

VEHÍCULO BASCULANTE

La presente invención se refiere a un vehículo basculante, y en particular, a una porción delantera de un vehículo basculante.

En un vehículo basculante existente conocido, se provee una porción de almacenamiento debajo de una porción de sillín para que se siente un piloto o en una porción trasera del vehículo.

Por ejemplo, en un vehículo basculante descrito en TWI557009, se provee un maletero (*storage case*) debajo de una porción de sillín para que se siente un piloto. El piloto puede guardar equipaje en el maletero. En JP 2005145203 A, además de una maletero (maletero portapaquetes), provisto debajo de una porción de sillín para que se siente un piloto, un cofre portapaquetes trasero se monta en una porción trasera de un manillar trasero. Adicionalmente, por lo general, se usan también alforjas portapaquetes a los lados izquierdo y derecho de una rueda trasera.

Tal como se describe en TWI557009 y JP 2005-145203 A, en el caso de que la cajuela se provea debajo de la porción de sillín, para que se siente un piloto o en una porción trasera del vehículo, puesto que una porción de almacenamiento puede usarse para guardar equipaje, es posible mejorar la comodidad para un piloto. Por lo demás, en el caso de que el maletero se provea debajo de la porción de sillín o un cofre portapaquetes o una alforja portapaquetes se provean en la porción trasera del vehículo para guardar equipaje, puede garantizarse la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

No obstante, cuando el piloto intenta sacar un artículo guardado en la porción de almacenamiento, el piloto necesita apearse (*to dismount*) para abrir la porción de sillín o necesita girar el cuerpo si está montado en el vehículo. Por consiguiente, es necesario mejorar aún más la comodidad para el piloto.

Con el fin de mejorar aún más la comodidad para el piloto, puede disponerse adicionalmente una porción de almacenamiento, y una porción de almacenamiento se dispone alrededor de una porción de cubierta frontal. En este caso, estando el piloto montado en el vehículo, se puede sacar un artículo guardado en la porción de almacenamiento sin necesidad de girar el cuerpo. En consecuencia, puede mejorarse aún más la comodidad para un piloto.

Por ejemplo, puede disponerse una porción de almacenamiento en un espacio dentro de la porción de cubierta frontal del vehículo basculante. Sin embargo, un vehículo basculante similar al descrito en TWI557009 tiene una pipa de dirección y un mecanismo de dirección. El mecanismo de dirección tiene un eje de dirección insertado con posibilidad de girar en la pipa de dirección, una porción superior conectada al eje de dirección, un miembro de manillar conectado a una porción superior del eje de dirección y operado por un piloto, una horquilla conectada una porción

inferior del eje de dirección, y una rueda delantera soportada en la horquilla.

El vehículo basculante descrito en TWI557009 tiene la porción de cubierta frontal. La porción de cubierta frontal cubre un miembro giratorio, es decir, un mecanismo de dirección, en la manera de traslapar la pipa de dirección en una vista frontal del vehículo y traslapar la pipa de dirección en una vista lateral del vehículo.

Es decir, en el vehículo basculante descrito en TWI557009, la porción de cubierta frontal se provee debajo del miembro de manillar y encima de la rueda delantera. Por consiguiente, un espacio, en el cual puede proveerse la porción de almacenamiento, se afecta por el miembro de manillar y la rueda delantera y se encuentra en cierto modo restringido en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo. Además, puesto que el miembro giratorio se provee dentro de una cubierta frontal, para evitar tanto la interferencia con el miembro giratorio como para utilizar el espacio dentro de la porción de cubierta frontal para disponer la porción de almacenamiento, la estructura de un cuerpo del vehículo de la porción de cubierta frontal puede volverse compleja y la porción delantera del cuerpo del vehículo puede requerir un gran tamaño.

En otro aspecto, en el vehículo basculante descrito en JP 2005-145203 A, se provee una canastilla portapaquetes delantera delante de la porción de cubierta frontal. En este caso, en JP 2005-145203 A, puesto que el equipaje puede transportarse establemente en la canastilla portapaquetes delantera sin usar un miembro de cuerda de sujeción, puede mejorarse la comodidad para un piloto y puede garantizarse la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Por otro lado, en el vehículo basculante descrito en JP 2005-145203 A, se provee un faro delantero en una cubierta del manillar. De este modo, incluso si la libertad de configuración de la canastilla portapaquetes delantera se restringe por el miembro de manillar y la rueda delantera en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo, la porción de cubierta frontal puede formarse compacta y, por consiguiente, puede garantizarse que la libertad de configuración de la canastilla portapaquetes delantera sea relativamente alta.

No obstante, la porción de cubierta frontal se cubre por el mecanismo de dirección. En consecuencia, existe una limitación en cuanto a hacer compacta la porción de cubierta frontal. Además, existe el temor de que, al agrandar la porción delantera del vehículo, ocurra ladeamiento debido a la presencia de la canastilla portapaquetes delantera. Adicionalmente, se requiere una estructura de soporte firme para soportar la canastilla portapaquetes delantera. En consecuencia, existe el temor de que la estructura alrededor de la pipa de dirección pueda volverse compleja y la porción delantera del vehículo pueda aumentar aún más en tamaño. Por consiguiente, para el vehículo basculante equipado con una canastilla portapaquetes delantera, similar a la descrita en JP 2005-145203 A, no puede garantizarse completamente una porción delantera compacta del

vehículo.

Es un objeto de la presente invención proveer un vehículo basculante que puede garantizar una porción delantera compacta del vehículo y la estabilidad de almacenamiento del equipaje y, adicionalmente, mejorar la comodidad para un piloto. De acuerdo con la presente invención el citado objeto se soluciona por un vehículo basculante que tiene las características de la reivindicación independiente 1. Modalidades preferidas se establecen en las reivindicaciones dependientes.

De acuerdo con la enseñanza, puede modificarse significativamente el concepto, y considerarse que, en lugar de configurar una canastilla portapaquetes delantera delante de una porción de cubierta frontal, el equipaje se transporte directamente en la porción de cubierta frontal para mejorar la comodidad. Al omitirse la canastilla portapaquetes delantera, puede garantizarse una porción delantera compacta del vehículo.

Sin embargo, un piloto posee un sinnúmero de objetos pequeños tales equipaje portátil y un poncho de lluvia. Cuando un objeto relativamente pequeño, tal como un poncho de lluvia, se transporta en la porción de cubierta frontal, puede mejorarse significativamente la comodidad para un piloto. No obstante, en el caso transportar equipaje directamente en la porción de cubierta frontal, si el equipaje transportado no es relativamente grande, existe el temor de que pueda reducirse la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Para garantizar la estabilidad de almacenamiento del equipaje, cuando se transporta equipaje directamente en la porción de cubierta frontal, se considera formar una superficie portaequipaje para transportar el equipaje y usar un miembro de cuerda para sujetar el equipaje en la porción de cubierta frontal.

Sin embargo, en el caso de que se transporte equipaje directamente en la porción de cubierta frontal, aunque el enfoque de sujetar con un miembro de cuerda es muy efectivo para garantizar la estabilidad de almacenamiento del equipaje, el inventor encuentra que es necesario considerar otros aspectos.

En particular, por regla general, para reducir el impacto del flujo de aire que golpea la porción de cubierta frontal mientras se conduce, se forma un borde delantero de la porción de cubierta frontal en la manera de extenderse hacia adelante y hacia abajo. Por consiguiente, existe el temor de que el equipaje pueda deslizarse hacia adelante y hacia abajo cuando el vehículo se detiene, se desplaza a baja velocidad, o similares, si el equipaje se transporta directamente en la porción de cubierta frontal. En particular, en un vehículo basculante en el cual se pretende disponer un espacio delante de la porción de cubierta frontal, similar tanto como sea posible al descrito en JP 2005-145203 A, debido a que el borde delantero de la porción de cubierta frontal se forma

proyectándose hacia adelante y hacia abajo en un ángulo pronunciado, es muy probable que el equipaje que se transporta directamente en la porción de cubierta frontal se deslice hacia adelante y hacia abajo.

En otro aspecto, durante una marcha a alta velocidad, el flujo de aire que golpea el equipaje transportado directamente en la porción de cubierta frontal, mientras se conduce, se hace más fuerte, y el equipaje puede moverse hacia atrás y hacia arriba (*upward*).

Por consiguiente, la especificación deliberadamente diseña la forma de una cubierta frontal y la concibe en la siguiente forma:

Un vehículo basculante de la presente enseñanza incluye: una pipa de dirección, un mecanismo de dirección, una porción de cubierta frontal, y un faro delantero. El mecanismo de dirección tiene un eje de dirección, un miembro de manillar, una horquilla, y una rueda delantera. El eje de dirección se inserta con posibilidad de girar en la pipa de dirección. El miembro de manillar se tiene que operar por un piloto. La horquilla se conecta a una porción inferior del eje de dirección. La rueda delantera se soporta en la horquilla. La porción de cubierta frontal se provee debajo del miembro de manillar y encima de la rueda delantera. El faro delantero se provee en una porción inferior de la porción de cubierta frontal. La porción de cubierta frontal traslapa la pipa de dirección en una vista frontal del vehículo y traslapa la pipa de dirección en una vista lateral del vehículo. Un borde delantero de la porción de cubierta frontal se extiende hacia abajo y hacia adelante en una vista lateral del vehículo. La porción de cubierta frontal incluye: una porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal, una porción de tope trasera de cubierta frontal, una porción de tope izquierda de cubierta frontal, y una porción de tope derecha de cubierta frontal. La porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se forma encima del faro delantero, y el equipaje puede transportarse directamente en la superficie de la porción de cubierta frontal. La porción de tope trasera de cubierta frontal se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal. La porción de tope izquierda de cubierta frontal se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral izquierda de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal. La porción de tope derecha de cubierta frontal se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral derecha de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal. El vehículo basculante incluye, además, una porción de montaje de miembro de cuerda. El equipaje transportado directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede sujetarse en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal por un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda. En una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal y la porción de tope trasera

de cubierta frontal por un plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal es menor que un ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal en relación con la línea horizontal. En una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal y la porción de tope izquierda de cubierta frontal por un plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, un ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal. En una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, un ángulo de la porción de tope derecha de cubierta frontal en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal.

En particular, en el vehículo basculante de la presente enseñanza, la porción de cubierta frontal tiene la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en donde el equipaje puede transportarse directamente en la superficie de la porción de cubierta frontal. De este modo, por lo demás, no necesita disponerse una canastilla portapaquetes delantera grande para guardar el equipaje y, por consiguiente, puede garantizarse una porción delantera compacta del vehículo. Por otro lado, aún si el cuerpo se gira mientras se está montado en el vehículo, puesto que un objeto guardado transportado en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede alcanzarse y obtenerse fácilmente, puede mejorarse aún más la comodidad para un piloto.

Adicionalmente, el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede sujetarse en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal por un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda. De este modo, puede garantizarse la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Además, en el vehículo basculante de la presente enseñanza, la porción de cubierta frontal incluye: la porción de tope trasera de cubierta frontal formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal.

Por lo demás, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal y la porción de tope trasera de cubierta frontal por el plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal es menor que el ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal en relación con la línea horizontal.

Es decir, comparada con la porción de tope trasera de cubierta frontal, la porción de

superficie portaequipaje de cubierta frontal se forma en un ángulo más cercano (*closer*) a un ángulo recto. Por consiguiente, es difícil que el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se deslice hacia adelante y el fondo (*the front and bottom*) cuando el vehículo se detiene, se desplaza a baja velocidad, o similares.

Más aún, el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal se fija para ser mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal. Cuando el vehículo se desplaza a alta velocidad o similares, la porción de tope trasera de cubierta frontal puede usarse para impedir que el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se desvíe hacia atrás y la parte superior (*the rear and top*).

Es decir, con el diseño del ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal y la porción de tope trasera de cubierta frontal, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

En otro aspecto, en el vehículo basculante de la presente enseñanza, el faro delantero se provee en la porción inferior de la porción de cubierta frontal, y la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se forma encima del faro delantero.

De este modo, la porción de tope trasera de cubierta frontal formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede formarse relativamente corta en la dirección de arriba hacia abajo. En consecuencia, puede reducirse el flujo de aire que golpea la porción de tope trasera de cubierta frontal mientras se conduce.

Más aún, el faro delantero se configura sin usar una cubierta del manillar, y la cubierta del manillar puede formarse relativamente pequeña o puede omitirse la cubierta del manillar. Por lo tanto, se puede garantizar aún más una porción delantera compacta del vehículo.

En particular, cuando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal y la porción de tope trasera de cubierta frontal se forman en diferentes ángulos, la porción de tope trasera de cubierta frontal se forma en un ángulo más cercano que la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal a un ángulo recto. En consecuencia, comparada con un caso en el que la porción de tope trasera de cubierta frontal se forma en un ángulo más cercano a un ángulo recto, la porción de tope trasera de cubierta frontal tiene una altura mayor en la dirección de arriba hacia abajo. Adicionalmente, entre más la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se forma en la porción inferior de la porción de cubierta frontal, la porción de tope trasera de cubierta frontal tiene una altura mayor en la dirección de arriba hacia abajo. Si la porción de tope trasera de cubierta frontal tiene una altura mayor en la dirección de arriba hacia abajo, existe el temor de que

el flujo de aire que golpea la porción de tope trasera de cubierta frontal, mientras se conduce, pueda ser más fuerte.

Como consecuencia, en la presente enseñanza, el faro delantero se provee en la porción inferior de la porción de cubierta frontal, para permitir que la porción de tope trasera de cubierta frontal se forme relativamente corta en la dirección de arriba hacia abajo, reduciendo así el flujo de aire que golpea la porción de tope trasera de cubierta frontal mientras se conduce.

Por otro lado, en el caso de que una porción de superficie portaequipaje de la porción de cubierta frontal se forme encima del faro delantero, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se forma en una porción más alta de la porción de cubierta frontal y, por consiguiente, puede formarse más larga en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. De este modo, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Además, en el vehículo basculante de la presente enseñanza, la porción de cubierta frontal tiene la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal que se forman respectivamente en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción lateral izquierda y la porción lateral derecha de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal. Por otro lado, en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de tope derecha de cubierta frontal por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, los ángulos de la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal en relación con la línea horizontal son ambos más grandes que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal.

De este modo, puede garantizarse el ancho de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y se impide la desviación del equipaje cuando el vehículo basculante se ladea transversalmente en la dirección a lo ancho del vehículo. Por lo tanto, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

En particular, en el caso de que el vehículo basculante se ladee hacia la izquierda del vehículo, el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede deslizarse hacia la izquierda del vehículo. Además, en el caso de que el vehículo basculante se ladee hacia la derecha del vehículo, el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede deslizarse hacia la derecha del vehículo.

Por consiguiente, en el vehículo basculante de la presente enseñanza, la porción de tope izquierda de cubierta frontal se forma en un ángulo más cercano que la porción de superficie

portaequipaje de cubierta frontal a un ángulo recto. En consecuencia, en el caso de que el vehículo basculante se ladee hacia la izquierda del vehículo, la porción de tope izquierda de cubierta frontal puede usarse para impedir que el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se deslice hacia la izquierda y la parte superior del vehículo.

Adicionalmente, la porción de tope derecha de cubierta frontal se forma en un ángulo más cercano que la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal a un ángulo recto. Consiguientemente, en el caso de que el vehículo basculante se ladee hacia la derecha del vehículo, la porción de tope derecha de cubierta frontal puede usarse para impedir que el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se deslice hacia la derecha y la parte superior del vehículo.

De este modo, el vehículo basculante puede proveerse de manera que pueda mantenerse una porción delantera compacta del vehículo, usarse un miembro de cuerda para sujetar, y diseñarse deliberadamente la forma de una cubierta frontal. Así, independientemente del estado en marcha del vehículo, el equipaje puede transportarse estable y directamente en la porción de cubierta frontal, mejorando así la comodidad.

Preferiblemente, la porción de cubierta frontal incluye, además: una porción de tope delantera de cubierta frontal formada en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal.

Como se discutió más arriba, para reducir el impacto del flujo de aire que golpea la porción de cubierta frontal mientras se conduce, el borde delantero de la porción de cubierta frontal se forma en la manera de extenderse hacia adelante y hacia abajo. En el caso de que la porción de tope delantera de cubierta frontal formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal se disponga, además, por la porción de tope delantera de cubierta frontal, adicionalmente puede impedirse que el equipaje se deslice hacia adelante y hacia abajo cuando el vehículo se detiene, se desplaza a baja velocidad, o similares. Por consiguiente, se garantiza aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda incluye: una porción de montaje de miembro de cuerda izquierda y una porción de montaje de miembro de cuerda derecha. La porción de montaje de miembro de cuerda izquierda se forma por una parte de la porción de cubierta frontal, y se dispone más hacia la izquierda que la porción de tope izquierda de cubierta frontal en una vista frontal del vehículo. La porción de montaje de miembro de cuerda derecha se forma por una parte de la porción de cubierta frontal, y se dispone más hacia la derecha que la

porción de tope derecha de cubierta frontal en una vista frontal del vehículo.

En el caso de que la porción de montaje de miembro de cuerda se forma por una parte de la porción de cubierta frontal, puede ahorrarse un espacio para configurar la porción de montaje de miembro de cuerda separadamente de la porción de cubierta frontal. En consecuencia, puede garantizarse aún más una porción delantera compacta del vehículo.

Por lo demás, la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda se dispone más hacia la izquierda que la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de montaje de miembro de cuerda derecha se dispone más hacia la derecha que la porción de tope derecha de cubierta frontal, el miembro de cuerda puede abarcar (*may span*) la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y el equipaje se sujeta en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal desde arriba. En consecuencia, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal incluye una porción en bajo relieve que se remete hacia abajo (*is recessed downward*). La porción de montaje de miembro de cuerda se forma por una parte de la porción de cubierta frontal, y se provee debajo de la porción de tope delantera de cubierta frontal en una vista frontal del vehículo, y se provee delante de la porción en bajo relieve hacia adelante en una vista lateral del vehículo.

En este caso, la porción en bajo relieve que se remete hacia abajo se forma en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal. Dentro de un cuerpo del vehículo en la porción de cubierta frontal, un espacio debajo de la porción en bajo relieve es más angosto que un espacio debajo de una porción distinta de la porción en bajo relieve hacia la base. En consecuencia, puede formarse un espacio de colección de sonido de una bocina.

Por lo demás, un orificio para que el sonido salga del cuerpo del vehículo se provee en una posición delante del espacio de colección de sonido del vehículo. La porción de montaje de miembro de cuerda se forma en una porción en la que el orificio se forma en la porción de cubierta frontal. Puede ahorrarse un espacio para configurar la porción de montaje de miembro de cuerda separadamente de la porción de cubierta frontal. Por consiguiente, puede garantizarse aún más una porción delantera compacta del vehículo.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda se forma por una parte de la porción de cubierta frontal, y se forma en la manera de sobresalir hacia arriba desde la porción de tope trasera de cubierta frontal.

En el caso de que la porción de montaje de miembro de cuerda se forma por una parte de la porción de cubierta frontal, puede ahorrarse un espacio para configurar la porción de montaje de miembro de cuerda separadamente de la porción de cubierta frontal. Consecuentemente,

puede garantizarse aún más una porción delantera compacta del vehículo.

Por otro lado, la porción de montaje de miembro de cuerda se dispone en la porción de tope trasera de cubierta frontal formada en la manera de sobresalir hacia arriba desde la porción de tope trasera de cubierta frontal. Un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda puede proveer el equipaje con fuerzas de sujeción hacia atrás y hacia arriba. Por consiguiente, puede evitarse además que el equipaje se deslice hacia adelante y hacia abajo cuando el vehículo se detiene, se desplaza a baja velocidad, o similares. En consecuencia, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda se forma separadamente de la porción de cubierta frontal, y se dispone por lo menos en la porción de tope trasera de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, o la porción de tope derecha de cubierta frontal.

La porción de montaje de miembro de cuerda se forma separadamente de la porción de cubierta frontal, y se dispone por lo menos en la porción de tope trasera de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, o la porción de tope derecha de cubierta frontal, de manera que la disposición de la porción de montaje de miembro de cuerda puede simplificarse. De este modo, puede asegurarse la estabilidad de almacenamiento usando un método sencillo.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda se forma separadamente de la porción de cubierta frontal, forma una curva en una vista superior del vehículo, y se dispone encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal, la porción de tope trasera de cubierta frontal, la porción de tope derecha de cubierta frontal, y la porción de tope delantera de cubierta frontal.

En este caso, la porción de montaje de miembro de cuerda forma una curva, y se dispone encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal, la porción de tope trasera de cubierta frontal, la porción de tope derecha de cubierta frontal, y la porción de tope delantera de cubierta frontal, de manera que puede formarse una porción de montaje relativamente grande de un miembro de cuerda, y existen más posiciones en las que los miembros de cuerda pueden montarse. Por consiguiente, puesto que el grado de libertad de montar un miembro de cuerda puede aumentarse en correspondencia con la forma o el peso del equipaje, puede incrementarse la fuerza de sujetar el equipaje en la porción de cubierta frontal usando un miembro de cuerda. De este modo, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, en una vista superior del vehículo, por lo menos una parte de la porción de montaje de miembro de cuerda se configura en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal.

Por lo menos una parte de la porción de montaje de miembro de cuerda se configura en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en una vista superior del vehículo, de manera que una posición en la cual puede montarse un miembro de cuerda puede estar cerca del equipaje. De este modo, puede aumentarse la fuerza de sujetar el equipaje en la porción de cubierta frontal por un miembro de cuerda, de manera que la estabilidad de almacenamiento del equipaje se asegura aún más.

Preferiblemente, una distancia entre un extremo delantero y un extremo trasero de la porción de tope delantera de cubierta frontal es menor que una distancia entre un extremo delantero y un extremo trasero de la porción de tope trasera de cubierta frontal.

En este caso, la distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope delantera de cubierta frontal se fija para ser menor que la distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope trasera de cubierta frontal. La longitud de la porción de tope delantera de cubierta frontal en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo puede formarse relativamente corta. De este modo, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede formarse relativamente larga en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. De este modo, la estabilidad de almacenamiento del equipaje puede garantizarse aún más.

Preferiblemente, la altura máxima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo, y la altura máxima de la porción de tope derecha de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo.

En este caso, las alturas de la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal se forman para ser menores que las de la porción de tope trasera de cubierta frontal, de manera que la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal puedan ser compactas. De este modo, puesto que la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal puede formarse relativamente bajas, incluso si un equipaje relativamente grande se pone en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal puede usarse para sujetar únicamente la porción de base del equipaje, para evitar que el equipaje se deslice en la dirección de izquierda a derecha, y un espacio de almacenamiento de equipaje en la dirección de izquierda a derecha más cerca que la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal a la parte superior se provee para ser relativamente grande.

Además, puesto que puede alcanzarse y conseguirse fácilmente un objeto guardado

colocado en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal, de esa manera se asegura la estabilidad de almacenamiento del equipaje y se mejora aún más la comodidad para un piloto

Preferiblemente, la altura máxima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo. La altura máxima de la porción de tope derecha de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo. La altura mínima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo es mayor que la altura máxima de una porción de tope delantera de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo. La altura mínima de la porción de tope derecha de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo es mayor que la altura máxima de la porción de tope delantera de cubierta frontal en la dirección de arriba hacia abajo.

En este caso, las alturas de la porción de tope delantera de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de tope derecha de cubierta frontal se fijan para ser menores que la de la porción de tope trasera de cubierta frontal, de manera que la porción de tope delantera de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de tope derecha de cubierta frontal pueden ser compactas.

De este modo, puesto que la porción de tope delantera de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de tope derecha de cubierta frontal pueden formarse relativamente bajas, incluso si se pone equipaje relativamente grande en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal, la porción de tope delantera de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de tope derecha de cubierta frontal pueden usarse para sujetar únicamente la porción de base del equipaje, para evitar que el equipaje se deslice hacia adelante y se deslice en la dirección de izquierda a derecha, y espacios de almacenamiento de equipaje en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo y la dirección de izquierda a derecha encima de la porción de tope delantera de cubierta frontal, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de tope derecha de cubierta frontal se proveen para ser relativamente grandes.

Por otro lado, puesto que un objeto guardado colocado en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede alcanzarse y conseguirse fácilmente, puede asegurarse la estabilidad de almacenamiento del equipaje, y mejorarse además la comodidad para un piloto.

Preferiblemente, se dispone un miembro antideslizamiento en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal.

En el caso de guardar equipaje en la manera de colocarlo directamente en la porción de

superficie portaequipaje de cubierta frontal, el miembro antideslizamiento dispuesto en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede usarse para evitar adicionalmente que el equipaje se deslice en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo o la dirección de izquierda a derecha del vehículo. De este modo, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, el miembro antideslizamiento tiene una forma de una nervadura (*a rib form*).

En el caso de guardar equipaje en la manera de colocarlo directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal, el miembro antideslizamiento dispuesto en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede usarse para evitar aún más que el equipaje se deslice en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo o la dirección de izquierda a derecha del vehículo. Además, en el caso de que el miembro antideslizamiento se disponga en la forma de una nervadura, puede ahorrarse un espacio para disponer el miembro antideslizamiento. Por consiguiente, puede garantizarse aún más una pequeña porción delantera del vehículo.

Por otro lado, un área de contacto con el equipaje puede volverse más grande, de manera que puede mejorarse la eficacia de inhibir el movimiento. De este modo, la estabilidad de almacenamiento del equipaje puede garantizarse aún más.

Preferiblemente, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal incluye una porción en bajo relieve que se remete hacia abajo. La porción en bajo relieve incluye: una porción de superficie de base, una porción de superficie izquierda formada en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral izquierda de la porción de superficie de base en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y una porción de superficie derecha formada en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral derecha de la porción de superficie de base en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. El miembro antideslizamiento se forma por la porción de superficie izquierda y la porción de superficie derecha.

En el caso de que equipaje se guarde en la manera de colocarlo directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal, el miembro antideslizamiento dispuesto en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal puede usarse para evitar además que el equipaje se deslice en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo o la dirección de izquierda a derecha del vehículo. De este modo, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

En otro aspecto, la porción en bajo relieve que se remete hacia abajo se forma en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal. Dentro del cuerpo del vehículo en la porción de cubierta frontal, un espacio debajo de la porción en bajo relieve hacia la base es más angosto que

un espacio debajo de una porción distinta de la porción en bajo relieve hacia la base. Por consiguiente, puede formarse el espacio de colección de sonido de la bocina. Una porción para formar la porción en bajo relieve en la porción de cubierta frontal se usa para formar el miembro antideslizamiento, de manera que puede ahorrarse un espacio para disponer el miembro antideslizamiento separadamente de la porción de cubierta frontal. En consecuencia, puede garantizarse aún más una porción delantera compacta de un vehículo.

Breve Descripción de los Dibujos

FIG. 1 es una vista lateral izquierda de un vehículo **1** de acuerdo con a primer aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 2 es una vista lateral derecha del vehículo **1** de acuerdo con el primer aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 3 es una vista frontal del vehículo **1** de acuerdo con el primer aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 4 es una vista superior del vehículo **1** de acuerdo con el primer aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 5 es una vista seccional de un corte transversal parcial obtenida observando una línea **D-D** en FIG. 3 desde el lado derecho.

FIG. 6(A) es una vista seccional de un corte transversal obtenida observando una línea **A-A** en FIG. 1 desde adelante.

FIG. 6(B) es una vista seccional de un corte transversal obtenida observando una línea **B-B** en FIG. 1 desde adelante.

FIG. 6(C) es una vista seccional de un corte transversal obtenida observando una línea **C-C** en FIG. 1 desde adelante.

FIG. 6(D) es una vista explotada parcial de una porción de cubierta frontal **12**.

FIG. 7 Es una vista ampliada de una vista frontal del vehículo **1** de acuerdo con un segundo aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 8 es una vista superior del vehículo **1** de acuerdo con el segundo aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 9 es una vista lateral izquierda del vehículo **1** de acuerdo con un tercer aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 10 es una vista frontal del vehículo **1** de acuerdo con el tercer aspecto de implementación de la presente enseñanza.

FIG. 11 es una vista superior del vehículo **1** de acuerdo con el tercer aspecto de

implementación de la presente enseñanza.

Descripción Detallada

Los aspectos de implementación de la presente enseñanza se describen a continuación con referencia a los dibujos acompañantes.

[Primer aspecto de implementación]

Un vehículo **1** aplicable a este aspecto de implementación es un vehículo basculante que gira en una posición basculante. Es decir, el vehículo **1** se ladea a la izquierda con el giro del vehículo basculante hacia la izquierda y se ladea a la derecha con el giro del vehículo basculante hacia la derecha. El vehículo basculante, que se ladea, incluye, por ejemplo, una motocicleta de dos ruedas, una motocicleta de tres ruedas, o similares. Una motocicleta de dos ruedas se usa como un ejemplo para describir el vehículo **1** aplicable a este aspecto de implementación.

Por lo demás, en la siguiente descripción, delante, atrás, izquierda, y derecha respectivamente representan la parte delantera, trasera, izquierda, y derecha observadas desde el punto de vista de un piloto que se sienta en el vehículo **1**. La dirección de adelante hacia atrás es la misma que la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, la dirección de izquierda a derecha es la misma que la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y la dirección de arriba hacia abajo es la misma que la dirección de arriba hacia abajo del vehículo. Por lo demás, en los dibujos, la dirección de una flecha **F** y la dirección de una flecha **B** representan hacia adelante y hacia atrás, la dirección de una flecha **U** y la dirección de una flecha **D** representan hacia arriba y hacia abajo, y la dirección de una flecha **L** y la dirección de una flecha **R** representan hacia la izquierda y hacia la derecha.

[Cuerpo General del Vehículo]

En primer lugar, se describe brevemente la estructura general del vehículo **1** en este aspecto de implementación con referencia a FIG. 1 - FIG. 4. FIG. 1 es una vista lateral izquierda del vehículo **1** de acuerdo con el primer aspecto de implementación. FIG. 2 es una vista lateral derecha del vehículo **1** de acuerdo con el primer aspecto de implementación. FIG. 3 es una vista frontal del vehículo **1** de acuerdo con el primer aspecto de implementación. FIG. 4 es una vista superior del vehículo **1** de acuerdo con el primer aspecto de implementación. FIG. 5 es una vista seccional de un corte transversal parcial a lo largo de una línea **D-D** en FIG. 3 observada desde el lado derecho. FIG. 6(A) es una vista seccional de un corte transversal a lo largo de una línea **A-**

A en FIG. 1 observada desde el lado frontal. FIG. 6(B) es una vista seccional de un corte transversal a lo largo de una línea **B-B** en FIG. 1 observada desde adelante. FIG. 6(C) es una vista seccional de un corte transversal a lo largo de una línea **C-C** en FIG. 1 observada desde adelante. FIG. 6(D) es una vista explotada parcial de una porción de cubierta frontal **12**. Más aún, en FIG. 1 - FIG. 3, las líneas punteadas representan la estructura dentro del vehículo de una parte de un el marco del vehículo **2**, una horquilla **7**, una pipa de dirección **3**, y similares.

Tal como se ilustra en FIG. 1 - FIG. 3, una motocicleta tipo motoneta **1** tiene el marco del vehículo **2** del tipo de bastidor inferior. Una porción de extremo delantera del marco del vehículo **2** se provee con la pipa de dirección **3**. La pipa de dirección **3** se provee en una porción central del vehículo en la dirección de izquierda a derecha. La pipa de dirección **3** se extiende oblicuamente hacia abajo en dirección hacia adelante. El vehículo **1** tiene un mecanismo de dirección **4**. El mecanismo de dirección **4** tiene un eje de dirección **5**, un miembro de manillar **6**, una horquilla **7**, y una rueda delantera **8**. El eje de dirección **5** se inserta con posibilidad de girar en la pipa de dirección **3**. Es decir, el eje de dirección **5** se soporta con posibilidad de girar en la pipa de dirección **3**. Un par de una horquilla izquierda **7** y una horquilla derecha **7** se dispone en una porción inferior del eje de dirección **5**. Es decir, la horquilla **7** se soporta con posibilidad de girar en la pipa de dirección **3**. La horquilla **7** se conecta a la porción inferior del eje de dirección **5**.

Por lo demás, el par de la horquilla izquierda **7** y la horquilla derecha **7** se proveen a la izquierda y a la derecha de la rueda delantera **8**. El eje de dirección **5** se extiende oblicuamente hacia abajo en dirección hacia adelante. La porción de extremo delantero del marco del vehículo **2** puede soportarse en la horquilla **7** en una manera giratoria transversalmente. En una vista lateral del marco del vehículo **2**, una unidad de propulsión **9** de un tipo basculante se soporta en la porción central del marco del vehículo **2**. Una porción de sillín **10** se provee encima de la unidad de propulsión **9**. El par de la horquilla izquierda **7** y la horquilla derecha **7** se extienden oblicuamente hacia abajo en dirección hacia adelante, y la rueda delantera **8** se soporta con posibilidad de girar en un extremo inferior. Es decir, la rueda delantera **8** se soporta en la horquilla **7**. Un extremo superior de la horquilla **7** se monta en el eje de dirección **5**. El miembro de manillar **6** que se operará por un piloto se conecta a una porción superior del eje de dirección **5**. Una rueda trasera **11** se provee en una porción de extremo trasero de la unidad de propulsión **9**. La rueda trasera **11** se soporta con posibilidad de girar en la porción de extremo trasero de la unidad de propulsión **9**, y se acciona por una fuerza impulsora de la unidad de propulsión **9**.

Adicionalmente, el vehículo **1** incluye la porción de cubierta frontal **12** provista delante de la pipa de dirección **3**. La porción de cubierta frontal **12** se provee debajo del miembro de manillar **6**. La porción de cubierta frontal **12** se provee encima de la rueda delantera **8**.

Tal como se ilustra en FIG. 1 y FIG. 2, una cubierta de luz de posición **14** se monta en el miembro de manillar **6** mediante una porción de soporte.

Por lo demás, el vehículo **1** incluye un faro delantero **15**. El faro delantero **15** se provee delante de la pipa de dirección **3**. El faro delantero **15** se provee en una porción inferior de la porción de cubierta frontal **12**. El faro delantero **15** se forma por dos faros delanteros dispuestos en paralelo en la dirección de izquierda a derecha.

Tal como se ilustra en FIG. 3, en una vista frontal del vehículo, una luz de posición **16** se provee en la cubierta de la luz de posición **14**. Además, el vehículo **1** incluye una luz direccional izquierda **17L** y una luz direccional derecha **17R**. Tal como se ilustra en FIG. 3, la luz direccional izquierda **17L** y la luz direccional derecha **17R** se disponen en el miembro de manillar **6**. En una vista frontal del vehículo, la luz direccional izquierda **17L** y la luz direccional derecha **17R** se disponen respectivamente más hacia la izquierda y más hacia la derecha que la pipa de dirección **3**. En una vista frontal del vehículo, la luz direccional izquierda **17L** y la luz direccional derecha **17R** se proveen debajo de la cubierta de la luz de posición **14**. La luz direccional izquierda **17L** y la luz direccional derecha **17R** se proveen encima del faro delantero **15** en dirección hacia la pared superior.

Tal como se ilustra en FIG. 1 y FIG. 2, la pipa de dirección **3**, el eje de dirección **5**, y similares se cubren por la porción de cubierta frontal **12** desde adelante. Más aún, la pipa de dirección **3**, el eje de dirección **5**, y similares se cubren por una porción protectora de las piernas **18** desde atrás. Una porción lateral izquierda y una porción lateral derecha de la porción protectora de las piernas **18** se conectan respectivamente a una porción lateral izquierda y una porción lateral derecha de la porción de cubierta frontal **12**.

[Porción de Cubierta frontal **12**]

Tal como se ilustra en FIG. 3, la porción de cubierta frontal **12** incluye una porción de cubierta frontal superior **12U** y una porción de cubierta frontal inferior **12D**. La porción de cubierta frontal superior **12U** se provee encima de la rueda delantera **8** hacia la parte superior. La porción de cubierta frontal inferior **12D** incluye una porción de cubierta frontal izquierda inferior **12DL** y una porción de cubierta frontal derecha inferior **12DR**.

La porción de cubierta frontal superior **12U** incluye una porción de cubierta superior **12UU**, una porción de cubierta inferior **12UD**, una porción de cubierta izquierda superior **12UL1**, una porción de cubierta izquierda inferior **12UL2**, una porción de cubierta derecha superior **12UR1**, una porción de cubierta derecha inferior **12UR2**, y una porción de cubierta frontal **12UF**. La porción de cubierta frontal **12** incluye un orificio **12O**.

Tal como se ilustra en FIG. 3, la porción de cubierta superior **12UU** se provee encima del orificio **12O**. La porción de cubierta izquierda superior **12UL1** y la porción de cubierta izquierda inferior **12UL2** se proveen a la izquierda del orificio **12O**. La porción de cubierta derecha superior **12UR1** y la porción de cubierta derecha inferior **12UR2** se proveen a la derecha del orificio **12O**. La porción de cubierta inferior **12UD** se provee debajo del orificio **12O**.

Un extremo superior de la porción de cubierta frontal izquierda inferior **12DL** se conecta a la porción de cubierta izquierda inferior **12UL2** de la porción de cubierta frontal superior **12U**. Un extremo superior de la porción de cubierta frontal derecha inferior **12DR** se conecta a la porción de cubierta derecha inferior **12UR2** de la porción de cubierta frontal superior **12U**.

Tal como se ilustra en FIG. 1, en una vista izquierda del vehículo, la porción de cubierta frontal izquierda inferior **12DL** se forma en la manera de extenderse de arriba hacia abajo (*top to bottom*) desde atrás. Tal como se ilustra en FIG. 2, en una vista derecha del vehículo, la porción de cubierta frontal derecha inferior **12DR** se forma en la manera de extenderse de arriba hacia abajo desde atrás. Tal como se ilustra en FIG. 3, en una vista frontal del vehículo, la porción de cubierta frontal izquierda inferior **12DL** se provee más hacia la izquierda de la rueda delantera **8**. En una vista frontal del vehículo, la porción de cubierta frontal derecha inferior **12DR** se provee más a la derecha de la rueda delantera **8**.

Tal como se ilustra en FIG. 3, en una vista frontal del vehículo, la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** se provee más hacia la izquierda que la porción de cubierta superior **12UU** a la izquierda. En una vista frontal del vehículo, por lo menos una parte de la porción de cubierta izquierda inferior **12UL2** se provee más hacia la izquierda que la porción de cubierta izquierda superior **12UL1**. En una vista frontal del vehículo, la porción de cubierta derecha superior **12UR1** se provee más hacia la izquierda que la porción de cubierta superior **12UU**. En una vista frontal del vehículo, por lo menos una parte de la porción de cubierta derecha inferior **12UR2** se provee más hacia la izquierda que la porción de cubierta derecha superior **12UR1**.

Tal como se ilustra en FIG. 4, en una vista superior del vehículo, la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** se provee más hacia la izquierda que la porción de cubierta superior **12UU**. En una vista superior del vehículo, por lo menos una parte de la porción de cubierta izquierda inferior **12UL2** se provee más hacia la izquierda que la porción de cubierta izquierda superior **12UL1**. En una vista superior del vehículo, la porción de cubierta derecha superior **12UR1** se provee más hacia la derecha que la porción de cubierta superior **12UU**. En una vista superior del vehículo, por lo menos una parte de la porción de cubierta derecha inferior **12UR2** se provee más hacia la derecha que la porción de cubierta derecha superior **12UR1**.

Tal como se ilustra en FIG. 3, la porción de cubierta frontal **12** traslapa la pipa de dirección

3 en una vista frontal del vehículo. En particular, la porción de cubierta superior **12UU** de la porción de cubierta frontal **12** traslapa la pipa de dirección **3** en una vista frontal del vehículo.

Tal como se ilustra en FIG. 1 y FIG. 2, la porción de cubierta frontal **12** traslapa la pipa de dirección **3** en una vista lateral del vehículo. Tal como se ilustra en FIG. 1, la porción de cubierta izquierda inferior **12UL2** de la porción de cubierta frontal **12** traslapa la pipa de dirección **3** en una vista izquierda del vehículo. Tal como se ilustra en FIG. 2, la porción de cubierta derecha inferior **12UR2** de la porción de cubierta frontal **12** traslapa la pipa de dirección **3** en una vista derecha del vehículo.

Tal como se ilustra en FIG. 1 y FIG. 2, un borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** se extiende hacia abajo y hacia adelante en una vista lateral del vehículo. Aquí, el denominado "extremo delantero de la porción de cubierta frontal **12**" significa "el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** en una vista lateral". Adicionalmente, el denominado "extremo delantero de la porción de cubierta frontal **12** se extiende hacia abajo y hacia adelante en una vista lateral del vehículo" significa "el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** tiende a extenderse hacia abajo y hacia adelante en una vista lateral del vehículo", es decir, significa "en una vista lateral del vehículo, un extremo delantero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** está más cerca que un extremo trasero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** a la parte delantera y al fondo".

En particular, tal como se ilustra en FIG. 5, en una sección transversal obtenida recortando la porción central de la porción de cubierta frontal **12** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo por un plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, la porción de cubierta superior **12UU** se forma extendiéndose hacia abajo desde atrás a la parte delantera del vehículo en una "gradiente pronunciada" y luego extendiéndose hacia abajo del fondo en una "gradiente suave". Por otro lado, tal como se ilustra en FIG. 1, en una vista izquierda del vehículo, un borde delantero **12UL1F** de la porción de carcasa izquierda superior **12UL1** se forma extendiéndose desde atrás hacia adelante del vehículo hacia el fondo en una "gradiente suave" y luego extendiéndose hacia el fondo en una "gradiente pronunciada". Adicionalmente, en una vista izquierda del vehículo, una parte de la porción de carcasa superior **12UU** se bloquea por la porción de carcasa izquierda superior (*upper housing portion*) **12UL1**. Es decir, en una vista izquierda del vehículo, el borde delantero de la porción de carcasa delantera **12** se forma por una porción que no está protegida por la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** y el borde delantero **12UL1F** de la parte que protege la porción de cubierta superior **12UU** de la porción de cubierta izquierda superior **12UL1**. De este modo, el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** se extiende hacia abajo y hacia adelante en una vista izquierda del vehículo. Es decir,

el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** tiende a extenderse hacia abajo y hacia adelante en una vista izquierda del vehículo. Además, en una vista izquierda del vehículo, el extremo delantero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** (un extremo delantero del borde delantero **12UUF** de la porción de cubierta superior **12UU**) está delante y debajo del extremo trasero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** (un extremo trasero del borde delantero **12UUF** de la porción de cubierta superior **12UU**).

Por lo demás, tal como se ilustra en FIG. 2, en una vista derecha del vehículo, un borde delantero **12UR1F** de la porción de cubierta derecha superior **12UR1** se forma extendiéndose hacia abajo desde atrás a la parte delantera del vehículo en una "gradiente suave" y luego extendiéndose hacia abajo en una "gradiente pronunciada". Además, como se discutió más arriba, en una sección transversal obtenida recortando la porción central de la porción de cubierta frontal **12** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo por el plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, la porción de cubierta superior **12UU** se forma extendiéndose hacia abajo desde atrás a la parte delantera del vehículo en una "gradiente pronunciada" y luego extendiéndose hacia abajo en una "gradiente suave". Por lo demás, en una vista derecha del vehículo, una parte de la porción de cubierta superior **12UU** se protege por la porción de cubierta derecha superior **12UR1**. Es decir, en una vista derecha del vehículo, el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** se forma por una porción de un borde delantero **12UUF** de la porción de cubierta superior **12UU**, que no está protegida por la porción de cubierta derecha superior **12UR1** y el borde delantero **12UR1F** de la parte que protege la porción de cubierta superior **12UU** en la porción de cubierta derecha superior **12UR1**. De este modo, el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** se extiende hacia abajo y hacia adelante en una vista derecha del vehículo. Es decir, el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** tiende a extenderse hacia abajo y hacia adelante en una vista derecha del vehículo. Además, en una vista derecha del vehículo, el extremo delantero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** (el extremo delantero del borde delantero **12UUF** de la porción de cubierta superior **12UU**) está delante y debajo del extremo trasero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** (el extremo trasero del borde delantero **12UUF** de la porción de cubierta superior **12UU**).

Tal como se ilustra en FIG. 3 y FIG. 4, la porción de cubierta frontal **12** incluye una porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. La porción de cubierta frontal **12** incluye una porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, una porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, una porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y una porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**.

En particular, tal como se ilustra en FIG. 6(D), la porción de cubierta superior **12UU** de la

porción de cubierta frontal superior **12U** incluye: la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**.

Más aún, tal como se ilustra en FIG. 3 y FIG. 6(D), la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** de la porción de cubierta frontal superior **12U** se conecta a una porción lateral izquierda de la porción de cubierta superior **12UU**. Adicionalmente, la porción de cubierta derecha superior **12UR1** de la porción de cubierta frontal superior **12U** se conecta a una porción lateral derecha de la porción de cubierta superior **12UU**. Tal como se ilustra en FIG. 4, la porción de cubierta frontal **12UF** de la porción de cubierta frontal superior **12U** se conecta a una porción lateral delantera de la porción de cubierta superior **12UU**.

[Porción de Superficie Portaequipaje de Cubierta frontal **12P**]

Tal como se ilustra en FIG. 3, la porción de cubierta superior **12UU** de la porción de cubierta frontal **12** se provee encima del faro delantero **15**. Es decir, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** de la porción de cubierta superior **12UU** se forma encima del faro delantero **15**.

Tal como se ilustra en FIG. 5, en una sección transversal obtenida recortando la porción central de la porción de cubierta frontal **12** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo por el plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se forma en la manera de extenderse desde una porción de conexión con la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** hacia la parte trasera del vehículo aproximadamente horizontalmente y luego extendiéndose hacia atrás y hacia arriba para conectarse a la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**.

Tal como se ilustra en FIG. 6(D), una porción en bajo relieve **12BSR** que se remete hacia abajo hacia atrás se provee en la porción central de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** de la porción de cubierta superior **12UU** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. La porción en bajo relieve **12BSR** se forma en la manera de extenderse en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo. Por otro lado, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** de la porción de cubierta superior **12UU** incluye una porción en bajo relieve **12PR** que se remete hacia abajo. La porción en bajo relieve **12PR** se forma en la manera de extenderse en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. Un extremo trasero de la porción en bajo relieve **12PR** se conecta a un extremo inferior de la porción en bajo relieve **12BSR**. Tal como se ilustra en FIG. 5, se provee una bocina **H** dentro de la porción de cubierta frontal **12**. La bocina **H** se

provee detrás del faro delantero **15**. Así mismo, en una vista lateral del vehículo, por lo menos una parte de la bocina **H** se provee encima de un extremo superior del faro delantero **15**.

La porción en bajo relieve **12PR** que se remete hacia abajo se forma en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, de manera que un espacio de colección de sonido **S** usado para amplificar el sonido de la bocina puede formarse dentro de la porción de cubierta frontal **12**.

Tal como se ilustra en FIG. 6(D), la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** incluye una superficie portadora izquierda **12P1** y una superficie portadora derecha **12P2**.

Tal como se ilustra en FIG. 6(A), en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por un plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, la superficie portadora izquierda **12P1** se forma en la manera de extenderse en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. En particular, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, la superficie portadora izquierda **12P1** se extiende desde una porción de extremo izquierda de la porción en bajo relieve **12PR** hacia la izquierda en la dirección de izquierda a derecha del vehículo y hacia abajo para conectarse a la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**. Más aún, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, la superficie portadora derecha **12P2** se forma en la manera de extenderse en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. En particular, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, la superficie portadora derecha **12P2** se extiende desde una porción de extremo derecha de la porción en bajo relieve **12PR** hacia la derecha en la dirección de izquierda a derecha del vehículo y hacia abajo para conectarse a la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**.

Tal como se ilustra en FIG. 6(A) y FIG. 6(B), la porción en bajo relieve **12PR** incluye una porción de superficie de base **12PR1**, una porción de superficie izquierda **12PR2**, y una porción de superficie derecha **12PR3**. La porción de superficie izquierda **12PR2** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral izquierda de la porción de superficie de base **12PR1** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. En particular, la porción de superficie izquierda **12PR2** se forma en la manera de extenderse hacia arriba y hacia la izquierda desde la porción lateral izquierda de la porción de superficie de base **12PR1** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo para conectarse a una porción lateral derecha de la superficie portadora

izquierda **12P1**. La porción de superficie derecha **12PR3** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral derecha de la porción de superficie de base **12PR1** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. En particular, la porción de superficie derecha **12PR3** se forma en la manera de extenderse hacia arriba y hacia la derecha desde la porción lateral derecha de la porción de superficie de base **12PR1** para conectarse a una porción lateral izquierda de la superficie portadora derecha **12P2**.

Un miembro antideslizamiento **12PAS1** se dispone en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. El miembro antideslizamiento **12PAS1** se forma por la porción de superficie izquierda **12PR2** y la porción de superficie derecha **12PR3**. Del mismo modo, tal como se ilustra en FIG. 4, un miembro antideslizamiento **12PAS2** se dispone en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. El miembro antideslizamiento **12PAS2** se forma como una nervadura. Tal como se ilustra en FIG. 4, cuatro miembros antideslizamiento **12PAS2** en forma de una nervadura se proveen en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. En particular, dos miembros antideslizamiento **12PAS2** se proveen en la superficie portadora izquierda **12P1** en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. Dos miembros antideslizamiento **12PAS2** se proveen en la superficie portadora derecha **12P2** en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. Adicionalmente, el miembro antideslizamiento **12PAS2** es más largo en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo en una vista superior del vehículo.

Con la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, el equipaje puede transportarse directamente en la superficie de la porción de cubierta frontal **12**. Aquí, el denominado "equipaje puede transportarse directamente en la superficie de la porción de cubierta frontal **12**" significa, análogamente a JP 2005145203 A, el equipaje se transporta usando la superficie de la porción de cubierta frontal **12** en lugar de una canastilla portapaquetes delantera. El equipaje puede transportarse con por lo menos una parte del equipaje contactando la superficie de la porción de cubierta frontal **12**, o el equipaje puede transportarse en la porción de cubierta frontal **12** usando un miembro de soporte provisto en la superficie de la porción de cubierta frontal **12** para sujetar el equipaje.

[Porción de Tope Izquierda de Cubierta frontal **12LS**, porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**]

Tal como se ilustra en FIG. 5, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. En particular, la porción de tope trasera de cubierta frontal

12BS se forma en la manera de extenderse hacia arriba y hacia atrás desde la porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. Adicionalmente, tal como se ilustra en FIG. 6(A), la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral izquierda de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. En particular, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba y hacia la izquierda desde una porción lateral izquierda de la superficie portadora izquierda **12P1** de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. Por otro lado, tal como se ilustra en FIG. 6(A), la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral derecha de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. En particular, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba y hacia atrás desde la porción lateral derecha de la superficie portadora derecha **12P2** de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. Tal como se ilustra en FIG. 5, la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. En particular, la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba y hacia adelante desde la porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**.

Además, tal como se ilustra en FIG. 5, en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** por un plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal es menor que un ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en relación con la línea horizontal.

Adicionalmente, tal como se ilustra en FIG. 6(A) y FIG. 6(B), en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha, un ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal. En particular, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha, en la porción cerca del límite entre la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, el ángulo de la porción de tope

izquierda de cubierta frontal **12LS** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal.

Así mismo, tal como se ilustra en FIG. 6(A) y FIG. 6(B), en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, un ángulo de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal. En particular, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha, en la porción cerca del límite entre la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, el ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12RS** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal.

Tal como se ilustra en FIG. 5, una distancia entre un extremo delantero **12PF** y un extremo trasero **12PB** de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** es mayor que una distancia entre un extremo delantero y un extremo trasero de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**. La distancia entre el extremo delantero **12PF** y el extremo trasero **12PB** de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** es mayor que una distancia entre un extremo delantero y un extremo trasero de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**. Por lo demás, la distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** es menor que la distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**.

Aunque no mostrada en la figura, en una vista izquierda del vehículo, una altura de una parte de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** protegida por la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** es la misma que una altura de la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** adyacente a la parte. De igual modo, tal como se ilustra en FIG. 6(A) y FIG. 6(B), una altura de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** aumenta desde adelante del vehículo hacia atrás. Más aún, en una vista derecha del vehículo, una altura de una parte de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12RS** protegida por la porción de cubierta derecha superior **12UR1** es la misma que una altura de la porción de cubierta derecha superior **12UR1** adyacente a la parte. Adicionalmente, tal como se ilustra en FIG. 6(A) y FIG. 6(B), una altura de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** aumenta desde adelante del vehículo hacia atrás.

Tal como se ilustra en FIG. 3, la altura máxima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en la dirección de arriba hacia abajo. La altura máxima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en la dirección de arriba hacia abajo.

Por otro lado, tal como se ilustra en FIG. 3, la altura mínima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en la dirección de arriba hacia abajo es mayor que la altura máxima de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en la dirección de arriba hacia abajo. La altura mínima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en la dirección de arriba hacia abajo es mayor que la altura máxima de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en la dirección de arriba hacia abajo.

Preferiblemente, un intervalo de una razón de la altura de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** a la longitud de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo es 0,067 a 0,2. Un intervalo de una razón de la altura de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** a la longitud de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo es 0,067 a 0,2. Más preferiblemente, un intervalo de una razón de la altura de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** a la longitud de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo es 0,083 a 0,143. Un intervalo de una razón de la altura de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** a la longitud de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo es 0,083 a 0,143.

[Porción de Montaje de Miembro de Cuerda]

El vehículo **1** incluye una porción de montaje de miembro de cuerda **20**, El equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede sujetarse en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda **20**.

En este aspecto de implementación, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **12**.

La porción de montaje de miembro de cuerda **20** incluye una porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L**, y una porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R**. La porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L** se forma por una parte de la porción

de cubierta frontal **12**. La porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **12**.

En particular, tal como se ilustra en FIG. 1, la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** de la porción de cubierta frontal superior **12U** incluye una cavidad relativamente larga **12UL1G** formada en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. Tal como se ilustra en FIG. 6(A) - FIG. 6(C), un orificio **12UOL1**, un orificio **12UOL2**, y un orificio **12UOL3** se forman en la superficie superior de la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** en la que se forma la cavidad **12UL1G**. La porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L** se forma por el orificio **12UOL1**, el orificio **12UOL2**, y el orificio **12UOL3**.

Adicionalmente, tal como se ilustra en FIG. 2, la porción de cubierta derecha superior **12UR1** de la porción de cubierta frontal superior **12U** incluye una cavidad relativamente larga **12UR1G** formada en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo.

Tal como se ilustra en FIG. 6(A) - FIG. 6(C), un orificio **12UOR1**, un orificio **12UOR2**, y un orificio **12UOR3** se forman en la superficie superior de la porción de cubierta derecha superior **12UR1** en la que se forma la cavidad **12UR1G**. La porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R** se forma por el orificio **12UOR1**, el orificio **12UOR2**, y el orificio **12UOR3**.

Por lo demás, tal como se ilustra en FIG. 6(A) - FIG. 6(C), la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L** se dispone más hacia la izquierda que la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en una vista frontal del vehículo. La porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R** se dispone más hacia la derecha que la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en una vista frontal del vehículo.

Además, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** incluye una porción de montaje de miembro de cuerda superior **20U**. En particular, la porción de cubierta superior **12UU** de la porción de cubierta frontal **12** incluye una porción protuberante izquierda superior **12UUP1** y una porción protuberante derecha superior **12UUP2**. La porción de montaje de miembro de cuerda superior **20U** se forma por la porción protuberante izquierda superior **12UUP1** y la porción protuberante derecha superior **12UUP2**.

Tal como se ilustra en FIG. 3, un orificio **12UOU1** se forma en la porción protuberante izquierda superior **12UUP1**. Un orificio **12UOU2** se forma en la porción protuberante derecha superior **12UUP2**. La porción protuberante izquierda superior **12UUP1** se dispone más hacia la izquierda la pipa de dirección **3**, y se forma en la manera de sobresalir hacia arriba de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**. La porción protuberante derecha superior **12UUP2** se dispone también a la derecha de la pipa de dirección **3**, y se forma en la manera de sobresalir de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**. Es decir, la porción de montaje de miembro

de cuerda superior **20U** se forma en la manera de sobresalir hacia arriba de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**.

Más aún, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** incluye una porción de montaje de un miembro de cuerda delantera **20F**. Tal como se ilustra en FIG. 5, un orificio **12UOF** se provee en una superficie orientada hacia abajo de la porción de cubierta frontal **12UF**, la cual forma además un borde superior del orificio **12O** en una vista frontal del vehículo. El orificio **12UOF** se provee delante del espacio de colección de sonido **S** del vehículo, para que el sonido de la bocina **H** salga (*to travel out*) del cuerpo del vehículo. La porción de montaje de un miembro de cuerda delantera **20F** se forma por el orificio **12UOF**.

Tal como se ilustra en FIG. 3 y FIG. 5, la porción de montaje de un miembro de cuerda delantera **20F** está debajo de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en una vista frontal del vehículo y está delante de la porción en bajo relieve **12PR** en una vista lateral del vehículo.

A continuación, se describe un método para sujetar equipaje en la porción de cubierta frontal **12**.

En el caso de sujetar equipaje en la porción de cubierta frontal **12** por un miembro de cuerda provisto transversalmente en la dirección de izquierda a derecha del vehículo en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** de la porción de cubierta frontal **12**, un extremo del miembro de cuerda puede sujetarse usando el orificio **12UOL1**, el orificio **12UOL2**, o el orificio **12UOL3** (la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L**), y el otro extremo del miembro de cuerda puede sujetarse usando el orificio **12UOR1**, el orificio **12UOR2**, o el orificio **12UOR3** (la porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R**).

Además, en el caso de sujetar equipaje en la porción de cubierta frontal **12** por un miembro de cuerda provisto longitudinalmente en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** de la porción de cubierta frontal **12**, un extremo del miembro de cuerda puede sujetarse usando el orificio **12UOU1** de la porción protuberante izquierda superior **12UUP1** (la porción de montaje de miembro de cuerda superior **20U**) o el orificio **12UOU2** de la porción protuberante derecha superior **12UUP2** (la porción de montaje de miembro de cuerda superior **20U**), y el otro extremo del miembro de cuerda puede sujetarse usando el orificio **12UOF** (la porción de montaje de un miembro de cuerda delantera **20F**).

[Segundo Aspecto de Implementación]

A continuación, se describe el segundo aspecto de implementación con referencia a FIG.

7 y FIG. 8. FIG. 7 es una vista ampliada de una vista frontal del vehículo **1** de acuerdo con el segundo aspecto de implementación. FIG. 8 es una vista superior del vehículo **1** de acuerdo con el segundo aspecto de implementación.

El segundo aspecto de implementación tiene todas las características del vehículo **1** en el primer aspecto de implementación. Más aún, en la siguiente descripción, se omite apropiadamente la anterior descripción de las posiciones idénticas a aquellas contempladas en el aspecto de implementación de la presente enseñanza.

En el segundo aspecto de implementación, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se forma separadamente de la porción de cubierta frontal **12**, y se dispone por lo menos en la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, o la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**.

En particular, tal como se ilustra en FIG. 7 y FIG. 8, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** incluye una porción de montaje **20M1**, una porción de montaje **20M2**, y una porción de montaje **20M3**. La porción de montaje **20M1** se sujeta en la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**. La porción de montaje **20M2** se sujeta en la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**. La porción de montaje **20M3** se sujeta en la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**. De este modo, la porción de montaje **20M1**, la porción de montaje **20M2**, y la porción de montaje **20M3** se forman todas separadamente de la porción de cubierta frontal **12**.

Cada una de la porción de montaje **20M1**, la porción de montaje **20M2**, y la porción de montaje **20M3** se provee con un hueco (no mostrado en la figura). El miembro de cuerda que sujeta equipaje en la porción de cubierta frontal **12** puede pasar a través del hueco en la porción de montaje **20M1**, la porción de montaje **20M2**, o la porción de montaje **20M3** para anudarse con fines de sujeción.

[Tercer Aspecto de Implementación]

A continuación, se describe el tercer aspecto de implementación con referencia a FIG. 9 - FIG. 11. FIG. 9 es una vista lateral izquierda del vehículo **1** de acuerdo con el tercer aspecto de implementación. FIG. 10 es una vista frontal del vehículo **1** de acuerdo con el tercer aspecto de implementación. FIG. 11 es una vista superior del vehículo **1** de acuerdo con el tercer aspecto de implementación.

El tercer aspecto de implementación tiene todas las características del vehículo **1** en el primer aspecto de implementación. Más aún, en la siguiente descripción, se omite apropiadamente la anterior descripción de las posiciones idénticas a aquellas contempladas en el aspecto de implementación de la presente enseñanza.

En el tercer aspecto de implementación, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se forma separadamente de la porción de cubierta frontal **12**.

En particular, tal como se ilustra en FIG. 9 - FIG. 11, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** incluye un miembro de soporte de equipaje **20S**. El miembro de soporte de equipaje **20S** se dispone encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**.

Adicionalmente, tal como se ilustra en FIG. 10 y FIG. 11, el miembro de soporte de equipaje **20S** incluye una porción de curva **20SR**. La porción de curva **20SR** se dispone encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en la manera de rodear la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en una vista superior del vehículo. De este modo, el miembro de soporte de equipaje **20S** forma una curva en una vista superior del vehículo.

Por lo demás, en una vista superior del vehículo, por lo menos una parte de la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se configura en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**.

En particular, el miembro de soporte de equipaje **20S** incluye una primera porción de conexión **20SC1**, una segunda porción de conexión **20SC2**, una tercera porción de conexión **20SC3**, y una cuarta porción de conexión **20SC4**.

Tal como se ilustra en FIG. 11, la primera porción de conexión **20SC1** y la segunda porción de conexión **20SC2** se configuran en paralelo en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. Además, en una vista superior del vehículo, la primera porción de conexión **20SC1** y la segunda porción de conexión **20SC2** se extienden ambas en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y se forman en la manera de conectarse a la porción de curva **20SR** localizada encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** y la porción de curva **20SR** localizada encima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**. Es decir, la primera porción de conexión **20SC1** y la segunda porción de conexión **20SC2** se forman encima de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** de la porción de cubierta frontal **12** en la manera de abarcar la dirección de izquierda a derecha del vehículo. Es decir, en una vista superior del vehículo, la primera porción de conexión **20SC1** y la segunda porción de conexión **20SC2** se configuran en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**.

Adicionalmente, la tercera porción de conexión **20SC3** y la cuarta porción de conexión **20SC4** se configuran en paralelo en la dirección de izquierda a derecha del vehículo.

Por lo demás, en una vista superior del vehículo, la tercera porción de conexión **20SC3** y la cuarta porción de conexión **20SC4** se forman ambas en la manera de extenderse en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo para conectarse a la primera porción de conexión **20SC1** y la segunda porción de conexión **20SC2**. La tercera porción de conexión **20SC3** se configura en la manera de traslapar la porción de superficie izquierda **12PR2** de la porción en bajo relieve **12PR** de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en una vista superior del vehículo. La cuarta porción de conexión **20SC4** se configura en la manera de traslapar la porción de superficie derecha **12PR3** de la porción en bajo relieve **12PR** de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en una vista superior del vehículo. Es decir, la tercera porción de conexión **20SC3** y la cuarta porción de conexión **20SC4** se forman encima de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** de la porción de cubierta frontal **12** en la manera de abarcar la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. Es decir, en una vista superior del vehículo, la tercera porción de conexión **20SC3** y la cuarta porción de conexión **20SC4** se configuran en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**.

De este modo, un miembro de cuerda que sujeta equipaje a la porción de cubierta frontal **12** puede sujetarse usando una pluralidad de posiciones de la porción de curva **20SR**, la primera porción de conexión **20SC1**, la segunda porción de conexión **20SC2**, la tercera porción de conexión **20SC3**, y la cuarta porción de conexión **20SC4**.

[Efectos de los Aspectos de Implementación]

El vehículo basculante **1** de la presente enseñanza incluye: la pipa de dirección **3**, el mecanismo de dirección **4**, la porción de cubierta frontal **12**, y el faro delantero **15**. El mecanismo de dirección **4** tiene el eje de dirección **5**, el miembro de manillar **6**, la horquilla **7**, y la rueda delantera **8**. El eje de dirección **5** se inserta con posibilidad de girar en la pipa de dirección **3**. El miembro de manillar **6** se operará por un piloto. La horquilla **7** se conecta a la porción inferior del eje de dirección **5**. La rueda delantera **8** se soporta en la horquilla **7**. La porción de cubierta frontal **12** se provee debajo del miembro de manillar **6** y encima de la rueda delantera **8**. El faro delantero **15** se provee en la porción inferior de la porción de cubierta frontal **12**. La porción de cubierta frontal **12** traslapa la pipa de dirección **3** en una vista frontal del vehículo, y traslapa la pipa de dirección **3** en una vista lateral del vehículo. Un borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** se extiende hacia abajo y hacia adelante en una vista lateral del vehículo. La porción de cubierta frontal **12** incluye: la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**. La porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal

12P se forma encima del faro delantero **15**, y el equipaje puede transportarse directamente en la superficie de la porción de cubierta frontal **12**. La porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. La porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción lateral izquierda de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. La porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** se forma en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción lateral derecha de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. El vehículo basculante **1** incluye además la porción de montaje de miembro de cuerda **20**. El equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede sujetarse en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda **20**. En la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal es menor que el ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en relación con la línea horizontal. En la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, el ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal. En la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, el ángulo de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal.

Hablando en términos concretos, en el vehículo basculante **1** de la presente enseñanza, la porción de cubierta frontal **12** tiene la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** que puede transportar directamente equipaje en la superficie de la porción de cubierta frontal **12**. De este modo, no necesita disponerse una gran canastilla portapaquetes delantera, por lo demás, para guardar el equipaje y, en consecuencia, puede asegurarse una porción delantera compacta del vehículo. Más aún, el piloto puede conseguir fácilmente un objeto guardado transportado en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, sin necesidad de voltearse mientras

conduce, de manera que adicionalmente puede mejorarse la comodidad para un piloto.

Además, el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede sujetarse en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda **20**. De este modo, puede asegurarse la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Por otro lado, en el vehículo basculante **1** de la presente enseñanza, la porción de cubierta frontal **12** incluye la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. Adicionalmente, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal es menor que el ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en relación con la línea horizontal.

Es decir, comparada con la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se forma para estar más cercana a (*to be closer to*) un plano horizontal. Por consiguiente, es difícil que el equipaje transportado directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se deslice hacia adelante y hacia el fondo cuando el vehículo se detiene, se desplaza a baja velocidad, o similares.

Más aún, el ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en relación con la línea horizontal se fija para ser mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal. Como resultado, cuando el vehículo se está desplazando a alta velocidad, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** puede usarse para impedir que el equipaje transportado directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se deslice hacia atrás y hacia la parte superior.

Es decir, con el diseño del ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

En otro aspecto, en el vehículo basculante **1** de la presente enseñanza, el faro delantero **15** se provee en la porción inferior de la porción de cubierta frontal **12**, y la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se forma encima del faro delantero **15**.

De este modo, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** es relativamente corta en la dirección de arriba hacia abajo.

Consecuentemente, puede reducirse el flujo de aire que golpea la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** mientras se conduce.

Además, no es necesario configurar el faro delantero **15** en la cubierta del manillar, y la cubierta del manillar puede formarse relativamente pequeña o la cubierta del manillar puede omitirse. Por consiguiente, puede garantizarse aún más una porción delantera compacta del vehículo.

En particular, cuando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** se forman en diferentes ángulos, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** se forma en un ángulo más cercano a un ángulo recto que la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. En consecuencia, comparada con un caso en que la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** se forma en un ángulo más cercano a un ángulo recto, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** tiene una altura mayor en la dirección de arriba hacia abajo. Adicionalmente, entre más la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se forme en la porción inferior de la porción de cubierta frontal **12**, mayor es la altura que la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** tiene en la dirección de arriba hacia abajo. Si la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** tiene una altura mayor en la dirección de arriba hacia abajo, se teme la ocurrencia de un flujo de aire más fuerte que golpea la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** mientras se conduce.

Por consiguiente, en la presente enseñanza, el faro delantero **15** se provee en la porción inferior de la porción de cubierta frontal **12**, de manera que la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** puede ser relativamente corta en la dirección de arriba hacia abajo, reduciendo así el flujo de aire que golpea la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** mientras se conduce.

Por otro lado, en el caso de que una porción de superficie portaequipaje de la porción de cubierta frontal **12** se forme encima del faro delantero **15**, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se forma en una porción más alta de la porción de cubierta frontal **12** y, por consiguiente, puede volverse más larga en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. De este modo, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Más aún, en el vehículo basculante **1** de la presente enseñanza, la porción de cubierta frontal **12** tiene la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** que se forman respectivamente en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción lateral izquierda y la porción lateral derecha de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. Adicionalmente, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal, y la porción de tope derecha de cubierta frontal por el plano vertical

que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, los ángulos de la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha de cubierta frontal en relación con la línea horizontal son ambos más grandes que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal.

De este modo, puede asegurarse el ancho de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y puede evitarse que el equipaje se deslice en la dirección a lo ancho del vehículo cuando el vehículo basculante **1** se ladea transversalmente. Por consiguiente, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

En particular, en el caso de que el vehículo basculante **1** se ladee hacia la izquierda del vehículo, el equipaje transportado directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede deslizarse hacia la izquierda del vehículo. Así mismo, en el caso de que el vehículo basculante **1** se ladee hacia la derecha del vehículo, el equipaje transportado directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede deslizarse hacia la derecha del vehículo.

Consecuentemente, en el vehículo basculante **1** de la presente enseñanza, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** se forma en un ángulo más cercano que la porción de superficie portaequipaje de carcasa delantera **12P** a un ángulo recto. Como consecuencia, en el caso de que el vehículo basculante **1** se ladee hacia la izquierda del vehículo, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** puede usarse para impedir que el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de carcasa delantera **12P** se desvíe hacia la izquierda y hacia la parte superior del vehículo.

Adicionalmente, la porción de tope derecha de la carcasa delantera **12RS** se forma en un ángulo más cercano que la porción de superficie portaequipaje de carcasa delantera **12P** a un ángulo recto. En consecuencia, en el caso de que el vehículo basculante **1** se ladee hacia la derecha del vehículo, la porción de tope derecha de la carcasa delantera **12RS** puede usarse para impedir que el equipaje que se transporta directamente en la porción de superficie portaequipaje de carcasa delantera **12P** se desvíe hacia la derecha y la parte superior del vehículo.

De este modo, puede proveerse el vehículo basculante **1**, de manera que puede mantenerse una pequeña porción delantera del vehículo, un miembro de cuerda se usa para sujetar, y la forma de una cubierta de carcasa delantera se diseña deliberadamente. De este modo, independientemente del estado de marcha del vehículo, el equipaje puede transportarse estable y directamente en la porción de cubierta frontal **12**, mejorando así la comodidad.

Preferiblemente, la porción de cubierta frontal **12** incluye, además: la porción de tope

delantera de cubierta frontal **12FS** formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**.

Como se discutió más arriba, para reducir el impacto del flujo de aire que golpea la porción de cubierta frontal **12** mientras se conduce, el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** se forma en la manera de extenderse hacia adelante y hacia abajo. En el caso de que la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se disponga, además, con la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**, puede impedirse así mismo que el equipaje se deslice hacia adelante y hacia abajo cuando el vehículo se detiene, se desplaza a baja velocidad, o similares. Por consiguiente, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** incluye la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L** y la porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R**. La porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **12**, y se provee más hacia la izquierda que la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en una vista frontal del vehículo. La porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **12**, y se provee más hacia la derecha que la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en una vista frontal del vehículo.

En el caso de que una parte de la porción de cubierta frontal **12** se use para formar la porción de montaje de miembro de cuerda **20**, puede ahorrarse un espacio para configurar la porción de montaje de miembro de cuerda **20** separadamente de la porción de cubierta frontal **12**. Por consiguiente, puede garantizarse aún más una porción delantera compacta del vehículo.

Adicionalmente, la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L** se provee más hacia la izquierda que la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, y la porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R** se provee más hacia la derecha que la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**. El miembro de cuerda puede abarcar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y el equipaje se sujeta en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** desde arriba. Por consiguiente, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** incluye una porción en bajo relieve **12PR** que se remete hacia abajo. La porción de montaje de miembro de cuerda **20** (**20F**) se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **12**, y se provee debajo de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en una vista frontal del vehículo, y se provee

delante de la porción en bajo relieve **12PR** en una vista lateral del vehículo.

En este caso, la porción en bajo relieve **12PR** que se remete hacia abajo se forma en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, de manera que dentro del cuerpo del vehículo de la porción de cubierta frontal **12**, un espacio debajo de la porción en bajo relieve **12PR** es más angosto que un espacio debajo de una porción distinta de la porción en bajo relieve **12PR**. Por lo tanto, puede formarse el espacio de colección de sonido **S** de la bocina **H**. Por otro lado, el orificio **12UOF** para que el sonido salga del cuerpo del vehículo se provee en una posición delante del espacio de colección de sonido **S** del vehículo. La porción de montaje de miembro de cuerda **20 (20F)** se forma en la porción en la que el orificio **12UOF** se forma en la porción de cubierta frontal **12**, puede ahorrarse un espacio para configurar la porción de montaje de miembro de cuerda **20** separadamente de la porción de cubierta frontal **12**. En consecuencia, puede garantizarse aún más una porción delantera compacta del vehículo.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda **20 (20U)** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **12**, y se forma en la manera de sobresalir hacia arriba desde la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**.

En el caso de que una parte de la porción de cubierta frontal **12** se use para formar la porción de montaje de miembro de cuerda **20 (20U)**, puede ahorrarse un espacio para configurar la porción de montaje de miembro de cuerda **20 (20U)** separadamente de la porción de cubierta frontal **12**. Por consiguiente, puede garantizarse aún más una porción delantera compacta del vehículo.

Adicionalmente, la porción de montaje de miembro de cuerda **20 (20U)** se dispone en la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** formada en la manera de sobresalir hacia arriba desde la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda **20 (20U)** puede proveer al equipaje con fuerzas de sujeción hacia atrás y hacia arriba. En consecuencia, puede impedirse además que el equipaje se deslice hacia adelante y hacia abajo cuando el vehículo se detiene, se desplaza a baja velocidad, o similares. Consecuentemente, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se forma separadamente de la porción de cubierta frontal **12**, y se dispone por lo menos en la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, o la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**.

La porción de montaje de miembro de cuerda **20** se forma separadamente de la porción de cubierta frontal **12**, y se dispone por lo menos en la porción de tope trasera de cubierta frontal

12BS, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, o la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, de manera que puede simplificarse la disposición de la porción de montaje de miembro de cuerda **20**. De este modo, se puede asegurar la estabilidad de almacenamiento empleando un método sencillo.

Preferiblemente, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se forma separadamente de la porción de cubierta frontal **12**, describe una curva en una vista superior del vehículo, y se dispone encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**.

En este caso, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** describe una curva, se dispone encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** puede formarse relativamente grande, y existen más posiciones en las que pueden montarse los miembros de cuerda. Por consiguiente, puesto que el grado de libertad de montar un miembro de cuerda puede aumentarse en correspondencia con la forma o el peso del equipaje, puede mejorarse la fuerza de sujetar el equipaje en la porción de cubierta frontal **12** usando un miembro de cuerda. De este modo, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, en una vista superior del vehículo, por lo menos una parte de la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se configura en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**.

Por lo menos una parte de la porción de montaje de miembro de cuerda **20** se configura se configura en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en una vista superior del vehículo, una posición en la que un miembro de cuerda puede montarse puede estar cerca del equipaje. De este modo, puede mejorarse la fuerza de sujetar el equipaje en la porción de cubierta frontal **12** por un miembro de cuerda, de manera que se asegura aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** es menor que una distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**.

En este caso, la distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** se fija para ser menor que la distancia entre el extremo delantero y el extremo trasero de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**. La longitud

de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo puede formarse relativamente corta. De este modo, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede formarse relativamente larga en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo. De este modo, puede garantizarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la altura máxima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en la dirección de arriba hacia abajo, y la altura máxima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en la dirección de arriba hacia abajo.

En este caso, las alturas de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** se forman para ser menores que la de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, de manera que la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** pueden ser pequeñas. De este modo, puesto que la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** pueden formarse relativamente bajas, incluso si equipaje relativamente grande se coloca en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** pueden usarse para sujetar únicamente la porción de fondo (*the bottom portion*) del equipaje, para evitar que el equipaje se deslice en la dirección de izquierda a derecha, y un espacio de almacenamiento de equipaje en la dirección de izquierda a derecha más cercano que la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** hacia la parte superior se provee para ser relativamente grande.

Adicionalmente, puesto que un objeto guardado colocado en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede alcanzarse y conseguirse fácilmente, es posible asegurar la estabilidad de almacenamiento del equipaje y, además, mejorarse la comodidad para un piloto.

Preferiblemente, la altura máxima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en la dirección de arriba hacia abajo. La altura máxima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en la dirección de arriba hacia abajo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en la dirección de arriba hacia abajo. La altura mínima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS** en la dirección de arriba hacia abajo es mayor que la altura máxima de la porción de tope delantera de cubierta frontal

12FS en la dirección de arriba hacia abajo. La altura mínima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** en la dirección de arriba hacia abajo es mayor que la altura máxima de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en la dirección de arriba hacia abajo.

En este caso, las alturas de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** se fijan para ser menores que la de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, de manera que la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** pueden ser pequeñas.

De este modo, puesto que la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** pueden formarse relativamente bajas, incluso si equipaje relativamente grande se coloca en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** pueden usarse para sujetar únicamente la porción de fondo del equipaje, con el fin de evitar que el equipaje se deslice hacia adelante y en la dirección de izquierda a derecha, y espacios de almacenamiento de equipaje en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo y la dirección de izquierda a derecha más cercanos que la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, y la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS** hacia la parte superior se proveen para ser relativamente grandes.

Por lo demás, puesto que un objeto guardado colocado en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede alcanzarse y conseguirse fácilmente, es posible asegurar la estabilidad de almacenamiento del equipaje y mejorar así mismo la comodidad para un piloto.

Preferiblemente, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se provee con los miembros antideslizamiento **12PAS1** y **12PAS2**.

En el caso de guardar equipaje en la manera de colocarlo directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, los miembros antideslizamiento **12PAS1** y **12PAS2** dispuestos en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** pueden usarse además para evitar que el equipaje se deslice en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo o la dirección de izquierda a derecha. De este modo, se puede asegurar aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, el miembro antideslizamiento **12PAS2** tiene la forma de una nervadura.

En el caso de guardar equipaje en la forma de colocarlo directamente en la porción de

superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, el miembro antideslizamiento **12PAS2** dispuesto en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede usarse además para evitar que el equipaje se deslice en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo o la dirección de izquierda a derecha del vehículo. Adicionalmente, en el caso de que el miembro antideslizamiento **12PAS2** se disponga en forma de una nervadura, puede ahorrarse un espacio para disponer el miembro antideslizamiento **12PAS2**. Por consiguiente, se puede asegurar una porción delantera más compacta del vehículo.

Por lo demás, puede hacerse más grande un área de contacto con el equipaje, mejorando así la eficacia de impedir el deslizamiento. De este modo, se asegura aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

Preferiblemente, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** incluye una porción en bajo relieve **12PR** que se remete hacia abajo. La porción en bajo relieve **12PR** incluye la porción de superficie de base **12PR1**, la porción de superficie izquierda **12PR2** formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción lateral izquierda de la porción de superficie de base **12PR1** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y la porción de superficie derecha **12PR3** formada en la manera de extenderse hacia arriba desde la porción lateral derecha de la porción de superficie de base **12PR1** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. El miembro antideslizamiento **12PAS1** se forma por la porción de superficie izquierda **12PR2** y la porción de superficie derecha **12PR3**.

En el caso de guardar equipaje colocándolo directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, el miembro antideslizamiento **12PAS1** dispuesto en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede usarse además para impedir que el equipaje se deslice en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo o la dirección de izquierda a derecha del vehículo. Así, puede asegurarse aún más la estabilidad de almacenamiento del equipaje.

En otro aspecto, en la porción en bajo relieve **12PR** que se remete hacia debajo de la base se forma en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**. Dentro del cuerpo del vehículo de la porción de cubierta frontal **12**, un espacio debajo de la porción en bajo relieve **12PR** hacia la base es más angosto que un espacio debajo de una porción distinta de la porción en bajo relieve **12PR** hacia la base, puede formarse el espacio de colección de sonido **S** de la bocina **H**. La porción que forma la porción en bajo relieve **12PR** en la porción de cubierta frontal **12** se usa para formar el miembro antideslizamiento **12PAS1**. De este modo, puede ahorrarse el espacio para disponer el miembro antideslizamiento **12PAS1** separadamente de la porción de cubierta frontal **12**. Por consiguiente, se puede asegurar aún más una porción delantera compacta del

vehículo.

Ejemplos de Otras Variantes

Por ejemplo, las cubiertas del cuerpo del vehículo tales como la porción de cubierta frontal **12** y la porción protectora de las piernas **18** son miembros decorativos y, apropiadamente, pueden formarse separadamente de un material tal como plástico. Varios miembros de cubierta son productos formados integralmente mediante moldeo por inyección. Sin embargo, puede incluirse una pluralidad de miembros. Por ejemplo, en la porción de cubierta frontal **12** en el aspecto de implementación, la porción de cubierta frontal superior **12U**, la porción de cubierta frontal izquierda inferior **12DL**, y la porción de cubierta frontal derecha inferior **12DR** se forman separadamente, y pueden integrarse alternativamente. En la porción de cubierta frontal superior **12U**, la porción de cubierta superior **12UU**, la porción de cubierta inferior **12UD**, la porción de cubierta izquierda superior **12UL1**, la porción de cubierta izquierda inferior **12UL2**, la porción de cubierta derecha superior **12UR1**, la porción de cubierta derecha inferior **12UR2**, y la porción de cubierta frontal **12UF** se forman separadamente, y pueden integrarse alternativamente. En la porción de cubierta superior **12UU**, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** se forman separadamente, y pueden integrarse alternativamente.

Por otro lado, en el aspecto de implementación, el faro delantero **15** se forma por faros delanteros dobles dispuestos en paralelo en la dirección de izquierda a derecha. No obstante, el aspecto de implementación no se limita a este. Por ejemplo, el faro delantero **15** puede formarse por un solo faro delantero.

Además, el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** tiende a extenderse hacia abajo y hacia adelante en una vista lateral del vehículo. Es decir, en una vista lateral del vehículo, es únicamente necesario permitir que el extremo delantero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** se localice debajo del extremo trasero del borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** hacia la base. Por ejemplo, en una vista lateral del vehículo, el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** puede formarse en la manera de extenderse hacia abajo de atrás hacia adelante del vehículo en una gradiente sostenida, o puede formarse en la manera de extenderse hacia abajo de atrás hacia adelante del vehículo en una "gradiente pronunciada" y luego extenderse hacia abajo en una "gradiente suave", o puede formarse en la manera de extenderse hacia abajo de atrás hacia adelante del vehículo en una "gradiente suave" y luego extenderse hacia abajo en una "gradiente pronunciada". Más aún, en una vista lateral del vehículo,

el borde delantero de la porción de cubierta frontal **12** puede formarse alternativamente en la manera de extenderse hacia la parte delantera del vehículo y luego en la manera de extenderse hacia la base del vehículo primero y luego extenderse además hacia la parte delantera del vehículo.

Por lo demás, en el aspecto de implementación, en la sección transversal obtenida recortando la porción central de la porción de cubierta frontal **12** en la dirección de izquierda a derecha del vehículo por un plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se forma en la manera de extenderse desde la porción de conexión de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** hacia la parte de atrás del vehículo aproximadamente horizontalmente y luego extenderse hacia la parte de atrás y hacia la parte superior del vehículo para conectarse a la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**. No obstante, el aspecto de implementación no se limita a este, siempre y cuando en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** por el plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en relación con la línea horizontal se fije para ser menor que el ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS** en relación con la línea horizontal. Por ejemplo, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** puede formarse en la manera de extenderse desde la porción de conexión de la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** hacia la parte de atrás y hacia la parte superior del vehículo en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo para conectarse a la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, o puede formarse para ser generalmente aproximadamente horizontal en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo.

Adicionalmente, en el aspecto de implementación, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, la superficie portadora izquierda **12P1** se extiende a la izquierda en la dirección de izquierda a derecha del vehículo y hacia abajo desde la porción de extremo izquierda de la porción en bajo relieve **12PR** y se conecta a la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**. Sin embargo, el aspecto de implementación no se limita a este, siempre y cuando la superficie portadora izquierda **12P1** se forme en la manera de extenderse en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. Por ejemplo, la superficie portadora izquierda **12P1** puede extenderse a la izquierda en la dirección de izquierda a derecha del vehículo y hacia arriba desde la porción de extremo izquierda de la porción en bajo relieve **12PR** y se conecta a la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, o puede formarse

aproximadamente para ser horizontal en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. Por lo demás, en el aspecto de implementación, en la sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, la superficie portadora derecha **12P2** se extiende a la derecha en la dirección de izquierda a derecha del vehículo y hacia abajo desde la porción de extremo derecha de la porción en bajo relieve **12PR** y se conecta a la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**. No obstante, el aspecto de implementación no se limita a este, siempre y cuando la superficie portadora derecha **12P2** se forme en la manera de extenderse en la dirección de izquierda a derecha del vehículo. Por ejemplo, la superficie portadora derecha **12P2** puede extenderse a la derecha en la dirección de izquierda a derecha del vehículo y hacia arriba desde la porción de extremo derecha de la porción en bajo relieve **12PR** para conectarse a la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, o puede formarse aproximadamente para ser horizontal en la dirección de izquierda a derecha del vehículo.

Más aún, en el aspecto de implementación, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** de la porción de cubierta superior **12UU** incluye una porción en bajo relieve **12PR** que se remete hacia abajo. Sin embargo, el aspecto de implementación no se limita a este, y puede alternatively no incluir la porción en bajo relieve **12PR**. En este caso, la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** se configura en la manera de conectarse a una porción de extremo derecha de la superficie portadora izquierda **12P1** y una porción de extremo izquierda de la superficie portadora derecha **12P2**.

Adicionalmente, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** formada por la porción de cubierta frontal **12** no se limita a los aspectos de implementación, y la cantidad, la forma, las posiciones de formación, y similares pueden cambiarse todas apropiadamente.

Por ejemplo, la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L**, es decir, el orificio **12UOL1**, el orificio **12UOL2**, y el orificio **12UOL3** pueden no formarse en la superficie superior de la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** usada para formar la cavidad **12UL1G**. Alternativamente, en lugar de formar la cavidad **12UL1G**, la porción de cubierta izquierda superior **12UL1** puede formarse directamente. Por lo demás, la cantidad de orificios puede no limitarse al aspecto de implementación, y pueden proveerse dos o menos o cuatro o más orificios. La porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R**, es decir, el orificio **12UOR1**, el orificio **12UOR2**, y el orificio **12UOR3** pueden no formarse en la superficie superior de la porción de cubierta derecha superior **12UR1** usada para formar la cavidad **12UR1G**. En lugar de formar la cavidad **12UR1G**, la porción de cubierta derecha superior **12UR1** puede formarse directamente. Adicionalmente, la cantidad de orificios puede no limitarse al aspecto de implementación, y pueden proveerse dos o

menos o cuatro o más orificios.

Además, en la porción de montaje de miembro de cuerda superior **20U**, el orificio **12UOU1** y el orificio **12UOU2** usados para sujetar el miembro de cuerda pueden no formarse por la porción protuberante izquierda superior **12UUP1** y la porción protuberante derecha superior **12UUP2**. Por ejemplo, el orificio **12UOU1** y el orificio **12UOU2** pueden formarse directamente en la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**. Por otro lado, los orificios usados para sujetar el miembro de cuerda pueden no limitarse a la estructura de dos orificios, incluyendo el orificio **12UOU1** y el orificio **12UOU2**, y puede incluirse únicamente un orificio o pueden incluirse tres o más orificios.

Así mismo, la porción de montaje de un miembro de cuerda delantera **20F**, es decir, el orificio **12UOF**, puede no formarse usando la porción de cubierta frontal **12UF**. Por ejemplo, el orificio **12UOF** puede formarse en la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**. Del mismo modo, la cantidad de orificios puede no limitarse al aspecto de implementación, y pueden proveerse dos o más orificios.

Más aún, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** puede incluir únicamente una o más de una de la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **20L**, la porción de montaje de miembro de cuerda derecha **20R**, la porción de montaje de miembro de cuerda superior **20U**, y la porción de montaje de un miembro de cuerda delantera **20F**. Por otro lado, otras porciones en la porción de cubierta frontal **12** pueden usarse para formar la porción de montaje de miembro de cuerda **20**,

Adicionalmente, la porción de montaje de miembro de cuerda **20** formada separadamente de la porción de cubierta frontal **12** no se limita al aspecto de implementación, y la cantidad, la forma, las posiciones de formación, y similares pueden cambiarse todas apropiadamente.

Por ejemplo, la porción de montaje **20M1**, la porción de montaje **20M2**, y la porción de montaje **20M3** se sujetan respectivamente en la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, pero no se limitan a esto, y pueden sujetarse arbitrariamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**. Más aún, aparte de la porción de cubierta superior **12UU** de la porción de cubierta frontal superior **12U**, la porción de montaje **20M1**, la porción de montaje **20M2**, y la porción de montaje **20M3** pueden sujetarse en la porción de cubierta izquierda superior **12UL1**, la porción de cubierta izquierda inferior **12UL2**, la porción de cubierta derecha superior **12UR1**, y la porción de cubierta derecha inferior **12UR2**. Por lo demás, la cantidad de las porciones de montaje puede no limitarse al aspecto de implementación, y

pueden proveerse dos o menos, cuatro o más porciones de montaje.

Además, la forma del miembro de soporte de equipaje **20S** no se limita al aspecto de implementación y, por ejemplo, puede incluir únicamente la porción de curva **20SR**, pero no incluye la primera porción de conexión **20SC1**, la segunda porción de conexión **20SC2**, la tercera porción de conexión **20SC3**, y la cuarta porción de conexión **20SC4**. Adicionalmente, la porción de curva **20SR** se dispone encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope trasera de cubierta frontal **12BS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS** en la manera de rodear la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **12P** en una vista superior del vehículo, pero no se limita a esto y, por ejemplo, puede disponerse únicamente encima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **12LS**, la porción de tope derecha de cubierta frontal **12RS**, y la porción de tope delantera de cubierta frontal **12FS**.

Por lo demás, en los aspectos de implementación, se usa una motocicleta de dos ruedas como un ejemplo del vehículo **1** con fines de descripción. Sin embargo, el vehículo **1** puede ser un vehículo basculante que se desplaza (*that cycles*) en una posición inclinada, puede ser un vehículo de dos ruedas o una bicicleta impulsada por energía distinta de un motor, o puede ser un vehículo de tres ruedas o un vehículo de cuatro ruedas.

Numerales de referencia

- 1:** Vehículo
- 2:** Marco del vehículo
- 3:** Pipa de dirección
- 4:** Mecanismo de dirección
- 5:** Eje de dirección
- 6:** Miembro de manillar
- 7:** Horquilla
- 8:** Rueda delantera
- 9:** Unidad de propulsión
- 10:** Porción de sillín
- 11:** Rueda trasera
- 12:** Porción de cubierta frontal
- 12U:** Porción de cubierta frontal superior
- 12UU:** Porción de cubierta superior

12UUF: Extremo delantero
12UUP1: Porción protuberante izquierda superior
12UUP2: Porción protuberante derecha superior
12UL1: Porción de cubierta izquierda superior
12UL1F: Borde delantero
12UL2: Porción de cubierta izquierda inferior
12UR1: Porción de cubierta derecha superior
12UL1G: Cavidad
12UR2: Porción de cubierta derecha inferior
12UR1G: Cavidad
12UF: Porción de cubierta frontal
12UOL1: Orificio
12UOL2: Orificio
12UOL3: Orificio
12UOR1: Orificio
12UOR2: Orificio
12UOR3: Orificio
12UOU1: Orificio
12UOU2: Orificio
12UOF: Orificio
12D: Porción de cubierta frontal inferior
12DL: Porción de cubierta frontal izquierda inferior
12DR: Porción de cubierta frontal derecha inferior
12P: Porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal
12PAS1: Miembro antideslizamiento
12PAS2: Miembro antideslizamiento
12P1: Superficie portadora izquierda
12P2: Superficie portadora derecha
12PF: Extremo delantero
12PB: Extremo trasero
12PR: porción en bajo relieve
12PR1: Porción de superficie de base
12PR2: Porción de superficie izquierda
12PR3: Porción de superficie derecha
12BS: Porción de tope trasera de cubierta frontal

12BSR: Porción en bajo relieve
12LS: Porción de tope izquierda de cubierta frontal
12RS: Porción de tope derecha de cubierta frontal
12FS: Porción de tope delantera de cubierta frontal
12O: Orificio
14: Cubierta de luz de posición
15: Faro delantero
16: Luz de posición
17L: Luz direccional izquierda
17R: Luz direccional derecha
18: Porción protectora de las piernas
20: Porción de montaje de miembro de cuerda
20L: Porción de montaje de miembro de cuerda izquierda
20R: Porción de montaje de miembro de cuerda derecha
20U: Porción de montaje de miembro de cuerda superior
20F: Porción de montaje de miembro de cuerda delantera
20M1: Porción de montaje
20M2: Porción de montaje
20M3: Porción de montaje
20S: Miembro de soporte de equipaje
20SR: Porción de curva
20SC1: Primera porción de conexión
20SC2: Segunda porción de conexión
20SC3: Tercera porción de conexión
20SC4: Cuarta porción de conexión
H: Bocina
S: Espacio de colección de sonido