

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 684 511**

51 Int. Cl.:

B62K 19/46 (2006.01)

B60K 15/04 (2006.01)

B60K 15/05 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **22.08.2013** **E 13181314 (9)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **23.05.2018** **EP 2703273**

54 Título: **Estructura de bloqueo de tapa para vehículo de tipo de montar a horcajadas**

30 Prioridad:

28.08.2012 JP 2012187256

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

03.10.2018

73 Titular/es:

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

72 Inventor/es:

YOKOUCHI, KOHEI y
ATSUCHI, MICHIO

74 Agente/Representante:

VALLEJO LÓPEZ, Juan Pedro

ES 2 684 511 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

Estructura de bloqueo de tapa para vehículo de tipo de montar a horcajadas

5 **Campo de la técnica**

La presente invención se refiere a una estructura de bloqueo de tapa para un vehículo de tipo de montar a horcajadas que puede bloquear una tapa que cubre una abertura provista en una cubierta de carrocería de vehículo para abrir y cerrar la abertura.

10 Algunos vehículos de tipo de montar a horcajadas, tal como una bicicleta de tipo escúter, incluyen una tapa que cubre una abertura provista en la cubierta de la carrocería del vehículo para abrir y cerrar la abertura, y un miembro de bloqueo que puede bloquear la tapa al estado cerrado (consulte, por ejemplo, la patente japonesa abierta a inspección pública N.º 2008-201286).

15 El documento JP 2008 201286 A desvela un vehículo de tipo para montar a horcajadas de acuerdo con el preámbulo de la reivindicación 1, comprendiendo el vehículo un bastidor y una cubierta de carrocería provista de una abertura que puede cerrarse con una tapa y un elemento de bloqueo.

20 **Sumario de la invención****Problema que ha de resolver la invención**

25 Cuando una abertura provista en la cubierta de la carrocería del vehículo está cubierta entre los estados abierto y cerrado con una tapa, es preferible fijar un elemento de bloqueo a la cubierta de la carrocería del vehículo teniendo en cuenta un error de ensamblaje entre un borde periférico de la abertura y la tapa. Sin embargo, cuando el elemento de bloqueo está fijado al lado del cuerpo del vehículo, se requiere rigidez para el lado de la carrocería del vehículo, lo que da lugar a un aumento del peso de la cubierta de la carrocería del vehículo.

30 La presente invención se ha realizado a la vista de una situación tal como se ha descrito anteriormente, y es un objetivo de la presente invención proporcionar una estructura de bloqueo de tapa para un vehículo de tipo para montar a horcajadas que puede lograr la reducción de peso de una cubierta de carrocería de vehículo al tiempo que garantiza la precisión de la posición entre la cubierta de la carrocería del vehículo y un elemento de bloqueo con el elemento de bloqueo fijado al lado de la cubierta de la carrocería del vehículo.

35 **Medios para resolver el problema**

40 Para resolver el problema descrito anteriormente, de acuerdo con la presente invención, se proporciona una estructura de bloqueo de tapa para un vehículo de tipo para montar a horcajadas que incluye una abertura provista en parte de una cubierta de carrocería de vehículo, una tapa provista para abrir y cerrar el movimiento para cubrir la abertura, y un elemento de bloqueo capaz de bloquear la tapa en estado cerrado, en la que la estructura de bloqueo de tapa incluye un bastidor debajo de la cubierta de la carrocería del vehículo, y el elemento de bloqueo está fijado a la cubierta de la carrocería del vehículo y colocado en el bastidor.

45 Con la configuración actual, el elemento de bloqueo capaz de bloquear la tapa, que está provisto para abrir y cerrar el movimiento para cubrir la abertura provista en una parte de la cubierta de la carrocería del vehículo, en el estado cerrado está fijado a la cubierta de la carrocería del vehículo y está colocada sobre el bastidor debajo de la cubierta de la carrocería del vehículo. Por lo tanto, el elemento de bloqueo está unido al lado de la cubierta de la carrocería del vehículo para asegurar la precisión de la posición entre la cubierta de la carrocería del vehículo y el elemento de bloqueo. Además, la carga del elemento de bloqueo puede ser soportada por el bastidor de la carrocería del vehículo y la rigidez del accesorio del elemento de bloqueo a la cubierta de la carrocería del vehículo puede suprimirse en igual medida. Por consiguiente, aunque se asegura la precisión de la posición entre la cubierta de la carrocería del vehículo y el elemento de bloqueo, se puede anticipar una reducción del peso de la cubierta de la carrocería del vehículo.

55 En la configuración descrita anteriormente, la estructura de bloqueo de tapa para un vehículo de tipo para montar a horcajadas puede configurarse de manera que la estructura de bloqueo de tapa incluye un mecanismo de apertura y cierre para soportar la tapa para abrir y cerrar el movimiento, y el mecanismo de apertura y cierre está sujeto tanto a la cubierta de la carrocería del vehículo como al bastidor. Con la configuración actual, se puede mejorar la precisión de la posición de la cubierta de la carrocería del vehículo, el elemento de bloqueo y la tapa, y se puede reducir la potencia de manejo durante el montaje para mejorar la calidad.

65 Además, en la configuración descrita anteriormente, el elemento de bloqueo (112) puede fijarse a la cubierta de la carrocería del vehículo después de colocarse en el bastidor. Con la presente configuración, la cubierta de la carrocería del vehículo se puede ensamblar en un estado en el que el elemento de bloqueo se ensambla al bastidor con antelación. En consecuencia, la productividad se mejora.

Además, en la configuración descrita anteriormente, la estructura del bloqueo de la tapa para un vehículo de tipo para montar a horcajadas está configurada de manera que el bastidor incluya un par de bastidores izquierdo y derecho que configuran parte de un bastidor de la carrocería del vehículo, y el elemento de bloqueo se coloca de tal manera que se extienda entre los bastidores emparejados izquierdo y derecho. Con la presente configuración, la carga del elemento de bloqueo puede soportarse bien y también se facilita el posicionamiento del elemento de bloqueo en la dirección a lo ancho del vehículo. En consecuencia, se mejora el posicionamiento al ensamblar el elemento de bloqueo y el bastidor de la carrocería del vehículo, y, con ello, también se mejora la productividad.

Además, en la configuración descrita anteriormente, la estructura de bloqueo de la tapa para un vehículo de tipo para montar a horcajadas está configurada de manera que el bastidor está inclinado en una dirección hacia delante y hacia atrás de la carrocería del vehículo e incluye un elemento transversal en la parte superior de la inclinación, y el elemento de bloqueo tiene una parte de bloqueo para bloquear el elemento transversal desde arriba. Con la presente configuración, el posicionamiento del elemento de bloqueo en la dirección hacia adelante y hacia atrás se puede llevar a cabo temporalmente haciendo uso de la inclinación del bastidor y el elemento transversal. También con ello se mejora la productividad.

Además, en la configuración descrita anteriormente, el elemento de bloqueo puede haber provisto sobre el mismo una porción de guía para guiar un cable que no sea un cable para el bloqueo de la tapa. Con la presente configuración, se puede ensamblar un cable diferente en un estado en el que el elemento de bloqueo se coloca en el bastidor, y con ello también se mejora la productividad. Además, dado que se puede reducir una parte de guía para uso exclusivo para los diferentes cables y la soldadura de dicha parte de guía al bastidor, se puede anticipar una reducción del coste y el peso.

Además, en la configuración descrita anteriormente, el elemento de bloqueo puede tener, en una región del mismo diferente de una región en la que el elemento de bloqueo está fijado a la cubierta de la carrocería del vehículo, una porción de tope con la cual la cubierta de la carrocería del vehículo está sujeta desde arriba, de modo que el elemento de bloqueo queda entre la cubierta de la carrocería del vehículo y el bastidor. Con la presente configuración, incluso si se reduce la rigidez de la cubierta de la carrocería del vehículo, la resistencia de soporte de la cubierta de la carrocería del vehículo puede asegurarse fácilmente a través del elemento de bloqueo. En consecuencia, se puede lograr tanto la resistencia de soporte de la cubierta de la carrocería del vehículo como la reducción del peso de la cubierta de la carrocería del vehículo.

Efecto de la invención

De acuerdo con la presente invención, el elemento de bloqueo capaz de bloquear la tapa, que está provisto para abrir y cerrar el movimiento para cubrir la abertura provista en una parte de la cubierta de la carrocería del vehículo, en el estado cerrado está fijado a la cubierta de la carrocería del vehículo y está colocada sobre el bastidor debajo de la cubierta de la carrocería del vehículo. Por tanto, aunque se asegura la precisión de la posición entre la cubierta de la carrocería del vehículo y el elemento de bloqueo, se puede anticipar una reducción del peso de la cubierta de la carrocería del vehículo.

Además, si el mecanismo de apertura y cierre para soportar la tapa para el movimiento de apertura y cierre se fija tanto a la cubierta de la carrocería del vehículo como al bastidor, entonces se puede mejorar la precisión de la posición de la cubierta de la carrocería del vehículo, el elemento de bloqueo y la tapa.

Además, si el elemento de bloqueo se fija a la cubierta de la carrocería del vehículo después de colocarlo en el bastidor, la cubierta de la carrocería del vehículo se puede ensamblar en un estado en el que el elemento de bloqueo se ensambla al bastidor con antelación.

Además, si el elemento de bloqueo se coloca de manera que se ubique entre los bastidores emparejados izquierdo y derecho que configuran parte del bastidor de la carrocería del vehículo, la carga del elemento de bloqueo se puede soportar bien y también se facilita la colocación del elemento de bloqueo en la dirección a lo ancho del vehículo.

Además, si el bastidor está inclinado en la dirección hacia delante y hacia atrás de la carrocería del vehículo e incluye el elemento transversal en la parte superior de la inclinación y el elemento de bloqueo tiene la parte de bloqueo para bloquear el elemento transversal desde arriba, se puede realizar la colocación del elemento de bloqueo en la dirección hacia adelante y hacia atrás temporalmente haciendo uso de la inclinación del bastidor y el elemento transversal.

Además, si el elemento de bloqueo ha proporcionado sobre el mismo la parte de guía para guiar el cable que no sea el cable para el bloqueo de la tapa, se puede ensamblar un cable diferente en el estado en el que el elemento de bloqueo se coloca en el bastidor. Además, se pueden reducir las partes de guía para uso exclusivo para los diferentes cables y la soldadura de dichas partes de guía al bastidor.

Además, si el elemento de bloqueo tiene, en la región del mismo diferente de la región en la que el elemento de bloqueo está fijado a la cubierta de la carrocería del vehículo, la porción de tope con la cual la cubierta de la

carrocería del vehículo está sostenida desde arriba de forma que el elemento de la cubierta de la carrocería del vehículo y el bastidor, incluso si se reduce la rigidez de la cubierta de la carrocería del vehículo, la resistencia de soporte de la cubierta de la carrocería del vehículo puede asegurarse fácilmente a través del elemento de bloqueo.

5 Breve descripción de los dibujos

Fig. 1

La figura 1 es una vista en alzado desde el lado izquierdo de una motocicleta de acuerdo con una realización de la presente invención.

10 Fig. 2

La figura 2 es una vista de una estructura interna de la motocicleta vista desde el lado izquierdo.

Fig. 3

La figura 3 es una vista de la estructura interna de la motocicleta de la figura 2 como se ve desde arriba.

Fig. 4

15 La figura 4 es una vista en perspectiva de un bastidor de carrocería de vehículo.

Fig. 5

La figura 5 es una vista de una caja de almacenamiento vista desde arriba.

Fig. 6

La figura 6 es una vista de una caja de almacenamiento vista desde la izquierda.

20 Fig. 7

La figura 7 es una vista en sección de un alzado lateral que muestra un depósito de combustible junto con una estructura periférica.

Fig. 8

La figura 8 es una vista indicada por una marca de flecha VIII en la figura 7.

25 Fig. 9

La figura 9 es una vista en perspectiva del depósito de combustible y la estructura periférica mostrada en la figura 8.

Fig. 10

30 La figura 10 es una vista que muestra una tapa en un estado cerrado en una sección transversal diferente de la de la figura 7.

Fig. 11

La figura 11 es una vista en perspectiva que muestra una parte posterior de un cuerpo principal de la tapa junto con una configuración periférica.

Fig. 12

35 La figura 12 es una vista del cuerpo principal de la tapa desde el lado posterior junto con una configuración periférica.

Fig. 13

La figura 13 es una vista ampliada de una porción periférica de un mecanismo de bloqueo de la tapa de la figura 8.

40 Fig. 14

La figura 14 es una vista del mecanismo de bloqueo de la tapa vista desde atrás.

Fig. 15

La figura 15 es una vista transversal lateral que muestra una caja de almacenamiento junto con una estructura periférica.

45 Fig. 16

La figura 16 es una vista en perspectiva que muestra una parte posterior de una caja de almacenamiento junto con una configuración periférica.

Fig. 17

50 La figura 17 es una vista en perspectiva que muestra una tercera parte de guía del cable junto con una configuración periférica.

Fig. 18

La figura 18 es una vista que muestra una sección transversal de la tercera parte de guía del cable junto con una configuración periférica.

Fig. 19

55 La figura 19 es una vista transversal tomada a lo largo de la línea XIX-XIX de la figura 17.

Fig. 20

La figura 20 es una vista que muestra una sección vertical de una parte de guía del cable intermedia junto con una configuración periférica.

60 Modos para llevar a cabo la invención

A continuación, se describe una realización de la presente invención con referencia a los dibujos. Debe observarse que, en la siguiente descripción, a menos que se especifique lo contrario, las representaciones de direcciones tales como hacia adelante, hacia atrás, hacia la izquierda, hacia la derecha, hacia arriba y hacia abajo son las mismas que aquellas con respecto a la carrocería de un vehículo. Además, en las figuras, un carácter de referencia AV indica la dirección de avance de la carrocería del vehículo, AR la dirección hacia arriba de la carrocería del vehículo

65

e IZ la dirección hacia la izquierda de la carrocería del vehículo.

La figura 1 es una vista en alzado desde el lado izquierdo de una motocicleta 1 de acuerdo con una realización de la presente invención; la figura 2 es una vista de una estructura interna de la motocicleta 1 vista desde el lado izquierdo; y la figura 3 es una vista de la estructura interna de la motocicleta 2 de la figura 2 vista desde arriba.

La motocicleta (vehículo de tipo para montar a horcajadas) 1 es un vehículo de tipo escúter que tiene una plataforma para los pies 68 del tipo de suelo bajo sobre el cual un ocupante (conductor) sentado en un asiento 10 coloca los pies. La motocicleta 1 tiene una rueda delantera 2 en una parte delantera del bastidor de la carrocería del vehículo F (figura 2), y una rueda trasera 3 que es una rueda motriz apoyada para girar sobre una unidad de motor de oscilación (también llamado unidad de potencia de oscilación) U dispuesto en la parte trasera del vehículo. El bastidor de la carrocería del vehículo F está cubierto con una cubierta C de la carrocería del vehículo hecha de resina.

Debe observarse que, en la figura 2, para la conveniencia de la ilustración, parte de la cubierta C de la carrocería del vehículo se omite y un cable de acelerador 120 y un cable de operación 123 para la cancelación del bloqueo del asiento se indican mediante líneas gruesas.

La figura 4 muestra el bastidor de la carrocería del vehículo F.

Como se muestra en las figuras 2 a 4, el bastidor de la carrocería del vehículo F se forma conectando una pluralidad de tubos o conductos hechos de metal entre sí mediante soldadura. Un bastidor 11 principal incluye un conducto 12 delantero provisto en una porción delantera, y un par de bastidores en la parte inferior izquierda y derecha 13, 13 que se extienden hacia atrás y hacia abajo desde el conducto delantero 12, se extienden sustancialmente horizontalmente hacia atrás y se extienden adicionalmente hacia atrás y hacia arriba en una parte trasera. El bastidor 11 principal incluye además un par de carriles del asiento izquierdo y derecho 14, 14 que se extienden hacia atrás y hacia arriba desde una parte inferior delantera de los bastidores descendentes inferiores 13, 13 hacia una parte trasera del vehículo. El bastidor principal 11 incluye además un par de bastidores descendentes laterales inferiores izquierdo y derecho (en lo sucesivo denominados bastidores superiores) 15, 15 que se extienden hacia atrás y hacia abajo desde el conducto delantero 12 por encima de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13 y conectados a los carriles del asiento 14, 14.

Cada uno de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13 tiene partes que se extienden hacia abajo 70 conectadas en una parte de extremo delantera de los mismos al conducto delantero 12 y que se extienden hacia atrás y hacia abajo, y partes que se extienden horizontalmente 71 que se extienden hacia atrás sustancialmente de forma horizontal desde cada uno de un extremo inferior de las partes que se extienden hacia abajo 70. Cada uno de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13 además tiene partes que se extienden oblicuamente hacia arriba 72 que se extienden hacia arriba y hacia atrás desde cada uno de un extremo trasero de las partes que se extienden horizontalmente 71.

Como se muestra en la figura 4, el bastidor 11 principal incluye, como elementos transversales para conectar los bastidores izquierdo y derecho, un elemento transversal superior delantero 16 que conecta las partes superiores de las partes que se extienden hacia abajo 70 de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13 inferiores, y un elemento transversal delantero 17 para conectar las partes inferiores de las partes que se extienden hacia abajo 70 entre sí. El bastidor 11 principal incluye además un elemento transversal de la parte horizontal 18 para conectar las partes que se extienden horizontalmente 71 de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13 una a otra y un par de elementos transversales delanteros y traseros 19 para conectar los bastidores superiores 15, 15 el uno al otro. El bastidor 11 principal incluye además un elemento transversal intermedio 20 para conectar las partes traseras de los carriles 14, 14 de asiento y un elemento transversal 21 de la parte trasera para conectar las partes traseras de los carriles 14, 14 de asiento entre sí. El elemento transversal 18 de la parte horizontal está conectado a las partes que se extienden horizontalmente 71 mediante atornillado.

Los elementos transversales emparejados delanteros y traseros 19 que conectan los bastidores superiores 15, 15 entre sí incluyen un elemento transversal superior 19A (véase la figura 7 descrita a continuación) en forma de una placa para conectar las partes superiores de los bastidores superiores 15, 15 el uno al otro. Los elementos transversales emparejados delanteros y traseros 19 incluyen además un elemento transversal inferior 19B (figura 4) que tiene una sección transversal cilíndrica para conectar las partes inferiores de los bastidores superiores 15, 15 entre sí.

Un par de tirantes del escalón en tándem izquierdo y derecho 22, 22 que se extienden hacia fuera en una dirección a lo ancho del vehículo están provistos en porciones superiores de las porciones que se extienden oblicuamente hacia arriba 72, 72 de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13.

ES 2 684 511 T3

En una cara delantera del conducto delantero 12, un bastidor delantero 24 en forma de una cesta para las lámparas de repuesto, la cubierta C de la carrocería del vehículo, y así sucesivamente.

5 Un sistema de dirección para dirigir la rueda delantera 2 incluye un eje de dirección 9 (figura 2) soportado para rotación sobre el conducto delantero 12, y un manillar 25 conectado a una parte superior del eje de dirección 9. El eje de dirección 9 está conectado a un extremo inferior del mismo a un par de horquillas delanteras izquierda y derecha 26, 26 (figura 1), y la rueda delantera 2 está soportada para girar en un extremo inferior de las horquillas delanteras 26, 26 y dirigida por una operación realizada por el manillar 25.

10 El motor de oscilación de la unidad U es del tipo de oscilación de la unidad en el que un motor E y una caja de cambios M en la que está alojado un mecanismo de transmisión continuamente variable del tipo de correa están integrados entre sí, y tiene también una función de brazo basculante para soportar la rueda trasera 3 como se muestra en la figura 1. El motor de oscilación de la unidad U está conectado a una parte trasera de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13 a través de un elemento de acoplamiento 27 conectado a una parte
15 delantera del motor de oscilación de la unidad U y puede girar hacia arriba y hacia abajo alrededor de un eje pivotante 28 provisto en el elemento de acoplamiento 27. Cabe destacar que el elemento de acoplamiento 27 está conectado en un extremo delantero del mismo a una parte trasera de los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13 a través de una de las partes de soporte 85, 85 de la unidad de potencia izquierda y derecha (figura 4).

20 El motor E es un motor monocilíndrico de cuatro tiempos del tipo refrigerado por agua y está dispuesto de manera que una línea axial del cilindro 29 (figura 2) del mismo se extiende hacia delante sustancialmente de forma horizontal. El motor E está configurado de manera que una sección de cilindros 32 (figura 2) formada a partir de un bloque de cilindros y una culata de cilindros está acoplada a un extremo delantero de un cárter 30 dispuesto en una
25 parte delantera del motor de oscilación de la unidad U.

La caja de cambios M se extiende hacia atrás pasando lateralmente por la izquierda de la rueda trasera 3 desde la parte trasera del cárter 30, y un eje 3A (figura 2) de la rueda trasera 3 está soportado en la parte trasera de la caja de cambios M. La potencia de salida del motor E se transmite a la rueda trasera 3 a través del mecanismo de
30 transmisión continuamente variable en la caja de cambios M. Un par de suspensiones traseras izquierda y derecha 34, 34 se extienden entre un extremo trasero de la caja de cambios M y un extremo trasero de una parte de brazo 33 y los carriles 14, 14 del asiento.

35 Una caja de filtro de aire 35 (figuras 1 y 2) para aspirar aire externo se proporciona en una cara superior de la caja de cambios M. La caja de filtro de aire 35 está conectada a un cuerpo de mariposa no mostrado conectado a un puerto de admisión de la sección de cilindros 32 a través de un tubo de conexión no mostrado. El cuerpo de mariposa es accionado por un cable de aceleración 120 (figura 2) que se extiende desde un regulador provisto en el manillar 25 para ajustar la abertura del regulador.

40 Un tubo de escape 37 conectado a un orificio de escape de la sección de cilindros 32 se extiende hacia atrás pasando por debajo del motor E y está conectado a un silenciador 38 (figura 3) fijado a un lado exterior (lado derecho) de la parte de brazo 33. Una caja 39 principal que puede soportar el vehículo en un estado vertical se proporciona en una parte descendente trasera de la caja de cambios M.

45 Un depósito de combustible 40 para reservar combustible para el motor E se conforma en una forma en la que, vista en alzado lateral, su cara delantera está inclinada hacia atrás y hacia abajo a lo largo de las partes que se extienden hacia abajo 70 de los bastidores descendentes laterales inferiores 13 y una cara trasera del mismo está inclinada hacia atrás y hacia abajo a lo largo de los bastidores superiores 15 como se muestra en la figura 2. Mientras tanto,
50 en una dirección ascendente y descendente, el depósito de combustible 40 se extiende hacia arriba y hacia abajo desde detrás de una parte inferior del conducto delantero 12 hasta la proximidad de las partes que se extienden horizontalmente 71 de los bastidores descendentes inferiores 13. En resumen, el depósito de combustible 40 está formado en un tanque inclinado hacia atrás y hacia abajo entre los bastidores descendentes laterales inferiores izquierdo y derecho inferior 13, 13 y los bastidores superiores 15.

55 En un espacio que está abierto hacia abajo de una parte delantera del depósito de combustible 40, se proporciona un radiador en forma de placa 41 para refrigerar el agua de refrigeración del motor E, y el radiador 41 y el depósito de combustible 40 están dispuestos de forma compacta en la dirección hacia delante y hacia atrás. Además, una caja lateral 47 (figura 1) que puede soportar el vehículo en un estado inclinado hacia la izquierda está unida al bastidor de la carrocería del vehículo F.

60 Una caja de almacenamiento 44 (figuras 2 y 3) de gran capacidad que puede alojar artículos en su interior está dispuesta detrás del depósito de combustible 40.

65 La figura 5 es una vista de la caja de almacenamiento 44 vista desde arriba y la figura 6 es una vista de la caja de almacenamiento 44 vista desde la izquierda.

La caja de almacenamiento 44 está conformada en forma de una caja que es larga en la dirección hacia delante y hacia atrás con respecto a la anchura (longitud en la dirección a lo ancho del vehículo). La caja de almacenamiento 44 está conectada a los tirantes de la caja 80, 80 (figura 4) provistos en las partes intermedias de los carriles del 14, 14 asiento en la dirección hacia adelante y hacia atrás y las partes traseras de los carriles 14, 14 del asiento
 5 mediante una pluralidad de elementos de sujeción 91 y 92 (Figura 3). Dado que la caja de almacenamiento 44 está unida de esta manera, la caja de almacenamiento 44 se extiende hacia atrás y hacia arriba desde la proximidad de una parte trasera del depósito de combustible 40 a una ubicación por encima de la caja de cambios M entre los carriles 14, 14 del asiento.

10 En la figura 5, los números de referencia 93 y 94 indican un par de orificios pasantes izquierdo y derecho a través de los cuales se extienden los elementos de sujeción 91 y 92, respectivamente. Los orificios pasantes 93 se proporcionan en un par de partes sobresalientes izquierda y derecha 95F, 95F que se proyectan hacia la izquierda y hacia la derecha desde una parte intermedia de la caja de almacenamiento 44 en la dirección hacia delante y hacia atrás. Los orificios pasantes 94 se proporcionan en un par de partes sobresalientes izquierda y derecha 95F, 95F
 15 que se proyectan hacia la izquierda y hacia la derecha desde una parte trasera de la caja de almacenamiento 44.

Las partes sobresalientes izquierda y derecha 95F y 95R son porciones que se proyectan hacia los lados más externos de la caja de almacenamiento 44 en la dirección a lo ancho del vehículo. Las partes sobresalientes 95F y 95R se usan como partes de fijación al bastidor de la carrocería del vehículo F de modo que la caja de almacenamiento 44 se pueda soportar de manera estable sobre el bastidor de la carrocería del vehículo F.
 20

La caja de almacenamiento 44 tiene una región de almacenamiento delantera 44A dispuesta entre el depósito de combustible 40 y las partes que se extienden oblicuamente hacia arriba 72 de los bastidores descendentes laterales inferiores 13 y una región de almacenamiento trasera 44B dispuesta encima del motor de oscilación de la unidad U.
 25 La región de almacenamiento delantera 44A y la región de almacenamiento trasera 44B se forman integralmente mediante moldeado en resina.

Una cara superior de la caja de almacenamiento 44 tiene una abertura 44K (figura 3) abierta sobre la longitud total de la misma y la abertura 44K (figura 3) está cerrada para abrirse por el asiento 10 (figura 1) para un ocupante. El
 30 asiento 10 tiene un asiento delantero 10A soportado para un movimiento pivotante hacia arriba y hacia abajo alrededor de su extremo delantero en el bastidor de la carrocería del vehículo F para que se siente un conductor (ocupante RD mostrado en la figura 1). El asiento 10 tiene además un asiento trasero 10B formado a más altura mediante un escalón que el asiento delantero 10A para que se siente un pasajero. El asiento delantero 10A y el asiento trasero 10B están formados integralmente entre sí.
 35

Una barra de sujeción 48 (figura 1) está fijado a las partes traseras de los carriles 14, 14 del asiento detrás de la caja de almacenamiento 44.

40 Como se muestra en la figura 1, la cubierta C de la carrocería del vehículo tiene una cubierta delantera 50 que cubre los lados delanteros y derecho e izquierdo del conducto delantero 12 y se extiende hacia abajo en frente de las partes que se extienden hacia abajo 70 y una cubierta delantera inferior 51 conectada a una parte inferior de la cubierta delantera 50. La cubierta C de la carrocería del vehículo tiene además una cubierta superior 52 conectada a una parte superior de la cubierta delantera 50 debajo del manillar 25, y una cubierta interna superior 53 conectada a las partes de borde izquierda y derecha de la cubierta delantera 50 y cubriendo el conducto delantero 12, los
 45 bastidores superiores 15, 15 y las partes que se extienden hacia abajo 70 desde la parte trasera y los laterales. La cubierta C de la carrocería del vehículo tiene además un par de cubiertas interiores inferiores izquierda y derecha 54, 54 conectadas a un borde inferior de la cubierta interna superior 53 y que cubren los bastidores superiores 15, 15 y las partes que se extienden hacia abajo 70, y un par de cubiertas del escalón izquierda y derecha 55, 55 conectadas a una parte inferior de la cubierta delantera 50 y los bordes inferiores de las cubiertas interiores inferiores 54, 54. La cubierta C de la carrocería del vehículo tiene además un par de faldones 56, 56 del suelo delanteros izquierdo y derecho conectados a una parte inferior de la cubierta delantera 50 y partes inferiores de las cubiertas del escalón 55, 55 y los bastidores del escalón de la cubierta 23, 23 desde los lados, y un par de faldones 57, 57 del suelo traseros izquierdo y derecho que continúan y se extienden hacia atrás desde los faldones 56, 56 del
 50 suelo delanteros y que cubren los bastidores descendentes laterales inferiores 13, 13. La cubierta C de la carrocería del vehículo tiene, además, una bajocubierta 58 que cubre las partes que se extienden horizontalmente a la derecha 71, 71 desde abajo, un par de cubiertas 59, 59 laterales de la carrocería izquierda y derecha conectadas a las partes traseras de las cubiertas interiores inferiores 54, 54 y las cubiertas de la plataforma 55, 55 y que cubren la caja de almacenamiento 44 y los carriles 14, 14 del asiento desde los lados debajo del asiento 10 y una cubierta de la cola 60 conectada a las partes traseras de las cubiertas laterales 59, 59 de la carrocería.
 60

Se forma una plataforma 68 sobre la que el ocupante RD sentado en el asiento delantero 10A coloca un pie en una parte inferior de cada una de las cubiertas del escalón izquierda y derecha 55, 55.

65 La cubierta interna superior 53, las cubiertas internas inferiores 54, 54 y las cubiertas del escalón 55, 55 son partes que forman una sección de túnel central 250 dispuesta debajo de una ubicación entre el manillar 25 y el asiento 10.

La sección de túnel central 250 conecta una parte inferior del asiento 10 y un protector de la pierna 601, que cubre los pies del ocupante RD desde la parte delantera de cada uno de manera tal que cubre los bastidores superiores emparejados izquierdo y derecho 15, 15, que están dispuestos en una posición más alta que las plataformas 68 izquierda y derecha, y el tanque de combustible 40 desde arriba.

5 De la sección de túnel central 250, una parte adyacente al protector de pierna 601, es decir, una sección de horquilla 250A configurada desde la cubierta interna superior 53 y las cubiertas internas inferiores 54, 54, está inclinada para aproximarse al lado central del ancho del vehículo hacia la parte trasera, mejorando así la facilidad para subirse del ocupante RD.

10 Se proporciona un parabrisas 61 que se extiende hacia atrás y hacia arriba en una parte delantera de la cubierta delantera 50. Un faro 62 se proporciona en un extremo delantero de la cubierta delantera 50 y un par de intermitentes izquierdo y derecho 63 se proporcionan de forma continua en una parte superior del faro 62. Se proporciona una guarnición 64 en forma de placa entre el faro 62 y el parabrisas 61.

15 Se proporciona un guardabarros delantero 65 que cubre la rueda delantera 2 desde arriba en las horquillas delanteras 26, 26. Se forma una parte abierta 187 en la que está dispuesta la rueda delantera 2 entre una parte superior de la cubierta inferior delantera 51 y la cubierta delantera 50 encima del guardabarros delantero 65, y el sistema de dirección se extiende hacia arriba y hacia abajo a través de la parte abierta 187.

20 Un guardabarros trasero 66 que cubre la rueda trasera 3 desde arriba se proporciona debajo de las cubiertas 59, 59 laterales de la carrocería.

Un par de escalones en tándem retráctiles 67 en los que un pasajero en el asiento trasero 10B va a colocar los pies, están soportados en los tirantes del escalón en tándem 22, 22 (figura 4).

25 Una cubierta delantera 130 que sirve como carenado delantero para cubrir una parte en la proximidad del tubo delantero 12 (parte delantera del vehículo) está configurada desde la cubierta delantera 50, la cubierta superior 52 y la cubierta interna superior 53 descrita anteriormente.

30 Como se muestra en la figura 3, una región en la parte posterior de una parte central del manillar 25 está cubierta con un panel central 138. Una parte de cilindros de llave 141 que puede cambiar sobre un interruptor de encendido del vehículo al ser accionado por una llave principal y un par de elementos de operación izquierdo y derecho 142 y 143 del tipo de depresión están provistos en el panel central 138. Un cable de operación (conducto) está conectado en un extremo del mismo a cada uno de los elementos de operación 142 y 143 de manera que se tracciona en respuesta a una operación del elemento de operación 142 o 143 para desbloquear una parte de tapa 134 de una sección de almacenamiento de artículo 132 y cancelar un bloqueo del asiento descrito a continuación a través de los elementos de operación 142 y 143. En otras palabras, los elementos de operación 142 y 143 configuran un aparato de cancelación de bloqueo para la sección de almacenamiento del artículo en una parte delantera del vehículo y una operación de cancelación del bloqueo del asiento.

40 <Estructura de la tapa del tanque de combustible 40>

Ahora, se describe una estructura de tapa del tanque de combustible 40.

45 La figura 7 es una vista en sección de un alzado lateral que muestra el depósito de combustible 40 junto con una estructura periférica. La figura 8 es una vista indicada por una marca de flecha VIII en la figura 7, y la figura 9 es una vista en perspectiva del depósito de combustible y la estructura periférica mostrada en la figura 8. Debe observarse que las figuras 8 y 9 muestran el tanque de combustible y la estructura periférica con la cubierta C de la carrocería del vehículo retirada.

50 Como se muestra en la figura 7, una abertura 53K para permitir que una tapa de llenado 40A provista en una parte superior del depósito de combustible 40 quede expuesta hacia fuera a su través se proporciona en una zona de la cubierta interna superior 53 correspondiente a la sección de túnel central 250. La abertura 53K se abre y se cierra mediante una tapa de combustible (en lo sucesivo denominada tapa) 101 que funciona como un elemento de tapa.

55 La figura 10 es una vista que muestra la tapa 101 en un estado cerrado en una sección transversal diferente de la de la figura 7.

60 El número de referencia 102 mostrado en las figuras 7 a 10 denota un cuerpo principal de la tapa hecho de metal y móvil para cerrar y abrir la abertura 53K. Una cubierta de tapa 103 que puede abrir y cerrar la abertura 53K está montada en el cuerpo principal de la tapa 102. Además, en las figuras 7 y 10, el número de referencia 105 indica una cubierta de cerramiento que encierra la periferia del cuello de llenado del depósito de combustible 40. La cubierta de cerramiento 105 está formada en forma de una caja que está abierta hacia arriba, y rodea la periferia del cuello de llenado que incluye la tapa 40A de llenado de manera que la abertura superior de la cubierta de cerramiento 105 se comunica con la abertura 53K.

65 La figura 11 es una vista en perspectiva que muestra una parte posterior del cuerpo 102 principal de la tapa junto

con una configuración periférica. Debe observarse que, en la figura 11, el número de referencia 96 denota una bomba de combustible provista hacia atrás y hacia abajo de la tapa 101 del depósito de combustible 40.

5 Como se muestra en las figuras 7, 8 y 11, un tirante 19B1 hecho de metal y que se extiende hacia delante y hacia arriba desde el centro en la dirección transversal del vehículo se une mediante soldadura o similar al elemento transversal inferior 19B que conecta las partes inferiores de los bastidores descendentes laterales inferiores emparejados izquierdo y derecho 13, 13 entre sí. Al tirante 19B1, un soporte de la tapa 107 (figuras 7 y 8) 7 y 8) que soporta el cuerpo 102 principal de la tapa para el movimiento de abrir y cerrar, y la tapa interna superior 53 que configura parte de la cubierta C de la carrocería del vehículo se sujetan entre sí mediante un solo elemento de sujeción 108.

15 Como se muestra en la figura 8, el soporte de la tapa 107 tiene un par de partes de placa de soporte izquierda y derecha 107A que sobresalen hacia la izquierda y hacia la derecha desde el tirante 19B1 y que están dobladas y en vertical hacia arriba desde los lados opuestos del tirante 19B1. Un par de brazos de la tapa izquierdo y derecho 102A, 102A que se extienden desde el cuerpo 102 principal de la tapa están conectados para el movimiento pivotante sobre las partes de placa de soporte emparejadas izquierda y derecha 107A a través de ejes de soporte 109, 109 yuxtapuestos coaxialmente entre sí. En otras palabras, el soporte de la tapa 107 funciona como un mecanismo de apertura y cierre para soportar la tapa 101 para el movimiento de abrir y cerrar.

20 La figura 12 es una vista del cuerpo principal de la tapa desde el lado posterior junto con una configuración periférica.

Como se muestra en la figura 12, la cubierta 103 de la tapa está fijada al cuerpo 102 principal de la tapa usando una pluralidad de (en la presente configuración, tres) elementos de sujeción 106.

25 La cubierta interna superior 53 tiene una proyección inferior 53L que se proyecta hacia abajo en una parte del extremo trasero en el centro en la dirección a lo ancho del vehículo. La proyección inferior 53L se coloca en el soporte de la tapa 107 y, en este estado, el único elemento de sujeción 108 se sujeta desde arriba al soporte de la tapa 107 a través del saliente inferior 53L. En consecuencia, el soporte de la tapa 107 y la cubierta interna superior 53 están sujetos uno al otro.

30 Dado que la tapa 101 está fijada a la cubierta interna superior 53 y al bastidor F del vehículo a través del soporte de la tapa 107 de esta manera, la tapa 101 puede colocarse con precisión sobre la cubierta interna superior 53, y la precisión del montaje de las mismas puede mejorarse. En consecuencia, el espacio entre la cubierta de tapa 103 y la abertura 53K de la cubierta interna superior 53 se puede minimizar para ensamblar la tapa 101 y la cubierta interna superior 53 con una precisión alta.

35 Además, dado que la tapa 101 y la cubierta interna superior 53 están fijadas al bastidor de la carrocería del vehículo F, el número de partes puede reducirse con respecto al caso en el que se fijan por separado entre sí. Por lo tanto, se pueden anticipar mejoras en la productividad, reducción del peso y reducción del espacio.

40 Además, la tapa 101 está configurada de manera tal que está desviada al lado de apertura por un elemento de desviación 101F (figuras 7 y 8) soportado sobre el soporte de la tapa 107 y la tapa 101 puede mantenerse cerrada por un mecanismo de bloqueo de tapa 110 (figura 8, y sucesivas) que pueden bloquear la tapa 101 en el estado cerrado.

45 Por lo tanto, al cancelar el bloqueo por el mecanismo 110 de bloqueo de la tapa, la tapa 101 se abre automáticamente y se elimina la necesidad de una operación del ocupante RD para extraer directamente la tapa 101.

50 Ahora, se describe el mecanismo 110 de bloqueo de la tapa.

La figura 13 es una vista ampliada de una región alrededor del mecanismo 110 de bloqueo de la tapa de la figura 8, y la figura 14 es una vista en sección del mecanismo 110 de bloqueo de la tapa visto desde la parte posterior.

55 Como se muestra en las figuras 13 y 14, el mecanismo 110 de bloqueo de la tapa incluye una única barra de bloqueo 111 que se mueve hacia el cuerpo 102 principal de la tapa y es un mecanismo que inhibe el movimiento de apertura de la tapa 101 mediante el bloqueo de la barra de bloqueo 111 al cuerpo 102 principal de la tapa. La barra de bloqueo 111 está soportada sobre un elemento de bloqueo 112 dispuesto hacia adelante y hacia arriba de la tapa 101.

60 El elemento de bloqueo 112 es una parte de resina formada por moldeado integral de material de resina. El elemento de bloqueo 112 tiene una parte de soporte de barra 115 para soportar la barra de bloqueo 111 y un par de las partes de los pies izquierdo y derecho 116, 116 que se extienden hacia la izquierda y hacia la derecha desde la parte de soporte de barra 115 y colocadas en los bastidores superiores izquierdo y derecho emparejados 15. 15. La parte de soporte de barra 115 y las partes de los pies 116, 116 están provistas integralmente entre sí. Las partes 98,

98 de fijación para sujetar la cubierta 53 interna superior mediante un par de elementos de sujeción 97, 97 izquierdo y derecho (Figuras 8 y10) se proporcionan en las partes finales de la base de las partes de los pies 116, 116.

5 La parte de soporte de barra 115 tiene un par de paredes longitudinales izquierda y derecha 115A, 115A que se extienden en la dirección hacia adelante y hacia atrás en los lados opuestos de un elemento de base en forma de una placa sustancialmente plana. La parte de soporte de barra 115 tiene además una pluralidad de (en la presente configuración, tres) paredes de división (en lo sucesivo denominadas paredes laterales) 115B que se extienden en la dirección transversal del vehículo en una relación espaciada entre sí en la dirección hacia adelante y hacia atrás entre las paredes longitudinales 115A, 115A. La barra de bloqueo 111 se extiende a través de las paredes laterales
10 delantera y trasera emparejadas 115B para soportar la barra de bloqueo 111 para el movimiento en la dirección axial. En resumen, la parte de soporte de barra 115 funciona como un elemento de guía para la barra de bloqueo 111.

15 Dado que las paredes 115A y 116B de la parte de soporte de barra 115 funcionan también como nervios de refuerzo, la parte de soporte de barra 115 puede formarse como una parte que es ligera de peso y tiene una rigidez suficiente.

20 En la motocicleta 1, la barra de bloqueo 111 se proporciona en una posición en el centro en la dirección a lo ancho del vehículo en la sección de túnel central 250 (figura 14) y está dispuesta en un estado inclinado hacia atrás y hacia abajo a lo largo de la pendiente de la sección del túnel central 250 (figura 7). Por lo tanto, la barra de bloqueo 111 se puede disponer haciendo un uso eficiente de un espacio superior en el interior de la sección de túnel central 250.

25 En este caso, la barra de bloqueo 111 es guiada para movimiento lineal en la dirección axial de la misma por la parte de soporte de barra 115 y como un extremo (extremo posterior) de la barra de bloqueo 111 entra en una abertura que está abierta en el extremo delantero (extremo superior delantero) del cuerpo 102 principal de la tapa, el movimiento del cuerpo 102 principal de la tapa hacia el lado de la abertura puede restringirse mediante la barra de bloqueo 111.

30 Debe observarse que la barra de bloqueo 111 está desviada hacia el lado del cuerpo principal de la tapa (lado de bloqueo) por un elemento de desviación no mostrado y puede mantenerse en un estado en el que la tapa 101 está cerrada.

35 Como se muestra en la figura 7, un cable de operación (conducto) 121 que es traccionado en respuesta a una operación de un elemento de operación predeterminado (en la presente configuración, un elemento de operación 143 (figura 3)), que es operado por el ocupante RD, está conectado a un extremo del mismo a una parte del extremo de la base de la barra de bloqueo 111 situada en un extremo superior delantero de la barra de bloqueo 111.

40 El cable de operación 121 tiene una estructura de cable de alambre en la que un cable interno (artículo deslizante) 121B se mueve de forma deslizable en el interior de un cable exterior 121A que configura un tubo exterior. El cable exterior 121A está conectado en un extremo del mismo a la pared lateral 115B en un extremo más delantero de la parte de soporte de la barra 115 que configura una pared delantera de la parte de soporte de la barra 115, y el cable interno 121B está fijado en un extremo del mismo a la barra de bloqueo 111. Por lo tanto, si el cable interior 121B es traccionado mediante una operación predeterminada del ocupante RD, la barra de bloqueo 111 es traccionada hacia delante y hacia arriba, por lo que se puede cancelar el bloqueo de la tapa 101 del tanque de combustible 40.
45

En la presente configuración, dado que el cable de operación 121 está dispuesto linealmente en una extensión de la línea axial de la barra de bloqueo 111 en la proximidad de la barra de bloqueo 111, la barra de bloqueo 111 funciona suavemente y la sensación de trabajo de la barra de bloqueo 111 puede mejorarse.

50 Además, como se muestra en la figura 9, el elemento de tapa 115F que cubre desde arriba se fija integralmente a la parte de soporte de barra 115 mediante un elemento de sujeción 99. Sobre el elemento de tapa 115F, una primera parte de guía del cable 115G que guía el cable 123 para la cancelación del bloqueo del asiento que es un cable distinto del cable de bloqueo de la tapa se proporciona integralmente.

55 Además, como se muestra en la figura 7, una parte de trinquete (parte de bloqueo) 115H que se extiende hacia abajo y se acopla con el elemento transversal superior 19A entre los bastidores superiores 15, 15 está formada integralmente en una parte inferior delantera de la parte de soporte de barra 115.

60 Como se muestra en la figura 8, las partes 116, 116 de los pies emparejadas izquierda y derecha están formadas de tal forma que se extienden hacia la izquierda y hacia la derecha a lo largo de un borde superior de la cubierta 105 de encerramiento, que rodea la periferia del cuello de relleno (tapa de relleno 40A) y se extienden hacia la izquierda y hacia la derecha entre los bastidores superiores izquierdo y derecho 15, 15 como se muestra en la figura 9. Las partes de los pies 116, 116 tienen una pluralidad de (tres en la dirección hacia atrás y hacia abajo) paredes laterales 116A que se proyectan hacia abajo como se muestra en las figuras 9 y 12. Las caras inferiores de las paredes laterales 116A están formadas en una forma curva en la que están curvadas a lo largo de las caras periféricas
65 exteriores de los bastidores superiores 15, 15.

Por lo tanto, colocando las paredes laterales 116A de las partes de los pies 116, 116 sobre los bastidores superiores 15, 15, el elemento de bloqueo 112 puede colocarse en la dirección a lo ancho del vehículo. En este caso, el centro en la dirección a lo ancho del vehículo y el centro del elemento de bloqueo 112 en la dirección a lo ancho coinciden entre sí, y la barra de bloqueo 111 puede colocarse fácilmente en una posición en la que la tapa 101 puede colocarse para bloquear.

También en las partes para los pies 116, 116, dado que las paredes laterales 116A y las paredes longitudinales emparejadas izquierda y derecha 115A, 115A funcionan como nervios de refuerzo de manera similar a la parte de soporte de la barra 115, se pueden formar como partes que son ligeras y tienen rigidez suficiente.

Dado que el elemento de bloqueo 112 tiene la parte de trinquete 115H (figura 7) que se extiende hacia abajo desde un extremo superior delantero del elemento de bloqueo 112 y está bloqueado con el elemento transversal superior 19A entre los bastidores superiores 15, 15 como se ha descrito anteriormente, la parte de trinquete 115H puede bloquearse con el elemento transversal superior 19A para bloquear temporalmente el elemento de bloqueo 112 al lado del bastidor de la carrocería del vehículo F.

Tras este bloqueo temporal, las partes para los pies 116, 116 del elemento de bloqueo 112 se colocan en los bastidores superiores 15, 15 y, además, de la parte de trinquete 115H se bloquea con el elemento transversal superior 19A. En consecuencia, el elemento de bloqueo 112 puede colocarse con precisión y facilidad en una posición de fijación planificada del mismo.

A continuación, colocando la cubierta interna superior 53 por encima del elemento de bloqueo 112 y sujetando los elementos de sujeción 97, 97 a las partes de sujeción 98, 98 dispuestas en el elemento de bloqueo 112 desde arriba de la cubierta interna superior 53, la cubierta interna superior 53 y el elemento de bloqueo 112 están fijado uno al otro (véase la figura 10). La fijación del elemento de bloqueo 112 se completa con la misma.

En este caso, mientras que la carga del elemento de bloqueo 112 es soportada por los bastidores superiores emparejados izquierdo y derecho 15, 15 del bastidor de la carrocería del vehículo F, el elemento de bloqueo 112 puede fijarse a la cubierta interna superior 53. Por consiguiente, mientras se mejora la precisión del montaje entre el elemento de bloqueo 112 y la cubierta interna superior 53, se elimina la necesidad de tal resistencia para soportar el elemento de bloqueo 112 en la cubierta interna superior 53 de la cubierta C de la carrocería del vehículo. Por lo tanto, se puede anticipar la reducción del peso de la cubierta interna superior 53.

Además, con la presente configuración, dado que el elemento de bloqueo 112 se fija a la cubierta interna superior 53 a la que se fija la tapa 101, se puede suprimir un error de montaje entre el elemento de bloqueo 112 y la tapa 101. También mediante esto, la operabilidad del elemento de bloqueo 112 se puede mantener bien.

Además, en el elemento de bloqueo 112, las paredes longitudinales emparejadas izquierda y derecha 115A, 115A del elemento de bloqueo 112 incluyen partes curvadas 115N, 115N (figuras 7 y 9) que están curvadas sustancialmente a lo largo de una parte curvada 53N de la cubierta interna superior 53 como se ve en alzado lateral. Las partes curvadas 115N, 115N funcionan como partes de tope que hacen tope con la parte curvada 53N de la cubierta interna superior 53 cuando se ensambla el elemento de bloqueo 112. Por lo tanto, mediante el tope, el elemento de bloqueo 112 se puede intercalar entre la cubierta interna superior 53 y los bastidores superiores 15, 15.

La posición de tope corresponde a una posición en la que el elemento de bloqueo 112 está separado del lugar en el que está fijado a la cubierta interna superior 53 (elementos de sujeción 97, 97 y partes de sujeción 98, 98). Por lo tanto, mediante la ubicación fija y la posición intercalada, el elemento de bloqueo 112 se puede fijar en una pluralidad de ubicaciones separadas entre sí y la fuerza de soporte del elemento de bloqueo 112 se puede mejorar de manera eficiente.

Por lo tanto, incluso si se reduce la rigidez de la cubierta interna superior 53, la cubierta interna superior 53 puede apoyarse en el bastidor a través del elemento de bloqueo 112 y la resistencia de soporte de la cubierta interna superior 53 puede asegurarse fácilmente. En consecuencia, aunque la resistencia de soporte del elemento de bloqueo 112 está asegurada, se puede anticipar una reducción de peso por reducción del espesor de la cubierta interna superior 53.

Además, dado que el elemento de bloqueo 112 está dispuesto en el centro en la dirección a lo ancho del vehículo utilizando el espacio entre los bastidores superiores emparejados izquierdo y derecho 15, 15 y el espacio entre los bastidores superiores 15, 15 y la cubierta interna superior 53, puede disponerse de forma eficaz utilizando los espacios muertos de la motocicleta 1.

Además, una segunda parte de guía del cable 116G para guiar el cable de operación 123 para la cancelación del bloqueo del asiento está formada integralmente en una de las partes para el pie izquierda y derecha 116, 116 (en la presente configuración, la parte para el pie 116 en el lado izquierdo de la carrocería del vehículo). Esta segunda parte de guía del cable 116G tiene una forma de un canal abierto hacia arriba y soporta el cable de operación 123 a

lo largo de un bastidor superior 15 (en el lado izquierdo).

En resumen, el cable de operación 123 es guiado por la segunda parte de guía del cable 116G después de ser guiado por la primera parte de guía del cable 115G proporcionada en una parte superior delantera del elemento de bloqueo 112. El cable de operación 123 está dirigido, aunque más adelante se describirá con detalle, hacia atrás a lo largo de un borde lateral izquierdo del bastidor superior 15 en el lado izquierdo y la caja de almacenamiento 44, y está conectado a un aparato de bloqueo del asiento 372 (consulte la figura 15 descrita más adelante) para la cancelación del bloqueo del asiento proporcionado en una posición correspondiente a un extremo posterior de la caja de almacenamiento 44.

Dado que el elemento de bloqueo 112 para bloquear la tapa 101 se usa también como un elemento de guía para guiar el cable de operación 123 para la cancelación del bloqueo del asiento que es un cable distinto del cable de operación 121 para el bloqueo de la tapa, es posible la reducción del número de partes.

Como se ha descrito anteriormente, de acuerdo con la presente realización, el elemento de bloqueo 112 que puede bloquear la tapa 101 al estado cerrado se fija a la cubierta interna superior 53 que configura parte de la cubierta C de la carrocería del vehículo y se coloca en los bastidores superiores 15, 15, que son el bastidor de la carrocería del vehículo F por debajo de la cubierta interna superior 53. Por lo tanto, es posible fijar el elemento de bloqueo 112 al lado de la cubierta C de la carrocería del vehículo para asegurar la precisión de la posición entre la cubierta C de la carrocería del vehículo y el elemento de bloqueo 112 y soportar la carga del elemento de bloqueo 112 por el bastidor de la carrocería del vehículo F. La rigidez de la fijación del elemento de bloqueo 112 de la cubierta C de la carrocería del vehículo C se puede suprimir.

Por consiguiente, se puede anticipar la reducción del peso de la cubierta C de la carrocería del vehículo mientras se asegura la precisión de la posición entre la cubierta C de la carrocería del vehículo y el elemento 112 de bloqueo.

Además, el soporte de la tapa 107 que configura el mecanismo de apertura y cierre para soportar la tapa 101 para el movimiento de abrir y cerrar se sujeta junto con la cubierta interna superior 53 que es la cubierta C de la carrocería del vehículo y los bastidores superiores 15, 15 que son el bastidor de la carrocería del vehículo F. Por lo tanto, la precisión de la posición de la cubierta interna superior 53, el elemento de bloqueo 112 y la tapa 101 se puede mejorar y la potencia de manejo durante el montaje se puede reducir para mejorar la calidad.

Además, dado que el elemento de bloqueo 112 se fija a la cubierta interna superior 53 después de colocarse en los bastidores superiores 15, 15, la cubierta interna superior 53 se puede ensamblar en un estado en el que el elemento de bloqueo 112 se ensambla al bastidor de la carrocería del vehículo F (bastidores superiores 15, 15) con antelación. En consecuencia, la productividad se mejora.

Además, dado que el elemento de bloqueo 112 se coloca de manera que se extienda entre los bastidores emparejados izquierdo y derecho 15, 15 que configuran parte del bastidor de la carrocería del vehículo F, la carga del elemento de bloqueo 112 se puede soportar bien y también se facilita la colocación del elemento de bloqueo 112 en la dirección a lo ancho del vehículo. En consecuencia, se mejora el posicionamiento al ensamblar el elemento de bloqueo 112 y el bastidor de la carrocería del vehículo F, y, con ello, también se mejora la productividad.

Además, los bastidores superiores 15, 15 están inclinados en la dirección hacia delante y hacia atrás de la carrocería del vehículo y tienen el elemento transversal superior 19A en el lado superior de inclinación, y el elemento de bloqueo 112 tiene la parte de trinquete 115H que sirve como una parte de bloqueo para bloquear el elemento transversal superior 19A desde arriba. Por tanto, el posicionamiento del elemento de bloqueo 112 en la dirección hacia adelante y hacia atrás se puede llevar a cabo temporalmente haciendo uso de la inclinación del bastidor de la carrocería del vehículo F y el elemento transversal superior 19A. También con ello se mejora la productividad.

Además, las partes de guía del cable primera y segunda 115G y 116G que funcionan como partes de guía para guiar el cable de operación 123 (en la presente configuración, el cable para la cancelación del bloqueo del asiento) que no sea para el bloqueo de la tapa se proporcionan en el elemento de bloqueo 112. Por lo tanto, el cable de operación 123 diferente se puede ensamblar en un estado en el que el elemento de bloqueo 112 se coloca en el bastidor de la carrocería del vehículo F, y la productividad también se mejora con ello. Además, dado que se puede reducir una parte de guía para uso exclusivo para el cable de operación 123 diferente y la soldadura de dicha parte de guía al bastidor de la carrocería del vehículo F, se puede anticipar una reducción del coste y el peso.

Además, las partes curvadas 115N, 115N que sirven como partes de tope con las que la cubierta interna superior 53 se apoya desde arriba se proporcionan en ubicaciones del elemento de bloqueo 112 diferentes de las ubicaciones en las que el elemento de bloqueo 112 se fija a la cubierta interna superior 53 (cubierta C de la carrocería del vehículo). Por lo tanto, el elemento de bloqueo 112 puede intercalarse entre la cubierta interna superior 53 y los bastidores superiores 15, 15 (bastidor de la carrocería del vehículo F) e incluso si se reduce la rigidez de la cubierta C de la carrocería del vehículo, la resistencia de soporte de la cubierta C del vehículo la puede asegurarse fácilmente a través del elemento de bloqueo 112. En consecuencia, se puede lograr tanto la resistencia de soporte de la cubierta C de la carrocería del vehículo como la reducción del peso de la cubierta C de la carrocería del

vehículo.

<Estructura de una parte trasera de la carrocería del vehículo y estructura de enrutamiento del cable 123 para la cancelación del bloqueo del asiento>

5 Ahora, se describe una estructura de una parte trasera de la carrocería del vehículo.

La figura 15 es una vista transversal en alzado lateral que muestra una caja de almacenamiento 44 junto con una estructura periférica.

10 La región de almacenamiento delantera 44A de la caja de almacenamiento 44 está hinchada hacia abajo frente al elemento transversal intermedio 20 (figura 4) que conecta los carriles 14, 14 del asiento entre sí en una posición intermedia en la dirección hacia delante y hacia atrás para formar una sección de almacenamiento del casco en la que se puede acomodar un solo casco HL1. Una batería 651 que sirve como fuente de suministro de energía a los componentes asociados está dispuesta debajo de la región de almacenamiento delantera 44^a y se puede llevar a cabo un mantenimiento o reemplazar la batería 651 retirando una cubierta 652 para la placa inferior de la región de almacenamiento delantera 44^a.

20 Además, la región de almacenamiento trasera 44B de la caja de almacenamiento 44 está hinchada hacia abajo detrás del elemento transversal intermedio 20 (figura 4) para formar una sección de almacenamiento del casco que puede acomodar un solo casco HL2. La región de almacenamiento trasera 44B tiene además una parte inferior elevada 655 que se extiende hacia atrás con un escalón formado con respecto a la parte inferior de la sección de almacenamiento del casco detrás de la sección de almacenamiento del casco.

25 Una parte de pared 656 que forma una pared delantera de la parte inferior elevada 655 está formada como una pared que está curvada de manera proyectada hacia la parte posterior según se ve en el plano superior. En otras palabras, la parte de pared 656 está formada en una forma en la que se extiende, cuando el casco HL2 está acomodado en la región de almacenamiento trasera 44B, a lo largo de un borde exterior del casco HL2.

30 La parte inferior elevada 655 se extiende horizontalmente hacia atrás sobre la anchura total de la región de almacenamiento trasera 44B desde un borde superior de la parte de la pared 656 y se eleva hacia arriba en un borde trasero de la misma de manera que se forma una caja de almacenamiento secundaria 671 en la parte trasera de la sección de almacenamiento del casco de la región de almacenamiento trasera 44B. Una placa de división 662 que se extiende en la dirección a lo ancho del vehículo se proporciona de forma extraíble entre la caja de almacenamiento secundaria 671 y la sección de almacenamiento del casco.

35 La figura 16 es una vista en perspectiva que muestra una parte posterior de una caja de almacenamiento 44 junto con una configuración periférica.

40 La barra de sujeción 48 está formado en forma de U que se extiende a lo largo de un borde trasero del asiento trasero 10B y está abierto hacia delante, y funciona como un elemento de agarre para ser agarrado por un pasajero sentado en el asiento trasero 10B. La barra de sujeción 48 tiene un par de partes de brazo izquierdo y derecho 48A, 48A que se extienden hacia delante, y una parte de conexión 48B para conectar las partes de brazo 48A, 48A entre sí. Debe observarse que la figura 16 ilustra un estado en el que se retiran las cubiertas laterales de la carrocería emparejadas izquierda y derecha 59, 59.

50 Como se muestra en las figuras 15 y 16, una placa de agarre del asiento 373 del aparato de bloqueo del asiento 372 para bloquear el asiento 10 está fijada a una parte central entre las partes de brazo emparejadas izquierda y derecha 48A, 48A en la dirección hacia la izquierda y hacia la derecha.

El aparato de bloqueo del asiento 372 es un mecanismo también llamado mecanismo de agarre del asiento y está acoplado, cuando el asiento 10 está cerrado, con un enganche del asiento provisto en una parte inferior de un extremo trasero del asiento 10 para bloquear el asiento 10 en estado cerrado.

55 El cable de operación 123 para la cancelación del bloqueo del asiento que es traccionado en respuesta a una operación del aparato de cancelación de bloqueo del asiento (elemento de operación 143 y sucesivamente) provisto en una parte delantera de la carrocería del vehículo está conectado en un extremo del mismo al aparato de bloqueo del asiento 372. En consecuencia, el bloqueo del asiento 10 se puede cancelar trabajando el cable de operación 123.

60 Asimismo, el cable de operación 123 tiene una estructura de cable en la que un cable interno (elemento deslizante) no mostrado se mueve de forma deslizante en el interior de un cable exterior 123A que configura un tubo externo de manera similar al cable de operación 121 para la cancelación de bloqueo de la tapa.

65

Ahora, se describe una estructura de enrutamiento para el cable de operación 123.

El cable de operación 123 está dispuesto primero desde la posición del elemento de operación 143 provisto en el panel central 138 en una parte delantera de la carrocería del vehículo hacia el bastidor superior 15 en el lado izquierdo bajo la guía de la primera parte de guía del cable 115G (FIG 9) provisto en el elemento de bloqueo 112. A continuación, el cable de operación 123 está dispuesto bajo la guía de la segunda parte de guía del cable 116G (figura 9) dispuesta en el elemento de bloqueo 112 de manera que está inclinada hacia atrás y hacia abajo a lo largo del bastidor superior 15 del lado izquierdo en la cara superior del bastidor superior 15 como se muestra en la figura 2.

En este caso, dado que el cable de operación 123 está unido a las partes de guía de cable primera y segunda 115G y 116G desde arriba, el trabajo de fijación es fácil.

A continuación, el cable de operación 123 se dispone, bajo la guía de las partes de guía de cable tercera y cuarta 151 y 161 (figuras 2 y 3) formadas en el lado exterior de un borde periférico de la abertura 44K de la caja de almacenamiento 44, en una relación inclinada hacia atrás y hacia arriba de manera tal que se proporciona un valle en una posición en la que el bastidor superior 15 del lado izquierdo y un extremo delantero de la caja de almacenamiento 44 se colocan cerca el uno del otro. El cable de operación 123 está dispuesto para extenderse al aparato de bloqueo del asiento 372 (figura 15) posicionado detrás de la caja de almacenamiento 44. Debe observarse que este trabajo de enrutamiento puede llevarse a cabo en un estado en el que solo la cubierta lateral 59 de la carrocería en el lado izquierdo se elimina.

Aquí, en la figura 17, el número de referencia 145 indica una abrazadera dispuesta en el bastidor superior izquierdo 15 para soportar el cable de operación 123. La abrazadera 145 soporta el cable de operación 123 entre la segunda parte de guía del cable 116G proporcionada en el elemento de bloqueo 112 y la tercera parte de guía del cable 151 proporcionada en la caja de almacenamiento 44. De esta manera, en la presente configuración, solo se proporciona la abrazadera 145 única como un elemento de soporte del cable provisto en el bastidor superior 15, y el cable de operación 123 está soportado en una pluralidad de puntos de la misma haciendo uso de partes (elemento de bloqueo 112 y caja de almacenamiento 44) distintas del bastidor superior 15.

La figura 17 es una vista en perspectiva que muestra la tercera parte de guía del cable 151 junto con una configuración periférica y la figura 18 es una vista que muestra una sección transversal de la tercera parte de guía del cable 151 junto con una configuración periférica.

Como se muestra en las figuras 5, 6 y 17, la tercera parte de guía del cable 151 se proporciona de manera independiente e integral en un lado (lado izquierdo) en la dirección a lo ancho del vehículo de una parte delantera de la caja de almacenamiento 44. Además, como se muestra en la figura 18, la tercera parte de guía del cable 151 está provista en una posición más baja que la de un borde superior de la caja de almacenamiento 44 y está provista en una posición delante de la cuarta parte de guía del cable 161 inferior a la de la cuarta parte de guía del cable 161.

Como se muestra en la figura 18, la tercera parte de guía del cable 151 está formada en una forma rebajada (forma de canal) abierta hacia abajo y restringe una posición de límite superior y posiciones izquierda y derecha del cable de operación 123. En consecuencia, la tercera parte de guía del cable 151 funciona como una parte de guía curvada para guiar el cable de operación 123 en estado curvado en un estado proyectado hacia abajo entre el bastidor superior 15 que se extiende hacia atrás y hacia abajo, y la cuarta parte de guía del cable 161.

Mediante la tercera parte de guía del cable 151, el cable de operación 123 puede enrutarse de manera que primero se extiende a lo largo del bastidor superior 15 que se extiende hacia atrás y hacia abajo y luego se curva moderadamente y se extiende hacia la cuarta parte de guía del cable 161 posicionada en una posición relativamente alta sin una gran curva.

Como se muestra en las figuras 17 y 6, la cuarta parte de guía del cable 161 está formada en forma de una canaleta (forma de una ranura) en la que está hinchada hacia el lado exterior en el sentido de la anchura del vehículo a lo largo y cerca de un borde superior de la pared lateral izquierda de la caja de almacenamiento 44 y se extiende a lo largo del borde superior sobre la dirección hacia delante y hacia atrás de la carrocería del vehículo.

La cuarta parte de guía del cable 161 se describe por separado con respecto a una parte de guía del cable delantera 162 (figura 5) que se extiende hacia atrás a lo largo de un borde periférico exterior de la región de almacenamiento delantera 44A, una parte de guía del cable intermedia 163 (figura 5) que se extiende hacia atrás a lo largo de un borde externo entre la región de almacenamiento delantera 44A y la región de almacenamiento trasera 44B, y una parte de guía del cable trasera 164 (figura 5) que se extiende hacia atrás a lo largo de un borde periférico exterior de la región de almacenamiento trasera 44B.

La región de almacenamiento delantera 44A de la caja de almacenamiento 44 es una región de la anchura más pequeño de la caja de almacenamiento 44 como se muestra en las figuras 5 y 17 y está formada en forma de un borde exterior que está curvado moderadamente a lo largo de una perifería exterior del casco HL1 (figura 15)

acomodado en el estado dirigido hacia delante en la región de almacenamiento delantera 44A. Por lo tanto, la parte de guía del cable delantera 162 está formada en una curva que está curvada moderadamente a lo largo de un borde exterior de la región de almacenamiento delantera 44A según se ve en planta.

5 Más particularmente, como se muestra en la figura 3, la parte de guía del cable delantera 162 está formada en forma de una canaleta que se extiende hacia atrás desde una parte de la región de almacenamiento delantera 44A, que se solapa con el bastidor superior 15 según se ve en planta superior, a lo largo de un borde exterior izquierdo de la región de almacenamiento delantera 44A. Además, la parte de guía del cable delantero 162 está formada de manera que se extiende moderadamente hacia el lado interno en el sentido de la anchura del vehículo hacia la parte trasera
10 como se muestra en la figura 3.

La figura 19 muestra una sección vertical de la parte de guía del cable delantera 162 (que corresponde a una sección tomada a lo largo de la línea XIX-XIX de la figura 17) junto con una configuración periférica. Como se muestra en la figura 19, la parte de guía del cable delantera 162 está formada en una forma rebajada (forma de canal) abierta hacia arriba. Además, como se muestra en las figuras 19 y 5, una parte de sujeción 165 para sujetar el cable de operación 123 en la parte de guía del cable delantera 162 desde arriba se proporciona en la dirección longitudinal de la parte de guía del cable delantera 162 en una relación separada de la parte de guía del cable
15 delantera 162.

20 La parte de sujeción 165 está provista integralmente con la parte de guía del cable delantera 162 de manera que un espacio de separación 165A (figura 19) a través del cual el cable de operación 123 puede insertarse desde arriba en la parte de guía del cable delantera 162. Por lo tanto, la parte de sujeción 165 puede sujetar el cable de operación 123, que está dispuesto bastante cerca del lado exterior en la dirección a lo ancho del vehículo en la parte de guía del cable delantera 162, desde arriba como se muestra en la figura 19.

25 Como se ha descrito anteriormente, se forma un par de partes sobresalientes izquierda y derecha 95F, 95F (figura 5) que sobresalen hacia los lados exteriores en la dirección a lo ancho del vehículo para ser fijadas a los tirantes 80, 80 de la caja provistos en los carriles 14, 14 del asiento entre la región de almacenamiento delantera 44A y la región de almacenamiento trasera 44B como se ha descrito anteriormente. Como se muestra en la figura 5, la parte de guía del cable intermedia 163 está formada para extenderse a lo largo del lado exterior de un borde periférico de la parte que sobresale 95F del lado izquierdo.
30

Más particularmente, la parte de guía del cable intermedia 163 se extiende de manera tal que se forma una parte proyectada 163A que se curva en una forma proyectada hacia el lado exterior en la dirección a lo ancho del vehículo en una parte delantera de la parte de proyección lateral izquierda 95F como se ve en planta y se forma una parte rebajada 163B en el lado interno en la dirección a lo ancho del vehículo en una parte trasera de la parte que sobresale 95F como se muestra en la figura 5. En otras palabras, la parte de guía del cable intermedia 163 se extiende para dibujar una curva moderada en forma de S en planta, y el cable de operación 123 se mantiene a lo largo de esta curva.
35

40 La figura 20 muestra una sección vertical de la parte de guía del cable intermedia 163 junto con una configuración periférica.

45 Como se muestra en la figura 20, también la parte de guía del cable intermedia 163 tiene una forma rebajada (forma de canal) abierta hacia arriba y se extiende en la dirección hacia adelante y hacia atrás de la carrocería del vehículo y además incluye una parte de sujeción 165 para sujetar el cable de operación 123 desde arriba en una relación separada en la dirección longitudinal de manera similar a la parte de guía del cable delantera 162 descrita anteriormente en el presente documento.

50 Dado que la parte de guía del cable intermedia 163 sujeta el cable de operación 123 a lo largo de una curva en forma de S como se ha descrito anteriormente, el cable de operación 123 es menos propenso a desplazarse en la dirección longitudinal. Además, en una parte en la que el cable de operación 123 está curvado en el lado interior en la dirección a lo ancho del vehículo (por ejemplo, la parte rebajada 163B), el cable de operación 123 es susceptible de estar bastante cerca del lado exterior en la dirección a lo ancho del vehículo, el cable de operación 123 está
55 suprimido desde arriba por la parte de retención 165 en la ubicación. Por lo tanto, también esto puede hacer que el cable de operación 123 sea menos susceptible de ser desplazado.

La región de almacenamiento trasera 44B está formada con un ancho aumentado con respecto a la región de almacenamiento delantera 44A porque está formada en una forma de un borde exterior que está curvado moderadamente a lo largo de la periferia exterior del casco HL2 (figura 15) que está ajustado en una dirección lateral en la región de almacenamiento trasera 44B como se muestra en la figura 5.
60

65 Como se muestra en la figura 5, la parte de guía del cable trasera 164 está formada a lo largo de un borde exterior del lado izquierdo de la región de almacenamiento trasera 44B. Por lo tanto, la parte de guía del cable trasera 164 se extiende hacia atrás mientras forma una parte proyectada 164A que está moderadamente curvada en una forma proyectada hacia el lado exterior en la dirección a lo ancho del vehículo desde la parte trasera de la parte que

sobresale 95F. La parte de guía del cable trasera 164 se extiende a una parte de esquina del lado izquierdo 164B de la región de almacenamiento trasera 44B.

5 Asimismo, la parte de guía del cable trasera 164 se extiende en la dirección hacia adelante y hacia atrás de la carrocería del vehículo en una forma rebajada (forma de canal) abierta hacia arriba e incluye una parte de sujeción 165 para sujetar el cable de operación 123 desde arriba en una relación separada en la dirección longitudinal de manera similar a la parte de guía del cable delantera 162 y la parte de guía del cable intermedia 163 descrita anteriormente.

10 El cable de operación 123 para la cancelación del bloqueo del asiento se enruta de modo que se curve de forma moderada a lo largo de un lado de la caja de almacenamiento 44 de esta manera. Cuando el cable de operación 123 se enruta en un estado curvado, incluso si se tira de un cable interno 123B en el cable de operación 123, el cable externo 123A no es susceptible a ser desplazado, y por lo tanto, el aparato de bloqueo del asiento 372 puede operarse apropiadamente.

15 Además, en la presente configuración, el cable de operación 123 se dirige hacia atrás y hacia arriba a lo largo de un borde superior de la caja de almacenamiento 44 según se ve en alzado lateral (figura 2). Sin embargo, el cable de operación 123 se enruta en un estado curvado como se ve en planta y además se mantiene desde arriba por la parte de sujeción 165. Por lo tanto, incluso si el cable de operación 123 se enruta hacia atrás y hacia arriba, el cable exterior 123A es menos susceptible a ser desplazado. En consecuencia, el aparato de bloqueo del asiento 372 puede ser operado apropiadamente.

20 De forma incidental, la cubierta 59 lateral de la carrocería en el lado izquierdo está montada de manera que cubre un borde exterior de una parte superior de la caja de almacenamiento 44 desde arriba como se muestra en la figura 20. Asimismo, la cuarta parte de guía del cable 161 configurada desde la parte de guía del cable delantera 162, la parte de guía del cable intermedia 163 y la parte de guía del cable trasera 164 está montada de manera que está cubierta desde arriba.

30 Aquí, las cubiertas laterales de la carrocería 59, 59 están configuradas de manera que están montadas en el bastidor de la carrocería del vehículo F (carriles del asiento 14) mediante elementos de sujeción no mostrados y, además, están fijadas también a partes de sujeción 166, 166 (figura 5), que son orificios de fijación provistos en el borde periférico de la abertura 44K de la caja de almacenamiento 44, mediante los elementos de sujeción 167, 167.

35 Más particularmente, las partes de sujeción 166, 166 están provistas en la proximidad de las partes sobresalientes emparejadas izquierda y derecha 95F, 95F de la caja de almacenamiento 44, y las posiciones están provistas sustancialmente en la posición central en la dirección hacia adelante y hacia atrás del almacenamiento caja 44. En consecuencia, las cubiertas laterales 59, 59 de la carrocería pueden colocarse y fijarse a la caja de almacenamiento 44 de manera eficiente.

40 Por lo tanto, en un estado en el que está montada la cubierta lateral 59 del lado izquierdo, el cable de operación 123 y la cuarta parte de guía del cable 161 están cubiertos y no se observan desde el exterior. En consecuencia, el acceso involuntario de un tercero al cable de operación 123 es difícil, y se puede suprimir un daño o similar. Además, el cable de operación 123 puede protegerse contra la lluvia o el polvo externos. Además, dado que el cable de operación 123 y la cuarta parte de guía del cable 161 se disponen haciendo uso del espacio formado entre la
45 cubierta lateral 59 de la carrocería y la caja de almacenamiento 44, también se puede lograr una utilización efectiva del espacio.

50 De esta manera, con la presente realización, se proporciona la cuarta parte de guía de cable 161 que está formada integralmente con la caja de almacenamiento 44 y guía el cable de operación 123 de la estructura del cable de alambre, y está formada en forma de una canaleta que se extiende a lo largo del lado exterior de un borde periférico de la abertura 44K de la caja de almacenamiento 44. Por lo tanto, se puede formar una parte de guía larga haciendo uso del borde periférico de la abertura 44K de la caja de almacenamiento 44, y puede suprimirse un aumento del número de partes mientras que se suprime una manipulación del cable de operación 123. También es posible elevar la rigidez del borde periférico de la abertura 44K mediante la cuarta parte de guía del cable 161.

55 Además, el cable de operación 123 es un cable para la cancelación del bloqueo del asiento que lleva a cabo la transmisión de potencia entre el aparato de cancelación del bloqueo del asiento (elemento de operación 143 y demás) delante de la caja de almacenamiento 44 y el aparato de bloqueo del asiento 372 detrás de la caja de almacenamiento 44. Por lo tanto, al proporcionar las partes de guía del cable 163 y 164 en el borde periférico de la
60 abertura 44K de la caja de almacenamiento 44, se puede minimizar la longitud del cable y se mejora la operatividad de la cancelación de bloqueo.

65 Además, la cuarta parte de guía del cable 161 descrita anteriormente está dispuesta en el espacio desde la cubierta 59 lateral de la carrocería y la caja de almacenamiento 44 que configura la cubierta C de la carrocería del vehículo. Por lo tanto, la exposición del cable de operación 123 puede suprimirse y el acceso al cable de operación 123 puede hacerse difícil, suprimiendo, por lo tanto, un daño o similar.

Además, el borde periférico de la abertura 44K de la caja de almacenamiento 44 incluye las partes curvadas que forman las partes proyectadas 163A y 164A y la parte rebajada 163B (región de almacenamiento delantera 44A, la parte que sobresale 95F y la región de almacenamiento trasera 44B) según se ve en planta. Por lo tanto, el borde periférico de la abertura 44K puede guiar el cable de operación 123 en un estado curvado, y puede eliminarse la
 5 necesidad de un elemento de sujeción especial para colocar el cable de operación 123 en la dirección longitudinal. Como resultado, una manipulación del cable de operación 123 se puede reducir mediante una configuración simple y fácil.

Además, la cuarta parte de guía del cable 161 está formada en una forma de canal (estado rebajado) abierto hacia
 10 arriba, y la cubierta C de la carrocería del vehículo (cubierta lateral 59 de la carrocería) está dispuesta en una parte de extremo abierto de la forma de canal. Por lo tanto, la circunferencia del cable de operación 123 puede estar rodeada por la cuarta parte de guía del cable 161 y la cubierta C de la carrocería del vehículo como se muestra en la figura 20. En consecuencia, el efecto de guía del cable de operación 123 se puede mejorar y también se puede lograr la protección del cable de operación 123.

Además, el cable de operación 123 se dirige desde una parte superior del bastidor superior 15 que configura el
 15 bastidor inferior al lado de la parte trasera del carril del asiento 14, y la caja de almacenamiento 44 se extiende a una posición en la que se solapa con el bastidor superior 15 como se ve en alzado lateral. Además, la tercera parte de guía del cable (parte de guía curvada) 151 para guiar el cable de operación 123 en un estado curvado está formada
 20 integralmente en la caja de almacenamiento 44 delante de la cuarta parte de guía del cable 161. Por lo tanto, las guías de cable en el bastidor de la carrocería del vehículo F se pueden reducir lo más posible para reducir el número de partes.

Además, las partes de sujeción 166, 166 que funcionan como partes de fijación a las que se fija la cubierta C de la
 25 carrocería del vehículo están provistas en la cubierta C de la carrocería del vehículo y el borde periférico de la abertura 44K de la caja de almacenamiento 44. Por lo tanto, acceso al cable de operación 123 puede hacerse más difícil.

La realización descrita anteriormente indica un modo de la presente invención hasta el final y puede modificarse y
 30 aplicarse arbitrariamente sin apartarse del objetivo de la presente invención.

Por ejemplo, en la realización descrita anteriormente, el elemento de bloqueo 112 para bloquear el combustible de la
 35 tapa 101 se fija a la cubierta interna superior 53 y se coloca en los bastidores superiores 15, 15. Sin embargo, el elemento de bloqueo 112 se puede fijar a una parte de la cubierta C de la carrocería del vehículo distinta de la cubierta interna superior 53 y colocada en una parte del bastidor de la carrocería del vehículo F distinta de los bastidores superiores 15, 15. Además, el elemento de bloqueo para bloquear la tapa 101 no está limitado al elemento de bloqueo 112, pero un elemento de bloqueo que puede bloquear la tapa que cubre una abertura dispuesta en la cubierta C de la carrocería del vehículo para el movimiento de abrir y cerrar puede colocarse en la
 40 cubierta C de la carrocería del vehículo y colocarse en el bastidor F del vehículo debajo de la cubierta C de la carrocería del vehículo.

Además, en la realización descrita anteriormente, la tercera y cuarta partes de guía del cable 151 y 161 para guiar el
 45 cable de operación 123 para la cancelación del bloqueo del asiento están provistas en la caja de almacenamiento 44. Sin embargo, pueden proporcionarse partes de guía para guiar varios conductos, tales como un cable de operación además del cable de operación 123 para la cancelación del bloqueo del asiento.

Además, la configuración de la presente invención descrita anteriormente puede aplicarse no solo a la motocicleta 1
 50 sino también a cualquier vehículo de tipo para montar a horcajadas distinto de una motocicleta. Debe observarse que el vehículo de tipo para montar a horcajadas incluye vehículos generales en los que un ocupante se desplaza a través de la carrocería del vehículo e incluye no solo una motocicleta (incluida una bicicleta con motor primario) sino también un vehículo de tres ruedas y un vehículo de cuatro ruedas que están clasificados como ATV (vehículos todo terreno).

Descripción de los números de referencia

- 55 1 Motocicleta (vehículo de tipo para montar a horcajadas)
- 2 Rueda delantera
- 3 Rueda trasera
- 10 Asiento
- 60 12 Conducto delantero
- 13 Bastidor descendente lateral inferior
- 14 Carril del asiento
- 15 Bastidor superior (bastidor descendente lateral superior)
- 44 Caja de almacenamiento
- 65 44A Región de almacenamiento delantera (parte curvada)
- 44B Región de almacenamiento trasera (parte curvada)

ES 2 684 511 T3

	44K, 53K	Abertura
	53	Cubierta interna superior (cubierta de la carrocería del vehículo)
	59	Cubierta lateral de la carrocería (cubierta de la carrocería del vehículo)
	95F	Parte que sobresale (parte curvada)
5	101	Tapa del combustible
	107	Soporte de la tapa (mecanismo de apertura y cierre)
	112	Elemento de bloqueo
	115H	Parte de trinquete (parte de bloqueo)
	115G, 116G	Parte de la guía del cable
10	115N	Parte curvada (parte de tope)
	121A	Cable exterior (tubo exterior)
	121B	Cable interno (artículo deslizante)
	123	Cable de operación
	143	Elemento de operación (aparato de cancelación de bloqueo del asiento)
15	151	Tercera parte de la guía del cable (parte de la guía curvada)
	161	Cuarta parte de la guía del cable
	163A, 164A	Parte proyectada
	163B	Parte rebajada
	166, 166	Parte de sujeción (parte de fijación)
20	372	Aparato de bloqueo del asiento

REIVINDICACIONES

1. Un vehículo de tipo para montar a horcajadas (1) que comprende:

- 5 - un bastidor de la carrocería del vehículo (F) que comprende un conducto delantero (12) provisto en una parte delantera del bastidor de la carrocería (F), un par de bastidores superiores izquierdo y derecho (15) que se extienden hacia atrás y hacia abajo desde el conducto delantero (12), un elemento transversal (19A) que conecta las partes superiores de los bastidores superiores (15) entre sí, y los carriles del asiento (14, 14), en el que los bastidores superiores izquierdo y derecho (15) se extienden delante de los carriles del asiento (14, 14) y están conectados a los carriles del asiento (14, 14), y
- 10 en el que el elemento transversal (19A) está en la parte superior de la inclinación de los bastidores superiores izquierdo y derecho (15),
- una cubierta de la carrocería del vehículo (53) sobre el bastidor superior (15),
- 15 - una abertura (53K) dispuesta en la cubierta de la carrocería del vehículo (53), permitiendo la abertura (53K) que una tapa de llenado (40A) dispuesta en una parte superior de un tanque de combustible (40) quede expuesta hacia fuera a través de la abertura (53K),
- una tapa del depósito de combustible (101) configurada para abrir y cerrar la abertura (53K), cubriendo la tapa del depósito de combustible (101) la abertura (53K) en un estado cerrado, y
- 20 - un elemento de bloqueo (112) capaz de bloquear la tapa (101) en el estado cerrado, **caracterizado por que el** elemento de bloqueo (112) está fijado a la cubierta de la carrocería del vehículo (53) y tiene un par de partes para los pies izquierda y derecha (116) situadas en los bastidores superiores izquierdo y derecho emparejados (15), y el elemento de bloqueo (112) descansa sobre los bastidores superiores (15) de manera tal que se coloque a horcajadas entre el par de bastidores superiores izquierdo y derecho (15), y
- 25 en donde el elemento de bloqueo (112) tiene una parte de bloqueo (115H) configurada para ser bloqueada desde arriba con el elemento transversal (19A).

2. El vehículo de tipo para montar a horcajadas (1) según la reivindicación 1, que comprende un mecanismo de apertura y cierre (107) que soporta la tapa del depósito de combustible (101), en donde el mecanismo de apertura y cierre (107) está configurado para abrir y cerrar la tapa del depósito de combustible (101), y

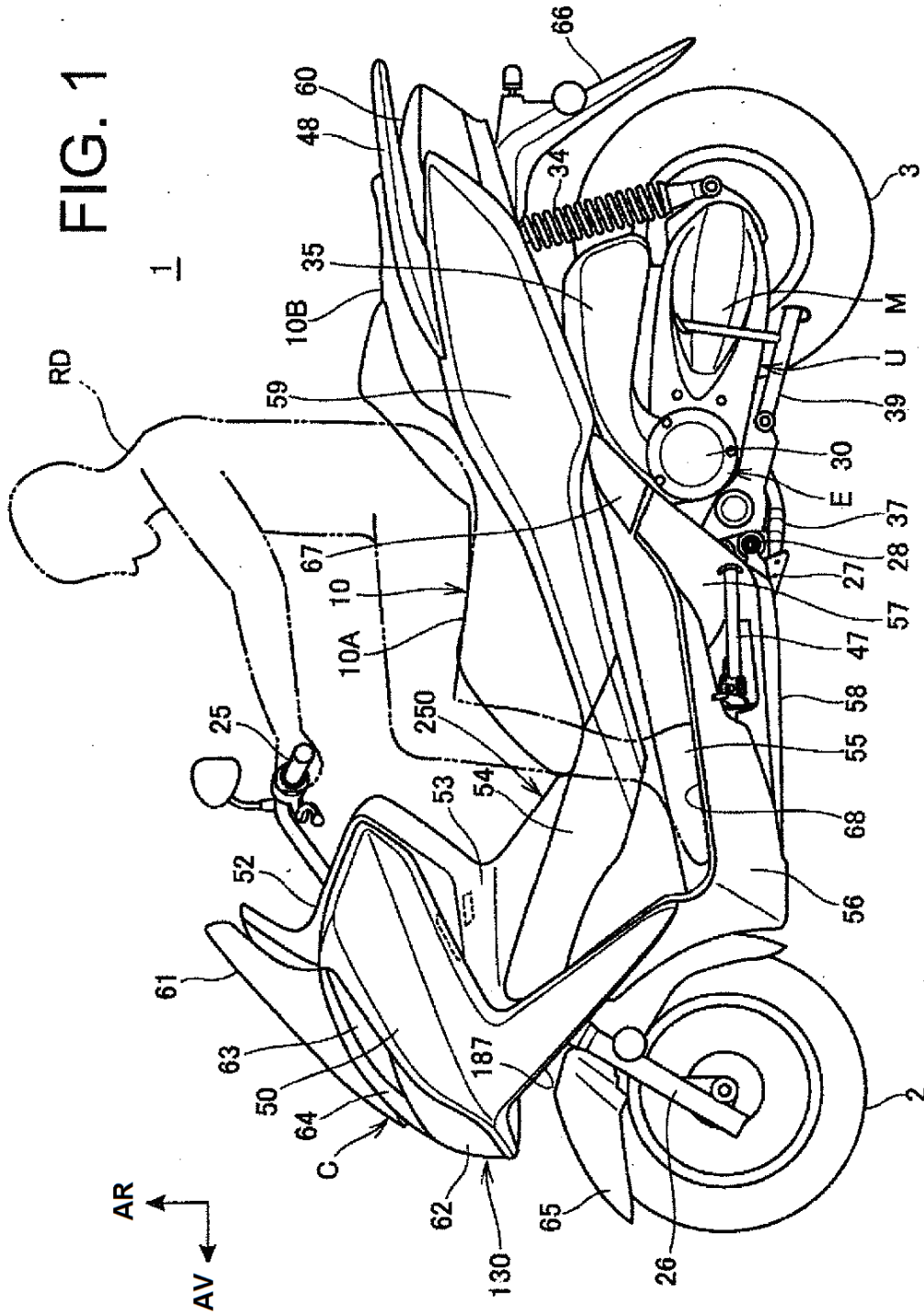
30 en donde el mecanismo de apertura y cierre (107) está fijado tanto a la cubierta de la carrocería del vehículo (53) como a los bastidores superiores (15).

3. El vehículo de tipo para montar a horcajadas (1) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 2, en el que el elemento de bloqueo (112) tiene dispuesta sobre el mismo una parte de guía (115G, 116G) para guiar un cable (123) que está separado de un cable (121) para abrir y cerrar la tapa del tanque de combustible (101).

35

4. El vehículo de tipo para montar a horcajadas (1) según una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, en el que el elemento de bloqueo (112) tiene, en una región del mismo diferente de una región en la que el elemento de bloqueo (112) está fijado a la cubierta de la carrocería del vehículo (53), una parte de tope (115N) con la que la cubierta de la carrocería del vehículo (53) está apoyada desde arriba de manera que el elemento de bloqueo (112) está intercalado entre la cubierta de la carrocería del vehículo (53) y los bastidores superiores (15).

40



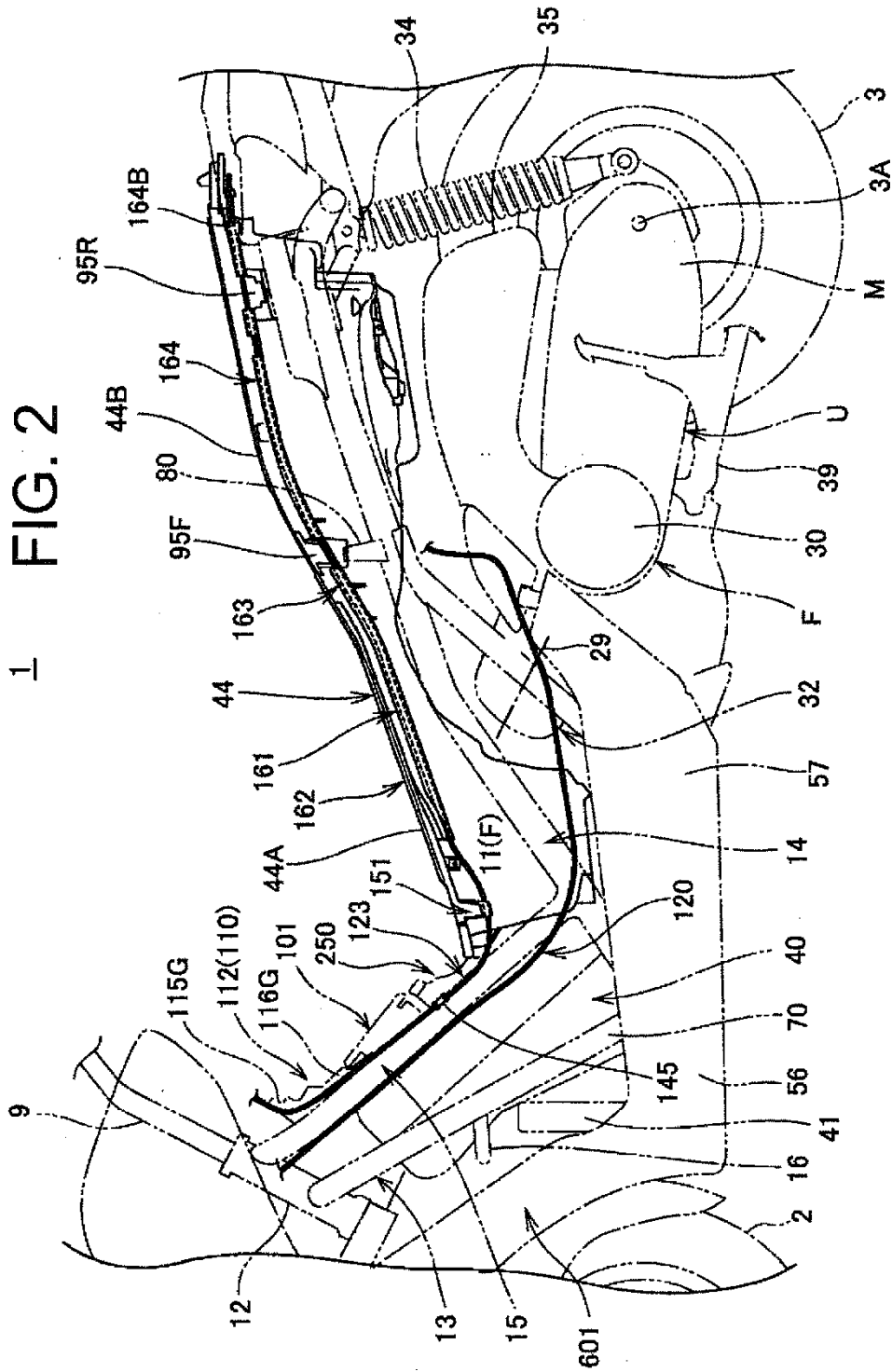
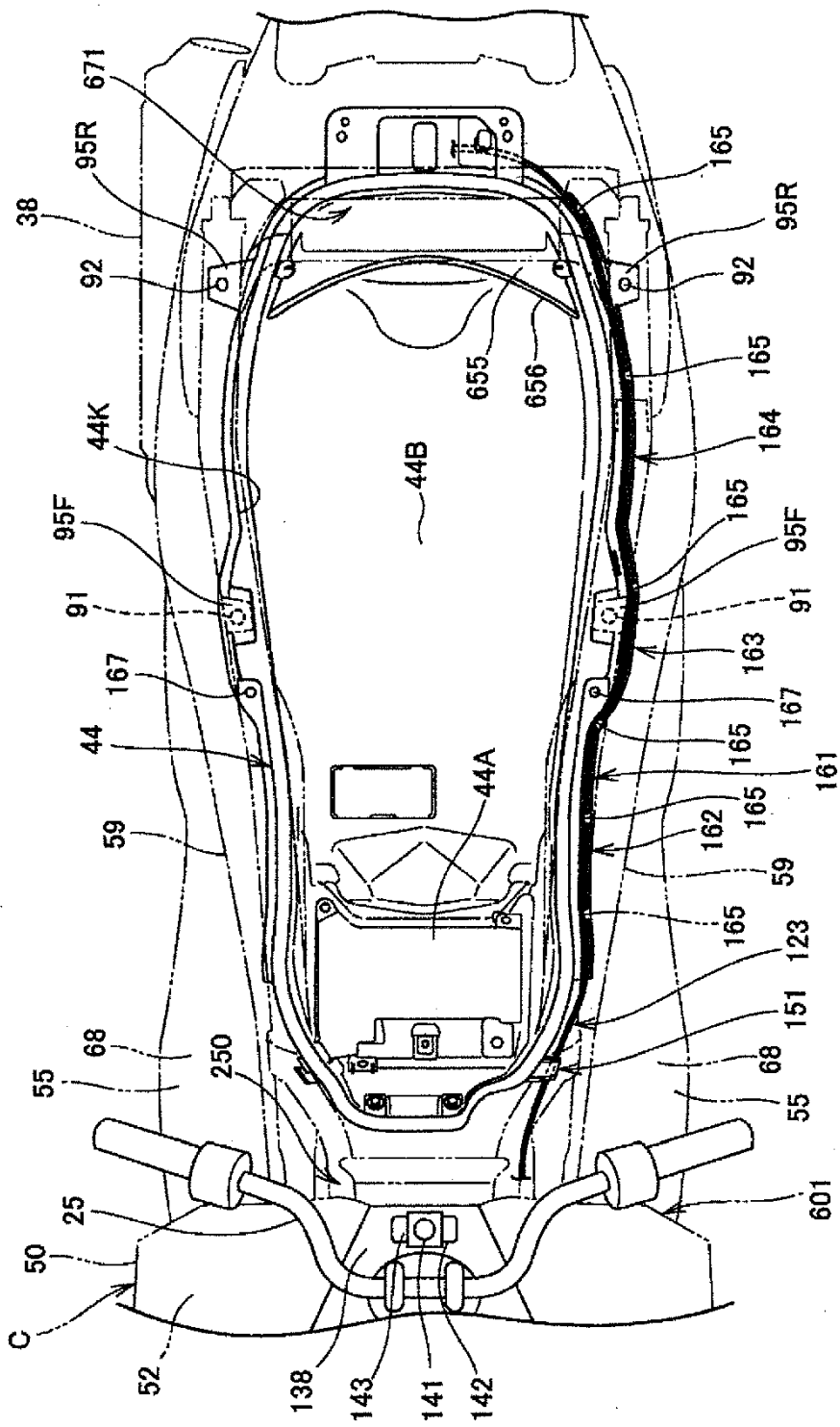


FIG. 3

1



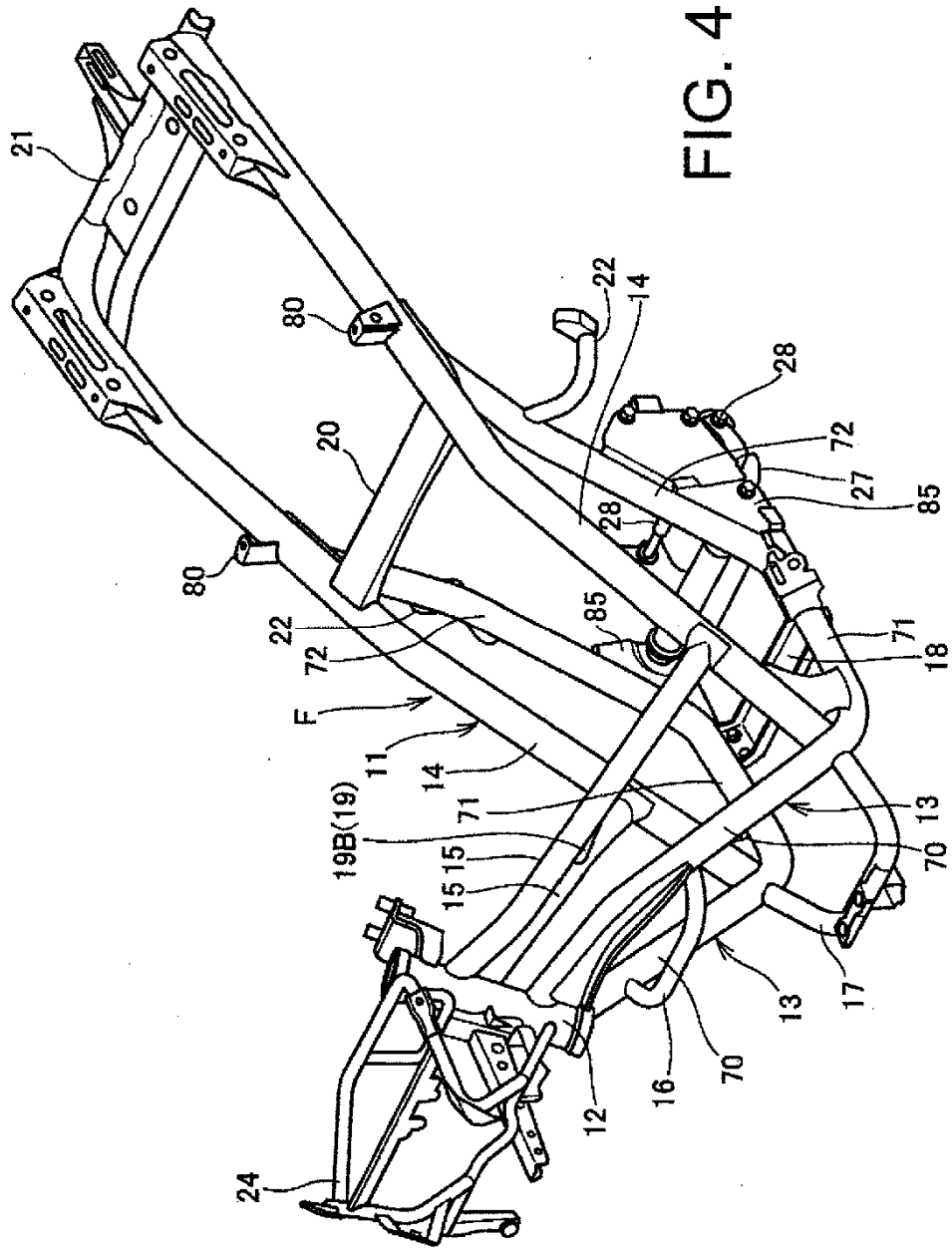


FIG. 4

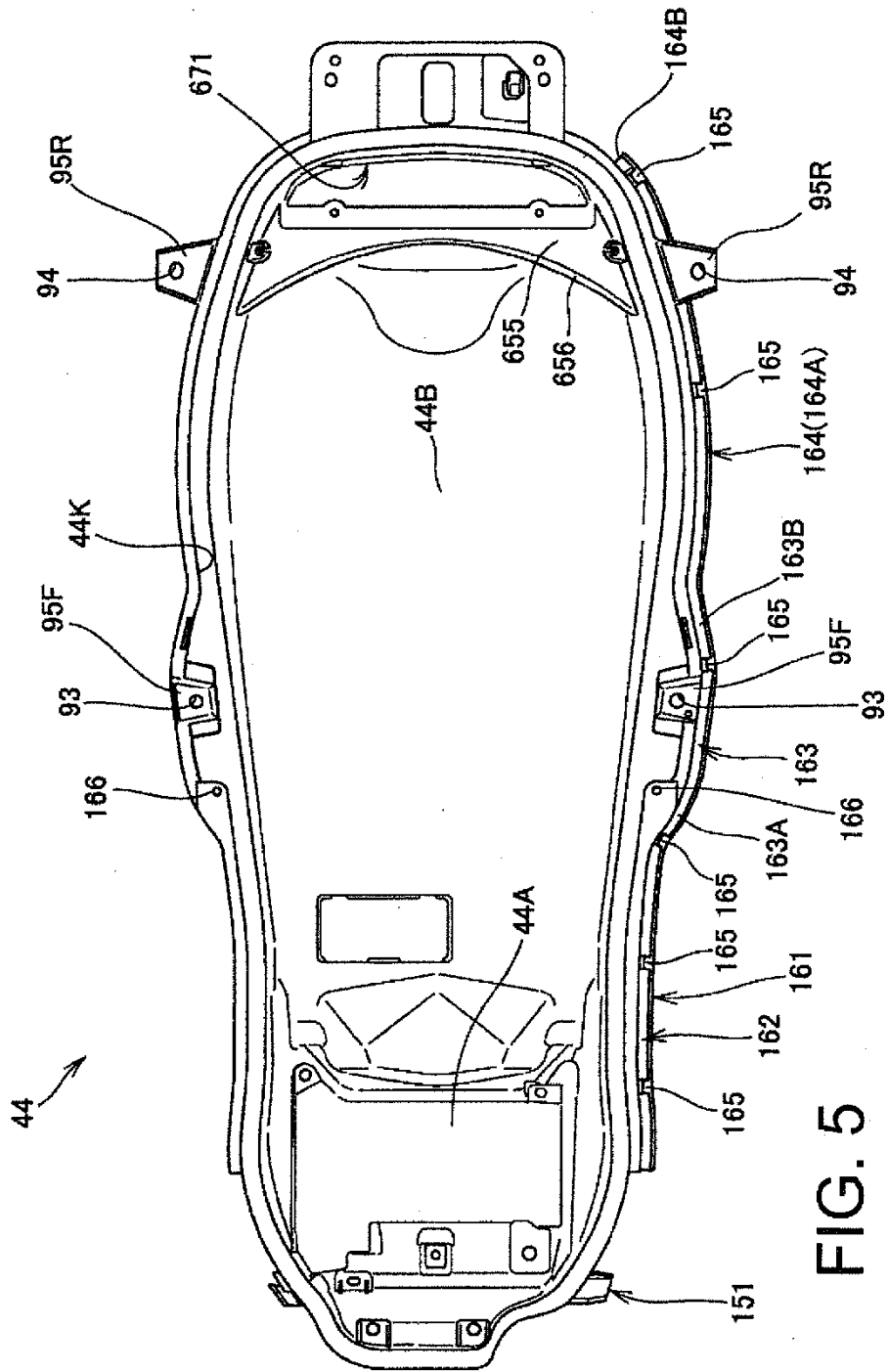


FIG. 5

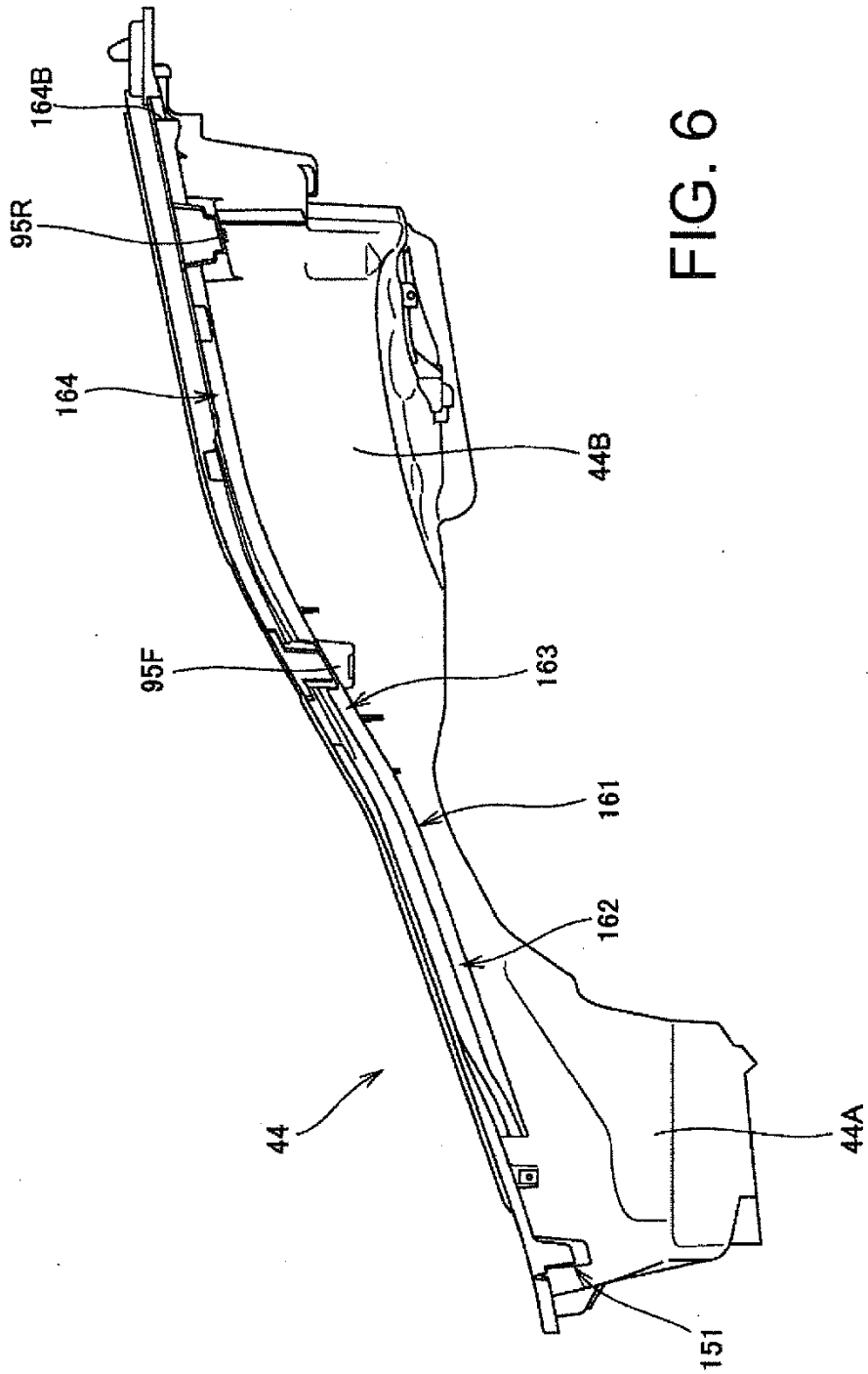
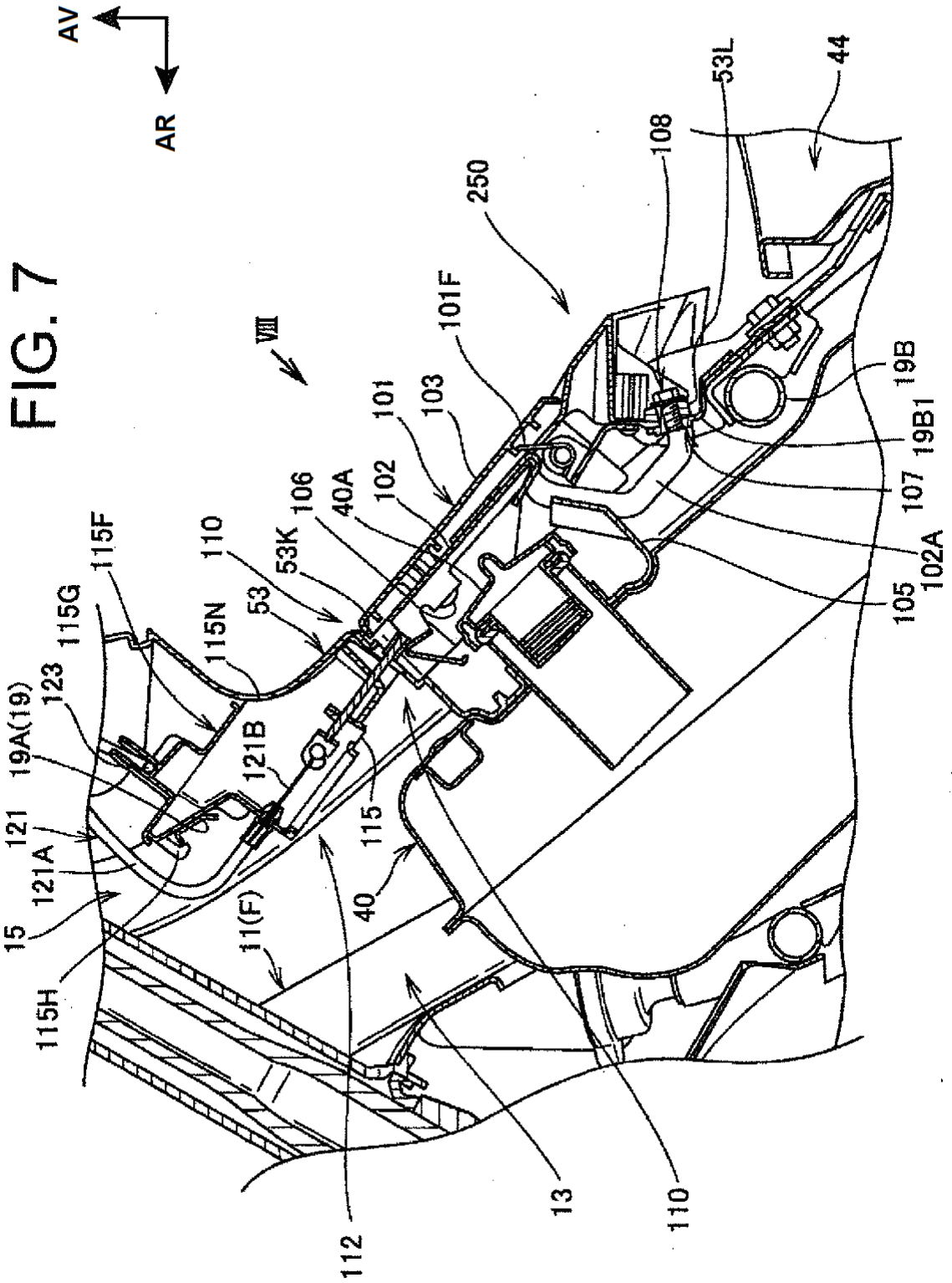


FIG. 6



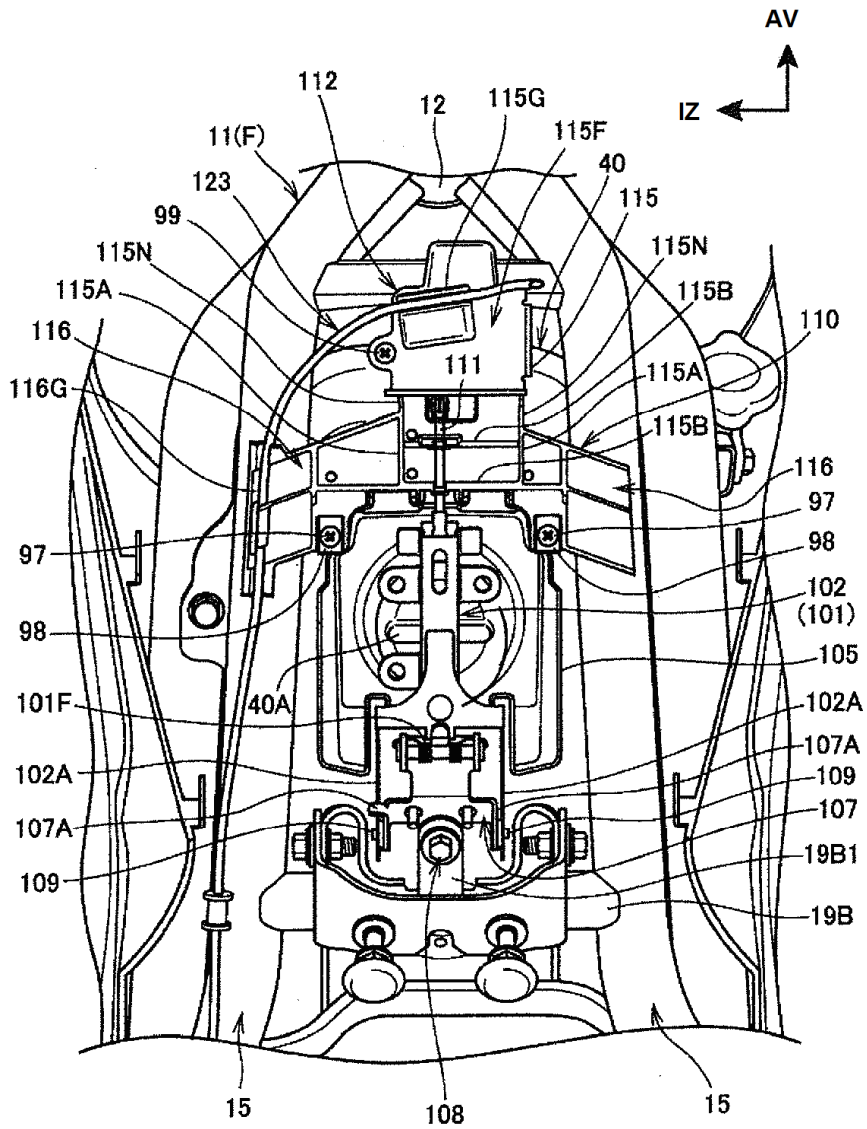


FIG. 8

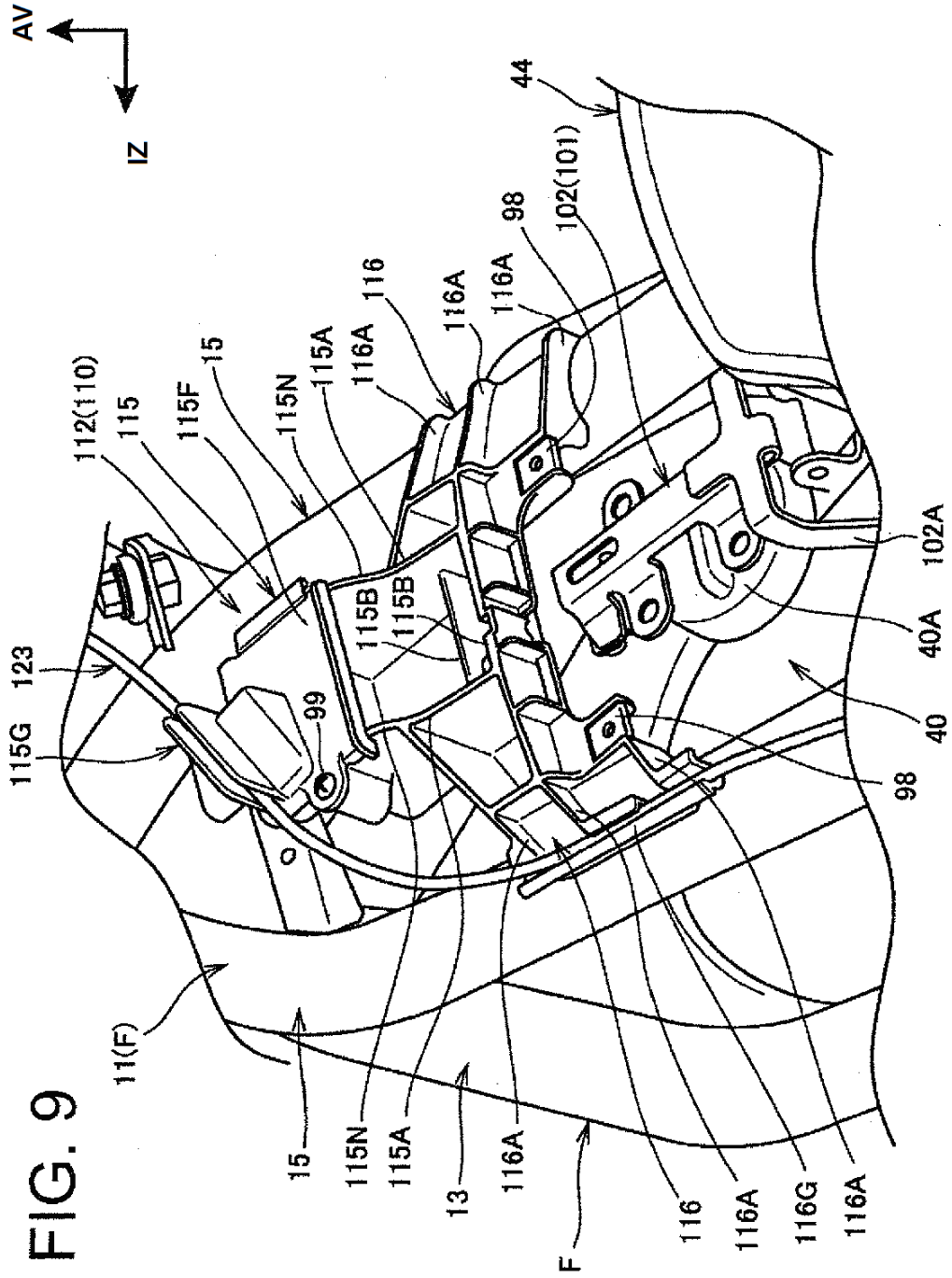


FIG. 10

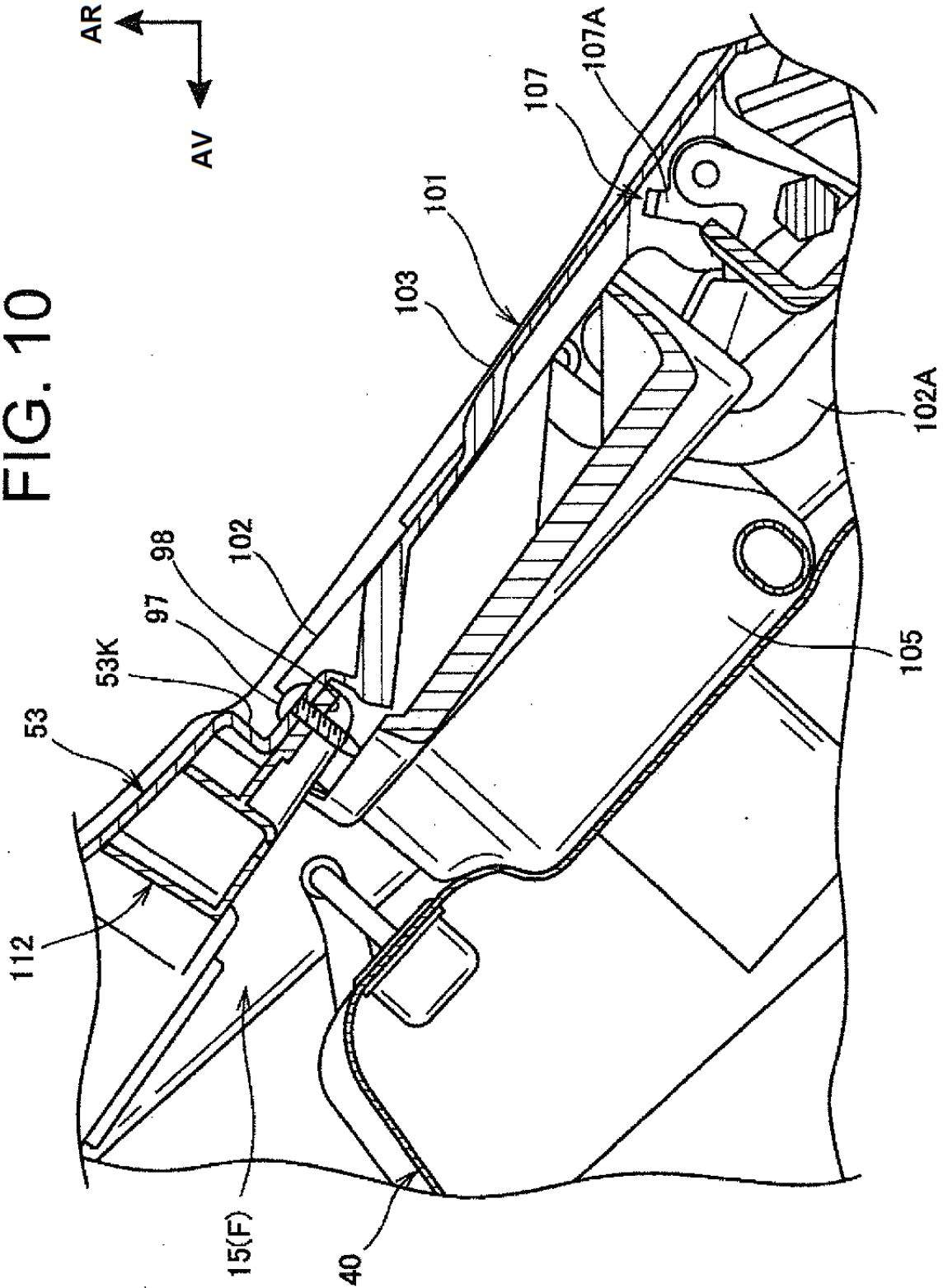
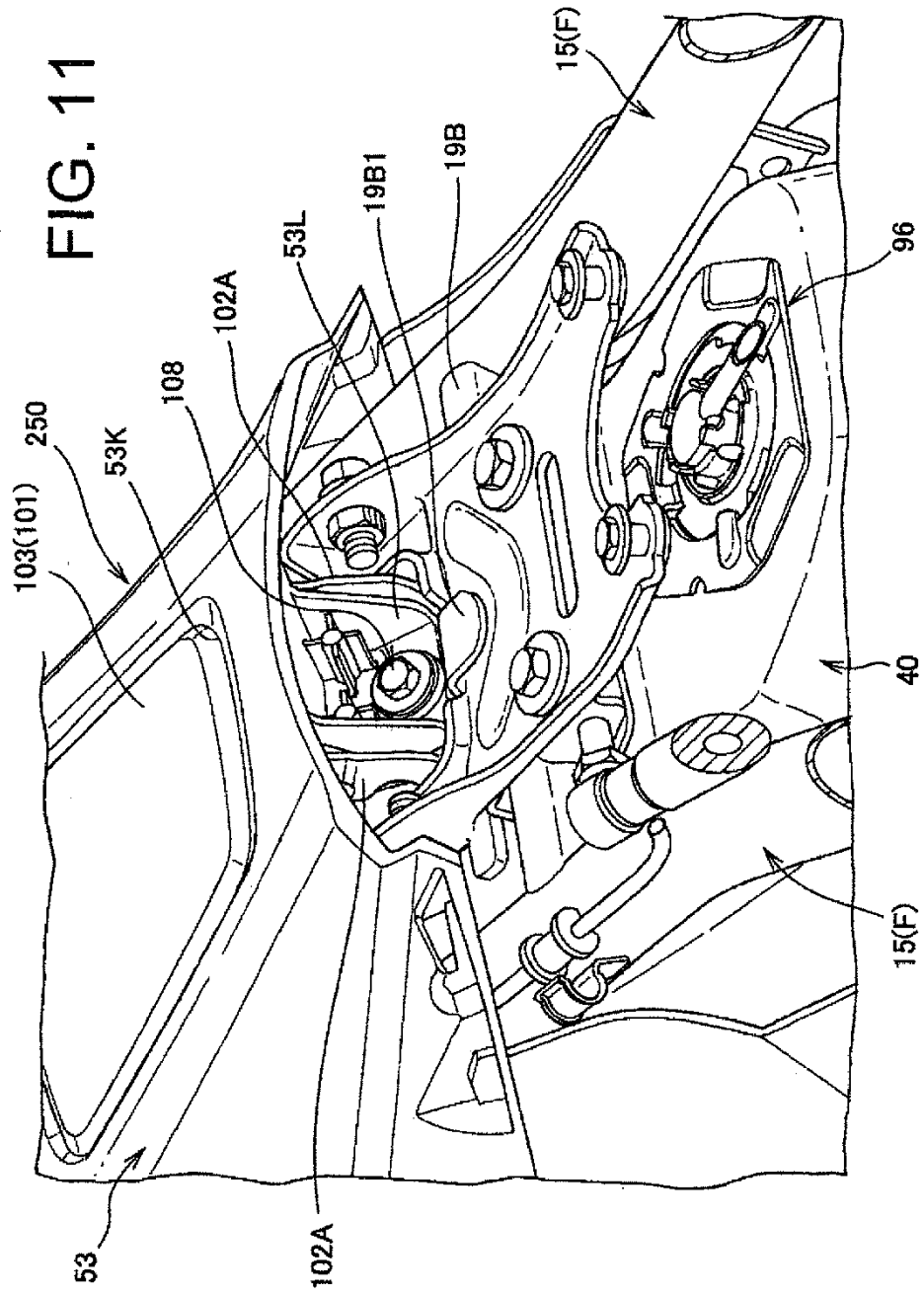


FIG. 11



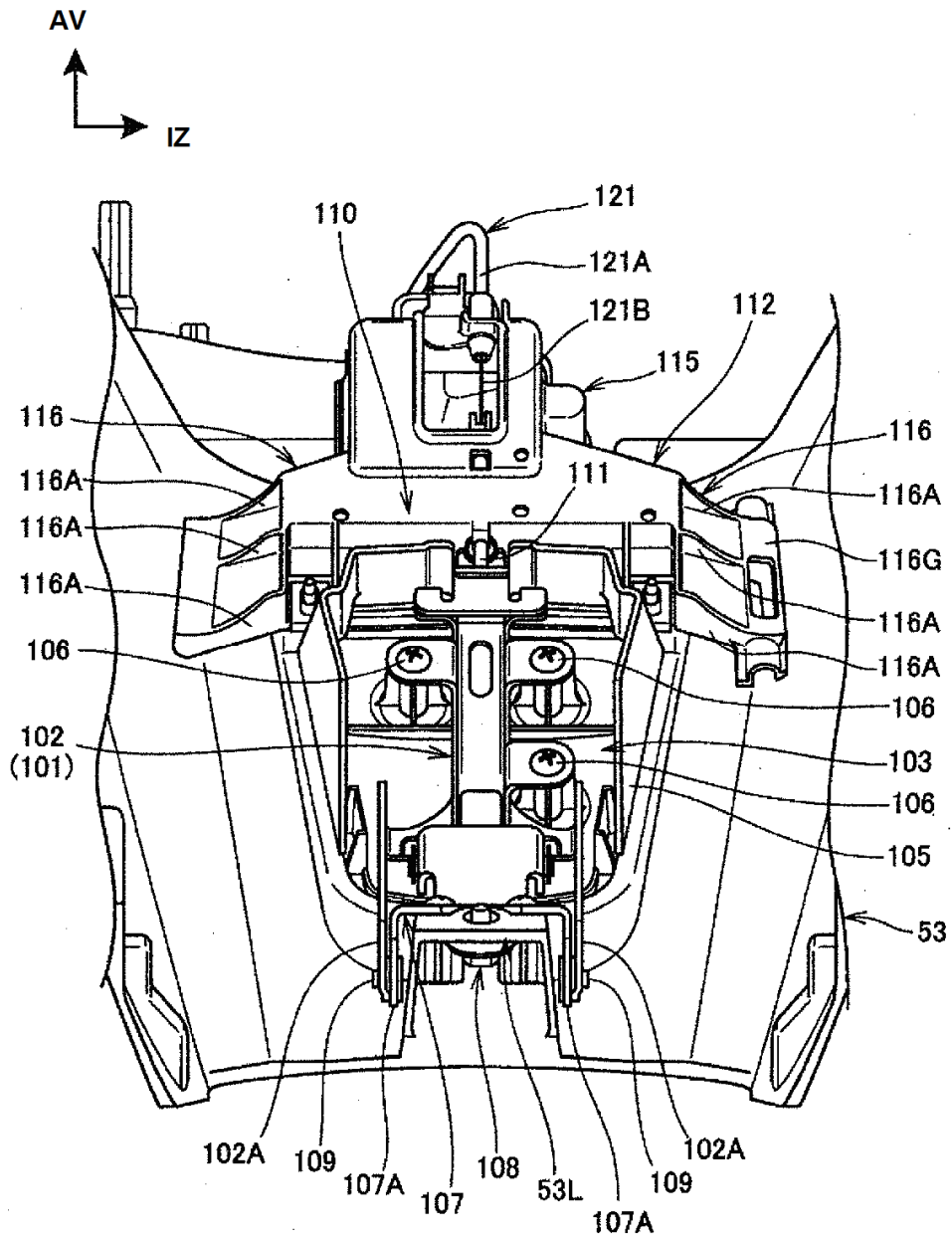


FIG. 12

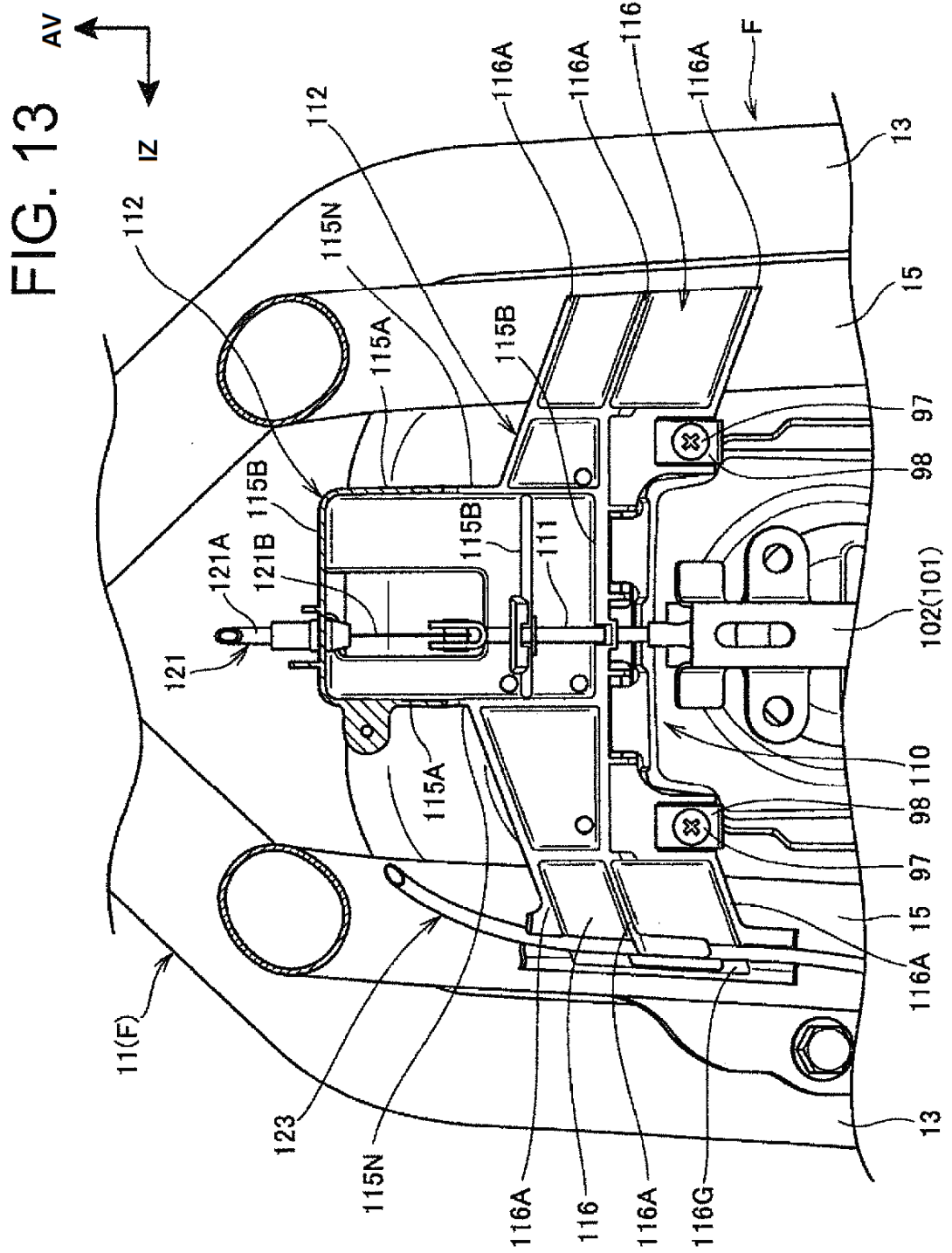
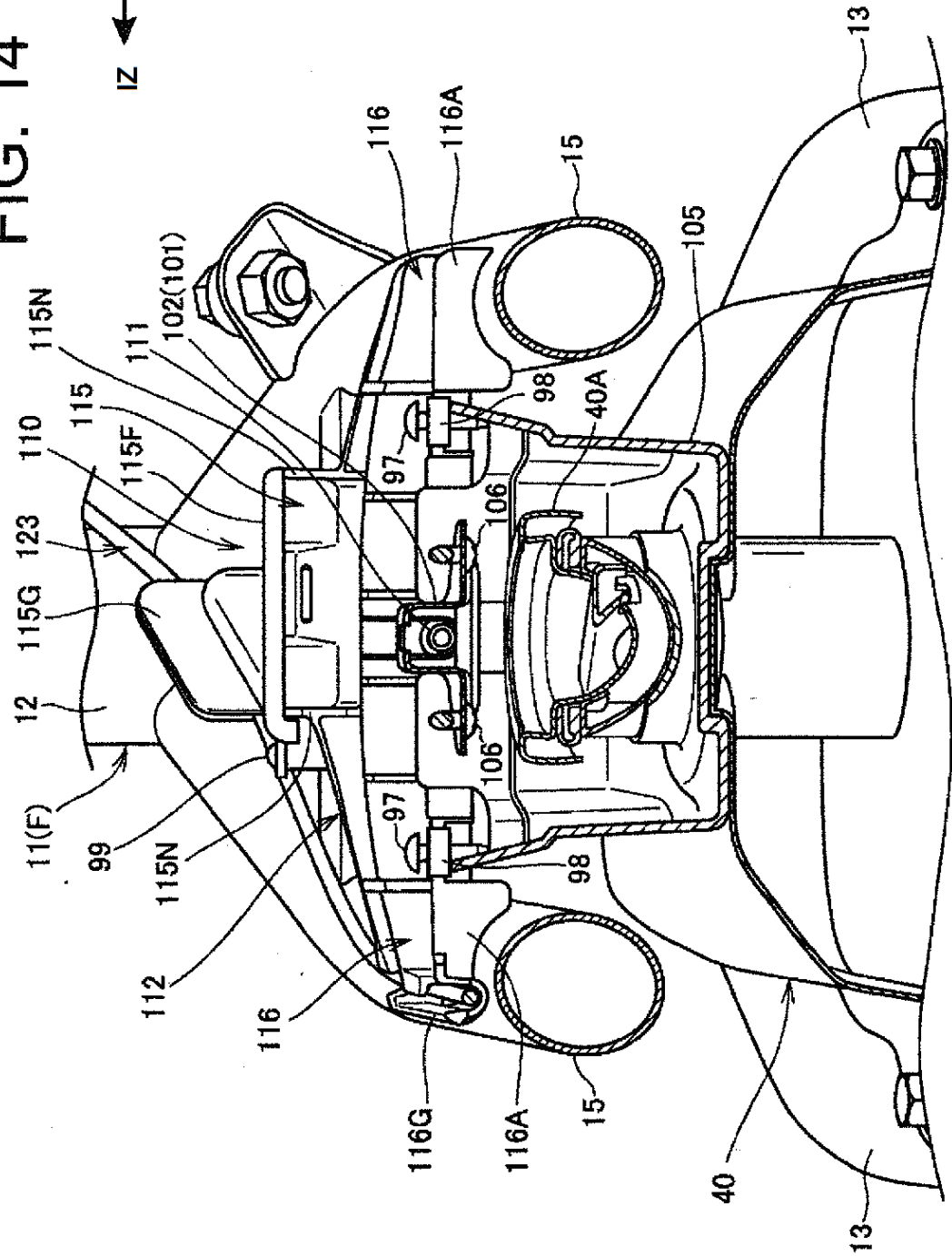


FIG. 14 AR
IZ



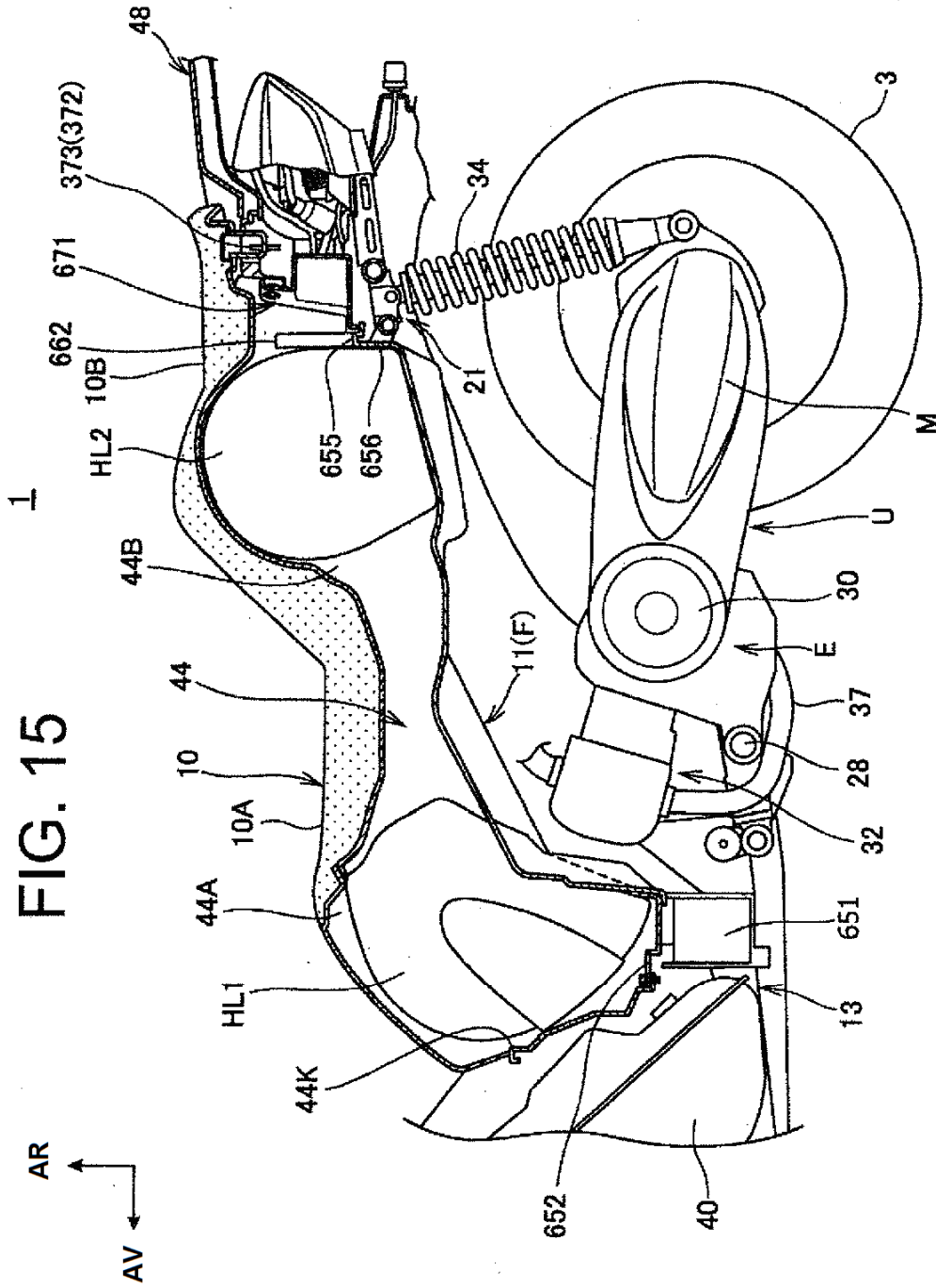


FIG. 16

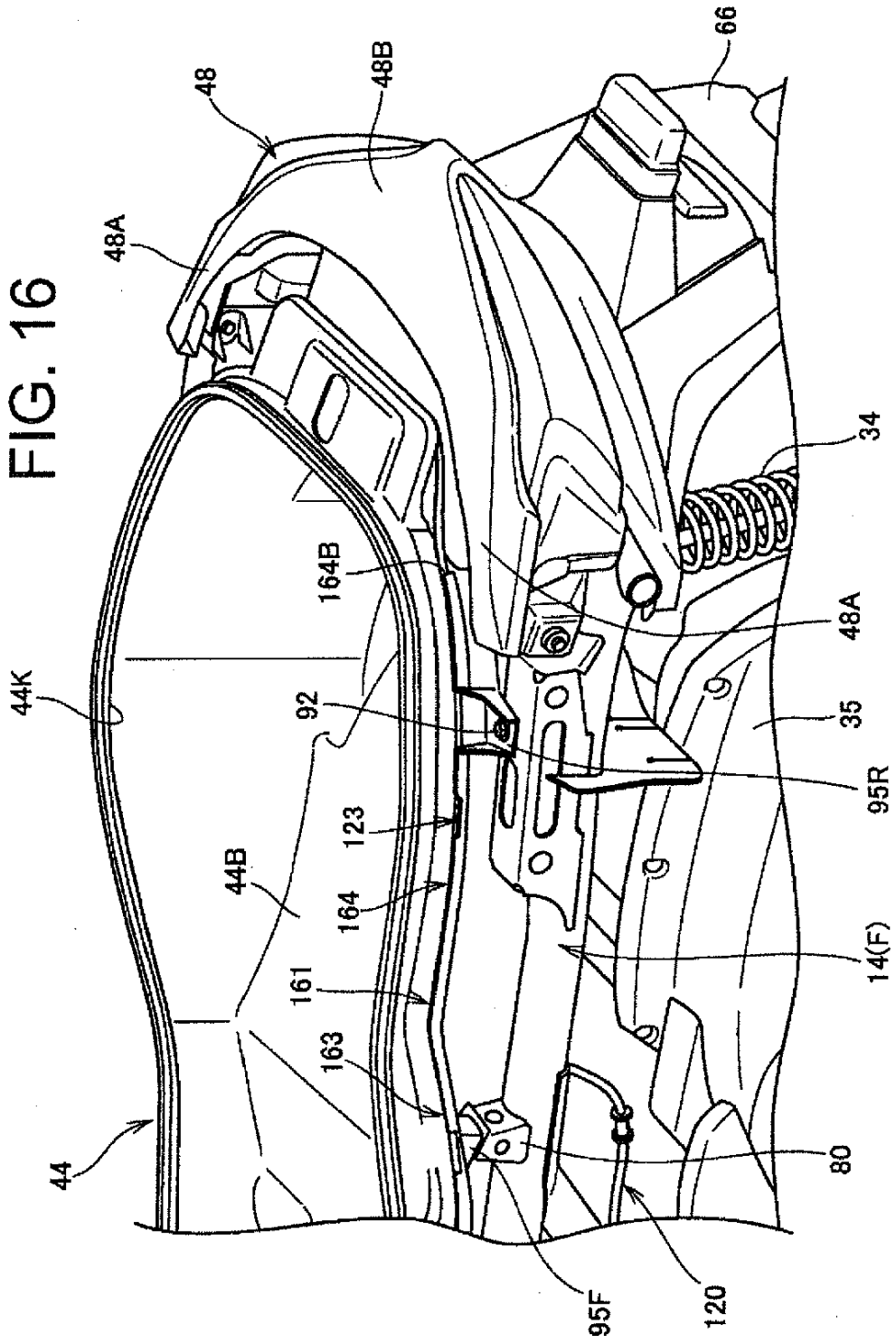
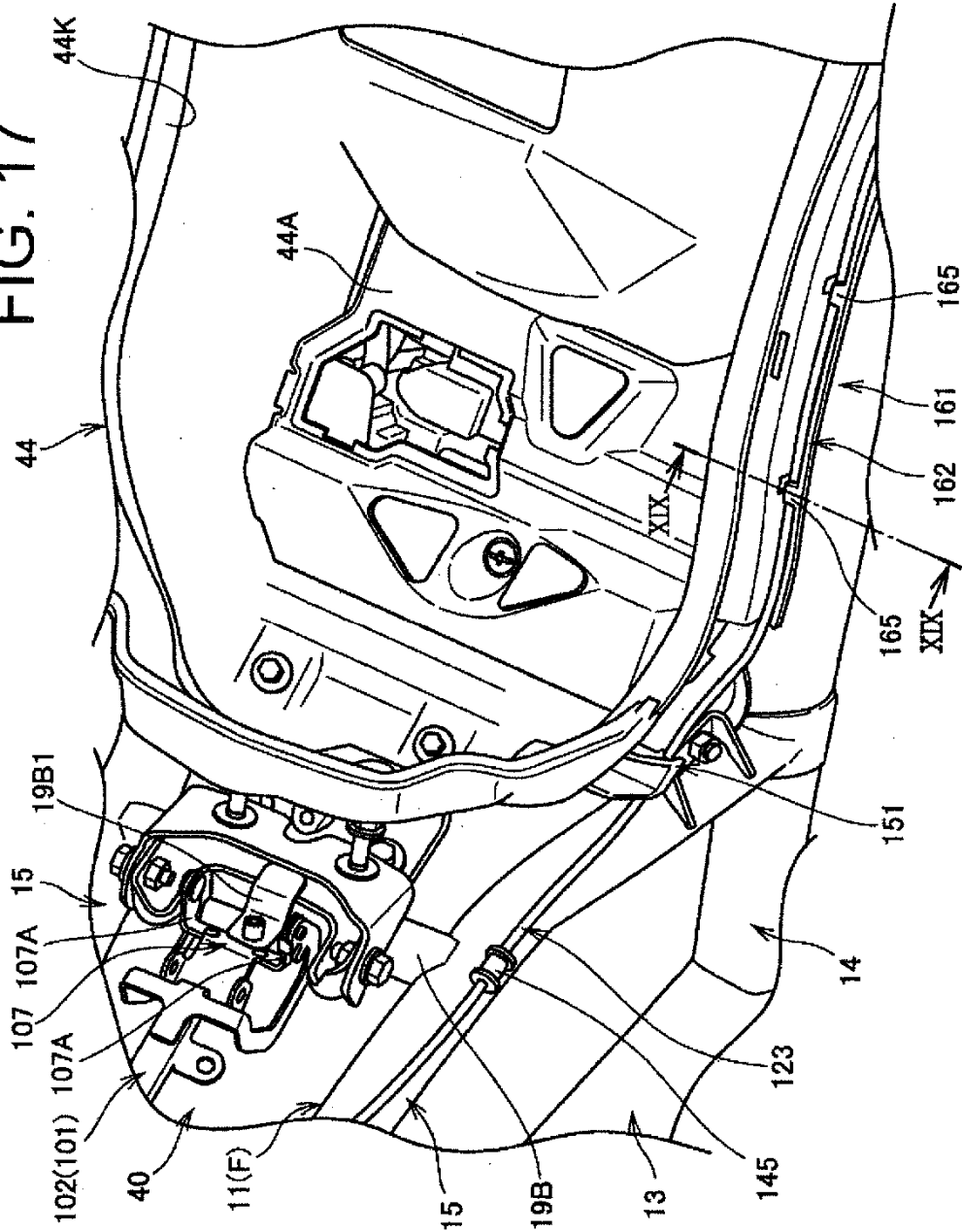


FIG. 17



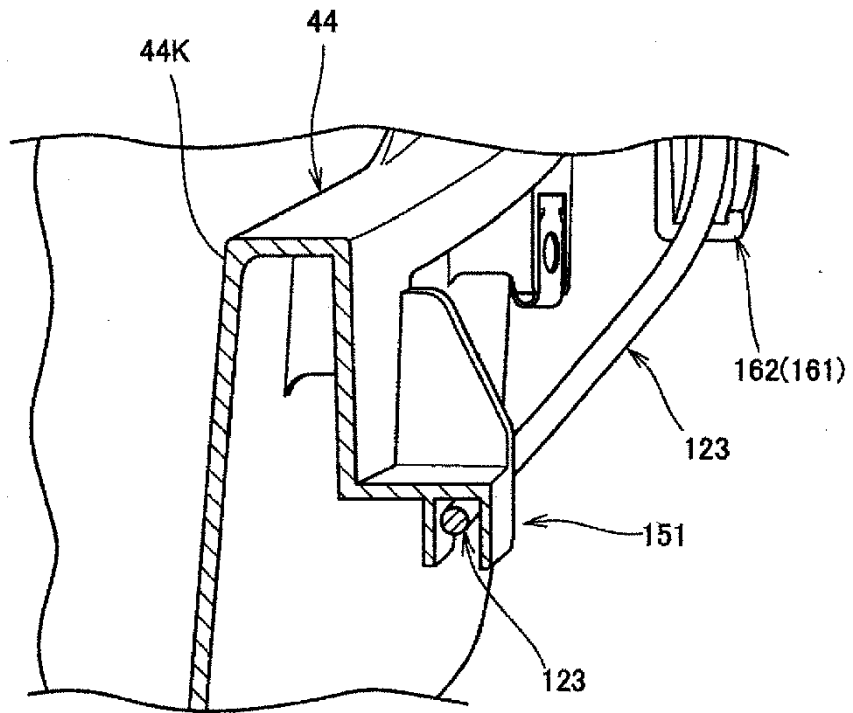


FIG. 18

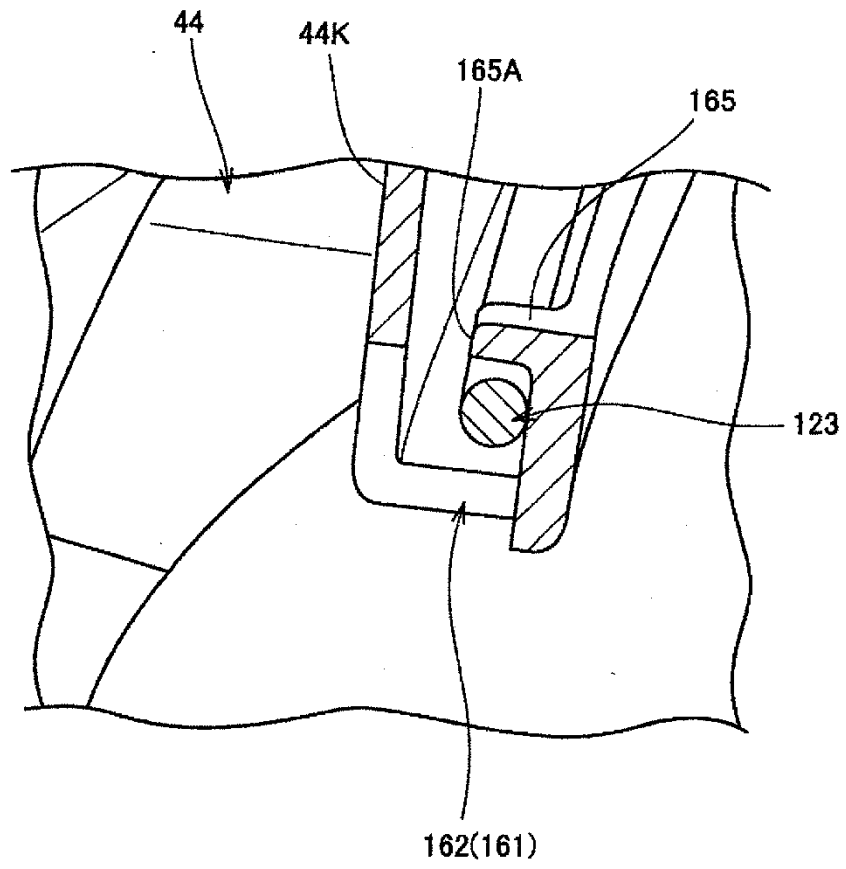


FIG. 19

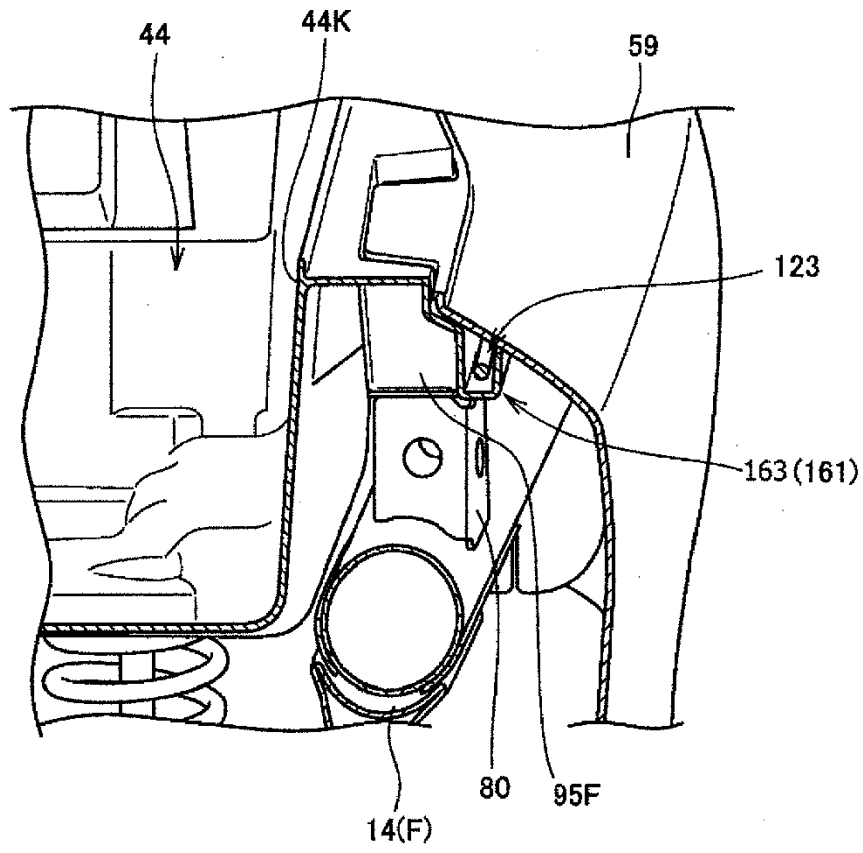


FIG. 20