asiento 10 en la parte posterior de y encima del alojamiento superior 145. La Fig. 16 muestra el alojamiento superior 145 visto desde una dirección cenital en el estado mostrado en el estado conocido en la Fig. 23 y en el estado medio abierto, el conducto de tipo hendidura entre cada lama 210 no se ve desde la dirección cenital.
- Es decir, en el estado medio abierto, el interior del alojamiento superior 145 puede verse a través del conducto de tipo hendidura entre cada lama 210 desde el lado del pasajero, sin embargo, cuando el interior se ve desde el lado superior, el conducto de tipo hendidura entre cada lama 210 está cerrado, se protege de la luz solar S (véase la Fig. 20) procedente de la dirección cenital mediante las aletas 210, y la luz solar alcanza difícilmente el alojamiento superior 145. De este modo la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 por la luz solar R puede ser inhibida por la lamas 210, la visibilidad del interior del alojamiento superior 145 se puede asegurar también al mismo tiempo, cuando el terminal móvil P está alojado en el alojamiento superior 145, se inhibe un efecto térmico aplicado al terminal móvil P, y se puede verificar un estado del terminal móvil P. Además, en el estado medio abierto, como el interior del alojamiento superior 145 es difícilmente visible desde una posición salvo el lado del pasajero dependiendo de la orientación de las lamas 210, se puede evitar una mirada del alojamiento superior 145 desde los alrededores.
- Cuando es necesario tener mucha luz en el alojamiento de artículo 132 incluyendo el alojamiento superior 145, el pasajero R puede proporcionar mucha luz manteniendo la rejilla de ventilación 200 en el estado abierto. Además, el pasajero R puede evitar que el interior del alojamiento superior 145 sea vista desde el exterior manteniendo la rejilla de ventilación 200 en el estado cerrado y se puede ocultar un artículo alojado en el alojamiento superior 145.
- La rejilla de ventilación 200 está dispuesta realizada en el lado izquierdo (un lado) en la dirección de anchura de vehículo, sin embargo, como se muestra en una vista trasera en la Fig. 17, la rejilla de ventilación 200 está inclinada hacia atrás hacia el lado central en la dirección de anchura de vehículo. De este modo, como una cara superior de la rejilla de ventilación 200 está orientada en el lado del pasajero sentado en el asiento 10 en el centro en la dirección de anchura de vehículo, el pasajero R puede ver con facilidad el interior del alojamiento superior 145.

La Fig. 24 es una vista en perspectiva que muestra la bandeja 144. La Fig. 25 es una vista en perspectiva que muestra un estado en el que la cubierta superior 139 está retirada y la bandeja 144 está expuesta. La Fig. 26 es una vista en sección transversal vista a lo largo de una línea XXVII-XXVII en la Fig. 25. En las Figs. 24 y 25, el miembro de estanqueidad 201 está omitido.

5 Como se muestra en las Figs. 24 a 26, la pared lateral 168 de la bandeja 144 está provista de una pared lateral superior 168A colocada hacia arriba desde el fondo 167 y una pared lateral inferior 168B colocada hacia abajo desde el fondo 167. La cubierta superior 139 está conectada a un borde superior de la pared lateral superior 168A por el miembro de estanqueidad 201 y la caja superior 155 está conectada a un borde inferior de la pared lateral inferior 168B por la junta 208.

10 El soporte 147 está insertado dentro del alojamiento de soporte 171 de la bandeja 144 en una dirección mostrada por una flecha en la Fig. 24. En el soporte 147, están formados los diversos orificios 147A en forma de agujero circular y el aire dentro el alojamiento de artículo 133 puede fluir entre el alojamiento superior 145 y el alojamiento principal 146 a través de los orificios 147A.

15 El soporte 147 está realizado en resina blanca. Como se ha descrito anteriormente, cuando la cara superior del soporte 147 es de un color en el que la convergencia de la luz es difícil tal como el blanco, el calentamiento del soporte 147 por la luz solar y otros se puede reducir y la elevación de temperatura en el alojamiento principal 145 se puede inhibir.

20 Una parte en voladizo 221 formada poniendo en voladizo el fondo y la pared superior 168A enfrente de una pared delantera 220 de la pared lateral inferior 168B está dispuesta en la parte delantera de la bandeja 144. La pared lateral superior 168A está provista de una pared delantera en voladizo 222 que configura un extremo delantero de la parte en voladizo 221 y sobre la pared delantera en voladizo 222, está formado un orificio de ventilación 223 que hace que el alojamiento superior comunique con el exterior. El orificio de ventilación 223 es un agujero alargado extendido en la dirección de anchura de vehículo entre la ranura de estanqueidad 144A y el fondo 167. Como la bandeja 144 está dispuesta de manera que el fondo 167 está inclinado hacia arriba hacia la parte delantera, el orificio de ventilación 223 de la pared delantera en voladizo 222 está situado en la posición más elevada del alojamiento superior 145. Es decir, el orificio de ventilación 223 está situado en la posición más elevada del alojamiento de artículo 133.

25 La Fig. 27 es una vista ampliada que muestra la sección del orificio de ventilación 223. La Fig. 28 es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XXVIII-XXVIII en la Fig. 27.

30 Como se muestra en las Figs. 25 a 28, la visera de taquímetro trasero 137B está integralmente provista de una parte de soporte de cubierta 224 que tiene la parte en forma de cuadro 137D y que cubre la cubierta superior 139 desde su periferia y una parte de visera 225 que se extiende hacia arriba desde la parte delantera de la parte de soporte de cubierta 224 y que cubre la unidad de taquímetro 191 del lado delantero.

35 El espacio en forma de bolsa V cuyo lado superior está cubierto por la parte de visera 225 y que está abierta hacia abajo está formado en la base en la cual la parte de visera 225 se eleva desde la parte de soporte de cubierta 224 de la parte de visera. El orificio de ventilación 223 de la bandeja 144 está dispuesto en oposición al espacio en forma de bolsa V desde el lado trasero y comunica con la parte trasera del espacio en forma de bolsa V.

40 Como se muestra en la Fig. 20, el alojamiento 146 del alojamiento de artículo 132 está provisto de la parte en voladizo de alojamiento 226 en voladizo enfrente de la bandeja 144. La parte en voladizo de alojamiento 226 está extendida hacia delante a través de las posiciones del orificio de ventilación 223 y el espacio en forma de bolsa V y en una vista lateral, un extremo delantero de la parte en voladizo de alojamiento 226 está situado bajo la visera de taquímetro delantero 137A. Asimismo, una abertura (no mostrada) a través de la cual un sistema de dirección que incluye las horquillas delanteras que penetra en la cubierta delantera 130 está dispuesta en la cubierta delantera 130 (véase la Fig. 1) de la motocicleta 1, sin embargo, la parte en voladizo de alojamiento 226 está dispuesta en el lado superior de la abertura.

45 Como se ha descrito anteriormente, como la parte en voladizo de alojamiento 226 está dispuesta en el lado inferior del orificio de ventilación 223 con la parte en voladizo de alojamiento que cubre el orificio de ventilación 223, la entrada de agua, polvo y otros que penetran en la cubierta delantera 130 desde el lado inferior dentro del orificio de ventilación 223 puede inhibirse por la parte en voladizo de alojamiento 226. Además, el orificio de ventilación 223 está abierto al espacio en forma de bolsa V formado menor que su circunferencia y es difícil que el agua, el polvo u otros que entran desde el lado inferior entren en el espacio en forma de bolsa V. De este modo, la entrada de agua, polvo y otros dentro del orificio de ventilación 223 puede ser inhibida.

50 Cuando la temperatura en el alojamiento superior 145 se eleva a causa del calor de la luz solar y el terminal móvil P, el aire en el alojamiento superior 145 que fluye a una parte superior del alojamiento superior 145, es expulsado fuera a través del espacio en forma de bolsa V desde el orificio de ventilación 223 como se muestra mediante un flujo de aire X en la Fig. 20, en consecuencia, el aire en el alojamiento principal 146 fluye hacia arriba como se muestra mediante un flujo de aire Y, y el aire fluye dentro del alojamiento superior 145 a través de los orificios 147A de la bandeja 144. Además, el aire exterior fluye dentro del alojamiento principal 146 desde el orificio de drenaje de agua 209 como se muestra mediante el flujo de aire Z.

5 Como se ha descrito anteriormente, incluso si el alojamiento superior 145 está sellado por el miembro de estanqueidad 201, el aire en el alojamiento superior 145 puede ser expulsado de manera eficiente utilizando una corriente ascendente en el alojamiento de artículo 132 disponiendo el orificio de ventilación 223 en la parte superior del alojamiento superior 145 y la elevación de temperatura se puede inhibir, asegurando la propiedad impermeable. Asimismo, como el alojamiento superior 145 y el alojamiento principal 146 comunican por los orificios 147A y el aire en el alojamiento principal 146 fluye dentro del alojamiento superior 145, la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 se puede inhibir. Además, como la capacidad del alojamiento principal 146 se incrementa mediante la parte en voladizo de alojamiento 226, la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 y el alojamiento principal 146 se puede inhibir. Además, como el aire exterior entra desde el orificio de drenaje de agua 209, la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 y el alojamiento principal se puede inhibir de manera efectiva.

10 Como se muestra en la Fig. 1, la motocicleta 1 está provista del caballete lateral 47 en el lado izquierdo (en un lado) en la dirección de anchura de vehículo, la carrocería de vehículo está inclinada en el lado izquierdo en un estado en el que la motocicleta está estacionada mediante el caballete lateral 47, y en este estado, la cubierta superior 139 en el lado izquierdo es inferior a la cubierta superior 140 en el lado derecho. En la primera realización, como la cubierta superior 139 provista de la zona traslúcida 139A está dispuesta en el mismo lado que el caballete lateral 47 y la cubierta superior en un lado está realizada inferior a la cubierta superior 140 en el otro lado en estado de estacionamiento mediante el caballete lateral 47, la luz solar que alcanza la cubierta superior 139 se puede reducir y la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 se puede inhibir.

15 Como se ha descrito anteriormente, según la primera realización a la que se aplica la presente invención, como la parte estanqueizada 204 del miembro de estanqueidad 201 está dispuesta entre la cubierta superior 139 que configura la cara superior del alojamiento superior 145 del alojamiento de artículo 132 dispuesto en la cubierta delantera 130 y la pared lateral 168 del alojamiento superior 145, la propiedad impermeable entre la cubierta superior 139 y el alojamiento superior 145 puede estar asegurada por la parte estanqueizada 204, como la zona opaca 139B está instalada en la zona que no tiene ningún efecto sobre la visibilidad del terminal móvil P que es un artículo alojado alrededor de la zona traslúcida 139A de la cubierta superior 139, la luz tal como la luz solar transmitida en el alojamiento superior 145 se puede reducir, asegurando la visibilidad del terminal móvil P, y la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 se puede inhibir. Además, como la parte estanqueizada 204 está dispuesta en la zona opaca 139B, la parte estanqueizada 204 no está expuesta al exterior, la calidad estética se puede mejorar y se puede evitar que la luz solar tenga algún efecto sobre el miembro de estanqueidad 201 en la parte estanqueizada 204.

20 Además, como la cubierta superior 139 está realizada en resina y la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B están integralmente realizadas en resina diferente, la cubierta superior 139 provista de la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B se puede formar de manera sencilla, una parte para fijar la zona traslúcida 139A y la zona opaca 139B se pueden omitir, y el número de piezas se puede reducir.

25 Además, incluso si la cubierta superior 139 tiene una forma compleja formada en forma de una caja lateralmente asimétrica, la zona traslúcida 139A y la zona opaca pueden estar formadas integralmente en resina y la cubierta superior 139 se puede formar de manera sencilla.

Asimismo, como la pared marginal 203 de la cubierta superior 138 está extendida sobre el lado inferior de la parte estanqueizada 204, el agua y otros entran con dificultad en el lado superior de la pared marginal 203 de la cubierta superior 139 y la propiedad impermeable se puede asegurar sin comprimir la parte estanqueizada 204.

40 Asimismo, como la rejilla de ventilación 200 que protege contra la luz del lado superior y permite que el pasajero R vea el interior del alojamiento superior 145 está provista bajo la zona traslúcida 139A, la visibilidad del interior del alojamiento superior 145 se puede asegurar mediante la rejilla de ventilación 200, protegiendo de la luz solar mediante la rejilla de ventilación e inhibiendo la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145.

45 Además, como la rejilla de ventilación 200 que está instalada en el interior de la cubierta superior 139 que configura la cara superior del alojamiento superior 145 del alojamiento de artículo 132, que protege de la luz del lado superior y que permite que el pasajero R vea el interior del alojamiento superior 145, se permite la visibilidad por la rejilla de ventilación 200 del interior del alojamiento superior 145 de parte del pasajero R, se reduce la radiación del alojamiento superior 145 por la luz solar por la rejilla de ventilación 200, y se puede inhibir la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145.

50 Además, como una parte protectora contra la luz que protege de la luz desde el lado superior está formada por la rejilla de ventilación 200, la parte protectora contra la luz puede estar formada con una estructura sencilla y la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 se puede inhibir.

55 Además, como la cubierta superior 139 está dispuesta en la cara superior de la cubierta delantera 130 y la rejilla de ventilación 200 está dirigida hacia el lado superior del asiento 10, la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 se puede inhibir protegiendo contra la luz, mejorando la visibilidad del interior del alojamiento superior 145 por parte del pasajero R en el asiento 10.

Asimismo, como se proporciona el elemento de control 212 que permite ajustar en vertical una dirección de rotación de

la rejilla de ventilación 200, la visibilidad del interior del alojamiento superior 145 se puede ajustar según el gusto, la postura, la conformación y otros del pasajero R.

Además, como la rejilla de ventilación 200 y la cubierta superior 139 están formadas amoviblemente, la cubierta superior 139 y la rejilla de ventilación 200 se pueden limpiar con facilidad separando la rejilla de ventilación 200 y se puede mejorar el mantenimiento para mantener la visibilidad.

Asimismo, como el orificio de ventilación 223 que hace que el interior y el exterior del alojamiento superior 145 comuniquen está dispuesto en la parte superior de la bandeja 144 en el alojamiento superior 145 del alojamiento de artículo dispuesto en la cubierta delantera 130, el aire calentado puede ser expulsado fuera del alojamiento superior 145 utilizando una corriente ascendente causada por la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145, y la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145 se puede inhibir.

Además, como la cubierta superior 139 está instalada en la cara superior de la cubierta delantera 130 y está formada de manera que la cubierta superior desciende hacia abajo hacia la parte trasera en la vista lateral, la visibilidad del interior del alojamiento superior 145 del pasajero R en el asiento 10 se puede mejorar, el orificio de ventilación 223 está dispuesto en la parte delantera del alojamiento superior 145 y en la cubierta delantera 130 y el orificio de ventilación está situado en la posición alta en la que el polvo, el agua de lluvia y otros difícilmente pueden entrar, se puede inhibir de manera efectiva la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145, evitando la entrada de polvo, agua de lluvia y otros desde el orificio de ventilación 223.

Asimismo, como la parte en voladizo de alojamiento 226 en la que el alojamiento principal 146 del alojamiento de artículo 132 está en voladizo hacia delante está formada en el lado inferior del orificio de ventilación 223, la capacidad del alojamiento de artículo 132 puede aumentarse por la cantidad de la parte en voladizo de alojamiento 226 y la entrada de polvo, agua de lluvia y otros dentro del orificio de ventilación 223 se puede inhibir mediante la parte en voladizo de alojamiento 226. Además, como la capacidad del alojamiento de artículo 132 es aumentada, el aire en el alojamiento de artículo 132 apenas se calienta y se puede inhibir la elevación de temperatura.

Asimismo, como la visera de taquímetro 137 está dispuesta enfrente de la cubierta superior 139 y el orificio de ventilación 223 está dispuesto en oposición al espacio en forma de bolsa V de la visera de taquímetro 137 en la visera de taquímetro 137, la entrada de polvo, agua de lluvia y otros en el orificio de ventilación 223 se puede evitar utilizando la estructura en el espacio en forma de bolsa V, el aire es expulsado por el lado de la visera de taquímetro 137, y se puede inhibir de manera efectiva la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145.

Además, como el fondo 167 que divide el alojamiento de artículo 132 está dispuesto en el lado inferior de la cubierta superior 139, se forman el alojamiento superior 145 en el lado superior del fondo 167 y el alojamiento principal 146 en el lado inferior del fondo 167 y se forman los orificios 147A que hacen que el alojamiento superior 145 y el alojamiento principal 146 comuniquen, en el soporte 147 que configura una parte del fondo 167 de la bandeja 144, el aire en el alojamiento principal 146 fluye dentro del alojamiento superior 145, y como el alojamiento superior 145 apenas se calienta, se puede inhibir la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145.

Asimismo, como el caballete lateral 47 que soporta la motocicleta 1 está dispuesto en un lado en la dirección de anchura de vehículo, la cubierta superior 139 está dispuesta en un lado en la dirección de anchura de vehículo, la cubierta superior 139 está situada en un lado inferior al otro lado en la dirección de anchura de vehículo en un estado estacionado por el caballete lateral 47 y la luz solar apenas incide sobre la cubierta superior 139, se puede inhibir la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145.

La primera realización es equivalente a una realización a la que se aplica la presente invención y la presente invención no se limita a la realización.

En la primera realización, se describe que el orificio de ventilación 223 está dispuesto en oposición al espacio en forma de bolsa V desde el lado trasero y comunica con la parte trasera del espacio en forma de bolsa V, sin embargo, como se muestra mediante dos líneas alternas de trazos largos y cortos en la Fig. 24, el orificio de ventilación 223 puede realizarse también para comunicar con el espacio en forma de bolsa V por un conducto tubular 228. El conducto 228 está provisto de un cuerpo 228A del tubo curvado de un tipo en forma sustancialmente de V una abertura de conexión 228B formada en un extremo del cuerpo 228A del tubo y conectada al orificio de ventilación 223 y una abertura de escape 228C formada en el otro extremo del cuerpo 228A del tubo y abierta hacia arriba en el espacio en forma de bolsa V. Como se ha descrito anteriormente, como el aire puede ser expulsado de manera segura dentro del espacio en forma de bolsa V conectando el orificio de ventilación 223 al espacio en forma de bolsa V por el conducto 228 y la abertura de escape 228C está abierta hacia arriba, la entrada de agua y polvo desde la abertura de escape 228C se puede inhibir.

Además, en la primera realización, se describe que las lamas 210 están dispuestas sustancialmente en oposición al lado del pasajero en una orientación tal que la dirección longitudinal de las lamas 210 se extiende en la dirección de anchura de vehículo, sin embargo, la presente invención no se limita a esto último, por ejemplo, como en una cuarta realización descrita más adelante, una rejilla de ventilación 200 puede también estar instalada de manera que una línea recta perpendicular a una dirección longitudinal de lamas 210 se dirige a un asiento central 10 en una dirección de

anchura de vehículo para de este modo facilitar la visibilidad del interior de un alojamiento superior 145 por un pasajero R.

Segunda Realización

5 Con referencia a la Fig. 29, una segunda realización a la que la presente invención se aplica se describirá a continuación. En la segunda realización, el mismo símbolo de referencia está asignado a una parte que tiene la configuración similar a la parte en la primera realización y se omite la descripción.

10 En la primera realización, se describe que el margen exterior de la zona traslúcida 139A y el margen interior de la zona opaca 139B están conectados por moldeo por inserción, sin embargo, la segunda realización es diferente de la primera realización porque la resina opaca está conectada a una cara interior de una cubierta superior transparente 339 (una tapa traslúcida) por moldeo por inserción.

La Fig. 29 es una vista en sección transversal que muestra la cubierta superior 339 en la segunda realización.

La cubierta superior 339 está dispuesta en lugar de la cubierta superior 139 en la primera realización y configura una cara superior de un alojamiento superior 145.

15 Como se muestra en la Fig. 29, la cubierta superior plana 339 está provista de una pared de estanqueidad 302 que se apoya sobre un miembro de estanqueidad 201 (véase la Fig. 17) y una pared marginal 303 (un margen de la tapa traslúcida) formada en un margen de la cubierta superior 339 y situada fuera de la pared de estanqueidad 302. Un extremo inferior de la pared marginal 303 está extendido hasta el lado inferior de una parte estanqueizada formada entre un extremo inferior de la pared de estanqueidad 302 y una cara superior del miembro de estanqueidad 201.

20 La cubierta superior 339 está configurada por un primer miembro de resina 341 realizado en resina transparente y un segundo miembro de resina 342 realizado en resina de color opaca. La cubierta superior 339 está provista de una zona traslúcida 339A en el centro y está provista de una zona opaca 339B dispuesta alrededor de la zona traslúcida 339A con la zona opaca circundando la zona traslúcida 339A. De manera detallada, la zona opaca 339B está formada alrededor de la zona traslúcida 339A por tal moldeo por inserción en la que el segundo miembro de resina opaca 342 está solapado por un margen de un fondo (una cara interior) de un primer miembro plano de resina transparente 341.

25 La pared de estanqueidad 302 está formada en un procedimiento para conectar el segundo miembro de resina 342 al primer miembro de resina 341 por moldeo por inserción y está configurada por el segundo miembro de resina 342. Además, el segundo miembro de resina 342 está formado hasta el extremo inferior de la pared marginal 303.

30 Como se ha descrito anteriormente, la zona de una parte conectada del primer miembro de resina 341 y el segundo miembro de resina 342 se puede asegurar en gran medida colocando el segundo miembro de resina 342 bajo el fondo del primer miembro de resina 341.

Una rejilla de ventilación 200 está fijada a una cara interior de la zona traslúcida 339A de manera amovible desde la tapa superior 339 como en la primera realización.

Tercera Realización

35 Con referencia a la Fig. 30, una tercera realización a la que se aplica la presente invención se describirá a continuación. En la tercera realización, el mismo símbolo de referencia está asignado a una parte que tiene la configuración similar a la parte en la primera realización y se omite la descripción.

En la primera realización, se describe que la rejilla de ventilación 200 y la cubierta superior 139 están formadas amoviblemente, la tercera realización es diferente de la primera realización porque una rejilla de ventilación 400 (una parte de sombreado) está integrada con una cubierta superior 439 (una tapa traslúcida).

40 La Fig. 30 es una vista en sección transversal que muestra la cubierta superior 439 en la tercera realización.

La cubierta superior 439 está colocada en lugar de la cubierta superior 139 en la primera realización y configura una cara superior de un alojamiento superior 145.

45 Como se muestra en la Fig. 30, la cubierta superior plana 439 está provista de una pared de estanqueidad 402 se apoya sobre un miembro de estanqueidad 201, una pared marginal 403 formada en un margen de la cubierta superior 439 y situada fuera de la pared de estanqueidad 402 y la rejilla de ventilación 400 que protege de la luz tal como la luz solar que incide sobre el alojamiento superior 145 por la cubierta superior 439 desde el lado superior. Un extremo inferior de la pared marginal 403 está extendido hasta el lado inferior de una parte estanqueizada formada entre un extremo inferior de la pared de estanqueidad 402 y una cara superior del miembro de estanqueidad 201.

50 La cubierta superior 439 está configurada por un primer miembro de resina 441 realizado en resina transparente y un segundo miembro de resina 442 realizado en resina de color opaca. La cubierta superior 439 está provista de una zona traslúcida 439A en el centro y está provista de una zona opaca 439B dispuesta alrededor de la zona traslúcida 439A con

la zona opaca circundando la zona traslúcida 439A. De manera detallada, la zona opaca 439B está formada alrededor de la zona traslúcida 439A conectando el segundo miembro de resina opaca 442 en un primer miembro plano de resina transparente 441 por inserción por moldeo. La pared de estanqueidad 402 y la pared marginal 403 están formadas por el segundo miembro de resina 442.

- 5 La rejilla de ventilación 400 que está formada por el segundo miembro de resina opaca 442, está formada en un procedimiento del modelo por inserción para conectar la zona traslúcida 439A y la zona opaca 439B, y está integrada con un fondo de la cubierta superior 439 por moldeo por inserción.

- 10 La rejilla de ventilación 400 está provista de varias lamas 410 dispuestas mutuamente a un intervalo y un par de placas de soporte 411 que acoplan integralmente las diversas lamas 410. Las lamas 410 están colocadas hacia abajo hacia la parte delantera de un fondo de la zona traslúcida 439A y están dispuestas inclinadas mutuamente en paralelo y formando sustancialmente el mismo ángulo. Las lamas más hacia delante y más hacia atrás 410A, 410B están formadas en el fondo de cada borde interno de la zona opaca 439A. Las lamas 410 son unas placas alargadas en la dirección de anchura de vehículo y están reforzadas debido a que ambos extremos en la dirección longitudinal están acoplados por cada placa de soporte 411.

- 15 La inclinación de la lama 419 se establece para dirigirse hacia arriba hacia la parte trasera hacia la cabeza de un pasajero R sentado en un asiento 10 en un estado en el que la cubierta superior 439 está fijada al alojamiento superior 145 y se coloca de manera que un conducto de tipo hendidura entre cada lama 410 está cerrado cuando el conducto de tipo hendidura es visto desde una dirección cenital. De este modo, el pasajero R puede ver el interior del alojamiento superior 145 por la cubierta superior 439 y desde la dirección cenital puede estar protegido de la luz solar por la rejilla de ventilación 400.

Como se ha descrito anteriormente, no es necesario un accesorio para fijar la rejilla de ventilación 400 y la zona opaca 439B a la cubierta superior 439 integrando la rejilla de ventilación 400 y la zona opaca 439B con la cubierta superior 439 por moldeo por inserción y se puede reducir el número de piezas.

Cuarta Realización

- 25 Con referencia a la Fig. 31, una cuarta realización a la que se aplica la presente invención se describirá a continuación. En la cuarta realización, el mismo símbolo de referencia está asignado a una parte que tiene la configuración similar a la parte en la primera realización y se omite la descripción.

- 30 En la primera realización, se ha descrito que el ángulo de las lamas 210 de la rejilla de ventilación 200 se puede variar mediante el accionamiento del elemento de control 212 y las lamas 210 están dispuestas sustancialmente en oposición al lado del pasajero de manera que cada dirección longitudinal de la lama 210 esté extendida en la dirección de anchura de vehículo, sin embargo, la cuarta realización es diferente de la primera realización porque un ángulo de lamas 510 de una rejilla de ventilación 500 (una parte de sombreado) está fijada y las lamas 510 están inclinadas hacia el lado de un pasajero en el centro en una dirección de anchura de vehículo.

- 35 La Fig. 31 es una vista en perspectiva que muestra una cubierta superior 138 en la cuarta realización. La Fig. 32 muestra la cubierta superior 139 vista desde el lado del pasajero en un estado en el que la cubierta superior está fijada a un alojamiento superior 145.

Como se muestra en las Figs. 31 y 32, la rejilla de ventilación 500 que protege de la luz tal como la luz solar que incide sobre el alojamiento superior 145 por la cubierta superior 139 desde el lado superior está fijada a una cara interior de la cubierta superior 139.

- 40 La rejilla de ventilación 500 está provista de un cuadro 511 formado en forma de un cuadro en una vista superior y diversas lamas 510 que se extienden entre el cuadro 511 y que están dispuestas mutuamente a un intervalo.

La lama 510 es una placa alargada en la dirección de anchura de vehículo y las lamas están dispuestas inclinadas mutuamente en paralelo y sustancialmente con el mismo ángulo.

- 45 El cuadro 511 está provisto de varias lengüetas 511A protuberantes hacia afuera desde su borde exterior y está fijado a la cubierta superior 139 por cada tornillo 505 sujeto a una cara interior de una zona opaca 139B con la lengüeta 511A mantenidas por la cabeza del tornillo. Como se ha descrito anteriormente, como el tornillo 505 para fijar la rejilla de ventilación está fijado a la cara interior de la zona opaca 139B, el tornillo 505 no está expuesto desde una cara superior de la cubierta superior 139 y está oculto por la zona opaca 139B, y de este modo, se puede mejorar la calidad estética de la cubierta superior 139.

- 50 La inclinación de las lamas 510 se ajusta para dirigirse hacia arriba hacia la parte trasera hacia la cabeza de un pasajero R sentado en un asiento 10 en el estado en el que la cubierta superior 139 está fijada al alojamiento superior 145 (véase la Fig. 32) y se coloca de manera que un conducto de tipo hendidura entre cada lama 510 está cerrado cuando el conducto de tipo hendidura es visto desde una dirección cenital. De este modo, el pasajero R puede ver el interior del alojamiento superior 145 por la cubierta superior 439 y desde la dirección cenital puede estar protegido de la luz solar por la rejilla de ventilación 400.

Además, la rejilla de ventilación 500 está dispuesta de manera que una línea recta W perpendicular a una dirección longitudinal de la lama 510 se dirige hacia el asiento 10 en el centro en la configuración de anchura de vehículo.

5 Como se ha descrito anteriormente, en la configuración en la que la cubierta superior 139 provista de la rejilla de ventilación 500 está dispuesta en un lado en la dirección de anchura de vehículo, como una línea de visión del pasajero es sustancialmente perpendicular a una cara de la loma 510 disponiendo la rejilla de ventilación 500 de manera que la línea recta W perpendicular a la dirección longitudinal de la lama 510 esté dirigida hacia el asiento 10 cuando el pasajero sentado en el centro en la dirección de anchura de vehículo ve la cubierta superior 139, las lamas 510 apenas son obstructivas y se puede mejorar la visibilidad del interior del alojamiento superior 145 por la cubierta superior 139.

10 Quinta Realización

Con referencia a las Figs. 33A y 33B, una quinta realización a la cual se aplica la presente invención se describirá a continuación. En la quinta realización, el mismo símbolo de referencia está asignado a una parte que tiene la configuración similar a la parte en la primera realización y se omite la descripción.

15 En la primera realización, se ha descrito que los orificios circulares 147A están formados en el soporte 147, sin embargo, la quinta realización es diferente de la primera realización porque una abertura está formada en un soporte 647 y una aleta está dispuesta en la abertura.

Las Figs. 33A y 33B muestran el soporte 647 en la quinta realización, la Fig. 33A es una vista en perspectiva, y la Fig. 33B es una vista en sección transversal vista a lo largo de la línea XXXIII-XXXIII en la Fig. 33A.

20 El soporte 647 está fijado a un alojamiento de soporte 171 de una bandeja 144 en lugar del soporte 147 mostrado en la Fig. 24 y configura una parte de un fondo 167 de la bandeja 144.

25 Como se muestra en las Figs. 33A y 33B, una abertura de ventilación 647A sustancialmente rectangular extendida hacia la parte trasera desde una parte intermedia en una dirección longitudinal está formada en el soporte 647 realizado por placas. Las placas de soporte 647B extendidas hacia abajo (una placa de soporte izquierda no se muestra) están formadas en bordes interiores derecho e izquierdo de la abertura de ventilación 647A y varias aletas 650 dispuestas mutuamente a un intervalo están entendidas entre las placas de soporte derecha e izquierda 647B.

30 La aleta 650 es una placa alargada extendida en una dirección de anchura de vehículo y las aletas están dispuestas inclinadas mutuamente en paralelo y con sustancialmente el mismo ángulo. De manera detallada, las aletas 650 están dispuestas inclinadas hacia arriba hacia delante hacia un orificio de ventilación 223 en una parte superior de la bandeja 144, el aire que fluye dentro de un alojamiento superior 145 desde un alojamiento principal 146 a través de la abertura de ventilación 647A está rectificado por las aletas 650, y el aire fluye suavemente en el lado del orificio de ventilación 223.

Además, como una parte de la abertura de ventilación 647A está oculta por las aletas 650 debido a que las aletas 650 están dispuestas inclinadas para una dirección vertical, se puede evitar que el interior del alojamiento principal 146 en el lado inferior de la bandeja 144 esté expuesto fuera por una zona traslúcida 139A.

35 Es decir, según la quinta realización, se puede evitar que el interior del alojamiento principal 146 esté expuesto fuera por una cubierta superior 139 mediante las aletas 650, un flujo de aire en un alojamiento de artículo 132 está controlado dependiendo de la orientación de las aletas 650, y se puede inhibir de manera efectiva la elevación de temperatura en el alojamiento superior 145.

Descripción de símbolos de referencia

- 40 1... Motocicleta (vehículo tipo motocicleta)
- 10... Asiento
- 47... Caballete lateral
- 130... Cubierta delantera
- 132... Alojamiento de artículo (Alojamiento)
- 45 137... Visera de taquímetro
- 139, 339, 439... Cubierta superior (Tapa traslúcida)
- 145... Alojamiento superior (Primer alojamiento)
- 146... Alojamiento principal (Segundo alojamiento)

- 147A ...Orificio (Abertura que hace que el primer alojamiento y el segundo alojamiento comuniquen)
- 167... Fondo (Pared inferior)
- 223... Orificio de ventilación
- 226... Parte en voladizo de alojamiento
- 5 647A... Abertura de ventilación (Abertura que hace que el primer alojamiento y el segundo alojamiento comuniquen)
- 650... Aleta

REIVINDICACIONES

- 1.- Una estructura de alojamiento de un vehículo tipo motocicleta que comprende:

una cubierta delantera (130) que cubre la parte delantera del vehículo;
un asiento (10) que está dispuesto en la parte posterior de la cubierta delantera (130) y sobre el cual se sienta un pasajero;
un alojamiento (132) provisto en la cubierta delantera (130); y
una tapa traslúcida (139, 339, 439) que configura una cara superior del alojamiento (132),
y en la que en una parte superior del alojamiento (132).se dispone un orificio de ventilación (223) que hace que el interior y el exterior de dicho alojamiento (132) se comuniquen.
- 2.- La estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta según la reivindicación 1,
en la que la tapa traslúcida (139, 339, 439) está provista en una cara superior de la cubierta delantera (130) y presenta un perfil lateral descendente hacia abajo ; y el orificio de ventilación (223) está dispuesto en la parte delantera del alojamiento (132) y en la cubierta delantera (130).
- 3.- La estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta según la reivindicación 2, en la que una parte en voladizo de alojamiento (226) hacia delante está formada en el lado inferior del orificio de ventilación (223).
- 4.- La estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta según la reivindicación 2 o 3,
en la que: una visera de taquímetro (137) está provista enfrente de la tapa traslúcida (139, 339, 439); y el orificio de ventilación (223) está dispuesto en la visera de taquímetro (137).
- 5.- La estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4,
en la que una pared inferior (167) que divide el alojamiento (132) está dispuesta bajo la tapa traslúcida (139, 339, 439), y están formados un primer alojamiento (145) en el lado superior de la pared inferior (167) y un segundo alojamiento (146) en el lado inferior de la pared inferior (167); y
una abertura (147A, 647A) formada en la pared inferior (167) que hace que el primer alojamiento (145) y el segundo alojamiento (146) se comuniquen. .
- 6.- La estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta según la reivindicación 5, en la que la abertura (647A) está provista de varias aletas (650) .
- 7.- La estructura de alojamiento del vehículo tipo motocicleta según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6,
en la que un caballete lateral (47) que soporta el vehículo tipo motocicleta está provisto en un lado en una dirección de anchura de vehículo; y
la tapa traslúcida (139, 339, 439) está instalada en ese lado.

FIG. 1

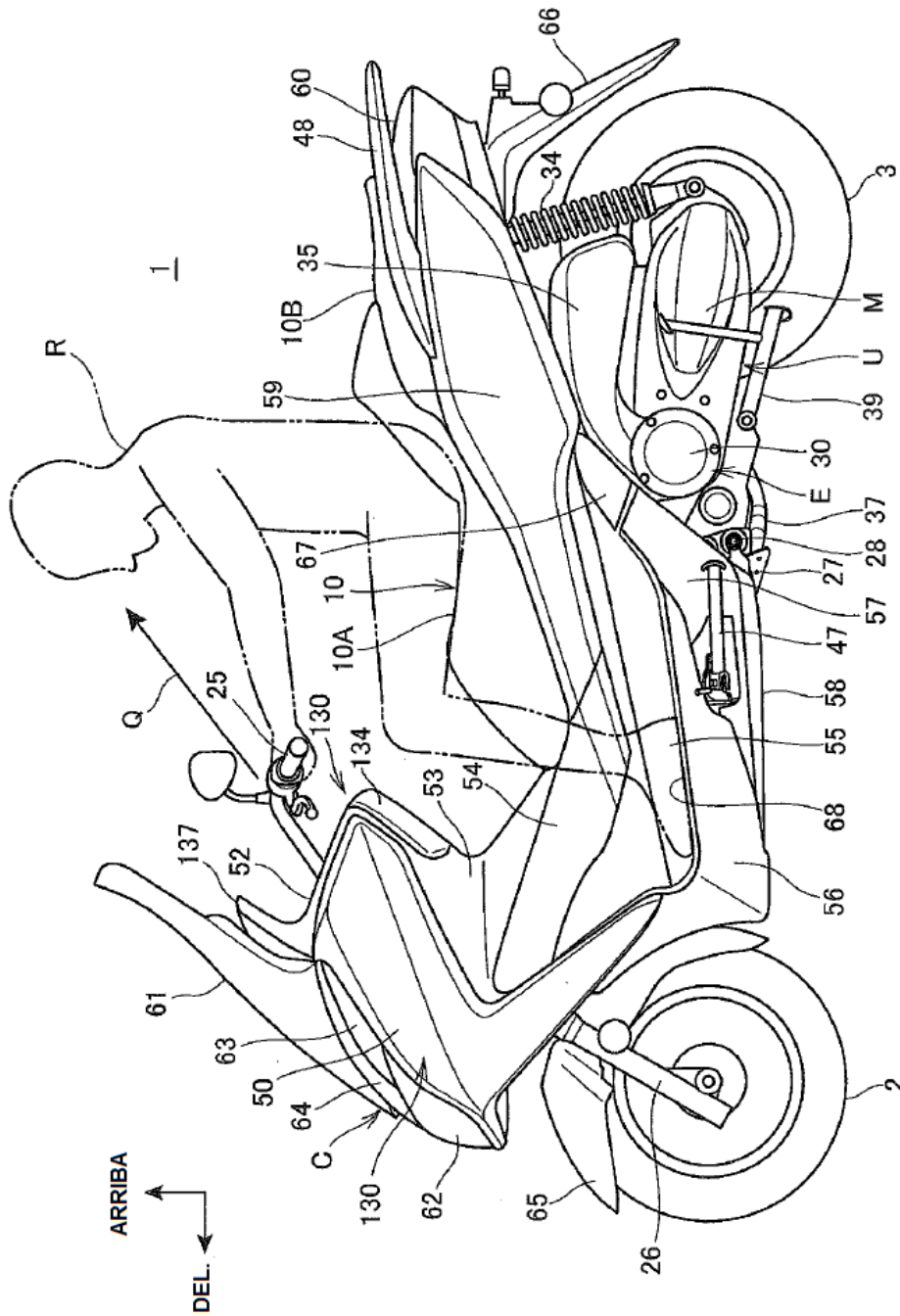


FIG. 2

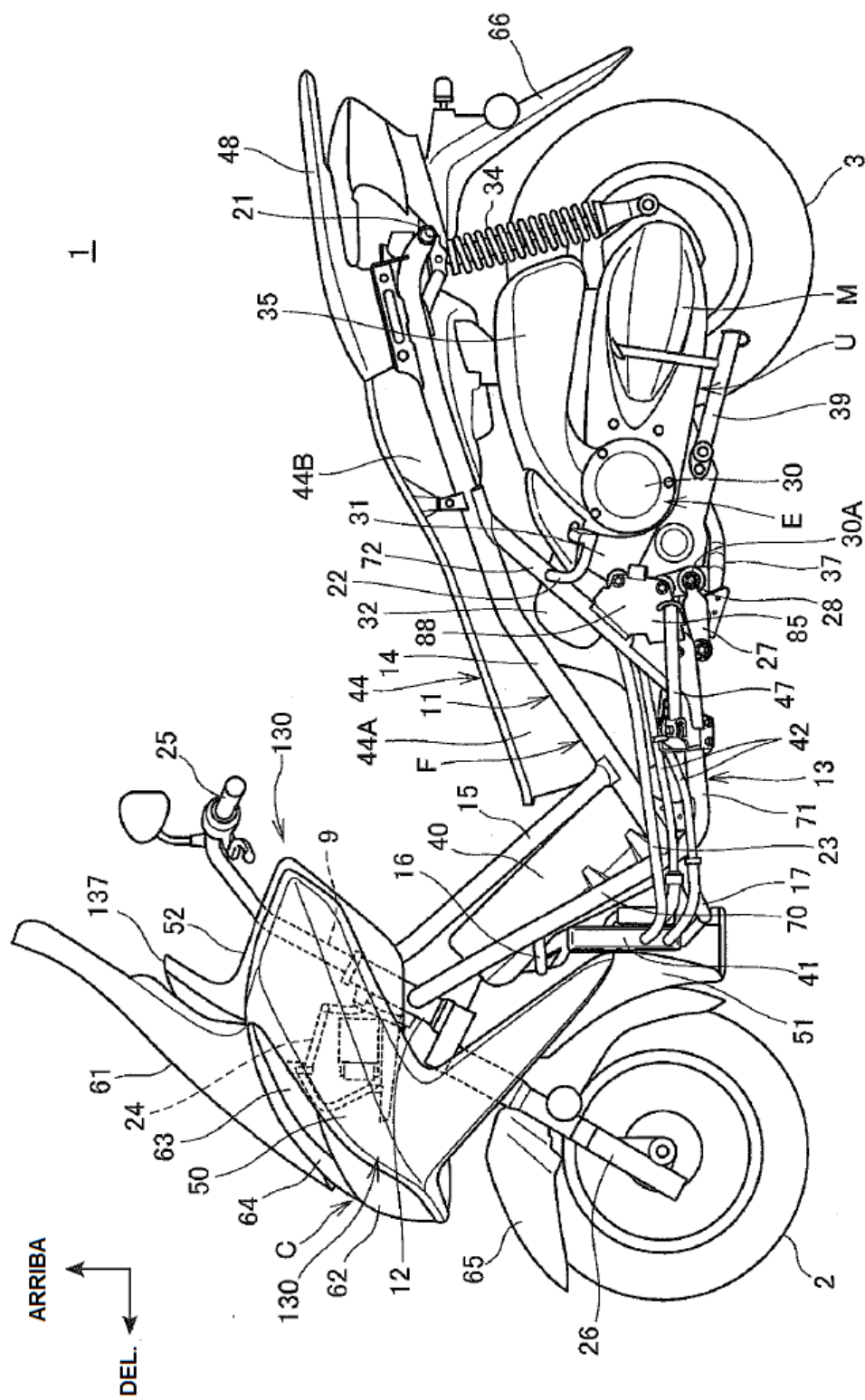


FIG. 3

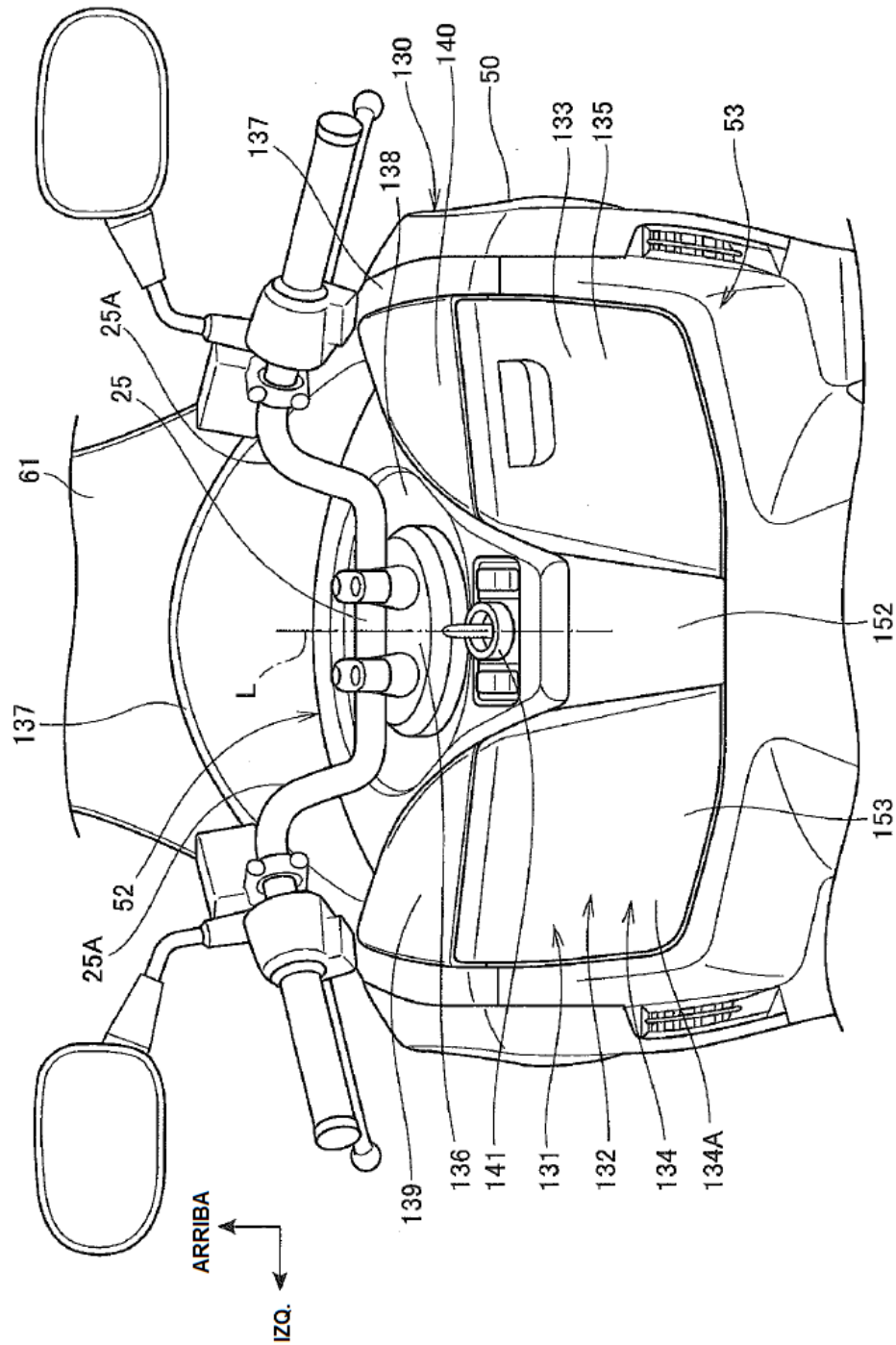


FIG. 4

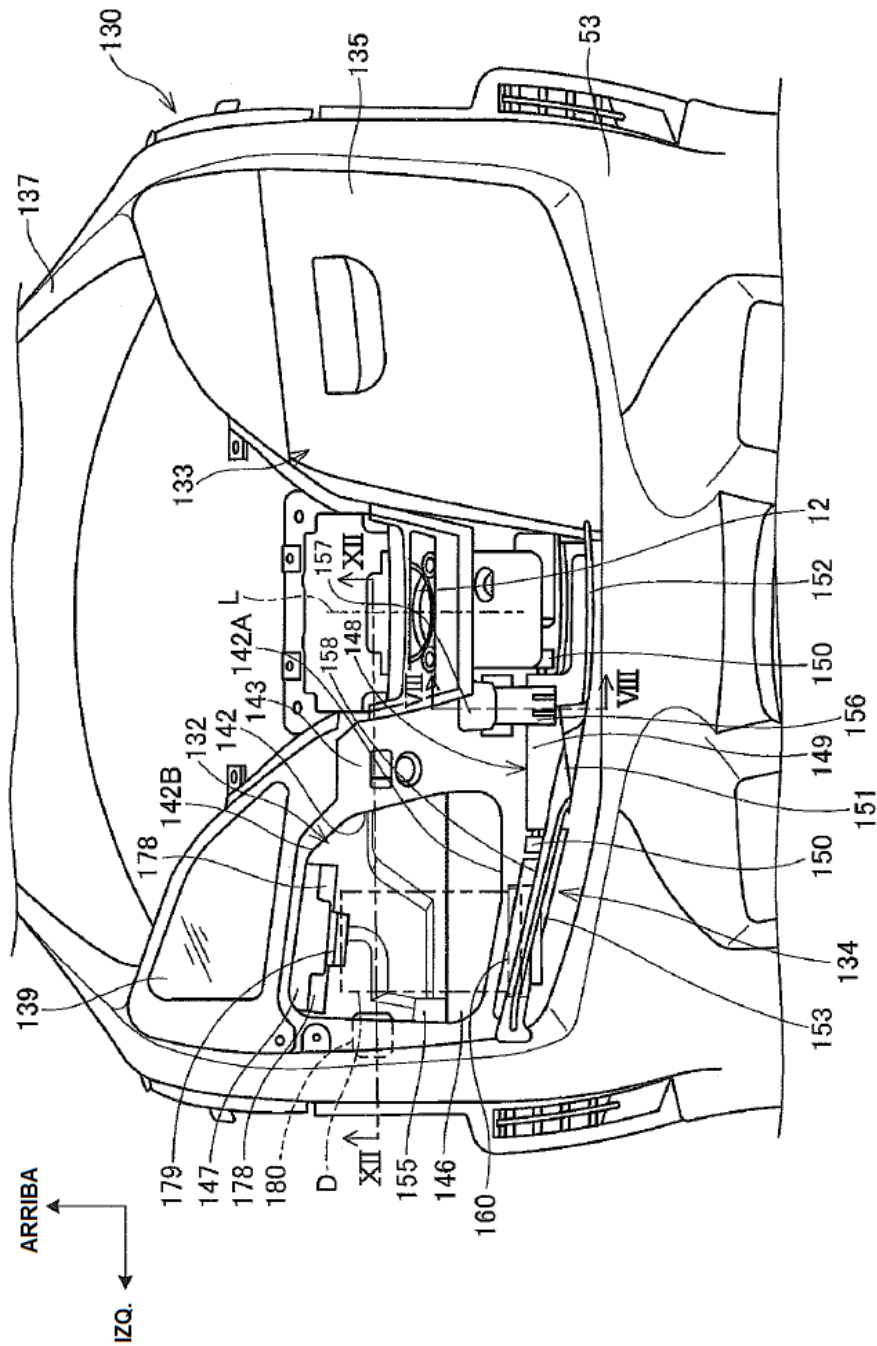


FIG. 5

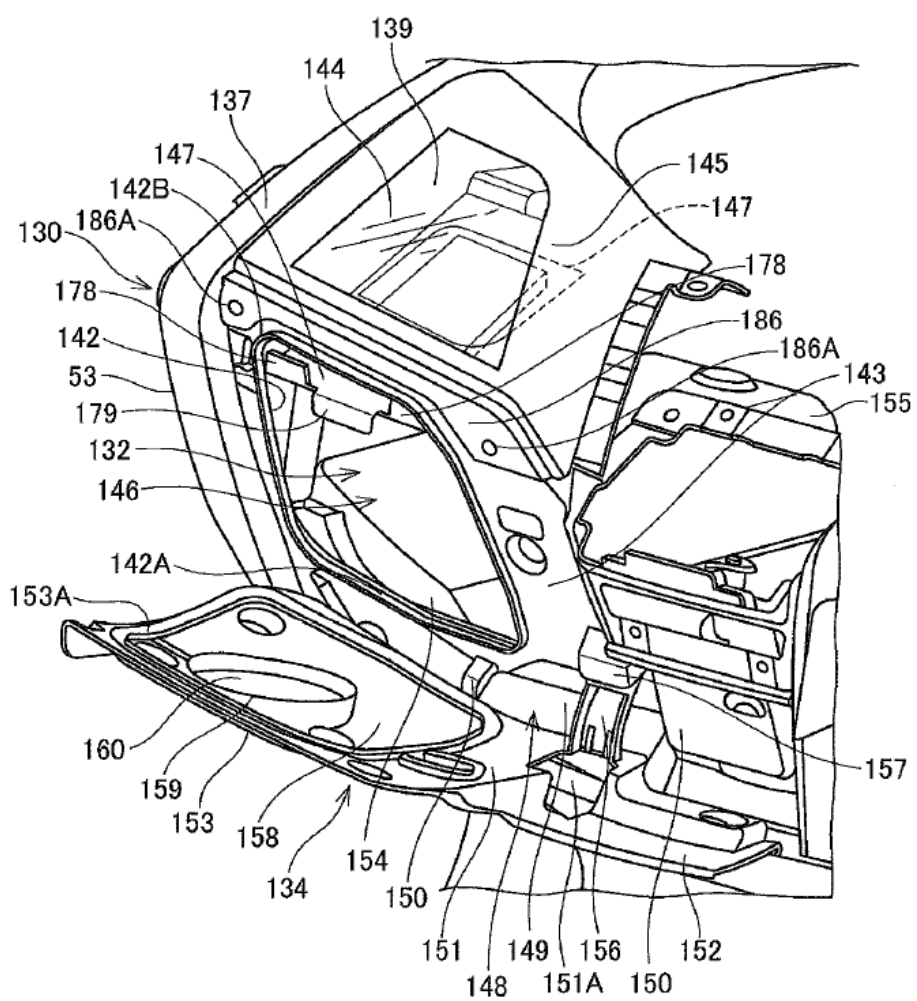


FIG. 6

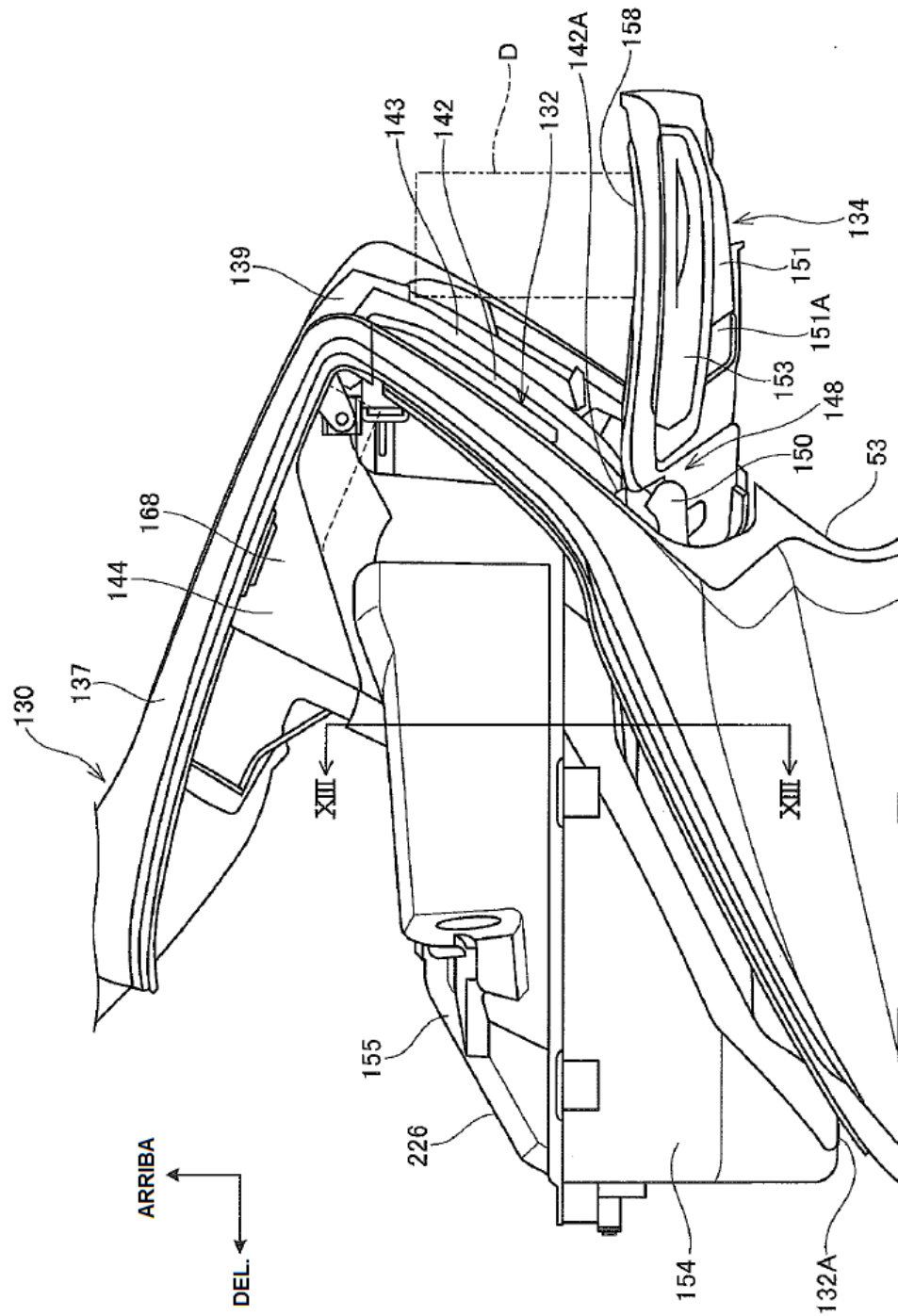


FIG. 7

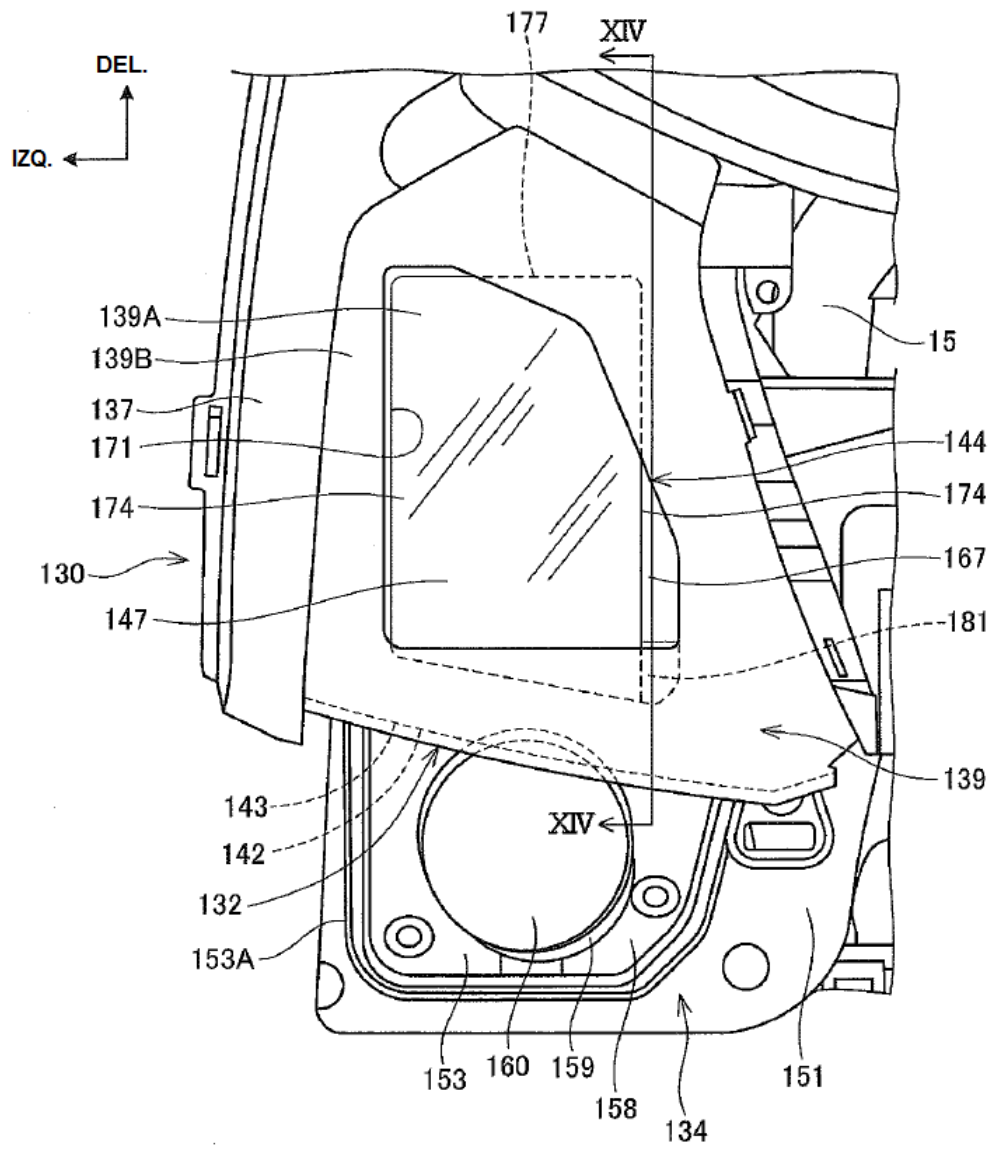


FIG. 8

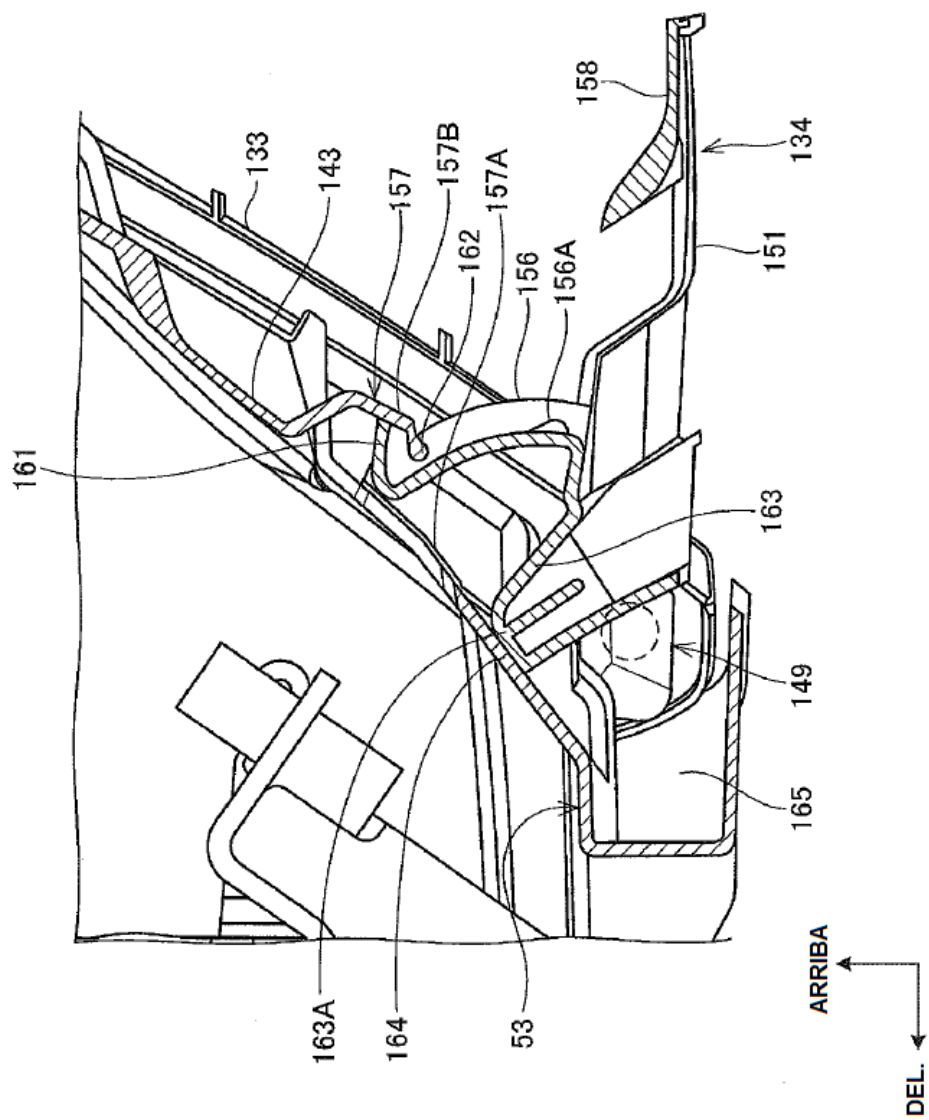


FIG. 9

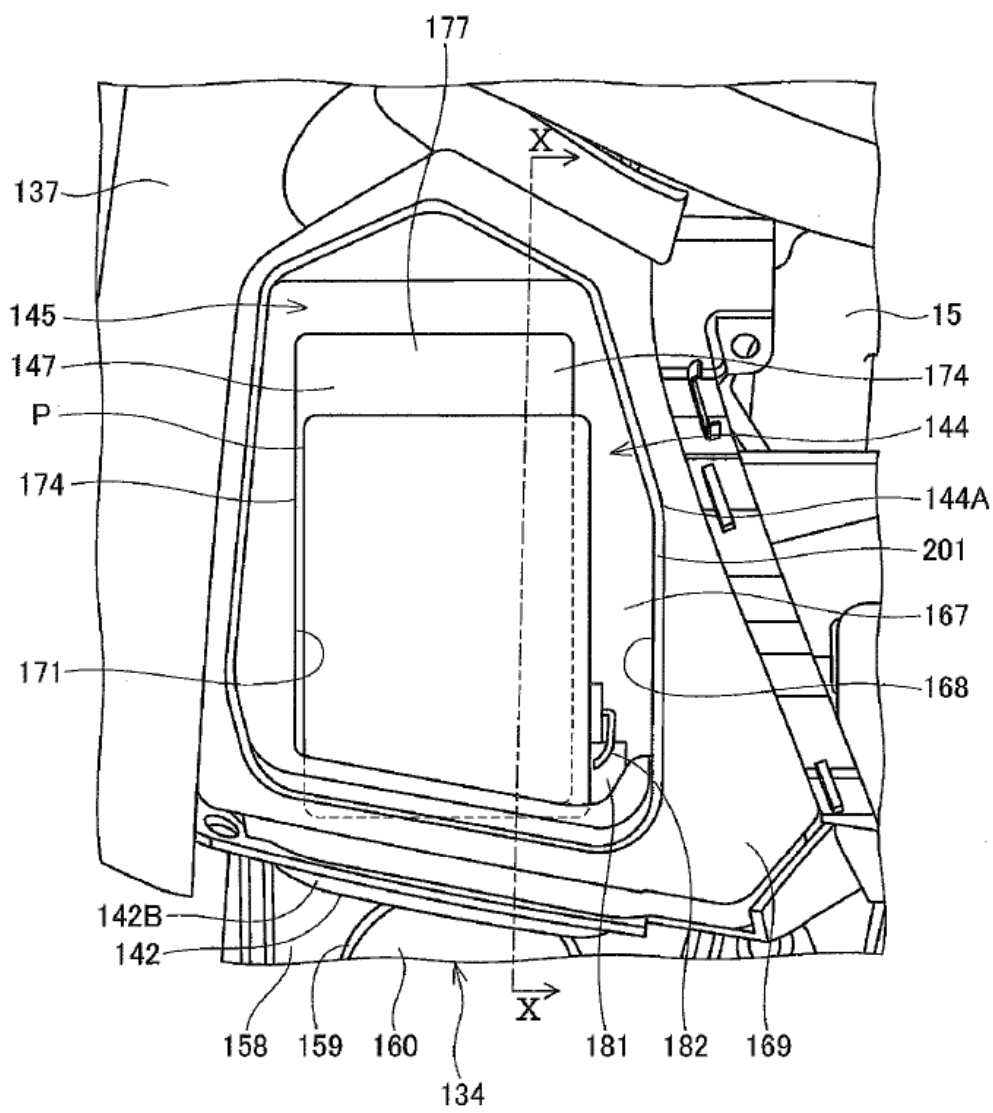


FIG. 10

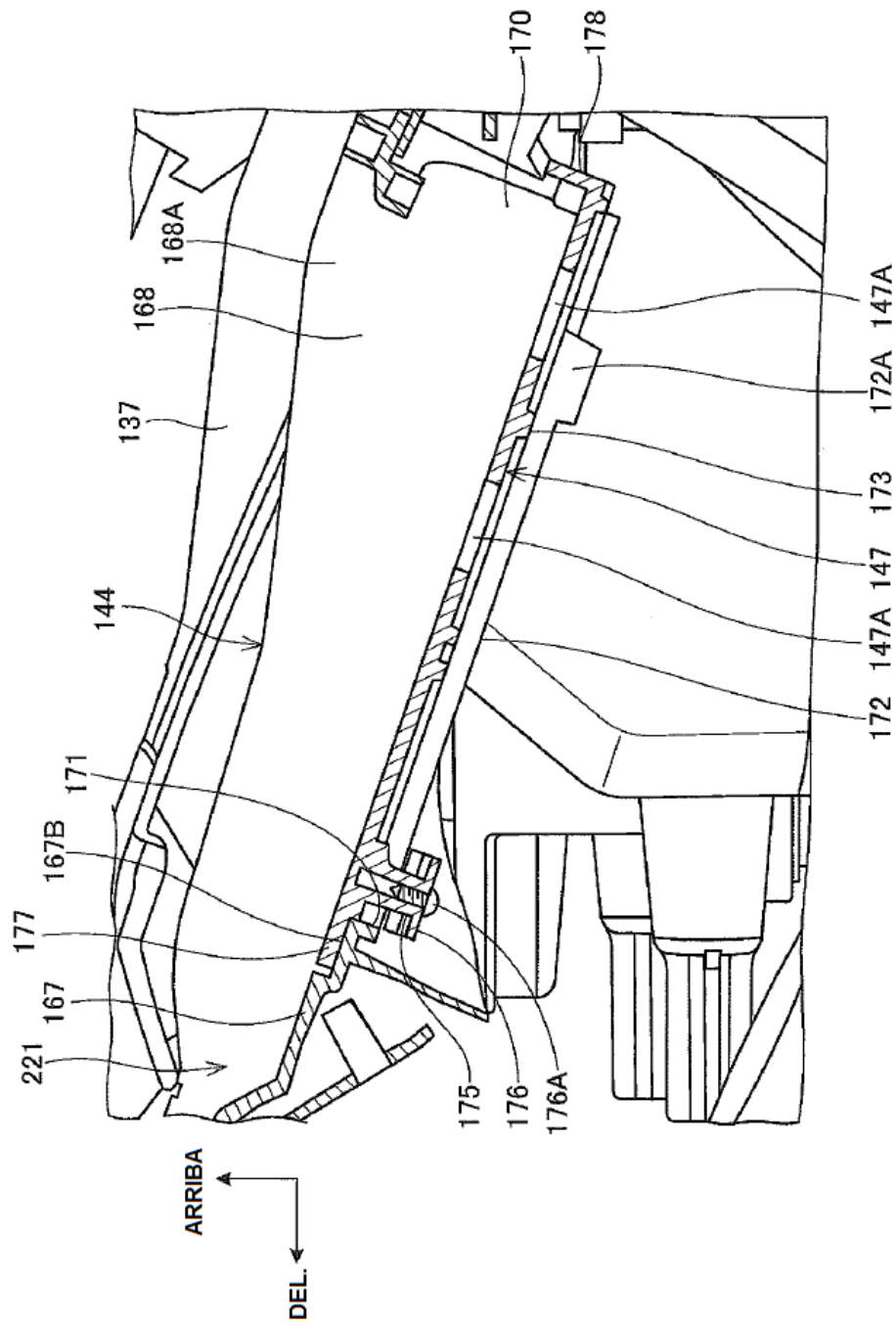


FIG. 11

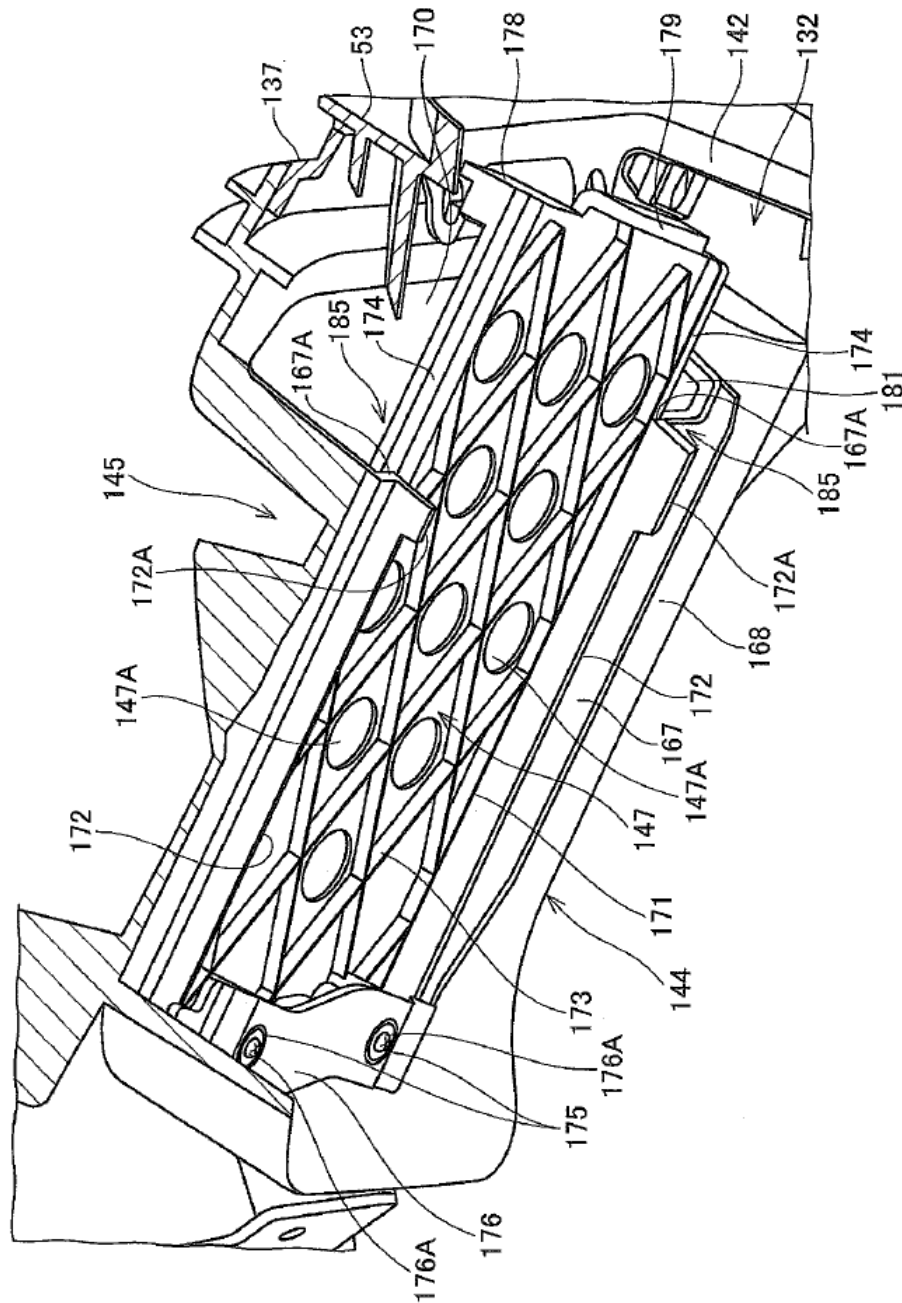


FIG. 12

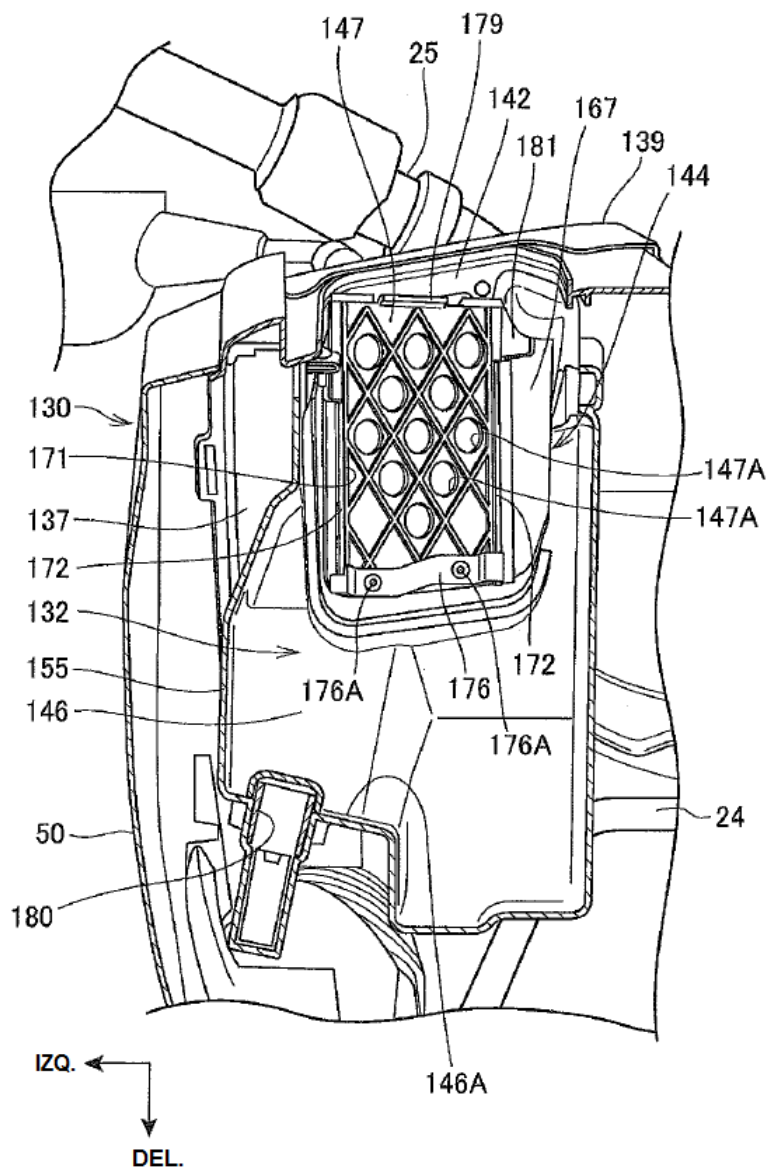


FIG. 13

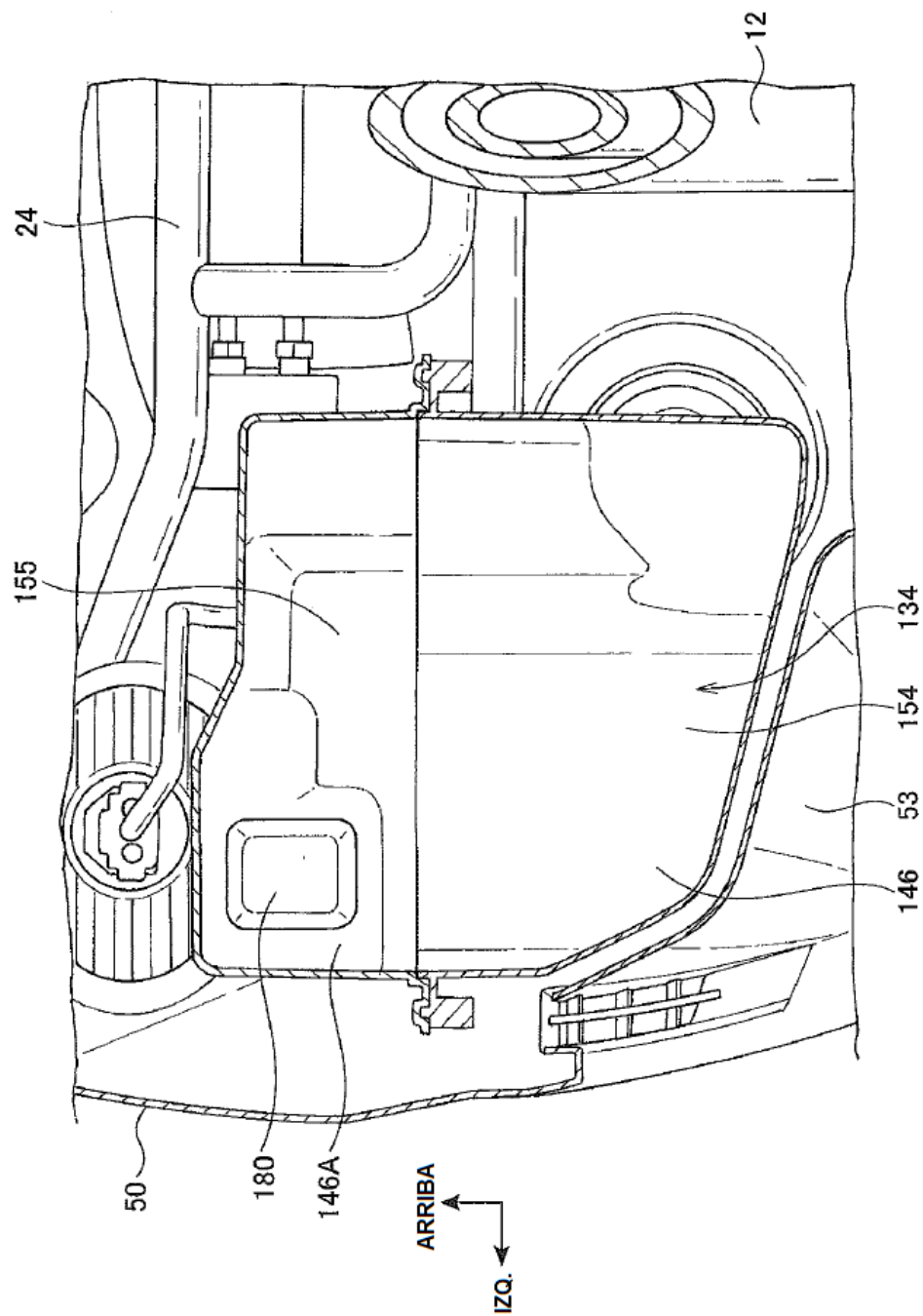


FIG. 14

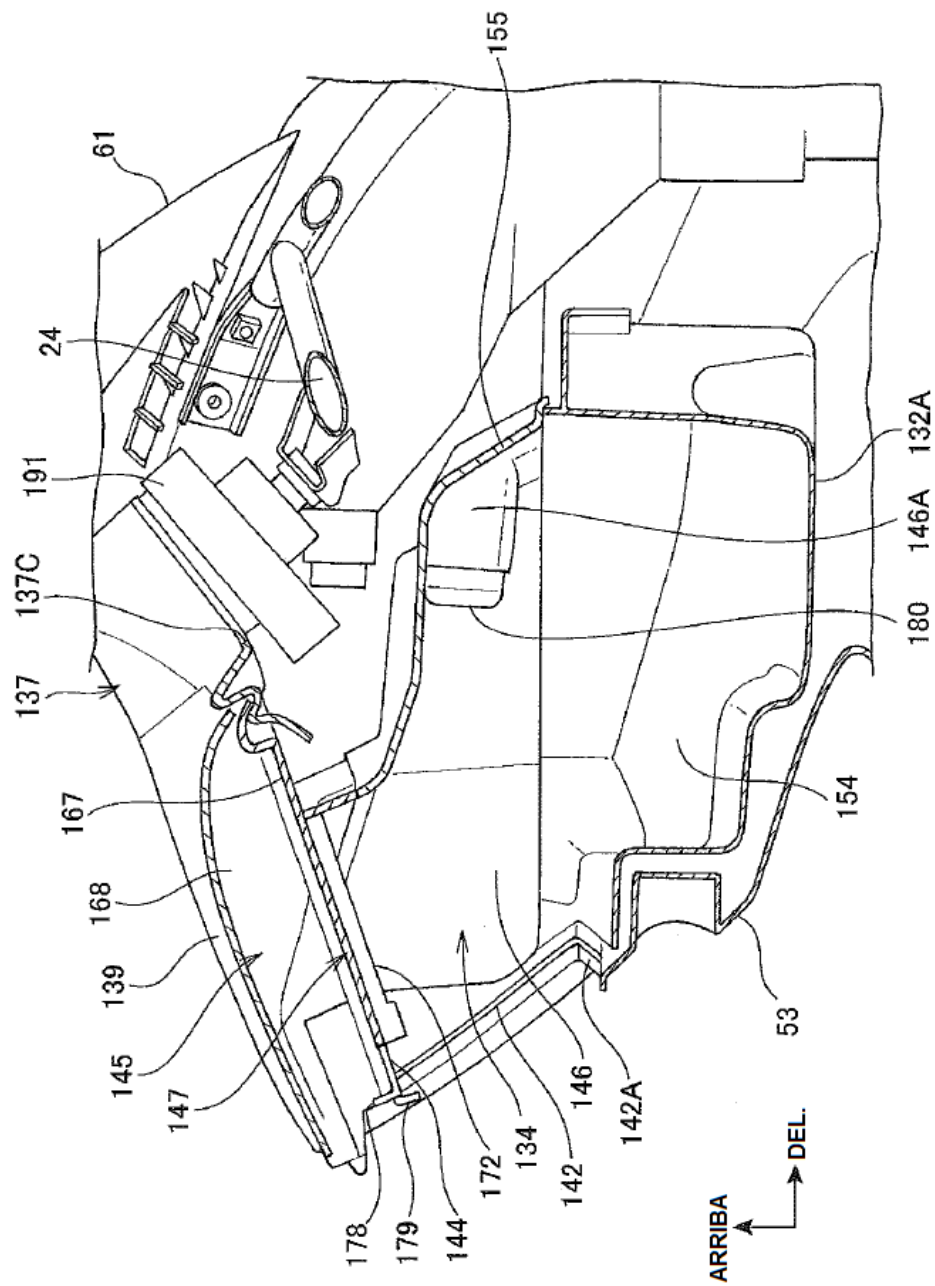


FIG. 15

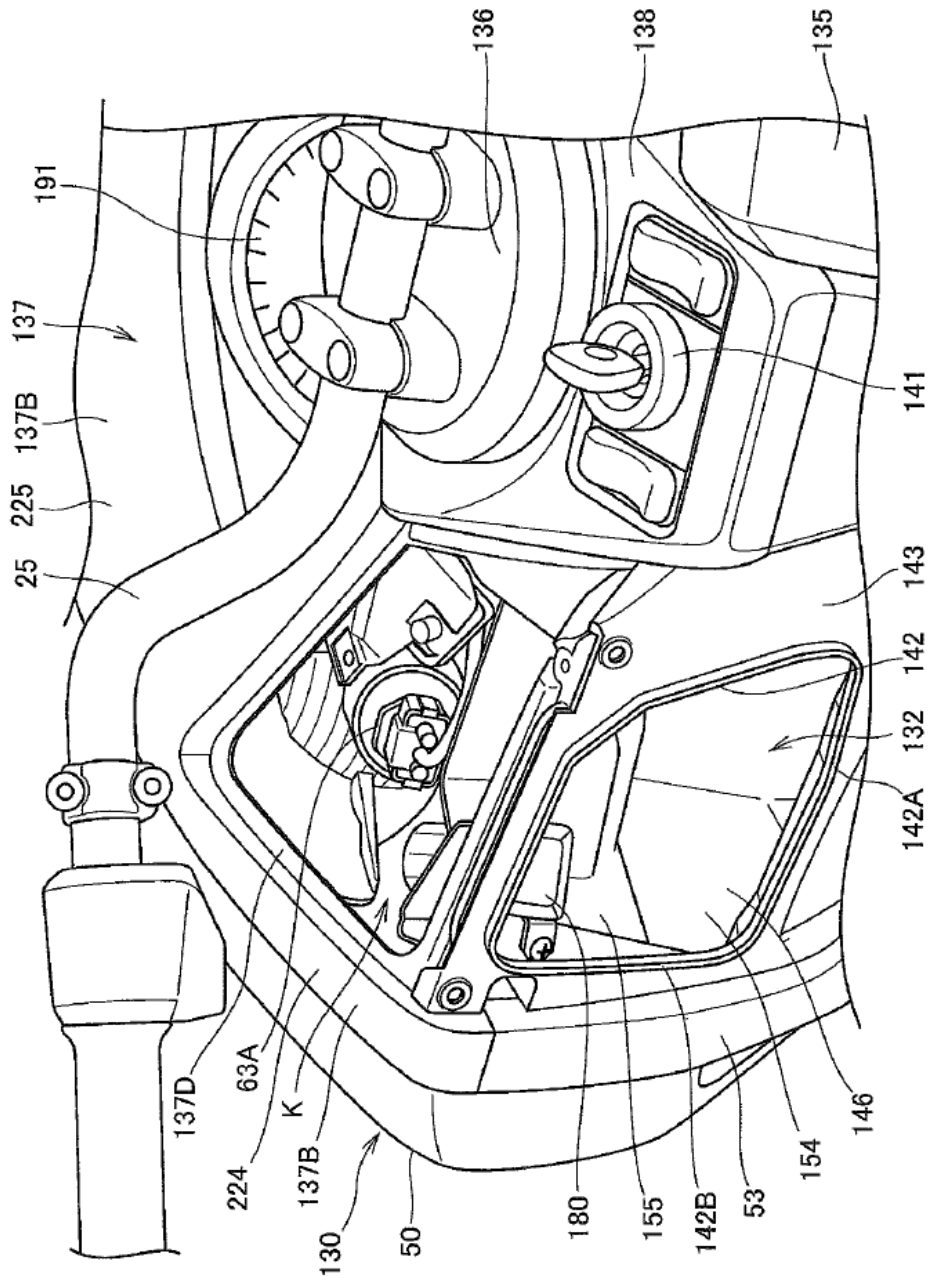


FIG. 16

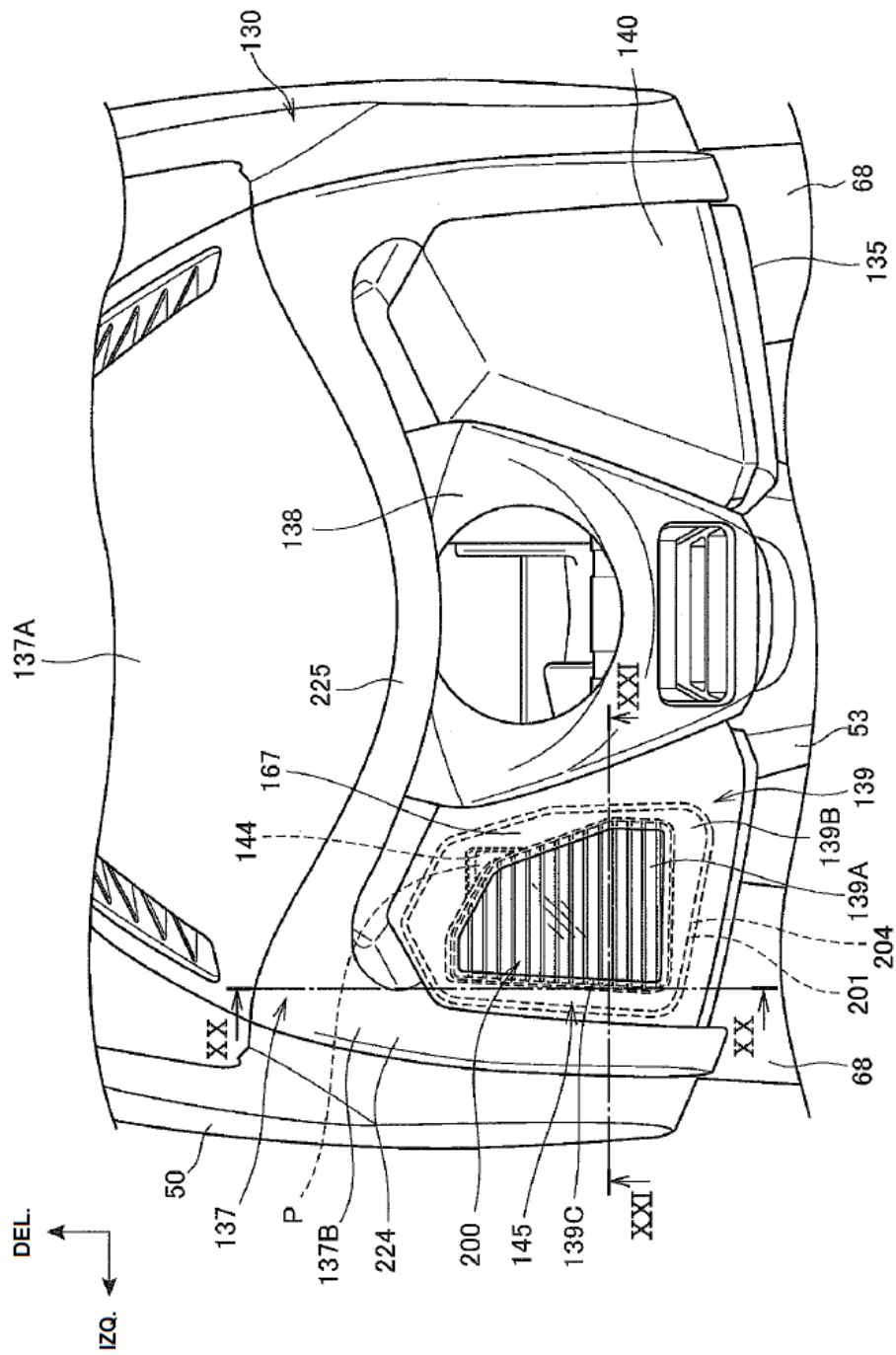


FIG. 17

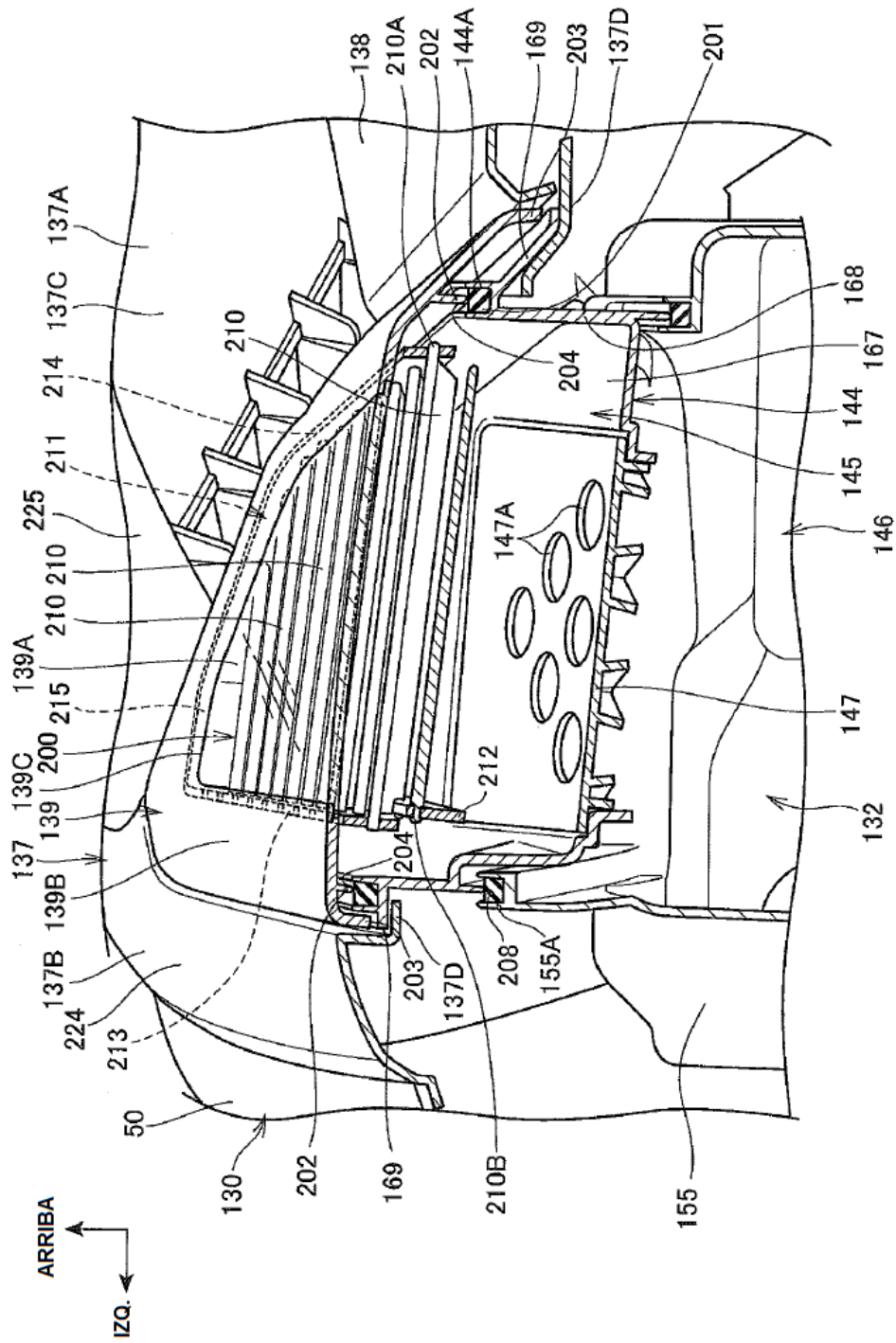


FIG. 18

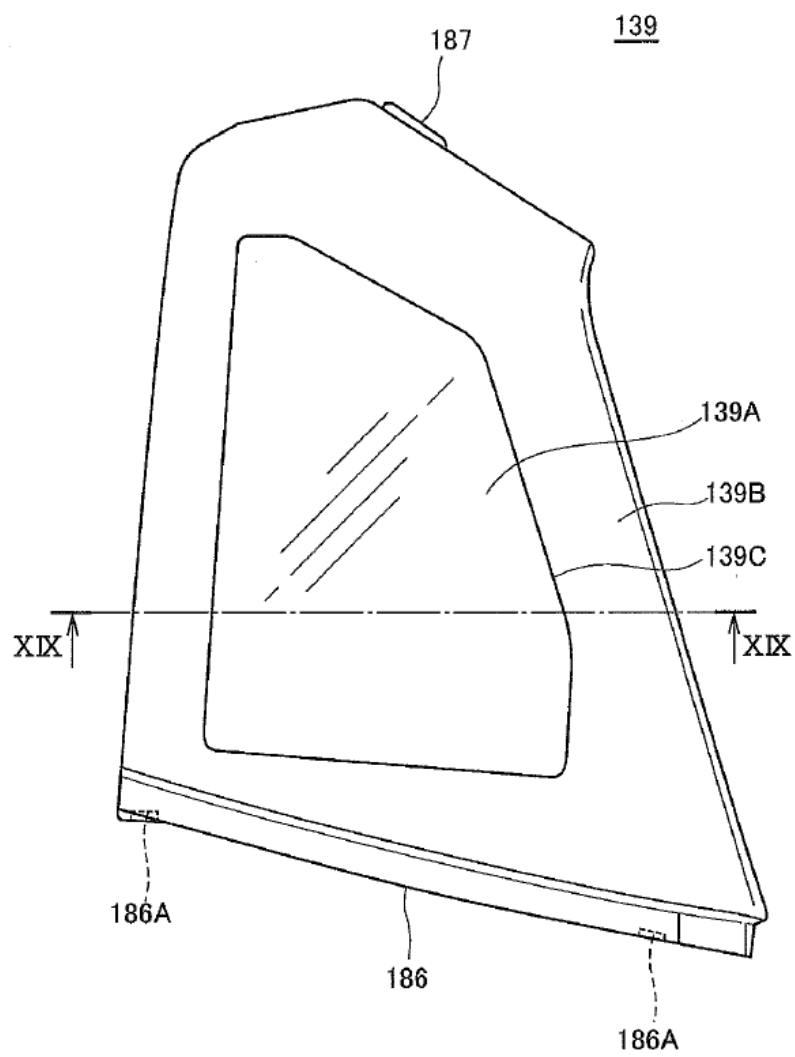


FIG. 19

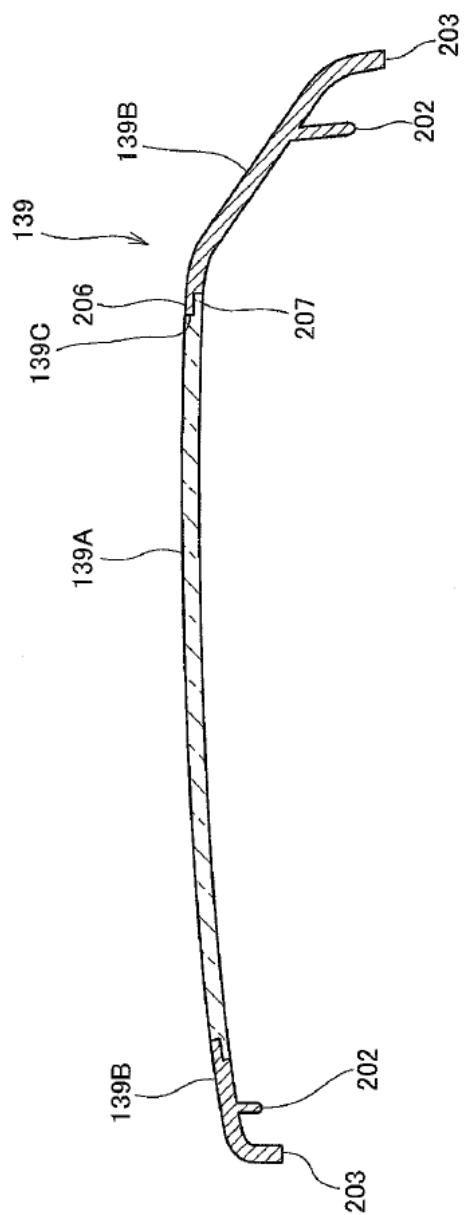


FIG. 20

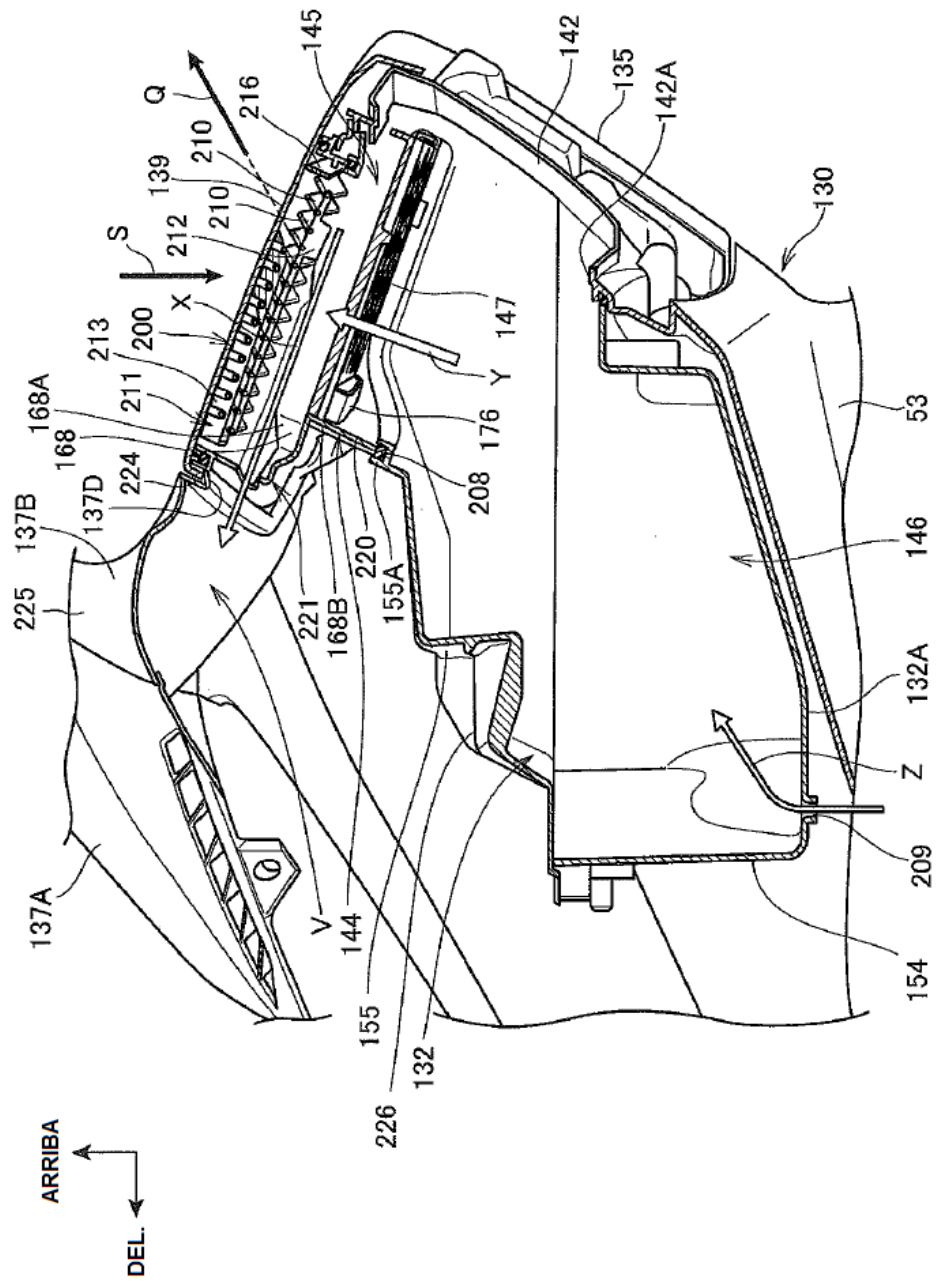


FIG. 21

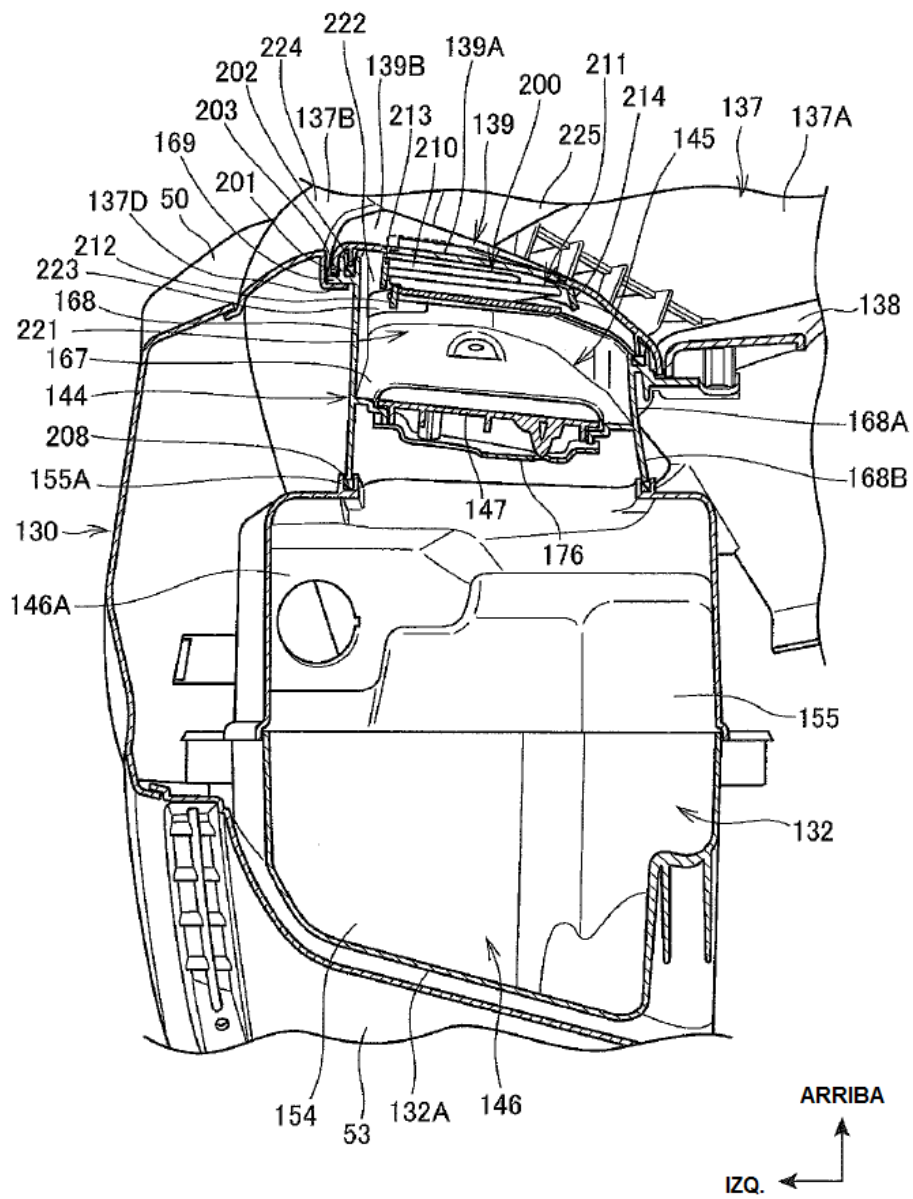


FIG. 22

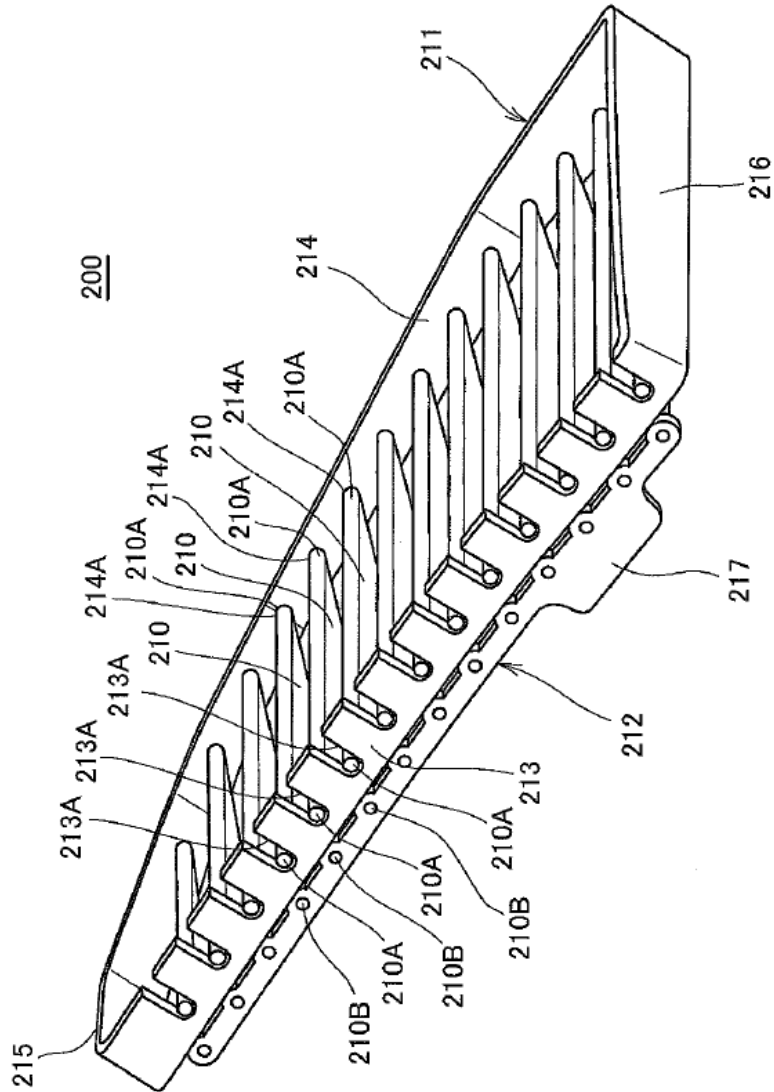


FIG. 23

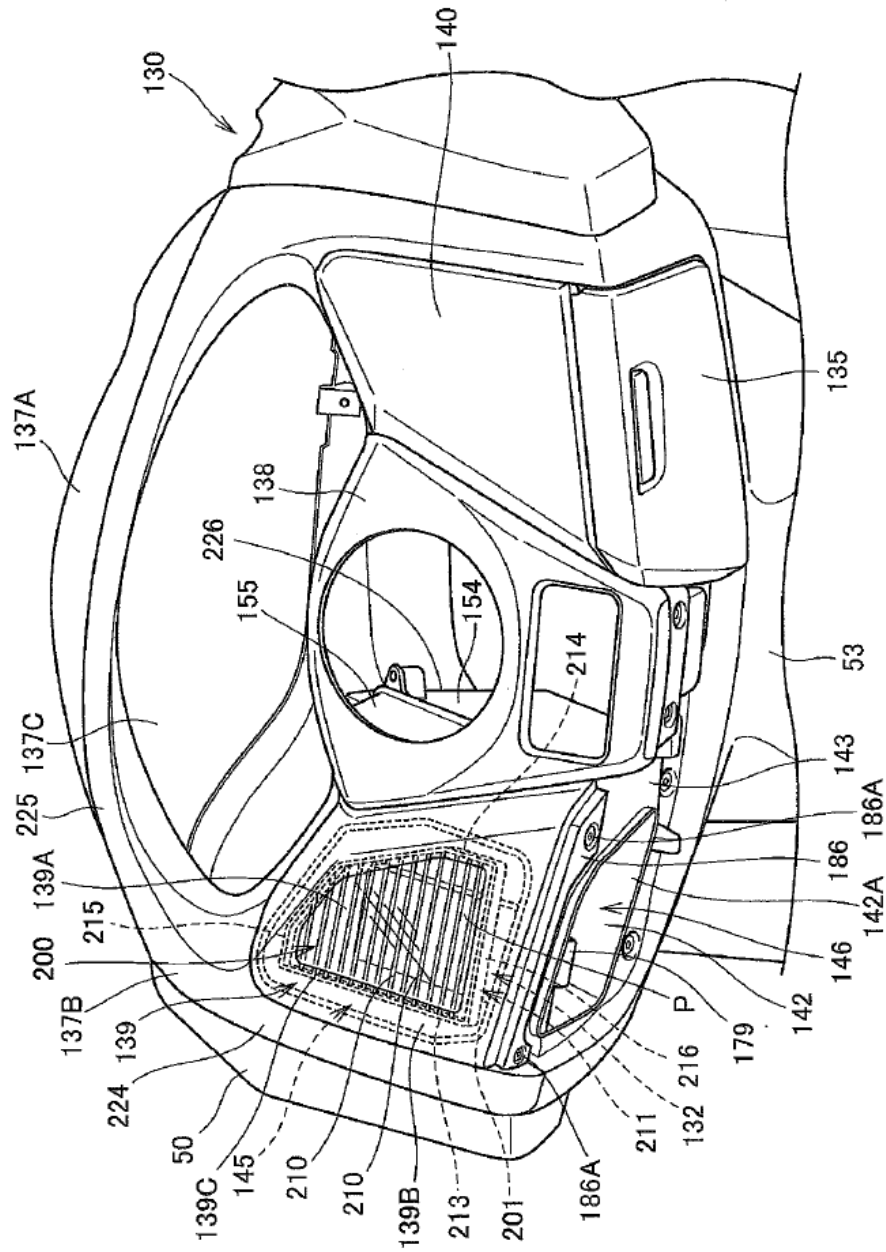


FIG. 24

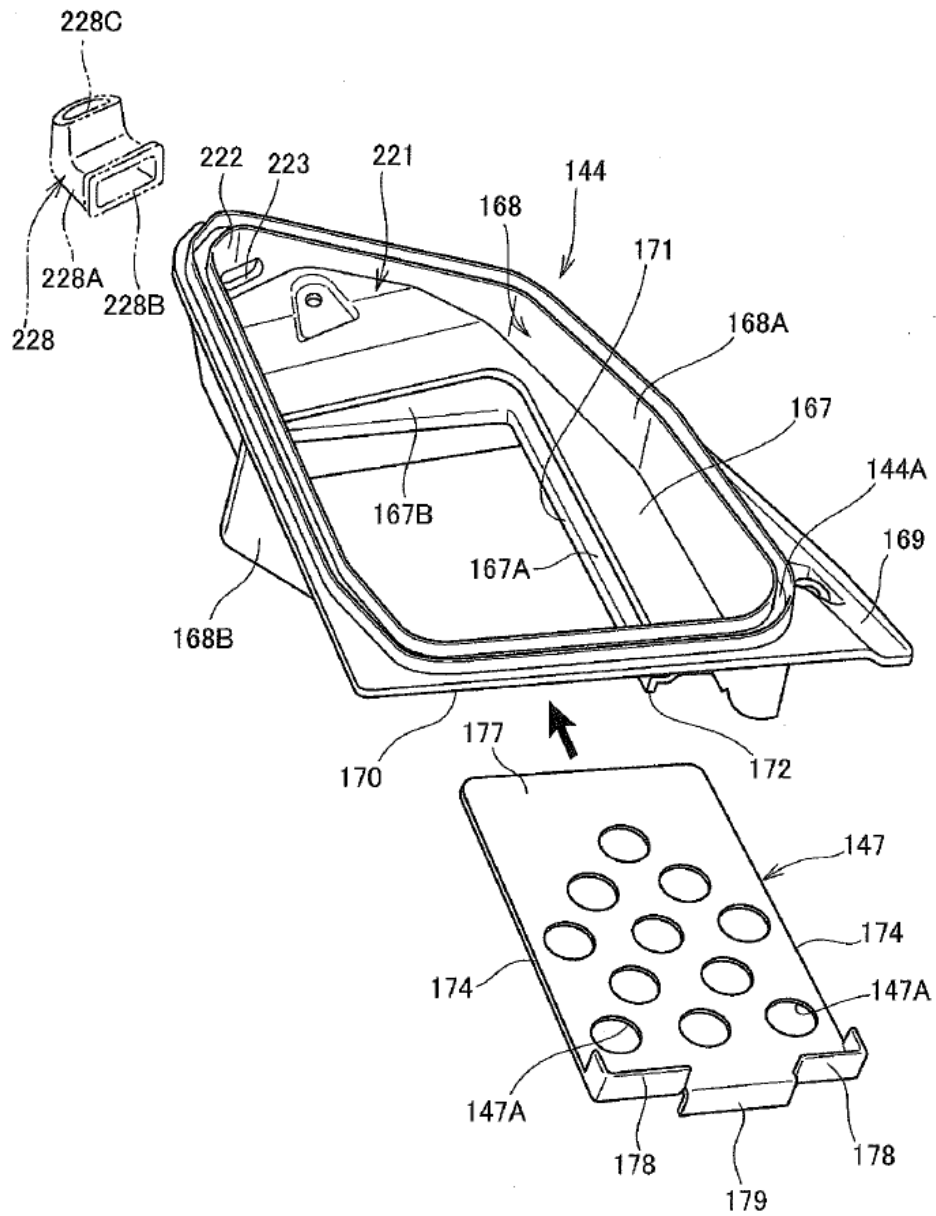


FIG. 25

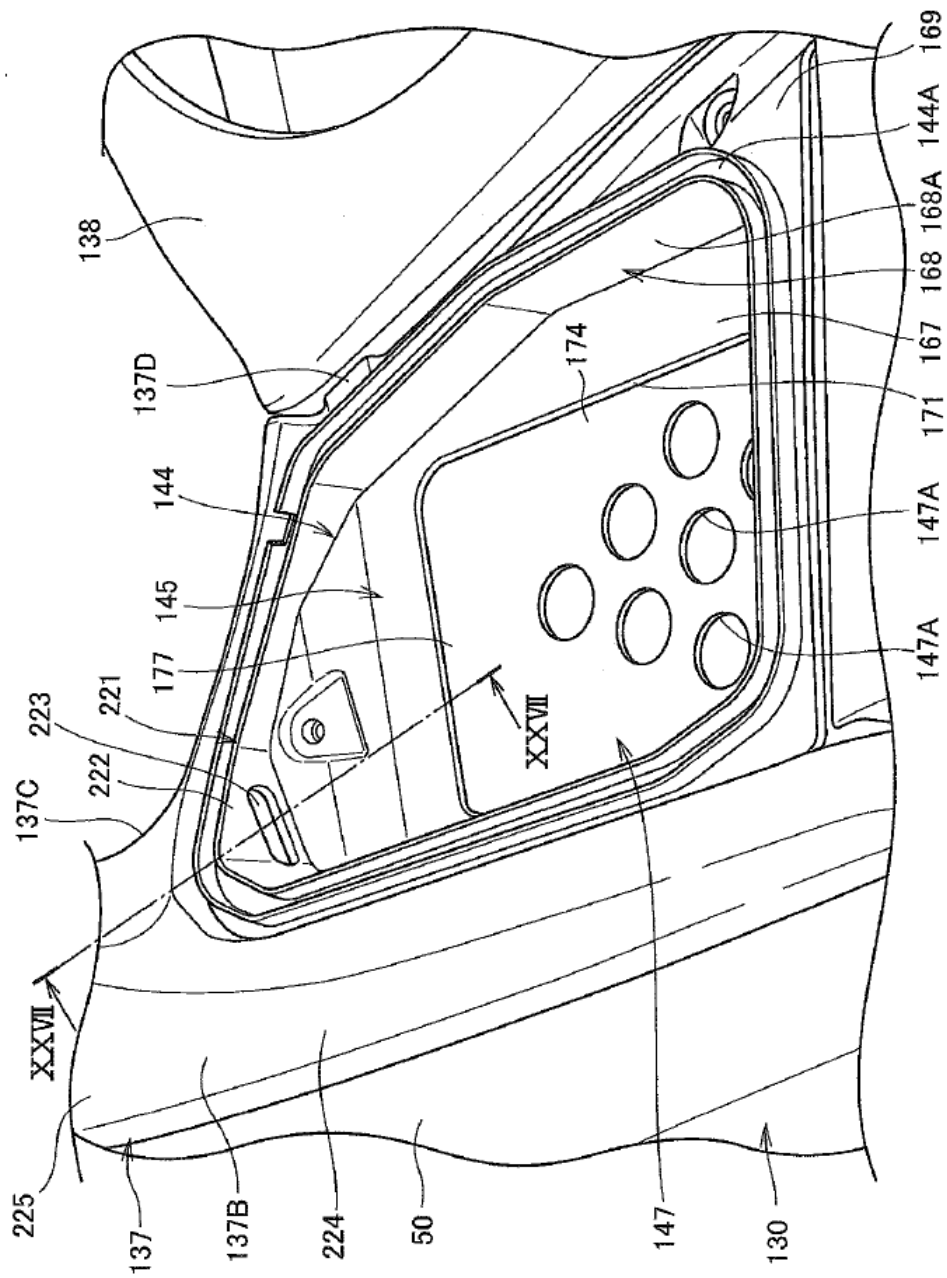


FIG. 26

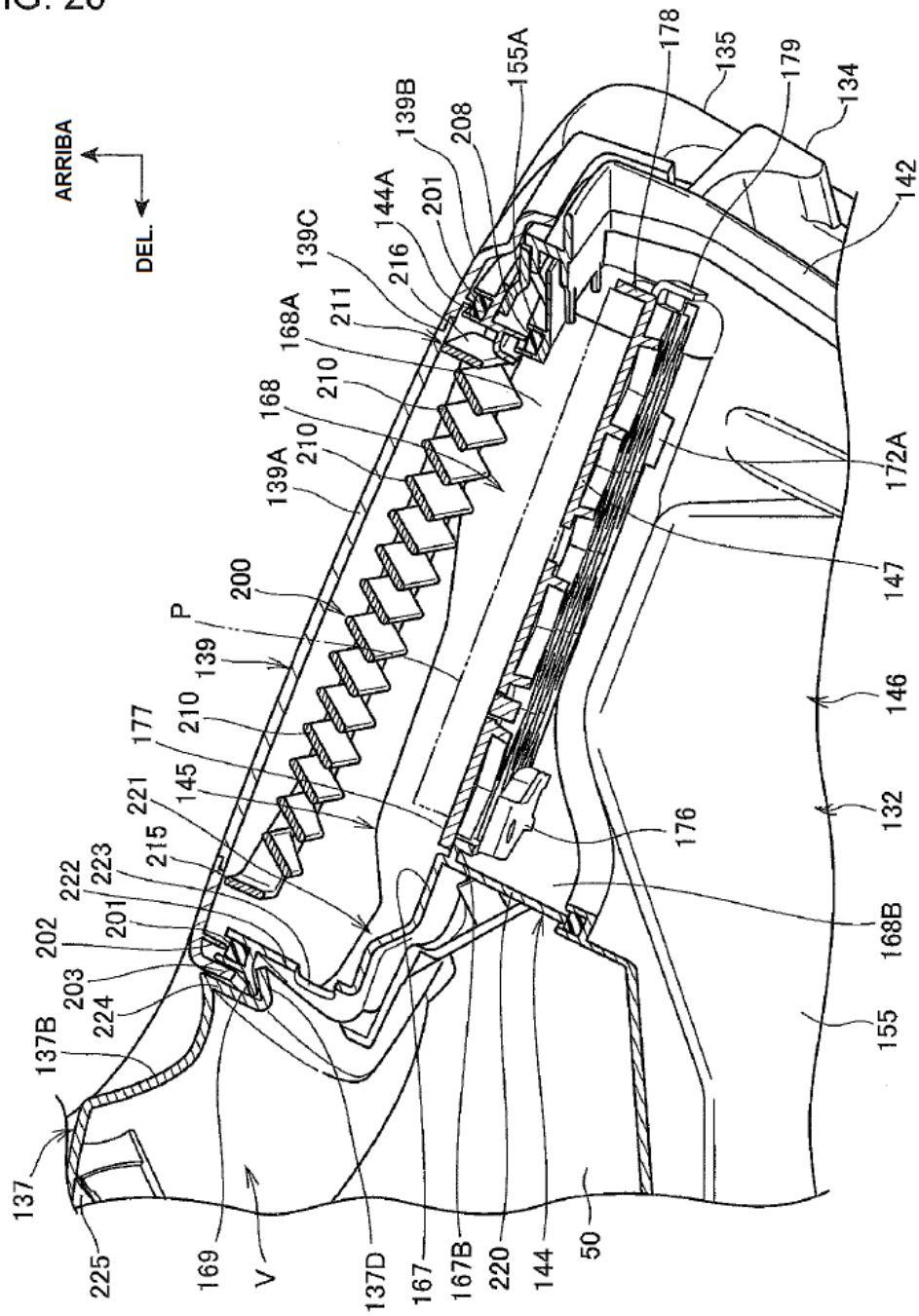


FIG. 27

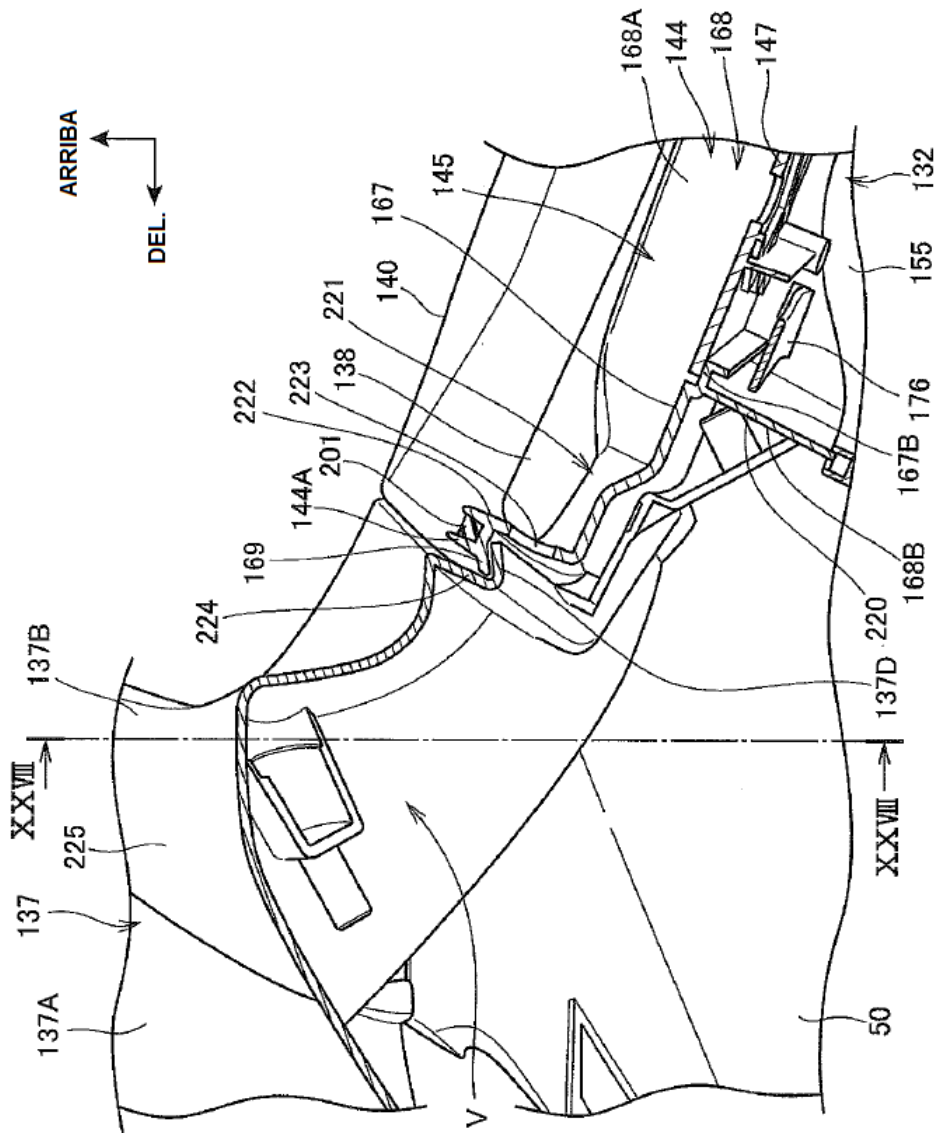


FIG. 28

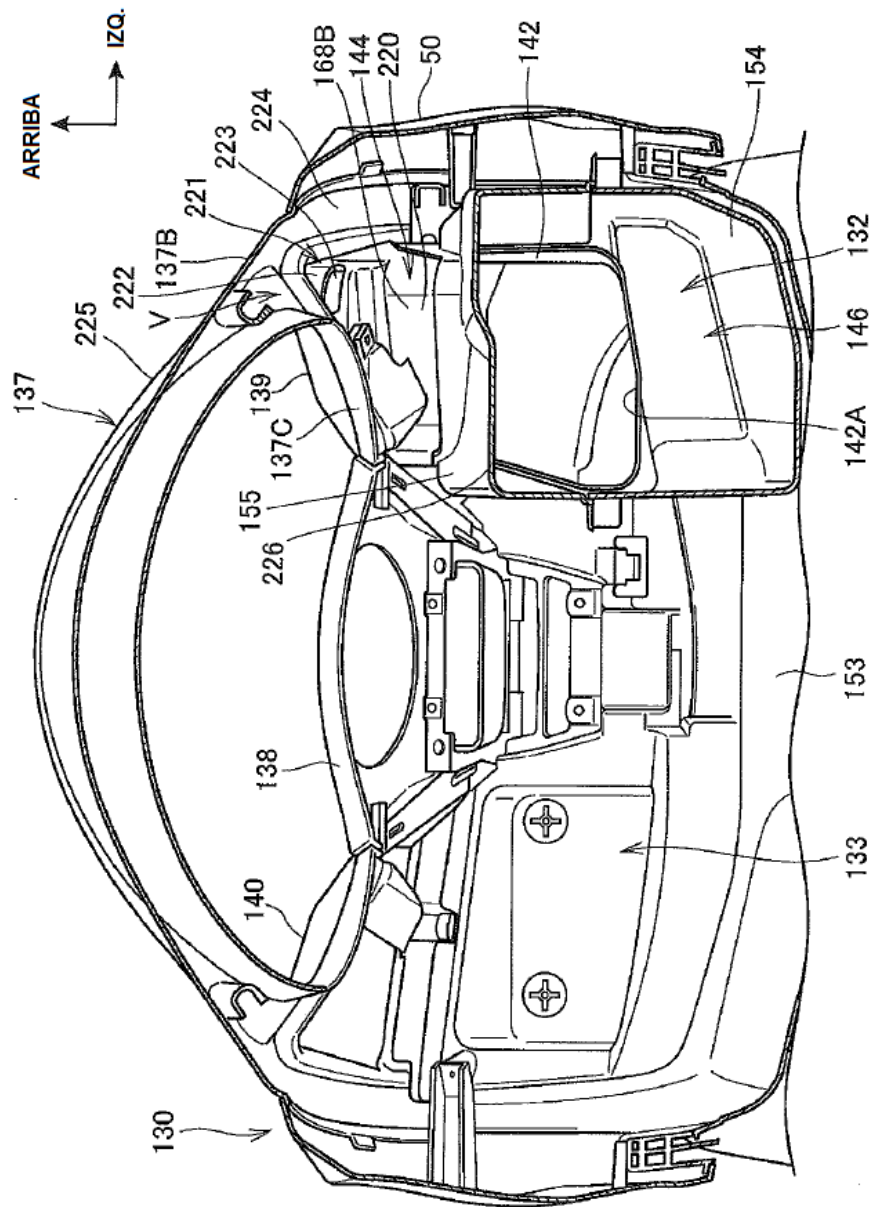


FIG. 29

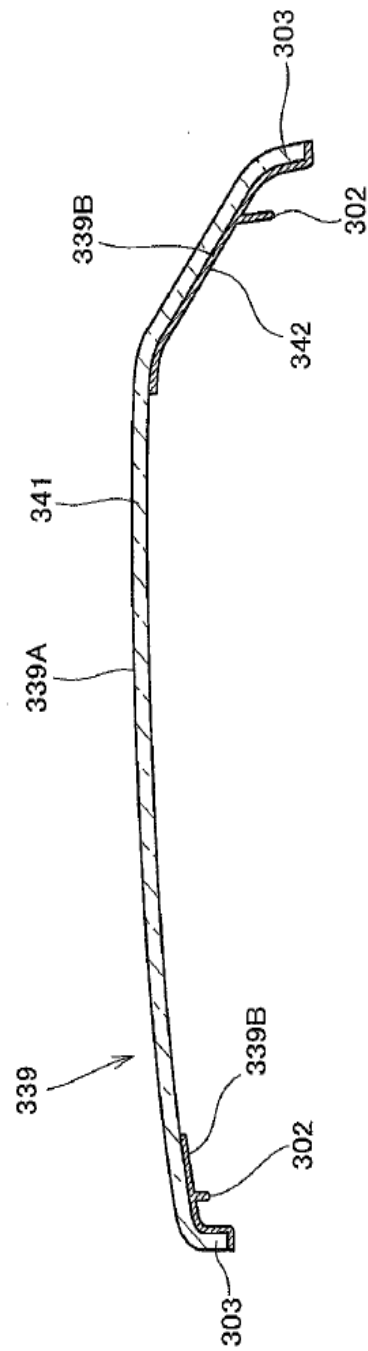


FIG. 30

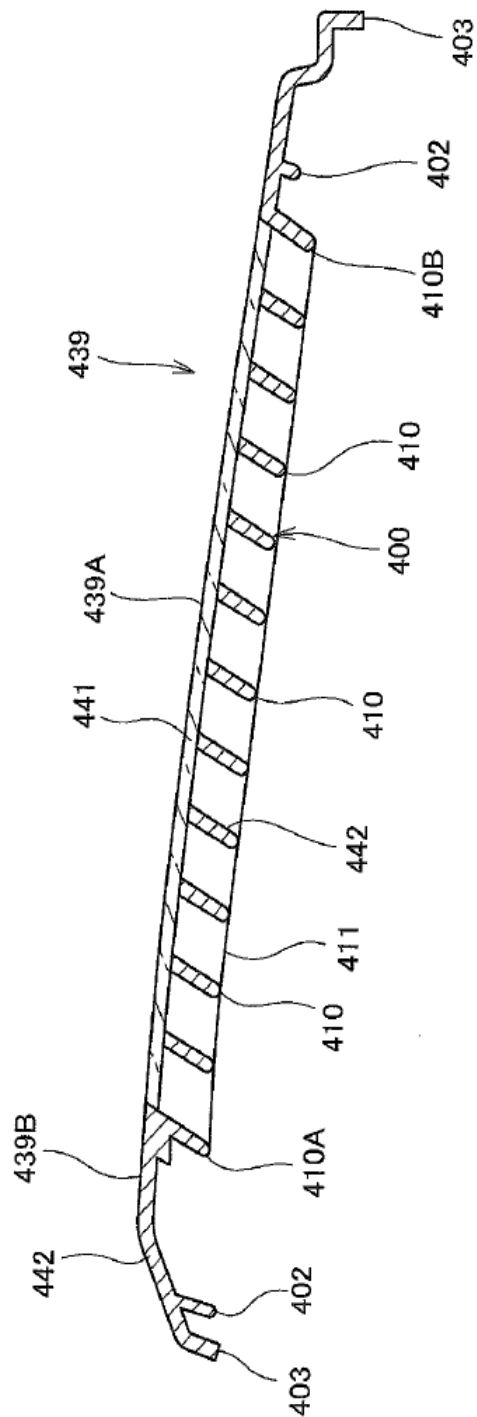


FIG. 31

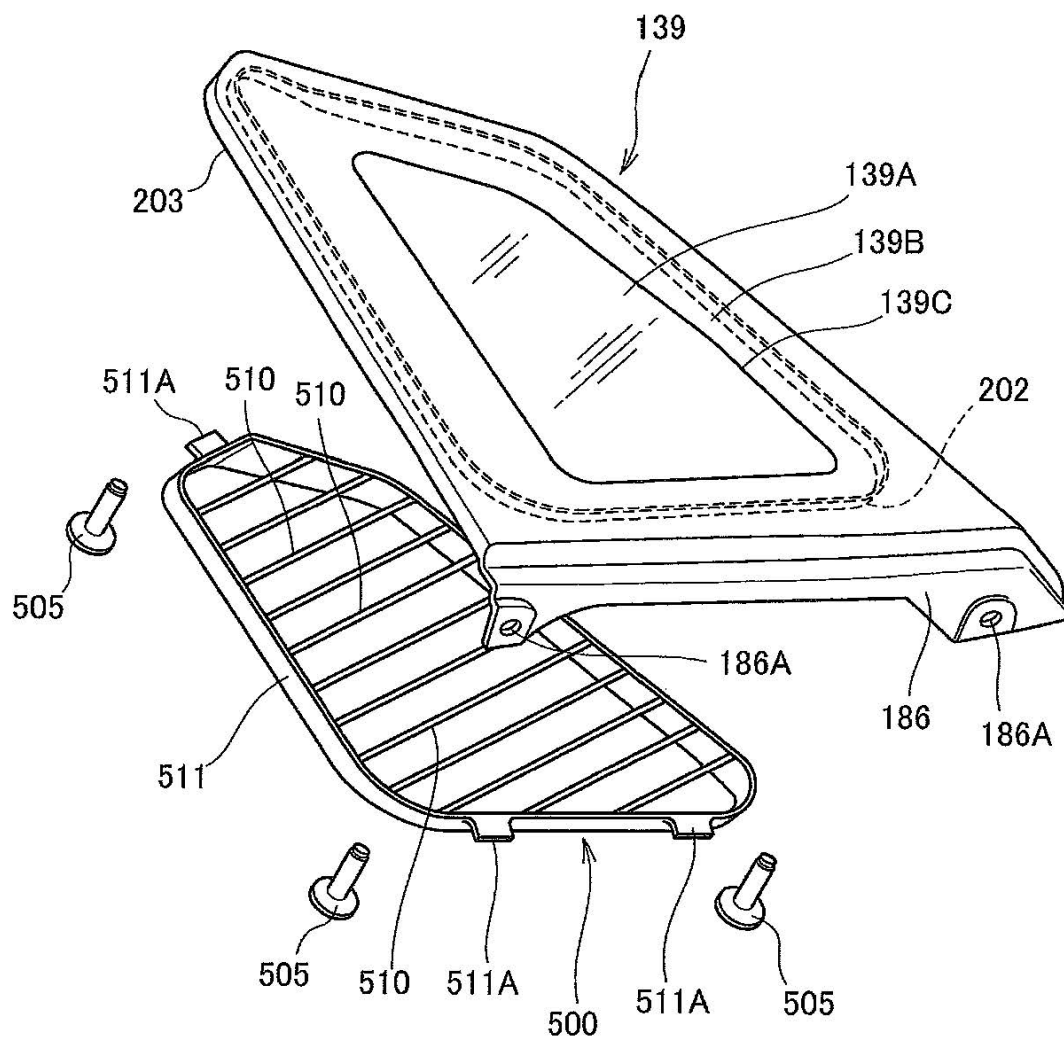


FIG. 32

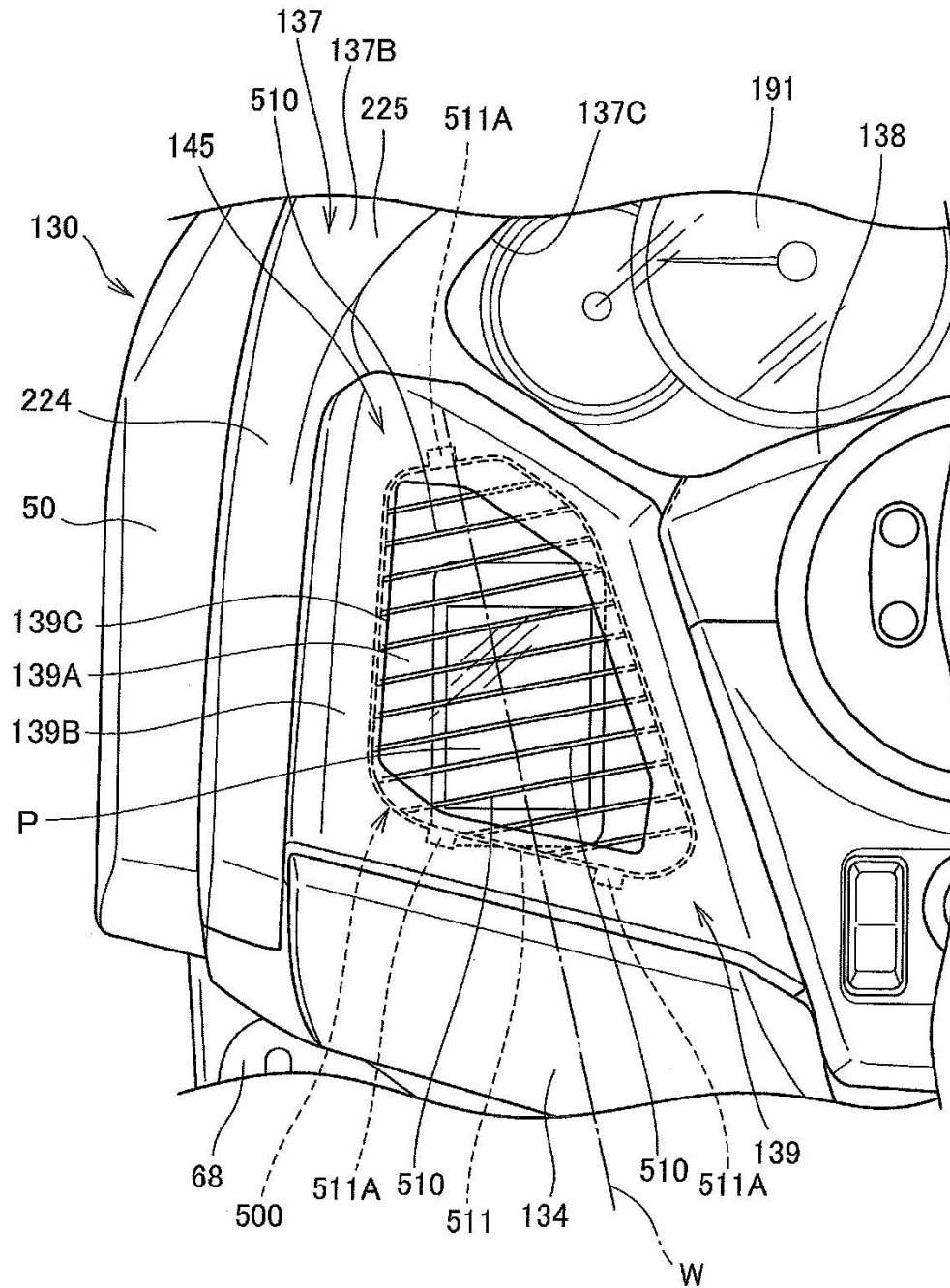


FIG. 33

