(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 536 446**

(51) Int. Cl.:

B62H 5/00 (2006.01)
B62J 1/12 (2006.01)
B62K 19/46 (2006.01)

(12) TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA T3

(96) Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **25.09.2013** **E 13185889 (6)**

(97) Fecha y número de publicación de la concesión europea: **29.04.2015** **EP 2783954**

(54) Título: **Motocicleta**

(30) Prioridad:

26.03.2013 JP 2013065053

(45) Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
25.05.2015

(73) Titular/es:

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

(72) Inventor/es:

TANAKA, TOORU

(74) Agente/Representante:

UNGRÍA LÓPEZ, Javier

ES 2 536 446 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

Motocicleta

Antecedentes de la invención

1. Campo de la invención

La presente invención se refiere a motocicletas.

2. Descripción de la técnica relacionada

En algunas motocicletas, una caja portaobjetos que aloja artículos (tal como un casco, por ejemplo) está dispuesta debajo de un asiento. El asiento funciona como tapa de dicha caja portaobjetos. Algunos asientos están configurados de manera que se desmonten directamente de las carrocerías de vehículo, mientras que otros están configurados de modo que sus porciones delanteras estén montadas en carrocerías de vehículo mediante bisagras de manera abrible y cerrable. En cualquier caso, el asiento está fijado a la carrocería de vehículo por un mecanismo de bloqueo de asiento. El asiento se libera introduciendo una llave en un cilindro llave montado en la carrocería de vehículo y girando la llave.

Por ejemplo, como se describe en JP-A-2004-11257 y JP-A-2012-46015, se conoce una motocicleta incluyendo un mecanismo de bloqueo de asiento de este tipo. Desde el punto de vista de mejorar el aspecto exterior y de evitar la entrada de agua de lluvia o análogos, una motocicleta conocida emplea una estructura en la que un cilindro llave está montado debajo de un asiento y se introduce una llave en el cilindro llave hacia arriba por debajo del asiento.

Además, la técnica anterior del documento JP-H10-167141 A describe una motocicleta incluyendo un tubo delantero, un bastidor incluyendo un bastidor principal que se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia atrás del tubo delantero, un bastidor de asiento izquierdo que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás del bastidor principal, y un bastidor de asiento derecho que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás de un bastidor principal y está situado hacia la derecha del bastidor de asiento izquierdo, un asiento situado encima del bastidor de asiento derecho y el bastidor de asiento izquierdo, una primera porción de enganche dispuesta en un lado inferior del asiento; una caja portaobjetos situada debajo del asiento y soportada por el bastidor de asiento derecho y el bastidor de asiento izquierdo, un cilindro llave montado en una superficie inferior de la caja portaobjetos e incluyendo un agujero de introducción de llave que se abre hacia abajo y una cerradura de asiento dispuesta entre la superficie inferior de la caja portaobjetos y el asiento e incluyendo una segunda porción de enganche que puede enganchar con la primera porción de enganche.

Sin embargo, en la técnica descrita en JP-H10-167141 A, JP-A-2004-11257 y JP-A2012-46015, el cilindro llave en el que se ha de introducir la llave y el mecanismo de bloqueo de asiento están espaciados uno de otro. Por lo tanto, el cilindro llave y el mecanismo de bloqueo de asiento tienen que conectarse uno con otro a través de un cable metálico de modo que la fuerza de liberación del asiento se transmita al mecanismo de bloqueo de asiento mediante el cable metálico. Dado que se usa el cable metálico, el número de componentes se incrementa, y además se necesita un espacio en el que disponer el cable metálico. Además, la disposición de los componentes puede ser complicada.

La técnica anterior del documento DE 100 42 630 A1 describe una motocicleta con un asiento, que se puede abrir y cerrar, donde se facilita un mecanismo de bloqueo para bloquear y desbloquear el asiento y donde dicho mecanismo de bloqueo puede ser accionado por un cilindro llave, que incluye un agujero de introducción de llave que se abre al lado trasero de la motocicleta.

La técnica anterior del documento JP-H05-16851 A se refiere a una motocicleta provista de un asiento, que se puede abrir y cerrar, donde el cilindro llave de la estructura de bloqueo incluye un agujero de introducción de llave que se abre hacia el lado superior de la motocicleta.

Además, el documento JP 2012-025273 A describe una motocicleta con un asiento, que puede ser movido entre una posición cerrada y otra abierta, mientras que el cilindro llave del mecanismo de bloqueo respectivo incluye un agujero de introducción de llave, que se abre hacia el lado delantero de la motocicleta.

Resumen de la invención

Consiguientemente, realizaciones preferidas de la presente invención proporcionan una motocicleta que es capaz de liberar un asiento usando una estructura simple.

Una motocicleta según una realización preferida de la presente invención incluye un tubo delantero; un bastidor incluyendo un bastidor principal que se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia atrás del tubo delantero, un bastidor de asiento izquierdo que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás del bastidor principal, y un

bastidor de asiento derecho que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás del bastidor principal y está situado hacia la derecha del bastidor de asiento izquierdo; un asiento situado encima de los bastidores de asiento derecho e izquierdo; una primera porción de enganche dispuesta en un lado inferior del asiento; una caja portaobjetos situada debajo del asiento y soportada por los bastidores de asiento derecho e izquierdo; un cilindro llave montado en una superficie inferior de la caja portaobjetos y provisto de un agujero de introducción de llave abierto hacia abajo; y una cerradura de asiento dispuesta entre la superficie inferior de la caja portaobjetos y el asiento y provista de una segunda porción de enganche que puede enganchar con la primera porción de enganche. El cilindro llave está configurado de manera que se ponga en contacto directo con la cerradura de asiento para hacer que la cerradura de asiento deslice por la rotación de una llave introducida en el agujero de introducción de llave, de modo que el enganche entre la primera porción de enganche y la segunda porción de enganche se pueda soltar.

En la motocicleta según la presente realización preferida, el cilindro llave, cuyo agujero de introducción de llave se abre hacia abajo, está montado en la superficie inferior de la caja portaobjetos. Por lo tanto, se evita la entrada de agua de lluvia o análogos al agujero de introducción de llave, y además se evita la degradación del aspecto exterior de la motocicleta. Girando la llave introducida en el agujero de introducción de llave, el cilindro llave y la cerradura de asiento se ponen en contacto directo uno con otro, y el cilindro llave hace que la cerradura de asiento deslice. Esto libera el enganche entre la primera porción de enganche dispuesta en el lado inferior del asiento y la segunda porción de enganche de la cerradura de asiento, haciendo así posible liberar el asiento. De esta manera, la motocicleta es capaz de liberar el asiento con una estructura simple sin usar ningún cable metálico.

Según una realización preferida de la presente invención, el cilindro llave incluye preferiblemente un cuerpo principal cilíndrico o sustancialmente cilíndrico provisto del agujero de introducción de llave, y un saliente que sobresale horizontalmente de un extremo superior del cuerpo principal y está adaptado para girarse alrededor del cuerpo principal por la rotación de la llave introducida en el agujero de introducción de llave. La cerradura de asiento incluye preferiblemente una porción de retención que puede ser cogida por el saliente. El saliente está configurado preferiblemente de modo que atrape la porción de retención de la cerradura de asiento para hacer que la cerradura de asiento deslice por la rotación de la llave introducida en el agujero de introducción de llave, de modo que el enganche entre la primera porción de enganche y la segunda porción de enganche se pueda soltar.

El saliente del cilindro llave atrapa la porción de retención de la cerradura de asiento y hace que la cerradura de asiento deslice por la rotación de la llave introducida en el agujero de introducción de llave. Esto libera el enganche entre la primera porción de enganche dispuesta en el lado inferior del asiento y la segunda porción de enganche de la cerradura de asiento, haciendo así posible liberar el asiento.

Según una realización preferida de la presente invención, la motocicleta también incluye preferiblemente una cubierta dispuesta debajo del cilindro llave.

Así, es posible evitar que agua, barro, polvo, etc, que salpican durante la marcha de la motocicleta, entren en el agujero de introducción de llave del cilindro llave.

Según una realización preferida de la presente invención, la motocicleta también incluye preferiblemente un muelle que está configurado para ejercer una fuerza de empuje en la cubierta para empujar la cubierta hacia el agujero de introducción de llave. La cubierta está configurada preferiblemente de modo que abra y cierre el agujero de introducción de llave.

Así, cuando se haya de liberar el asiento, el agujero de introducción de llave puede quedar expuesto al exterior abriendo la cubierta. Normalmente, la cubierta cierra el agujero de introducción de llave debido a la fuerza de empuje del muelle.

Según una realización preferida de la presente invención, la caja portaobjetos incluye preferiblemente un espacio de alojamiento situado hacia delante del cilindro llave.

Así, el cilindro llave está dispuesto en una región limitada situada hacia atrás del espacio de alojamiento, por lo que el cilindro llave se puede disponer de manera compacta.

Según una realización preferida de la presente invención, la motocicleta también incluye preferiblemente una rueda trasera dispuesta debajo de los bastidores de asiento derecho e izquierdo, y un guardabarros trasero dispuesto debajo de los bastidores de asiento derecho e izquierdo y encima de una porción de la rueda trasera. El cilindro llave está dispuesto preferiblemente hacia atrás de un extremo trasero del guardabarros trasero.

Dado que el guardabarros trasero no está dispuesto directamente debajo del cilindro llave, es fácil introducir la llave en el agujero de introducción de llave y girar la llave introducida en el cilindro llave.

Según una realización preferida de la presente invención, el cilindro llave está preferiblemente en una línea de centro de vehículo.

Dado que el cilindro llave está dispuesto en la línea de centro de vehículo, el cilindro llave es fácilmente accesible tanto desde una posición hacia la derecha de la motocicleta como desde una posición hacia la izquierda de la motocicleta.

Como se ha descrito anteriormente, varias realizaciones preferidas de la presente invención proporcionan una motocicleta que es capaz de liberar un asiento usando una estructura simple.

Los anteriores y otros elementos, características, pasos, peculiaridades y ventajas de la presente invención serán más evidentes por la descripción detallada siguiente de las realizaciones preferidas con referencia a los dibujos adjuntos.

Breve descripción de los dibujos

La figura 1 es una vista lateral izquierda que ilustra una motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 2 es una vista lateral derecha que ilustra la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 3 es una vista en perspectiva que ilustra una porción trasera de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 4 es una vista lateral izquierda que ilustra un asiento de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 5 es una vista en planta que ilustra un lado inferior del asiento de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 6 es una vista en planta que ilustra parcialmente una caja portaobjetos de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 7 es una vista en planta que ilustra parcialmente la caja portaobjetos de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 8 es una vista en perspectiva que ilustra un cilindro llave y una cubierta de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 9 es una vista lateral izquierda que ilustra la porción trasera de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 10 es una vista inferior que ilustra parcialmente la caja portaobjetos de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 11 es una vista en planta que ilustra un protector de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

La figura 12 es una vista en perspectiva que ilustra el protector de la motocicleta según una realización preferida de la presente invención.

Descripción detallada de las realizaciones preferidas

A continuación se describirán realizaciones preferidas de la presente invención. Como se ilustra en la figura 1, una motocicleta (vehículo) según la presente realización preferida es preferiblemente una motocicleta del “tipo de calle” 1, por ejemplo. Obsérvese que la motocicleta según las realizaciones preferidas de la presente invención no se limita a la motocicleta del “tipo de calle” 1. La motocicleta según realizaciones preferidas de la presente invención puede ser cualquier otro tipo de motocicleta tal como una motocicleta del “tipo de ciclomotor”, del “tipo todo terreno” o del “tipo scooter “, por ejemplo.

En la descripción siguiente, “delantero”, “trasero”, “derecho” e “izquierdo” indican delantero, trasero, derecho e izquierdo con respecto al conductor de la motocicleta 1, respectivamente. Los signos de referencia “F”, “Re”, “R” y “L” usados en los dibujos indican delantero, trasero, derecho e izquierdo, respectivamente. Además, “arriba” y “abajo” indican una dirección hacia arriba y una dirección hacia abajo cuando la motocicleta 1 está parada en un plano horizontal, respectivamente. Los signos de referencia “Up” y “Dn” usados en los dibujos indican “verticalmente hacia arriba” y “verticalmente hacia abajo”, respectivamente.

Como se ilustra en las figuras 1 y 2, la motocicleta 1 incluye preferiblemente un depósito de combustible 3, un asiento 20, un motor 80 que es preferiblemente un motor de combustión interna, y un bastidor 70 que soporta estos componentes. Un tubo delantero 5 está dispuesto hacia delante del bastidor 70. Un faro 14 está dispuesto hacia delante del tubo delantero 5. El tubo delantero 5 soporta un eje de dirección (no ilustrado). Un manillar 7 está dispuesto en una porción superior del eje de dirección. Una horquilla delantera 9 está dispuesta en una porción inferior del eje de dirección. Una rueda delantera 10 es soportada rotativamente por una porción de extremo inferior de la horquilla delantera 9.

El bastidor 70 incluye preferiblemente un bastidor principal izquierdo 71, un bastidor principal derecho 72 (véase la figura 2), un brazo trasero izquierdo 73, un brazo trasero derecho 74 (véase la figura 2), y un elemento transversal (no ilustrado). Como se ilustra en la figura 1, el bastidor principal izquierdo 71 se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia atrás del tubo delantero 5. El bastidor principal izquierdo 71 y el brazo trasero izquierdo 73 están conectados uno con otro mediante un eje de pivote 51. Como se ilustra en la figura 2, el bastidor principal derecho 72 se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia atrás del tubo delantero 5 y está situado hacia la derecha del bastidor principal izquierdo 71. El bastidor principal derecho 72 y el brazo trasero derecho 74 están conectados uno a otro mediante el eje de pivote 51. El elemento transversal se extiende entre el bastidor principal izquierdo 71 y el bastidor principal derecho 72. El bastidor principal izquierdo 71 y el bastidor principal derecho 72 se moldean preferiblemente de aluminio, por ejemplo.

Como se ilustra en la figura 1, el bastidor 70 también incluye preferiblemente un bastidor de asiento izquierdo 75 que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás de una posición en algún lugar a lo largo del bastidor principal izquierdo 71, y un soporte trasero izquierdo 77 que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás del bastidor principal izquierdo 71 en una posición situada hacia atrás del bastidor de asiento izquierdo 75. El bastidor principal izquierdo 71 incluye preferiblemente una porción de conexión izquierda 75A conectada al bastidor de asiento izquierdo 75. El bastidor de asiento izquierdo 75 y el soporte trasero izquierdo 77 están conectados uno a otro en una posición situada hacia atrás del bastidor principal izquierdo 71. Como se ilustra en la figura 2, el bastidor 70 también incluye preferiblemente un bastidor de asiento derecho 76 que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás de una posición en algún lugar a lo largo del bastidor principal derecho 72, y un soporte trasero derecho 78 que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás del bastidor principal derecho 72 en una posición situada hacia atrás del bastidor de asiento derecho 76. El bastidor principal derecho 72 incluye preferiblemente una porción de conexión derecha 76A conectada al bastidor de asiento derecho 76. El bastidor de asiento derecho 76 y el soporte trasero derecho 78 están conectados uno a otro en una posición situada hacia atrás del bastidor principal derecho 72. El bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76 tienen preferiblemente forma de tubo.

Como se ilustra en la figura 1, el motor 80 está dispuesto debajo del bastidor principal izquierdo 71 y el bastidor principal derecho 72 (véase la figura 2). El motor 80 es soportado por el bastidor principal izquierdo 71 y el bastidor principal derecho 72 de manera que no pueda bascular. El motor 80 incluye preferiblemente un cárter 82, un bloque de cilindro 84 que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia delante del cárter 82, una culata de cilindro 86 conectada a una porción superior del bloque de cilindro 84, y una cubierta de culata de cilindro (no ilustrada) conectada a una porción superior de la culata de cilindro 86.

Un radiador 90 está dispuesto hacia delante del motor 80. Un ventilador de radiador 92 está dispuesto entre el motor 80 y el radiador 90. El ventilador de radiador 92 permite que pase aire a través del radiador 90 desde una región hacia delante del radiador 90 de manera forzada.

Una rueda trasera 12 es soportada rotativamente por una porción de extremo trasero 73A del brazo trasero izquierdo 73 y una porción de extremo trasero 74A (véase la figura 2) del brazo trasero derecho 74 (véase la figura 2). La rueda trasera 12 está dispuesta debajo del bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76 (véase la figura 2). Un guardabarros trasero 16 está dispuesto encima de una porción de la rueda trasera 12. El guardabarros trasero 16 está dispuesto debajo del bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76. El guardabarros trasero 16 es soportado por el brazo trasero izquierdo 73 y el brazo trasero derecho 74. Un protector contra el barro 30 está dispuesto hacia atrás del asiento 20. Como se ilustra en la figura 3, el protector contra el barro 30 está conectado mediante un conector 26 a una caja portaobjetos 40 que se describirá a continuación. El conector 26 está montado en una superficie inferior 41 de la caja portaobjetos 40. Al menos una porción del conector 26 está situada hacia atrás de un extremo trasero 42 (véase las figuras 1 y 2) de la caja portaobjetos 40. Un par de lámparas traseras derecha e izquierda 32 están montadas en una porción trasera del protector contra el barro 30.

Como se ilustra en la figura 1, el asiento 20 está situado encima del bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76 (véase la figura 2) del bastidor 70. El asiento 20 es soportado por el bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76. Como se ilustra en la figura 5, el asiento 20 incluye preferiblemente un saliente cilíndrico o sustancialmente cilíndrico 22 que sobresale hacia abajo de un lado inferior 21 del asiento 20, y una porción de bloqueo rectangular o sustancialmente rectangular 23 (primera porción de enganche) que sobresale hacia abajo del lado inferior 21 del asiento 20. El saliente 22 y la porción de bloqueo 23 están dispuestos preferiblemente en una porción trasera del asiento 20. El saliente 22 y la porción de bloqueo 23 están situados

preferiblemente de manera que estén alineados en una dirección a lo ancho del vehículo. Como se ilustra en la figura 4, la porción de bloqueo 23 incluye preferiblemente un agujero pasante 24 que pasa preferiblemente a su través en la dirección a lo ancho del vehículo.

Como se ilustra en las figuras 1 y 2, la caja portaobjetos 40 está dispuesta debajo del asiento 20. La caja portaobjetos 40 incluye preferiblemente un espacio de alojamiento 46 (véase la figura 6) situado hacia delante de un cilindro llave 44 que se describirá a continuación. Una batería 19 está dispuesta en el espacio de alojamiento 46 de la caja portaobjetos 40. Como se ilustra en la figura 6, la caja portaobjetos 40 está dispuesta entre el bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76. La caja portaobjetos 40 es soportada por el bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76. Una lámpara trasera 34 está dispuesta en el extremo trasero 42 de la caja portaobjetos 40.

Como se ilustra en la figura 6, una chapa plana 50 que se extiende entre el bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76 está dispuesta encima de la caja portaobjetos 40. La chapa plana 50 está provista de una abertura circular o sustancialmente circular 52 en la que está montado el saliente 22 del asiento 20. La chapa plana 50 está provista además de una abertura oblonga 54 en la que se introduce la porción de bloqueo 23 del asiento 20. La porción de bloqueo 23 que está montada en la abertura 54 engancha con una cerradura de asiento 55 que se describirá a continuación. Más específicamente, una porción de enganche 58 (segunda porción de enganche) de la cerradura de asiento 55 está montada en el agujero pasante 24 (véase la figura 4) de la porción de bloqueo 23.

Como se ilustra en la figura 8, el cilindro llave 44 está montado en la superficie inferior 41 de la caja portaobjetos 40. Un agujero de introducción de llave 45 del cilindro llave 44 se abre preferiblemente hacia abajo (véase la figura 10). El cilindro llave 44 está dispuesto en una conexión entre la caja portaobjetos 40 y el conector 26. Como se ilustra en las figuras 1 y 2, el cilindro llave 44 está dispuesto hacia atrás de un extremo trasero 16A del guardabarros trasero 16. Como se ilustra en la figura 6, el cilindro llave 44 está dispuesto en una línea de centro de vehículo Z.

En el sentido en que se usa aquí, el término “línea de centro de vehículo Z” se refiere a una línea que se extiende en una dirección de delante atrás pasando a través de un centro lateral (anchura) de la rueda delantera 10 y un centro lateral (anchura) de la rueda trasera 12 en vista en planta de la motocicleta 1.

Como se ilustra en la figura 6, el cilindro llave 44 incluye preferiblemente un cuerpo principal 48 y un saliente 49. El cuerpo principal 48 tiene preferiblemente una forma cilíndrica o sustancialmente cilíndrica. El cuerpo principal 48 incluye preferiblemente el agujero de introducción de llave 45. El saliente 49 sobresale horizontalmente de un extremo superior 48A del cuerpo principal 48. El saliente 49 está situado debajo de una porción móvil 57 de la cerradura de asiento 55 que se describirá a continuación. Normalmente, es decir, cuando no se ha introducido una llave (no ilustrada) en el agujero de introducción de llave 45, el saliente 49 se extiende hacia delante del vehículo. Girando la llave introducida en el agujero de introducción de llave 45, el saliente 49 se gira alrededor del cuerpo principal 48 en direcciones indicadas con las flechas P1 y P2 en la figura 7.

Como se ilustra en la figura 9, la cerradura de asiento 55 está dispuesta entre la superficie inferior 41 de la caja portaobjetos 40 y el asiento 20. La cerradura de asiento 55 se puede disponer dentro de la caja portaobjetos 40. Como se ilustra en la figura 6, la cerradura de asiento 55 incluye preferiblemente un cuerpo principal 56 que está montado en la chapa plana 50, y la porción móvil 57 que tiene preferiblemente forma de L o sustancialmente forma de L en vista en planta y puede deslizar con respecto al cuerpo principal 56. La porción móvil 57 incluye preferiblemente la porción de enganche 58 a enganchar con la porción de bloqueo 23 (véase la figura 4) del asiento 20. La porción de enganche 58 está provista de una superficie inclinada 58A que se inclina hacia abajo hacia una punta de la porción de enganche 58. La porción móvil 57 también incluye preferiblemente una porción de retención 59 que engancha el saliente 49 del cilindro llave 44. La porción de retención 59 se extiende hacia abajo. La cerradura de asiento 55 incluye preferiblemente porciones de conexión 55A montadas en la chapa plana 50. Normalmente, es decir, cuando la porción móvil 57 no se mueve en la dirección a lo ancho del vehículo, la porción de enganche 58 se solapa con la abertura 54 en vista en planta. Un muelle (no ilustrado) ejerce una fuerza de empuje en la porción móvil 57 de modo que la porción móvil 57 sea empujada en una dirección indicada con una flecha Q2 en la figura 7.

Como se ilustra en la figura 7, el saliente 49 es movido en la dirección indicada con la flecha P1 en la figura 7 por la rotación de la llave (no ilustrada) introducida en el agujero de introducción de llave 45. El saliente 49 atrapa la porción de retención 59 de la cerradura de asiento 55 y hace que la porción móvil 57 de la cerradura de asiento 55 deslice en una dirección indicada con una flecha Q1 en la figura 7. Cuando la porción móvil 57 desliza en la dirección indicada con la flecha Q1 en la figura 7, la porción de enganche 58 de la porción móvil 57 también desliza en la dirección indicada con la flecha Q1 en la figura 7. Por lo tanto, el enganche entre la porción de enganche 58 y la porción de bloqueo 23 (véase la figura 4) del asiento 20 se libera. En este caso, la porción de enganche 58 y la abertura 54 no se solapan una con otra en vista en planta. Como resultado, el asiento 20 se puede separar de la caja portaobjetos 40. Como se ha descrito anteriormente, en la presente realización preferida, no se ha interpuesto ningún cable metálico entre el cilindro llave 44 y la cerradura de asiento 55, y la operación realizada en el cilindro llave 44 es transmitida directamente a la cerradura de asiento 55.

A la inversa, cuando el saliente 49 es movido en la dirección indicada con la flecha P2 en la figura 7 por la rotación de la llave (no ilustrada) introducida en el agujero de introducción de llave 45, la porción móvil 57 es movida en la dirección indicada con la flecha Q2 en la figura 7 por el muelle (no ilustrado). Así, como se ilustra en la figura 6, la porción de enganche 58 se solapa con la abertura 54 en vista en planta. Cuando la porción de bloqueo 23 (véase la figura 4) del asiento 20 se inserta en la abertura 54 por arriba, la porción de bloqueo 23 entra en contacto con la superficie inclinada 58A de la porción de enganche 58, y la porción de enganche 58 es empujada hacia la derecha por la porción de bloqueo 23. Así, la porción de bloqueo 23 hace que la porción móvil 57 se mueva en la dirección indicada con la flecha Q1 en la figura 7. Cuando la porción de bloqueo 23 es movida llegando a un lado inferior de la porción de enganche 58 oblicuamente enfrente de su superficie inclinada 58A y la porción de bloqueo 23 está completamente introducida en la abertura 54, la porción móvil 57 es movida en la dirección indicada con la flecha Q2 debido a la fuerza de empuje del muelle ejercida en la dirección indicada con la flecha Q2, y la porción de enganche 58 se engancha con el agujero pasante 24 (véase la figura 4) de la porción de bloqueo 23. Como resultado, el asiento 20 está fijado a la caja portaobjetos 40.

Como se ilustra en la figura 3, un protector 62 está dispuesto en la superficie inferior 41 de la caja portaobjetos 40. El protector 62 protege el cableado (no ilustrado) a través del que la batería 19 (véase las figuras 1 y 2) dispuesta dentro de la caja portaobjetos 40 y las lámparas traseras 32 montadas en el protector contra el barro 30 están conectadas entre sí. Como se ilustra en la figura 11, una caja 64 que contiene el cableado está dispuesto en el protector 62 de modo que la caja 64 se extienda a lo largo de una dirección longitudinal del protector 62. Como se ilustra en la figura 3, el conector 26 está dispuesto encima de la caja 64, y el cableado está dispuesto entre la caja 64 y el conector 26. Una porción trasera 68 (véase la figura 11) del protector 62 está montada en el protector contra el barro 30. Como se ilustra en la figura 9, una abertura 67 está dispuesta en una región de una porción delantera 63 del protector 62 situado debajo del cilindro llave 44. En vista en planta del vehículo, la abertura 67 y el agujero de introducción de llave 45 se solapan uno con otro, y el agujero de introducción de llave 45 está expuesto al exterior a través de la abertura 67. Una cubierta 60 que cubre el agujero de introducción de llave 45 (véase la figura 8) del cilindro llave 44 está dispuesta debajo del cilindro llave 44. Como se ilustra en la figura 12, la cubierta 60 está montada en la porción delantera 63 del protector 62. La cubierta 60 cubre la abertura 67. La cubierta 60 está montada en el protector 62 mediante un muelle 66. El muelle 66 ejerce una fuerza de empuje en la cubierta 60 para empujar la cubierta 60 hacia el agujero de introducción de llave 45 (es decir, en una dirección indicada con una flecha X1 en la figura 9). La cubierta 60 está configurada de manera que abra y cierre el agujero de introducción de llave 45. Específicamente, al movimiento de la cubierta 60 en la dirección indicada con la flecha X1 en la figura 9, el agujero de introducción de llave 45 se cubre con la cubierta 60. A la inversa, al movimiento de la cubierta 60 en una dirección indicada con una flecha X2 en la figura 9, el agujero de introducción de llave 45 queda expuesto al exterior.

Como se ha descrito anteriormente, en la motocicleta 1 según la presente realización preferida, el cilindro llave 44, cuyo agujero de introducción de llave 45 se abre hacia abajo, está montado en la superficie inferior 41 de la caja portaobjetos 40. Por lo tanto, se evita la entrada de agua de lluvia o análogos al agujero de introducción de llave 45, y además se evita la degradación del aspecto exterior de la motocicleta 1. Girando la llave introducida en el agujero de introducción de llave 45, el cilindro llave 44 y la cerradura de asiento 55 se ponen en contacto directo uno con otro, y el cilindro llave 44 hace que la porción móvil 57 de la cerradura de asiento 55 deslice. Esto libera el enganche entre el agujero pasante 24 de la porción de bloqueo 23 dispuesto en el lado inferior 21 del asiento 20 y la porción de enganche 58 de la cerradura de asiento 55, haciendo así posible liberar el asiento 20. De esta manera, la motocicleta 1 es capaz de liberar el asiento 20 con una estructura simple sin usar ningún cable metálico.

En la presente realización preferida, la porción móvil 57 está configurada preferiblemente de modo que la porción móvil 57 deslice hacia la derecha y hacia la izquierda, pero el deslizamiento de la porción móvil 57 no se limita a ninguna dirección concreta. Por ejemplo, la porción móvil 57 puede estar configurada de modo que la porción móvil 57 deslice hacia delante y hacia atrás. Aunque la porción móvil 57 está configurada preferiblemente de modo que la porción móvil 57 deslice linealmente en la presente realización preferida, la porción móvil 57 puede estar configurada alternativamente de modo que la porción móvil 57 deslice en una dirección hacia la derecha y en una dirección hacia la izquierda. La porción móvil 57 no se limita a la que desliza dentro de un plano horizontal, sino que alternativamente puede deslizar en una dirección inclinada con respecto a un plano horizontal.

Según la presente realización preferida, el cilindro llave 44 incluye preferiblemente el cuerpo principal cilíndrico o sustancialmente cilíndrico 48 provisto del agujero de introducción de llave 45, y el saliente 49 que sobresale horizontalmente del extremo superior 48A del cuerpo principal 48 y gira alrededor del cuerpo principal 48 por la rotación de la llave introducida en el agujero de introducción de llave 45. La cerradura de asiento 55 incluye preferiblemente la porción de retención 59 que puede ser enganchada por el saliente 49. El saliente 49 está configurado de modo que atrape la porción de retención 59 de la cerradura de asiento 55 para hacer que la cerradura de asiento 55 deslice por la rotación de la llave introducida en el agujero de introducción de llave 45, liberando por ello el enganche entre el agujero pasante 24 de la porción de bloqueo 23 dispuesta en el lado inferior 21 del asiento 20 y la porción de enganche 58 de la cerradura de asiento 55. Así, el asiento 20 se puede liberar soltando el enganche entre el agujero pasante 24 de la porción de bloqueo 23 dispuesta en el lado inferior 21 del asiento 20 y la porción de enganche 58 de la cerradura de asiento 55.

Según una realización preferida de la presente invención, la motocicleta 1 incluye preferiblemente la cubierta 60 dispuesta debajo del cilindro llave 44. Así, es posible evitar que el agua, el barro, el polvo, etc, que salpican durante la marcha de la motocicleta 1, entren en el agujero de introducción de llave 45 del cilindro llave 44.

Según una realización preferida de la presente invención, la motocicleta 1 incluye preferiblemente el muelle 66 que ejerce una fuerza de empuje en la cubierta 60 para empujar la cubierta 60 hacia el agujero de introducción de llave 45. La cubierta 60 está configurada de manera que abra y cierre el agujero de introducción de llave 45. Así, cuando se haya de liberar el asiento 20, el agujero de introducción de llave 45 puede quedar expuesto al exterior abriendo la cubierta 60. Normalmente, la cubierta 60 cierra el agujero de introducción de llave 45 debido a la fuerza de empuje del muelle 66.

Según una realización preferida de la presente invención, la caja portaobjetos 40 incluye preferiblemente el espacio de alojamiento 46 situado hacia delante del cilindro llave 44. Así, el cilindro llave 44 está dispuesto en una región limitada situada hacia atrás del espacio de alojamiento 46, lo que permite disponer el cilindro llave 44 de manera compacta.

Según una realización preferida de la presente invención, la motocicleta 1 incluye preferiblemente la rueda trasera 12 dispuesta debajo del bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76, y el guardabarros trasero 16 dispuesto debajo del bastidor de asiento izquierdo 75 y el bastidor de asiento derecho 76 y encima de una porción de la rueda trasera 12. El cilindro llave 44 está dispuesto hacia atrás del extremo trasero 16A del guardabarros trasero 16. Dado que el guardabarros trasero 16 no está dispuesto directamente debajo del cilindro llave 44, es fácil introducir la llave en el agujero de introducción de llave 45 y girar la llave introducida en el cilindro llave 44.

Obsérvese que cuando el cilindro llave 44 está dispuesto hacia atrás del extremo trasero 16A del guardabarros trasero 16, es probable que el barro, el polvo, etc, que salpiquen, sean despedidos hacia el cilindro llave 44 por la rueda trasera 12. Por lo tanto, en este caso, el efecto obtenido cuando la cubierta 60 está dispuesta debajo del cilindro llave 44 es más pronunciado.

Según una realización preferida de la presente invención, el cilindro llave 44 está dispuesto en la línea de centro de vehículo Z. Dado que el cilindro llave 44 está dispuesto en la línea de centro de vehículo Z, el cilindro llave 44 es fácilmente accesible tanto desde una posición hacia la derecha de la motocicleta 1 como desde una posición hacia la izquierda de la motocicleta 1.

REIVINDICACIONES

1. Una motocicleta (1) incluyendo:

un tubo delantero (5);

un bastidor (70) incluyendo un bastidor principal que se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia atrás del tubo delantero (5), un bastidor de asiento izquierdo (75) que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás del bastidor principal, y un bastidor de asiento derecho (76) que se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás del bastidor principal y está situado hacia la derecha del bastidor de asiento izquierdo (75);

un asiento (20) situado encima del bastidor de asiento derecho (76) y el bastidor de asiento izquierdo (75);

una primera porción de enganche (23) dispuesta en un lado inferior del asiento (20);

una caja portaobjetos (40) situada debajo del asiento (20) y soportada por el bastidor de asiento derecho (76) y el bastidor de asiento izquierdo (75);

un cilindro llave (44) montado en una superficie inferior de la caja portaobjetos (40) e incluyendo un agujero de introducción de llave (45) que se abre hacia abajo; y

un cerradura de asiento (55) dispuesta entre la superficie inferior de la caja portaobjetos (40) y el asiento (20) e incluyendo una segunda porción de enganche (58) que puede enganchar con la primera porción de enganche (23);

caracterizada porque

el cilindro llave (44) está configurado de manera que se ponga en contacto directo con la cerradura de asiento (55) para hacer que la cerradura de asiento deslice por la rotación de una llave insertada en el agujero de introducción de llave (45), de modo que se pueda soltar el enganche entre la primera porción de enganche (23) y la segunda porción de enganche (58).

2. La motocicleta (1) según la reivindicación 1, donde el cilindro llave (44) incluye:

un cuerpo principal cilíndrico o sustancialmente cilíndrico (48) incluyendo el agujero de introducción de llave (45); y

un saliente (49) que sobresale horizontalmente de un extremo superior (48A) del cuerpo principal (48) y está adaptado para girarse alrededor del cuerpo principal (48) por la rotación de la llave introducida en el agujero de introducción de llave (45); donde

la cerradura de asiento (55) incluye una porción de retención (59) que está dispuesta para ser cogida por el saliente (49); y

el saliente (49) está configurado de modo que atrape la porción de retención (59) de la cerradura de asiento (55) haciendo que la cerradura de asiento (55) deslice por la rotación de la llave introducida en el agujero de introducción de llave (45), de modo que se pueda soltar el enganche entre la primera porción de enganche (23) y la segunda porción de enganche (58).

3. La motocicleta (1) según la reivindicación 1, incluyendo además una cubierta (60) dispuesta debajo del cilindro llave (44).

4. La motocicleta (1) según la reivindicación 3, incluyendo además un muelle (66) que está configurado para ejercer una fuerza de empuje en la cubierta (60) para empujar la cubierta (60) hacia el agujero de introducción de llave (45), donde la cubierta (60) está configurada de modo que abra y cierre el agujero de introducción de llave (45).

5. La motocicleta (1) según la reivindicación 1, donde la caja portaobjetos (40) incluye un espacio de alojamiento (46) situado hacia delante del cilindro llave (44).

6. La motocicleta (1) según la reivindicación 1, incluyendo además:

una rueda trasera (12) dispuesta debajo del bastidor de asiento derecho (76) y el bastidor de asiento izquierdo (75); y un guardabarros trasero (16) dispuesto debajo del bastidor de asiento derecho (76) y el bastidor de asiento izquierdo (75) y encima de una porción de la rueda trasera (12); donde el cilindro llave (44) está dispuesto hacia atrás de un extremo trasero (16A) del guardabarros trasero (16).

7. La motocicleta (1) según la reivindicación 1, donde el cilindro llave (44) está dispuesto en una línea central (Z) del vehículo.

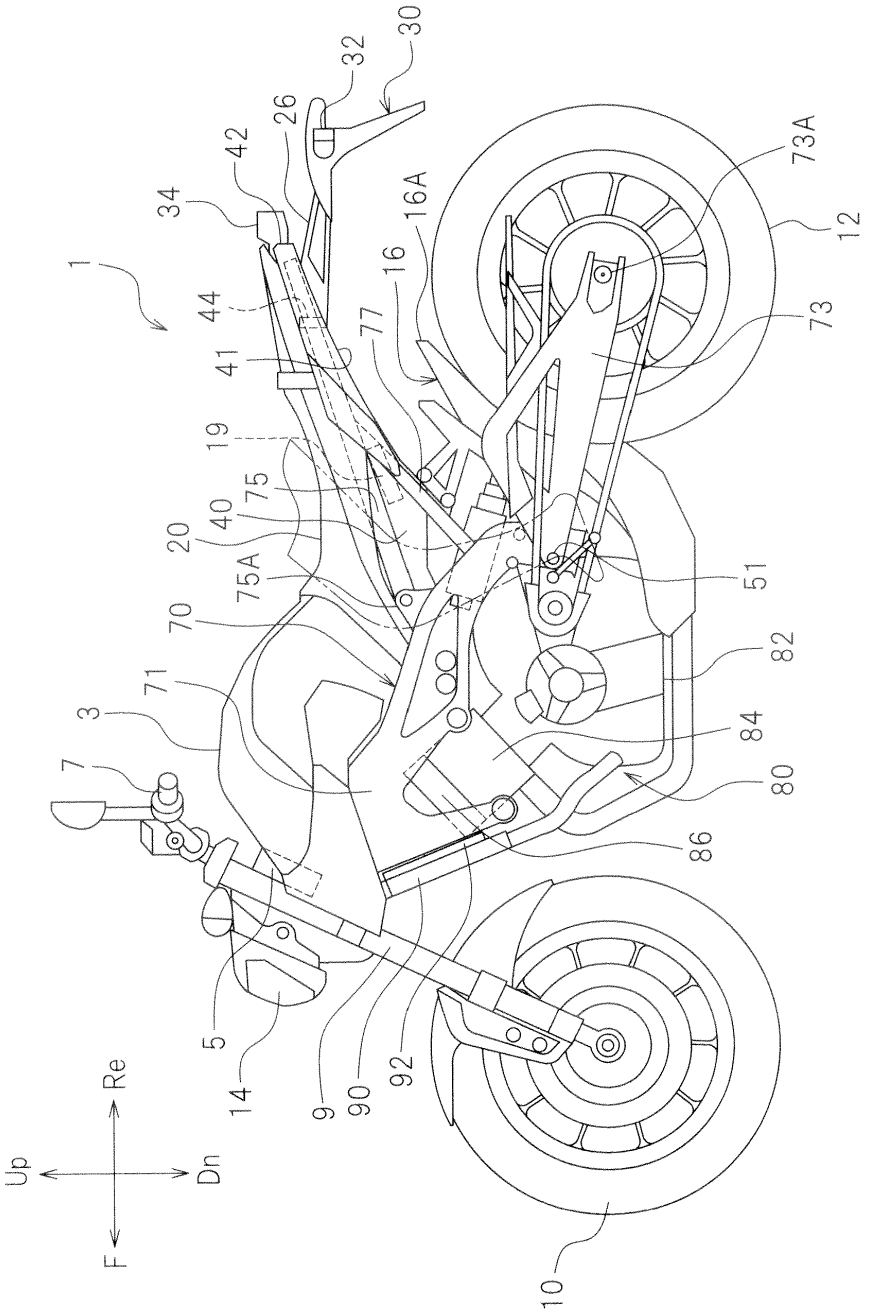

1
3
5
7
9
10
12
14
16
16A
19
20
26
30
32
34
40
41
42
44
51
70
71
73
73A
75
75A
77
80
82
84
86
90
92
Up
Dn
Re
F

FIG.1

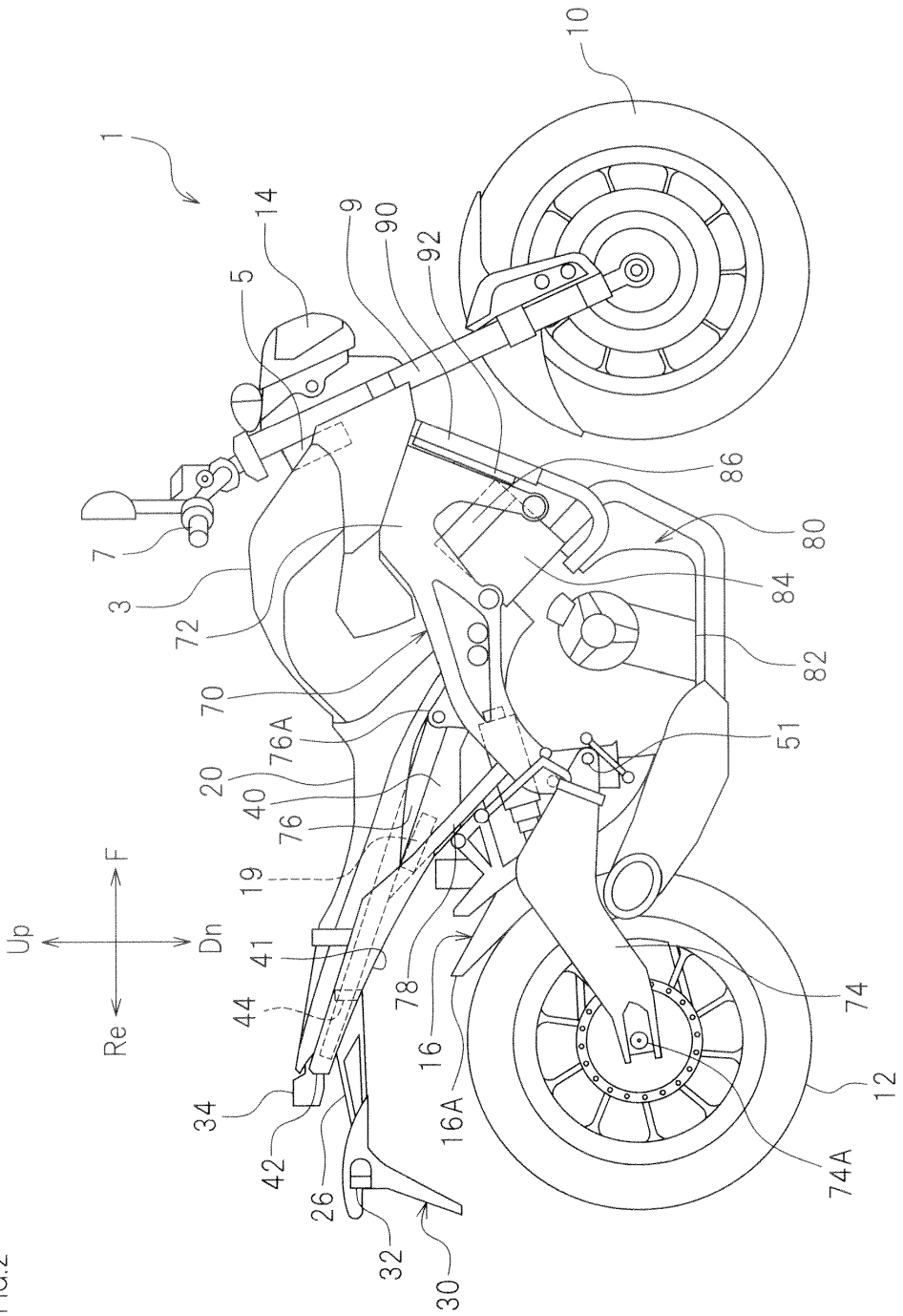

1
10
14
5
9
90
92
86
80
84
82
7
3
72
70
76A
20
40
76
19
41
44
34
42
26
32
30
51
78
16
16A
74
74A
12
Up
Dn
F
Re

FIG.2

FIG.3

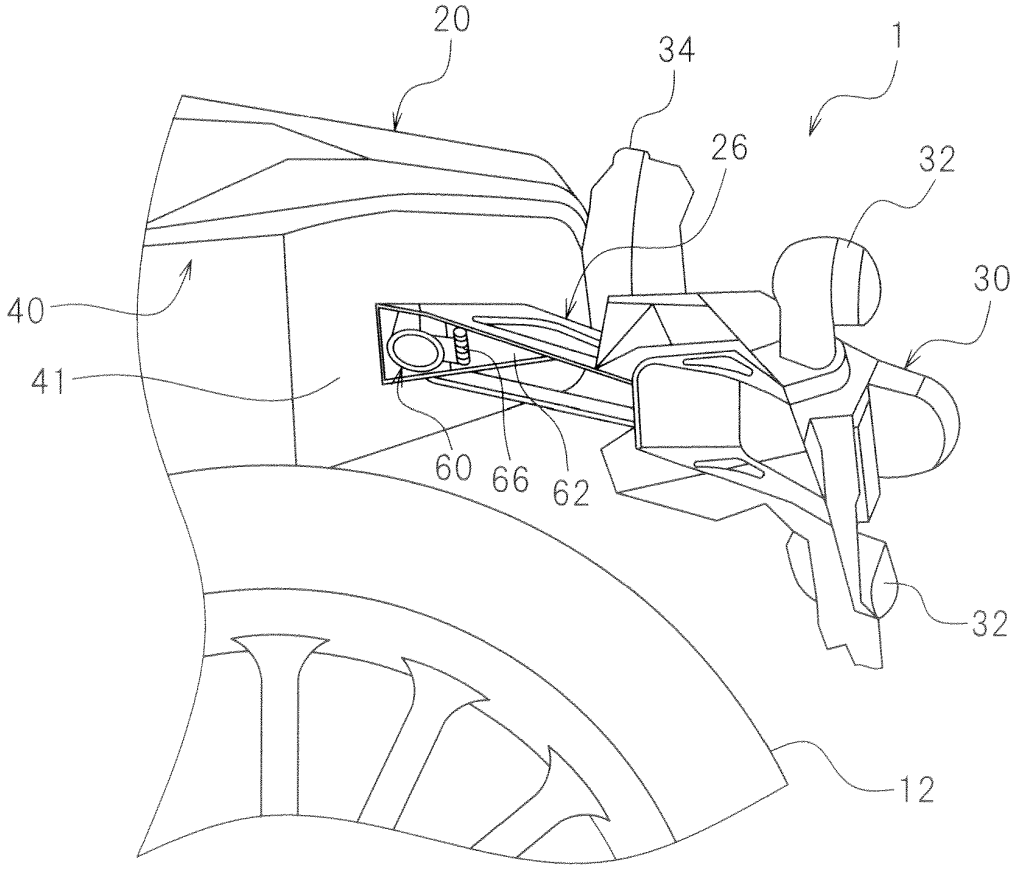


FIG.4

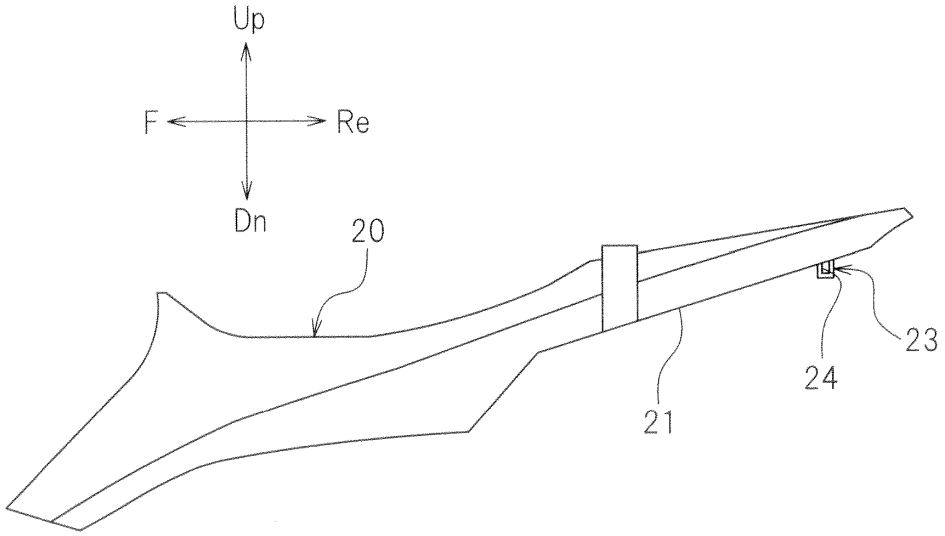


FIG.5

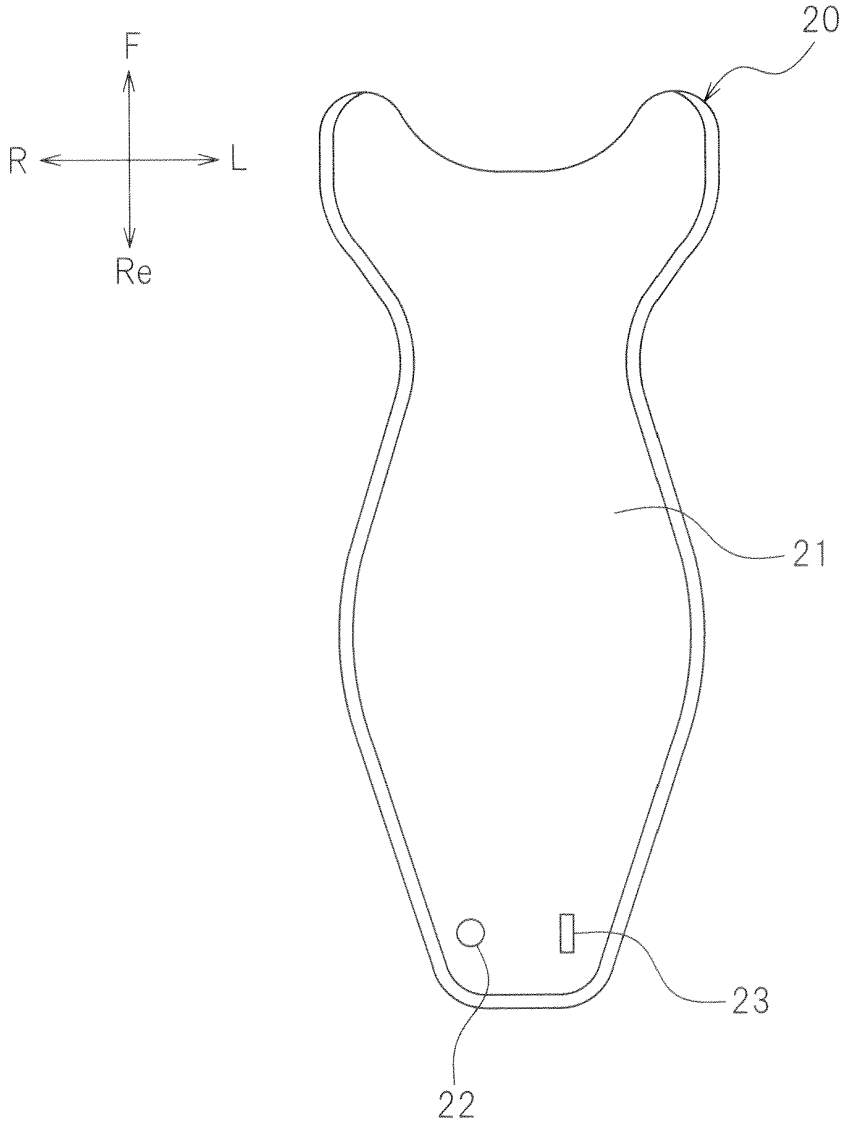


FIG.6

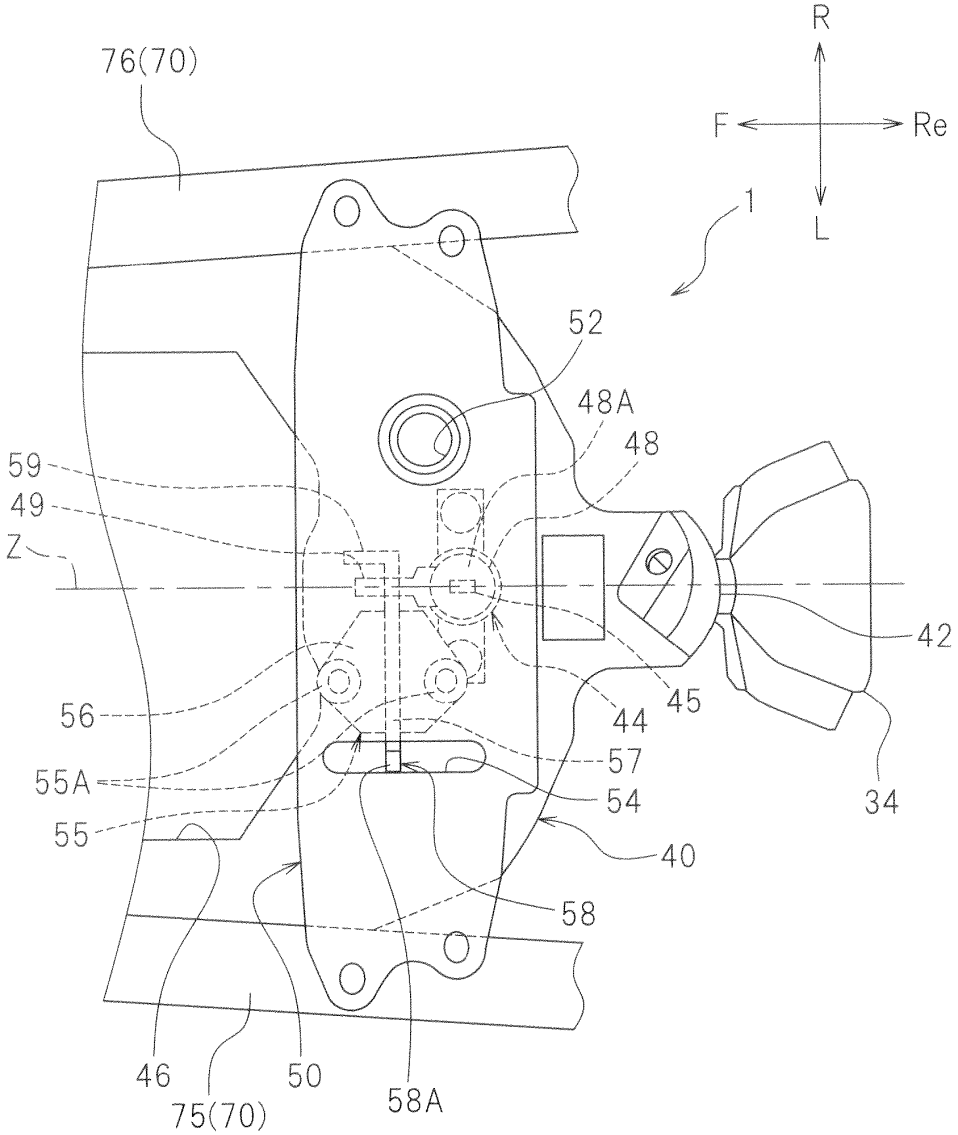

R
F
Re
L
1
76(70)
52
48A
48
59
49
Z
42
45
44
56
57
55A
54
34
55
40
58
46
50
58A
75(70)

FIG.7

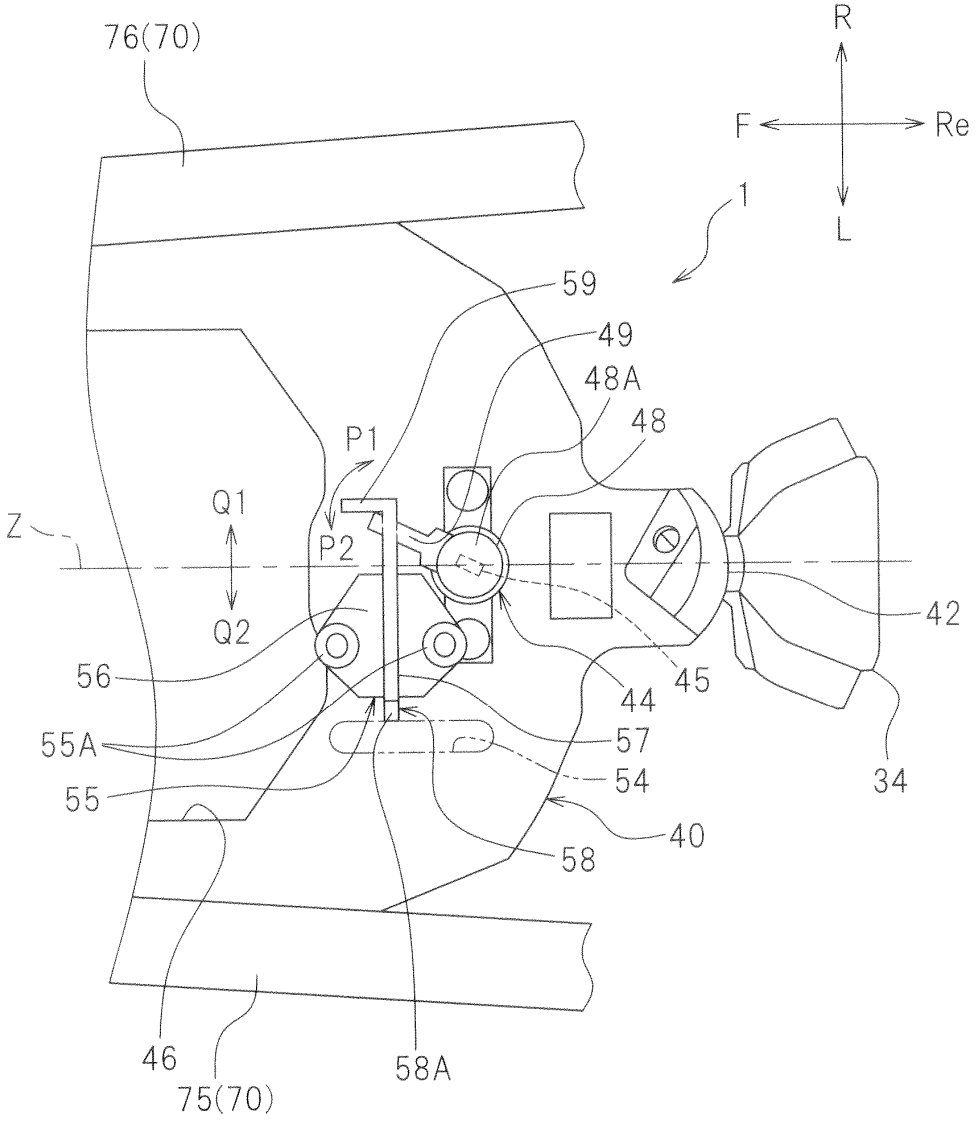

76(70)
R
F
Re
L
1
59
49
48A
48
P1
Q1
Z
P2
Q2
42
56
45
44
55A
57
54
34
55
40
58
46
58A
75(70)

FIG.8

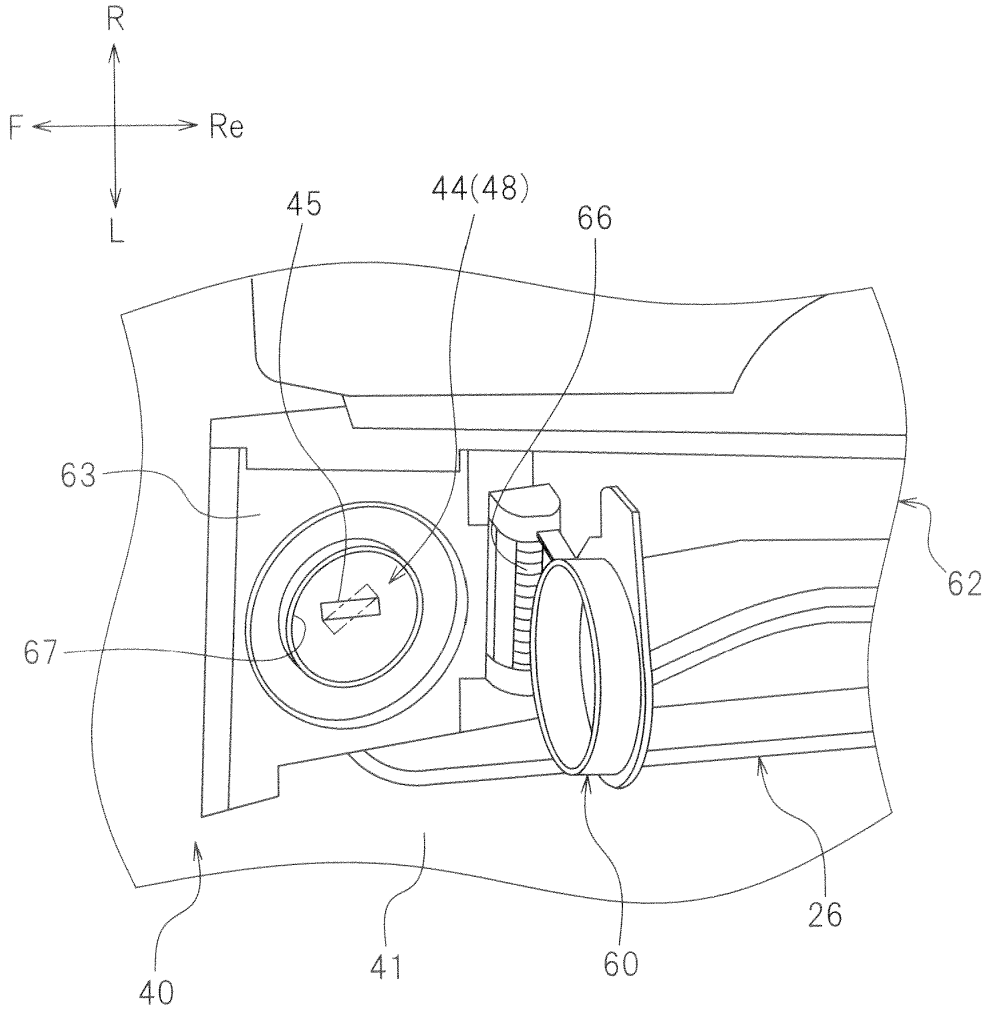


FIG.9

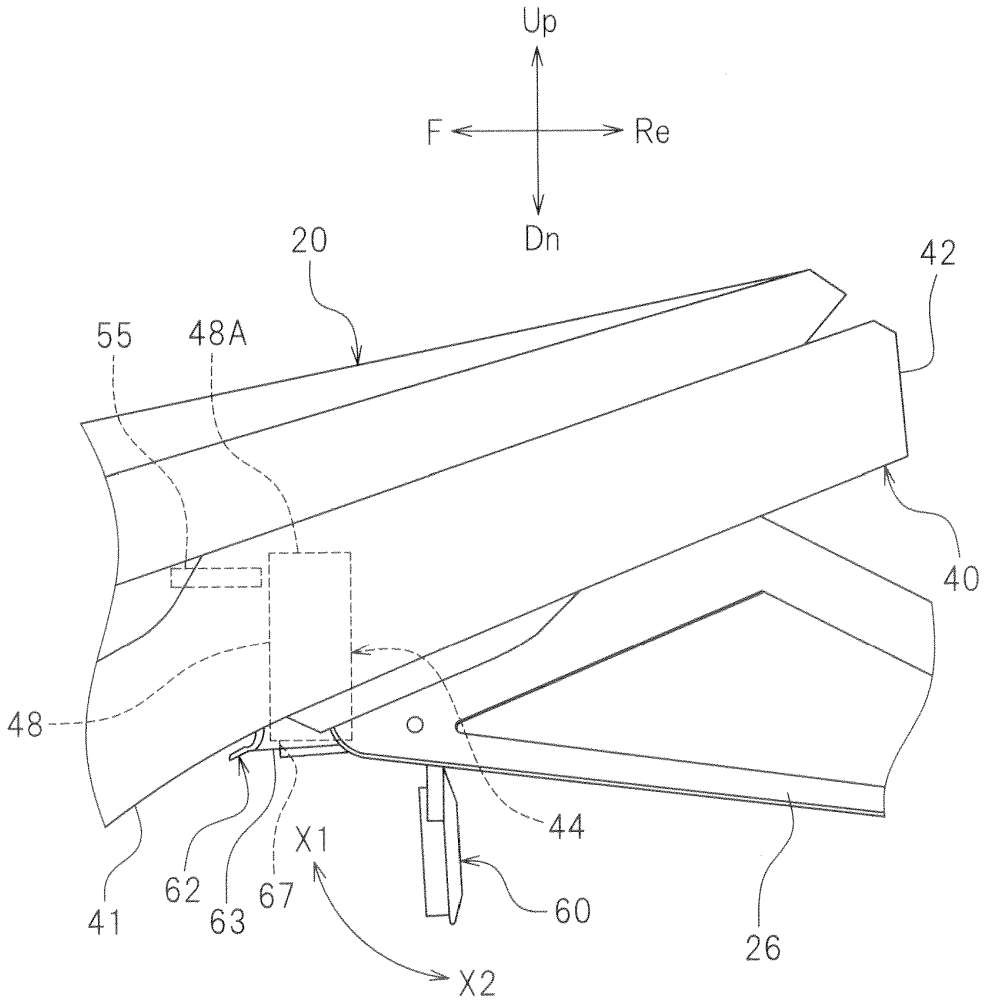
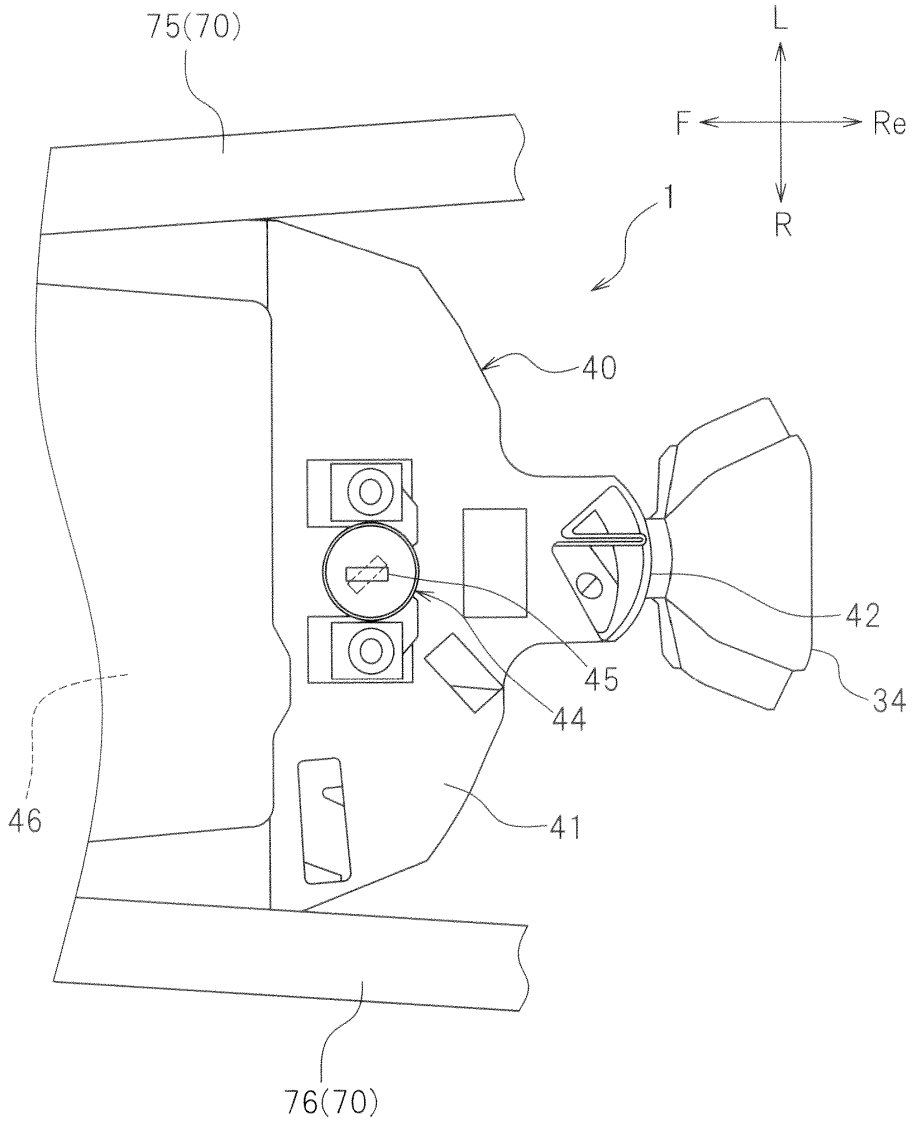


FIG.10



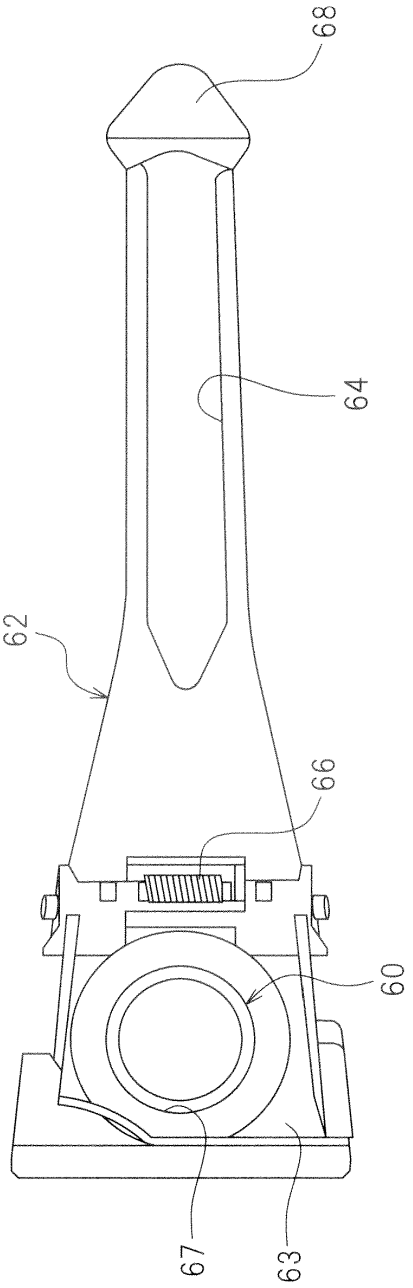


FIG.11

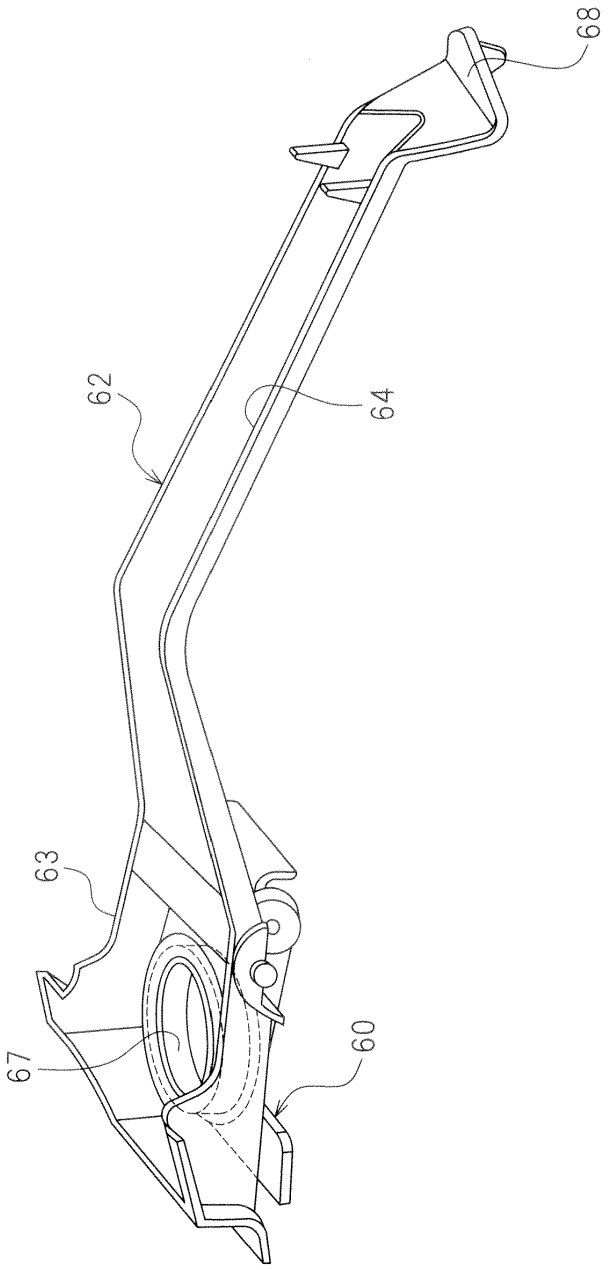


FIG.12