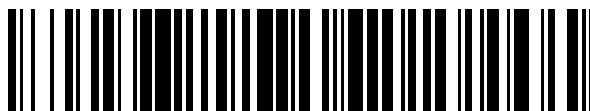


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 477 599**

51 Int. Cl.:

B62K 11/10 (2006.01)

B62K 19/46 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **30.10.2012** **E 12190475 (9)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **21.05.2014** **EP 2610156**

54 Título: **Vehículo de tipo para montar a horcajadas**

30 Prioridad:

28.12.2011 JP 2011289096

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
17.07.2014

73 Titular/es:

**YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA
(100.0%)
2500, Shingai, Iwata-shi
Shizuoka-ken 438-8501, JP**

72 Inventor/es:

SOU, ATUSHI

74 Agente/Representante:

ARIZTI ACHA, Monica

ES 2 477 599 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

Vehículo de tipo para montar a horcajadas.

CAMPO TÉCNICO

La presente invención se refiere a un vehículo de tipo para montar a horcajadas.

- 5 La presente solicitud reivindica la prioridad de la solicitud de patente japonesa n.º 2011-289096, presentada el 28 de diciembre de 2012.

TÉCNICA ANTERIOR

- 10 En un vehículo de tipo para montar a horcajadas que tiene un motor como fuente de potencia de accionamiento, el polvo o similar contenido en el aire suministrado al motor puede provocar la abrasión del interior del motor, llevando por consiguiente a una vida útil menor del motor. Por esta razón, un purificador de aire, que es un aparato para purificar aire, está previsto generalmente en el lado aguas arriba del tubo de admisión para suministrar aire al motor.

- 15 La bibliografía de patente 1 da a conocer una motocicleta equipada con un dispositivo de transmisión de potencia dispuesto a la izquierda de la motocicleta, y un purificador de aire dispuesto por encima del dispositivo. Un ejemplo del aparato de transmisión de potencia es una transmisión variable continua tipo correa (a continuación en el presente documento denominada "CVT").

- 20 En la motocicleta dada a conocer en la bibliografía de patente 1, el paso de admisión para introducir aire en el purificador de aire se extiende hacia delante y hacia arriba de manera oblicua desde el purificador de aire. Una cámara de admisión está colocada en el extremo distal del paso de admisión. La cámara de admisión tiene un orificio de entrada de aire que se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua. Para impedir que se succione polvo en el purificador de aire, el orificio de entrada de aire está dispuesto en el espacio previsto debajo del asiento.

LISTA DE CITAS

Bibliografía de patente

[Bibliografía de patente 1] JP 2008-149980 A

SUMARIO DE LA INVENCION

- 25 PROBLEMA TÉCNICO

- 30 Cuando un vehículo tiene una CVT como aparato de transmisión de potencia es preferible suministrar aire de refrigeración a la correa en V de la CVT para enfriar la correa en V. Sin embargo, cuando se intenta proporcionar a la caja de alojamiento para encerrar la CVT un paso de admisión similar al paso de admisión conectado al purificador de aire en la motocicleta descrita en la bibliografía de patente 1, el paso de admisión para el purificador de aire y el paso de admisión para la caja de alojamiento interfieren entre sí. Por esta razón es difícil proporcionar estos pasos de admisión al mismo tiempo.

- 35 Además, aún cuando un orificio de entrada de aire está dispuesto dentro del espacio previsto debajo del asiento, no puede evitarse suficientemente que entre polvo en el purificador de aire en un área polvorienta porque el orificio de entrada de aire se abre hacia arriba de manera oblicua hacia el espacio. Como consecuencia puede succionarse el aire que contiene una gran cantidad de polvo en el purificador de aire, lo que aumenta el riesgo de obstrucción del purificador de aire.

- 40 Se ha realizado la presente invención en vista de lo anterior y de otros problemas, y es un objetivo de la invención proporcionar un vehículo de tipo para montar a horcajadas que logre un buen rendimiento de purificación para el aire suministrado al motor disponiendo eficazmente un paso de admisión conectado a un purificador de aire y reduciendo la cantidad de polvo o similar succionado en el purificador de aire.

SOLUCIÓN PARA EL PROBLEMA

- 45 La presente invención proporciona un vehículo de tipo para montar a horcajadas que comprende: un chasis que tiene un bastidor principal que se extiende hacia atrás y hacia abajo de manera oblicua desde un tubo principal, bastidores de asiento izquierdo y derecho que se extienden, cada uno, hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua desde el bastidor principal, y un elemento transversal montado entre los bastidores de asiento izquierdo y derecho; un cajón de almacenamiento que tiene una pared lateral derecha posicionada a la izquierda del bastidor de asiento derecho, estando soportado el cajón de almacenamiento entre los bastidores de asiento izquierdo y derecho por el elemento transversal; una unidad de motor que tiene un cárter, un cilindro que se extiende hacia delante y hacia arriba de manera oblicua desde el cárter, una caja de transmisión dispuesta a la izquierda del cárter, y una transmisión variable continua tipo correa dispuesta en la caja de transmisión, estando soportada la unidad de motor debajo del cajón de almacenamiento por el chasis; un tubo de admisión que se extiende hacia atrás desde el cilindro y dispuesto por encima
- 50

5 del cilindro y debajo del cajón de almacenamiento; un purificador de aire conectado a una parte trasera del tubo de admisión; y un paso de admisión que se extiende hacia arriba desde el purificador de aire y que tiene un orificio de entrada de aire para succionar aire. El paso de admisión está dispuesto a la derecha de la línea central del vehículo. El orificio de entrada de aire del paso de admisión está dispuesto a la derecha de la pared lateral derecha del cajón de almacenamiento y a la izquierda del bastidor de asiento derecho. Al menos una parte del orificio de entrada de aire del paso de admisión se abre hacia la pared lateral derecha del cajón de almacenamiento.

10 En el vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención, la caja de transmisión que aloja la transmisión variable continua (CVT) tipo correa está dispuesta a la izquierda del vehículo de tipo para montar a horcajadas, y el paso de admisión que se extiende hacia arriba desde el purificador de aire está dispuesto a la derecha de la línea central del vehículo. Por esta razón, si bien está previsto un paso de admisión para suministrar aire de refrigeración a la CVT alojada en la caja de transmisión, el paso de admisión recién mencionado y el paso de admisión conectado al purificador de aire no interfieren entre sí. El orificio de entrada de aire del paso de admisión conectado al purificador de aire está dispuesto en el espacio entre la derecha de la pared lateral derecha del cajón de almacenamiento y la izquierda del bastidor de asiento derecho, que era un espacio inutilizado en el pasado. Por tanto no es necesario proporcionar espacio adicional para proporcionar el orificio de entrada de aire y es posible utilizar el espacio existente eficazmente. Además es poco probable que entren agua, lodo, polvo y similares que se salpican desde la rueda delantera en el orificio de entrada de aire porque al menos una parte del orificio de entrada de aire está dispuesta de modo que está enfrente de la pared lateral derecha del cajón de almacenamiento. Por tanto, el vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención puede evitar eficazmente que se degrade el rendimiento del motor porque el paso de admisión conectado al purificador de aire está dispuesto eficazmente y puede reducirse la cantidad de polvo o similar succionado en el purificador de aire.

En una realización de la presente invención, el vehículo de tipo para montar a horcajadas puede comprender además un reposapiés de pasajero soportado en una parte trasera de sólo el bastidor de asiento izquierdo de los bastidores de asiento derecho e izquierdo.

25 Puesto que el paso de admisión conectado al purificador de aire está dispuesto a la derecha de la línea central del vehículo, el reposapiés de pasajero puede disponerse a la izquierda del vehículo de tipo para montar a horcajadas sin verse interferido por el purificador de aire. El reposapiés de pasajero puede colocarse aunque tenga un gran tamaño.

30 En una realización de la presente invención, el vehículo de tipo para montar a horcajadas comprende además un tubo de escape conectado al cilindro y que se extiende hacia atrás, y un silenciador conectado a una parte de extremo trasero del tubo de escape y que se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua. La línea central del silenciador está posicionada a la derecha de la línea central del paso de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo.

35 Puesto que el silenciador está descentrado de modo que está posicionado a la derecha del vehículo de tipo para montar a horcajadas se impide que se transmita el calor del silenciador al purificador de aire y al paso de admisión conectado al purificador de aire.

En una realización de la presente invención, un extremo más a la izquierda del silenciador está posicionado a la derecha de la línea central del paso de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo.

Esto hace posible impedir eficazmente que se transmita el calor del silenciador al purificador de aire y al paso de admisión conectado al purificador de aire.

40 En una realización de la presente invención, un extremo más a la izquierda del silenciador está posicionado a la derecha de un extremo más a la derecha del paso de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo.

Esto hace posible impedir más eficazmente que se transmita el calor del silenciador al purificador de aire y al paso de admisión conectado al purificador de aire.

45 En una realización de la presente invención, la pared lateral derecha del cajón de almacenamiento tiene una parte rebajada, rebajada hacia la izquierda. Al menos una parte del orificio de entrada de aire del paso de admisión está dispuesta dentro de la parte rebajada.

El lodo, el polvo, el agua y similares salpicados por la rueda delantera no entran fácilmente en la parte rebajada. Como resultado puede evitarse que el lodo, el polvo, el agua y similares entren en el orificio de entrada de aire previsto dentro de la parte rebajada.

50 En una realización de la presente invención, la pared lateral derecha del cajón de almacenamiento tiene una pared lateral delantera, una pared trasera que se extiende hacia la izquierda desde el extremo trasero de la pared lateral delantera, y una pared lateral trasera que se extiende hacia atrás desde un extremo más a la izquierda de la pared trasera. La parte rebajada está definida por al menos la pared trasera y la pared lateral trasera. Al menos una parte del orificio de entrada de aire del paso de admisión está enfrente de la pared trasera.

Por tanto, puesto que al menos una parte de (preferiblemente la totalidad de) el orificio de entrada de aire del paso de admisión está enfrente de la pared trasera del cajón de almacenamiento, puede evitarse más eficazmente que el lodo, el polvo, el agua y similares entren en el orificio de entrada de aire.

5 En una realización de la presente invención, el orificio de entrada de aire del paso de admisión tiene una primera parte que se abre hacia delante y una segunda parte que se abre hacia la izquierda. El orificio de entrada de aire está dispuesto de modo que un extremo más a la derecha de la pared trasera está posicionado a la derecha de un extremo más a la derecha de la primera parte. La primera parte está enfrente de la pared trasera. La segunda parte está enfrente de la pared lateral trasera.

10 Desde el punto de vista de garantizar suficiente espacio de alojamiento en el cajón de almacenamiento es preferible que la parte rebajada del cajón de almacenamiento sea más pequeña. Sin embargo, cuando la parte rebajada es pequeña, es difícil colocar todo el orificio de entrada de aire dentro de la parte rebajada. Por otro lado es necesario hacer el orificio de entrada de aire más pequeño para colocar todo el orificio de entrada de aire dentro de la parte rebajada cuando la parte rebajada del cajón de almacenamiento es pequeña. En vista de este punto pueden obtenerse los efectos ventajosos de disponer el orificio de entrada de aire dentro de la parte rebajada sin hacer más pequeño el tamaño del orificio de entrada de aire, disponiendo el orificio de entrada de aire de modo que el extremo más a la derecha de la pared trasera está posicionado a la derecha del extremo más a la derecha de la primera parte y disponiendo la primera parte de modo que está enfrente de la pared trasera. Es decir, puede garantizarse suficiente espacio de alojamiento del cajón de almacenamiento y evitarse la entrada de polvo en el purificador de aire al mismo tiempo.

15 En una realización de la presente invención, el paso de admisión está formado por un conducto que no puede contraerse y no puede expandirse.

Por tanto, la longitud del paso de admisión es invariable y, por consiguiente, la longitud de todo el paso de admisión del motor (es decir, el paso de admisión, el paso en el purificador de aire y el tubo de admisión) es invariable. Como resultado pueden suprimirse fluctuaciones en el pulso de admisión y se estabiliza el rendimiento del motor.

20 En una realización de la presente invención, al menos una parte del orificio de entrada de aire está dispuesta de modo que se superpone con el bastidor de asiento derecho cuando se observa desde un lado del vehículo.

Por tanto puede evitarse que lodo, polvo, agua y similares entren en el orificio de entrada de aire por el bastidor de asiento derecho.

25 En una realización de la presente invención, el vehículo de tipo para montar a horcajadas comprende además otro paso de admisión dispuesto a la izquierda de la línea central del vehículo y que se extiende hacia arriba desde la caja de transmisión.

De esta manera puede proporcionarse el otro paso de admisión (un paso de admisión para suministrar aire de refrigeración desde el exterior a la CVT en la caja de transmisión) sin interferir con el paso de admisión conectado al purificador de aire.

30 En una realización de la presente invención, el cajón de almacenamiento tiene una pared lateral izquierda posicionada a la derecha del bastidor de asiento izquierdo. La pared lateral izquierda tiene otra parte rebajada, rebajada hacia la derecha. El otro paso de admisión tiene un orificio de entrada de aire para succionar aire. Al menos una parte del orificio de entrada de aire del otro paso de admisión está dispuesta dentro de la otra parte rebajada.

35 El lodo, el polvo, el agua y similares salpicados por la rueda delantera no entran fácilmente en la otra parte rebajada. Como resultado puede evitarse que el lodo, el polvo, el agua y similares entren en el orificio de entrada de aire previsto dentro de la otra parte rebajada (es decir, que entren en la caja de transmisión).

40 En una realización de la presente invención, al menos una parte del otro paso de admisión está formada por un conducto en forma de fuelle.

Puesto que el otro paso de admisión está formado por un conducto en forma de fuelle es fácil formar un trayecto deseado para el paso de admisión.

45 En una realización de la presente invención, la unidad de motor está soportada de manera giratoria por el chasis.

En el vehículo de tipo para montar a horcajadas que también tiene una configuración de este tipo es posible evitar que entren lodo y polvo en el orificio de entrada de aire.

EFFECTOS VENTAJOSOS DE LA INVENCION

50 Tal como se describió anteriormente, la presente invención hace posible proporcionar un vehículo de tipo para montar a horcajadas que tiene un buen rendimiento de purificación para el aire suministrado a un motor disponiendo eficazmente un paso de admisión conectado a un purificador de aire y reduciendo la cantidad de polvo o similar succionado en el purificador de aire.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

La figura 1 es una vista lateral derecha que ilustra una motocicleta según una realización de la presente invención;

la figura 2 es una vista frontal que ilustra una parte trasera de la motocicleta según una realización de la presente invención;

5 la figura 3 es una vista trasera que ilustra la parte trasera de la motocicleta según una realización de la presente invención;

la figura 4 es una vista en planta que ilustra la parte trasera de la motocicleta según una realización de la presente invención;

10 la figura 5 es una vista lateral izquierda que ilustra la parte trasera de la motocicleta según una realización de la presente invención;

la figura 6 es una vista lateral derecha que ilustra la parte trasera de la motocicleta según una realización de la presente invención;

la figura 7 es una vista en perspectiva que ilustra un purificador de aire y un cajón de almacenamiento según una realización de la presente invención;

15 la figura 8 es una vista interna en corte transversal que ilustra una unidad de motor según una realización de la presente invención;

la figura 9 es una vista en planta que ilustra un purificador de aire y un guardabarros trasero según una realización de la presente invención;

20 la figura 10 es una vista lateral izquierda que ilustra el purificador de aire y el guardabarros trasero según una realización de la presente invención;

la figura 11 es una vista lateral derecha que ilustra el purificador de aire y el guardabarros trasero según una realización de la presente invención;

la figura 12 es una vista horizontal en corte transversal que ilustra el purificador de aire según una realización de la presente invención;

25 la figura 13 es una vista en corte transversal tomada a lo largo de la línea XIII-XIII en la figura 12; y

la figura 14 es una vista horizontal en corte transversal que ilustra un purificador de aire según otra realización de la presente invención.

DESCRIPCIÓN DE REALIZACIONES

30 A continuación en el presente documento se describirán realizaciones de la presente invención. Tal como se ilustra en la figura 1, el vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente realización es una motocicleta 1 tipo *scooter*. Sin embargo, el tipo de vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención no se limita a la motocicleta 1 tipo *scooter*. El vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención puede ser cualquier otro tipo de motocicleta, tal como una motocicleta tipo ciclomotor, una motocicleta tipo todoterreno o una motocicleta de tipo para carretera. El vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención no se limita a una
35 motocicleta sino que puede ser cualquier otro vehículo de tipo para montar a horcajadas, tal como un ATV (vehículo todoterreno). Obsérvese que el vehículo de tipo para montar a horcajadas significa un vehículo de modo que el conductor se sienta a horcajadas en el vehículo al conducir.

40 En la siguiente descripción, los términos “delantero”, “trasero”, “izquierda” y “derecha” hacen referencia respectivamente a delantero, trasero, izquierda y derecha tal como se definen según la perspectiva del conductor de la motocicleta 1. Los caracteres de referencia F, Re, L y R en los dibujos indican delantero, trasero, izquierda y derecha, respectivamente.

45 La motocicleta 1 tiene una carrocería 5, una rueda 7 delantera, una rueda 9 trasera y una unidad 40 de motor para accionar la rueda 9 trasera. La carrocería 5 tiene un manillar 11, que maneja el conductor, y un asiento 13, sobre el que se sienta el conductor. La unidad 40 de motor es lo que se denomina unidad de motor tipo giro de unidad que tiene un motor 42 (véase la figura 8). La parte de extremo delantero de la unidad 40 de motor está soportada por un chasis 20 de modo que la unidad de motor puede girar sobre un árbol 38 de pivote, que es un eje horizontal. Es decir, la unidad 40 de motor está soportada de modo que puede girar con respecto al chasis 20.

50 El chasis 20 tiene un bastidor 24 principal que se extiende hacia atrás y hacia abajo de manera oblicua desde un tubo 22 principal, bastidores 26 (véase la figura 2) y 28 de asiento izquierdo y derecho que se extienden hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua desde el bastidor 24 principal, y un elemento 30 transversal (véase la figura 2) previsto entre los bastidores 26 y 28 de asiento izquierdo y derecho. Una horquilla 32 delantera está montada en el tubo 22 principal.

Una rueda 7 delantera está soportada en una parte de extremo inferior de la horquilla 32 delantera. Una rueda 9 trasera está soportada en una parte de extremo trasero de la unidad 40 de motor. Un guardabarros 80 trasero para cubrir una parte de la rueda 9 trasera está soportado en la unidad 40 de motor. El purificador 80 de aire puede girar con respecto al chasis 20, junto con la rueda 9 trasera.

5 Tal como se ilustra en la figura 4, la motocicleta 1 tiene un cajón 180 de almacenamiento entre los bastidores 26 y 28 de asiento izquierdo y derecho, que está soportado por el elemento 30 transversal. El cajón 180 de almacenamiento tiene dimensiones tales como para alojar un casco o similar. Una abertura está formada en una parte superior del cajón 180 de almacenamiento. El asiento 13 (véase la figura 1) está configurado para poder pivotar sobre la parte de extremo delantero del asiento 13. Cuando el asiento 13 pivota de modo que la parte de extremo trasero del asiento 13 se mueve hacia delante y hacia arriba de manera oblicua, la abertura recién mencionada se expone al exterior. Tal como se ilustra en la figura 5, el cajón 180 de almacenamiento tiene una pared 192 lateral izquierda posicionada a la derecha del bastidor 26 de asiento izquierdo. Además, el cajón 180 de almacenamiento tiene una pared 182 lateral derecha posicionada a la izquierda del bastidor 28 de asiento derecho, tal como se ilustra en la figura 6.

10 Tal como se ilustra en las figuras 4 y 5, la motocicleta 1 tiene un reposapiés 35 de pasajero soportado sobre una parte trasera del bastidor 26 de asiento izquierdo (por ejemplo, cerca de la parte superior de la rueda 9 trasera cuando se observa desde un lado). Del bastidor 28 de asiento derecho y del bastidor 26 de asiento izquierdo, sólo el bastidor 26 de asiento izquierdo está dotado del reposapiés 35 de pasajero. El reposapiés 35 tiene una cara 36 de reposapiés relativamente grande (véase también la figura 4). El pasajero sentado en el asiento 13 puede poner sus dos pies sobre el reposapiés 35.

15 Es suficiente que el reposapiés 35 esté soportado sobre una parte trasera de sólo uno del bastidor 26 de asiento izquierdo y del bastidor 28 de asiento derecho. El reposapiés 35 puede estar soportado sobre una parte trasera del bastidor 28 de asiento derecho. Sin embargo es más preferible que el reposapiés 35 esté soportado sobre una parte trasera del bastidor 26 de asiento izquierdo porque, de esa manera, el pasajero puede evitar el calor emitido desde un silenciador 15. Por tanto es preferible que el reposapiés 35 esté previsto sobre uno de los bastidores de asiento izquierdo y derecho que es opuesto a aquél sobre el que está previsto el silenciador 15.

20 La unidad 40 de motor está soportada por el chasis 20 debajo del cajón 180 de almacenamiento. Tal como se ilustra en la figura 8, la unidad 40 de motor tiene un motor 42, que es un ejemplo de un motor de combustión interna, y una transmisión 62 variable continua tipo correa en V (a continuación en el presente documento denominada "CVT"). El motor 42 tiene un cárter 44, un bloque 48 de cilindro que se extiende hacia delante y hacia arriba de manera oblicua desde el cárter 44, una culata 50 conectada a una parte delantera del bloque 48 de cilindro, y una cubierta 52 de culata conectada a una parte delantera de la culata 50. En la presente memoria descriptiva, la totalidad del bloque 48 de cilindro, la culata 50 y la cubierta 52 de culata se denominan colectivamente cilindro 46. El cilindro 46 se extiende hacia delante y hacia arriba de manera oblicua desde el cárter 44. Una caja 60 de transmisión está dispuesta a la izquierda del cárter 44. La CVT 62 está dispuesta en la caja 60 de transmisión.

25 Una parte 53 rebajada, y un orificio de admisión y un orificio de escape (no mostrados) que están conectados a la parte 53 rebajada están formados en la culata 50. Un tubo 54 de admisión (véase la figura 6) está conectado al orificio de admisión, y un tubo 56 de escape (véase la figura 6) está conectado al orificio de escape. Obsérvese que el tubo 54 de admisión en el presente documento no se limita a un componente individual sino que puede incluir uno que comprende una pluralidad de componentes combinados entre sí. Por ejemplo, el tubo 54 de admisión puede estar formado por una combinación de un tubo conectado al orificio de admisión, un cuerpo de estrangulación conectado al tubo, un conducto conectado al cuerpo de estrangulación, etc. La cara superior de un pistón 59, la pared circunferencial interior del bloque 48 de cilindro y la parte 53 rebajada forman en conjunto una cámara 57 de combustión. El pistón 59 está conectado a un cigüeñal 45 mediante una biela 58. El cigüeñal 45 se extiende hacia la izquierda y hacia la derecha. El cigüeñal 45 está alojado en el cárter 44.

30 La CVT 62 tiene una primera polea 64, que es una polea de accionamiento, una segunda polea 66, que es una polea accionada y una correa 68 en V que rodea la primera polea 64 y la segunda polea 66. Una parte de extremo izquierdo del cigüeñal 45 sobresale a la izquierda del cárter 44. La primera polea 64 está colocada en la parte de extremo izquierdo del cigüeñal 45. La segunda polea 66 está colocada en un árbol 70 principal. El árbol 70 principal está conectado a un árbol 72 de rueda trasera mediante un mecanismo de engranaje, que no se muestra en los dibujos. Obsérvese que la figura 8 representa el estado en el que la relación de transmisión para una parte delantera de la primera polea 64 y aquella para una parte trasera de la primera polea 64 son diferentes entre sí. La segunda polea 66 tiene la misma configuración.

35 El tubo 54 de admisión está conectado al orificio de admisión de la culata 50. El tubo 54 de admisión se extiende hacia atrás desde la culata 50. Tal como se ilustra en la figura 6, el tubo 54 de admisión está dispuesto por encima del cilindro 46 y debajo del cajón 180 de almacenamiento. Un purificador 100 de aire está conectado a una parte trasera del tubo 54 de admisión.

El tubo 56 de escape está conectado al orificio de escape de la culata 50. El tubo 56 de escape se extiende hacia atrás desde la culata 50. El silenciador 15 que se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua está conectado a una parte de extremo trasero del tubo 56 de escape.

Tal como se ilustra en la figura 12, un aparato 102 purificador de aire según la presente realización tiene el purificador 100 de aire, un paso 148 de descarga descrito a continuación y una unidad 120 de entrada de aire. El purificador 100 de aire tiene una caja 105 de purificador de aire. La caja 105 de purificador de aire está dotada de la unidad 120 de entrada de aire. La unidad 120 de entrada de aire tiene un orificio 122 de entrada de aire para succionar aire y un paso 130 de admisión que se extiende hacia arriba desde la caja 105 de purificador de aire. Tal como se ilustra en la figura 3, el paso 130 de admisión está dispuesto a la derecha de la línea L1 central del vehículo. El orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión está dispuesto a la derecha de la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento y a la izquierda del bastidor 28 de asiento derecho. Al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión se abre hacia la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento. En la presente realización, el paso 130 de admisión está formado de modo que se extiende hacia delante, o hacia delante y hacia arriba de manera oblicua. Sin embargo, el paso 130 de admisión puede extenderse hacia arriba verticalmente, o hacia delante y hacia abajo de manera oblicua.

Debe observarse que en la presente memoria descriptiva, el término “línea central del vehículo” significa la línea que, tal como se observa en planta, pasa a través del centro lateral (a lo ancho) de la rueda 7 delantera y del centro lateral (a lo ancho) de la rueda 9 trasera y se extiende en un sentido longitudinal (un sentido de delante hacia atrás).

Tal como se ilustra en la figura 6, una cubierta 15A que tiene una pluralidad de rendijas 17 formadas en la misma está colocada en el silenciador 15. Las rendijas 17 están formadas en una parte delantera de la cubierta 15A. Cada una de las rendijas 17 se extiende hacia delante y hacia abajo de manera oblicua. Las rendijas 17 están alineadas una por encima de la otra y dispuestas paralelas entre sí. Cuando la motocicleta 1 está en marcha existe el riesgo de que la rueda 7 delantera salpique el agua en el suelo, golpee la cubierta 15A y después se disperse hacia arriba. Sin embargo, proporcionando las rendijas 17, es posible cambiar la dirección en la que discurre el agua salpicada por la rueda 7 delantera. Esto evita eficazmente que el agua salpicada por la rueda 7 delantera golpee la cubierta 15A y entre en el orificio 122 de entrada de aire del aparato 102 purificador de aire. Adicionalmente, tras verse capturada momentáneamente por las rendijas 17, el agua salpicada puede fluir fácilmente hacia atrás a lo largo de la superficie de la cubierta 15A. Por esta razón, la cubierta 15A puede enfriarse mediante esta agua. Por tanto, el silenciador 15 que se ha calentado puede enfriarse indirectamente y, también, el silenciador 15 puede enfriarse eficazmente.

En la presente realización, tal como se ilustra en la figura 3, la línea L2 central del silenciador 15 está posicionada a la derecha de la línea L3 central del paso 130 de admisión, cuando se observa desde la parte trasera de la motocicleta (vehículo) 1. Preferiblemente, el extremo 16 más a la izquierda del silenciador 15 está posicionado a la derecha de la línea L3 central del paso 130 de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo. Más preferiblemente, el extremo 16 más a la izquierda del silenciador 15 está posicionado a la derecha del extremo más a la derecha del paso 130 de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo. Una configuración de este tipo hace posible evitar eficazmente que se transmita el calor del silenciador 15 al paso 130 de admisión, que está conectado al purificador 100 de aire, y al purificador 100 de aire.

En la presente memoria descriptiva, el término “la línea central del silenciador 15” se refiere a la línea que, tal como se observa en planta, pasa a través del centro lateral (a lo ancho) del silenciador 15 y se extiende en un sentido longitudinal (un sentido de delante hacia atrás). De manera similar, en la presente memoria descriptiva, el término “la línea central del paso 130 de admisión” se refiere a la línea que, tal como se observa en planta, pasa a través del centro lateral (a lo ancho) del paso 130 de admisión y se extiende en un sentido longitudinal (un sentido de delante/atrás). En la figura 3, por comodidad en la ilustración, las líneas verticales que atraviesan las líneas L1, L2 y L3 centrales se indican mediante líneas de puntos y rayas, que se indican mediante respectivos caracteres de referencia L1, L2 y L3, en lugar de las líneas L1, L2 y L3 centrales.

Tal como se ilustra en la figura 5, la motocicleta 1 tiene una unidad 95 de amortiguación trasera prevista entre una parte trasera del chasis 20 (normalmente una parte trasera del bastidor 26 de asiento izquierdo) y una parte trasera de la unidad 40 de motor. La unidad 95 de amortiguación trasera está soportada por el bastidor 26 de asiento izquierdo y la caja 60 de transmisión.

Tal como se ilustra en la figura 9, el purificador 100 de aire está conectado al tubo 54 de admisión para introducir aire en la unidad 42 de motor. En la presente realización, una parte 43 de conexión del tubo 54 de admisión para conectar el tubo 54 de admisión al motor 42 y una parte 55 de conexión del tubo 54 de admisión para conectar el tubo 54 de admisión al purificador 100 de aire (segunda caja 140) están dispuestas en la línea L1 central del vehículo, tal como se observa en planta. Con una configuración de este tipo, el tubo 54 de admisión no tiene ninguna curvatura o, en todo caso, tiene poca curvatura en un sentido de derecha/izquierda. Por tanto, las características de admisión de aire del motor 42 son buenas y mejora el rendimiento del motor. En otras palabras se permite que el tubo 54 de admisión se extienda de manera recta tal como se observa en planta, por tanto puede reducirse la resistencia de admisión de aire y puede mejorarse el rendimiento del motor.

El guardabarros 80 trasero tiene una parte 82 superior posicionada por encima de la rueda 9 trasera y partes 84A y 84B laterales posicionadas a los lados de la rueda 9 trasera. El purificador 100 de aire forma al menos una parte de la parte 82 superior del guardabarros 80 trasero. Tal como se ilustra en las figuras 6 y 11, el purificador 100 de aire (primera caja 110) y la rueda 9 trasera están dispuestos de modo que se superponen entre sí cuando se observa desde un lado.

La longitud de delante hacia atrás de la parte lateral derecha del purificador 100 de aire se determina mayor que la longitud de delante hacia atrás de la parte lateral izquierda del mismo. La unidad 120 de entrada de aire está prevista para una de las partes laterales izquierda y derecha del purificador 100 de aire con respecto a la línea L1 central del vehículo que tiene una longitud de delante hacia atrás mayor que la otra. En la presente realización, la unidad 120 de entrada de aire está prevista en la parte lateral derecha (la primera caja 110 descrita a continuación) del purificador 100 de aire.

Tal como se ilustra en la figura 12, el purificador 100 de aire tiene la caja 105 de purificador de aire que incluye una primera caja 110 y una segunda caja 140 teniendo, cada una, una abertura formada en la misma, y un elemento 170 de filtro principal para purificar aire. La primera caja 110 y la segunda caja 140 están ensambladas entre sí de modo que sus aberturas están enfrentadas con el elemento 170 de filtro principal interpuesto entre las mismas. Por tanto, el elemento 170 de filtro principal está alojado en la caja 105 de purificador de aire de modo que divide el interior de la caja 105 de purificador de aire en una primera cámara 115 (es decir, el espacio interno de la primera caja 110) y una segunda cámara 145 (es decir, el espacio interno de la segunda caja 140). El elemento 170 de filtro principal puede ser un elemento de tipo seco (un elemento no impregnado con aceite) o un elemento de tipo húmedo (un elemento impregnado con aceite).

En la presente memoria descriptiva, la frase “el elemento 170 de filtro principal divide el interior de la caja 105 de purificador de aire en la primera cámara 115 y la segunda cámara 145” significa que incluye no sólo una caja en la que el elemento 170 de filtro principal forma toda la pared divisora sino también una caja en la que el elemento 170 de filtro principal forma una parte de la pared divisora.

El elemento 170 de filtro principal está colocado en un bastidor 174. El elemento 170 de filtro principal puede encajarse fácilmente en la caja 105 junto con el bastidor 174 encajando respectivamente partes 176, 176 de enganche formadas en ambas partes de extremo del bastidor 174 en muescas 106, 106 de enganche previstas en la caja 105 de purificador de aire. Adicionalmente, en el caso de que el elemento 170 de filtro principal necesite reemplazarse, el elemento 170 de filtro principal puede extraerse fácilmente, por tanto el mantenimiento puede llevarse a cabo fácilmente.

La unidad 120 de entrada de aire descrita anteriormente está conectada a la primera caja 110. Más específicamente, la primera caja 110 del purificador 100 de aire está dotada de la unidad 120 de entrada de aire para succionar el aire del exterior de la caja 105 de purificador de aire en la primera cámara 115. Tal como se describió anteriormente, la unidad 120 de entrada de aire tiene el orificio 122 de entrada de aire para succionar aire y el paso 130 de admisión que se extiende hacia arriba desde la caja 105 de purificador de aire (más específicamente desde la primera caja 110). Tal como se ilustra en la figura 13, el paso 130 de admisión tiene un orificio 132 de salida de aire para extraer el aire introduciéndolo en la primera cámara 115. Tal como se ilustra en la figura 12, el orificio 132 de salida de aire se abre en una dirección que se interseca con un elemento 138 de prefiltro. El orificio 132 de salida de aire se abre en una dirección que no se interseca con el elemento 170 de filtro principal.

Tal como se ilustra en la figura 12 y la figura 13, el elemento 138 de prefiltro que comprende un elemento de tipo húmedo (es decir, un elemento impregnado con aceite) está dispuesto en la primera cámara 115. El elemento 138 de prefiltro está dispuesto separado del orificio 132 de salida de aire de modo que está posicionado en la línea de eje del orificio 132 de salida de aire. El elemento 138 de prefiltro está dispuesto de modo que el aire extraído puede golpear el elemento 138 de prefiltro pero no pasa a través del elemento 138 de prefiltro.

En la presente memoria descriptiva, la frase “aire pasa a través del elemento 138 de prefiltro” significa que el aire pasa a través del elemento 138 de prefiltro sin cambiar sustancialmente su sentido de flujo. Por tanto, un flujo de aire de este tipo que golpea el elemento 138 de prefiltro en la parte delantera y se escapa desde las caras laterales del elemento 138 de prefiltro, sin fluir hacia fuera desde la cara posterior del elemento 138 de prefiltro, no encaja en la definición de la frase “aire pasa a través del elemento de prefiltro” en el presente documento.

Tal como se indica mediante la línea de rayas y dos puntos X en la figura 13 es preferible que el orificio 132 de salida de aire esté dispuesto de modo que el orificio 132 de salida de aire esté enfrente de una parte central del elemento 138 de prefiltro. En otras palabras es preferible que el orificio 132 de salida de aire esté dispuesto de modo que la zona central del elemento 138 de prefiltro esté posicionada en una línea de extensión del orificio 132 de salida de aire. En la presente realización, el orificio 132 de salida de aire está dispuesto entre el elemento 170 de filtro principal y el elemento 138 de prefiltro, tal como se ilustra en la figura 12. Es preferible que el orificio 132 de salida de aire esté dispuesto de modo que el elemento 138 de prefiltro esté posicionado en una línea de extensión de al menos una parte del orificio 132 de salida de aire. Es más preferible que el orificio 132 de salida de aire esté dispuesto de modo que el elemento 138 de prefiltro esté posicionado en la línea de extensión del orificio 132 de salida de aire. Adicionalmente es preferible que la distancia entre el orificio 132 de salida de aire y el elemento 138 de prefiltro sea menor que la distancia entre el orificio 132 de salida de aire y el elemento 170 de filtro principal. Una configuración de este tipo permite que el aire en el exterior del purificador de aire golpee el elemento 138 de prefiltro más eficazmente.

Es preferible que el área de superficie del elemento 138 de prefiltro sea mayor que el área de abertura del orificio 132 de salida de aire. Adicionalmente es preferible que el elemento 138 de prefiltro tenga un área de superficie mayor que el área de corte transversal de paso de flujo máxima del paso 130 de admisión. Una configuración de este tipo permite que el aire extraída desde el orificio 132 de salida de aire golpee el elemento 138 de prefiltro suficientemente porque el área

de superficie del elemento 138 de prefiltro es mayor. Como resultado, el aire succionado desde el exterior puede purificarse en buenas condiciones mediante el elemento 138 de prefiltro.

En la presente memoria descriptiva, el término “el área de superficie del elemento 138 de prefiltro” significa el área de la superficie del elemento 138 de prefiltro que está expuesta a la primera cámara 115 y no incluye el área de la misma que está en contacto con una pared 136 opuesta.

Es preferible que el área de superficie del elemento 170 de filtro principal sea mayor que el área de superficie del elemento 138 de prefiltro. Una configuración de este tipo permite que el polvo de gran tamaño caiga en el elemento 138 de prefiltro y, al mismo tiempo, que se capture el polvo de un tamaño relativamente pequeño en el elemento 138 de prefiltro, de modo que el aire succionado desde el exterior puede purificarse de manera preliminar. Después, el aire puede purificarse adicionalmente en el elemento 170 de filtro principal.

En la presente memoria descriptiva, el término “el área de superficie del elemento 170 de filtro principal” significa toda el área de superficie del elemento 170 de filtro principal con la que puede estar en contacto el aire cuando el aire pasa de la primera cámara 115 a la segunda cámara 145.

La primera caja 110 del purificador 100 de aire tiene una pared 136 opuesta enfrente del orificio 132 de salida de aire y que no permite que pase aire a través. La pared 136 opuesta está enfrente del elemento 170 de filtro principal en la primera cámara 115. La pared 136 opuesta se extiende en una dirección vertical. El elemento 138 de prefiltro previsto en la pared 136 opuesta está dispuesto de modo que se extiende en una dirección vertical. El polvo de gran tamaño contenido en el aire succionado desde el exterior tiende a caer después de golpear el elemento 138 de prefiltro. Como resultado, el elemento 138 de prefiltro no captura el polvo de gran tamaño en una gran cantidad, por tanto se evita que el elemento 138 de prefiltro se obstruya.

En la presente realización, la primera caja 110 del purificador 100 de aire tiene elementos 134, 134 de gancho que sobresalen de la pared 136 opuesta. El elemento 138 de prefiltro está enganchado en los elementos 134, 134 de gancho, por lo que el elemento 138 de prefiltro está previsto en la pared 136 opuesta. Tal como se ilustra en la figura 12, los elementos 134 de gancho están colocados en orificios 139 de colocación formados en el elemento 138 de prefiltro de modo que el elemento 138 de prefiltro puede montarse sobre la pared 136 opuesta. Una configuración de este tipo hace que el mantenimiento del elemento 138 de prefiltro sea fácil.

En la presente realización, el elemento 138 de prefiltro está montado de manera separable en la pared 136 opuesta al engancharse en los elementos 134, 134 de gancho, aunque el método de montar el elemento 138 de prefiltro en la pared 136 opuesta no está limitado particularmente. Por ejemplo, el elemento 138 de prefiltro puede montarse directamente en la pared 136 opuesta usando, por ejemplo, un agente adhesivo.

Además, en la figura 14 se muestra un ejemplo de una realización modificada, en la que un elemento 238 de prefiltro se encaja en y se extrae de una ranura 116 prevista en una parte de extremo delantero de la primera caja 110. Se evita que el elemento 238 de prefiltro insertado desde la ranura 116 en la primera cámara 115 se mueva en los sentidos hacia delante y hacia atrás mediante una pared 118 de posicionamiento formada en la primera cámara 115. Además, se evita que el elemento 238 de prefiltro se mueva en los sentidos hacia la izquierda y hacia la derecha mediante una pared 117 de posicionamiento formada en la primera cámara 115. Cuando el elemento 238 de prefiltro está colocado en la primera cámara 115, la ranura 116 se cierra por una tapa o similar de modo que el aire exterior no entre a través de la ranura 116.

En la presente realización, el elemento 138 de prefiltro está previsto en una parte de la pared 136 opuesta (es decir, cerca del orificio 132 de salida de aire), pero esta configuración es meramente ilustrativa. Por ejemplo, el elemento 138 de prefiltro puede estar previsto por toda la superficie de la pared 136 opuesta. Alternativamente, el elemento 138 de prefiltro puede estar previsto en una pared que constituye la primera cámara 115 pero que no está opuesta al elemento 170 de filtro principal (es decir, una pared diferente de la pared 136 opuesta).

La segunda caja 140 del purificador 100 de aire está dotada del paso 148 de descarga para descargar el aire dentro de la segunda cámara 145 fuera de la caja 105 de purificador de aire. En la presente realización, el paso 148 de descarga constituye una parte del tubo 54 de admisión que permite que la segunda caja 140 del purificador 100 de aire se comunique con el motor 42.

En el aparato 102 de purificador de aire, el aire fuera de la caja 105 de purificador de aire se succiona desde el orificio 122 de entrada de aire. El aire succionado pasa a través del paso 130 de admisión y fluye desde el orificio 132 de salida de aire hacia una parte central del elemento 138 de prefiltro. Cuando el aire succionado golpea el elemento 138 de prefiltro, el polvo de gran tamaño contenido en el aire cae en la primera cámara 115. Por otro lado, una parte de polvo de pequeño tamaño contenido en el aire no se captura por el elemento 138 de prefiltro y se permite que fluya, mientras que la otra parte del mismo se captura por el elemento 138 de prefiltro. Por tanto, el aire se limpia mediante el elemento 138 de prefiltro.

Mientras tanto, como el polvo de pequeño tamaño se mantiene capturado por el elemento 138 de prefiltro, puede producirse una obstrucción en el elemento 138 de prefiltro en cierto grado. Sin embargo, el aire que se ha succionado

en la primera cámara 115 puede pasar a través del elemento 170 de filtro principal sin pasar a través del elemento 138 de prefiltro. Además, el aire succionado golpea la superficie del elemento 138 de prefiltro y cambia su sentido de flujo. Por tanto, puede evitarse el aumento de la resistencia al aire resultante de la obstrucción.

Después el aire que ha limpiado el elemento 138 de prefiltro pasa a través del elemento 170 de filtro principal. En este momento, el polvo de pequeño tamaño que no se capturó por el elemento 138 de prefiltro se captura por el elemento 170 de filtro principal. Como resultado, el aire que se ha limpiado en buenas condiciones puede suministrarse al motor 42.

A continuación, se describirá en detalle el orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión. Tal como se ilustra en las figuras 6 y 7, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión está enfrente de la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento.

En la presente realización, el paso 130 de admisión está formado por un conducto que no puede contraerse o expandirse. En una configuración de este tipo, la longitud del paso 130 de admisión es invariable y, por consiguiente, la longitud de todo el paso de admisión del motor 42 (es decir, el paso 130 de admisión de la unidad 120 de entrada de aire, el paso en el purificador 100 de aire y el tubo 54 de admisión) es invariable. Como resultado, pueden suprimirse fluctuaciones en el pulso de admisión y se estabiliza el rendimiento del motor 42.

Tal como se ilustra en las figuras 3 y 6, la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento está posicionada a la izquierda del bastidor 28 de asiento derecho. Una parte 190 rebajada, rebajada hacia la izquierda está formada en la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento. La pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento tiene una pared 184 lateral delantera, una pared 186 trasera que se extiende hacia la izquierda desde el extremo trasero de la pared 184 lateral delantera y una pared 188 lateral trasera que se extiende hacia atrás desde el extremo más a la izquierda de la pared 186 trasera. La parte 190 rebajada está definida por al menos la pared 186 trasera y la pared 188 lateral trasera.

Tal como se ilustra en las figuras 3 y 5, el cajón 180 de almacenamiento tiene la pared 192 lateral izquierda posicionada a la derecha del bastidor 26 de asiento izquierdo. Una parte 200 rebajada, rebajada hacia la derecha está formada en la pared 192 lateral izquierda del cajón 180 de almacenamiento. La pared 192 lateral izquierda del cajón 180 de almacenamiento tiene una pared 194 lateral delantera, una pared 196 trasera que se extiende hacia la derecha desde el extremo trasero de la pared 194 lateral delantera y una pared 198 lateral trasera que se extiende hacia atrás desde el extremo más a la derecha de la pared 196 trasera. La parte 200 rebajada está definida por al menos la pared 196 trasera y la pared 198 lateral trasera.

Tal como se ilustra en la figura 4, en la presente realización, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión está dispuesta en la parte 190 rebajada. Es decir, tal como se ilustra en la figura 2, cuando se observa desde la parte delantera de la motocicleta 1, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire queda oculta detrás del cajón 180 de almacenamiento y no puede verse. El lodo, el polvo, el agua y similares salpicados por la rueda 7 delantera no entran fácilmente en la parte 190 rebajada. Como resultado, se evita que entre lodo, polvo, agua y similares en el orificio 122 de entrada de aire.

Preferiblemente, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión está enfrente de la pared 186 trasera. En la presente realización, tal como se ilustra en la figura 7, el orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión tiene una primera parte 124 que se abre hacia delante y una segunda parte 126 que se abre (es decir, tiene un abertura) hacia la izquierda. Tal como se ilustra en la figura 4, el orificio 122 de entrada de aire está dispuesto de modo que el extremo 187 más a la derecha de la pared 186 trasera está posicionado a la derecha del extremo 125 más a la derecha de la primera parte 124. La primera parte 124 del orificio 122 de entrada de aire está enfrente de la pared 186 trasera de la pared 182 lateral derecha. La segunda parte 126 del orificio 122 de entrada de aire está enfrente de la pared 188 lateral trasera de la pared 182 lateral derecha. Disponiendo la primera parte 124 del orificio 122 de entrada de aire de modo que esté enfrente de la pared 186 trasera y disponiendo la segunda parte 126 del orificio 122 de entrada de aire de modo que esté enfrente de la pared 188 lateral trasera de esta manera, pueden obtenerse los efectos ventajosos de disponer el orificio 122 de entrada de aire dentro de la parte 190 rebajada sin reducir el tamaño del orificio 122 de entrada de aire. Es decir, al mismo tiempo puede conseguirse garantizar suficiente espacio de alojamiento del cajón 180 de almacenamiento y evitar la entrada de polvo en el purificador 100 de aire.

Tal como se ilustra en la figura 9, el orificio 122 de entrada de aire de la presente realización tiene forma de L tal como se observa en planta, pero no está limitado a tener una forma de este tipo. Por ejemplo, el orificio 122 de entrada de aire puede tener una forma de modo que se abra de manera oblicua hacia la izquierda y hacia delante.

El orificio 122 de entrada de aire está dispuesto en el espacio entre la derecha de la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento y la izquierda del bastidor 28 de asiento derecho, que ha sido un espacio inutilizado en el pasado. Por tanto, no es necesario proporcionar espacio adicional para el orificio 122 de entrada de aire y es posible utilizar el espacio existente eficazmente. Además, es poco probable que entren agua, lodo, polvo y similares que se salpican desde la rueda 7 delantera en el orificio 122 de entrada de aire porque al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire está dispuesta de modo que está enfrente de la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de

almacenamiento. Como resultado, se reduce la cantidad de polvo y similar succionado en el purificador 100 de aire, así puede evitarse eficazmente el deterioro del rendimiento del motor 42.

Preferiblemente, tal como se ilustra en la figura 6, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire está dispuesta de modo que se superpone con el bastidor 28 de asiento derecho cuando se observa desde el lado del vehículo. Con una configuración de este tipo, el bastidor 28 de asiento derecho puede evitar que entren lodo y polvo en el orificio 122 de entrada de aire.

En la motocicleta 1 según la presente realización, el paso 130 de admisión conectado al purificador 100 de aire está dispuesto en el espacio entre la derecha de la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento y la izquierda del bastidor 28 de asiento derecho. Por esta razón, puede disponerse otro paso 210 de admisión que se extiende hacia arriba desde la caja 60 de transmisión a la izquierda de la línea L1 central del vehículo de modo que no interfiera con el paso 130 de admisión conectado al purificador 100 de aire, tal como se ilustra en las figuras 3 y 5. En otras palabras, el paso 210 de admisión puede disponerse en el espacio entre la izquierda de la pared 192 lateral izquierda del cajón 180 de almacenamiento y la derecha del bastidor 26 de asiento izquierdo.

El paso 210 de admisión es un paso para introducir aire de refrigeración en la CVT 62 en la caja 60 de transmisión. Tal como se ilustra en la figura 5, el paso 210 de admisión tiene un conducto 214 en forma de fuelle que puede contraerse y expandirse libremente, y un conducto 216 formado de manera solidaria con la parte 200 rebajada de la pared 192 lateral izquierda del cajón de almacenamiento.

Un orificio 212 de entrada de aire que se abre hacia la izquierda está formado en una parte de extremo distal del conducto 216. Al menos una parte del orificio 212 de entrada de aire está dispuesta en la parte 200 rebajada. El orificio 212 de entrada de aire es una abertura para succionar aire. En la presente realización, la totalidad del orificio 212 de entrada de aire está dispuesta en la parte 200 rebajada. El orificio 212 de entrada de aire se abre hacia la izquierda desde una pared 198 lateral trasera de la pared 192 lateral izquierda. Sin embargo, como el orificio 122 de entrada de aire descrito anteriormente del paso 130 de admisión, es suficiente que al menos una parte del orificio 212 de entrada de aire deba estar enfrente de la pared 196 trasera. El lodo, el polvo, el agua y similares salpicados por la rueda 7 delantera no entran fácilmente en la parte 200 rebajada. Como resultado, puede evitarse la entrada de lodo, polvo, agua y similares a través del orificio 212 de entrada de aire en la caja 60 de transmisión.

A continuación, se describirá en detalle el guardabarros 80 trasero. Tal como se ilustra en la figura 9, el purificador 100 de aire forma al menos una parte de la parte 82 superior del guardabarros 80 trasero. En la presente realización, una parte de la parte 82 superior del guardabarros 80 trasero está formada por la segunda caja 140. La primera caja 110 está dispuesta en un lado del guardabarros 80 trasero. Disponiendo la primera caja 110 en un lado del guardabarros 80 trasero de esta manera, se garantiza que la segunda caja 140 tenga una gran capacidad.

La parte del guardabarros 80 trasero que excluye el purificador 100 de aire (a continuación en el presente documento denominada "parte 86 de guardabarros principal") y el purificador 100 de aire se ensamblan entre sí. Tal como se ilustra en la figura 9, la parte 86 de guardabarros principal y la segunda caja 140 del purificador 100 de aire están sujetas entre sí por un elemento 90A de sujeción en la parte 82 superior del guardabarros 80 trasero. Tal como se ilustra en la figura 10, la parte 86 de guardabarros principal y la segunda caja 140 del purificador 100 de aire están sujetas entre sí por un elemento 90B de sujeción en la parte 84B lateral izquierda del guardabarros 80 trasero. Tal como se ilustra en la figura 11, la parte 86 de guardabarros principal y la primera caja 110 del purificador 100 de aire están sujetas entre sí por un elemento 90C de sujeción en la parte 84A lateral derecha del guardabarros 80 trasero. Ejemplos de los elementos 90A a 90C de sujeción en la presente realización incluyen pernos, tornillos y remaches usados comúnmente.

Tal como se ilustra en la figura 5, la unidad 40 de motor y el purificador 100 de aire, que es una parte del guardabarros 80 trasero, están sujetos entre sí por un elemento 92A de sujeción. Tal como se ilustra en la figura 6, la parte 86 de guardabarros principal, que es una parte del guardabarros 80 trasero, y la unidad 40 de motor están sujetas entre sí por un elemento 92B de sujeción. Por tanto, el purificador 100 de aire y la parte 86 de guardabarros principal están fijados entre sí, y además, el purificador 100 de aire y la parte 86 de guardabarros principal están ambos fijados a la unidad 40 de motor. Por tanto, incluso cuando gira el guardabarros 80 trasero, puede evitarse que el purificador 100 de aire y la parte 86 de guardabarros principal vibren y cambien de posición.

Tal como se ilustra en la figura 9, el extremo 142 más a la izquierda del purificador 100 de aire (más específicamente, el extremo 142 más a la izquierda de la segunda caja 140) está posicionado a la izquierda de la línea L1 central del vehículo. El extremo 112 más a la derecha del purificador 100 de aire (más específicamente, el extremo 112 más a la derecha de la primera caja 110) está posicionado a la derecha de la línea L1 central del vehículo. Toda la parte lateral de una parte 150 delantera del guardabarros 80 trasero está formada por el purificador 100 de aire. Formando toda la parte de la parte 150 delantera del guardabarros 80 trasero por el purificador 100 de aire de esta manera, el ancho del purificador 100 de aire puede hacerse grande. Como resultado, puede garantizarse que el purificador 100 de aire tenga una gran capacidad. Debe observarse que en la presente realización, la parte 150 delantera del guardabarros 80 trasero es la cara de extremo delantero del purificador 100 de aire, pero la parte 150 delantera puede ser una parte que esté más hacia atrás que la cara de extremo delantero.

Un límite 152 entre la parte 86 de guardabarros principal y el purificador 100 de aire está inclinado con respecto a la línea L1 central del vehículo, tal como se observa en planta. El purificador 100 de aire está formado de modo que su longitud de delante hacia atrás es más larga o bien hacia la derecha o bien hacia la izquierda, tal como se observa en planta. En la presente realización, una parte del límite 152 entre la parte 86 de guardabarros principal y el purificador 100 de aire (más específicamente, una zona a la derecha de la parte lateralmente central del purificador 100 de aire) está inclinada con respecto a la línea L1 central del vehículo tal como se observa en planta. En otras palabras, el purificador 100 de aire está formado de modo que su longitud de delante hacia atrás es más larga desde la izquierda hacia la derecha. Con una configuración de este tipo, puede garantizarse que el purificador 100 de aire tenga una gran capacidad. Cuando el purificador 100 de aire tiene una gran capacidad, puede succionarse una gran cantidad de aire al mismo tiempo, de modo que puede mejorarse el rendimiento del motor.

Tal como se ilustra en la figura 4, el purificador 100 de aire está formado de modo que, tal como se observa en planta, su longitud de delante hacia atrás es más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho en los que está previsto el reposapiés 35 hacia el otro. En la presente realización, el reposapiés 35 está previsto en el bastidor 26 de asiento izquierdo. El purificador 100 de aire está formado de modo que su longitud de delante hacia atrás es más larga desde la izquierda hacia la derecha. Por tanto, haciendo que la longitud de delante hacia atrás del purificador 100 de aire sea más larga mientras se evita la interferencia entre el purificador 100 de aire y el reposapiés 35, puede garantizarse que el purificador 100 de aire tenga una gran capacidad.

Tal como se ilustra en la figura 9, en la presente realización, una parte 88 rebajada en la que puede alojarse una parte de la unidad 95 de amortiguación trasera (véase la figura 5) está formada en una parte izquierda del guardabarros 80 trasero. La posición media entre el extremo 142 más a la izquierda y el extremo 112 más a la derecha del purificador 100 de aire (véase el carácter de referencia L4 en la figura 9) está desviada hacia la derecha desde la línea L1 central del vehículo. En otras palabras, la posición media del purificador 100 de aire está desviada hacia el lado opuesto a uno de los lados izquierdo y derecho de la línea L1 central del vehículo donde está formada la parte 88 rebajada del guardabarros 80 trasero.

Tal como se ilustra en la figura 11, en la presente realización, el extremo 108 inferior (por ejemplo, la parte de cara de base de la primera cámara 115) del purificador 100 de aire está posicionado para estar más bajo que la posición media entre un extremo 81A superior y un extremo 81B inferior del guardabarros 80 trasero. El extremo 81A superior del guardabarros 80 trasero se refiere a la parte más superior verticalmente de la parte 86 de guardabarros principal en el guardabarros 80 trasero montado en la unidad 40 de motor. Normalmente, la parte más superior verticalmente de la parte 86 de guardabarros principal y la parte más superior verticalmente del purificador 100 de aire están ubicadas sustancialmente a la misma altura desde el suelo. El extremo 81B inferior del guardabarros 80 trasero se refiere a la parte más inferior verticalmente de la parte 86 de guardabarros principal en el guardabarros 80 trasero montado en la unidad 40 de motor. Con una configuración de este tipo, la posición del asiento 13 puede ser baja, por ejemplo, porque el purificador 100 de aire está dispuesto en una posición baja. Obsérvese que el extremo 108 inferior del purificador 100 de aire puede ser una parte de cara de base de la segunda cámara 145, dependiendo de la forma del purificador 100 de aire.

La longitud vertical del purificador 100 de aire varía desde delante hacia atrás. Tal como se ilustra en la figura 11, en la presente realización, la longitud vertical máxima del purificador 100 de aire (por ejemplo, la longitud vertical máxima de la primera cámara 115) es más corta que la longitud vertical del guardabarros 80 trasero en la posición del extremo 81A superior (en otras palabras, la longitud vertical del mismo en la sección transversal vertical a través de la posición del extremo 81A superior). Con una configuración de este tipo, puede garantizarse un margen espacial adicional por encima del purificador 100 de aire porque la longitud vertical del purificador 100 de aire es corta. Como resultado, se vuelve posible disponer otros componentes del vehículo por encima del purificador 100 de aire, por ejemplo. Alternativamente, puede bajarse la posición del asiento 13, por ejemplo. Obsérvese que la longitud vertical máxima del purificador 100 de aire puede ser la longitud vertical máxima de la segunda cámara 145, dependiendo de la forma del purificador 100 de aire.

El purificador 100 de aire forma al menos una parte de la parte 82 superior del guardabarros 80 trasero y, por tanto, no es necesario disponer un purificador de aire por separado por encima del guardabarros 80 trasero (por ejemplo, sobre el guardabarros 80 trasero). Por consiguiente, hay un margen espacial adicional mayor que en caso de que un purificador de aire esté dispuesto por encima del guardabarros trasero, así la capacidad del purificador 100 de aire puede hacerse mayor. De ese modo, puede mejorarse el rendimiento de limpieza de aire del purificador 100 de aire.

Tal como se describió anteriormente, en la motocicleta 1 según la presente realización, la caja 60 de transmisión que aloja la CVT 62 está dispuesta a la izquierda de la motocicleta 1, y el paso 130 de admisión que se extiende hacia arriba desde el purificador 100 de aire está dispuesto a la derecha de la línea L1 central del vehículo. Por esta razón, si bien está previsto otro paso 210 de admisión para suministrar aire de refrigeración a la CVT 62 en la caja 60 de transmisión, el paso 210 de admisión recién mencionado y el paso 130 de admisión conectado al purificador 100 de aire no interfieren entre sí. El orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión conectado al purificador 100 de aire está dispuesto en el espacio entre la derecha de la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento y la izquierda del bastidor 28 de asiento derecho, que era un espacio inutilizado en el pasado. Por tanto no es necesario proporcionar espacio adicional para proporcionar el orificio 122 de entrada de aire y es posible utilizar el espacio existente

eficazmente. Además, es poco probable que entren el agua, lodo, polvo y similares que se salpican desde la rueda 7 delantera en el orificio 122 de entrada de aire porque al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire está dispuesta de modo que se abre hacia la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento.

5 En la presente realización, la motocicleta tiene el reposapiés 35 de pasajero soportado en una parte trasera de sólo el bastidor 26 de asiento izquierdo de los bastidores 26 y 28 de asiento derecho e izquierdo. Puesto que el paso 130 de admisión conectado al purificador 100 de aire está dispuesto a la derecha de la línea L1 central del vehículo, el reposapiés 35 de pasajero puede disponerse a la izquierda de la motocicleta 1 sin verse interferido por el purificador 100 de aire. Por tanto, el reposapiés 35 de pasajero puede colocarse aunque tenga un gran tamaño.

10 En la presente realización, la motocicleta 1 tiene el tubo 56 de escape conectado al cilindro 46 y que se extiende hacia atrás, y el silenciador 15 conectado a una parte de extremo trasero del tubo 56 de escape y que se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua. La línea L2 central del silenciador 15 está posicionada a la derecha de la línea L3 central del paso 130 de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo. Además, en la presente realización, el extremo más a la izquierda del silenciador 15 está posicionado a la derecha de la línea L3 central del paso 130 de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo. Además, en la presente realización, el extremo más a la izquierda del silenciador 15 está posicionado a la derecha del extremo más a la derecha del paso 130 de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo. Puesto que el silenciador 15 está descentrado de modo que está posicionado a la derecha de la motocicleta 1, se impide que se transmita el calor del silenciador 15 al purificador 100 de aire y al paso 130 de admisión conectado al purificador 100 de aire.

20 En la presente realización, la parte 190 rebajada, rebajada hacia la izquierda está formada en la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento. Al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión está dispuesta dentro de la parte 190 rebajada. Como resultado, puede evitarse que entre el lodo, polvo, agua y similares en el orificio 122 de entrada de aire previsto dentro de la parte 190 rebajada.

25 En la presente realización, la pared 182 lateral derecha del cajón 180 de almacenamiento tiene una pared 184 lateral delantera, una pared 186 trasera que se extiende hacia la izquierda desde el extremo trasero de la pared 184 lateral delantera y una pared 188 lateral trasera que se extiende hacia atrás desde el extremo más a la izquierda de la pared 186 trasera. La parte 190 rebajada está definida por al menos la pared 186 trasera y la pared 188 lateral trasera. Al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión está enfrente de la pared 186 trasera. Por tanto, puesto que al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire está enfrente de la pared 186 trasera del cajón 180 de almacenamiento, puede evitarse que entre el lodo, polvo, agua y similares en el orificio 122 de entrada de aire más eficazmente.

30 En la presente realización, el orificio 122 de entrada de aire del paso 130 de admisión tiene una primera parte 124 que se abre hacia delante y una segunda parte 126 que se abre hacia la izquierda. El orificio 122 de entrada de aire está dispuesto de modo que el extremo 187 más a la derecha de la pared 186 trasera está posicionado a la derecha del extremo 125 más a la derecha de la primera parte 124. La primera parte 124 está enfrente de la pared 186 trasera. La segunda parte 126 está enfrente de la pared 188 lateral trasera. Por tanto, pueden obtenerse los efectos ventajosos de disponer el orificio 122 de entrada de aire dentro de la parte 190 rebajada sin hacer que el tamaño del orificio 122 de entrada de aire sea más pequeño, disponiendo el orificio 122 de entrada de aire de modo que el extremo 125 más a la derecha de la pared 186 trasera esté posicionado a la derecha del extremo 125 más a la derecha de la primera parte 124 y disponiendo la primera parte 124 de modo que esté enfrente de la pared 186 trasera. Es decir, al mismo tiempo puede conseguirse garantizar suficiente espacio de alojamiento del cajón 180 de almacenamiento y evitar la entrada de polvo en el purificador 100 de aire.

40 En la presente realización, el paso 130 de admisión está formado por un conducto que no puede contraerse y que no puede expandirse. Por tanto, la longitud del paso 130 de admisión es invariable y, por consiguiente, la longitud de todo el paso de admisión del motor es invariable. Como resultado, pueden suprimirse fluctuaciones en el pulso de admisión y se estabiliza el rendimiento del motor 42.

45 En la presente realización, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire está dispuesta de modo que se superpone con el bastidor 28 de asiento derecho cuando se observa desde el lado del vehículo. Puede evitarse la entrada de lodo, polvo, agua y similares en el orificio 122 de entrada de aire mediante el bastidor 28 de asiento derecho.

50 En la presente realización, la motocicleta tiene otro paso 210 de admisión dispuesto a la izquierda de la línea L1 central del vehículo y que se extiende hacia arriba desde la caja 60 de transmisión. Por tanto, el otro paso 210 de admisión puede disponerse sin interferir con el paso 130 de admisión conectado al purificador 100 de aire.

55 En la presente realización, el cajón 180 de almacenamiento tiene la pared 192 lateral izquierda posicionada a la derecha del bastidor 26 de asiento izquierdo. La pared 192 lateral izquierda tiene otra parte 200 rebajada, rebajada hacia la derecha. El otro paso 210 de admisión tiene el orificio 212 de entrada de aire para succionar aire. Al menos una parte del orificio 21 de entrada de aire del paso 210 de admisión está dispuesta dentro de la otra parte 200 rebajada. Como resultado, puede evitarse que entre el lodo, polvo, agua y similares en el orificio 212 de entrada de aire previsto dentro de la otra parte 200 rebajada.

En la presente realización, al menos una parte del otro paso 210 de admisión está formada por un conducto en forma de fuelle. Puesto que el otro paso 210 de admisión está formado por un conducto 214 en forma de fuelle de esta manera, es fácil formar un trayecto deseado para el paso 210 de admisión.

- 5 En la presente realización, la unidad 40 de motor está soportada de manera giratoria por el chasis 20. Por tanto, incluso si la motocicleta 1 también tiene la unidad de motor de una configuración de este tipo, es posible evitar que entre lodo y polvo en los orificios 122 y 212 de entrada de aire.

LISTA DE NÚMEROS DE REFERENCIA

- 1 -- Motocicleta
- 5 -- Carrocería
- 10 7 -- Rueda delantera
- 20 -- Chasis
- 26 -- Bastidor de asiento izquierdo
- 28 -- Bastidor de asiento derecho
- 30 -- Elemento transversal
- 15 35 -- Reposapiés
- 40 -- Unidad de motor
- 60 -- Caja de transmisión
- 100 -- Purificador de aire
- 122 -- Orificio de entrada de aire
- 20 124 -- Primera parte
- 126 -- Segunda parte
- 130 -- Paso de admisión
- 170 -- Elemento de filtro principal (elemento de tipo seco)
- 180 -- Cajón de almacenamiento
- 25 182 -- Pared lateral derecha
- 184 -- Pared lateral delantera
- 186 -- Pared trasera
- 188 -- Pared lateral trasera
- 190 -- Parte rebajada
- 30 192 -- Pared lateral izquierda
- 194 -- Pared lateral delantera
- 196 -- Pared trasera
- 198 -- Pared lateral trasera
- 200 -- Parte rebajada (otra parte rebajada)
- 35 210 -- Otro paso de admisión
- 212 -- Orificio de entrada de aire
- 214 -- Conducto en forma de fuelle

REIVINDICACIONES

1. Vehículo de tipo para montar a horcajadas que comprende:

5 un chasis (20) que tiene un bastidor (24) principal que se extiende hacia atrás y hacia abajo de manera oblicua desde un tubo (22) principal, bastidores (26, 28) de asiento izquierdo y derecho que se extienden, cada uno, hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua desde el bastidor principal, y un elemento (30) transversal montado entre los bastidores de asiento izquierdo y derecho;

un cajón (180) de almacenamiento que tiene una pared lateral derecha posicionada a la izquierda del bastidor de asiento derecho, estando soportado el cajón de almacenamiento entre los bastidores (26, 28) de asiento izquierdo y derecho por el elemento (30) transversal;

10 una unidad (40) de motor que tiene un cárter (44), un cilindro (46) que se extiende hacia delante y hacia arriba de manera oblicua desde el cárter, una caja (60) de transmisión dispuesta a la izquierda del cárter, y una transmisión (62) variable continua tipo correa dispuesta en la caja de transmisión, estando soportada la unidad (40) de motor debajo del cajón (180) de almacenamiento por el chasis (20);

15 un tubo (54) de admisión que se extiende hacia atrás desde el cilindro (46) y dispuesto por encima del cilindro y debajo del cajón de almacenamiento;

un purificador (100) de aire conectado a una parte trasera del tubo (54) de admisión; y

un paso (130) de admisión que se extiende hacia arriba desde el purificador (100) de aire y que tiene un orificio (122) de entrada de aire para succionar aire, en el que:

el paso (130) de admisión está dispuesto a la derecha de la línea central del vehículo;

20 el orificio (122) de entrada de aire del paso de admisión está dispuesto a la derecha de la pared lateral derecha del cajón (180) de almacenamiento y a la izquierda del bastidor (28) de asiento derecho; y

al menos una parte del orificio (122) de entrada de aire del paso de admisión se abre hacia la pared (182) lateral derecha del cajón (180) de almacenamiento.

25 2. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, que comprende además un reposapiés (35) de pasajero soportado en una parte trasera de sólo el bastidor (26) de asiento izquierdo de los bastidores de asiento derecho e izquierdo.

3. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, que comprende además:

un tubo (56) de escape conectado al cilindro (46) y que se extiende hacia atrás; y

30 un silenciador (15) conectado a una parte de extremo trasero del tubo de escape y que se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua, y en el que

la línea central del silenciador (15) está posicionada a la derecha de la línea central del paso (130) de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo.

35 4. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 3, en el que un extremo más a la izquierda del silenciador (15) está posicionado a la derecha de la línea central del paso (130) de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo.

5. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 4, en el que un extremo más a la izquierda del silenciador (15) está posicionado a la derecha de un extremo más a la derecha del paso (130) de admisión cuando se observa desde la parte trasera del vehículo.

6. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que:

40 la pared (182) lateral derecha del cajón (180) de almacenamiento tiene una parte (190) rebajada, rebajada hacia la izquierda; y

al menos una parte del orificio (122) de entrada de aire del paso (130) de admisión está dispuesta dentro de la parte (190) rebajada.

7. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 6, en el que:

45 la pared (182) lateral derecha del cajón (180) de almacenamiento tiene una pared lateral delantera, una pared trasera que se extiende hacia la izquierda desde el extremo trasero de la pared lateral delantera, y una pared lateral trasera que se extiende hacia atrás desde un extremo más a la izquierda de la pared trasera;

la parte (190) rebajada está definida por al menos la pared trasera y la pared lateral trasera; y
al menos una parte del orificio de entrada de aire del paso de admisión está enfrente de la pared trasera.

8. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 7, en el que:

5

el orificio (122) de entrada de aire del paso (130) de admisión tiene una primera parte que se abre hacia delante y una segunda parte que se abre hacia la izquierda;

el orificio de entrada de aire está dispuesto de modo que un extremo más a la derecha de la pared trasera está posicionado a la derecha de un extremo más a la derecha de la primera parte;

la primera parte está enfrente de la pared trasera; y

la segunda parte está enfrente de la pared lateral trasera.

10

9. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que el paso (130) de admisión está formado por un conducto que no puede contraerse y no puede expandirse.

10. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que al menos una parte del orificio (122) de entrada de aire está dispuesta de modo que se superpone con el bastidor (28) de asiento derecho cuando se observa desde un lado del vehículo.

15

11. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, que comprende además otro paso (210) de admisión dispuesto a la izquierda de la línea central del vehículo y que se extiende hacia arriba desde la caja (60) de transmisión.

12. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 11, en el que:

20

el cajón (180) de almacenamiento tiene una pared (192) lateral izquierda posicionada a la derecha del bastidor (26) de asiento izquierdo;

la pared lateral izquierda tiene otra parte (200) rebajada, rebajada hacia la derecha;

el otro paso (210) de admisión tiene un orificio (212) de entrada de aire para succionar aire; y

al menos una parte del orificio de entrada de aire del otro paso de admisión está dispuesta dentro de la otra parte (200) rebajada.

25

13. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 11, en el que al menos una parte del otro paso (210) de admisión está formada por un conducto en forma de fuelle.

14. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que la unidad (40) de motor está soportada de manera giratoria por el chasis (20).

FIG. 1

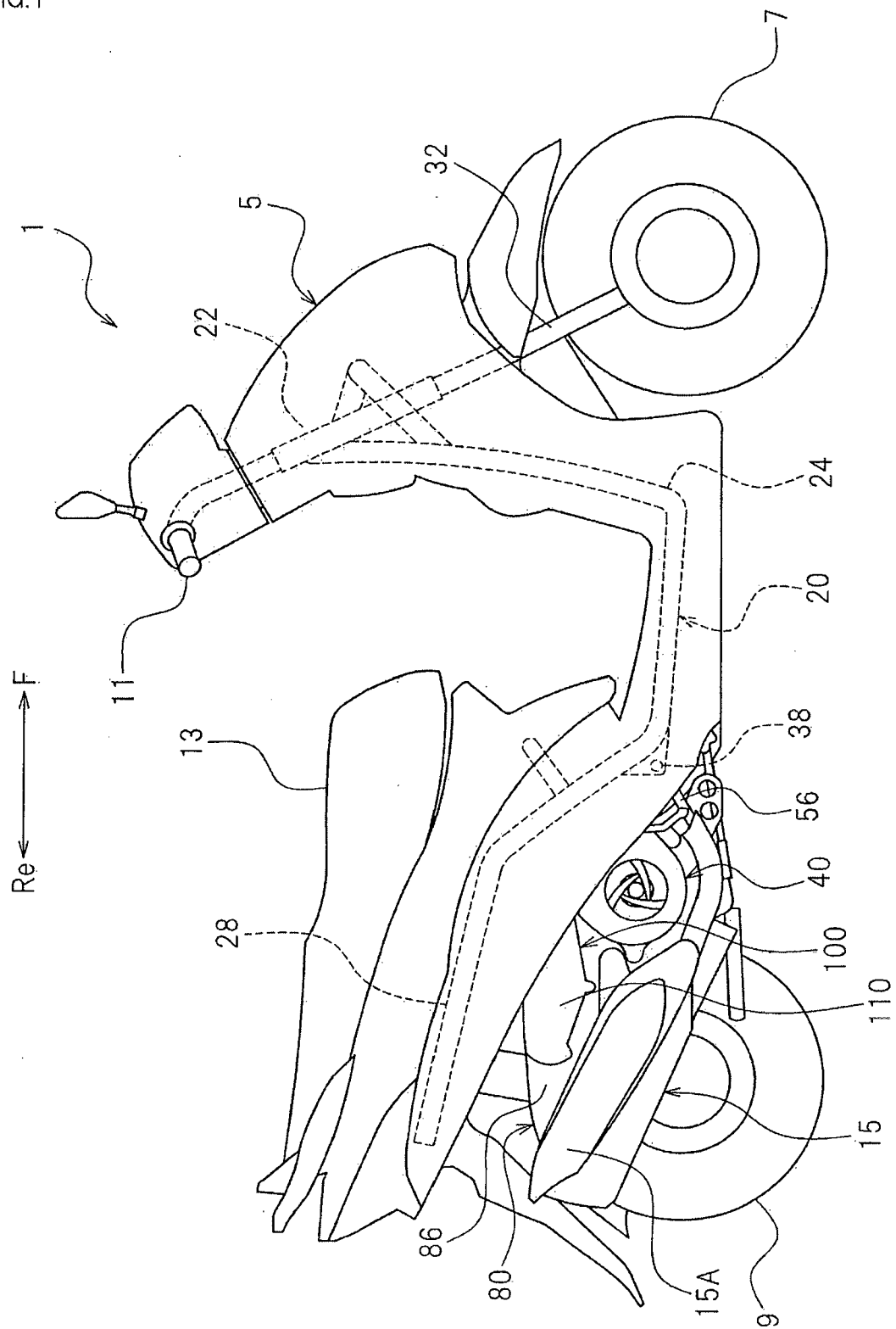


FIG.2

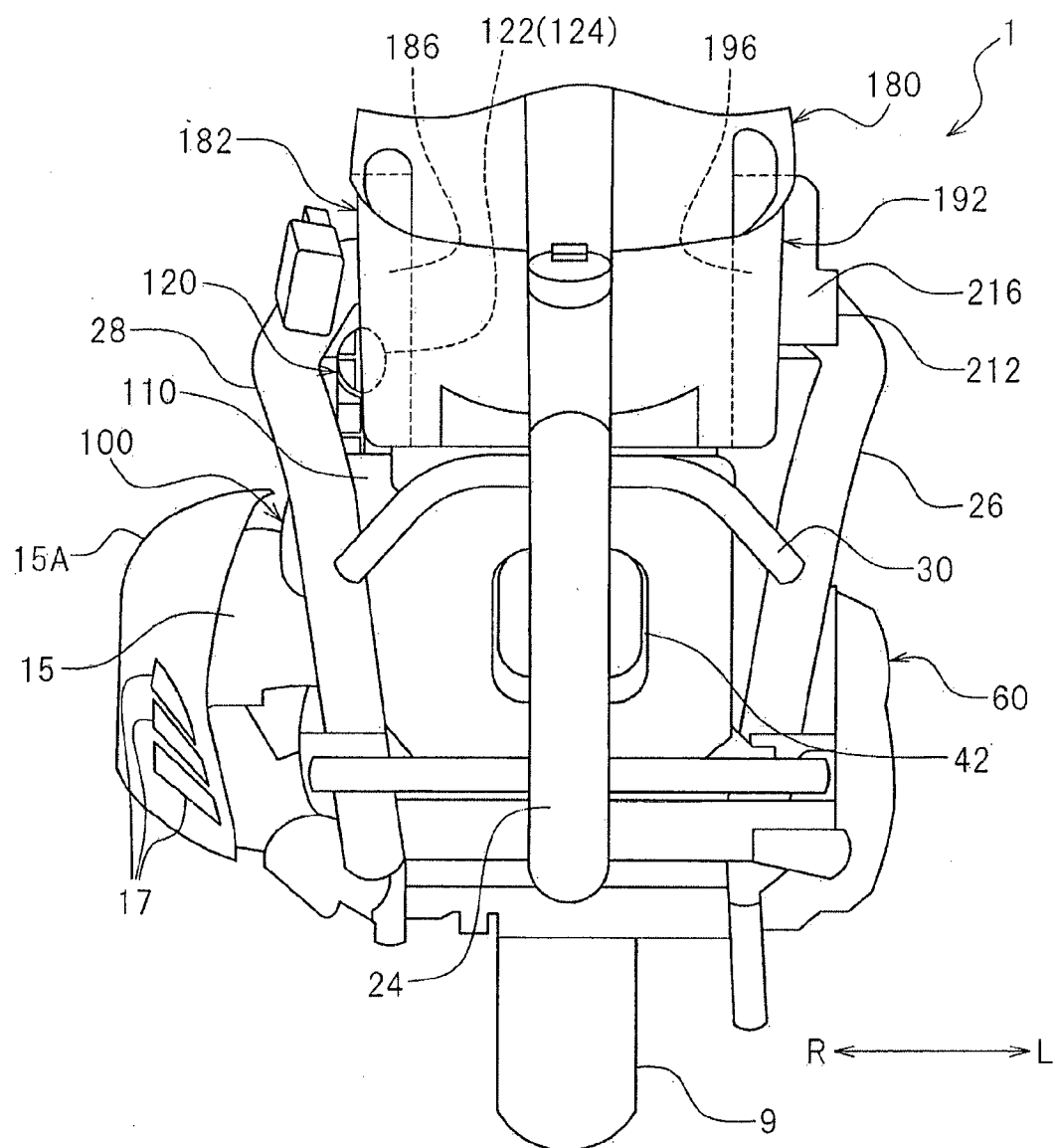


FIG. 3

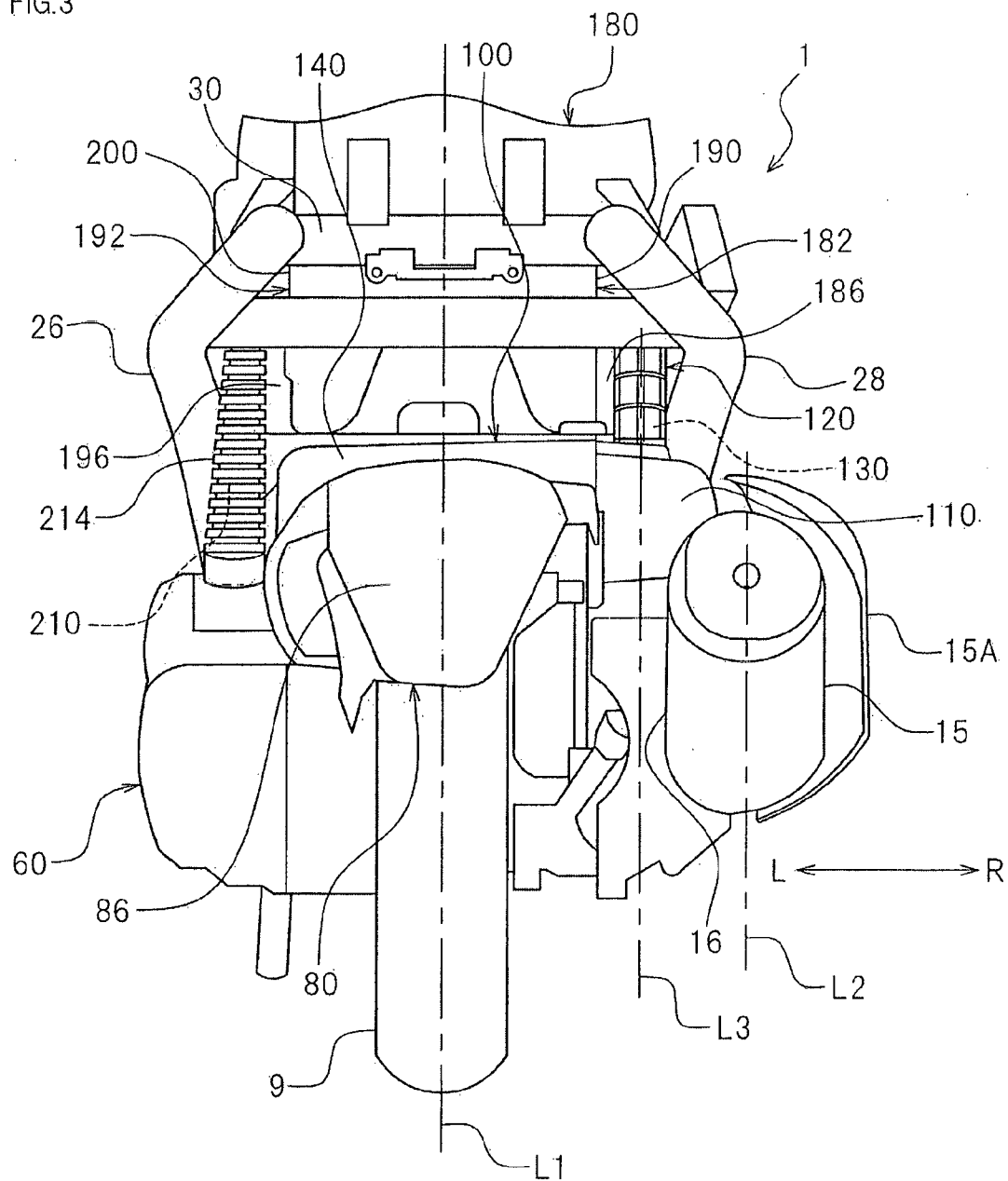


FIG.4

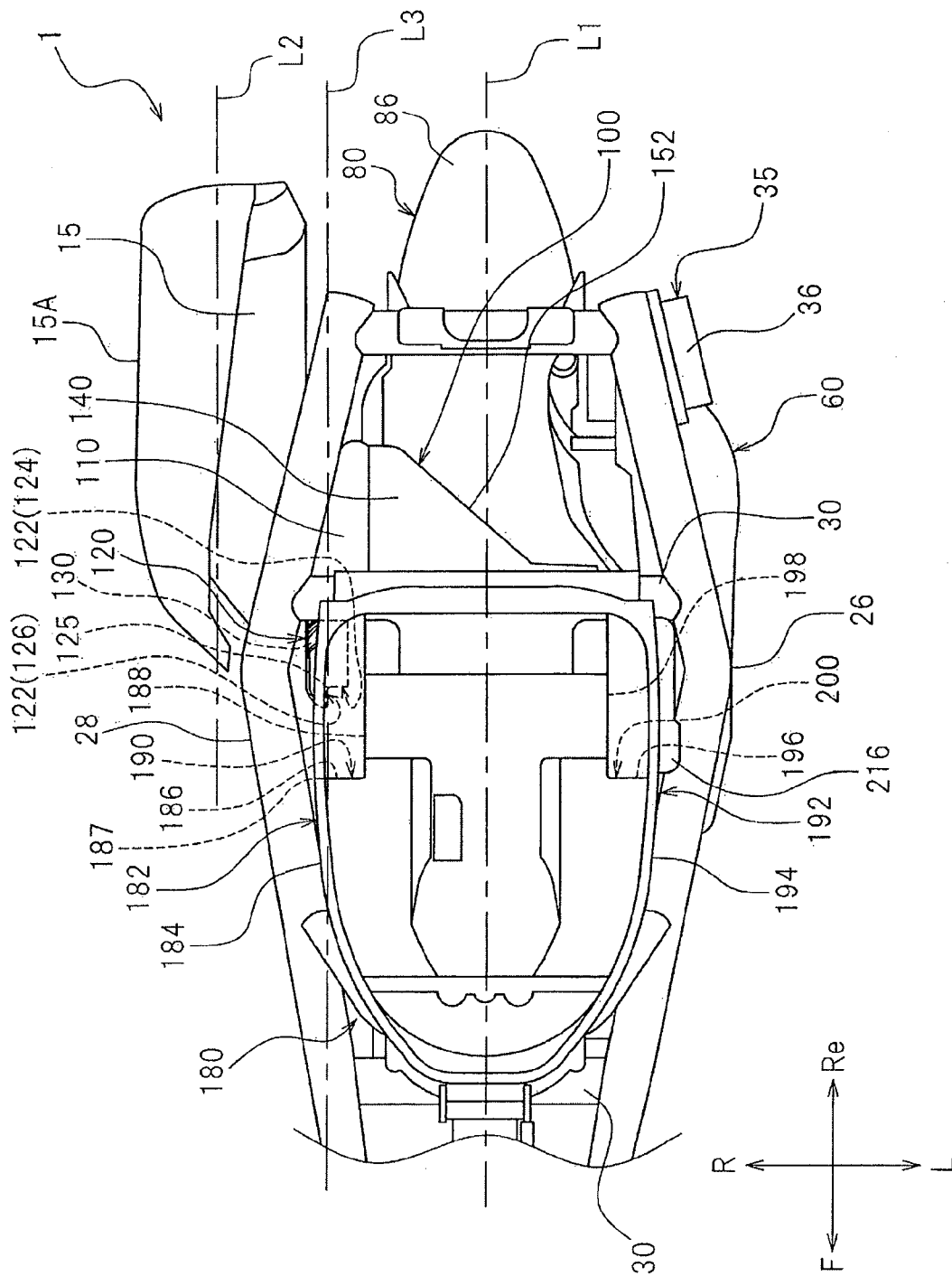


FIG.5

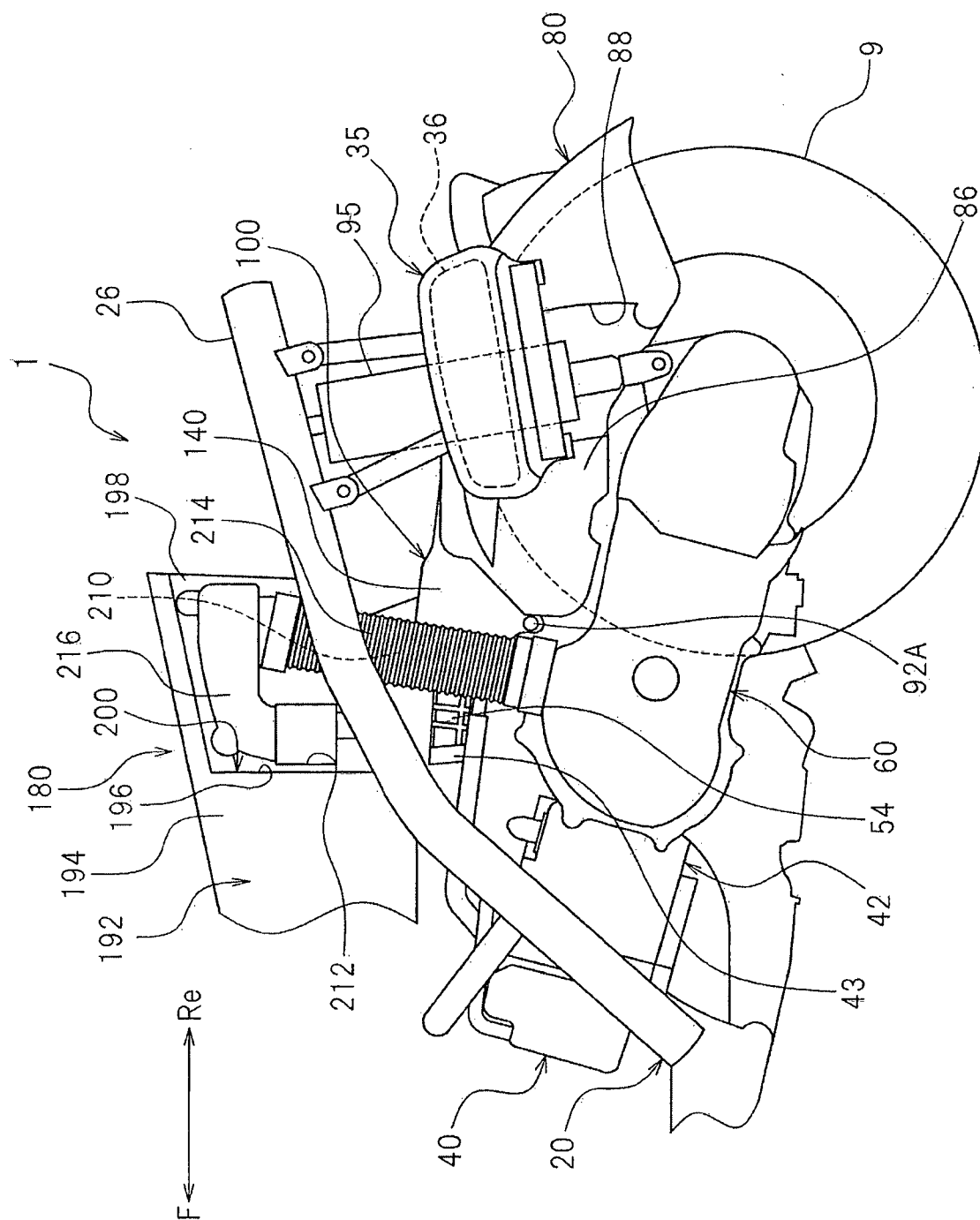


FIG.6

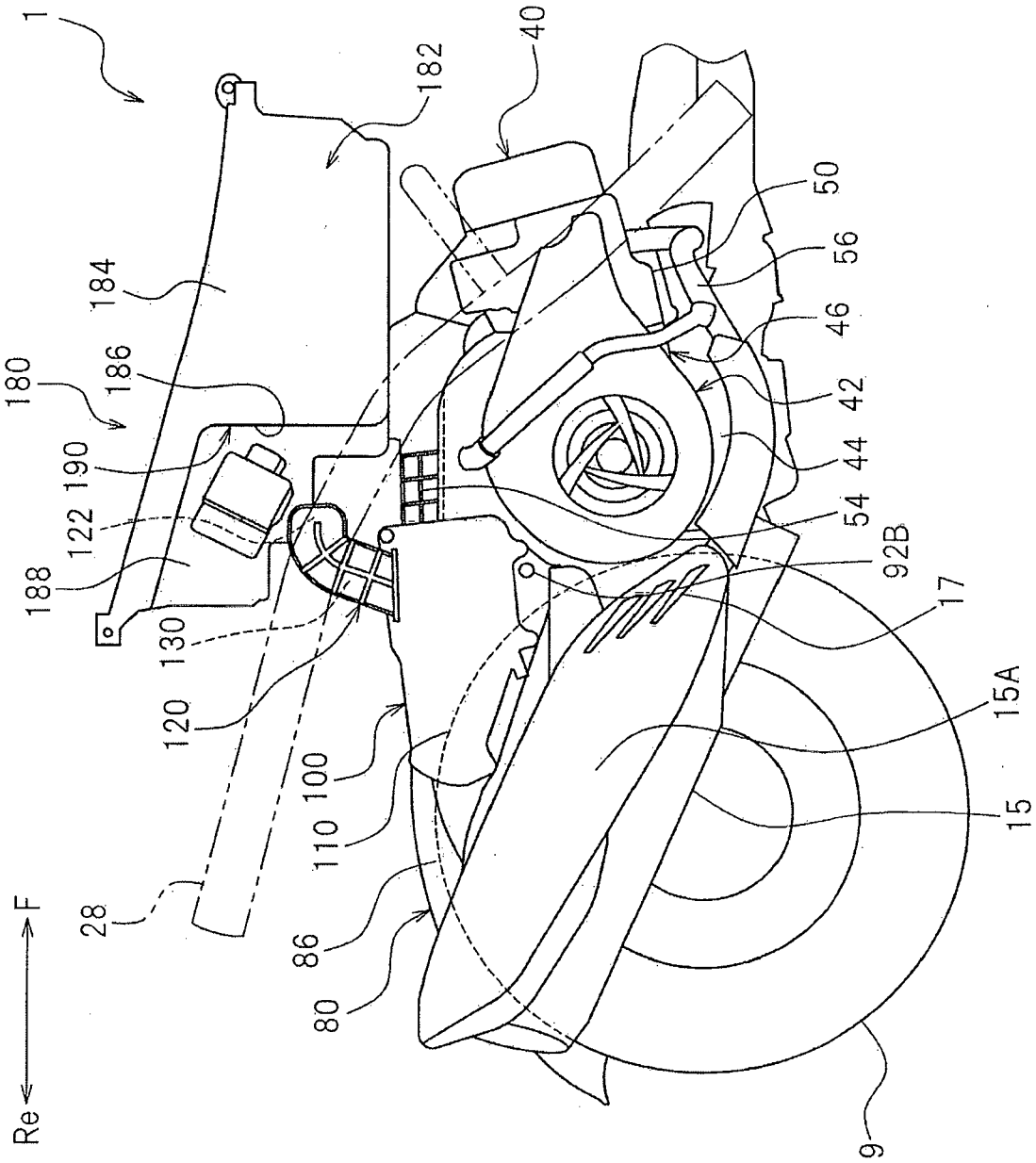


FIG.7

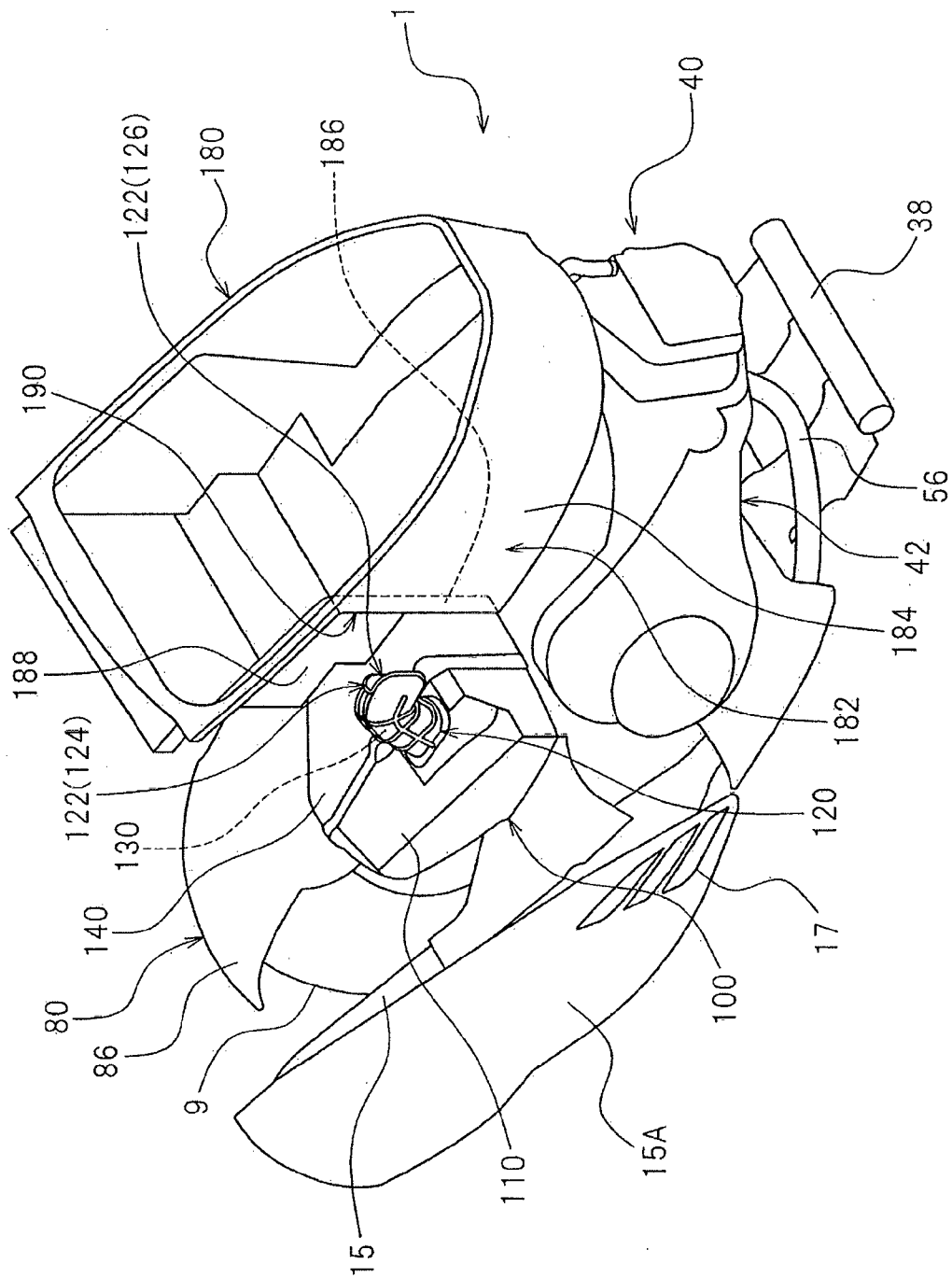


FIG.8

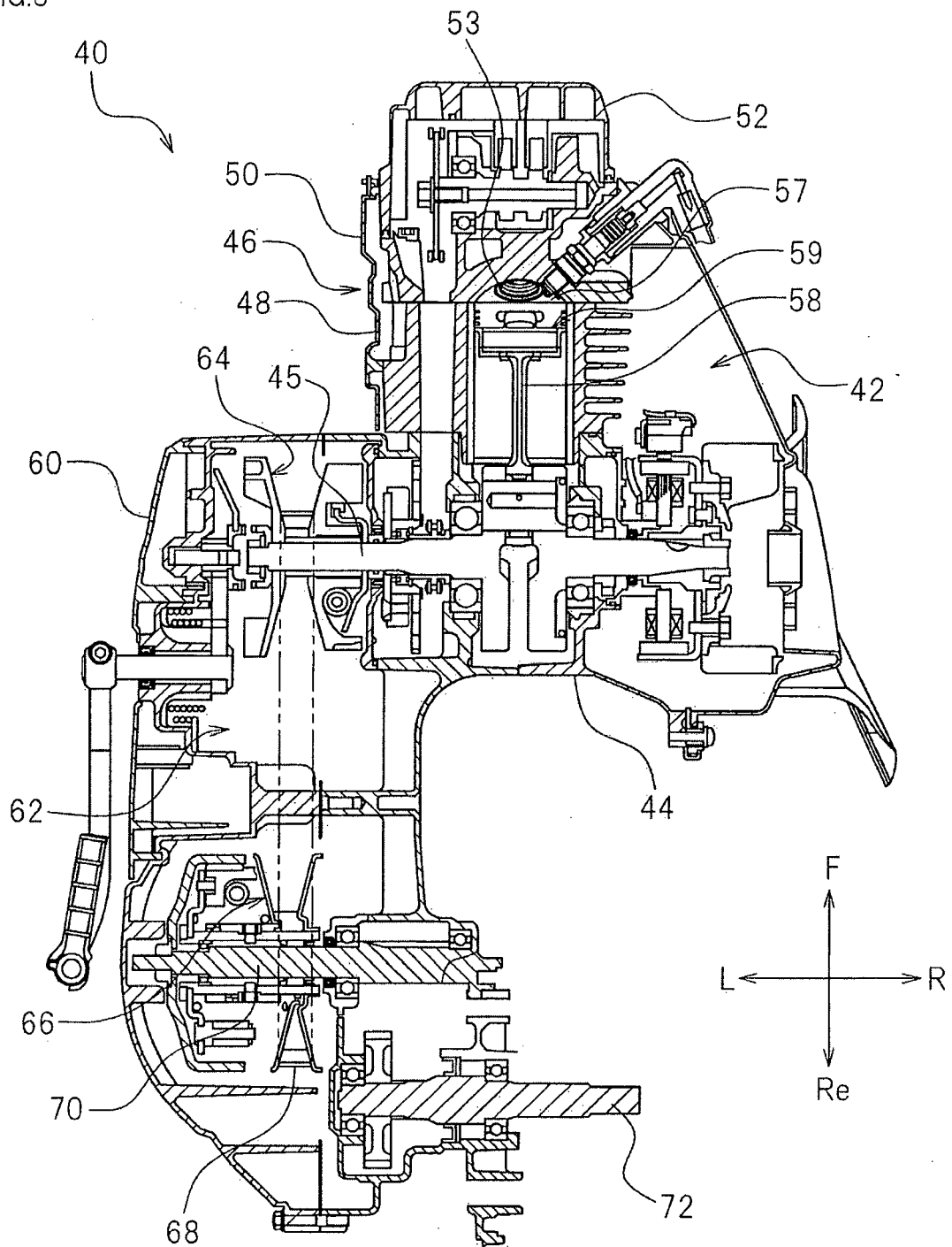


FIG.9

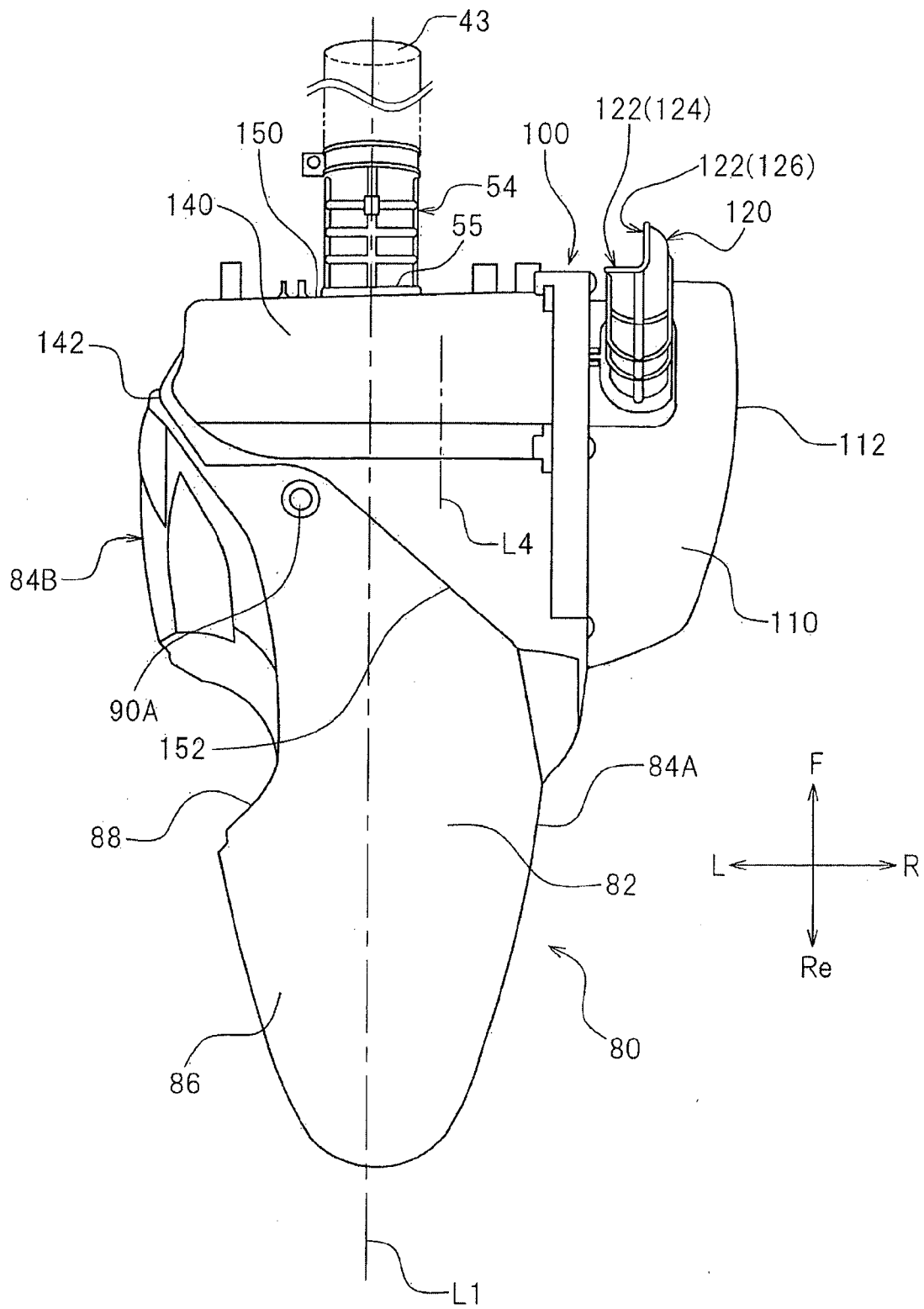


FIG.10

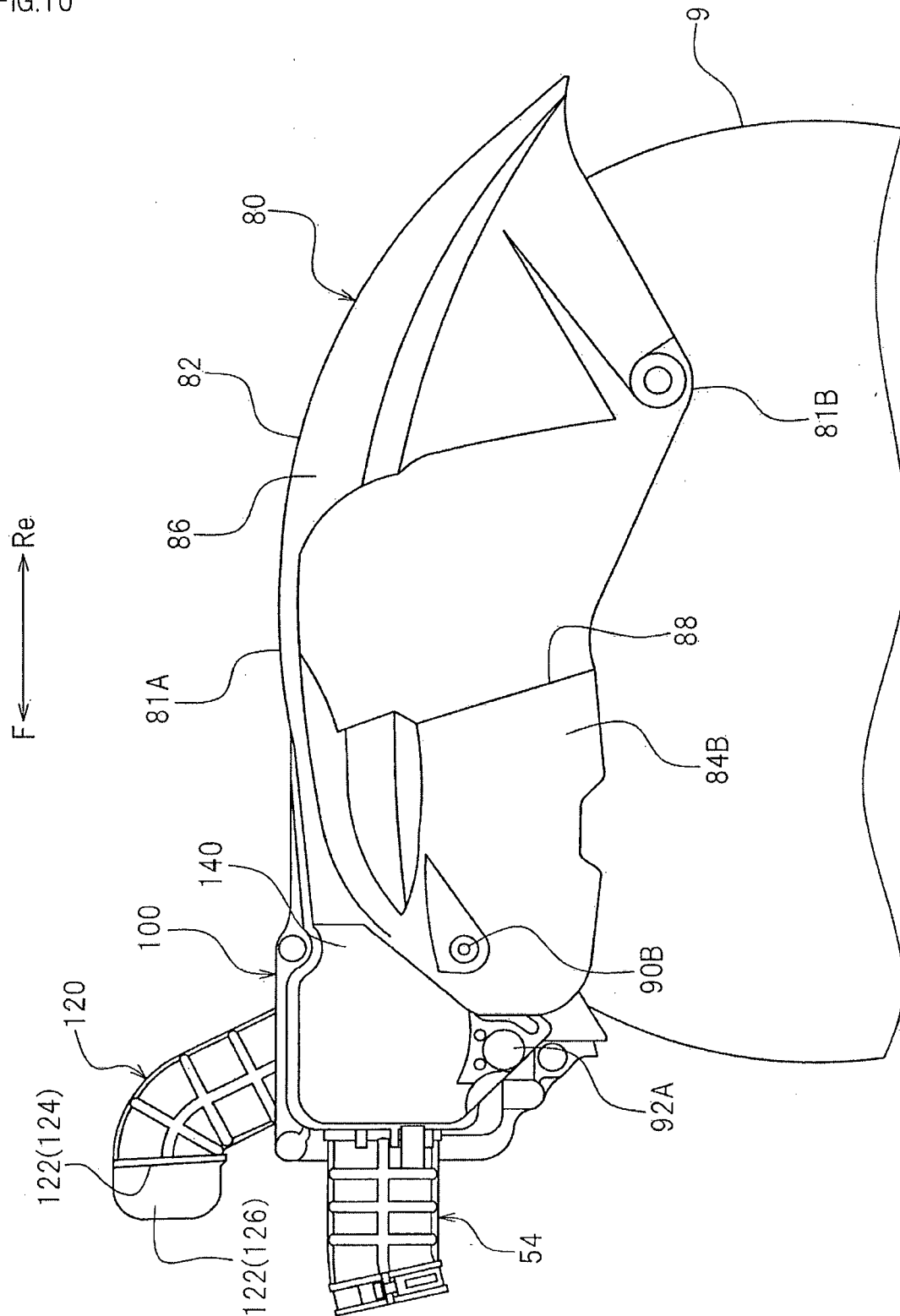


FIG. 11

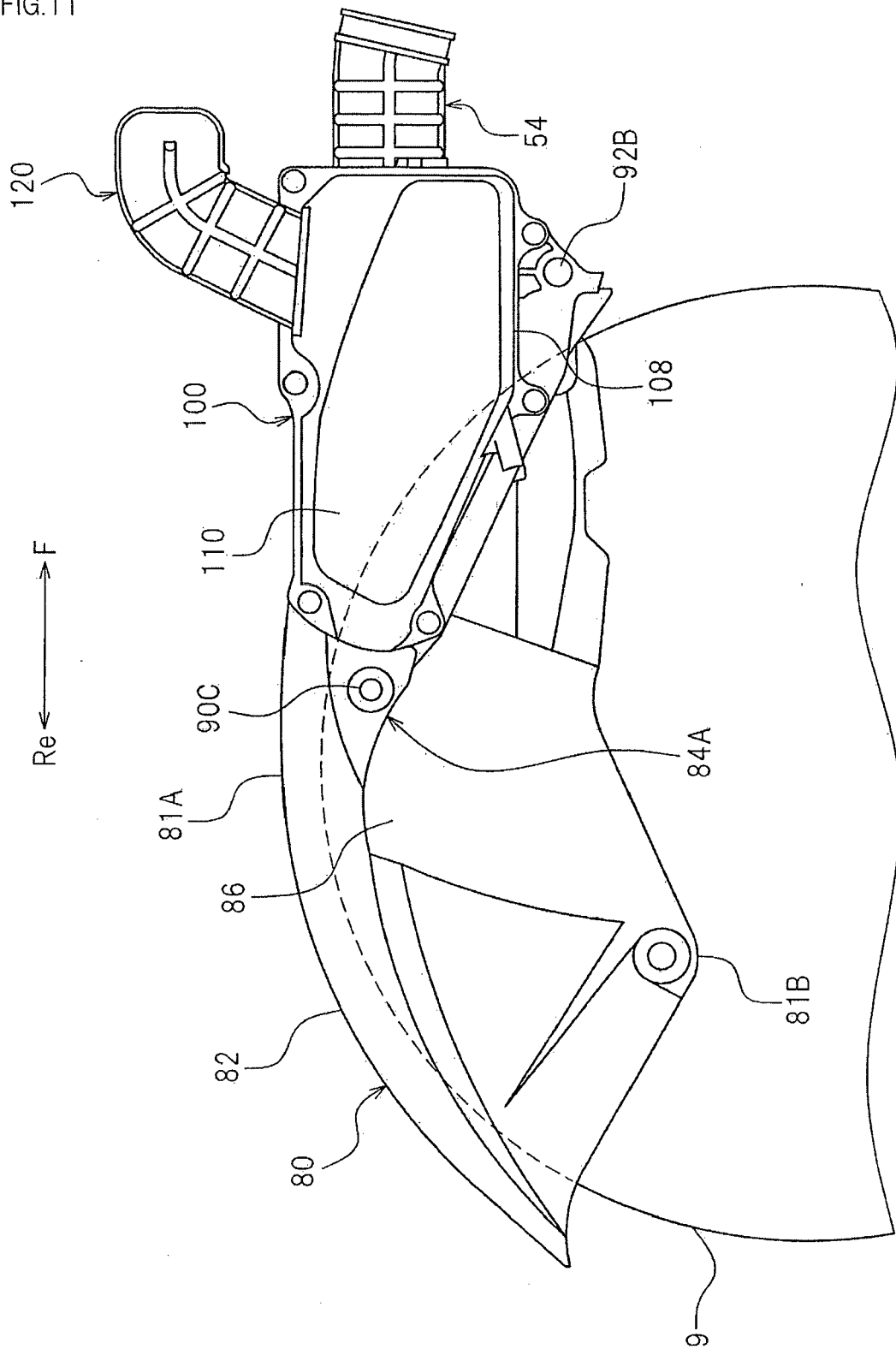


FIG.12

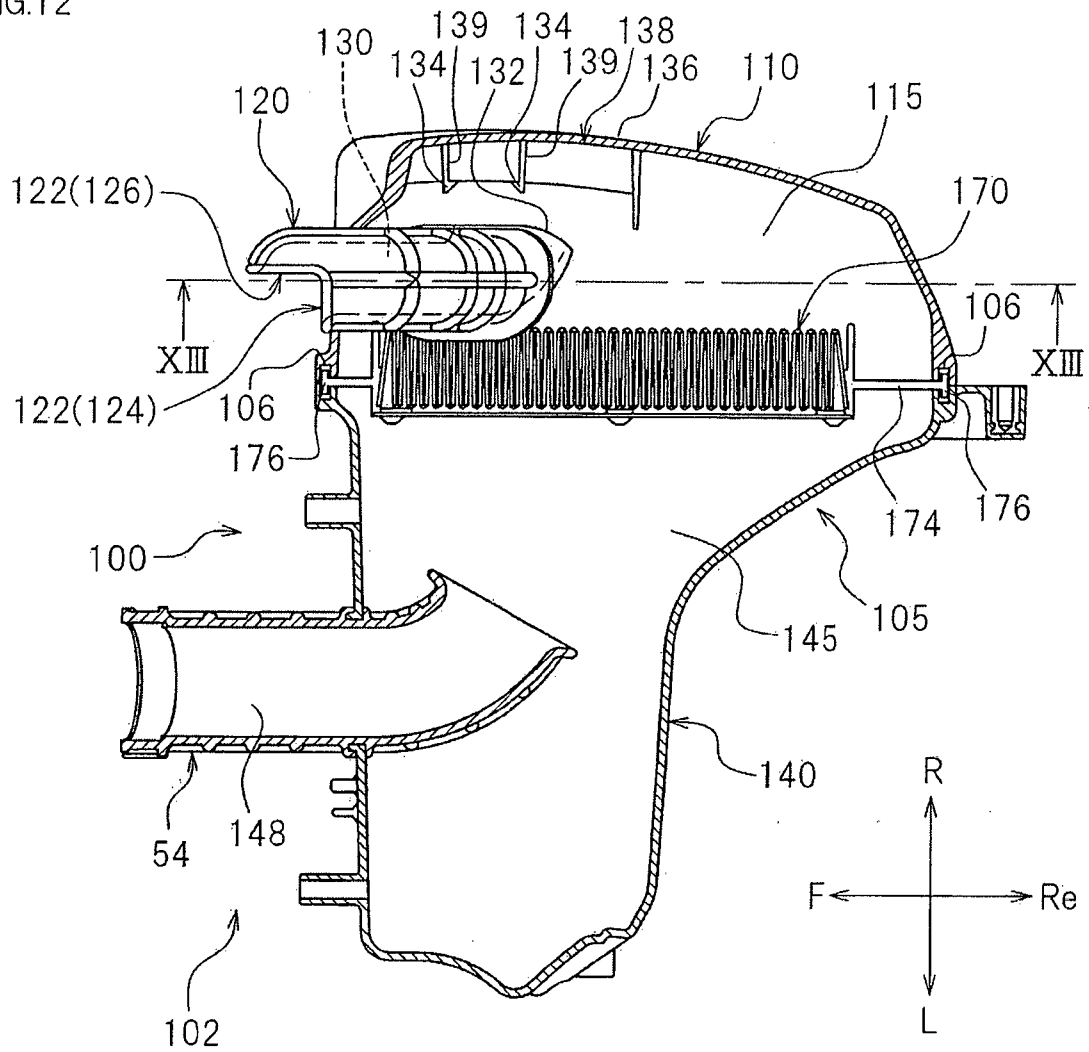


FIG.13

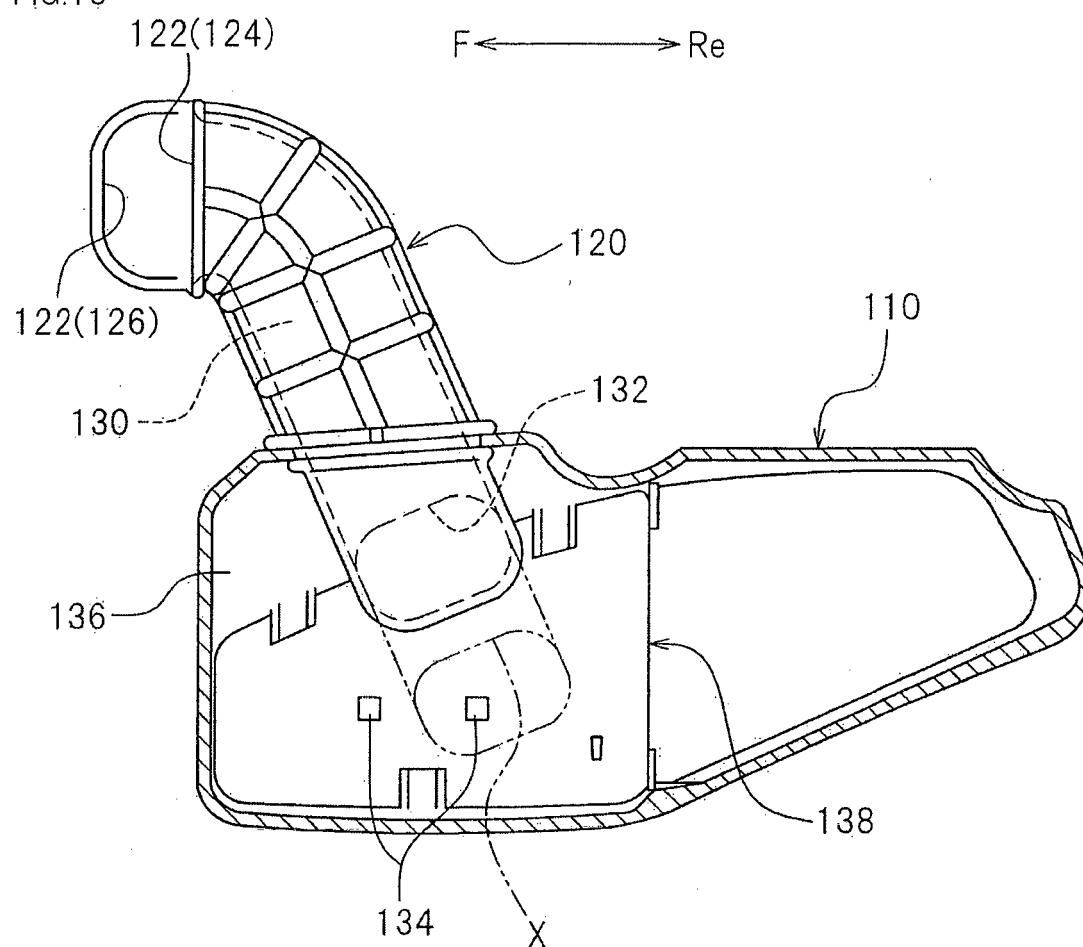


FIG.14

