

**HUMBERTO RUBIO & CIA.
ABOGADOS**

Carrera 7 No. 74-64 Oficina 506
Teléfonos 313 24 08 - 313 24 10 - 313 24 23 - 313 17 59
Fax: (571) 313 16 - 47 - (571) 313 23 67
Email: rubiolaw@cable.net.co
Apartado Aéreo 21848
Bogotá, D.C. Colombia

SUPERINDUSTRIA Y COMERCIO

Radicación 05008724 00000001 Folios 143
Fecha (Año) 2005-02-10 15:33 28
Trámite : 832 PATENTES D 1 REGISTRO/ 329 COMPLETEN
Especialización: PARA DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

Señor
SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES
E S D

REF Expediente No 05-008 724
Patente de Invención "ESTRUCTURA DE MONTAJE
DE PLATAFORMA DE CARGA"
Titular HONDA MOTOR CO, LTD

DESTINO 09

HUMBERTO RUBIO CAMACHO, mayor de edad, domiciliado en Bogotá, D.C., identificado con la cédula de ciudadanía número 17 192 062 de Bogotá, abogado Titulado con Tarjeta Profesional No 50 007 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en carácter de APODERADO de la Sociedad HONDA MOTOR CO, LTD, domiciliada en 1-1, Minamioyama, 2-chome, Minato-ku, Tokio, Japón, encontrándome dentro del término legal, me permito anexar

- 1 - Copia certificada de la Solicitud Japonesa No 2004-029160 de 05 de febrero de 2004, expedida por la Autoridad Competente, junto con su respectiva traducción al Castellano, base de la prioridad reivindicada en la solicitud de registro de la Patente de Invención citada en la referencia, todo de conformidad con el Artículo 4° del Convenio de la Unión de París
- 2 - Teniendo en cuenta lo anterior solicito se continúe con el trámite correspondiente

Del Señor Superintendente,

H. Rubio
HUMBERTO RUBIO CAMACHO
C C 17 192 062 de Bogotá
T P 50 007 Consejo Superior
de la Judicatura.
COD 4134

05/1689-02/pa
cpfm-

120050010 63/

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office

出 願 年 月 日 2 0 0 4 年 2 月 5 日
Date of Application

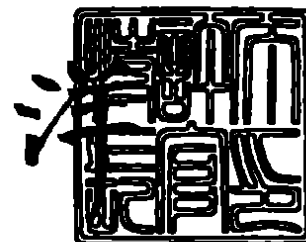
出 願 番 号 特 願 2 0 0 4 - 0 2 9 1 6 0
Application Number
[ST 10/C] [J P 2 0 0 4 - 0 2 9 1 6 0]

出 願 人 本 田 技 研 工 業 株 式 有 限 公 司
Applicant(s)

2 0 0 4 年 8 月 1 3 日

特 許 庁 長 官
Commissioner,
Japan Patent Office

小 川



出 証 番 号 出 証 特 2 0 0 4 - 3 0 7 2 4 9 0

【書類名】 特許願
【整理番号】 H103419701
【提出日】 平成16年 2月 5日
【あて先】 特許庁長官 殿
【国際特許分類】 B62J 7/04
B62J 1/28

【発明者】
【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
【氏名】 井之川 浩志

【発明者】
【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内
【氏名】 原 宏和

【発明者】
【住所又は居所】 タイ国 10500 バンコック シロムロード 323 ユナイテッドセンタービル17階 ホンダ アール アンド ディー
サウスイースト エイゾジア カンパニー リミテッド内
【氏名】 ノンボン スリーチャイラノタナクル

【発明者】
【住所又は居所】 タイ国 10500 バンコック シロムロード 323 ユナイテッドセンタービル17階 ホンダ アール アンド ディー
サウスイースト エイゾジア カンパニー リミテッド内
【氏名】 ナノタウノト ティパンンハー

【発明者】
【住所又は居所】 タイ国 10500 バンコック シロムロード 323 ユナイテッドセンタービル17階 ホンダ アール アンド ディー
サウスイースト エイゾジア カンパニー リミテッド内
【氏名】 カールーン チャンパティ

【特許出願人】
【識別番号】 000005326
【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社

【代理人】
【識別番号】 100067356
【弁理士】
【氏名又は名称】 下田 容一郎

【選任した代理人】
【識別番号】 100094020
【弁理士】
【氏名又は名称】 田宮 寛社

【手数料の表示】
【予納台帳番号】 004466
【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】
【物件名】 特許請求の範囲 1
【物件名】 明細書 1
【物件名】 図面 1
【物件名】 要約書 1
【包括委任状番号】 9723773
【包括委任状番号】 0011844

A
1/3

【書類名】特許請求の範囲

【請求項1】

車体後部に、運転者用シート及び後部乗員用シートを設け、この後部乗員用シートの左右及び後面にグラブレールを巡らせた自動二輪車において、

前記後部乗員用シートの上方に、荷物載置用のキャリアを配置するとともに、このキャリアを、工具を用いなくて着脱可能に、前記グラブレールに取付けたことを特徴とする自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項2】

前記キャリアは、略平板形状の荷物載置部から左右の脚部材を下げ、これらの脚部材をグラブレールに取付け、荷物載置部の下面と後部乗員用シートとの間に隙間が確保できるように前記脚部材の長さを設定したことを特徴とする請求項1記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項3】

前記左右の脚部材の一方を前記グラブレールに回転可能に取付け、他方の脚部材を前記グラブレールに係止可能に取付けたことを特徴とする請求項2記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項4】

前記キャリアの後端を、前記グラブレールの後端より前方位置に設定したことを特徴とする請求項1記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項5】

前記キャリアの後端と、前記グラブレールの後端とを、ほぼ同一高さにしたことを特徴とする請求項4記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項6】

前記一方の脚部材に円環部を付設し、この円環部を、前記グラブレールの先端部に回転可能に且つ前から脱着可能に嵌合したことを特徴とする請求項3記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項7】

前記グラブレールに前後ストッパ部材を設け、この前後ストッパ部材に係合する係合部材を前記一方の脚部材に設け、係合部材を前後ストッパに係合させることで、キャリアの前後移動を規制できるようにしたことを特徴とする請求項6記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項8】

前記係合部材は、前記一方の脚部材にスイング可能に設けるとともに、弾発部材でキャリアが閉じるときにクッション性を発揮させるようにしたことを特徴とする請求項7記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項9】

キャリアが途中まで閉じたときに、前記係合部材が当たってキャリアの閉動作を制限する閉動作制限ストッパを、前記グラブレール側に設け、前記係合部材をスイングさせることで閉動作の制限を解除してキャリアを閉じるときにキャリアの閉動作を二段階で実施させるようにしたことを特徴とする請求項8記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項10】

前記一方の脚部材に対応するグラブレールに、キャリアの全開位置を制限する開位置制限ストッパを設けたことを特徴とする請求項3記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項11】

前記他方の脚部材に、レバー式クランパを設け、このレバー式クランパで他方の脚部材をグラブレールに係脱自在に係合できるようにしたことを特徴とする請求項3記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【請求項12】

前記レバー式クランパの側方に、レバー式クランパのレバーをスイング不能にするレバーストリック機構を備えたことを特徴とする請求項11記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

出証特2004-3072490

55
56

【請求項 1 3】

前記レバーロック機構は、ヘルメットホルダを兼ねることを特徴とする請求項 1 2 記載の自動二輪車の荷台取付け構造。

【書類名】明細

【発明の名称】自動二輪車の荷台取付け構造

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動二輪車の荷台取付け構造の改良に関するものである。

【背景技術】

【0002】

自動二輪車の後部乗員用シートに、起倒自在な荷台を設ける技術が知られている（例えば、特許文献1参照。）。

【特許文献1】実開昭60-87783号公報（第1図）

【0003】

特許文献1を次図に基づいて説明する。

図19は従来の技術の基本構成を説明する図であり、1はロングノート、2は燃料タンク、3は後輪、4はノートレール、5はステー、6は荷物台、7はヒンジ、8はクッション片であり、ロングノート1の後半部分（後部乗員用ノート）に人を乗せないときには、実線で示される荷物台6を倒して想像線の位置にすることで、荷物台6に荷物を載せることができるというものである。

【0004】

しかし、クッション片8を備えているものの、荷物台6に荷物を載せて走行すると、クッション片8がロングノート1の後半部分に接触してすれるため、ロングノート1の後半部分が摩耗する。そのため、ロングノート1及びクッション片8の寿命が短くなる。

【0005】

また、荷物を載せないで走行するときに、ステー5並びに荷物台6がロングノート1の後方に常設されていると、外観性が低下する。

さらに、ロングノート1の後半部分に人が乗るときに、実線で示すクッション片8及び荷物台6が邪魔になることがある。

【0006】

従って、ノートの寿命が短くならず、車体後部の外観性が良好である自動二輪車の荷台取付け構造が求められる。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0007】

本発明は、シートの寿命が短くならず 車体後部の外観性が良好である自動二輪車の荷台取付け構造を提供することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

請求項1に係る発明は、車体後部に、運転者用シート及び後部乗員用シートを設け、この後部乗員用シートの左右及び後面にグラブレールを巡らせた自動二輪車において、

前記後部乗員用シートの上方に、荷物載置用のキャリアを配置するとともに、このキャリアを、工具を用いなくて着脱可能に、前記グラブレールに取付けたことを特徴とする。

【0009】

請求項2に係る発明では、キャリアは、略平板形状の荷物載置部から左右の脚部材を下げ、これらの脚部材をグラブレールに取付け、荷物載置部の下面と後部乗員用シートとの間に隙間が確保できるように脚部材の長さを設定したことを特徴とする。

【0010】

請求項3に係る発明は、左右の脚部材の一方をグラブレールに回転可能に取付け、他方の脚部材をグラブレールに係止可能に取付けたことを特徴とする。

【0011】

請求項4に係る発明は、キャリアの後端を、グラブレールの後端より前方位置に設定したことを特徴とする。

【0012】

請求項5に係る発明は、キャリアの後端と、グラブレールの後端とを ほぼ同一高さにしたことを特徴とする。

【0013】

請求項6に係る発明は、一方の脚部材に円環部を付設し、この円環部を、グラブレールの先端部に回転可能に且つ前から脱着可能に嵌合したことを特徴とする。

【0014】

請求項7に係る発明は、グラブレールに前後ストッパ部材を設け、この前後ストッパ部材に係合する係合部材を一方の脚部材に設け、係合部材を前後ストッパに係合させることで、キャリアの前後移動を規制できるようにしたことを特徴とする。

【0015】

請求項8に係る発明では、係合部材は、一方の脚部材にスイング可能に設けるとともに、弾発部材でキャリアが閉じるときにクッション性を発揮させるようにしたことを特徴とする。

【0016】

請求項9に係る発明は、キャリアが途中まで閉じたときに、係合部材が当たってキャリアの開動作を制限する開動作制限ストッパを、グラブレール側に設け、係合部材をスイングさせることで開動作の制限を解除してキャリアを閉じるときに キャリアの開動作を二段階で実施させるようにしたことを特徴とする。

【0017】

請求項10に係る発明は、一方の脚部材に対応するグラブレールに、キャリアの全開位置を制限する開位置制限ストッパを設けたことを特徴とする。

【0018】

請求項11に係る発明は、他方の脚部材に、レバー式クランパを設け、このレバー式クランパで他方の脚部材をグラブレールに係脱自在に係合できるようにしたことを特徴とする。

【0019】

請求項12に係る発明は、レバー式クランパの側方に、レバー式クランパのレバーをスイング不能にするレバーロック機構を備えたことを特徴とする。

【0020】

請求項13に係る発明では、レバーロック機構は、ヘルメントホルダを兼ねることを特徴とする。

【発明の効果】

【0021】

請求項1に係る発明は、後部乗員用シートの上方に、荷物載置用のキャリアを配置して、グラブレールに取付けたので、後部乗員用シートに人が乗らないときには、キャリアに荷物を載せることができる。キャリアを外すことで、何時でも後部乗員用シートに人を乗せることができる。キャリアを外すことで車体後部の外観性を高めることができる。

キャリアは、工具を用いなくて着脱できるため、キャリアの着脱は容易に実施でき、自動二輪車の使い勝手性を大いに高めることができる。

【0022】

請求項2に係る発明は、荷物載置部の下面と後部乗員用シートとの間に隙間が確保できるようにしたので、キャリアが後部乗員用シートに接触することはない、後部乗員用シートの寿命を延ばすことができる。

【0023】

請求項3に係る発明は、左右の脚部材の一方をグラブレールに回転可能に取付け、他方の脚部材をグラブレールに係止可能に取付けることで、キャリアを開閉可能にした。キャリアを回転させて開いた状態で、シートを開き、シート下の燃料タンクへ燃料を補給することやシート下の物入れに物を出し入れすることができる。

【0024】

請求項4に係る発明は、キャリアの後端を、グラブレールの後端より前方位位置に設定したので、必然的にキャリアは短くなり、キャリアのコンパクト化を図ることができる。

【0025】

請求項5に係る発明は、キャリアの後端と、グラブレールの後端とを、ほぼ同一高さにしてグラブレールの後端を荷物載置面として利用できるようにした。この結果、キャリアのコンパクト化を容易に達成することができるようになる。

【0026】

請求項6に係る発明は、一方の脚部材に円環部を付設し、この円環部をグラブレールの先端部に回転可能に且つ前から脱着可能に嵌合した。キャリアはグラブレールに前から後へスライドさせることで装着でき、後から前へスライドさせることで外すことができる。従って、キャリアは容易にグラブレールから脱着できる。

【0027】

請求項7に係る発明は、グラブレールに前後ストッパ部材を設けこの前後ストッパ部材に係合する係合部材を一方の脚部材に設け、係合部材を前後ストッパに係合させることで、キャリアの前後移動を規制できるようにしたので、キャリアがグラブレールから使用中にずれる心配はない。

【0028】

請求項8に係る発明では、係合部材は、一方の脚部材にスイング可能に設けるとともに、弾発部材でキャリアが閉じるときにクノン性を発揮させるようにしたので、全開位置からキャリアを閉じるときに、キャリアはゆっくり閉まり、キャリアの使い勝手が良好になる。

【0029】

請求項9に係る発明は、キャリアが途中まで閉じたときに、係合部材が当たってキャリアの開動作を制限する開動作制限ストッパを、グラブレール側に設け、係合部材をスイングさせることで開動作の制限を解除してキャリアを閉じるときに、キャリアの開動作を二段階で実施させるようにした。

グラブレール上に異物が在ることを知らずにキャリアを閉じようとした場合であっても、全開前にキャリアが一回止まり、開動作制限ストッパを解除する際に異物を発見できるので、ヒノコの損傷を回避することができる。

【0030】

請求項10に係る発明は、一方の脚部材に対応するグラブレールに、キャリアの全開位置を制限する開位置制限ストッパを設けたことを特徴とする。

開位置制限ストッパを設けることで、キャリアの開閉ストロークを適正に定めることができる。

【0031】

請求項11に係る発明は、他方の脚部材に、レバー式クランパを設け、このレバー式クランパで他方の脚部材をグラブレールに係脱自在に係合できるようにした。

他方の脚部材をガルトやビスでグラブレールに固定すると、ガルトやビスの取外しに時間が掛かる。この点 請求項11ではレバー式クランパを採用したので、レバーを操作するだけで他方の脚部材をグラブレールに係脱でき、係脱時間の短縮化を図ることができる。

【0032】

請求項12に係る発明は、レバー式クランパの側方に、レバー式クランパのレバーをスイング不能にするレバーロック機構を備えたことを特徴とする。

レバーをレバーロック機構でスイング不能にすることで、クランプ性能を維持させることができる。

【0033】

請求項13に係る発明では、レバーロック機構は、ヘルメットホルダを兼ねることを特徴とする。

自動二輪車に常備するヘルメットホルダを利用してレバーをロックさせれば、機構の共

用化に伴う部品点数の削減を図ることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0034】

本発明を実施するための最良の形態を添付図に基づいて以下に説明する。なお、図面は符号の向きに見るものとする。また、説明中 前後、左右は乗員から見た方向を意味する。

【0035】

図1は本発明に係る自動二輪車の側面図であり 自動二輪車10は、メインフレーム11の前端にヘッドパイプ12を備え、このヘッドパイプ12にステアリング軸13を回転自在に嵌め、このステアリング軸13の上端にステアリングハンドル14を取付け ステアリング軸13の下部にフロントフォーク15を設け このフロントフォーク15に前輪16を回転自在に取付け メインフレーム11の後部下部にエンジン17を配置し、メインフレーム11の後部からスイングアーム18を延ばし、このスイングアーム18の後部に後輪19を回転自在に取付け、メインフレーム11の後部上部から後方斜め上へノートレール21を延ばし、このノートレール21をバックステー22で補強するとともに、このノートレール21から下方へ延ばしたりヤクッション23の下部をスイングアーム18に連結し ノートレール21にタンデムノート24（運転者用ノート25及び後部乗員用ノート26からなる。）を前ヒンノ27により上下へ開閉可能に取付け、このタンデムノート24を開くことでタンデムノート24の下方に配置した燃料タンク28に給油でき、物入れに物29を出し入れできるようにし、この様なノートレール21にグラブレール50を後部乗員用ノート26の左右及び後部を巡るようにして取付けてなる。グラブレール50及びこのグラブレール50に着脱自在なキャリア60の詳細は後述する。

【0036】

31はフロントフェンダ、32はフロントカバー、33はハンドルカバー、34がヘッドランプ、35は方向指示ランプ、36は点検孔、37はノリンド、38は排気マフラー、39はリヤフェンダ、41はリヤコンビネーションランプである。

【0037】

図2は本発明に係るノートパイプへのグラブレールの取付け状態を示す平面図であり、左右一対のノートレール21L、21R（L、Rは左、右を示す添え字である。以下同じ）に図面おもて側へ延びるブラケット42L、42Rを立て、これらのブラケット42L、42Rにクロスメンバー43を渡す。そして、左のブラケット42Lからレール前部支持ボルト44Lを延ばし、右のブラケット42Rからレール前部支持ボルト44Rを延ばす。45L、45Rは燃料タンクの後部を支持するためにブラケット42L、42Rから延ばした支持板である。

【0038】

また、ノートレール21L、21Rの後端にブリッジ状のノート後部支持材46を渡し、このノート後部支持材46にレール支持片47L、47Rを設ける。レール支持片47L、47Rにはねじ孔48L、48Rを開ける。

【0039】

一方、グラブレール50は、左右のレール直線部51L、51Rと、これらの直線部51L、51Rの後端を繋ぐ湾曲部52と、左のノート直線部51Lからノートレール21L側へ延ばした前腕部53L及び後腕部54Lと、右のノート直線部51Rからノートレール21R側へ延ばした前腕部53R及び後腕部54Rと、左右の前腕部53L、53Rの先端から延ばした、横長のS字プレート55L、55Rと、左右の後腕部54L、54Rの先端から図面奥へ延ばした、縦長のコ字プレート56L、56Rとからなる。57は右のノート直線部51Rと後腕部54Rに掛け渡した前後ストッパ部材であるが、この前後ストッパ部材57に付いては後述する。

【0040】

図示するごとく、S字プレート55Lをレール前部支持ボルト44Lに当てナット58Lで締結する。同様に、S字プレート55Rをレール前部支持ボルト44Rに当てナット

58Rで締結する。

さらに、コ字プレート56Lをレール支持片48Lに当てボルト59Lで締結する。同様にコ字プレート56Rをレール支持片48Rに当てボルト59Rで締結する。

【0041】

これで、全体的にU字形を呈するグラブレール50は強固にシートレール21L、21Rに取付けることができた。グラブレール50は格別の理由があるときを除いて、取外すことはない。

【0042】

また、キャリア60の一方のフレーム66Rに支持片79a、79bを設け これらの支持片79a、79bに、ヘアピン形の係合部材80を上下スイング可能に取付ける。更に、一方の支持片79bにコイルスプリングなどの弾発部材81（支持片49bの下方に在るため破線で表示した。）に一端を掛け、弾発部材81の他方を係合部材80に掛けることで係合部材80を図面奥へ付勢するようにした。作用は後述するが、この付勢によりキャリア閉時のクノヨン作用を発揮させることができる。

【0043】

次に本発明のキャリアについて詳細に説明する。

図3は本発明に係るキャリアの斜視図であり、キャリア60は、基本的には平板状の荷物載置部61と、複数本（たとえば4本）の紐かけ突起62と、荷物載置部61の左右縁から下ろした左の脚部63L及び右の脚部63Rとから構成する。脚部63L、63Rは平板状の壁、穴明き壁であってもよいが、軽量化を図るためにパイプ、フレーム構造にしたので、構成要素の説明が必要となる。

【0044】

左の脚部63Lは、前足部64Lと後足部65Lとこれらの足部64L、65Lの下端に前後に渡した弧断面フレーム66Lと、ホルダ支持プレート67とからなる。70は弧断面フレーム66Lに付設したレバー式クランパ、90はレバーロック機構兼ヘルメットホルダであるが、それらの詳細は後述する。

【0045】

右の脚部63Rは、前足部64Rと後足部65Rとこれらの足部64R、65Rの下端に前後に渡した弧断面を含むフレーム66Rと 補強材68とからなる。69はフレーム66Rの前部に付設した円環部、80はフレーム66Rに付設した係合部材であるが、それらの詳細は後述する。

【0046】

図4は本発明に係るキャリアの側面図（レバーロック機構兼ヘルメットホルダは不図示）であり、前足部64L、64Rに対して後足部65L、65Rを短くすることで、荷物載置部61を略水平に保ちつつ、フレーム66L、66Rを後方へ上斜させた。その他は図3の符号を流用し、各要素の詳細な説明は省略する。

【0047】

図5は図4の5-5線断面図であり、レバー式クランパ70は、弧断面フレーム66Lに立てた鳥形の支持メンバー71と、この支持メンバー71の上部に貫通させた下方ピン72と、この下方ピン72に取付ける三角形状の揺動メンバー73と、この揺動メンバー73に固定したレバー74と、揺動メンバー73の上部に貫通させた上方ピン75と、この上方ピン75から下げたJ字メンバー76、76とからなる。

【0048】

そして、弧断面フレーム66Lとレール直線部51Lとの間にラバーよりなるクノヨン部材66aを介在させる。また、弧断面フレーム66Lにストッパ66bを付設し、このストッパ66bでJ字メンバー76の下限位置を規制する。

【0049】

図6は図4の6-6線断面図であり、揺動メンバー73に上方ピン75を介してJ字メンバー76、76を回転自在に取付けたことを示す。

図7は図4の7-7線断面図であり、支持メンバー71に下方ピン72を介して揺動メ

ンバー73並びにレバー74を回転自在に取付けたことを示す。

【0050】

図8は図5の作用図であり、レバー74を持ち上げると、下方ピン72を中心に上方ピン75が回転し、初期位置よりも下がる。この結果、J字メンバー76、76はグラブレード側のレール直線部51Lから外れる。外れたら、想像線で示す位置までJ字メンバー76、76を揺動させることで、完全にレール直線部51Lから外すことができる。

【0051】

77は支持メンバー71に設けた上ストッパ部であり、この上ストッパ部77でレバー74の全開位置を定めることができる。

レバー74を下げるとJ字メンバー76、76がレール直線部51Lに係合することは明らかであり、その状態は図5に示すとおりである。図5で78は下ストッパ部、78aはそれに被せたラバーよりなるクッション部材であり、この下ストッパ部78でレバー74の全閉位置を規定することができる。

【0052】

図9は本発明に係るキャリアの取付け要領図であり、86、86は盲栓であり、レール直線部51L、51Rの前端開口に嵌めることにより、外観性の向上とグラブレード50への異物の侵入防止とを図ることができる。

そして、後部乗員用シート26に人が乗らず、キャリア60を取付ける必要が発生したときには次の手順でキャリア60をグラブレード50に取付けばよい。

【0053】

すなわち、先ず円環部69の長さ分だけ前に出した状態で、キャリア60をグラブレード50に載せる。詳細には、グラブレードのレール直線部51Lにフレーム66Lを載せグラブレードのレール直線部51Rにフレーム66Rを載せる。

【0054】

次に、キャリア60を全体的に後方へスライドさせる。すると、円環部69をレール直線部51Rの前部に嵌合することができる。なお、この間、係合部材80は前後ストッパ部材57に干渉しないように、人為的に処置するものとする。

【0055】

図10はキャリア取付け後の車体後部平面図であり、運転者用シート25の後方に、広い荷物載置部61を有するキャリア60を取付けたので、荷物の運搬性を高めることができる。

【0056】

図11はキャリア取付け後の車体後部側面図であり、前足部64L、64Rの長さ及び後足部65L、65Rの長さを調節することで、荷物載置部61の下面と後部乗員用シート26の上面との間に隙間dが確保できるようにした。この隙間dを確保したことにより後部乗員用シート26にキャリア60が接触してすり傷を付ける心配がなくなった。この結果、後部乗員用シート26の寿命を十分に延ばすことができる。

【0057】

また、キャリア60の後端と、グラブレード50の後端との間に隙間L1が開くようにキャリア60の全長L2を短くしたことを特徴とする。この結果、キャリア60のコンパクト化が図れる。しかし、このコンパクト化は大きな荷物を載せる場合に問題なりやすい。

その対策として、キャリア60の後端上面を、横線hで示すとおりに、荷物載置部61の上面にほぼ合わせた。

【0058】

想像線で示す大きな荷物82は、荷物載置部61とグラブレード50の後端上面とにかけて載せることができる。従って、荷物載置部61の長さを短縮しても積載性能は低下しない。

【0059】

次に 本発明の係合部材を詳しく説明する。

図12は図2の要部断面図であり、(a)は図2のa線断面図、(b)は同b線断面図、(c)は同c線断面図、(d)は同d線断面図に相当する。

(a)において、前後ストッパ部材57に係合部材80に係合している(図2参照)ため、フレーム66Rが図面表裏方向へずれる心配はない。83は閉動作制限ストッパであり、グラブレール側の例えば後腕54Rの上面に形成する。この作用は後述する。

【0060】

(b)において、84は開位置制限ストッパであり、グラブレール側の例えば、前腕53Rの下面に固着したピースである。フレーム66Rの先端66aが開位置制限ストッパ84に当たるまではフレーム66Rは反時計廻りに約90°回転可能であることが分かる。

【0061】

(c)において、レール直線部51Rの全周を円環部69で囲っているので、フレーム66Rを回してもレール直線部51Rから外れる心配はない。

(d)において、フレーム66Rに半円環部85を付設し、この半円環部85をレール直線部51Rに当てるようにした。

【0062】

図13は図12の作用図である。

(a)は、キャリアの開放動作に伴って、後足部65Rが矢印のごとくレール直線部51Rに沿って回った状態を示す。ヘアピン形の係合部材80は余裕を持たせてあるので後足部65Rが回ることを妨げない。ただし、係合部材80は、図面右から左へ移動する過程で、閉動作制限ストッパ83を乗り越える。

(b)で、開位置制限ストッパ84に、フレーム66Rの先端66aが当たったため、フレーム66Rは、これ以上左へは回転しない。

【0063】

(c)において、レール直線部51Rの全周を円環部69で囲っているので、フレーム66Rを回してもレール直線部51Rから外れる心配はない。

(d)の半円環部85が(c)の円環部69と共にフレーム66Rの回転を円滑にする作用をなす。

【0064】

図12から図13までで、キャリアを開く要領を説明した。キャリアを閉じるときには要領が若干異なる。すなわち、図13(a)において、キャリアを閉じようとするとき後足部65Rが図時計廻りに回転し、係合部材80の先端が閉動作制限ストッパ83に当たって、それ以上の閉動作が実施できなくなる。このことが、不意にキャリアが閉じないように考慮した、本発明特有の作用である。閉動作制限ストッパ83による閉動作制限は次図の手順で解除することができる。

【0065】

図14は本発明に係る閉動作制限ストッパの作用説明図である。

(a)に示すとおりに係合部材80が閉動作制限ストッパ83に当たることを回避若しくは解消するには、(b)に示すとおりに指で係合部材80を持ち上げればよい。そうすれば、(c)のようにキャリアを閉じることができる。この(c)は、図12(a)と同じ図である。

【0066】

なお、キャリアを閉じるときには図2に示す弾発部材81がクッション作用を発揮するので、閉動作は穏やかになり、好ましい。

【0067】

次に、図9に示すレバー式クランパ70の近傍に備えたレバーロック機構兼ヘルメットホルダ90を説明する。

【0068】

図15は本発明に係るレバーロック機構兼ヘルメットホルダの説明図であり、レバーロック機構兼ヘルメットホルダ90は、鍵穴91、ロックピン92を備えたホルダ本体93

と レバー74に開けたロック孔94とからなる。

【0069】

図16は本発明に係るレバーロック機構兼ヘルメットナルダの作用図であり ヘルメット95のあごひもの先に設けたリング96にロックピン92を貫通させつつ、ロック孔94に挿入すれば、レバーロック機構兼ヘルメットナルダ90でヘルメット95を保持させることができる。

【0070】

図17は本発明に係るレバーロックの説明図兼第2ストッパの説明図であり、ロックピン92がレバー74に貫通しているため、レバー74がロックされ、スイング不能であることを示す。レバー74をロック状態にすれば、グラブレール50にキャリア60を確実に係合でき、キャリア60が持ち去られる心配がなくなる。

【0071】

また、左のフレーム66Lの後部に下方へ延びる第2ストッパ97を設け、この第2ストッパ97にラバーよりなるクッション部材97aを被せる。この第2ストッパ97はグラブレール50の後腕部54Lに臨む位置に設ける。

【0072】

図18は第2ストッパの作用図であり、第2ストッパ97を後腕部54Lに係合させる。この結果、左のフレーム66Lが、前(図左)へずれる心配はなくなる。

すなわち、この第2ストッパ97と図2で示した前後ストッパ部材57とからなる、左右2つのストッパにより、キャリアの前方への移動を確実に阻止することができる。

【0073】

なお、請求項1の全体構成は、主に図1に示し、工具なしでキャリア60をグラブレール50を脱着できることは主に図9に示す。

キャリア60を外すことで、何時でも後部乗員用シート(図1の符号26)に人を乗せることができる。キャリア60を外すことで車体後部の外観性を高めることができる。

キャリア60は、工具を用いなくて着脱できるため、キャリア60の着脱は容易に実施でき、自動二輪車の使い勝手性を大いに高めることができる。

【0074】

請求項2の構成は主に図3と図11に示す。すなわち、略平板形状の荷物載置部61から左右の脚部材63L、63Rを下げたことは、図3に示し、脚部材63L、63Rをグラブレール50に取付け、荷物載置部61の下面と後部乗員用シート26との間に隙間dが確保できるように脚部材の長さを設定したことは 図11に示す。

荷物載置部61の下面と後部乗員用シート26との間に隙間dが確保できるようにしたので、キャリア60が後部乗員用シート26に接触することではなく、後部乗員用シート26の寿命を延ばすことができる。

【0075】

請求項3の構成は、主に図9に示す。すなわち 左右の脚部材の一方(右の脚部材63R側)をグラブレール50に回転可能に取付け、他方の脚部材(左の脚部材63L側)をグラブレール50に 例えばレバー式クランプ70で係止可能に取付ける。

キャリア60を回転させて開いた状態で、シート25を開き、図1に示すシート下の燃料タンク28へ燃料を補給することやシート下の物入れに物29を出し入れすることができる。

【0076】

請求項4の構成は 主に図11に示し、隙間L1が開くように、キャリア60の後端を、グラブレール50の後端より前方位置に設定した。この結果、必然的にキャリア60は短くなり、キャリア60のコンパクト化を図ることができる。

【0077】

請求項5の構成は、主に図11に示し、キャリア60の後端、すなわち荷物載置部61の後端と グラブレール50の後端とを、横線hに揃うようにほぼ同一高さにした。この結果、図11に示すように大きな荷物82を荷物載置部60とグラブレール50の後端と

の両方で支承させることができる。

【0078】

請求項6の構成は、主に図9に示し、一方の脚部材63Rに円環部69を付設し、この円環部69を、グラブレール50の先端部（レール直線部51Rの先端部）に回転可能に且つ前から脱着可能に嵌合した。

キャリア60はグラブレール50に前から後へスライドさせることで装着でき、後から前へスライドさせることで外すことができる。従って、キャリア60は容易にグラブレール50から脱着できる。

【0079】

請求項7の構成は、主に図2に示し、グラブレール側に前後ストッパ部材57を設け、この前後ストッパ部材57に係合する係合部材80を一方の脚部材（右のフレーム66R）に設け、係合部材80を前後ストッパ57に係合させることで、キャリアの前後移動を規制できるようにした。

【0080】

請求項8の構成は、主に図2に示し、係合部材80は、一方の脚部材（右のフレーム66R）に図面表裏方向へスイング可能に設けるとともに、弾発部材81でキャリアが閉じるときにクッション性を発揮させるようにした。

【0081】

請求項9の構成及び作用は、主に図14に示す。すなわち、キャリアが途中まで閉じたときに、係合部材80が当たってキャリアの開動作を制限する開動作制限ストッパ83を、グラブレール側の後腕54Rに設けた。そして、係合部材80を（b）のごとく上げることで開動作の制限を解除して、（c）のごとくキャリアを閉じることができる。

グラブレール上に異物が在ることを知らずにキャリアを閉じようとした場合であっても、全閉前にキャリアが一回止まり、開動作制限ストッパを解除する際に異物を発見できるので、ヒンノの損傷を回避することができる。

【0082】

請求項10の構成は、図13（b）に示し、一方の脚部材に対応するグラブレール（前腕53R）に、キャリアの全開位置を制限する開位置制限ストッパ84を設けた。

開位置制限ストッパ84を設けることで、キャリアの開閉ストロークを適正に定めることができる。

【0083】

請求項11の構成は、主に図9に示す。すなわち、他方の脚部材63Lに、レバー式クランパ70を設け、このレバー式クランパ70で他方の脚部材63Lをキャリア（レール直線部51L）に係脱自在に係合できるようにした。

他方の脚部材63Lをボルトやビスでグラブレール50に固定すると、ボルトやビスの取外しに時間が掛かる。この点、請求項11ではレバー式クランパ70を採用したので、レバー74を操作するだけで他方の脚部材63Lをグラブレール50に係脱でき、係脱時間の短縮化を図ることができる。

【0084】

請求項12の構成は、主に図3に示す。すなわち、レバー式クランパ70の側方に、レバー式クランパのレバー74をスイング不能にするレバーロック機構90を備える。

【0085】

請求項13の構成は、図16に示し、レバーロック機構90は、ヘルメットホルダを兼ねさせた。自動二輪車に常備するヘルメットホルダを利用してレバーをロックさせれば、機構の共用化に伴う部品点数の削減を図ることができる。

【0086】

尚、請求項1では、キャリアはグラブレールから、工具を用いなくて脱着可能であれば良く、それらの係合構造は実施例に限る物ではない。

また、請求項12では、ヘルメットホルダとレバーロック機構を各々備えることは差し支えない。

【産業上の利用可能性】

【0087】

本発明の荷台取付け構造は、二人乗り可能な自動二輪車に好適である。

【図面の簡単な説明】

【0088】

【図1】本発明に係る自動二輪車の側面図である。

【図2】本発明に係るノートパイプにグラブレールを取付けた取付け状態を示す平面図である。

【図3】本発明に係るキャリアの斜視図である。

【図4】本発明に係るキャリアの側面図（レバーロック機構兼ヘルメットホルダは不図示）である。

【図5】図4の5-5線断面図である。

【図6】図4の6-6線断面図である。

【図7】図4の7-7線断面図である。

【図8】図5の作用図である。

【図9】本発明に係るキャリアの取付け要領図である。

【図10】キャリア取付け後の車体後部平面図である。

【図11】キャリア取付け後の車体後部側面図である。

【図12】図2の要部断面図である。

【図13】図12の作用図である。

【図14】本発明に係る閉動作制限ストッパの作用説明図である。

【図15】本発明に係るレバーロック機構兼ヘルメットホルダの説明図である。

【図16】本発明に係るレバーロック機構兼ヘルメットホルダの作用図である。

【図17】本発明に係るレバーロックの説明図兼第2ストッパの説明図である。

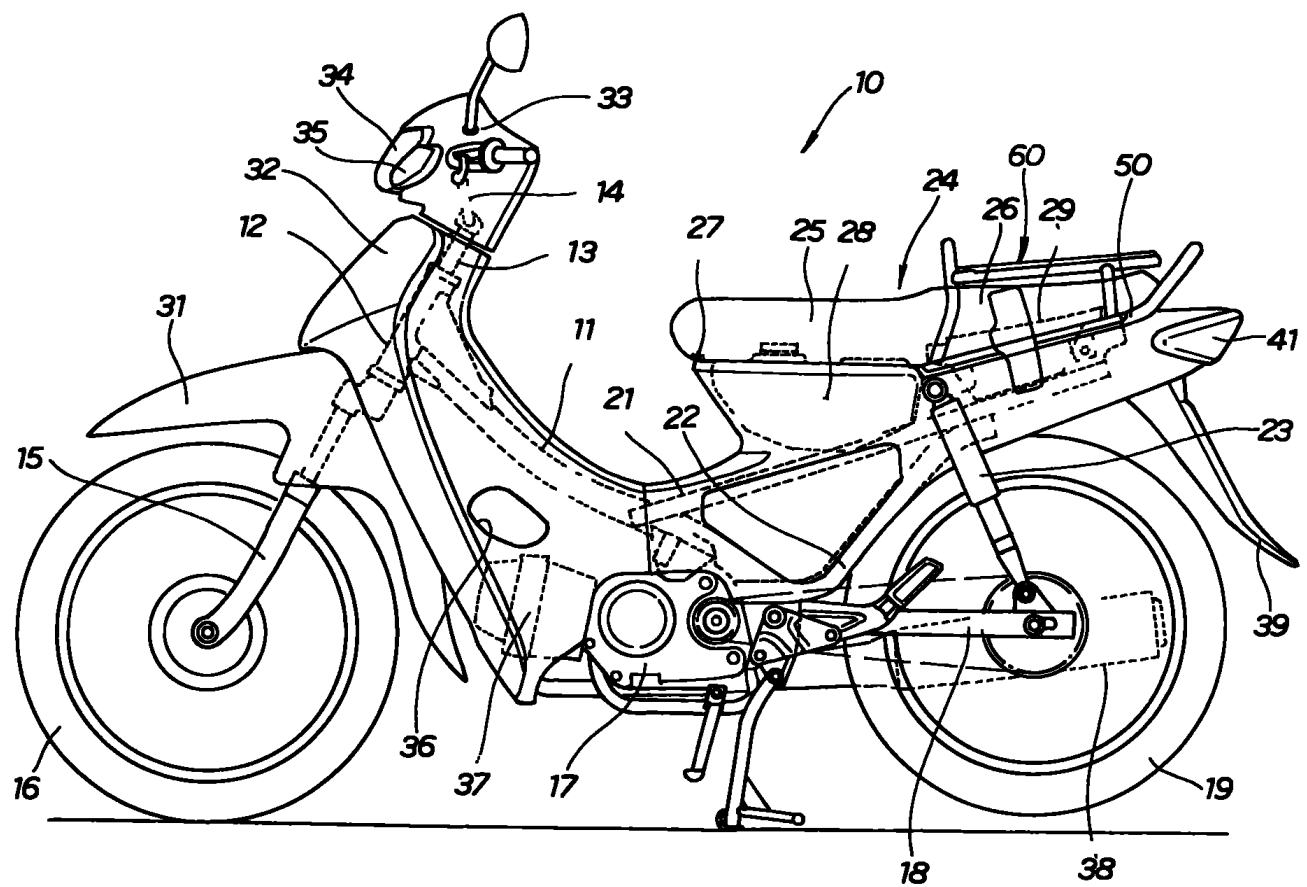
【図18】第2ストッパの作用図である。

【図19】従来の技術の基本構成を説明する図である。

【符号の説明】

【0089】

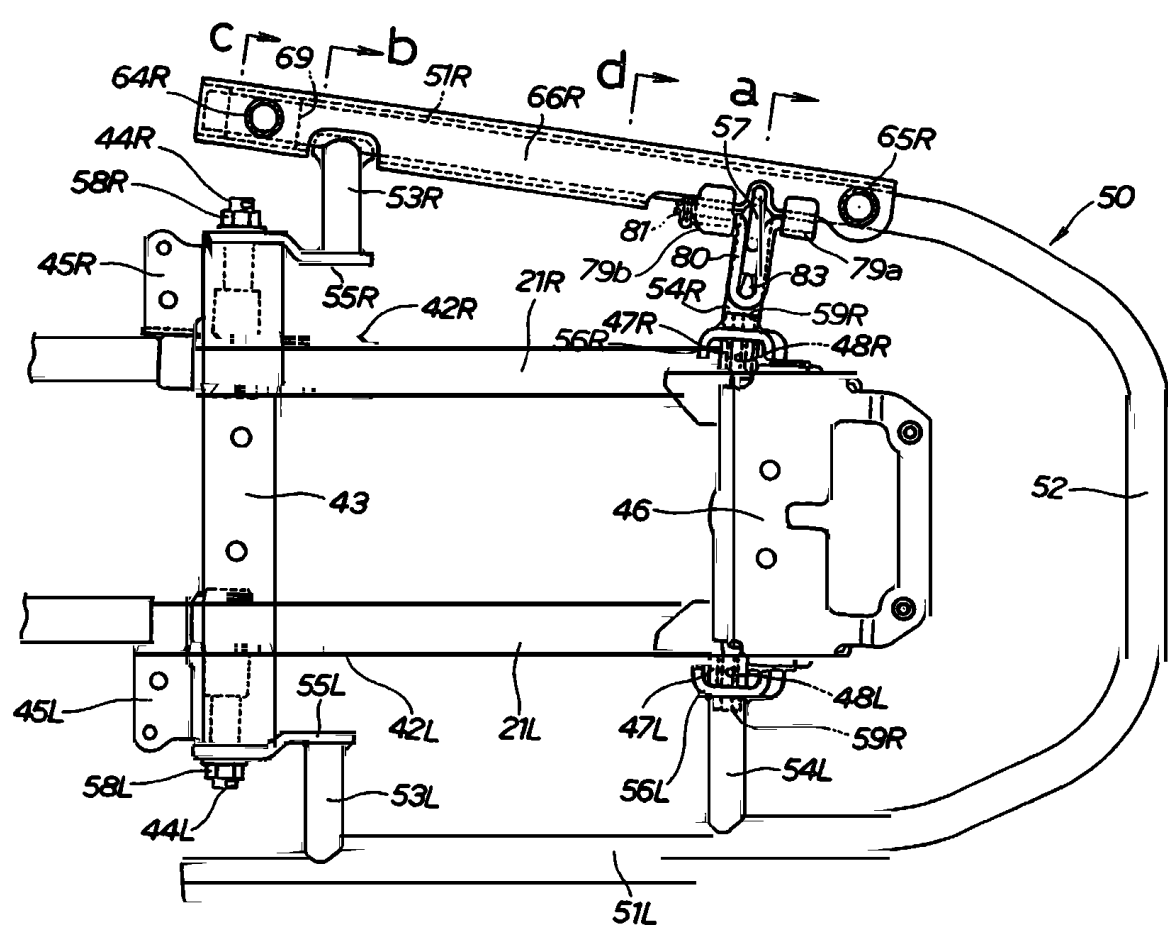
10 自動二輪車、24 タンデムノート、25 運転者用ノート、26 後部常用引用ノート、50 グラブレール、51L、51R レール直線部、57 前後ストッパ部材、60 キャリア、61 荷物載置部、63L、60R 一对の脚部、69 円環部、70 レバー式クランパ、74 レバー、80 係合部材、81 弾発部材、82 閉動作制限ストッパ、83 開位置制限ストッパ、90 レバーロック機構兼ヘルメットホルダ、92 ロックピン、94 ロック孔、d 荷物載置部の下面と後部乗員用ノートの上面との隙間。



【図2】

特願2004-029160

ページ: 2/4

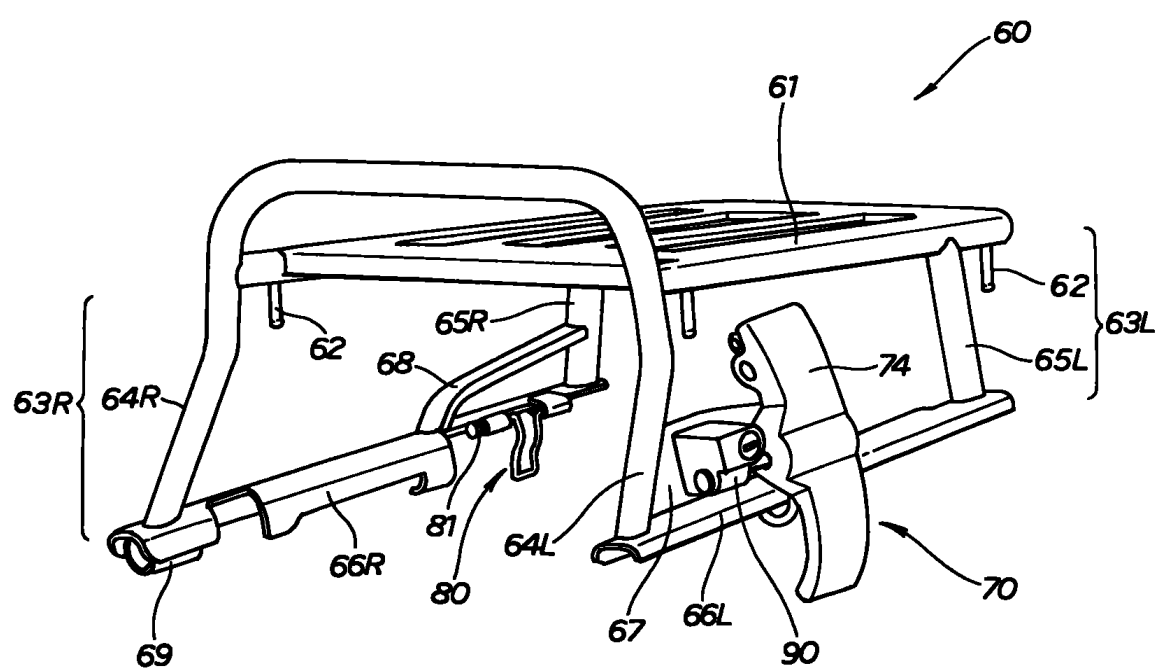


【図3】

特願2004-029160

ページ

72/31

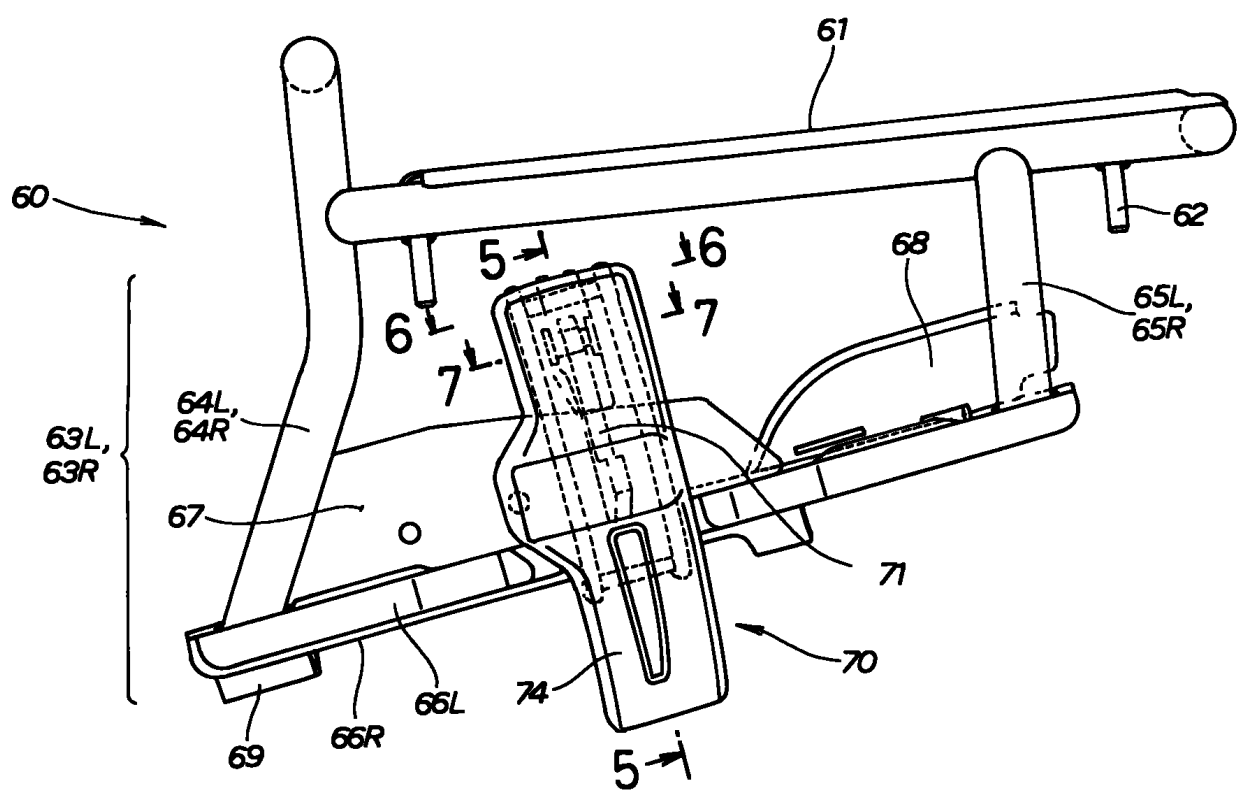


【図4】

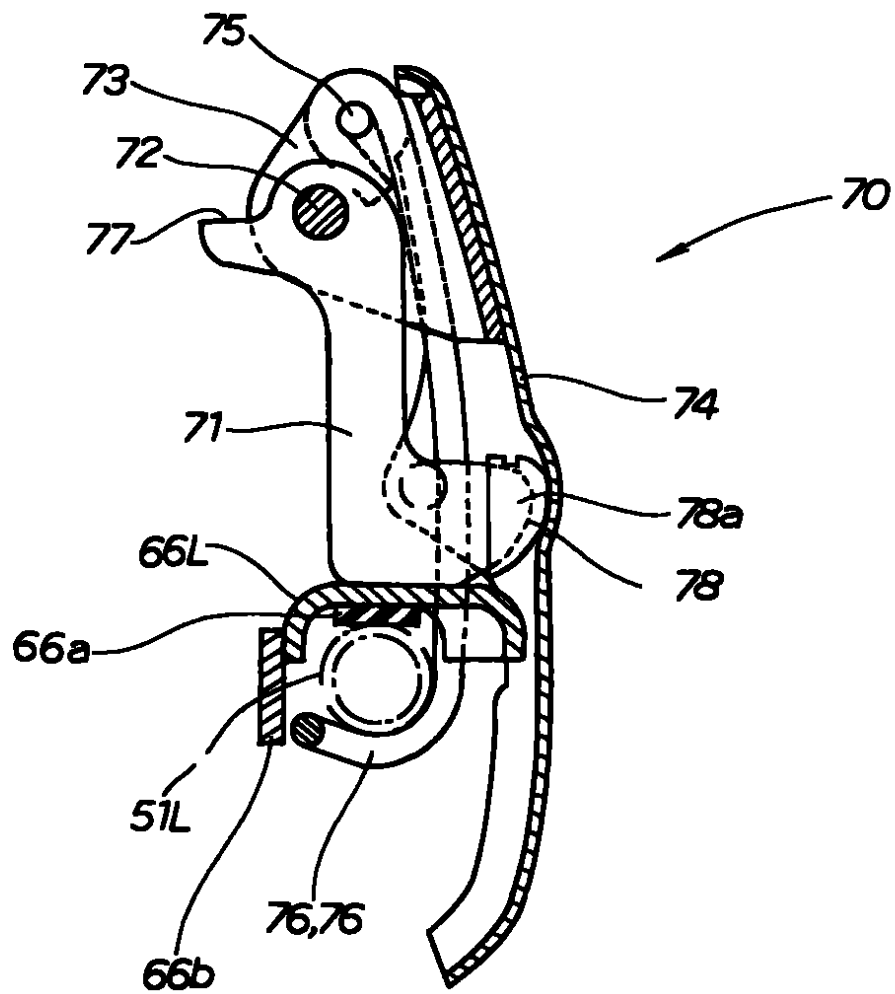
特願2004-029160

ページ

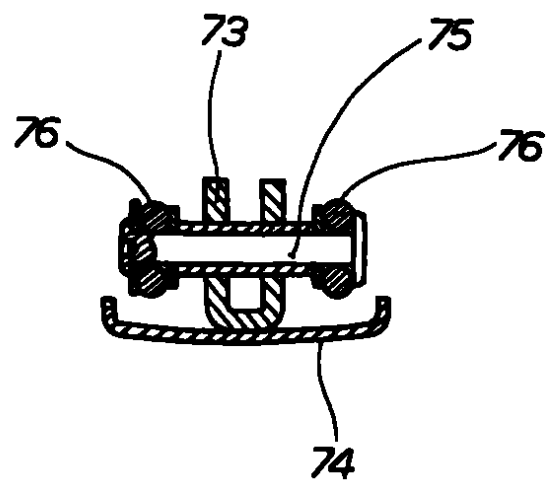
4/



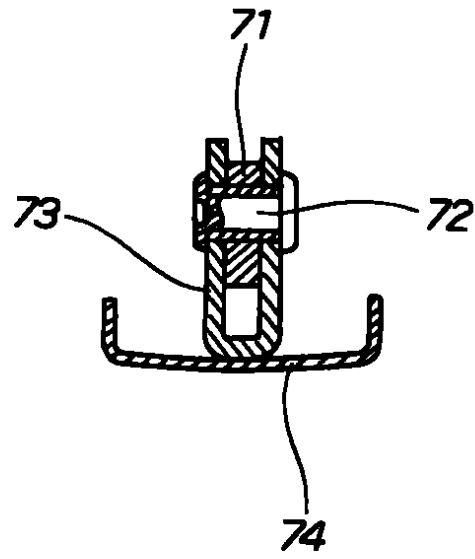
【図5】



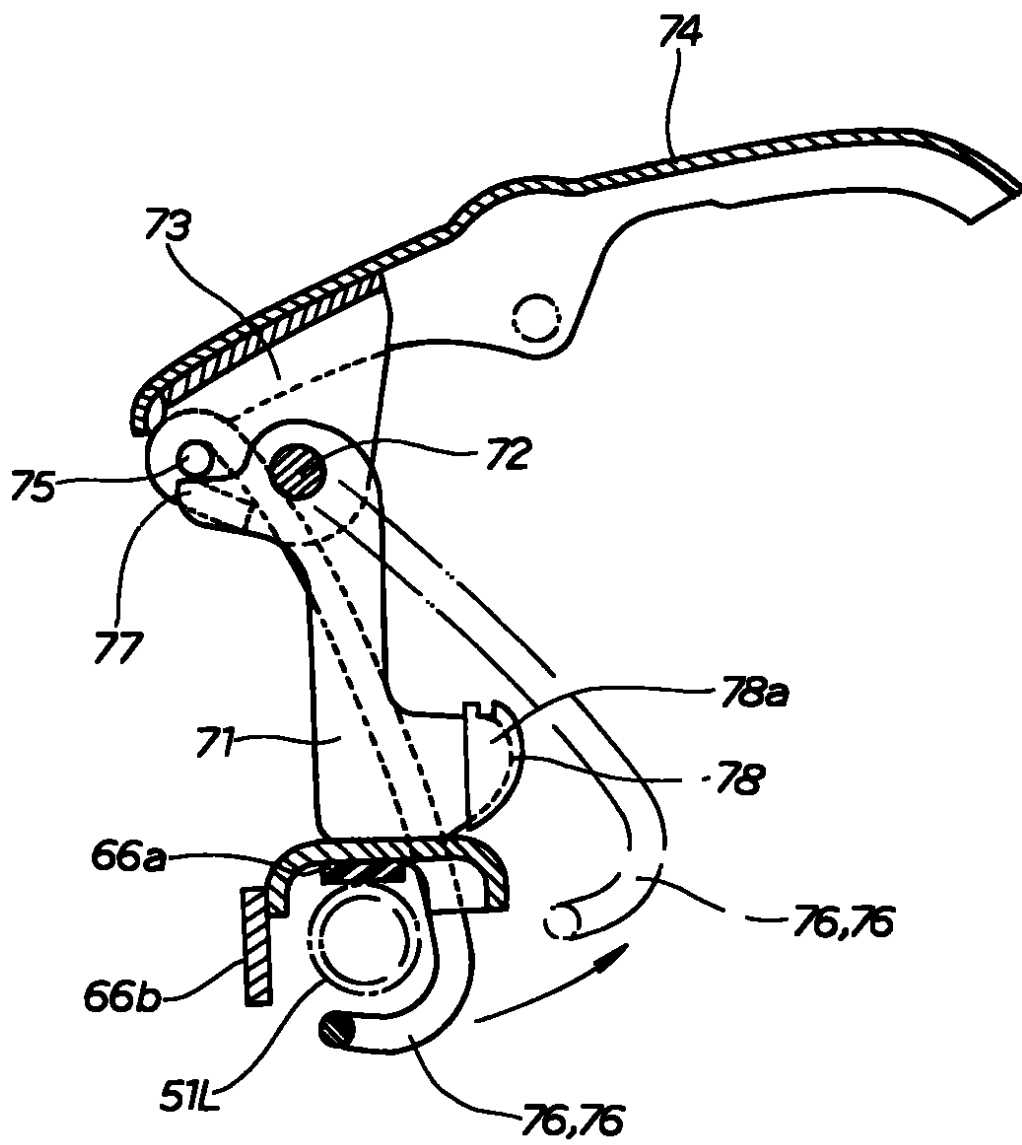
【図6】



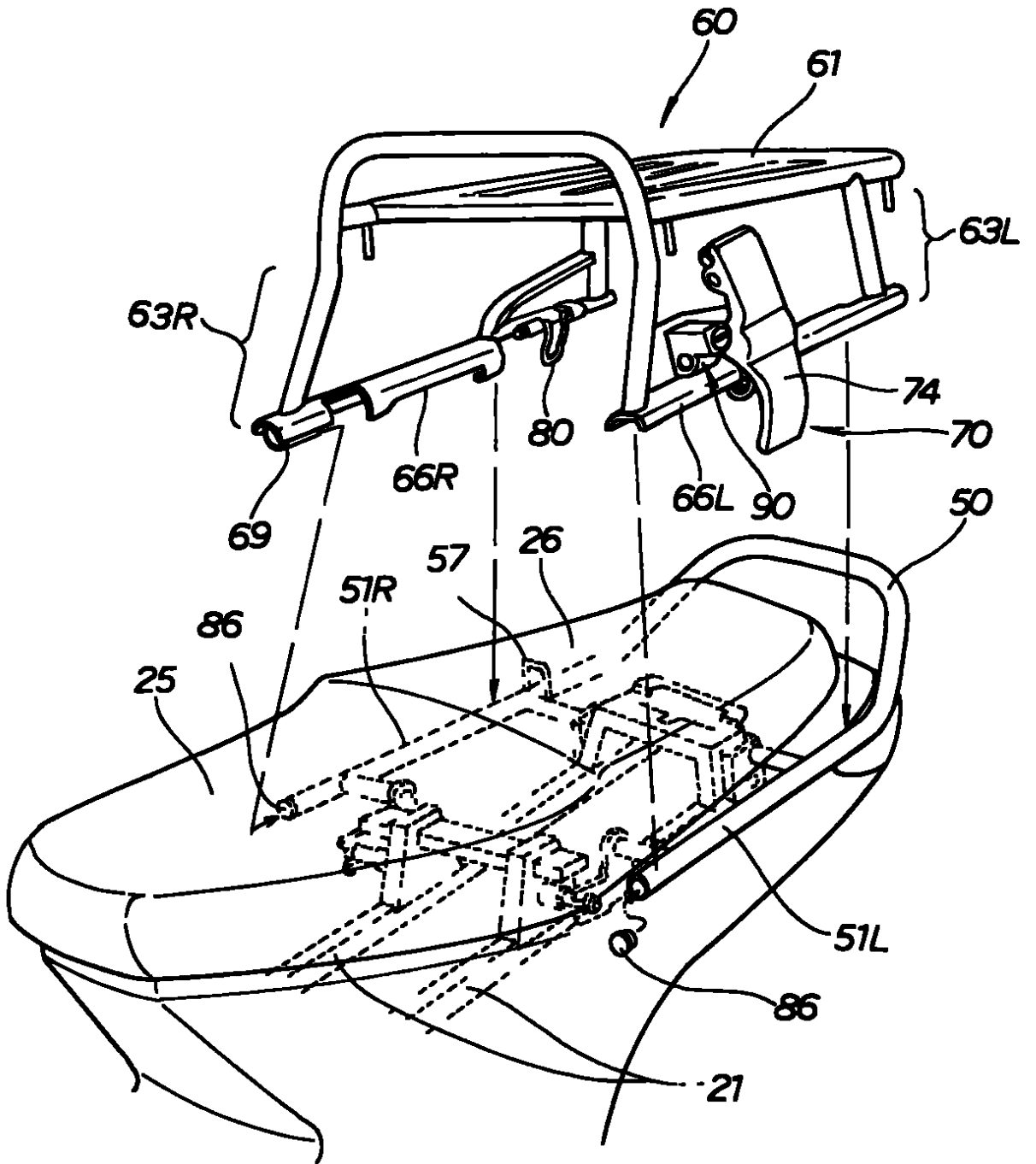
【図7】



【図8】



【図9】



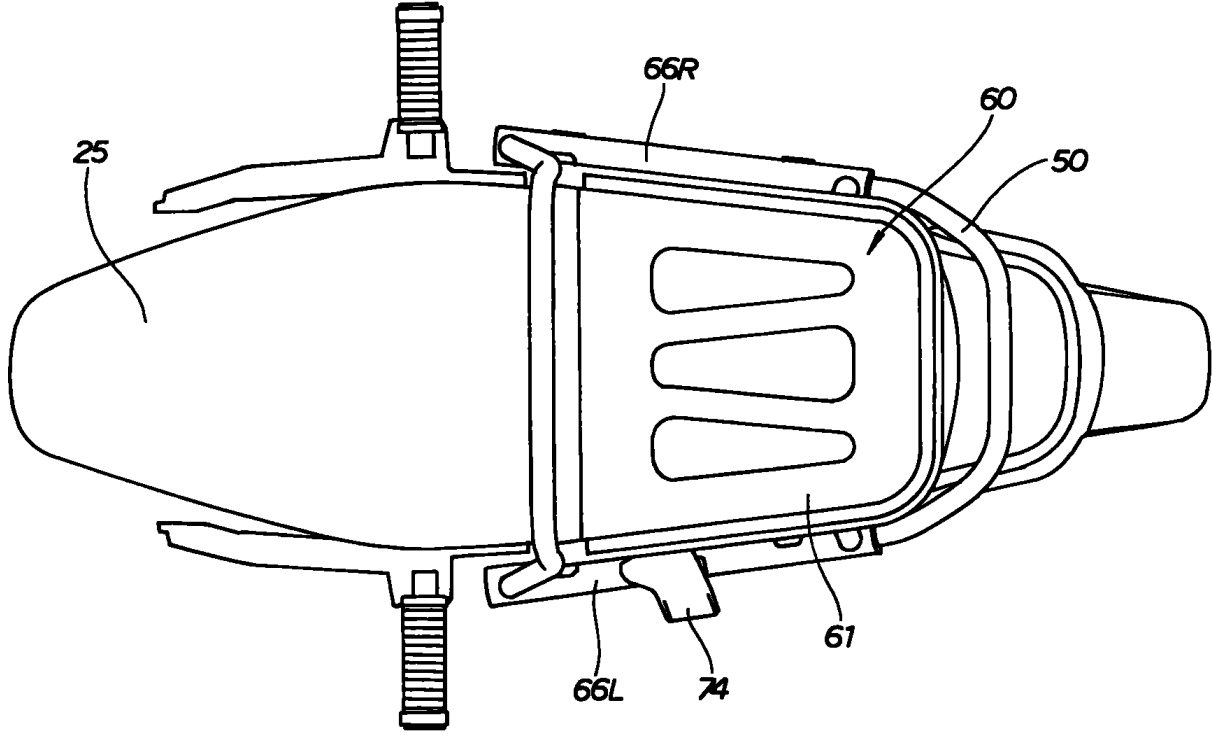


【図10】

特願2004-029160

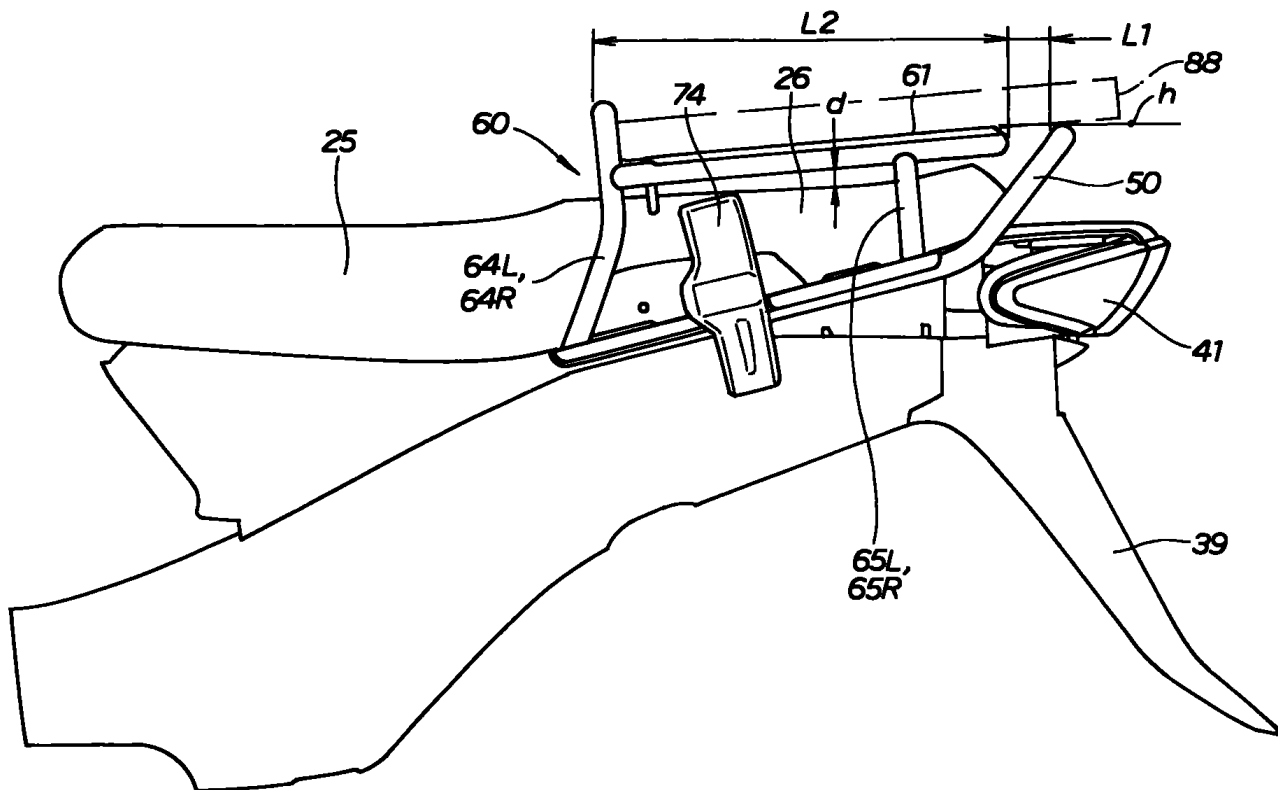
〜、

~~27~~
8/ 23



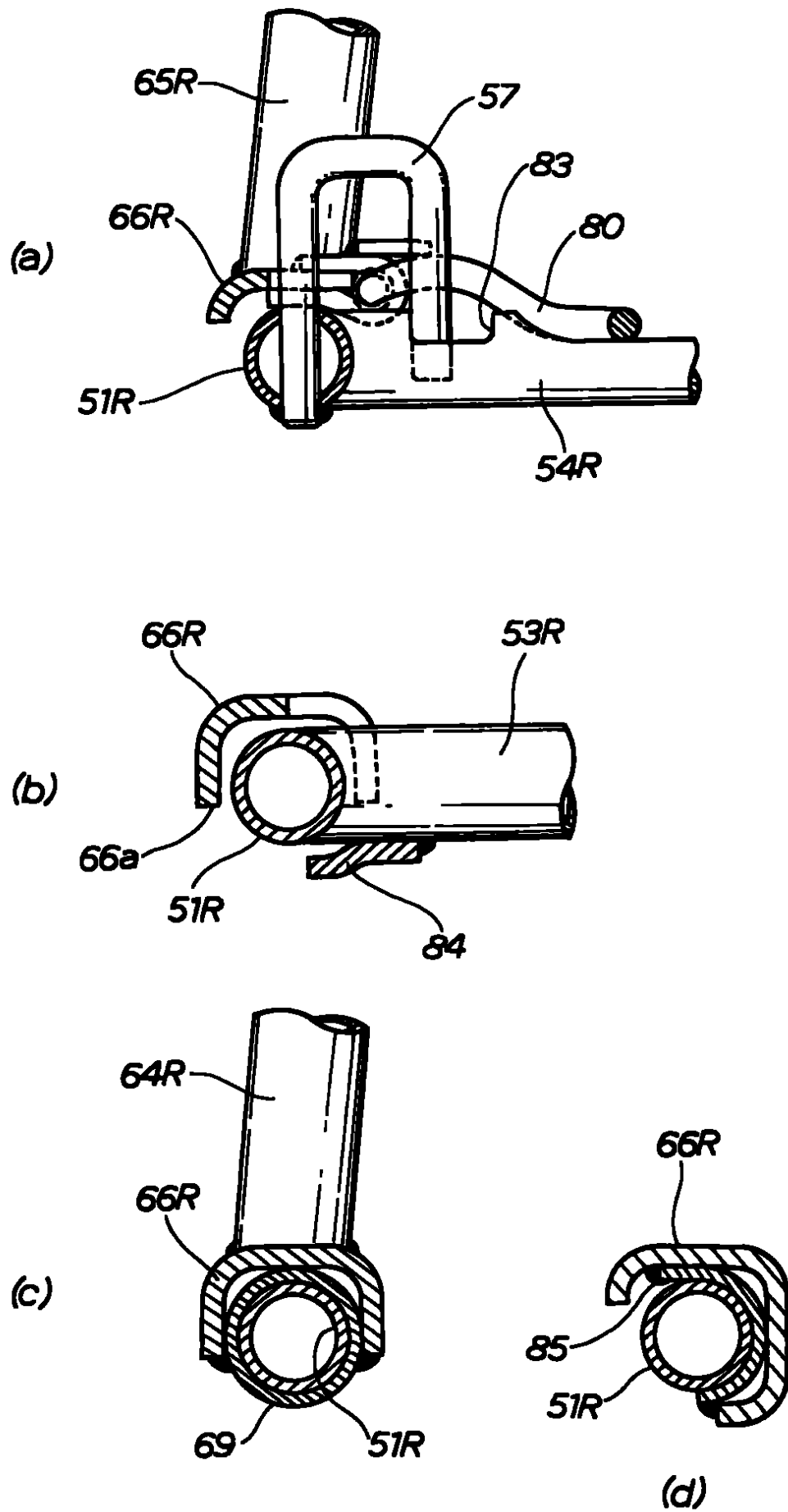
出願特2004-3072490

【図11】

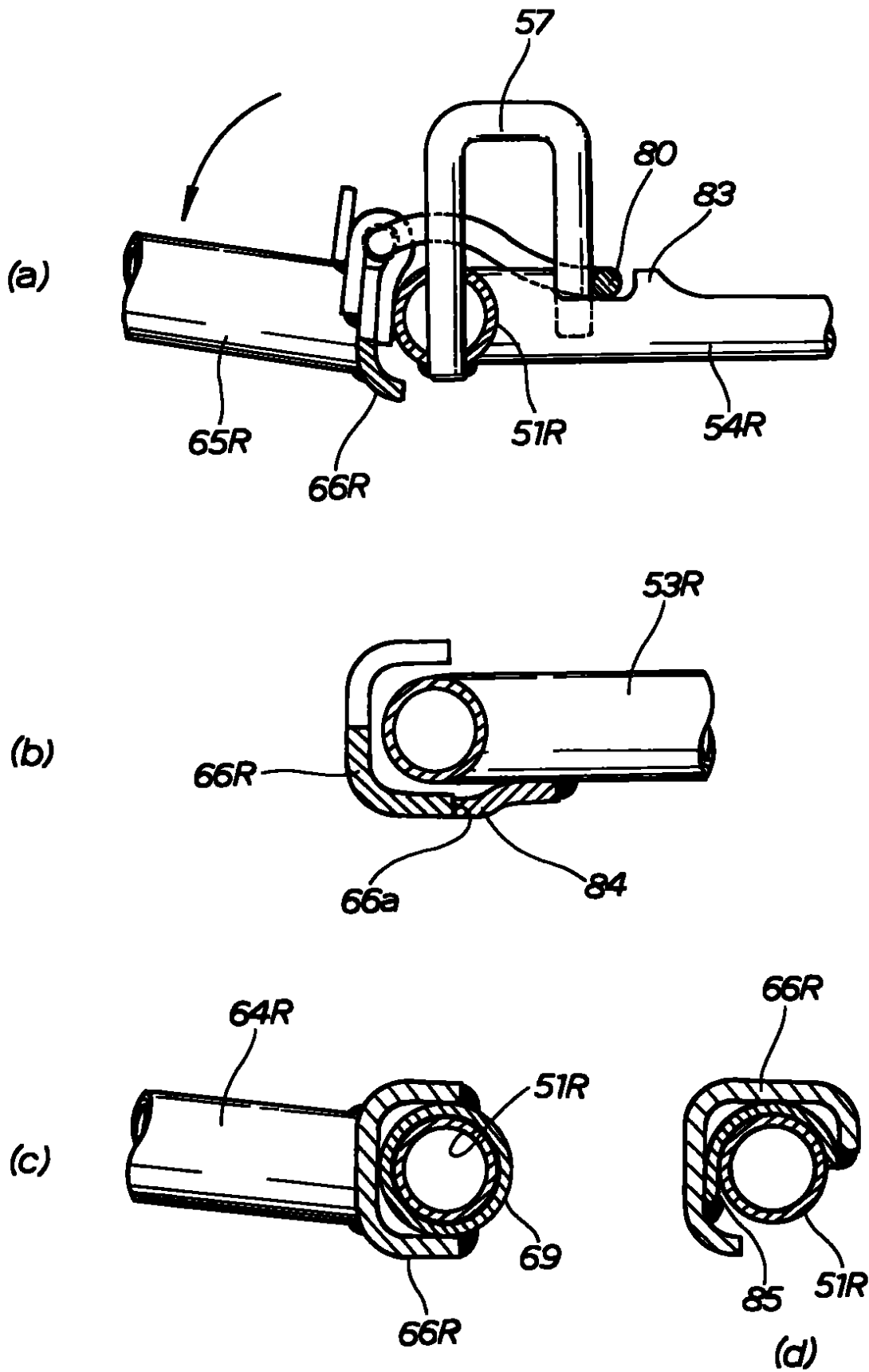


79
70

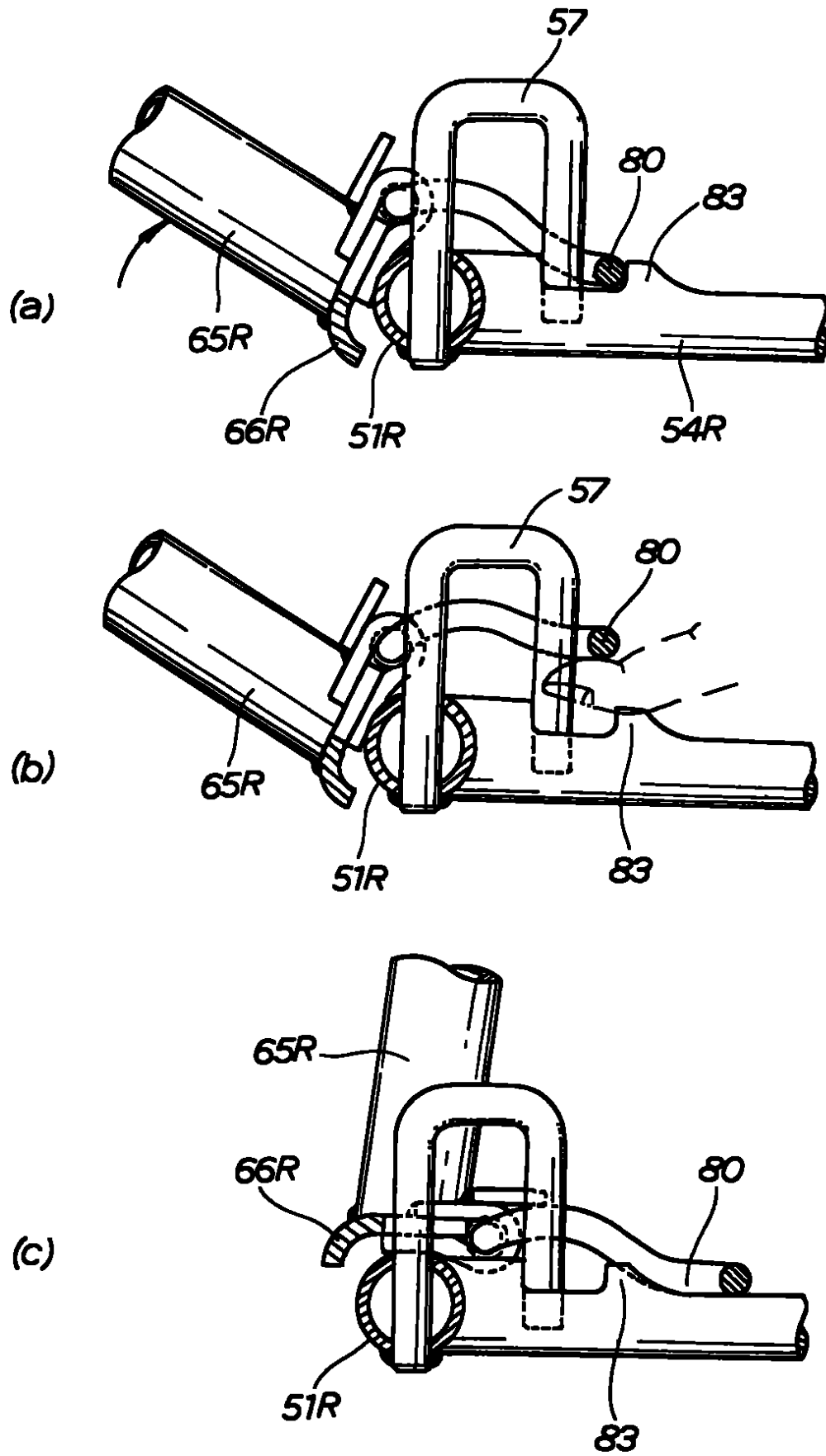
【図 12】



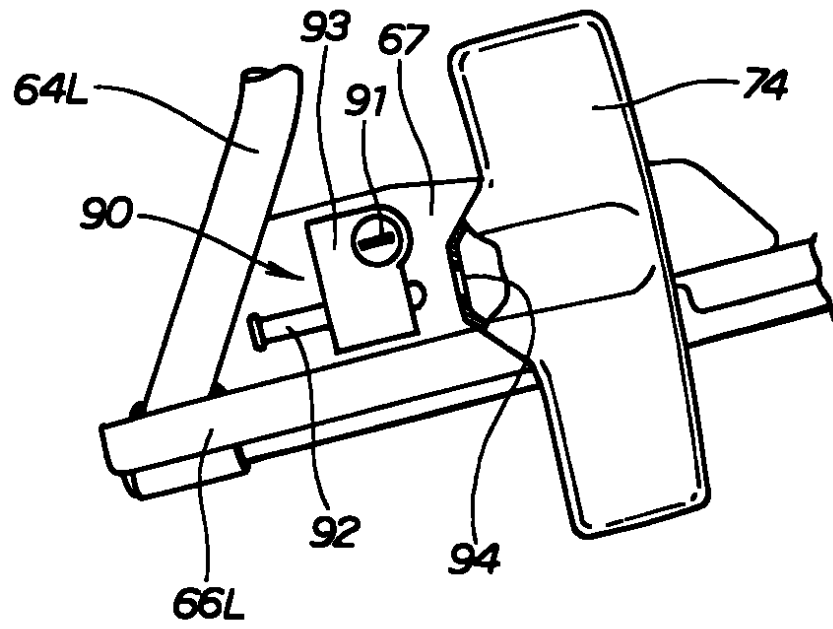
【図 13】



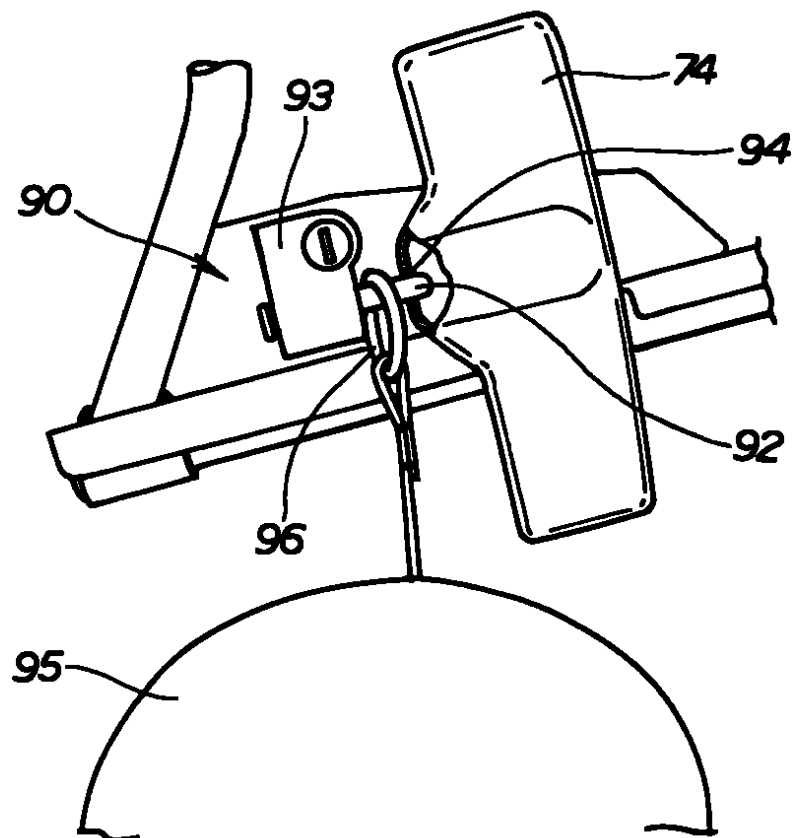
【図14】



【図15】

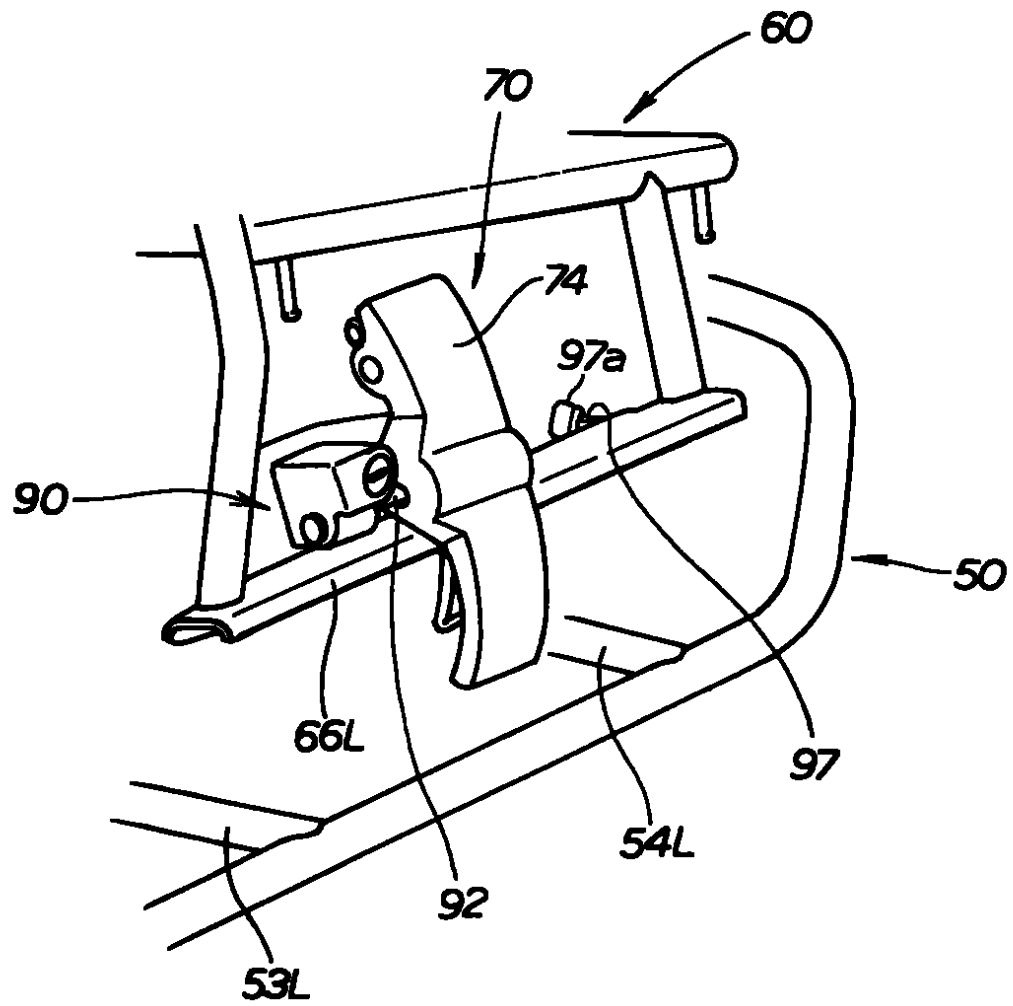


【図16】

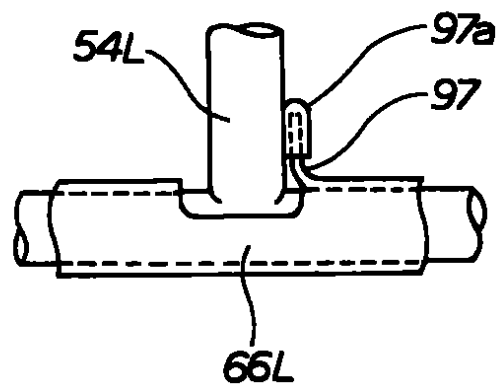




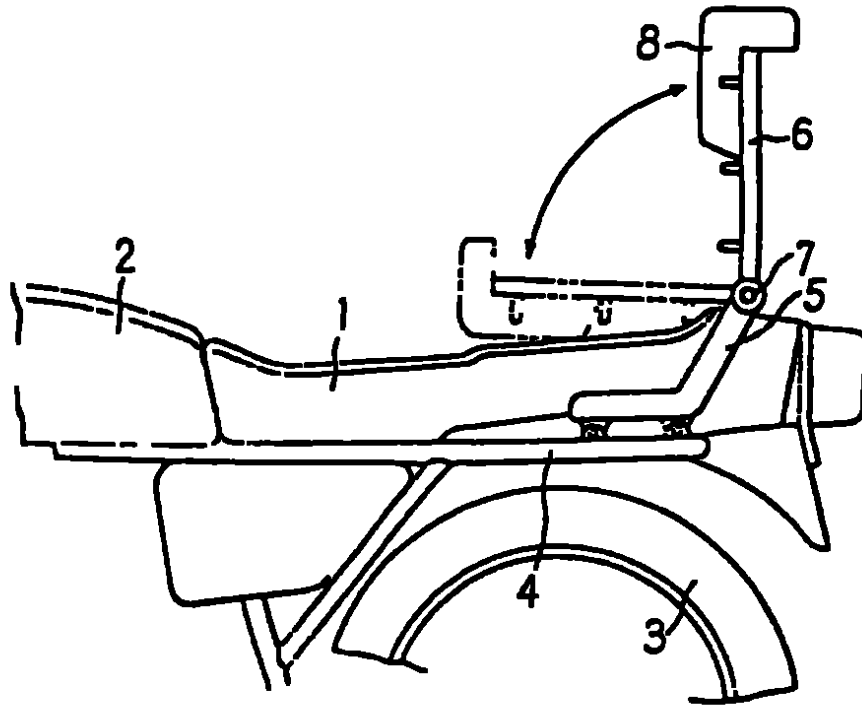
【図17】



【図18】



【図19】



【類名】要約書

【要約】

【課題】 ノートの寿命が短くならず、車体後部の外観性が良好である自動二輪車の荷台取付け構造を提供することを課題とする。

【解決手段】 脚部材 63 L、63 R をグラブレール 50 に取付け、荷物載置部 61 の下面と後部乗員用ノート 26 との間に隙間 d が確保できるように脚部材の長さを設定する。荷物載置部 61 の下面と後部乗員用ノート 26 との間に隙間 d が確保できるようにしたので、キャリア 60 が後部乗員用ノート 26 に接触することなく、後部乗員用ノート 26 の寿命を延ばすことができる。キャリア 60 はグラブレール 50 に係脱自在に係合する。後部乗員用ノート 26 に人を乗せるときには キャリア 60 を取外す。この結果 グラブレール 50 だけになるため、自動二輪車の外観性を良好に保つことができる。

【選択図】 図 11

特願 2004-029160

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [000005326]

1	変更年月日	1990年 9月 6日
	[変更理由]	新規登録
	住 所	東京都港区南青山二丁目1番1号
	氏 名	本田技研工業株式会社

出証番号 出証特 2004-3072490

**PATENT OFFICE
JAPANESE GOVERNMENT**

**This is to certify that the annexed is a true copy of the following
application as filed with this office**

Date of Application February 5, 2004

Application Number Patent Application No 2004-029160

Applicant(s) HONDA MOTOR CO , LTD

August 13, 2004

**Commissioner,
Patent Office Hiroshi OGAWA(seal)
Certificate Patent No 2004-3072490**

* 34
85

(Document Name) Application for Patent
(Reference Number) H103419701
(Filing Date) Febraury 5, 2003
(Destination) Commissioner, Patent Office
(International Patent Classification) B62J 7/04 B62J 1/28

(Inventor)
(Address) c/o KABUSHIKI KAISHA HONDA GIJUTSU KENKYUSHO
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan
(Name) Hiroshi INOKAWA

(Inventor)
(Address) c/o KABUSHIKI KAISHA HONDA GIJUTSU KENKYUSHO
4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japan
(Name) Yoshikazu HARA

(Inventor)
(Address) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA Co , LTD
17th floor, UNITED CENTER, 323 Silom, Bangkok 10500
Thailand
(Name) Sompong SUREECHAIRATTANAKUL

(Inventor)
(Address) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA Co , LTD
17th floor, UNITED CENTER, 323 Silom, Bangkok 10500
Thailand
(Name) Nattawut THIPPASINGHA

(Inventor)
(Address) c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA Co , LTD
17th floor, UNITED CENTER, 323 Silom, Bangkok 10500
Thailand
(Name) Karoon CHAMPATI

(Applicant)
(Identification No) 000005326
(Name) HONDA MOTOR CO , LTD

(Agent)
(Identification No) 100067356
(Patent Attorney)
(Name) Yoichiro SHIMOD

(Agent)
(Identification No) 100094020
(Patent Attorney)
(Name) Hiroshi TAMIYA

(Designation of Charge)
(Ledger No for Payment) 004466
(Amount of Payment) 21,000 YEN

(List of Submitted Documents)
(Object Name) Claims 1
(Object Name) Specification 1
(Object Name) Drawings 1
(Object Name) Abstract 1
(General Power of Attorney No) 9723773
(General Power of Attorney No) 0011844

H103 4197 36
(2004-29160)
(132) 87

[Name of Document] Claims

[Claim 1]

In a motorcycle in which a driver's seat and a rear occupant's seat are provided at the rear of a body, and grab rails are disposed over left and right, and a rear surface of the rear occupant's seat, a loading-platform mounting structure of a motorcycle characterized in that a carrier for placing baggage is arranged upward of said rear occupant's seat, and the carrier is mounted on said grab rail detachably without using tools

[Claim 2]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 1, wherein said carrier is designed so that left and right leg members are suspended from an approximately flat-plate shaped baggage placing portion, said leg members being mounted on the grab rail, and the length of said leg members is set so as to be able to secure a clearance between the lower surface of the baggage placing portion and the rear occupant's seat

[Claim 3]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 2, wherein one of said left and right leg members is mounted rotatably on said grab rail, and the other leg member is engageably mounted on

1
2

said grab rail

88

[Claim 4]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 1, wherein the rear end of said carrier is set to a position forward of the rear end of said grab rail

[Claim 5]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 4, wherein the rear end of said carrier and the rear end of said grab rail are set in approximately the same height

[Claim 6]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 3, wherein an annular portion is provided on said one leg member, and the annular portion is fitted in an extreme end of said grab rail rotatably and detachably from the front

[Claim 7]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 6, wherein front and rear stoppers are provided on said grab rail, an engaging member in engagement with the front and rear stopper members is provided on said one leg member, and the engaging member is placed in engagement with the front

22-35
89

and rear stoppers to thereby be able to control the front and rear movement of the carrier

[Claim 8]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 7, wherein said engaging member is swingably provided on said one leg member, and exhibits cushion properties when the carrier is closed by a spring member

[Claim 9]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 8, wherein a closed operation limiting stopper for limiting closed operation of the carrier as a result that the carrier touches said engaging member when the carrier is closed halfway is provided on said grab rail side, and the closed operation of the carrier is carried out in two stages such that said engaging member is swung to release the limit of the closed operation to close the carrier

[Claim 10]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 3, wherein an open position limiting stopper for limiting a full-open position of the carrier is provided on the grab rail corresponding to said one leg member

[Claim 11]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 3, wherein a lever type clamper is provided on said other leg member, and the other leg member can be engaged with the grab rail free to engage and disengage by said lever type clamper

[Claim 12]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 11, wherein a lever locking mechanism for disabling swinging of a lever of the lever type clamper is provided sideward of said lever type clamper

[Claim 13]

The loading-platform mounting structure of a motorcycle according to claim 12, wherein said lever locking mechanism holds a helmet holder concurrently

~~91~~ 48
91

[Name of Document] Specification

[Title of the Invention]

Loading-Platform Mounting Structure

[Technical Field]

[0001]

The present invention relates to a loading-platform mounting structure of a motorcycle

[Background Art]

[0002]

The art in which a rising and falling loading-platform is provided on a rear occupant's seat of a motorcycle is known (for example, see Patent Document 1)

[Patent Document 1]

Japanese Utility Model Laid-Open No Sho 60-87783

(FIG 1)

[0003]

The Patent Document 1 will be described with reference to the following figure

FIG 19 is a view for explaining the basic structure of the conventional art Reference numeral 1 denotes a long seat, 2 fuel tank, 3 a rear wheel, 4 a seat rail, 5 a stay, 6 a baggage board, 7 a hinge, and 8 a cushion piece When a person is not ridden on the rear half portion (a rear occupant's seat) of the long seat,

the baggage board shown by the solid line is fallen to assume a position of an imaginary line whereby baggage can be placed on the baggage board 6

[0004]

However, the cushion piece 8 is provided, but when the vehicle runs with the baggage placed on the baggage board 6, the cushion piece 8 comes in contact with the rear half portion of the long seat 1 and rubs. Therefore, the rear half portion of the long seat 1 becomes worn. Because of this, the life of the long seat 1 and the cushion piece 8 is shortened.

[0005]

Further, if the stay 5 and the baggage board 6 are normally provided backward of the long seat 1, the external appearance lowers when running without placing the baggage.

Further, when a person is ridden on the rear half portion of the long seat 1, the cushion piece 8 and the baggage board are sometime cumbered.

[0006]

Accordingly, the loading-platform mounting structure of a motorcycle not shortening the life of the seat and providing the good external appearance of the rear portion of the vehicle body is demanded.

[Disclosure of the Invention]

[Problem to be Solved by the Invention]

[0007]

The problem of the present invention is to provide a loading-platform mounting structure of a motorcycle not shortening the life of a seat and providing the good external appearance of the rear portion of the vehicle body

[Means for Solving the Problem]

[0008]

The invention according to claim 1 provides, in a motorcycle in which a driver's seat and a rear occupant's seat are provided at the rear of a body, and grab rails are disposed over left and right, and a rear surface of the rear occupant's seat, a loading-platform mounting structure of a motorcycle characterized in that a carrier for placing baggage is arranged upward of the rear occupant's seat, and the carrier is mounted on the grab rail detachably without using tools

[0009]

In the invention according to claim 2, the carrier is designed so that left and right leg members are suspended from an approximately flat-plate shaped baggage placing portion, the leg members being mounted on the

grab rail, and the length of the leg members is set so as to be able to secure a clearance between the lower surface of the baggage placing portion and the rear occupant's seat

[0010]

In the invention according to claim 3, one of the left and right leg members is mounted rotatably on the grab rail, and the other leg member is engageably mounted on the grab rail

[0011]

In the invention according to claim 4, the rear end of the carrier is set to a position forward of the rear end of the grab rail

[0012]

In the invention according to claim 5, the rear end of the carrier and the rear end of the grab rail are set in approximately the same height

[0013]

In the invention according to claim 6, an annular portion is provided on the one leg member, and the annular portion is fitted in an extreme end of the grab rail rotatably and detachably from the front

[0014]

In the invention according to claim 7, front and

28-44
95

rear stoppers are provided on the grab rail, an engaging member in engagement with the front and rear stopper members is provided on the one leg member, and the engaging member is placed in engagement with the front and rear stoppers to thereby be able to control the front and rear movement of the carrier

[0015]

In the invention according to claim 8, the engaging member is swingably provided on the one leg member, and exhibits cushion properties when the carrier is closed by a spring member

[0016]

In the invention according to claim 9, a closed operation limiting stopper for limiting closed operation of the carrier as a result that the carrier touches the engaging member when the carrier is closed halfway is provided on the grab rail side, and the closed operation of the carrier is carried out in two stages such that the engaging member is swung to release the limit of the closed operation to close the carrier

[0017]

In the invention according to claim 10, an open position limiting stopper for limiting a full-open position of the carrier is provided on the grab rail

corresponding to the one leg member

[0018]

In the invention according to claim 11, a lever type clamper is provided on the other leg member, and the other leg member can be engaged with the grab rail free to engage and disengage by the lever type clamper

[0019]

In the invention according to claim 12, a lever locking mechanism for disabling swinging of a lever of the lever type clamper is provided sideward of the lever type clamper

[0020]

In the invention according to claim 13, the lever locking mechanism holds a helmet holder concurrently

[Effects of the Invention]

[0021]

According to the invention of claim 1, the carrier for placing baggage is arranged upward of the rear occupant's seat and mounted on the grab rail. Therefore, when a person is not ridden on the rear occupant's seat, baggage can be placed on the carrier. When the carrier is removed, a person can be ridden any time on the rear occupant's seat. When the carrier is removed, the external appearance of the rear portion of the vehicle

body can be enhanced Since the carrier can be mounted or removed without using tools, mounting or removing the carrier can be carried out easily to greatly enhance usability of the motorcycle

[0022]

According to the invention of claim 2, since a clearance can be formed between the lower surface of the baggage placing portion and the rear occupant's seat, the carrier does not come in contact with the rear occupant's seat, and the life of the rear occupant's seat can be extended

[0023]

According to the invention of claim 3, one of the left and right leg members is mounted rotatably on the grab rail, and the other leg member is engageably mounted on the grab rail, thus enabling opening and closing of the carrier It is possible that in the state that the carrier is rotated and opened, the seat is opened, fuel is supplied to a fuel tank under the seat, and an article can be put in or out of the receptacle under the seat

[0024]

According to the invention of claim 4, the rear end of the carrier is set to a position forward of the rear end of the grab rail The carrier is essentially

12/ 47
98

shortened to make the carrier compact

[0025]

According to the invention of claim 5, the rear end of the carrier and the rear end of the grab rail are made in approximately the same height so that the rear end of the grab rail may be used as a baggage placing surface. As a result, the carrier can be made compact easily.

[0026]

According to the invention of claim 6, an annular portion is provided on one leg member, and the annular portion is fitted in the extreme end rotatably and detachably from the front. Carrier can be mounted to the grab rail by slidably moving from the front to the rear, and can be removed by slidably moving from the rear to the front. Accordingly, the carrier can be mounted or removed from the grab rail easily.

[0027]

According to the invention of claim 7, the front and rear stopper members are provided on the grab rail, and the engaging member in engagement with the front and rear stopper members whereby the front and rear movement of the carrier can be controlled. Therefore, the carrier is not deviated from the grab rail during use.

[0028]

722
99

According to the invention of claim 8, the engaging member is swingably provided on one leg member, and exhibits cushion properties when the carrier is closed by a spring member. Therefore, when the carrier is closed from a full open position, the carrier is slowly closed to improve the usability of the carrier.

[0029]

According to the invention of claim 9, a closed operation limiting stopper for limiting closed operation of the carrier as a result that the engaging member touches the carrier when the carrier is closed halfway is provided on the grab rail side. The closed operation of the carrier is carried out in two stages such that the engaging member is swung to release limitation of the closed operation to close the carrier.

Even if the carrier is intended to be closed without knowing that a foreign matter is present on the grab rail, the carrier is stopped once before it is fully closed, and the foreign matter can be discovered when the closed operation limiting stopper is released. Therefore, it is possible to avoid damages of a hinge.

[0030]

According to the invention of claim 10, the open position limiting stopper for limiting the full open

position of the carrier is provided on the grab rail corresponding to one leg member

By the provision of the open position limiting stopper, an opening and closing stroke of the carrier can be adequately determined

[0031]

According to the invention of claim 11, the lever type clamper is provided on the other leg member, and the other leg member can be engaged free to engage or disengage with the grab rail by the lever type clamper

When the other leg member is secured to the grab rail by bolts, screws or the like, it takes time to remove the bolts, screws or the like. With respect to this point, in claim 11, since the lever type clamper is employed, the other leg member can be engaged or disengaged from the grab rail merely by operating the lever, and shortening of engagement or disengagement time can be shortened

[0032]

According to the invention of claim 12, a lever locking mechanism for disengaging swinging of a lever of the lever type clamper is provided sidewise of the lever type clamper

The lever is disenabled to swing by the lever

locking mechanism, whereby the clamping performance can be maintained

[0033]

According to the invention of claim 13, the lever locking mechanism holds a helmet holder concurrently

If the lever is locked by making use of the helmet holder normally provided on the motorcycle, reduction in the number of parts resulting from common use of the mechanism can be achieved

[Best Mode for Carrying Out the Invention]

[0034]

The best mode for carrying out the present invention will be described hereinafter with reference to the accompanying drawings. It is noted that the drawings should be viewed from the direction of reference numerals. Further, in the description, terms of front and rear, and left and right means the direction viewed from an occupant

[0035]

FIG 1 is a side view of a motorcycle according to the present invention. A motorcycle 10 is provided with a head pipe 12 on the front end of a main frame 11. A steering shaft 13 is fitted rotatably in the head pipe 12, a steering handle 14 is mounted on the upper end of a the

102-5

steering shaft 13, a front fork 15 is provided at the lower portion of the steering shaft 13, a front wheel 16 is mounted rotatably on the front fork 15, an engine 17 is arranged at the lower portion of the rear portion of the main frame 11, a swing arm 18 extends from the rear portion of the main frame 11, a rear wheel 19 is mounted rotatably on the rear portion of the swing arm 18, a seat rail 21 extends from the upper portion of the rear portion of the main frame 11 to the backward obliquely top, the seat rail is reinforced by a back stay 22, the lower portion of a rear cushion 23 extended downward from the seat rail 21 is connected to the swing arm 18, and a tandem seat 24 (comprising a driver's seat 25 and a rear occupant's seat 26) is mounted free to open and close vertically on the seat rail 21 by a front hinge 27. When the tandem seat 24 is opened, fuel can be supplied to a fuel tank 28 arranged downward of the tandem seat 24. An article 29 can be put in or out of a receptacle. A grab rail 50 is mounted such seat rail 21 so as to extend across left and right and rear portions of the rear occupant's seat 26. The details of the grab rail 50 and a carrier 60 detachably mounted on the grab rail 50 will be described later.

[0036]

100 52
103

Reference numeral 31 denotes a front fender, 32 a front cover, 33 a handle cover, 34 a head lamp, 35 a direction indication lamp, 36 an inspection hole, 37 a cylinder, 38 an exhaust muffler, 39 a rear fender, and 41 a rear combination lamp

[0037]

FIG 2 is a plan view showing the state that a grab rail is mounted on a seat pipe according to the present invention. Brackets 42L, 42R extending to the surface side in the figure are stood upright on a pair of left and right seat rails 21L, 21R (L and R are added letters showing left and right), and a cross member 43 connects the brackets 42L and 42R. A rail front support bolt 44 extends from the left bracket 42L, and a front support bolt 44R extends from the right bracket 42R. Reference numerals 45L, 45R denote support plates extending from the brackets 42L, 42R for supporting the rear portion of the fuel tank.

[0038]

Further, a bridge-shaped seat rear portion support member 46 connects the rear ends of the seat rails 21L, 21R, and rail support pieces 47L, 47R are provided on the seat rear portion support member 46. Threaded holes 48L, 48R are bored into the rail support pieces 47L, 47R,

104-53

respectively

[0039]

On the other hand, the grab rail 50 comprises left and right rail linear portions 51L, 51R, a curved portion 52 for linking rear ends of these linear portions 51L, 51R, a front arm portion 53L and a rear arm portion 54L extending from the left seat linear portion 51L to the seat rail 21L side, a front arm portion 53R and a rear arm portion 54R extending from the right seat linear portion 51R to the seat rail 21R side, laterally long S-shaped plates 55L, 55R extending from the extreme ends of the left and right front arm portions 53L, 53R, and laterally long U-shaped plates 56L, 56R extending the deep in the figure from the extreme ends of the left and right rear arm portions 54L, 54R. Reference numeral 57 denotes a front and rear stopper member connecting the right seat linear portion 51R and rear arm portion 54R, which will be described later.

[0040]

As shown in the figure, the S-shaped plate 55L is placed in touch with a rail front support bolt 44L and tightened by a nut 58L. Similarly, the S-shaped plate 55R is placed in touch with a rail front support bolt 44R and tightened by a nut 58R.

105-84

Further, the U-shaped plate 56L is placed in touch with the rail support piece 48L and tightened by a bolt 59L. Similarly, the U-shaped plate 56R is placed in touch with the rail support piece 48R and tightened by a bolt 59R.

[0041]

The wholly U-shaped grab rail 50 could be mounted on the seat rails 21L, 21R firmly. The grab rail 50 is not removed except the particular reason.

[0042]

Further, support pieces 79a, 79b are provided on one frame 66R of the carrier 60, and a hair-pin shaped engaging member 80 is mounted free to swing vertically on the support pieces 79a, 79b. Further, one end of a spring member 81 (shown by the broken line because it is present downward of the support piece 49b) such as a coil spring, is hung on the support piece 79b and the other end of the spring member 81 is hung on the engaging member 80 so as to bias the engaging member 80 toward the deep in the figure. The operation will be described later, but by this biasing, the cushion operation when the carrier is closed can be exhibited.

[0043]

Next, the carrier of the present invention will be

106-53

described in detail

FIG 3 is a perspective view of the carrier according to the present invention. The carrier 60 comprises, basically, a flat-plate shaped baggage place portion 61, a plurality (for example, four) string receiving projections 62, and a left leg portion 63L and a right leg portion 63R extending from the left and right edges of the baggage place portion 61. The leg portions 63L and 63R may be a flat-plate shaped wall or a bored wall, but a pipe or frame structure was employed in order to reduce the weight, and therefore a description of the constituent elements is necessary.

[0044]

The left leg portion 63L comprises a front foot portion 64L, a rear foot portion 65L, an arc-section frame 66L connects, in the front and rear direction, the lower ends of the foot portions 64L, 65L, and a holder support plate 67. Reference numeral 70 denotes a lever type clamper mounted on the arc-section frame 66L, and 90 denotes a lever lock mechanism and a helmet holder, details of which will be described later.

[0045]

The right leg portion 63R comprises a front foot portion 64R, a rear foot portion 65R, a frame 66R

~~103~~
107 56

including an arc section connecting, in the front and rear direction, the lower ends of the foot portions 64R, 65R, and a reinforcing material 68. Reference numeral 69 denotes an annular portion mounted in front of the frame 66R, and numeral 80 denotes an engaging member mounted on the frame 66R, details of which will be described later [0046]

FIG 4 is a side view of the carrier according to the present invention (the lever lock mechanism and a helmet holder is not shown). The rear foot portions 65L, 65R are made shorter than the front foot portions 64L, 64R to make the frames 66L, 66R oblique-upward backward while keeping the baggage place portion 61 approximately horizontally. Other parts are indicated by the reference numerals in FIG 3. Detail description of elements is omitted [0047]

FIG 5 is a sectional view taken on line 5-5 of FIG 4. The lever type clasper 70 comprises a bird-shaped support member 71 stood upright on the arc section frame 66L, a lower pin 72 extending through the upper portion of the support member 71, a triangular swing member 73 mounted on the lower pin 72, a lever 74 secured to the swing member 73, an upper pin 75 extending through the

46
108 24

upper portion of the swing member 73, and J-shaped members 76, 76 lowered from the upper pin 75

[0048]

A cushion member 66a formed of rubber is interposed between the arc section frame 66L and the rail linear portion 51L. A stopper 66b is mounted on the arc section frame 66L, and a lower limit position of the J-shaped member 76 is controlled by the stopper 66b.

[0049]

FIG 6 is a sectional view taken on line 6-6 of FIG 4 showing that the J-shaped members 76, 76 are mounted rotatably on the swing member 73 through the upper pin 75.

FIG 7 is a sectional view taken on line 7-7 of FIG 4 showing that the swing member 73 and the lever 74 are mounted rotatably on the support member 71 through the lower pin 72.

[0050]

FIG 8 is an operation view of FIG 5. When the lever 74 is raised, the upper pin 75 rotates about the lower pin 72 to be lowered than the initial position. As a result, the J-shaped members 76, 76 are disengaged from the rail linear portion 51L on the grab rail side. When disengaged, the J-shaped members 76, 76 are swung to a position shown by the imaginary line whereby the J-shaped

109

members 76, 76 can be removed from the rail linear
portion 51L completely

[0051]

Reference numeral 77 denotes an upper stopper
portion provided on the support member 71. A full open
position of the lever 74 can be determined by the upper
stopper portion 77.

It is obvious that when the lever 74 is lowered,
the J-shaped members 76, 76 are engaged with the rail
linear portion 51L, which state is as shown in FIG 5. In
FIG 5, reference numeral 78 denotes a lower stopper
portion, and 78a denotes a cushion member formed of
rubber placed thereon. A full closed position of the
lever 74 can be controlled by the lower stopper portion
78.

[0052]

FIG 9 is a view showing an outline of mounting the
carrier according to the present invention. Reference
numerals 86, 86 denote blind plugs. When the blind plugs
are fitted in front end openings of the rail linear
portions 51L, 51R, enhancement of the external appearance
and prevention of movement of foreign matters into the
grab rail 50 can be achieved.

And, when a person is not ridden on the rear

~~112~~
110 - 84

occupant's seat 26 and necessity of mounting the carrier 60 occurs, the carrier 60 may be mounted on the grab rail 50 in the following procedure

[0053]

That is, first, in the state that moved forward by the length of the annular portion 69, the carrier 60 is put on the grab rail 50. In detail, the frame 66L is put on the rail linear portion 51L of the grab rail, and the frame 66R is put on the rail linear portion 51R of the grab rail

[0054]

Next, the carrier 60 is wholly slidably moved backward. Then, the annular portion 69 can be fitted in the front portion of the rail linear portion 51R. During this period, the engaging member 80 is to be treated artificially so as not to interfere the front and rear stopper members 57

[0055]

FIG 10 is a plan view of a rear portion of the vehicle body after the carrier has been mounted. The carrier 60 having a wide baggage place portion 61 is mounted backward of the driver's seat 25, and therefore the carrying property of baggage can be enhanced

[0056]

~~115~~
111 60

FIG 11 is a side view of a rear portion of the vehicle body after the carrier has been mounted. The length of the front foot portions 64L, 64R and the length of the rear foot portions 65L, 65R are adjusted, whereby a clearance d can be secured between the lower surface of the baggage place portion 61 and the upper surface of the rear occupant's seat 26 can be secured. This clearance d is secured whereby there is no fear that the carrier 60 comes in contact with the rear occupant's seat 26 to scratch it. As a result, the life of the rear occupant's seat 26 can be extended sufficiently.

[0057]

Further, the clearance L1 is made to be increased, between the rear end of the carrier 60 and the rear end of the grab rail 50, by reducing the full length L2 of the carrier 60. As a result, the carrier 60 is made to be compact. However, the compactness tends to pose a problem when a large baggage is placed.

As the measures, the upper surface of the rear end of the carrier 60 is approximately adjusted to the upper surface of the baggage place portion 61 as shown in the lateral line h.

[0058]

A large baggage 82 shown by the imaginary line can

~~112~~
112st

be placed between the baggage place portion 61 and the upper surface of the rear end of the grab rail 50. Accordingly, even if the length of the baggage place portion 61 is shortened, the placing performance is not lowered.

[0059]

Next, the engaging member of the present invention will be described in detail.

FIGS 12(a) to 12(d) are sectional views of main parts of FIG 2, FIG 12(a) being a sectional view taken on line a, FIG 12(b) being a sectional view taken on line b, FIG 12(c) being a sectional view taken on line c, FIG 12(d) being a sectional view taken on line d.

In FIG 12(a), since the engaging member 80 is engaged with the front and rear stopper member 57 (see FIG 2), there is no fear that the frame 66R is deviated to the front and deep directions in the figure. Reference numeral 83 denotes a closed operation limiting stopper, which is formed, for example, on the upper surface of the rear arm portion 54R on the grab rail side. This operation will be described later.

[0060]

In FIG 12(b), reference numeral 84 denotes an open position limiting stopper, which is a piece fixedly

113-62

mounted, for example, on the lower surface of the front arm portion 53R on the grab rail side. It is understood that the frame 66R can be rotated about 90° counterclockwise until an extreme end 66a of the frame 66R comes in contact with the open position limiting stopper 84.

[0061]

In FIG 12(c), since the whole circumference of the rail linear portion 51R is surrounded by the annular portion 69, there is no fear that even if the frame 66R is turned, it is disengaged from the rail linear portion 51R.

In FIG 12(d), a semi annular portion 85 is mounted on the frame 66R, and the semi annular portion 85 is placed in contact with the rail linear portion 51R.

[0062]

FIGS 13(a) to 13(d) are operation views of FIGS 12(a) to 12(d).

FIG 13(a) shows the state that as the carrier opens, the rear foot portion 65R turns along the rail linear portion 51R as in the arrow. The hair-pin shaped engaging member 80 is provided in such a manner that the rear foot portion 65R can be turned without trouble. However, the engaging member 80 gets over the closed

176 52
114

operation limiting stopper 83 during the movement from right to left in the figure

In FIG 13(b), since the extreme end 66a of the frame 66R comes in contact with the open position limiting stopper 84, the frame 66R is not further rotated to left

[0063]

In FIG 13(c), since the whole circumference of the rail linear portion 51R is surrounded by the annular portion 69, there is no fear that even if the frame 66R is turned, it is disengaged from the rail linear portion 51R

In FIG 13(d), the semi annular portion 85 functions to smooth the rotation of the frame 66R together with the annular portion 69 of FIG 13(c)

[0064]

The outline of opening the carrier has been described with reference to FIGS 12(a) to 12(d) and FIGS 13(a) to 13(d) The outline of closing the carrier is somewhat different That is, in FIG 13(a), when the carrier is intended to be closed, the rear foot portion 65R rotates clockwise in the figure, the extreme end of the engaging member 80 comes in contact with the closed operation limiting stopper 83, and the closed operation

cannot be carried out further This is the operation peculiar to the present invention in consideration that the carrier is not closed suddenly The closed operation limitation by the closed operation limiting stopper 83 can be released by the procedure shown in the following drawing

[0065]

FIGS 14(a) to 14(c) are explanatory views of operation of the closed operation limiting stopper according to the present invention

For avoiding or overcoming the contact of the engaging member 80 with the closed operation limiting stopper 83 as shown in FIG 14(a), the engaging member 80 may be raised by a finger as shown in FIG 14(b), By doing so, the carrier can be closed as in FIG 14(c) FIG 14(c) is the same drawing as FIG 12(a)

[0066]

When the carrier is closed, the spring member 81 shown in FIG 2 exhibits cushion operation and therefore the closed operation can be performed gently, which is preferable

[0067]

Next, the lever lock mechanism and helmet holder 90 provided in the vicinity of the lever type clasper 70

~~1/6~~ 1/6 \$3

shown in FIG 9 will be described

[0068]

FIG 15 is an explanatory view of the lever lock mechanism and helmet holder according to the present invention. The lever lock mechanism and helmet holder 90 comprises a holder body 93 provided with a key hole 91, a lock pin 92, and a lock hole 94 bored in the lever 74.

[0069]

FIG 16 is an operation view of the lever lock mechanism and helmet holder according to the present invention. If the lock pin 92 is inserted into the lock hole 94 while making the lock pin 92 extending through a ring 96 provided at the tip of a chin strap of a helmet 95, the helmet 95 can be held by the lever lock mechanism and helmet holder 90.

[0070]

FIG 17 is an explanatory view of a lever lock and explanatory view of a second stopper according to the present invention, showing that since the lock pin 92 extends through the lever 74, the lever 74 is locked to disenable to swing. If the lever 74 is placed in the lock state, the carrier 60 can be engaged with the grab rail 50 positively, and there is no fear that the carrier 60 is taken away.

~~117~~

[0071]

Further, a downwardly extending second stopper 97 is provided on the rear portion of the left frame 66L, and a cushion member 97a formed of rubber is placed over the second stopper 97. The second stopper 97 is provided at a position facing to the rear arm portion 54L of the grab rail 50.

[0072]

FIG 18 is an operation view of the second stopper. The second stopper 97 is brought into engagement with the rear arm portion 54L. As a result, there is no fear that the left frame 66L is deviated to the front (left in the figure).

That is, the forward movement of the carrier can be prevented positively by the two left and right stoppers including the second stopper 97 and the front and rear stopper member 57 shown in FIG 2.

[0073]

The whole structure of claim 1 is mainly shown in FIG 1, and the fact that the carrier 60 can be detachably mounted on the grab rail 50 is mainly shown in FIG 9.

A person can be ridden on the rear occupant's seat (numeral 26 in FIG 1) any time by removing the carrier

120
118 52

60 The external appearance of the rear portion of the vehicle body can be enhanced by removing the carrier 60

Since the carrier 60 can be detachably mounted without using a tool, the detachable mounting of the carrier 60 can be carried out easily, and the using properties of a motorcycle can be greatly enhanced

[0074]

The structure of claim 2 is mainly shown in FIGS 3 and 11 That is, FIG 3 shows that the left and right leg members (63L, 63R) are lowered from the approximately flat plate shaped baggage place portion 61 FIG 11 shows that the leg members (63L, 63R) are mounted to the grab rail 50 and the length of the leg members is set so as to secure the clearance d between the lower surface of the baggage place portion 61 and the rear occupant's seat 26

Since the clearance d can be secured between the lower surface of the baggage place portion 61 and the rear occupant's seat 26, the carrier 60 does not come in contact with the rear occupant's seat 26, and the life of the rear occupant's seat 26 can be extended

[0075]

The structure of claim 3 is mainly shown in FIG 9 That is, one (right leg member (63R)) of the left and right leg members is mounted rotatably on the grab rail

121
119-68

50, and the other leg member (left leg member (63L)) is mounted engageably, for example, by the lever type clamper 70, on the grab rail 50

In the state that the carrier 60 is rotated and opened, it is possible that the seat 25 is opened to supply fuel to the fuel tank 28 under the seat shown in FIG 1 and that the article 29 can be put in or out of the receptacle under the seat

[0076]

The structure of claim 4 is mainly shown in FIG 11. The rear end of the carrier 60 is set to a forward position from the rear end of the grab rail 50 so as to increase the clearance L1. As a result, the carrier 60 is essentially reduced in size to achieve compactness of the carrier 60.

[0077]

The structure of claim 5 is mainly shown in FIG 11. The rear end of the carrier 60, that is, the rear end of the baggage place portion 61 and the rear end of the grab rail 50 are made approximately the same height so as to match the lateral line h. As a result, large baggage 82 as shown in FIG 11 can be supported by both the baggage place portion 60 and the rear end of the grab rail 50.

[0078]

122/120/9

The structure of claim 6 is mainly shown in FIG 9
The annular portion 69 is mounted on one leg member (63R),
and the annular portion 69 is fitted in the extreme end
of the grab rail 50 (the extreme end of the rail linear
portion 51R) rotatably and detachably from the front

The carrier 60 can be mounted on the grab rail 50
by slidably moving from front to rear, and can be removed
by slidably moving from rear to front Accordingly, the
carrier 60 can be detachably mounted on the grab rail 50
[0079]

The structure of claim 7 is mainly shown in FIG 2
The front and rear stopper member 57 is provided on the
grab rail side, the engaging member 80 in engagement with
the front and rear stopper member 57 is provided on one
leg member (right frame 66R), and the engaging member 80
is brought into engagement with the front and rear
stopper member 57 whereby front and rear movement of the
carrier can be controlled
[0080]

The structure of claim 8 is mainly shown in FIG 2
The engaging member 80 is provided on one leg member
(right frame 66R) swingably in the front and deep
directions in the figure, and cushion properties can be
exhibited by the spring member 81 when the carrier is

closed

[0081]

The structure of claim 9 is mainly shown in FIG 14 That is, the closed operation limiting stopper 83 is provided, on the rear arm portion 54R on the grab rail side, so as to limit the closed operation of the carrier when the carrier is closed halfway and the engaging member comes in contact with the carrier And, by raising the engaging member 80 as in FIG 14(b), the limitation of the closed operation is released, and the carrier can be closed as in FIG 14(c)

Even if the carrier is intended to be closed without knowing that foreign matter is present on the grab rail, the carrier is stopped once before it is fully closed, and the foreign matter can be discovered when the closed operation limiting stopper is released Therefore, it is possible to avoid damages of a hinge

[0082]

The structure of claim 10 is mainly shown in FIG 13(b) The open position limiting stopper 84 for limiting a full open position of the carrier is provided on the grab rail (front arm portion 53R) corresponding to one leg member

By the provision of the open position limiting

122-71

stopper 84, the opening and closing stroke of the carrier
can be determined properly

[0083]

The structure of claim 11 is mainly shown in FIG 9
That is, the lever type clamper 70 is provided on the
other leg member (63L), and the other leg member (63L)
can be engaged free to engage and disengage on the
carrier (rail linear portion 51L) by the lever type
clamper 70

When the other leg member (63L) is secured to the
grab rail 50 by bolts, screws or the like, it takes time
to remove the bolts, screws or the like In this point,
in claim 11, since the lever type clamper 70 is employed,
the other leg member (63L) can be engaged or disengaged
from the grab rail 50 merely by operating the lever 74,
to achieve shortening of engagement or disengagement time
[0084]

The structure of claim 12 is mainly shown in FIG 3
That is, the lever lock mechanism 90 for making the lever
74 of the lever type clamper 70 disable to swing is
provided sideways of the lever type clamper 70

[0085]

The structure of claim 13 is shown in FIG 16 The
lever lock mechanism 90 holds the helmet holder

to 73 22

concurrently If the lever is locked by making use of the helmet holder always provided on the motorcycle, reduction in the number of parts resulting from a common use of the mechanism can be achieved

[0086]

In claim 1, the carrier may be detachably mounted on the grab rail without using a tool, and these engaging structures are not limited to the embodiments

Further, in claim 12, the helmet holder and the lever lock mechanism may be individually provided

[Industrial Applicability]

[0087]

The loading plat-form mounting structure according to the present invention is suitable for a two-person motorcycle

[Brief Description of the Drawings]

[0088]

[FIG 1]

FIG 1 is a side view of a motorcycle according to the present invention

[FIG 2]

FIG 2 is a plan view showing the mounting state that a grab rail is mounted on a seat pipe according to the present invention

124-23

[FIG 3]

FIG 3 is a perspective view of a carrier according to the present invention

[FIG 4]

FIG 4 is a side view of a carrier according to the present invention (a lever lock mechanism and a helmet holder is not shown)

[FIG 5]

FIG 5 is a sectional view taken on line 5-5 of FIG 4

[FIG 6]

FIG 6 is a sectional view taken on line 6-6 of FIG 4

[FIG 7]

FIG 7 is a sectional view taken on line 7-7 of FIG 4

[FIG 8]

FIG 8 is an operation view of FIG 5

[FIG 9]

FIG 9 is a mounting outline view for a carrier according to the present invention

[FIG 10]

FIG 10 is a plan view of a rear portion of the vehicle body after mounting the carrier

12/24
10

[FIG 11]

FIG 11 is a side view of a rear portion of the vehicle body after mounting the carrier

[FIGS 12(a) to 12(d)]

FIGS 12(a) to 12(d) are sectional views of main parts of FIG 2

[FIGS 13(a) to 13(d)]

FIGS 13(a) to 13(d) are operation views of FIGS 12(a) to 12(d)

[FIGS 14(a) to 14(c)]

FIGS 14(a) to 14(c) are explanatory views of operation of a closed operation limiting stopper according to the present invention

[FIG 15]

FIG 15 is an explanatory view of a lever lock mechanism and helmet holder according to the present invention

[FIG 16]

FIG 16 is an operation view of a lever lock mechanism and helmet holder according to the present invention

[FIG 17]

FIG 17 is an explanatory view of a lever lock and an explanatory view of a second stopper according to the

125 35
176

present invention

[FIG 18]

FIG 18 is an operation view of a second stopper

[FIG 19]

FIG 19 is a view for explaining the basic structure of prior art

[Description of Reference Numerals]

[0089]

10 Motorcycle, 24 Tandem seat, 25 Driver's seat, 26 Regular-use-quote seat, 50 Grab rail, 51L, 51R Rail linear portion, 57 Front and rear stopper member, 60 Carrier, 61 Baggage place portion, 63L, 60R Pair of leg members, 69 Annular portion, 70 Lever type clamper, 74 Lever, 80 Engaging member, 81 Spring member, 82 Closed operation limiting stopper, 83 Open position limiting stopper, 90 Lever lock mechanism and helmet holder, 92 Lock pin, 94 Lock hole, d Clearance between the lower surface of the baggage place portion and the upper surface of the rear occupant's seat

12
17X-26

[Name of Document] Abstract

[Abstract]

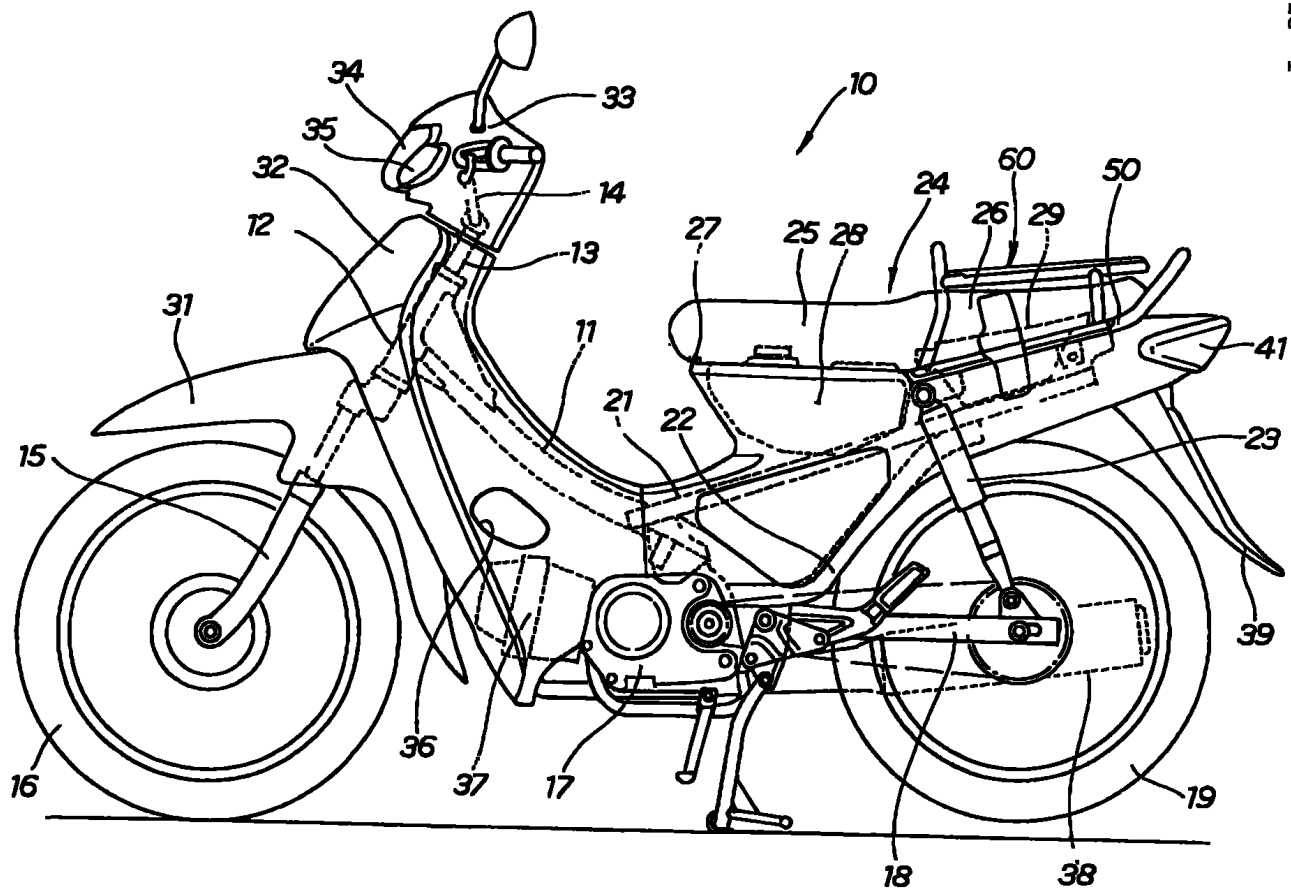
[Object]

To provide a loading-platform mounting structure of a motorcycle in which the life of a seat is not shortened, and the external appearance of a rear portion of the vehicle body is good

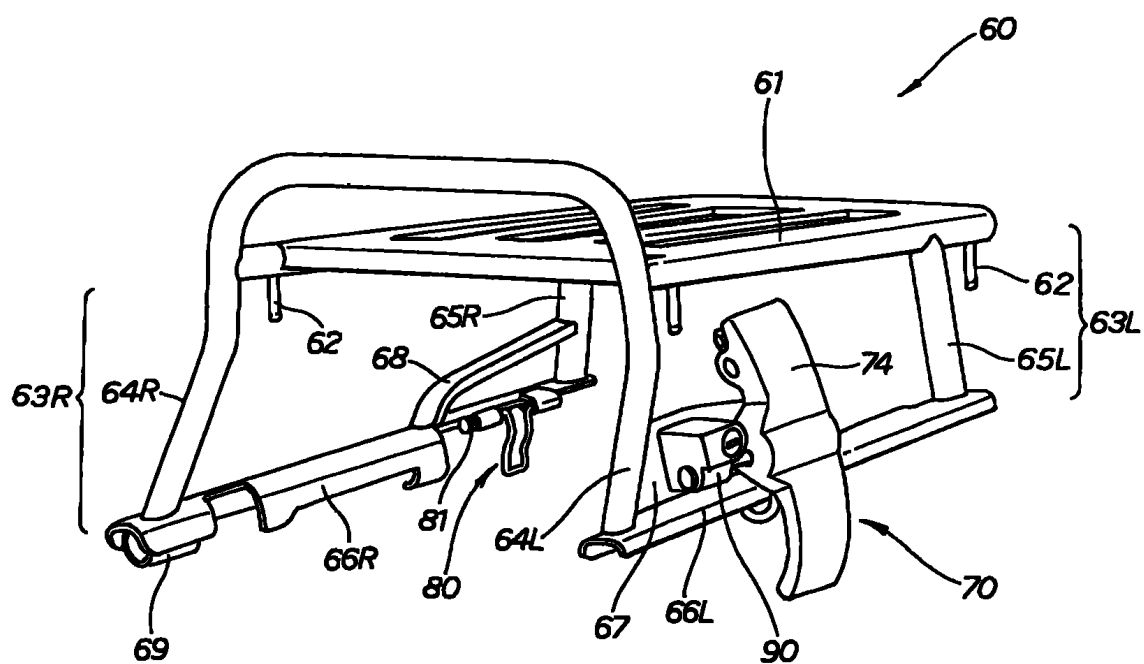
[Solving Means]

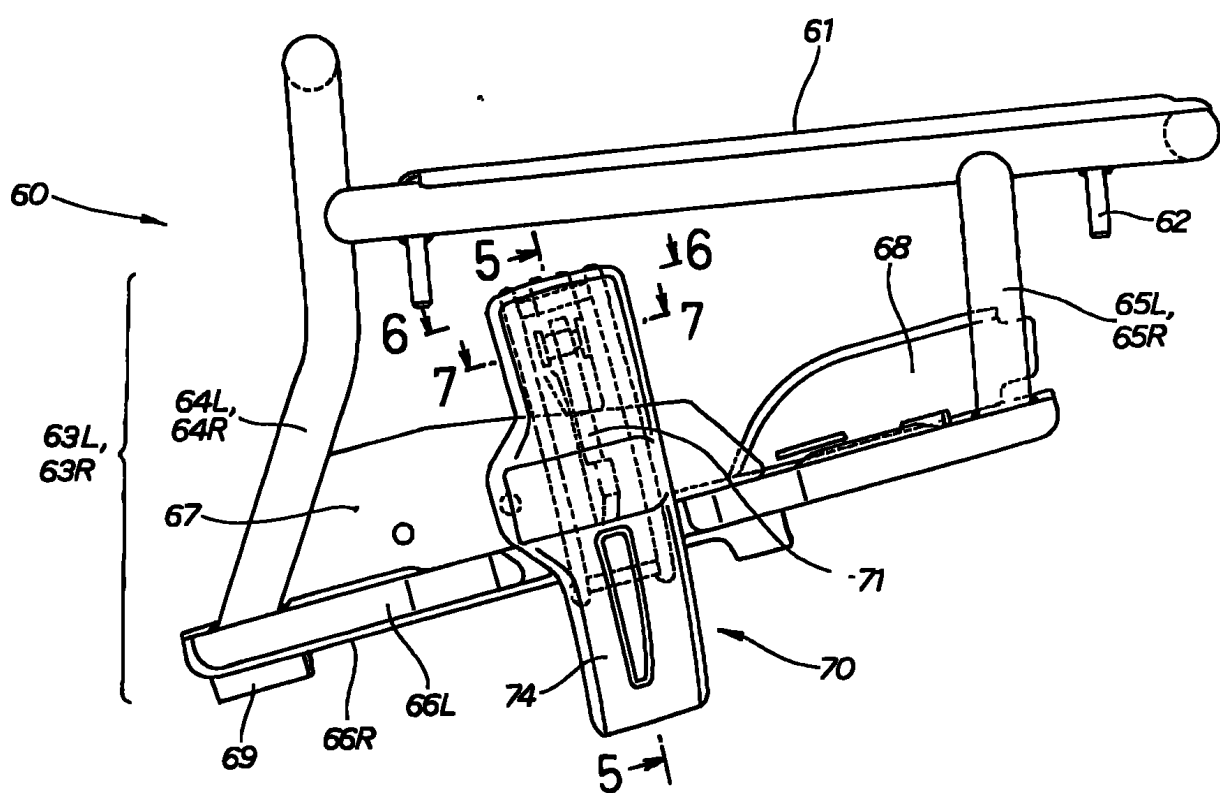
Leg members 63L, 63R are mounted on a grab rail 50, and the length of the leg members is set so as to be able to secure a clearance d between a lower surface of a baggage place portion 61 and a rear occupant's seat 26. Since the clearance d can be secured between the lower surface of the baggage place portion 61 and the rear occupant's seat 26, a carrier 60 does not contact with the rear occupant's seat 26, and the life of the rear occupant's seat 26 can be extended. The carrier 60 is engaged with the grab rail 50 detachably. When a person is ridden on the rear occupant's seat 26, the carrier 60 is removed. As a result, since only the grab rail 50 is left, the external appearance of the motorcycle can be maintained in the good condition.

[Selected Drawing] FIG 1



128 78



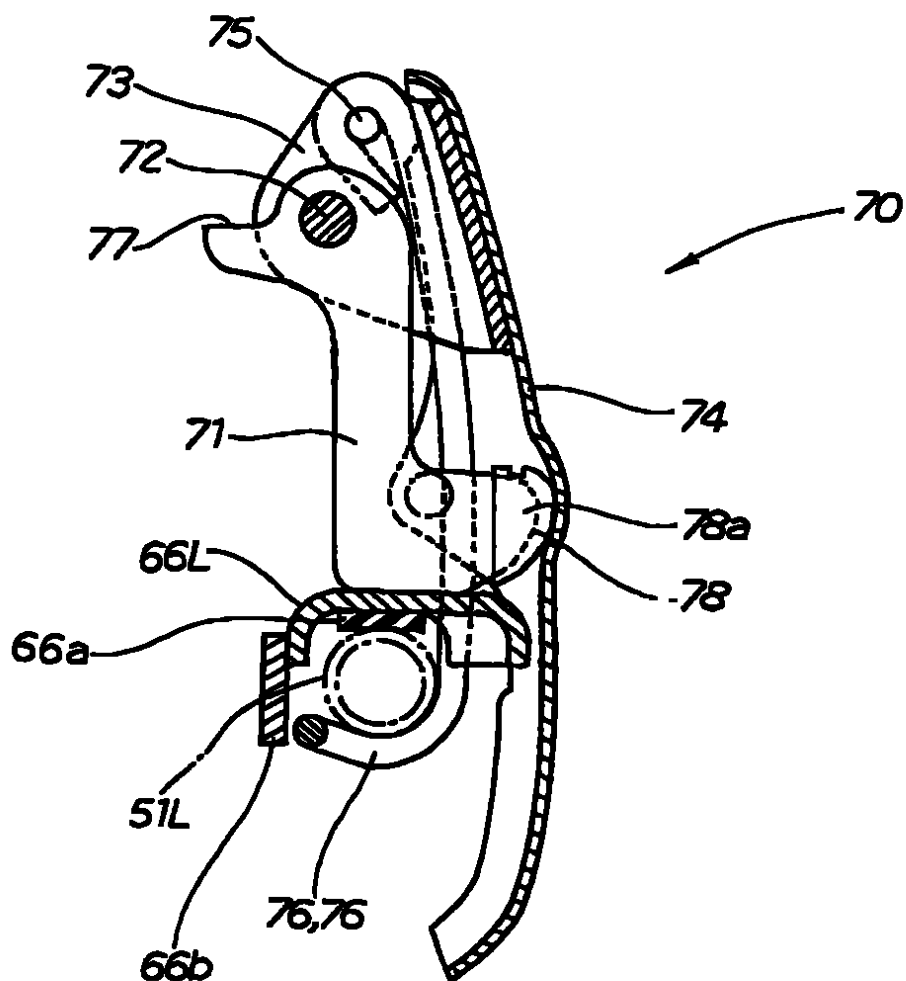


131

132-81

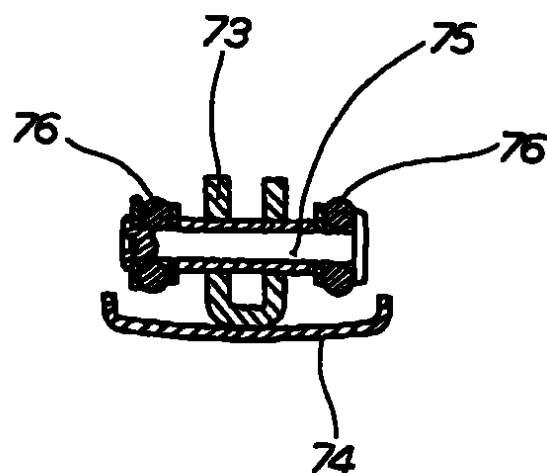
【図5】

FIG 5



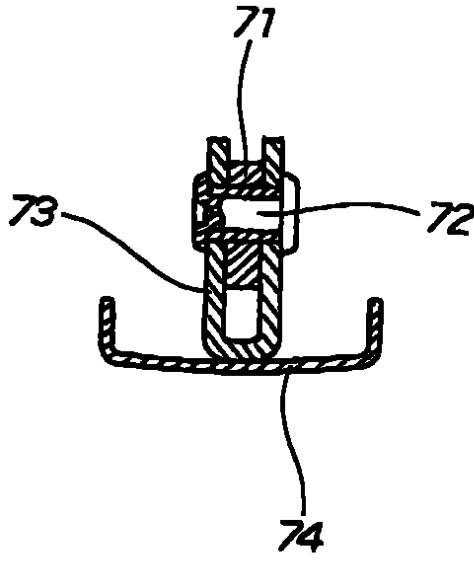
【図6】

FIG. 6



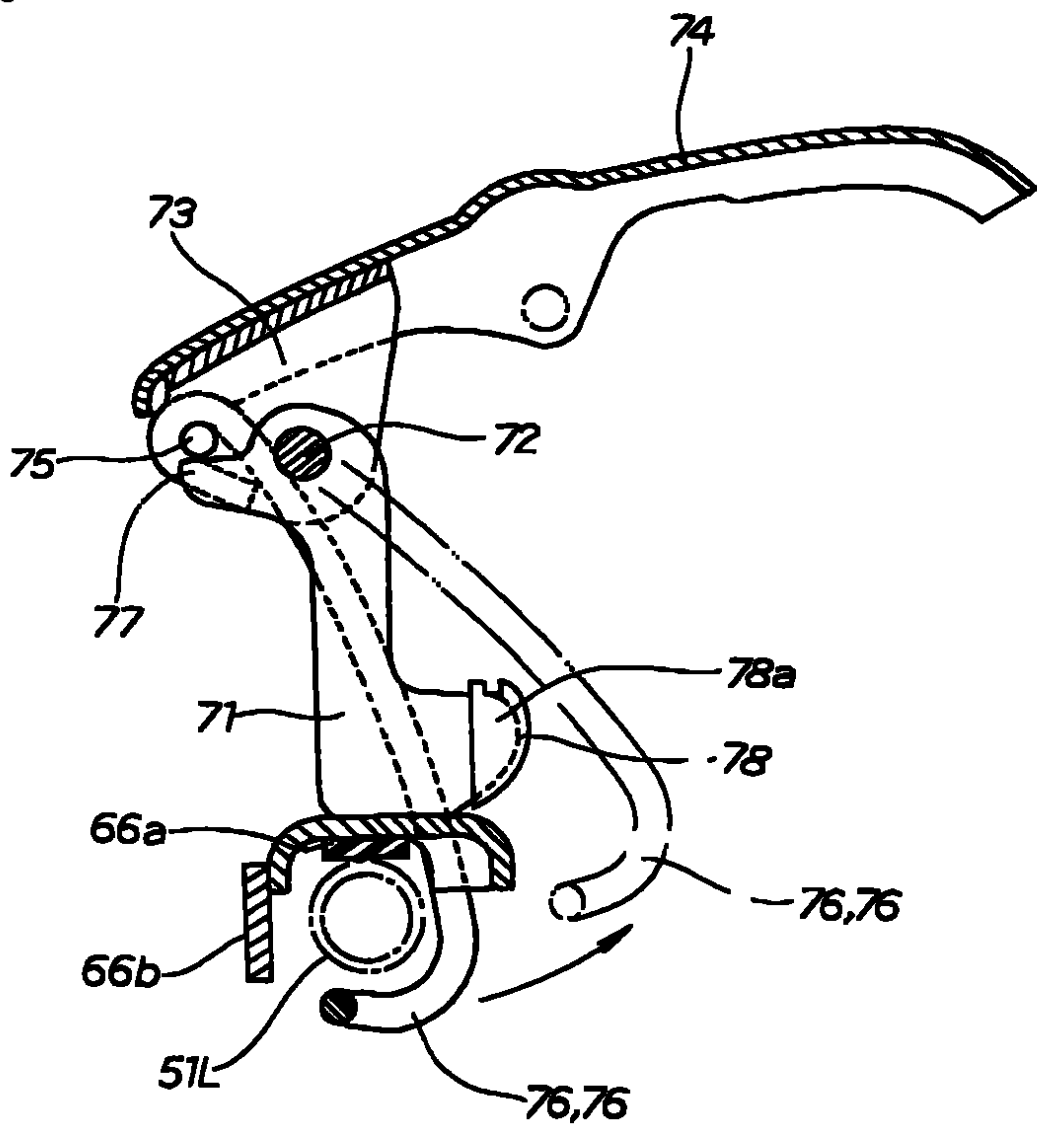
【図7】

FIG. 7

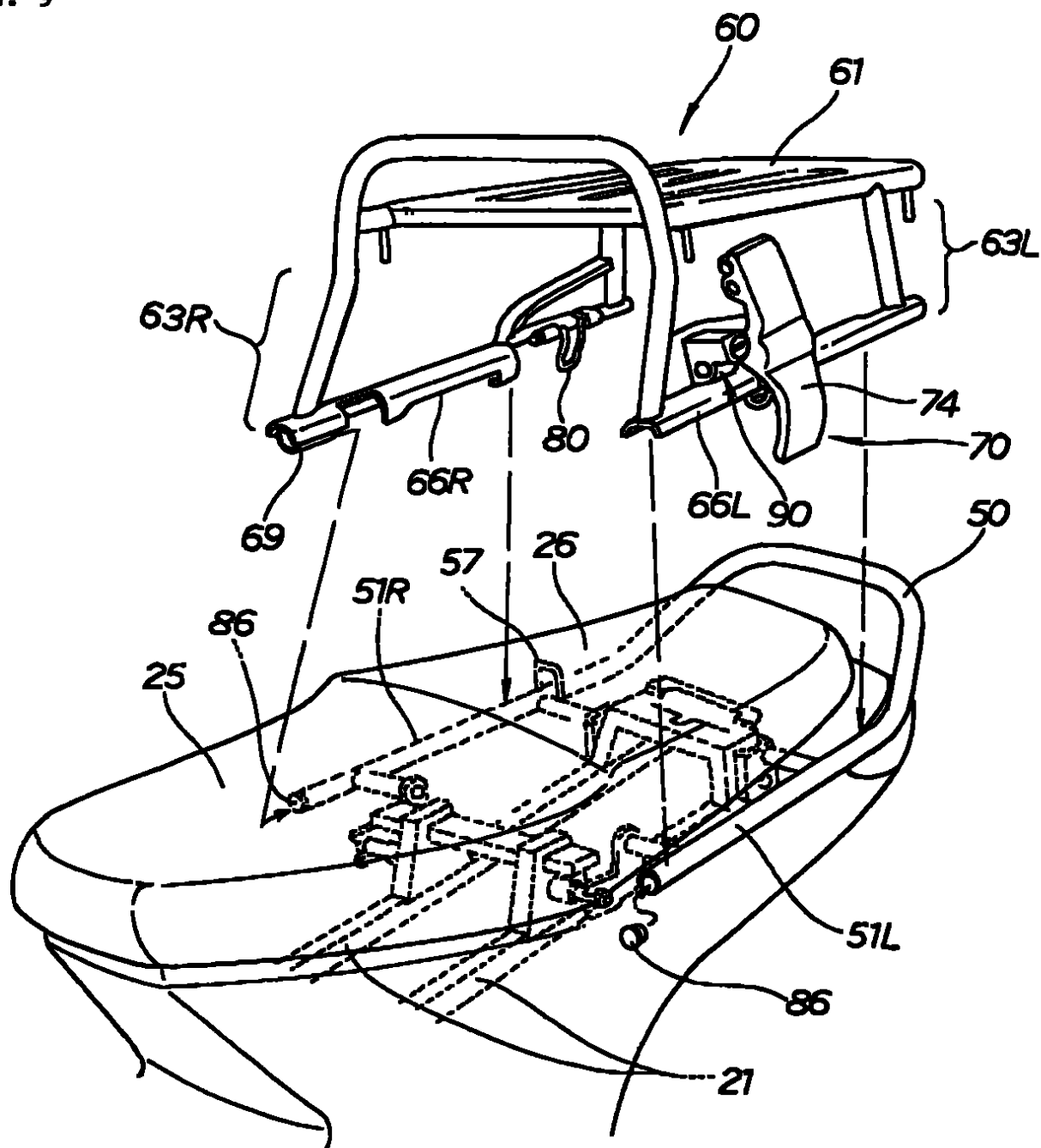


【図8】

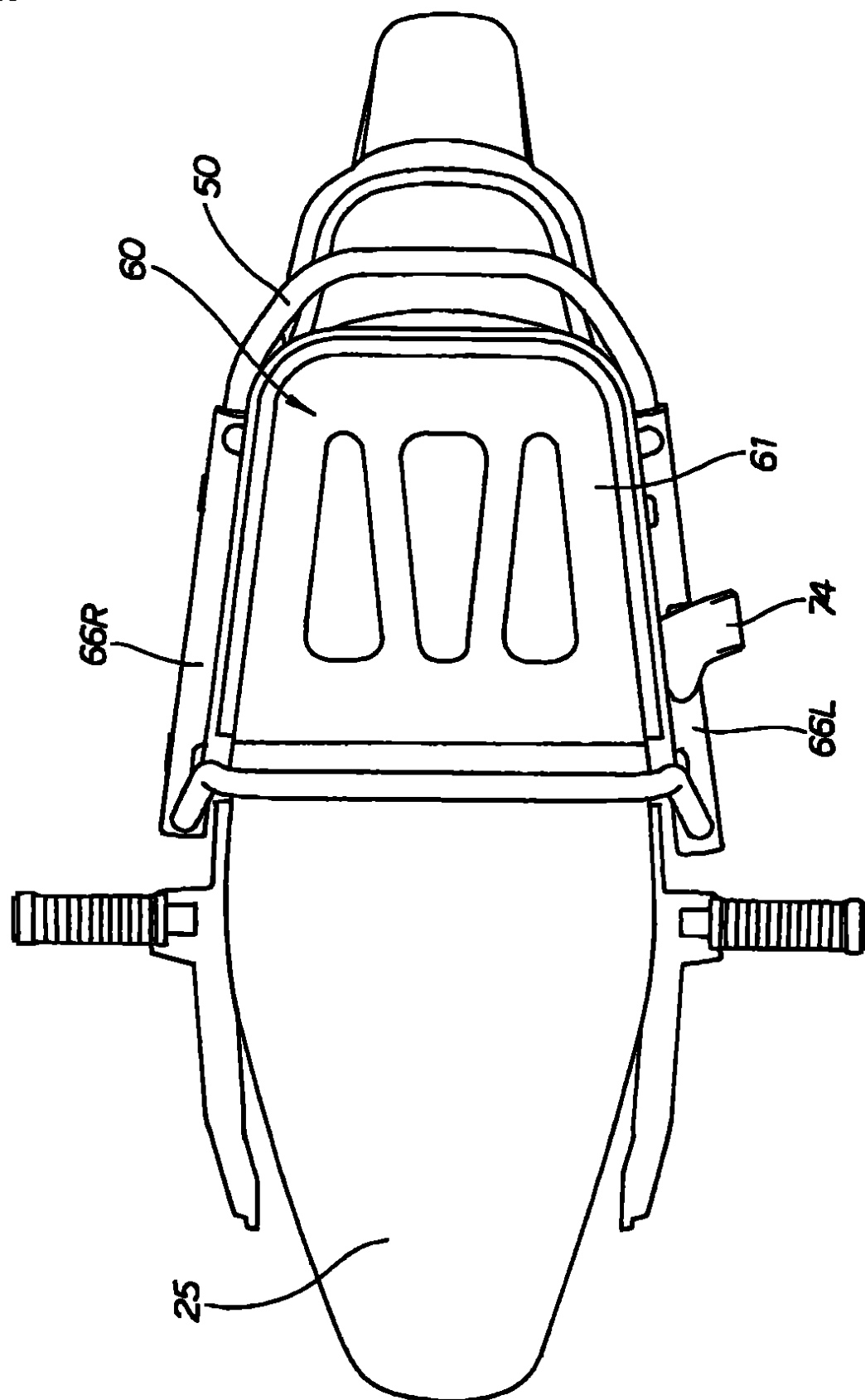
FIG 8

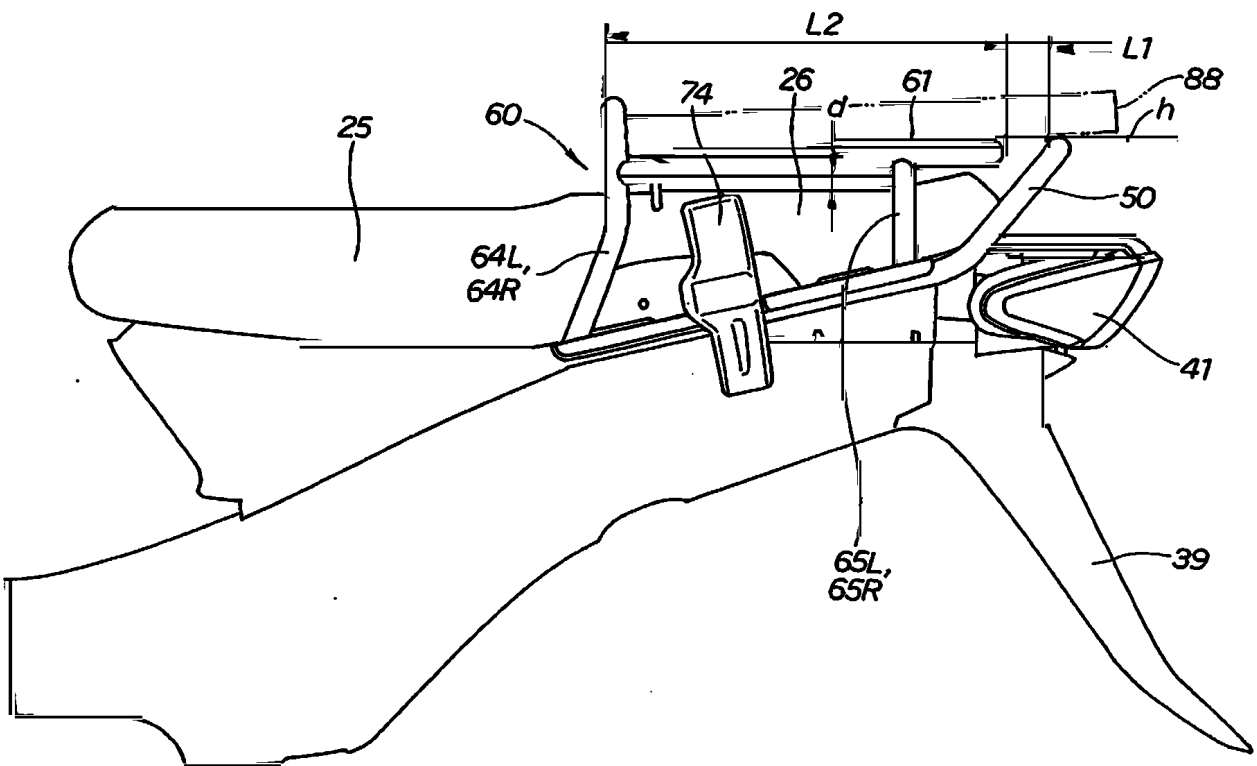


【図 9】
FIG. 9



【図10】
FIG. 10

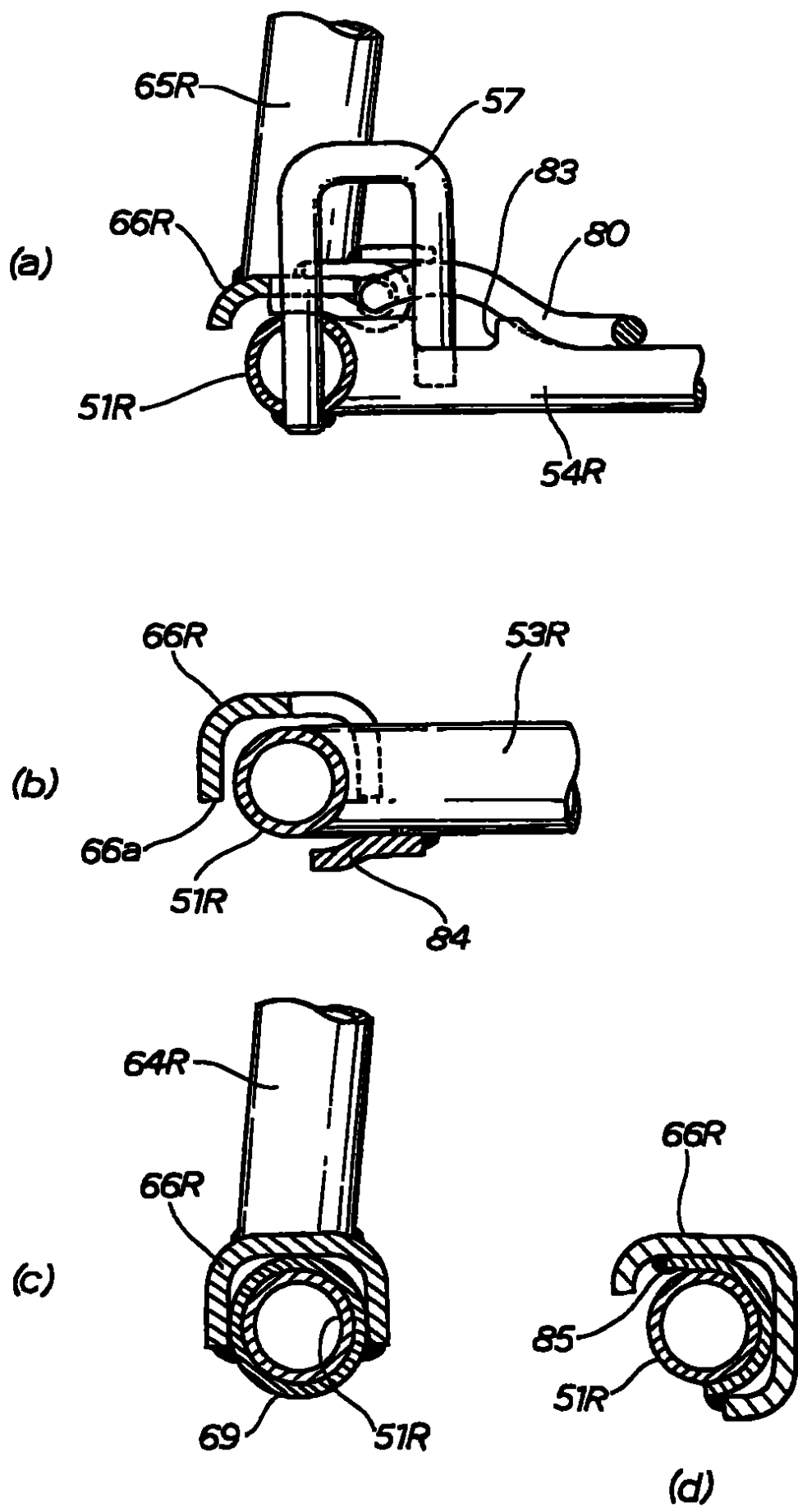




138
85

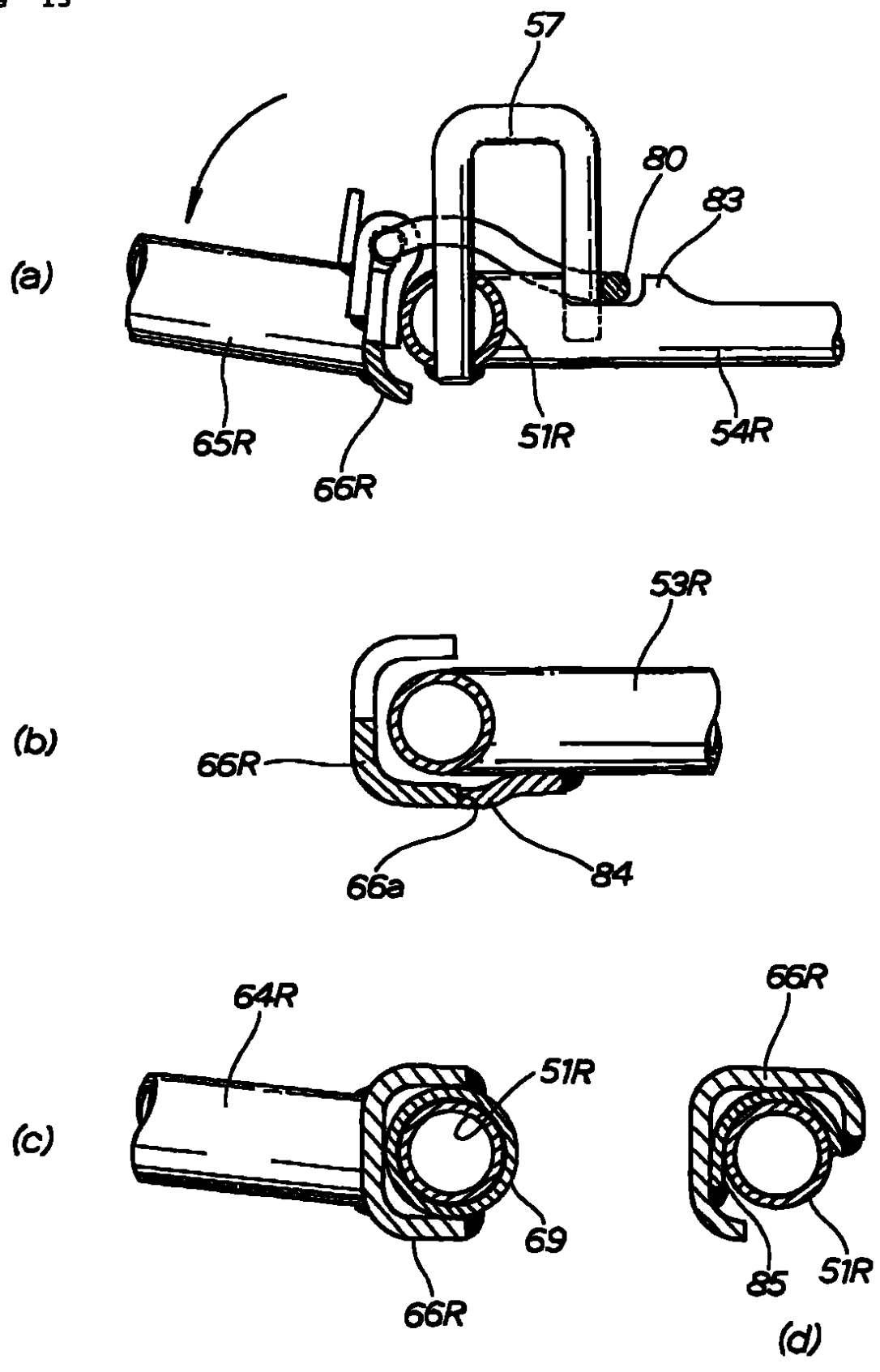
137-86

【図12】
FIG 12

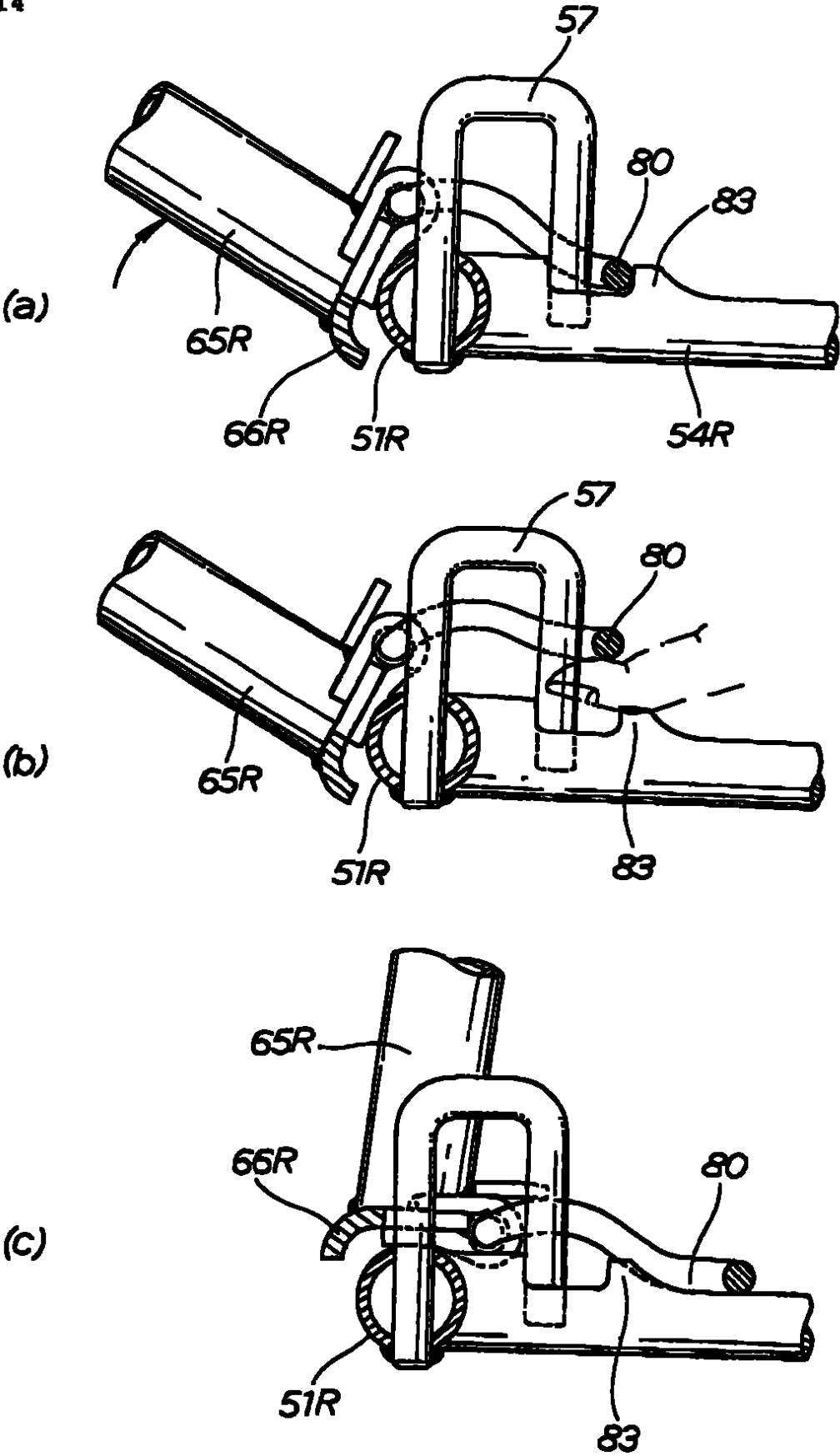


140
13882

【図13】
FIG 13



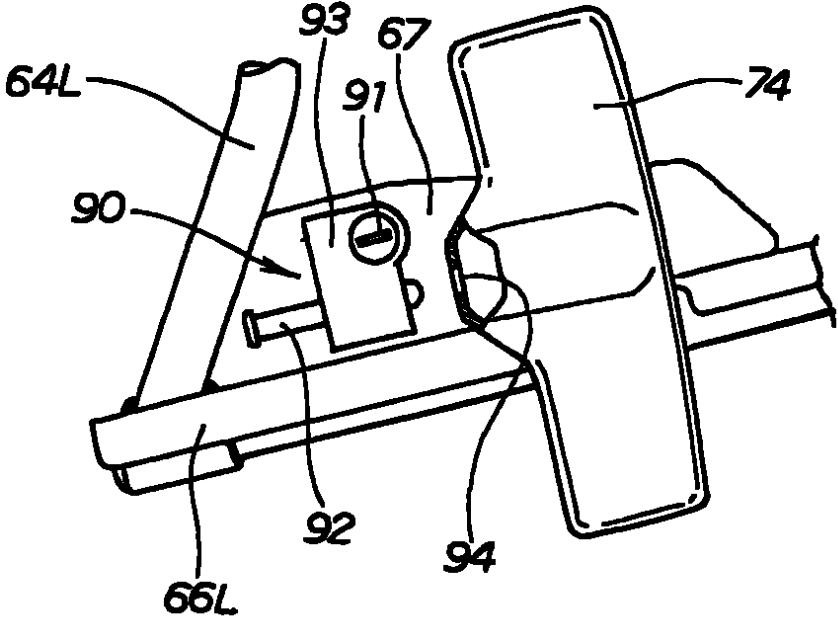
【図14】
FIG 14



Lat
KD-89

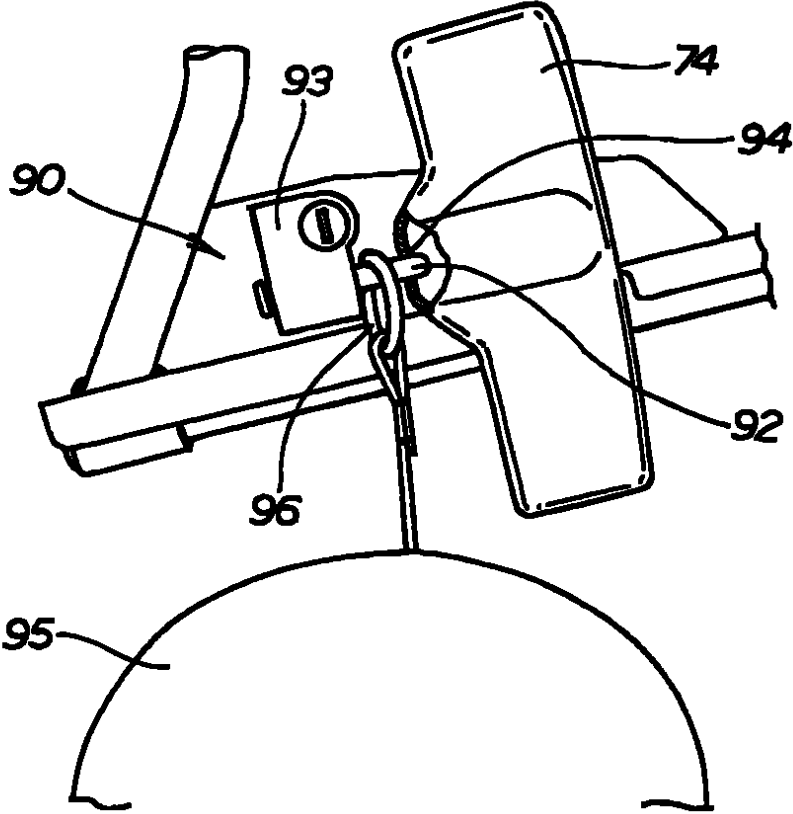
【図15】

FIG 15



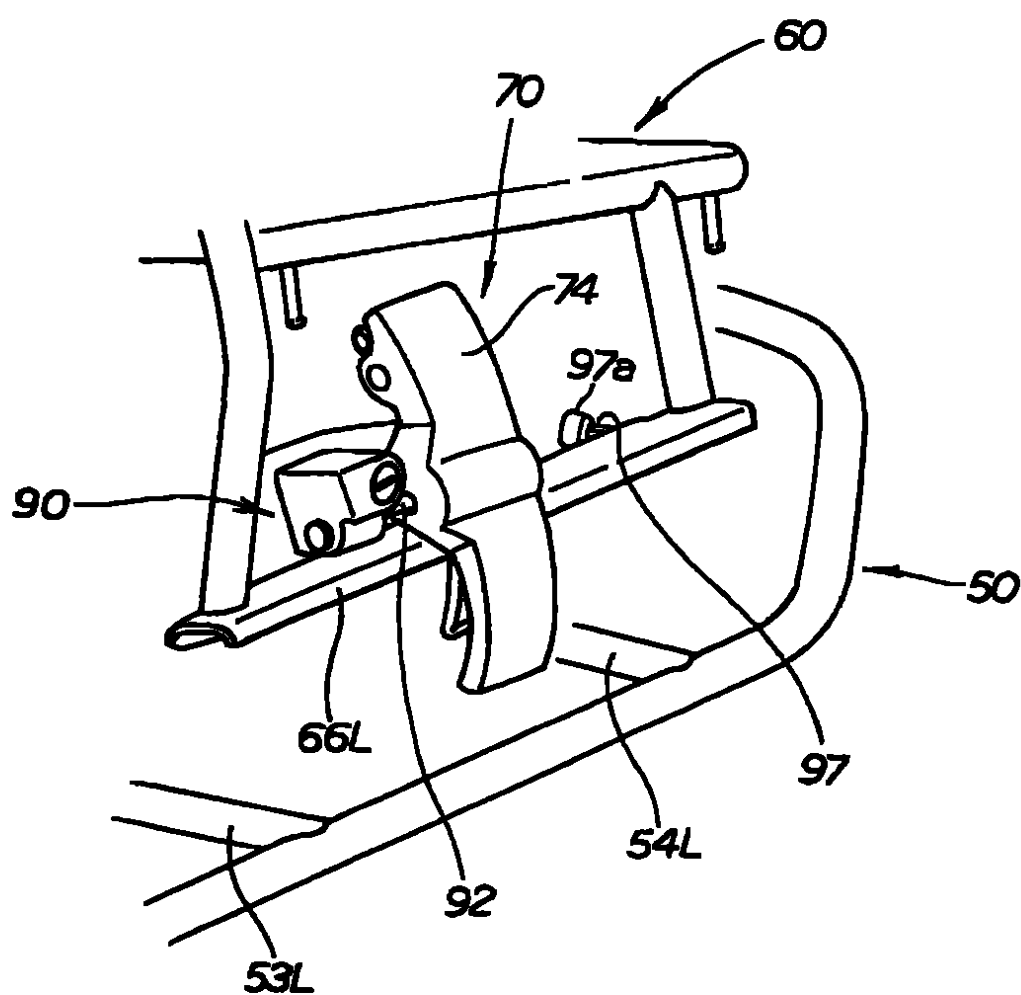
【図16】

FIG 16

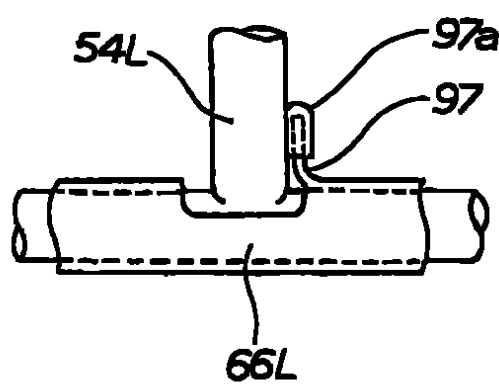


143
141 20
14

【図17】
FIG. 17



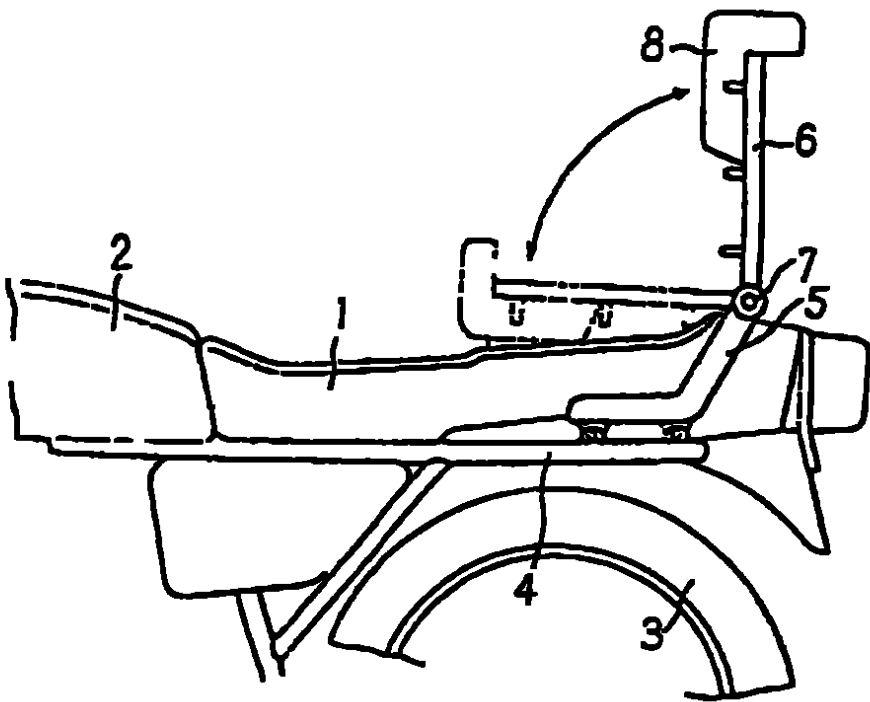
【図18】
FIG. 18



142-91

【図 19】

FIG 19



~~143~~ 92
143

Information for History of the Applicant

Identification No (000005326)

1 Date of Record September 6, 1990

(Reason of Record) New

Address 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo
Name HONDA MOTOR CO , LTD



146 43
144

OFICINA DE PATENTES
GOBIERNO JAPONÉS

Certifico que el documento anexo es copia fiel de la
siguiente solicitud presentada en esta oficina

Fecha de la solicitud 5 febrero 2004
Solicitud numero Solicitud de patente numero 2004-
 029160
Solicitante(s) HONDA MOTOR CO , LTD

13 agosto 2004

Comisario,
Oficina de Patentes Hiroshi OGAWA (sello)

Certificado n° 2004-3072490

(Nombre del documento)	Solicitud de Patente
(N° de referencia)	H103419701
(Fecha de presentación)	5 febrero 2003
(Destinatario)	Comisario, Oficina de Patentes
(Clasificación Internacional de Patentes)	B62J 7/04 B62J 1/28
(Inventor)	
(Dirección)	c/o KABUSHIKI KAISHA HONDA GIJUTSU KENKYUSHO 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón
(Nombre)	Hiroshi INOKAWA
(Inventor)	
(Dirección)	c/o KABUSHIKI KAISHA HONDA GIJUTSU KENKYUSHO 4-1, Chuo 1-chome, Wako-shi, Saitama, Japón
(Nombre)	Yoshikazu HARA
(Inventor)	
(Dirección)	c/o c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA Co , LTD 17th Floor, UNITED CENTER, 323 Silom, Bangkok 10500, Tailandia
(Nombre)	Sompong SUREECHAIRATTANAKUL
(Inventor)	
(Dirección)	c/o c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA Co , LTD 17th Floor, UNITED CENTER, 323 Silom, Bangkok 10500, Tailandia
(Nombre)	Nattawut THIPPASINGHA
(Inventor)	
(Dirección)	c/o c/o HONDA R&D SOUTHEAST ASIA Co , LTD

14695

17th Floor, UNITED CENTER,
323 Silom, Bangkok 10500,
Tailandia
(Nombre) Karoon CHAMPATI
(Solicitante)
(N° de identificación) 000005326
(Nombre) HONDA MOTOR CO , LTD
(Agente)
(N° de identificación) 100067356
(Abogado de patentes)
(Nombre) Yoichiro SHIMOD
(Agente)
(N° de identificación) 100094020
(Abogado de patentes)
(Nombre) Hiroshi TAMIYA
(Indicación de cargo)
(Resguardo de pago n°) 004466
(Importe) 21 000 yen
(Lista de documentos presentados)
(Nombre del documento) Reivindicaciones 1
(Nombre del documento) Memoria descriptiva 1
(Nombre del documento) Dibujos 1
(Nombre del documento) Resumen 1
(Poder general n°) 9723773
(Poder general n°) 0011844

14795

Información histórica del Solicitante

(N° de identificación) (000005326)

1 Fecha de registro 6 septiembre 1990

(Razón) Nueva

Dirección 1-1, Minamiaoyama 2-chome, Minato-
ku, Tokyo, Japón

Nombre HONDA MOTOR CO , LTD

4897

[Nombre del documento] REIVINDICACIONES

[Reivindicación 1]

En una motocicleta en la que se ha dispuesto un asiento de conductor y un asiento de ocupante trasero en la parte trasera de una carrocería, y se ha dispuesto asideros en la parte izquierda y derecha y una superficie trasera del asiento de ocupante trasero, una estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta caracterizada porque un portaequipajes para poner equipaje está dispuesto hacia arriba de dicho asiento de ocupante trasero, y el portaequipajes se monta soltablemente sobre dicho asidero sin utilizar herramientas

[Reivindicación 2]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 1, donde dicho portaequipajes está diseñado de manera que elementos de pata izquierdo y derecho estén suspendidos de una porción de colocación de equipaje en forma de chapa aproximadamente plana, montándose dichos elementos de pata en el asidero, y la longitud de dichos elementos de pata se establece de manera que pueda asegurar un espacio libre entre la superficie inferior de la porción de colocación de equipaje y el asiento de ocupante trasero

[Reivindicación 3]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 2, donde uno de dichos elementos de pata izquierdo y derecho se monta rotativamente en dicho asidero, y el otro elemento de pata se monta de forma enganchable en dicho asidero

[Reivindicación 4]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 1, donde el extremo trasero de dicho portaequipajes se pone en una posición hacia adelante del extremo trasero de dicho asidero

[Reivindicación 5]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 4, donde el extremo trasero de dicho portaequipajes y el extremo trasero de dicho asidero se colocan a aproximadamente la misma altura

[Reivindicación 6]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 3, donde se ha previsto una porción anular en dicho elemento de pata, y la porción anular se encaja en un extremo final de dicho asidero de forma rotativa y soltable por delante

[Reivindicación 7]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 6, donde se han previsto topes delantero y trasero en dicho asidero, un elemento de enganche en enganche con los elementos de tope delantero y trasero está dispuesto en dicho elemento de pata, y el elemento de enganche se coloca en enganche con los topes delantero y trasero para poder controlar por ello el movimiento hacia adelante y hacia atrás del portaequipajes

[Reivindicación 8]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 7, donde dicho elemento de enganche está dispuesto de forma basculante en dicho elemento de pata, y exhibe propiedades amortiguadoras cuando el portaequipajes se cierra con un elemento elástico

[Reivindicación 9]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 8, donde en dicho lado de asidero se ha dispuesto un tope limitador de operación de cierre para limitar la operación de cierre del portaequipajes con el resultado de que el

portaequipajes toca dicho elemento de enganche cuando el portaequipajes se cierra a mitad de camino, y la operación de cierre del portaequipajes se realiza en dos etapas de tal manera que dicho elemento de enganche se bascule para
5 quitar el limite de la operación de cierre para cerrar el portaequipajes

[Reivindicación 10]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 3, donde se ha
10 dispuesto un tope limitador de posición abierta para limitar una posición de abertura plena del portaequipajes en el asidero correspondiente a dicho elemento de pata

[Reivindicación 11]

La estructura de montaje de plataforma de carga de
15 una motocicleta según la reivindicación 3, donde se ha dispuesto un sujetador del tipo de palanca en dicho otro elemento de pata, y el otro elemento de pata se puede enganchar con el asidero libre para enganche y desenganche por dicho sujetador del tipo de palanca

20 [Reivindicación 12]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 11, donde un mecanismo de bloqueo de palanca para inhabilitar el basculamiento de una palanca del sujetador del tipo de
25 palanca se ha dispuesto a los lados de dicho sujetador del tipo de palanca

[Reivindicación 13]

La estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta según la reivindicación 12, donde dicho
30 mecanismo de bloqueo de palanca sujeta simultáneamente un receptáculo de casco

[Nombre del documento] Memoria descriptiva
[Título de la invención] Estructura de montaje de
plataforma de carga
[Campo técnico]

5 [0001]

La presente invención se refiere a una estructura de
montaje de plataforma de carga de una motocicleta

[Técnica anterior]

[0002]

10 Se conoce la técnica en la que una plataforma de
carga ascendente y descendente está dispuesta sobre un
asiento de ocupante trasero de una motocicleta (por
ejemplo, véase el Documento de Patente 1)

[Documento de Patente 1]

15 Publicación de Modelo de Utilidad japonés numero Sho
60-87783 (figura 1)

[0003]

El Documento de Patente 1 se describirá con
referencia a la figura siguiente

20 La figura 19 es una vista para explicar la estructura
básica de la técnica convencional El número de referencia
1 denota un asiento largo, 2 un depósito de combustible, 3
una rueda trasera, 4 un carril de asiento, 5 un soporte, 6
una placa de equipaje, 7 una articulación, y 8 una pieza
25 amortiguadora Cuando se monta una persona en la mitad
trasera (un asiento de ocupante trasero) del asiento
largo, la placa de equipaje mostrada con la línea continua
se baja de manera que asuma la posición de una línea
imaginaria, por lo que se puede colocar equipaje encima de
30 la placa de equipaje 6

[0004]

Sin embargo, se prevé la pieza amortiguadora 8, pero
cuando el vehículo avanza con el equipaje colocado en la
placa de equipaje 6, la pieza amortiguadora 8 llega a
35 contacto con la mitad trasera del asiento largo 1 y roza

Por lo tanto, la mitad trasera del asiento largo 1 se desgasta A causa de esto, se acorta la duración del asiento largo 1 y la pieza amortiguadora 8

[0005]

- 5 Además, si el soporte 5 y la placa de equipaje 6 se disponen normalmente hacia atrás del asiento largo 1, se deteriora el aspecto externo al marchar sin colocar equipaje

Además, cuando una persona está montada en la mitad trasera del asiento largo 1, la pieza amortiguadora 8 y la placa de equipaje son a veces un obstáculo

[0006]

- Por consiguiente, se demanda una estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta que no acorte la duración del asiento y dé buen aspecto externo a la porción trasera de la carrocería de vehículo

[Descripción de la invención]

[Problema a resolver con la invención]

[0007]

- 20 El problema de la presente invención es proporcionar una estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta que no acorte la duración de un asiento y dé buen aspecto externo a la porción trasera de la carrocería de vehículo

- 25 [Medios para resolver el problema]

[0008]

- La invención según la reivindicación 1 proporciona, en una motocicleta en la que se ha dispuesto un asiento de conductor y un asiento de ocupante trasero en la parte trasera de una carrocería, y se ha dispuesto asideros en la parte izquierda y derecha y una superficie trasera del asiento de ocupante trasero, una estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta caracterizada porque un portaequipajes para poner equipaje está dispuesto hacia arriba del asiento de ocupante trasero, y

165
153-402

el portaequipajes se monta soltablemente en el asidero sin utilizar herramientas

[0009]

5 En la invención según la reivindicación 2, el portaequipajes se diseña de manera que elementos de pata izquierdo y derecho estén suspendidos de una porción de colocación de equipaje en forma de chapa aproximadamente plana, montándose los elementos de pata en el asidero, y la longitud de los elementos de pata se establece de
10 manera que pueda asegurar un espacio libre entre la superficie inferior de la porción de colocación de equipaje y el asiento de ocupante trasero

[0010]

15 En la invención según la reivindicación 3, uno de los elementos de pata izquierdo y derecho se monta rotativamente en el asidero, y el otro elemento de pata se monta de forma enganchable en el asidero

[0011]

20 En la invención según la reivindicación 4, el extremo trasero del portaequipajes se pone en una posición hacia adelante del extremo trasero del asidero

[0012]

25 En la invención según la reivindicación 5, el extremo trasero del portaequipajes y el extremo trasero del asidero se colocan aproximadamente a la misma altura

[0013]

30 En la invención según la reivindicación 6, se ha dispuesto una porción anular en el elemento de pata, y la porción anular se encaja en un extremo final del asidero rotativa y soltablemente por delante

[0014]

35 En la invención según la reivindicación 7, se han previsto topes delantero y trasero en el asidero, se ha dispuesto un elemento de enganche en enganche con los elementos de tope delantero y trasero en el elemento de

154-103

pata, y el elemento de enganche se coloca en enganche con los topes delantero y trasero para poder controlar por ello el movimiento hacia adelante y hacia atrás del portaequipajes

5 [0015]

En la invención según la reivindicación 8, el elemento de enganche se ha dispuesto de forma basculante en el primer elemento de pata, y exhibe propiedades amortiguadoras cuando el portaequipajes se cierra con un

10 elemento elástico

[0016]

En la invención según la reivindicación 9, en el lado de asidero se ha previsto un tope limitador de operación de cierre para limitar la operación de cierre del portaequipajes con el resultado de que el portaequipajes toca el elemento de enganche cuando el portaequipajes se cierra a mitad de camino, y la operación de cierre del portaequipajes se realiza en dos etapas de tal manera que el elemento de enganche se bascule para quitar el límite

20 de la operación de cierre para cerrar el portaequipajes

[0017]

En la invención según la reivindicación 10, se ha previsto en el asidero un tope limitador de posición abierta para limitar la posición de abertura plena del portaequipajes correspondiente al elemento de pata

25 [0018]

En la invención según la reivindicación 11, se ha dispuesto un sujetador del tipo de palanca en el otro elemento de pata, y el otro elemento de pata se puede enganchar con el asidero libre para enganche y desenganche por el sujetador del tipo de palanca

30 [0019]

En la invención según la reivindicación 12, a los lados del sujetador del tipo de palanca se ha dispuesto un mecanismo de bloqueo de palanca para inhabilitar el

35

basculamiento de una palanca del sujetador del tipo de palanca

[0020]

5 En la invención según la reivindicación 13, el mecanismo de bloqueo de palanca sujeta simultáneamente un receptáculo de casco

[Efectos de la invención]

[0021]

10 Según la invención de la reivindicación 1, el portaequipajes para poner equipaje está dispuesto hacia arriba del asiento de ocupante trasero y montado en el asidero. Por lo tanto, cuando una persona no está montada en el asiento de ocupante trasero, se puede colocar equipaje en el portaequipajes. Cuando se quita el
15 portaequipajes, una persona puede montar en cualquier momento en el asiento de ocupante trasero. Cuando se quita el portaequipajes, se puede mejorar el aspecto externo de la porción trasera de la carrocería de vehículo. Dado que el portaequipajes se puede montar o quitar sin utilizar
20 herramientas, el montaje o desmontaje del portaequipajes se puede realizar fácilmente mejorando en gran medida la utilizabilidad de la motocicleta

[0022]

25 Según la invención de la reivindicación 2, dado que se puede formar un espacio libre entre la superficie inferior de la porción de colocación de equipaje y el asiento de ocupante trasero, el portaequipajes no entra en contacto con el asiento de ocupante trasero, y se puede prolongar la duración del asiento de ocupante trasero

30 [0023]

Según la invención de la reivindicación 3, uno de los elementos de pata izquierdo y derecho se monta rotativamente en el asidero, y el otro elemento de pata se monta de forma enganchable en el asidero, habilitando así
35 la apertura y el cierre del portaequipajes. En el estado

en que el portaequipajes está girado y abierto, es posible abrir el asiento, se suministra combustible a un depósito de combustible debajo del asiento, y se puede introducir o sacar un artículo del receptáculo debajo del asiento

5 [0024]

Según la invención de la reivindicación 4, el extremo trasero del portaequipajes se pone en una posición hacia adelante del extremo trasero del asidero. El portaequipajes se acorta esencialmente para hacer compacto el portaequipajes

10 [0025]

Según la invención de la reivindicación 5, el extremo trasero del portaequipajes y el extremo trasero del asidero se ponen aproximadamente a la misma altura de manera que el extremo trasero del asidero se pueda usar como una superficie de colocación de equipaje. Como resultado, el portaequipajes puede hacerse compacto fácilmente

15 [0026]

20 Según la invención de la reivindicación 6, se ha previsto una porción anular en un elemento de pata, y la porción anular se encaja en el extremo final rotativa y soltamente por delante. El portaequipajes se puede montar en el asidero desplazándolo deslizantemente de adelante hacia atrás, y se puede extraer desplazándolo deslizantemente de atrás hacia adelante. Por consiguiente, el portaequipajes se puede montar o desmontar fácilmente del asidero

25 [0027]

30 Según la invención de la reivindicación 7, los elementos de tope delantero y trasero se han previsto en el asidero, y el elemento de enganche en enganche con los elementos de tope delantero y trasero, por lo que se puede controlar el movimiento hacia adelante y hacia atrás del portaequipajes. Por lo tanto, el portaequipajes no se

35

157 106

-10-

desvia del asidero durante el uso

[0028]

Según la invención de la reivindicación 8, el elemento de enganche está dispuesto de forma basculante en un elemento de pata, y exhibe propiedades amortiguadoras cuando el portaequipajes se cierra con un elemento elástico. Por lo tanto, cuando el portaequipajes se cierra desde una posición completamente abierta, el portaequipajes se cierra lentamente para mejorar la utilizabilidad del portaequipajes

[0029]

Según la invención de la reivindicación 9, en el lado de asidero se ha dispuesto un tope limitador de operación de cierre para limitar la operación de cierre del portaequipajes con el resultado de que el elemento de enganche toca el portaequipajes cuando el portaequipajes se cierra a mitad de camino. La operación de cierre del portaequipajes se realiza en dos etapas de tal manera que el elemento de enganche se bascula para quitar la limitación de la operación de cierre al cerrar el portaequipajes

Aunque se intente cerrar el portaequipajes sin saber que hay materias extrañas en el asidero, el portaequipajes se para una vez antes de cerrarse totalmente, y se pueden ver las materias extrañas cuando se libera el tope limitador de la operación de cierre. Por lo tanto, es posible evitar que se dañe una articulación

[0030]

Según la invención de la reivindicación 10, el tope limitador de posición abierta para limitar la posición completamente abierta del portaequipajes se ha previsto en el asidero en correspondencia con un elemento de pata

Mediante la provisión del tope limitador de posición abierta, se puede determinar adecuadamente la carrera de apertura y cierre del portaequipajes

[0031]

Según la invención de la reivindicación 11, el sujetador del tipo de palanca se ha dispuesto en el otro elemento de pata, y el otro elemento de pata se puede enganchar libremente para el enganche o desenganche con el asidero por el sujetador del tipo de palanca

Cuando el otro elemento de pata está fijado al asidero por pernos, tornillos o análogos, se tarda mucho en quitar los pernos, tornillos o análogos. Con respecto a este punto, en la reivindicación 11, dado que se emplea el sujetador del tipo de palanca, el otro elemento de pata se puede enganchar o desenganchar del asidero con sólo accionar la palanca, y se puede reducir el tiempo de enganche o desenganche

[0032]

Según la invención de la reivindicación 12, a los lados del sujetador del tipo de palanca se ha dispuesto un mecanismo de bloqueo de palanca para inhabilitar el basculamiento de una palanca del sujetador del tipo de palanca

El mecanismo de bloqueo de palanca impide el basculamiento de la palanca, por lo que se puede mantener la operación de fijación

[0033]

Según la invención de la reivindicación 13, el mecanismo de bloqueo de palanca sujeta simultáneamente un receptáculo de casco

Si la palanca se bloquea haciendo uso del receptáculo de casco dispuesto normalmente en la motocicleta, se puede lograr una reducción del número de piezas resultante del uso común del mecanismo

[Mejor modo de llevar a la práctica la invención]

[0034]

El mejor modo de llevar a la práctica la presente invención se describirá ahora con referencia a los dibujos

16/159 108

anexos Se hace notar que los dibujos se deberán ver desde la dirección de los números de referencia Además, en la descripción, los términos delantero y trasero e izquierdo y derecho significan la dirección según mira un ocupante

5 [0035]

La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta según la presente invención Una motocicleta 10 está provista de un tubo delantero 12 en el extremo delantero de un bastidor principal 11 Un eje de dirección 13 está encajado rotativamente en el tubo delantero 12, un manillar de dirección 14 está montado en el extremo superior del eje de dirección 13, una horquilla delantera 15 está dispuesta en la porción inferior del eje de dirección 13, una rueda delantera 16 está montada rotativamente en la horquilla delantera 15, un motor 17 está dispuesto en la porción inferior de la porción trasera del bastidor principal 11, un brazo oscilante 18 se extiende desde la porción trasera del bastidor principal 11, una rueda trasera 19 está montada rotativamente en la porción trasera del brazo oscilante 18, un carril de asiento 21 se extiende desde la porción superior de la porción trasera del bastidor principal 11 hacia atrás oblicuamente hacia arriba, el carril de asiento está reforzado por un soporte trasero 22, la porción inferior de un amortiguador trasero 23 que se extiende hacia abajo del carril de asiento 21 está conectada al brazo oscilante 18, y un asiento en tándem 24 (incluyendo un asiento de conductor 25 y un asiento de ocupante trasero 26) está montado de manera que se abra y cierre libremente verticalmente en el carril de asiento 21 con una articulación delantera 27 Cuando se abre el asiento en tándem 24, se puede suministrar combustible a un depósito de combustible 28 dispuesto hacia abajo del asiento en tándem 24 Se puede introducir o sacar un artículo 29 de un receptáculo Un asidero 50 está montado

de tal manera que el carril de asiento 21 se extienda a través de porciones traseras izquierda y derecha del asiento de ocupante trasero 26 Los detalles del asidero 50 y un portaequipajes 60 montado soltablemente en el
5 asidero 50 se describirán más adelante
[0036]

El número de referencia 31 denota un guardabarros delantero, 32 una cubierta delantera, 33 una cubierta de manillar, 34 un faro, 35 una lámpara de indicación de
10 dirección, 36 un agujero de inspección, 37 un cilindro, 38 un silenciador de escape, 39 un guardabarros trasero, y 41 una lámpara combinada trasera
[0037]

La figura 2 es una vista en planta que representa el
15 estado en que un asidero está montado en un tubo de asiento según la presente invención Soportes 42L, 42R que se extienden al lado de la superficie de la figura se alzan verticales en un par de carriles de asiento izquierdo y derecho 21L, 21R (las letras L y R añadidas
20 indican izquierdo y derecho), y un elemento transversal 43 conecta los soportes 42L y 42R Un tornillo de soporte delantero de asidero 44 se extiende desde el soporte izquierdo 42L, y un perno de soporte delantero 44R se extiende desde el soporte derecho 42R Los números de
25 referencia 45L, 45R denotan chapas de soporte que se extienden desde los soportes 42L, 42R para soportar la porción trasera del depósito de combustible
[0038]

Además, un elemento de soporte de porción trasera de
30 asiento en forma de puente 46 conecta los extremos traseros de los carriles de asiento 21L, 21R, y piezas de soporte de asidero 47L, 47R se han previsto en el elemento de soporte de porción trasera de asiento 46 Agujeros roscados 48L, 48R están perforados en las piezas de
35 soporte de asidero 47L, 47R, respectivamente

[0039]

Por otra parte, el asidero 50 incluye porciones de asidero lineales izquierda y derecha 51L, 51R, una porción curvada 52 para enlazar los extremos traseros de dichas porciones lineales 51L, 51R, una porción delantera de brazo 53L y una porción trasera de brazo 54L que se extienden desde la porción lineal izquierda de asiento 51L al lado del carril de asiento 21L, una porción delantera de brazo 53R y una porción trasera de brazo 54R que se extienden desde la porción lineal derecha de asiento 51R al lado del carril de asiento 21R, chapas laterales largas en forma de S 55L, 55R que se extienden desde los extremos finales de las porciones de brazo delanteras izquierda y derecha 53L, 53R, y chapas laterales largas en forma de U 56L, 56R que se extienden al fondo de la figura desde los extremos finales de las porciones de brazo trasero izquierda y derecha 54L, 54R. El número de referencia 57 denota un elemento de tope delantero y trasero que conecta la porción lineal derecha de asiento 51R y la porción trasera de brazo 54R, el cual se describirá más adelante

[0040]

Como se representa en la figura, la chapa en forma de S 55L se coloca en contacto con un tornillo de soporte delantero de asidero 44L y aprieta con una tuerca 58L. Igualmente, la chapa en forma de S 55R se coloca en contacto con un tornillo de soporte delantero de asidero 44R y se aprieta con una tuerca 58R.

Además, la chapa en forma de U 56L se coloca en contacto con la pieza de soporte de asidero 48L y se aprieta con un perno 59L. Igualmente, la chapa en forma de U 56R se coloca en contacto con la pieza de soporte de asidero 48R y se aprieta con un perno 59R.

[0041]

Todo el asidero en forma de U 50 se podría montar firmemente en los carriles de asiento 21L, 21R. El asidero

162-11

50 no se quita excepto por una razón particular
[0042]

Además, se ha dispuesto piezas de soporte 79a, 79b en un bastidor 66R del portaequipajes 60, y un elemento de
5 enganche en forma de horquilla 80 está montado de manera que bascule libremente verticalmente en las piezas de soporte 79a, 79b. Además, un extremo de un elemento elástico 81 (representado con línea discontinua porque está presente hacia abajo de la pieza de soporte 49b) tal
10 como un muelle helicoidal, está colgado de la pieza de soporte 79b, y el otro extremo del elemento elástico 81 está colgado del elemento de enganche 80 para empujar el elemento de enganche 80 hacia el fondo en la figura. La operación se describirá más adelante, pero, mediante este
15 empuje, se puede realizar la operación de amortiguamiento cuando se cierra el portaequipajes
[0043]

A continuación, se describirá con detalle el portaequipajes de la presente invención

20 La figura 3 es una vista en perspectiva del portaequipajes según la presente invención. El portaequipajes 60 incluye, básicamente, una porción de colocación de equipaje en forma de chapa plana 61, una pluralidad (por ejemplo, cuatro) salientes de recepción de
25 cuerda 62, y una porción de pata izquierda 63L y una porción de pata derecha 63R que se extienden desde los bordes izquierdo y derecho de la porción de colocación de equipaje 61. Las porciones de pata 63L y 63R pueden ser una pared en forma de chapa plana o una pared perforada,
30 pero se empleó una estructura de tubo o bastidor para reducir el peso, y por lo tanto es necesaria una descripción de los elementos constituyentes
[0044]

La porción de pata izquierda 63L incluye una porción
35 de pie delantera 64L, una porción de pie trasera 65L, un

163 112

bastidor de sección en arco 66L conecta, en la dirección delantera y trasera, los extremos inferiores de las porciones de pie 64L, 65L, y una chapa de soporte de receptáculo 67 El numero de referencia 70 denota un
5 sujetador del tipo de palanca montado en el bastidor de sección en arco 66L, y 90 denota un mecanismo de bloqueo de palanca y un receptáculo de casco, cuyos detalles se describirán más adelante

[0045]

10 La porción de pata derecha 63R incluye una porción de pie delantera 64R, una porción de pie trasera 65R, un bastidor 66R incluyendo un sección en arco que conecta, en la dirección delantera y trasera, los extremos inferiores de las porciones de pie 64R, 65R, y un material de
15 refuerzo 68 El número de referencia 69 denota una porción anular montada delante del bastidor 66R, y el número 80 denota un elemento de enganche montado en el bastidor 66R, cuyos detalles se describirán más adelante

[0046]

20 La figura 4 es una vista lateral del portaequipajes según la presente invención (no se representa el mecanismo de bloqueo de palanca ni un receptáculo de casco) Las porciones de pie traseras 65L, 65R se hacen más cortas que las porciones de pie delanteras 64L, 64R para que los
25 bloques 66L, 66R se inclinen hacia arriba y hacia atrás manteniendo al mismo tiempo la porción de colocación de equipaje 61 en forma aproximadamente horizontal Otras partes se indican con los numeros de referencia en la figura 3 Se omite la descripción detallada de los
30 elementos

[0047]

La figura 5 es una vista en sección tomada en la línea 5-5 de la figura 4 El sujetador del tipo de palanca 70 incluye un elemento de soporte en forma de ave 71 que
35 se alza vertical en el bastidor de sección en arco 66L, un

164 #3

pasador inferior 72 que se extiende a través de la porción superior del elemento de soporte 71, un elemento triangular basculante 73 montado en el pasador inferior 72, una palanca 74 fijada al elemento basculante 73, un pasador superior 75 que se extiende a través de la porción superior del elemento basculante 73, y elementos en forma de J 76, 76 que bajan del pasador superior 75
[0048]

Un elemento amortiguador 66a hecho de caucho está interpuesto entre el bastidor de sección en arco 66L y la porción lineal de asidero 51L. Un tope 66b está montado en el bastidor de sección en arco 66L, y una posición de límite inferior del elemento en forma de J 76 es controlada por el tope 66b
[0049]

La figura 6 es una vista en sección tomada en la línea 6-6 de la figura 4 mostrando que los elementos en forma de J 76, 76 se montan rotativamente en el elemento basculante 73 mediante el pasador superior 75

La figura 7 es una vista en sección tomada en la línea 7-7 de la figura 4 mostrando que el elemento basculante 73 y la palanca 74 se montan rotativamente en el elemento de soporte 71 mediante el pasador inferior 72
[0050]

La figura 8 es una vista de operación de la figura 5. Cuando se eleva la palanca 74, el pasador superior 75 gira alrededor del pasador inferior 72 bajándose de la posición inicial. Como resultado, los elementos en forma de J 76, 76 se desenganchan de la porción lineal de asidero 51L en el lado de asidero. Cuando están desenganchados, los elementos en forma de J 76, 76 se basculan a una posición representada por la línea imaginaria por lo que los elementos en forma de J 76, 76 se pueden extraer completamente de la porción lineal de asidero 51L

[0051]

165 114

El número de referencia 77 denota una porción de tope superior dispuesta en el elemento de soporte 71. Una posición completamente abierta de la palanca 74 se puede determinar por la porción de tope superior 77.

5 Es obvio que cuando se baja la palanca 74, los elementos en forma de J 76, 76 enganchan con la porción lineal de asidero 51L, estado que se representa en la figura 5. En la figura 5, el número de referencia 78 denota una porción de tope inferior, y 78a denota un elemento amortiguador hecho de caucho colocado encima. Una posición completamente cerrada de la palanca 74 se puede controlar por la porción de tope inferior 78.

10 [0052]

La figura 9 es una vista que representa un esbozo del montaje del portaequipajes según la presente invención. Los números de referencia 86, 86 denotan tapones ciegos. Cuando los tapones ciegos se encajan en agujeros de extremo delantero de las porciones lineales de asidero 51L, 51R, se puede lograr una mejora del aspecto externo y evitar la introducción de materias extrañas en el asidero 50.

15 20

Y cuando una persona no está montada en el asiento de ocupante trasero 26 y hay que montar el portaequipajes 60, el portaequipajes 60 se puede montar en el asidero 50 con el procedimiento siguiente.

25 [0053]

Es decir, en primer lugar, en el estado en que se ha movido hacia adelante la longitud de la porción anular 69, se pone el portaequipajes 60 en el asidero 50. Con detalle, el bastidor 66L se pone en la porción lineal de asidero 51L del asidero, y el bastidor 66R se pone en la porción lineal de asidero 51R del asidero.

30 [0054]

A continuación, el portaequipajes 60 se desplaza deslizantemente completamente hacia atrás. Después, la

35

porción anular 69 se puede encajar en la porción delantera de la porción lineal de asidero 51R Durante este período, el elemento de enganche 80 se ha de tratar artificialmente de manera que no interfiera con los elementos de tope
5 delantero y trasero 57
[0055]

La figura 10 es una vista en planta de una porción trasera de la carrocería de vehículo después de montar el portaequipajes El portaequipajes 60 que tiene una porción
10 ancha de colocación de equipaje 61 se monta hacia atrás del asiento de conductor 25, y por lo tanto se puede mejorar la propiedad de transporte de equipaje
[0056]

La figura 11 es una vista lateral de una porción
15 trasera de la carrocería de vehículo después de montar el portaequipajes Se regula la longitud de las porciones de pie delanteras 64L, 64R y la longitud de las porciones de pie traseras 65L, 65R, por lo que se puede asegurar un espacio libre d entre la superficie inferior de la porción
20 de colocación de equipaje 61 y la superficie superior del asiento de ocupante trasero 26 Este espacio libre d está asegurado por lo que no hay peligro de que el portaequipajes 60 llegue a contacto con el asiento de ocupante trasero 26 rayándolo Como resultado, se puede
25 prolongar suficientemente la duración del asiento de ocupante trasero 26
[0057]

Además, el espacio libre L1 se aumenta, entre el extremo trasero del portaequipajes 60 y el extremo trasero
30 del asidero 50, reduciendo la longitud completa L2 del portaequipajes 60 Como resultado, el portaequipajes 60 se hace compacto Sin embargo, la compacidad tiende a plantear un problema cuando se coloca un equipaje grande

Como medidas, la superficie superior del extremo
35 trasero del portaequipajes 60 se regula aproximadamente a

la superficie superior de la porción de colocación de equipaje 61 como se representa en la línea lateral h [0058]

Se puede colocar un equipaje grande 82 mostrado por la línea imaginaria entre la porción de colocación de equipaje 61 y la superficie superior del extremo trasero del asidero 50. Por consiguiente, aunque se acorte la longitud de la porción de colocación de equipaje 61, no disminuye la eficiencia de la colocación.

10 [0059]

A continuación, se describirá con detalle el elemento de enganche de la presente invención.

Las figuras 12(a) a 12(d) son vistas en sección de partes principales de la figura 2, siendo la figura 12(a) una vista en sección tomada en la línea a, siendo la figura 12(b) una vista en sección tomada en la línea b, siendo la figura 12(c) una vista en sección tomada en la línea c, siendo la figura 12(d) una vista en sección tomada en la línea d.

20 En la figura 12(a), dado que el elemento de enganche 80 se engancha con el elemento de tope delantero y trasero 57 (véase la figura 2), no hay peligro de que el bastidor 66R se desvíe en las direcciones delantera y trasera en la figura. El número de referencia 83 denota un tope limitador de operación de cierre, que se forma, por ejemplo, en la superficie superior de la porción trasera de brazo 54R en el lado de asidero. Esta operación se describirá más adelante.

[0060]

30 En la figura 12(b), el número de referencia 84 denota un tope limitador de posición abierta, que es una pieza montada fijamente, por ejemplo, en la superficie inferior de la porción delantera de brazo 53R en el lado de asidero. Se entiende que el bastidor 66R se puede girar aproximadamente 90° hacia la izquierda hasta que un

35

extremo final 66a del bastidor 66R llega a contacto con el
tope limitador de posición abierta 84
[0061]

5 En la figura 12(c), dado que toda la circunferencia
de la porción lineal de asidero 51R está rodeada por la
porción anular 69, no hay peligro de que, aunque se gire
el bastidor 66R, se desenganche de la porción lineal de
asidero 51R

10 En la figura 12(d), una porción semianular 85 está
montada en el bastidor 66R, y la porción semianular 85 se
pone en contacto con la porción lineal de asidero 51R
[0062]

Las figuras 13(a) a 13(d) son vistas de operación de
las figuras 12(a) a 12(d)

15 La figura 13(a) muestra el estado en que, cuando se
abre el portaequipajes, la porción de pie trasera 65R gira
a lo largo de la porción lineal de asidero 51R como
muestra la flecha El elemento de enganche en forma de
horquilla 80 se ha dispuesto de tal manera que la porción
20 de pie trasera 65R se pueda girar sin problemas Sin
embargo, el elemento de enganche 80 pasa sobre el tope
limitador de operación de cierre 83 durante el movimiento
de derecha a izquierda en la figura

25 En la figura 13(b), dado que el extremo final 66a del
bastidor 66R llega a contacto con el tope limitador de
posición abierta 84, el bastidor 66R no se gira más a la
izquierda
[0063]

30 En la figura 13(c), dado que toda la circunferencia
de la porción lineal de asidero 51R está rodeada por la
porción anular 69, no hay peligro de que, aunque se gire
el bastidor 66R, se desenganche de la porción lineal de
asidero 51R

35 En la figura 13(d), la porción semianular 85 sirve
para suavizar la rotación del bastidor 66R junto con la

porción anular 69 de la figura 13(c)

[0064]

El esbozo de la apertura del portaequipajes se ha descrito con referencia a las figuras 12(a) a 12(d) y las
5 figuras 13(a) a 13(d) El esbozo del cierre del portaequipajes es algo diferente Es decir, en la figura 13(a), cuando se pretende cerrar el portaequipajes, la porción de pie trasera 65R gira hacia la derecha en la figura, el extremo final del elemento de enganche 80 llega
10 a contacto con el tope limitador de operación de cierre 83, y la operación de cierre no se puede realizar más Ésta es la operación peculiar de la presente invención habida cuenta de que el portaequipajes no se cierra bruscamente La limitación de la operación de cierre por
15 el tope limitador de operación de cierre 83 se puede liberar por el procedimiento mostrado en el dibujo siguiente

[0065]

Las figuras 14(a) a 14(c) son vistas explicativas de
20 la operación del tope limitador de operación de cierre según la presente invención

Para evitar o superar el contacto del elemento de enganche 80 con el tope limitador de operación de cierre 83 como se representa en la figura 14(a), el elemento de
25 enganche 80 se puede elevar con un dedo como se representa en la figura 14(b), con esto, el portaequipajes se puede cerrar como se muestra en la figura 14(c) La figura 14(c) es el mismo dibujo que la figura 12(a)

[0066]

30 Cuando se cierra el portaequipajes, el elemento elástico 81 representado en la figura 2 realiza una operación de amortiguamiento y por lo tanto la operación de cierre se puede realizar suavemente, lo que es preferible

35 [0067]

A continuación, se describirá el mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco 90 dispuesto cerca del sujetador del tipo de palanca 70 representado en la figura 9

5 [0068]

La figura 15 es una vista explicativa del mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco según la presente invención. El mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco 90 incluye un cuerpo de receptáculo 93 provisto de una bocallave 91, un pasador de bloqueo 92, y un agujero de cerradura 94 perforado en la palanca 74

10 [0069]

La figura 16 es una vista de operación del mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco según la presente invención. Si se introduce el pasador de bloqueo 92 en el agujero de cerradura 94 a la vez que se hace que el pasador de bloqueo 92 se extienda a través de un aro 96 previsto en la punta de una cinta de barbilla de un casco 95, el mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco 90 puede sujetar el casco 95

15 [0070]

20

La figura 17 es una vista explicativa de un bloqueo de palanca y una vista explicativa de un segundo tope según la presente invención, mostrando que, dado que el pasador de bloqueo 92 se extiende a través de la palanca 74, la palanca 74 se bloquea inhabilitando el basculamiento. Si la palanca 74 se coloca en el estado de bloqueo, el portaequipajes 60 se puede enganchar positivamente con el asidero 50, y no hay peligro de que el portaequipajes 60 se salga

25 [0071]

30

Además, en la porción trasera del bastidor izquierdo 66L se ha dispuesto un segundo tope que se extiende hacia abajo 97, y se ha colocado un elemento amortiguador 97a

35 hecho de caucho sobre el segundo tope 97. El segundo tope

122
H1 128

97 se ha dispuesto en una posición que mira a la porción trasera de brazo 54L del asidero 50

[0072]

La figura 18 es una vista de operación del segundo
5 tope El segundo tope 97 se pone en enganche con la porción trasera de brazo 54L Como resultado, no hay peligro de que el bastidor izquierdo 66L se desvie a la parte delantera (la izquierda en la figura)

Es decir, el movimiento hacia adelante del
10 portaequipajes se puede evitar positivamente por los dos topes izquierdo y derecho incluyendo el segundo tope 97 y el elemento de tope delantero y trasero 57 representado en la figura 2

[0073]

La estructura completa de la reivindicación 1 se
15 representa principalmente en la figura 1, y el hecho de que portaequipajes 60 se pueda montar de forma separable en el asidero 50 se representa principalmente en la figura 9

Una persona se puede montar en el asiento de ocupante
20 trasero (numero 26 en la figura 1) en cualquier momento quitando el portaequipajes 60 El aspecto externo de la porción trasera de la carrocería de vehículo se puede mejorar quitando el portaequipajes 60

Dado que el portaequipajes 60 se puede montar de
25 forma separable sin utilizar una herramienta, el montaje soltable del portaequipajes 60 se puede realizar fácilmente, y se pueden mejorar en gran medida las propiedades de uso de una motocicleta

30 [0074]

La estructura de la reivindicación 2 se representa
principalmente en las figuras 3 y 11 Es decir, la figura 3 muestra que los elementos de pata izquierdo y derecho (63L, 63R) se bajan de la porción de colocación de
35 equipaje en forma de chapa aproximadamente plana 61 La

figura 11 muestra que los elementos de pata (63L, 63R) se montan en el asidero 50 y la longitud de los elementos de pata se establece para asegurar el espacio libre d entre la superficie inferior de la porción de colocación de equipaje 61 y el asiento de ocupante trasero 26

Dado que se puede asegurar el espacio libre d entre la superficie inferior de la porción de colocación de equipaje 61 y el asiento de ocupante trasero 26, el portaequipajes 60 no entra en contacto con el asiento de ocupante trasero 26, y se puede prolongar la duración del asiento de ocupante trasero 26

[0075]

La estructura de la reivindicación 3 se representa principalmente en la figura 9 Es decir, un elemento (el elemento de pata derecho (63R)) de los elementos de pata izquierdo y derecho se monta rotativamente en el asidero 50, y el otro elemento de pata (el elemento de pata izquierdo (63L)) se monta de forma enganchable, por ejemplo, por el sujetador del tipo de palanca 70, en el asidero 50

En el estado en el que el portaequipajes 60 se hace girar y abre, es posible abrir el asiento 25 para suministrar combustible al depósito de combustible 28 debajo del asiento representado en la figura 1 y el artículo 29 se puede introducir o sacar del receptáculo debajo del asiento

[0076]

La estructura de la reivindicación 4 se representa principalmente en la figura 11 El extremo trasero del portaequipajes 60 se pone en una posición delantera desde el extremo trasero del asidero 50 para aumentar el espacio libre L1 Como resultado, el portaequipajes 60 es de tamaño esencialmente reducido para lograr la compacidad del portaequipajes 60

[0077]

La estructura de la reivindicación 5 se representa principalmente en la figura 11. El extremo trasero del portaequipajes 60, es decir, el extremo trasero de la porción de colocación de equipaje 61 y el extremo trasero del asidero 50 son de aproximadamente la misma altura de manera que coincidan con la línea lateral h. Como resultado, la porción de colocación de equipaje 60 y el extremo trasero del asidero 50 pueden soportar un equipaje grande 82, como se representa en la figura 11.

10 [0078]

La estructura de la reivindicación 6 se representa principalmente en la figura 9. La porción anular 69 está montada en un elemento de pata (63R), y la porción anular 69 se encaja en el extremo final del asidero 50 (el extremo final de la porción lineal de asidero 51R) rotativa y soltablemente por delante.

El portaequipajes 60 se puede montar en el asidero 50 desplazándolo deslizantemente de delante atrás, y se puede extraer desplazándolo deslizantemente de atrás hacia adelante. Por consiguiente, el portaequipajes 60 se puede montar de forma separable en el asidero 50.

20 [0079]

La estructura de la reivindicación 7 se representa principalmente en la figura 2. El elemento de tope delantero y trasero 57 se ha previsto en el lado de asidero, el elemento de enganche 80 en enganche con el elemento de tope delantero y trasero 57 se ha dispuesto en un elemento de pata (bastidor derecho 66R), y el elemento de enganche 80 se pone en enganche con el elemento de tope delantero y trasero 57 por lo que se puede controlar el movimiento hacia adelante y hacia atrás del portaequipajes.

30 [0080]

La estructura de la reivindicación 8 se representa principalmente en la figura 2. El elemento de enganche 80

35

se ha previsto en un elemento de pata (bastidor derecho 66R) de forma basculante en las direcciones delantera y trasera en la figura, y el elemento elástico 81 puede exhibir las propiedades amortiguadoras cuando se cierra el portaequipajes

5 [0081]

La estructura de la reivindicación 9 se representa principalmente en la figura 14. Es decir, el tope limitador de operación de cierre 83 se ha dispuesto en la

10 porción trasera de brazo 54R en el lado de asidero para limitar la operación de cierre del portaequipajes cuando el portaequipajes se cierra a mitad de camino y el elemento de enganche llega a contacto con el portaequipajes. Y elevando el elemento de enganche 80 como

15 en la figura 14(b), se libera la limitación de la operación de cierre, y el portaequipajes se puede cerrar como en la figura 14(c).

Aunque se pretenda cerrar el portaequipajes sin saber que hay materias extrañas en el asidero, el portaequipajes

20 se para una vez antes de cerrarse totalmente, y se pueden ver las materias extrañas cuando se libera el tope limitador de operación de cierre. Por lo tanto, es posible evitar que se dañe la articulación

[0082]

25 La estructura de la reivindicación 10 se representa principalmente en la figura 13(b). El tope limitador de posición abierta 84 para limitar una posición completamente abierta del portaequipajes se ha dispuesto en el asidero (porción delantera de brazo 53R)

30 correspondiente a un elemento de pata

Mediante la provisión del tope limitador de posición abierta 84, se puede determinar apropiadamente la carrera de apertura y cierre del portaequipajes

[0083]

35 La estructura de la reivindicación 11 se representa

principalmente en la figura 9 Es decir, el sujetador del tipo de palanca 70 se ha dispuesto en el otro elemento de pata (63L), y el otro elemento de pata (63L) se puede enganchar libremente para enganche y desenganche en el portaequipajes (porción lineal de asidero 51L) por el

5 sujetador del tipo de palanca 70

Cuando el otro elemento de pata (63L) está fijado al asidero 50 por pernos, tornillos o análogos, se tarda mucho en quitar los pernos, tornillos o análogos En este

10 punto, en la reivindicación 11, dado que se emplea el sujetador del tipo de palanca 70, el otro elemento de pata (63L) se puede enganchar o desenganchar del asidero 50 con sólo accionar la palanca 74, para reducir el tiempo de enganche o desenganche

15 [0084]

La estructura de la reivindicación 12 se representa principalmente en la figura 3 Es decir, el mecanismo de bloqueo de palanca 90 para hacer que la palanca 74 del sujetador del tipo de palanca 70 no pueda bascular, se ha

20 dispuesto a un lado del sujetador del tipo de palanca 70

[0085]

La estructura de la reivindicación 13 se representa en la figura 16 El mecanismo de bloqueo de palanca 90 sujeta simultáneamente el receptáculo de casco Si la

25 palanca se bloquea haciendo uso del receptáculo de casco siempre previsto en la motocicleta, se puede lograr una reducción del número de piezas que resulta de un uso común del mecanismo

[0086]

30 En la reivindicación 1, el portaequipajes puede montarse soltablemente en el asidero sin utilizar ninguna herramienta, y estas estructuras de enganche no se limitan a las realizaciones

Además, en la reivindicación 12, el receptáculo de

35 casco y el mecanismo de bloqueo de palanca se pueden

176 128

disponer individualmente
[Aplicabilidad industrial]
[0087]

La estructura de montaje de plataforma de carga según
5 la presente invención es adecuada para una motocicleta
para dos personas

[Breve descripción de los dibujos]
[0088]

[Figura 1]

10 La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta
según la presente invención

[Figura 2]

La figura 2 es una vista en planta que representa el
estado de montaje en el que un asidero está montado en un
15 tubo de asiento según la presente invención

[Figura 3]

La figura 3 es una vista en perspectiva de un
portaequipajes según la presente invención

[Figura 4]

20 La figura 4 es una vista lateral de un portaequipajes
según la presente invención (no se representa un mecanismo
de bloqueo de palanca ni un receptáculo de casco)

[Figura 5]

La figura 5 es una vista en sección tomada en la
25 línea 5-5 de la figura 4

[Figura 6]

La figura 6 es una vista en sección tomada en la
línea 6-6 de la figura 4

[Figura 7]

30 La figura 7 es una vista en sección tomada en la
línea 7-7 de la figura 4

[Figura 8]

La figura 8 es una vista de operación de la figura 5
[Figura 9]

35 La figura 9 es una vista general de montaje de un

portaequipajes segun la presente invención

[Figura 10]

La figura 10 es una vista en planta de una porción trasera de la carrocería de vehículo después de montar el portaequipajes

[Figura 11]

La figura 11 es una vista lateral de una porción trasera de la carrocería de vehículo después de montar el portaequipajes

[Figuras 12(a) a 12(d)]

Las figuras 12(a) a 12(d) son vistas en sección de partes principales de la figura 2

[Figuras 13(a) a 13(d)]

Las figuras 13(a) a 13(d) son vistas de operación de las figuras 12(a) a 12(d)

[Figuras 14(a) a 14(c)]

Las figuras 14(a) a 14(c) son vistas explicativas de operación de un tope limitador de operación de cierre segun la presente invención

[Figura 15]

La figura 15 es una vista explicativa de un mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco según la presente invención

[Figura 16]

La figura 16 es una vista de operación de un mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco según la presente invención

[Figura 17]

La figura 17 es una vista explicativa de un bloqueo de palanca y una vista explicativa de un segundo tope segun la presente invención

[Figura 18]

La figura 18 es una vista de operación de un segundo tope

[Figura 19]

178 129

La figura 19 es una vista para explicar la estructura básica de la técnica anterior

[Descripción de los numeros de referencia]

[0089]

- 5 10 Motocicleta, 24 Asiento en tándem, 25 Asiento de conductor, 26 Asiento de ocupante trasero, 50 Asidero, 51L, 51R Porción lineal de asidero, 57 Elemento de tope delantero y trasero, 60 Portaequipajes, 61 Porción de colocación de equipaje, 63L, 60R Par de
10 elementos de pata, 69 Porción anular, 70 Sujetador del tipo de palanca, 74 Palanca, 80 Elemento de enganche, 81 Elemento elástico, 82 Tope limitador de operación de cierre, 83 Tope limitador de operación de apertura, 90 Mecanismo de bloqueo de palanca y receptáculo de casco,
15 92 Pasador de bloqueo, 94 Agujero de bloqueo, d Espacio libre entre la superficie inferior de la porción de colocación de equipaje y la superficie superior del asiento de ocupante trasero

179 128

[Nombre del documento] Resumen

[Resumen]

[Objeto]

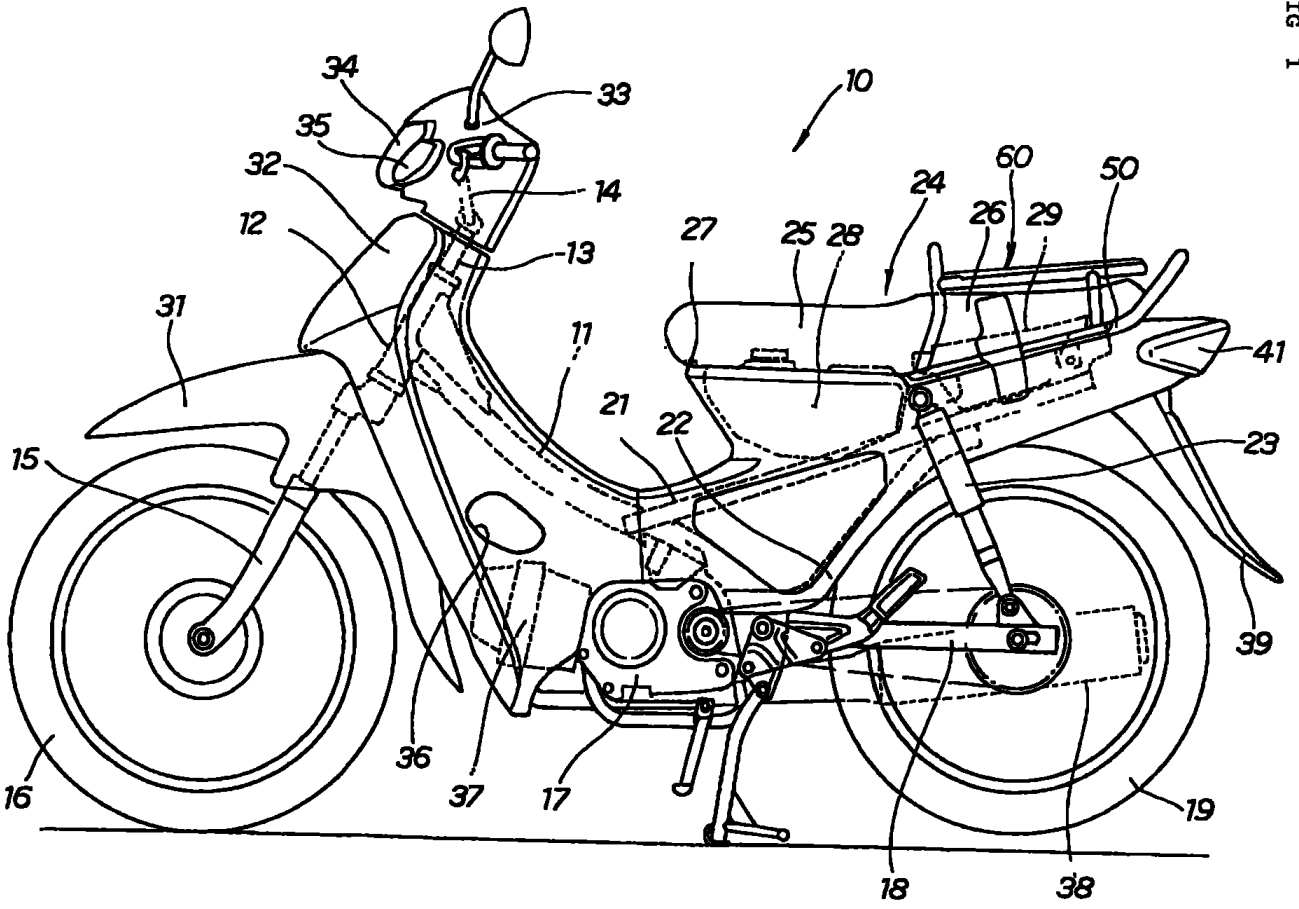
5 Proporcionar una estructura de montaje de plataforma de carga de una motocicleta en la que no se acorta la duración de un asiento, y el aspecto externo de una porción trasera de la carrocería de vehículo es bueno

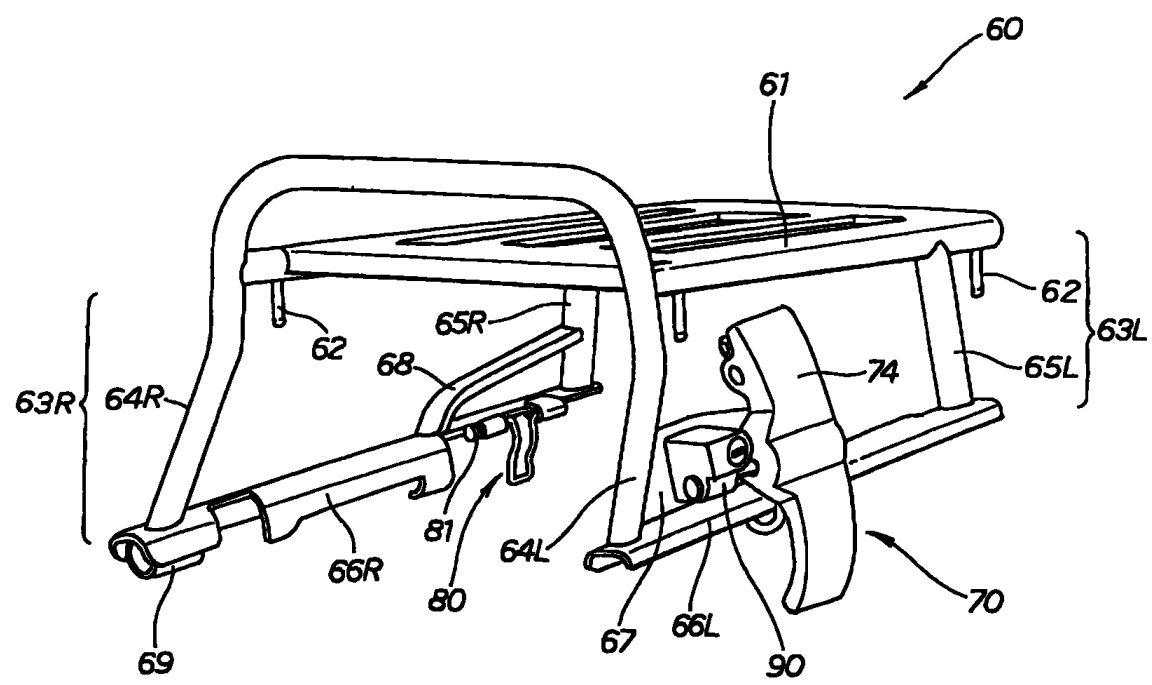
[Medios de solución]

10 Se montan elementos de pata 63L, 63R en un asidero 50, y la longitud de los elementos de pata se establece de manera que pueda asegurar un espacio libre d entre una superficie inferior de una porción de colocación de equipaje 61 y un asiento de ocupante trasero 26. Dado que el espacio libre d se puede asegurar entre la superficie inferior de la porción de colocación de equipaje 61 y el
15 asiento de ocupante trasero 26, un portaequipajes 60 no contacta con el asiento de ocupante trasero 26, y la duración del asiento de ocupante trasero 26 se puede prolongar. El portaequipajes 60 se engancha soltablemente
20 con el asidero 50. Cuando se monta una persona en el asiento de ocupante trasero 26, se quita el portaequipajes 60. Como resultado, dado que solamente se deja el asidero 50, el aspecto externo de la motocicleta puede seguir siendo bueno.

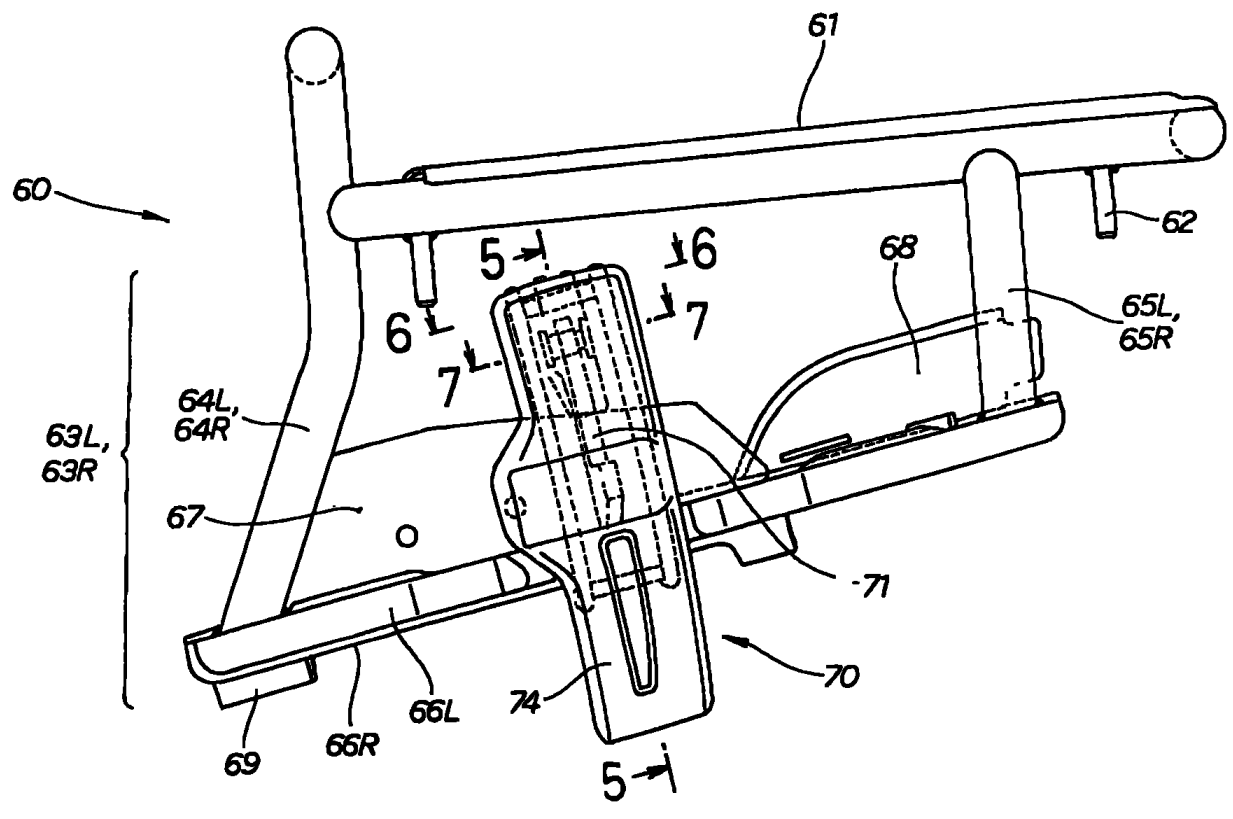
25 [Dibujo seleccionado] Figura 1

FIG 1





182



183

126
184 + 23

FIG 5

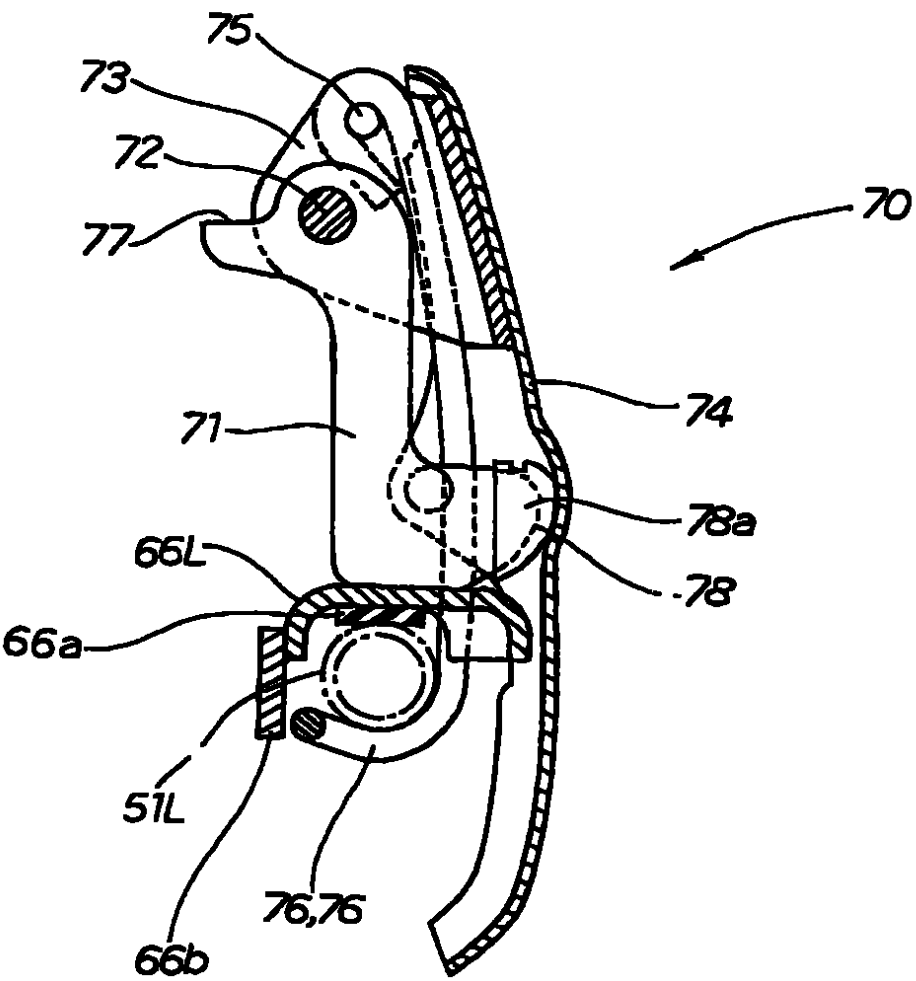
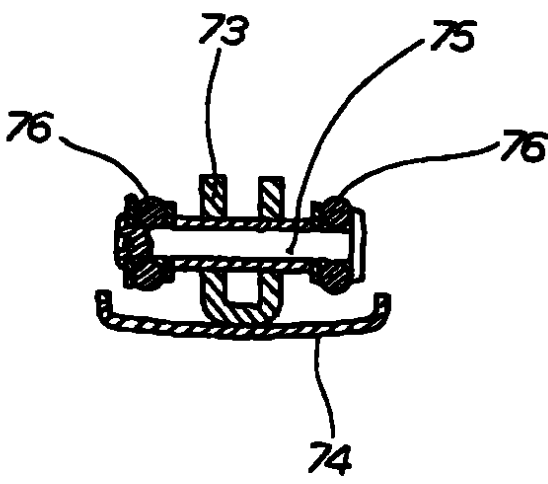


FIG 6



185 150

FIG 7

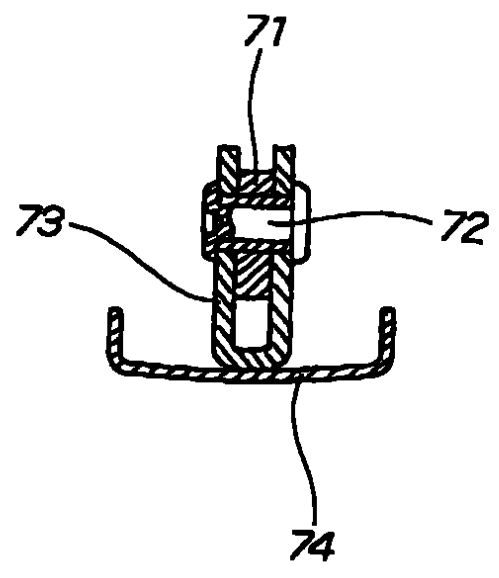
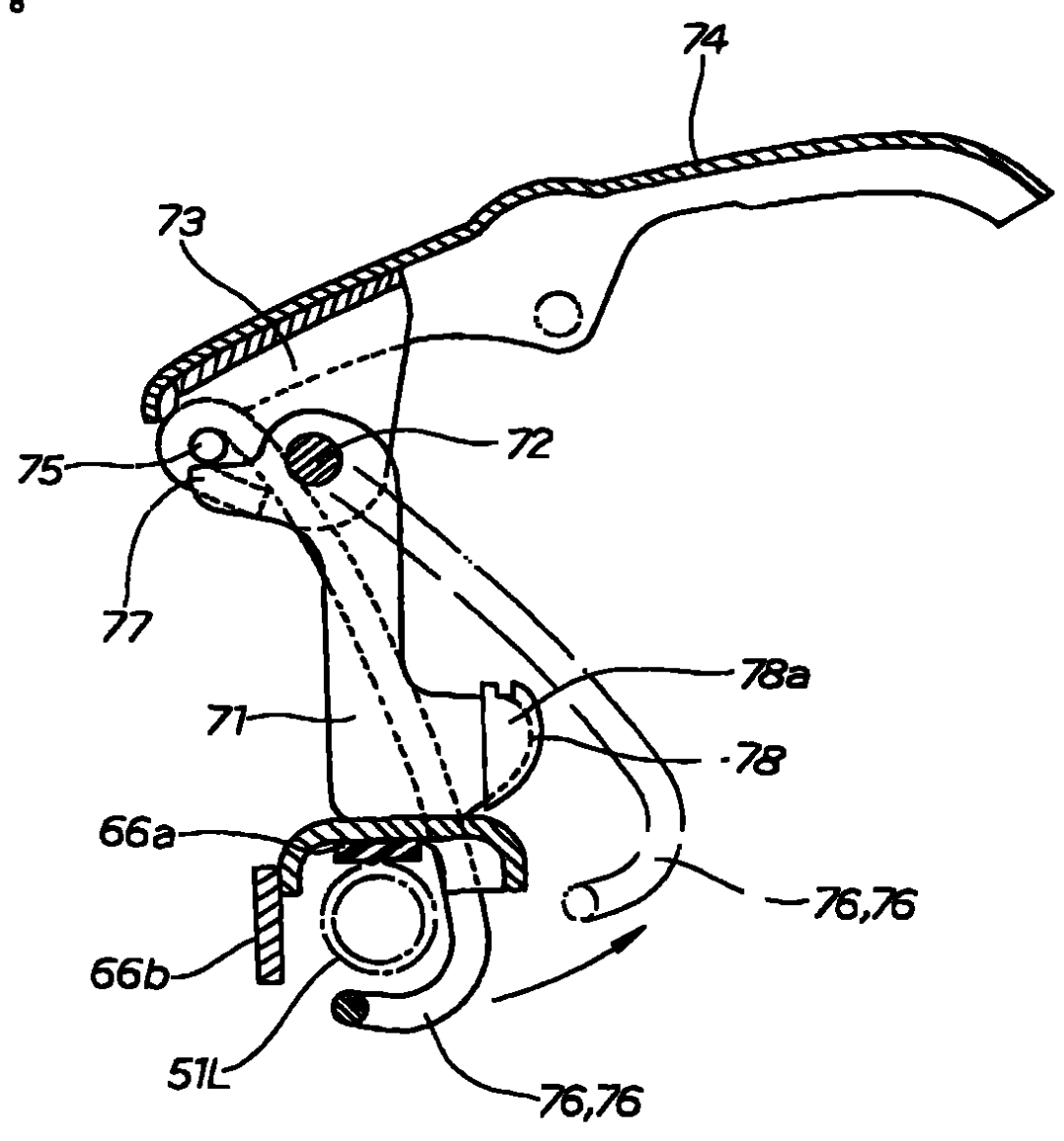


FIG 8



118
186-135

FIG 9

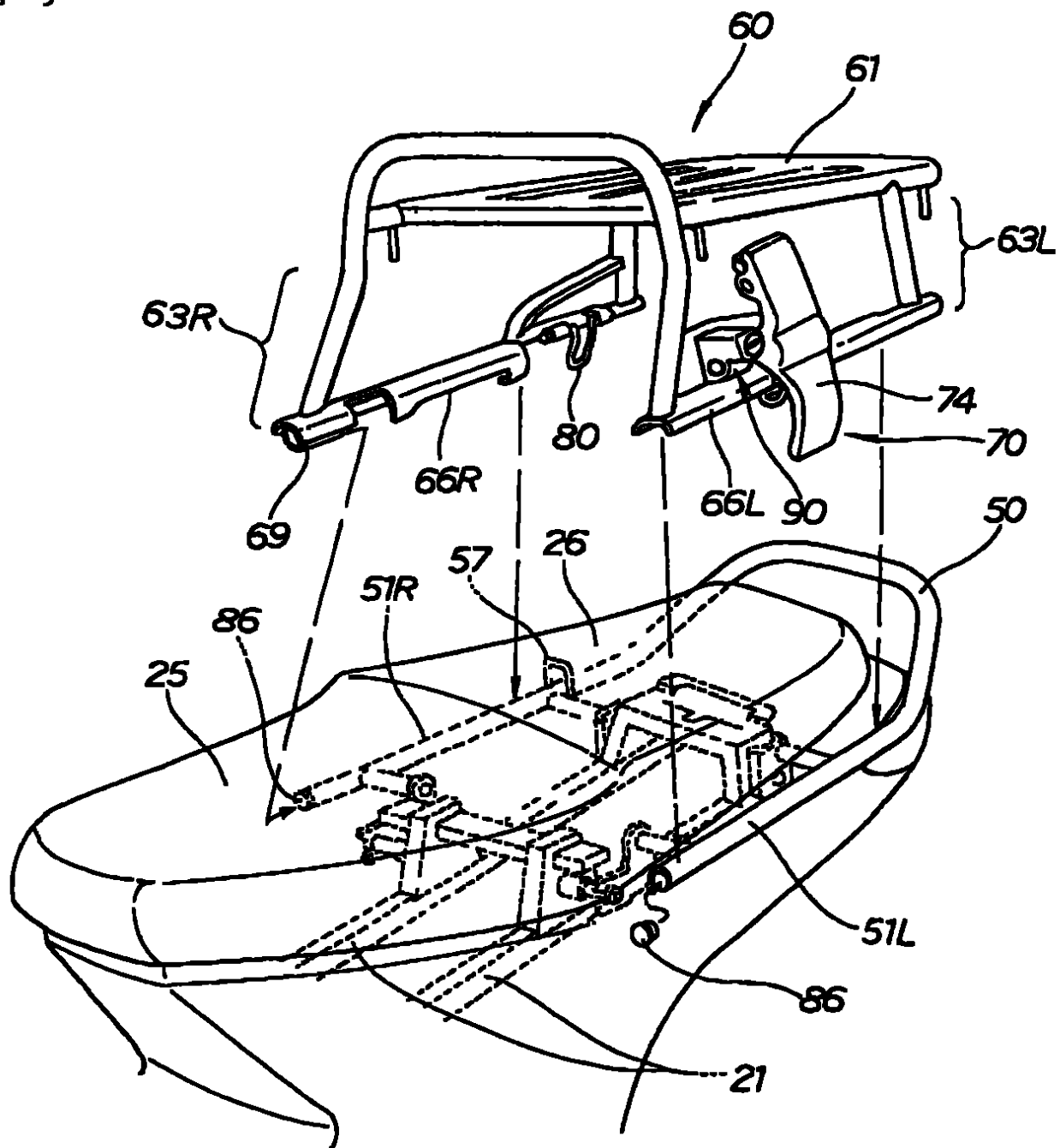
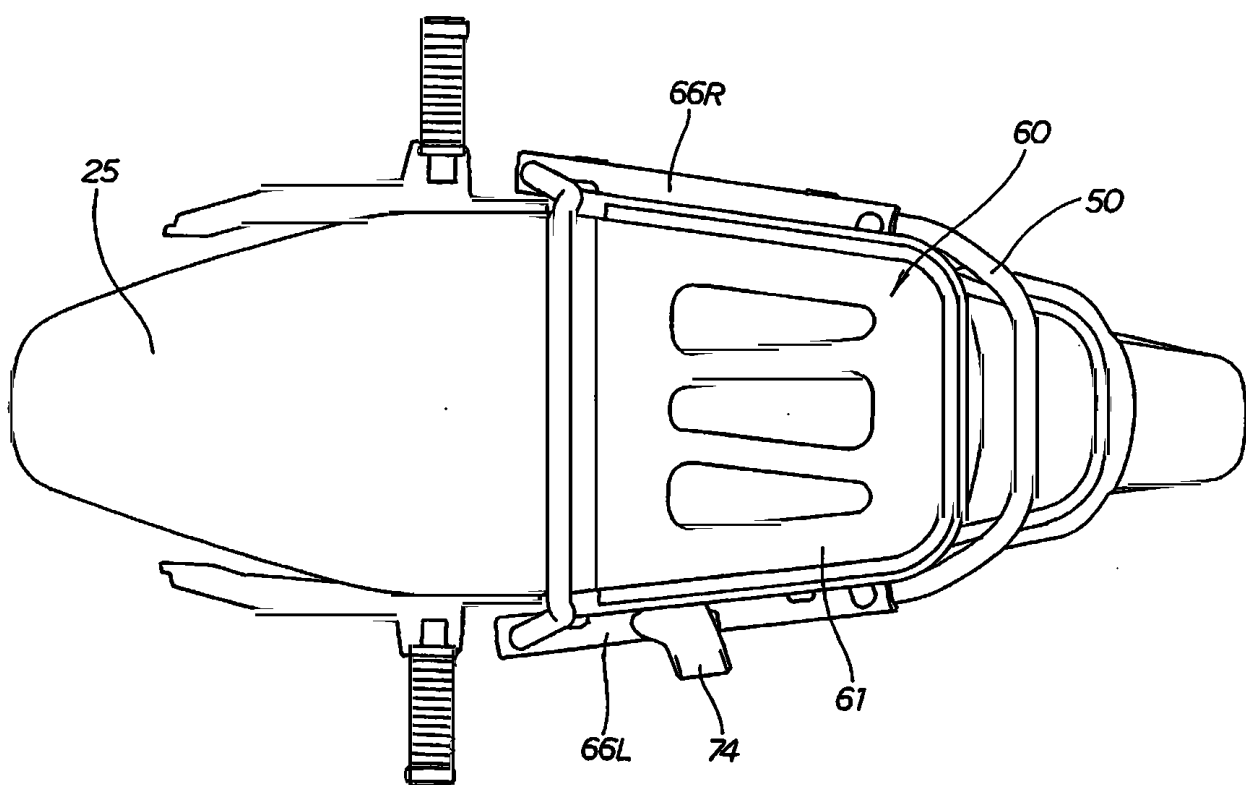
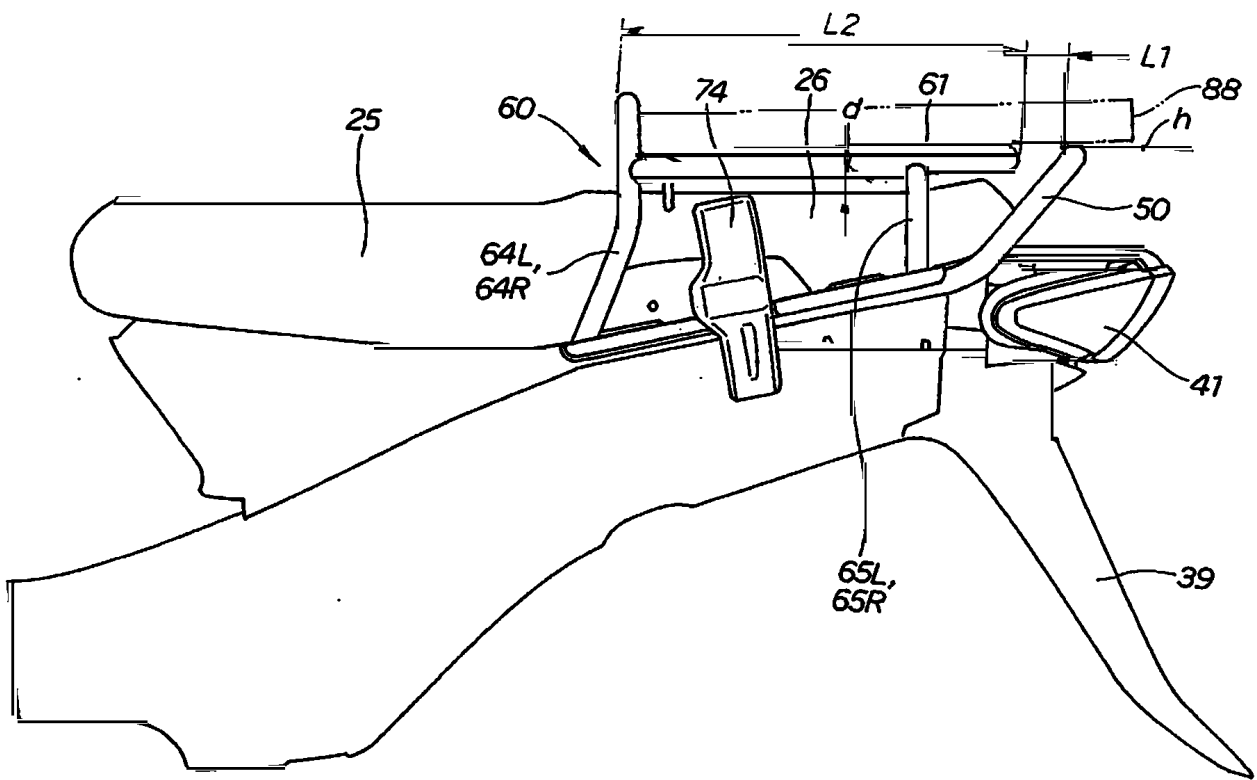


FIG. 10



187
x 1/8

FIG. 11



180-181

189,138

FIG 12

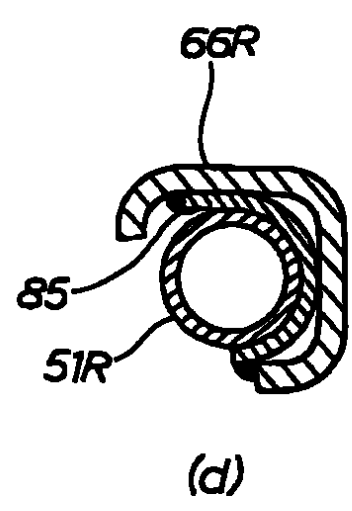
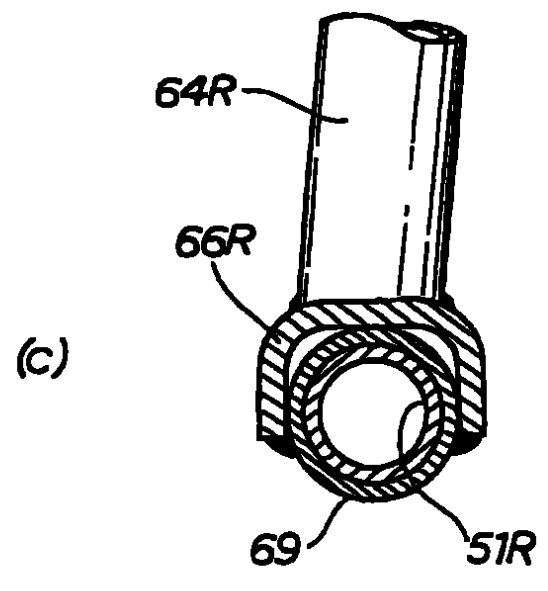
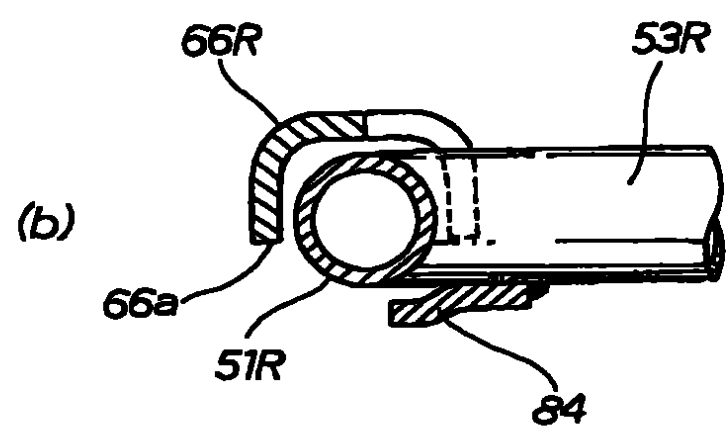
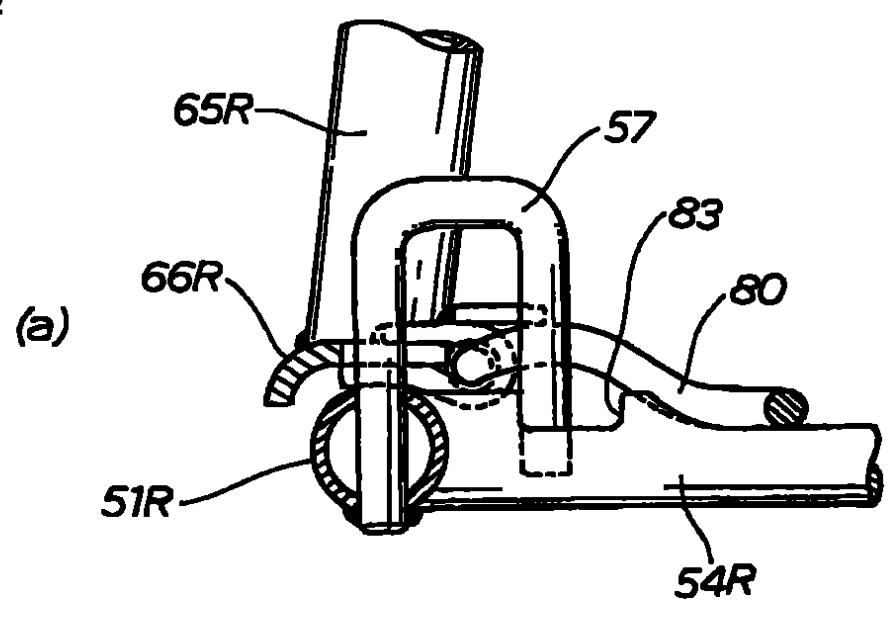


FIG. 13

122
190 +39

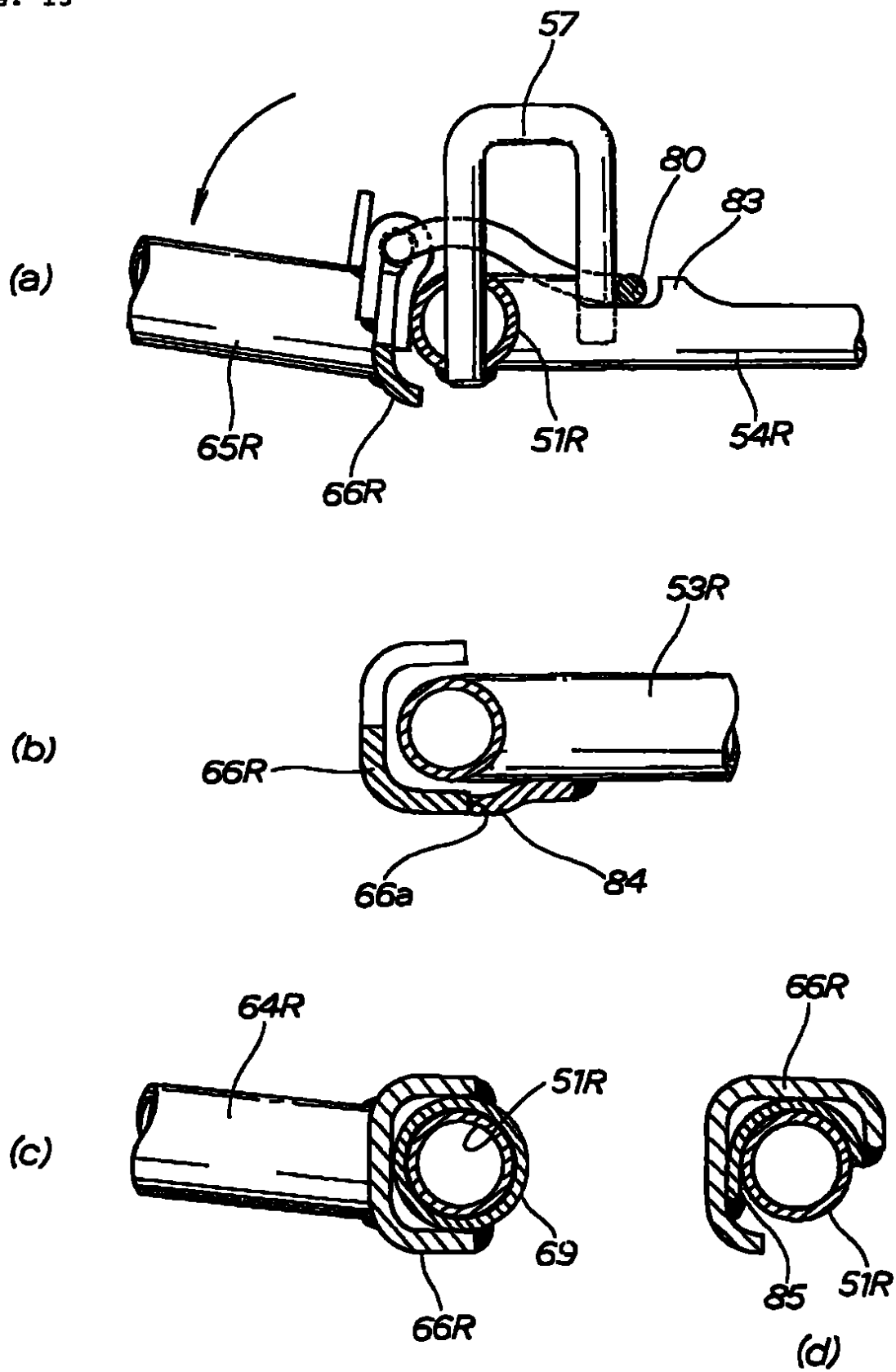
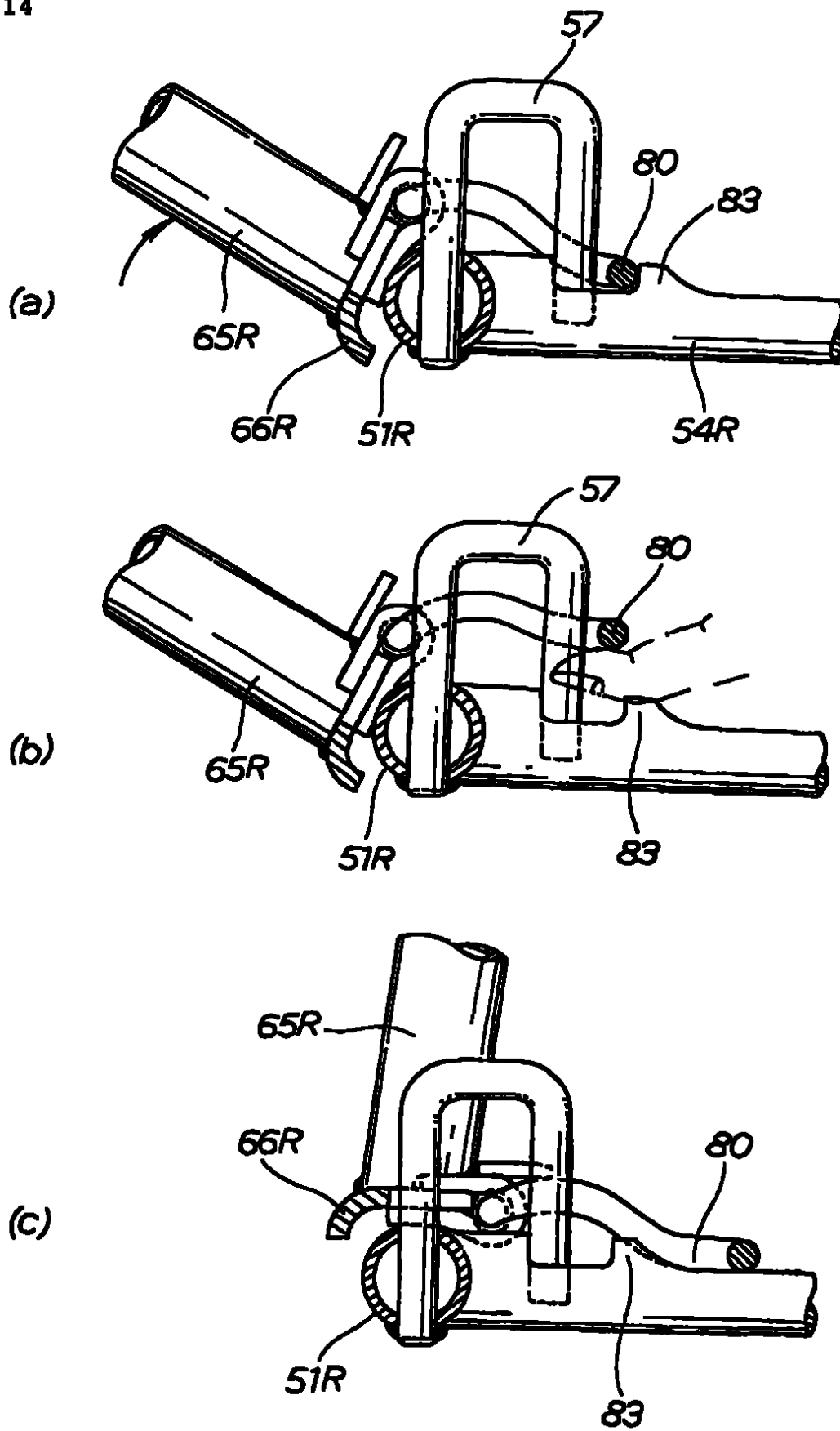


FIG 14

191 48



~~192~~
192

FIG 15

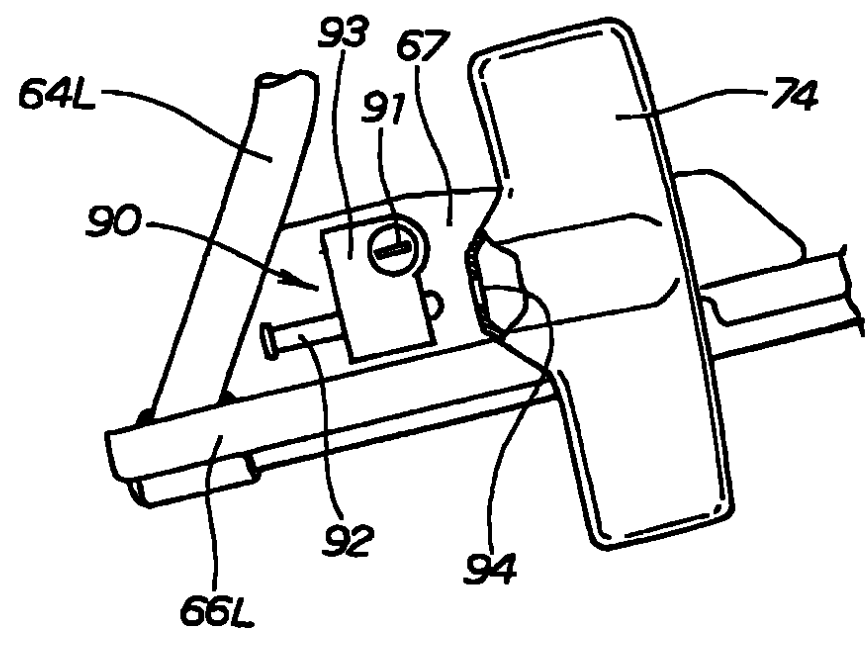
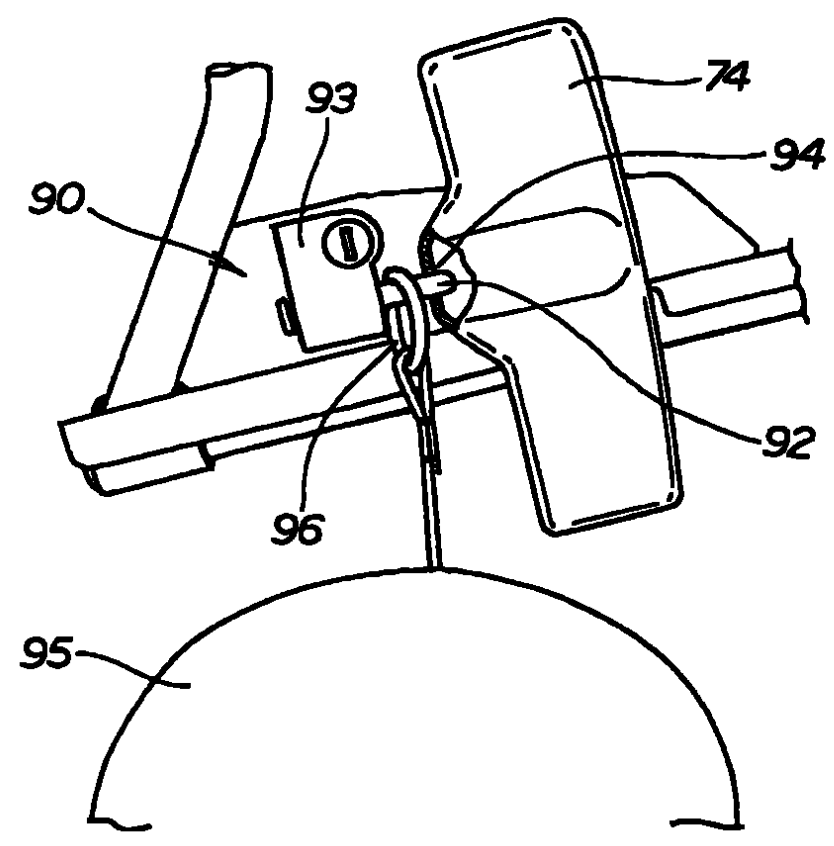


FIG 16



143 ~~142~~

FIG 17

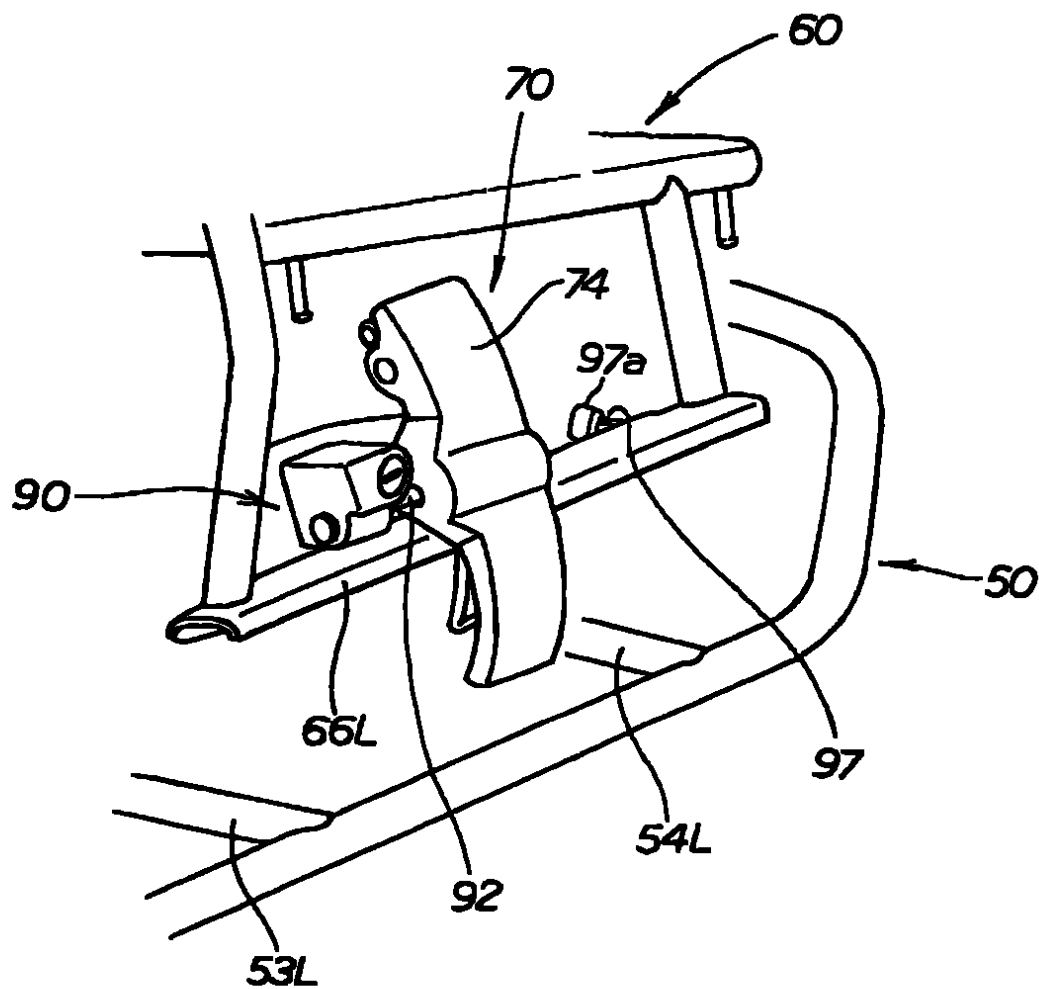
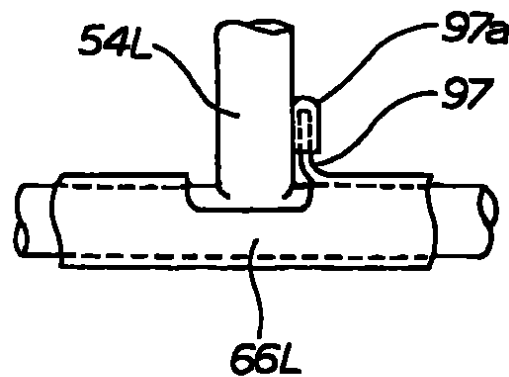


FIG 18



194

FIG 19

