

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

(21) **PI 1102324-4 A2**

(22) Data de Depósito: 26/05/2011
(43) Data da Publicação: 15/01/2013
(RPI 2193)



(51) *Int.Cl.:*
B62J 1/12
B62J 15/04

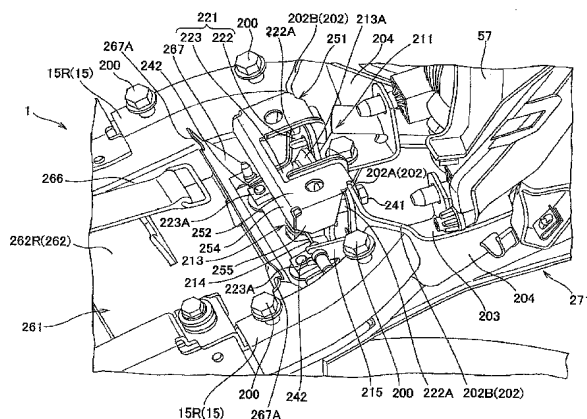
(54) **Título:** VEÍCULO DO TIPO SELA DE MONTAR

(30) **Prioridade Unionista:** 28/05/2010 JP 2010-123427

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

(72) **Inventor(es):** Takamasa Iguchi

(57) **Resumo:** VEÍCULO DO TIPO SELA DE MONTAR. A presente invenção refere-se a um veículo do tipo sela de montar (1) que possa evitar uma ação danosa em um mecanismo de preensão de assento e possa produzir um veículo compacto, sem a produção de um elemento transversal de grandes dimensões. Uma chapa de preensão de assento (221) de um mecanismo de preensão de assento (211) é fixada em um lado frontal de uma porção de parede frontal (202) de um elemento transversal (201) que conecta os trilhos de assento esquerdo e direito (15) um ao outro nas porções traseiras dos trilhos de assento (15), uma porção estendida para frente (223) que se estende na direção para frente é formada sobre uma extremidade inferior da chapa de preensão de assento (221), e a porção estendida para frente (223) cobre uma porção de mecanismo (213) disposta sobre a chapa de preensão de assento (221) a partir de baixo.



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

CAMPO DA TÉCNICA

A presente invenção refere-se a um veículo do tipo sela de montar provido com um mecanismo de prensão para travar um assento.

ANTECEDENTES DA INVENÇÃO

Com respeito às motocicletas, é conhecida uma motocicleta na qual o assento é disposto de maneira separável acima de um par de trilhos de assento esquerdo e direito de um quadro de corpo de veículo, e um mecanismo de prensão de assento que trava o assento disposto acima dos trilhos de assento é fixado em um elemento transversal conectado às porções traseiras dos trilhos de assento esquerdo e direito (vide, por exemplo, Documento de Patente 1).

Documento da Técnica Anterior:

Documento de Patente: Documento de Patente 1 – Publicação Internacional N. 2003 004338

SUMÁRIO DA INVENÇÃO

Problema a ser solucionado pela invenção

No entanto, na estrutura convencional, a fim de evitar uma ação maldosa no mecanismo de prensão de assento, uma parede traseira de grande dimensão é disposta atrás do mecanismo de prensão de assento, e paredes laterais de grandes dimensões são dispostas sobre os lados esquerdo e direito do mecanismo de prensão de assento, resultando no aumento do peso do veículo ou em um grande tamanho do veículo.

Além disso, a fim de considerar a prevenção de uma ação danosa no mecanismo de prensão de assento por baixo do veículo, pode ser considerado um método no qual um elemento transversal ao qual o mecanismo de prensão de assento é fixado é de grande dimensão. No entanto, a grande dimensão do elemento transversal também resulta no aumento do peso do veículo ou no aumento do tamanho do veículo.

Além disso, quando o mecanismo de prensão é disposto sobre uma porção superior do elemento transversal como no caso do Documento

de Patente 1, torna-se difícil produzir um veículo compacto na direção da altura.

A presente invenção foi produzida com vistas às circunstâncias acima mencionadas, e é um objetivo da presente invenção prover um veículo do tipo sela de montar que possa evitar uma ação maldosa no mecanismo de prensão de assento e que possa produzir um veículo compacto sem a produção de um elemento transversal de grandes dimensões.

Meio para a solução do problema

A fim de superar as falhas acima mencionadas, a presente invenção trata de um veículo do tipo sela de montar que inclui: um par de trilhos de assento esquerdo e direito (15) que constituem uma peça do quadro de corpo de veículo (2) e se estendem na direção do lado traseiro na direção longitudinal do veículo; um assento (41) que é disposto de maneira separável acima dos trilhos de assento (15); um elemento transversal (201) que se conecta aos trilhos de assento esquerdo e direito (15) nas porções traseiras dos trilhos de assento (15); e um mecanismo de prensão de assento (211) que é fixado no elemento transversal (201) e trava o assento (41), sendo que uma chapa de prensão de assento (211) do mecanismo de prensão de assento (211) é fixada em um lado frontal de uma porção de parede frontal (202) do elemento transversal (201); uma porção estendida para frente (223) que se estende à frente é formada sobre uma extremidade inferior da chapa de prensão de assento (221), e a porção estendida para frente (223) cobre uma porção de mecanismo (213) disposta sobre a chapa de prensão de assento (221) a partir de baixo.

Devido a tal constituição, a chapa de prensão de assento do mecanismo de prensão de assento é fixada ao lado frontal da porção de parede frontal do elemento transversal que se conecta aos trilhos de assento esquerdo e direito nas porções traseiras dos trilhos traseiros, a porção estendida para frente que se estende à frente é formada sobre a extremidade inferior da chapa de prensão de assento, e a porção estendida para frente cobre a porção de mecanismo disposta sobre a chapa de prensão de assento a partir de baixo. Por conseguinte, o acesso à porção de mecanismo

pode ser impedido pela chapa de preensão de assento e, deste modo, o veículo do tipo sela de montar poderá evita uma ação danosa no mecanismo de preensão de assento e pode produzir um veículo compacto na direção da altura sem que o elemento transversal seja de grandes dimensões.

5 Na constituição acima mencionada, uma porção de fixação de para-lama traseiro (223A) que se fixa a um para-lama traseiro (261) que é disposto sob os trilhos de assento (15) e acima de uma roda traseira (26) pode ser provido na porção estendida para frente (223). Devido à constituição acima mencionada, a porção estendida para frente pode ser usada co-
10 mo uma peça que impede uma ação danosa no mecanismo de preensão de assento a partir de baixo, bem como uma peça de suporte para o para-lama traseiro. Por conseguinte, o uso do suporte sobre um lado de trilho de assento para a fixação do para-lama traseiro poderá ser suprimido tanto quanto possível, realizando, assim, um aperfeiçoamento da produtividade dos trilhos
15 de assento e a redução do número de peças.

 Além disso, na constituição acima mencionada, uma zona de armazenamento (262R) pode ser definida sobre uma superfície superior do para-lama traseiro (261), e uma parede divisória de armazenamento (267) que forma uma porção traseira da zona de armazenamento (262R) e é dis-
20 posta na frente do mecanismo de preensão de assento (211) pode ser provida no para-lama traseiro (261). Devido a tal constituição, a zona de armazenamento é definida sobre a superfície superior do para-lama traseiro, e, desse modo, o desempenho de carregamento do veículo do tipo sela de montar poderá ser aperfeiçoado, e a conveniência do veículo do tipo sela de montar
25 poderá ser aperfeiçoada, e devido à provisão da parede divisória de armazenamento, é possível evitar que uma carga venha a influenciar a operação do mecanismo de preensão de assento, e ainda o aceso ao mecanismo de preensão de assento a partir do lado frontal se torna difícil, aperfeiçoando, assim, o efeito de prevenção a ações danosas.

30 Além disso, na constituição acima mencionada, uma porção de para-lama estendida no sentido descendente (56) que constitui um corpo separado do para-lama traseiro (261) pode ser formada atrás do para-lama

traseiro (261), uma cobertura de conexão (271) pode ser provida entre a porção de para-lama estendida no sentido descendente (56) e o para-lama traseiro (261), e a cobertura de conexão (271) pode cobrir a porção de conexão (242) que conecta a porção de fixação de para-lama traseiro (223A) da porção estendida para frente (223) e o para-lama traseiro (261). Devido a tal constituição, a porção de conexão que conecta a porção de fixação de para-lama traseiro da porção estendida para frente e o para-lama traseiro é coberta com a cobertura de conexão e, desse modo, a exposição da aparência da porção de conexão poderá ser suprimida de modo que a porção de conexão possa ficar protegida e ainda o acesso à porção de conexão se torne difícil, em função do que o acesso ao mecanismo de prensão de assento se torna mais complicado, aumentando ainda mais o efeito de prevenção contra ações danosas.

Além disso, na constituição acima mencionada, a porção de fixação (272) entre a cobertura de conexão (271) e o para-lama traseiro (261) pode ser disposta entre a porção de conexão (242) e os trilhos de assento (15) na direção lateral do veículo. Devido a tal constituição, a cobertura de conexão pode ser fixada ao para-lama traseiro em uma posição na qual uma força de suporte de para-lama traseiro exercida pela porção estendida para frente é alta e, por conseguinte, se torna possível aumentar a força de suporte de cobertura de conexão. Desse modo, a porção estendida para frente pode ainda contribuir para o aperfeiçoamento da rigidez da porção de fixação da cobertura de conexão.

Além disso, na constituição acima mencionada, o veículo do tipo sela de montar pode incluir a cobertura superior (251) que cobre o mecanismo de prensão de assento (211) a partir de cima e também é presa no elemento transversal (201) juntamente com o mecanismo de prensão de assento (211). Devido a tal constituição, além de aumentar ainda mais o efeito de prevenção contra ações danosas, é possível se fazer uma redução do número de peças e a redução do peso ao evitar o aumento dos elementos de fixação advindo do uso da cobertura superior.

Além disso, na constituição acima mencionada, o veículo do tipo

sela de montar pode incluir um cabo metálico (214) que opera o mecanismo de preensão de assento (211), a porção de conexão (215) que conecta o cabo metálico (214), e o mecanismo de preensão de assento (211) pode se sobrepor aos trilhos de assento (15) conforme observado em uma vista lateral. Devido a tal constituição, o acesso ao cabo metálico a partir de fora se torna difícil, aumentando ainda mais o efeito de prevenção contra ações danosas.

Além disso, na constituição acima mencionada, uma unidade de lanterna traseira (57) pode ser provida em um estado no qual a unidade de lanterna traseira (57) faceia a superfície traseira da porção de parede frontal (202) do elemento transversal (201). Devido a tal constituição, a unidade de lanterna traseira poderá, em cooperação com o elemento transversal, tornar difícil o acesso ao mecanismo de preensão de assento por trás.

Além disso, na constituição acima mencionada, uma barra de segurança que um ocupante agarra pode ser disposta sobre os lados do assento (41), pode ser fixada aos trilhos de assento (15) ou pode ser posicionada sobre os lados esquerdo e direito do mecanismo de preensão de assento (211). Devido a tal constituição, é possível proteger o mecanismo de preensão de assento usando as barras de segurança, as quais têm uma resistência suficiente para permitir que um ocupante agarre a barra de segurança firmemente, e ainda é possível dificultar o acesso ao mecanismo de preensão de assento, aumentando ainda mais o efeito de prevenção a ações maldosas.

Vantagem da Invenção:

De acordo com a presente invenção, a chapa de preensão de assento do mecanismo de preensão de assento é fixada no lado frontal da porção de parede frontal do elemento transversal que conecta os trilhos de assento esquerdo e direito nas porções traseiras dos trilhos de assento, a porção estendida para frente que se estende à frente é formada sobre a extremidade inferior da chapa de preensão de assento, e a porção estendida para frente cobre a porção de mecanismo disposta sobre o chapa de preensão de assento a partir de baixo. Por conseguinte, é possível impedir uma

ação maldosa sobre o mecanismo de prensão de assento e produzir um veículo compacto sem a construção de um elemento transversal de grande dimensão.

5 Além disso, ao se prover a porção de fixação de para-lama traseiro que fixa o para-lama traseiro disposto abaixo dos trilhos de assento e acima da roda traseira para a porção estendida para frente, a porção estendida para frente poderá ser usada como uma peça que previne uma ação danosa no chapa de prensão de assento a partir de baixo, como também uma peça de suporte para o para-lama traseiro.

10 Além disso, ao se definir uma zona de armazenamento sobre uma superfície superior do para-lama traseiro, e ao se prover uma parede divisória de armazenamento que forma a porção traseira da zona de armazenamento e é disposta na frente do mecanismo de prensão de assento no para-lama traseiro, o desempenho de carregamento do veículo do tipo sela
15 de montar poderá ser aperfeiçoado, e a conveniência do veículo do tipo sela de montar poderá ser aperfeiçoada, e, ao mesmo tempo será possível evitar que uma carga venha a influenciar a operação do mecanismo de prensão de assento, e ainda o efeito de prevenção a ações danosas no mecanismo de prensão de assento poderá ser maior.

20 Além disso, ao se formar uma porção de para-lama estendida no sentido descendente que constitui um corpo separado do para-lama traseiro atrás do para-lama traseiro, ao se prover uma cobertura de conexão entre a porção de para-lama estendida no sentido descendente e o para-lama traseiro, e ao se cobrir a porção de conexão que conecta a porção de fixação de
25 para-lama traseiro da porção estendida para frente e o para-lama traseiro usando a cobertura de conexão, a exposição da aparência da porção de conexão poderá ser suprimida de modo que a porção de conexão possa ficar protegida e ainda o acesso à porção de conexão se torne difícil, em função do que o acesso ao mecanismo de prensão de assento se torna mais complicado, aumentando ainda mais o efeito de prevenção contra ações danosas.
30

Além disso, ao se dispor a porção de fixação entre a cobertura

de conexão e o para-lama traseiro entre a porção de conexão e os trilhos de assento na direção lateral do veículo, a porção estendida para frente poderá também contribuir para o aperfeiçoamento da rigidez da porção de fixação da cobertura de conexão.

5 Além disso, ao se prover a cobertura superior que cobre o mecanismo de preensão de assento a partir de cima e também é presa no elemento transversal juntamente com o mecanismo de preensão de assento ao veículo do tipo sela de montar, além de aumentar ainda mais o efeito de prevenção contra ações danosas, é possível se fazer uma redução do número
10 de peças e a redução do peso ao evitar o aumento dos elementos de fixação advindo do uso da cobertura superior.

 Além disso, ao se prover um cabo metálico que opera o mecanismo de preensão de assento do veículo do tipo sela de montar, e ao se sobrepor a porção de conexão que conecta o cabo metálico e o mecanismo
15 de preensão de assento aos trilhos de assento, conforme ilustrado em uma vista lateral, o acesso ao cabo metálico a partir de fora se torna difícil, aumentando ainda mais, portanto, o aperfeiçoamento do efeito de prevenção contra ações danosas.

 Além disso, ao se prover uma unidade de lanterna traseira em
20 um estado no qual a unidade de lanterna traseira faceia a superfície traseira da porção de parede frontal do elemento transversal, a unidade de lanterna traseira poderá, em cooperação com o elemento transversal, tornar difícil o acesso ao mecanismo de preensão de assento por trás.

 Além disso, ao se dispor uma barra de segurança que um ocupante agarra sobre os lados do assento, ao se fixar a barra de segurança
25 aos trilhos de assento, ou ao se posicionar a barra de segurança sobre os lados esquerdo e direito do mecanismo de preensão de assento, é possível proteger o mecanismo de preensão de assento usando a barra de segurança, a qual tem uma resistência suficiente para permitir que um ocupante a-
30 garre a barra de segurança firmemente, e ainda é possível dificultar o acesso ao mecanismo de preensão de assento, aumentando ainda mais, portanto, o efeito de prevenção a ações maldosas.

BREVE DESCRIÇÃO DOS DESENHOS

A figura 1 é uma vista lateral esquerda de uma motocicleta de acordo com a presente invenção.

5 A figura 2 é uma vista ampliada da motocicleta conforme ilustrado a partir de uma vista lateral esquerda.

A figura 3 é uma vista traseira de um corpo de veículo a partir de uma perspectiva superior.

A figura 4 é uma vista lateral esquerda da porção traseira do corpo de veículo.

10 A figura 5 é uma vista em perspectiva da porção traseira do corpo de veículo conforme ilustrado a partir de uma vista lateral esquerda.

A figura 6 é uma vista em perspectiva da porção traseira do corpo de veículo, conforme ilustrado em uma vista lateral direita.

15 A figura 7 é uma vista da chapa de prensão de assento conforme ilustrado a partir de uma vista lateral esquerda com a constituição em torno da chapa de prensão de assento.

A figura 8 é uma vista em seção transversal longitudinal da porção traseira do corpo de veículo.

20 A figura 9 é uma vista mostrando um estado no qual um artigo carregado é armazenado em uma porção de armazenamento de artigo a partir de uma perspectiva superior.

A figura 10 é uma vista mostrando um elemento transversal conforme ilustrado a partir de uma perspectiva inferior juntamente com a constituição em torno do elemento transversal.

25 A figura 11 é uma vista mostrando um estado no qual uma cobertura de conexão é montada em uma modalidade mostrada na figura 10.

Modo para Executar a Invenção

30 A seguir, será explicada uma modalidade da presente invenção em conjunto com os desenhos. Nesse aspecto, na explicação, as direções "para frente", "para trás", "à esquerda", "à direita", "lado de cima" e "lado de baixo" são iguais às direções com relação a um corpo de veículo, a menos que de outra maneira especificado.

A figura 1 é uma vista lateral esquerda de uma motocicleta 1 de acordo com uma modalidade da presente invenção, e a figura 2 é uma vista ampliada da motocicleta 1 conforme ilustrado a partir de uma vista lateral esquerda.

5 Conforme mostrado na figura 1 e na figura 2, a motocicleta 1 é um veículo do tipo sela de montar que inclui um motor 31 que constitui um motor de combustão interna (também referido como uma unidade de força) sobre o centro de um quadro de corpo de veículo 2 na direção longitudinal, e também inclui um tanque de combustível 32 que é disposto na frente do as-
10 sento de um ocupante 41 sobre o qual um ocupante (piloto) senta e acima do motor 31.

 O quadro de corpo de veículo 2 da motocicleta 1 é constituído pela junção integral de uma pluralidade de peças metálicas umas às outras por meio de soldagem ou coisa do gênero, sendo que o quadro de corpo de
15 veículo 2 inclui: um tubo coletor 11 que é provido em uma porção de extremidade dianteira do quadro de corpo de veículo 2; um par de quadros principais esquerdo e direito 12 que se estendem no sentido traseiro e descendente a partir de um porção superior do tubo coletor 11; um par de quadros inferiores esquerdo e direito (também referidos como quadros de apoio) 13
20 que se estendem no sentido traseiro e descendente sob os quadros principais 12 a partir de uma porção inferior do tubo coletor 11; um par de chapas de pivô esquerdo e direito 14 que se estendem no sentido descendente a partir das porções traseiras dos quadros principais 12; um par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 que se estendem no sentido traseiro e ascen-
25 dente a partir das porções traseiras dos quadros principais 12 (vide figura 2); e um par de suportes traseiros esquerdo e direito 16 que se estendem no sentido traseiro e ascendente a partir das porções superiores das chapas de pivô 14 sob os trilhos de assento 15. Nesse caso, o par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 e o par de suportes traseiros esquerdo e direito 16
30 constituem um quadro traseiro.

 Uma pluralidade de quadros de reforço 18 (vide figura 2) se estende entre os quadros principais 12 e os quadros inferiores 13, e uma por-

ção frontal do quadro de corpo de veículo é formada em um quadro de armação usando essas peças.

Os quadros do quadro de corpo de veículo 2 diferentes das chapas de pivô 14 (o tubo coletor 11, os quadros principais 12, os quadros inferiores 13, os trilhos de assento 15, os suportes traseiros 16) são formados de um tubo de metal feito de um material metálico, tal como aço, e as chapas de pivô 14 são feitas de um elemento em forma de chapa feito de um material metálico, tal como aço.

O tubo coletor 11 suporta um dispositivo de direção 20 para regular a direção de uma roda dianteira 19. O dispositivo de direção 20 é configurado de tal modo que um par de garfos dianteiros esquerdo e direito 24 fique disposto sobre um cano de direção (não mostrado no desenho) que é rotativamente suportado sobre o tubo coletor 11 por meio de um elemento de ponte 22, e um guidão 25 que o piloto dirige é fixado ao elemento de ponte 22. Devido a tal constituição, a roda dianteira 19 que é suportada de maneira pivotável e rotativa sobre as porções de extremidades inferiores dos garfos dianteiros esquerdo e direito 24 é guiada nas direções à esquerda ou à direita em resposta à manipulação do guidão por parte do piloto.

Os quadros principais 12 suportam um tanque de combustível 32 sobre suas porções dianteiras, e suportam o motor 31 sob o tanque de combustível 32. O tanque de combustível 32 reserva combustível líquido no mesmo, tem a forma de uma caixa oca cujo comprimento longitudinal é maior que o comprimento lateral (= largura), é disposto de modo a abranger os quadros principais esquerdo e direito 12 sobre os quadros principais 12, e é disposto atrás do tubo coletor 11 e na frente de um assento de ocupante 41.

Os quadros de pivô 14 suportam um eixo de pivô 36 que suporta de maneira pivotável e rotativa as porções de extremidade de um par de braços oscilantes esquerdo e direito 35 na direção paralela à direção de largura de veículo, e suportam o par de braços oscilantes esquerdo e direito 35 de uma maneira oscilante no sentido vertical por meio de um eixo de pivô 36. Uma roda traseira 26 é suportada de maneira pivotável e rotativa sobre as extremidades traseiras dos braços oscilantes 35, e um amortecedor tra-

seiro 37 provido com elos é interposto entre os braços oscilantes 35 e o quadro de corpo de veículo 2.

Além disso, um par de prendedores de degrau principais esquerdo e direito 52 que suportam os degraus principais 51 sobre os quais o piloto coloca os seus pés é montado sobre as chapas de pivô esquerda e direita 14.

Além disso, um cavalete lateral 53 que é provido para estacionar o corpo de veículo em uma postura inclinada para o lado esquerdo é montado sobre uma das chapas de pivô esquerda e direita 14 (a chapa de pivô esquerda 14 na presente modalidade) de uma maneira armazenável.

Conforme ilustrado em uma vista lateral, umas extremidades dos trilhos de assento 15 são conectadas aos quadros principais 12, e as outras extremidades dos trilhos de assento 15 se estendem para trás no sentido ascendente com uma inclinação relativamente aguda e suportam o assento do ocupante 41. O assento do ocupante 41 é formado como um assento do tipo integral que vem a ser um corpo integral formado de um assento principal 41A sobre o qual um piloto senta e um assento de garupa 41B sobre o qual um carona senta atrás do piloto.

Umas extremidades dos suportes traseiros 16 são conectados às porções de extremidade traseiras do par de chapas de pivô 14 e as outras extremidades dos suportes traseiros 16 se estendem no sentido traseiro e ascendente com a inclinação relativamente aguda e são conectadas às porções traseiras do par de trilhos de assento 15. Um par de degraus de garupa esquerdo e direito 55 sobre os quais o carona coloca os seus pés é montado sobre os suportes traseiros 16 por meio dos prendedores de degrau de garupa 54.

Além disso, atrás do assento de garupa 41B, ou seja, sobre as porções traseiras dos trilhos de assento 15 e os suportes traseiros 16, um para-lama lateral traseiro (também referido como uma porção de para-lama estendida no sentido descendente) 56 que se estende no sentido traseiro e descendente atrás e acima da roda traseira 26, e uma unidade de lanterna traseira 57, um pisca alerta traseiro 58 ou coisa do gênero, que constituem

as lanternas traseiras, são montados.

O motor 31 é um motor resfriado a água de único cilindro de 4 marchas e é um motor inclinado no sentido dianteiro no qual uma porção de cilindro 62 é elevada na frente e na direção ascendente a partir de uma porção superior dianteira de uma caixa de manivela 61 e um eixo de cilindro LC (vide figura 2) é inclinado para frente. O motor 31 é disposto sobre uma porção substancialmente central do quadro de corpo de veículo 2 na direção longitudinal.

O motor 31 é suportado sobre o quadro de corpo de veículo 2 de tal modo que uma porção dianteira da caixa de manivela 61 seja suportada sobre as porções inferiores dos quadros inferiores (quadros de apoio) 13, e uma porção traseira da caixa de manivela 61 é suportada sobre as chapas de pivô 14 e as porções em torno das chapas de pivô 14 em diversas posições. Devido a tal constituição, o motor 31 é suportado dentro de um espaço que é definido por um lado inferior dos quadros principais 12, um lado traseiro dos quadros inferiores 13 e um lado frontal das chapas de pivô 14.

A porção de cilindro 62 inclui um bloco de cilindro 62A que é conectado a uma porção superior frontal da caixa de manivela 61, uma cabeça de cilindro 62B que é conectada a uma porção superior do bloco de cilindro 62A, e uma cobertura de cabeça de cilindro 62C que cobre uma porção superior da cabeça de cilindro 62B. A porção de cilindro 62 é disposta dentro de um espaço entre os quadros principais 12 e os quadros inferiores 13, conforme ilustrado em uma vista lateral.

Conforme mostrado na figura 2, uma engrenagem de saída de motor 61A é montada em uma porção traseira da caixa de manivela 61, uma correia de transmissão (doravante referida como correia) 34 que constitui um elemento de transmissão de força de acionamento que se estende entre a e enrolada em torno da engrenagem de saída de motor 61A e a roda traseira 26, e uma força de acionamento do motor 31 é transmitida para a roda traseira 26 que é disposta atrás do motor 31 por meio da correia 34.

O motor 31 é um motor do tipo resfriado a água. Conforme mostrado na figura 2, um radiador 63 para resfriar o motor 31 é suportado sobre

os quadros inferiores 13 na frente e acima do motor 31 e a água de refrigeração resfria o motor ao fazer uso de um vento que passa a partir de um lado frontal do corpo de veículo.

5 Um corpo de afogador 65 e uma caixa de filtro de ar 66 que constituem o sistema de admissão de motor são conectados a uma superfície traseira da porção de cilindro 62 (uma superfície traseira da cabeça de cilindro 62B) na ordem.

10 O corpo de afogador 65 inclui uma unidade de válvula que ajusta uma quantidade de ar a ser suprido para o motor 31 e inclui ainda um injetor (não mostrado no desenho) que injeta o combustível suprido a partir do tanque de combustível 32, e supre ar (ar fresco) e combustível para o motor 31. A caixa de filtro de ar 66 é uma unidade que purifica o ar externo e supre ar fresco para o corpo de afogador 65, e é disposta atrás e acima do corpo de afogador 65.

15 Nessa motocicleta 1, o corpo de afogador 65 e a caixa de filtro de ar 66 são dispostos longitudinalmente de modo a formar uma passagem de admissão ao longo de uma linha inclinada LD que se estende linearmente a partir da cabeça de cilindro 62B da porção de cilindro 62 no sentido traseiro e ascendente, conforme ilustrado em uma vista lateral. Devido a tal constituição, uma passagem de admissão reta é formada e, por conseguinte, um perfil de admissão que é vantajoso para aumentar a eficiência de admissão é provido. Nesse caso, a linha inclinada acima mencionada LD é uma linha aproximadamente perpendicular ao eixo de cilindro LC, conforme ilustrado em uma vista lateral.

25 Além disso, um único cano de descarga 70 é conectado a uma superfície frontal da porção de cilindro 62 (uma superfície frontal da cabeça de cilindro 62B), o cano de descarga 70 se estende no sentido descendente a partir da porção de cilindro 62, e se estende no sentido traseiro abaixo do motor 31, e é conectado a um único silencioso 71 que é disposto sobre um dos lados esquerdo e direito (na presente invenção, o lado direito) da roda traseira 26. O cano de descarga 70 e o silencioso 71 constituem um sistema de exaustão de motor.

Além disso, a motocicleta 1 inclui uma cobertura de corpo de veículo 80 que cobre substancialmente todo o corpo de veículo. A cobertura de corpo de veículo 80 inclui uma capota dianteira 81 que cobre uma porção frontal do corpo de veículo, um par de capotas laterais dianteiras esquerda e direita 82 que cobrem os lados esquerdo e direito da porção frontal do corpo de veículo, uma capota inferior 83 que cobre o corpo de veículo a partir de baixo, uma cobertura lateral 84 que cobre os lados esquerdo e direito do corpo de veículo em uma posição intermediária do corpo de veículo no sentido longitudinal e, um par de capotas traseiras esquerda e direita 95 que cobrem uma porção traseira do corpo de veículo.

A capota dianteira 81 é feita em um formato de capota que permite que a capota dianteira 81 cubra o tubo coletor 11 a partir do lado frontal, e um farol 86 e um par de espelhos retrovisores esquerdo e direito 87 é montado sobre a capota dianteira 81.

A capota lateral dianteira 82 é provida nos lados esquerdo e direito da capota dianteira 81. As capotas laterais dianteiras 82 têm um formato substancialmente triangular, conforme ilustrado em uma vista lateral na qual a largura vertical da capota lateral dianteira 82 é gradualmente aumentada à medida que a capota lateral dianteira 82 se estende no sentido traseiro a partir de uma porção frontal da mesma, e as capotas laterais dianteiras 82 cobrem os lados esquerdo e direito da porção frontal do quadro de corpo de veículo e os lados esquerdo e direito da porção de cilindro 62 do motor 31. Um par de lanternas pisca alerta 38 é montado nas extremidades frontais das capotas laterais dianteiras 82. Além disso, a capota inferior 83 é montada sobre uma porção inferior da capota lateral dianteira 82 e cobre o motor 31 por baixo.

A capota lateral 84 tem uma forma de cobertura que permite que a capota lateral 84 cubra um espaço definido entre o tanque de combustível 32, o assento principal 41A e o quadro de corpo de veículo 2 (os quadros principais 12), os trilhos de assento 15), e cubra os lados esquerdo e direito do sistema de admissão de motor. Além disso, as capotas traseiras 85 cobrem os lados esquerdo e direito dos trilhos de assento 15 e os suportes

traseiros 16 atrás da cobertura lateral 84.

Na figura 1, o símbolo 89 indica um par de barras de segurança esquerda e direita que são dispostas sobre os lados esquerdo e direito do assento traseiro 41B e das barras de assento traseiro, o símbolo 90 indica um para-lama dianteiro que é fixado aos garfos dianteiros 24 e cobre a roda dianteira 19 por cima, e o símbolo 91 indica uma cobertura de roda traseira (também referida como para-lama compressor) que é montado sobre os braços oscilantes 35 e cobre a porção superior frontal da roda traseira 26.

A seguir, será explicada a estrutura traseira da motocicleta 1. A figura 3 é uma vista de uma porção traseira do corpo de veículo a partir de uma perspectiva superior, e a figura 4 é uma vista lateral da porção traseira do corpo de veículo. Além disso, a figura 5 e a figura 6 são vistas em perspectiva da porção traseira do corpo de veículo. Nesses desenhos, a porção traseira do corpo de veículo é mostrada em um estado no qual o assento do ocupante 41 é removido.

Conforme mostrado na figura 3 à figura 6, as porções traseiras do par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 são formadas nas porções curvadas 15R tendo uma seção transversal retangular que é curvada na direção do centro no sentido da largura do veículo após se estenderem para trás paralelas entre si. Às superfícies superiores das porções curvadas 15R, é fixada uma barra de segurança 89 usando uma pluralidade (4 peças na presente invenção) de elementos de fixação (parafusos de fixação na presente invenção) 200. Além disso, um elemento transversal 201 (vide figura 5 e figura 6) que se estende entre os trilhos de assento 15 é conectado às extremidades traseiras das porções curvadas 15R por meio de soldagem ou coisa do gênero.

Conforme mostrado na figura 5 e na figura 6, o elemento transversal 201 é um corpo integral feito de uma porção de parede frontal em forma de chapa 202 que é conectada às extremidades traseiras das porções curvadas 15R que constituem as extremidades traseiras dos trilhos de assento 15 e se estende lateralmente em uma altura aproximadamente igual à das extremidades traseiras das porções curvadas 15R, uma porção de cha-

pa de fundo em forma de chapa 203 que se estende no sentido traseiro a partir de uma borda inferior da porção de parede frontal 202 com uma largura lateral predeterminada e um par de porções de parede lateral em forma de chapa esquerda e direita 204 que se estendem no sentido traseiro ao longo de ambos os lados esquerdo e direito da porção de chapa de fundo 203 a partir das bordas esquerdo e direito da porção de parede frontal 202. Embora o elemento transversal 201 seja feito usando um material metálico, o elemento transversal 201 pode ser feito por meio do uso de outros materiais que apresentem rigidez.

A porção de parede frontal 202 é um corpo integral feito de uma parede frontal central em forma de chapa 202A que se estende quase reto na direção lateral de modo a conectar as bordas internas das extremidades traseiras das porções curvadas 15R, e um par de paredes frontais inclinadas em forma de chapa esquerda e direita 202B que se expandem para fora na direção da largura do veículo à medida que as paredes frontais 202B se estendem para trás a partir de ambas as extremidades da parede frontal central 202A. O par de paredes frontais inclinadas esquerda e direita 202B é conectado às extremidades traseiras das respectivas porções curvadas 15R de modo a cobrir as aberturas formadas nas extremidades traseiras das porções curvadas esquerda e direita 15R de modo que a porção de parede frontal 202 possa garantir uma área de conexão larga com os trilhos de assento 15, por meio do que se torna possível garantir uma força de conexão suficiente entre os trilhos de assento 15 e o elemento transversal 201. Por conseguinte, a rigidez da porção traseira do quadro de corpo de veículo pode ser aperfeiçoada pelo elemento transversal 201.

As porções de parede laterais 204 se estendem internamente na direção da largura do veículo juntamente com a sua extensão traseira a partir das bordas esquerda e direita das paredes frontais inclinadas 202B, enquanto uma altura das porções de parede laterais 204 é definida de tal modo que a altura seja gradualmente abaixada juntamente com a extensão traseira das porções de parede laterais 204.

Além disso, a porção de chapa de fundo 203 tem uma forma de

chapa e se estende no sentido longitudinal bem como no sentido lateral de modo a conectar uma borda inferior da porção de parede frontal 202 e as bordas inferiores das porções de parede laterais esquerda e direita 204, e um furo atravessante 203A que penetra na direção vertical é formado na porção de chapa de fundo 203 em uma posição aproximadamente central no sentido longitudinal bem como no sentido lateral. Dessa maneira, as porções de parede laterais 204 e a porção de chapa de fundo 203 são feitas em uma forma de modo que essas peças se tornem mais leves ao longo da extensão traseira dessas peças, e também se tornem leves devido à formação do furo atravessante 203A.

Sobre uma superfície superior de uma porção estendida no sentido traseiro do elemento transversal 201, ou seja, sobre as superfícies superiores das porções traseiras da porção de chapa de fundo 203 e as porções de parede laterais, é disposta uma unidade de lanterna traseira 57 que constitui um farol traseiro ou coisa do gênero. Ou seja, na constituição da presente modalidade, o elemento transversal 201 é feito em um formato fino e em um formato alongado no sentido longitudinal de tal modo que a altura do elemento transversal 201 se torne aproximadamente igual à altura da extremidade traseira dos trilhos de assento 15, e a porção estendida para trás do elemento transversal 201 é usada como um pedestal para a unidade de lanterna traseira 57.

Além disso, sobre a porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201, é montada uma chapa de prensão de assento 221 do mecanismo de prensão de assento 211 que trava o assento do ocupante 41 colocado sobre os trilhos de assento 15.

A figura 7 é uma vista da chapa de prensão de assento 221 conforme ilustrado a partir de uma perspectiva lateral esquerda com a constituição em torno da chapa de prensão de assento 221.

Conforme mostrado na figura 5 à figura 7, a chapa de prensão de assento 221 é um corpo integral feito de uma porção de parede de fixação 222 que é fixada à porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201 e uma porção estendida para frente em forma de chapa planar 223 que

se estende para frente (no sentido dianteiro e descendente) a partir de uma extremidade inferior da porção de parede de fixação 222 e exibe a forma aproximada de um L, conforme ilustrado em uma vista lateral. A chapa de
preensão de assento 221 é feita usando um material tendo rigidez, tal como
5 um material metálico.

Conforme mostrado na figura 5 e na figura 6, a porção de parede de fixação 222 é formada em uma parede vertical que tem uma largura não superior à largura da parede frontal central 202A do elemento transversal 201 e se estende linearmente na direção da largura do veículo. Um par de
10 porções roscadas fêmeas (porções de fixação de elemento transversal) 22A é formado sobre a porção de parede de fixação 222.

Conforme mostrado na figura 7, uma superfície traseira da porção de parede de fixação 222 é colocada em contato com uma superfície frontal da porção de parede frontal 202 (a parede frontal central 202A) do
15 elemento transversal 201, um par de elementos de fixação esquerdo e direito (parafusos de fixação na constituição da presente modalidade) 241 passa por um par de furos atravessantes esquerdo e direito 202D formados na porção de parede frontal 202 (a parede frontal central 202A) a partir de um lado de superfície traseira da porção de parede frontal 202 (a parede frontal cen-
20 tral 202A), e é fixado às porções roscadas fêmeas 22A de modo que a chapa de preensão de assento 221 seja fixada ao elemento transversal 201.

Nesse caso, a porção de parede de fixação 222 é feita de um elemento de chapa que se estende linearmente na direção lateral da mesma maneira que a parede frontal central 202A e, por conseguinte, a porção de
25 parede de fixação 222 e a parede frontal central 202A são presas uma à outra em um estado de contato estrito, por meio do que será possível garantir uma força de fixação suficiente, e ainda a chapa de preensão de assento 221 e a porção de parede de fixação 222 são integralmente conectadas uma à outra, aumentando, assim, a rigidez da chapa de preensão de assento
30 221.

Conforme mostrado na figura 7, uma superfície superior da chamada 221, ou seja, uma superfície superior da porção de parede de fixa-

ção 222 é fixada em uma altura aproximadamente igual como uma superfície superior da porção de parede frontal 202 (a parede frontal central 202A) do elemento transversal 201 e, portanto, a chapa de preensão de assento 221 não se projeta no sentido ascendente a partir do elemento transversal 201, em função do que a chapa de preensão de assento 221 poderá ser montada em um formato compacto no sentido da altura.

Uma cobertura superior 251 que é formada usando um material com rigidez, tal como um material metálico, é disposta acima da chapa de preensão de assento 221.

Conforme mostrado na figura 5 e na figura 6, a cobertura superior 251 é feita de um elemento em forma de chapa que é constituído de uma porção de chapa superior 252 que tem uma porção cortada no centro na direção lateral, produzindo, assim, uma forma aproximada de U, conforme ilustrado em uma vista em planta, um par de porções de chapa curvadas esquerda e direita 253 que são curvadas a partir de uma borda traseira da porção de chapa superior 252 e se estendem no sentido descendente, e uma única porção de chapa curvada frontal 254 que é curvada a partir de uma borda frontal da porção de chapa superior 252.

Um par de furos atravessantes esquerdo e direito 253D (vide figura 7) que permitem que os elementos de fixação esquerdo e direito 241 acima mencionados passem é formado no par de porções de chapa curvada traseiras esquerda e direita 253. Ao se intercalar o par de porções de chapa curvada traseiras esquerda e direita 253 entre uma superfície traseira da porção de parede frontal 202 (a parede frontal central 202A) do elemento transversal 201 e o par de elementos de fixação esquerdo e direito 241, a cobertura superior 251 é fixada à porção de parede frontal 202 (à parede frontal central 202A) do elemento transversal 201.

Nesse caso, conforme mostrado na figura 5 e na figura 6, a cobertura superior 251 é armazenada entre o par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 (as porções curvadas 15R) conforme ilustrado em uma vista em planta, e a porção de chapa superior 252 da cobertura superior 251 se estende para trás por meio da passagem de uma área na proximidade de

uma superfície superior da chapa de prensão de assento 221 e, por conseguinte, a cobertura superior 251 pode ser disposta em uma forma compacta no sentido longitudinal, no sentido lateral e no sentido ascendente enquanto cobre uma porção superior do mecanismo de prensão de assento 211.

5 Além disso, a porção de chapa curvada frontal 254 que se estende no sentido descendente é formada sobre um lado frontal da porção de chapa superior 252, e ainda um par de porções de chapa curvada superior 255 que se estendem no sentido descendente (vide figura 5 e figura 6) é formado sobre os lados esquerdo e direito da porção de chapa superior 252
10 e, desse modo, a cobertura superior 251 poderá também cobrir um lado frontal e os lados esquerdo e direito do mecanismo de prensão de assento 211, ao mesmo tempo produzindo um formato compacto no sentido longitudinal e no sentido lateral. Por conseguinte, a cobertura superior 251 pode tornar difícil um acesso ao mecanismo de prensão de assento 211 a partir do lado
15 de fora, em uma larga faixa.

Além disso, a cobertura superior 251 é fixada usando os elementos de fixação 241 que são providos para fixar a chapa de prensão de assento 221 ao elemento transversal 201. Ou seja, a chapa de prensão de assento 221 e a cobertura superior 251 são presas juntas no elemento
20 transversal 201 de modo a diminuir o número de peças.

A figura 8 é uma vista em seção transversal longitudinal da porção traseira do corpo de veículo. A figura 8 mostra um estado no qual o assento do ocupante é montado na motocicleta 1.

Conforme mostrado na figura 8, uma porção cortada 225 é formada na porção de parede de fixação 222 da chapa de prensão de assento 221 de uma maneira cortada no sentido descendente em uma posição central no sentido lateral. Uma barra de trava de assento 41E montada sobre uma chapa de fundo de assento 41D do assento do ocupante 41 é inserida na porção cortada 225 ou é retirada da porção cortada 225.

30 Uma porção de mecanismo 213 do mecanismo de prensão de assento 211 é disposta na frente da porção de parede de fixação 222 da chapa de prensão de assento 221 e acima da porção estendida para frente

223, e constitui um mecanismo de trava que é travado na barra de trava de assento 41E que entra na porção cortada 225. A porção de mecanismo 213 inclui uma garra de encaixe 213A que é disposta entre o par de porções ros-
cadas fêmeas esquerda e direita acima mencionadas 22A e é encaixada,
5 com a barra de trava de assento 41A (vide figura 5 e figura 6), em um elemento elástico 213E que prende a garra de encaixe 213A em uma posição de encaixe (vide figura 6) ou coisa do gênero.

Além disso, uma extremidade de um cabo metálico 214 (vide figura 7) é conectada à porção de mecanismo 213 de modo a permitir a libe-
10 ração de um estado travado da barra de trava de assento 41E gerado pela garra de encaixe 213A contra uma força polarizante do elemento elástico 213B.

Conforme mostrado na figura 7, uma extremidade do cabo metálico 214 é conectada e presa em uma porção de suporte (a porção de conexão) 215 montada sobre um lado de extremidade (lado esquerdo) da chapa
15 de preensão de assento 221 na direção da largura do veículo. Conforme mostrado na figura 4, o cabo metálico 214 se estende para fora no sentido da largura do veículo a partir da porção de suporte 215 e, em seguida, se estende para frente entre os trilhos de assento 15, e é conectado a um cilindro de chave 216 montado sobre um lado de extremidade (lado esquerdo)
20 do quadro de corpo de veículo 2 (os trilhos de assento 15, o suporte traseiro 16) na direção da largura do veículo. Por conseguinte, ao se manipular o cilindro de chave 216 com uma chave de veículo, torna-se possível liberar a trava do mecanismo de preensão de assento 211 por meio do cabo metálico
25 214, permitindo, assim a remoção do assento do ocupante 41.

Nesse caso, na figura 8, o símbolo 41F indica um par de elementos de coxim esquerdo e direito montados sobre a chapa de fundo de assento 41D, e os elementos de coxim 41F são colocados sobre as porções
estendidas internamente 89A que se estendem na direção da largura do veículo a partir da barra de segurança 89. Além disso, o símbolo 45 indica um
30 chicote de fios (um cabo de eletricidade) que é conectado à unidade de farol traseiro 57, ao pisca alerta traseiro 58 ou coisa do gênero que constituem os

faróis traseiros. O símbolo 85A indica um grampo de aparo para a montagem da capota traseira 85 sobre o quadro de corpo de veículo 2 (em termos mais específicos, os suportes traseiros 16).

Conforme mostrado na figura 5 e na figura 6, sobre a porção estendida para frente 223 da chapa de preensão de assento 221, é formado um par de porções roscadas fêmeas esquerda e direita (as porções de fixação de para-lama traseiro) 223A que se estendem na direção vertical. Ao par de porções roscadas fêmeas esquerda e direita 223A, é fixado o para-lama traseiro 261 que é montado sobre o quadro traseiro (os trilhos de assento 15, o suporte traseiro 16) que constitui a porção traseira do quadro de corpo de veículo, por meio do par de elementos de fixação esquerdo e direito 242 que são feitos para atravessar o corpo de veículo a partir de baixo.

O para-lama traseiro 261 inclui uma porção de corpo de para-lama traseiro em forma de chapa 262 que é montada ao longo de uma superfície inferior do quadro traseiro (uma superfície inferior dos suportes traseiros 16) a partir de baixo do quadro traseiro (os trilhos de assento 15, os suportes traseiros 16). A porção de corpo de para-lama traseiro 262, conforme ilustrado em uma vista lateral, se estende no sentido longitudinal aproximadamente ao longo da borda inferior do quadro traseiro (as bordas inferiores do suporte traseiro 16 e as bordas inferiores dos trilhos de assento 15), e uma extremidade traseira da porção de corpo de para-lama traseiro 262 se estende para uma área na proximidade do elemento transversal 201 que conecta os trilhos de assento 15, e cobre um espaço entre os quadros traseiros esquerdo e direito a partir de baixo.

A extremidade traseira da porção de corpo de para-lama traseiro 262 é fixada ao elemento transversal 201 por meio da chapa de preensão de assento 221 usando os elementos de fixação esquerdo e direito acima mencionados 242 (vide figura 6). Os lados esquerdo e direito de uma porção frontal da porção de corpo de para-lama traseiro 262 são fixados aos trilhos de assento esquerdo e direito 15 por meio dos suportes não mostrados no desenho usando o par de elementos de fixação esquerdo e direito 242 (vide figura 4), uma porção central da porção frontal na direção lateral é fixada a

um elemento transversal lateral frontal (não mostrado no desenho) formado entre os quadros traseiros usando os elementos de fixação (não mostrados no desenho). Ou seja, o quadro traseiro é fixado em 5 pontos.

Uma metade de porção frontal da porção de corpo de para-lama traseiro 262 forma uma porção de armazenamento de peças de veículo 262F que é entalhada no sentido descendente para armazenar uma bateria 263 que vem a ser uma peça pesada entre as peças de veículo. A bateria 263 é disposta sobre uma superfície superior da porção de armazenamento de peças de veículo 262F, e a bateria 263 é presa por um elemento de retenção.

Uma metade de porção frontal da porção de corpo de para-lama traseiro 262 forma uma porção de armazenamento de artigos 262R na qual são armazenados artigos, que são colocados ou da qual os mesmos são retirados com uma frequência relativa. A porção de armazenamento de artigos 262R forma uma zona de armazenamento que é definida por uma parede divisória frontal 265, paredes divisórias esquerda e direita 266 e uma parede divisória traseira 267, que constituem as paredes divisórias de armazenamento dispostas em quatro lados periféricos.

A parede divisória traseira 267 é feita em uma forma de chapa, e se projeta para cima a partir da porção de corpo de para-lama traseiro 262 imediatamente na frente do mecanismo de preensão de assento 211, e se estende no sentido lateral entre as porções curvadas esquerda e direita 15R. Nervuras verticais 268 que se estendem no sentido vertical são montadas sobre a parede divisória traseira 267 a intervalos no sentido lateral, e as superfícies inferiores das nervuras verticais 268 são conectadas a uma superfície superior da porção de corpo de para-lama traseiro 262, aumentando, assim, a rigidez da parede divisória traseira 267 e a rigidez do entorno da parede divisória traseira 267.

As paredes divisórias esquerda e direita 266 são feitas em uma forma de chapa, e se projetam no sentido ascendente a partir da porção de corpo de para-lama traseiro 262 de tal modo que as paredes divisórias esquerda e direita 266 se estendam para frente a partir das extremidades es-

querda e direita da parede divisória traseira 267 dentro das porções curvadas, e que as extremidades frontais das paredes divisórias 266 se estendam para uma área na proximidade da parede divisória frontal 265. Uma porção cortada 266A que é cortada no sentido descendente é formada nas porções intermediárias longitudinais das paredes divisórias 266. A porção cortada 266A é utilizada como um espaço para montar um elemento de retenção que retém os artigos na porção de armazenamento de artigos 262R.

A parede divisória frontal 265 é feita em uma forma de chapa, e se projeta no sentido ascendente a partir da porção de corpo de para-lama traseiro 262 em uma posição na qual a parede divisória frontal 265 divide a porção de armazenamento de artigos 262R e a porção de armazenamento de peças de veículo 262F e se estende lateralmente entre as porções curvadas esquerda e direita 15R. Devido a tal constituição, a parede divisória frontal 265 funciona como uma parede divisória que divide um espaço no qual uma abertura de um duto de admissão 66A da caixa de filtro de ar 66 (vide figura 3) e a bateria 263 são separadas do entorno. A parede divisória frontal 265 funciona como uma parede divisória para definir um espaço de admissão. Além disso, a parede divisória frontal 265 tem ainda a função de uma peça para o armazenamento de uma trava em forma de U 1B, descrita mais adiante.

Ao formar a porção de armazenamento de artigos 262R de tal maneira, o desempenho de carregamento por parte da motocicleta 1 é aperfeiçoado, e, por conseguinte, a conveniência da motocicleta 1 poderá ser maior. Além disso, ao cercar os lados frontal, traseiro, esquerdo e direito da porção de armazenamento de artigos 262R com as paredes divisórias em forma de chapa 265 a 267 que se projetam no sentido ascendente, uma faixa móvel de um artigo carregado poderá ficar limitada a essas paredes divisórias 265 a 267 de modo a prevenir a possibilidade de uma operação do mecanismo de prensão de assento 211 ser influenciada pelo artigo carregado.

Além disso, essas paredes divisórias 265 a 276 funcionam como nervuras de reforço que reforçam a porção de corpo de para-lama traseiro

262 e, em consequência, a rigidez do para-lama traseiro 261 poderá ser aperfeiçoada. Essas paredes divisórias 265 a 267 podem ser integralmente formadas com a porção de corpo de para-lama traseiro 262 por meio de moldagem de resina.

5 A figura 9 é uma vista da porção de armazenamento de artigos 262R a partir de uma perspectiva superior em um estado no qual um artigo carregado é armazenado na porção de armazenamento de artigos 262R.

Conforme mostrado na figura 9, na porção de armazenamento de artigos 262R, um documento 1A anexo relativo à motocicleta 1 (um manual do proprietário ou coisa do gênero), a trava em forma de U 1B que vem
10 a ser uma peça de prevenção ao roubo ou coisa do gênero é armazenada.

A trava em forma de U 1B tem um braço em forma de U 1C. A parede divisória traseira 267 tem um par de porções rebaixadas esquerda e direita 267A (vide figura 6) dentro das quais as porções de extremidade laterais abertas do braço em forma de U 1C entram, desse modo limitando o
15 movimento lateral do documento anexo 1A ou coisa do gênero. A parede divisória frontal 265 tem uma porção de parede curvada 265A (vide figura 6) que é curvada ao longo de uma porção de pico em forma de U do braço em forma de U 1C. Por conseguinte, é possível se posicionar e prender o braço
20 em forma de U 1C ao se fazer uso das paredes divisórias frontal e traseira 165, 267 que definem a porção de armazenamento de artigo 262R.

Nesse caso, devido à formação do par de porções rebaixadas esquerda e direita 267A sobre a parede divisória traseira 267, o braço em forma de U 1C e o mecanismo de prensão de assento 211 são dispostos
25 de uma maneira espaçada entre si na direção lateral. Por conseguinte, mesmo quando o braço em forma de U 1C se desloca para trás a partir de uma posição mostrada na figura 8 ao ser influenciado pelas vibrações do corpo de veículo ou coisa do gênero em tal estado, o movimento traseiro do braço em forma de U 1C pode ser limitado pelo elemento transversal 201
30 disposto atrás do braço em forma de U 1C e das porções curvadas esquerda e direita 15R e, sendo assim, a ocorrência de um estado no qual o braço em forma de U 1C é colocado em contato com o mecanismo de prensão de

assento 211 pode ser seguramente evitada. A trava em forma de U 1B inclui uma barra de trava (não mostrada no desenho) que é montada de maneira separável sobre o braço em forma de U 1C. No entanto, a barra de trava é uma peça menor que o braço em forma de U 1C e, por conseguinte, a barra de trava pode ser disposta em um espaço aberto na porção de armazenamento de artigos 262R.

Em seguida, a possibilidade de acesso a partir do entorno do mecanismo de preensão de assento 211 é explicada.

Conforme mostrado na figura 5, na motocicleta 1, a chapa de preensão de assento 221 do mecanismo de preensão de assento 211 é fixada na porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201, e a porção de mecanismo 213 do mecanismo de preensão de assento 211 é disposta na frente da porção de parede de fixação 222 da chapa de preensão de assento 221 e acima da porção estendida para frente 223. Em tal constituição, o lado traseiro e o lado inferior da porção de mecanismo 213 são cobertos com a chapa de preensão de assento 221 e, desse modo, é possível se tornar o acesso ao mecanismo de preensão de assento 211 a partir do lado traseiro e do lado inferior da porção de mecanismo 213 difícil, desta maneira evitando uma ação danosa.

Além disso, a cobertura superior 251 que cobre a porção de mecanismo 213 do mecanismo de preensão de assento 211 a partir de cima é montada sobre o elemento transversal 201 e, desse modo, é igualmente possível se tornar um acesso ao mecanismo de preensão de assento 211 a partir de um lado superior da porção de mecanismo 213 difícil.

Também ainda, a parede divisória traseira (parede divisória de armazenamento) 267 é provida de uma maneira projetada no sentido ascendente entre o mecanismo de preensão de assento 211 e a porção de armazenamento de artigos (zona de armazenamento) 262R sobre a superfície superior do para-lama traseiro 261 e, desse modo, torna-se possível evitar que um artigo carregado se movimente na direção do mecanismo de preensão de assento 211 em função da parede divisória traseira 267 e é igualmente possível se limitar um acesso ao mecanismo de preensão de assento

211 a partir de um lado frontal da porção de mecanismo 213 por meio de uma ação danosa.

Embora esse tipo de mecanismo de prensão de assento 211 seja solicitado no sentido de prevenir uma ação danosa ao se evitar um acesso ao mecanismo de prensão de assento 211 a partir do entorno em um estado no qual o assento do carona 41 é montado, o mecanismo de prensão de assento 211 também precisa permitir que um ocupante tenha acesso fácil ao mecanismo de prensão de assento 211 de modo a garantir a propriedade de manutenção em um estado no qual o assento do ocupante 41 é removido.

Conforme descrito previamente, no mecanismo de prensão de assento 211 tendo a constituição de acordo com a presente modalidade, a porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201 se projeta no sentido ascendente atrás da chapa de prensão de assento 221, do para-lama traseiro 261 (porção de corpo de para-lama traseiro 262) é posicionada abaixo da chapa de prensão de assento 221, o par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 (porções curvadas 15R) que constituem o quadro traseiro é posicionado sobre os lados esquerdo e direito da chapa de prensão de assento 221, e a parede divisória traseira 267 que se projeta no sentido ascendente a partir do para-lama traseiro 261 é posicionada na frente da chapa de prensão de assento 221.

Devido a tal constituição, em um estado no qual o assento do ocupante 41 é montado, o assento do ocupante 41 cobre o mecanismo de prensão de assento 211 a partir de cima, e ainda não haverá nenhuma folga entre o assento do ocupante 41 e a cobertura superior 251 (vide figura 8) e, sendo assim, um acesso ao mecanismo de prensão de assento 211 a partir de cima será difícil. Um acesso ao mecanismo de prensão de assento 211 a partir do lado traseiro ou por baixo será também difícil, uma vez que o mecanismo de prensão de assento 211 é coberto com a porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201 e o para-lama traseiro 261. Um acesso ao mecanismo de prensão de assento 211 a partir do lado esquerdo ou pelo lado direito é igualmente difícil, uma vez que o mecanismo de preen-

são de assento 211 é coberto com o par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 (porções curvadas 15R).

5 Ou seja, na constituição de acordo com a presente modalidade, é possível se evitar o acesso ao mecanismo de preensão de assento 211 por meio de uma ação danosa ao se fazer uso do elemento transversal 201, do para-lama traseiro 261, dos trilhos de assento 15 e do assento do ocupante 41, que, em geral, vêm a ser peças constituintes com as quais uma motocicleta é equipada.

10 Por outro lado, quando um usuário autorizado remove o assento do ocupante 41 ao fazer uso de uma chave de veículo autorizada, o mecanismo de preensão de assento 211 fica exposto no sentido ascendente e, desse modo, a propriedade de manutenção do mecanismo de preensão de assento 211 poderá ser suficientemente assegurada.

15 Além disso, nesse tipo de mecanismo de preensão de assento 211, de um ponto de vista da prevenção ao acesso por meio de uma ação danosa, não é desejável que os elementos de montagem (os elementos de fixação 241, 242 ou coisa do gênero) para a montagem do mecanismo de preensão de assento 211 possam ser facilmente acessados pelo lado de fora.

20 Conforme mostrado na figura 5, nessa constituição da presente modalidade, o elemento de fixação 241 que constitui uma primeira peça de fixação para fixar a chapa de preensão de assento 221 ao elemento transversal 201 é provido atrás do mecanismo de preensão de assento 211, e o elemento de fixação 242 que constitui uma segunda peça de fixação para
25 fixar a chapa de preensão de assento 221 ao para-lama traseiro 261 é provido abaixo do mecanismo de preensão de assento 211 e, sendo assim, é desejável prevenir uma ação danosa nesses elementos de fixação 241, 242.

A fim de atender a essa exigência, de acordo com a constituição da presente modalidade, conforme mostrada na figura 5 à figura 8, com relação
30 ao elemento de fixação 241 disposto atrás do mecanismo de preensão de assento 211, o par de trilhos de assento esquerdo e direito 15 (as porções curvadas 15R), o elemento transversal 201 (as paredes frontais incli-

nadas esquerda e direita 202B e as porções de paredes laterais 204) e as barras de segurança 89 são posicionados nos lados esquerdo e direito do elemento de fixação 241, a unidade de lanterna traseira 57 (as lanternas traseiras) é disposta atrás do elemento de fixação 241, e o assento do ocupante 41 e a cobertura superior 251 são posicionados acima do elemento de fixação 241. Por conseguinte, um acesso ao elemento de fixação 241 a partir dos lados esquerdo e direito, ou atrás ou acima se torna difícil.

Por outro lado, um acesso ao elemento de fixação 241 a partir de baixo e um acesso ao elemento de fixação 242 disposto abaixo do mecanismo de preensão de assento 211 são limitados pela cobertura de conexão 271, explicada a seguir.

A figura 10 é uma vista que mostra o elemento transversal 201 juntamente com a constituição circundante do elemento transversal 201, conforme observado a partir de baixo, e a figura 11 é uma vista mostrando um estado no qual a cobertura de conexão 271 é montada no veículo ilustrado na figura 10.

Conforme mostrado na figura 10, quando o elemento transversal 201 e a porção traseira do para-lama traseiro 261 ficam expostos a partir de baixo, surge a possibilidade de o elemento de fixação 241 disposto atrás do mecanismo de preensão de assento 211 ser acessado por meio do furo atravessante 203A feito no elemento transversal 201, e também surge a possibilidade de o elemento de fixação 242 disposto sob o mecanismo de preensão de assento 211 ser acessado por meio do furo atravessante 203A.

De acordo com a constituição da presente modalidade, conforme mostrado na figura 11, é provida a cobertura de conexão 271 que se estende entre o para-lama traseiro (a porção do para-lama estendida no sentido descendente) 56 e o para-lama traseiro 261, e o elemento transversal 201 e a porção traseira do para-lama traseiro 261 são cobertos com a cobertura de conexão 271 a partir de baixo. Em termos mais específicos, a cobertura de conexão 271 é formada de tal modo que uma porção frontal 217F da cobertura de conexão 271 tenha uma largura aproximadamente igual à largura da porção traseira do para-lama traseiro 261, a porção traseira do para-lama

traseiro 261 é coberta com a cobertura de conexão 271 a partir de baixo, uma porção abaulada 271G que cobre o elemento de fixação 242 disposta sob o mecanismo de preensão de assento 211 a partir de baixo é formada no centro da porção frontal 271F, e a cobertura de conexão 271 é fixada ao para-lama traseiro 261 por meio de um par de peças de fixação esquerda e direita (grampos de resina na presente modalidade) 272 de tal modo que um lado frontal e os lados esquerdo e direito da porção abaulada 271G sejam colocados em contato com a porção traseira do para-lama traseiro 261.

Além disso, a cobertura de conexão 271 se estende para trás com uma largura predeterminada de tal modo que a cobertura de conexão 271 cubra toda a superfície inferior (porção de chapa de fundo 203) do elemento transversal 201, e uma extremidade traseira da cobertura de conexão 271 fique conectada ao para-lama traseiro (porção do para-lama estendida no sentido descendente) 56. Devido a essa constituição, com a provisão da cobertura de conexão 271, torna-se possível limitar o acesso aos elementos de fixação 241, 242 com relação ao mecanismo de preensão de assento 211 a partir de baixo.

Como foi explicado acima, de acordo com a presente modalidade, a chapa de preensão de assento 221 do mecanismo de preensão de assento 211 é fixada à superfície frontal da porção de parede frontal 202 do elemento transversal que é disposto nas porções traseiras dos trilhos de assento 15, a porção estendida para frente 223 que se estende na direção da frente é formada sobre a extremidade inferior da chapa de preensão de assento 221, e a porção estendida para frente 223 cobre a porção de mecanismo 213 disposta na chapa de preensão de assento 221 a partir de baixo. Por conseguinte, o acesso à porção de mecanismo 213 pode ser limitado pela chapa de preensão de assento 221 e, desse modo, torna-se possível prevenir uma ação danosa no mecanismo de preensão de assento 211 sem que se produza um elemento transversal 201 de grandes proporções.

Além disso, em tal constituição, em comparação com a constituição na qual um mecanismo de preensão de assento 211 é disposto sobre uma porção superior de um elemento transversal 201, é possível produzir

um veículo compacto na direção da altura de modo que o assento do ocupante 41 possa ser fixado em uma posição baixa, em função do que a altura do assento pode ser otimizada.

Além disso, nessa constituição, o par de porções roscadas fêmeas esquerda e direita (as porções de fixação de para-lama traseiro) 223A que fixam o para-lama traseiro 261 que é disposto sob os trilhos de assento 15 e acima da roda traseira 26 é provido na porção estendida para frente 223. Por conseguinte, a porção estendida para frente 223 pode ser usada como uma peça que impede uma ação danosa no mecanismo de preensão de assento 211 como também como um suporte para o para-lama traseiro 261. Devido a tal constituição, o uso do suporte sobre o trilho de assento 15 para a fixação do para-lama traseiro 261 poderá ser suprimido tanto quanto possível, realizando, assim, o aperfeiçoamento da produtividade dos trilhos de assento 15 e a redução do número de peças.

Além disso, nessa constituição, a porção de armazenamento de artigos (zona de armazenamento) 262R é definida sobre a superfície superior do para-lama traseiro 261, e a parede divisória traseira (parede divisória de armazenamento) 267 que forma a porção traseira da porção de armazenamento de artigos 262R e é disposta na frente do mecanismo de preensão de assento 211 é provida no para-lama traseiro 261. Por conseguinte, o desempenho de carregamento por parte da motocicleta 1 poderá ser aperfeiçoado, em função do que a conveniência da motocicleta 1 poderá ser aumentada, e devido à provisão da parede divisória traseira 267, é possível evitar que uma carga venha a influenciar a operação do mecanismo de preensão de assento 211, e que ainda o acesso ao mecanismo de preensão de assento 211 a partir do lado se torna difícil, aumentando, assim, o efeito de prevenção contra ações danosas.

Além disso, nessa constituição, a parte de trás do para-lama traseiro (a porção de para-lama estendida no sentido descendente) que constitui um corpo separado do para-lama traseiro 261 é formada sobre a parte de trás do para-lama traseiro 261, a cobertura de conexão é provida entre a parte de trás do para-lama traseiro 56 e o para-lama traseiro 261, e a cober-

tura de conexão 271 cobre o elemento de fixação 242 que constitui a porção de conexão que liga a porção roscada fêmea (a porção de fixação de para-lama traseiro) 223A da porção estendida para frente 223 e o para-lama traseiro 261. Por conseguinte, a exposição da aparência da porção de conexão

5 poderá ser suprimida de modo que a porção de conexão possa ficar protegida e ainda o acesso à porção de conexão se torne difícil, em função do que o acesso ao mecanismo de prensão de assento 211 se torna mais complicado, aperfeiçoando, assim, o efeito de prevenção contra ações danosas.

Além disso, nessa constituição, conforme mostrado na figura 11,

10 a porção de fixação (peça de fixação 272) entre a cobertura de conexão 271 e o para-lama traseiro 261 é disposta entre a porção de conexão (elemento de fixação 242) que conecta a porção estendida para frente 223 e o para-lama traseiro 261 e os trilhos de assento 15. Por conseguinte, a cobertura de conexão 271 pode ser fixada ao para-lama traseiro 261 em uma posição na

15 qual um para-lama traseiro 261 que suporta a força exercida pela porção estendida para frente 223 é alta e, desse modo, é possível aumentar a força de resistência da cobertura de conexão 271. Por conseguinte, a porção estendida para frente 223 pode ainda contribuir para o aperfeiçoamento da rigidez da porção de fixação da cobertura de conexão 271.

20 Além disso, nessa constituição, o veículo do tipo sela de montar inclui a cobertura superior 251 que cobre o mecanismo de prensão de assento 211 a partir de cima e ainda é presa no elemento transversal 201 juntamente com o mecanismo de prensão de assento 211. Por conseguinte, além de aumentar ainda mais o efeito de prevenção por parte da cobertura

25 superior 251, é possível realizar a redução do número de peças e a redução do peso ao evitar o aumento dos elementos de fixação advindo do uso da cobertura superior 251.

Além disso, nessa constituição, conforme mostrado na figura 7,

30 o veículo do tipo sela de montar inclui o cabo metálico 214 que opera o mecanismo de prensão de assento 211, e a porção de suporte 215 que constitui a porção de conexão que conecta o cabo metálico 214, e o mecanismo de prensão de assento 211 se sobrepõe aos trilhos de assento conforme

observado em uma vista lateral. Por conseguinte, o acesso ao cabo metálico 214 a partir de fora se torna difícil, aumentando ainda mais o efeito de prevenção contra ações danosas.

5 Além disso, nessa constituição, conforme mostrada na figura 5, a unidade de lanterna traseira 57 é provida em um estado no qual a unidade de lanterna traseira 57 faceia a superfície traseira da porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201. Por conseguinte, a unidade de lanterna traseira 57 pode, em cooperação com o elemento transversal 201, tornar difícil o acesso ao mecanismo de preensão de assento 211 por trás.

10 Além disso, nessa constituição, o par de barras de segurança esquerda e direita 89 que o ocupante agarra é disposto sobre os lados do assento do ocupante 41, é fixado aos trilhos de assento 15, e é posicionado sobre os lados esquerdo e direito do mecanismo de preensão de assento 211. Por conseguinte, é possível proteger o mecanismo de preensão de assento 211 usando as barras de segurança 89, as quais têm uma resistência suficiente para permitir que o ocupante agarre as barras de segurança firmemente, e é possível dificultar o acesso ao mecanismo de preensão de assento 211, aumentando ainda mais o efeito de prevenção a ações maldo-
sas.

20 A modalidade acima explicada é tão somente um modo da presente invenção, e a modalidade pode ser arbitrariamente modificada ou variada sem se afastar da essência da presente invenção.

Por exemplo, na modalidade mencionada, foi feita a explicação de um caso no qual a chapa de preensão de assento 221 do mecanismo de preensão de assento 211 é fixada à superfície frontal da porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201. No entanto, a chapa de preensão de assento 221 pode ser fixada com uma abertura formada entre a chapa de preensão de assento 221 e a superfície frontal da porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201. A questão é que a chapa de preensão de assento 221 seja fixada na frente da porção de parede frontal 202 do elemento transversal 201.

Além disso, na modalidade acima mencionada, foi feita uma ex-

plicação com relação ao caso no qual a presente invenção é aplicada à estrutura de trava de assento da motocicleta 1 mostrada na figura 1. No entanto, a presente invenção não se limita a tal caso, e a presente invenção é amplamente aplicável à estrutura de trava de assento de um veículo do tipo sela de montar. Nesse caso, o veículo do tipo sela de montar inclui veículos em geral, nos quais um ocupante dirige um corpo de veículo de uma maneira abrangente, e vem a ser um veículo que inclui não somente uma motocicleta (inclusive uma bicicleta motorizada), mas também a veículos do tipo triciclo e a veículos de quatro rodas, classificados para um veículo ATV (veículo de todo o terreno).

Listagem de Referência

- 1 - motocicleta (veículo do tipo sela de montar)
- 2 - quadro de corpo de veículo
- 15 - trilho de assento
- 15 19 - roda dianteira
- 26 - roda traseira
- 41 - assento do ocupante
- 56 - para-lama traseiro (porção de para-lama estendida no sentido descendente)
- 20 57 - unidade de farol traseiro
- 201 - elemento transversal
- 202 - porção de parede frontal
- 211 - mecanismo de preensão de assento
- 213 - porção de mecanismo
- 25 214 - cabo metálico
- 215 - porção de suporte (porção de conexão)
- 221 - chapa de preensão de assento
- 223 - porção estendida para frente
- 223A - porção roscada fêmea (porção de fixação de para-lama traseiro)
- 30 242 - elemento de fixação (porção de conexão)
- 251 - cobertura superior
- 261 - para-lama traseiro

262R - porção de armazenamento de artigos (zona de armazenamento)

267 - parede divisória traseira (parede divisória de armazenamento)

271 - cobertura de conexão

272 - peça de fixação (porção de fixação)

REIVINDICAÇÕES

1. Veículo do tipo sela de montar (1) caracterizado pelo fato de que compreende:

5 um par de trilhos de assento esquerdo e direito (15) que constituem uma peça de um quadro de corpo de veículo (2) e se estendem para um lado traseiro do veículo (1);

um assento (41) que é disposto de maneira separável acima dos trilhos de assento (15);

10 um elemento transversal (201) que conecta os trilhos de assento esquerdo e direito (15) um ao outro nas porções traseiras dos trilhos de assento (15); e

um mecanismo de preensão de assento (211) que é fixado ao elemento transversal (201) e trava o assento (41), em que:

15 uma chapa de preensão de assento (221) do mecanismo de preensão de assento (211) é fixada em um lado frontal de uma porção de parede frontal (202) do elemento transversal (201), uma porção estendida para frente (223) que se estende na direção para a frente é formada sobre uma extremidade inferior da chapa de preensão de assento (221), e a porção estendida para frente (223) cobre uma porção de mecanismo (213) dis-

20 posta sobre a chapa de preensão de assento (221) a partir de baixo.

2. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com a reivindicação 1, caracterizado pelo fato de que:

25 uma porção de fixação de para-lama traseiro (223A) que fixa um para-lama traseiro (261) que é disposto abaixo dos trilhos de assento (15) e acima da roda traseira (26) é provida na porção estendida para frente (223).

3. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com a reivindicação 2, caracterizado pelo fato de que:

30 uma zona de armazenamento (262R) é definida sobre uma superfície superior do para-lama traseiro (261), e uma parede divisória de armazenamento (267) que forma uma porção traseira do mecanismo de preensão de assento (211) é provida no para-lama traseiro (261).

4. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com a reivindicação

2 ou 3, caracterizado pelo fato de que:

uma porção de para-lama estendida no sentido descendente (56) que constitui um corpo separado do para-lama traseiro (261) é disposta atrás do para-lama traseiro (261), e uma cobertura de conexão (271) é provida entre a porção de para-lama estendida no sentido descendente (56) e o para-lama traseiro (261), e

a porção de conexão (271) cobre uma porção de conexão (242) que conecta a porção de fixação de para-lama traseiro (223A) da porção estendida para frente (223) e o para-lama traseiro (261).

10 5. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com a reivindicação 4, caracterizado pelo fato de que:

uma a porção de fixação (272) entre a cobertura de conexão (271) e o para-lama traseiro (261) é disposta entre a porção de conexão (242) e os trilhos de assento (15) na direção lateral do veículo (1).

15 6. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 5, caracterizado pelo fato de que o veículo do tipo sela de montar (1) inclui:

uma cobertura superior (251) que cobre o mecanismo de preensão de assento (211) a partir de cima e também é presa no elemento transversal (201) juntamente com o mecanismo de preensão de assento (211).

20 7. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 6, caracterizado pelo fato de que o veículo do tipo sela de montar (1) inclui:

um cabo metálico (214) que opera o mecanismo de preensão de assento (211), e uma porção de conexão (215) que conecta o cabo metálico (214), e o mecanismo de preensão de assento (211) se sobrepõe aos trilhos de assento (15), conforme observado em uma vista lateral.

8. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 7, caracterizado pelo fato de que:

30 uma unidade de lanterna traseira (57) é provida em um estado no qual a unidade de lanterna traseira (57) faceia uma superfície traseira da porção de parede frontal (202) do elemento transversal (201).

9. Veículo do tipo sela de montar, de acordo com qualquer uma das reivindicações 1 a 8, caracterizado pelo fato de que:

5 uma barra de segurança (89) que um ocupante agarra é disposta sobre os lados do assento (41), é fixada aos trilhos de assento (15), e é posicionada sobre os lados esquerdo e direito do mecanismo de preensão de assento (211).

Fig. 1

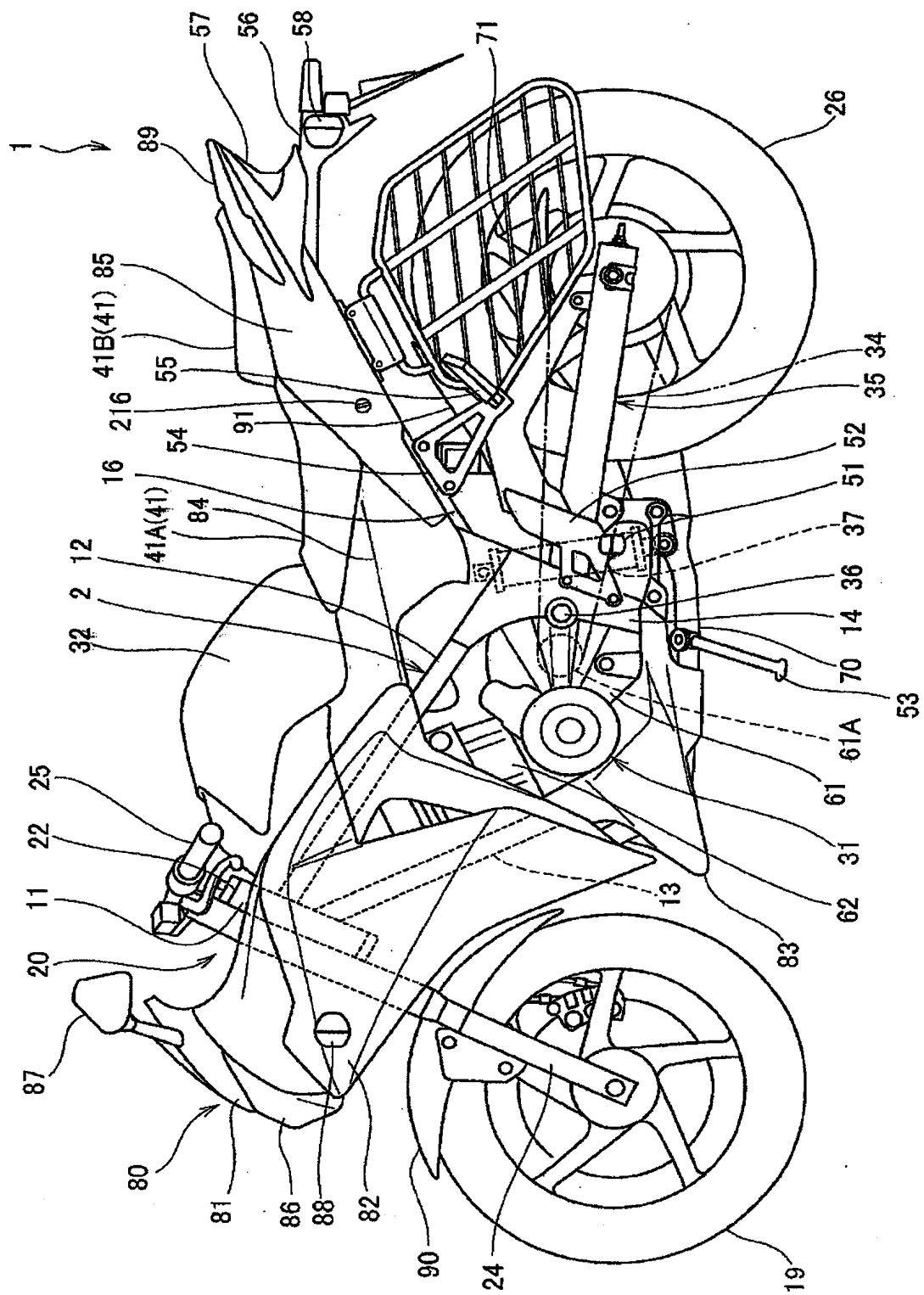


Fig. 2

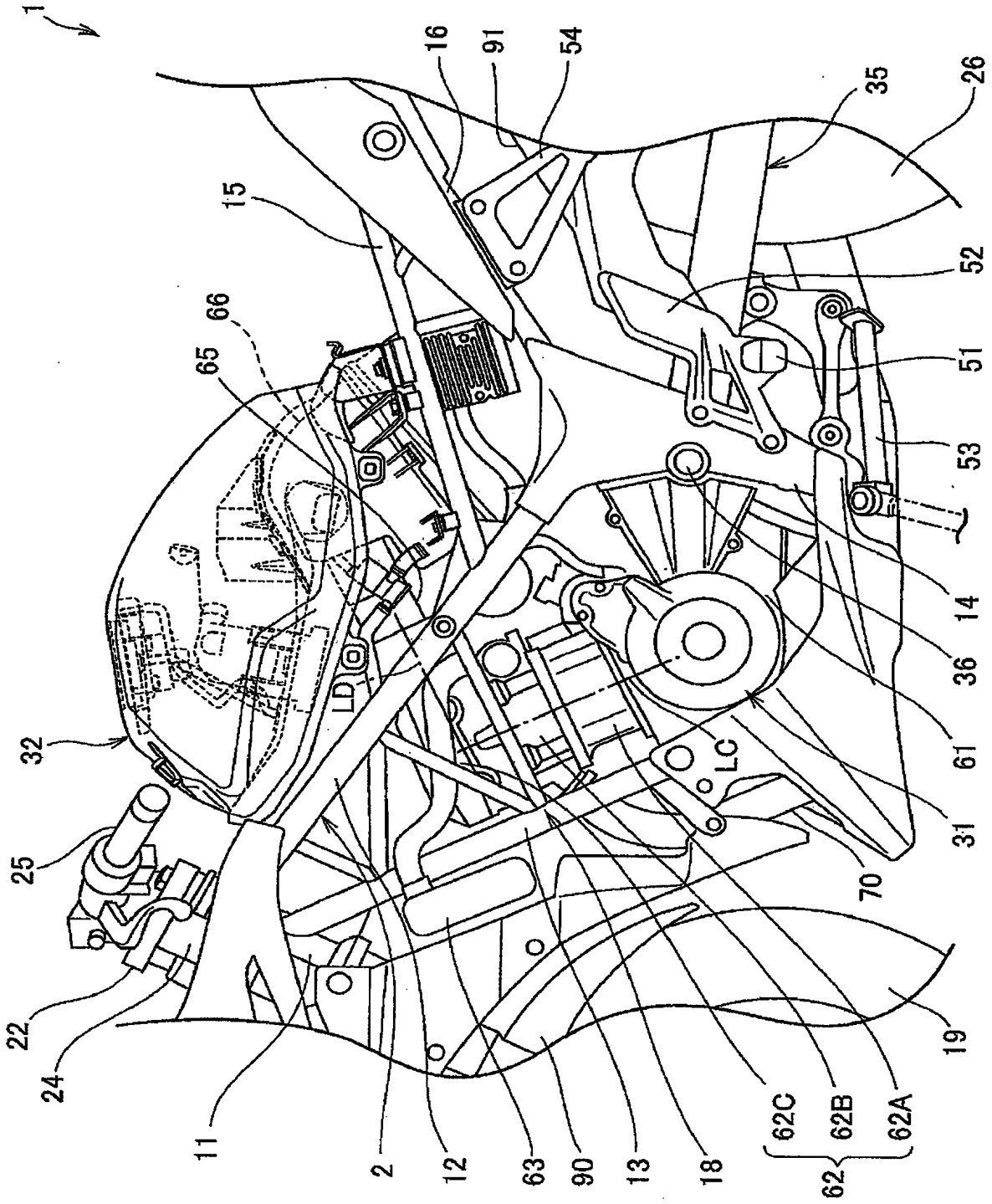


Fig. 3

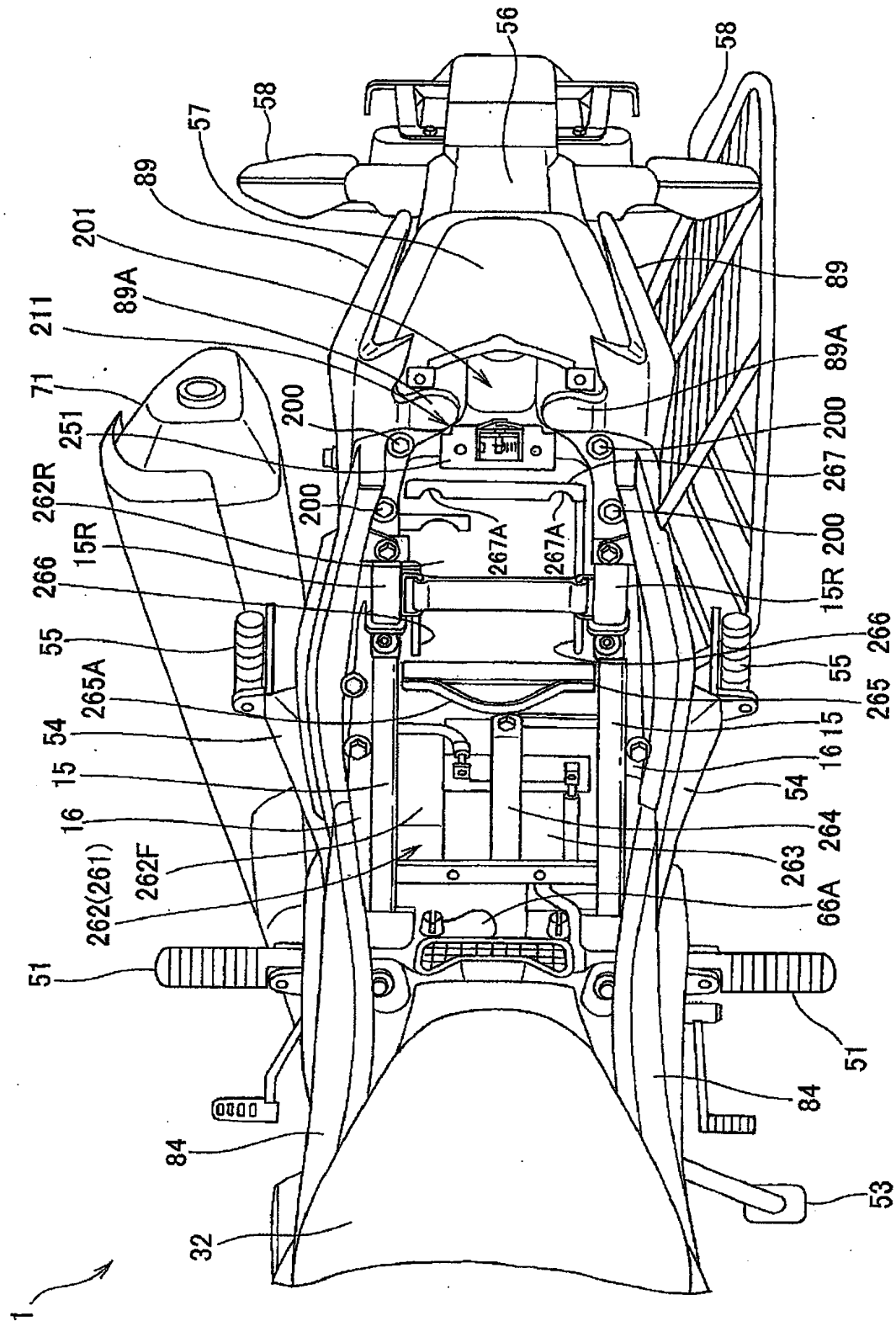


Fig. 4

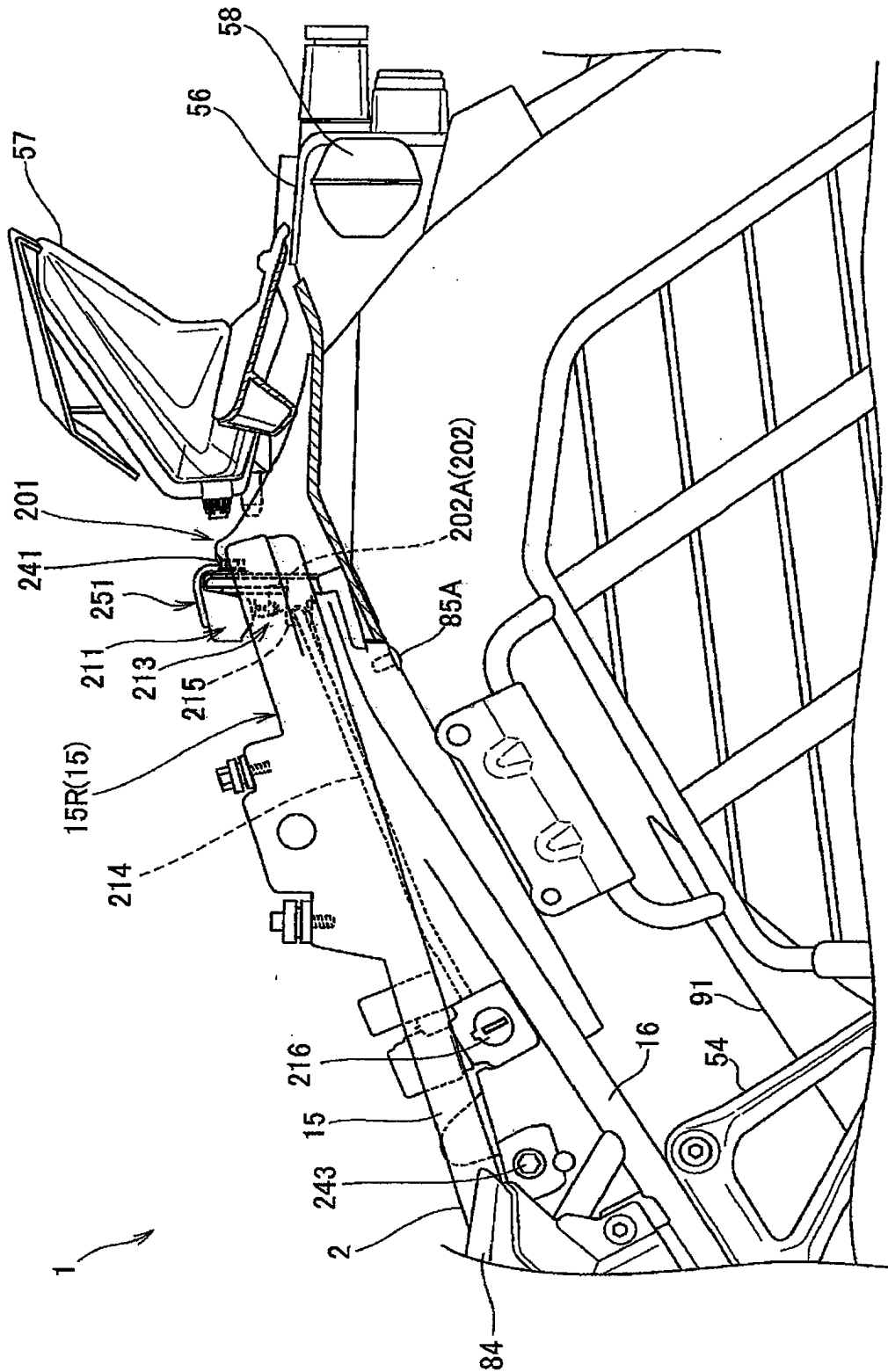


Fig. 5

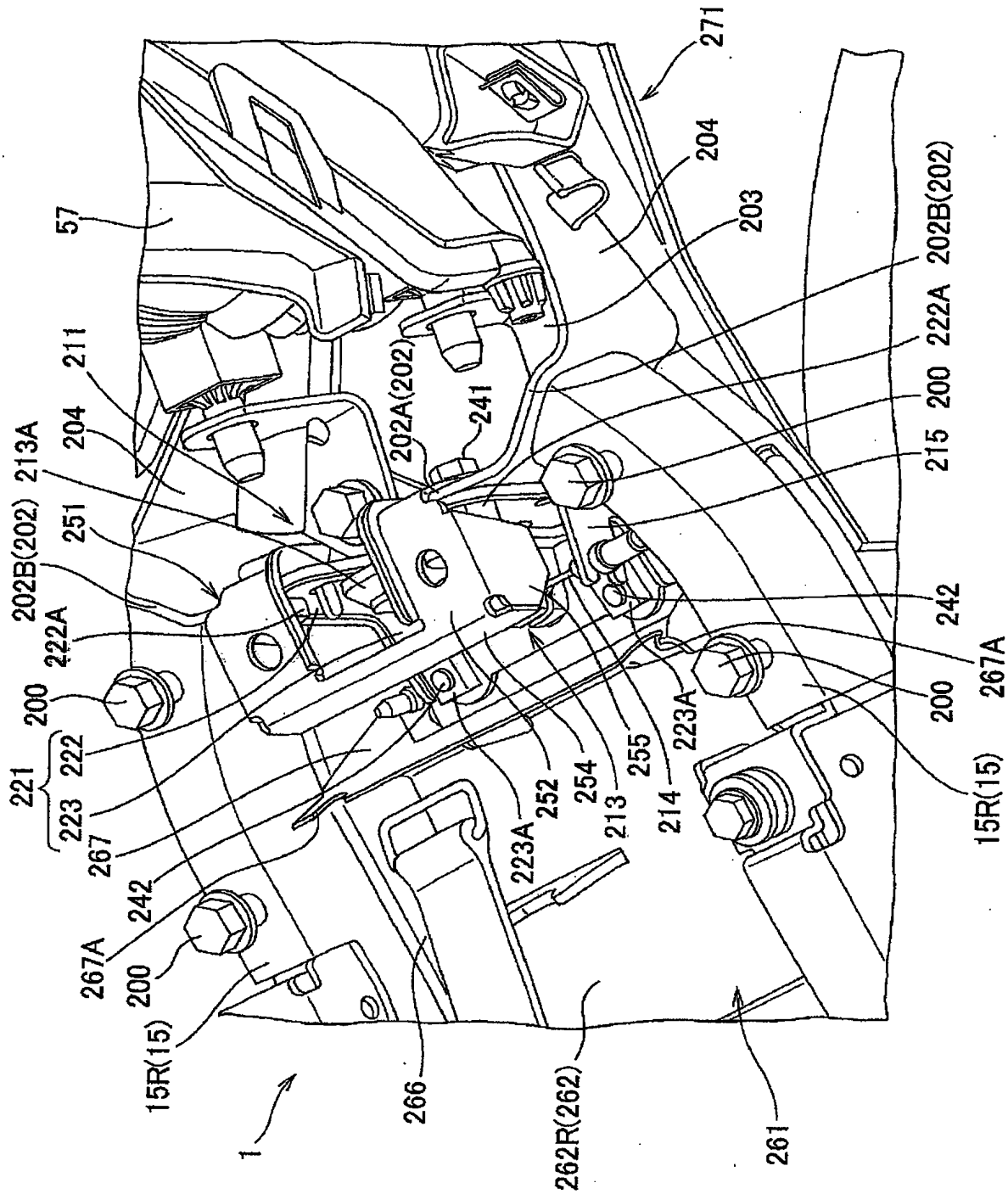


Fig. 6

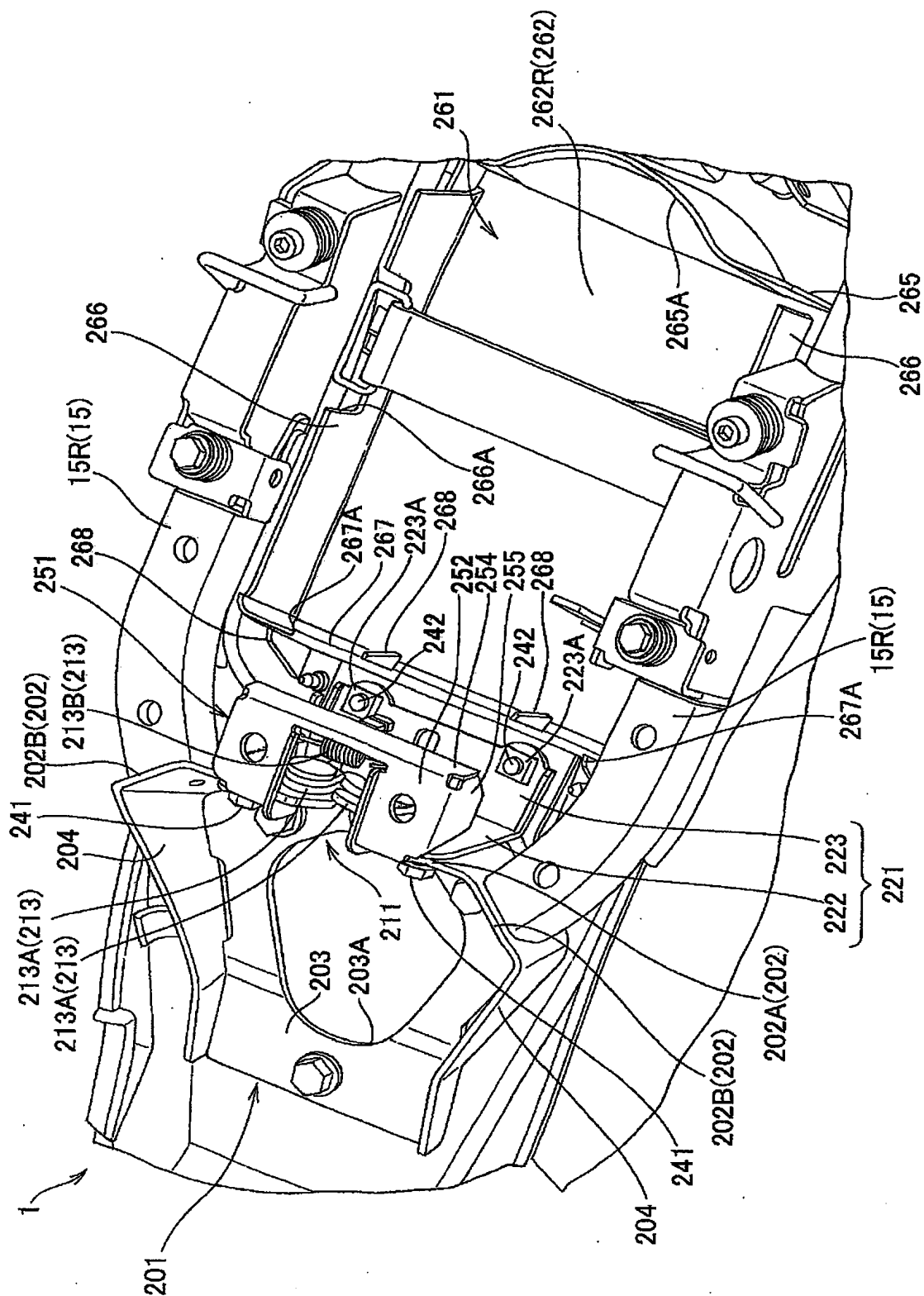


Fig. 7

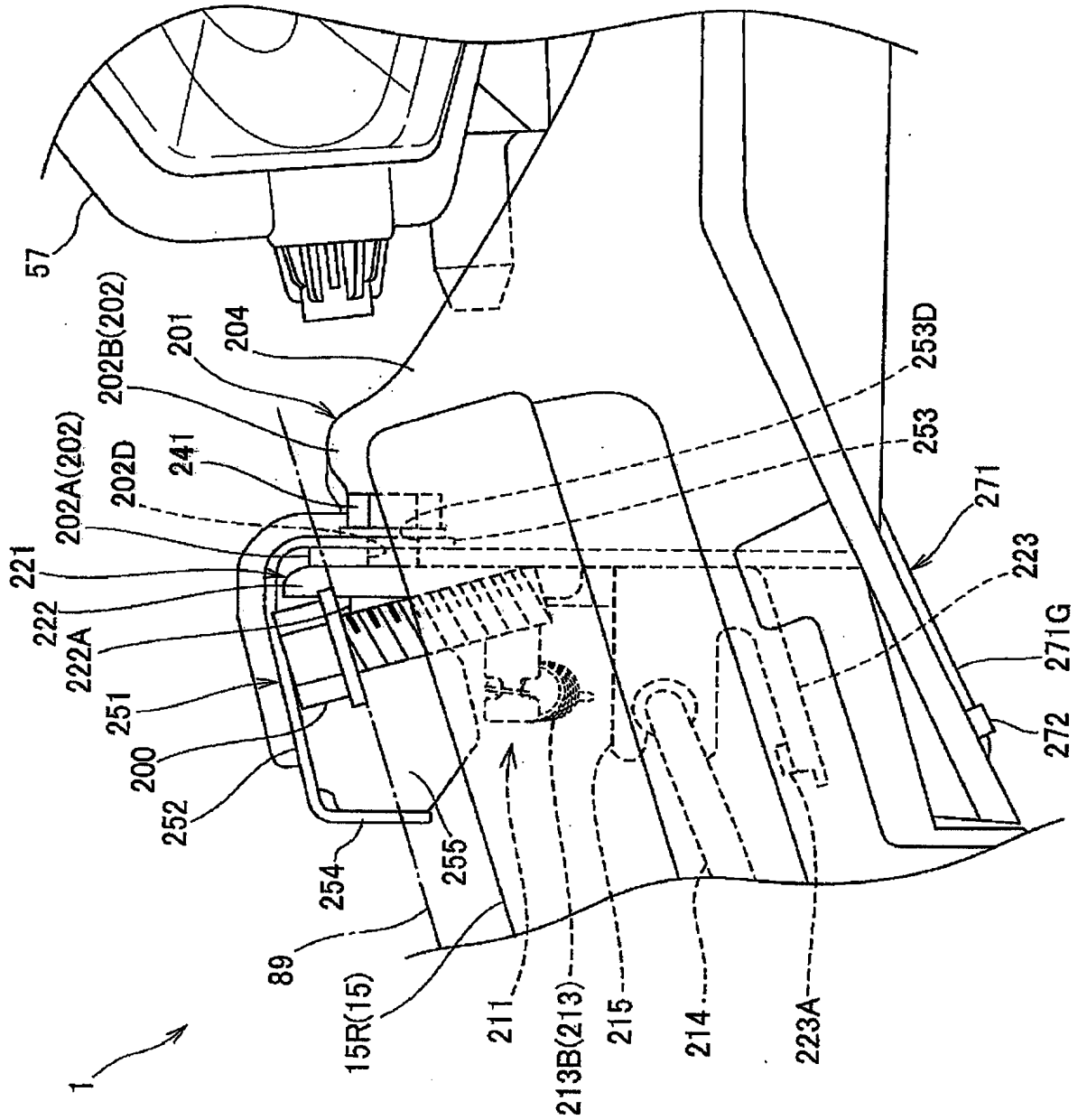


Fig. 8

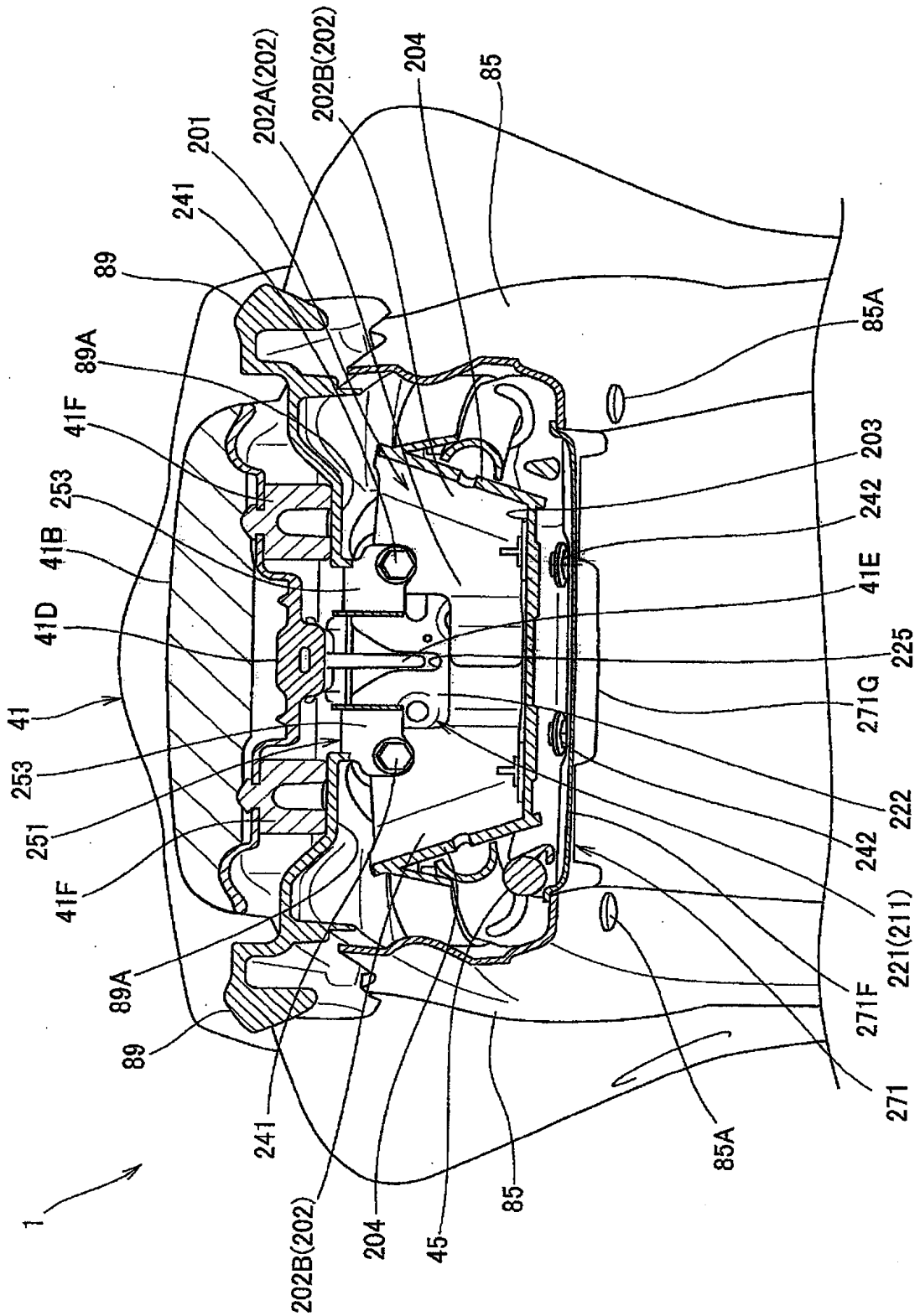
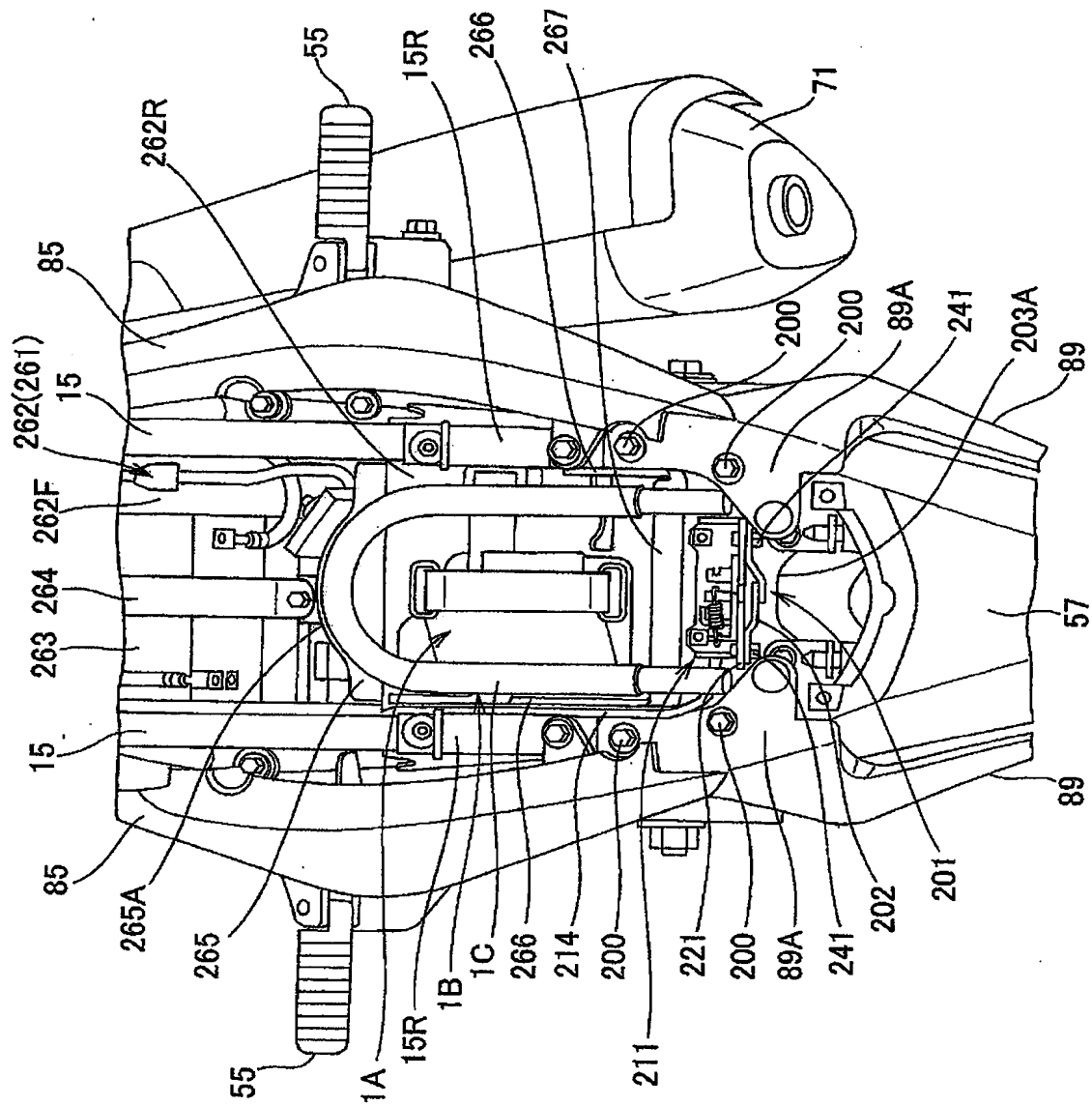


Fig. 9



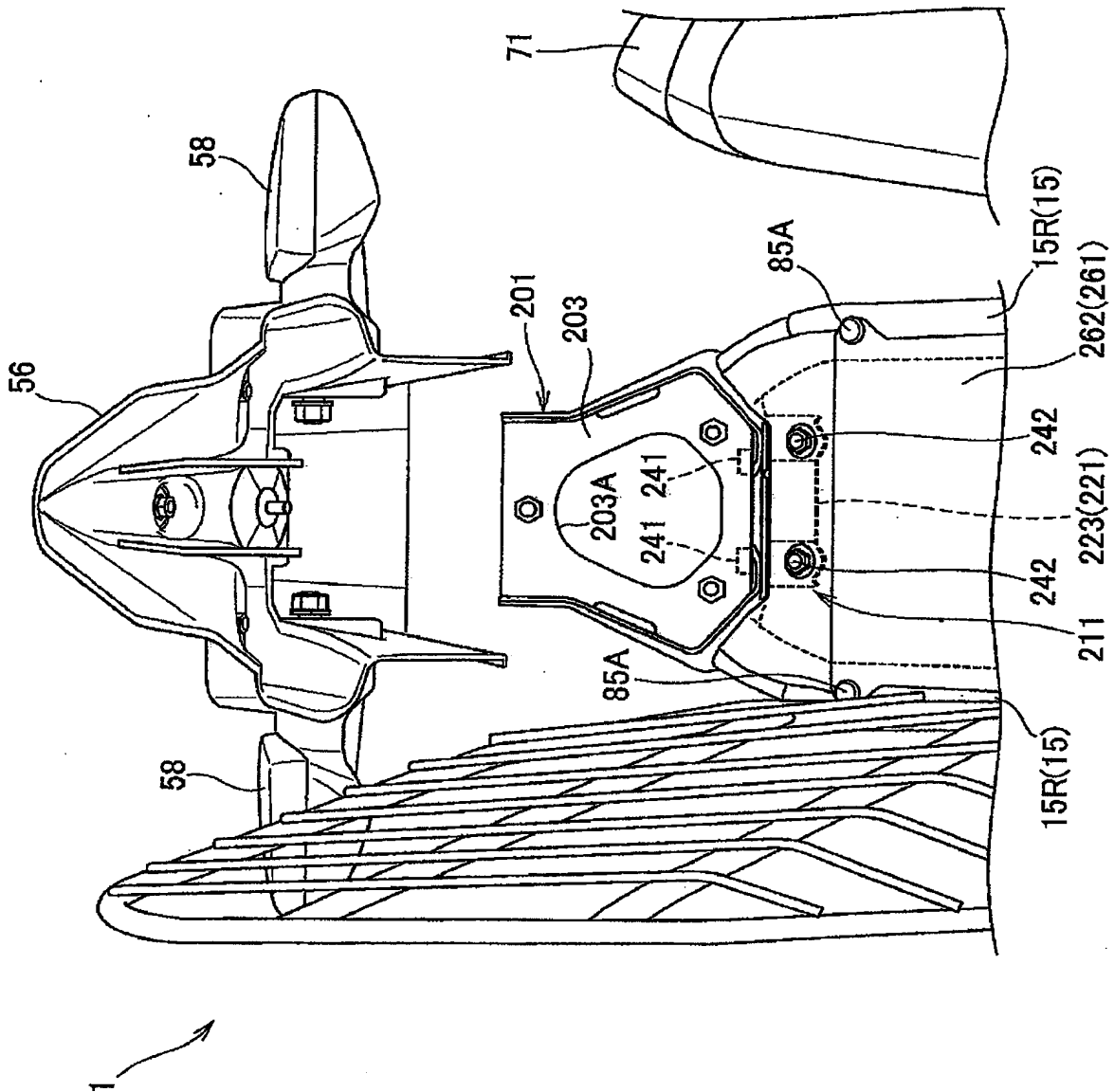
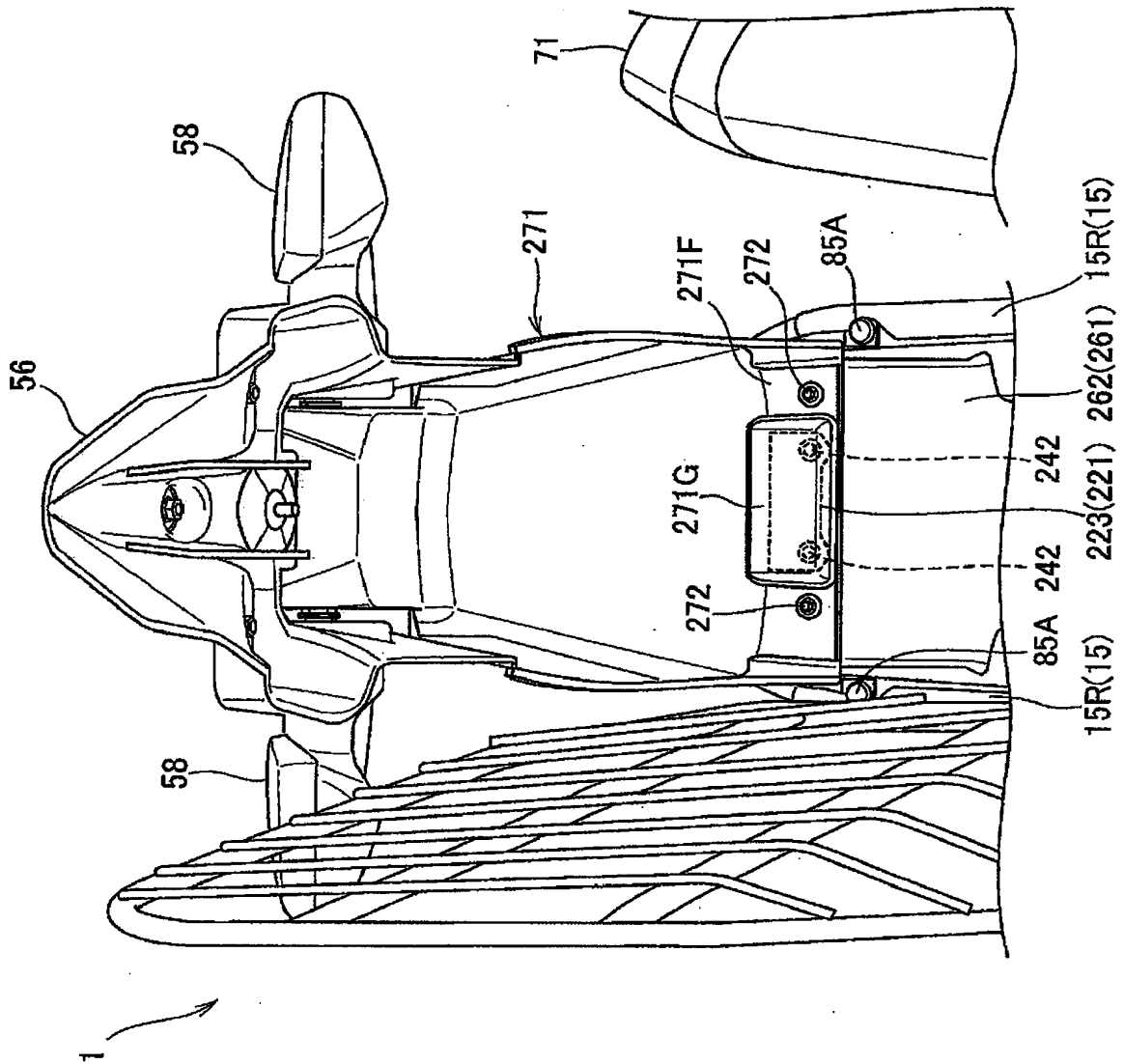


Fig. 11



RESUMO

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

A presente invenção refere-se a um veículo do tipo sela de montar (1) que possa evitar uma ação danosa em um mecanismo de preensão de assento e possa produzir um veículo compacto, sem a produção de um elemento transversal de grandes dimensões. Uma chapa de preensão de assento (221) de um mecanismo de preensão de assento (211) é fixada em um lado frontal de uma porção de parede frontal (202) de um elemento transversal (201) que conecta os trilhos de assento esquerdo e direito (15) um ao outro nas porções traseiras dos trilhos de assento (15), uma porção estendida para frente (223) que se estende na direção para frente é formada sobre uma extremidade inferior da chapa de preensão de assento (221), e a porção estendida para frente (223) cobre uma porção de mecanismo (213) disposta sobre a chapa de preensão de assento (221) a partir de baixo.