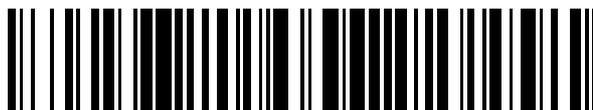


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 592 935**

51 Int. Cl.:

B62J 37/00 (2006.01)

B60K 15/035 (2006.01)

F02M 25/08 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **18.01.2011 E 11151236 (4)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **29.06.2016 EP 2353981**

54 Título: **Motocicleta**

30 Prioridad:

09.02.2010 JP 2010026878

09.02.2010 JP 2010026919

09.02.2010 JP 2010026957

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

02.12.2016

73 Titular/es:

**SUZUKI MOTOR CORPORATION (100.0%)
300, Takatsuka-cho, Minami-ku, Hamamatsu-shi
Shizuoka 432-8611, JP**

72 Inventor/es:

KITTA, YOSHIAKI

74 Agente/Representante:

LLAGOSTERA SOTO, María Del Carmen

ES 2 592 935 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

5 Descripción

REFERENCIA CRUZADA A SOLICITUDES RELACIONADAS

10 Esta solicitud se basa en y reivindica el beneficio de prioridad de la solicitud previa de patente japonesa nº 2010-026878, presentada el 9 de febrero de 2010, la solicitud de patente japonesa nº 2010-026919, presentada el 9 de febrero de 2010 y la solicitud de patente japonesa nº 2010-026957, presentada el 9 de febrero de 2010.

ANTECEDENTES DE LA INVENCION

15 Campo de la invención]

La presente invención se refiere a una motocicleta que es una motocicleta en la que en particular, se permite que el confort de conducción de un pasajero del asiento trasero mejore de manera eficaz, y en particular a una estructura de disposición y similares de un recipiente para ser montado en la misma.

20 [Descripción de la Técnica Relacionada]

25 Convencionalmente, es sabido que, en un depósito de carburante de una motocicleta, un carburante almacenado se vaporiza para ser retenido en una parte superior del depósito de carburante en forma de gas vaporizado. El hecho de que el gas vaporizado mencionado anteriormente tenga fugas hacia el aire ambiental, mientras el motor está detenido o similares, tiene como resultado una pérdida de carburante, y también se produce un efecto sobre el medio ambiente. Con el fin de resolver dichos problemas, en el Documento de Patente 1, se ha descrito una estructura en la que un recipiente está dispuesto en un carril de asiento de una motocicleta, y un gas vaporizado en el depósito de carburante es dirigido al recipiente para hacer que un carbón activado o similar en el recipiente adsorba el gas vaporizado y, posteriormente, en el momento en que se arranca el motor, el gas vaporizado en el recipiente es dirigido hacia un carburador.

35 [Documento de Patente 1] Patente Japonesa nº 3223729. Sin embargo, en la estructura de fijación del recipiente que se describe en el Documento de Patente 1, el recipiente está alojado y dispuesto en el interior, de manera que se requiere que un carenado trasero que cubre el recipiente se abulte lateralmente. En consecuencia, en el caso en el que un pasajero del asiento trasero está montado en la motocicleta, se produce el problema de que el carenado trasero toca un lado medio de una parte de la pierna del pasajero, afectando de esta manera a su confort de marcha de manera significativa o similar.

40 Asimismo, en los últimos años, se ha desarrollado un vehículo provisto de un depósito de carburante más grande que el de una motocicleta convencional con el fin de hacer posibles viajes más largos. En un depósito de carburante de gran tamaño de este tipo, se genera más gas vaporizado, de manera que se requiere ampliar el recipiente. Sin embargo, con la ampliación del recipiente, la anchura del vehículo se incrementa solamente en un lado de los lados derecho e izquierdo. En consecuencia, en el caso en que un conductor desea que su pie toque el suelo en un lado en el que está dispuesto el recipiente mientras se encuentra encima de la motocicleta, se produce el problema de que el pie no llega fácilmente al suelo, por lo que resulta imposible aumentar suficientemente la capacidad del recipiente. Además, el recipiente está montado sólo en un lado, y por lo tanto se produce una diferencia en el equilibrio entre los pesos de la parte derecha e izquierda, y se teme que en el momento en que el vehículo gira, se deteriore la operatividad de tal manera que la sensación de funcionamiento difiera entre el giro a la derecha y el giro a la izquierda.

55 Asimismo, el recipiente es un recipiente que en general contiene un adsorbente en el mismo, por lo que resulta deseable evitar la aplicación de una alta fuerza de impulso al recipiente. Sin embargo, en la motocicleta descrita en el Documento de Patente 1, se teme que en el momento en que el vehículo se incline, el recipiente entre en contacto con el suelo y con ello se aplique una elevada fuerza de impulso al recipiente.

60 JP 60104756A describe una motocicleta de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1.

RESUMEN DE LA INVENCION

65 En consideración de los problemas que se han mencionado anteriormente, la presente invención tiene por objeto proporcionar una motocicleta con un buen confort de conducción de un pasajero del asiento trasero, incluso en el caso en que un recipiente y así sucesivamente se encuentren dispuestos en un carril de asiento.

Además, la presente invención tiene por objeto proporcionar una estructura de disposición del recipiente de la motocicleta en la que se aumenta la capacidad del recipiente y que es excelente por lo que respecta a las propiedades de poner el pie en tierra y que tiene una sensación de funcionamiento bien equilibrado.

5

Además, la presente invención tiene por objeto proporcionar una estructura de fijación del recipiente de la motocicleta en la que se mejora el confort de marcha del pasajero del asiento trasero y en que está asegurada una alta seguridad para el recipiente.

10

Con el fin de resolver los problemas descritos anteriormente, una motocicleta de la presente invención incluye: un carril de asiento que constituye una parte trasera de un bastidor de vehículo; un carenado trasero que cubre el carril de asiento; y una pluralidad de recipientes de adsorción de un gas vaporizado generado en un depósito de carburante dispuestos en una parte delantera del bastidor del vehículo, en el que la pluralidad de recipientes están constituidos para estar conectados en serie, y al menos uno de los recipientes está dispuesto entre un lado del carril de asiento y el carenado trasero, y el otro recipiente/recipientes está/están dispuestos entre el otro lado del carril de asiento y el carenado trasero.

15

20

Además, el carenado trasero tiene partes huecas que están hechas cada una de una manera tal que una región predeterminada de una superficie lateral del carenado trasero está rebajada del mismo, y los recipientes están dispuestos en la parte posterior de las partes huecas respectivamente.

25

Además, el bastidor del vehículo tiene un caballete lateral provisto en un lado de los lados derecho e izquierdo de un vehículo, el recipiente en un lado aguas arriba conectado con el depósito de carburante está dispuesto en una superficie lateral exterior del carril de asiento en un lado opuesto al caballete, y el recipiente en un lado aguas abajo conectado al recipiente en el lado aguas arriba está dispuesto en una superficie lateral exterior del carril de asiento en un lado opuesto al recipiente en el lado aguas arriba.

30

Además, la motocicleta de la presente invención, en la que las partes huecas están formadas de manera que se permite a un pasajero que está sentado en un asiento trasero estar sentado y que sus partes de la pierna queden adaptadas a lo largo de las partes huecas respectivamente.

35

Además, la motocicleta de la presente invención incluye además: estriberas del pasajero para un pasajero del asiento trasero que se extienden hacia abajo bajo el carril de asiento, respectivamente; un asiento delantero dispuesto en el carenado trasero y en la parte trasera del depósito de carburante; y un asiento trasero dispuesto en el carenado trasero y en la parte trasera del asiento delantero, en el que las partes huecas están dispuestas entre el asiento delantero y las estriberas del asiento trasero en una dirección delantera y trasera del vehículo respectivamente.

40

Además, la motocicleta de la presente invención, en que las partes huecas están formadas cada una de manera que el punto más hacia dentro después de que la región predeterminada se ahueca más hacia el interior está formado en un extremo superior de la parte hueca y una dimensión en una dirección de anchura del vehículo se incrementa a medida que avanza hacia abajo desde el punto más interior.

45

Además, la motocicleta de la presente invención, en que las partes huecas están formadas cada una en forma de triángulo sustancialmente invertido en el que dos ángulos de la forma de triángulo sustancialmente invertido se incluyen en el extremo superior en una vista lateral, y un tercer ángulo dispuesto por debajo de los dos ángulos en dirección vertical está dispuesto en un lado en la parte trasera del punto interior en la dirección delantera y trasera del vehículo.

50

Además, la motocicleta de la presente invención, en que el carril de asiento tiene una parte interior, cuya dimensión en la dirección del ancho del vehículo se reduce a medida que va hacia atrás dentro de las superficies laterales del mismo, y los recipientes están dispuestos en la parte trasera de los extremos frontales de las partes interiores y entre el carenado trasero y el carril de asiento, respectivamente.

55

Además, la motocicleta de la presente invención, en la que las partes interiores están provistas cada una en un lado de la parte trasera del carril de asiento y están cubiertas con el carenado trasero, y un lado de la parte frontal del carril de asiento está expuesto al exterior del carenado trasero.

60

Además, la motocicleta de la presente invención incluye asimismo: estriberas del asiento trasero para un pasajero del asiento trasero que se extienden hacia abajo bajo el carril de asiento, respectivamente, en que los recipientes están unidos al carril de asiento posicionado más hacia el interior que los extremos laterales exteriores de las estriberas del asiento trasero, respectivamente.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

- 5 La Fig. 1 es una vista lateral izquierda de un vehículo al que se aplica la presente invención;
 La Fig. 2 es una vista en planta de una parte trasera del vehículo en que las partes exteriores del
 vehículo se eliminan en una forma de realización de la presente invención;
 La Fig. 3 es una vista lateral derecha en la Fig. 2;
 La Fig. 4 es una vista lateral izquierda en la Fig. 2;
 La Fig. 5 es una vista posterior en perspectiva en la Fig. 2;
 10 La Fig. 6 es una vista en planta de la parte trasera del vehículo en la forma de realización de la
 presente invención;
 La Fig. 7 es una vista lateral de la parte trasera del vehículo en la forma de realización de la
 presente invención;
 La Fig. 8 es una vista en perspectiva frontal de un carenado trasero de acuerdo con la presente
 invención;
 15 La Fig. 9 es una vista en perspectiva posterior del carenado trasero de acuerdo con la presente
 invención; y
 La Fig. 10 es una vista lateral izquierda que representa posturas y similares en el momento de
 montar el vehículo al que se aplica la presente invención.

20 DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS REALIZACIONES PREFERENTES

A continuación, se explicarán formas de realización preferentes de una motocicleta de acuerdo con la
 presente invención basadas en los dibujos.

- 25 En primer lugar, se explicarán las estructuras detalladas de la presente invención mediante la utilización de
 las Fig. 1 a la Fig. 7. Asimismo, las direcciones que se describen en la siguiente explicación se indican
 basadas en las direcciones vistas por parte de un conductor en el momento de montar un vehículo. En el
 caso anterior, en cada uno de los dibujos que se utilizarán en la explicación, la parte delantera del vehículo
 se indica con una flecha Fr y la parte trasera del vehículo se indica con una flecha Rr, y además el lado
 30 lateral derecho del vehículo se indica con una flecha R y el lado lateral izquierdo del vehículo se indica con
 una flecha L según sea necesario.

Estructura completa del vehículo

- 35 En primer lugar, se explicará la estructura completa del vehículo al que se aplica la presente invención. En
 una motocicleta 10, se proporciona una horquilla delantera 11 soportada para poder girar hacia la derecha
 y hacia la izquierda en un extremo delantero de un bastidor de vehículo que se extiende en una dirección
 delantera y trasera del vehículo, y una rueda delantera 12 está fijada a la horquilla delantera 11 mencionada
 anteriormente. El bastidor del vehículo se compone de un bastidor principal 13 que constituye
 40 sustancialmente una parte media delantera del vehículo y un carril de asiento 14 que constituye una parte
 media trasera del vehículo, y un motor 15 está unido al bastidor principal 13 por debajo del bastidor principal
 13.

- 45 Un cuerpo del acelerador 16 que ajusta la cantidad de aire que debe suministrarse al motor 15 y un filtro de
 aire 17 que suministra aire al cuerpo del acelerador 16 anteriormente mencionado están conectados de
 forma continua hacia arriba a una parte superior trasera del motor 15. Un depósito de carburante 18 está
 montado en el bastidor principal 13 sobre el filtro de aire 17, y está conectado a un sistema de inyección de
 carburante y una manguera de carburante (ninguno de los cuales se ilustra) que está unido al cuerpo del
 50 acelerador 16 anteriormente descrito, y a través del cual se suministra un carburante.

- Además, un carenado delantero 19 está unido a una parte delantera del vehículo. En el carenado delantero
 19, se proporcionan un faro delantero 20 y un par de indicadores de dirección derecho e izquierdo 21. En
 un extremo inferior del carenado delantero 19, se encuentran conectados carenados laterales 22 que cubren
 las superficies laterales del vehículo.

- 55 Un brazo oscilante 23 está unido a una parte trasera del bastidor principal 13 de una manera oscilante y
 una rueda trasera 24 está unida a un extremo trasero del brazo oscilante 23 mencionado anteriormente, y
 de manera similar a una técnica bien conocida, la fuerza motriz del motor 15 se transmite a la rueda trasera
 24, y por medio de la misma se acciona la rueda trasera 24. El carril de asiento 14 está montado en un lado
 superior de la parte trasera del bastidor principal 13 y está proporcionado para extenderse hacia atrás y
 hacia arriba. En la parte trasera del depósito de carburante 18, un asiento delantero 25 en el que se sienta
 60 un conductor está dispuesto en una superficie superior de un carenado trasero 26. El asiento delantero 25
 está fijado al carril de asiento 14.

- 65 Un asiento trasero 27 sobre el que se sienta un pasajero está montado por detrás y por encima del asiento
 delantero 25. Además, debajo de una parte trasera del asiento delantero 25, están fijadas estriberas 28 en
 las que el/la pasajero/a pone sus pies, respectivamente, y se proporcionan en una parte inferior del carril

de asiento 14. Las estriberas del asiento trasero 28 se proporcionan de manera que los brazos 29 de las estriberas del asiento trasero 28 se extienden hacia atrás y hacia abajo desde posiciones fijadas al carril de asiento 14, respectivamente, y las partes de las estriberas 30 en las que se apoyan respectivamente los pies están dispuestas cada una en un extremo de los brazos 29. Las partes de las estriberas 30 mencionadas anteriormente se encuentran colocadas entre el asiento delantero 25 y el asiento trasero 27 en la dirección frontal y trasera. Las partes de las estriberas 30 están formadas cada una para ser capaces de doblarse hacia arriba y hacia atrás del vehículo tal como se muestra por medio de una línea de puntos en la Fig. 2. De acuerdo con la estructura anterior, es posible que el / la pasajero / a se siente en el asiento trasero 27 poniendo sus pies en las estriberas 28 del asiento trasero de la motocicleta, respectivamente, y sujetando una parte lumbar del conductor con sus rodillas, (lo que se denomina sujeción con las rodillas), para de esta manera estabilizar su postura.

Además, con referencia a la Fig. 6, una parte hueca 31 en una forma sustancialmente de U (o en forma de V) está formada en las superficies laterales derecha e izquierda del carenado trasero 26 y entre el asiento delantero 25 y el asiento trasero 27. Una dimensión de anchura del vehículo w del carenado trasero 26 formada entre las partes huecas 31 mencionadas anteriormente se configura para ser más pequeña que una anchura máxima w_1 del asiento delantero 25. Además, las partes huecas 31 están formadas cada una de una manera tal que, a medida que avanza hacia abajo desde el punto más interior 0 de la parte hueca 31, la dimensión de la anchura del vehículo w se hace más ancha en una dirección de la anchura del vehículo. Además, tal como se muestra en la Fig. 7, cuando los ángulos o puntos de un triángulo formado por cada una de las partes huecas 31 se establecen en A, B, y C en una vista lateral, se muestra una forma triangular formada de una manera tal que el ángulo B (o punto B) del triángulo está colocado de manera significativa hacia atrás con respecto al punto A y el punto C.

Cuando está formado de esta manera, en el caso en el que el / la pasajero / a realiza la sujeción con las rodillas tal como se ha descrito anteriormente, por medio del ajuste de su crura media en las partes huecas 31, respectivamente, resulta posible reducir una distancia entre sus rodillas y que resulte fácil para el pasajero sujetar la parte lumbar del conductor. Además, cuando la sujeción con las rodillas se realiza en las partes huecas 31, los crura de las dos piernas del ser humano se encuentran sustancialmente en una forma de V invertida truncada, es decir, los crura se extienden ampliamente en un lado inferior. Por lo tanto, si el carenado trasero 26 está ahuecado para ser de la misma profundidad (una profundidad de un valle en forma de V) desde un extremo superior (punto lateral A o punto lateral C) de cada una de las partes huecas 31 a un extremo inferior (punto lateral B) del mismo, los crura se alejan del asiento trasero 27, a medida que éste baja. Por lo tanto, en la presente invención, está formado de manera que la profundidad del valle en cada una de las partes huecas 31 se hace menos profunda a medida que avanza hacia abajo.

Además, incluso cuando cada una de las partes huecas 31 está formada a lo largo de una dirección vertical, hace que sea posible la realización de la sujeción con las rodillas con más firmeza. En el caso anterior, dado que es una línea virtual AB, por ejemplo, se forma un plano perpendicular a una dirección de desplazamiento del vehículo, y por lo tanto, se teme que el plano anterior se exponga al aire circulante para hacer que el rendimiento de la marcha se deteriore. En consecuencia, cada una de las partes huecas 31 está formada de manera que se forma el punto B en la parte trasera de al menos el punto A para hacer que el aire circulante fluya hacia abajo a lo largo de un lado AB.

Las superficies laterales y parte de una superficie superior del carril de asiento 14 están cubiertas con el carenado trasero 26. Un faro trasero 32 y un par de indicadores de dirección derecho e izquierdo 33 están provistos en un extremo trasero del carenado trasero 26. Además, en una parte inferior en el lado izquierdo del vehículo, un caballete 34 que soporta el cuerpo del vehículo en el momento de aparcamiento está unido de manera pivotante (ver una línea de puntos en la Fig. 1) al bastidor principal 13.

Estructura de la disposición del recipiente

A continuación, se explicará la estructura de disposición (o de fijación) del recipiente de la presente invención mediante el uso principalmente de las Fig. 2 a la Fig. 4.

En la Fig. 2, el carril de asiento 14 tiene, en una vista en planta, una parte interior 14a cuya dimensión en la dirección del ancho del vehículo se reduce a medida que avanza hacia atrás dentro de las superficies laterales derecha e izquierda del mismo. El carril de asiento 14 en la parte trasera de los extremos delanteros 14b de las partes interiores 14a tiene las superficies laterales y parte de la superficie superior del mismo cubiertas con el carenado trasero 26. Además, las partes inferiores del extremo delantero 26a del carenado trasero 26 están formadas cada una a lo largo del extremo frontal 14b de la parte interior 14a (véase también la Fig. 7).

En la Fig. 3 y en la Fig. 4, por lo que se refiere a los recipientes 35 de la presente invención, en la parte trasera del extremo delantero 14b de la parte interior 14a y en la parte trasera de la parte hueca 31 del carenado trasero 26, un primer recipiente 35A se encuentra dispuesto en la superficie lateral derecha del carril de asiento 14 y un segundo recipiente 35B está dispuesto en la superficie lateral izquierda del carril

de asiento 14, respectivamente. Cada uno de estos recipientes 35A, 35B está fijado al carril de asiento 14 por medio de una correa de fijación 36. Al fijar los recipientes 35 en la parte trasera de las partes huecas 31, respectivamente, de esta manera, en el diseño de las partes huecas 31, es posible que la flexibilidad de diseño de las partes huecas 31 esté suficientemente asegurada, y a continuación se proporcionan las formas a lo largo de los crura del pasajero del asiento trasero y además se estabiliza la postura del pasajero del asiento trasero.

Además, los recipientes 35 son un contenedor que contiene en el mismo un adsorbente en general, por lo que es deseable evitar la aplicación de una gran fuerza de impulso a los recipientes 35. Por ejemplo, en el caso en que los recipientes 35 están fijados cada uno en una posición similar en un estado en el que no se proporciona provisionalmente ninguna parte interior 14a, los contenedores 35 están provistos de una manera tal que una superficie lateral exterior del recipiente 35 sobresale hacia fuera por encima de la estribera del asiento trasero 28. Cuando se supone que el vehículo se inclina en dicho estado, el carenado trasero 26 que cubre el recipiente 35 entra en contacto con el suelo antes de que la estribera del pasajero 28 entre en contacto con el suelo, y a continuación se provoca un miedo de aplicar una alta fuerza de impulso al recipiente 35.

Por lo tanto, tal como se encuentra la presente invención, las partes interiores 14a se proporcionan con el fin de reducir una anchura del bastidor de vehículo, y los recipientes 35 están unidos en la parte trasera de los extremos delanteros de las partes interiores 14a mencionadas anteriormente, respectivamente, y de este modo los recipientes 35 se puede proporcionar más hacia dentro que la estribera del asiento trasero 28, y los recipientes 35 pueden quedar protegidos contra una gran fuerza de impulso.

Estructura de tubos del recipiente

A continuación, se explicará la estructura de los tubos del recipiente de la presente invención mediante el uso principalmente de las Fig. 2 a la Fig. 4, y la Fig. 5.

La estructura de tubos del recipiente está constituida de manera que una manguera de acoplamiento 37 está conectada a un extremo trasero del primer recipiente 35A, y la manguera de acoplamiento 37 mencionada anteriormente se extiende hacia el lado izquierdo del vehículo a lo largo de una superficie superior del extremo trasero del carril de asiento 14, y a partir de entonces pasa por debajo del segundo recipiente 35B y está conectada a un extremo delantero del segundo recipiente 35B. Un tubo de recuperación de gas 39 que acopla una parte superior del depósito de carburante 18 y el primer recipiente 35A y un tubo de suministro de gas 38 que acopla el primer recipiente 35A y el cuerpo del acelerador 16 están conectados a un extremo delantero del primer recipiente 35A.

Más concretamente, el tubo de recuperación de gas 39 y el tubo de suministro de gas 38 se extienden hacia delante desde la parte frontal del primer recipiente 35A, y a partir de entonces giran en una dirección hacia el lado izquierdo del vehículo y están soportados por una abrazadera de fijación 41 configurada en un puente intermedio 40 que acopla el lado derecho e izquierdo del carril de asiento 14 y se extienden a una superficie interior en el lado izquierdo del carril de asiento 14. En la Fig. 5, partes del tubo de recuperación de gas 39 y el tubo de suministro de gas 38, de una superficie exterior en el lado derecho del carril de asiento 14 a la izquierda de la abrazadera de fijación 41 están formadas a partir de un tubo de metal 42. En general, se utiliza un material de caucho de peso ligero para los tubos por los que pasa el gas vaporizado.

En el caso anterior, tanto el tubo de recuperación de gas 39 como el tubo de suministro de gas 38 están obligados a pasar entre el asiento delantero 25 y el carril de asiento 14. Así, en el caso en el que se utiliza provisionalmente un tubo de goma que es grueso y que tiene un diámetro exterior grueso, el asiento delantero 25 se encuentra más hacia arriba y de ese modo se incrementa la altura de asiento del asiento delantero 25, y si se emplea el tubo de goma tal como está, se provoca un miedo de que se deteriore la capacidad de apoyar el pie en el suelo por parte del conductor. Por lo tanto, se emplean tubos de metal 42 que tienen cada uno un diámetro de tubo relativamente pequeño y por lo tanto se mejora la propiedad de poner el pie en el suelo.

Aquí, se expone un espacio entre la parte delantera del puente intermedio 40 y la parte trasera de una batería 43 como un espacio de almacenamiento de componentes de maquinaria auxiliar 44, donde se van a almacenar los sensores y los componentes eléctricos necesarios para el funcionamiento del motor 15, el faro delantero 20, y similares. Además, se expone un espacio en la parte trasera del puente intermedio 40 como un espacio para el almacenamiento de herramientas 45.

El tubo de recuperación de gas 39 gira hacia la parte delantera a lo largo de la superficie interior en el lado izquierdo del carril de asiento 14 y pasa a través de un espacio entre la batería 43 y el carril de asiento 14 y se extiende hacia una parte inferior del depósito de carburante 18 y entra en el depósito de carburante 18 desde la parte inferior del depósito de carburante 18 y se extiende hacia una parte superior dentro del depósito de carburante 18. Por otra parte, el tubo de suministro de gas 38 gira hacia la parte delantera desde la superficie interior en el lado izquierdo del carril de asiento 14 y está conectado con el cuerpo del

acelerador 16 a través de una válvula de purga (que no se ilustra) que se abre y se cierra por medio de una presión negativa en el cuerpo del acelerador 16.

5 En la estructura anteriormente descrita, un gas vaporizado que es retenido en la parte superior en el interior del depósito de carburante 18 pasa a través del tubo de recuperación de gas 39 y es adsorbido hacia un adsorbente (por ejemplo, un carbón activado), en el primer recipiente 35A. A continuación, cuando el primer recipiente 35A se llena con el gas vaporizado, el gas vaporizado es adsorbido en un adsorbente en el segundo recipiente 35B a través de la manguera de acoplamiento 37. En el momento en que se arranca el motor 15, la válvula de purga se abre a medida que, por ejemplo, aumenta la velocidad del motor, y a 10 continuación se lleva el interior del cuerpo de mariposa 16 a una presión negativa, y de este modo los gases vaporizados adsorbidos en el primer recipiente 35A y el segundo recipiente 35B son dirigidos hacia el cuerpo del acelerador 16 para ser suministrados al motor 15.

15 A continuación, en la motocicleta de la presente invención anteriormente descrita, en particular, se proporcionan en primer lugar las partes huecas 31 hechas de manera que las regiones predeterminadas de las superficies laterales del carenado trasero 26 estén rebajadas tal como también se muestra en la Fig. 8 y en la Fig. 9. Aquí, tal como se muestra en la Fig. 10, un pasajero M_2 está sentado en el asiento trasero 27 detrás de un conductor M_1 , mientras que tiene colocados sus pies sobre las partes de la estribera 30 de las estribas del asiento trasero 28, respectivamente. En este momento, el pasajero del asiento trasero M_2 está sentado mientras adapta las partes de sus piernas a lo largo de las partes huecas 31, respectivamente, 20 y de ese modo resulta posible una sujeción más fuerte con las rodillas y se puede estabilizar su postura durante la marcha.

25 Además, las partes huecas 31 están formadas entre el asiento delantero 25 y la estribera del asiento trasero 25 tal como se describe anteriormente. Aquí, en el momento de aceleración rápida cuando el vehículo comienza a moverse o similar, se genera una fuerza hacia la parte trasera del vehículo sobre el pasajero del asiento trasero M_2 por medio de una fuerza inercial. Con el fin de resistir la fuerza anterior, se requiere que el pasajero del asiento trasero tenga una postura en la que sus talones estén colocados por detrás de sus rodillas cuando realice la sujeción con las rodillas. Por lo tanto, las estribas del asiento trasero 28 30 están provistas cada una en la parte posterior del asiento delantero 25 en la dirección delantera y trasera, y, en consecuencia, las partes de la pierna del pasajero M_2 pasan a través de las partes laterales del carenado trasero 26 entre el asiento delantero 25 y las estribas del asiento trasero 28, respectivamente. Por lo tanto, las partes huecas 31 están provistas cada una en la superficie lateral del carenado trasero 26 entre el asiento delantero 25 y las estribas 28 del asiento trasero, y de este modo la postura del pasajero 35 M_2 se puede estabilizar más firmemente. En consecuencia, es posible asegurar la estabilidad de marcha y mejorar la seguridad en el momento de la marcha.

40 Además, cuando se realiza la sujeción con las rodillas, el pasajero M_2 monta el vehículo de manera tal que reduce al máximo la distancia entre sus rodillas que sujetan una parte lumbar del conductor M_1 , y para extender sus piernas hacia sus talones (para tener una postura en la que sus piernas se extienden en forma de V invertida truncada desde sus rodillas a sus talones). En el caso anterior, las partes huecas 31 del carenado trasero 26 están formadas con el fin de adaptarse a lo largo de las partes de la pierna del pasajero del asiento trasero M_2 , respectivamente, en la presente invención, y mediante las cuales el pasajero M_2 del 45 asiento trasero puede sujetar no sólo la parte lumbar del conductor M_1 , sino también el carenado trasero 26 al mismo tiempo, lo cual tiene como resultado que su postura pueda ser más estable. Además, cuando el agarre de la parte lumbar se debilita debido a la vibración del vehículo o similar, el pasajero del asiento trasero M_2 puede sujetar rápidamente el carenado trasero 26, lo cual tiene como resultado que la seguridad se pueda mejorar también en el punto anterior.

50 Además, en la presente invención, las partes huecas 31 están formadas cada una en forma de triángulo sustancialmente invertido cuyos dos ángulos A, C (ver Fig. 7) se incluyen en el extremo superior en una vista lateral, y la forma de triángulo invertido está diseñada de modo que el tercer ángulo B está situado en la parte trasera de los dos ángulos A, C. Aquí, en el caso en el que se proporciona cada una de las partes huecas 31 de manera vertical, se forma una pared (la línea virtual AB en la Fig. 7) sustancialmente vertical 55 a la dirección de desplazamiento del vehículo, y se produce una resistencia del aire debido a la pared. Por lo tanto, tal como se ha descrito anteriormente, cada una de las partes huecas 31 está diseñada para estar en una forma de triángulo invertido ABC en una vista lateral y para hacer que el ángulo B de la fórmula del triángulo invertido ABC esté posicionado en la parte trasera, y de ese modo sea posible hacer viajar el flujo de aire hacia abajo a lo largo del lado AB y suprimir la resistencia del aire de manera eficaz.

60 Además, los recipientes 35 están fijados en la parte trasera de las partes huecas 31, respectivamente, de modo que los recipientes 35 se pueden fijar sin afectar a la postura del pasajero del asiento trasero M_2 .

(Segunda Forma de Realización)

5 A continuación, se explicará una segunda forma de realización de la motocicleta de acuerdo con la presente invención. Asimismo, los miembros que son los mismos o se corresponden con los de la realización descrita anteriormente se designan con los mismos números y símbolos de referencia y se lleva a cabo la explicación.

10 En la segunda forma de realización de la presente invención, en particular, por lo que se refiere a la pluralidad de recipientes 35, en este ejemplo, el primer recipiente 35A y el segundo recipiente 35B están conectados primero en serie, y el primer recipiente 35A está fijado en un lado del carril de asiento 14 y el segundo recipiente 35B está fijado en el otro lado del carril de asiento 14.

15 En consecuencia, sin incrementar la anchura del vehículo solamente en un lado, se puede obtener una excelente propiedad de poner el pie en tierra y se pueden ampliar los recipientes 35 respectivamente.

20 Además, la parte interior 14a cuya dimensión en la dirección del ancho del vehículo se reduce a medida que va hacia atrás se proporciona en las superficies laterales exteriores de carril de asiento 14, y los recipientes 35 están fijados cada uno de ellos a la superficie lateral exterior en la parte trasera del extremo delantero de la parte interior 14a indicada anteriormente.

En consecuencia, resulta posible evitar de manera más eficiente que el carenado trasero 26 se abulte en la dirección del ancho del vehículo.

25 Además, mediante la disposición de los recipientes 35 en la parte trasera de las partes huecas 31 proporcionadas en el carenado trasero 26, respectivamente, el pasajero del asiento trasero, cuando se realiza la sujeción con las rodillas, puede reducir la distancia entre su / sus rodillas, de manera que el pasajero pueda sujetar la parte lumbar del conductor con más firmeza y mantener su postura estable.

30 Además, en el momento de estacionamiento, la motocicleta 10 se apoya en un estado inclinado hacia el lado de un caballete 34. En el caso anterior, el primer recipiente 35A está unido al carril de asiento 14 en un lado opuesto al lado del caballete 34 y el segundo recipiente 35B está unido al carril de asiento 14 en el lado del caballete 34, permitiendo de esta manera que el segundo recipiente 35B pueda ser colocado en una posición por debajo del primer recipiente 35A. El gas vaporizado tiene una gravedad específica más pesada que la del aire, de modo que el gas vaporizado que llega al primer recipiente 35A es llevado rápidamente al segundo recipiente 35B y por lo tanto se utiliza el adsorbente en el segundo recipiente 35B.

35 Por medio de la estructura descrita anteriormente, se mantienen igualmente una frecuencia de uso del primer recipiente 35A y una frecuencia de uso del segundo recipiente 35B, de modo que es posible alargar la vida del adsorbente.

40 (Tercera Forma de Realización)

45 A continuación, se explicará una tercera forma de realización en la motocicleta de acuerdo con la presente invención. Asimismo, los miembros que son los mismos o correspondientes a los de las realizaciones descritas anteriormente se designan con los mismos números y símbolos de referencia y se lleva a cabo la explicación.

50 En la tercera forma de realización de la presente invención, en particular, los recipientes 35 están unidos en primer lugar en el interior del carenado trasero 26 en la parte trasera de los extremos delanteros de las partes internas 14a que reducen la dimensión de la anchura del carril de asiento 14, respectivamente. Al proporcionar los recipientes 35 en las partes interiores 14a que reducen la dimensión de la anchura del carril de asiento 14, respectivamente, de esta manera se evita que el carenado trasero 26 que cubre los recipientes 35 sobresalga más de lo necesario y es posible reducir de forma sustancial las dimensiones de la anchura del carenado trasero 26.

55 En consecuencia, el carenado trasero no toca las partes de la pierna del pasajero del asiento trasero, de modo que el pasajero del asiento trasero puede realizar la sujeción con las rodillas de forma segura y estabilizar su postura.

60 En el caso anterior, las partes interiores 14a están provistas cada una en un lado de la parte trasera del carril de asiento 14 y están cubiertas con el carenado trasero 26, y por otro lado, se expone un lado de la parte frontal del carril de asiento 14 y se constituye una apariencia del vehículo.

65 De esta manera, se establece una posición de fijación de cada uno de los recipientes 35 en una región preferida de acuerdo con la relación del carril de asiento 14 y el carenado trasero 26 y se consigue una mejora en la función de la comodidad en la conducción o similares, y además la tercera forma de realización es también extremadamente ventajosa en términos de la constitución de la apariencia.

5 Además, los recipientes 35 están fijados al carril de asiento 14 que se encuentra más hacia el interior que los extremos laterales exteriores de la estribera del pasajero 28, respectivamente. Por ejemplo, en el momento en que el vehículo se inclina, la estribera del pasajero 28 entra en contacto con el suelo antes de que el recipiente 35 entre en contacto con el suelo, y por lo tanto es posible evitar que el recipiente 35 entre en contacto con el suelo y asegurar la máxima seguridad a los recipientes 35.

10 Hasta el momento, se ha explicado la presente invención con diversas formas de realización, pero la presente invención no se limita sólo a estas formas de realización, y son posibles modificaciones o similares dentro de un intervalo de la presente invención.

15 En las realizaciones descritas anteriormente, se ha explicado el ejemplo en el que se proporcionan el primer recipiente 35A y el segundo recipiente 35B uno por uno en el lado derecho y el lado izquierdo, pero también es posible proporcionar dos o más de los recipientes ya sea en el lado derecho o en el lado izquierdo, o en ambos lados.

20 De acuerdo con la estructura descrita anteriormente, el pasajero del asiento trasero adapta las partes de su pierna en las partes huecas previstas en el carenado trasero, respectivamente, y de ese modo se puede reducir la distancia entre sus rodillas y la sujeción con las rodillas se puede realizar de manera firme y se puede estabilizar su postura durante la marcha.

25 Además, de acuerdo con la estructura descrita anteriormente, las formas de la parte derecha e izquierda del carenado trasero se pueden mantener igualmente, de modo que la anchura del vehículo no sobresale sólo en un lado y los recipientes se pueden ampliar suficientemente. Además, cada uno de los recipientes puede estar dispuesto en el lado derecho e izquierdo del vehículo, de manera que hace que resulte posible equilibrar el peso por igual en la parte derecha y en la parte izquierda y es posible obtener la sensación de un funcionamiento bien equilibrado en el momento de giro.

30 Además, de acuerdo con la estructura descrita anteriormente, al proporcionar los recipientes en las partes interiores que reducen la dimensión de la anchura del carril de asiento, respectivamente, es posible que la dimensión de anchura del carenado trasero se reduzca sustancialmente y que mejore el rendimiento de sujeción con las rodillas por parte del pasajero del asiento trasero, a la vez que se estabiliza su postura.

35 Además, en el momento en que el vehículo se inclina, la estribera del pasajero entra en contacto con el suelo antes de que el carenado trasero entre en contacto con el suelo, de modo que es posible evitar que el carenado trasero entre en contacto con el suelo y, al mismo tiempo, evitar que se aplique una fuerza de impulso al recipiente.

40 Las presentes realizaciones deben ser consideradas en todos los aspectos como ilustrativas y no restrictivas, y por lo tanto todos los cambios que entran dentro del significado y el intervalo de las reivindicaciones tienen como finalidad ser abarcados en las mismas. La invención puede ser realizada en otras formas específicas sin apartarse de las características esenciales de la misma.

Reivindicaciones

- 5 1. Una motocicleta que comprende:
- 10 un carril de asiento (14) que constituye una parte trasera de un bastidor de vehículo;
un carenado trasero (26) que cubre dicho carril de asiento (14); y
una pluralidad de recipientes (35; 35A, 35B) que adsorben un gas vaporizado generado en un
depósito de carburante (18) dispuesto en una parte delantera del bastidor del vehículo, en que
la pluralidad de recipientes (35A, 35B) están constituidos para estar conectados en serie,
caracterizada porque
al menos uno de dichos recipientes (35A) está dispuesto entre un lado de dicho carril de asiento
(14) y dicho carenado trasero (26), y
dicho/s otro/s recipiente/recipientes (35B) está/están dispuesto/s entre el otro lado de dicho carril
15 de asiento (14) y dicho carenado trasero (26).
en que
dicho carenado trasero (26) tiene partes huecas (31) que están hechas cada una de una manera
tal que una determinada región de una superficie lateral de dicho carenado trasero (26) está
rebajada del mismo, y
20 dichos recipientes (35A, 35B) están dispuestos en la parte posterior de las partes huecas (31),
respectivamente, y
en que
el bastidor del vehículo tiene un caballete lateral (34) proporcionado en uno de los lados derecho
e izquierdo de un vehículo,
25 dicho recipiente (35A) en un lado aguas arriba conectado con el depósito de carburante (18) está
dispuesto en una superficie lateral externa de dicho carril de asiento (14) en un lado opuesto al
caballete lateral (34), y
dicho recipiente (35B) en un lado aguas abajo conectado a dicho recipiente (35A) en el lado aguas
arriba está dispuesto en una superficie lateral exterior de dicho carril de asiento (14) en un lado
30 opuesto a dicho recipiente (35A) en el lado aguas arriba.
- 35 2. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1, en que
las partes huecas (31) están formadas de manera que se permite que un pasajero que está
montado en un asiento trasero (27) esté sentado teniendo las partes de sus piernas adaptadas a
lo largo de las partes huecas (31) respectivamente.
- 40 3. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 2, que comprende además:
estriberas del asiento trasero (28) para un pasajero del asiento trasero que se extienden
hacia abajo por debajo de dicho carril de asiento (14), respectivamente;
un asiento delantero (25) dispuesto en dicho carenado trasero (26) y en la parte trasera del
depósito de carburante (18); y
un asiento trasero (27) dispuesto en dicho carenado trasero (26) y en la parte trasera de
45 dicho asiento delantero (25), en que
las partes huecas (31) están dispuestas entre dicho asiento delantero (25) y dichas
estriberas del asiento trasero (28) en una dirección delantera y trasera del vehículo
respectivamente.
- 50 4. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 2, en que
las partes huecas (31) están formadas cada una de manera que el punto más interior (O) después
de que la región predeterminada sea ahuecado en el punto más hacia el interior está formado en
un extremo superior de la parte hueca y una dimensión en una dirección de la anchura del vehículo
se incrementa a medida que baja desde el punto más interior (O).
- 55 5. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 4, en que
las partes huecas (31) están formadas cada una en forma de triángulo sustancialmente invertido
en el que dos ángulos de la forma de triángulo sustancialmente invertido se incluyen en el extremo
superior en una vista lateral, y
un tercer ángulo dispuesto por debajo de los dos ángulos en dirección vertical está dispuesto en
60 un lado en la parte trasera de los puntos más interior (O) en la dirección delantera y trasera del
vehículo.
- 65 6. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1, en que
dicho carril de asiento (14) tiene una parte interior (14a, 14b), cuya dimensión en la dirección del
ancho del vehículo se reduce a medida que va hacia atrás proporcionada en las superficies
laterales del mismo, y

ES 2 592 935 T3

dichos recipientes (35A, 35B) están dispuestos en la parte trasera de los extremos delanteros de las partes interiores (14a, 14b) y entre dicho carenado trasero (26) y dicho carril de asiento (14), respectivamente.

- 5
7. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 6, en que las partes interiores (14a, 14b) están provistas cada una en un lado de la parte posterior de dicho carril de asiento (14) y están cubiertas con dicho carenado trasero (26), y un lado de la parte delantera de dicho carril de asiento (14) está expuesto al exterior de dicho carenado trasero (26).
- 10
8. La motocicleta de acuerdo con la reivindicación 6, que comprende además: estribas del asiento trasero (28) para un pasajero del asiento trasero que se extienden hacia abajo por debajo de dicho carril de asiento (14), respectivamente, en que dichos recipientes (35A, 35B) están fijados a dicho carril de asiento (14) colocados más hacia el interior que los extremos laterales exteriores de dichas estribas del asiento trasero (28) respectivamente.
- 15

FIG. 3

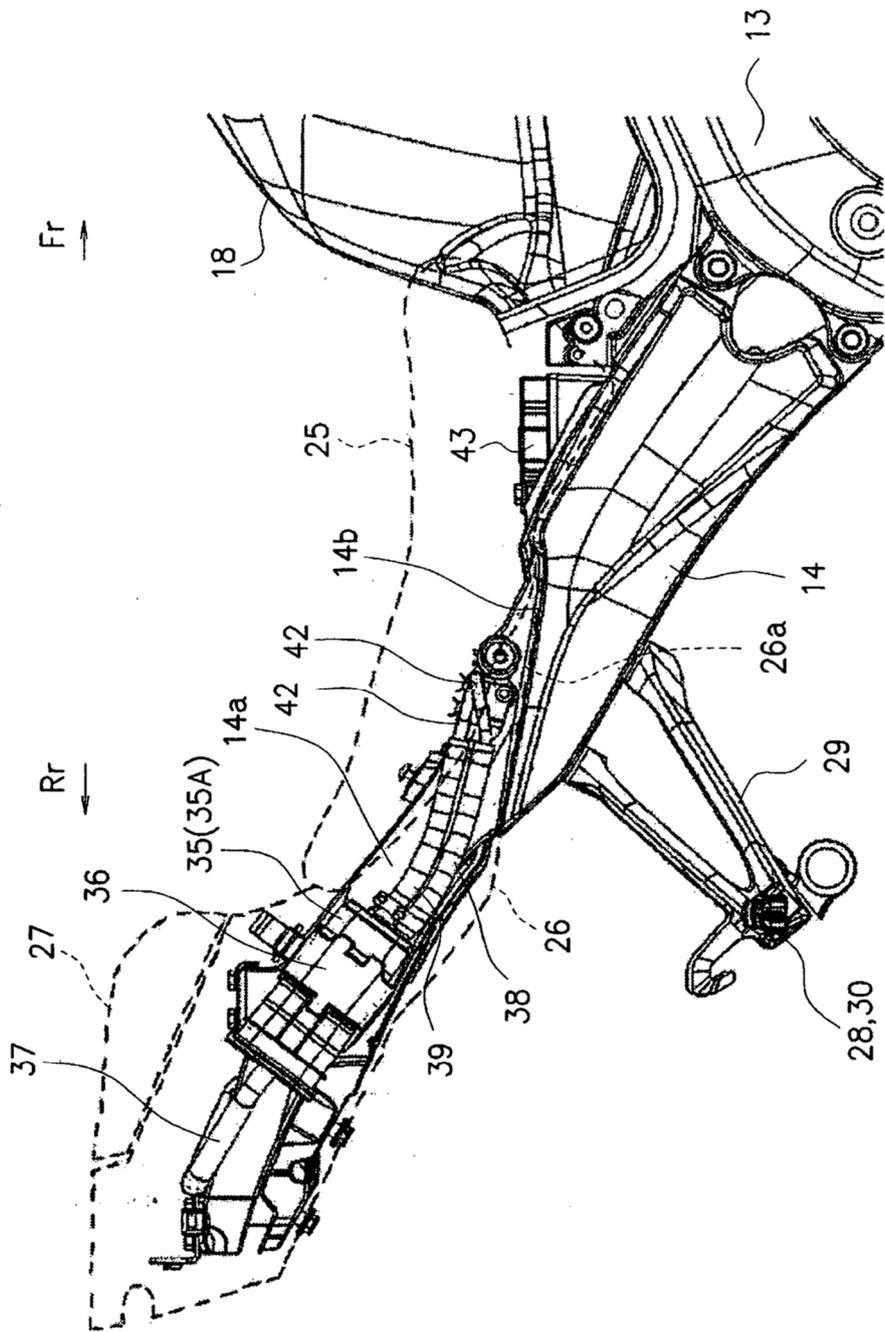


FIG. 4

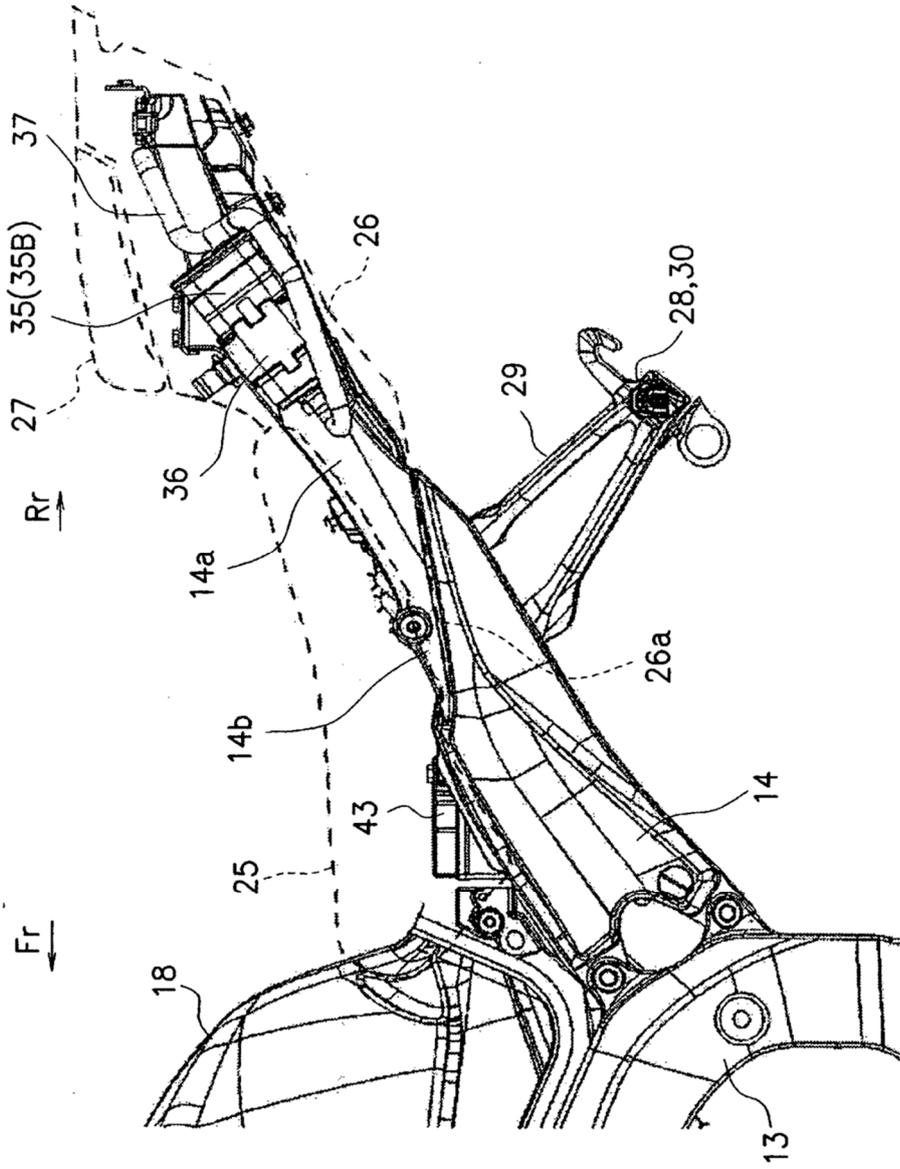


FIG. 6

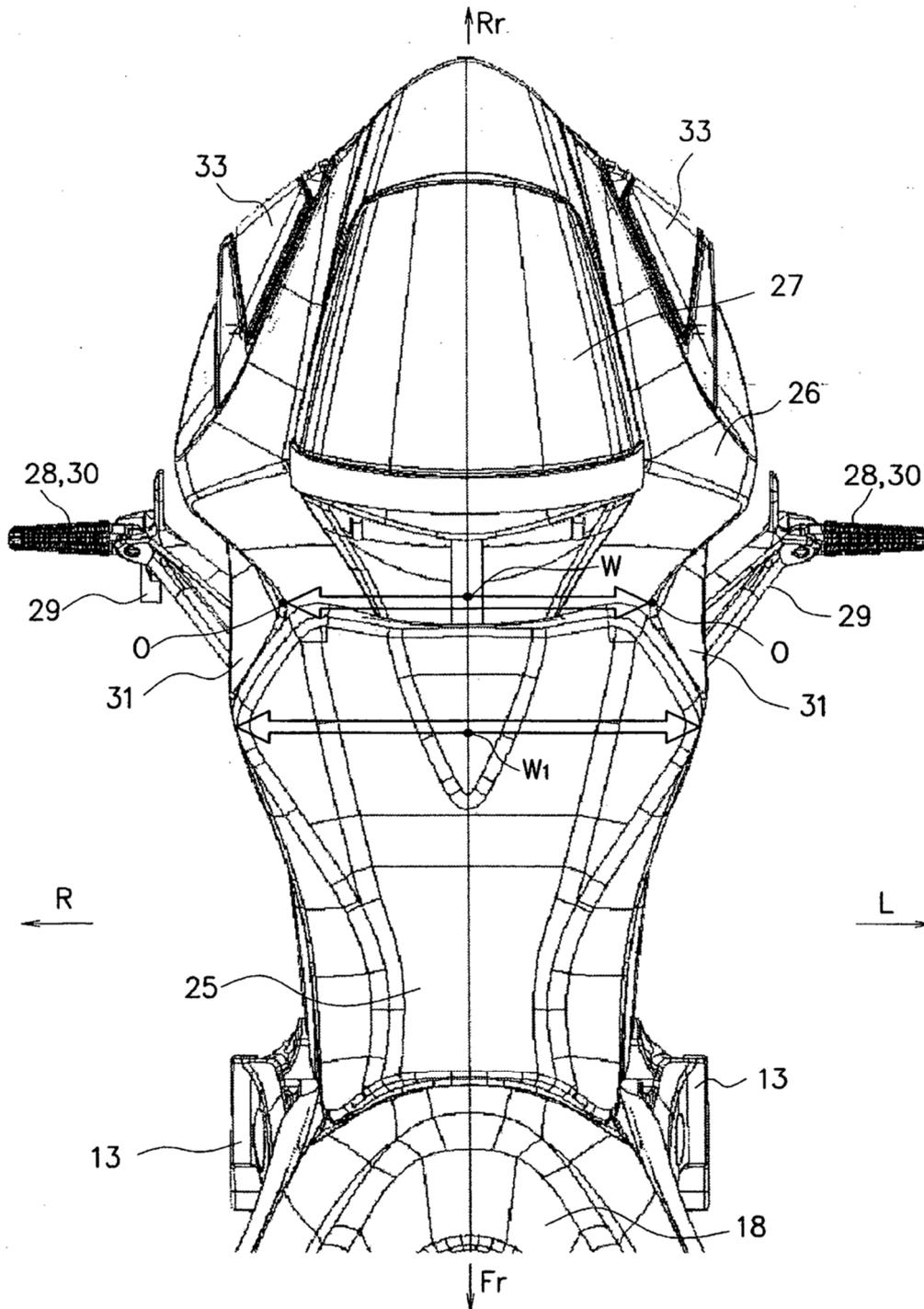


FIG. 8

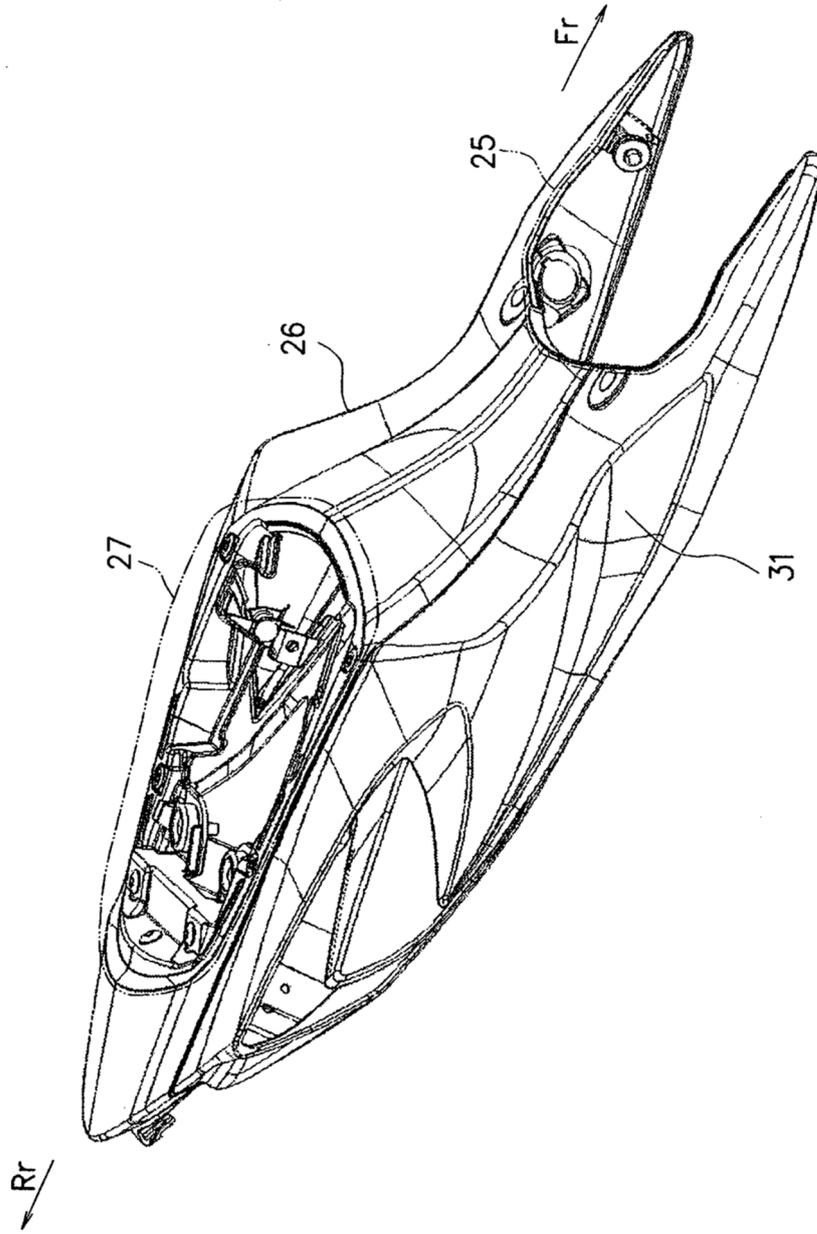
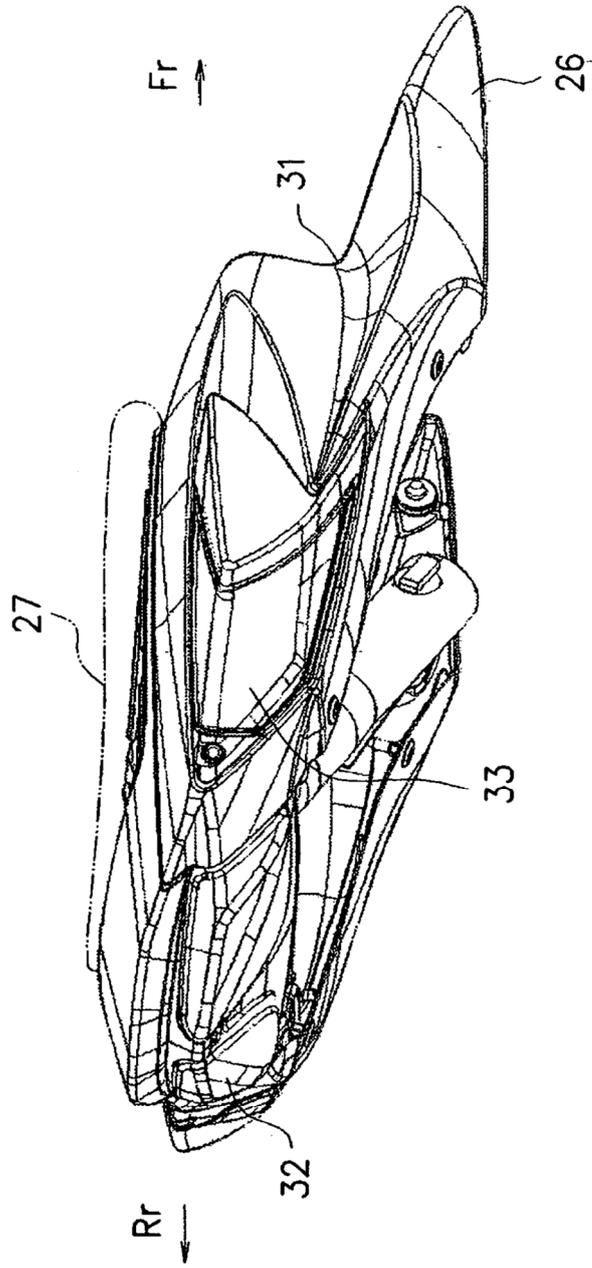


FIG. 9



F I G. 10

