(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 634 363**

(51) Int. Cl.:

B62J 17/02 (2006.01)
B62J 99/00 (2009.01)

(12) TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA T3

(96) Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **25.03.2014** **E 14161392 (7)**

(97) Fecha y número de publicación de la concesión europea: **19.04.2017** **EP 2783957**

(54) Título: **Vehículo de tipo sillín**

(30) Prioridad:

29.03.2013 JP 2013075175

(45) Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
27.09.2017

(73) Titular/es:

HONDA MOTOR CO., LTD. (100.0%)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome
Minato-ku, Tokyo 107-8556, JP

(72) Inventor/es:

OTSUBO, MAMORU;
KITO, GENICHI y
TATEISHI, YASUSHI

(74) Agente/Representante:

LINAGE GONZÁLEZ, Rafael

ES 2 634 363 T3

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

DESCRIPCIÓN

Vehículo de tipo sillín

Campo técnico

La presente invención se refiere a un vehículo de tipo sillín de tipo escúter que incluye una cubierta exterior.

Técnica antecedente

Convencionalmente, se conoce un vehículo de tipo sillín de tipo escúter en el que se proporciona una moldura (protección lateral) para proteger una cara lateral del vehículo en un lado exterior de una cubierta exterior que cubre un lado de un bastidor de carrocería de vehículo (hágase referencia, por ejemplo, a la patente japonesa abierta a inspección pública nº 2010-221908 y a la patente japonesa abierta a inspección pública nº 2009-241900). Como moldura del tipo mencionado, se usan artículos moldeados hechos principalmente de metal, resina o similares.

El documento de la técnica anterior más cercano JP 2012171524 describe un vehículo de tipo sillín de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1.

Sumario de la invención

Problema a resolver por la invención

Una moldura de un vehículo convencional de tipo sillín es una parte separada de una cubierta exterior. Por lo tanto, no sólo el número de partes aumenta, sino también el tiempo necesario para una operación de montaje de la moldura mediante un perno o similar. De este modo, parece una idea prospectiva pegar un miembro de junta que tiene espesor como moldura sobre una cubierta exterior. Sin embargo, la cubierta exterior de un vehículo general de tipo sillín emplea intensivamente una superficie curvada. Por lo tanto, se requiere tiempo para una operación de pegado del miembro de junta, y no se puede anticipar una mejora en la productividad.

Es un objeto de la presente invención proporcionar un vehículo de tipo sillín en el que la productividad se puede mejorar también cuando un miembro de junta se pega como moldura en una cubierta exterior.

Medios para resolver el problema

En la invención de acuerdo con la reivindicación 1, se proporciona un vehículo de tipo sillín que incluye una cubierta exterior configurada para cubrir un lado de un bastidor de carrocería de vehículo y una moldura provista en un lado exterior de la cubierta exterior, y en el que la moldura está configurada a partir de un miembro de junta y está pegada en la cubierta exterior, y la cubierta exterior tiene una cara de pegado formada linealmente en una dirección ortogonal a una dirección longitudinal del miembro de junta y que tiene el miembro de junta pegado a ella.

En la invención de acuerdo con la reivindicación 2, el elemento de junta está configurado a partir de resina que tiene una baja estirabilidad al menos en la dirección longitudinal.

En la invención de acuerdo con la reivindicación 3, el elemento de junta está dividido en una posición en la que la cubierta exterior está dividida.

En la invención de acuerdo con la reivindicación 4, una porción de extremo de una porción dividida del miembro de junta está formada oblicuamente con respecto a una línea ortogonal a la dirección longitudinal del miembro de junta.

En la invención de acuerdo con la reivindicación 5, la cubierta exterior tiene una porción escalonada en una posición de un borde inferior de la cara de pegado del miembro de junta en una región vecina con una porción de borde exterior de un asiento proporcionado en un lugar trasero del bastidor de carrocería de vehículo.

En la invención de acuerdo con la reivindicación 6, la cara de pegado del miembro de junta de la cubierta exterior está configurada a partir de una cara curvada formada a partir de una porción lineal inclinada sucesivamente en la dirección ortogonal a la dirección longitudinal del miembro de junta.

Efectos de la invención

Con la invención de acuerdo con la reivindicación 1, incluso si el elemento de junta se pega como moldura en la cubierta exterior, se puede mejorar la productividad.

Con la invención de acuerdo con la reivindicación 2, incluso si el miembro de junta tiene una larga distancia desde un extremo de partida hasta un extremo terminal de pegado, se facilita el pegado y se puede suprimir un desplazamiento de posición en el extremo terminal del pegado.

Con la invención de acuerdo con la reivindicación 3, incluso si se produce una dispersión con una porción de unión entre las cubiertas exteriores, el pegado del miembro de junta no está influenciado por la dispersión. Por lo tanto, la productividad se puede mejorar.

Con la invención de acuerdo con la reivindicación 4, incluso si aparece un desplazamiento de posición entre las juntas vecinas entre sí, la oportunidad de un nuevo intento de pegado del miembro de junta disminuye. Por lo tanto, la productividad se puede mejorar.

Con la invención de acuerdo con la reivindicación 5, en la región vecina a una porción de borde exterior del asiento provisto en una ubicación trasera del bastidor de carrocería de vehículo, se puede hacer menos probable que el miembro de junta se desprenda. Además, puesto que el miembro de junta puede ser pegado fácilmente en una posición exacta en la región, la productividad puede ser mejorada.

Con la invención de acuerdo con la reivindicación 6, incluso si se forma una cara curvada en la cara de pegado del miembro de junta en una porción de extremo de la cubierta exterior, se facilita el pegado del miembro de junta. Por lo tanto, la productividad se puede mejorar.

Breve descripción de los dibujos

La figura 1 es una vista en alzado lateral izquierdo que representa una motocicleta 1 de tipo escúter como vehículo de tipo sillín de acuerdo con una realización de la presente invención.

La figura 2 es una vista en perspectiva que representa de manera extractada una parte de un miembro 6 de cubierta y componentes periféricos de la motocicleta 1 representada en la figura 1.

La figura 3 es una vista en alzado lateral izquierdo que representa de manera extractada una parte del miembro 6 de cubierta y componentes periféricos de la motocicleta 1 representada en la figura 1.

La figura 4 es una vista parcial a escala ampliada de una región S representada en la figura 3.

Las figuras 5(A) y 5(B) son vistas parciales a escala ampliada que representan diferentes ejemplos de una configuración de la región S representada en la figura 3.

La figura 6 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea A-A de la figura 3.

La figura 7 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea B-B de la figura 3.

La figura 8 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea C-C de la figura 3.

La figura 9 es una vista en corte tomada a lo largo de la línea D-D de la figura 3.

La figura 10 es una vista en alzado lateral izquierdo que representa un miembro 50A de junta en el que se cambia una posición de pegado de una junta.

La figura 11 es una vista en alzado lateral izquierdo que representa un miembro 50B de junta en el que se incrementa el número de división.

La figura 12 es una vista en alzado lateral izquierdo que representa un miembro 50C de junta en el que se cambia una anchura de la junta.

Modo de llevar a cabo la invención

A continuación, se describe una realización en la que un vehículo de tipo sillín de acuerdo con la presente invención se aplica a una motocicleta de tipo escúter con referencia a los dibujos. En primer lugar, se describe una configuración general de una motocicleta 1 de acuerdo con la presente realización con referencia a las figuras 1 y 2. La figura 1 es una vista en alzado lateral izquierdo que representa la motocicleta 1 de tipo escúter como vehículo de tipo sillín de acuerdo con la presente realización. La figura 2 es una vista en perspectiva que representa de manera extractada una parte de un miembro 6 de cubierta y componentes periféricos de la motocicleta 1 representada en la figura 1 (vista en perspectiva cuando parte del elemento de cubierta y los componentes periféricos se ven desde atrás de una cara lateral izquierda de la motocicleta 1).

En la siguiente descripción, a menos que se especifique lo contrario, las representaciones de las direcciones hacia adelante y hacia atrás, hacia la izquierda y hacia la derecha, y hacia arriba y hacia abajo se definen como las direcciones vistas desde un ocupante que monta la motocicleta. Además, en las figuras, una marca de flecha FR indica la dirección de avance (dirección de desplazamiento) del vehículo, y una marca de flecha UP indica la

dirección hacia arriba del vehículo. Además, en la siguiente descripción, la motocicleta 1 se denomina adecuadamente también "vehículo".

Como se muestra en la figura 1, la motocicleta 1 de la presente realización está configurada a partir de una carrocería de vehículo que incluye un bastidor 10 de carrocería de vehículo como bastidor principal y así sucesivamente, una rueda delantera WF, un guardabarros delantero 29, una rueda trasera WR, un mecanismo 5 de enlace, un amortiguador trasero 26, un asiento 27, un miembro 6 de cubierta y un depósito 28 de combustible como componentes principales de ella. El guardabarros delantero 29 está dispuesto por encima de la rueda delantera WF. La unidad 40 de basculante motor soporta la rueda trasera WR para girar en un lado de extremo trasero de ella. El mecanismo 5 de enlace está interpuesto entre la unidad 40 de basculante motor y el bastidor 10 de carrocería de vehículo. El amortiguador trasero 26 está interpuesto entre la unidad 40 de basculante motor y el bastidor 10 de carrocería de vehículo en un lugar trasero del vehículo. El asiento 27 permite que el ocupante se siente sobre el mismo. El miembro 6 de cubierta sirve como una cubierta exterior que cubre las caras laterales del vehículo.

El bastidor 10 de carrocería de vehículo está configurado de una pluralidad de clases de elementos de acero acoplados integralmente entre sí por soldadura. El bastidor 10 de carrocería de vehículo incluye un tubo 11 de cabeza, un bastidor inferior 12 como una porción que se extiende hacia abajo, un bastidor 13 de suelo como una porción de suelo, un carril 14 de asiento y una pluralidad de elementos transversales (un tubo transversal 16 de lado delantero, un tubo transversal 17 de lado trasero, y así sucesivamente).

El tubo 11 de cabeza está provisto en una porción delantera del bastidor 10 de carrocería de vehículo y soporta giratoriamente la rueda delantera WF para el movimiento de dirección.

El bastidor inferior 12 se extiende hacia atrás hacia abajo desde el tubo 11 de cabeza. El bastidor inferior 12 está conectado en una porción de extremo delantera del mismo al tubo 11 de cabeza. Un lado de la porción de extremo trasera del bastidor inferior 12 se extiende oblicuamente hacia abajo hacia atrás.

Como bastidor 13 de suelo, se proporciona un par de bastidores 13 de suelo izquierdo y derecho. El par de bastidores 13 de suelo se extienden hacia atrás desde una porción inferior del bastidor inferior. Los bastidores 13 de suelo están conectados en una porción de extremo delantera de los mismos a una porción inferior del bastidor inferior 12. Las porciones de extremo traseras de los bastidores 13 de suelo se extienden hacia atrás desde el bastidor inferior 12.

Como carril 14 de asiento, se proporciona un par de carriles 14 de asiento izquierdo y derecho. Los carriles 14 de asiento están dispuestos por debajo del asiento 27. Los carriles 14 de asiento se extienden hacia arriba hacia atrás desde una porción trasera de los bastidores 13 de suelo. Los carriles 14 de asiento están conectados en una porción de extremo delantera de los mismos a los bastidores 13 de suelo. Las porciones de extremo traseras de los carriles 14 de asiento se extienden oblicuamente hacia arriba hacia atrás.

Una porción curvada 18 está dispuesta en un límite entre los bastidores 13 de suelo y los carriles 14 de asiento. Unas placas 19 de pivote están dispuestas en las porciones curvadas 18 y se extienden hacia abajo desde las porciones curvadas 18. Las placas 19 de pivote se proporcionan en un par izquierdo y derecho. Las placas 19 de pivote están unidas juntas a las porciones curvadas 18.

Los miembros transversales están formados a partir de miembros de tubo que se extienden en la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha y conectan el par de bastidores 13 de suelo y el par de carriles 14 de asiento entre sí en la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha. Los miembros transversales incluyen el tubo transversal 16 de lado delantero y el tubo transversal 17 de lado trasero.

El tubo transversal 16 de lado delantero y el tubo transversal 17 de lado trasero conectan el par de bastidores 13 de suelo entre sí en la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha. El tubo transversal 16 de lado delantero y el tubo transversal 17 de lado trasero se extienden en la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha de la carrocería del vehículo. El tubo transversal 16 de lado delantero y el tubo transversal 17 de lado trasero están dispuestos separados entre sí por una distancia predeterminada en la dirección delantera y trasera del vehículo. El tubo transversal 16 de lado delantero conecta las porciones delanteras del lado delantero de los bastidores 13 de suelo entre sí. El tubo transversal 17 de lado trasero conecta las porciones traseras del lado trasero de los bastidores 13 de suelo.

La rueda delantera WF está soportada para girar por un par de horquillas delanteras 22 izquierda y derecha. Un vástago 21 de dirección está montado en el tubo 11 de cabeza en una posición superior del par de horquillas delanteras 22. El vástago 21 de dirección está conectado a un puente superior 24 y un puente inferior 23. El vástago 21 de dirección soporta las horquillas delanteras 22 para el movimiento de giro hacia la izquierda y hacia la derecha con respecto al tubo 11 de cabeza a través del puente inferior 23. Un manillar 25 está dispuesto en el puente superior 24 y puede dirigir la rueda delantera WF.

La unidad 40 de basculante motor está soportada para un movimiento de balanceo sobre el bastidor 10 de

carrocería de vehículo. La unidad 40 de basculante motor está soportada, en un lado de su porción delantera, para movimiento de balanceo sobre el bastidor 10 de carrocería de vehículo a través del mecanismo 5 de enlace que se describe a continuación. La unidad 40 de basculante motor está soportada, en una porción de extremo trasera del mismo, para el movimiento de balanceo sobre el bastidor 10 de carrocería de vehículo a través del amortiguador trasero 26. Además, la unidad 40 de basculante motor soporta, en un lado trasero de ella, la rueda trasera WR para girar sobre la misma.

La unidad 40 de basculante motor está configurada a partir de un cuerpo principal 41 de motor y un mecanismo 42 de transmisión de potencia proporcionados integralmente entre sí.

El cuerpo principal 41 de motor es una unidad motriz (motor primario) que genera fuerza motriz para la motocicleta 1 y está montado en una porción sustancialmente central de la carrocería del vehículo en la dirección delantera y trasera. El cuerpo principal 41 de motor tiene un cárter 411 en un lado de su porción trasera y está conectado al mecanismo 5 de enlace en una porción 412 de realce en una porción delantera del cárter 411.

El mecanismo 42 de transmisión de potencia transmite la fuerza motriz del cuerpo principal 41 de motor a la rueda trasera WR. El mecanismo 42 de transmisión de potencia está dispuesto en el lado de la porción trasera del cuerpo principal 41 de motor y unido al cuerpo principal 41 de motor para configurar de este modo la unidad 40 de basculante motor junto con el cuerpo principal 41 de motor. El mecanismo 42 de transmisión de potencia está dispuesto en el lado izquierdo en la dirección del lado del vehículo.

El mecanismo 5 de enlace permite el movimiento de balanceo de la unidad 40 de basculante motor en las direcciones hacia arriba y hacia abajo y las direcciones hacia delante y hacia atrás para absorber una carga de impacto introducida en la rueda trasera WR desde la superficie de la carretera. El mecanismo 5 de enlace está soportado para movimiento giratorio sobre las placas 19 de pivote y soportado para movimiento giratorio sobre la unidad 40 de basculante motor.

El amortiguador trasero 26 absorbe una carga de impacto introducida desde la superficie de la carretera a la rueda trasera WR por una acción de amortiguación de la misma. El amortiguador trasero 26 está conectado en una porción de extremo superior de la misma a los carriles 14 de asiento a través de una ménsula de soporte del extremo superior 141. El amortiguador trasero 26 está conectado en una porción de extremo inferior de la misma a una porción de extremo trasera de la unidad 40 de basculante motor.

El amortiguador trasero 26 se extiende sobre una línea que interconecta la ménsula de soporte del extremo superior 141 y la porción de extremo trasera de la unidad 40 de basculante motor. El amortiguador trasero 26 se extiende oblicuamente hacia abajo hacia atrás. El amortiguador trasero 26 se proporciona en un estado en el que asegura un intervalo (carrera) dentro del cual se comprime. El amortiguador trasero 26 está inclinado en una dirección de carrera que es una dirección en la que se comprime el amortiguador trasero 26.

El miembro 6 de cubierta está configurado desde una cubierta delantera 61, una cubierta 62 de escudo de lado de pierna, una cubierta 63 de suelo, una cubierta lateral 64 de suelo, una cubierta inferior 65, una cubierta de guardabarros interior 66, una cubierta lateral trasera 67, un centro de asiento Cubierta 68, una cubierta central trasera 69 y así sucesivamente. En la siguiente descripción, cada una de las cubiertas 61 a 68 que configuran el miembro 6 de cubierta se denomina también “cubierta”.

La cubierta delantera 61 está dispuesta en una porción delantera de la motocicleta 1 y cubre la porción delantera y así sucesivamente del bastidor 10 de carrocería de vehículo.

La cubierta 62 de escudo de lado de pierna cubre, en el lado delantero de la posición de montura del ocupante, parte del tubo 11 de cabeza y parte del bastidor inferior 12 desde un lado de la porción trasera de la motocicleta 1.

La cubierta 63 de suelo cubre, por debajo de la posición de conducción del ocupante, un lado superior del par de bastidores 13 de suelo y un lado superior del depósito 28 de combustible desde un lado superior de la motocicleta 1. Una porción de extremo delantero y una porción de extremo trasero de la cubierta 63 de suelo se extienden hasta el lado superior.

Una cara superior de la cubierta 63 de suelo forma una cara de recepción de pie aplanada y la cubierta 63 de suelo funciona como escalón de suelo. El escalón de suelo está dispuesto por encima de los bastidores 13 de suelo y recibe, en el lado de su cara superior, los pies del ocupante. El escalón de suelo está formado entre el tubo 11 de cabeza y el asiento 27 en la dirección delantera y trasera de la motocicleta 1.

La cubierta lateral 64 de suelo está dispuesta en una porción lateral de la motocicleta 1 por debajo de la posición de conducción del ocupante y cubre el depósito 28 de combustible que se describe a continuación y así sucesivamente desde un lado por debajo de la motocicleta 1. Debe observarse que, también en una cara lateral derecha del vehículo (en un lado derecho en la dirección de avance), una cubierta lateral de suelo (no mostrada) formada en una relación simétrica izquierda-derecha con la cubierta lateral 64 de suelo dispuesta En una cara lateral izquierda.

La cubierta inferior 65 está dispuesta en una porción inferior de la motocicleta 1 por debajo de la posición de conducción del ocupante y cubre por lo menos porciones inferiores de los bastidores 13 de suelo desde el lado inferior. La cubierta inferior 65 está asegurada al tubo transversal 16 de lado delantero y al tubo transversal 17 de lado trasero.

La cubierta de defensa interior 66 está dispuesta detrás de la rueda delantera WF delante de la cubierta inferior 65. La cubierta 66 interior del guardabarros cubre una porción inferior de la porción delantera de la motocicleta 1 desde un lado delantero de la motocicleta 1. La cubierta de defensa interior 66 está acoplada con la cubierta inferior 65.

La cubierta lateral trasera 67 está dispuesta en el lado de una porción trasera de la motocicleta 1 y cubre las caras laterales opuestas de una porción inferior del asiento 27. Debe observarse que, también en la cara lateral derecha del vehículo (en el lado derecho en la dirección de avance), una cubierta lateral trasera (no mostrada) formada en una relación simétrica izquierda-derecha con la cubierta lateral trasera 67 dispuesta En la cara lateral izquierda.

El asiento debajo de la cubierta central 68 cubre una porción inferior de una porción delantera del asiento 27. La cubierta central trasera 69 cubre una porción inferior de una porción trasera del asiento 27, como se muestra en la figura 2. Una cubierta de manillar 70 cubre porciones periféricas del puente superior 24.

En el elemento 6 de cubierta en la presente realización, un miembro 50 de junta está pegado como moldura en la cubierta delantera 61, la cubierta lateral 64 de suelo, la cubierta lateral trasera 67 y la cubierta central trasera 69. La configuración del miembro 50 de junta y la forma en sección de las cubiertas (61, 64, 67, 69) sobre las que está pegado el miembro 50 de junta se describen a continuación.

El depósito 28 de combustible está dispuesto por debajo de la cubierta 63 de suelo. El depósito 28 de combustible está dispuesto entre la cubierta 63 de suelo y la cubierta inferior 65 en la dirección hacia arriba y hacia abajo. Además, el depósito 28 de combustible está dispuesto entre los bastidores 13 de suelo en la dirección del lado del vehículo y además está dispuesto entre el tubo transversal 16 de lado delantero y el tubo transversal 17 de lado trasero en la dirección delantera y trasera.

Ahora, se describe una estructura del miembro 6 de cubierta y el miembro 50 de junta en la presente realización con referencia a las figuras 3 a 9. La figura 3 es una vista en alzado lateral izquierdo que representa de manera extractada una parte del miembro 6 de cubierta y componentes periféricos de la motocicleta 1 representada en la figura 1. La figura 4 es una vista parcial ampliada de una región S representada en la figura 3. Las figuras 5(A) y 5(B) son vistas parciales agrandadas que representan diferentes ejemplos de una configuración de la región S representada en la figura 3.

Como se muestra en la figura En la figura 3, en un lado exterior de la cubierta delantera 61, la cubierta lateral 64 de suelo, la cubierta lateral trasera 67 y la cubierta central trasera 69 (véase la figura 2) del miembro 6 de cubierta, el miembro 50 de junta está pegado como moldura. El miembro 50 de junta incluye una junta delantera 51, una junta lateral 52 de suelo, una junta lateral trasera 53 y una junta central trasera 54. En la siguiente descripción, cada una de la junta delantera 51, la junta lateral 52 de suelo, la junta lateral trasera 53 y la junta central trasera 54 se denomina también "junta".

La junta delantera 51 está pegada en una cara lateral exterior de la cubierta delantera 61. La junta delantera 51 está pegada en un intervalo desde una posición de una porción de cara superior de la cubierta delantera 61 en la proximidad de la cubierta de manillar 70 (véase la figura 2) hasta una porción de extremo inferior de la cubierta delantera 61 (cerca de la posición en la que la cubierta delantera 61 está unida a la cubierta lateral 64 de suelo). Debe observarse que, también en la cara lateral derecha del vehículo (en el lado derecho en la dirección de avance), una junta delantera (no mostrada) formada en una relación simétrica izquierda-derecha con la junta delantera 51 pegada en la cara lateral izquierda está pegada en la cara lateral exterior de la cubierta delantera 61.

La junta lateral 52 de suelo está pegada en una cara lateral exterior de la cubierta lateral 64 de suelo. La junta lateral 52 de suelo está pegada en un intervalo desde una porción de extremo delantera de la cubierta 64 del lado del suelo (cerca de la posición en la que la cubierta lateral 64 del suelo está unida a la cubierta delantera 61) hasta una porción de extremo trasera de la cubierta lateral 64 de suelo (cerca de la posición en la que la cubierta lateral 64 de suelo está unida a la cubierta lateral trasera 67). Debe observarse que, también en la cara lateral derecha del vehículo (en el lado derecho en la dirección de avance), una junta lateral de suelo (no mostrada) formada en una relación simétrica izquierda-derecha con la junta lateral 52 de suelo pegada En la cara lateral izquierda está pegada en la cara lateral exterior de la cubierta lateral de suelo (no mostrada) dispuesta en la cara lateral derecha del vehículo.

Debe tenerse en cuenta que la junta delantera 51 y una porción delantera de la junta lateral 52 de suelo configuran un extremo más exterior del escudo de piernas en la dirección del lado del vehículo.

La junta lateral trasera 53 está pegada en una cara lateral exterior de la cubierta lateral trasera 67. La junta lateral

trasera 53 está pegada en un intervalo desde una porción de extremo delantera de la cubierta lateral trasera 67 (cerca de la posición en la que la cubierta lateral trasera 67 está unida a la cubierta lateral 64 de suelo) hasta una porción de extremo trasera de la porción trasera de la cubierta lateral 67. Debe observarse que, también en la cara lateral derecha del vehículo (en el lado derecho en la dirección de avance), una junta lateral trasera (no mostrada) formada en una relación simétrica izquierda-derecha con la juta lateral trasera 53 pegada En la cara lateral izquierda está pegada en la cara lateral exterior de la cubierta lateral trasera (no mostrada) dispuesta en la cara lateral derecha del vehículo.

La junta central trasera 54 está pegada en una cara lateral exterior (posición superior central) de la cubierta central trasera 69, como se muestra en la figura 2.

Como se muestra en la figura 2, el miembro 50 de junta en la presente realización está configurado a partir de siete juntas divisorias dispuestas en posiciones separadas del miembro 6 de cubierta. En particular, el miembro 50 de junta está dispuesto entre la cubierta delantera 61 y la cubierta lateral 64 de suelo, entre la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67 y entre las cubiertas laterales traseras izquierda y derecha 67 y la cubierta central trasera 69 (Incluyendo también los de la cara lateral derecha del vehículo).

Las zonas de la cubierta delantera 61, la cubierta lateral 64 de suelo, las cubiertas laterales traseras 67 y la cubierta central trasera 69 en las que están retenidas las juntas tienen una cara de junta de junta formada linealmente en una dirección ortogonal a la dirección longitudinal de la junta. La forma de la cara de pegado del elemento de junta 50 se describe a continuación.

Ahora, se describe la forma de una porción de extremo del miembro 50 de junta. En la presente realización, una porción de extremo de cada parte divisional del miembro 50 de junta está formada oblicuamente con respecto a una línea ortogonal a la dirección longitudinal de la junta. Por ejemplo, como se muestra en la figura 4, una porción de extremo 52a de la junta lateral 52 de suelo y una porción de extremo 53a de la junta lateral trasera 53 están formadas oblicuamente con respecto a una línea V ortogonal a la dirección longitudinal H de las juntas. Debe observarse que la figura 4 (y la figura 5) muestra esquemáticamente una región S mostrada en la figura 3.

Como se muestra en la figura 4, un plano divisor D entre la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67 está formado oblicuamente con respecto a la dirección longitudinal H de las juntas. En este caso, la porción de extremo 52a de la junta lateral 52 de suelo y la porción de extremo 53a de la junta lateral trasera 53 están formadas de tal manera que se extienden en paralelo y en una relación espaciada a una distancia igual d desde el plano divisor D. Dichas formas de las porciones de extremo de las juntas tal como se acaba de describir son comunes a todos los casos en los que el plano divisor D entre las cubiertas vecinas está formado oblicuamente con respecto a la dirección longitudinal H de las juntas. Mediante la formación de las porciones de extremo opuestas de las juntas adyacentes oblicuas con respecto a la línea V ortogonal a la dirección longitudinal H de las juntas de esta manera, se puede hacer menos visible un desplazamiento de posición entre las porciones de extremo de las juntas adyacentes. A continuación se describen ejemplos particulares en los que se hace menos desplazamiento posicional.

Por otra parte, el plano divisor D entre las cubiertas vecinas se forma a veces tal que se extiende ortogonalmente a la dirección longitudinal H de las juntas. Las figuras 5(A) y 5(B) son vistas parciales agrandadas de otros ejemplos de la configuración de la región S mostrada en la figura 3. En particular, las figuras 5(A) y 5(B) muestran ejemplos en los que el plano divisor D entre la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67 se extiende ortogonalmente con respecto a la dirección longitudinal H de las juntas. De forma similar a como en el caso de la figura 4 descrita anteriormente, la porción de extremo 52a de la junta lateral 52 de suelo y la porción de extremo 53a de la junta lateral trasera 53 están formadas oblicuamente con respecto a la línea V ortogonal a la dirección longitudinal H de las juntas.

Por otra parte, en la figura 5(B), la porción de extremo 52a de la junta lateral 52 de suelo y la porción de extremo 53a de la junta lateral trasera 53 están formadas en paralelo a la línea V ortogonal a la dirección longitudinal H de las juntas. Por lo tanto, si se produce un desplazamiento de posición entre la porción de extremo 52a de la junta lateral 52 de suelo y la porción de extremo 53a de la junta lateral trasera 53, entonces es probable que el desplazamiento posicional sea notable en apariencia. Las figuras 5(A) y 5(B) ilustran maneras en las que la porción de extremo 53a de la junta lateral trasera 53 se desplaza hacia abajo a una distancia igual de la porción de extremo 52a de la junta lateral 52 de suelo. Si las formas de las figuras 5(A) y 5(B) se comparan entre sí, entonces, incluso si la cantidad de desplazamiento de posición es igual, el desplazamiento de posición en la figura 5(A) es menos visible en apariencia de la de la figura 5(B).

El efecto que se acaba de describir es común a todos los casos en los que el plano divisor D entre la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67 está formado oblicuamente con respecto a la dirección longitudinal H de las juntas. En otras palabras, incluso si el plano divisor D entre las cubiertas vecinas está formado oblicuamente con respecto a la dirección longitudinal H de las juntas o está formado ortogonal a la dirección longitudinal H de las juntas si las porciones de extremo opuestas de las juntas vecinas están formadas oblicuamente con respecto a la dirección longitudinal H de las juntas, entonces el desplazamiento de posición entre ellas puede hacerse menos

visible.

Además, en la presente realización, se forma una porción de esquina situada en una porción de extremo de una junta (por ejemplo, una porción de esquina 52b de la junta lateral 52 de suelo mostrada en la figura 4) con una forma sustancialmente redondeada. Tal forma de la porción de esquina de la junta que acaba de describirse es común a todas las otras juntas.

El miembro 50 de junta está configurado a partir de un material de resina que tiene una capacidad de estirabilidad baja en su dirección longitudinal. Por ejemplo, se utiliza un miembro formado pegando una película de PET transparente y una película de tono cromada entre sí y aplicando un agente de unión uniformemente a una cara de adhesión a una cubierta. Dado que la estirabilidad del miembro 50 de junta en la dirección longitudinal es baja, la cantidad de alargamiento cuando el elemento de junta 50 es tirado en la dirección longitudinal es pequeña. Sin embargo, el miembro 50 de junta tiene una flexibilidad en la dirección del espesor de la misma.

Ahora, se describe la forma de la cara de junta del miembro 6 de cubierta. La figura 6 es una vista en sección tomada a lo largo de la línea AA de la figura 3. La figura 7 es una vista en sección tomada a lo largo de la línea B-B de la figura 3. La figura 8 es una vista en sección tomada a lo largo de la línea C-C de la figura 3. La figura 9 es una vista en sección tomada a lo largo de la línea D-D de la figura 3. Debe observarse que, en las figuras 6 a 9, la forma seccional se muestra en una forma convenientemente simplificada y se omite la eclosión de la sección de las juntas.

Como se muestra en la figura 6, una cara de pegado de junta 61a está formada linealmente sobre la cubierta delantera 61 en una dirección A ortogonal a la dirección longitudinal de la junta delantera 51 (dirección ortogonal al plano de la figura). Por lo tanto, en la cara de pegado de junta 61a de la cubierta delantera 61, la junta de junta delantera 51 puede quedar pegada linealmente sin curvarse o doblarse. La forma de la cara de pegado de junta 61a de la cubierta delantera 61 es común también a las de la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67. En particular, la cara de pegado de la junta de la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67 está formada linealmente en una dirección ortogonal a la dirección longitudinal de las juntas a ser pegadas sobre ella. Además, tal como se muestra en la vista parcial ampliada de la figura 6, una porción de extremo 51a de una cara de la junta delantera 51 en el lado opuesto a la cara de pegado de junta 61a está achaflanada de manera que tiene una forma de una cara redondeada. Esto también se aplica también a la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67.

Mientras tanto, también es posible pegar la junta delantera 51 en una curva en la cara de pegado de la junta 61a desviando la junta delantera 51 en una dirección de espesor. Los bordes laterales de un lado de la porción superior de la cubierta delantera 61 están formados en una curva (no mostrada) vista en alzado frontal. Por lo tanto, como se muestra en la figura 7, la cara de pegado de junta 61b en esta región está formada en una curva similar a la cubierta delantera 61. En este caso, la junta delantera 51 está pegada en una curva en la dirección del espesor de la misma en la cara de pegado de la junta 61b. De esta manera, la junta delantera 51 está pegada linealmente sobre la cara de pegado de la junta 61a en la dirección ortogonal a la dirección longitudinal de la misma, pero está pegada, en la dirección del espesor de la misma, en una curva en la cara de pegado de la junta 61b. Esto también se aplica también a la cubierta lateral 64 de suelo y la cubierta lateral trasera 67.

Además, como se muestra en la figura 3, parte de la junta lateral trasera 53 está pegada en la cubierta lateral trasera 67 en una zona cercana a una porción de borde exterior del asiento 27. Como se muestra en la figura 8, en la zona de la tapa lateral trasera 67 que se acaba de describir, se forma linealmente una cara 67a de pegado de junta en la dirección A ortogonal a la dirección longitudinal de la junta lateral trasera 53 (dirección ortogonal al plano de la figura) y se proporciona una porción escalonada 67b en un borde inferior de la cara 67a de pegado de junta. La porción escalonada 67b está dispuesta a lo largo de la dirección longitudinal de la cara 67a de pegado de junta. La junta lateral trasera 53 está pegada de manera que se extiende a lo largo de la porción escalonada 67b en la dirección longitudinal de la misma.

La cara de pegado de junta de cada cubierta puede tener, en una dirección ortogonal a la dirección longitudinal de la junta, una forma curvada formada de modo que las porciones lineales estén inclinadas sucesivamente. Por ejemplo, como se muestra en la figura 9, la cara de pegado de la cubierta lateral trasera 67 para el junta lateral trasera 53 está configurada a partir de una cara curvada que está formada de tal manera que las porciones lineales se inclinan sucesivamente en una dirección ortogonal a la dirección longitudinal de la junta lateral trasera 53.

Ahora, se describen brevemente otros modos relacionados con la forma del miembro 50 de junta. La figura 10 es una vista en alzado lateral izquierdo que muestra un miembro 50 de junta A que tiene una posición cambiada de pegado de junta. La figura 11 es una vista en alzado lateral izquierdo que muestra un miembro 50 de junta B que tiene un número de división incrementado. La figura 12 es una vista en alzado lateral izquierdo que muestra un miembro 50 de junta C en el que se cambia la anchura de junta. Las figuras 10 a 12 son vistas que muestran de manera extractada una parte del miembro 6 de cubierta y elementos periféricos de la motocicleta 1. Además, en las figuras 10 a 12, componentes similares o equivalentes a los mostrados en la figura 3 se indican con los mismos símbolos de referencia. Debe observarse que, en las figuras 10 a 12, se omiten los símbolos de referencia que no se utilizan para la descripción.

En el miembro 50A de junta mostrado en la figura 10, el retén lateral trasero 53 está formado en una forma sustancialmente lineal. Además, la junta lateral trasera 53 está pegada en un lado de la porción inferior de la cubierta lateral trasera 67. La forma y la posición de pegado de la junta delantera 51 y la junta lateral 52 de suelo son las mismas que las de la figura 3. De esta manera, el miembro 50A de junta (50) puede quedar pegado de tal manera que se vea como una sola pieza en el diseño en un intervalo desde una porción de extremo en el lado delantero a una porción de extremo en el lado trasero del vehículo.

El miembro 50B de junta mostrado en la figura 11 está dividido no sólo en las posiciones en las que se divide el miembro 6 de cubierta, sino también en posiciones en las que el miembro 6 de cubierta no está dividido. En el modo mostrado en la figura 11, el miembro 50B de junta está formado a partir de nueve partes divisionales o juntas como se indica por los símbolos de referencia 501 a 509.

En el miembro 50C de junta mostrado en la figura 12, las juntas 511 a 513 están formadas de manera que su anchura es la mitad de la de las juntas 51 a 53 del miembro 50 de junta de la figura 3.

Con la motocicleta 1 de acuerdo con la presente realización descrita anteriormente, por ejemplo, se prevén efectos tales como los descritos a continuación.

En la presente realización, la cara de pegado de junta está formada linealmente en la dirección ortogonal a la dirección longitudinal de las juntas en la cubierta delantera 61, la cubierta lateral 64 de suelo, la cubierta lateral trasera 67 y la cubierta central trasera 69. Por consiguiente, incluso si las juntas están pegadas en una cara curvada de las cubiertas, las juntas no se pegan en la cara curvada en la dirección ortogonal a la dirección longitudinal de las juntas. Por lo tanto, se facilita una operación de pegado de las juntas. De acuerdo con ello, en el vehículo de tipo sillín 1 de acuerdo con la presente realización, incluso si el miembro 50 de junta está pegado como moldura en las cubiertas, se puede mejorar la productividad.

En la presente realización, el elemento de junta 50 está configurado a partir de un material de resina que tiene una baja estirabilidad en su dirección longitudinal. Si se usa alternativamente un miembro de junta que tiene una alta estirabilidad, entonces, aunque se facilita el pegado de la junta, las juntas se estiran a mitad de camino y un desplazamiento de posición de4 la junta aparece en un extremo terminal del pegado. Específicamente, si se usa un miembro de junta en el que se utiliza la distancia desde un extremo de inicio a un extremo terminal, entonces el desplazamiento de posición se hace grande. Sin embargo, el miembro 50 de junta de la presente realización es menos probable que se estire en la dirección longitudinal. Por lo tanto, incluso si el miembro 50 de junta tiene una forma tal que la distancia entre el extremo de inicio y el extremo terminal de pegado es larga, se facilita el pegado y se puede suprimir el desplazamiento de posición en el extremo terminal de pegado.

En la presente realización, el miembro 50 de junta está dividido en una posición en la que el miembro 6 de cubierta está dividido. En consecuencia, incluso si se produce una dispersión con la porción de unión entre las cubiertas vecinas entre sí, la dispersión no tiene influencia sobre el pegado de las juntas. Por lo tanto, la productividad se puede mejorar.

En la presente realización, una porción de extremo de un emplazamiento en el que está dividido el elemento de junta 50 está formada oblicuamente con respecto a la línea ortogonal a la dirección longitudinal de la junta. En consecuencia, incluso si aparece un desplazamiento de posición entre las juntas vecinas entre sí, el desplazamiento de posición puede ser menos probable que sea visible en apariencia. En consecuencia, incluso si aparece un desplazamiento de posición entre las juntas vecinas entre sí, disminuye la necesidad de volver a ensayar el pegado de las juntas. Por lo tanto, la productividad se puede mejorar.

En la presente realización, la cubierta lateral trasera 67 (miembro 6 de cubierta) tiene la porción escalonada 67b en una posición del borde inferior de la cara 67a de pegado de junta en la región vecina con un borde exterior del asiento 27. Si la junta lateral trasera 53 está pegada en la cubierta lateral trasera 67 que no tiene la porción escalonada 67b, entonces la junta lateral trasera 53 sobresale de la cubierta lateral trasera 67. Por lo tanto, cuando el ocupante sube o se aleja de la motocicleta 1, es probable que las piernas o similares del ocupante interfieran con la junta lateral trasera 53. Por lo tanto, es probable que la junta lateral trasera 53 salga de la cubierta lateral trasera 67. Sin embargo, en la presente realización, la junta lateral trasera 53 no sobresale de la cubierta lateral trasera 67. Por lo tanto, cuando el ocupante sube o se aleja de la motocicleta 1, es menos probable que las piernas o similares del ocupante interfieran con la junta lateral trasera 53. Por consiguiente, la junta lateral trasera 53 puede estar configurada para no salirse fácilmente de la cubierta lateral trasera 67. Además, la porción escalonada 67b puede utilizarse como elemento de posicionamiento para la junta lateral trasera 53. Por consiguiente, pegando la junta lateral trasera 53 a lo largo de la porción escalonada 67b, la junta lateral trasera 53 puede quedar fácilmente pegada en una posición exacta. Por lo tanto, la productividad se puede mejorar.

En el elemento de tapa 6 de la presente realización, por ejemplo, la cara de pegado de junta de la cubierta lateral trasera 67 está configurada a partir de una cara curvada formada a partir de una porción lineal inclinada sucesivamente en la dirección ortogonal a la dirección longitudinal de las juntas (figura 9). En consecuencia, incluso

si se forma una cara curvada en la cara de junta de la junta en una porción de extremo de las cubiertas en la dirección ortogonal a la dirección longitudinal de las juntas, se facilita el pegado de las juntas. Por lo tanto, la productividad se puede mejorar.

En el miembro 50 de junta de la presente realización, puesto que una porción de esquina situada en una porción de extremo de las juntas está formada en una forma sustancialmente redondeada, se puede eliminar que se salgan las juntas.

Aunque se ha descrito una realización preferida de la presente invención utilizando términos específicos, la presente invención puede llevarse en diversas formas sin estar limitada a la realización descrita anteriormente.

Por ejemplo, en la realización descrita anteriormente, se describe el ejemplo en el que la presente invención se aplica a una motocicleta que se desplaza al accionar en rotación la rueda trasera por la potencia generada por un motor (motor de combustión interna). Sin embargo, la presente invención no se limita a esto. En particular, también es posible aplicar la presente invención a un vehículo de dos ruedas con motor que se desplaza al accionar la rueda trasera para girar solamente por la energía generada por un motor eléctrico. También es posible aplicar la presente invención a un vehículo del tipo de sillín del tipo híbrido que se desplaza impulsando la rueda trasera para girar mediante una combinación de dos tipos de potencia que incluyen la potencia generada por un motor y la potencia generada por un motor eléctrico.

Además, la presente invención puede aplicarse no sólo a un vehículo de tipo sillín de tipo escúter sino también a un vehículo de tipo sillín de un tipo de motocicleta o de cabina sólo si el vehículo incluye un asiento en el que debe asentarse un ocupante. Además, la presente invención se puede aplicar a un vehículo de tipo sillín de tres ruedas o de cuatro ruedas si el vehículo incluye un asiento en el que debe asentarse un ocupante. En otras palabras, el vehículo de tipo sillín incluye vehículos generales que un ocupante monta a horcajadas en la carrocería del vehículo.

Descripción de símbolos de referencia

1	Motocicleta (vehículo de tipo sillín)
6	Miembro de cubierta (cubierta exterior)
10	Bastidor de carrocería de vehículo
27	Asiento
50	Miembro de junta 50A to 50C
51	Junta delantera
52	Junta lateral 52 de suelo
53	Junta lateral trasera
61	Cubierta delantera
62	Cubierta de escudo de lado de pierna
63	Cubierta de suelo (escalón de suelo)
64	Cubierta lateral de suelo
65	Cubierta inferior
66	Cubierta interior de guardabarros
67	Cubierta lateral trasera
69	Cubierta central
67b	Porción escalonada
68	Asiento bajo cubierta central
WF	Rueda delantera
WR	Rueda trasera

REIVINDICACIONES

1. Un vehículo (1) de tipo sillín, que comprende:

una cubierta exterior (6) configurada para cubrir un lado de un bastidor (10) de carrocería de vehículo, y

una moldura proporcionada en un lado exterior de la cubierta exterior (6);

en el que la moldura está configurada a partir de un miembro (50) de junta y está pegado sobre la cubierta exterior, la cubierta exterior (6) tiene una cara de pegado formada linealmente en una dirección ortogonal a una dirección longitudinal del miembro (50) de junta y que tiene un miembro (50) de junta pegado a ella;

caracterizado porque el miembro (50) de junta está formado con una forma lineal y curvada, y el miembro (50) de junta está formado pegando un material de resina que tiene baja estirabilidad en la dirección longitudinal del mismo, y formado pegando una película transparente de PET y una película de tono chapada en cromo entre sí y aplicando uniformemente un agente de unión a la cara de pegado para la cubierta exterior (6).

2. El vehículo (1) de tipo sillín de acuerdo con la reivindicación 1, en el que el miembro (50) de junta está configurado a partir de resina que tiene baja estirabilidad al menos en la dirección longitudinal.

3. El vehículo (1) de tipo sillín de acuerdo con la reivindicación 1 ó 2, en el que el miembro (50) de junta está dividido en una posición en la que la cubierta exterior (6) está dividida.

4. El vehículo (1) de tipo sillín de acuerdo con la reivindicación 3, en el que una porción de extremo de una porción dividida del miembro (50) de junta está formada oblicuamente con respecto a una línea ortogonal a la dirección longitudinal del miembro (50) de junta.

5. El vehículo (1) de tipo sillín de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 4, en el que la cubierta exterior (6) tiene una porción escalonada (67b) en una posición de un borde inferior de la cara de pegado del miembro (50) de junta en una región que linda con una porción de borde exterior de un asiento (27) proporcionado en una ubicación trasera del bastidor (10) de carrocería de vehículo.

6. El vehículo (1) de tipo sillín de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, en el que la cara de pegado del miembro (50) de junta de la cubierta exterior (6) está configurada a partir de una cara curvada formada a partir de una porción lineal inclinada sucesivamente en la dirección ortogonal a la dirección longitudinal del miembro (50) de junta.

FIG.1

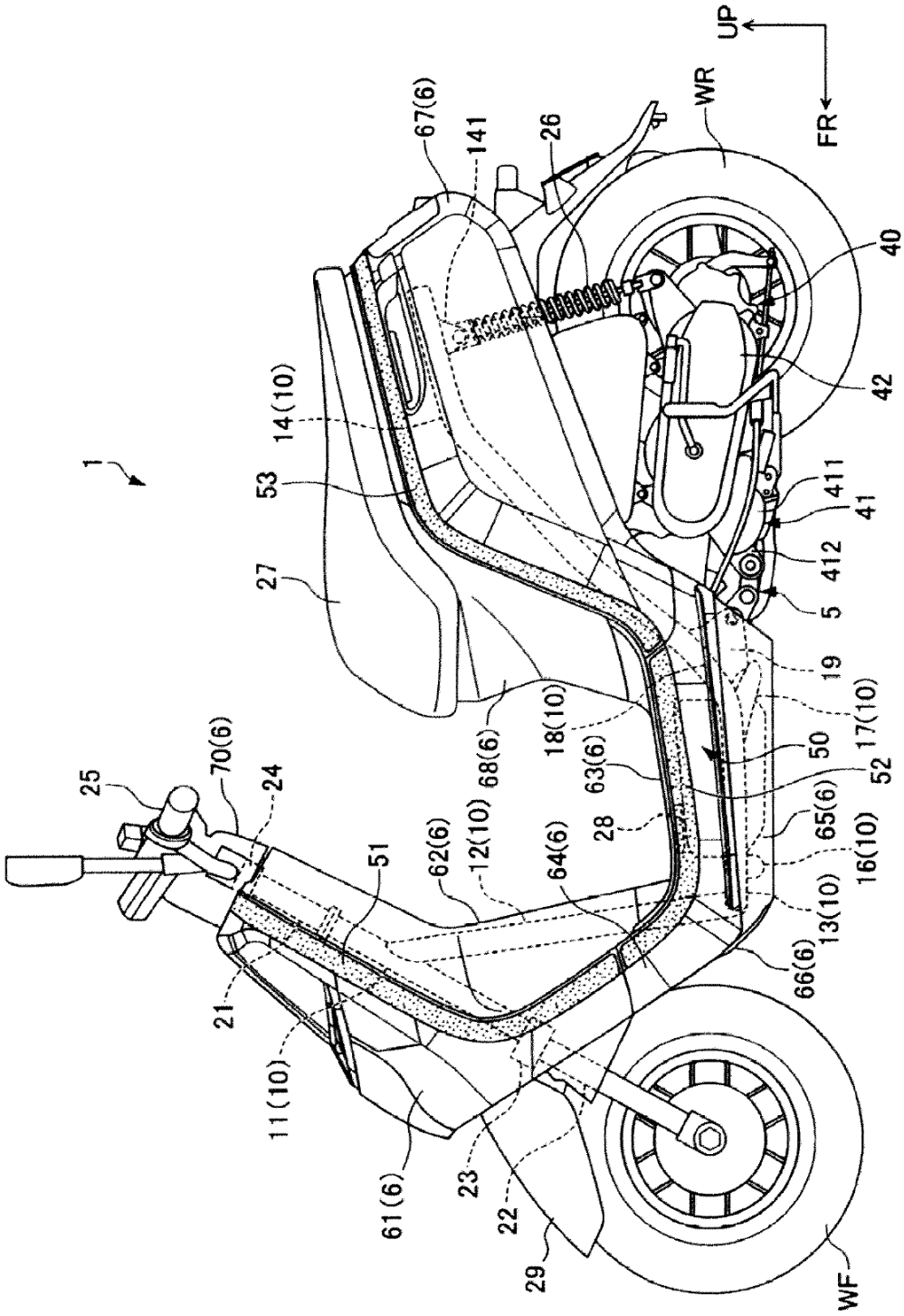

UP
FR
WR
WF
1
5
11(10)
12(10)
13(10)
14(10)
16(10)
17(10)
18(10)
19
21
22
23
24
25
26
27
28
29
40
41
42
50
51
52
53
61(6)
62(6)
63(6)
64(6)
65(6)
66(6)
67(6)
68(6)
70(6)
141
411
412

FIG.2

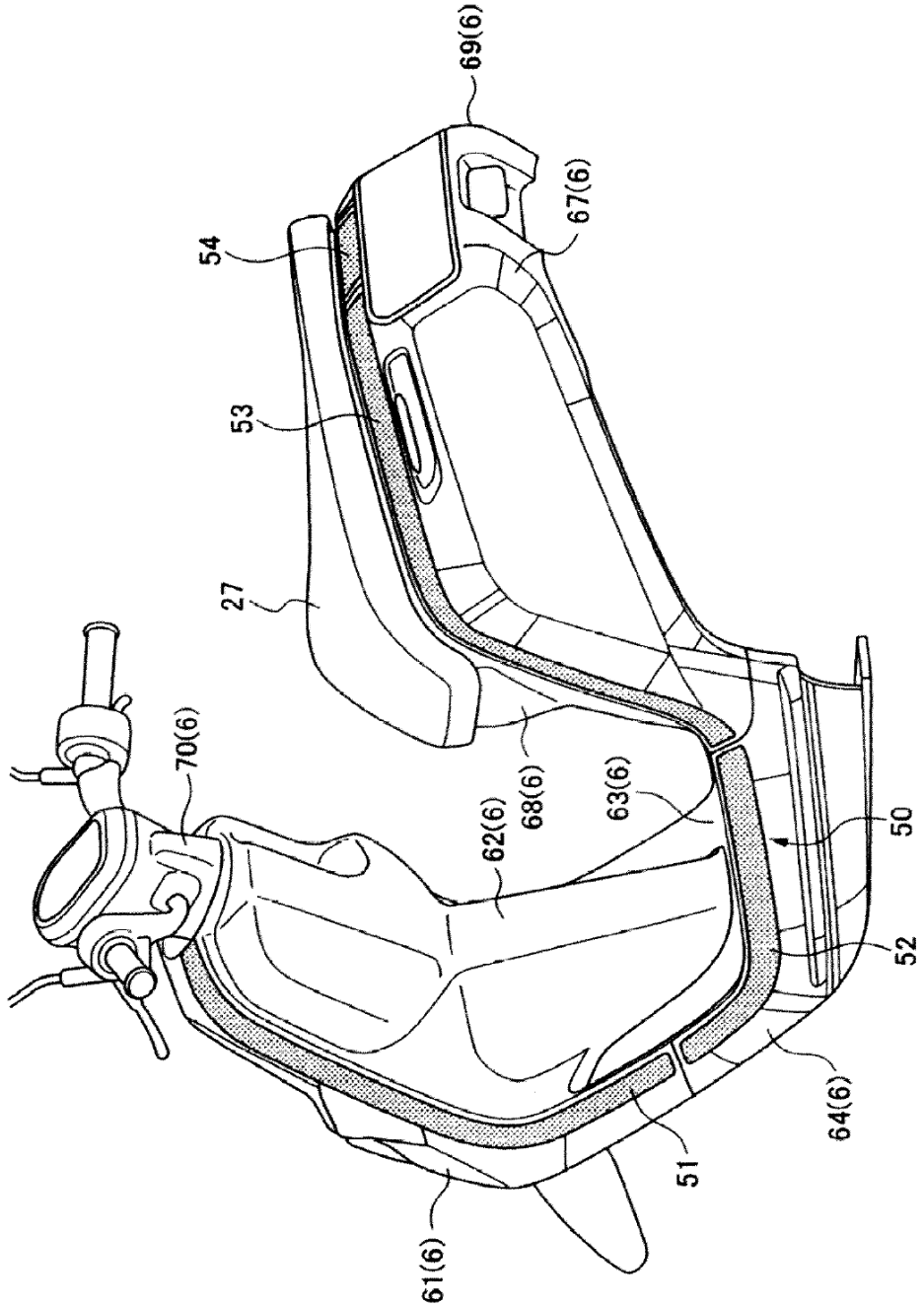


FIG.3

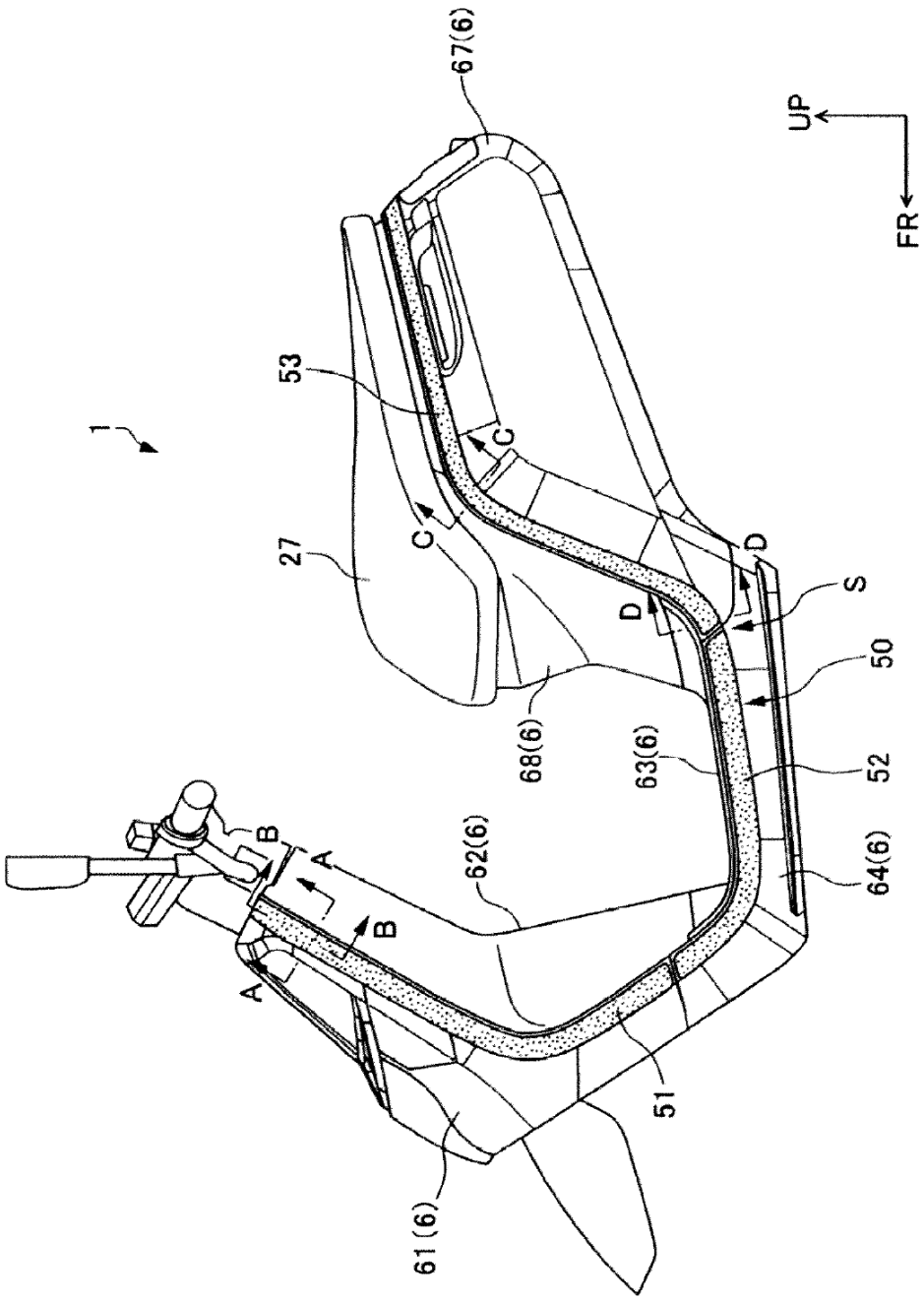


FIG.4

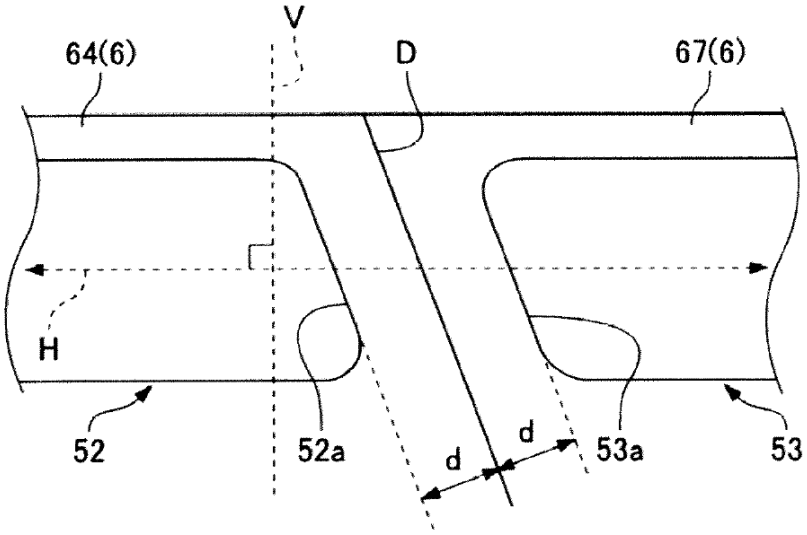
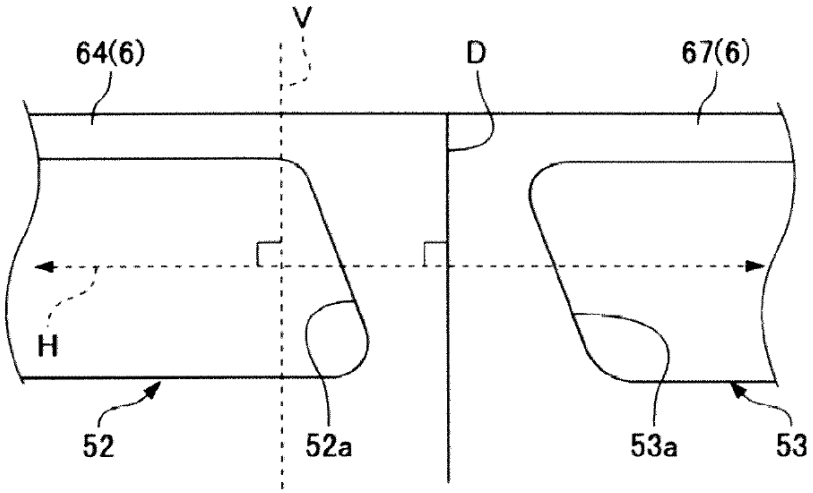


FIG.5

(A)



(B)

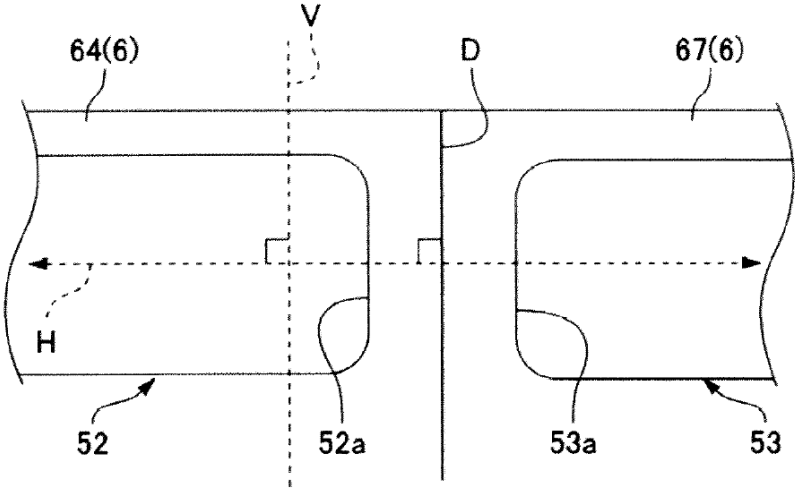


FIG.6

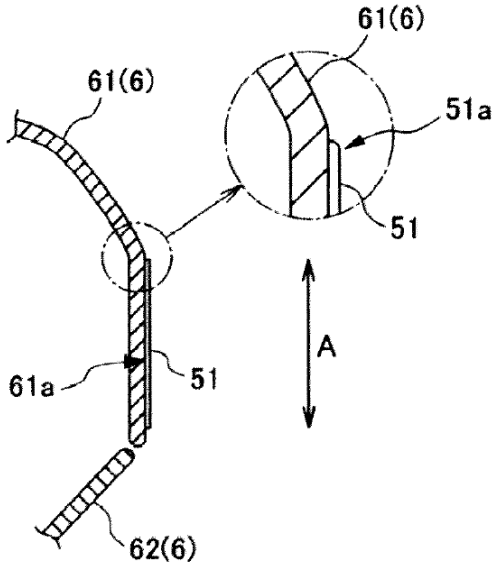


FIG.7

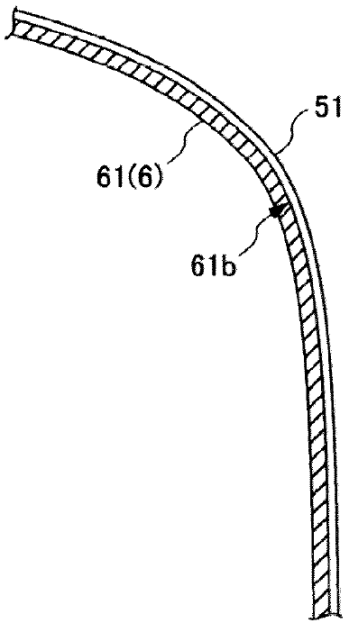


FIG.8

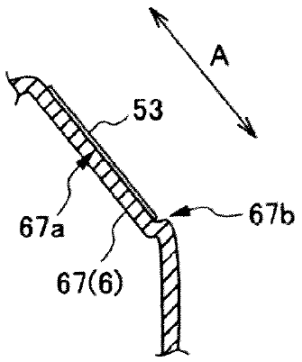


FIG.9

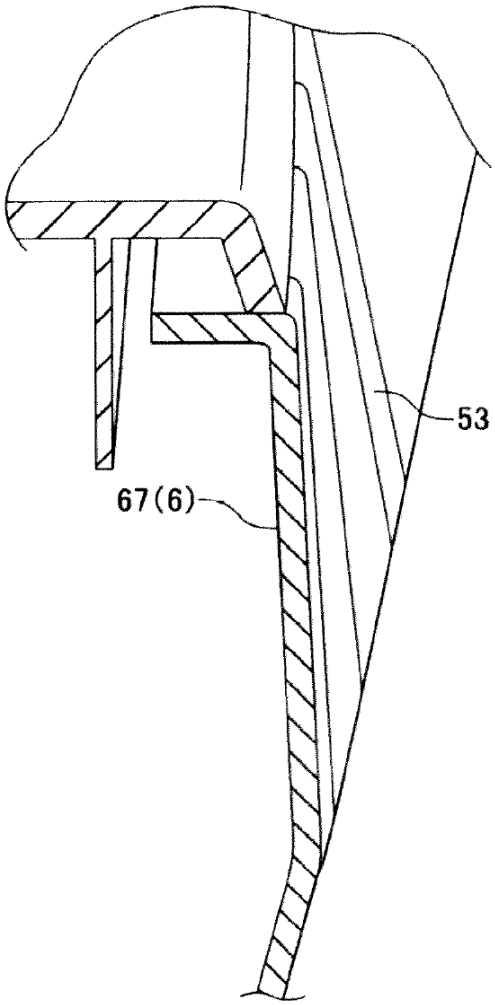


FIG.10

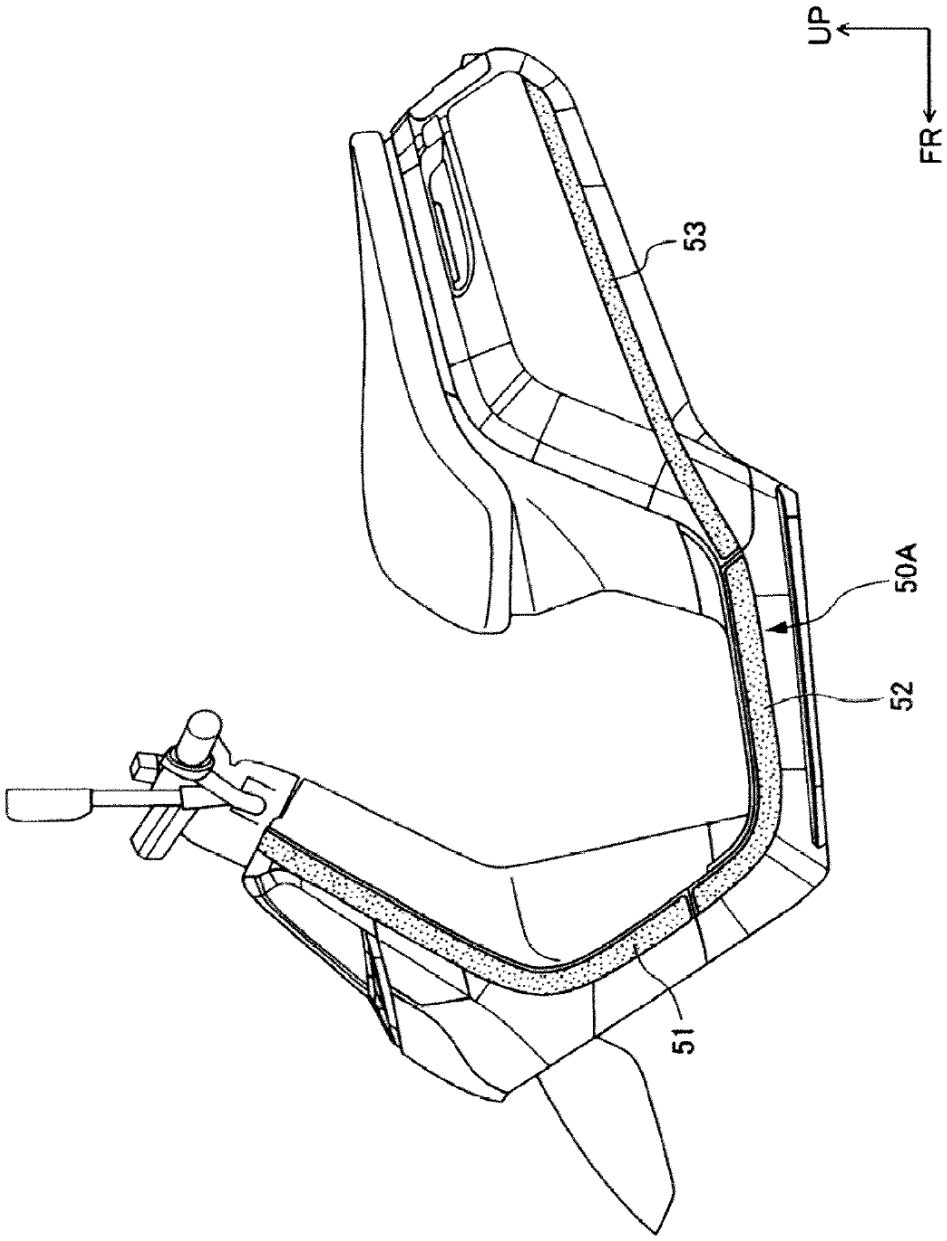


FIG.11

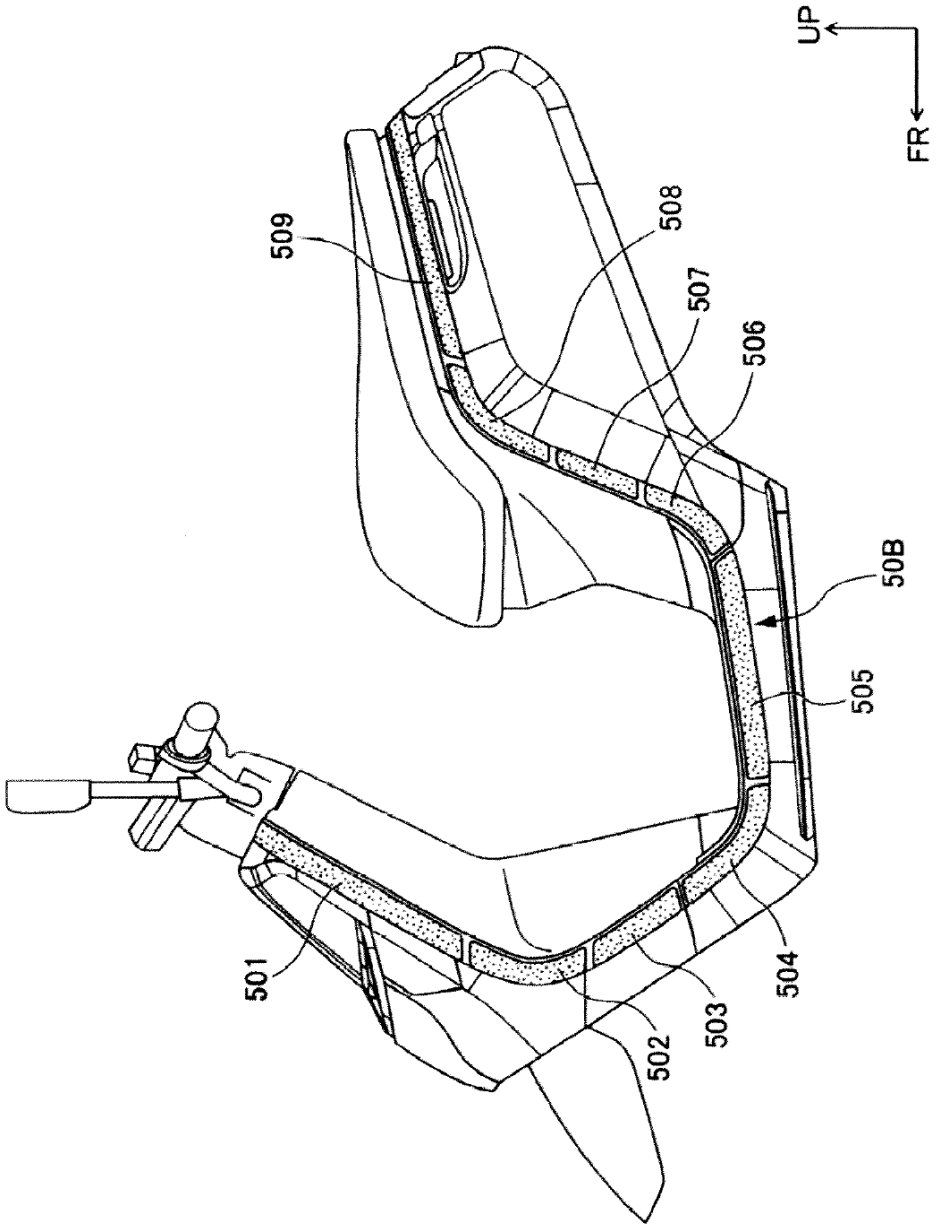
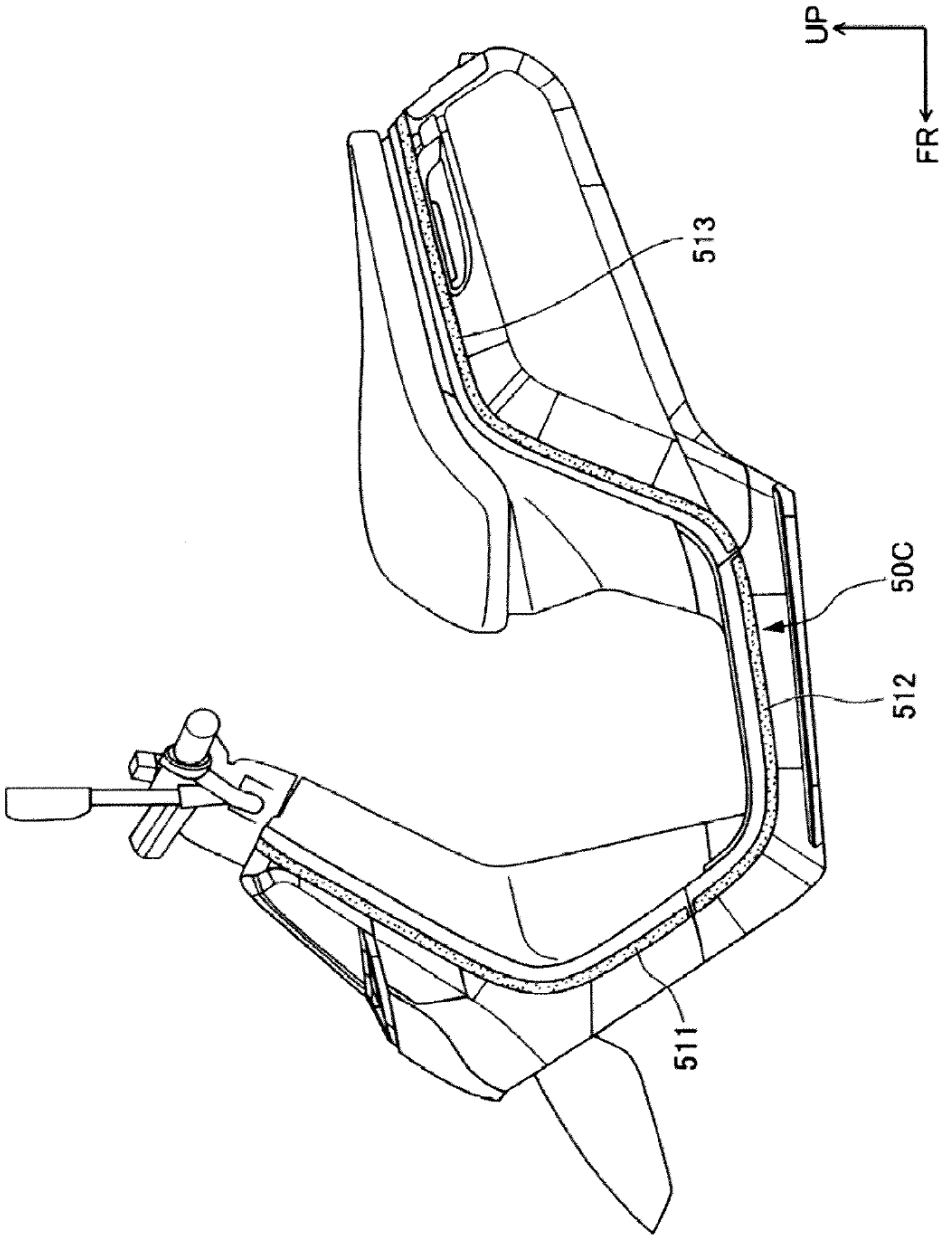



FIG.12