



①9



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

①1 Número de publicación: **2 332 113**

⑤1 Int. Cl.:
B62J 17/04 (2006.01)

⑫

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

⑨6 Número de solicitud europea: **08013628 .6**

⑨6 Fecha de presentación : **29.07.2008**

⑨7 Número de publicación de la solicitud: **2055620**

⑨7 Fecha de publicación de la solicitud: **06.05.2009**

⑤4 Título: **Unidad de parabrisas para vehículo del tipo de montar a horcajadas.**

③0 Prioridad: **31.10.2007 JP 2007-283857**

④5 Fecha de publicación de la mención BOPI:
26.01.2010

④5 Fecha de la publicación del folleto de la patente:
26.01.2010

⑦3 Titular/es: **HONDA MOTOR Co., Ltd.**
1-1, Minami-Aoyama 2-chome
Minato-ku, Tokyo 107-8556, JP

⑦2 Inventor/es: **Matsuo, Hisashi y**
Kurakawa, Yukinori

⑦4 Agente: **Ungría López, Javier**

ES 2 332 113 T3

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

DESCRIPCIÓN

Unidad de parabrisas para vehículo del tipo de montar a horcajadas.

5 Campo técnico

La presente invención se refiere a una unidad de parabrisas para un vehículo del tipo de montar a horcajadas.

Antecedentes de la invención

10 Convencionalmente, se conoce una unidad de parabrisas (pantalla) para un vehículo del tipo de montar a horcajadas que está dispuesto en la parte delantera central de una carrocería de vehículo con un conducto de aire adaptado para permitir que un orificio de introducción de aire que se abre hacia delante del vehículo comunique con un orificio de salida de aire que se abra hacia arriba del vehículo (véase, por ejemplo, el documento de Patente número JP-A-2006-
15 36062).

Esta unidad de parabrisas conduce el aire de marcha desde la parte delantera del vehículo hacia el lado superior a través del conducto de aire reduciendo la altura del parabrisas y mejorando más el efecto parabrisas, en comparación con una unidad de parabrisas general que no tiene el conducto de aire.

20 Problema a resolver con la invención

Sin embargo, la unidad de parabrisas descrita anteriormente incrementa el grosor correspondiente al del conducto de aire. En particular, hay posibilidad de que las paredes laterales izquierda y derecha de una porción ascendente
25 delante de un ocupante se vean probablemente a través del parabrisas. Se desea mejorar este punto.

Consiguientemente, un objeto de la presente invención es dificultar que las paredes laterales izquierda y derecha de una porción ascendente delante de un ocupante se vean a través de un parabrisas en una unidad de parabrisas para un vehículo del tipo de montar a horcajadas dispuesto en la parte central delantera de una carrocería de vehículo con un conducto de aire adaptado para conducir el aire de marcha desde la parte delantera del vehículo hacia el lado superior.
30

Medios para resolver el problema

35 La invención expuesta en la reivindicación 1, como medios para resolver el problema descrito anteriormente, es una unidad de parabrisas (por ejemplo, la pantalla 25, 125 en las realizaciones) para un vehículo del tipo de montar a horcajadas (por ejemplo, la motocicleta 1 en las realizaciones) dispuesta en la parte central delantera de una carrocería de vehículo con un conducto de aire (por ejemplo, el conducto de aire 31, 131 en las realizaciones) adaptado para permitir que un orificio de introducción de aire (por ejemplo, el orificio de introducción de aire 32 en las realizaciones)
40 que se abre hacia delante del vehículo comunique con un orificio de salida de aire (por ejemplo, el orificio de salida de aire 33 en las realizaciones) que se abre hacia arriba del vehículo, el conducto de aire incluye una porción de introducción (por ejemplo, la porción curvada 31a en las realizaciones) que se extiende hacia atrás del orificio de introducción de aire y una porción ascendente (por ejemplo, la porción recta 31b, 131b en las realizaciones) que es contigua con la porción de introducción, subiendo delante de un ocupante, y que llega al orificio de salida de aire, caracterizándose la unidad de parabrisas porque la porción ascendente se ha dispuesto de modo que una anchura
45 izquierda-derecha (por ejemplo, la anchura izquierda-derecha H2, H4 en las realizaciones) de una pared trasera (por ejemplo, la pared trasera 35 en la realización) sea más estrecha que una anchura izquierda-derecha (por ejemplo, la anchura izquierda-derecha H1, H3 en las realizaciones) de una pared delantera (por ejemplo, la pared delantera 36 en las realizaciones) hacia delante de la porción ascendente.

50 La invención expuesta en la reivindicación 2 se caracteriza porque paredes laterales izquierda y derecha (por ejemplo, las paredes laterales izquierda y derecha 37, 137 en las realizaciones) de la porción ascendente se han dispuesto inclinadas estrechando gradualmente un intervalo entre ellas a medida que las paredes laterales izquierda y derecha se dirigen hacia atrás.

55 La invención expuesta en la reivindicación 3 se caracteriza porque un ángulo (por ejemplo $\theta 1$ a $\theta 3$ en las realizaciones) formado entre las paredes laterales izquierda y derecha se pone a un rango de 25° a 35° .

Efecto de la invención

60 Según la invención expuesta en la reivindicación 1, la anchura izquierda y derecha de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha en la porción ascendente que sube en la parte delantera del ocupante se suprime cuando las paredes laterales izquierda y derecha se ven desde el punto de visión del ocupante. Esto ensancha la visión a través del parabrisas mejorando la sensación de espacio en la posición de conducción.

65 Según la invención expuesta en la reivindicación 2, las paredes laterales izquierda y derecha de la porción ascendente en la parte delantera del ocupante se inclinan extendiéndose a lo largo de la línea de visión que se extiende desde el punto de visión del ocupante hacia atrás de las paredes laterales izquierda y derecha. Por lo tanto, la anchura

izquierda-derecha de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha se puede reducir más cuando las paredes laterales izquierda y derecha se ven desde el punto del ocupante.

Según la invención expuesta en la reivindicación 3, la anchura izquierda-derecha de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha se puede reducir con respecto al punto de visión del ocupante situado en un rango estándar hacia atrás de la porción ascendente cuando se ven las paredes laterales izquierda y derecha de la porción ascendente.

Breve descripción de los dibujos

La figura 1 es una vista lateral izquierda de una motocicleta según una realización de la presente invención.

La figura 2 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de un plano perpendicular a la dirección izquierda-derecha de una cubierta delantera de la motocicleta.

La figura 3 es una vista en sección transversal de la cubierta delantera tomada a lo largo de una línea de visión de un ocupante.

La figura 4 es una vista en sección transversal que ilustra una segunda realización de la presente invención, correspondiente a la figura 3.

La figura 5 es una vista en sección transversal que ilustra una modificación de la segunda realización, correspondiente a la figura 3.

Mejor modo de llevar a la práctica la invención

A continuación se describirán realizaciones de la presente invención con referencia a los dibujos. Se ha de indicar que las orientaciones como la parte delantera, la parte trasera o la trasera, izquierda, derecha, etc, en la descripción siguiente son las mismas que las de un vehículo a no ser que se indique lo contrario. Además, las flechas FR, LI y ARRIBA en los dibujos denotan las partes delantera, izquierda y superior, respectivamente, del vehículo.

Realización 1

Una motocicleta (un vehículo del tipo de montar a horcajadas) 1 ilustrado en la figura 1 es, por ejemplo, un vehículo tipo scooter que tiene un suelo bajo 2. Una rueda delantera 3 de la motocicleta 1 es soportada rotativamente por una horquilla delantera telescópica 4. La horquilla delantera 4 se soporta de forma dirigitiva por un tubo delantero 7 situado en un extremo delantero de un bastidor de carrocería 6 mediante un vástago de dirección 5. El bastidor de carrocería 6 incluye un tubo principal 8 que se extiende hacia atrás hacia abajo del tubo delantero 7, después se curva, y se extiende más hacia atrás y hacia arriba. Un manillar de dirección 9 está unido al extremo superior del vástago de dirección 5.

Una unidad basculante 10 es soportada por la porción trasera del bastidor de carrocería 6 de manera que bascule alrededor de su extremo delantero. La unidad basculante 10 está compuesta integralmente por un motor 11 y un mecanismo de transmisión de potencia 12. Una rueda trasera 13, que es una rueda de accionamiento, está unida a un eje de salida situado en el extremo trasero de la unidad basculante. Un amortiguador trasero 14 está dispuesto entre el extremo trasero de la unidad basculante 10 y el extremo trasero del bastidor de carrocería 6.

El bastidor de carrocería 6 está cubierto por una cubierta de carrocería 15 hecha principalmente de resina sintética. La cubierta de carrocería 15 incluye principalmente una cubierta delantera (carenado delantero) 16; una cubierta baja 17; una cubierta trasera 18; y una cubierta de suelo 19. La cubierta delantera 16 cubre la porción delantera del bastidor de carrocería 6 de manera que se extienda desde su parte delantera a sus lados izquierdo y derecho. La cubierta inferior 17 continúa desde la porción inferior de la cubierta delantera 16 para cubrir la porción inferior del bastidor de carrocería 6. La cubierta trasera 18 cubre la porción trasera del bastidor de carrocería 6. La cubierta de suelo 19 cubre una porción que se extiende desde la porción trasera de la cubierta delantera 16 a la porción superior de la cubierta inferior 17.

Un asiento 20 para ocupantes (conductor y acompañante) está dispuesto encima de la cubierta trasera 18 de manera que pueda abrir y cerrar una cámara de almacenamiento de artículos (no representada) en la cubierta trasera 18. Un ocupante (el conductor) J sentado en la porción delantera del asiento 20 pone las manos en las empuñaduras izquierda y derecha del manillar 9 y asume una posición de conducción tal que ponga los pies en las superficies superiores izquierda y derecha de la cubierta de suelo 19. Una cubierta delantera 16 está situada delante (hacia delante) del ocupante J situado en dicha posición de conducción para reducir la presión de aire de marcha contra el ocupante J.

La porción superior de la cubierta delantera 16 se ha construido como una pantalla 25 hecha de una resina transmissiva transparente o semitransparente tal como, por ejemplo, policarbonato. Aunque el ocupante J puede ver la parte delantera del vehículo a través de la pantalla 25, el borde superior de la pantalla 25 (la cubierta delantera 16) se pone a tal altura que no impida la vista frontal del ocupante J (una altura que corresponda al pecho). A propósito, una porción (un cuerpo de cubierta 16a) de la cubierta delantera 16 excluyendo la pantalla 25 se hace de una resina no transparente, tal como, por ejemplo, ABS. En la figura, el número de referencia 21 denota un faro dispuesto en el extremo delantero de la cubierta delantera 16, y 22 denota espejos retrovisores dispuestos en ambos lados izquierdo y derecho de la cubierta delantera 16.

ES 2 332 113 T3

La pantalla 25 incluye un conducto de aire 31 inclinado hacia atrás y hacia arriba para guiar el aire de marcha desde la parte delantera del vehículo al lado superior.

5 Con referencia a la figura 2, el conducto de aire 31 incluye un orificio de introducción de aire 32, un orificio de salida de aire 33 y un paso de aire 34. El orificio de introducción de aire 32 está situado en el extremo inferior delantero de la pantalla 25 abriéndose hacia delante del vehículo. El orificio de salida de aire 33 está situado en el extremo superior trasero de la pantalla 25 abriéndose hacia arriba del vehículo. El paso de aire 34 se extiende entre el orificio de introducción de aire 32 y el orificio de salida de aire 33.

10 El conducto de aire 31 tiene un grosor predeterminado en la dirección delantera-trasera (la dirección interior-exterior) de la pantalla 25 (la cubierta delantera 16). El conducto de aire 31 se ha dispuesto de modo que entre en la parte trasera (el interior del vehículo, dentro de la pantalla 25) desde su superficie delantera (la superficie exterior). La porción delantera (la porción inferior) del conducto de aire 31 se ha formado como una porción curvada 31a que se curva de forma cóncava teniendo una inclinación más pronunciada a medida que se dirige hacia atrás (hacia arriba).
15 La porción superior del conducto de aire 31 se ha formado como una porción recta que se extiende linealmente 31b que tiene una inclinación relativamente pronunciada.

Con referencia adicional a la figura 3, el orificio de introducción de aire 32 y el orificio de salida de aire 33 están conformados teniendo un agujero transversalmente alargado con una anchura izquierda-derecha predeterminada en el interior izquierdo-derecho de la carrocería de vehículo. El paso de aire 34 tiene casi la misma forma en sección que las del orificio de introducción de aire 32 y del orificio de salida de aire 33. Además, el paso de aire 34 se extiende uniformemente en sección transversal a lo largo de la porción curvada 31a y a lo largo de la porción recta 31b. La pantalla 25 (la cubierta delantera 16) incluyendo el conducto de aire 31 se ha dispuesto simétricamente con respecto al plano central izquierdo-derecho CS de la carrocería de vehículo.

25 El conducto de aire 31 tiene una forma en sección transversal transversalmente alargada, hueca, formando el paso de aire 34. Una porción de pared trasera (interior del vehículo) y una porción de pared delantera (exterior del vehículo) del conducto de aire 31 se denominan la pared trasera 35 y la pared delantera 36, respectivamente. Además, las porciones de pared en ambos lados izquierdo y derecho se denominan respectivamente paredes laterales izquierda y derecha 37.

Las paredes delantera y trasera 35, 36 se han formado a modo de chapa que se extiende sustancialmente en la dirección izquierda-derecha y que se extiende a lo largo de la porción curvada 31a y a lo largo de la porción recta 31b. A propósito, la pared delantera 36 se curva suavemente sobresaliendo hacia fuera del vehículo (hacia delante) en sección transversal del conducto de aire 31.

Por otra parte, las paredes laterales izquierda y derecha 37 se han formado a modo de chapa que cruza la dirección izquierda-derecha en un ángulo predeterminado como se detalla más adelante. Además, las paredes laterales izquierda y derecha 37 se extienden a lo largo de la porción curvada 31a y a lo largo de la porción recta 31b con las paredes delantera y trasera 35, 36.

Una pared divisoria 38 está dispuesta entre las respectivas porciones intermedias de las paredes laterales izquierda y derecha 37 en la dirección delantera-trasera de la pantalla 25 con el fin de separar el paso de aire 34 en un paso interior 34a y un paso exterior 34b. La pared divisoria 38 se ha formado a modo de chapa que se extiende generalmente en la dirección izquierda-derecha y a lo largo de la porción curvada 31a y a lo largo de la porción recta 31b. Los pasos interior y exterior 34a, 34b tienen casi el mismo grosor en la dirección delantera-trasera de la pantalla 25. La pared divisoria 38 funciona como una chapa de guía para el aire de marcha que fluye en todo el paso de aire 34.

Con dicho parabrisas 25 descrito anteriormente, durante la marcha de la motocicleta 1, el aire de marcha que fluye desde la parte delantera hacia atrás de forma generalmente horizontal, puede fluir oblicuamente hacia arriba y hacia atrás a lo largo de la superficie externa del conducto de aire 31. Además, una porción del aire de marcha es llevada al conducto de aire 31 desde el orificio de introducción de aire 32 (véase la flecha A en la figura 1). El aire de marcha es expulsado del orificio de salida de aire 33 al mismo tiempo que tiene unas características direccionales tales que mire al lado superior oblicuo y hacia atrás y mientras cambia su dirección de flujo del aire de marcha al lado superior a lo largo del conducto de aire 31 (véase la flecha B en la figura 1).

El aire de marcha expulsado del orificio de salida de aire 33 también sirve para cambiar el flujo del aire de marcha que pasa por encima de la pantalla 25 y que llega al ocupante J, oblicuamente hacia arriba y hacia atrás (véase la flecha C en la figura 1). Así, la unidad de parabrisas puede conducir todo el viento de marcha a punto de llegar al ocupante J de manera que no choque en el ocupante J (es decir, proporcionar un efecto parabrisas satisfactorio) al mismo tiempo que suprime la altura de la pantalla 25 (la altura de la cubierta delantera 16).

El ocupante J verá a través de la pantalla 25, a través de la porción recta 31b que sube en su parte delantera. Sin embargo, como se representa en la figura 3, las paredes laterales izquierda y derecha 37 del conducto de aire 31 se pueden formar totalmente a modo de chapas generalmente perpendiculares a la dirección izquierda-derecha (indicado con líneas de punto y trazo en la figura 3). En tal caso, si se mira desde un punto de visión del ocupante S en la posición de conducción, se ve que las paredes laterales izquierda y derecha 37 tienen una anchura izquierda-derecha relativamente ancha D1.

Por esta razón, en la pantalla 25, una porción de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 37, situada al menos en la porción recta 31b, se inclina situándose más a izquierda-derecha hacia dentro a medida que va hacia atrás. En otros términos, el conducto de aire 31 se ha dispuesto de modo que al menos en las porciones rectas 31b la anchura izquierda-derecha (H2) de la pared trasera 35 (específicamente, la anchura izquierda-derecha entre las paredes laterales izquierda y derecha 37) situada en el lado trasero pueda ser más estrecha que la anchura izquierda-derecha H1 de la pared delantera 36 situada hacia delante de la porción recta 31b (específicamente, la anchura izquierda-derecha entre las paredes laterales izquierda y derecha 37 en la pared delantera 36).

En la sección transversal de la figura 3, las paredes laterales izquierda y derecha 37 se han dispuesto de modo que un ángulo de inclinación con relación al plano central izquierdo-derecho CS de la carrocería de vehículo se pueda poner a 15°. En otros términos, un ángulo $\theta 1$ formado entre las paredes laterales izquierda y derecha 37 se puede poner a 30°. Este ángulo $\theta 1$ se pone de modo que las paredes laterales izquierda y derecha 37 puedan ser sustancialmente paralelas a una línea de visión L que se extiende desde el punto de visión del ocupante S a cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 37. Así, cuando se ve desde el punto de visión del ocupante, se verá que las paredes laterales izquierda y derecha 37 tienen una pequeña anchura izquierda-derecha D2 aproximadamente igual al grosor de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha.

Un rango E en la figura 3 indica un rango de disposición estándar desde el punto de visión del ocupante S hacia atrás de la porción recta 31b. Si un ángulo $\theta 1$ formado entre las paredes laterales izquierda y derecha 37 es de un rango de 25° a 35° con respecto al punto de visión del ocupante S situado en el rango E, las paredes laterales izquierda y derecha 37 son generalmente paralelas a la línea de visión L. Así, se verá que las paredes laterales izquierda y derecha 37 tienen una pequeña anchura izquierda-derecha D2.

Como se ha descrito anteriormente, en la parte central delantera de la carrocería de vehículo, la unidad de parabrisas (la pantalla 25) de la motocicleta 1 según la realización está provista de un conducto de aire 31 adaptado para permitir que el orificio de introducción de aire 32 que se abre hacia delante del vehículo comunique con el orificio de salida de aire 33 que se abre hacia arriba del vehículo. En esta unidad de parabrisas, el conducto de aire 31 incluye la porción curvada 31a que se extiende hacia atrás del orificio de introducción de aire 32 y la porción recta 31b que es contigua con la porción curvada 31a, que sube en la parte delantera del ocupante y que llega al orificio de salida de aire 33. La porción recta 31b se ha dispuesto de modo que la anchura izquierda-derecha H2 de la pared trasera 35 hacia atrás de la porción recta pueda ser más estrecha que la anchura izquierda-derecha H1 de la pared delantera 36 hacia delante de la porción recta.

Con la configuración descrita anteriormente, cuando las paredes laterales izquierda y derecha 37 se ven desde el punto de visión del ocupante S, la anchura izquierda-derecha D2 de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 37 incluida en la porción recta 31b que sube en la parte delantera del ocupante, se suprime ampliando la visión a través de la pantalla 25. Esto puede mejorar la sensación de espacio en la posición de conducción.

En la unidad de parabrisas descrita anteriormente, las paredes laterales izquierda y derecha 37 de la porción recta 31b están inclinadas para reducir el intervalo entre ellas a medida que se dirigen hacia atrás. Las paredes laterales izquierda y derecha 37 de la porción recta 31b en la parte delantera del ocupante se inclinarán extendiéndose a lo largo de la línea de visión L que se extiende desde el punto de visión del ocupante S hacia atrás de las paredes laterales izquierda y derecha. Así, cuando las paredes laterales izquierda y derecha 37 se ven desde el punto de visión del ocupante, la anchura izquierda-derecha D2 de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 37 se puede reducir más.

Además, en la unidad de parabrisas descrita anteriormente, el ángulo $\theta 1$ formado entre las paredes laterales izquierda y derecha 37 se pone a un rango de 25° a 35°. Así, cuando se ven las paredes laterales izquierda y derecha 37 de la porción recta 31b, la anchura izquierda-derecha D2 de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 37 se puede reducir con respecto al punto de visión del ocupante S situado en el rango estándar E hacia atrás de la porción recta 31b.

Realización 2

Una segunda realización de la presente invención se describirá a continuación con referencia a la figura 4.

Una pantalla 125 (una cubierta delantera 116) de la segunda realización es diferente de la pantalla de la primera realización en que las paredes laterales izquierda y derecha 137 al menos en una porción recta 131b de un conducto de aire 131 están formadas gradualmente reduciendo gradualmente los intervalos entre ellas a medida que se dirigen hacia atrás. Las mismas porciones que las de la primera realización se designan con números de referencia análogos y se omiten sus explicaciones.

Las paredes laterales izquierda y derecha 137 incluyen paredes delantera y trasera laterales 137a, 137b sustancialmente perpendiculares a la dirección izquierda-derecha. Las paredes delantera y trasera laterales 137a, 137b están conectadas una con otra mediante una pared escalonada 137c sustancialmente paralela a la dirección izquierda-derecha. De esta forma, las paredes laterales izquierda y derecha 137 se han dispuesto gradualmente de modo que el intervalo entre las paredes laterales traseras 137b pueda ser más estrecho que entre las paredes laterales delanteras 137a. Así, una anchura izquierda-derecha H4 de la pared trasera 35 (la anchura izquierda-derecha entre las paredes

laterales traseras 137b) es más estrecha que una anchura izquierda-derecha H3 de la pared delantera 36 (la anchura izquierda-derecha entre las paredes laterales delanteras 137a). Cuando las paredes laterales izquierda y derecha 137 se ven desde el punto de visión del ocupante S, la anchura izquierda-derecha D3 de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 137 se puede reducir en comparación con la de las paredes laterales planas en forma de placa izquierda y derecha 37 indicadas con las líneas de punto y trazo en la figura 3.

Con referencia a la figura 5, al menos una de las paredes delantera y trasera laterales 137a, 137b incluida en cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 137 se ha construido inclinada de manera que se sitúe más a la izquierda-derecha hacia dentro a medida que se dirige hacia atrás. Esto puede reducir más la anchura izquierda-derecha D4 de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 137 cuando las paredes laterales izquierda y derecha 137 se ven desde el punto de visión del ocupante S. A propósito, un ángulo $\theta 2$ formado entre las paredes laterales delanteras 137a y un ángulo $\theta 3$ formado entre las paredes laterales traseras 137b se ponen en un rango de 25° a 35° como con el ángulo $\theta 1$ formado entre las paredes laterales izquierda y derecha 37 antes descritas.

Como se ha descrito anteriormente, también en la unidad de parabrisas (la pantalla 125) de la realización descrita anteriormente, las anchuras izquierda-derecha D3, D4 de cada una de las paredes laterales izquierda y derecha 137 en la porción recta 131b que sube en la parte delantera del ocupante se puede reducir, como con la primera realización, cuando las paredes laterales izquierda y derecha 137 se ven desde el punto de visión del ocupante S. Así, la visión a través de la pantalla 125 se amplía mejorando la sensación de espacio en la posición de conducción.

A propósito, la presente invención no se limita a las realizaciones descritas anteriormente. Por ejemplo, la porción (la porción de introducción) del conducto de aire 31, 131 cerca del orificio de introducción de aire 32 no se limita a la forma curvada e igualmente la porción (la porción ascendente) cerca del orificio de salida de aire 33 no se limita a la forma lineal. El conducto de aire 31, 131 se puede formar como un solo paso de aire 34 que no tiene la pared divisoria 38 o se puede formar de manera que tenga una pluralidad de paredes divisorias 38.

La configuración de la realización anterior es un ejemplo de la presente invención y no es necesario afirmar que puede ser aplicable a motocicletas, vehículos de tres o cuatro ruedas del tipo de silla además de los vehículos tipo scooter. Obviamente, son posibles varias modificaciones sin apartarse de lo esencial de la presente invención.

La invención se refiere a dificultar que las paredes laterales izquierda y derecha de una porción ascendente delante de un ocupante se vean a través de un parabrisas en una unidad de parabrisas para un vehículo del tipo de montar a horcajadas dispuesto en la parte central delantera de una carrocería de vehículo con un conducto de aire adaptado para conducir el aire de marcha desde la parte delantera del vehículo hacia el lado superior.

En una pantalla 25 provista en la parte central delantera de la carrocería de vehículo de un conducto de aire 31 adaptado para conducir el aire de marcha desde la parte delantera del vehículo hacia el lado superior, una porción recta 31b del conducto de aire 31 que sube delante de un ocupante, se ha dispuesto de modo que la anchura izquierda-derecha H2 de una pared trasera 35 hacia atrás de la porción recta se pueda estrechar más que la anchura izquierda-derecha H1 de una pared delantera 36 hacia delante de la porción recta.

REIVINDICACIONES

1. Una unidad de parabrisas (25, 125) para un vehículo del tipo de montar a horcajadas (1) provista en la parte central delantera de una carrocería de vehículo de un conducto de aire (31, 131) adaptado para permitir que un orificio de introducción de aire (32) que se abre hacia la parte delantera del vehículo comunique con un orificio de salida de aire (33) que se abre hacia el lado superior del vehículo, donde el conducto de aire (31, 131) incluye una porción de introducción (31a) que se extiende hacia atrás del orificio de introducción de aire (32) y una porción ascendente (31b, 131b) que es contigua con la porción de introducción (31a), que sube en la parte delantera de un conductor, y que llega al orificio de salida de aire (33),

caracterizándose la unidad de parabrisas (25, 125) porque la porción ascendente (31b, 131b) se ha dispuesto de modo que la anchura izquierda-derecha (H2, H4) de una pared trasera (35) del conducto de aire (31, 131) sea más estrecha que la de una pared delantera (36) del conducto de aire (31, 131) hacia delante de la porción ascendente (31b, 131b).

2. La unidad de parabrisas (25, 125) para el vehículo del tipo de montar a horcajadas (1) según la reivindicación 1,

donde paredes laterales izquierda y derecha (37, 137) de la porción ascendente (31b, 131b) se han dispuesto inclinadas estrechando gradualmente un intervalo entre ellas a medida que las paredes laterales izquierda y derecha (37, 137) se dirigen hacia atrás.

3. La unidad de parabrisas (25, 125) para el vehículo del tipo de montar a horcajadas (1) según la reivindicación 2,

donde un ángulo ($\theta 1$ - $\theta 3$) formado entre las paredes laterales izquierda y derecha (37, 137) se pone a un rango de 25° a 35°.

FIG. 1

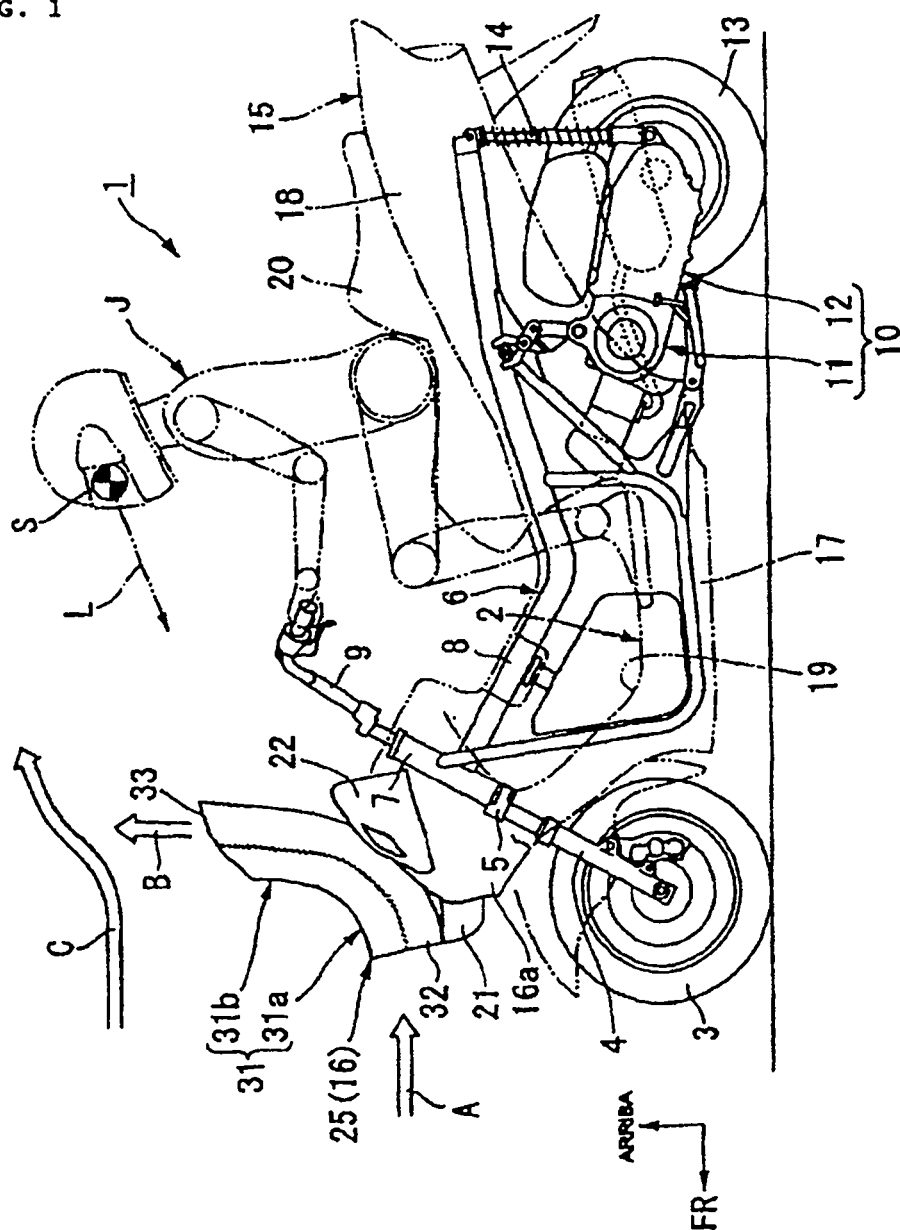


FIG. 2

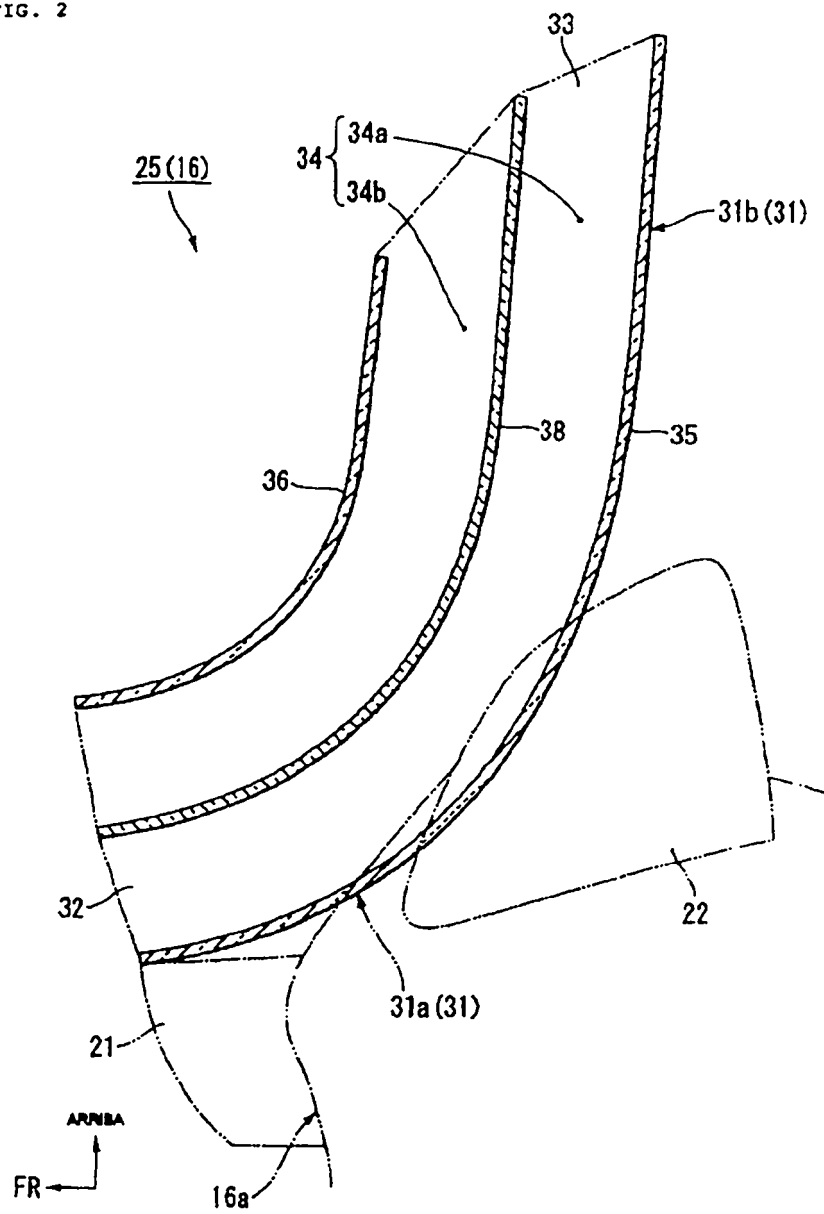


FIG. 3

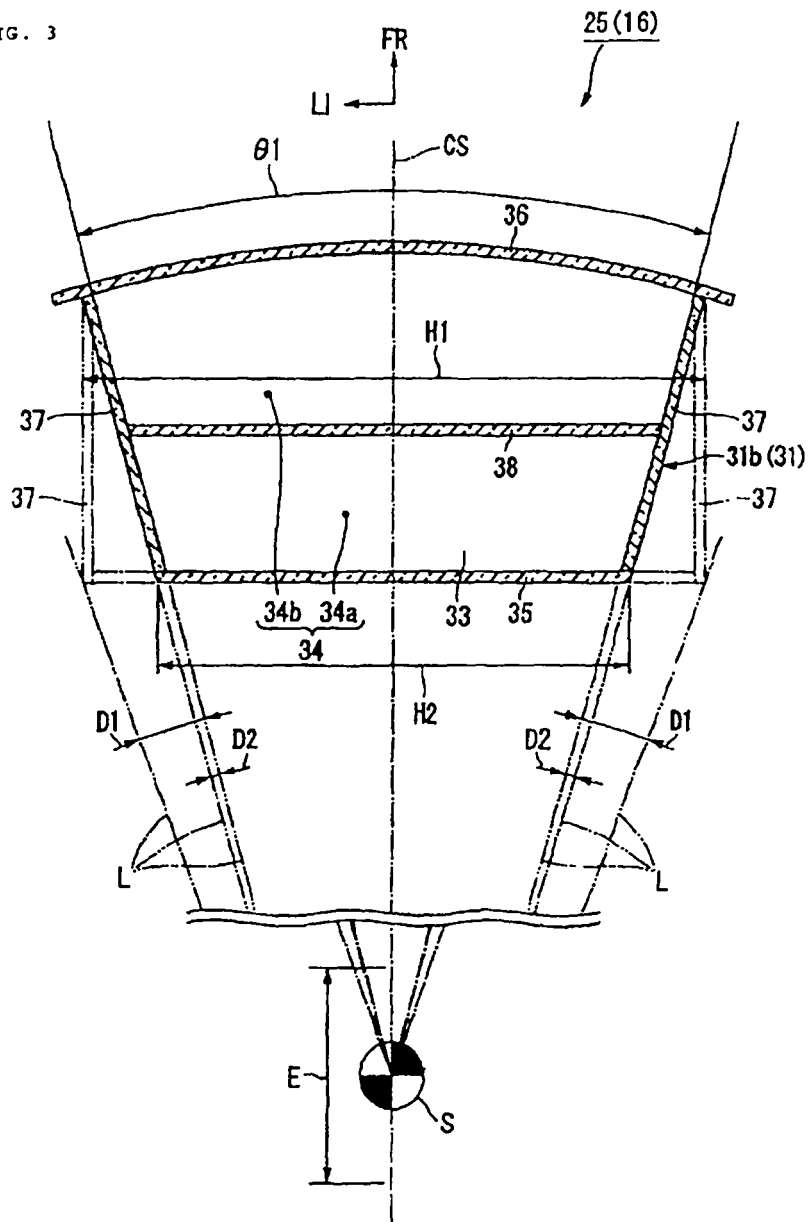


FIG. 4

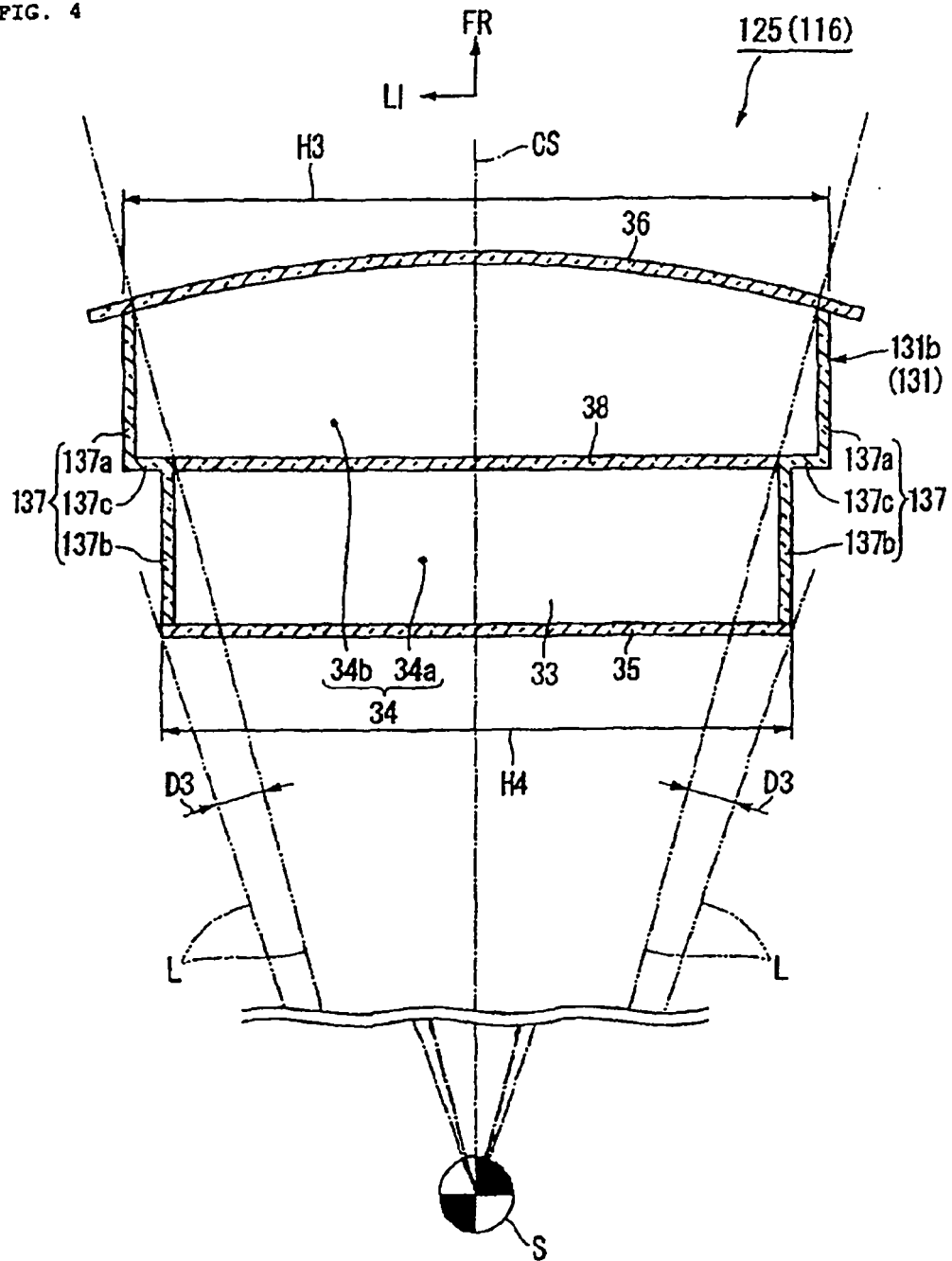


FIG. 5

