

Clarke, Modet & C^o

COLOMBIA

P-1871

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DIVISION DE NUEVAS CREACIONES

E. S. D.

SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO



No. 08-127015- -00001-0000

Fecha: 2008-12-23 15:54:05 Dep. 2020 NUECREAC
Tra. 2 PATENTES Eve: 1 REGDEPOSITO
Act. 329 CTOINFORMACION Folios: 70

Ref.: Expediente No. 08.127.015
Solicitud de Patente a nombre de
Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha

Yo, DILIA MARÍA RODRÍGUEZ D'ALEMAN, identificada como aparece al pie de mi firma, domiciliada en la Carrera 11 No. 86-53, piso 6, obrando como apoderada de la sociedad **Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha**, domiciliada en Iwata-shi, Shizuoka, Japón, solicitante de la patente de la referencia, atentamente me permito presentar copia certificada de la solicitud de Patente número 2007-338784 presentada en Japón el día 28 de diciembre de 2007, con la debida traducción de lo pertinente.

Señor Superintendente,

DILIA MARÍA RODRÍGUEZ D'ALEMAN
C.C. 41.654.882 de Bogotá.
T.P. 20824 CSJ

thy

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: December 28, 2007

Application Number: Japanese Patent Application
No. 2007-338784
JP2007-338784

Applicant(s): YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA

October 22, 2008

Commissioner,

Patent Office: Takashi SUZUKI (Seal)

Issuance No. Issuance Pat. 2008-3040433

[Name of Document] Petition for Patent

[Reference No.] PY54186JP0

[Addressed To] Director General, Patent Office

[International Patent Class] B62J 23/00

[Inventor]

 [Address] c/o Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken,
Japan

 [Name] Takaaki Miyazaki

[Applicant]

 [Identification No.] 000010076

 [Name] Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha

[Agent]

 [Identification No.] 100115510

 [Patent Attorney]

 [Name] Masaru Teshima

[Appointed Agent]

 [Identification No.] 100117606

 [Patent Attorney]

 [Name] Makoto Abe

[Appointed Agent]

 [Identification No.] 100136423

 [Patent Attorney]

 [Name] Michiko Ooi

[Indication of Fee]

 [Prepayment Book No.] 209636

 [Amount of Prepayment] 16,000 yen

[List of Materials Submitted]

 [Name] Claims 1

[Name of Document] Claims

[Claim 1]

A straddle-type vehicle comprising:

a body frame;

an under cowl attached to a lower portion of said body frame and forming an external shape of both of left and right sides of a lower portion of the vehicle;

a side cover provided in rear of an upper side of said under cowl and forming an external shape of each of both of left and right sides of an intermediate portion of the vehicle; and

a tail cover provided in rear of said side cover and forming an external shape of each of both of left and right sides of a rear portion of the vehicle,

wherein a rear portion of said side cover is superimposed on an inside of a front portion of said tail cover,

said side cover is arranged to be movable forward on a lower side, and

a gap enabling said side cover to move forward on the lower side and the rear portion of said side cover to be detached from the inside of the front portion of said tail cover is formed between said side cover and said under cowl.

[Claim 2]

The straddle-type vehicle according to claim 1,

wherein a guide guiding said side cover to move forward on the lower side is formed on said side cover and said tail cover.

[Claim 3]

The straddle-type vehicle according to claim 1,

wherein said guide has a guide groove provided on one of

of the tail cover to guide forward on the lower side and has a protrusion engaged with said guide groove and the protrusion is provided on the other of the one of the outer side surface of the side cover and the inner side surface of the tail cover.

[Claim 4]

The straddle-type vehicle according to claim 1,
wherein edges on which said under cowl faces said side cover have shapes longitudinally coincident with each other when said side cover moves forward on the lower side.

[Claim 5]

The straddle-type vehicle according to claim 1,
wherein an engine is provided inside of said under cowl,
and

a gap for passing an air introduced from a front side of said under cowl to an inside of said under cowl and passing the air through the inside of said under cowl during running to rearward of said under cowl is formed in rear of said under cowl.

[Claim 6]

The straddle-type vehicle according to claim 5,
wherein a gap for emitting the air heated by the engine on the inside of the under cowl to upward of the under cowl during halt is formed at an upper side of said under cowl.

[Claim 7]

The straddle-type vehicle according to claim 1,
wherein a battery unit containing a battery is provided between said left and right side covers.

[Claim 8]

A straddle-type vehicle comprising:

a body frame;

an engine supported by a lower portion of said body frame;

an under cowl attached to the lower portion of said body frame and forming an external shape of each of both of left and right sides of a lower portion of the vehicle; and

a side cover provided in rear of an upper side of said under cowl and forming an external shape of each of both of left and right sides of an intermediate portion of the vehicle,

wherein a gap through which air passed through an inside of the under cowl during running escapes is formed between said under cowl and said side cover.

[Claim 9]

The straddle-type vehicle according to claim 8,

wherein a gap through which the air heated by the engine during halt is passed upward is formed in an upper portion of said under cowl.

[Name of Document] Specification

[Title of the Invention] Straddle-Type Vehicle

[Technical Field of the Invention]

[0001]

The present invention relates to a straddle-type vehicle and particularly relates to structures of an under cowl and a side cowl.

[Background Art]

[0002]

Some straddle-type vehicles are equipped with a cowl for reduction of air resistance and as a windshield during running. Examples of the cowl include a cowl called bikini cowl attached to a handle portion and covering up a headlamp. There is also known a straddle-type vehicle including the bikini cowl and configured to also include an under cowl covering up surroundings of a cylinder block and a cylinder head of the engine (see, for example, Japanese Examined Patent Publication No. 3-62590). In such a vehicle, the under cowl is provided to cover up both of left and right sides of the engine on which a lower connection fin passing transversely across front sides of lower portions of a crankcase and an exhaust pipe is built. The under cowl of this type can advantageously introduce cooling air into the engine during running.

[Patent Document 1] JP-A-3-62590

[Disclosure of the Invention]

[Problems to be Solved by the Invention]

[0003]

The straddle-type vehicle is often configured so that a side cover is provided in rear of an upper side of the under

cowl to form an external shape of each of both of left and right sides of an intermediate portion of the vehicle. Furthermore, if a component (such as an electric component) to be frequently subjected to maintenance is arranged inside of the side cover, it is desirable that the side cover is easily detachable. On the other hand, if an attachment structure of the side cover is easily recognizable from the appearance, the straddle-type vehicle often looks cheap in terms of design. The present invention proposes an attachment structure of a side cover that can facilitate attaching and detaching the side cover while concealing the attachment structure apparently.

[Means for Solving the Problems]

[0004]

A straddle-type vehicle according to the present invention includes a body frame; an under cowl attached to a lower portion of the body frame and forming external shapes of both of left and right sides of a lower portion of the vehicle; a side cover provided in rear of an upper side of the under cowl and forming an external shape of each of both of left and right sides of an intermediate portion of the vehicle; and a tail cover provided in rear of the side cover and forming an external shape of each of both of left and right sides of a rear portion of the vehicle. A rear portion of the side cover is superimposed on an inside of a front portion of the tail cover, the side cover is arranged to be movable forward on a lower side, and a gap enabling the side cover to move forward on the lower side and the rear portion of the side cover to be detached from the inside of the front portion of the tail cover is formed between the side cover and the under cowl.

[Advantages of the Invention]

[0005]

According to this straddle-type vehicle, the side cover is provided to be movable forward on the lower side, and the gap enabling the side cover to move forward on the lower side and the rear portion of the side cover to be detached from the inside of the front portion of the tail cover is formed between the side cover and the under cowl. This can facilitate detaching the side cover.

[Best Mode for Carrying out the Invention]

[0006]

A straddle-type vehicle according to one embodiment of the present invention will be described hereinafter based on drawings. In the drawings, members or regions exhibiting the same functions are denoted by the same reference symbols, respectively. Further, the present invention is not limited to the following embodiment. Moreover, if expressions such as "front", "rear", "left", "right", "upper", and "lower" are used for the straddle-type vehicle, they are according to directions as seen from a rider in a state in which the rider rides on the straddle-type vehicle in an ordinary riding posture, respectively. Furthermore, a front side of the vehicle is denoted by "Fr", a rear side thereof is denoted by "Rr", a left side thereof is denoted by "L", and a right side thereof is denoted by "R" as necessary. Each drawing is shown on premise that the drawing is seen in a direction of reference symbols.

[0007]

As shown in Fig. 1, a straddle-type vehicle 1000 according to one embodiment of the present invention includes an under cowl 300, a side cover 410, and a tail cover 420. More specifically, in this embodiment, the straddle-type vehicle

1000 includes a small-sized cowl 530 (bikini cowl) covering up a headlamp 520 attached to a handle 510 as shown in Fig.1. A fuel tank 540 is provided in rear of a head pipe 101 of a body frame 100 to which the handle 510 is attached and a seat 542 is provided in rear of the fuel tank 540. Moreover, small-sized side cowls 550 are attached to both side of a front portion of the fuel tank 540, respectively.

[0008]

Fig. 2 shows the straddle-type vehicle 1000 with the under cowl 300 detached. As shown in Fig. 2, the engine 200 is arranged below the fuel tank 540. In this embodiment, the engine 200 is attached to the body frame 100 in a space between a front wheel 601 and a rear wheel 602 of the straddle-type vehicle 1000 and below the fuel tank 540. The engine 200 is arranged so that a crankcase 201 is located at a lower position and a cylinder 202 is located at an upper position. An oil reservoir 210 in which oil circulating in the engine 200 is accumulated is provided below the engine 200. A crankshaft is arranged in the crankcase 201 to be oriented in a vehicle width direction. The engine 200 is attached to the body frame 100 via a plurality of brackets 121, 122, and 123. In this embodiment, a lower portion of the engine 200 is attached to the brackets 121 and 123 and an upper portion of the cylinder 202 of the engine 200 is attached to the bracket 122. Although not shown, a pair of left and right brackets 122 is provided to attach the upper portion of the cylinder 202 to the body frame 100, respectively. In this engine 200, a plurality of fins are provided outside of the cylinder 202. Brackets (footrest brackets 132) to which each footrest 131 is attached are attached to a lower portion of the body frame 100. Further,

attachment portions 133 to which the under cowl 300 is attached are provided in the left and right footrest brackets 131, respectively. Moreover, as shown in Fig. 1, an operation pedal 250 performing transmission operation from a position at which each footrest 131 is attached toward a front side is provided.

[0009]

As shown in Fig. 3, in this embodiment, the under cowl is provided with a left side member 301, a right side member 302, a front side member 303 and a stay 304.

[0010]

As shown in Fig. 1, the left side member 301 covers up at least a part of a left side of the engine 200. More specifically, in this embodiment, the left side member 301 partially covers up a left side of the cylinder 202 of the engine 200 and a front side of a left side of the crankcase 201. The region is formed into a gently curved shape slightly projecting outward. Further, a lower portion of the left side member 301 extends forward of the lower portion of the body frame 100 and has a vertical width smaller as they get closer to the front side, thus being designed so that it appears to a person seeing the straddle-type vehicle 1000 that the straddle-type vehicle 1000 sharply hurtles. Furthermore, as shown in Fig. 4, a rear side 301a of the lower portion of the left side member 301 extends between the side portion of the engine 200 and the pedal portion 253 of the operation pedal 250. In this embodiment, the lower portion 316 of the left side member 301 is attached to a bracket attached to the body frame 100 (to be specific, the attachment portion 133 provided on each footrest bracket 312 in this embodiment).

[0011]

As shown in Fig. 3, the right side member 302 is formed to be substantially bilaterally symmetric to the left side member 301 and covers up at least a part of a right side of the engine 200. In this embodiment, although not shown, the right side member 302 partially covers up a right side of the cylinder of the engine 200 and a front side of a right side of the crankcase 201. The region is formed into a gently curved shape slightly protruding outward. Moreover, similarly to the left side member 301, a lower portion of the right side member 302 extends beyond the front of the lower portion of the body frame 100, and a rear side of the lower portion of the right side member 302 is fixed to the bracket attached to the body frame 100 (to be specific, the attachment portion 133 provided on one footrest bracket 312 in this embodiment). Rigidity of the under cowl 300 and attachment position accuracy can be thereby improved.

[0012]

As shown in Fig. 3, the front side member 303 is attached to the body frame 100, extends transversely on the front side of the body frame 100, and connected with the left side member 301 and the right side member 302 respectively. In this embodiment, the front side member 303 includes a rib 331, first winged portions 332 and 333, and second winged portions 334 and 335. An attachment portion 341 attached to the body frame 100 is provided on the rib 331. In this embodiment, the attachment portion 341 is fastened to the bracket 121 by a bolt. The rib 331 extends forward and downward from a region attached to the body frame 100. Further, left and right side surfaces 351 and 352 of the rib 331 are inclined outward in a left and right width direction as being closer to a rear portion, respectively.

[0013]

The first winged portions 332 and 333 extend leftward and rightward from a tip end of the rib 331 in the width direction, respectively. The second winged portions 334 and 335 extend leftward and rightward from a base end portion of the rib 331 at the upper side of the first winged portions 332 and 333. The left first winged portion 332 and the second winged portion 334 are connected to the left side member 301. The right first winged portion 333 is connected to the right side member 302. This front side member 303 is designed to introduce flowing air from the front side of the vehicle into appropriate regions of the engine 200. Namely, in this embodiment, the under cowl 300 is designed to introduce the flowing air into both of right and left sides of the engine 200 through a space surrounded by the left and right side surfaces 351 and 352 of the rib 331, the left and right first winged portions 332 and 333, and the left and right second winged portions 334 and 335. Furthermore, this under cowl 300 is designed so that the flowing air introduced by upper surfaces of the left and right second winged portions 334 and 335 is struck against a plurality of fins provided on an outside of the cylinder 202 of the engine 200. As shown in Fig. 3, the stay 304 is attached to the body frame 100 above the front side member 303 and supports upper portions of the left side member 301 and the right side member 302.

[0014]

As shown in Fig. 1, the side cover 410 is arranged rearward of an upper side of the under cowl 300 and forms an external shape of each of both of left and right sides of an intermediate portion of the vehicle. The tail cover 420 is arranged in rear of the side cover 410 and forms an external shape of each of both of left and right sides of a rear portion of the vehicle.

[0015]

In this embodiment, as shown in Fig. 4, a gap S1 is provided between an upper edge 311 of the left side member 301 and a lower edge 551 of the side cowl 550 and a gap S2 is provided between an upper edge 312 of the right side member 302 and a front edge 411 of the side cover 410, thus facilitating releasing heat generated in the engine 200 upward. In this embodiment, the engine 200 is arranged inside the under cowl 300. During running, the air introduced from the front side of the under cowl 300 to the inside of the under cowl 300 and passed through the inside of the under cowl 300 passes through rearward of the under cowl 300 by the gap S2 formed in rear of the under cowl 300. It is thereby possible to efficiently take in the flowing air to the inside of the under cowl 300 during running and to efficiently cool the engine 200 by the flowing air. Furthermore, in this embodiment, the air heated by the engine 200 inside of the under cowl 300 mainly during halt is emitted to upside of the under cowl 300 by the gap S1 formed upside of the under cowl 300. During the halt, the air can be taken in from downward of the under cowl 300 to follow emission of the air heated by the engine 200 to the upside of the under cowl 300. In this straddle-type vehicle 100, the engine 200 can be thereby efficiently cooled even during halt.

[0016]

In this embodiment, the upper edges 311 and 312 of the left side member 301 and the right side member 302 face the lower edge 551 of the above-stated small-sized side cowl 550 and the front edge 411 of the side cover 410 at substantially constant distances, respectively. Further, the edges facing each other (311 and 551 and 312 and 411) are substantially in parallel.

The small-sized side cowl 550, the side cover 410, and the under cowl 300 are designed to appear as if they are connected to each another although these members are apart from each another.
[0017]

Moreover, as shown in Fig. 5, a rear portion 412 of the side cover 410 is superimposed on the inside of a front portion 421 of the tail cover 420. In this straddle-type vehicle 1000, the side cover 410 is arranged to be movable forward on a lower side. Namely, in this embodiment, a guide 430 guiding the side cover 410 to move obliquely forward on the lower side is provided on the frame 131 for attaching the tail cover 420. A part 412a of the rear portion 412 of the side cover 410 is engaged with the guide 430. By thus engagement, the side cover 410 is guided to the frame 131 and, as shown in Fig. 6, moved obliquely forward on the lower side with respect to the tail cover 420. Moreover, as shown in Fig. 6, in a state in which the side cover 410 moves forward on the lower side, the part 412a of the rear portion 412 of the side cover 410 is disengaged from the guide 430 of the frame 131. Further, when the side cover 410 is attached, it suffices to engage the part 412a of the rear portion 412 of the side cover 410 with the guide 430 of the frame 131 and, as shown in Fig. 4, to move the side cover 410 rearward on an upper side. In this embodiment, as shown in Figs. 4 and 5, the side cover 410 is moved rearward on the upper side with respect to the tail cover 420 and the rear portion 412 of the side cover 410 is fixed in a state of being superimposed on the inside of the front portion 421 of the tail cover 420. In this embodiment, as shown in Fig. 4, a fastening portion 416 of the side cover 410 is fastened to a bracket (not shown) fixed to the body frame 100.

[0018]

More specifically, in this embodiment, with the edge 312 of the under cowl 300 facing the edge 411 of the side cover 410, the side cover 410 moves forward on the lower side as shown in Fig. 6. When the side cover 410 moves forward on the lower side, the edges 312 and 411 of the under cowl 300 and the side cover 410 longitudinally coincide with each other. In this embodiment, as shown in Fig. 6, the edge 411 of the side cover 410 does not completely coincide in shape with the edge 312 of the under cowl 300 but it suffices that the edges 411 and 312 are formed to be substantially longitudinally superimposed on each other when the side cover 410 moves forward on the lower side. It is thereby possible to set a moving amount of the side cover 410 when the side cover 410 moves forward on the lower side large as compared with the gap S2 between the under cowl 300 and the side cover 410.

[0019]

In this embodiment, as shown in Fig. 5, an electronic component such as a battery unit 561 containing therein a battery and an air cleaner, although not shown, are provided between the left and right side covers 410. Such electronic components are subjected to frequent maintenance, for example, need of checking a state of the component during maintenance or need of regular replacement. Likewise, elements of the air cleaner and the like are components to be replaced frequently. As stated above, according to this straddle-type vehicle 1000, the rear portion 412 of the side cover 410 is superimposed on the inside of the front portion 421 of the tail cover 420. As shown in Fig. 5, the side cover 410 is provided to be movable forward on the lower side. The gap S2 enabling the side cover

410 to move to the forward of the lower side and the rear portion 412 of the side cover 410 to be detached from the inside of the front portion 421 of the tail cover 420 is formed between the side cover 410 and the under cowl 300. As shown in Fig. 6, it is thereby possible to move the side cover 410 to the forward of the lower side, to detach the side cover 410, and to facilitate detaching the side cover 410. Moreover, in this embodiment, the attachment structure of the side cover 410 does not appear to be easily recognizable but looks expensive to the straddle-type vehicle 1000 in terms of design.

[0020]

The straddle-type vehicle according to one embodiment of the present invention has been described so far based on the drawings. However, the present invention is not limited to the above-stated embodiment.

[0021]

For example, structures and the like of the under cowl and the tail cover are not limited to the above-stated embodiment and can be variously changed as long as they do not deviate from the concept of the present invention. Further, the present invention is not limited to the above-stated embodiment but can be applied to various types of straddle-type vehicles.

[Brief Description of the Drawings]

[0022]

[Fig. 1] Fig. 1 is a left side view of a straddle-type vehicle according to one embodiment of the present invention.

[Fig. 2] Fig. 2 is a left side view of the straddle-type vehicle with an under cowl detached according to one embodiment of the present invention.

[Fig. 3] Fig. 3 is a front view of the straddle-type vehicle with the under cowl attached to the body according to one embodiment of the present invention is attached to a body frame.

[Fig. 4] Fig. 4 is a left side view showing parts of the under cowl, a side cowl, and a side cover of the straddle-type vehicle according to one embodiment of the present invention.

[Fig. 5] Fig. 5 is a cross-sectional view taken along V-V and showing the side cover and an attachment structure of the tail cover of the straddle-type vehicle according to one embodiment of the present invention.

[Fig. 6] Fig. 6 is a left side view of the straddle-type vehicle with the side cover moved forward on a lower side according to one embodiment of the present invention.

[Description of Reference Numerals]

[0023]

100 Body frame

101 Head pipe

121, 122, 123 Bracket

200 Engine

201 Crankcase

202 Cylinder

210 Oil reservoir

250 Operation pedal

253 Pedal portion

300 Under cowl

301 Left side member

301a Rear side of lower portion of left side member

302 Right side member

303 Front side member

304 Stay

311, 312 Edge (upper edge) of under cowl
331 Rib
332, 333 First winged portion
334, 335 Second winged portion
341 Attachment portion
351, 352 Left and right side surfaces of rib
410 Side cover
411 Edge (front edge) of side cover
412 Rear portion of side cover
420 Tail cover
421 Front portion of tail cover
430 Guide
510 Handle
520 Headlamp
530 Cowl (bikini cowl)
540 Fuel tank
542 Seat
550 Side cowl
551 Edge (lower edge) of side cowl
561 Battery unit
601 Front wheel
602 Rear wheel
1000 Straddle-type vehicle
S1 Gap
S2 Gap

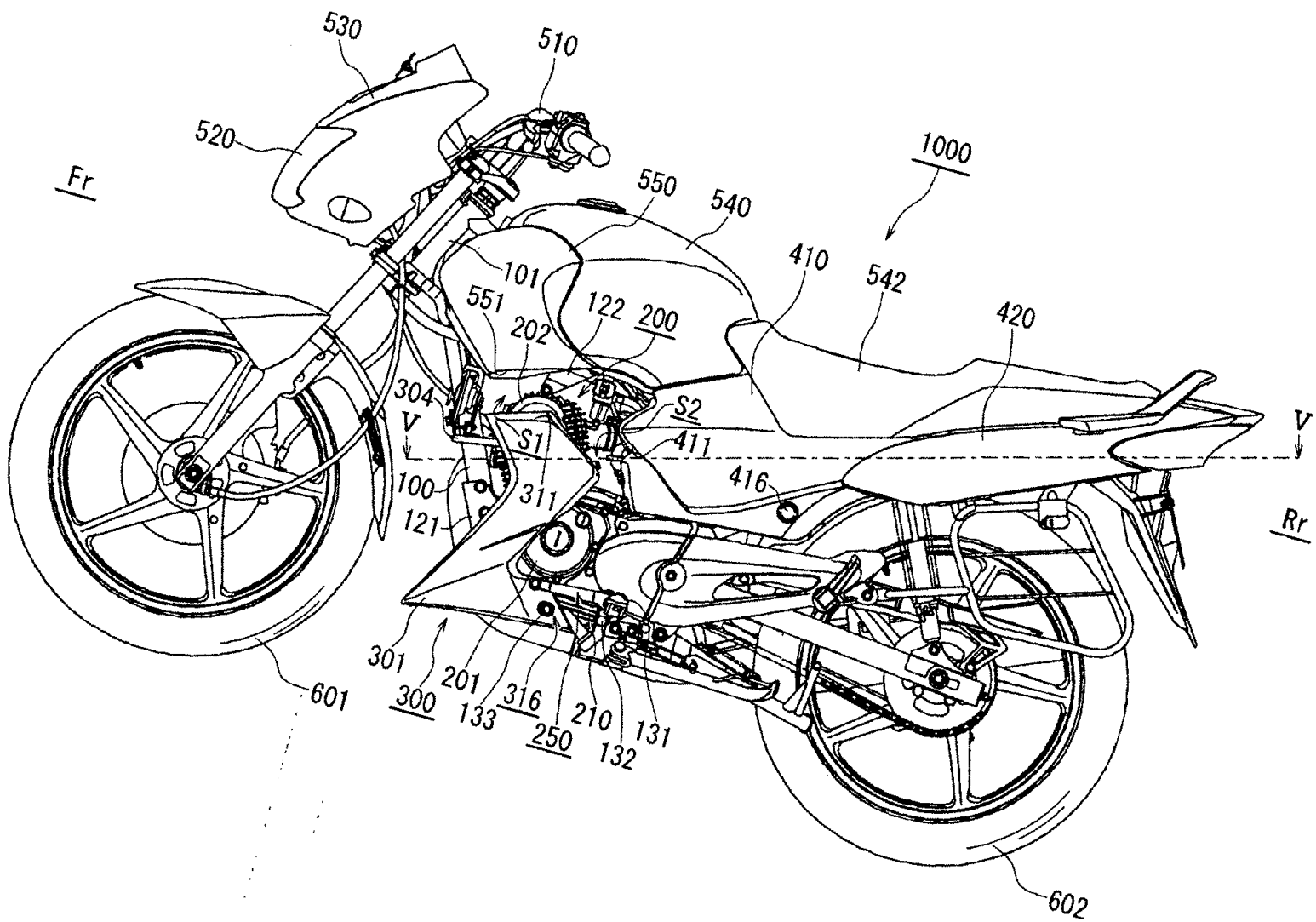


FIG. 2

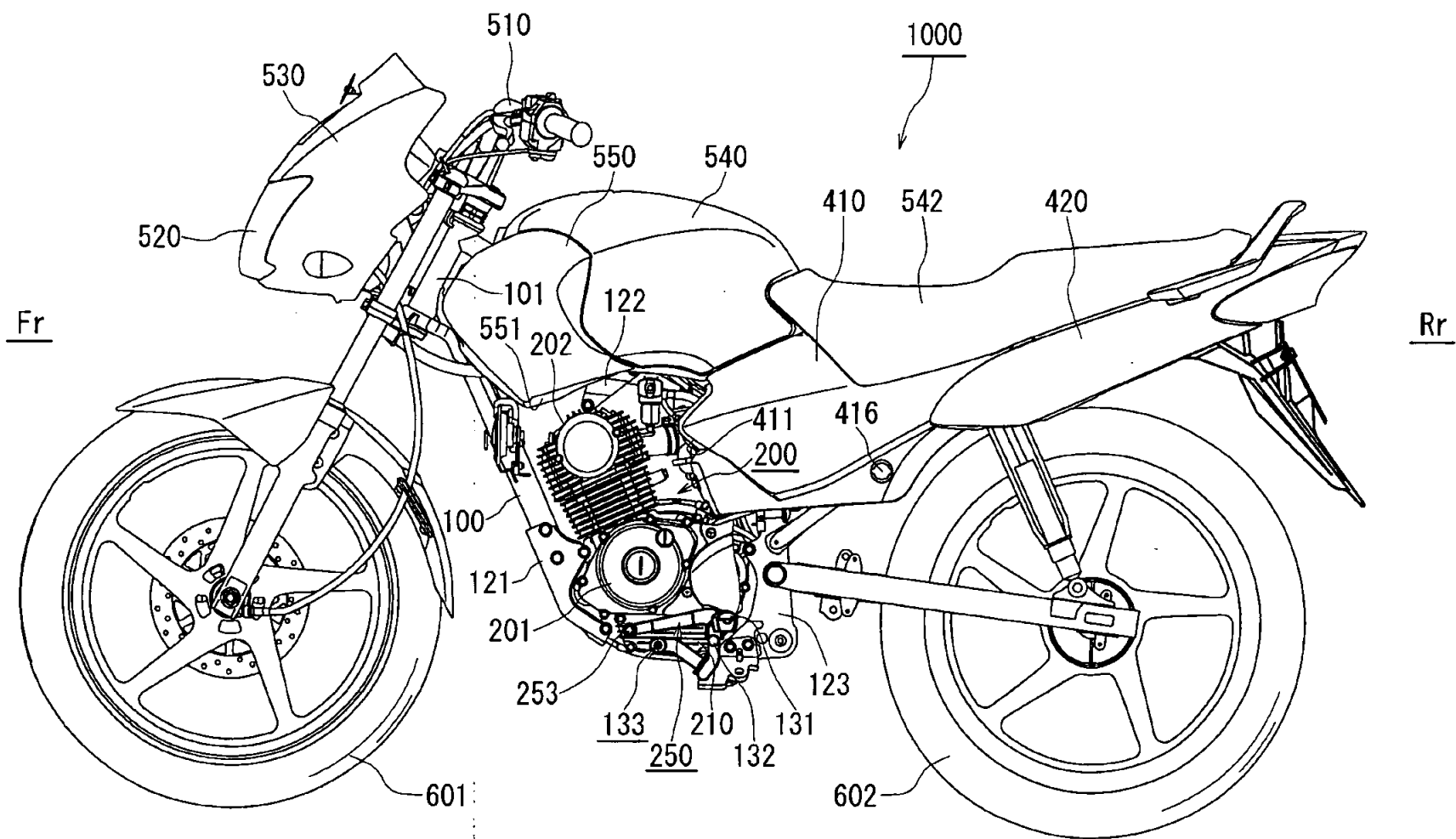


FIG. 3

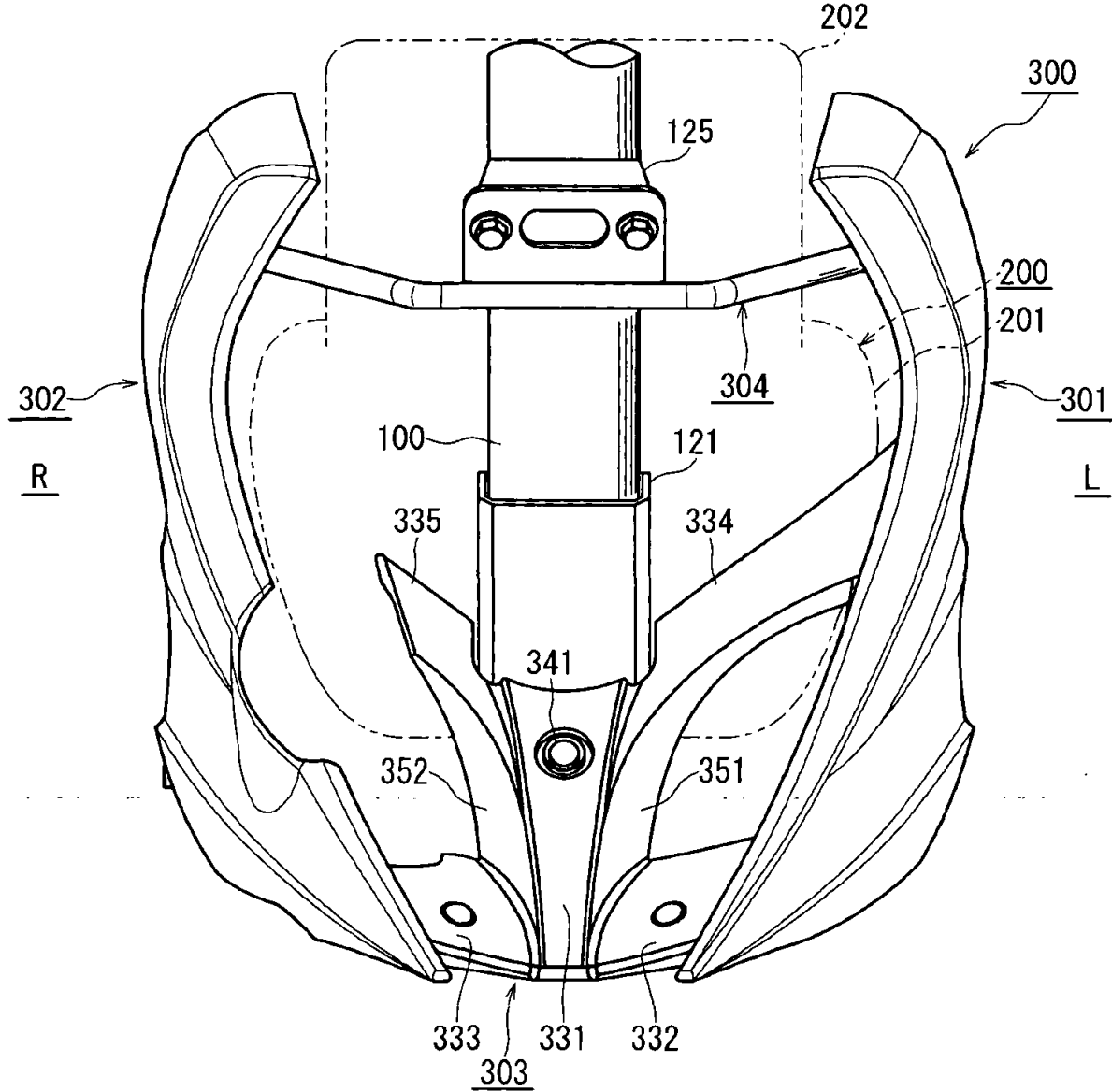
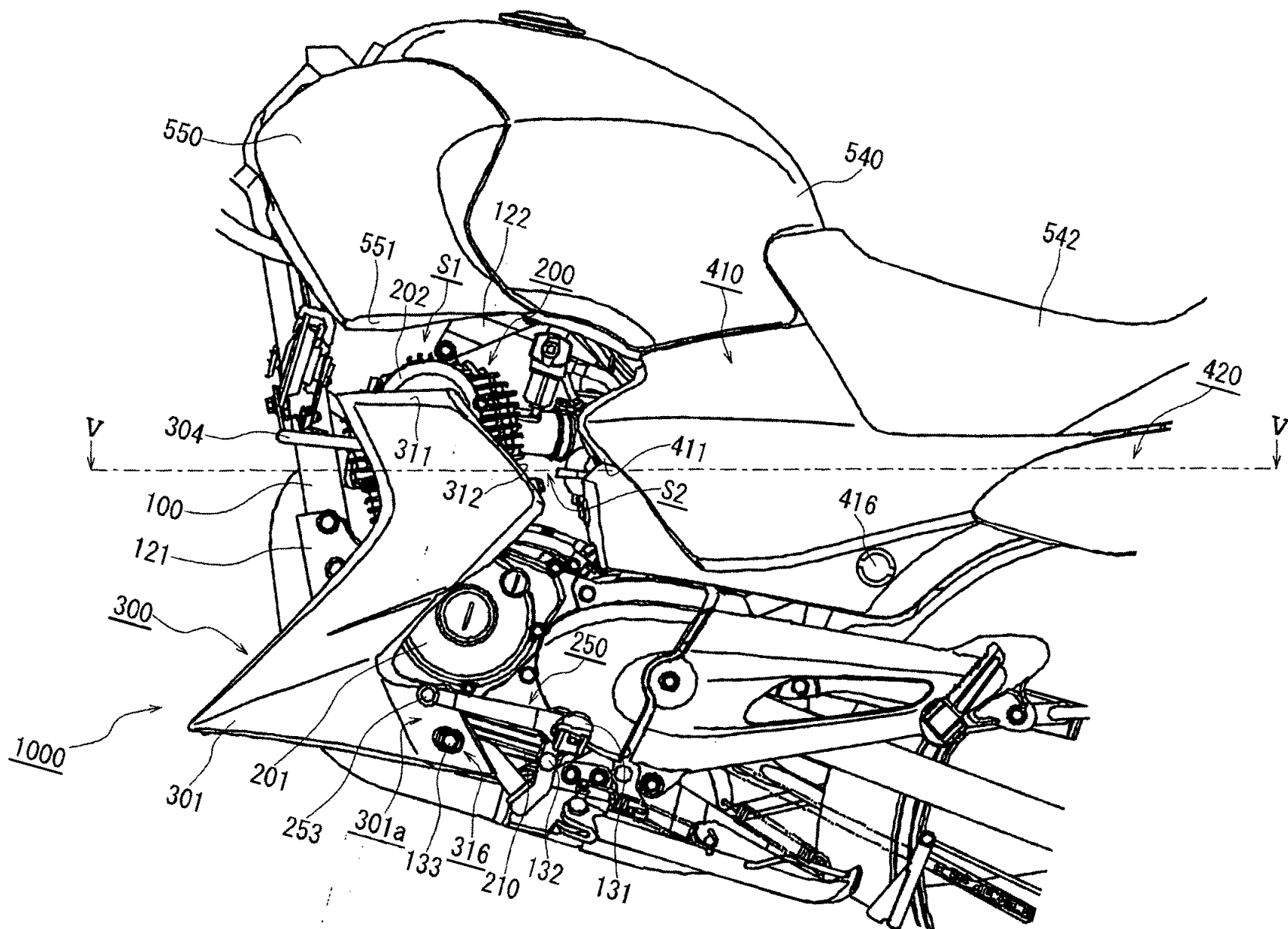


FIG. 4



22

24

FIG. 5

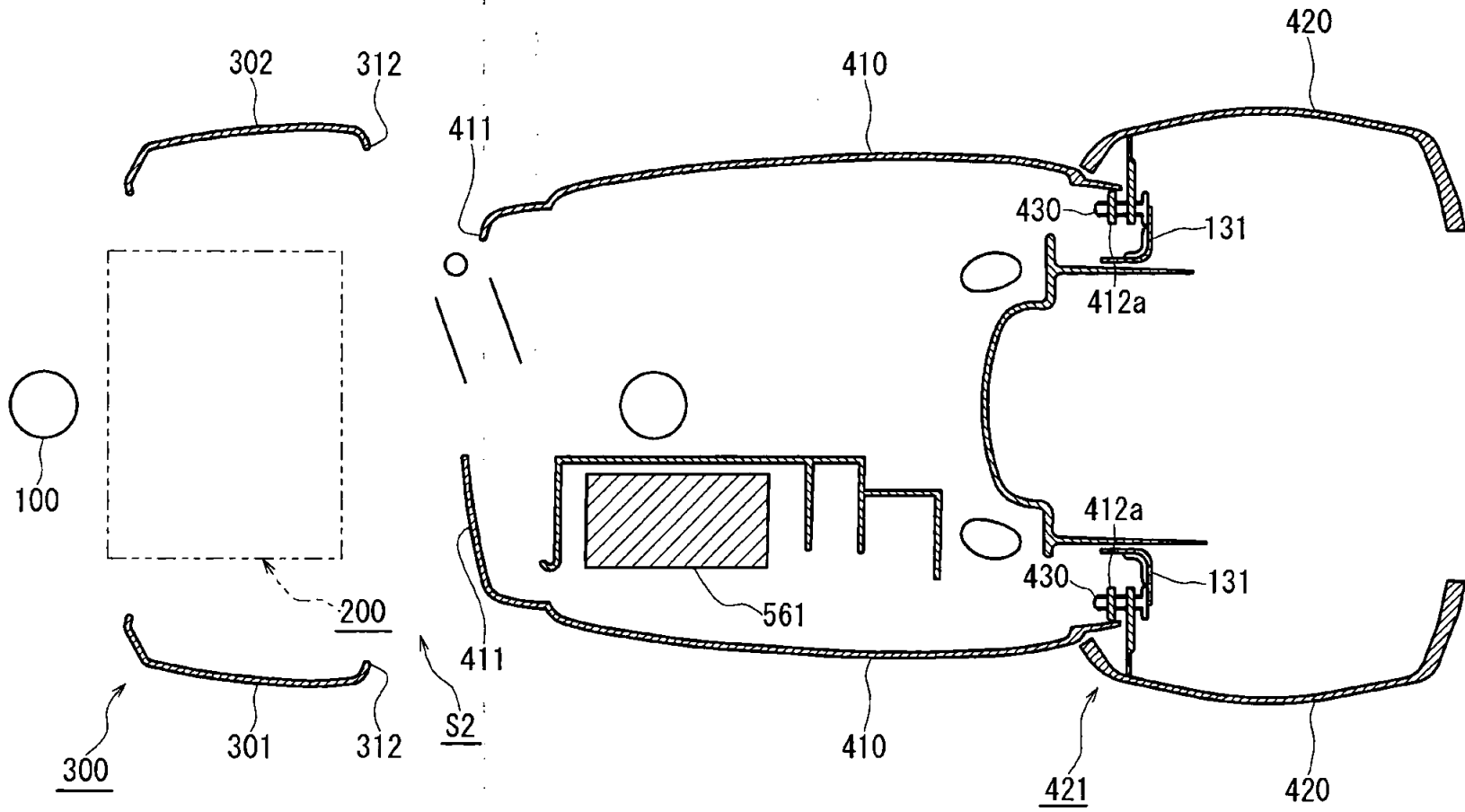
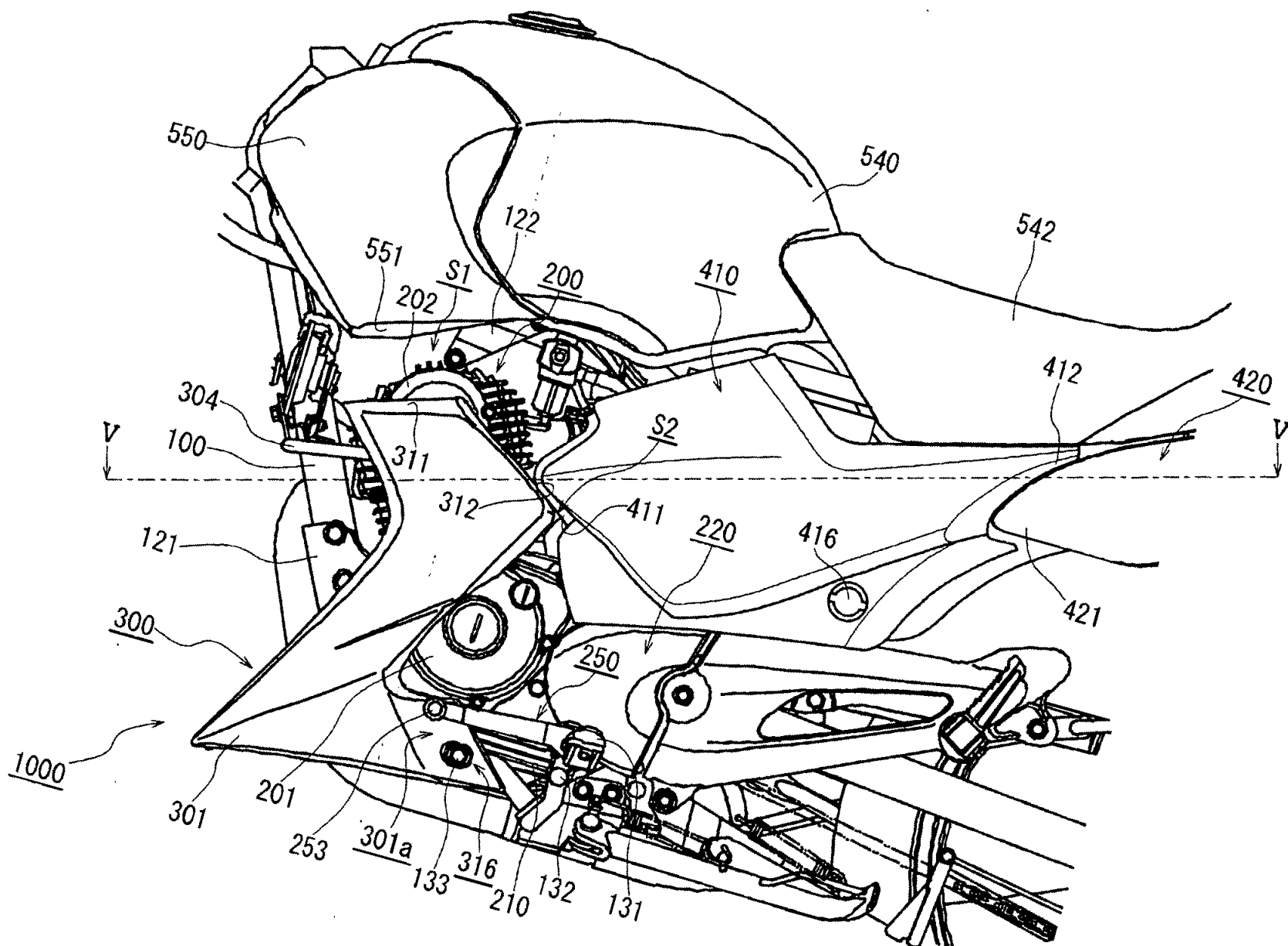


FIG. 6



24

26

[Name of Document] Abstract

[Abstract]

[Problem] To provide a structure facilitating attaching and detaching a side cover while concealing appearance of an attachment structure of the side cover.

[Solving Means] According to this straddle-type vehicle 1000, a rear portion 412 of a side cover 410 is superimposed on an inside of a front portion 421 of a tail cover 420. The side cover 410 is provided to be movable forward on a lower side. A gap S2 enabling the side cover 410 to move to the forward of the lower side and the rear portion 412 of the side cover 410 to be detached from the inside of the front portion 421 of the tail cover 420 is formed between the side cover 410 and the under cowl 300. It is thereby possible to move the side cover 410 to the forward of the lower side and to detach the side cover 410.

[Selected Drawing] Fig. 6.

BOGOTA D.C. DICIEMBRE 05, 2008

TRADUCCION POR TRADUCTOR E INTERPRETE OFICIAL

(VERIFIQUE ANTES DE PROCEDER)

OFICINA DE PATENTES

Gobierno Japonés

La presente es para certificar que lo anexado aquí es copia fiel tomada de la siguiente solicitud presentada en esta oficina

Fecha de Solicitud: Diciembre 28, 2007

Número de Solicitud: Solicitud de Patente Japonesa

No. 2007-338784

JP2007-338784

Solicitante (s): YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA

Octubre 22, 2008

Comisionado,

Oficina de Patentes: Takashi SUZUKI (Sello)

Expedición No. Expedición de Patente. 2008-3040433

[Nombre del Documento]

Solicitud para Patente



[Referencia No.] PY54186JP0

[Dirigido A] Director General, Oficina de
Patentes

[Tipo de Patente Internacional] B62J 23/00

[Inventor]

[Dirección] c/o Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken, Japón

[Nombre] Takaaki Miyazaki

[Solicitante]

[Identificación No.] 000010076

[Nombre] Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha

[Representante]

[Identificación No.] 100115510

[Abogado de Patentes]

[Nombre] Masaru Teshima

[Representante Adscrito]

[Identificación No.] 100117606



[Abogado de Patentes]

[Nombre] Makoto Abe

[Representante Adscrito]

[Identificación No.] 100136423

[Abogado de Patentes]

[Nombre] Michiko Ohi

[Indicación de Tarifa]

[Libro de Anticipos No.] 209636

[Cifra del Anticipo] 16,000 yen

[Lista de Documentos Presentados]

[Nombre] Reivindicaciones 1

[Nombre] Especificación 1

[Nombre] Dibujos 1

[Nombre] Resumen 1



[Nombre del Documento]

Reivindicaciones

[Reivindicación 1]

Un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta que consta de: un bastidor de chasis; una sub-cubierta adherida a la sección inferior de dicho bastidor de chasis y que constituye la forma externa de ambos costados izquierdo y derecho de la parte inferior del vehículo; una cubierta lateral ubicada en la parte posterior del lado superior de dicha sub-cubierta y que constituye la forma externa de cada uno de los costados izquierdo y derecho de la parte intermedia del vehículo, y una cubierta trasera ubicada en la parte posterior de dicha cubierta lateral y que constituye la forma externa de cada uno de los costados izquierdo y derecho de la parte trasera del vehículo, en la que la sección posterior de dicha cubierta lateral está superpuesta en el interior de la sección frontal de dicha cubierta trasera, dicha cubierta lateral está adaptada para ser movable hacia adelante sobre la parte inferior, y un espacio que permite que dicha cubierta lateral se mueva hacia adelante sobre la parte inferior y que la sección posterior de dicha cubierta lateral sea desprendida del interior de la sección frontal de dicha cubierta trasera está formado entre la cubierta lateral y la sub-cubierta mencionadas.

[Reivindicación 2]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a la reivindicación 1, en donde una guía que sirve para mover hacia adelante dicha cubierta lateral sobre la parte inferior está dispuesta sobre la cubierta lateral y la cubierta trasera mencionadas.

[Reivindicación 3]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a la reivindicación 1, en donde dicha guía tiene una ranura guía dispuesta en una de las superficies laterales exteriores de la cubierta lateral y una superficie lateral interior de la cubierta trasera para guiar hacia adelante sobre la parte inferior y tiene una protrusión acoplada con dicha ranura guía, y la protrusión está dispuesta en la otra superficie lateral exterior de dicha cubierta lateral y en la superficie lateral exterior de la cubierta trasera.

[Reivindicación 4]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a la reivindicación 1, en donde los bordes en los cuales dicha sub-cubierta da hacia dicha cubierta lateral tienen formas longitudinalmente coincidentes la una con la otra cuando dicha cubierta lateral se mueve hacia adelante sobre la parte inferior.

[Reivindicación 5]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a la reivindicación 1, en donde un motor está situado en el interior de dicha sub-cubierta, y un espacio para hacer circular el aire infiltrado desde la parte frontal de dicha sub-cubierta al interior de dicha sub-cubierta y hacer circular el aire a través del interior de dicha sub-cubierta durante la marcha hacia atrás de dicha sub-cubierta está formado en la parte trasera de dicha sub-cubierta.

[Reivindicación 6]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a la reivindicación 5, en donde un espacio para emanar el aire calentado por el motor en el interior de la



sub-cubierta hacia arriba de la sub-cubierta durante el frenado está formado en la parte superior de dicha cubierta.

[Reivindicación 7]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a la reivindicación 1, en donde una unidad de batería que contiene una batería está ubicada entre las cubiertas laterales izquierda y derecha.

[Reivindicación 8]

Un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta que consta de: un bastidor de chasis, un motor sostenido por la sección inferior de dicho bastidor de chasis; una sub-cubierta adherida a la sección inferior de dicho bastidor de chasis y que constituye la forma externa de ambos costados izquierdo y derecho de la parte inferior del vehículo; y una cubierta lateral ubicada en la parte posterior del lado superior de dicha sub-cubierta y que constituye la forma externa de cada uno de los costados izquierdo y derecho de la parte intermedia del vehículo, en donde un espacio por entre el cual pasa el aire que circula a través del interior de la sub-cubierta durante el arranque está formado entre la sub-cubierta y la cubierta lateral nombradas.

[Reivindicación 9]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a la reivindicación 8, en donde un espacio a través del cual el aire que es calentado por el motor durante el frenado es liberado hacia arriba está formado en la sección superior de dicha sub-cubierta.

[Nombre del Documento]

Especificación



[Título del Invento]

Vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta

[Campo Técnico del Invento]**[0001]**

El presente invento se relaciona con un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta, y en particular, se relaciona con las estructuras de una sub-cubierta y una protección lateral.

[Tecnología Básica]**[0002]**

Algunos vehículos Tipo-Chasis de Montura Alta están equipados con una protección para la reducción de la resistencia del aire y que actúa como un parabrisas durante la marcha. Ejemplos de la protección incluyen una protección llamada protección bikini adherida a la parte de la manija y que protege una luz delantera. También se conoce un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta que incluye la protección bikini y está especificado para incluir también una sub-cubierta que cubra los extremos de un bloque de cilindros y la cabeza del cilindro del motor (véase, por ejemplo, la Publicación de Patente Japonesa Revisada No. 3-62590). En tal vehículo, la sub-cubierta está especificada para cubrir el lado izquierdo y derecho del motor en los cuales una aleta de conexión inferior pasa transversalmente a través de los lados frontales de las secciones inferiores de un cárter y un tubo delantero hace parte de la estructura. La sub-cubierta de este tipo puede introducir favorablemente aire refrigerante en el motor durante la marcha.

[Documento de Patente 1]**JP-A-3-62590**

[Explicación del Invento]**[Problemas a ser Resueltos por el Invento]****[0003]**

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta está casi siempre especificado de manera que una cubierta lateral está ubicada en la parte posterior del lado superior de la sub-cubierta para constituir la forma externa de cada uno de los costados izquierdo y derecho de la parte intermedia del vehículo. Además, si un componente (tal como un componente eléctrico) que es sometido con frecuencia a mantenimiento es ubicado en el interior de la cubierta lateral, es conveniente que la cubierta lateral sea fácilmente desmontable. Por otra parte, si una estructura de acople de la cubierta lateral es fácilmente identificable por la apariencia, el vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta a menudo parece económico en términos de diseño. El presente invento propone una estructura de acople de una cubierta lateral que pueda facilitar acoplar y desacoplar la cubierta lateral mientras se cubre aparentemente la estructura de acople.

[Medios para Solucionar los Problemas]**[0004]**

Un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo al presente invento incluye un bastidor de chasis; una sub-cubierta adherida a la sección inferior del bastidor de chasis y que constituye la forma externa de ambos costados izquierdo y derecho de la parte inferior del vehículo; una cubierta lateral soportada en la parte posterior del lado superior de la sub-cubierta y que constituye la forma externa de cada uno de los costados izquierdo y derecho de la parte intermedia del vehículo;



y una cubierta trasera ubicada en la parte posterior de la cubierta lateral y que constituye la forma externa de cada uno de los costados izquierdo y derecho de la parte trasera del vehículo. La sección posterior de la cubierta lateral está superpuesta en el interior de la sección frontal de la cubierta trasera, la cubierta lateral está adaptada para ser movable hacia adelante sobre la parte inferior, y un espacio que permite que la cubierta lateral se mueva hacia adelante sobre la parte inferior y que la sección posterior de la cubierta lateral sea desprendida del interior de la sección frontal de la cubierta trasera está formado entre la cubierta lateral y la sub-cubierta mencionadas.

[Ventajas del Invento]

De acuerdo a este vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta, la cubierta lateral está adaptada para ser movable hacia adelante sobre la parte inferior, y el espacio que permite que la cubierta lateral se mueva hacia adelante sobre la parte inferior y que la sección posterior de la cubierta lateral sea desprendida del interior de la sección frontal de la cubierta trasera está formado entre la cubierta lateral y la sub-cubierta mencionadas. Esto puede facilitar desacoplar la cubierta lateral.

[La Mejor Forma de Implementar el Invento]

[0006]

Un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a un prototipo del presente invento será descrito a continuación en base a dibujos. En los dibujos, las piezas o regiones que presenten las mismas funciones se indican por los mismos símbolos de referencia, respectivamente. Por otro lado, el presente invento no está limitado por el siguiente prototipo. Además, si se usan expresiones tales como "frontal", "trasera", "izquierdo", "derecho", "superior", e "inferior" para el vehículo Tipo-



Chasis de Montura Alta, estas están de acuerdo con las instrucciones entendidas por un motociclista en un caso en el cual el motociclista monta sobre el vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta en una postura común de manejo, respectivamente. Adicionalmente, la parte frontal del vehículo se denota por "Fr", la parte trasera del mismo se denota por "Rr", el lado izquierdo del mismo se denota por "L", y el lado derecho del mismo se denota por "R" cuando sea necesario. Cada dibujo es mostrado sobre la premisa de que el dibujo es visto en el orden de los símbolos de referencia.

[0007]

Como se muestra en la Figura 1, un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 de acuerdo a un prototipo del presente invento incluye una sub-cubierta 300, una cubierta lateral 410, y una cubierta trasera 420. Más específicamente en este prototipo, el vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 incluye una protección de tamaño pequeño 530 (protección bikini) que cubre una luz delantera 520 fijada a una manija 510 como se muestra en la Figura 1. Un tanque de combustible 540 está ubicado en la parte posterior de un tubo delantero 101 del bastidor del chasis 100 al cual está fijada la manija 510 y un sillín 542 está ubicado en la parte posterior del tanque de combustible 540. Además, protecciones laterales de tamaño pequeño 550 son fijadas a ambos lados de la sección frontal del tanque de combustible 540, respectivamente.

[0008]

La Figura 2 muestra el vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 con la sub-cubierta 300 desacoplada. Como se muestra en la Figura 2, el motor 200 está ubicado debajo del tanque de combustible 540. En este prototipo, el motor 200



está fijado al bastidor del chasis 100 en un espacio entre la rueda delantera 601 y la rueda trasera 602 del vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 y debajo del tanque de combustible 540. El motor 200 está ubicado de tal forma que un cárter 201 está localizado en la posición inferior y un cilindro 202 está ubicado en la posición superior. Un depósito de aceite 210 en el cual el aceite que circula en el motor 200 es almacenado está ubicado debajo del motor 200. Un Cigüeñal está adaptado en el cárter 201 para estar orientado en la dirección del ancho del vehículo. El motor 200 está fijado al bastidor del chasis 100 mediante una gran variedad de soportes 121, 122, y 123. En este prototipo, la sección inferior del motor 200 está fijada por los soportes 121 y 123 y la sección superior del cilindro 202 del motor 200 está fijada por el soporte 122. Aunque no se muestre, un par de soportes derecho e izquierdo 122 están dispuestos para fijar la sección superior del cilindro 202 al bastidor del chasis 100, respectivamente. En este motor 200, una variedad de aletas están colocadas en la parte exterior del cilindro 202. Los soportes (soportes del descansa pies 132) a los cuales cada descansa pie 131 está fijado son acoplados a la sección inferior del bastidor del chasis 100. Por otro lado, las secciones acopladas 133 en las cuales la sub-cubierta 300 es fijada están ubicadas en los soportes de descansa pie izquierdo y derecho, respectivamente. Además, como se muestra en la Figura 1, un pedal de accionamiento 250 que realiza la operación de transmisión desde la posición en la cual cada descansa pie 131 se conecta al lado frontal está habilitado.

[0009]

Como se muestra en la Figura 3, en este prototipo la sub-cubierta está adaptada con una pieza lateral izquierda 301, una pieza lateral derecha 302, una pieza lateral frontal 303 y un refuerzo 304.



[0010]

Como se muestra en la Figura 1, la pieza lateral izquierda 301 cubre al menos una parte del costado izquierdo del motor 200. Más específicamente en este prototipo, la pieza lateral izquierda 301 cubre parcialmente el costado izquierdo del cilindro 202 del motor 200 y el parte frontal del lado izquierdo del cárter 201. La región está formada dentro de una forma ligeramente curvada que sobresale levemente hacia afuera. Por otra parte, la sección inferior de la pieza lateral izquierda 301 se prolonga hacia delante de la sección inferior del bastidor del chasis 100 y tiene un ancho vertical más pequeño a medida que se aproxima a la parte frontal, de este modo está diseñada para que le parezca a una persona que está viendo el vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 que el vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 pasa velozmente. Además de esto, como se muestra en la Figura 4, una parte trasera 301a de la sección inferior de la pieza lateral izquierda 301 se prolonga entre la sección lateral del motor 200 y la parte del pedal 253 del pedal de accionamiento 250. En este prototipo, la sección inferior 316 de la pieza lateral izquierda 301 está sujeta a un soporte fijado al bastidor del chasis 100 (para ser específico a la sección acoplada 133 ubicada en cada soporte del descansa pie 312 en este prototipo).

[0011]

Como se muestra en la Figura 3, la pieza lateral izquierda 302 es elaborada para ser en buena medida simétrica bilateralmente a la pieza lateral izquierda 301 y cubre al menos una parte del costado derecho del motor 200. En este prototipo, aunque no se muestra, la pieza lateral derecha 302 parcialmente cubre el lado derecho del cilindro del motor 200 y el lado frontal del lado derecho del cárter 201. La región está formada dentro de una forma ligeramente curvada que sobresale



levemente hacia afuera. Por otra parte, de forma similar a la pieza lateral derecha 301, una sección inferior de la pieza lateral derecha 302 se prolonga más allá de la parte delantera de la sección inferior del bastidor del chasis 100, y la parte trasera de la sección inferior de la pieza lateral derecha 302 está sujeta al soporte acoplado al bastidor del chasis 100 (para ser específico a la sección acoplada 133 ubicada en cada soporte del descansapíe 312 en este prototipo). La rigidez de la sub-cubierta 300 y la exactitud de la posición fijada pueden ser por consiguiente mejoradas.

[0012]

Como se muestra en la Figura 3, la pieza lateral frontal 303 que está fijada al bastidor del chasis 100, se prolonga transversalmente hacia la parte frontal del bastidor del chasis 100, y está acoplada con la pieza lateral izquierda 301 y la pieza lateral derecha 302 respectivamente. En este prototipo, la pieza lateral frontal 303 incluye un armazón 331, piezas de aletas primarias 332 y 333, y piezas de aletas secundarias 334 y 335. Una sección de acople 341 fijada al bastidor del chasis 100 está ubicada sobre el armazón 331. En este prototipo, la sección de acople 341 está sujeta al apoyo 121 por un perno. El armazón 331 se prolonga hacia adelante y hacia abajo desde una región acoplada al bastidor del chasis 100. Además, las superficies laterales izquierda y derecha 351 y 352 del armazón 331 están inclinadas hacia afuera en la dirección del ancho izquierdo y derecho como aproximándose a la sección trasera, respectivamente.

[0013]

Las Piezas de Aleta primaria 332 y 333 se prolongan hacia la izquierda y hacia la derecha desde el extremo final del armazón 331 en la dirección del ancho,



respectivamente. Las Piezas de Aleta secundaria 334 y 335 se prolongan hacia la izquierda y hacia la derecha desde el extremo de la base del armazón 331 en el lado superior de las piezas de aleta primaria 332 y 333. La pieza de aleta primaria izquierda 332 y la pieza de aleta secundaria 334 están conectadas a la pieza lateral izquierda 301. La pieza de aleta primaria derecha 333 está acoplada a la pieza lateral derecha 302. Esta pieza lateral frontal 303 está diseñada para introducir el flujo de aire desde la parte frontal del vehículo dentro de las regiones adecuadas del motor 200. Particularmente en este prototipo, la sub-cubierta 300 está diseñada para introducir el flujo de aire dentro de los costados derecho e izquierdo del motor 200 a través de un espacio rodeado por las superficies laterales izquierda y derecha 351 y 352 del armazón 331, las piezas de aleta primaria izquierda y derecha 332 y 333, y las piezas de aleta secundaria derecha e izquierda y derecha 334 y 335. Adicionalmente esta sub-cubierta 300 está diseñada de tal forma que el flujo de aire introducido por las superficies superiores de las piezas de aleta secundaria izquierda y derecha 334 y 335 sea golpeado por una serie de aletas ubicadas por fuera del cilindro 202 y del motor 200. Como se muestra en la Figura 3, el refuerzo 304 está fijado al bastidor del chasis 100 sobre la pieza lateral frontal 303 y soporta las secciones superiores de la pieza lateral izquierda 301 y de la pieza lateral derecha 302.

[0014]

Como se muestra en la Figura 1, la cubierta lateral 410 está ubicada en la parte trasera del lado superior de la sub-cubierta 300 y constituye la forma externa del lado izquierdo y derecho de la parte intermedia del vehículo. La cubierta trasera 420 está ubicada en la parte trasera de la cubierta lateral 410 y constituye la forma externa del lado izquierdo y derecho de la parte trasera del vehículo.



[0015]

En este prototipo, como se muestra en la Figura 4, un espacio S1 está dispuesto entre el borde superior 311 de la pieza lateral izquierda 301 y el borde inferior 551 de la protección lateral 550, y un espacio S2 está dispuesto entre el borde superior 312 de la pieza lateral derecha 302 y el borde frontal 411 de la cubierta lateral 410, de esa manera facilitando la entrega de calor producido en el motor 200 hacia arriba. En este prototipo, el motor 200 está ubicado dentro de la sub-cubierta 300. Durante la marcha, el aire introducido desde la parte frontal de la sub-cubierta 300 al interior de la sub-cubierta 300 y que cruza a través del interior de la sub-cubierta 300 pasa por la parte trasera de la sub-cubierta 300 por el espacio S2 formado en la parte trasera de la sub-cubierta 300. Por esta razón es posible llevar eficientemente el flujo de aire al interior de la sub-cubierta 300 durante la marcha y enfriar eficientemente el motor 200 por el flujo de aire. Adicionalmente, en este prototipo, el aire calentado por el motor 200 dentro de la sub-cubierta 300 es liberado especialmente durante el frenado hacia arriba de la sub-cubierta 300 por el espacio S1 formado en la parte superior de la sub-cubierta 300. Durante el frenado el aire puede ser llevado desde la parte inferior de la sub-cubierta 300 para seguir con la emisión de aire calentado por el motor 200 a la parte superior de la sub-cubierta 300. En este vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 el motor 200 puede por consiguiente ser enfriado durante el frenado.

[0016]

En este prototipo, los bordes superiores 311 y 312 de la pieza lateral izquierda 301 y la parte lateral derecha 302 que dan contra el borde inferior 551 de la cubierta lateral pequeña 550 ubicada en la parte superior y el borde frontal 411 de la cubierta lateral 410 están a distancias considerablemente fijas, respectivamente.



Además, los bordes que están el uno contra el otro (311 y 511, y 312 y 411) están considerablemente en paralelo. La pequeña cubierta lateral 550, la cubierta lateral 410, y la sub-cubierta 300 están diseñadas para dar la apariencia de que está acoplada la una a la otra a través de esas piezas que están separadas la una de la otra.

[0017]

Por otra parte, como se muestra en la Figura 5, la sección posterior 412 de la cubierta lateral esta superpuesta en el interior de la sección frontal 412 de la cubierta trasera 420. En este vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000, la cubierta lateral 410 está adaptada para ser movable hacia adelante sobre la parte inferior. Particularmente en este prototipo, una guía 430 que dirige la cubierta lateral 410 para moverse oblicuamente hacia adelante sobre la parte inferior está ubicada sobre el bastidor 131 para fijar la cubierta trasera 420. Una pieza 412a de la sección posterior 412 de la cubierta lateral 410 está acoplada con la guía 430. Por medio de este acoplamiento la cubierta lateral 410 es guiada hacia el bastidor 131 y, como se muestra en la Figura 6, movida oblicuamente hacia delante sobre la parte inferior con respecto a la cubierta trasera 420. Además, como se muestra en la Figura 6, en el caso en el que la cubierta lateral 41a se mueva hacia adelante sobre la parte inferior, la pieza 412a de la sección posterior 412 de la cubierta lateral 410 es desacoplada desde la guía 430 del bastidor 131. Por otra parte, cuando la cubierta lateral 410 es fijada, esta es adecuada para acoplar la pieza 412a de la sección anterior 412 de la cubierta lateral 410 con la guía 430 del bastidor 131 y, como se muestra en la Figura 4, para mover la cubierta lateral 410 hacia atrás sobre el lado superior. En este prototipo, como se muestra en las Figuras 4 y 5, la cubierta lateral 410 es movida hacia atrás sobre la parte superior con respecto a la cubierta trasera 420 y a la sección anterior 412 de la cubierta



lateral 410 que es fijada en caso de ser superpuesta en el interior de la sección frontal 421 de la cubierta trasera 420. En este prototipo, como se muestra en la Figura 4, una pieza de fijación 416 de la cubierta lateral 410 es fijada a un soporte (no mostrado) fijo al bastidor del chasis 100.

[0018]

Más específicamente, en este prototipo, con el borde 312 de la sub-cubierta 300 que da contra el borde 411 de la cubierta lateral 410, la cubierta lateral 410 se mueve hacia adelante sobre la parte inferior como se muestra en la Figura 6. Cuando la cubierta lateral 410 se mueve hacia adelante sobre la parte inferior, los bordes 312 y 411 de la sub-cubierta 300 y de la cubierta lateral 410 coinciden longitudinalmente el uno con el otro. En este prototipo, como se muestra en la Figura 6, el borde 411 de la cubierta lateral 410 no coincide completamente en forma con el borde 312 de la sub-cubierta 300 pero es suficiente que los bordes 411 y 312 estén alineados para estar en buena medida superpuestos longitudinalmente el uno sobre el otro cuando la cubierta lateral 410 se mueve hacia adelante sobre la parte inferior. Por consiguiente es posible fijar una medida de movimiento de la cubierta lateral 410 cuando la cubierta lateral 410 se mueva hacia adelante sobre la parte inferior, amplia en comparación con el espacio S2 entre la sub-cubierta 300 y la cubierta lateral 410.

[0019]

En este prototipo, como se muestra en la Figura 5, un componente electrónico tal como una unidad de batería 561 contiene en su interior una batería y un filtro de aire, que aunque no se muestran, están ubicados entre las cubiertas laterales izquierda y derecha 410. Tales componentes electrónicos son sometidos a



mantenimiento frecuente, por ejemplo, necesitan revisión de la condición durante el mantenimiento o necesitan el reemplazo regular. Así mismo, los elementos del filtro de aire y similares son componentes que son reemplazados frecuentemente. Como se definió arriba, de acuerdo a este vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000, la sección trasera 412 de la cubierta lateral 410 está superpuesta en el interior de la sección frontal 421 de la cubierta trasera 420. Como se muestra en la Figura 5, la cubierta lateral 410 está adaptada para ser movable hacia adelante sobre la parte inferior. El espacio S2 permite a la cubierta lateral moverse hacia delante de la parte inferior y a la sección trasera 412 de la cubierta lateral 410 ser desprendida del interior de la sección frontal 421 de la cubierta trasera 420 que está formada entre la cubierta lateral 410 y la sub-cubierta 300. Como se muestra en la Figura 6, en ese sentido es posible mover la cubierta lateral 410 hacia delante de la parte inferior para separar la cubierta lateral 410 y facilitar el desacople de la cubierta lateral 410. Además, en este prototipo, la estructura de acople de la cubierta lateral 410 no parece ser fácilmente reconocible pero parece costosa en el vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000 en términos de diseño.

[0020]

El vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a un prototipo del presente invento ha sido descrito hasta el momento en base a dibujos. Sin embargo, el presente invento no está limitado al prototipo definido arriba.

[0021]

Por ejemplo, las estructuras y similares de la sub-cubierta y de la cubierta anterior no están limitadas al prototipo definido arriba y pueden ser modificadas de distinto modo siempre y cuando no se desvíen del concepto del presente invento.



Además, el presente invento no está limitado al prototipo definido arriba pero puede ser aplicado a varios tipos de vehículos Tipo-Chasis de Montura Alta.

[Breve Descripción de los Dibujos]

[0022]

[Figura 1] La Figura 1 es una vista lateral izquierda de un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a un prototipo del presente invento.

[Figura 2] La Figura 2 es una vista lateral izquierda de un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta con una sub-cubierta separada de acuerdo a un prototipo del presente invento.

[Figura 3] La Figura 3 es una vista frontal de un vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta con una sub-cubierta fijada a la carrocería de acuerdo a un prototipo del presente invento que está acoplada al bastidor del chasis.

[Figura 4] La Figura 4 es una vista lateral izquierda que muestra las partes de la sub-cubierta, una protección lateral, y una cubierta lateral del vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a un prototipo del presente invento.

[Figura 5] La Figura 5 es una vista en corte transversal tomada a lo largo de v-v y que muestra la cubierta lateral y una estructura de acople de la cubierta trasera del vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta de acuerdo a un prototipo del presente invento.

[Figura 6] La Figura 6 es una vista lateral izquierda del vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta con la cubierta lateral movida hacia adelante sobre la parte inferior de acuerdo a un prototipo del presente invento.



- 100 Bastidor del Chasis
- 101 tubo delantero
- 121, 122, 123 soporte
- 200 motor
- 201 cárter
- 202 cilindro
- 210 depósito de aceite
- 250 pedal de accionamiento
- 253 parte del pedal
- 300 sub-cubierta
- 301 pieza lateral izquierda
- 301a parte trasera de la sección inferior de la pieza lateral izquierda
- 302 pieza lateral derecha
- 303 pieza lateral frontal
- 304 refuerzo
- 311, 312 borde (borde superior) de la sub-cubierta



- 331 armazón
- 332,333 pieza de aleta primaria
- 334,335 pieza de aleta secundaria
- 341 pieza de fijación
- 351, 352 superficies laterales izquierda y derecha del armazón
- 410 cubierta lateral
- 411 borde (borde frontal) de la cubierta lateral
- 412 sección posterior de la cubierta lateral
- 420 cubierta trasera
- 421 sección frontal de la cubierta trasera
- 430 guía
- 510 manija
- 520 luz delantera
- 530 protección (protección bikini)
- 540 tanque de combustible
- 542 sillín



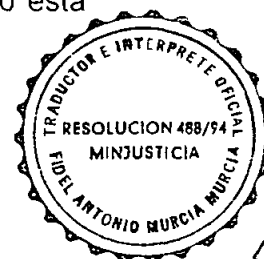
- 550 protección lateral
- 551 borde (borde inferior) de la protección lateral
- 561 módulo de batería
- 601 rueda delantera
- 602 rueda trasera
- 1000 vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta
- S1 espacio
- S2 espacio

[Nombre del Documento] Resumen

[Resumen]

[Problema] Proveer una estructura que facilite el acople y desacople de una cubierta lateral mientras se disimula la apariencia de la estructura de acople de la cubierta lateral.

[Medios de Solución] De acuerdo a este vehículo Tipo-Chasis de Montura Alta 1000, una sección posterior 412 de una cubierta lateral 410 es superpuesta en el interior de una sección frontal 421 de una cubierta trasera 420. La cubierta lateral 410 está adaptada para ser movable hacia adelante sobre la parte inferior. Un espacio S2 que le permite a la cubierta lateral 410 moverse hacia adelante sobre la parte inferior y a la sección posterior 412 de la cubierta lateral 410 ser desprendida del interior de la sección frontal 421 de la cubierta trasera 420 está



formado entre la cubierta lateral 410 y la sub-cubierta 300. Por ello es posible mover la cubierta lateral 410 hacia adelante de la parte inferior y desacoplar la cubierta lateral 410.

[Dibujo Seleccionado] Figura 6

CERTIFICADO DE AUTENTICIDAD: El suscrito Traductor e Interprete Oficial juramentado, debidamente registrado ante el Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia, con el presente certifica que esta es una traducción al Idioma Castellano, del documento en Inglés anexo para efectos de verificación.

FIDEL ANTONIO MURCIA MURCIA
Traductor e Interprete Oficial
Resolución No. 488/94 Ministerio de Justicia

Fidel Murcia



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
Date of Application: 2007年12月28日

出願番号
Application Number: 特願2007-338784

パリ条約による外国への出願
に用いる優先権の主張の基礎
となる出願の国コードと出願
番号

The country code and number
of your priority application,
to be used for filing abroad
under the Paris Convention, is

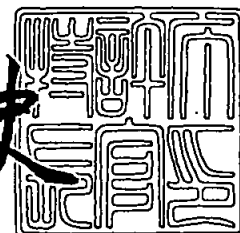
J P 2 0 0 7 - 3 3 8 7 8 4

出願人
Applicant(s): ヤマハ発動機株式会社

2008年10月22日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

鈴木隆史



出証番号 出証特2008-3040433

【書類名】 特許願
【整理番号】 PY54186JP0
【あて先】 特許庁長官殿
【国際特許分類】 B62J 23/00
【発明者】
 【住所又は居所】 静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地 ヤマハ発動機株式会社内
 【氏名】 宮崎 崇明
【特許出願人】
 【識別番号】 000010076
 【氏名又は名称】 ヤマハ発動機株式会社
【代理人】
 【識別番号】 100115510
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 手島 勝
【選任した代理人】
 【識別番号】 100117606
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 安部 誠
【選任した代理人】
 【識別番号】 100136423
 【弁理士】
 【氏名又は名称】 大井 道子
【手数料の表示】
 【予納台帳番号】 209636
 【納付金額】 16,000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

【書類名】 特許請求の範囲**【請求項 1】**

車体フレームと、
前記車体フレームの下部に取り付けられ、車両下部の左右両側の外形を形成するアンダーカウルと、
前記アンダーカウルの上側後方に配設され、車両中間部の左右両側の外形を形成するサイドカバーと、
前記サイドカバーの後方に配設され、車両後部の左右両側の外形を形成するテールカバーと
を備え、
前記サイドカバーの後部は前記テールカバーの前部の内側に重ねられ、
前記サイドカバーは下側前方に移動可能に配設され、
前記サイドカバーと前記アンダーカウルの間には、前記サイドカバーを下側前方に移動させるとともに前記サイドカバーの後部を前記テールカバーの前部の内側から外すのを許容する空隙が形成されている、鞍乗型車両。

【請求項 2】

前記サイドカバーとテールカバーには、前記サイドカバーが下側前方に移動するのをガイドするガイドが形成されている、請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 3】

前記ガイドは、サイドカバーの外側面又はテールカバーの内側面のうち、何れか一方に下側前方にガイド溝が形成されており、他方に前記ガイド溝に係合する突起が設けられている、請求項 2 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 4】

前記アンダーカウルとサイドカバーの対向する縁部が、
前記サイドカバーが下側前方に移動したときに前後に合致する形状を備えた、請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 5】

前記アンダーカウルの内側にはエンジンが配設されており、
前記アンダーカウルの後側には、走行時に前記アンダーカウルの前側から前記アンダーカウルの内側に導入され、前記アンダーカウルの内側を通った空気が、前記アンダーカウルの後側へ通す空隙が形成されている、請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 6】

前記アンダーカウルの上側には、停車時にアンダーカウルの内側においてエンジンによって熱せられた空気をアンダーカウルの上側へ放出する空隙が形成されている、請求項 5 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 7】

前記左右のサイドカバーの間には、バッテリーを収容したバッテリーユニットが配設されている、請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 8】

車体フレームと、
前記車体フレームの下部に支持されたエンジンと、
前記車体フレームの下部に取り付けられ、車両下部の左右両側の外形を形成するアンダーカウルと、
前記アンダーカウルに対して上側後方に配設され、車両中間部の左右両側の外形を形成するサイドカバーと
を備え、
前記アンダーカウルとサイドカバーとの間には、走行時にアンダーカウルの内側を通る空気が抜ける空隙が形成されている、鞍乗型車両。

【請求項 9】

前記アンダーカウルの上部には、停車時にエンジンで熱せられた空気が上方に通る空隙

が形成されている、請求項 8 に記載の鞍乗型車両。

【書類名】明細書

【発明の名称】鞍乗型車両

【技術分野】

【0001】

本発明は鞍乗型車両に関し、特に、アンダーカウルとサイドカウルの構造に関する。

【背景技術】

【0002】

鞍乗型車両は、走行時の空気抵抗を低減させるため、および、ライダーの風除けにカウルを装備した車両がある。カウルにはハンドル部に取り付けられ、ヘッドランプを覆うビキニカウルと呼ばれるカウルがある。また、当該ビキニカウルを備えた鞍乗型車両において、さらにエンジンのシリンダブロックやシリンダヘッドの周りを覆うアンダーカウルを備えた鞍乗型車両もある（例えば、特公平3-62590号公報）。このような車両では、アンダーカウルは、クランクケースや排気管の下部前側を横切る下部連結フィンが架設されたエンジンの左右両側を覆うように配設されている。かかるアンダーカウルは走行時にエンジンに冷却風を導入する効果がある。

【特許文献1】特公平3-62590号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

鞍乗型車両には、アンダーカウルの上側後方にサイドカバーを配設し、車両中間部の左右両側の外形を形成する場合がある。さらにサイドカバーの内側にメンテナンスの頻度が高い部品（例えば、電装部品）が配設されるような場合には、サイドカバーが容易に取り外せることが望ましい。他方で、サイドカバーの取付構造が外観上簡単に分かる構造であると、デザイン上、鞍乗型車両の安価な印象を生じさせる場合がある。本発明は、サイドカバーの取付構造を外観上隠しつつ、サイドカバーの取り付けおよび取り外しが容易な構造を提案する。

【課題を解決するための手段】

【0004】

本発明に係る鞍乗型車両は、車体フレームと、車体フレームの下部に取り付けられ、車両下部の左右両側の外形を形成するアンダーカウルと、アンダーカウルに対して上側後方に配設され、車両中間部の左右両側の外形を形成するサイドカバーと、サイドカバーの後方に配設され、車両後部の左右両側の外形を形成するテールカバーとを備えている。サイドカバーの後部はテールカバーの前部の内側に重ねられ、サイドカバーは下側前方に移動可能に配設され、サイドカバーとアンダーカウルとの間には、サイドカバーを下側前方に移動させるとともにサイドカバーの後部をテールカバーの前部の内側から外すのを許容する空隙が形成されている。

【発明の効果】

【0005】

この鞍乗型車両によれば、サイドカバーは下側前方に移動可能に配設され、サイドカバーとアンダーカウルとの間には、サイドカバーを下側前方に移動させるとともにサイドカバーの後部をテールカバーの前部の内側から外すのを許容する空隙が形成されている。これにより、サイドカバーの取り外しが容易に行なえる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0006】

以下、本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両を図面に基づいて説明する。なお、図面において、同じ作用を奏する部材・部位には同じ符号を付して説明している。また、本発明は以下の実施形態に限定されない。また、鞍乗型車両について「前」、「後」、「左」、「右」、「上」、「下」というときは運転者が通常の乗車姿勢で乗車している状態において当該運転者から見た方向に従う。また、必要に応じ、適宜、車両の前側を「F r」、後側を「R r」、左側を「L」、右側を「R」で示す。また、各図面は符号の向きに見るこ

とを前提に図示している。

【0007】

本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両1000は、図1に示すように、アンダーカウル300と、サイドカバー410と、テールカバー420とを備えている。詳しくは、この実施形態では、鞍乗型車両1000は、図1に示すように、ハンドル510に取り付けられたヘッドランプ520を覆う小型のカウル530（ビキニカウル）を備えている。ハンドル510が取り付けられる車体フレーム100のヘッドパイプ101の後側には、燃料タンク540が配設されており、燃料タンク540の後側にはシート542が配設されている。また、燃料タンク540の前部の両側には、それぞれ小型のサイドカウル550が取り付けられている。

【0008】

図2は、鞍乗型車両1000からアンダーカウル300を取り外した状態を示している。エンジン200は、図2に示すように、当該燃料タンク540の下に配設されている。この実施形態では、エンジン200は、鞍乗型車両1000の前輪601と後輪602との間で、かつ、燃料タンク540の下のスペースにおいて、車体フレーム100に取り付けられている。エンジン200は、クランクケース201を下にし、シリンダ202を上にして配設されている。エンジン200の下部には、エンジン200を循環するオイルを貯留するオイル貯留部210がある。クランクケース201は、クランク軸が車幅方向に向けて配設されている。エンジン200は、複数のブラケット121、122、123を介して車体フレーム100に取り付けられている。この実施形態では、エンジン200の下部がブラケット121、123に取り付けられており、エンジン200のシリンダ202の上部がブラケット122に取り付けられている。図示は省略するが、ブラケット122は、左右に一对在り、それぞれシリンダ202の上部を車体フレーム100に取り付けている。このエンジン200はシリンダ202の外側に複数のフィンが設けられている。車体フレーム100の下部には、フットレスト131を取り付けるブラケット（フットレストブラケット132）が取り付けられている。さらに、当該左右のフットレストブラケット131には、さらにアンダーカウル300を取り付ける取付部133が設けられている。また、図1に示すように、フットレスト131が取り付けられた位置から前側に向けて変速操作を行なう操作ペダル250が配設されている。

【0009】

アンダーカウル300は、この実施形態では、図3に示すように、左側部材301と、右側部材302と、前側部材303と、ステー304とを備えている。

【0010】

左側部材301は、図1に示すように、エンジン200の左側の少なくとも一部を覆っている。詳しくは、この実施形態では、左側部材301は、エンジン200のシリンダ202の左側、および、クランクケース201の左側の前側を部分的に覆っている。当該部位は若干外側に膨らんだ緩やかなカーブの形状で形成されている。さらに、左側部材301の下部の前側は車体フレーム100の下部よりも前側に延び、前側に向かうにつれて上下の幅が狭くなっており、見た人において鞍乗型車両のシャープな疾走感を生じさせるようにデザインされている。また、左側部材301の下部の後側301aは、図4に示すように、エンジン200の側部と操作ペダル250のペダル部253との間に延びている。この実施形態では、左側部材301の下部316は、車体フレーム100に取り付けられたブラケット（具体的には、この実施形態では、フットレストブラケット312に設けられた取付部133）に取り付けられている。

【0011】

右側部材302は、図3に示すように、左側部材301に対して略左右対称の形状を有しており、エンジン200の右側の少なくとも一部を覆っている。この実施形態では、図示は省略するが、右側部材302は、エンジン200のシリンダ部分の右側、および、クランクケース201の右側の前側部分を覆っている。当該部位は若干外側に膨らんだ緩やかなカーブの形状で形成されている。さらに、右側部材302の下部は、左側部材301

と同様に、車体フレーム 100 の下部よりも前側に延びており、右側部材 302 の下部の後側は、車体フレーム 100 に取り付けられたブラケット（具体的には、この実施形態では、フートレストブラケット 312 に設けられた取付部 133）に取り付けられている。これによりアンダーカウル 300 の剛性、および、取り付け位置の精度をさらに向上させることができる。

【0012】

前側部材 303 は、図 3 に示すように、車体フレーム 100 に取り付けられ、車体フレーム 100 の前側において左右に延び、左側部材 301 と右側部材 302 とに連結されている。この実施形態では、前側部材 303 は、リブ 331 と、第 1 翼状部 332、333 と、第 2 翼状部 334、335 とを備えている。リブ 331 には、車体フレーム 100 に取り付けられる取付部 341 が設けられている。この実施形態では、当該取付部 341 は、ボルトでブラケット 121 に締結されている。リブ 331 は、車体フレーム 100 に取り付けられた部位から前側及び下側に延びている。また、リブ 331 の左右の側面 351、352 は、後方に向かうにつれて、左右幅方向外側へ傾斜している。

【0013】

また、第 1 翼状部 332、333 は、リブ 331 の先端部から左右に幅方向に延びている。第 2 翼状部 334、335 は、第 1 翼状部 332、333 よりも上側において、リブ 331 の基端部から左右に延びている。左側の第 1 翼状部 332 と第 2 翼状部 334 は、左側部材 301 に連結されている。右側の第 1 翼状部 333 は、右側部材 302 に連結されている。この前側部材 303 は、車両前側からの走行風をエンジン 200 の適切な部位に導入するように設計されている。すなわち、この実施形態では、アンダーカウル 300 は、リブ 331 の左右の側面 351、352 と左右の第 1 翼状部 332、333 と、左右の第 2 翼状部 334、335 で囲まれた空間を通してエンジン 200 の左右両側に走行風が導入されるように設計されている。また、このアンダーカウル 300 は、左右の第 2 翼状部 334、335 の上面によって導入される走行風が、エンジン 200 のシリンダ 202 の外側に設けられた複数のフィンに当たるように設計されている。ステー 304 は、図 3 に示すように、車体フレーム 100 に、前側部材 303 よりも上に取り付けられ、左側部材 301 と右側部材 302 の上部を支持している。

【0014】

サイドカバー 410 は、図 1 に示すように、アンダーカウル 300 に対して上側後方に配設され、車両中間部の左右両側の外形を形成している。テールカバー 420 は、サイドカバー 410 の後方に配設され、車両後部の左右両側の外形を形成している。

【0015】

この実施形態では、左側部材 301 と右側部材 302 の上縁部 311、312 は、図 4 に示すように、それぞれサイドカウル 550 の下縁部 551 とサイドカバー 410 の前縁部 411 との間に空隙 S1、S2 が設けられており、エンジン 200 で発生した熱が上方に逃げ易くなっている。なお、この実施形態では、アンダーカウル 300 の内側には、エンジン 200 が配設されている。そして、走行時にアンダーカウル 300 の前側からアンダーカウル 300 の内側に導入され、アンダーカウル 300 の内側を通った空気は、主としてアンダーカウル 300 の後側に形成された空隙 S2 によってアンダーカウル 300 の後側へ抜ける。これにより、走行時に走行風を効率よくアンダーカウル 300 の内側に取り込め、当該走行風によって、エンジン 200 を効率よく冷却することができる。また、この実施形態では、主として停車時にアンダーカウル 300 の内側においてエンジン 200 によって熱せられた空気は、アンダーカウル 300 の上側に形成された空隙 S1 によって、アンダーカウル 300 の上側へ放出される。また、停車時には、エンジン 200 によって熱せられた空気がアンダーカウル 300 の上側へ放出されるのに伴って、アンダーカウル 300 の下側から空気を引き込むことができる。これによって、この鞍乗型車両 100 は、停車時においてもエンジン 200 を効率よく冷却することができる。

【0016】

この実施形態では、左側部材 301 と右側部材 302 の上縁部 311、312 と、上述

した小型のサイドカウル550の下縁部551およびサイドカバー410の前縁部411は、概ね一定の距離を開けて対向している。そして、それぞれ対向する縁部(311と551、および、312と411)は略平行になっている。これにより、小型のサイドカウル550と、サイドカバー410と、アンダーカウル300とが、互いに離れた部材でありながら外観上、部材間の繋がりを感じさせるようにデザインされている。

【0017】

また、サイドカバー410の後部412は、図5に示すように、テールカバー420の前部421の内側に重ねられている。この鞍乗型車両1000では、サイドカバー410は下側前方に移動可能に配設されている。すなわち、この実施形態では、テールカバー420を取り付けるフレーム131に、サイドカバー410が下側前方に斜めに移動するのを案内するガイド430が設けられている。サイドカバー410の後部412の一部412aは、当該ガイド430に係合している。そして、当該係合によって、サイドカバー410はフレーム131に案内されて、図6に示すように、テールカバー420に対して下側前方に斜めに移動する。そして、図6に示すように、サイドカバー410が下側前方に移動した状態では、サイドカバー410の後部412の一部412aと、フレーム131のガイド430との係合が外れる。また、サイドカバー410を取り付ける際は、サイドカバー410の後部412の一部412aを、フレーム131のガイド430に係合させて、図4に示すように、サイドカバー410を上側後方に移動させるとよい。なお、この実施形態では、サイドカバー410は、図4および図5に示すように、テールカバー420に対して上側後方に移動させて、サイドカバー410の後部412がテールカバー420の前部421の内側に重なった状態で固定されている。この実施形態では、サイドカバー410は、図4に示すように、締結部416を車体フレーム100に固定されたブラケット(図示省略)に締結している。

【0018】

詳しくは、この実施形態では、アンダーカウル300とサイドカバー410の対向する縁部312、411が、図6に示すように、サイドカバー410が下側前方に移動する。そして、サイドカバー410が下側前方に移動したときに、アンダーカウル300とサイドカバー410の対向する縁部312、411は前後に合致する。なお、この実施形態では、図6に示すように、サイドカバー410の縁部411と、アンダーカウル300の縁部312とは、形状が完全に合致していないが、サイドカバー410が下側前方に移動したときに、前後に概ね重なる形状していればよい。これによって、アンダーカウル300とサイドカバー410との隙間S2に対して、サイドカバー410が下側前方に移動する際のサイドカバー410の移動量を大きくすることができる。

【0019】

この実施形態では、図5に示すように、左右のサイドカバー410の間には、例えば、バッテリーを収容したバッテリーユニット561などの電装部品や、図示は省略するがエアクリナーが配設されている。かかる電装部品は、メンテナンス時に部品の状態を確認したり、定期的に交換を要したりする場合があるなど、メンテナンスの頻度が高い。また、エアクリナーのエレメントなども交換頻度が高い部品である。上述したように、この鞍乗型車両1000によれば、サイドカバー410の後部412はテールカバー420の前部421の内側に重ねられている。サイドカバー410は図5に示すように、下側前方に移動可能に配設されている。サイドカバー410とアンダーカウル300との間には、サイドカバー410を下側前方に移動させるとともにサイドカバー410の後部412をテールカバー420の前部421の内側から外すのを許容する空隙S2が形成されている。これにより、図6に示すように、サイドカバー410を下側前方に移動させて、サイドカバー410を取り外すことができ、サイドカバー410の取り外しが容易に行なえる。また、この実施形態では、サイドカバー410の取付構造が外観上簡単に分かる構造ではなく、デザイン上、鞍乗型車両1000の高級な印象を生じさせることができる。

【0020】

以上、本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両を図面に基づいて説明したが、本発明は上

述した実施形態に限定されない。

【0021】

例えば、アンダーカウル、サイドカバーおよびテールカバーの構造などは、本発明の要旨を変更しない限りにおいて、上述した実施形態に限定されず、種々の変更が可能である。また、本発明は、上述した実施形態に限らず、種々の鞍乗型車両に適用できる。

【図面の簡単な説明】

【0022】

【図1】本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両の左側面図。

【図2】本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両においてアンダーカウルを取り外した状態を示す左側面図。

【図3】本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両のアンダーカウルを車体フレームに取り付けた状態を示す正面図。

【図4】本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両のアンダーカウル、サイドカウル、サイドカバーの部分を示す左側面図。

【図5】本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両のサイドカバーと、テールカバーの取付構造を示すV-V断面矢視図。

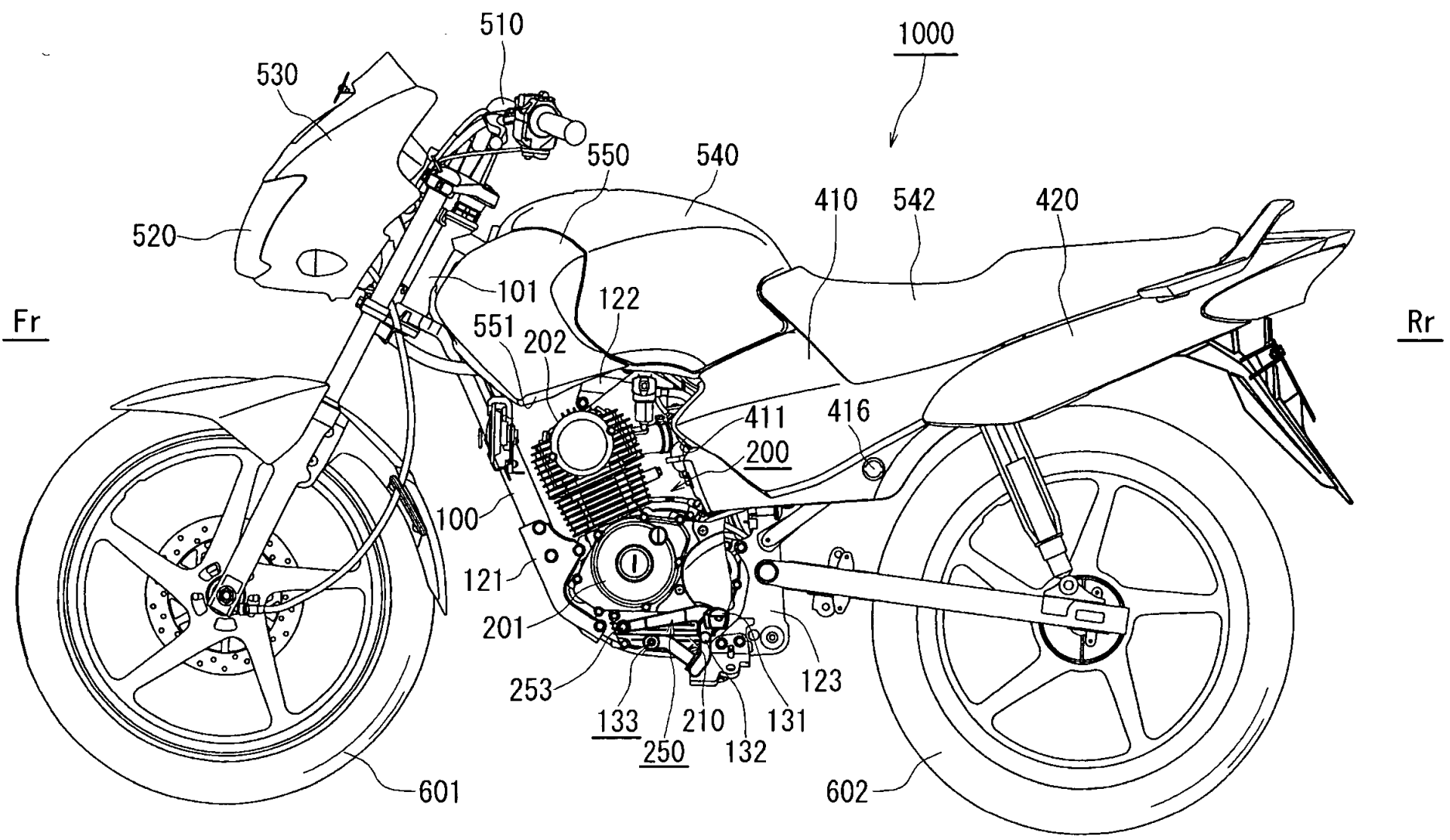
【図6】本発明の一実施形態に係る鞍乗型車両のサイドカバーを下側前方に移動させた状態を示す左側面図。

【符号の説明】

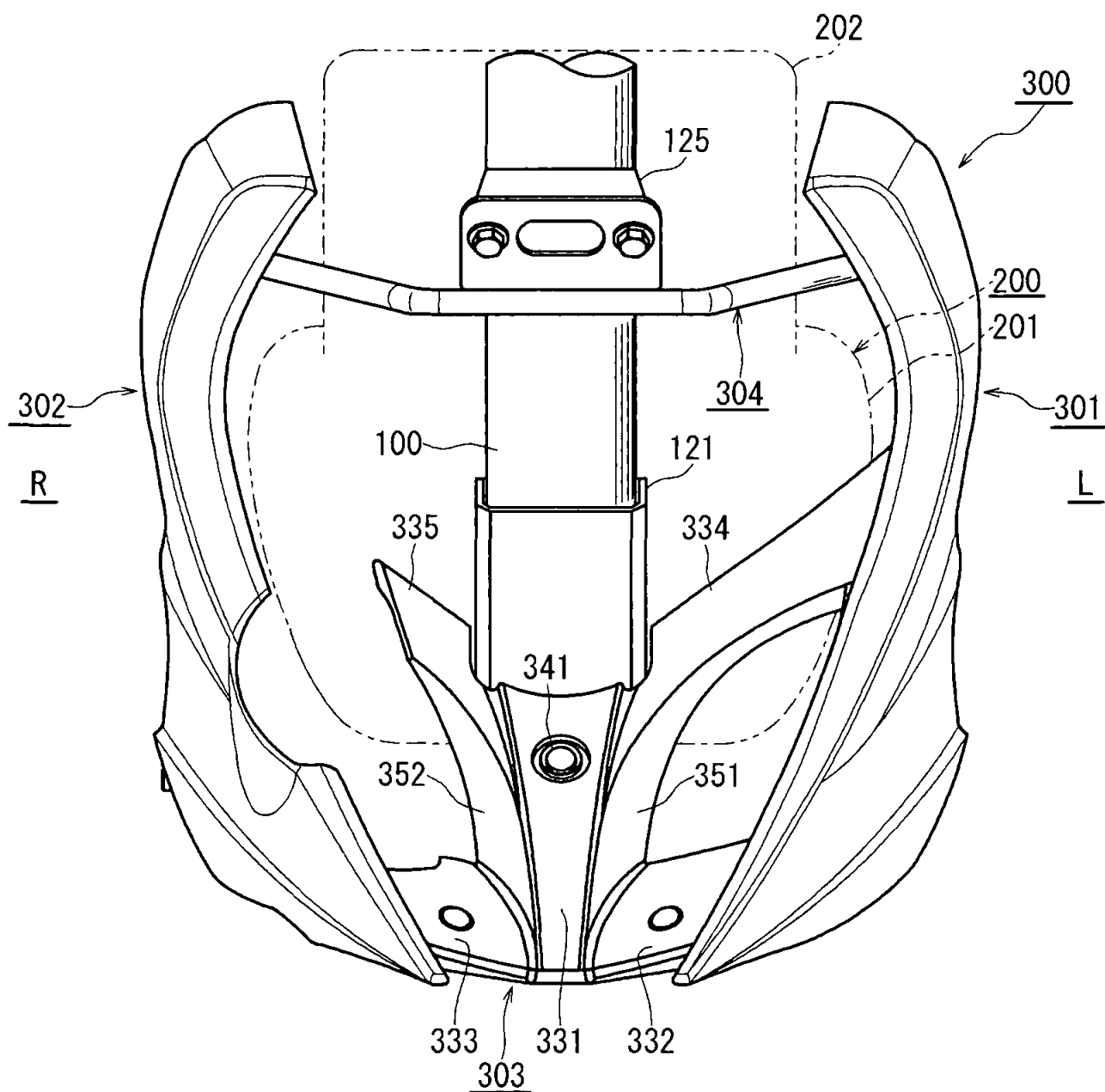
【0023】

- 100 車体フレーム
- 101 ヘッドパイプ
- 121、122、123 ブラケット
- 200 エンジン
- 201 クランクケース
- 202 シリンダ
- 210 オイル貯留部
- 250 操作ペダル
- 253 ペダル部
- 300 アンダーカウル
- 301 左側部材
- 301a 左側部材の下部の後側
- 302 右側部材
- 303 前側部材
- 304 ステア
- 311、312 アンダーカウルの縁部（上縁部）
- 331 リブ
- 332、333 第1翼状部
- 334、335 第2翼状部
- 341 取付部
- 351、352 リブの左右の側面
- 410 サイドカバー
- 411 サイドカバーの縁部（前縁部）
- 412 サイドカバーの後部
- 420 テールカバー
- 421 テールカバーの前部
- 430 ガイド
- 510 ハンドル
- 520 ヘッドランプ
- 530 カウル（ビキニカウル）

【図2】

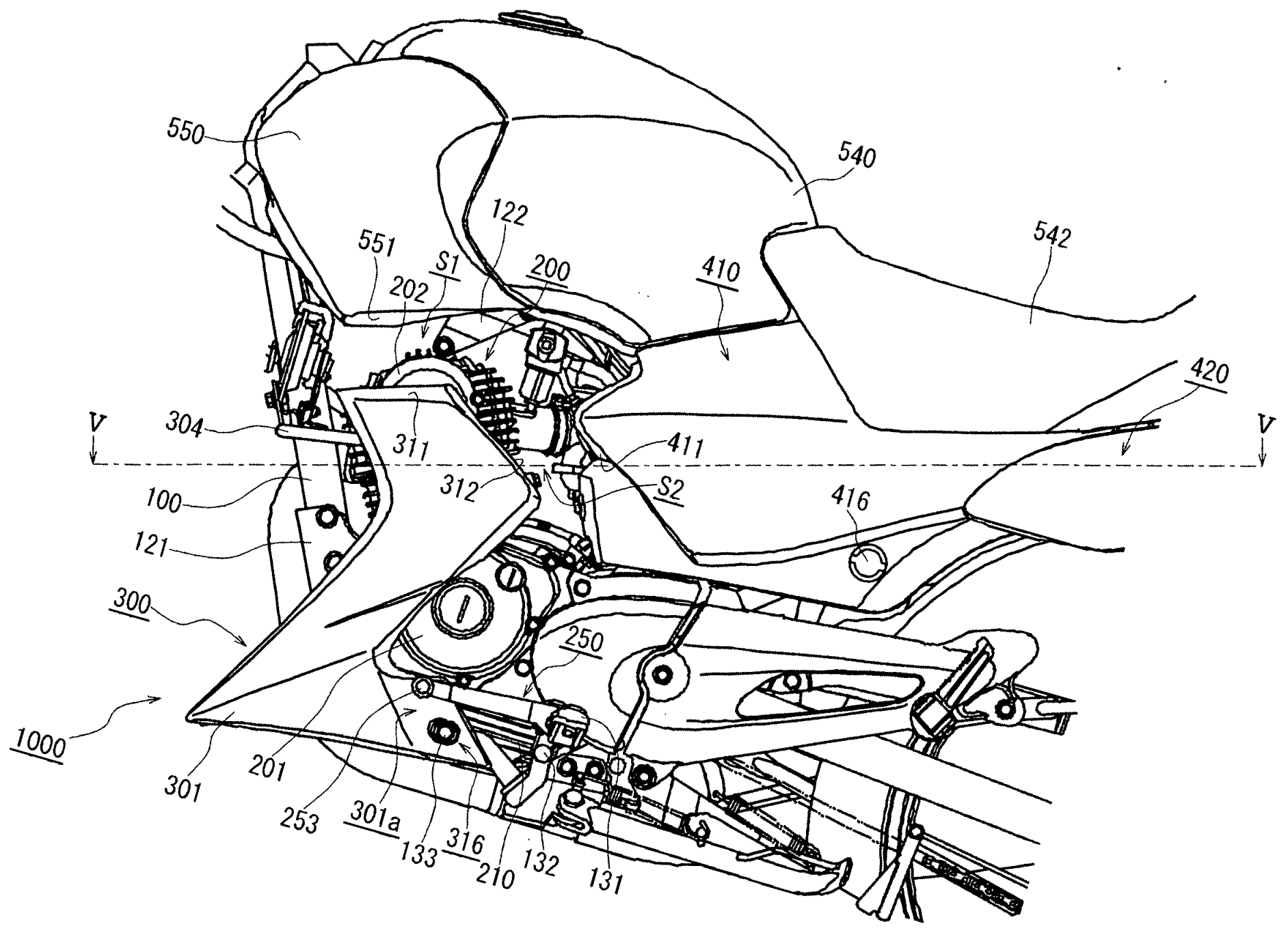


【図 3】



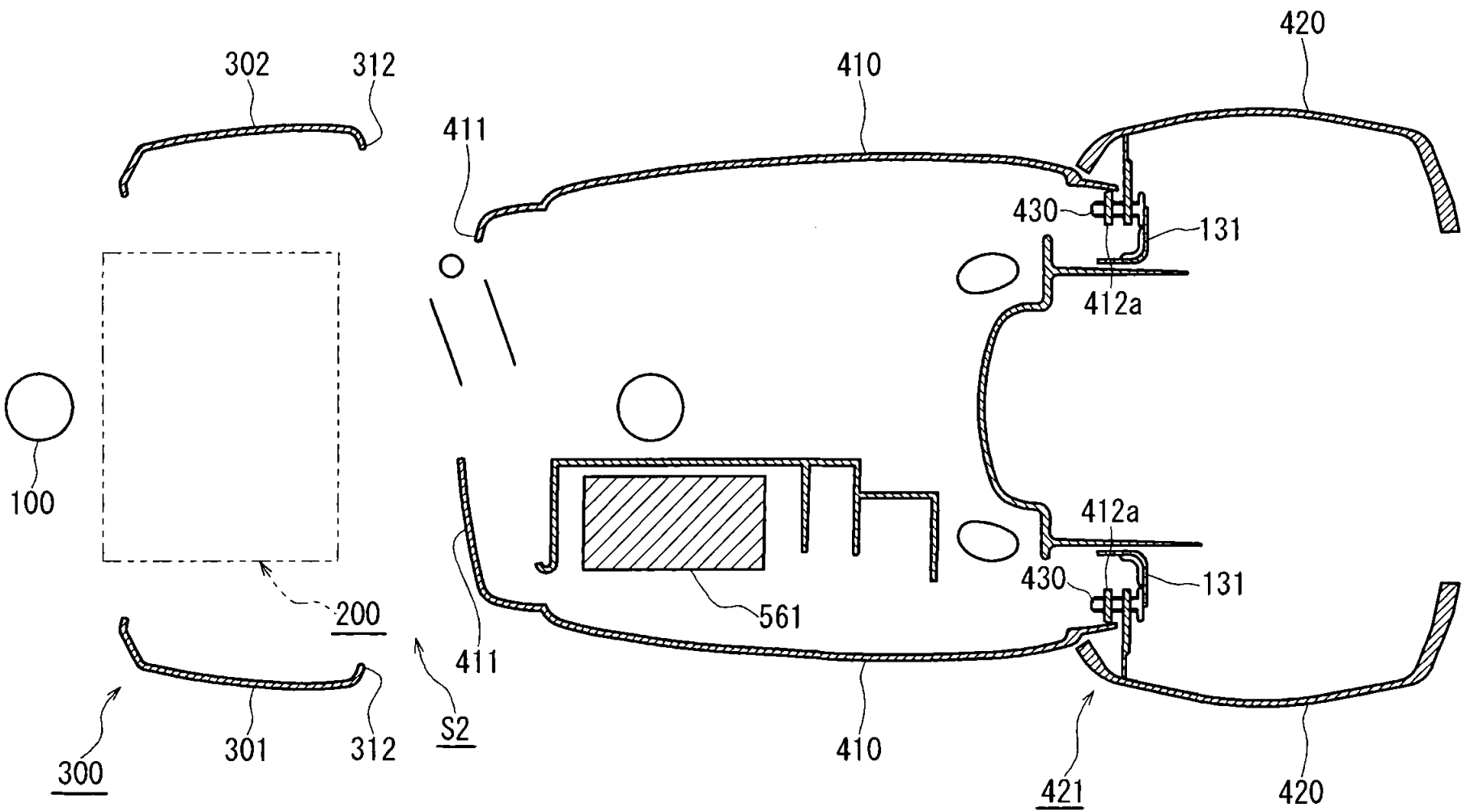
【図4】

特願2007-338784



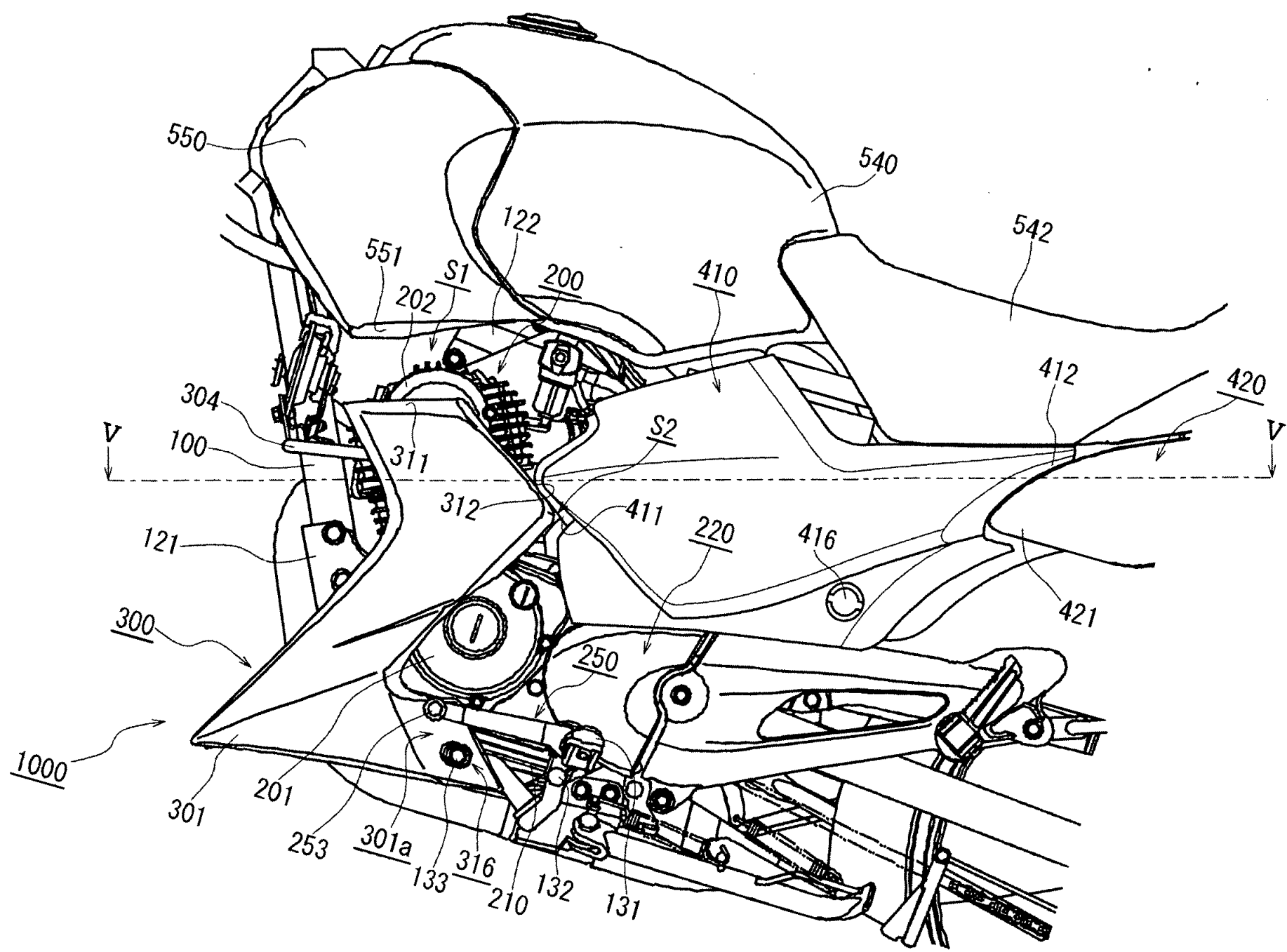
出証特2008-3040433

【5】



【図6】

特願2007-338784



出証特2008-3040433

【書類名】 要約書**【要約】**

【課題】 サイドカバーの取付構造を外観上隠しつつ、サイドカバーの取付および取り外しが容易な構造を提供する

【解決手段】 この鞍乗型車両 1000 によれば、サイドカバー 410 の後部 412 はテールカバー 420 の前部 421 の内側に重ねられている。サイドカバー 410 は下側前方に移動可能に配設されている。サイドカバー 410 とアンダーカウル 300 との間には、サイドカバー 410 を下側前方に移動させるとともにサイドカバー 410 の後部 412 をテールカバー 420 の前部 421 の内側から外すのを許容する空隙 S2 が形成されている。これにより、サイドカバー 410 を下側前方に移動させて、サイドカバー 410 を取り外すことができる。

【選択図】 図 6

認定・付加情報

特許出願の番号	特願2007-338784
受付番号	50702713542
書類名	特許願
担当官	第二担当上席 0091
作成日	平成20年 1月 4日

<認定情報・付加情報>

【提出日】 平成19年12月28日

特願 2 0 0 7 - 3 3 8 7 8 4

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 1 0 0 7 6]

1. 変更新月日

1 9 9 0 年 8 月 2 9 日

[変更理由]

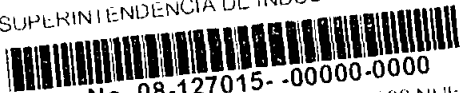
新規登録

住 所

静岡県磐田市新貝 2 5 0 0 番地

氏 名

ヤマハ発動機株式会社



No. 08-127015- -00000-0000

Fecha: 2008-11-28 14:19:23 Dep: 2020 NUECREACION
Tra: 2 PATENTES Eve: 1 REGDLPPOSITO
Act: 411 PRESENTACION Folios: 28



Industria y Comercio
SUPERINTENDENCIA

**REQUISITOS MINIMOS PARA ADMISION A TRAMITE
PCT**

PATENTE DE INVENCION

☒

MODELO DE UTILIDAD ☐

- ◆ Indicación de que se solicita la concesión de una patente ☒
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud ☒
- ◆ Descripción de la invención ☒
- ◆ Dibujos de ser estos pertinentes ☒
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas ☒

COMPLETA ☐

INCOMPLETA ☐

DISEÑO INDUSTRIAL ☐

- ◆ Indicación de que se solicita el registro de Diseño Industrial ☐
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud ☐
- ◆ Representación gráfica y fotográfica del Diseño Industrial o muestra del material que incorpora el diseño ☐
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas ☐

COMPLETA ☐

INCOMPLETA ☐

ESQUEMA DE TRAZADO ☐

- ◆ Indicación de que se solicita el registro de un Esquema de Trazado ☐
- ◆ Datos de identificación del solicitante o de la persona que presenta la solicitud ☐
- ◆ Representación gráfica del esquema trazado ☐
- ◆ Comprobante de pago de las tasas establecidas ☐

COMPLETA ☐

INCOMPLETA ☐

Claudia M. Noya Cortes
Firma Responsable

Fecha _____

Carrera 13 No. 27-00 Piso 5, 7 y 10
Conmutador: 3 82 08 40
Fax: 350 52 20
E-mail: info@sic.gov.co
www.sic.gov.co
Bogotá, D.C., Colombia