



MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
DIREZIONE GENERALE PER LA LOTTA ALLA CONTRAFFAZIONE
UFFICIO ITALIANO BREVETTI E MARCHI

DOMANDA NUMERO	102001900957453
Data Deposito	21/09/2001
Data Pubblicazione	21/03/2003

Priorità	289507/2000
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	
Priorità	012279/2001
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	
Priorità	144004/2001
Nazione Priorità	JP
Data Deposito Priorità	

Sezione	Classe	Sottoclasse	Gruppo	Sottogruppo
B	62	J		

Titolo

STRUTTURA PORTAOGGETTI PER VEICOLO.
--

DESCRIZIONE dell'invenzione industriale dal titolo:

"Struttura portaoggetti per veicolo"

di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA, nazionalità giapponese, 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo (GIAPPONE)

Inventori designati: MICHISAKA, Susumu; OGAWA, Masao; SAKAKI, Hideo; TATEISHI, Yasushi; KAWAMATA, Masahiro; IGUCHI, Kazunari

Depositata il: 21 SET. 2001 TO 2001 A 000 899

** * **

DESCRIZIONE

La presente invenzione si riferisce ad una struttura portaoggetti in un veicolo per contenere un articolo allungato.

Negli ultimi anni, stanno trovando ampia diffusione veicoli tipo scooter aventi un'area di contenimento in grado di contenere un articolo quale un casco sotto una sella. Tuttavia, tale area di contenimento non è in grado di contenere un articolo allungato quale una canna da pesca, uno "skate board", o simili.

La pubblicazione di Brevetto giapponese n. Hei 7-35.151, intitolata "Rear box for motorcycles" (Contentitore posteriore per motocicli), ad esempio, è stata proposta come invenzione per eliminare lo svan-

taggio precedente.

Secondo l'invenzione descritta, come illustrato nella figura 2 di questa pubblicazione, un motociclo ha un contenitore posteriore (10) circondato da un rivestimento posteriore (6) sotto una sella del passeggero (18). Come illustrato nella figura 1 della pubblicazione, sportelli apribili/chiudibili (13), (16) sono disposti davanti e dietro il rivestimento posteriore (6), e sono aperti soltanto quando una canna da pesca (32) deve essere riposta nel contenitore posteriore (10).

Il motociclo descritto in questa pubblicazione ha l'aspetto di un veicolo tipo scooter ordinario, e richiede il rivestimento posteriore (6) che circonda l'area sotto la sella del passeggero (18). Il rivestimento posteriore (6) ha normalmente la forma di un elemento stampato di resina che ha una forma complessivamente curva, ed è fabbricato con un costo elevato poiché è necessario uno stampo avente una cavità di forma complessa per lo stampaggio della resina. Il rivestimento posteriore costituisce un ostacolo agli sforzi di soddisfare requisiti di riduzione del costo del veicolo.

Costituisce pertanto uno scopo della presente invenzione realizzare una struttura portaoggetti per

veicolo che sia in grado di ridurre il costo di un rivestimento posteriore e di contenere un articolo allungato.

Per raggiungere lo scopo precedente, si realizza, secondo la rivendicazione 1, una struttura portaoggetti in un veicolo avente una pedana poggiapiedi piana disposta tra un manubrio ed una sella, caratterizzata dal fatto che il veicolo ha un telaio posteriore estendentesi all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi, ed elementi di supporto sinistro e destro eretti dal telaio posteriore, con la sella disposta tra e posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio di contenimento di oggetti circondato dalla sella e dagli elementi di supporto sinistro e destro, e dal fatto che, almeno nelle facce anteriore e posteriore dello spazio di contenimento di oggetti, sono ricavate delle aperture per permettere che un oggetto allungato estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo passi attraverso tali aperture e sia contenuto sotto la sella.

Gli elementi di supporto sinistro e destro possono essere piastre o pareti estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo.

L'oggetto allungato, come uno "skate board" o

una canna da pesca, può essere trasportato facendolo passare attraverso lo spazio di contenimento di oggetti sotto la sella.

Sostanzialmente non è necessario che lo spazio di contenimento di oggetti sia circondato da un rivestimento posteriore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato.

Secondo la rivendicazione 2, si realizza una struttura portaoggetti in un veicolo avente una pedana poggiapiedi piana disposta tra un manubrio ed una sella, caratterizzata dal fatto che il veicolo comprende un telaio posteriore estendentesi all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi, ed elementi di supporto sinistro e destro eretti dal telaio posteriore, con la sella disposta tra e posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio di contenimento di oggetti circondato dalla sella e dagli elementi di supporto sinistro e destro, e dal fatto che, in facce anteriore e posteriore dello spazio di contenimento di oggetti, sono ricavate delle aperture per permettere che un oggetto allungato estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo passi attraverso tali aperture e sia contenuto sotto la

sella, e in facce laterali sinistra e destra dello spazio di contenimento di oggetti sono ricavate delle aperture.

L'oggetto allungato, quale uno "skate board" o una canna da pesca, può essere riposto facendolo passare attraverso lo spazio di contenimento di oggetti sotto la sella. Inoltre, poiché le aperture sono ricavate nelle facce anteriore e posteriore dello spazio di contenimento di oggetti, un oggetto allungato può essere trasportato più facilmente inserendo le mani nello spazio di contenimento di oggetti dalle aperture sinistra e destra. Pertanto lo spazio di contenimento di oggetti può essere utilizzato con una comodità molto maggiore.

Sostanzialmente non è necessario che lo spazio di contenimento di oggetti sia circondato da un rivestimento posteriore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato.

Secondo la rivendicazione 3, la struttura portaoggetti è caratterizzata dal fatto che la sella è apribile con una sua porzione laterale sinistra o destra collegata all'elemento di supporto attraverso una cerniera della sella, ed un elemento di impegno è montato su una piastra di fondo della sella vicino

alla cerniera della sella in modo da impegnarsi con una porzione dell'elemento di supporto per determinare una posizione limite di apertura della sella quando la sella è aperta.

Quando l'elemento di impegno sulla sella si impegna con l'elemento di supporto, la sella può essere mantenuta in posizione quando è aperta. L'elemento di impegno può essere formato integralmente con la piastra di fondo della sella, e di conseguenza può avere una struttura semplice per una riduzione del costo. In altre parole, non è necessario un meccanismo di arresto separato, permettendo che la struttura intorno alla sella sia semplice e di costo ridotto.

Secondo la rivendicazione 4, la struttura portaoggetti è caratterizzata dal fatto che la sella ha un attacco per il fissaggio di un lucchetto a forma di U, che è montato su una piastra di fondo della sella.

Il lucchetto a forma di U è disposto sulla piastra di fondo della sella. In precedenza, poiché il lucchetto a forma di U è disposto in un'area di contenimento di oggetti sotto la sella, lo spazio effettivo nell'area di contenimento di oggetti si riduce. Secondo la presente invenzione, poiché il lucchetto a forma di U è disposto nella sella, lo spazio effettivo nell'area di contenimento di oggetti, se questa

è posizionata sotto la sella, può essere utilizzato in misura massima.

Alternativamente, il lucchetto a forma di U è stato in precedenza disposto in un portapacchi posteriore sotto la sella, e di conseguenza è visibile dall'esterno. Secondo la presente invenzione, il lucchetto a forma di U è coperto dalla sella, liberando l'area intorno al portapacchi posteriore.

Secondo la rivendicazione 5, si realizza una struttura portaoggetti in un veicolo avente una pedana poggiapiedi piana disposta tra un manubrio ed una sella, un telaio posteriore estendentesi all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi, ed elementi di supporto sinistro e destro eretti dal telaio posteriore, con la sella disposta tra e posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio di contenimento di oggetti circondato dalla sella e dagli elementi di supporto sinistro e destro, con aperture ricavate almeno nelle facce anteriore e posteriore dello spazio di contenimento di oggetti per permettere che un oggetto allungato estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo passi attraverso tali aperture e sia riposto sotto la sella, caratterizzata dal fatto che un cuscinetto è disposto su uno degli

elementi di supporto sinistro e destro, un arresto di rotazione per impedire che il cuscinetto ruoti liberamente rispetto all'elemento di supporto si estende dal cuscinetto e si impegna con l'elemento di supporto, una cerniera della sella è fissata in modo girevole al cuscinetto, e la sella è fissata alla cerniera della sella in modo da poter essere aperta e chiusa.

Gli elementi di supporto sinistro e destro possono essere piastre o pareti estendentisi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo.

L'oggetto allungato, quale uno "skate board" o una canna da pesca, può essere trasportato facendolo passare attraverso lo spazio di contenimento di oggetti sotto la sella.

La sella può essere aperta e chiusa intorno agli elementi di supporto. Per trasportare l'oggetto allungato, quale uno "skate board" o una canna da pesca, nello spazio portaoggetti, la sella può essere aperta per permettere che l'oggetto allungato sia inserito in modo più semplice nello spazio portaoggetti. L'oggetto allungato può essere estratto in modo più semplice dallo spazio portaoggetti.

Sostanzialmente non è necessario che lo spazio portaoggetti sia circondato da un rivestimento poste-

riore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato.

Se il cuscinetto fosse libero di ruotare rispetto all'elemento di supporto, allora un rivestimento sull'elemento di supporto potrebbe eventualmente sfogliarsi. Secondo la rivendicazione 5, l'arresto di rotazione si estende dal cuscinetto, e si impegna con l'elemento di supporto.

L'arresto di rotazione impedisce che il cuscinetto ruoti liberamente, mantenendo così il rivestimento in una buona condizione. Pertanto si impedisce la formazione di ruggine sull'elemento di supporto, ad esempio.

Alcune forme di attuazione della presente invenzione saranno descritte nel seguito con riferimento ai disegni.

La figura 1 rappresenta una vista in prospettiva di un veicolo secondo la presente invenzione.

La figura 2 rappresenta una vista in elevazione laterale del veicolo secondo la presente invenzione.

Le figure 3(a) e 3(b) rappresentano viste che mostrano, a titolo di confronto, una struttura di un supporto del manubrio secondo la presente invenzione ed una struttura tradizionale di un supporto del

manubrio.

La figura 4 rappresenta una vista ingrandita di una porzione cerchiata 4 nella figura 2.

Le figure 5(a) e 5(b) rappresentano viste che illustrano il modo in cui porzioni principali del telaio posteriore secondo la presente invenzione sono fabbricate.

La figura 6 rappresenta una vista in prospettiva degli elementi di supporto per supportare la sella secondo la presente invenzione.

La figura 7 rappresenta una vista che mostra il modo in cui una boccola spaccata secondo la presente invenzione è montata.

La figura 8 rappresenta una vista che mostra il modo in cui una cerniera della sella secondo la presente invenzione è montata.

La figura 9 rappresenta una vista che mostra il modo in cui una vaschetta sotto la sella secondo la presente invenzione è montata.

La figura 10 rappresenta una vista che mostra la relazione tra la sella e la vaschetta sotto la sella secondo la presente invenzione.

La figura 11 rappresenta una vista che illustra il modo in cui il veicolo secondo la presente invenzione funziona.

La figura 12 rappresenta una vista in elevazione laterale di un motociclo in accordo con un'altra forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 13 rappresenta una vista che mostra l'aspetto del motociclo illustrato nella figura 12 con rivestimenti ornamentali applicati ad esso.

La figura 14 rappresenta una vista in prospettiva di un elemento di supporto in accordo con un'altra forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 15 rappresenta una vista in pianta dell'elemento di supporto in accordo con l'altra forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 16 rappresenta una vista in elevazione laterale dell'elemento di supporto in accordo con l'altra forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 17 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 17-17 della figura 16.

La figura 18 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 18-18 della figura 16.

La figura 19 rappresenta una vista in sezione trasversale di una sella in accordo con un'altra forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 20 rappresenta una vista guardando nella direzione indicata dalla freccia 20 nella figu-

ra 19, ossia una vista dal basso della sella.

La figura 21 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 21-21 della figura 20.

La figura 22 rappresenta una vista di una cerniera della sella in accordo con una ulteriore forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 23 rappresenta una vista che illustra una posizione limite di apertura della sella in accordo con una ulteriore forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 24 rappresenta una vista che mostra una sella montata su un elemento di supporto in accordo con una ulteriore forma di attuazione della presente invenzione.

La figura 25 rappresenta una vista esplosa di un lucchetto a forma di U, che mostra il modo in cui il lucchetto a forma di U è montato su una piastra di fondo della sella.

La figura 26 rappresenta una vista che mostra il modo in cui vari lucchetti a forma di U sono montati in posizione secondo la presente invenzione.

Le figure da 27(a) a 27(c) rappresentano viste che illustrano il modo in cui funziona un elemento di bloccaggio della sella secondo la presente invenzione.

La figura 28 rappresenta una vista in prospettiva di una modifica della presente invenzione.

La figura 29 rappresenta una vista in prospettiva che mostra parti principali della modifica della presente invenzione da dietro.

Le figure 30(a) e 30(b) rappresentano viste in prospettiva che mostrano un cuscinetto in accordo con la modifica della presente invenzione.

La figura 31 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 31-31 della figura 29.

La figura 32 rappresenta una vista che mostra una prima fase di assemblaggio per la modifica della presente invenzione.

Le figure da 33(a) a 33(c) rappresentano viste che mostrano una seconda fase di assemblaggio per la modifica della presente invenzione.

Le figure 34(a) e 34(b) rappresentano viste che mostrano una terza fase di assemblaggio per la modifica della presente invenzione.

La figura 35 rappresenta una vista che mostra una prima modalità di funzionamento della modifica della presente invenzione.

Le figure 36(a) e 36(b) rappresentano viste che mostrano una seconda modalità di funzionamento della modifica della presente invenzione.

Le figure 37(a) e 37(b) rappresentano viste che mostrano altri dettagli strutturali intorno al manubrio di un altro veicolo che comprende una struttura portaoggetti secondo la presente invenzione.

I termini "anteriore", "posteriore", "sinistra", e "destra" utilizzati nella presente si basano sulla direzione vista dal conducente del veicolo, ed i disegni devono essere consultati nella direzione in cui i simboli di riferimento hanno un orientamento normale.

Benché la presente invenzione sia applicabile a veicoli a due, a tre ed a quattro ruote, un motociclo sarà descritto nel seguito quale veicolo secondo la presente invenzione.

La figura 1 rappresenta una vista in prospettiva di un veicolo secondo la presente invenzione. Un motociclo 10, che costituisce un veicolo, comprende un manubrio 11, una sella 12 che può essere sollevata (ossia può essere aperta) come indicato dalla freccia, una vaschetta sotto la sella 80 che può essere aperta e chiusa dalla sella 12 e disposta sotto la sella 12, ed una pedana poggiapiedi piana 13 disposta tra il manubrio 11 e la sella 12. Un telaio posteriore 14 si estende all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi 13. Un elemento di

supporto 15 è eretto dal telaio posteriore 14. La sella 12 è disposta tra, e posizionata su estremità superiori dell'elemento di supporto 15, delimitando uno spazio portaoggetti 16 circondato dalla sella 12 e dall'elemento di supporto 15. Aperture 21, 22, 23 sono ricavate almeno nelle facce anteriore e posteriore 17, 18 (in questa forma di attuazione, sono anche rappresentate facce laterali sinistra e destra 19) dello spazio portaoggetti 16.

Nella figura 1, uno scudo 24 si estende integralmente verso l'alto dall'estremità anteriore della pedana poggiapiedi 13, ed una piastra di fondo dell'area di contenimento 25 si estende integralmente dall'estremità posteriore della pedana poggiapiedi 13. Una struttura dettagliata del motociclo 10 comprendente le caratteristiche precedenti sarà descritta nel seguito.

La figura 2 rappresenta una vista in elevazione laterale del veicolo secondo la presente invenzione. Il motociclo 10 che costituisce un veicolo comprende un telaio posteriore 14 estendentesi dall'estremità posteriore di un telaio principale 27 costituito da una pressofusione di alluminio, un gruppo motopropulsore 30 montato in modo oscillante sul telaio posteriore 14 e comprendente un motore a quattro tempi 29

con un cilindro 28 inclinato in avanti, con il gruppo motopropulsore 30 in grado di azionare una ruota posteriore 31, un albero di sterzo 32 montato in modo mobile angolarmente su un tubo di sterzo (non rappresentato) sull'estremità anteriore del telaio principale 27, un manubrio 11 montato sull'estremità superiore dell'albero di sterzo 32 mediante un supporto del manubrio 33 che può essere separato in due parti anteriore e posteriore, ed una ruota anteriore 35 montata in modo girevole sull'estremità inferiore dell'albero di sterzo 32 attraverso una forcella anteriore 34.

Lo scudo 24 ha un'estremità superiore che giace almeno sostanzialmente allo stesso livello dell'estremità superiore della ruota anteriore 35 come indicato dalla linea L1 allo scopo di evitare che la ruota anteriore 35 vibri e rendere compatto lo scudo 24. Lo scudo 24 così disposto fornisce uno spazio utile quale area di supporto delle gambe.

Un fanalino posteriore 36 è disposto sotto un prolungamento L2 del telaio posteriore 14. Poiché nessun ostacolo sporge verso l'alto dal prolungamento L2, un oggetto allungato può essere facilmente inserito nello spazio portaoggetti 16 attraverso l'apertura 22.

Con 38 è indicato un contenitore di accessori elettrici, con 39 un misuratore del livello del carburante, con 41 un tubo di supporto del fanale anteriore che svolge anche la funzione di portapacchi anteriore, con 42 fanali anteriori, con 43 un parafrangente anteriore, con 44 un serbatoio del carburante, con 45 uno sportello apribile e chiudibile (bocchettone di rifornimento di carburante), con 46 un filtro dell'aria, con 47 una marmitta, con 48 un ammortizzatore posteriore, e 49 un parafrangente posteriore.

L'elemento di supporto 15 montato verticalmente sul telaio posteriore 14 può essere facilmente montato e smontato dal telaio posteriore 14 mediante bulloni 51.

Le figure 3(a) e 3(b) rappresentano viste che mostrano, a titolo di confronto, una struttura di un supporto del manubrio secondo la presente invenzione ed una struttura tradizionale di un supporto del manubrio.

La figura 3(a) rappresenta una vista in prospettiva esplosa di un supporto del manubrio tradizionale che è diffusamente utilizzato nella tecnica. Un corpo 101 del supporto presenta due rientranze semicircolari 102 ricavate nella sua porzione superiore. Un manubrio 103 è montato nelle rientranze semicircolari

102, e due blocchi 104 del supporto sono trattenuti contro il manubrio 103 dall'alto ed accoppiati al corpo 101 del supporto mediante bulloni 105. Poiché il supporto del manubrio ha un piano di separazione orizzontale o sostanzialmente orizzontale 106, il supporto del manubrio può essere facilmente assemblato, ma ha una larghezza necessariamente grande nella direzione longitudinale del motociclo.

La figura 3(b) rappresenta una vista in prospettiva esplosa di un supporto del manubrio secondo la presente invenzione. Un corpo 52 del supporto presenta due rientranze semicircolari 53 ricavate nella sua faccia frontale. Un manubrio 11 è inserite nelle rientranze semicircolari 52, e due blocchi 54 del supporto sono trattenuti contro il manubrio 11 da davanti ed accoppiati con il corpo 52 del supporto mediante bulloni 55. Poiché il supporto del manubrio ha un piano di separazione sostanzialmente verticale 56, il supporto del manubrio ha una larghezza necessariamente limitata nella direzione longitudinale del motociclo e fornisce un'impressione complessiva di snellezza benché il supporto del manubrio sia verticalmente allungato. Il supporto del manubrio illustrato nella figura 3(b) ha un'estetica migliore di quella del supporto del manubrio illustrato nella

figura 3(a) poiché i bulloni sono invisibili per il conducente del motociclo.

La figura 4 rappresenta una vista ingrandita di una porzione cerchiata 4 nella figura 2. Il telaio posteriore 14 comprende un telaio anteriore 57 ed un telaio posteriore 58 con un alloggiamento 59 interposto tra loro che funge da perno per il corpo del motociclo. Una boccia elastica (non rappresentata) è inserita nell'alloggiamento 59, ed un bullone 61 è inserito attraverso la boccia elastica. Un braccetto triangolare 62 è fissato al bullone 61 per un movimento di oscillazione intorno al bullone 61 in un campo angolare consentito dall'elasticità della boccia elastica. Il gruppo motopropulsore 30 è fissato all'estremità posteriore del braccetto triangolare 62 mediante un bullone 63. Il gruppo oscillante 30 può così oscillare intorno ai bulloni 61, 63. Pertanto forze elevate sono applicate all'alloggiamento 59.

Le figure 5(a) e 5(b) rappresentano viste che illustrano il modo in cui sono fabbricate porzioni principali del telaio posteriore secondo la presente invenzione.

Come illustrato nella figura 5(a), il telaio anteriore 57 ed il telaio posteriore 58 sono portati in contatto contro l'alloggiamento 59 che ha uno

spessore di parete elevato.

Come illustrato nella figura 5(b), il telaio anteriore 57 ed il telaio posteriore 58 sono saldati all'alloggiamento 59. Quindi una staffa triangolare 64 (che funge da elemento di attacco per l'elemento di supporto 15 illustrato nelle figure 1 e 2) è trattenuta contro una regione indicata dalle linee tratteggiate, e saldata all'alloggiamento 59 ed ai telai anteriore e posteriore 57, 58. In questo modo, si produce un telaio posteriore 14 di struttura robusta, e l'alloggiamento 59 che funge da perno del corpo del motociclo è integrato in modo semplice nel telaio posteriore 14.

Nel seguito saranno descritte strutture degli elementi di supporto per supportare la sella, e la sella apribile e chiudibile destinata ad essere montata su di essi.

La figura 6 rappresenta una vista in prospettiva degli elementi di supporto destinati a supportare la sella secondo la presente invenzione. L'elemento di supporto 15 comprende un piede anteriore sinistro 65L (L è un suffisso che indica la sinistra ed R è un suffisso che indica la destra), una sezione orizzontale sinistra (elemento di supporto di sinistra) 66L, una traversa a forma di U 67, una sezione orizzontale

destra (elemento di supporto di destra) 66R, ed un piede anteriore destro 65R, tutti formati da un unico tubo o barra piegata. Una traversa 78 si estende nella sezione anteriore dell'elemento di supporto 15, ed un piede posteriore sinistro 68L ed un piede posteriore destro 68R si estendono verso il basso dall'elemento di supporto 15. Complessivamente, l'elemento di supporto 15 assomiglia ad un supporto a quattro piedi. Quattro elementi di appoggio 69 ... sono fissati alle sezioni orizzontali sinistra e destra 66L, 66R, ossia due elementi riceventi su ciascuna delle sezioni orizzontali sinistra e destra 66L, 66R.

L'elemento di supporto 15 così costruito è montato in modo smontabile sul telaio posteriore mediante bulloni, come precedentemente descritto con riferimento alla figura 2.

La figura 7 rappresenta una vista che mostra il modo in cui è montata una boccola spaccata secondo la presente invenzione. Una boccola spaccata 71 è montata sulla porzione orizzontale destra 66R. Più in particolare, due boccole spaccate 71 sono montate con un dato passo sulla porzione orizzontale destra 66R. La boccola spaccata 71 presenta flange 71a sulla sua circonferenza esterna.

La figura 8 rappresenta una vista che mostra il modo in cui è montata una cerniera della sella secondo la presente invenzione. Una cerniera della sella 72 di metallo comprende due corte sezioni rettilinee 74 estendentisi da estremità opposte di una sezione curva e due lunghe sezioni rettilinee 75 estendentisi dalle corte sezioni rettilinee 74. La cerniera della sella 72 è disposta intorno alla boccola spaccata 71, le corte sezioni rettilinee 74 sono accoppiate l'una con l'altra e fissate mediante una vite 76, e le lunghe sezioni rettilinee 75 sono accoppiate l'una con l'altra. La sezione curva 73 ha una forma circolare avente un diametro che è leggermente superiore al diametro esterno della boccola spaccata 71, e di conseguenza è girevole intorno alla boccola spaccata 71. La boccola spaccata 71 funge così da cuscinetto per la cerniera della sella 72.

La figura 9 rappresenta una vista che mostra il modo in cui è montata una vaschetta sotto la sella secondo la presente invenzione. Una vaschetta sotto la sella 80 comprende un contenitore a tazza per contenere piccoli oggetti, come attrezzi o simili, e presenta un gancio 81 su un lato ed una piattaforma 82 sull'altro lato.

La vaschetta 80 è disposta sull'elemento di sup-

porto 15 posizionando la piattaforma 82 sugli elementi di appoggio 69 sulla sezione orizzontale sinistra 66L, bloccando il gancio 81 sulla sezione orizzontale destra 66R.

Dopo il posizionamento della vaschetta 80 sull'elemento di supporto 15, la vaschetta 80 può essere aperta in verso antiorario intorno al gancio 81 o rimossa direttamente verso l'alto dall'elemento di supporto 15.

La figura 10 rappresenta una vista che mostra la relazione tra la sella e la vaschetta sotto la sella secondo la presente invenzione. La sella 12 è fissata alla cerniera della sella 72 mediante viti 77, e può essere aperta e chiusa come indicato dalle frecce. La sella 12 può essere aperta e chiusa con la vaschetta sotto la sella 80 fissata ad essa. Quando la sella 12 è aperta, la vaschetta sotto la sella 80 può essere ruotata in verso antiorario oppure sollevata. Così, un oggetto può essere riposto molto facilmente sotto la vaschetta 80, e lo spazio sotto la vaschetta 80 può essere aperto mentre un oggetto è contenuto nella vaschetta 80.

Un elemento di bloccaggio della sella 83 può essere bloccato e sbloccato rispetto ad un meccanismo di bloccaggio (non rappresentato) dopo che è passato

verso il basso attraverso la vaschetta 80. Un elemento a cavo limitatore di apertura 84 limita l'apertura completa della sella 12.

Nel seguito sarà descritto il funzionamento del motociclo costruito come precedentemente descritto.

La figura 11 rappresenta una vista che illustra il modo in cui il veicolo secondo la presente invenzione funziona. Le parti del veicolo che sono identiche a quelle illustrate nella figura 1 sono indicate con numeri di riferimento identici, e non saranno descritte in dettaglio nel seguito.

Uno "skate board" (oggetto allungato) 86 è inserito sotto la sella 12 attraverso le aperture anteriore e posteriore 21, 22 dello spazio portaoggetti 16 come indicato dalla freccia ①. A questo punto, è possibile inserire le mani dalle aperture sinistra e destra 23 per disporre più facilmente lo "skate board" 86 nello spazio portaoggetti 16. Pertanto lo spazio portaoggetti 16 può essere utilizzato con una comodità molto maggiore.

Inoltre, non è sostanzialmente necessario che lo spazio portaoggetti 16 sia circondato da un rivestimento posteriore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato.

Un contenitore per attrezzi (non rappresentato) contenente attrezzi come scarpette per atletica e guanti può essere inserito nello spazio portaoggetti 16 dalle aperture sinistra e destra 23, disposto sullo "skate board" 86, e fissato mediante un opportuno cavo (non rappresentato). Il motociclo con il contenitore per attrezzi così fissato può essere guidato su una strada.

Poiché le aperture 23 sono ricavate nelle facce laterali sinistra e destra, il contenitore per attrezzi può essere facilmente inserito nello spazio portaoggetti 16 dalle aperture sinistra e destra 23. Tuttavia, le aperture 23 nelle facce laterali sinistra e destra possono essere eliminate, oppure può essere ricavata soltanto una delle aperture 23.

La figura 12 rappresenta una vista in elevazione laterale di un motociclo in accordo con un'altra forma di attuazione della presente invenzione. Le parti del motociclo che sono identiche a quelle illustrate nella figura 1 sono indicate con numeri di riferimento identici, e non saranno descritte in dettaglio nel seguito.

Il motociclo illustrato nella figura 12 è caratterizzato dal fatto che il telaio posteriore 14 e l'elemento di supporto 15 sono costituiti da fusioni,

o preferibilmente pressofusioni. Il telaio posteriore 14 e l'elemento di supporto 15 sotto forma di fusioni possono avere superfici laterali realizzate facilmente sotto forma di superfici piane.

Rivestimenti ornamentali 91, 92, 93 (con due rivestimenti ornamentali 93) sono preparati e fissati all'elemento di supporto 51 mediante viti 94

La figura 13 rappresenta una vista che mostra l'estetica del motociclo illustrato nella figura 12 con i rivestimenti ornamentali applicati ad esso. I rivestimenti ornamentali applicati 91, 92, 93 sono efficaci per modificare l'estetica del motociclo.

L'elemento di supporto 15 che supporta la sella 12 può avere qualsiasi forma desiderata purché possa avere aperture anteriore e posteriore o aperture anteriore, posteriore, sinistra e destra.

Un'altra forma di attuazione dell'elemento di supporto e della sella sarà descritta nel seguito.

La figura 14 rappresenta una vista in prospettiva di un elemento di supporto in accordo con un'altra forma di attuazione della presente invenzione. La figura 15 rappresenta una vista in pianta dell'elemento di supporto illustrato nella figura 14. La figura 16 rappresenta una vista in elevazione laterale dell'elemento di supporto illustrato nella figura

14.

Un elemento di supporto 110 comprende un telaio tubolare 111 sotto forma di un tubo di acciaio piegato in un'ansa ad U di forma desiderata avente estremità opposte appiattite in flange sinistra e destra 112L, 112R destinate ad essere imbullonate sul telaio posteriore, una traversa 113 estendentesi nella sezione anteriore del telaio tubolare 111, un gancio 114 montato su una porzione intermedia della traversa 113, piedi sinistro e destro 115L, 115R estendentisi verso il basso da porzioni posteriori del telaio 111, due elementi di appoggio di sinistra 116L montati integralmente su una sezione orizzontale sinistra 111L del telaio 111 per supportare su di essi la sella, due elementi di appoggio di destra 116R montati integralmente su una sezione orizzontale destra 111R del telaio 111 per supportare su di essi la sella, ed una staffetta di attacco 117 estendentesi verso il basso dalla sezione orizzontale sinistra 111L in una posizione sostanzialmente intermedia tra gli elementi di appoggio di sinistra 116L.

Un elemento di bloccaggio della sella 119 rappresentato con linee tratteggiate nelle figure 15 e 16 è mantenuto in impegno con una estremità della staffetta di attacco 117. La forma ed il funzionamen-

to dell'elemento di bloccaggio della sella 119 saranno descritti in seguito.

La figura 17 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 17-17 della figura 16. L'elemento di appoggio di sinistra 116L è saldato integralmente al telaio tubolare 111, ed ha una superficie orizzontale 121 di appoggio della sella sulla sua porzione superiore. L'elemento di appoggio di destra 116R illustrato nella figura 14 ha una struttura identica all'elemento di appoggio di sinistra 116L, ed ha una superficie orizzontale 121 di appoggio della sella (vedere figure 14 e 23) sulla sua porzione superiore.

La figura 18 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 18-18 della figura 16. Una estremità della staffetta di attacco 117 saldata integralmente al telaio tubolare 11 è piegata verso il centro del corpo del motociclo (verso sinistra nella figura 18), formando un elemento di impegno con il gancio della sella 122. L'elemento di aggancio della sella 119 può essere portato in impegno con l'elemento di impegno con il gancio della sella 122. La staffetta di attacco 117 presenta un foro per vite 123 per il fissaggio di un supporto del casco 155 rappresentato ad esempio nella figura 26.

La figura 19 rappresenta una vista in sezione trasversale di una sella in accordo con un'altra forma di attuazione della presente invenzione. Una sella 125 comprende un'imbottitura 126 disposta su una piastra di fondo della sella 130 e ricoperta da uno strato di rivestimento della sella 127.

La piastra di fondo della sella 130 comprende un elemento stampato di resina avente, come elementi stampati integralmente, due elementi di impegno a forma di canale 131 formanti elementi di impegno secondo la presente invenzione, un piede 132 disposto sulla traversa (indicata con 113 nelle figure 14 e 15), un supporto di barretta 133 per supportare una barretta di un lucchetto a forma di U (che comprende una sezione a forma di U ed una barretta, come descritto in seguito), e due anelli di passaggio 134 della sezione a forma di U destinati al passaggio della sezione a forma di U del lucchetto a forma di U. Dettagli strutturali di questi componenti della piastra di fondo della sella 130 saranno descritti nel seguito.

La figura 20 rappresenta una vista guardando nella direzione indicata dalla freccia 20 nella figura 19, ossia una vista dal basso della sella. Come illustrato anche nella figura 24, la piastra di fondo

della sella 130 comprende i due elementi di impegno a forma di canale 131, due piedi 132 disposti sulla traversa, il supporto della barretta 133 per supportare la barretta del lucchetto a forma di U, e gli anelli di passaggio 134 della sezione a forma di U per il passaggio della sezione a forma di U del lucchetto a forma di U. Come descritto in seguito con riferimento alla figura 24, la piastra di fondo della sella 130 comprende anche, come elementi stampati integralmente, una rientranza di contenimento 135 per disporre in essa libri di piccole dimensioni, due bulloni di fissaggio di cerniera 136, un appoggio avente una sezione a forma di J 137 disposto in relazione affiancata con il supporto della barretta 133, e due anelli di passaggio a forma di foro oblungho 138 disposti in relazione affiancata con gli anelli di passaggio 134 della sezione a forma di U.

La figura 21 rappresenta una vista in sezione trasversale lungo la linea 21-21 della figura 20. L'elemento di aggancio della sella 119 comprende un filo d'acciaio elastico piegato in un'ansa avente un dente di spinta 139 sporgente da una sua porzione intermedia, ed una porzione prossimale fissata alla piastra di fondo della sella 130 mediante un bullone 140. L'elemento di aggancio della sella 119 è così

fissato in modo separabile alla piastra di fondo della sella 130.

La figura 22 rappresenta una vista di una cerniera della sella in accordo con una ulteriore forma di attuazione della presente invenzione. La cerniera della sella illustrata nella figura 22 ha una struttura base che è uguale alla cerniera della sella illustrata nella figura 8. La cerniera della sella, indicata con 142, comprende una sezione curva 143, una coppia di prime sezioni rettilinee 144 estendentesi dalla sezione curva 143, ed una coppia di seconde sezioni rettilinee 145 estendentesi dalle prime sezioni rettilinee 144. Le prime sezioni rettilinee 144 sono sovrapposte l'una sull'altra, e le seconde sezioni rettilinee 145 sono sovrapposte l'una sull'altra. La cerniera della sella 142 così completata è di struttura molto semplice.

La figura 23 rappresenta una vista illustrativa di una posizione di limitazione di apertura della sella in accordo con una ulteriore forma di attuazione della presente invenzione. La boccola spaccata 71 (simile alla boccola spaccata 71 illustrata nelle figure 7 ed 8, tranne per il fatto che la flangia centrale 71a è stata eliminata) è disposta intorno al telaio tubolare 111, e la cerniera della sella 142 è

montata sulla boccola 71. Le seconde sezioni rettilinee 145 della cerniera della sella 142 sono fissate al bullone di fissaggio della cerniera 136 estendentesi dalla sella mediante un dado 146. La sella 125 è così montata sul telaio tubolare 111 in modo da poter essere aperta verso destra.

Nella figura 23, la sella 125 è rappresentata aperta nella posizione limite di apertura. In particolare, l'elemento di impegno a forma di canale 131 estendentesi dalla piastra di fondo della sella 130 si impegna con l'elemento di appoggio di destra 116R facente parte dell'elemento di supporto e funge da arresto, e si impedisce che la sella 125 ruoti ulteriormente verso destra. Tuttavia la sella 125 può essere ruotata verso sinistra e di conseguenza può essere chiusa.

In particolare, la sella 125 può essere aperta con il suo lato sinistro o destro (il lato destro nella figura 23) accoppiato con l'elemento di supporto (il telaio tubolare 111) attraverso la cerniera della sella 142, e l'elemento di impegno (l'elemento di impegno a forma di canale 131) montato sulla piastra di fondo della sella 130 vicino alla cerniera della sella 142 destinato ad impegnarsi con parte dell'elemento di supporto (l'elemento di appoggio di

destra 116R) quando la sella è aperta, determinando così la posizione limite di apertura della sella.

E' importante notare che l'elemento di appoggio di destra 116R serve principalmente per supportare la sella 125 con la superficie di appoggio della sella 121, e svolge anche la funzione di arresto per tale elemento di appoggio 116R riducendo così sostanzialmente il numero di componenti di arresto o eliminando componenti di arresto.

Inoltre, l'elemento di impegno della sella (l'elemento di impegno a forma di canale 131) può essere formato integralmente con la piastra di fondo della sella 130, e di conseguenza è di struttura semplice e di costo ridotto. In altre parole, non è richiesto un meccanismo di arresto separato, ottenendo sia una semplificazione dello spazio intorno alla sella sia un costo ridotto.

La figura 24 rappresenta una vista che mostra una sella montata su un elemento di supporto in accordo con una ulteriore forma di attuazione della presente invenzione. Nella figura 24, la sella 125 è montata sul telaio tubolare 111 attraverso le due cerniere della sella 142, ed i due elementi di impegno a forma di canale 131 sono in impegno con i due elementi di appoggio di destra 116R.

Si può vedere dalla figura 24 che la piastra di fondo della sella 130 comprende, come elementi stampati integralmente, i due elementi di impegno a forma di canale 131, i due piedi 132, il supporto della barretta 133, i due anelli di passaggio della sezione a forma di U 134, la rientranza di contenimento 135, l'appoggio avente una sezione a forma di J 137 ed i due anelli di passaggio a forma di foro oblungho 138.

La figura 25 rappresenta una vista esplosa del lucchetto a forma di U, che mostra il modo in cui il lucchetto a forma di U è montato sulla piastra di fondo della sella. L'apertura della rientranza di contenimento 135 è chiusa da uno sportello 147 con una vite 148. Quando linguette 149 su una estremità dello sportello 147 si impegnano con un bordo della rientranza di contenimento 135, lo sportello 147 può essere aperto su un lato con le linguette 149 che fungono da cerniera. Normalmente lo sportello 147 rimane in impegno con la piastra di fondo della sella 130 come protezione per impedirne la perdita.

Un lucchetto a forma di U 150 comprende una sezione a forma di U 151 ed una barretta 152. Quando una chiave 153 è inserita nella barretta 152 da una sua estremità e ruotata, la sezione a forma di U 151 può essere separata dalla barretta 152.

Quando la barretta separata 152 è inserita nell'appoggio avente una sezione a forma di J 137 e nel supporto della barretta 133, la barretta 152 è mantenuta in impegno con la piastra di fondo della sella 130 dall'appoggio avente una sezione a forma di J 137 e dal supporto della barretta 133.

Quindi, la sezione a forma di U 151 è inserita nei due anelli di passaggio aventi una sezione a forma di U 134 e nei due anelli di passaggio a forma di foro oblungho 138 finché le estremità terminali della sezione a forma di U 151 non si inseriscono nella barretta 152. Quindi una chiave 153A (il suffisso A è stato aggiunto per distinguerlo cronologicamente dalla chiave 153) è ruotata per bloccare il lucchetto a forma di U 150. Successivamente la chiave 153A può essere estratta. In linea di principio, la chiave 153A è estratta dalla barretta 152 e messa via.

La sella 125 in accordo con l'altra forma di attuazione precedentemente descritta è caratterizzata dal fatto che un supporto per trattenere il lucchetto a forma di U 150, che comprende l'appoggio avente una sezione a forma di J 137, il supporto della barretta 133, i due anelli di passaggio aventi una sezione a forma di U 134, ed i due anelli di passaggio a forma

di foro oblungho 138, ad esempio, è montato sulla piastra di fondo della sella 130.

In precedenza, poiché il lucchetto a forma di U è spesso contenuto nell'area portaoggetti sotto la sella, lo spazio effettivo nell'area portaoggetti è ridotto. Secondo la presente invenzione, poiché il lucchetto a forma di U è contenuto nella sella, lo spazio effettivo nell'area portaoggetti, se questa è posizionata sotto la sella, può essere utilizzato in misura massima.

Alternativamente, il lucchetto a forma di U è stato in precedenza disposto in un portapacchi posteriore dietro la sella, e di conseguenza è visibile dall'esterno. Secondo la presente invenzione, il lucchetto a forma di U è coperto dalla sella, liberando l'area intorno al portapacchi posteriore.

La figura 26 rappresenta una vista che mostra il modo in cui vari lucchetti a forma di U sono montati in posizione secondo la presente invenzione. I lucchetti a forma di U sono sostanzialmente utilizzati disponendoli intorno ai pneumatici delle ruote di motocicli, che hanno misura differenti in funzione dei tipi e delle cilindrata dei motocicli. Pertanto sono disponibili vari lucchetti a forma di U in dimensioni grandi e piccole.

Secondo la presente invenzione, i due anelli di passaggio a forma di foro oblungho 138 sono utilizzati per ricevere un lucchetto a forma di U 150 di piccole dimensioni ed un lucchetto a forma di U 150B di grandi dimensioni, con i fori oblunghi che permettono di ricevere lucchetti a forma di U di dimensioni differenti.

Un supporto del casco 155, ad esempio, è fissato alla staffetta di attacco 117. La staffetta di attacco 117 opera anche come segue.

Le figure da 27(a) a 27 (c) rappresentano viste che illustrano il modo in cui funziona l'elemento di fermo della sella secondo la presente invenzione.

La figura 27(a) mostra la posizione dei componenti immediatamente prima della chiusura della sella. L'elemento di fermo della sella 119 è abbassato come indicato dalla freccia, ed è deformato elasticamente verso sinistra quando si impegna con una superficie inclinata posteriore 156 dell'elemento di impegno con il fermo della sella 122. Come risultato, l'elemento di fermo della sella 119 (vedere anche la figura 26) può essere ulteriormente abbassato.

Nella figura 27(b), l'elemento di fermo della sella 119 che è stato completamente abbassato ritorna nella sua forma rettilinea, e si impegna con l'ele-

mento di impegno con il fermo della sella 122. Come risultato, non vi è pericolo che la sella chiusa si apra.

La figura 27(c) rappresenta una vista in elevazione dal lato destro dei componenti illustrati nella figura 27(b). Per sbloccare l'elemento di fermo della sella 119, la parte di spinta 139 dell'elemento di fermo della sella 119 è spinta con un dito 157 in una direzione di allontanamento dall'osservatore nella figura 27(c), liberando l'elemento di fermo della sella 119 dall'elemento di impegno con il fermo della sella 122.

In precedenza, il meccanismo di fermo della sella era di grandi dimensioni e di struttura complessa, comprendente un meccanismo di bloccaggio. Secondo la presente invenzione, il fermo della sella è completo soltanto con l'elemento di fermo della sella 119 avente la forma di un sottile filo per molla. In particolare, poiché l'elemento di fermo della sella 119 coopera con la staffetta di attacco 117 che svolge un'altra funzione, il meccanismo di fermo della sella è composto soltanto dall'elemento di fermo della sella 119 avente la forma di un sottile filo per molla.

Una modifica della presente invenzione sarà

descritta nel seguito con riferimento alle figure da 28 a 36. I componenti della modifica che sono identici a quelli delle forme di attuazione precedenti sono indicati con numeri di riferimento identici, e non saranno descritti in dettaglio nel seguito.

La figura 28 rappresenta una vista in prospettiva della modifica della presente invenzione, che mostra la sella 125 che è stata aperta nella posizione limite di apertura.

Per supportare la sella 125 mediante l'elemento di supporto 110, due cuscinetti (boccole spaccate) 160 sono disposti ad un certo intervallo intorno alla sezione orizzontale destra 111R del telaio tubolare 111 dell'elemento di supporto 110, due cerniere della sella 142 sono montate in modo girevole rispettivamente sulle boccole spaccate 160, e la sella 125 è fissata alle cerniere della sella 142 mediante i bulloni 136 ed i dadi 146.

La sella 125 può essere aperta e chiusa mediante rotazione delle cerniere della sella 142.

Un motociclo con le boccole spaccate 160 ha sostanzialmente la stessa struttura del motociclo 10 illustrato nella figura 1. Il motociclo con le boccole spaccate 160 sarà descritto nel seguito con riferimento alla figura 1.

Il motociclo ha una pedana poggiapiedi piana 13 disposta tra il manubrio 11 e la sella 12. Un telaio posteriore 14 si estende all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi 13. Un elemento di supporto 110 (illustrato nella figura 28) è eretto dal telaio posteriore 14. La sella 125 (illustrata nella figura 28) è disposta tra, e posizionata su estremità superiori dell'elemento di supporto 110, delimitando uno spazio portaoggetti 16 circondato dalla sella 125 e dall'elemento di supporto 110. Aperture 21, 22, 23 sono ricavate in facce anteriore e posteriore 17, 18 ed in facce laterali sinistra e destra 19 dello spazio portaoggetti 16.

Le aperture 21, 22 ricavate nelle facce anteriore e posteriore 17, 18 dello spazio portaoggetti 16 permettono che un oggetto allungato (ad esempio lo "skate board" 86 (illustrato nella figura 11)) estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo passi attraverso, e sia contenuto sotto la sella 125.

L'elemento di supporto 110 è sostanzialmente uguale all'elemento di supporto 15 illustrato nella figura 1, e la sella 15 è sostanzialmente uguale alla sella 12 illustrata nella figura 1.

Sul motociclo, viene delimitato lo spazio porta-

oggetti 16 che è circondato dalla sella 125 e dall'elemento di supporto 110, come nel caso della struttura illustrata nella figura 11. Le aperture 21, 22, 23 ricavate nelle facce anteriore e posteriore 17, 18 e nelle facce laterali sinistra e destra 19 dello spazio portaoggetti 16 offrono gli stessi vantaggi precedentemente descritti con riferimento alla figura 11.

Inoltre, la sella 125 può essere aperta e chiusa intorno alla sezione orizzontale destra 111R. Per disporre un oggetto allungato, quale uno "skate board" o una canna da pesca, nello spazio portaoggetti 16, la sella 125 viene aperta, e successivamente, come descritto con riferimento alla figura 10, la vaschetta sotto la sella 80 è ruotata in verso antiorario o sollevata. L'oggetto allungato può così essere introdotto in modo semplice nello spazio portaoggetti 16, e può essere estratto in modo semplice dallo spazio portaoggetti 16. Pertanto il motociclo può essere utilizzato in modo molto più comodo.

Con un motociclo privo della vaschetta sotto la sella 80, un oggetto allungato può essere semplicemente introdotto ed estratto dallo spazio portaoggetti 16 in modo semplice mediante apertura della sella 125.

Nel motociclo precedente, come nelle forme di attuazione precedenti, non è sostanzialmente necessario che lo spazio portaoggetti 16 sia circondato da un rivestimento posteriore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato.

La figura 29 rappresenta una vista in prospettiva che mostra da dietro parti principali della modifica della presente invenzione. La boccola spaccata 160 disposta intorno alla sezione orizzontale destra 111R comprende un arresto di rotazione 175 per impedire che la boccola spaccata 160 ruoti liberamente rispetto alla sezione orizzontale destra 111R.

L'arresto di rotazione 175 si estende all'indietro lungo la sezione orizzontale destra 111R in impegno con l'elemento di appoggio di destra 116R montato sulla sezione orizzontale destra 111R per impedire la rotazione libera della boccola spaccata 160.

Dettagli strutturali dell'impegno dell'arresto di rotazione 175 con l'elemento di appoggio di destra 116R saranno descritti nel seguito con riferimento alle figure 30(a) e 30(b).

Le figure 30(a) e 30(b) rappresentano vista in prospettiva che mostrano un cuscinetto in accordo con la modifica della presente invenzione, con la boccola

spaccata 160 rimossa dalla sezione orizzontale destra 111R. La figura 30(b) rappresenta una vista guardando nella direzione indicata dalla freccia b nella figura 30(a).

La boccia spaccata 160 comprende un elemento realizzato in resina, e comprende tre pezzi comprendenti sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 che hanno una forma curva, ed un elemento di giunzione 165 disposto tra le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164. Le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 sono collegate in modo apribile e chiudibile all'elemento di giunzione 165 attraverso cerniere superiore ed inferiore 166, 167, costituendo congiuntamente un corpo tubolare con flange anteriore e posteriore 161, 162 disposte su sue estremità anteriore e posteriore.

La cerniera superiore 166 presenta una scanalatura 168a ricavata in una superficie circonferenziale interna 160a della boccia spaccata 160, e rientranze 169a ricavate rispettivamente nelle flange anteriore e posteriore 161, 162. La cerniera superiore 166 con pareti di spessore ridotto così ottenute è elasticamente deformabile.

La cerniera inferiore 167 comprende una scanala-

tura 168b ricavata in una superficie circonferenziale interna 160a della boccola spaccata 160, e rientranze 169b ricavate rispettivamente nelle flange anteriore e posteriore 161, 162. La cerniera inferiore 167 con uno spessore di parete ridotto così ottenuta è elasticamente deformabile come la cerniera superiore 166.

Le cerniere superiore ed inferiore 166, 167 così rese elasticamente deformabili permettono che le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 siano aperte e chiuse.

La boccola spaccata 160 comprende anche elementi di serraggio 170 montati rispettivamente sulle flange anteriore e posteriore 161, 162. Ciascuno degli elementi di serraggio 170 comprende un dente 171 sulla sezione apribile/chiudibile superiore 163 ed un elemento di impegno sostanzialmente a forma di canale 172 sulla sezione apribile/chiudibile inferiore 164.

Quando gli elementi di impegno 172 si impegnano con i denti 171, le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 rimangono chiuse, disponendo saldamente la boccola spaccata 160 intorno alla sezione orizzontale destra 111R.

Inoltre, la boccola spaccata 160 comprende un arresto di rotazione 175 in una posizione sull'ele-

mento di giunzione 165 della flangia posteriore 162. L'arresto di rotazione 175 presenta una sporgenza 176 estendentesi all'indietro lungo la sezione orizzontale destra 111R ed un elemento di irrigidimento 177 disposto su una estremità superiore della sporgenza 176, ed ha una forma in sezione trasversale sostanzialmente a T. L'elemento di irrigidimento 177 disposto sulla sporgenza 176 irrigidisce saldamente la sporgenza 176.

La sporgenza 176 dell'arresto di rotazione 175 è inserita in una rientranza 116a nell'elemento di appoggio 116R come indicato dalla freccia. L'arresto di rotazione 175 impedisce così che la boccola spaccata 160 ruoti liberamente rispetto alla sezione orizzontale destra 111R quando la sella 125 (illustrata nella figura 29) viene aperta e chiusa.

La figura 31 rappresenta una vista in sezione orizzontale lungo la linea 31-31 della figura 29, che mostra l'elemento di impegno 172 dell'elemento di serraggio 170 che si impegna con il dente 171 ed una intercapedine S1 (vedere anche le figure 30(a) e 30(b)) formata tra le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164.

Con l'intercapedine S1 formata tra le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164,

la superficie circonferenziale interna 163a della sezione apribile/chiudibile superiore 163, la superficie circonferenziale interna 164a della sezione apribile/chiudibile inferiore 164, e la superficie circonferenziale interna 165a dell'elemento di giunzione 165 sono mantenute in modo affidabile in stretto contatto con la sezione orizzontale destra 111R, in modo che la boccia spaccata 160 possa essere strettamente posizionata intorno alla sezione orizzontale destra 111R.

Quando le cerniere superiore ed inferiore 166, 167 sono deformate elasticamente per aprire le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164, le rientranze 169a, 169b nelle flange anteriore e posteriore 161, 162 impediscono che la flangia sulla sezione apribile/chiudibile superiore 163 e la flangia sull'elemento di giunzione 165 interferiscano l'una con l'altra, ed impediscono anche che la flangia sulla sezione apribile/chiudibile inferiore 164 e la flangia sull'elemento di giunzione 165 interferiscano l'una con l'altra.

Nel seguito sarà descritta un'operazione di assemblaggio della modifica.

La figura 32 rappresenta una vista che mostra una prima fase di assemblaggio per la modifica della

presente invenzione.

Le cerniere superiore ed inferiore 166, 167 della boccola spaccata 160 sono deformate elasticamente in modo da aprire le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164, e la boccola spaccata 160 è avvicinata alla sezione orizzontale destra 111R come indicato dalla freccia ③.

Dopo l'appoggio della superficie circonferenziale interna 165a dell'elemento di giunzione 165 contro la sezione orizzontale destra 111R, le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 sono chiuse come indicato dalla freccia ④. A questo punto, la sporgenza 176 dell'arresto di rotazione 175 è inserita nella rientranza 116a nell'elemento di appoggio 116R illustrato nella figura 30(a).

Le figure da 33(a) a 33(c) mostrano una seconda fase di assemblaggio per la modifica della presente invenzione.

Nella figura 33(a), le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 sono chiuse portando l'elemento di impegno 172 vicino ad una superficie inclinata 171a del dente 171.

Nella figura 33(b), l'elemento di impegno 172 è deformato elasticamente e scorre sulla superficie inclinata 171a (illustrata nella figura 33(a)) del

dente 171.

Nella figura 33(c), l'elemento di impegno 172 supera il dente 171 e ritorna elasticamente alla sua forma originale prima della deformazione elastica, impegnandosi così con il dente 171. Quando l'elemento di impegno 172 si impegna con il dente 171, le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 rimangono chiuse.

L'elemento di impegno 172 si impegna con il dente 171 in modo semplice quando le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 vengono chiuse. Pertanto la boccia spaccata 160 può essere facilmente posizionata intorno alla sezione orizzontale destra 111R.

Le figure 34(a) e 34(b) mostrano una terza fase di assemblaggio per la modifica della presente invenzione.

Nella figura 34(a), dopo che la boccia spaccata 160 è stata saldamente posizionata intorno alla sezione orizzontale destra 111R, la cerniera della sella 142, mentre viene aperta, si muove come indicato dalla freccia ⑤ finché la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 non si dispone sopra una superficie circonferenziale esterna 160b della boccia spaccata 160.

Dopo che la sezione curva 143 si è disposta sopra la boccola spaccata 160, la cerniera della sella 142 è chiusa come indicato dalla freccia ⑥, sovrapponendo le prime sezioni rettilinee 144 e le seconde sezioni rettilinee 145 della cerniera della sella 142 le une sulle altre.

Nella figura 34(b), le prime sezioni rettilinee sovrapposte 144 sono fissate l'una all'altra mediante la vite 76 ed un dado 76a, in modo che la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 sia disposta in modo girevole intorno alla boccola spaccata 160.

Il bullone 136 è inserito in fori di fissaggio 145a ricavati nelle seconde sezioni rettilinee sovrapposte 145, ed un dado 146 è stretto intorno al bullone 136, fissando così la cerniera della sella 142 alla piastra di fondo 130 della sella 125.

La sella 125 può ora essere aperta e chiusa mediante rotazione della sezione curva 143 della cerniera della sella 142 intorno alla boccola spaccata 160.

Nel seguito sarà descritto il funzionamento della modifica della presente invenzione, in particolare il funzionamento dell'arresto di rotazione 175 e dell'elemento di serraggio 170 illustrati nelle figure 30(a) e 30(b).

La figura 35 rappresenta una vista che mostra una prima modalità di funzionamento della modifica della presente invenzione, ed illustra in particolare il funzionamento dell'arresto di rotazione 175.

Per aprire la sella 125 dalla posizione operativa alla posizione aperta, la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 è ruotata lungo la superficie della boccola spaccata 160, provocando l'oscillazione della cerniera della sella 142 nella posizione rappresentata con linee tratteggiate come indicato dalla freccia ⑦.

Poiché la sporgenza 176 dell'arresto di rotazione 175 è inserita nella rientranza 116a nell'elemento di appoggio 116R illustrato nella figura 30(a), si impedisce che la boccola spaccata 160 ruoti liberamente rispetto alla sezione orizzontale destra 111R.

Poiché è impedita la rotazione libera della boccola spaccata 160, si evita che lo strato di rivestimento sia sfogliato dalla sezione orizzontale destra 111R dalla boccola spaccata 160. Come risultato, lo strato di rivestimento sulla sezione orizzontale destra 111R è mantenuto in buone condizioni, aumentando la durata del veicolo.

Le figure 36(a) e 36(b) rappresentano viste che mostrano una seconda modalità di funzionamento della

modifica della presente invenzione, ed illustrano in particolare il funzionamento dell'elemento di serraggio 170. La figura 36(a) mostra un esempio comparativo di una boccola spaccata priva di elemento di serraggio, e la figura 36(b) mostra la modifica della presente invenzione.

Nella figura 36(a), una boccola spaccata 200 è posizionata intorno alla sezione orizzontale destra 111R, la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 è montata in modo girevole sulla boccola spaccata 200, e la cerniera della sella 142 è fissata alla sella 125 mediante il bullone 136 ed il dado 146.

La boccola spaccata 200 comprende l'arresto di rotazione 175 (che è uguale all'arresto di rotazione secondo la modifica). Quando la sporgenza 176 dell'arresto di rotazione 175 si impegna con la sezione orizzontale destra 111R, la rotazione libera della boccola spaccata 200 è inibita.

La boccola spaccata 200 non comprende un elemento di serraggio sulle estremità 201a, 202a delle sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 201, 202.

Nella figura 36(a), quando la sella 125 è spostata dalla posizione aperta/chiusa alla posizione operativa come indicato dalla freccia, la sezione

curva 143 della cerniera della sella 142 è fatta ruotare nella direzione indicata dalla freccia mentre è mantenuta in contatto con la superficie circonferenziale esterna della boccola spaccata 200.

Quando la sezione curva 143 è fatta ruotare nella direzione indicata dalla freccia, la sezione apribile/chiudibile superiore 201 della boccola spaccata 200 è aperta verso l'esterno intorno alla cerniera superiore 203 come indicato dalla freccia ⑧. La sezione apribile/chiudibile superiore 201 è saldamente premuta contro la sezione curva 143, e fa presa nella sezione curva 143.

Poiché la sezione curva 143 è forzata a ruotare nella direzione indicata dalla freccia, si produce un rumore di cigolio quando la sezione curva 143 è fatta ruotare.

Inoltre, quando la sezione curva 143 è forzata a ruotare nella direzione indicata dalla freccia mentre la sezione apribile/chiudibile superiore 201 è premuta con forza contro la sezione curva 143, la boccola spaccata 200 si consuma in misura notevole e la sua durata non può essere aumentata.

Il rumore di cigolio e l'usura si verificano anche quando la cerniera della sella 142 è ruotata nella direzione opposta alla direzione indicata dalla

freccia. In modo specifico, quando la cerniera della sella 142 è ruotata nella direzione opposta alla direzione indicata dalla freccia, la sezione apribile/chiudibile inferiore 202 della boccola spaccata 200 è aperta verso l'esterno intorno ad una cerniera inferiore 204. La sezione apribile/chiudibile inferiore 202 fa presa nella sezione curva 143 della cerniera della sella 142. Così, si verificano gli stessi problemi del caso in cui la cerniera della sella 142 è ruotata nella direzione indicata dalla freccia.

Nella figura 36(b), la boccola spaccata 160 è disposta intorno alla sezione orizzontale destra 111R, la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 è montata in modo girevole sulla boccola spaccata 160, e la cerniera della sella 142 è fissata alla sella 125 mediante il bullone 136 ed il dado 146.

Quando la sporgenza 176 dell'arresto di rotazione 175 della boccola spaccata 160 si impegna con la sezione orizzontale destra 111R, si impedisce la rotazione libera della boccola spaccata 160.

Nella figura 36(b), quando la sella 125 è spostata dalla posizione aperta/chiusa alla posizione operativa come indicato dalla freccia, la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 è fatta

ruotare nella direzione indicata dalla freccia mentre è mantenuta in contatto con la superficie circonferenziale esterna 160b della boccola spaccata 160.

Quando la sezione curva 143 è fatta ruotare nella direzione indicata dalla freccia, vengono applicate forze tendenti ad aprire verso l'esterno la sezione apribile/chiudibile superiore 163 della boccola spaccata 160 intorno alla cerniera superiore 166.

Tuttavia, poiché le sezioni apribili/chiudibili superiore ed inferiore 163, 164 sono bloccate impedendo l'apertura dell'elemento di serraggio 170, l'apertura della sezione apribile/chiudibile superiore 163 è inibita. Pertanto, la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 è fatta ruotare dolcemente lungo la superficie circonferenziale esterna 160b della boccola spaccata 160, impedendo che si generi un rumore di cigolio.

Inoltre, poiché la sezione curva 143 della cerniera della sella 142 è fatta ruotare dolcemente lungo la superficie circonferenziale esterna 160b della boccola spaccata 160, viene eliminata l'usura della boccola spaccata 160.

Quando la cerniera della sella 143 è ruotata nella direzione opposta alla direzione indicata dalla

freccia, la sezione curva 143 è fatta ruotare dolcemente lungo la superficie circonferenziale esterna 160b della boccia spaccata 160, per cui si evita la generazione di un rumore di cigolio e l'usura della boccia spaccata 160 è evitata.

Dettagli strutturali intorno al manubrio del motociclo 10 illustrato nella figura 1 possono essere modificati come rappresentato nelle figure 37(a) e 37(b).

Le figure 37(a) e 37(b) rappresentano viste che mostrano dettagli strutturali intorno al manubrio di un altro veicolo che comprende una struttura portaoggetti secondo la presente invenzione. La figura 37(a) rappresenta una vista in prospettiva dei dettagli strutturali intorno al manubrio, e la figura 37(b) rappresenta una vista in elevazione laterale dei dettagli strutturali intorno al manubrio. I componenti del veicolo che sono identici a quelli del motociclo 10 sono indicati con numeri di riferimento identici, e non saranno descritti in dettaglio nel seguito.

Il motociclo comprende un albero di sterzo 32 montato in modo mobile angolarmente sull'estremità superiore di un tubo di sterzo 180 attraverso un anello esterno superiore 181a, un cuscinetto, ed un

anello interno superiore (non illustrato), un anello di sterzo 181b avvitato sull'albero di sterzo 32 sporgente dall'anello interno superiore, un dado di bloccaggio 182 avvitato sull'albero di sterzo 32 sporgente verso l'alto dall'anello di sterzo 181b, un collare 183 montato sull'albero di sterzo 32 sporgente dal dado di bloccaggio 182 mediante un bullone 184 ed un dado 185, un cappuccio 191 che copre il dado 185, staffe sinistra e destra 186L, 186R fissate al collare 183, ed un manubrio 11 montato sul collare 183 e sulle staffe sinistra e destra 186L, 186R.

Quando il manubrio 11 è azionato, l'albero di sterzo 32 è ruotato, applicando forze di sterzata alla ruota anteriore per modificare la direzione di marcia del motociclo.

Le figure 37(a) e 37(b) mostrano anche che un supporto 187 è fissato al manubrio 11 ed alla staffa destra 186R, una piastra di fissaggio 188 è montata sul supporto 187, un quadro portastrumenti 189 contenente strumenti comprendenti un tachimetro è montato sulla piastra di fissaggio 188, ed una guarnizione anulare 189 di gomma è montata in una intercapedine S2 tra il dado di bloccaggio 182 ed il collare 183.

La guarnizione anulare 189 di gomma che è montata nell'intercapedine S2 tra il dado di bloccaggio

182 ed il collare 183 copre un'area esposta dell'albero di sterzo 32 per impedire così che polvere entri attraverso l'intercapedine S2 tra il dado di bloccaggio 182 ed il collare 183.

Inoltre, poiché l'area esposta dell'albero di sterzo 32 è ricoperta dalla guarnizione anulare, l'estetica del motociclo è mantenuta gradevole.

La guarnizione anulare 189 presenta un gradino 189a sulla sua circonferenza interna che è di forma complementare all'albero di sterzo 32.

L'elemento di impegno secondo la rivendicazione 3 non è limitato all'elemento di impegno a forma di canale descritto nella forma di attuazione, ma può essere modificato come forma purché sia in grado di impegnarsi con parte dell'elemento di supporto quando la sella è aperta, determinando così la posizione limite di apertura della sella.

Il supporto per trattenere il lucchetto a forma di U secondo la rivendicazione 4 non è limitato alla forma di attuazione precedente, ma può essere realizzato nella forma di una scanalatura ricavata nella piastra di fondo della sella nella forma del lucchetto ad U, ed uno sportello o dente per trattenere il lucchetto a forma di U disposto nella scanalatura impedendone il distacco. Sostanzialmente il supporto

per il lucchetto a forma di U può essere previsto integralmente sul fondo della sella.

Secondo la rivendicazione 5, la sella 125 può essere aperta e chiusa intorno alla sezione orizzontale destra 111R attraverso la cerniera della sella 142. Tuttavia, gli stessi vantaggi possono essere ottenuti rendendo la sella 125 apribile e chiudibile intorno alla sezione orizzontale sinistra 111L.

Inoltre, l'elemento di supporto 15 illustrato nella figura 6 e l'elemento di supporto 110 illustrato nella figura 14 comprendono un unico tubo o barra piegata in modo da formare sezioni orizzontali sinistra e destra (ossia elementi di supporto). Tuttavia, elementi di supporto sinistro e destro possono essere costruiti come elementi separati, e possono essere eretti sul telaio posteriore. La modifica può offrire gli stessi vantaggi descritti nella forma di attuazione precedente.

Secondo la rivendicazione 5, la boccia spaccata 160 presenta l'arresto di rotazione 175, e quando l'arresto di rotazione 175 è inserito nella rientranza 116a nell'elemento di appoggio 116R della sezione orizzontale destra 111R, si impedisce la rotazione libera della boccia spaccata 160. Tuttavia gli stessi vantaggi possono essere ottenuti prevedendo l'ar-

resto di rotazione sull'elemento di appoggio, e ricavando la rientranza nella boccola spaccata.

L'arresto di rotazione 175 secondo la rivendicazione 5 comprende la sporgenza 176 e l'elemento di irrigidimento 177 combinati in una forma in sezione trasversale sostanzialmente a T. Tuttavia l'arresto di rotazione 175 può avere qualsiasi forma complementare alla rientranza 116a ricavata nell'elemento di appoggio 116R. Inoltre l'arresto di rotazione 175 può essere privo dell'elemento di irrigidimento 177.

Con le disposizioni precedenti, la presente invenzione fornisce i seguenti vantaggi.

Secondo la rivendicazione 1, elementi di supporto sinistro e destro sono eretti da un telaio posteriore, ed una sella è disposta tra ed è posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio portaoggetti circondato dalla sella suddetta e dagli elementi di supporto sinistro e destro suddetti, e delle aperture sono ricavate almeno in facce anteriore e posteriore dello spazio portaoggetti permettendo che un oggetto allungato, come uno "skate board" o una canna da pesca, passi attraverso lo spazio portaoggetti e sia contenuto in quest'ultimo.

Sostanzialmente, non è necessario che lo spazio

portaoggetti sia circondato da un rivestimento posteriore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato.

Secondo la rivendicazione 2, elementi di supporto sinistro e destro sono eretti da un telaio posteriore, ed una sella è disposta tra e posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio portaoggetti circondato dalla sella suddetta e dagli elementi di supporto sinistro e destro suddetti, e delle aperture sono ricavate in facce anteriore e posteriore dello spazio portaoggetti permettendo che un oggetto allungato, quale uno "skate board" o una canna da pesca, passi attraverso lo spazio portaoggetti e sia contenuto in quest'ultimo.

Inoltre, poiché le aperture sono ricavate nelle facce anteriore e posteriore dello spazio portaoggetti, un oggetto allungato può essere portato più facilmente inserendo le mani nello spazio portaoggetti dalle aperture destra e sinistra. Pertanto lo spazio portaoggetti può essere utilizzato in modo molto più comodo.

Sostanzialmente non è necessario che lo spazio portaoggetti sia circondato da un rivestimento poste-

riore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato o ridotto.

Secondo la rivendicazione 3, la struttura portaoggetti è caratterizzata dal fatto che la sella può essere aperta con una sua porzione laterale sinistra o destra collegata all'elemento di supporto attraverso una cerniera della sella, ed un elemento di impegno è montato su una piastra di fondo della sella vicino alla cerniera della sella suddetta in modo da impegnarsi con una porzione dell'elemento di supporto per determinare una posizione limite di apertura della sella quando la sella è aperta. Quando l'elemento di impegno sulla sella si impegna con l'elemento di supporto, la sella può essere mantenuta in posizione quando è aperta. L'elemento di impegno può essere formato integralmente con la piastra di fondo della sella, e di conseguenza può avere una struttura semplice per una riduzione del costo. In altre parole, non è richiesto un meccanismo di arresto separato, permettendo che la struttura intorno alla sella sia semplice e di costo ridotto.

Secondo la rivendicazione 4, la struttura portaoggetti è caratterizzata dal fatto che la sella suddetta comprende un supporto per trattenere un luc-

chETTO a forma di U, che è montato su una piastra di fondo della sella. Il lucchetto a forma di U è contenuto sulla piastra di fondo della sella. Pertanto, poiché il lucchetto a forma di U è contenuto in un'area portaoggetti sotto la sella, lo spazio effettivo nell'area portaoggetti è ridotto. Secondo la presente invenzione, poiché il lucchetto a forma di U è contenuto nella sella, lo spazio effettivo nell'area portaoggetti se questa è posizionata sotto la sella può essere utilizzato in misura massima. Inoltre non è richiesta un'area portaoggetti dedicata.

Alternativamente, il lucchetto a forma di U è stato precedentemente contenuto in un portapacchi posteriore dietro la sella, e di conseguenza è visibile dall'esterno. Secondo la presente invenzione, il lucchetto a forma di U è ricoperto dalla sella liberando l'area intorno al portapacchi posteriore.

Secondo la rivendicazione 5, delle aperture sono ricavate in facce anteriore e posteriore dello spazio portaoggetti per permettere che un oggetto allungato, quale uno "skate board" o una canna da pesca, passi attraverso lo spazio portaoggetti e sia contenuto in quest'ultimo.

La sella può essere aperta e chiusa intorno agli elementi di supporto. Per trasportare un oggetto

allungato quale uno "skate board" o una canna da pesca nello spazio portaoggetti, la sella può essere aperta per permettere che l'oggetto allungato sia introdotto in modo più semplice nello spazio portaoggetti. L'oggetto allungato può essere estratto in modo più semplice dallo spazio portaoggetti.

Sostanzialmente non è necessario che lo spazio portaoggetti sia circondato da un rivestimento posteriore. Poiché non è richiesto un rivestimento posteriore, il costo di tale rivestimento può essere eliminato.

Inoltre, se il cuscinetto potesse ruotare liberamente rispetto all'elemento di supporto, allora un rivestimento sull'elemento di supporto potrebbe eventualmente sfogliarsi. L'arresto di rotazione si estende dal cuscinetto e si impegna con l'elemento di supporto. L'arresto di rotazione impedisce la rotazione libera del cuscinetto, mantenendo così il rivestimento in buone condizioni. Pertanto si impedisce la formazione di ruggine sull'elemento di supporto, ad esempio. La durata del veicolo può così essere aumentata.

RIVENDICAZIONI

1. Struttura portaoggetti in un veicolo avente una pedana poggiapiedi piana disposta tra un manubrio ed una sella, caratterizzata dal fatto che

il veicolo comprende un telaio posteriore estendentesi all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi, ed elementi di supporto sinistro e destro eretti dal telaio posteriore, in cui la sella è disposta tra e posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio portaoggetti circondato dalla sella suddetta e dagli elementi di supporto sinistro e destro suddetti, e dal fatto che

delle aperture sono ricavate almeno in facce anteriore e posteriore dello spazio portaoggetti per permettere che un oggetto allungato estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo passi attraverso tale spazio e sia contenuto sotto la sella.

2. Struttura portaoggetti in un veicolo comprendente una pedana poggiapiedi piana disposta tra un manubrio ed una sella, caratterizzata dal fatto che

il veicolo comprende un telaio posteriore estendentesi all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi, ed elementi di supporto

sinistro e destro eretti dal telaio posteriore, in cui la sella è disposta tra e posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio portaoggetti circondato dalla sella suddetta e dagli elementi di supporto sinistro e destro suddetti, e dal fatto che

delle aperture sono ricavate in facce anteriore e posteriore dello spazio portaoggetti in modo da permettere che un oggetto allungato estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo passi attraverso tale spazio e sia contenuto sotto la sella, e delle aperture sono ricavate in facce laterali sinistra e destra dello spazio portaoggetti.

3. Struttura portaoggetti in un veicolo secondo la rivendicazione 1 oppure 2, caratterizzata dal fatto che la sella suddetta può essere aperta con una sua porzione laterale sinistra o destra accoppiata con l'elemento di supporto attraverso una cerniera della sella, ed un elemento di impegno è montato su una piastra di fondo della sella vicino alla cerniera della sella suddetta in modo da impegnarsi con una porzione dell'elemento di supporto per determinare una posizione limite di apertura della sella quando la sella è aperta.

4. Struttura portaoggetti in un veicolo secondo la

rivendicazione 1 oppure 2, caratterizzata dal fatto che la sella suddetta ha un supporto per trattenere un lucchetto a forma di U, che è montato su una piastra di fondo della sella.

5. Struttura portaoggetti in un veicolo comprendente una pedana poggiapiedi piana disposta tra un manubrio ed una sella, un telaio posteriore estendentesi all'indietro ed obliquamente verso l'alto dalla pedana poggiapiedi, ed elementi di supporto sinistro e destro eretti dal telaio posteriore, in cui la sella è disposta tra e posizionata su estremità superiori degli elementi di supporto, delimitando uno spazio portaoggetti circondato dalla sella suddetta e dagli elementi di supporto sinistro e destro suddetti, con aperture ricavate almeno in facce anteriore e posteriore dello spazio portaoggetti in modo da permettere che un oggetto allungato estendentesi nella direzione longitudinale del corpo del veicolo passi attraverso tale spazio e sia contenuto sotto la sella, caratterizzata dal fatto che

un cuscinetto è disposto su uno degli elementi di supporto sinistro e destro suddetti, un arresto di rotazione per impedire la rotazione libera del cuscinetto rispetto all'elemento di supporto si estende dal cuscinetto e si impegna con l'elemento di suppor-

to, una cerniera della sella è fissata in modo girevole al cuscinetto, e la sella suddetta è fissata alla cerniera della sella in modo da poter essere aperta e chiusa.

JACOBELLI & PATRIGNONE


C.C.I.A.A.
Torino

PER PROCURA

CONRADO FIORAVANTI

1501. 10. 973811

FIG. 1

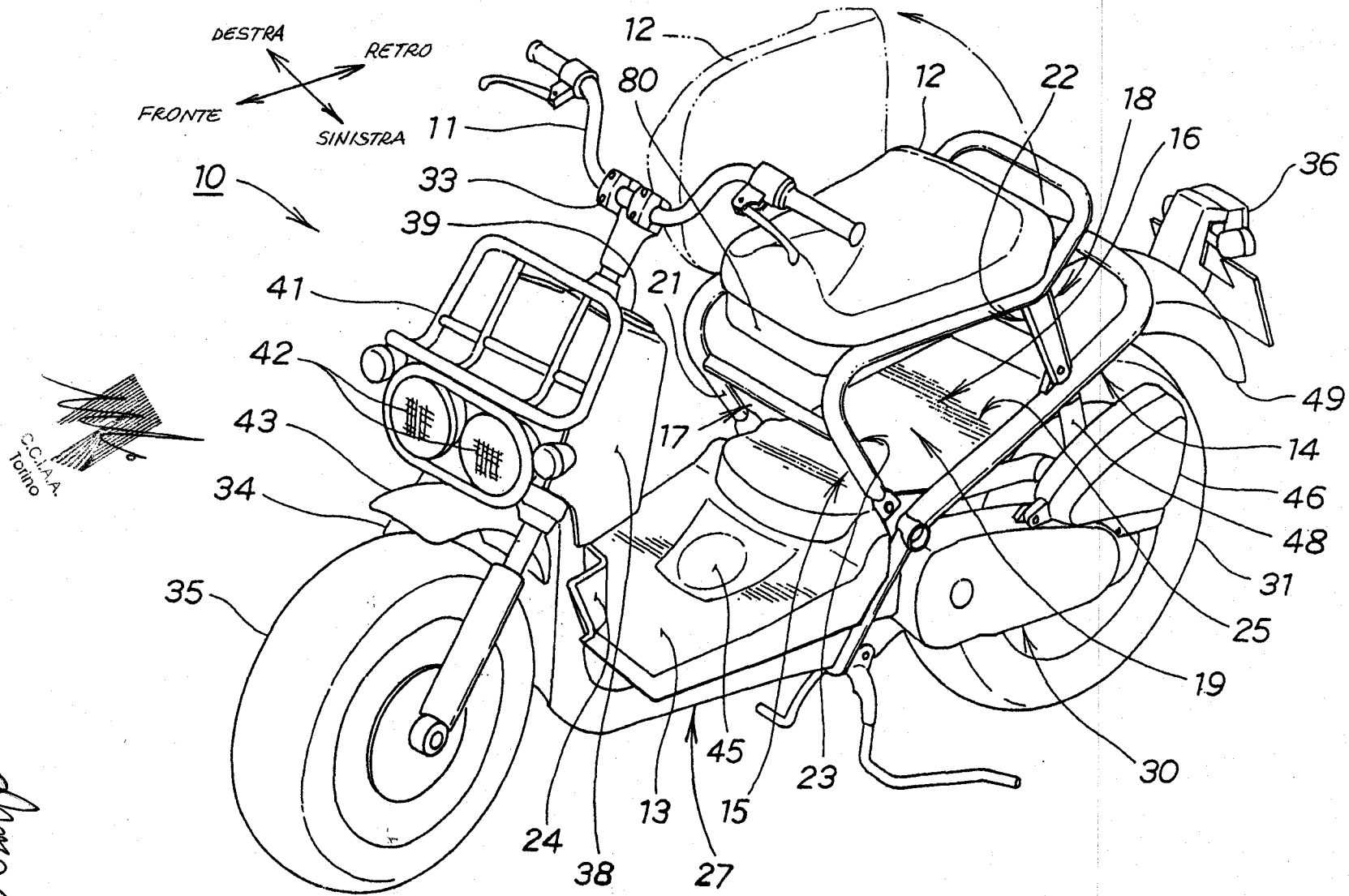
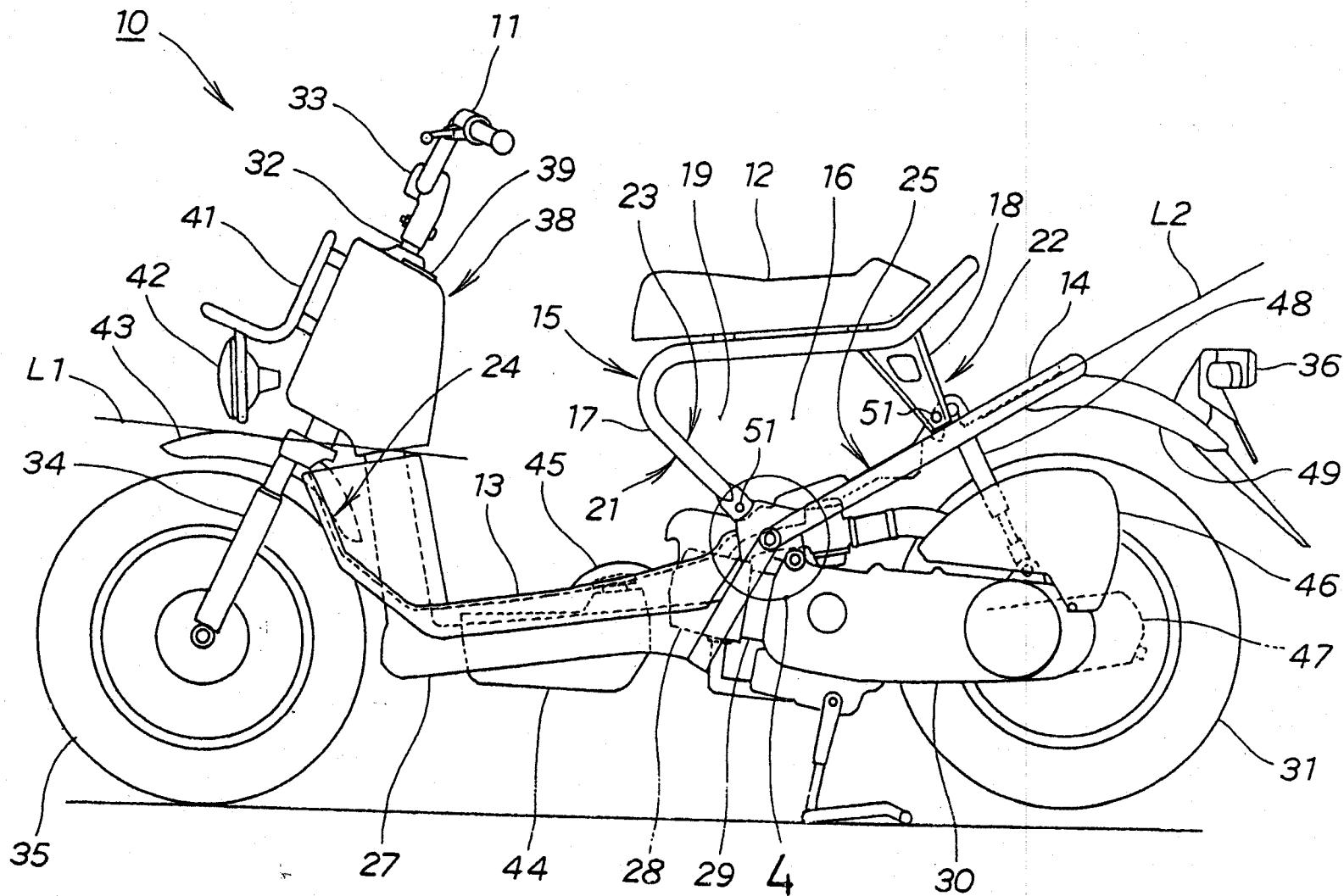


FIG. 2



C.C.A.A.
Tolima

FIG. 3a

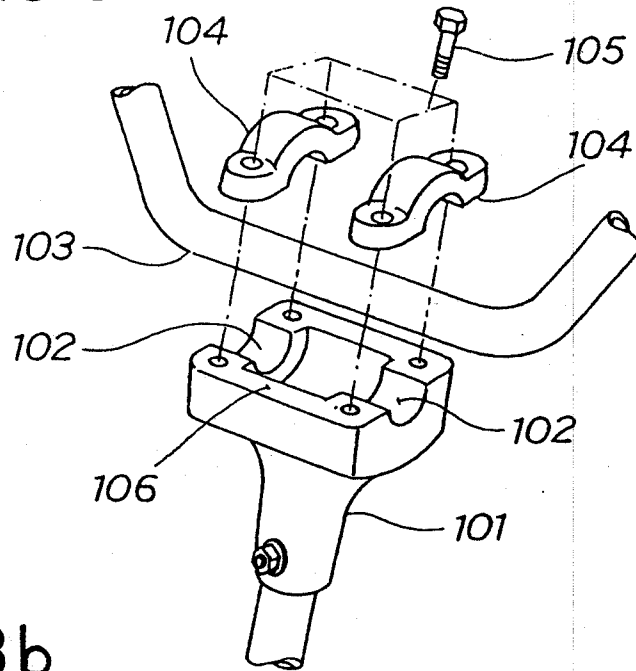
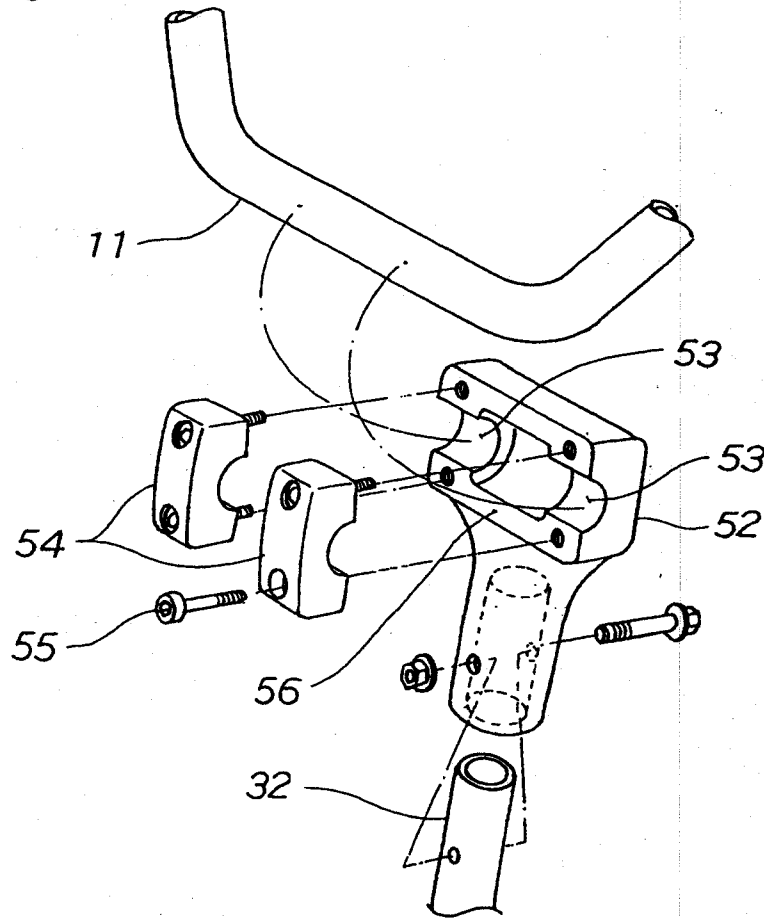


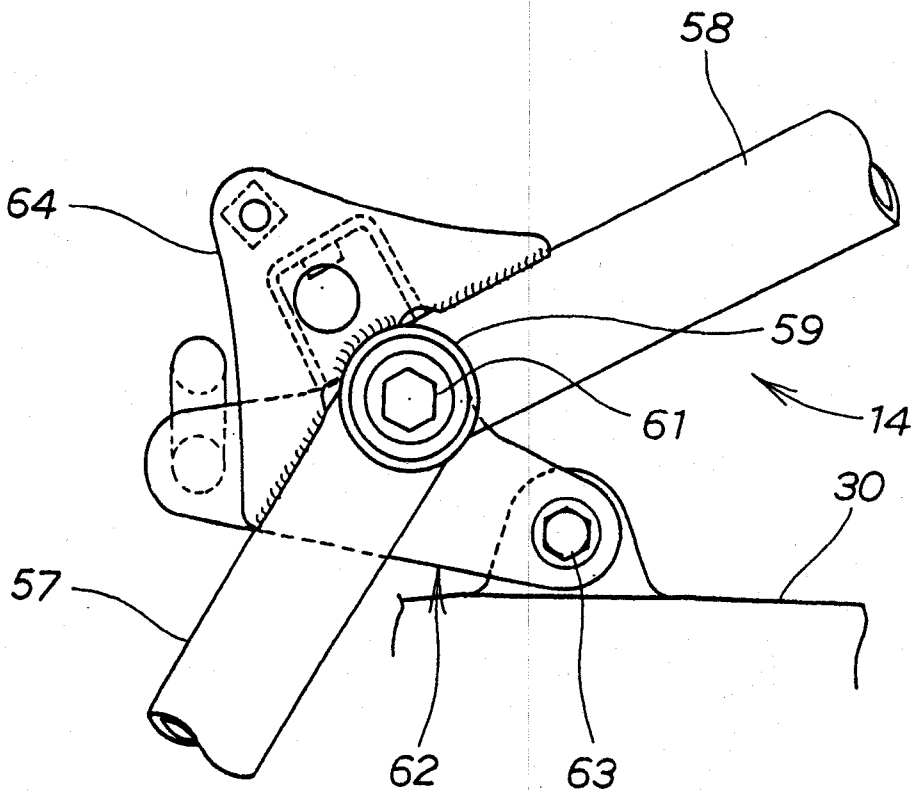
FIG. 3b



[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

[Signature]

FIG. 4



C.C.I.A.A.
Tolmo

Handwritten signature

FIG. 5a

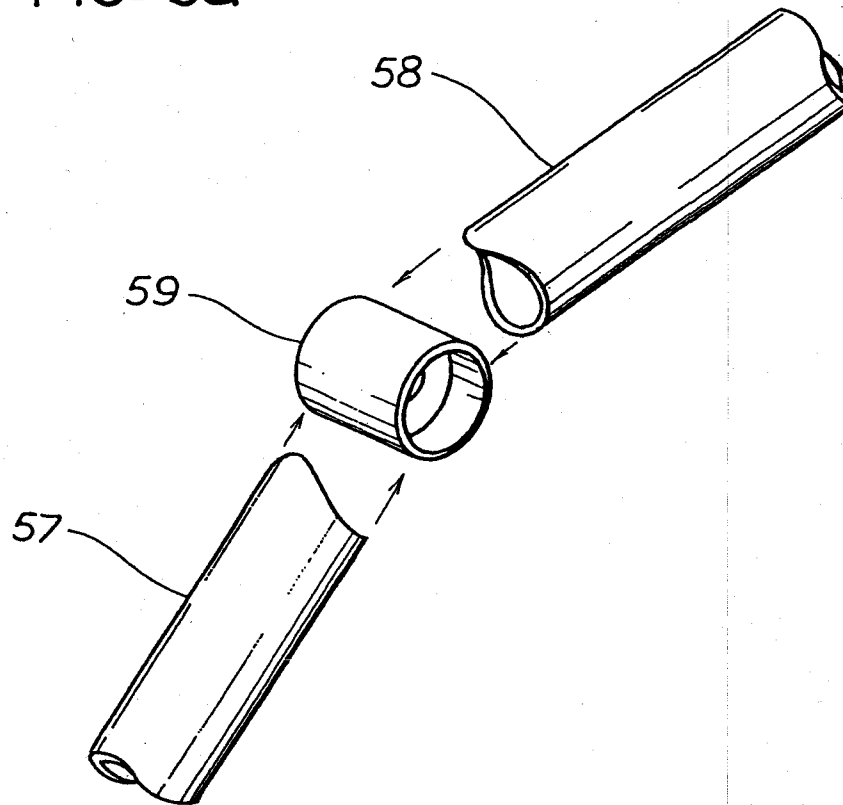
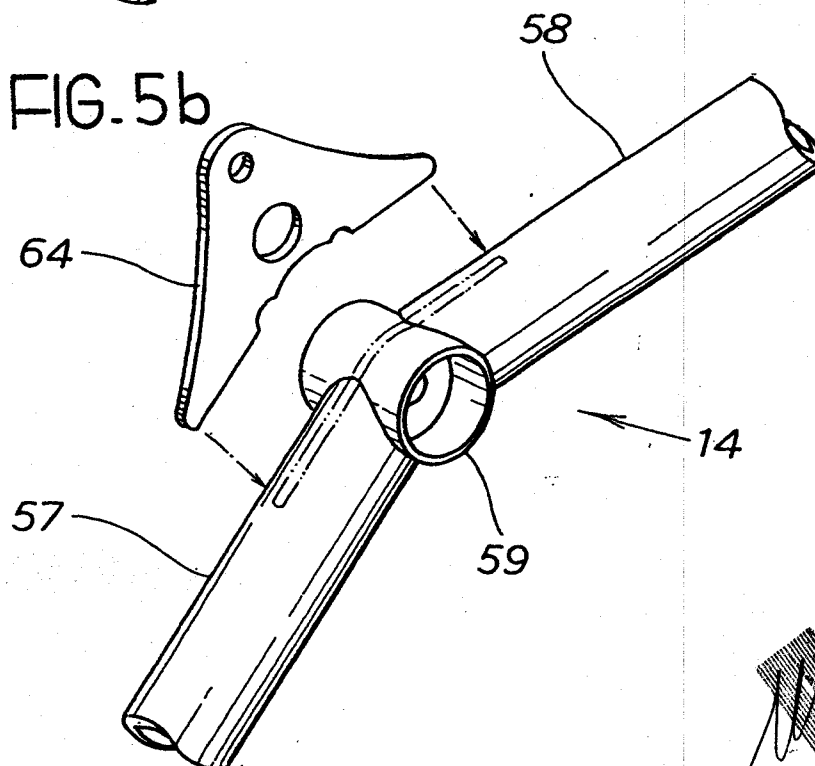


FIG. 5b



[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

[Signature]
CORRADO FIORAVANTI
Ser. No. 6306M

FIG. 6

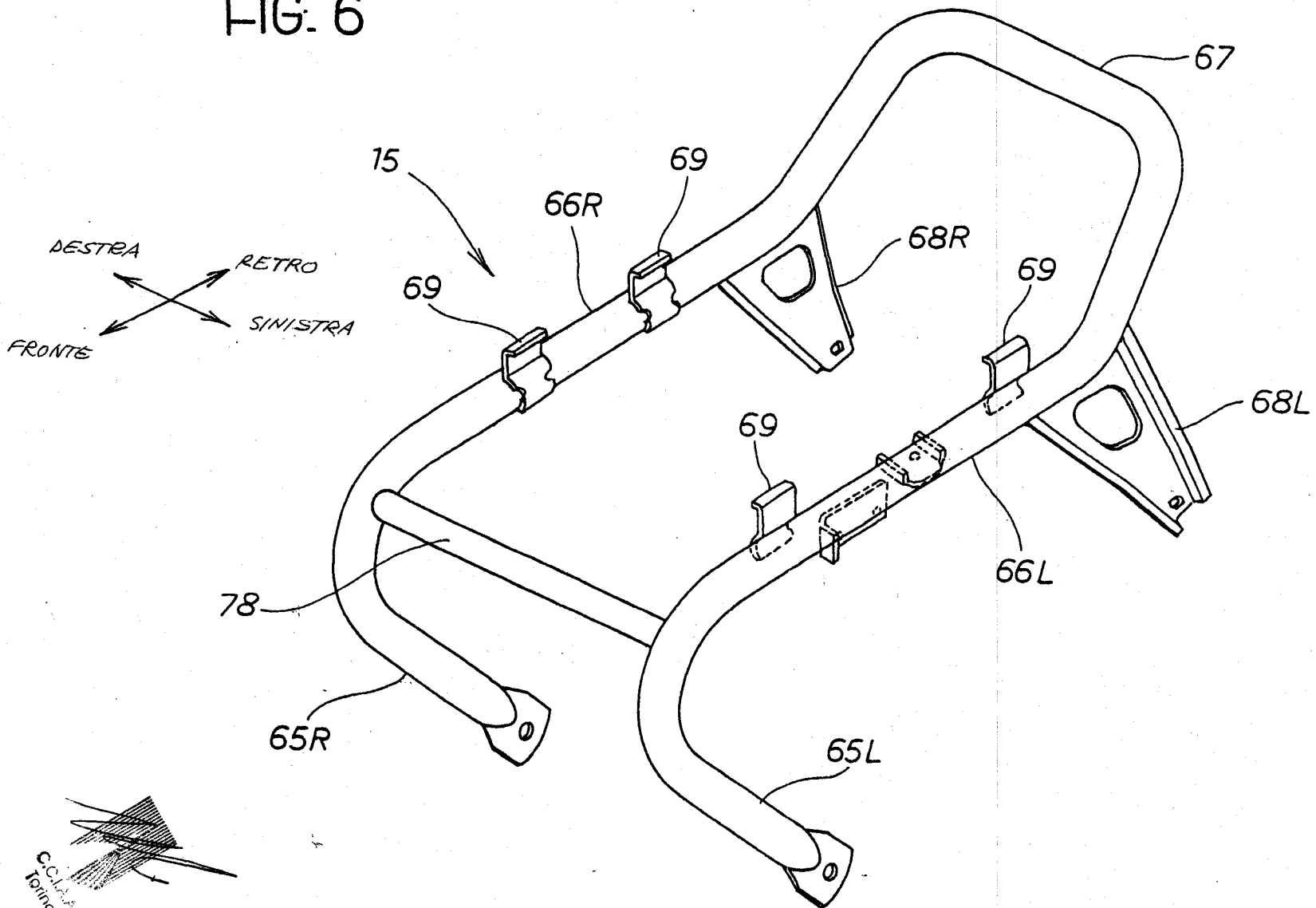


FIG. 7

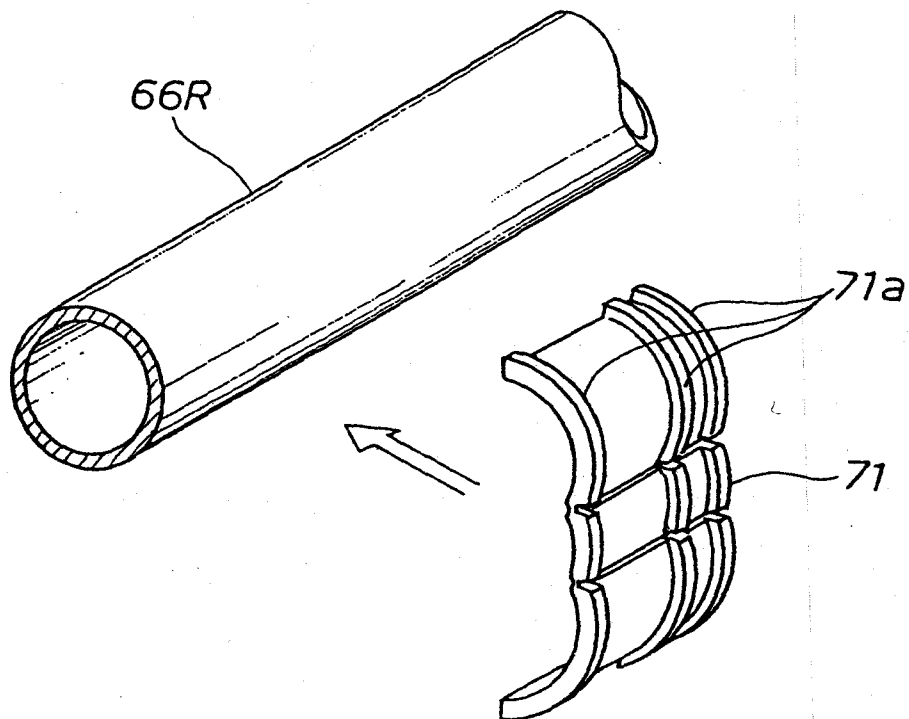
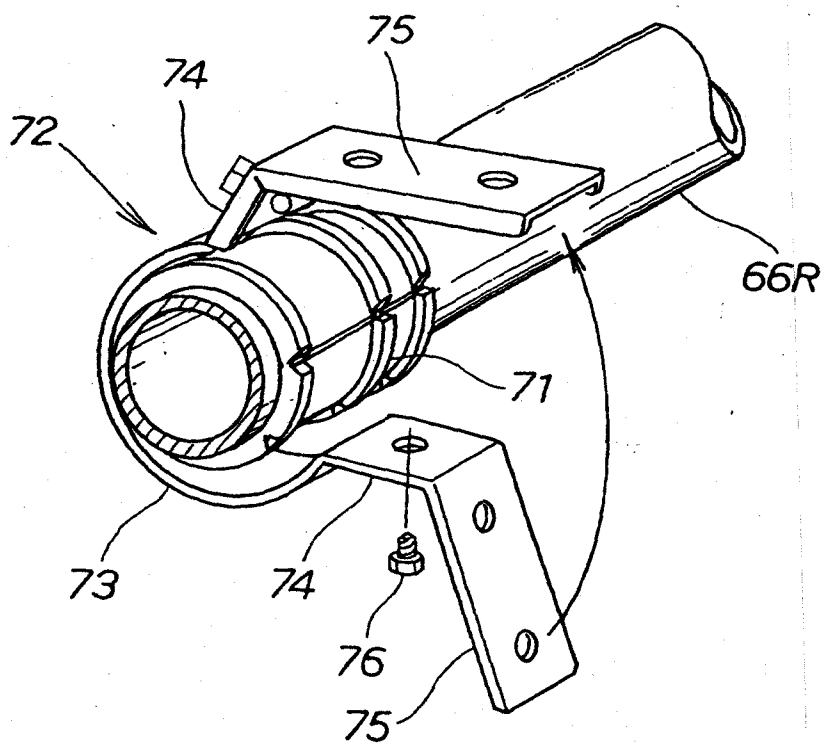


FIG. 8

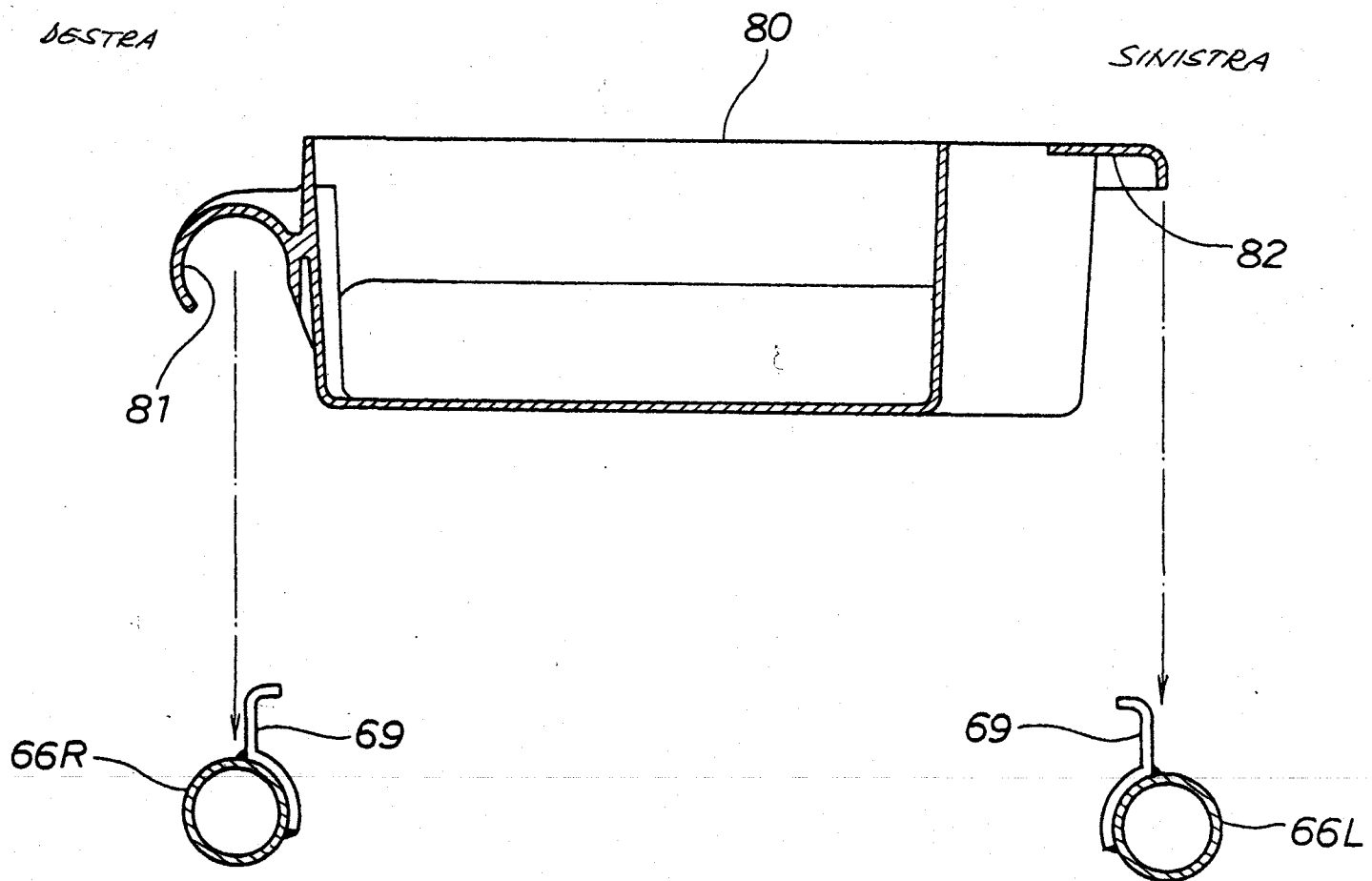


[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

[Signature]
CORRETORE

TO 2001 A000899

FIG. 9

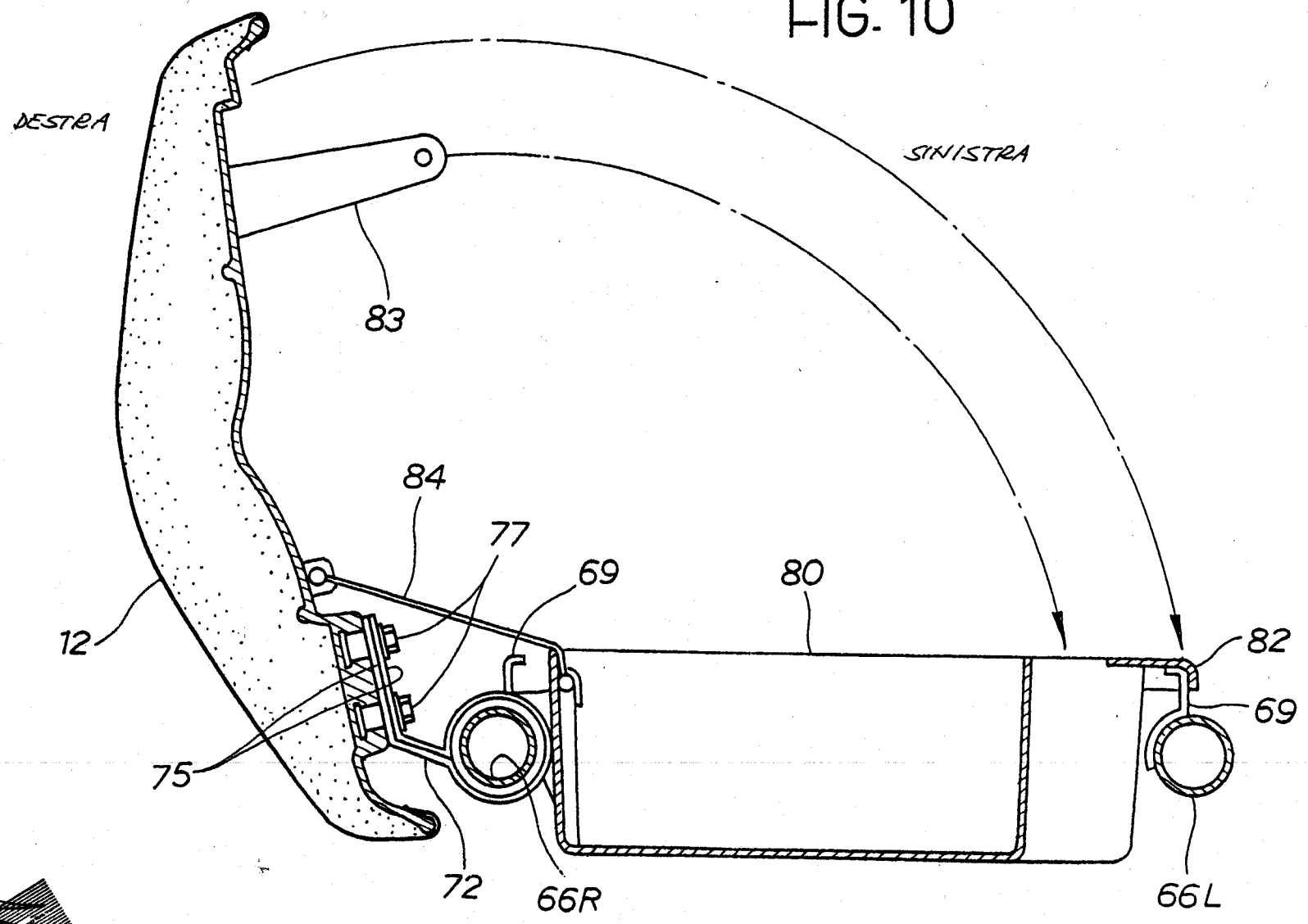


COMPAGNIE D'EDRANT

Per procura di: **HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA**

10 2001 A000899

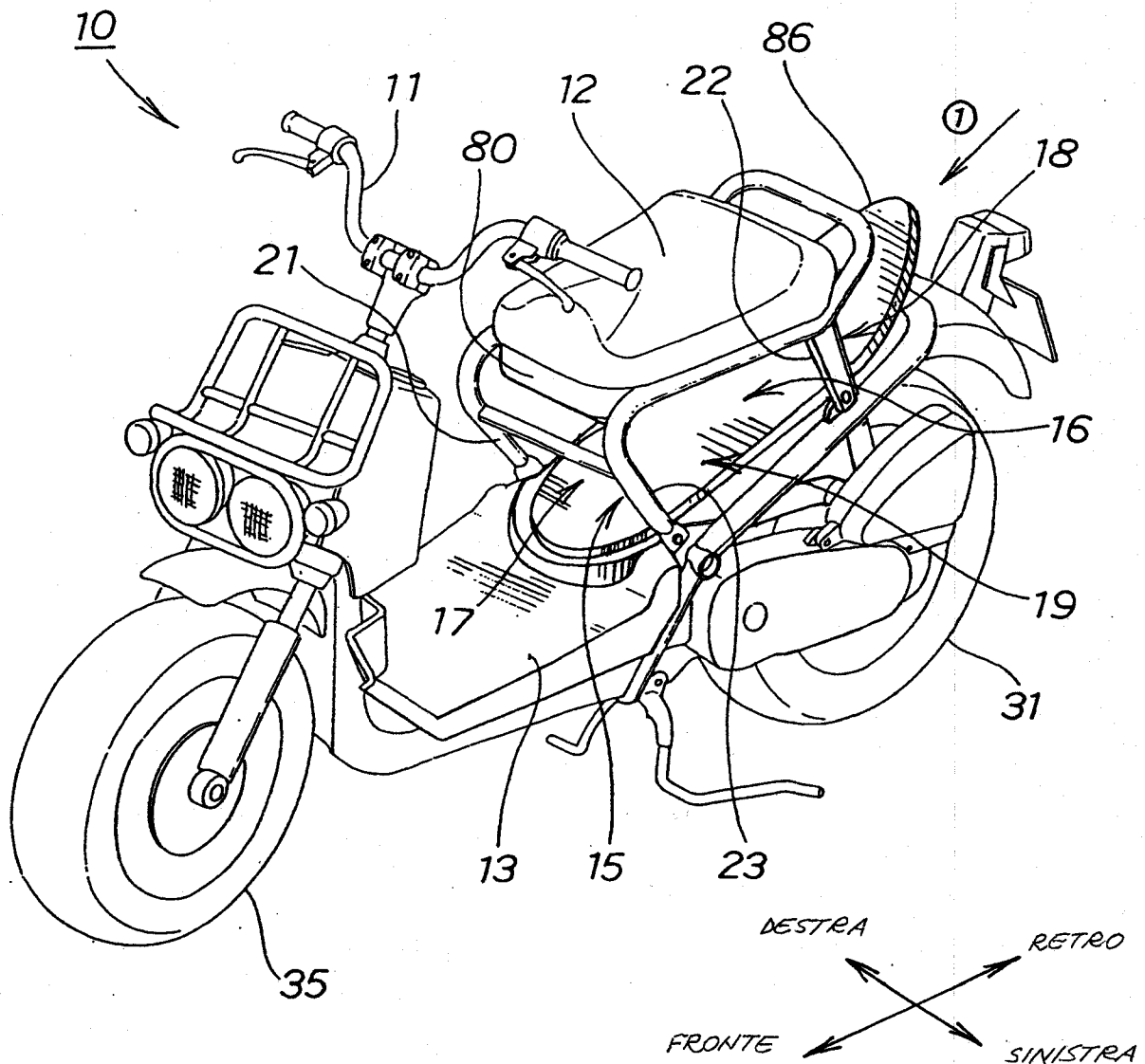
FIG. 10



operavich

C.C.I.A.A.
Torino

FIG. 11



C.C.I.A.A.
Torino

FIG. 12

TO 2001 A000899

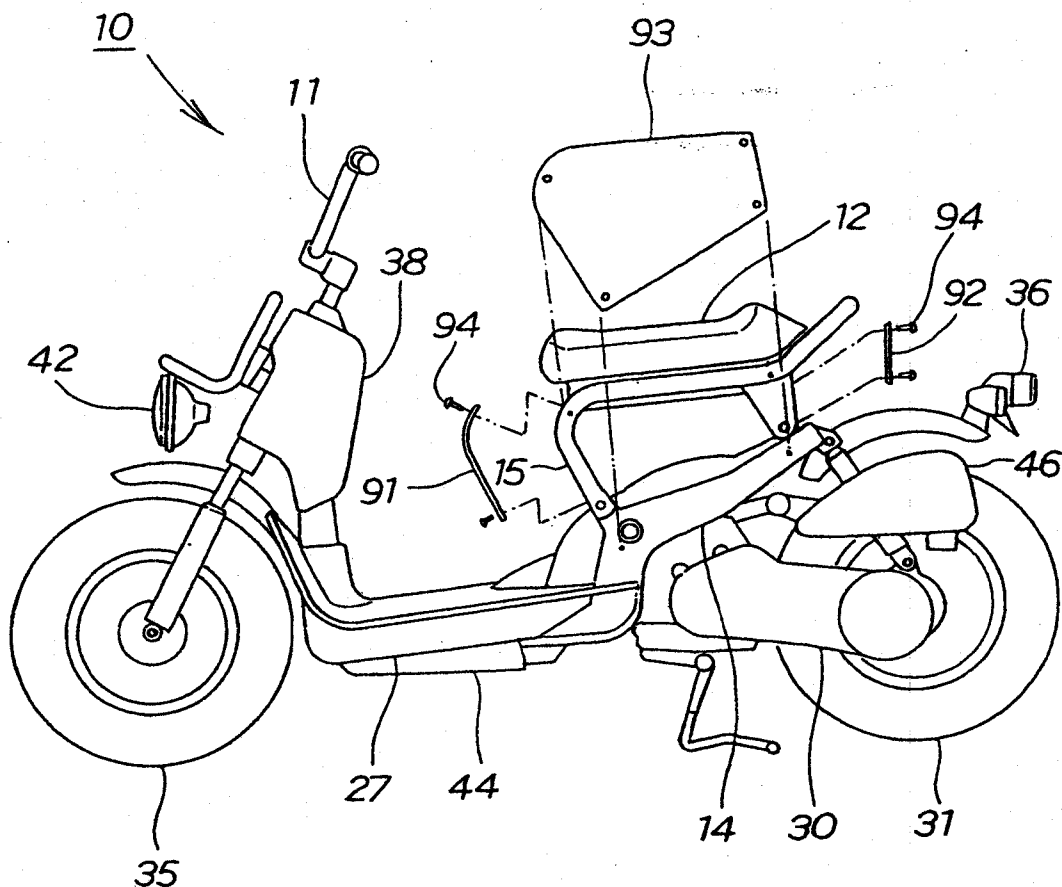
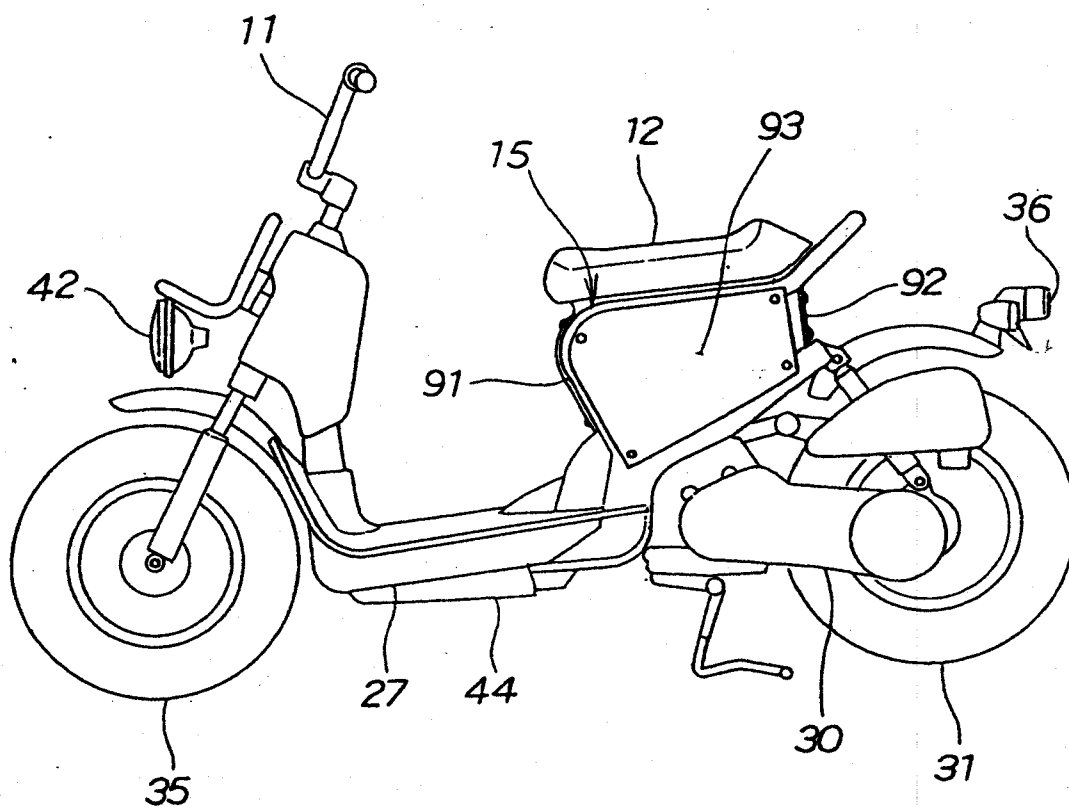
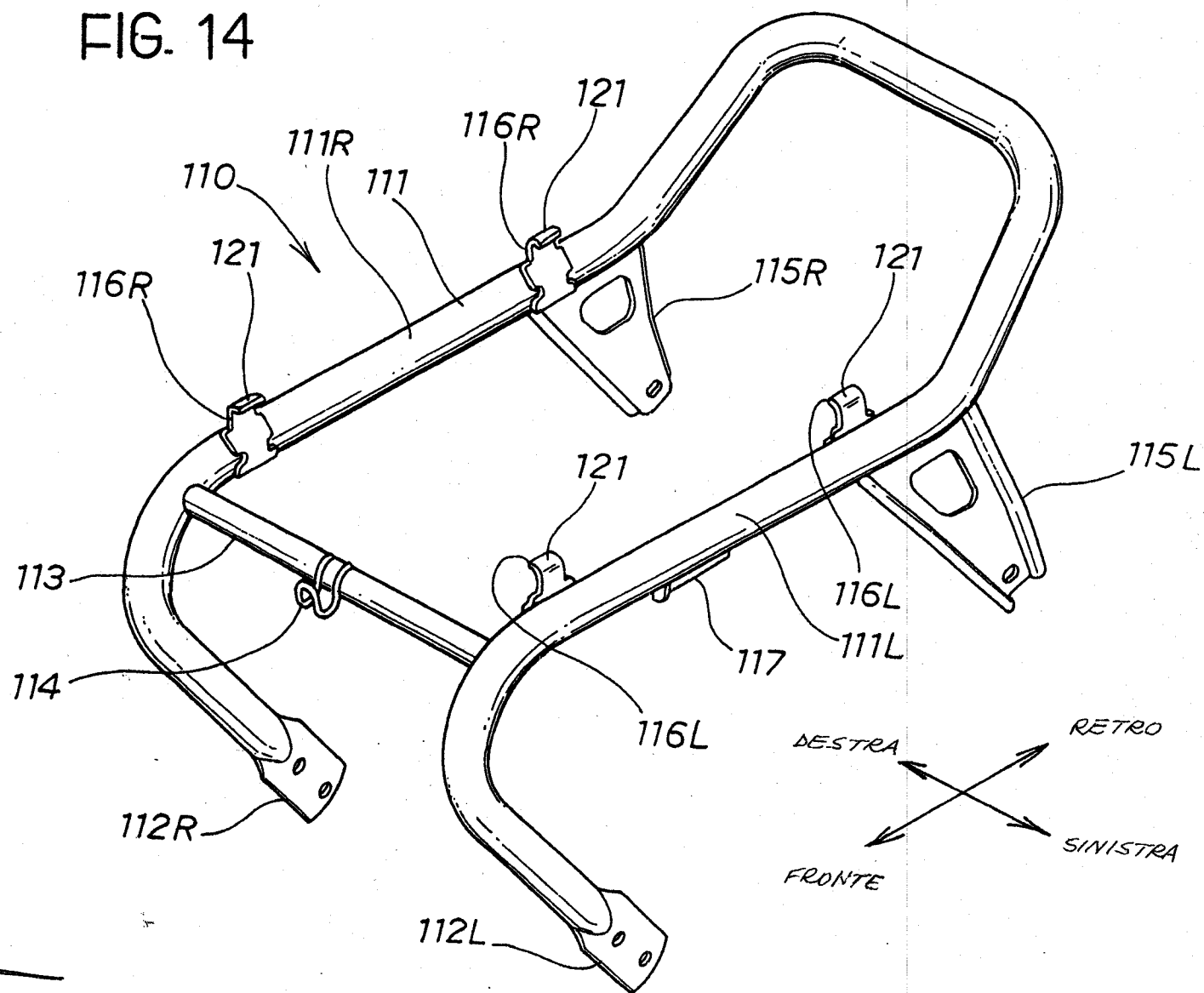


FIG. 13



C.C.I.A.A.
Torino

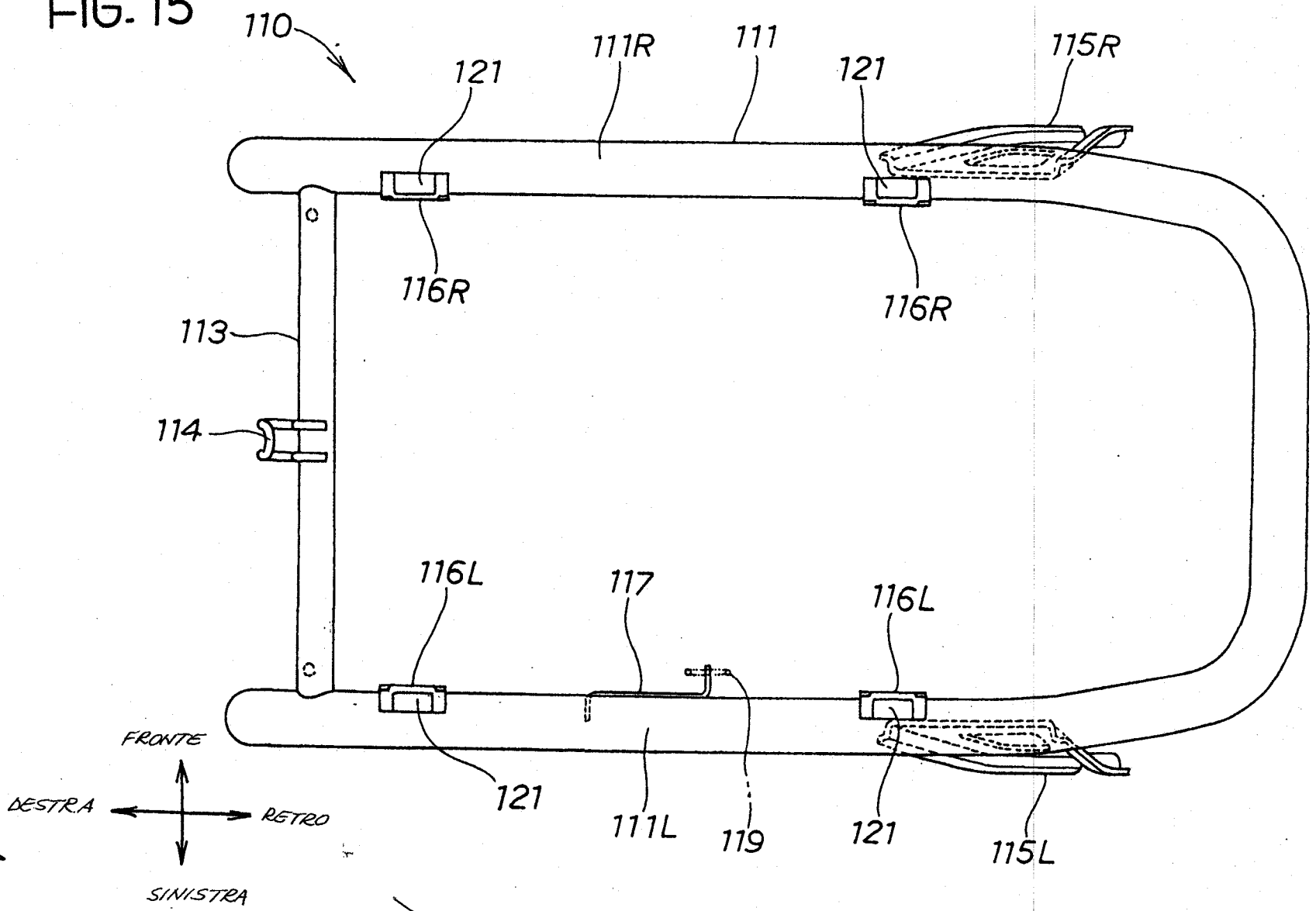
FIG. 14



G.C.I.A.A.
Torino

TO 2001 A 000899

FIG. 15

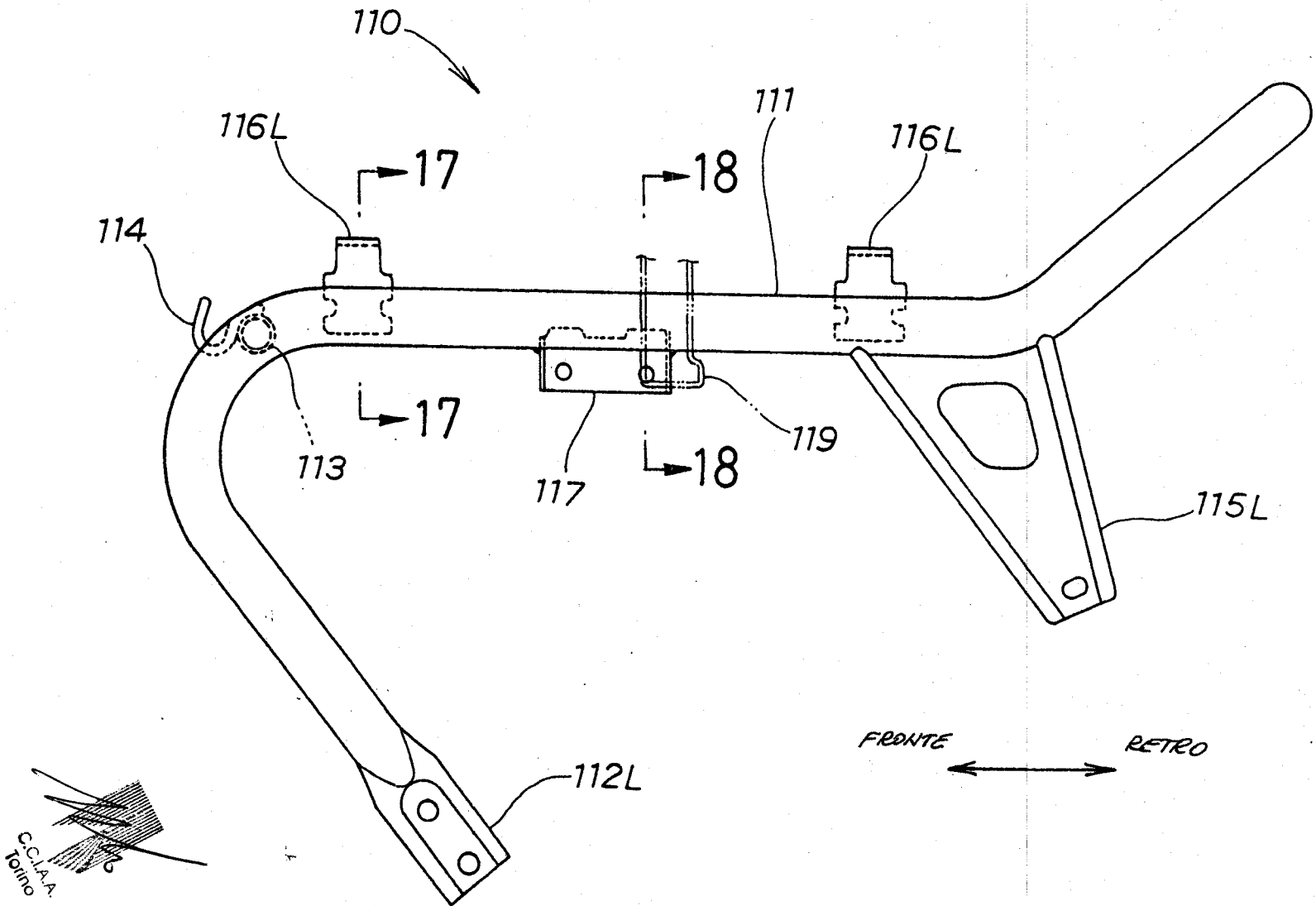


Per procura di: HONDA GIKEN KOGYO KABUSHIKI KAISHA

Cherani

C.C.I.A.A.
Torino

FIG. 16



C.C.I.A.A.
Torino

FIG.17

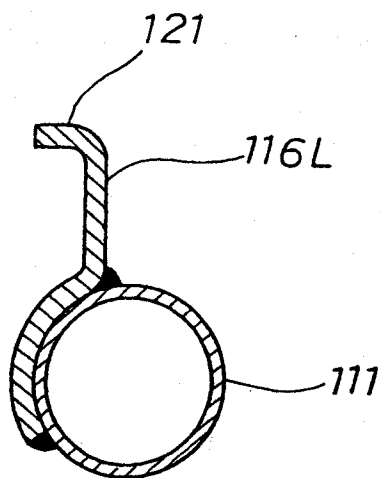
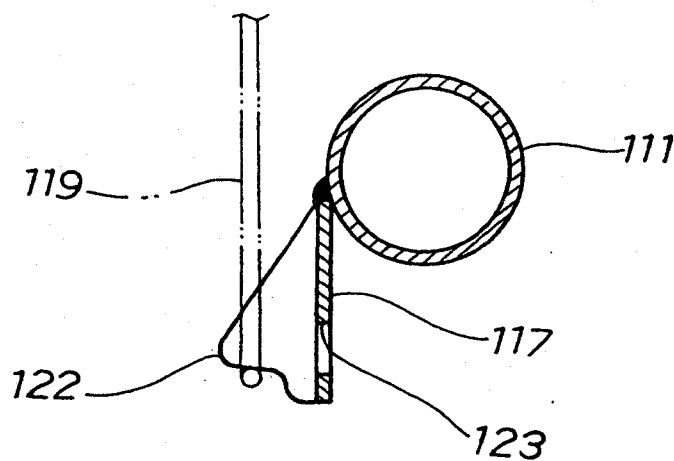


FIG.18



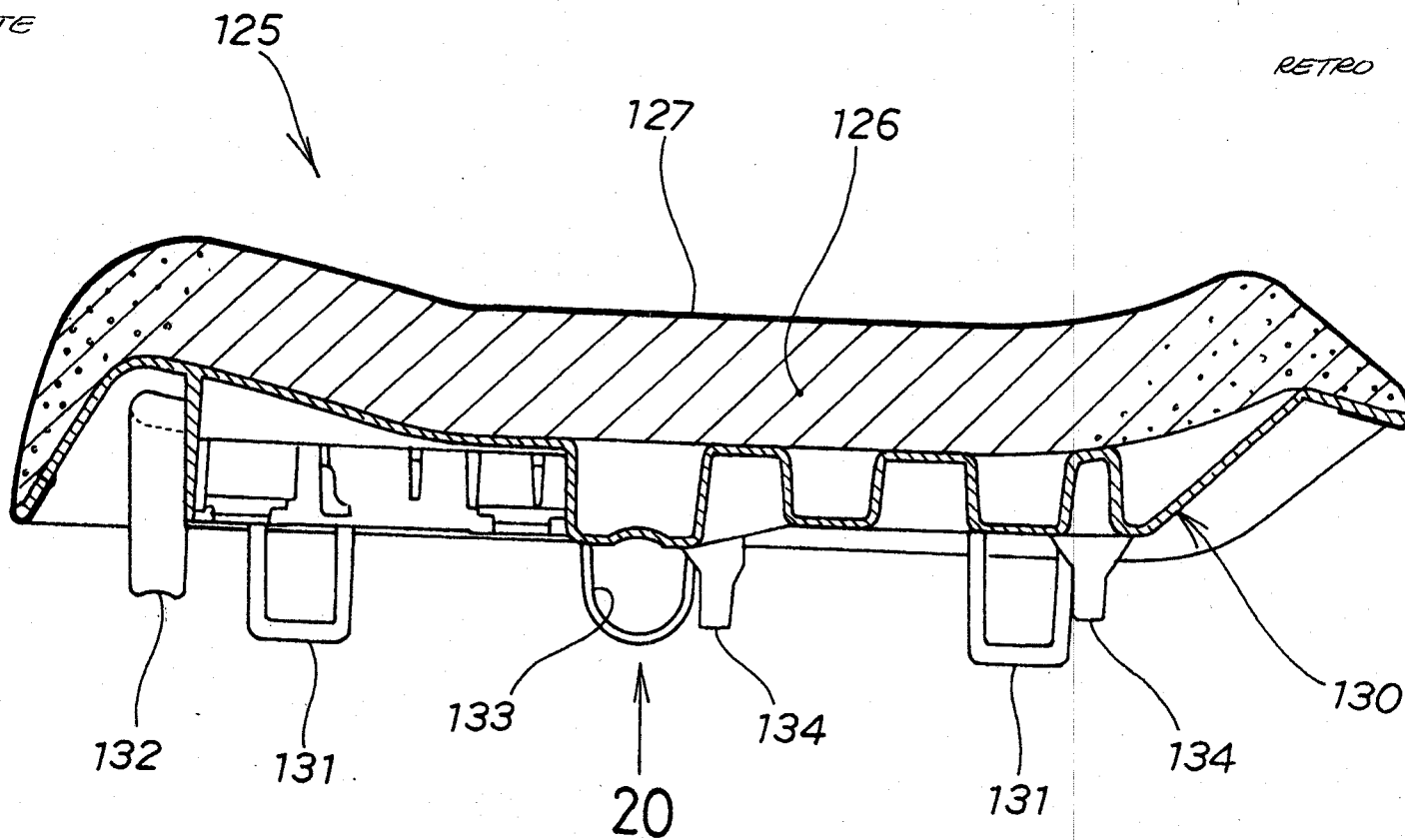
[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

IO 2001A000899

FIG.19

FRONTE

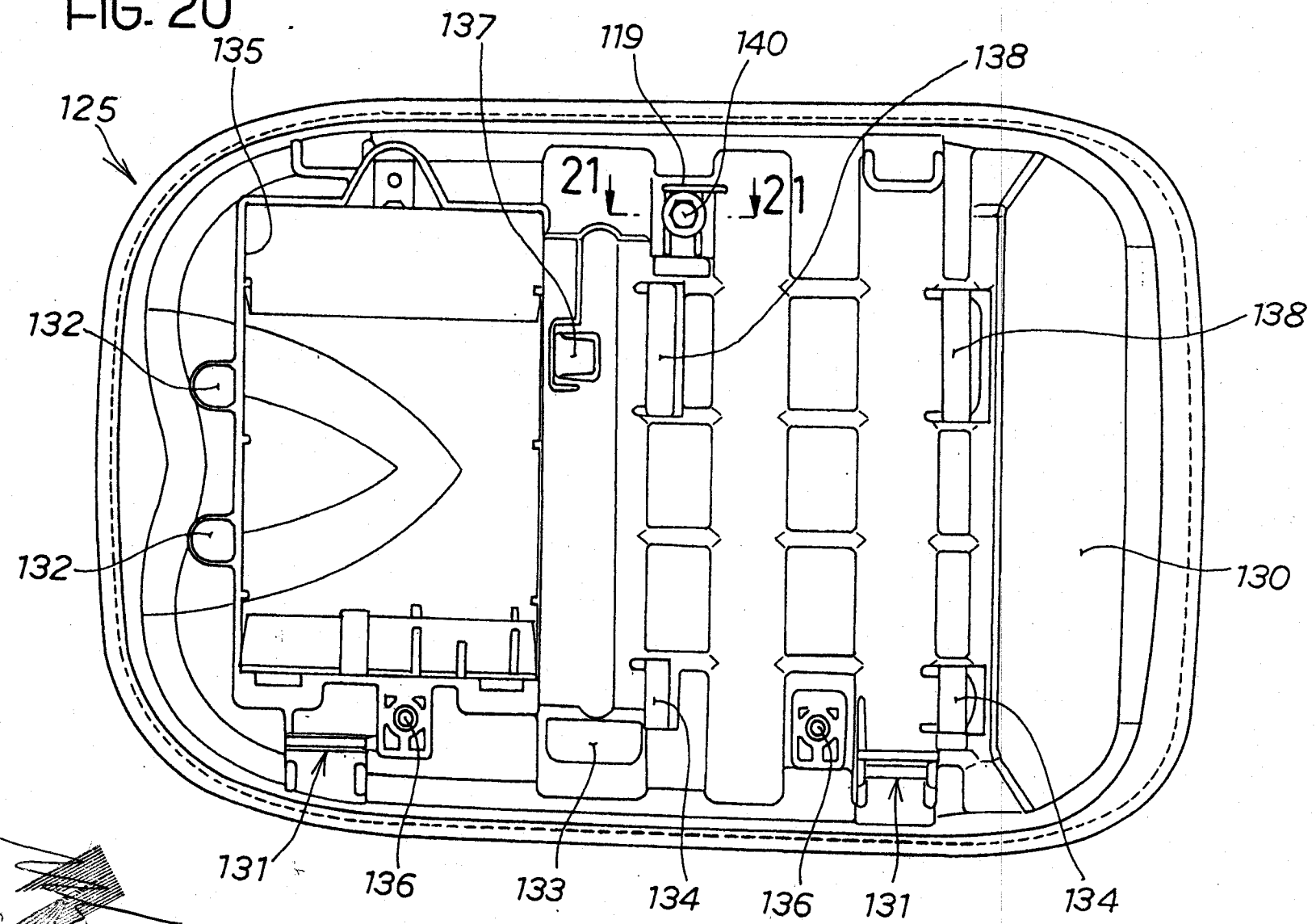
RETRO



C.C.I.A.A.
Torino

10 2001 A000899

FIG. 20



Signature

FIG. 21

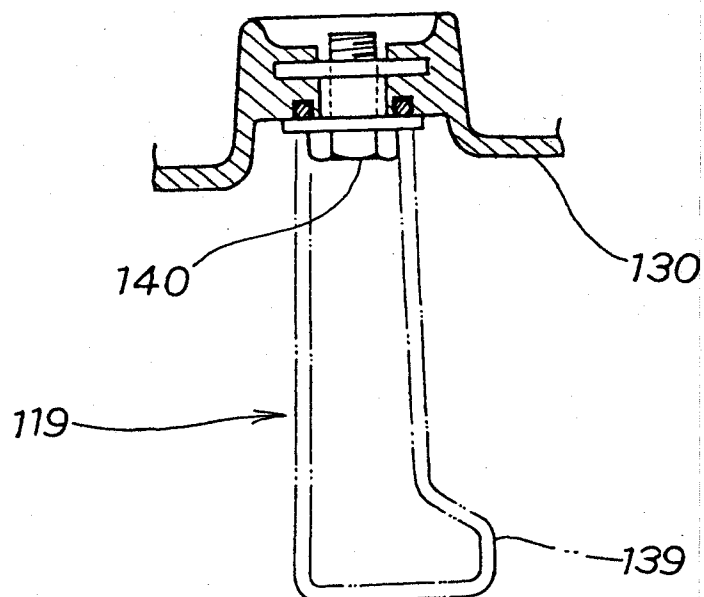
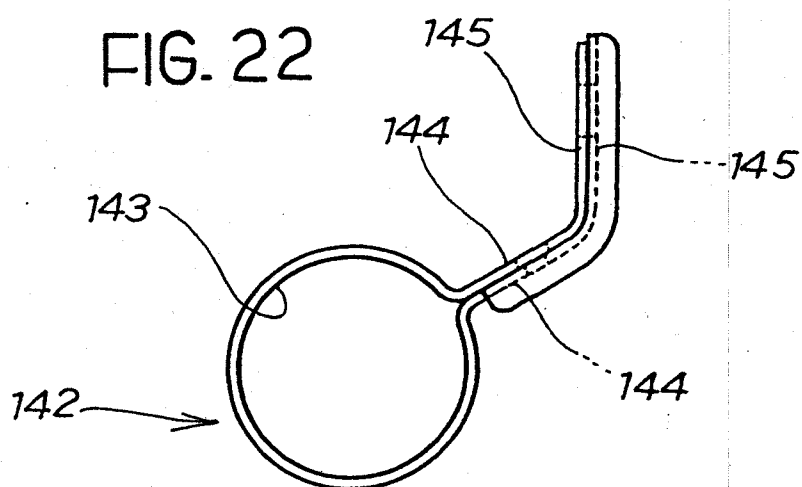
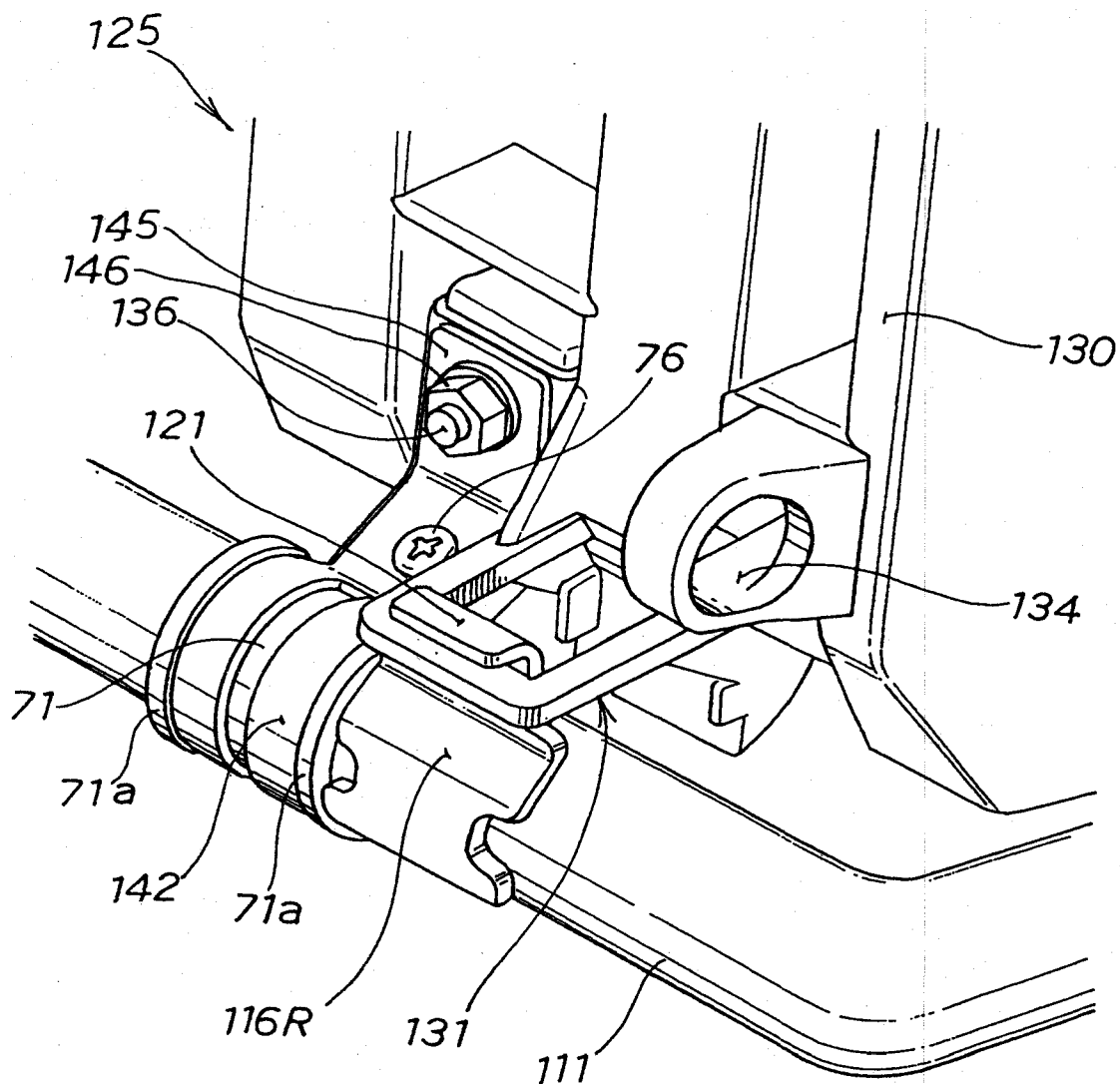


FIG. 22



C.C.I.A.A.
Torino

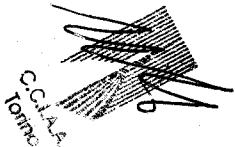
FIG. 23



[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

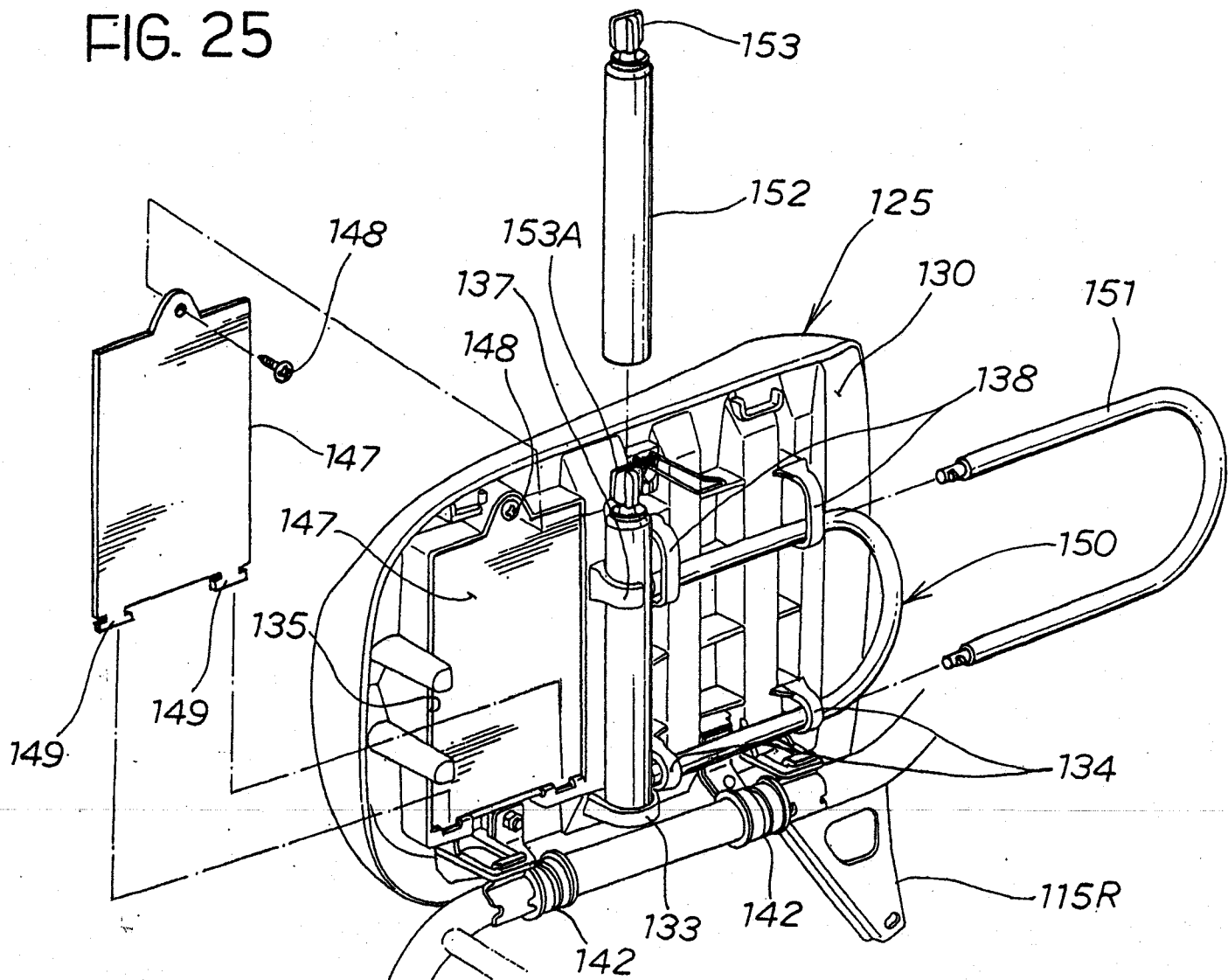
[Signature]

Charan



IO 2001 A000899

FIG. 25



C.C.I.A.A.
Torino

TO 2001 A 000899

FIG. 27a

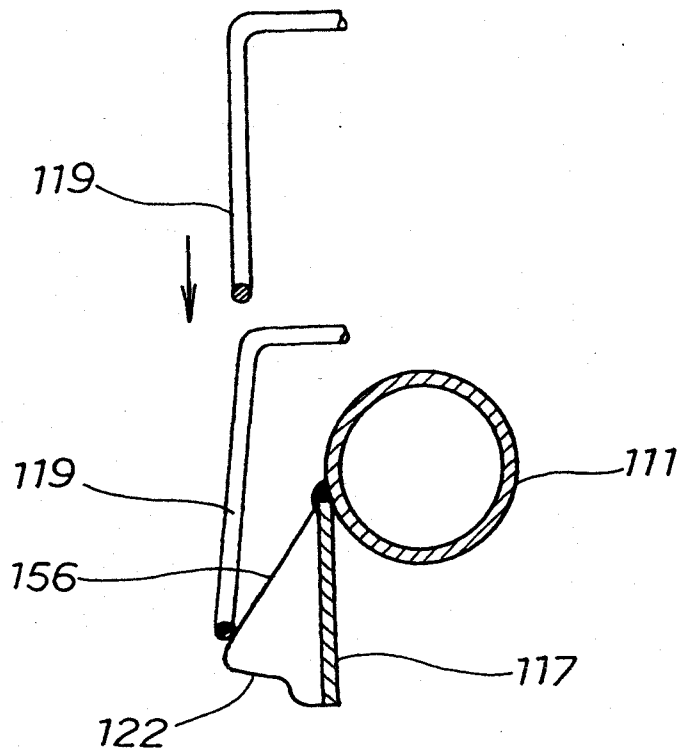


FIG. 27b

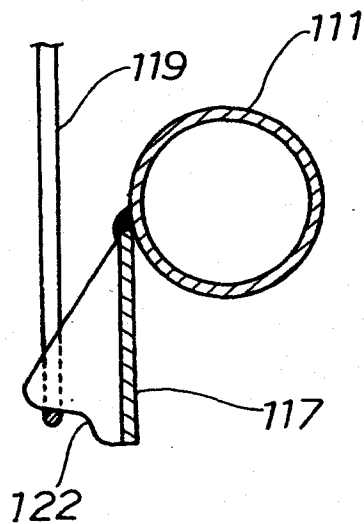
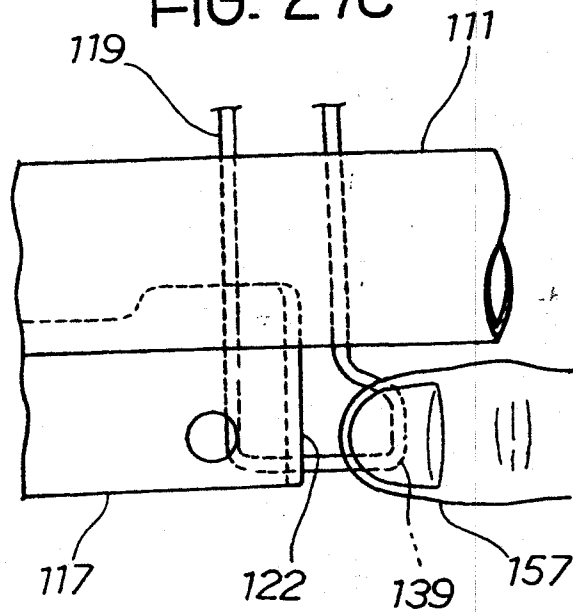


FIG. 27c

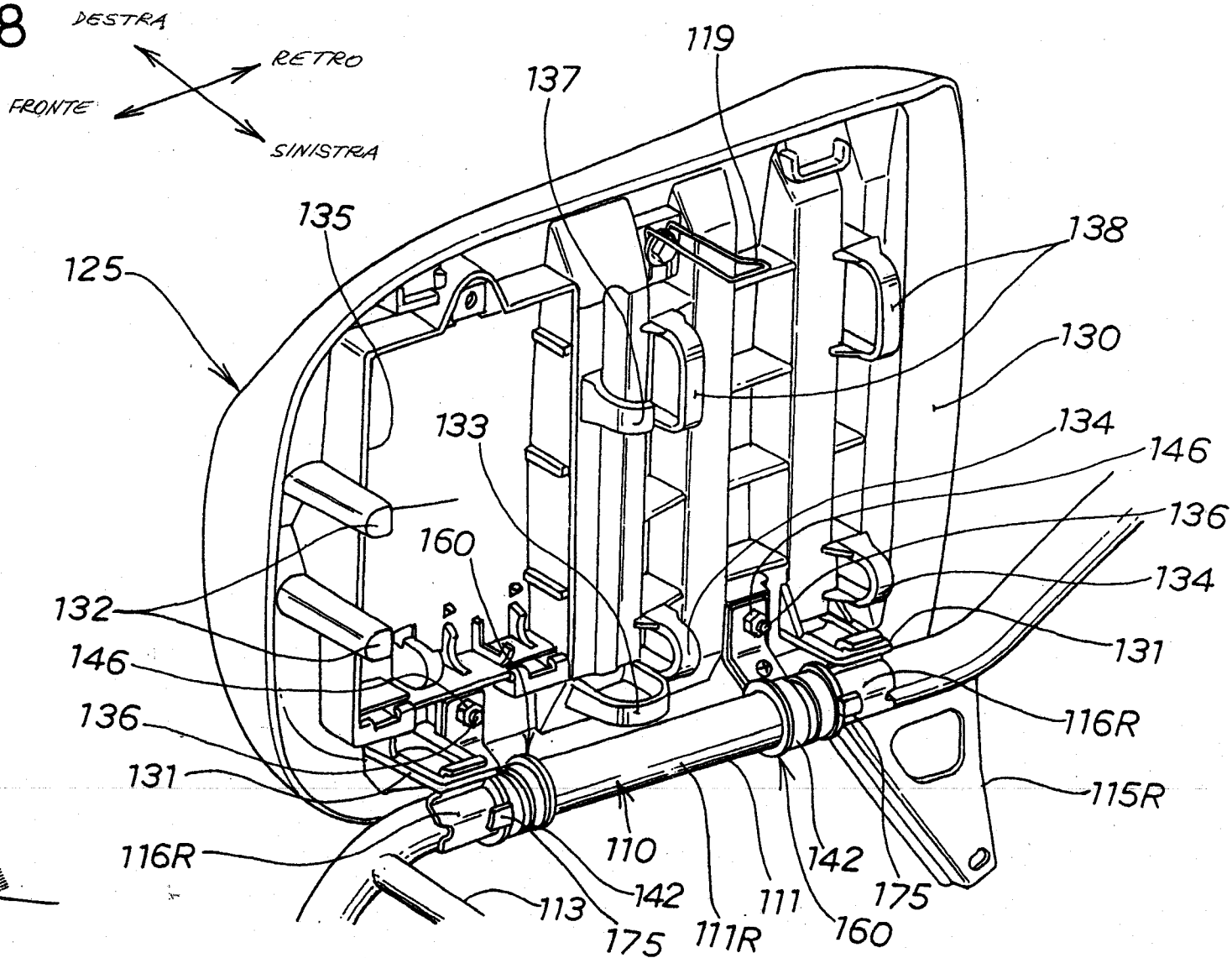


C.C.I.A.A.
Torino

Opinioni

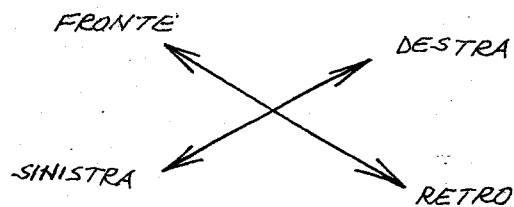
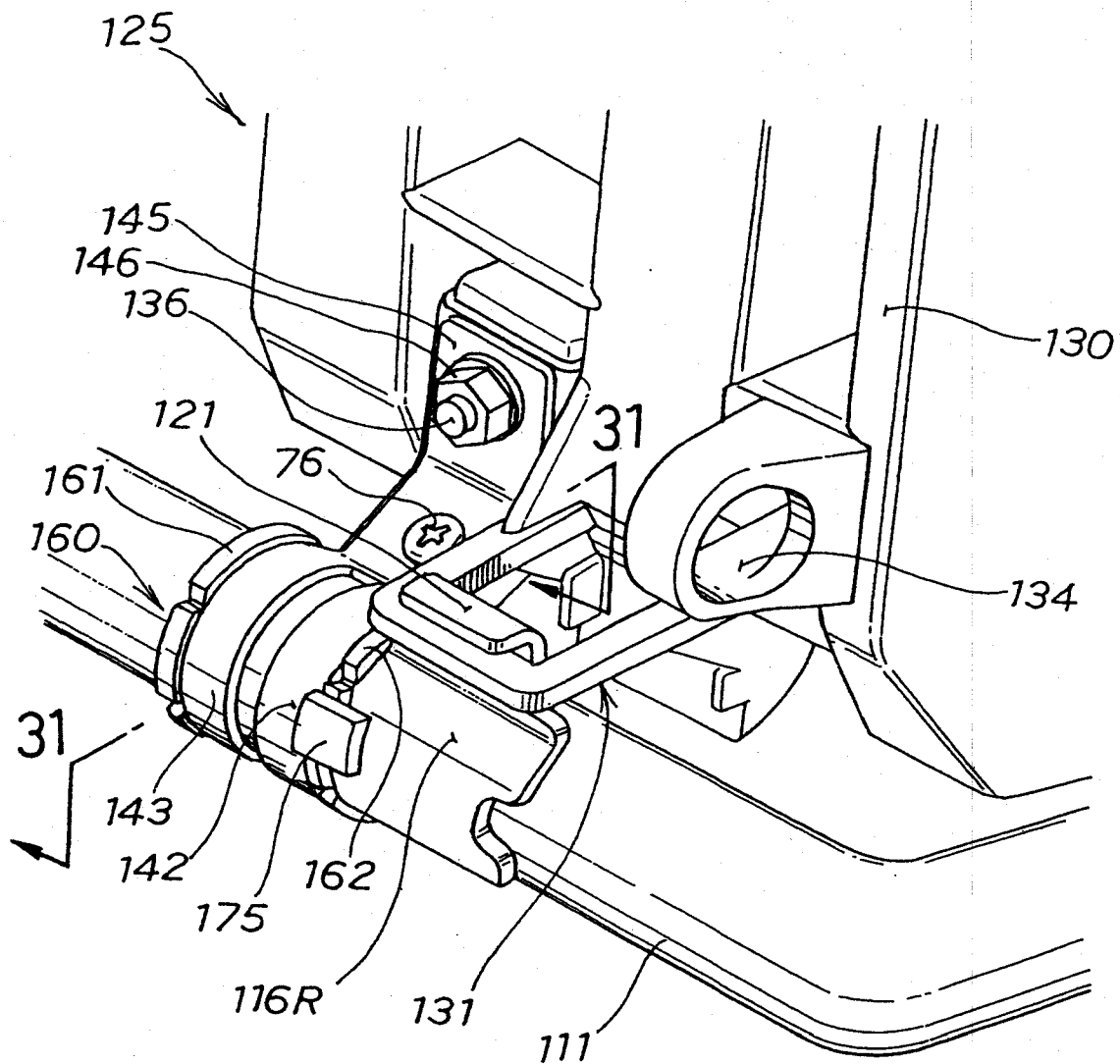
IO 2001 A000899

FIG. 28



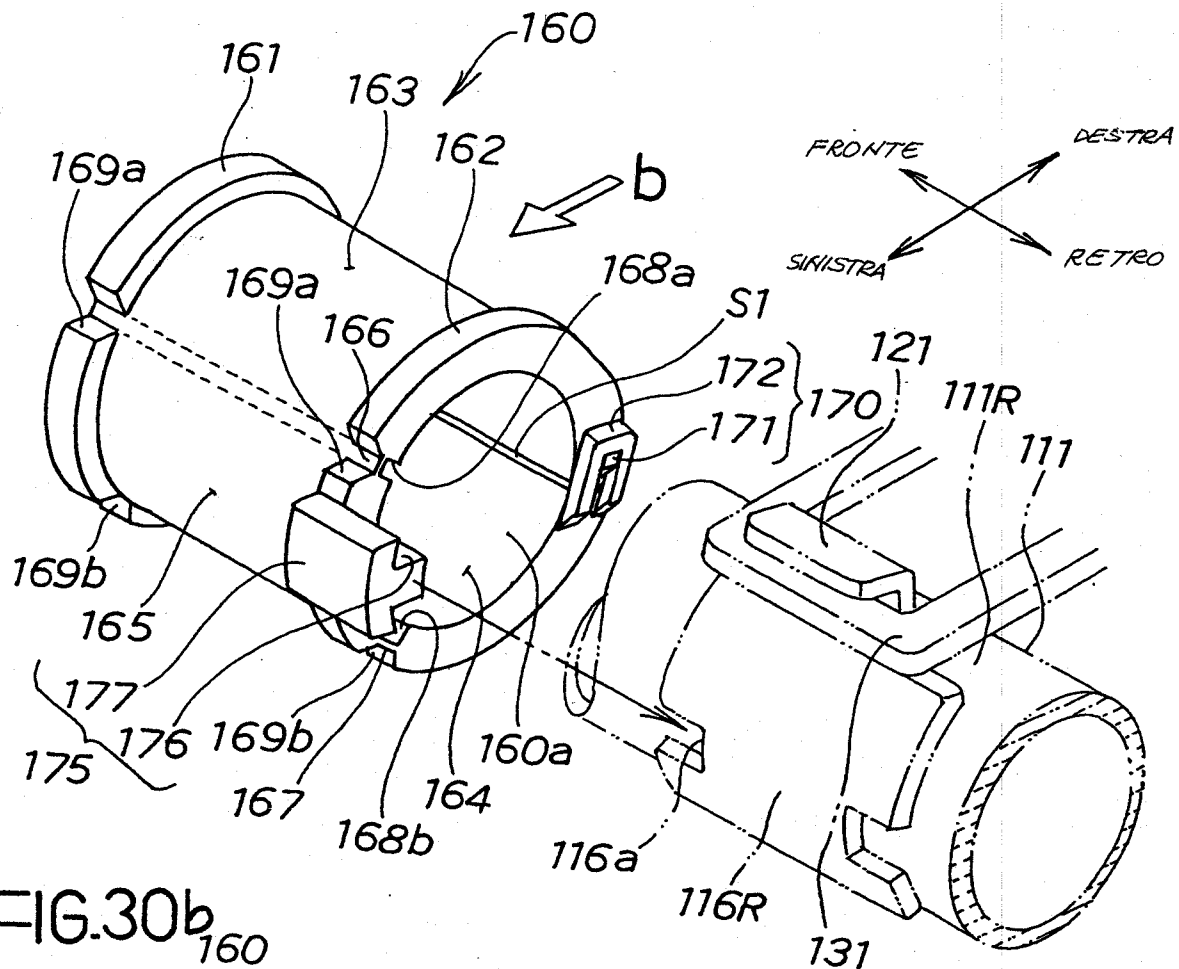
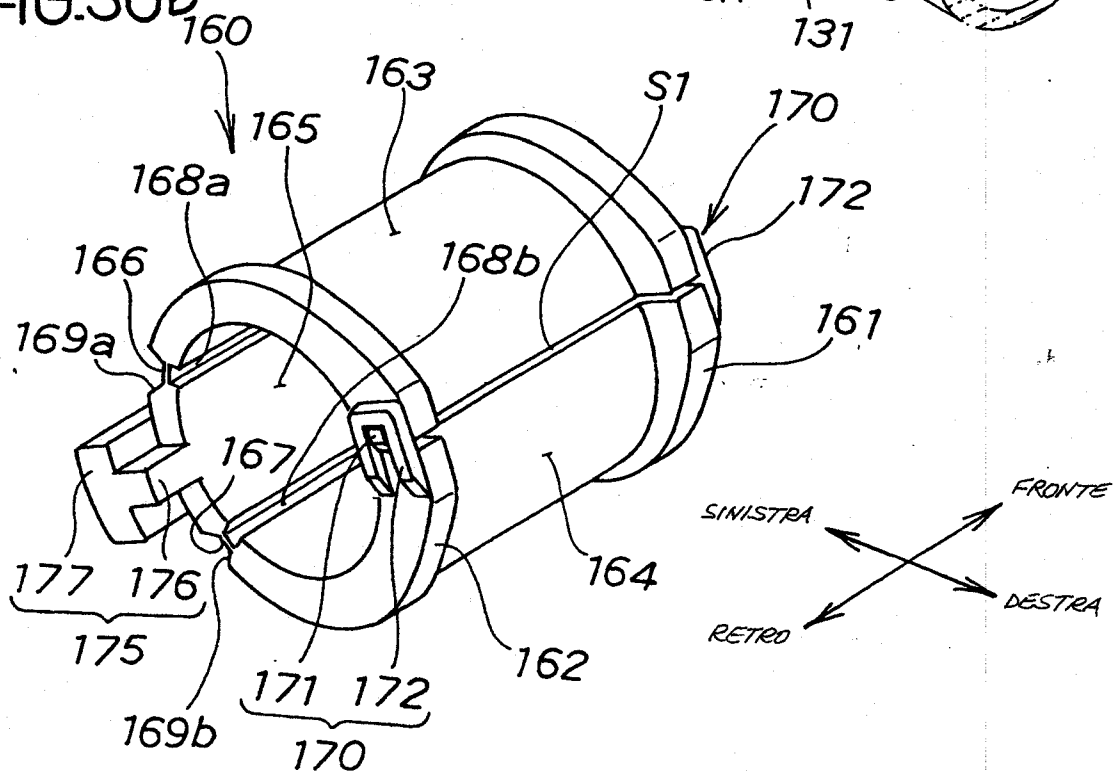
C.C.I.A.A.
Torino

FIG. 29



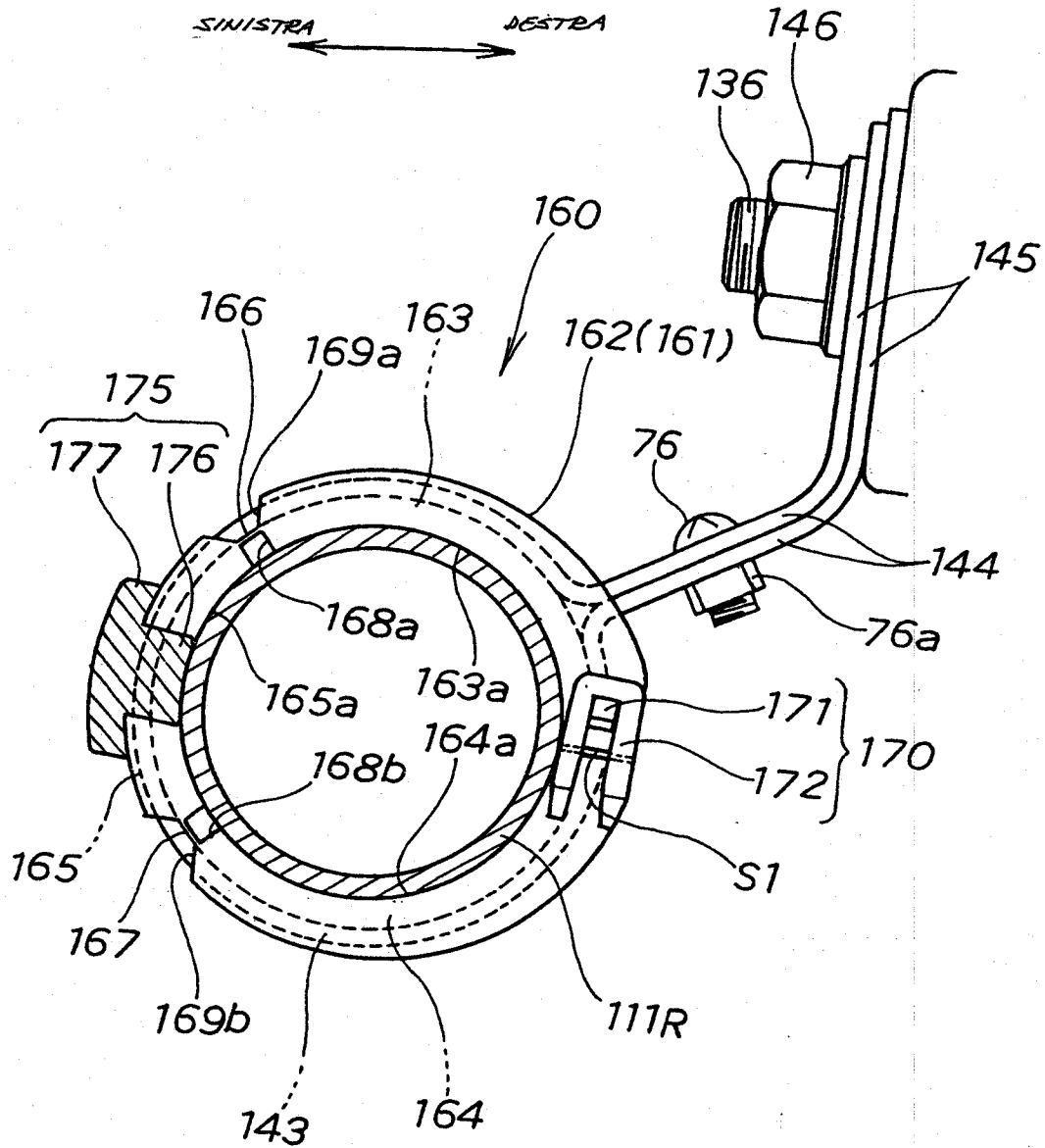
[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

FIG. 30a

FIG. 30b₇

Горький

FIG. 31



[Signature]
C.C.I.A.A.
Torino

[Signature]
STUDIO FIORAVANTI

FIG. 32

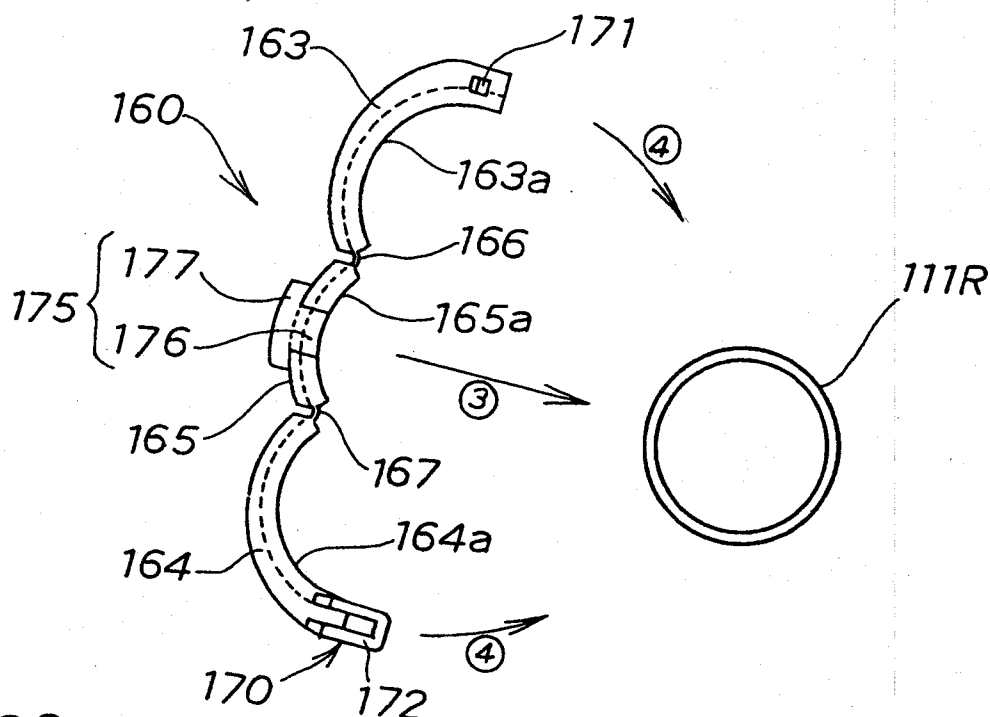


FIG. 33a

FIG. 33b

FIG. 33c

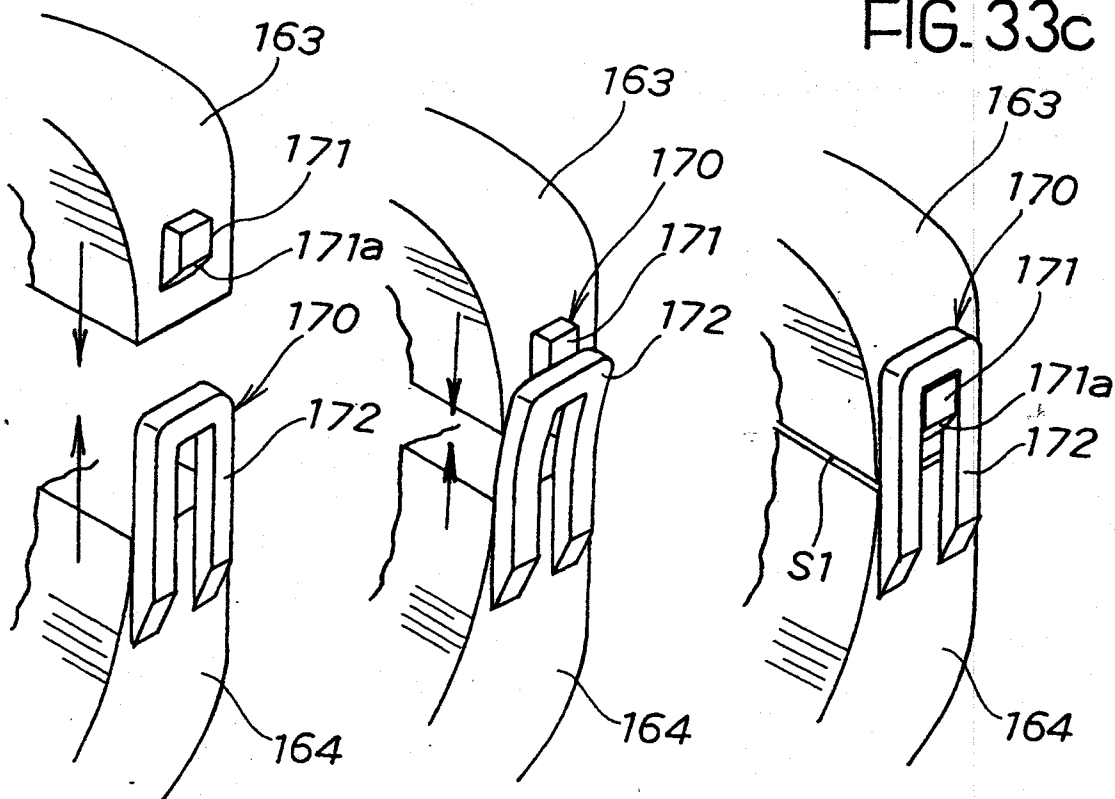


FIG. 34a

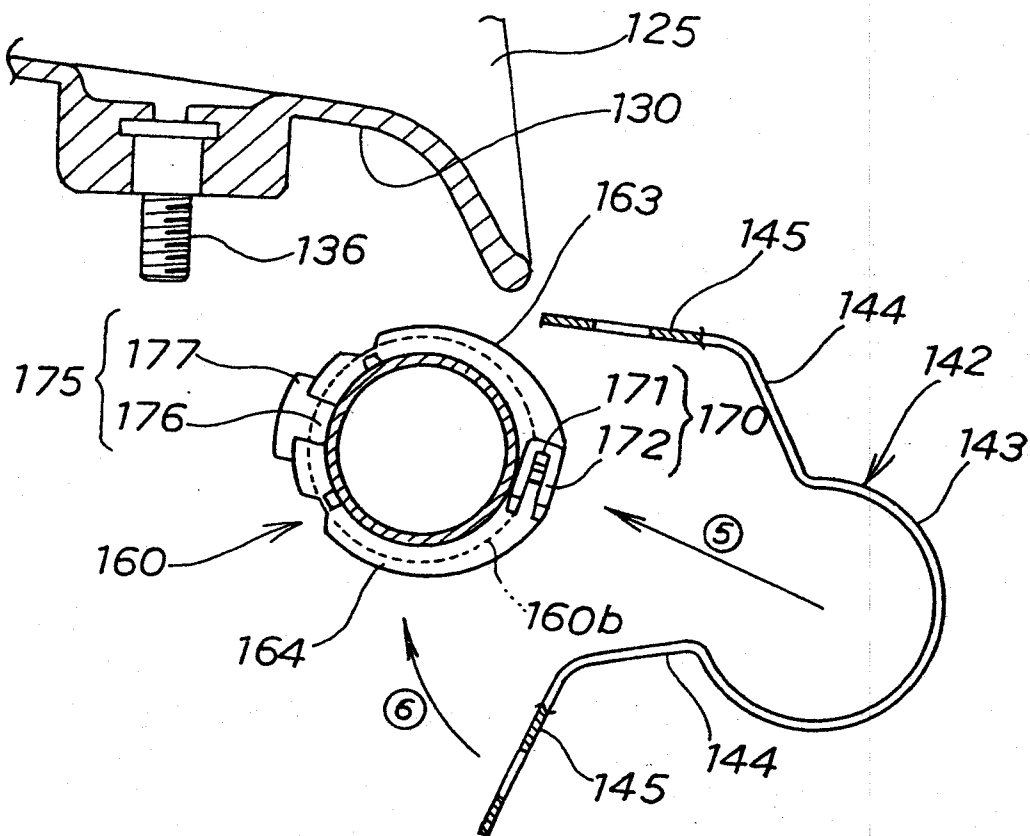
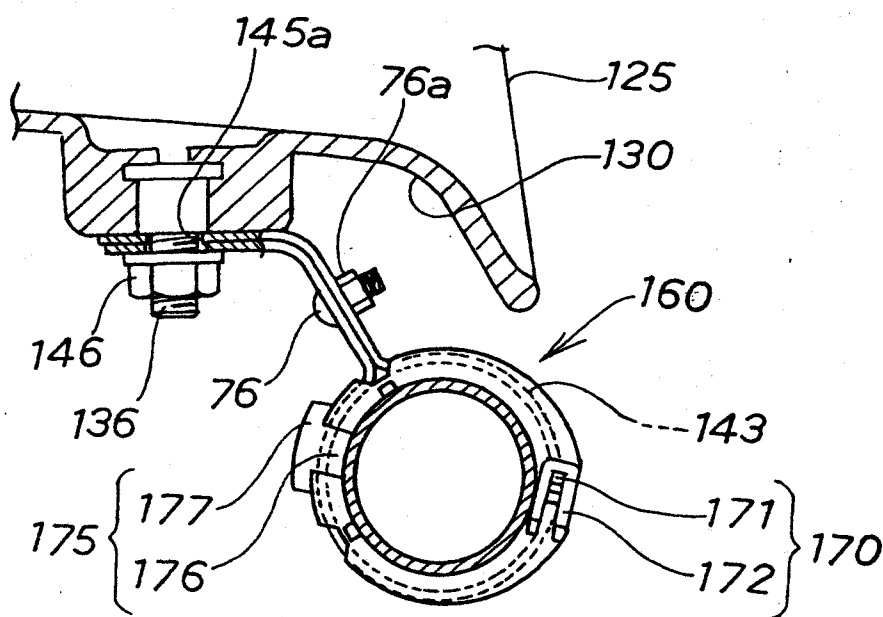
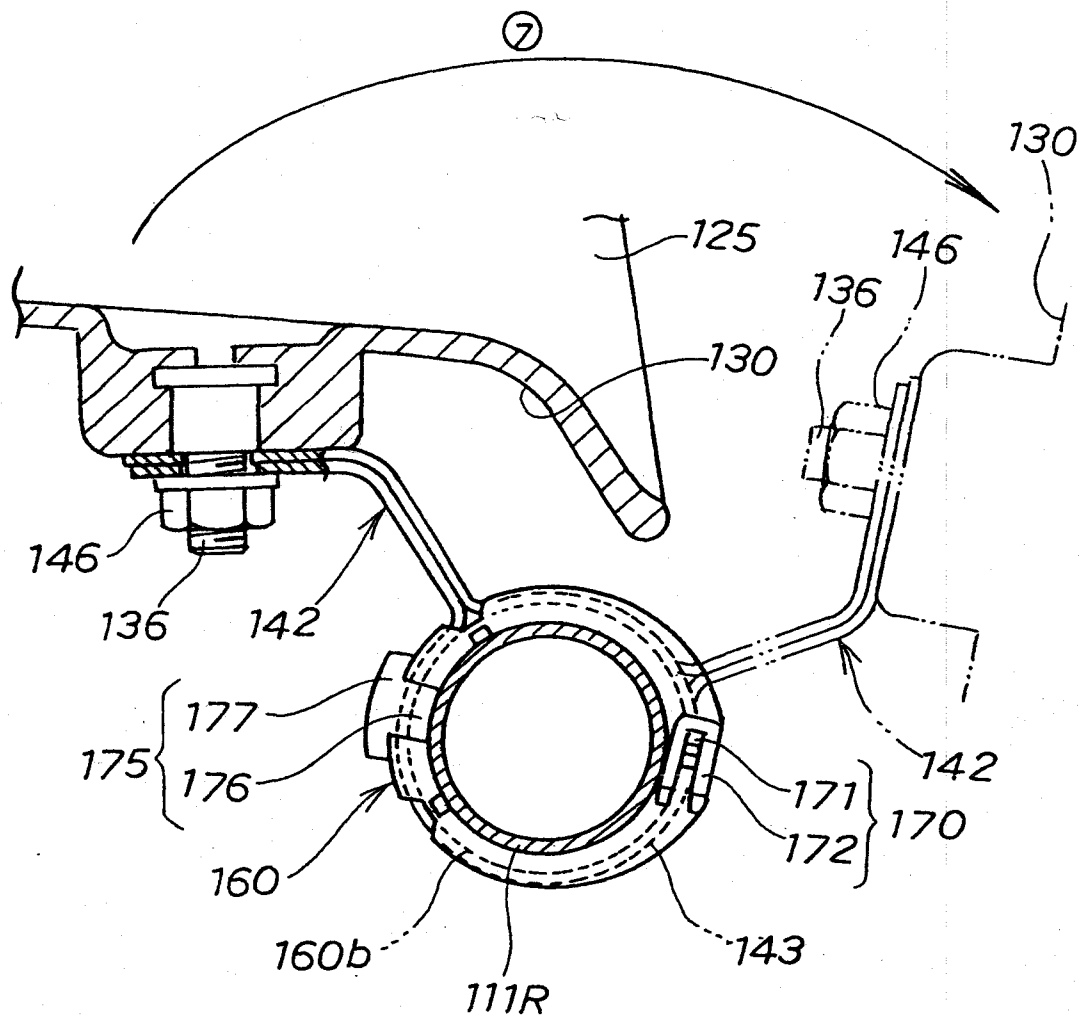


FIG. 34b



C.C.I.A.A.
Torino

FIG.35



[Signature]
C.C. Torini

FIG. 36a

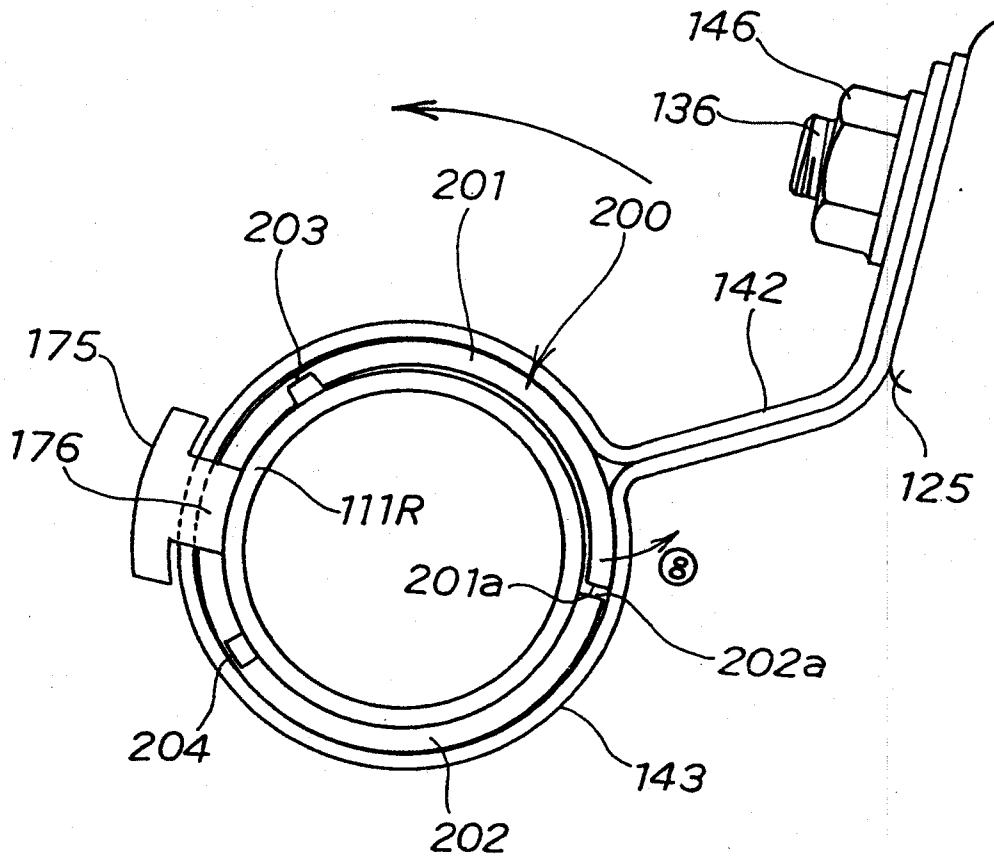
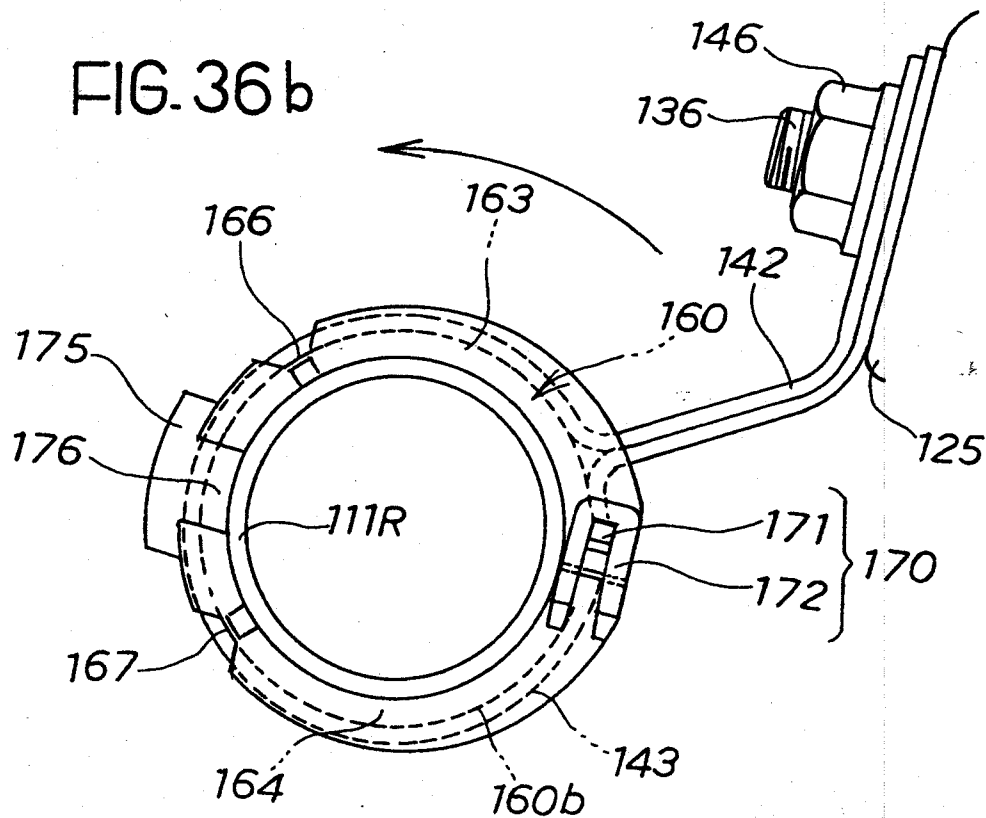


FIG. 36b



C.C.I.A.A.
Torino

FIG. 37a

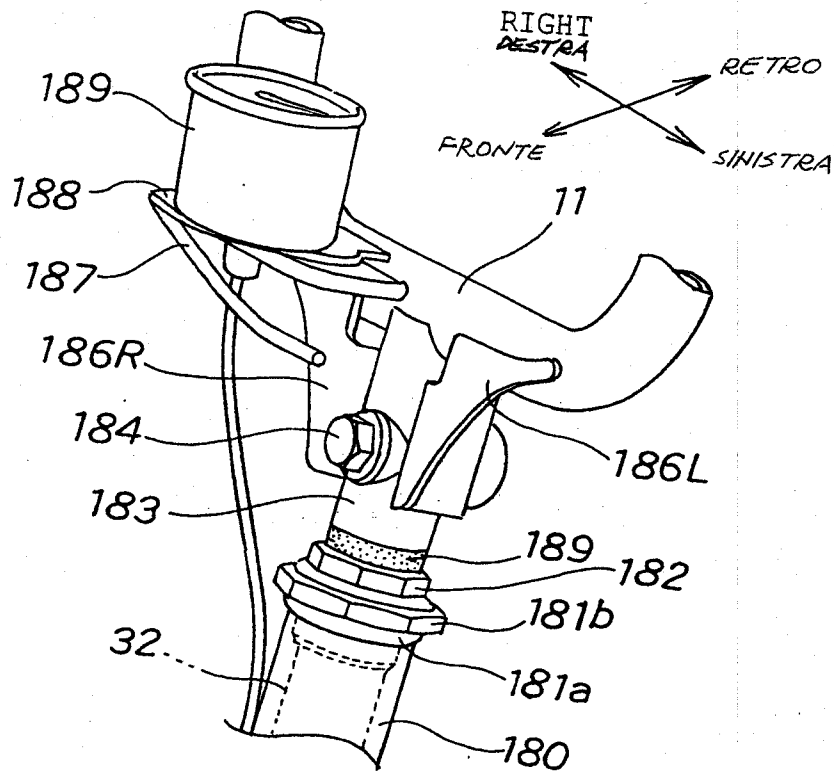
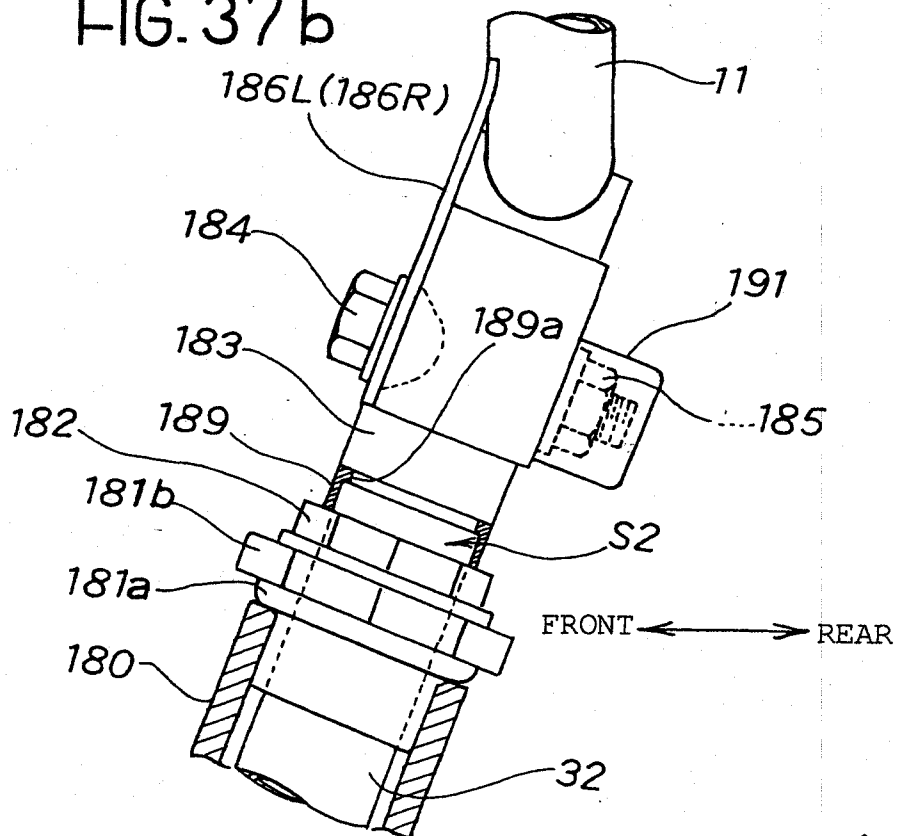


FIG. 37b



C.C.I.A.A.
Torino

CONFRATTO E ORAVANTI
1907 12. 00000