

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 402 185**

51 Int. Cl.:

B62K 11/04 (2006.01)

B62J 23/00 (2006.01)

B62J 25/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **19.12.2008 E 08867014 (6)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **09.01.2013 EP 2246244**

54 Título: **Vehículo de motor de dos ruedas**

30 Prioridad:

28.12.2007 JP 2007341398

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

29.04.2013

73 Titular/es:

**YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA
(100.0%)
2500 Shingai
Iwata-shi, Shizuoka 438-8501 , JP**

72 Inventor/es:

**KATANO, WATARU y
SUSAKI, TOMOSHIGE**

74 Agente/Representante:

ARIZTI ACHA, Monica

ES 2 402 185 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín europeo de patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Vehículo de motor de dos ruedas.

CAMPO TÉCNICO

La presente invención se refiere a un vehículo de motor de dos ruedas.

5 TÉCNICA ANTERIOR

Convencionalmente, existen vehículos de motor de dos ruedas que incluyen un bastidor exterior, como parte del chasis, que queda expuesto hacia el exterior de una carrocería de vehículo y soporta otros componentes de vehículo tales como una horquilla oscilante trasera. Algunos de tales vehículos de motor de dos ruedas (véase el documento de patente 1 descrito más adelante) están dotados de un cubierta exterior de resina próxima al bastidor exterior, y el interior del vehículo de motor de dos ruedas está cubierto por esta cubierta exterior. En los vehículos de motor de dos ruedas de este tipo, el bastidor exterior y la cubierta exterior se fijan individualmente a una parte del chasis, tal como un bastidor de asiento.

[Documento de patente 1] JP-A-2007-230375

DESCRIPCIÓN DE LA INVENCIÓN

15 Problemas que va a resolver la invención

Los elementos exteriores en el lado del vehículo de motor de dos ruedas son susceptibles de que los toque el conductor al realizar un agarre con la rodilla, etc. Por este motivo, en una estructura en la que una pluralidad de partes exteriores están dispuestas unas junto a otras, se desea formar y disponer esas partes exteriores de la manera más continua posible de modo que tengan un aspecto de una pieza. Además, se desea fijar esas partes exteriores directamente entre sí de modo que sean solidarias. Sin embargo, en la constitución convencional descrita anteriormente, el bastidor exterior y la cubierta exterior están fijadas indirectamente entre sí mediante estructuras de unión previstas en el bastidor del vehículo para cada elemento. Por tanto, puede producirse una desviación en una posición relativa del bastidor exterior y la cubierta exterior, y puede producirse oscilación en una unión entre el bastidor exterior y la cubierta exterior.

El documento JP 2007001533 A da a conocer una motocicleta según el preámbulo de la reivindicación 1 que tiene una horquilla oscilante para soportar de manera giratoria la rueda trasera que está soportada de manera verticalmente oscilante en un chasis de vehículo. Un montante de estribo al que se unen estribos para el conductor y el copiloto, está montado en un bastidor de la motocicleta. Una funda de pivote está unida a la parte de soporte de la horquilla oscilante, la funda de pivote está montada en una parte de ajuste de estribo del montante de estribo por medio de piezas de instalación que están equipadas con respectivas arandelas.

El documento JP 2006082727 A da a conocer una motocicleta que tiene un bastidor en el que están montados un motor, asientos, un guardabarros, una cubierta lateral para cubrir los lados inferiores de los asientos y una horquilla trasera.

El documento JP 2002264868 A da a conocer una moto que comprende una parte de carrocería principal en la que está formado un soporte de estribo de forma triangular. Una parte ensanchada delantera cubre un bastidor central y tiene una forma truncada continua hasta una parte de borde de extremo delantero y una parte de borde de extremo inferior en el lado trasero de la cubierta lateral.

El documento JP 2002284067 da a conocer una estructura de soporte de estribo de asiento trasero para una motocicleta. Una cubierta de carrocería está dispuesta de manera continua hasta el soporte de estribo de asiento trasero.

40 Un objeto de la presente invención es proporcionar un vehículo de motor de dos ruedas que tiene una integración mejorada de sus partes exteriores.

Este problema se resuelve mediante un vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 1.

Según la presente invención, puede obtenerse continuidad en las formas externas entre el bastidor exterior y la cubierta exterior. Por consiguiente, cuando se aplica fuerza desde el exterior debido al agarre con la rodilla o similar, la fuerza puede recibirse tanto por el bastidor exterior como por la cubierta exterior. Además, debido a que la estructura de bloqueo del bastidor exterior se extiende hacia la cubierta exterior, la estructura de bloqueo se sitúa próxima a la cubierta exterior. Por consiguiente, la cubierta exterior y el bastidor exterior pueden fijarse rígidamente. Por tanto, puede mejorarse la integración entre las partes exteriores.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

50 La figura 1 es una vista lateral que muestra el exterior de un vehículo de motor de dos ruedas según una primera realización de la presente invención.

La figura 2 es una vista en perspectiva que muestra un chasis completo del vehículo de motor de dos ruedas según la primera realización de la presente invención.

La figura 3 es una vista en perspectiva ampliada que muestra una placa lateral dispuesta en el lado izquierdo del vehículo.

5 La figura 4 es una vista que muestra una parte que se extiende verticalmente que constituye un chasis visto desde la parte delantera del vehículo.

La figura 5 es una vista que muestra la unión de la cubierta lateral a la placa lateral.

La figura 6 es una vista que muestra la unión de una cubierta de caucho a la placa lateral.

10 La figura 7 es una vista lateral que muestra el exterior de un vehículo de motor de dos ruedas según una segunda realización de la presente invención.

La figura 8 es una vista en perspectiva del exterior del vehículo de motor de dos ruedas según la segunda realización de la presente invención.

La figura 9 es una vista en perspectiva que muestra un chasis completo del vehículo de motor de dos ruedas según segunda realización de la presente invención.

15 La figura 10 es una vista en perspectiva ampliada que muestra una placa lateral dispuesta en el lado izquierdo del vehículo.

La figura 11 es una vista que muestra la unión de una cubierta lateral a una placa lateral.

La figura 12 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea XII - XII en la figura 11.

20 La figura 13 es una vista que muestra una parte de unión de la placa lateral y la cubierta lateral vista desde el interior.

MEJOR MODO DE LLEVAR A CABO LA INVENCION

A continuación en el presente documento se describirán en detalle realizaciones preferidas de la presente invención haciendo referencia a los dibujos.

[Primera realización]

25 La figura 1 es una vista lateral que muestra un exterior de un vehículo 1 de motor de dos ruedas según una primera realización de la presente invención. La figura 2 es una vista en perspectiva que muestra un chasis entero del vehículo 1 de motor de dos ruedas. La figura 3 es una vista en perspectiva ampliada que muestra una placa 50L lateral dispuesta a la izquierda de una parte 25 que se extiende verticalmente de un bastidor 24 principal. La figura 4 es una vista de la parte 25 que se extiende verticalmente vista desde la parte delantera del vehículo. La figura 5 es una vista que muestra una estructura de fijación para fijar una cubierta 6 lateral a la placa 50L lateral. La figura 6 es una vista que muestra una estructura de unión para unir una cubierta 45 de caucho a salientes 52L, 52L dispuestos en una parte superior de la placa 50L lateral.

30 Tal como se muestra en la figura 1, en el vehículo 1 de motor de dos ruedas, una parte superior de una horquilla 5 delantera, que soporta una rueda 3 delantera que puede girar, está soportada por un tubo 21 principal de modo que la horquilla 5 delantera puede girar hacia la derecha y hacia la izquierda. Tal como se muestra en la figura 2, una parte 22 que se extiende de delante a atrás del bastidor 24 principal, cuya punta está soldada a un lado trasero del tubo 21 principal, se extiende linealmente hacia atrás y hacia abajo desde el tubo 21 principal, estando situado en el centro de la anchura del vehículo. Además un tubo 23 descendente tiene su extremo superior soldado al tubo 21 principal, y se extiende linealmente hacia abajo desde el extremo superior. Una sujeción 23a está unida a un extremo inferior del tubo 23 descendente. Tal como se muestra en la figura 1, la sujeción 23a está fijada a un lado delantero de una caja 2a de cigüeñal de un motor 2. Un gancho 40 suspendido está unido a través de un elemento 41 de refuerzo a una parte media de la parte 22 que se extiende de delante a atrás. El gancho 40 suspendido se extiende hacia abajo desde la parte media de la parte 22 que se extiende de delante a atrás. Un cuerpo 2b cilíndrico del motor 2 está fijado al extremo distal del gancho 40 suspendido.

35 Una placa 50L lateral, que es uno de varios elementos para hacer el vehículo rígido, está dispuesta en la parte trasera del motor 2. Un perno 72 pasante, que se extiende en la dirección a lo ancho del vehículo, está dispuesto en la proximidad del centro de la placa 50L lateral en la dirección vertical. El perno 72 pasante soporta un extremo delantero de una horquilla 60 oscilante trasera que soporta una rueda 4 trasera, mientras permite que el extremo delantero de la horquilla 60 oscilante trasera gire. Por consiguiente, la horquilla 60 oscilante trasera puede oscilar hacia arriba y hacia abajo alrededor del perno 72 pasante.

ES 2 402 185 T3

Tal como se muestra en la figura 1, un depósito 7 de combustible de tipo a horcajadas está dispuesto en la parte 22 que se extiende de delante a atrás. Un asiento 8 rígido está dispuesto en la parte trasera del depósito 2 de combustible. Tal como se muestra en la figura 2, la parte 22 que se extiende de delante a atrás del bastidor 24 principal es un tubo redondo recto, que se extiende desde el tubo 21 principal hasta la proximidad de un extremo trasero del depósito 7 de combustible. Una sujeción 76 en forma de montura está soldada a un extremo trasero de la parte 22 que se extiende de delante a atrás, mientras cubre el extremo trasero desde arriba. Los extremos delanteros de carriles 35L, 35R de asiento derecho e izquierdo emparejados están respectivamente soldados a las superficies laterales de la sujeción 76 en forma de montura. Estos carriles 35L, 35R de asiento también están constituidos por un tubo redondo, se extienden hacia fuera y hacia atrás desde la superficie lateral de la sujeción 76 en forma de montura, y después se extienden linealmente hacia atrás y hacia arriba. Los carriles 35L, 35R de asiento están acoplados entre sí en tres posiciones mediante elementos 38-1, 38-2, 38-3 transversales ordenados en este orden desde la parte delantera del vehículo. Un asiento 8 rígido está montado sobre estos elementos 38-1, 38-2, 38-3 transversales.

Una parte 25 que se extiende verticalmente, que se extiende linealmente en la dirección vertical del vehículo, está soldada al extremo trasero de la parte 22 que se extiende de delante a atrás. Cada una de la parte 22 que se extiende de delante a atrás y la parte 25 que se extiende verticalmente están soldadas a la sujeción 76 en forma de montura y a un elemento 44 de refuerzo. La parte 22 que se extiende de delante a atrás y la parte 25 que se extiende verticalmente están fijadas rígidamente entre sí mediante la sujeción 76 en forma de montura y el elemento 44 de refuerzo dispuesto dentro de una esquina de una parte de conexión entre las mismas, y por tanto constituye el bastidor 24 principal.

Un elemento 43 de refuerzo está soldado al interior de la parte de conexión entre la parte 22 que se extiende de delante a atrás, el tubo 21 principal y el tubo 23 descendente (tubo redondo). Además, el elemento 41 de refuerzo está soldado al lado inferior de la parte media de la parte 22 que se extiende de delante a atrás. Un tubo 42 de refuerzo conecta el elemento 41 de refuerzo y el elemento 43 de refuerzo. Por consiguiente, la parte 22 que se extiende de delante a atrás, el tubo 21 principal y el tubo 23 descendente están fijados rígidamente entre sí.

La parte 25 que se extiende verticalmente está constituida por un tubo 25F delantero y un tubo 25B trasero, cada uno de los cuales es un tubo cuadrado con una sección transversal rectangular. En la parte 25 que se extiende verticalmente, el tubo 25F delantero y el tubo 25B trasero se fijan entre sí mediante soldadura, mientras se disponen de manera que sus superficies laterales más anchas se orientan en la dirección de delante a atrás de la carrocería de vehículo. La parte 25 que se extiende verticalmente tiene una anchura uniforme en su parte superior, su anchura se hace gradualmente más ancha en su parte media, y su anchura se vuelve una anchura uniforme de nuevo en su parte inferior. Es decir, la parte 25 que se extiende verticalmente está formada de manera que su anchura cambia según las posiciones en la dirección en la que se extiende (dirección vertical). Como resultado se garantiza la rigidez necesaria para carrocería de vehículo.

Un primer tubo 26 de soporte está soldado a una superficie trasera del tubo 25B trasero de la parte 25 que se extiende verticalmente. El primer tubo 26 de soporte es un tubo redondo, y se extiende en la dirección a lo ancho del vehículo. Una tapa 26a, que tiene una rosca de tornillo hembra formada en la misma, está soldada a los extremos tanto derecho como izquierdo del primer tubo 26 de soporte.

Unas sujeciones 27L y 27R comunes en forma de L están soldadas a ambas superficies laterales de la parte 25 que se extiende verticalmente y situadas por debajo del primer tubo 26 de soporte. Las sujeciones 27L y 27R comunes están formadas en una forma de placa plana cuyos extremos traseros se doblan hacia dentro. Sus partes dobladas están soldadas a una superficie trasera del tubo 25B trasero, y las superficies internas de sus partes que se extienden en la dirección de delante a atrás están soldadas a las superficies laterales del tubo 25F delantero y superficies laterales del tubo 25B trasero. Los extremos delanteros de cada una de las sujeciones 27L y 27R comunes sobresalen hacia delante más que la superficie delantera del tubo 25F delantero de la parte 25 que se extiende verticalmente. En una parte sobresaliente de las sujeciones 27L y 27R comunes, está formado un orificio de inserción de perno para su fijación a una parte superior de la superficie trasera de la caja 2a de cigüeñal. Los extremos delanteros de cada uno de los montantes 36L y 36R traseros constituidos por un tubo redondo están soldados respectivamente en superficies externas laterales de partes de las sujeciones 27L y 27R comunes, que se extienden en la dirección de delante a atrás. Los montantes 36L y 36R traseros se extienden hacia atrás y hacia arriba, y sus extremos traseros están soldados respectivamente a superficies inferiores de las partes traseras de los carriles 35L y 35R de asiento. Además, un elemento 39 transversal está soldado en los lados de extremo delantero de los montantes 36L y 36R traseros, acoplando así los montantes 36L y 36R traseros entre sí. Además, los extremos proximales de montantes 37L y 37R de reposapiés traseros para montar un reposapiés 83 (véase la figura 1) en el que pasajeros acompañantes ponen los pies están soldados en partes medias de los montantes 36L y 36R traseros. Los montantes 37L y 37R de reposapiés traseros se extienden hacia abajo desde sus partes proximales.

Una sujeción 28 de pivote, que es una placa alargada que incluye partes izquierda y derecha dobladas hacia fuera, está unida por debajo de las sujeciones 27L y 27R comunes. Cada parte doblada de la sujeción 28 de pivote está soldada a las superficies laterales del tubo 25F delantero y el tubo 25B trasero, y la parte entre las partes dobladas está soldada a una superficie trasera del tubo 25B trasero. Los extremos delanteros de las partes dobladas sobresalen hacia delante más que la superficie delantera del tubo 25F delantero. Unos orificios pasantes para

insertar un tubo 29 de soporte de pivote, que es un tubo redondo que se extiende de manera recta en la dirección a lo ancho del vehículo, están formados en las partes sobresalientes de la sujeción 28 de pivote. El tubo 29 de soporte de pivote se inserta a través de y se fija a los orificios pasantes mediante soldadura.

5 Un segundo tubo 30 de soporte que se extiende de manera recta en la dirección a lo ancho del vehículo se dispone en un extremo inferior de la parte 25 que se extiende verticalmente. La parte 25 que se extiende verticalmente y el segundo tubo 30 de soporte están conectados entre sí formando una forma de una letra T boca abajo. El segundo tubo 30 de soporte es un tubo cuadrado con una sección transversal rectangular y dispuesto de manera que sus superficies laterales más anchas están orientadas en la dirección vertical. Una superficie superior del segundo tubo 30 de soporte está soldada a una superficie de extremo inferior de la parte 25 que se extiende verticalmente. Una
10 pequeña placa 31 en forma de una placa plana está soldada a un extremo izquierdo del segundo tubo 30 de soporte cerrando el extremo abierto del segundo tubo 30 de soporte. Además, una sujeción 33L de soporte central constituida por dos placas paralelas que se extienden hacia abajo está soldada en la parte izquierda de la superficie inferior del segundo tubo 30 de soporte. Una cámara 71 de escape a la que se conecta un tubo de escape del motor 2 está fijada a la sujeción 33L de soporte central. Una parte proximal izquierda del soporte 70 central que rodea la cámara 71 de escape cuando está dispuesta en la posición cerrada está fijada de manera giratoria a la sujeción 33L de soporte central (véase la figura 1). Una sujeción 33R de soporte central está soldada en el lado de extremo derecho del segundo tubo 30 de soporte. La sujeción 33R de soporte central también está constituida por dos placas paralelas que se extienden hacia abajo, y su placa externa está soldada a un extremo derecho abierto del segundo tubo 30 de soporte cerrando la abertura. Su placa interna está soldada en la superficie inferior del segundo tubo 30 de soporte. Una parte proximal de una parte derecha del soporte 70 central está fijada a la sujeción 33R de soporte central pudiendo girar. Una espiga 74 de unión de resorte, a la que se une un extremo de un resorte (no mostrado en las figuras) para empujar el soporte 70 central a la posición cerrada o la posición de soporte, está formado en la sujeción 33R de soporte central. El otro extremo del resorte está unido a un brazo del soporte 70 central.

25 Unas sujeciones 34L, 34R de motor están soldadas a una superficie delantera del segundo tubo 30 de soporte sobresaliendo hacia delante. Unas partes inferiores de la superficie trasera de la caja 2a de cigüeñal están fijadas usando las sujeciones 34L, 34R de motor. Específicamente, una parte delantera de la caja 2a de cigüeñal del motor 2 está fijada al tubo 23 descendente, y la parte superior trasera de la caja 2a de cigüeñal está fijada a la parte 25 que se extiende verticalmente a través de las sujeciones 27L, 27R comunes. La parte inferior trasera de la caja 2a de cigüeñal está fijada a la parte 25 que se extiende verticalmente a través de las sujeciones 34L, 34R de motor y el
30 segundo tubo 30 de soporte. El cuerpo 2b cilíndrico está fijado a la parte 22 que se extiende de delante a atrás a través del gancho 40 suspendido y el elemento 41 de refuerzo. De esta manera, el motor 2 está fijado rígidamente a varias partes del chasis, y sirve como uno de varios elementos para hacer el vehículo rígido.

Un rebaje 25a para eludir la combadura de la caja 2a de cigüeñal está formado en una parte inferior derecha de la superficie delantera del tubo 25F delantero.

35 Tal como se muestra en la figura 1 y la figura 4, las placas 50L, 50R laterales se disponen por separado a la derecha y a la izquierda de la parte 25 que se extiende verticalmente del bastidor 24 principal. Las placas 50L, 50R laterales son elementos troquelados de aluminio (bastidores exteriores) que generalmente tienen la misma forma entre sí, y funcionan como elementos para hacer el vehículo rígido junto con el bastidor 24 principal. Al mismo tiempo, las placas 50L, 50R laterales se disponen para quedar expuestas hacia el lateral del vehículo, y por tanto funcionan como una cubierta exterior metálica del vehículo. A continuación en el presente documento se proporciona una descripción principalmente para la placa 50L lateral. Las partes correspondientes de la placa 50R lateral se indican mediante símbolos correspondientes, y se omite su descripción.

45 Tal como se muestra en detalle en la figura 3, la placa 50L lateral incluye de manera solidaria una parte 50a de placa formada en forma de placa que se extiende en la dirección vertical del vehículo, y una parte 50b de sujeción de reposapiés que se extiende hacia atrás desde una parte inferior de la parte 50a de placa, y por tana la placa 50L lateral está formada en general en forma de una letra L en una vista lateral. La parte 50a de placa tiene dos esquinas 50c, 50d formadas en su borde en el lado delantero, extendiéndose las esquinas 50c, 50d en la dirección vertical y generalmente paralelas entre sí. Además, la parte 50a de placa tiene dos esquinas 50e, 50f formadas en su borde en el lado trasero, extendiéndose las esquinas 50e, 50f en la dirección vertical y generalmente paralelas
50 entre sí. Una superficie (primera superficie de bastidor) que se extiende hacia la cubierta 6 lateral está formada entre la esquina 50c y la esquina 50e. Además, una superficie (segunda superficie de bastidor) que se extiende hacia la cubierta 6 lateral está formada entre la esquina 50c y la esquina 50d. Además, una superficie (tercera superficie de bastidor) que se extiende hacia la cubierta 6 lateral está formada entre la esquina 50e y la esquina 50f. Con esta estructura, se mejora la rigidez de la parte 50a de placa. Un orificio 56L de inserción, a través del cual se inserta el perno 72 pasante que sirve como pivote, está formado en una parte media de la parte 50a de placa. Tal como se muestra en la figura 4, el perno 72 pasante insertado en el orificio 56L de inserción pasa, sucesivamente, por una parte 61L de collar cilíndrico formada en el extremo delantero izquierdo de la horquilla 60 oscilante trasera, un tubo 29 de soporte de pivote y una parte 61R de collar cilíndrico formada en el extremo delantero derecho de la horquilla 60 oscilante trasera, y después el perno 72 pasante llega a un orificio 56R de inserción formado en la placa 50R lateral. Una tuerca 73 está enroscada en la punta del perno 72 pasante. De esta manera, la horquilla 60 oscilante
60 trasera está soportada por el perno 72 pasante pudiendo oscilar.

Unos salientes 52L, 52L (piezas de bloqueo) separados entre sí en la dirección de delante a atrás del vehículo y que se extienden hacia arriba están formados en la superficie de extremo superior de la parte 50a de placa de la placa 50L lateral. Además, una parte 51L de sujeción de unión superior está formada en el lado interno, definido en la dirección a lo ancho del vehículo, de una parte entre los salientes 52L, 52L (es decir, formada en el lado trasero de la parte 50 de placa). La parte 51L de sujeción de unión superior está formada en forma de una placa que se extiende hacia arriba y dispuesta para orientarse en la dirección a lo ancho del vehículo. La parte 51L de sujeción de unión superior tiene un orificio de inserción de perno formado generalmente en el medio. Tal como se muestra en la figura 4, un perno 90L insertado en el orificio de inserción se atornilla al extremo izquierdo del primer tubo 26 de soporte, es decir, se atornilla a la tapa 26a. De esta manera, una parte superior de la placa 50L lateral se fija a un extremo del primer tubo 26 de soporte mediante el perno 90L. Tal como se muestra en la figura 4, con respecto a la placa 50R lateral dispuesta a la derecha de la parte 25 que se extiende verticalmente, el perno 90R se inserta en la abertura de la sujeción 51R de unión, y el perno 90R se atornilla al extremo derecho del primer tubo 26 de soporte, es decir, se atornilla a la tapa 26a. Como resultado, una parte superior de la placa 50R lateral se fija al otro extremo del primer tubo 26 de soporte.

Un orificio 58 de inserción de perno de fijación también está formado en el extremo inferior de la parte 50a de placa. Tal como se muestra en la figura 4, un perno 91L que pasa por el orificio 58 de inserción de perno de fijación se atornilla a la placa 31 pequeña. Además, un orificio 57 de inserción de perno de fijación está formado en el borde inferior de una parte 50b de sujeción de reposapiés. Un perno (no mostrado en las figuras) insertado en el orificio 57 de inserción de perno de fijación se atornilla a la placa 31 pequeña. De esta manera, una parte inferior de la placa 50L lateral se fija a la parte 25 que se extiende verticalmente del bastidor 24 principal en dos posiciones separadas entre sí en la dirección de delante a atrás del vehículo. De manera similar, el borde inferior de la placa 50R lateral también se atornilla a la sujeción 33R de soporte central en dos posiciones separadas entre sí en la dirección de delante a atrás del vehículo, y se fija a la parte 25 que se extiende verticalmente del bastidor 24 principal a través de la sujeción 33R de soporte central. La placa 50L lateral se fija rígidamente al chasis en posiciones por encima y por debajo del perno 72 pasante que sirve como pivote.

Una sujeción 53L de reposapiés que soporta un extremo proximal de un reposapiés 80 (véase la figura 1) está formada en la parte de extremo trasero de la parte 50b de sujeción de reposapiés de la placa 50L lateral. Un orificio 59 de inserción de árbol en el que se inserta un árbol giratorio de un pedal 81 de cambio de marcha (véase la figura 1) está formado generalmente en el centro de la parte 50b de sujeción de reposapiés. Unas partes 55, 55 de sujeción de cubierta están formadas en el borde superior de la parte 50b de sujeción de reposapiés. Una cubierta 82a metálica (véase la figura 1), que cubre el lateral de la horquilla 60 oscilante trasera, está sujeta a las partes 55, 55 de sujeción de cubierta mediante un perno.

Tal como se muestra en la figura 1, una parte por debajo de la parte trasera del depósito 7 de combustible y una parte por debajo del asiento 8 rígido se cubren mediante una cubierta 6 lateral que es una cubierta exterior de resina. Tal como se muestra en la figura 5, la cubierta 6 lateral incluye: una parte 6b de cubierta de carburador que cubre el lateral de un carburador (no mostrado en las figuras) dispuesto en la parte trasera del motor 2; una parte 6a de cubierta de bastidor, que está situada por detrás de la parte 6b de cubierta de carburador y cubre una parte que está situada en el lateral de la parte 25 que se extiende verticalmente así como por encima de la placa 50L lateral; y una parte 6c de cubierta inferior de asiento, que está situada por detrás de la parte 6a de cubierta de bastidor y cubre una parte entre el carril 35L de asiento y el montante 36L trasero en una vista lateral. La cubierta 6 lateral es un elemento exterior de resina formado de manera solidaria incluyendo estas partes. La cubierta 6 lateral está formada en forma de un cuenco que se abre hacia dentro, de modo que una pared 63 de tope plana que se extiende hacia el interior de la carrocería de vehículo desde el borde inferior de la superficie 62g lateral externa (primera superficie de cubierta) está formada en el lado inferior de la parte 6a de cubierta de bastidor. Una superficie lateral (superficie de extremo de cubierta) de la pared 63 de tope hace tope contra una superficie de extremo superior de la placa 50L lateral. La pared 63 de tope tiene generalmente la misma forma que la superficie de extremo superior (superficie de extremo de bastidor) de la placa 50L lateral. Dos orificios 63a, 63a de forma rectangular están formados en la pared 63 de tope, separados entre sí en la dirección de delante a atrás del vehículo. Dos esquinas 62c (línea de borde de cubierta) y 62d que se extienden en la dirección vertical del vehículo están formadas en la parte delantera de la parte 6a de cubierta de bastidor, y dos esquinas 62e (línea de borde de cubierta) y 62f que se extienden en la dirección vertical del vehículo están también formadas en la parte trasera de la parte 6a de cubierta de bastidor. Una superficie (segunda superficie de cubierta) que se extiende hacia la placa 50L lateral está formada entre la esquina 62c y la esquina 62d. Además, una superficie (tercera superficie de cubierta) que se extiende hacia la placa 50L lateral está formada entre la esquina 62e y la esquina 62f.

La primera superficie de cubierta se extiende de manera continua desde la primera superficie de bastidor de manera que es continua sin interrupción con la primera superficie de bastidor. De manera similar, la segunda superficie de cubierta y la tercera superficie de cubierta también se extienden de manera continua desde la segunda superficie de bastidor y la tercera superficie de bastidor de modo que son continuas sin interrupción con la segunda superficie de bastidor y la tercera superficie de bastidor, respectivamente. La esquinas 62c, 62d son continuas respectivamente con respecto a la esquinas 50c, 50d de la placa 50L lateral en la dirección vertical, en un estado en el que la cubierta 6 lateral está unida a la carrocería. Es decir, un extremo inferior de la esquina 62c de la cubierta 6 lateral, que se extiende generalmente en la misma dirección que la esquina 50c de la placa 50L lateral, se sitúa en la extensión de la esquina 50c. Un extremo inferior de la esquina 62d de la cubierta 6 lateral, que se extiende generalmente en la

misma dirección que la esquina 50d de la placa 50L lateral, está situado en la extensión de la esquina 50d de la placa 50L lateral. De manera similar, un extremo inferior de la esquina 62e de la cubierta 6 lateral, que se extiende generalmente en la misma dirección que la esquina 50e de la placa 50L lateral, está situado en la extensión de la esquina 50e de la placa 50L lateral. Un extremo inferior de la esquina 62f de la cubierta 6 lateral, que se extiende generalmente en la misma dirección que la esquina 50f de la placa 50L lateral, está situado en la extensión de la esquina 50f de la placa 50L lateral. Por consiguiente, la cubierta 6 lateral no se deforma fácilmente cuando se fuerza para presionar la cubierta 6 lateral contra la placa 50L lateral.

Tal como se describió anteriormente, unos salientes 52L, 52L emparejados que se extienden hacia arriba de la carrocería se disponen en la superficie de extremo superior (superficie de extremo de bastidor) de la placa 50L lateral. Estos salientes 52L, 52L se sitúan de manera correspondiente a los orificios 63a, 63a de la cubierta 6 lateral. En su estado unido, los salientes 52L, 52L se insertan en los orificios 63a, 63a de la cubierta 6 lateral respectivamente. Es decir, cada uno de los salientes 52L, 52L se extiende hasta una posición en la que se solapa con la cubierta 6 lateral en una vista lateral del vehículo, y su punta se sitúa en el lado trasero de la cubierta 6 lateral. Tal como se muestra en la figura 6, la cubierta 45 de caucho cubre los salientes 52L, 52L. La cubierta 45 de caucho incluye una parte 45c de placa plana formada como una placa delgada que tiene una forma y tamaño en correspondencia con la superficie de extremo superior de la parte 50a de placa de la placa 50L lateral. Dos salientes 45b, 45b están formados en una superficie de la parte 45c de placa plana estando separados entre sí. El tamaño de los salientes 45b, 45b es generalmente igual al tamaño de los orificios 63a, 63a de la cubierta 6 lateral. Unos orificios 45a, 45a, que tienen generalmente la misma forma y tamaño que los salientes 52L, 52L de la placa 50L lateral, están formados en el lado trasero de cada saliente 45b. La cubierta 45 de caucho se une a la placa 50L lateral de manera que los salientes 52L, 52L de la placa 50L lateral se sitúan en los orificios 45a, 45a y la parte 45c de placa plana de la cubierta 45 de caucho se deposita sobre las partes de la superficie de extremo superior de la parte 50a de placa de la placa 50L lateral que se sitúan entre los salientes 52L, 52L. En este estado, la cubierta 6 lateral se une al lateral del vehículo en un estado en el que los salientes 45b, 45b se encajan en los orificios 63a, 63a. Además, una parte superior de la cubierta 6 lateral se fija al carril 35L de asiento mediante pernos (no mostrados en las figuras).

El vehículo 1 de motor de dos ruedas descrito anteriormente incluye la placa 50L lateral, que es una cubierta exterior metálica, y la cubierta 6 lateral, que es una cubierta exterior de resina. La placa 50L lateral incluye, en el lado interno de la superficie 62g lateral externa, una estructura de bloqueo que bloquea la cubierta 6 lateral. Debido a que la cubierta 6 lateral está bloqueada a la placa 50L lateral mediante la estructura de bloqueo, sin usar una estructura especial para fijar la cubierta 6 lateral a la carrocería, la placa 50L lateral y la cubierta 6 lateral pueden acoplarse entre sí con una estructura sencilla. Además, tanto la placa 50L lateral como la cubierta 6 lateral pueden cubrir eficazmente el interior del vehículo.

Especialmente, según la presente realización, unos salientes 52L, 52L (piezas de bloqueo) que se extienden hacia la cubierta 6 lateral están formados en la superficie de extremo superior de la placa 50L lateral. Además, unos orificios 63a, 63a, en los que se insertan los salientes 52L, 52L, están formados en la pared 63 de tope de la cubierta 6 lateral, que se orienta hacia la superficie de extremo superior de la placa 50L lateral. Por tanto, la estructura de bloqueo puede realizarse de manera sencilla, y la cubierta 6 lateral puede unirse fácilmente a o separarse de la placa 50L lateral. Además, debido a que los salientes 52L, 52L están formados en la placa 50L lateral metálica, ambos elementos pueden fijarse rígidamente. También es posible formar una pluralidad de salientes en la pared 63 de tope de la cubierta 6 lateral y formar orificios en los que se insertan estos salientes en la superficie de extremo superior de la placa 50L lateral.

Según la presente realización, los salientes 52L, 52L están cubiertos por la cubierta 45 de caucho compuesta de caucho como material elástico. La cubierta 45 de caucho funciona como elemento de amortiguación entre la cubierta 6 lateral y la placa 50L lateral. La cubierta 45 de caucho puede estar compuesta por varios materiales elásticos tales como resina. La cubierta 6 lateral puede protegerse por la cubierta 45 de caucho.

El vehículo 1 de motor de dos ruedas incluye el bastidor 24 principal que se extiende desde el tubo 21 principal hacia la parte trasera estando situado en el centro en el centro de la anchura del vehículo y llegando hasta un pivote que soporta la horquilla 60 oscilante trasera. Además, la placa 50L lateral se dispone en un lado del bastidor 24 principal, y soporta de manera oscilante la horquilla 60 oscilante trasera junto con el bastidor 24 principal. Es decir, el vehículo 1 de motor de dos ruedas incluye una estructura de chasis de vehículo de tipo denominado *mono-backbone* (estructura de una sola pieza). Según la presente realización, en una estructura de chasis de vehículo de este tipo, una zona por encima de la placa 50L lateral puede estar cubierta de manera eficaz. La parte 50b de sujeción de reposapiés está formada de manera solidaria en la placa 50L lateral, y dotada del reposapiés 80 para que el conductor ponga los pies. Con esta estructura, no es necesario proporcionar otra sujeción para unir el reposapiés 80, de modo que el número de partes en el vehículo puede reducirse y el coste del vehículo puede disminuirse.

Según la presente realización, las esquinas 50c, 50d, 50e, 50f que se extienden en la dirección vertical del vehículo están formadas en la placa 50L lateral. De manera similar, las esquinas 62c, 62d, 62e, 62f que se continúan con esas esquinas están también formadas en la cubierta 6 lateral. Es decir, las esquinas que se continúan con la esquinas de la cubierta exterior metálica también están formadas en la cubierta de resina. Por consiguiente, puede impedirse una deformación excesiva cuando la cubierta 6 lateral se presiona contra la placa 50L lateral.

[Segunda realización]

La figura 7 es una vista lateral de un vehículo de motor de dos ruedas según una segunda realización de la presente invención. La figura 8 es una vista en perspectiva de un vehículo 100 de motor de dos ruedas visto de manera oblicua desde la parte trasera izquierda. La figura 9 es una vista en perspectiva del chasis entero. La figura 10 es una vista en perspectiva que muestra la placa lateral en el lado izquierdo del vehículo. La figura 11 es una vista lateral que muestra la estructura de unión de la cubierta lateral a la placa lateral. La figura 12 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea XII - XII en la figura 11. La figura 13 es una vista que muestra una parte de unión de la placa lateral y la cubierta lateral vista desde el interior.

Tal como se muestra en la figura 7, el vehículo 100 de motor de dos ruedas incluye un chasis 120, una rueda 103 delantera, una rueda 104 trasera, un asiento 105 y un motor 130. El chasis 120 incluye, en su extremo delantero, un tubo 126 principal que soporta un árbol 106 de dirección. Un manillar 107 está unido a un extremo superior del árbol 106 de dirección. Una suspensión 108 delantera está conectada al extremo inferior del árbol 106 de dirección, y la rueda delantera 103 está soportada en un extremo inferior del una suspensión 108 delantera.

Tal como se muestra en la figura 7 y la figura 8, el vehículo 100 de motor de dos ruedas es un vehículo de motor de dos ruedas de tipo denominado *underbone* (subestructura). Tal como se muestra en la figura 7 y la figura 9, el chasis 120 incluye una parte 121 de bastidor principal dispuesta en el centro en la dirección a lo ancho del vehículo, se extiende de manera oblicua hacia atrás y hacia abajo por encima del motor 130, y llega entonces al lado trasero del motor 130. Tal como se muestra en la figura 9, la parte 121 de bastidor principal está constituida por un tubo 122 descendente y partes 124, 124 de bastidor traseras derecha e izquierda emparejadas. El tubo 122 descendente se dispone en el centro en la dirección a lo ancho del vehículo, y se extiende de manera oblicua hacia abajo y hacia atrás por encima del motor 130 desde el tubo 126 principal. Las partes 124, 124 de bastidor traseras derecha e izquierda son elementos en forma de placa y se disponen separados en la dirección a lo ancho del vehículo orientados uno hacia otro en la dirección a lo ancho del vehículo. Un borde 124b superior de la parte 124 de bastidor trasera está fijado mediante soldadura a la superficie periférica externa del extremo trasero del tubo 122 descendente. La parte 124 de bastidor descendente se extiende hacia abajo desde el extremo trasero del tubo 122 descendente estando situada en la parte trasera del motor 130. En el vehículo 100 de motor de dos ruedas, no se dispone un depósito de combustible u otros dispositivos por encima del tubo 122 descendente o entre el asiento 105 y el tubo 126 principal, de modo que el tubo 122 descendente está cubierto por una cubierta 191 central desde arriba. La cubierta 191 central se extiende de manera oblicua hacia abajo y hacia atrás a lo largo del tubo 122 descendente.

Tal como se muestra en la figura 7, una horquilla 112 oscilante trasera que se extiende en la dirección de delante a atrás se dispone en la parte trasera del motor 130. El eje de la rueda 4 trasera está soportado por el extremo trasero de la horquilla 112 oscilante trasera. Una parte 124a de soporta que soporta un pivote (no mostrado en las figuras) se dispone en la parte 124 de bastidor trasera, y el extremo delantero de la horquilla 12 oscilante trasera está soportado por la parte 124 de bastidor trasera a través del pivote. Por consiguiente, la horquilla 112 oscilante trasera y la rueda 104 trasera pueden rebotar en la dirección vertical alrededor del pivote.

El chasis 120 incluye carriles 123, 123 de asiento derecho e izquierdo emparejados que se extienden de manera oblicua hacia arriba y hacia atrás desde el medio del tubo 122 descendente. El asiento 105 está dispuesto por encima de los carriles 123, 123 de asiento, y los carriles 123, 123 de asiento soportan el asiento 105. Un tubo 129 de refuerzo conecta el carril 123 de asiento y el extremo trasero del tubo 122 descendente.

Tal como se muestra en la figura 7 y la figura 8, una placa 210 lateral metálica, que potencia la rigidez de la carrocería como parte del chasis del vehículo, está montada en el lado izquierdo del vehículo quedando expuesta hacia el lateral. La placa 210 lateral también funciona como cubierta exterior, y está fijada a la parte 124 de bastidor trasera desde el lado externo mediante un perno. Una cubierta 200 lateral, que es una cubierta exterior de resina, está dispuesta en el lado izquierdo del vehículo quedando expuesta hacia el lateral. Una parte delantera de la cubierta 200 lateral se extiende hacia atrás y hacia abajo desde el lado izquierdo de la proximidad del extremo delantero del tubo 122 descendente cubriendo el lado izquierdo del tubo 122 descendente. Una parte trasera de la cubierta 200 lateral se extiende hacia atrás y hacia arriba cubriendo el lado izquierdo del tubo 129 de refuerzo.

Tal como se muestra en la figura 10, la placa 210 lateral incluye: una parte 210a de carrocería que cubre el lateral de la parte 124 de bastidor trasera; y una parte 210b de montante de reposapiés que se continúa con la parte trasera de la parte 210a de carrocería y que se extiende hacia atrás y hacia arriba. Una sujeción 210c de reposapiés, a la que se une un reposapiés para un pasajero, está formada en el extremo trasero de la parte 210b de montante de reposapiés.

La parte 210a de carrocería incluye: una primera superficie 210i de bastidor orientada hacia el lateral del vehículo; una segunda superficie 210h de bastidor orientada hacia la parte delantera del vehículo; una tercera superficie 210f de bastidor orientada hacia la parte trasera del vehículo; y una superficie 210e de extremo de bastidor que es continua con los bordes superiores de estas superficies. La primera superficie 210i de bastidor y la segunda superficie 210h de bastidor se disponen formando un ángulo, y la esquina 210i entre estas superficies se extiende en la dirección vertical formando una línea de borde. Además, la primera superficie 210i de bastidor y la tercera

superficie 210f de bastidor se disponen formando un ángulo, y la esquina 210g entre estas superficies se extiende en la dirección vertical formando una línea de borde. Un orificio 210m redondo está formado en el centro de la primera superficie 210l de bastidor. La parte 210a de carrocería se une a la parte 124 de bastidor trasera de manera que el orificio 210m redondo y la parte 124a de soporte se sitúan sobre el mismo eje. Un pivote conecta el orificio 210m redondo y la parte 124a de soporte, y la horquilla 112 oscilante trasera está soportada por el pivote pudiendo oscilar.

La superficie 210e de extremo de bastidor está orientada hacia la cubierta 200 lateral dispuesta por encima de la superficie 210e de extremo de bastidor. Una pieza 210j de bloqueo, que es una pieza en forma de placa, se extiende hacia la cubierta 200 lateral desde una posición en la superficie 210e de extremo de bastidor, que es una posición situada más hacia dentro en la dirección a lo ancho del vehículo que la primera superficie 210l de bastidor de la superficie 210e de extremo de bastidor. Tal como se muestra en la figura 11, la pieza 210j de bloqueo se extiende hasta la posición que se solapa con la cubierta 200 lateral en una vista lateral del vehículo.

Por otro lado, tal como se muestra en la figura 11, la cubierta 200 lateral incluye: una primera superficie 200h de cubierta orientada hacia el lateral del vehículo; una segunda superficie 200f de cubierta orientada hacia la parte delantera del vehículo; y una tercera superficie 200d de cubierta orientada hacia la parte trasera del vehículo. La primera superficie 200h de cubierta se extiende de manera continua desde la primera superficie 210l de bastidor. La segunda superficie 200f de cubierta se extiende de manera continua desde la segunda superficie 210h de bastidor. La tercera superficie 200d de cubierta se extiende de manera continua desde la tercera superficie 210f de bastidor. La primera superficie 200h de cubierta y la segunda superficie 200f de cubierta se disponen formando un ángulo, y la esquina 200g entre estas superficies se extiende en una dirección vertical desde una línea de borde. Esta línea de borde se extiende continuando con la línea de borde entre la primera superficie 210l de bastidor y la segunda superficie 210h de bastidor. De manera similar, la primera superficie 200h de cubierta y la tercera superficie 200d de cubierta se disponen formando un ángulo, y la esquina 200e entre estas superficies se extiende en la dirección vertical formando una línea de borde. Esta línea de borde se extiende para continuar con la línea de borde entre la primera superficie 210l de bastidor y la tercera superficie 210f de bastidor.

Tal como se muestra en la figura 12 y la figura 13, la cubierta 200 lateral también incluye una estructura para su unión a la placa lateral 210. Específicamente, una base 200a soportada en voladizo está formada en el lado trasero de una parte de la cubierta 200 lateral, que es una parte próxima a la placa 210 lateral. La base 200a tiene un pasador 200b de bloqueo formado en la misma, que se adentra hacia el interior del vehículo. El pasador 200b de bloqueo está formado sustancialmente en forma de una espiga redonda. Tal como se muestra en la figura 13, un enganche 200c que se abomba hacia fuera en la dirección del radio del pasador 200b de bloqueo está formado en una parte de la periferia de la punta del pasador 200b de bloqueo. Por otro lado, la pieza 210j de bloqueo de la placa 210 lateral se extiende generalmente en paralelo a la primera superficie 210l de bastidor, y un orificio 210k alargado está formado en la punta de la pieza 210j de bloqueo. La dirección en la que se extiende el orificio 210k alargado es generalmente la misma que la dirección en la que se extiende la parte delantera de la cubierta 200 lateral. Como resultado, se permite que la cubierta 200 lateral se mueva a lo largo de la dirección en la que se extiende la parte delantera de la cubierta 200 lateral hasta cierto punto. Un casquillo 220 de caucho como elemento de amortiguación se encaja dentro del orificio 210k oblongo. El pasador 200b de bloqueo se inserta en un orificio formado en el casquillo 220 de caucho. El enganche 200c del pasador 200b de bloqueo se engancha en el borde del casquillo 220 de caucho, de modo que la cubierta 200 lateral no se sale fácilmente de la placa 210 lateral. En el vehículo 100 de motor de dos ruedas según la segunda realización descrita anteriormente, así como la primera realización, la cubierta 200 lateral y la placa 210 lateral pueden fijarse rígidamente entre sí.

REIVINDICACIONES

1. Vehículo de motor de dos ruedas que comprende:
 - 5 un chasis (24) que incluye un primer elemento (22) de bastidor que se extiende desde un chasis (24) que incluye un primer elemento (22) de bastidor que se extiende desde un tubo (21) principal en una dirección de delante a atrás del vehículo;
 - un bastidor (50L, 50R) exterior derecho e izquierdo que están fijados a un lado derecho e izquierdo del chasis (24), respectivamente, cuando están expuestos hacia el exterior, situados entre una rueda (3) delantera y una rueda (4) trasera del vehículo, estando dotado cada bastidor (50L, 50R) exterior de un reposapiés (80) unido al mismo en los que el conductor pone los pies; y
 - 10 una cubierta (6) exterior derecha e izquierda que se disponen de manera adyacente por encima de los bastidores (50L, 50R) exteriores derecho e izquierdo y dispuestas para quedar expuestas hacia un lado derecho e izquierdo del vehículo, respectivamente, incluyendo cada cubierta (6) exterior una primera superficie (62g) de cubierta y una segunda superficie (62c/62d) de cubierta que se extienden hacia abajo hacia el respectivo bastidor exterior, en el que
 - 15 cada bastidor (50L, 50R) exterior tiene una superficie de extremo de bastidor orientada hacia la respectiva cubierta exterior; una primera superficie de bastidor que está situada por debajo de y se extiende de manera continua desde la primera superficie (62g) de cubierta; y una segunda superficie (50c/50d) de bastidor que está situada por debajo de y se extiende de manera continua desde la segunda superficie (62c/62d) de cubierta, y
 - 20 la superficie de extremo de bastidor incluye una estructura (51L, 52L, 51R, 52R) de bloqueo que bloquea la respectiva cubierta (6) exterior, extendiéndose la estructura de bloqueo hasta una posición solapada con la respectiva cubierta exterior en una vista lateral,
 - caracterizado porque la primera superficie (62g) de cubierta y la segunda superficie (62c/62d) de cubierta están dispuestas para formar un ángulo entre sí y
 - los bastidores (50L, 50R) exteriores soportan un pivote de un horquilla (60) oscilante trasero.
- 25 2. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 1, en el que
 - una primera línea (62c) de borde de cubierta está formada entre la primera superficie (62g) de cubierta y la segunda superficie (62c/62d) de cubierta, y
 - una primera línea (50c) de borde de bastidor que se extiende de manera continua desde la primera línea (62c) de borde de cubierta está formada entre la primera superficie de bastidor y la segunda superficie de bastidor.
- 30 3. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 2, en el que
 - 35 cada cubierta (6) exterior incluye una tercera superficie (62e/62f) de cubierta que se extiende hacia el respectivo bastidor exterior y que forma una segunda línea (62e) de borde de cubierta entre la primera superficie (62g) de cubierta y la tercera superficie (62e/62f) de cubierta, extendiéndose la segunda línea (62e) de borde de cubierta en paralelo a la primera línea (62c) de borde de cubierta entre la primera superficie (62g) de cubierta y la segunda superficie (62c/62d) de cubierta, y
 - 40 cada bastidor (50L, 50R) exterior incluye una tercera superficie (50e/50f) de bastidor que se extiende de manera continua desde la tercera superficie de cubierta y forma una segunda línea (50e) de borde de bastidor entre la primera superficie de bastidor y la tercera superficie (50e/50f) de bastidor, extendiéndose la segunda línea (50e) de borde de bastidor en paralelo a la primera línea (50c) de borde de bastidor entre la primera superficie de bastidor y la segunda superficie (50c/50d) de bastidor, extendiéndose la segunda línea (50e) de borde de bastidor de manera continua desde la segunda línea (62e) de borde de cubierta.
4. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 1, en el que
 - 45 cada cubierta (6) exterior incluye una superficie (63) de extremo de cubierta orientada hacia la superficie de extremo de bastidor,
 - la estructura (51L, 51R, 52L, 52R) de bloqueo incluye una pieza de bloqueo que se extiende hacia la superficie (63) de extremo de cubierta, y
 - la superficie (63) de extremo de cubierta tiene un orificio (63a) de inserción formado en la misma, en el que se inserta la pieza de bloqueo.
- 50 5. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 4, en el que la pieza de bloqueo y el orificio (63a) de inserción se bloquean mediante un elemento (45) de amortiguación compuesto de material elástico.

6. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 5, en el que el elemento (45) de amortiguación está dispuesto para cubrir la pieza de bloqueo.
7. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 1, en el que la superficie de extremo de bastidor incluye una pluralidad de las estructuras (51L, 51R, 52L, 52R) de bloqueo.
- 5 8. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 1, en el que
la estructura de bloqueo se extiende en el lado trasero de la respectiva cubierta (6) exterior, y
cada cubierta (6) exterior incluye una pieza de bloqueo que se extiende hasta la estructura de bloqueo y se inserta en un orificio de bloqueo que constituye la estructura de bloqueo.
- 10 9. Vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 1, en el que el chasis (24) comprende además un segundo elemento (25) de bastidor dispuesto en el lado interno, definido en una dirección a lo ancho del vehículo, de los bastidores exteriores, en el que
el horquilla (6) oscilante trasero está soportado de manera pivotante por los bastidores (50L, 50R) exteriores y el segundo elemento (25) de bastidor.

FIG.1

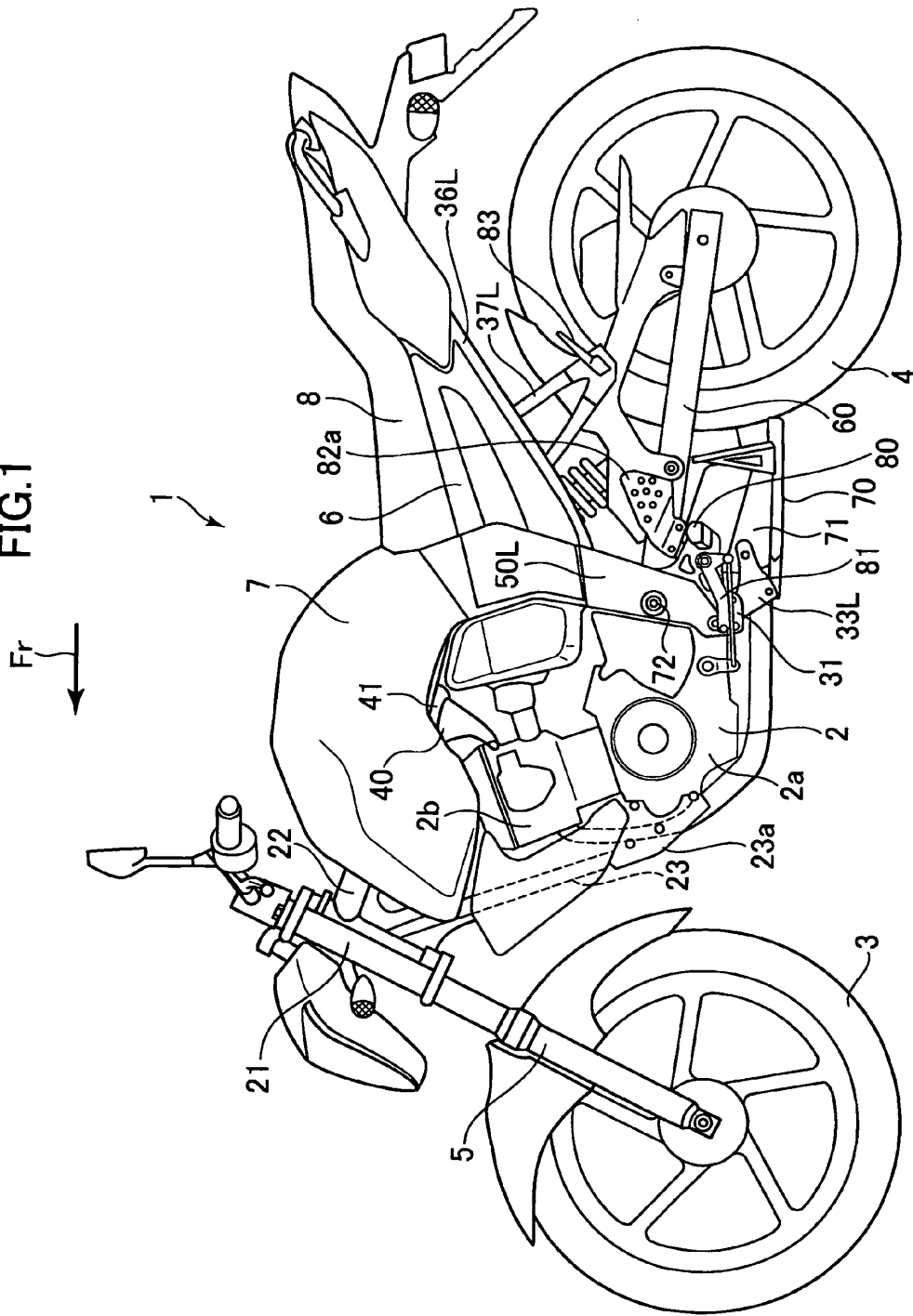


FIG.2

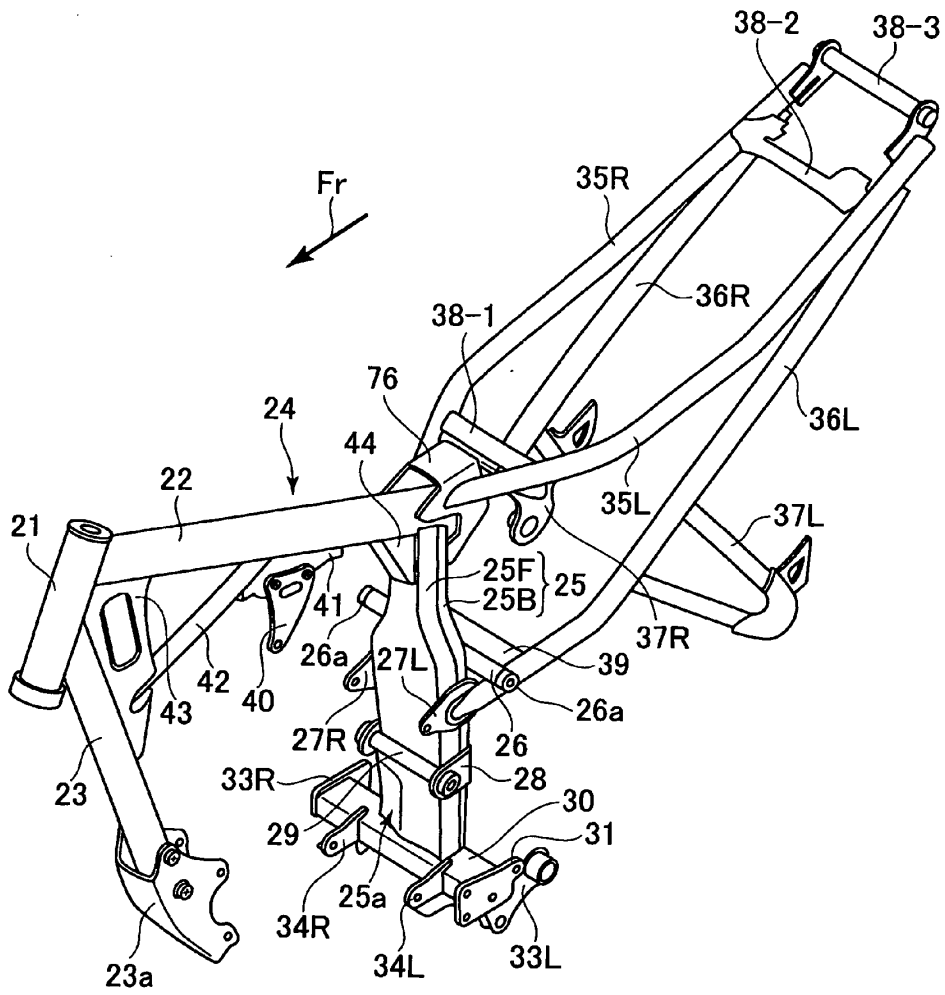


FIG.3

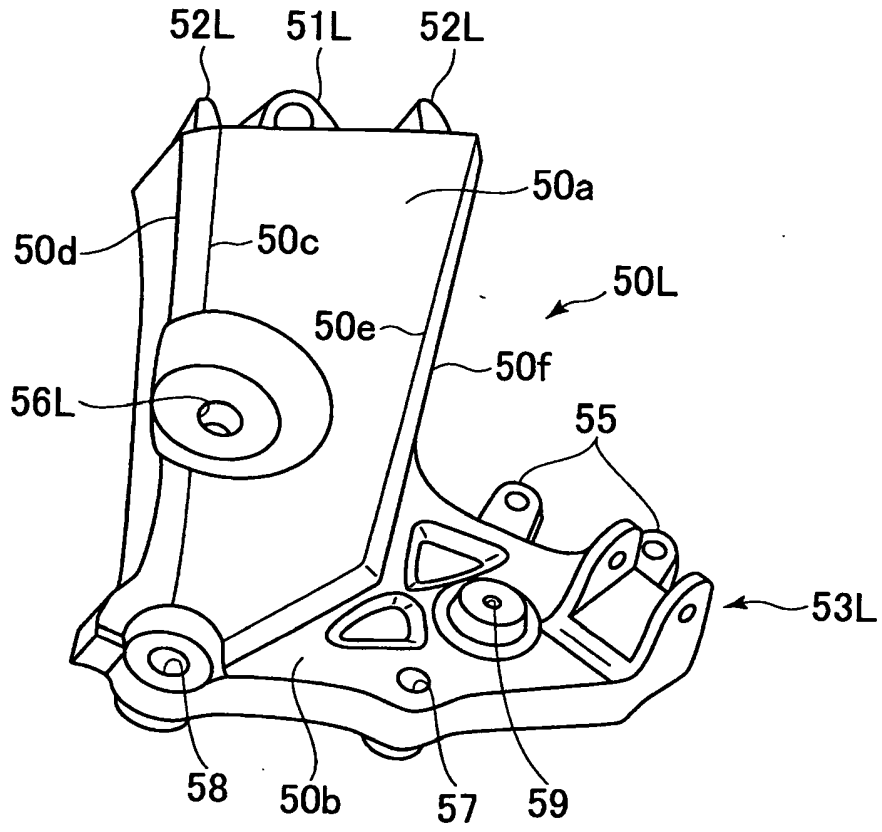
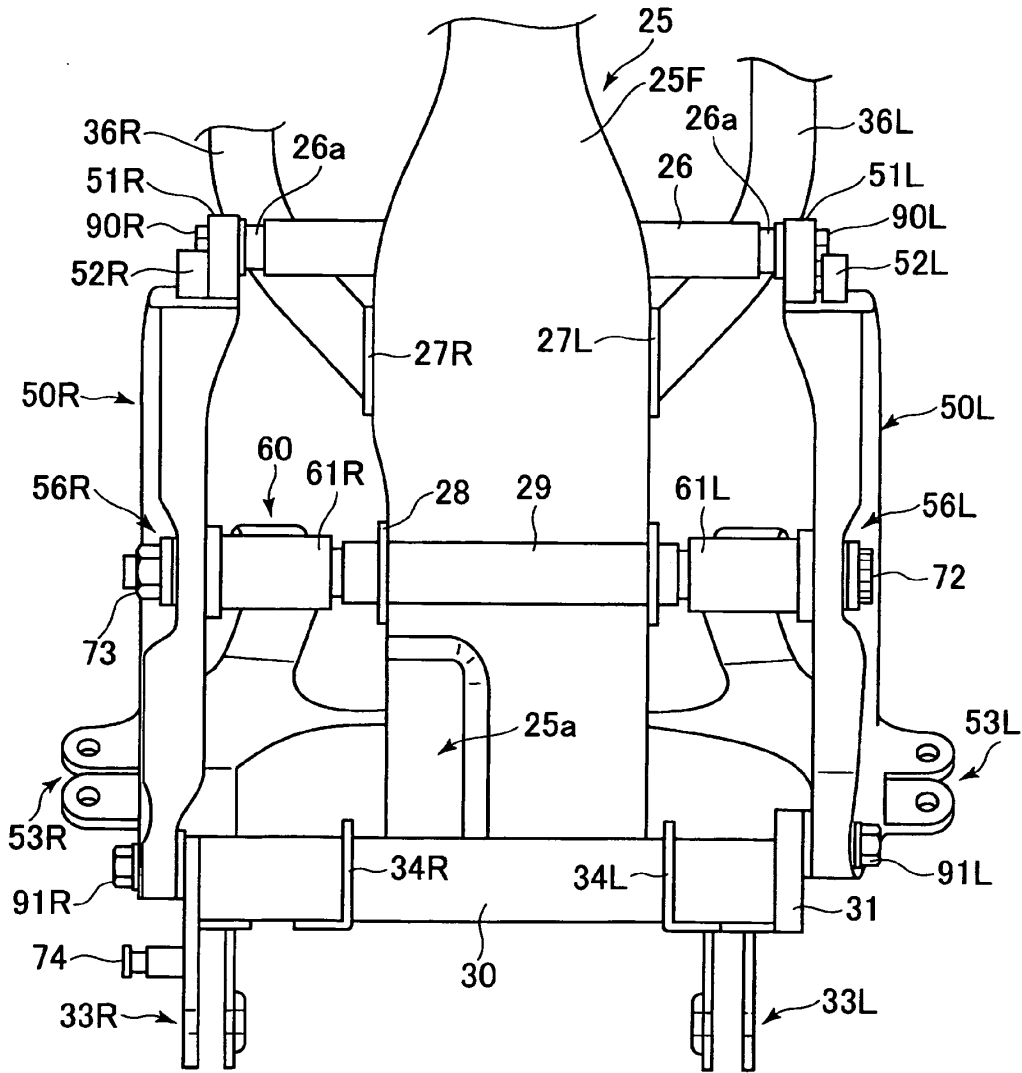


FIG.4



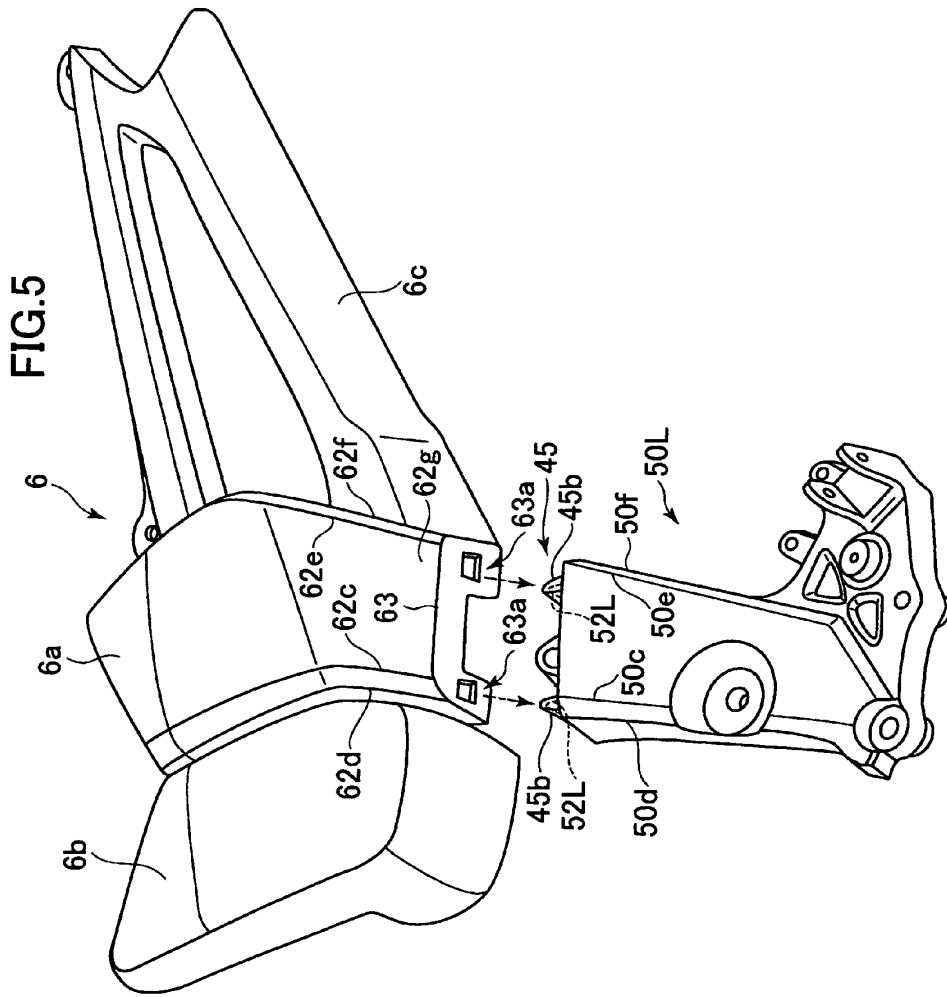


FIG.6

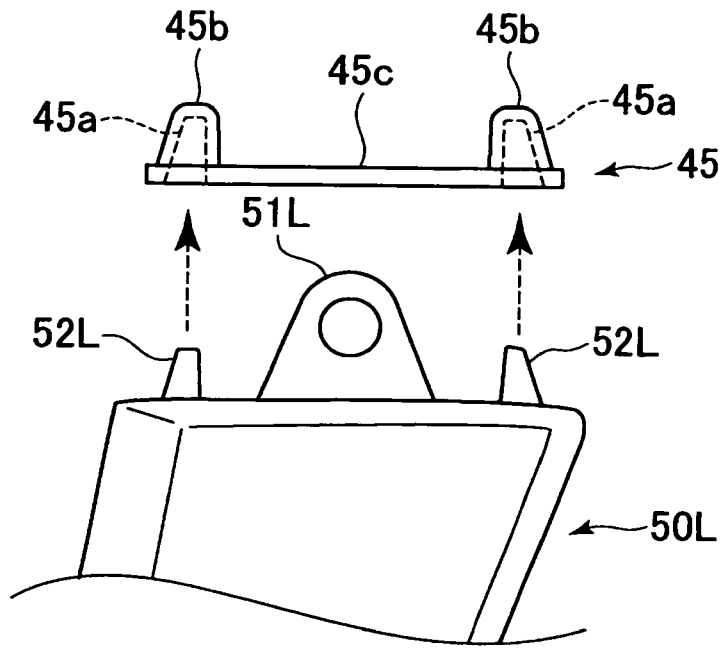


FIG.7

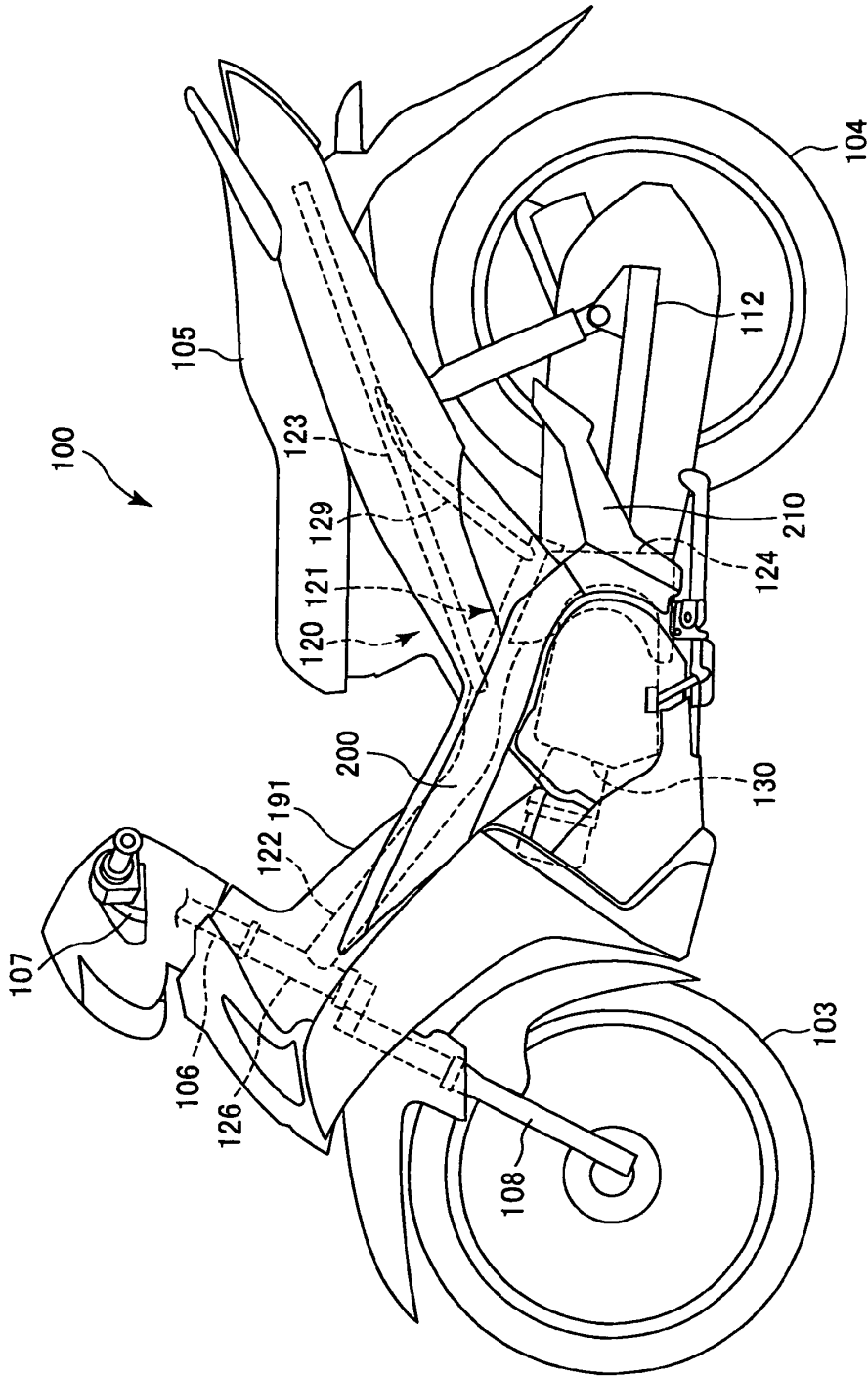


FIG.8

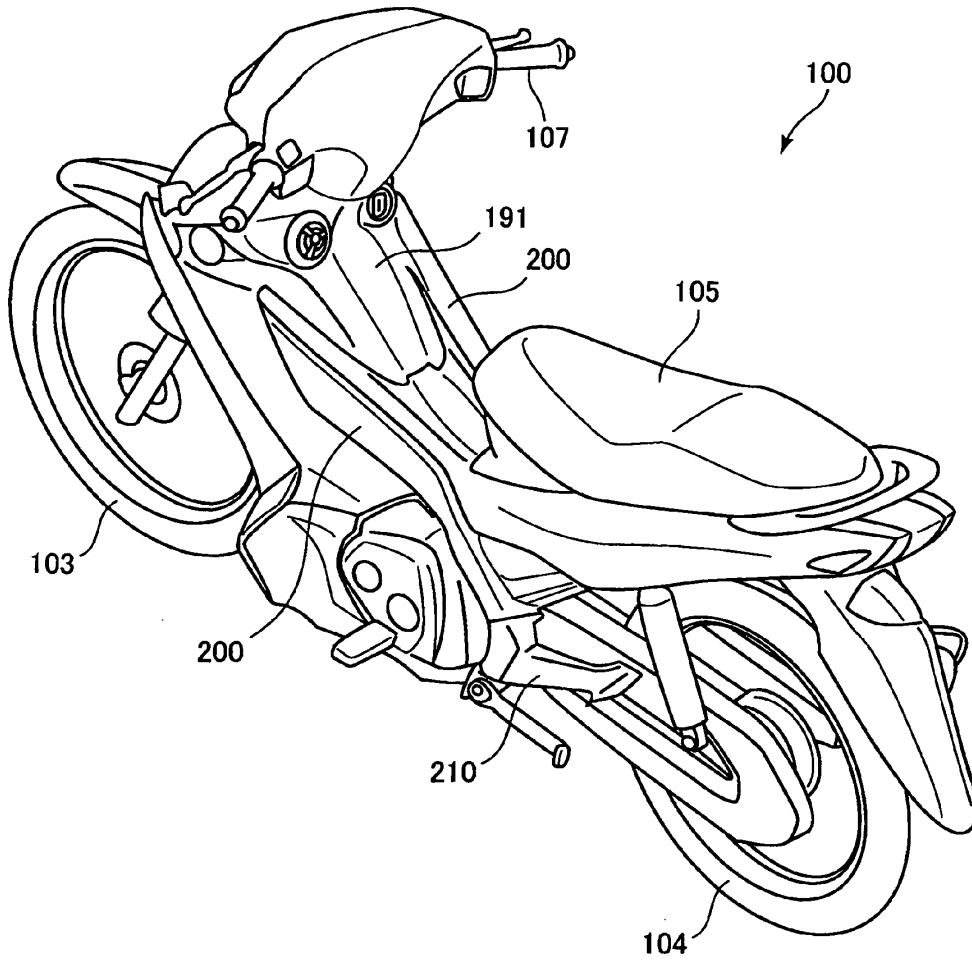


FIG.9

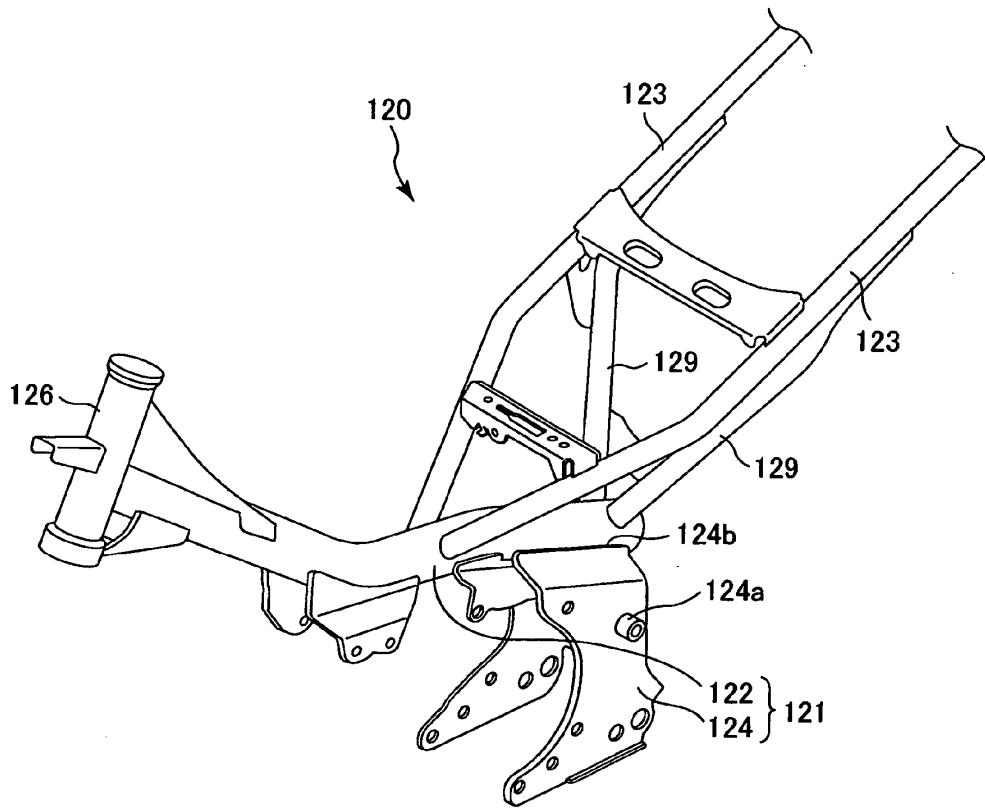


FIG.10

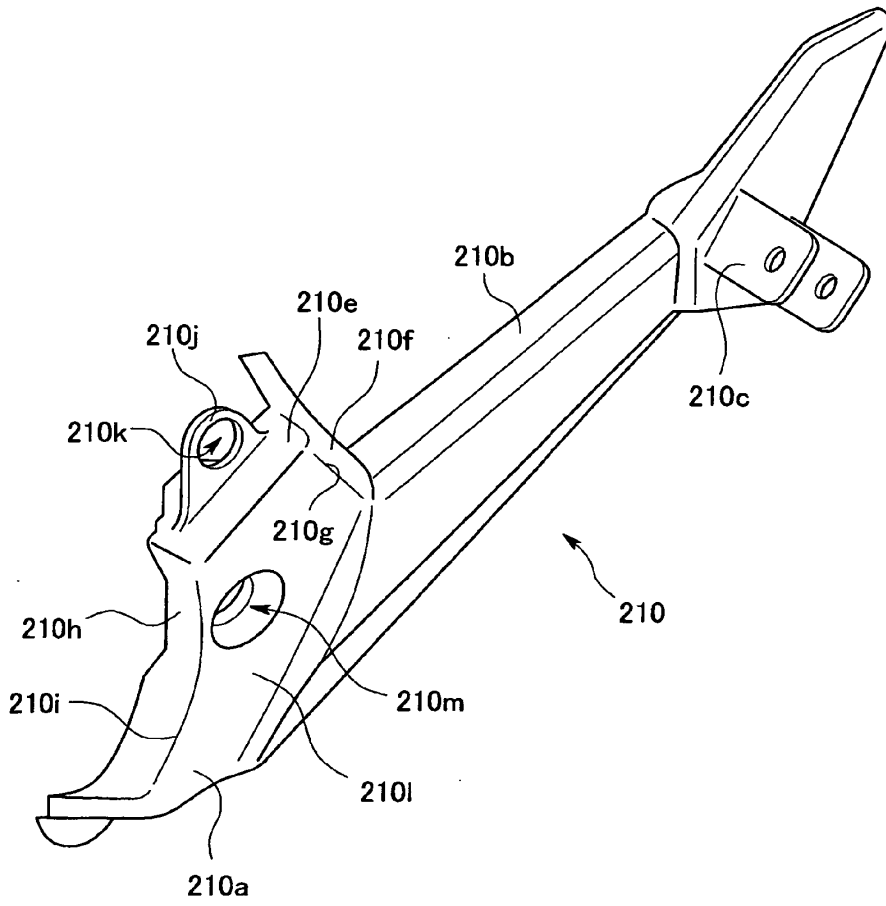


FIG.11

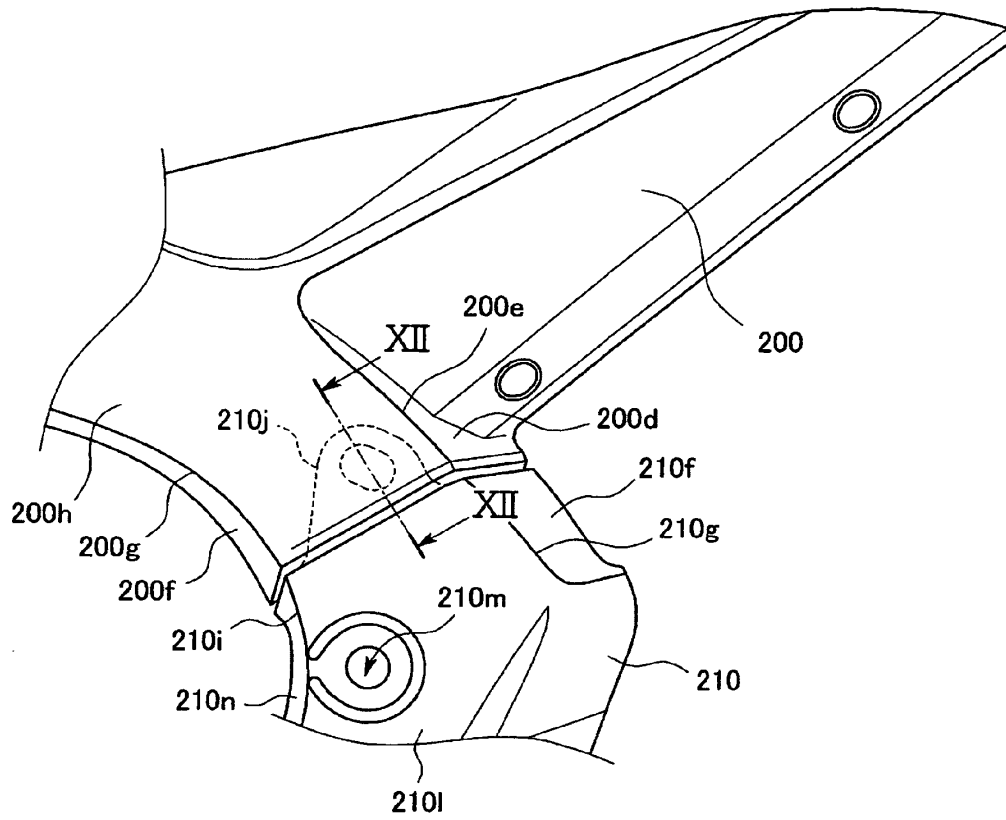


FIG.12

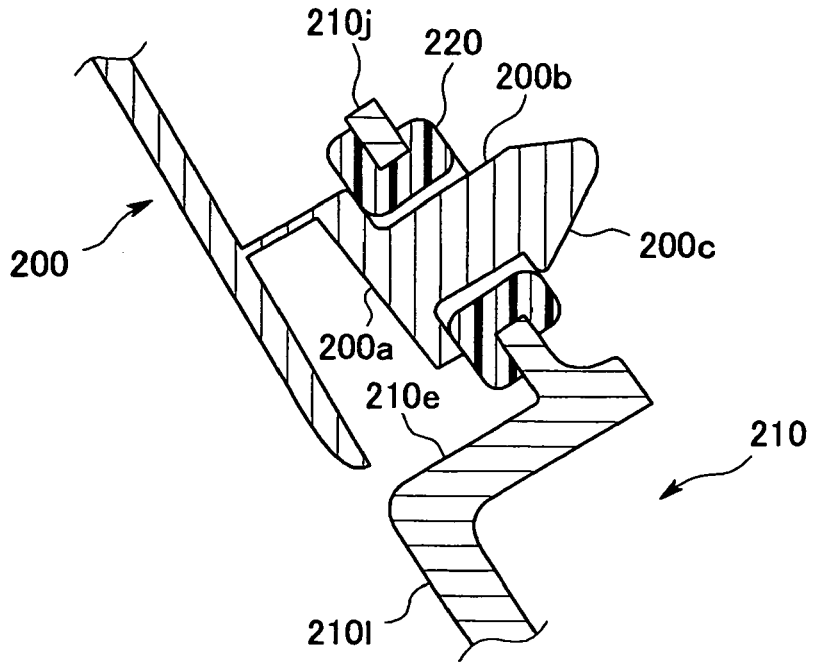


FIG.13

