(19) OFICINA ESPAÑOLA DE PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA

(11) Número de publicación: **2 477 324**

(51) Int. Cl.:

B62J 99/00 (2009.01)
B60K 37/02 (2006.01)
B60K 37/06 (2006.01)
B62K 11/14 (2006.01)

(12) TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA T3

(96) Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **13.02.2012** **E 12155133 (7)**

(97) Fecha y número de publicación de la concesión europea: **21.05.2014** **EP 2489582**

(54) Título: **Motocicleta**

(30) Prioridad:

17.02.2011 JP 2011032092

(45) Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
16.07.2014

(73) Titular/es:

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

(72) Inventor/es:

SURAWICHAI, PISITHSAK y
HONGPONG, NANTAKORN

(74) Agente/Representante:

ARIZTI ACHA, Monica

ES 2 477 324 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

Motocicleta.

ANTECEDENTES DE LA INVENCIÓN

Campo técnico

La presente invención se refiere a una motocicleta.

Técnica anterior

Las motocicletas están dotadas generalmente de medidores para mostrar a un conductor una variedad de información que incluye la velocidad del vehículo, la velocidad del motor y la cantidad restante de combustible. Por ejemplo, en la publicación de solicitud de patente japonesa abierta a consulta por el público n.º JP-A-2006-281917 se describe una motocicleta dotada de una unidad medidora. La unidad medidora incluye una variedad de medidores relacionados con la velocidad del vehículo, la velocidad del motor, la cantidad restante de combustible y la temperatura de refrigerante.

El documento EP 1 842 766 A1 da a conocer un dispositivo medidor para un vehículo de tipo para montar a horcajadas que tiene al menos dos indicadores independientes que están alineados en una dirección de ancho del vehículo y que están alojados en un alojamiento, comprendiendo dicho alojamiento una pared delantera, estando dotada dicha pared delantera de una primera parte inclinada hacia atrás y hacia arriba posicionada hacia delante de y entre los indicadores, y de una segunda parte inclinada hacia atrás y hacia arriba posicionada respectivamente enfrente de los indicadores, en el que, cuando se ve desde un lado del vehículo, las partes primera y segunda están posicionadas en la misma posición o la primera parte sobresale más hacia delante que la segunda parte.

SUMARIO DE LA INVENCIÓN

Un objetivo de la presente invención es proporcionar una motocicleta que incluya una pluralidad de medidores con una visibilidad mejorada.

Este objetivo se logra mediante una motocicleta según la reivindicación 1.

En la unidad medidora convencional mencionada anteriormente, diversos medidores están concentrados en un único sitio. La estructura está producida para cumplir con las exigencias de minimizar la acción de un conductor de confirmar visualmente los medidores. Tales exigencias son mayores en las motocicletas que en los automóviles. Sin embargo, puede ser difícil que un conductor lea instantáneamente la información necesaria cuando los medidores están dispuestos extremadamente cerca uno de otro. Por ejemplo, los medidores montados en una motocicleta están expuestos directamente a las gotas de lluvia en un día lluvioso. En este caso puede ser difícil que un conductor reconozca claramente los respectivos medidores en un momento. Tales inconvenientes se evitan mediante el enfoque inventivo.

Una motocicleta según un primer aspecto de la presente invención incluye un chasis de vehículo, un elemento de dirección, un interruptor principal, un primer medidor y un segundo medidor. El chasis de vehículo incluye un tubo principal. El elemento de dirección incluye un manillar. El elemento de dirección está configurado para poder rotar con respecto al tubo principal. El interruptor principal está configurado para poner en marcha un vehículo. El primer medidor está configurado para visualizar información del vehículo. El segundo medidor está configurado para visualizar información del vehículo. El segundo medidor está dispuesto de manera separada del primer medidor. El primer medidor está dispuesto hacia delante del manillar, visto en una dirección de un eje del tubo principal. El segundo medidor está dispuesto hacia atrás del manillar, visto en la dirección del eje del tubo principal. El segundo medidor está fijado al elemento de dirección. El segundo medidor está dispuesto hacia la izquierda del eje del tubo principal. El interruptor principal está dispuesto hacia atrás del manillar, visto en la dirección del eje del tubo principal. El interruptor principal está dispuesto hacia la derecha del eje del tubo principal.

Una motocicleta según un segundo aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, el manillar está doblado en una primera parte doblada y en una segunda parte doblada. La primera parte doblada está posicionada hacia la izquierda de una parte central del manillar en una dirección transversal del vehículo. La segunda parte doblada está posicionada hacia la izquierda y hacia delante de la primera parte doblada. El segundo medidor está dispuesto hacia atrás de una parte del manillar posicionada entre la primera parte doblada y la segunda parte doblada.

Una motocicleta según un tercer aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, el elemento de dirección incluye además una parte de fijación de manillar para fijar el manillar. El segundo medidor está posicionado al menos parcialmente hacia delante de un extremo trasero de la parte de fijación de manillar, visto en la dirección del eje del tubo principal.

Una motocicleta según un cuarto aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, el segundo medidor no se superpone con el interruptor principal en un ángulo de dirección máximo del elemento de dirección, visto en la dirección del eje del tubo principal.

Una motocicleta según un quinto aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, una parte de punta del segundo medidor está posicionada más arriba que una parte central del manillar en una dirección transversal del vehículo. Una parte de base del segundo medidor está posicionada más abajo que la parte central del manillar en la dirección transversal del vehículo.

Una motocicleta según un sexto aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, el elemento de dirección incluye además una parte de fijación de manillar para fijar el manillar y una parte de soporte de manillar para soportar la parte de fijación de manillar. La parte de soporte de manillar está dispuesta debajo del manillar. El segundo medidor está fijado a la parte de soporte de manillar.

Una motocicleta según un séptimo aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. La motocicleta incluye además un asiento y una cubierta de bastidor de vehículo. El asiento está dispuesto hacia atrás del elemento de dirección. La cubierta de bastidor de vehículo cubre el chasis de vehículo. Además, la cubierta de bastidor de vehículo tiene un contorno cóncavo hacia abajo entre el elemento de dirección y el asiento.

Una motocicleta según un octavo aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, el interruptor principal incluye un cilindro de llave que permite que una llave se inserte en el mismo. Un eje del cilindro de llave se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua desde una cara superior del cilindro de llave.

Una motocicleta según un noveno aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. La motocicleta incluye además una cubierta de bastidor de vehículo que cubre el chasis de vehículo. Además, la cubierta de bastidor de vehículo incluye una parte de cubierta de cara trasera que cubre un lado posterior del tubo principal. El interruptor principal está dispuesto en la parte de cubierta de cara trasera.

Una motocicleta según un décimo aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, el manillar es visible entre el primer medidor y el segundo medidor, visto en la dirección del eje del tubo principal.

Una motocicleta según un undécimo aspecto de la presente invención se refiere a la motocicleta según el primer aspecto de la presente invención. En la motocicleta, un extremo delantero de una cara superior del segundo medidor está posicionado hacia delante de un extremo trasero de una parte central del manillar en una dirección transversal del vehículo, visto en la dirección del eje del tubo principal.

< Efectos ventajosos de la invención>

Según la motocicleta del primer aspecto de la presente invención, el primer medidor y el segundo medidor están previstos de manera separada y dispuestos detrás y delante con respecto al manillar. Por tanto los respectivos medidores pueden reconocerse clara y perfectamente. En otras palabras se mejora la visibilidad de cada medidor. Además, el interruptor principal y el segundo medidor están dispuestos de manera separada a la derecha y a la izquierda. El segundo medidor no tiende a superponerse con el interruptor principal al hacer funcionar el manillar. Por tanto puede evitarse que el segundo medidor bloquee la operación de un conductor del interruptor principal.

Según la motocicleta del segundo aspecto de la presente invención puede obtenerse una distancia suficiente entre el segundo medidor y el asiento. Por tanto es posible evitar que un conductor se golpee la rodilla con el segundo medidor.

Según la motocicleta del tercer aspecto de la presente invención puede obtenerse una distancia suficiente entre el segundo medidor y el asiento. Por tanto es posible evitar que un conductor se golpee la rodilla con el segundo medidor.

Según la motocicleta del cuarto aspecto de la presente invención, el segundo medidor y el interruptor principal no se superponen en el ángulo de dirección máximo del elemento de dirección. Por tanto puede evitarse además que el elemento de dirección bloquee la operación de un conductor del interruptor principal.

Según la motocicleta del quinto aspecto de la presente invención, el segundo medidor puede estar dispuesto de manera más compacta en comparación con la estructura en la que la unidad medidora está dispuesta por encima del manillar.

Según la motocicleta del sexto aspecto de la presente invención, el segundo medidor está fijado a la parte de soporte de manillar dispuesta debajo del manillar. Por tanto puede evitarse que el segundo medidor bloquee el acoplamiento o desacoplamiento del manillar.

Según la motocicleta del séptimo aspecto de la presente invención, las rodillas de un conductor están dispuestas en un espacio entre el elemento de dirección y el asiento. Sin embargo puede obtenerse una distancia suficiente entre el segundo medidor y el asiento en la motocicleta del séptimo aspecto de la presente invención. Por tanto es posible evitar que un conductor se golpee la rodilla con el segundo medidor aún cuando las rodillas están dispuestas en el espacio entre el elemento de dirección y el asiento tal como se describió anteriormente.

Según la motocicleta del octavo aspecto de la presente invención, un conductor debe insertar una llave en el cilindro de llave desde una posición hacia arriba y hacia atrás del interruptor principal de manera oblicua. En una motocicleta de este tipo, tiende a producirse particularmente una situación problemática en la que el segundo medidor bloquea la operación de un conductor del interruptor principal. Sin embargo, según la motocicleta del octavo aspecto de la presente invención, el interruptor principal y el segundo medidor están dispuestos de manera separada a la derecha y a la izquierda. Por tanto puede evitarse que el segundo medidor bloquee la operación de un conductor del interruptor principal.

Según la motocicleta del noveno aspecto de la presente invención, el interruptor principal está dispuesto en la parte de cubierta de cara trasera. En una motocicleta de este tipo tiende a ser problemática especialmente la interferencia entre el segundo medidor y el interruptor principal. Sin embargo, según la motocicleta del noveno aspecto de la presente invención, el interruptor principal y el segundo medidor están dispuestos de manera separada a la derecha y a la izquierda. Por tanto puede evitarse que el segundo medidor bloquee la operación de un conductor del interruptor principal.

Según la motocicleta del décimo aspecto de la presente invención, el manillar es visible entre el primer medidor y el segundo medidor, visto en la dirección axial del tubo principal. Por tanto pueden reconocerse fácil y claramente el primer medidor y el segundo medidor. En otras palabras se mejora la visibilidad de cada medidor.

Según la motocicleta del undécimo aspecto de la presente invención puede obtenerse una distancia suficiente entre el segundo medidor y el asiento. Por tanto es posible evitar que un conductor se golpee la rodilla con el segundo medidor.

BREVE DESCRIPCIÓN DE LOS DIBUJOS

Ahora se hará referencia a los dibujos adjuntos que forman parte de esta descripción original:

la figura 1 es una vista lateral de una motocicleta según una realización a modo de ejemplo de la presente invención;

la figura 2 es una vista frontal parcial de la motocicleta;

la figura 3 es una vista en corte transversal de la figura 2 cortada a lo largo de una línea III-III;

la figura 4 es una vista trasera de una estructura que incluye un elemento de dirección y su periferia;

la figura 5 es una vista de la estructura que incluye el elemento de dirección y su periferia, vista en una dirección axial de un tubo principal;

la figura 6 es una vista en perspectiva en despiece ordenado de una estructura para acoplar un segundo medidor a una parte de soporte de manillar;

la figura 7 es una vista lateral izquierda de una estructura que incluye un primer medidor, el segundo medidor y su periferia;

la figura 8 es una vista lateral derecha de la estructura que incluye el primer medidor, el segundo medidor y su periferia; y

la figura 9 es una diagrama para ilustrar una posición del segundo medidor en un ángulo de dirección máximo.

DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS REALIZACIONES

A continuación en el presente documento se explicará una motocicleta según una realización a modo de ejemplo de la presente invención con referencia a los dibujos. La figura 1 es una vista lateral de una motocicleta 1 según la realización a modo de ejemplo. La motocicleta 1 es un vehículo tipo *scooter*. La motocicleta 1 incluye un chasis 2 de vehículo, un árbol 3 de dirección, una horquilla 4 delantera, una rueda 5 delantera, un asiento 6, una unidad 7 de motor, una rueda 8 trasera y una cubierta 9 de bastidor de vehículo. Debe observarse en la siguiente explicación que “una dirección longitudinal” hace referencia a una dirección de atrás hacia delante de un bastidor de vehículo desde el punto de vista de un conductor sentado en el asiento 6 a menos que se explique particularmente de otra manera.

Además, hacia la derecha, hacia la izquierda y sus términos relacionados hacen referencia a direcciones correspondientes desde el punto de vista de un conductor sentado en el asiento 6. Aún adicionalmente en la presente realización a modo de ejemplo, “hacia dentro de manera transversal” y sus términos relacionados se refieren a una dirección más próxima a un eje extendido longitudinalmente que pasa a través del centro en una dirección de ancho del vehículo.

El chasis 2 de vehículo está formado por un elemento tubular. El chasis 2 de vehículo incluye un tubo 21 principal, una parte 22 de bastidor descendente, una parte 24 de bastidor inferior y una parte 26 de bastidor trasera.

El tubo 21 principal está posicionado en el centro del bastidor de vehículo en la dirección transversal. El árbol 3 de dirección está insertado de manera que puede rotar en el tubo 21 principal. Un elemento 11 de dirección está unido a la parte superior del árbol 3 de dirección. En otras palabras, el elemento 11 de dirección está dispuesto para rotar con respecto al tubo 21 principal. Un primer medidor 12 y un segundo medidor 13 están dispuestos en los alrededores del elemento 11 de dirección. A continuación se explicarán en detalle el elemento 11 de dirección, el primer medidor 12 y el segundo medidor 13. La horquilla 4 delantera, configurada para extenderse y contraerse, está unida a la base del árbol 3 de dirección. La rueda 5 delantera está soportada de manera que puede rotar por la base de la horquilla 4 delantera.

La parte 22 de bastidor descendente está conectada al tubo 21 principal. La parte 22 de bastidor descendente se extiende hacia abajo desde el tubo 21 principal. La parte 24 de bastidor inferior está conectada a la parte de base de la parte 22 de bastidor descendente. La parte 24 de bastidor inferior se extiende hacia atrás desde la parte de base de la parte 22 de bastidor descendente. La parte 26 de bastidor trasera está conectada a la parte trasera de la parte 24 de bastidor inferior. La parte 26 de bastidor trasera se extiende hacia atrás y hacia arriba desde la parte trasera de la parte 24 de bastidor inferior.

El asiento 6 está dispuesto por encima de la parte 26 de bastidor trasera. Además, el asiento 6 está dispuesto por encima de la parte 24 de bastidor inferior. Más específicamente, el asiento 6 está dispuesto parcialmente por encima de la parte 24 de bastidor inferior. El asiento 6 está posicionado hacia atrás del tubo 21 principal. Además, el asiento 6 está posicionado hacia atrás del elemento 11 de dirección.

La unidad 7 de motor está soportada por el chasis 2 de vehículo. La unidad 7 de motor está unida de manera pivotante al chasis 2 de vehículo mediante un árbol de pivote (no ilustrado en las figuras). La unidad 7 de motor incluye un árbol de salida (no ilustrado en las figuras). El árbol de salida soporta la rueda 8 trasera.

La cubierta 9 de bastidor de vehículo cubre el chasis 2 de vehículo. La cubierta 9 de bastidor de vehículo incluye una parte 51 de cubierta de bastidor de vehículo delantera, una parte 52 de cubierta de bastidor de vehículo trasera y una parte 53 de cubierta inferior. La parte 51 de cubierta de bastidor de vehículo delantera cubre los alrededores del tubo 21 principal y la parte 22 de bastidor descendente. La parte 51 de cubierta de bastidor de vehículo delantera incluye una parte 54 de cubierta de cara delantera y una parte 55 de cubierta de cara trasera. La parte 54 de cubierta de cara delantera cubre el lado delantero del tubo 21 principal y la parte 22 de bastidor descendente. La parte 55 de cubierta de cara trasera cubre el lado trasero del tubo 21 principal y la parte 22 de bastidor descendente. La parte 55 de cubierta de cara trasera está posicionada hacia delante del asiento 6. Debe observarse que un guardabarros 56 delantero está dispuesto por encima de la rueda 5 delantera.

La figura 2 ilustra una vista frontal parcial de la motocicleta 1. Tal como se ilustra en la figura 2, una unidad 61 de faro y un par de una parte 62 de intermitente izquierdo y una parte 63 de intermitente derecho en la parte superior de la parte 54 de cubierta de cara delantera. La unidad 61 de faro está posicionada entre las luces 62 y 63 intermitentes izquierda y derecha. La unidad 61 de faro incluye una primera parte 64 de luz y una segunda parte 65 de luz. La primera parte 64 de luz y la segunda parte 65 de luz están alineadas en una dirección vertical (es decir, de arriba abajo).

La figura 3 es una vista en corte transversal de la figura 2 cortada a lo largo de una línea III-III. Tal como se ilustra en la figura 3, la primera parte 64 de luz incluye un primer elemento 66 reflectante, una primera bombilla 67 y una primera parte 68 de lente. El primer elemento 66 reflectante es cóncavo hacia atrás. La primera bombilla 67 está acoplada al primer elemento 66 reflectante. El primer elemento 66 reflectante refleja luz hacia delante desde la primera bombilla 67. La primera parte 68 de lente está hecha de material translúcido. La primera parte 68 de lente cubre el lado delantero del primer elemento 66 reflectante. Por otro lado, la segunda parte 65 de luz incluye un segundo elemento 71 reflectante, una segunda bombilla 72 y una segunda parte 73 de lente. El segundo elemento 71 reflectante es cóncavo hacia atrás. La segunda bombilla 72 está acoplada al segundo elemento 71 reflectante. El segundo elemento 71 reflectante refleja luz hacia delante desde la segunda bombilla 72. La segunda parte 73 de lente está hecha de material translúcido. La segunda parte 73 de lente cubre el lado delantero del segundo elemento 71 reflectante. La segunda parte 73 de lente tiene un diámetro exterior menor que el de la primera parte 68 de lente. La segunda parte 73 de lente está moldeada de manera solidaria con la primera parte 68 de lente. En otras palabras, la primera parte 68 de lente y la segunda parte 73 de lente están formadas como un único componente. Una parte 73a de escalón está formada en los alrededores de la segunda parte 73 de lente. La parte 73a de escalón tiene forma anular en una vista frontal. Un elemento 74 de anillo está acoplado sobre la parte 73a de escalón. El

elemento 74 de anillo es un elemento previsto de manera separada del componente que forma la primera parte 68 de lente y la segunda parte 73 de lente. El elemento 74 de anillo está hecho de un material con un color diferente de el del material del componente que forma la primera parte 68 de lente y la segunda parte 69 de lente. El elemento 74 de anillo hace que las partes 68 y 73 de lente primera y segunda parezcan componentes separados.

Tal como se ilustra en la figura 1, la parte 52 de cubierta de bastidor de vehículo trasera está posicionada debajo del asiento 6. La parte 52 de cubierta de bastidor de vehículo trasera cubre el lado delantero y ambos lados laterales de la parte 26 de bastidor trasera dispuesta debajo del asiento 6.

La parte 53 de cubierta inferior está posicionada entre la parte 51 de cubierta de bastidor de vehículo delantera y la parte 52 de cubierta de bastidor de vehículo trasera. La parte 53 de cubierta inferior conecta la parte 51 de cubierta de bastidor de vehículo delantera y la parte 52 de cubierta de bastidor de vehículo trasera. La parte 53 de cubierta inferior incluye un reposapiés 531. El reposapiés 531 está posicionado por encima de la parte 24 de bastidor inferior. El reposapiés 531 está posicionado entre la rueda 5 delantera y el asiento 6 en la dirección longitudinal. El reposapiés 531 está posicionado más abajo que el asiento 6. Por tanto, la cubierta 9 de bastidor de vehículo tiene un contorno cóncavo hacia abajo entre el elemento 11 de dirección y el asiento 6. El reposapiés 531 es una superficie en la que un conductor sentado en el asiento 6 coloca sus pies durante el viaje. El reposapiés 531 tiene una forma totalmente plana en la dirección transversal.

La figura 4 es una vista trasera de la estructura del elemento 11 de dirección y de su periferia. La figura 5 es una vista de la estructura del elemento 11 de dirección y de su periferia, vista en una dirección de eje X1 del tubo 21 principal (véase la figura 1). El elemento 11 de dirección incluye un manillar 31, un par de una parte 32a de agarre izquierda y una parte 32b de agarre derecha, un par de una parte 33a de interruptor izquierda y una parte 33b de interruptor derecha, una parte 34 de fijación de manillar y una parte 35 de soporte de manillar (véase la figura 6). En la siguiente explicación del elemento 11 de dirección, del primer medidor 12 y del segundo medidor 13, “delantero”, “trasero”, “derecha”, “izquierda” y sus términos direccionales relacionados hacen referencia, respectivamente, a direcciones correspondientes, vistas en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal (véase la figura 1) donde el ángulo de dirección del elemento 11 de dirección es cero.

El manillar 31 es un elemento tubular extendido en la dirección transversal. El manillar 31 tiene una forma bilateralmente simétrica. Tal como se ilustra en la figura 5, el manillar 31 está doblado en una primera parte 311a doblada izquierda, en una segunda parte 312a doblada izquierda, en una primera parte 311b doblada derecha y en una segunda parte 312b doblada derecha. La primera parte 311a doblada izquierda está posicionada hacia la izquierda de la parte central del manillar 31 en la dirección transversal. La segunda parte 312a doblada izquierda está posicionada hacia la izquierda y hacia delante de la primera parte 311a doblada izquierda. La primera parte 311b doblada derecha está posicionada hacia la derecha de la parte central del manillar 31 en la dirección transversal. La segunda parte 312b doblada derecha está posicionada hacia la derecha y hacia delante de la primera parte 311b doblada derecha. El manillar 31 incluye una parte 320 intermedia, una primera parte 321a izquierda, una segunda parte 322a izquierda, una primera parte 321b derecha y una segunda parte 322b derecha. La parte 320 intermedia está posicionada en la parte central del manillar 31 en la dirección transversal. La parte 320 intermedia se extiende de manera lineal en la dirección transversal.

La primera parte 321a izquierda está posicionada hacia la izquierda de la parte 320 intermedia. La primera parte 321a izquierda se extiende de manera oblicua hacia la izquierda y hacia delante. La primera parte 311a doblada izquierda mencionada anteriormente está posicionada entre la primera parte 321a izquierda y la parte 320 intermedia. La segunda parte 322a izquierda está posicionada hacia la izquierda de la primera parte 321a izquierda. La segunda parte 322a izquierda se extiende de manera oblicua hacia la izquierda y hacia atrás. La segunda parte 312a doblada izquierda mencionada anteriormente está posicionada entre la segunda parte 322a izquierda y la primera parte 321a izquierda. La parte 32a de agarre izquierda y la parte 33a de interruptor izquierda están acopladas a la segunda parte 322a izquierda. La parte 33a de interruptor izquierda está posicionada hacia dentro de la parte 32a de agarre izquierda en la dirección transversal. La parte 33a de interruptor izquierda incluye un interruptor que hará funcionar un conductor. Además una palanca 36a de freno izquierda está dispuesta hacia delante de la parte 33a de interruptor izquierda y la parte 32a de agarre izquierda.

Por otro lado, la primera parte 321b derecha está posicionada hacia la derecha de la parte 320 intermedia. La primera parte 321b derecha se extiende hacia la derecha y hacia delante de manera oblicua. La primera parte 311b doblada derecha mencionada anteriormente está posicionada entre la primera parte 321b derecha y la parte 320 intermedia. La segunda parte 322b derecha está posicionada hacia la derecha de la primera parte 321b derecha. La segunda parte 322b derecha se extiende hacia la derecha y hacia atrás de manera oblicua. La segunda parte 312b doblada derecha mencionada anteriormente está posicionada entre la segunda parte 322b derecha y la primera parte 321b derecha. La parte 32b de agarre derecha y la parte 33b de interruptor derecha están acopladas a la segunda parte 322b derecha. La parte 33b de interruptor derecha está posicionada hacia dentro de la parte 32b de agarre derecha en la dirección transversal. La parte 33b de interruptor derecha incluye un interruptor que va a hacer funcionar un conductor. Además una palanca 36b de freno derecha está dispuesta hacia delante de la parte 33b de interruptor derecha y la parte 32b de agarre derecha. Aún adicionalmente, un depósito 37 de fluido de freno está

dispuesto hacia delante de la segunda parte 322b derecha. El depósito 37 de fluido de freno está dispuesto hacia dentro de la parte 32b de agarre derecha y la parte 33b de interruptor derecha en la dirección transversal.

La parte 34 de fijación de manillar sirve para fijar el manillar 31. La parte 34 de fijación de manillar fija el manillar 31 sobre la parte 35 de soporte de manillar (véase la figura 6). La parte 34 de fijación de manillar incluye un elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y un elemento 34b de fijación de manillar derecho. El elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y el elemento 34b de fijación de manillar derecho están dispuestos de manera separada entre sí en la dirección transversal. El elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y el elemento 34b de fijación de manillar derecho fijan la parte 320 intermedia del manillar 31 sobre la parte 35 de soporte de manillar.

Tal como se ilustra en la figura 4, el elemento 34a de fijación de manillar izquierdo incluye un primer elemento 341a de sujeción y un segundo elemento 342a de sujeción. El manillar 31 está dispuesto entre el primer elemento 341a de sujeción y el segundo elemento 342a de sujeción. El primer elemento 341a de sujeción está dispuesto debajo del manillar 31, mientras que el segundo elemento 342a de sujeción está dispuesto por encima del manillar 31. El primer elemento 341a de sujeción y el segundo elemento 342a de sujeción están fijados por medio de elementos de fijación. Por ejemplo, los elementos de fijación son pernos. Por otro lado, el elemento 34b de fijación de manillar derecho incluye un tercer elemento 341b de sujeción y un cuarto elemento 342b de sujeción. El manillar 31 está dispuesto entre el tercer elemento 341b de sujeción y el cuarto elemento 342b de sujeción. El tercer elemento 341b de sujeción está dispuesto debajo del manillar 31, mientras que el cuarto elemento 342b de sujeción está dispuesto por encima del manillar 31. El tercer elemento 341b de sujeción y el cuarto elemento 342b de sujeción están fijados por medio de elementos de fijación. Por ejemplo, los elementos de fijación son pernos.

La figura 6 es una vista en perspectiva en despiece ordenado de una estructura para acoplar la parte 35 de soporte de manillar y el segundo medidor 13 que va a describirse. La parte 35 de soporte de manillar está dispuesta debajo de la parte 34 de fijación de manillar para soportar la parte 34 de fijación de manillar. La parte 35 de soporte de manillar está dispuesta debajo del manillar 31. La parte 35 de soporte de manillar incluye una primera parte 351 de acoplamiento y una segunda parte 352 de acoplamiento. La primera parte 351 de acoplamiento tiene forma cilíndrica. La primera parte 351 de acoplamiento está acoplada al árbol 3 de dirección mencionado anteriormente. La segunda parte 352 de acoplamiento está posicionada más arriba que la primera parte 351 de acoplamiento. La segunda parte 352 de acoplamiento es una parte plana que sobresale desde la superficie periférica exterior de la primera parte 351 de acoplamiento. La segunda parte 352 de acoplamiento incluye un primer orificio 353 y un segundo orificio 354. Una parte 343a de perno, que sobresale hacia abajo desde el primer elemento 341a de sujeción mencionado anteriormente, está insertada en el primer orificio 353. El primer elemento 341a de sujeción está fijado a la segunda parte 352 de acoplamiento por medio de la parte 343a de perno y una tuerca 344a. De manera similar, una parte de perno (no ilustrada en las figuras), que sobresale hacia abajo desde el tercer elemento 341b de sujeción, está insertada en el segundo orificio 354. El tercer elemento 341b de sujeción está fijado a la segunda parte 352 de acoplamiento por medio de la parte de perno y una tuerca (no ilustrados en las figuras). Debe observarse que la parte 35 de soporte de manillar está cubierta con un elemento 38 de cubierta ilustrado en la figura 4.

Tal como se ilustra en la figura 4, un interruptor 41 principal está dispuesto debajo del elemento 11 de dirección. El interruptor 41 principal es un elemento para poner en marcha el vehículo. El interruptor 41 principal incluye un interruptor en el que se inserta una llave (no ilustrada en las figuras). El interruptor 41 principal incluye un interruptor para poner en marcha el motor, por ejemplo. El interruptor 41 principal está acoplado a la parte 55 de cubierta de cara trasera mencionada anteriormente. El interruptor 41 principal está dispuesto hacia la derecha de la parte central de la parte 55 de cubierta de cara trasera en la dirección transversal. Tal como se ilustra en la figura 5, el interruptor 41 principal también está dispuesto hacia atrás del manillar 31, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Más específicamente, el interruptor 41 principal está posicionado hacia atrás de la primera parte 311b doblada derecha del manillar 31, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. El interruptor 41 principal está dispuesto hacia la derecha del eje X1 del tubo 21 principal. Tal como se ilustra en la figura 1, el interruptor 41 principal también está posicionado hacia delante del asiento 6. Además, el interruptor 41 principal está posicionado a la misma altura que el asiento 6. Tal como se ilustra en la figura 1, el interruptor 41 principal incluye además un cilindro 43 de llave en el que se inserta la llave. Un eje X2 del cilindro 43 de llave se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua desde la cara superior del cilindro 43 de llave. En una vista lateral, el eje X2 del cilindro 43 de llave también pasa por encima del asiento 6. En otras palabras, el eje X2 del cilindro 43 de llave no está superpuesto con el asiento 6 en una vista lateral.

El primer medidor 12 está configurado para visualizar información relacionada con el vehículo. Específicamente, el primer medidor 12 está configurado para visualizar información relacionada con el vehículo detectada por un dispositivo tal como un sensor. Por ejemplo, el primer medidor 12 incluye un medidor de velocidad para visualizar la velocidad del vehículo. El primer medidor 12 tiene forma cilíndrica. La cara superior del primer medidor 12 tiene forma plana. El primer medidor 12 está dispuesto hacia delante del manillar 31, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Más específicamente, el primer medidor 12 está dispuesto hacia delante de la parte 320 intermedia del manillar 31, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. La figura 7 es una vista lateral izquierda de la estructura del primer medidor 12, del segundo medidor 13 y de sus periferias. Para un fácil entendimiento, la figura 7

omite la ilustración de algunos componentes tales como la parte 32a de agarre izquierda, la parte 33a de interruptor izquierda y una parte del manillar 31. La figura 8 es una vista lateral derecha de la estructura del primer medidor 12, del segundo medidor 13 y de sus periferias. Para un fácil entendimiento, la figura 8 omite la ilustración de algunos componentes tales como la parte 32b de agarre derecha, la parte 33b de interruptor derecha y una parte del manillar 31. Tal como se ilustra en las figuras 7 y 8, una cara 121 superior del primer medidor 12 está posicionada más arriba que una parte 345a de punta del elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y que una parte 345b de punta del elemento 34b de fijación de manillar derecho. Además, la cara 121 superior del primer medidor 12 está posicionada más arriba que el manillar 31. Una parte 122 de base del primer medidor 12 está posicionada más abajo que la parte 345a de punta del elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y que la parte 345b de punta del elemento 34b de fijación de manillar derecho. Aún adicionalmente, el primer medidor 12 está superpuesto al menos parcialmente con el elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y con el elemento 34b de fijación de manillar derecho en una vista lateral. El primer medidor 12 incluye un par de una cavidad 123 y una cavidad 124 en ambas caras laterales para evitar una interferencia con el elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y el elemento 34b de fijación de manillar derecho.

El segundo medidor 13 está configurado para visualizar información relacionada con el vehículo. Específicamente, el segundo medidor 13 está configurado para visualizar información relacionada con el vehículo detectada por un dispositivo tal como un sensor. Por ejemplo, el segundo medidor 13 incluye un medidor de combustible para visualizar la cantidad restante de combustible. El segundo medidor 13 está dispuesto de manera separada del primer medidor 12. El segundo medidor 13 tiene forma cilíndrica y tiene un diámetro menor que el del primer medidor 12. La cara superior del segundo medidor 13 tiene forma plana. Tal como se ilustra en la figura 5, el segundo medidor 13 está dispuesto hacia atrás del manillar 31, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Además, el segundo medidor 13 está dispuesto hacia la izquierda del eje X1 del tubo 21 principal. Más específicamente, el segundo medidor 13 está dispuesto hacia atrás de una parte del manillar 31 dispuesta entre la primera parte 311a doblada izquierda y la segunda parte 312a doblada izquierda. En otras palabras, el segundo medidor 13 está dispuesto hacia atrás de la primera parte 321a izquierda del manillar 31. Además, el segundo medidor 13 está posicionado al menos parcialmente hacia delante del extremo trasero de la parte 34 de fijación de manillar, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Específicamente, el extremo delantero del segundo medidor 13 está posicionado hacia delante del extremo trasero de la parte 34 de fijación de manillar, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Por tanto, el segundo medidor 13 está superpuesto al menos parcialmente con el elemento 34a de fijación de manillar izquierdo y el elemento 34b de fijación de manillar derecho, tal como se ilustra en las figuras 7 y 8. Tal como se ilustra en la figura 5, el extremo delantero del segundo medidor 13 está posicionado hacia delante del extremo trasero de la parte 320 intermedia del manillar 31, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Además, el extremo delantero del segundo medidor 13 está posicionado hacia delante del extremo trasero del elemento 38 de cubierta mencionado anteriormente, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Aún adicionalmente, el extremo delantero del segundo medidor 13 está posicionado hacia delante del extremo trasero de la parte 33a de interruptor izquierda mencionada anteriormente, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Tal como se ilustra en la figura 7, una parte 131 de punta del segundo medidor 13 está posicionada más arriba que la parte central del manillar 31 en la dirección transversal, es decir, la parte 320 intermedia. Una parte 132 de base del segundo medidor 13 está posicionada más abajo que la parte central del manillar 31 en la dirección transversal, es decir, la parte 320 intermedia.

Una cara 133 superior del segundo medidor 13 está inclinada en el mismo ángulo que la cara 121 superior del primer medidor 12 en una vista lateral. La cara 133 superior del segundo medidor 13 está posicionada más abajo que la cara 121 superior del primer medidor 12 en una vista lateral. La parte 131 de punta del segundo medidor 13 está posicionada más arriba que la parte 122 de base del primer medidor 12. Tal como se ilustra en la figura 7, la parte 132 de base del segundo medidor 13 está posicionada más abajo que la parte 122 de base del primer medidor 12.

La figura 9(a) ilustra el elemento 11 de dirección y su periferia en el ángulo de dirección máximo del elemento 11 de dirección, vistos en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Tal como se ilustra en la figura 9(a), el segundo medidor 13 no se superpone con el interruptor 41 principal en el ángulo de dirección máximo del elemento 11 de dirección, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal.

El segundo medidor 13 está fijado al elemento 11 de dirección. Tal como se ilustra en la figura 6, el segundo medidor 13 está fijado específicamente a la parte 35 de soporte de manillar. Una ménsula 42 de acoplamiento está fijada al segundo medidor 13. El segundo medidor 13 está fijado a la parte 35 de soporte de manillar mediante la ménsula 42 de acoplamiento. La ménsula 42 de acoplamiento incluye una parte 421 de acoplamiento y una parte 422 de unión. La parte 421 de acoplamiento tiene forma de placa. La parte 421 de acoplamiento incluye un orificio 423. La parte 343a de perno mencionada anteriormente del primer elemento 341a de sujeción está insertada en el orificio 423 de la parte 421 de acoplamiento. Por tanto, la ménsula 42 de acoplamiento está fijada a la parte 35 de soporte de manillar. Por tanto, la parte 34 de fijación de manillar fija tanto el segundo medidor 13 como el manillar 31 sobre la parte 35 de soporte de manillar. La parte 422 de unión está formada por un alambre doblado. La parte 422 de unión une el segundo medidor 13 y la parte 421 de acoplamiento. La parte 422 de unión tiene una forma extendida hacia abajo desde el segundo medidor 13 y doblada hacia la parte 421 de acoplamiento. Tal como se

ilustra en la figura 7, la parte 422 de unión se extiende hacia la parte 35 de soporte de manillar a través de una parte 381 entallada formada en la cara lateral del elemento 38 de cubierta mencionado anteriormente. Por tanto, la parte 422 de unión se extiende desde la parte más baja del segundo medidor 13 hacia el elemento 38 de cubierta. Además, la parte 421 de acoplamiento está cubierta con el elemento 38 de cubierta. Por tanto, la ménsula 42 de acoplamiento está dispuesta en una posición menos visible desde el punto de vista de un conductor. Por tanto, la estructura de acoplamiento del segundo medidor 13 evita el deterioro del aspecto físico de la motocicleta 1.

La motocicleta 1 según la presente realización a modo de ejemplo tiene las siguientes características.

Tal como se ilustra en la figura 5, los medidores 12 y 13 primero y segundo se proporcionan como componentes separados, y están dispuestos detrás y delante con respecto al manillar 31. Por tanto, el manillar 31 es visible entre el primer medidor 12 y el segundo medidor 13, visto en la dirección axial del tubo 21 principal. Por tanto pueden reconocerse clara y perfectamente los respectivos medidores. En otras palabras se mejora la visibilidad de cada medidor. Además, el interruptor 41 principal y el segundo medidor 13 están dispuestos de manera separada a la derecha y a la izquierda. Por tanto puede evitarse que el segundo medidor 13 bloquee la operación de un conductor del interruptor 41 principal.

La figura 9(b) ilustra un ejemplo comparativo hipotético. En el ejemplo, el segundo medidor 13 está dispuesto inmediatamente detrás de la parte central del manillar 31, y el ángulo de dirección del elemento 11 de dirección se ajusta para ser idéntico al ilustrado en la figura 9(a). En la estructura en la que el segundo medidor 13 está dispuesto inmediatamente detrás del manillar 31 tal como se ilustra en la figura 9(b), el segundo medidor 13 está superpuesto con el interruptor 41 principal al hacer funcionar el manillar 31. En comparación con esto, el segundo medidor 13 no se superpone con el interruptor 41 principal aún en el ángulo de dirección máximo en la motocicleta 1 según la presente realización a modo de ejemplo tal como se ilustra en la figura 9(a). Por tanto puede evitarse que el segundo medidor 13 bloquee la operación de un conductor del interruptor 41 principal.

Tal como se ilustra en la figura 5, el segundo medidor 13 está dispuesto hacia atrás de una parte del manillar 31 dispuesta entre la primera parte 311a doblada izquierda y la segunda parte 312a doblada izquierda. Por tanto, el segundo medidor 13 puede disponerse hacia delante lo más posible. En otras palabras puede obtenerse una distancia suficiente entre el segundo medidor 13 y el asiento 6. Esto puede evitar que un conductor se golpee la rodilla con el segundo medidor 13.

Tal como se ilustra en la figura 5, el segundo medidor 13 está posicionado al menos parcialmente hacia delante del extremo trasero de la parte 34 de fijación de manillar, visto en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Por tanto, el segundo medidor 13 puede disponerse hacia delante lo más posible. En otras palabras puede obtenerse una distancia suficiente entre el segundo medidor 13 y el asiento 6. Esto puede evitar que un conductor se golpee la rodilla con el segundo medidor 13.

Tal como se ilustra en la figura 7, la parte 131 de punta del segundo medidor 13 está posicionada más arriba que la parte central del manillar 31 en la dirección transversal. Además, la parte 132 de base del segundo medidor 13 está posicionada más abajo que la parte central del manillar 31 en la dirección transversal. Por tanto, el segundo medidor 13 puede disponerse de manera compacta en comparación con la estructura en la que la unidad medidora está dispuesta por encima del manillar 31.

El segundo medidor 13 está fijado a la parte 35 de soporte de manillar dispuesta debajo del manillar 31. Por tanto puede evitarse que el segundo medidor 13 bloquee el acoplamiento o desacoplamiento del manillar 31, en comparación con la estructura en la que el segundo medidor 13 está fijado al manillar 31. Especialmente, el manillar 31 puede desacoplarse de la parte 35 de soporte de manillar sin desacoplar el segundo medidor 13 de la parte 35 de soporte de manillar. Por tanto puede realizarse fácilmente el desacoplamiento del manillar 31.

Cuando la cubierta 9 de bastidor de vehículo tiene un contorno cóncavo hacia abajo entre el elemento 11 de dirección y el asiento 6 tal como se ve en la motocicleta 1 de la presente realización a modo de ejemplo, las rodillas de un conductor están posicionadas en el espacio entre el elemento 11 de dirección y el asiento 6. Por tanto tiende a ser problemática la interferencia entre el segundo medidor 13 y las rodillas de un conductor dependiendo de la disposición del segundo medidor 13. Sin embargo, en la motocicleta 1 de la presente realización a modo de ejemplo, puede obtenerse una distancia suficiente entre el segundo medidor 13 y el asiento 6 tal como se describió anteriormente. Aún cuando las rodillas de un conductor están dispuestas en el espacio entre el elemento 11 de dirección y el asiento 6 es posible evitar que un conductor se golpee la rodilla con el segundo medidor 13.

Un conductor inserta normalmente la llave en el cilindro 43 de llave desde una posición hacia arriba y hacia atrás del interruptor 41 principal de manera oblicua cuando el eje X2 del cilindro 43 de llave del interruptor 41 principal se extiende hacia arriba de manera oblicua a la parte trasera desde la cara superior del cilindro 43 de llave tal como se ve en la motocicleta 1 según la presente realización a modo de ejemplo. En una motocicleta de este tipo, tiende a producirse particularmente una situación problemática en la que el segundo medidor 13 bloquea la operación de un conductor del interruptor 41 principal. Sin embargo, en la motocicleta 1 según la presente realización a modo de ejemplo, el interruptor 41 principal y el segundo medidor 13 están dispuestos de manera separada a la derecha y a

la izquierda tal como se describió anteriormente. Esto puede evitar que el segundo medidor 13 bloquee la operación de un conductor del interruptor 41 principal.

Cuando el interruptor 41 principal está dispuesto en la parte 55 de cubierta de cara trasera tal como se ve en la motocicleta 1 de la presente realización a modo de ejemplo tiende a ser particularmente problemática la interferencia entre el segundo medidor 13 y el interruptor 41 principal. Sin embargo, en la motocicleta 1 según la presente realización a modo de ejemplo, el interruptor 41 principal y el segundo medidor 13 están dispuestos de manera separada a la derecha y a la izquierda. Esto puede evitar que el segundo medidor 13 bloquee la operación de un conductor del interruptor 41 principal.

Anteriormente se ha descrito una realización a modo de ejemplo de la presente invención. Sin embargo, la presente invención no se limita a la realización a modo de ejemplo mencionada anteriormente, y pueden realizarse una variedad de cambios en el presente documento sin desviarse del alcance de la presente invención.

La motocicleta 1 según la realización a modo de ejemplo mencionada anteriormente es una motocicleta tipo *scooter*. Sin embargo, en la presente invención, la motocicleta no se limita a la motocicleta tipo *scooter*, y puede ser cualquier tipo de motocicleta adecuada tal como una motocicleta para carretera, una motocicleta todoterreno o una motocicleta tipo ciclomotor.

La forma detallada del manillar 31 no se limita a la de la realización a modo de ejemplo mencionada anteriormente. Por ejemplo puede cambiarse la dirección y/o la posición de doblado del manillar 31.

La superficie del reposapiés 531 no tiene necesariamente una forma completamente plana y puede tener una forma cóncavo-convexa. Alternativamente, la superficie del reposapiés 531 puede tener una forma curva.

El segundo medidor 13 y el interruptor 41 principal pueden superponerse en el ángulo de dirección máximo del elemento 11 de dirección, vistos en la dirección de eje X1 del tubo 21 principal. Aún en este caso, el segundo medidor 13 y el interruptor 41 principal se superponen en un intervalo de ángulo de dirección menor que el de la estructura en la que el segundo medidor 13 está posicionado inmediatamente detrás del manillar 31. Por tanto puede evitarse que el segundo medidor 13 bloquee la operación de un conductor del interruptor 41 principal.

La información relacionada con el vehículo visualizada por el primer medidor 12 puede no limitarse a la velocidad del vehículo y puede ser cualquier otra información. Además, la información relacionada con el vehículo visualizada por el segundo medidor 13 puede no limitarse a la cantidad restante de combustible y puede ser cualquier otra información. Por ejemplo, el primer medidor 12 puede estar configurado para visualizar la cantidad restante de combustible, mientras que el segundo medidor 13 puede estar configurado para visualizar la velocidad del vehículo.

La estructura específica de la parte 34 de fijación de manillar no se limita a la de la realización a modo de ejemplo mencionada anteriormente. Es posible emplear una estructura diferente de la estructura de la parte 34 de fijación de manillar de la realización a modo de ejemplo mencionada anteriormente.

El interruptor 41 principal no se limita a un interruptor para poner en marcha el motor, y puede ser un interruptor para activar el sistema electrónico tal como la ECU del vehículo.

En la realización a modo de ejemplo mencionada anteriormente, el primer medidor 12 está dispuesto hacia delante de manera separada del extremo delantero del manillar 31, visto en la dirección axial del tubo 21 principal, tal como se ilustra en la figura 5. Sin embargo, el primer medidor 12 puede estar superpuesto parcialmente con una parte del manillar 31. Además, el segundo medidor 13 puede estar superpuesto parcialmente con el manillar 31, visto en la dirección axial del tubo 21 principal. En otras palabras, en la presente invención, la estructura en la que el primer medidor está dispuesto hacia delante del manillar, visto en la dirección axial del tubo principal, significa que es necesario que el centro del primer medidor en la dirección longitudinal esté posicionado hacia delante del eje del manillar. Además en la presente invención, la estructura en la que el segundo medidor está dispuesto hacia atrás del manillar, visto en la dirección axial del tubo principal, significa que es necesario que el centro del segundo medidor en la dirección longitudinal esté posicionado hacia atrás del eje del manillar.

<Aplicabilidad industrial>

Según la presente invención puede mejorarse la visibilidad para cada uno de una pluralidad de medidores montados en una motocicleta.

LISTA DE SIGNOS DE REFERENCIA

2	chasis de vehículo
6	asiento
9	cubierta de bastidor de vehículo

11	elemento de dirección
12	primer medidor
13	segundo medidor
21	tubo principal
31	manillar
34	parte de fijación de manillar
35	parte de soporte de manillar
41	interruptor principal
43	cilindro de llave
55	parte de cubierta de cara trasera
311a	primera parte doblada izquierda
312a	segunda parte doblada izquierda

REIVINDICACIONES

1. Motocicleta, que comprende:

un chasis (2) de vehículo que incluye un tubo (21) principal;

un elemento (11) de dirección que incluye un manillar (31), estando configurado el elemento (11) de dirección para poder rotar con respecto al tubo (21) principal;

un interruptor (41) principal configurado para poner en marcha un vehículo;

un primer medidor (12) configurado para visualizar información del vehículo; y

un segundo medidor (13) configurado para visualizar información del vehículo, estando dispuesto el segundo medidor (13) de manera separada del primer medidor (12),

en la que el primer medidor (12) está dispuesto hacia delante del manillar (31), visto en una dirección de un eje (X1) del tubo (21) principal,

caracterizada porque el segundo medidor (13) está dispuesto hacia atrás del manillar (31), visto en la dirección del eje (X1) del tubo (21) principal,

el segundo medidor (13) está fijado al elemento (11) de dirección,

el segundo medidor (13) está dispuesto hacia la izquierda del eje (X1) del tubo (21) principal,

el interruptor (41) principal está dispuesto hacia atrás del manillar (31), visto en la dirección del eje (X1) del tubo (21) principal, y

el interruptor (41) principal está dispuesto hacia la derecha del eje (X1) del tubo (21) principal.

2. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que el manillar (31) está doblado en una primera parte (311a) doblada y en una segunda parte (312a) doblada, estando posicionada la primera parte (311a) doblada hacia la izquierda de una parte central del manillar (31) en una dirección transversal del vehículo, estando posicionada la segunda parte (312a) doblada hacia la izquierda y hacia delante de la primera parte (311a) doblada, y

el segundo medidor (13) está dispuesto hacia atrás de una parte del manillar (31) posicionada entre la primera parte (311a) doblada y la segunda parte (312a) doblada.

3. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que el elemento (11) de dirección incluye además una parte (34) de fijación de manillar para fijar el manillar (31), y

el segundo medidor (13) está posicionado al menos parcialmente hacia delante de un extremo trasero de la parte (34) de fijación de manillar, visto en la dirección del eje (X1) del tubo (21) principal.

4. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que el segundo medidor (13) no se superpone con el interruptor (41) principal en un ángulo de dirección máximo del elemento (11) de dirección, visto en la dirección del eje (X1) del tubo (21) principal.

5. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que una parte (131) de punta del segundo medidor (13) está posicionada más arriba que una parte central del manillar (31) en una dirección transversal del vehículo, y

una parte (132) de base del segundo medidor (13) está posicionada más abajo que la parte central del manillar (31) en la dirección transversal del vehículo.

6. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que el elemento (11) de dirección incluye además una parte (34) de fijación de manillar para fijar el manillar (31) y una parte (35) de soporte de manillar para soportar la parte (34) de fijación de manillar,

la parte (35) de soporte de manillar está dispuesta debajo del manillar (31), y

el segundo medidor (13) está fijado a la parte (35) de soporte de manillar.

7. Motocicleta según la reivindicación 1, que comprende además:

un asiento (6) dispuesto hacia atrás del elemento (11) de dirección; y

una cubierta (9) de bastidor de vehículo que cubre el chasis (2) de vehículo,

en la que la cubierta (9) de bastidor de vehículo tiene un contorno cóncavo hacia abajo entre el elemento (11) de dirección y el asiento (6).

8. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que el interruptor (41) principal incluye un cilindro (43) de llave que permite que una llave se inserte en el mismo, y

un eje (X2) del cilindro (43) de llave se extiende hacia atrás y hacia arriba de manera oblicua desde una cara superior del cilindro (43) de llave.

9. Motocicleta según la reivindicación 1, que comprende además:

una cubierta (9) de bastidor de vehículo que cubre el chasis (2) de vehículo,

en la que la cubierta (9) de bastidor de vehículo incluye una parte de cubierta de cara trasera que cubre un lado posterior del tubo (21) principal, y

el interruptor (41) principal está dispuesto en la parte de cubierta de cara trasera.

10. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que el manillar (31) es visible entre el primer medidor (12) y el segundo medidor (13), visto en la dirección del eje (X1) del tubo (21) principal.

11. Motocicleta según la reivindicación 1, en la que un extremo delantero de una cara superior del segundo medidor (13) está posicionado hacia delante de un extremo trasero de una parte central del manillar (31) en una dirección transversal del vehículo, visto en la dirección del eje (X1) del tubo (21) principal.

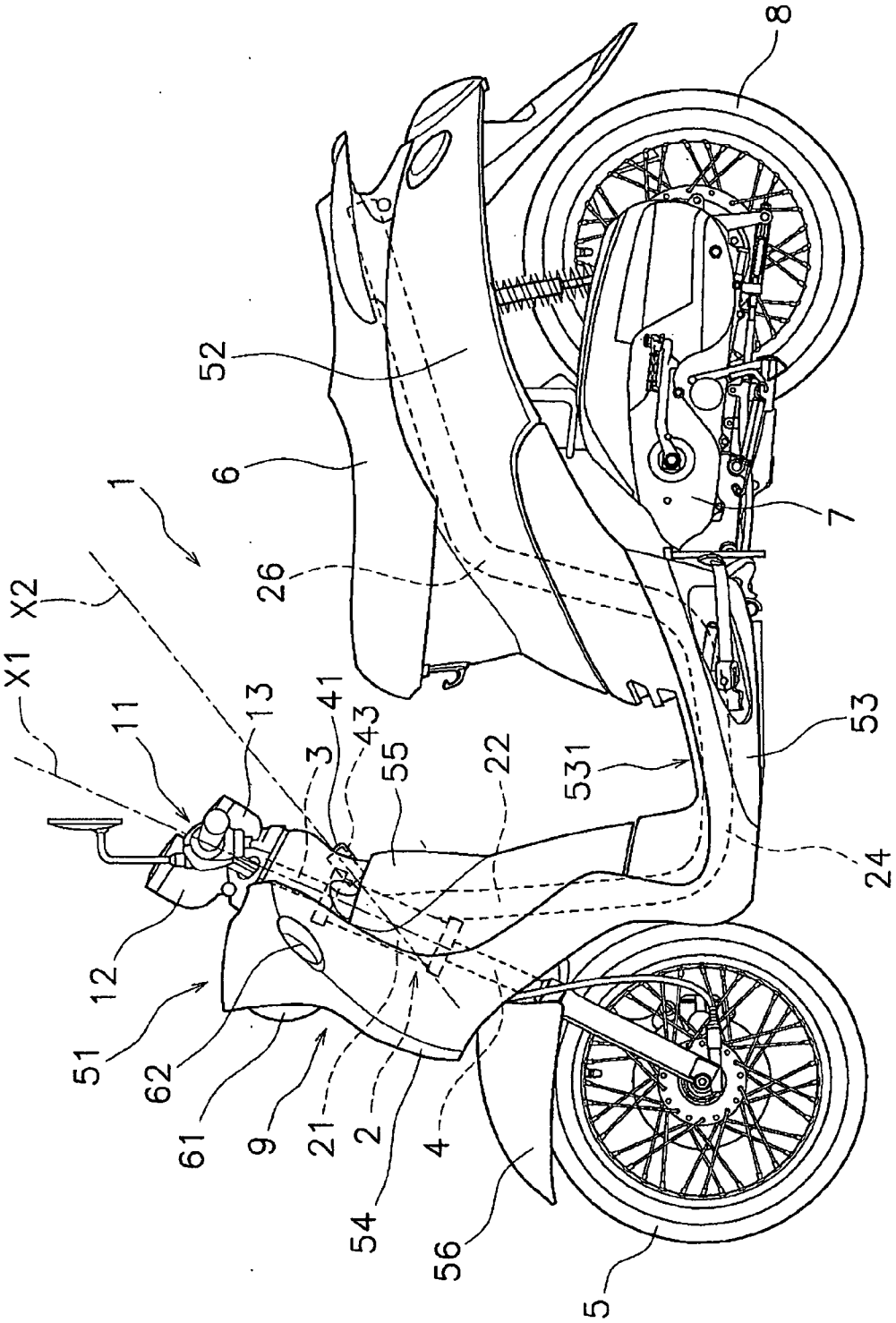
1
2
3
4
5
6
7
8
9
11
12
13
21
22
24
26
41
43
51
52
53
54
55
56
61
62
531
X1
X2

FIG. 1

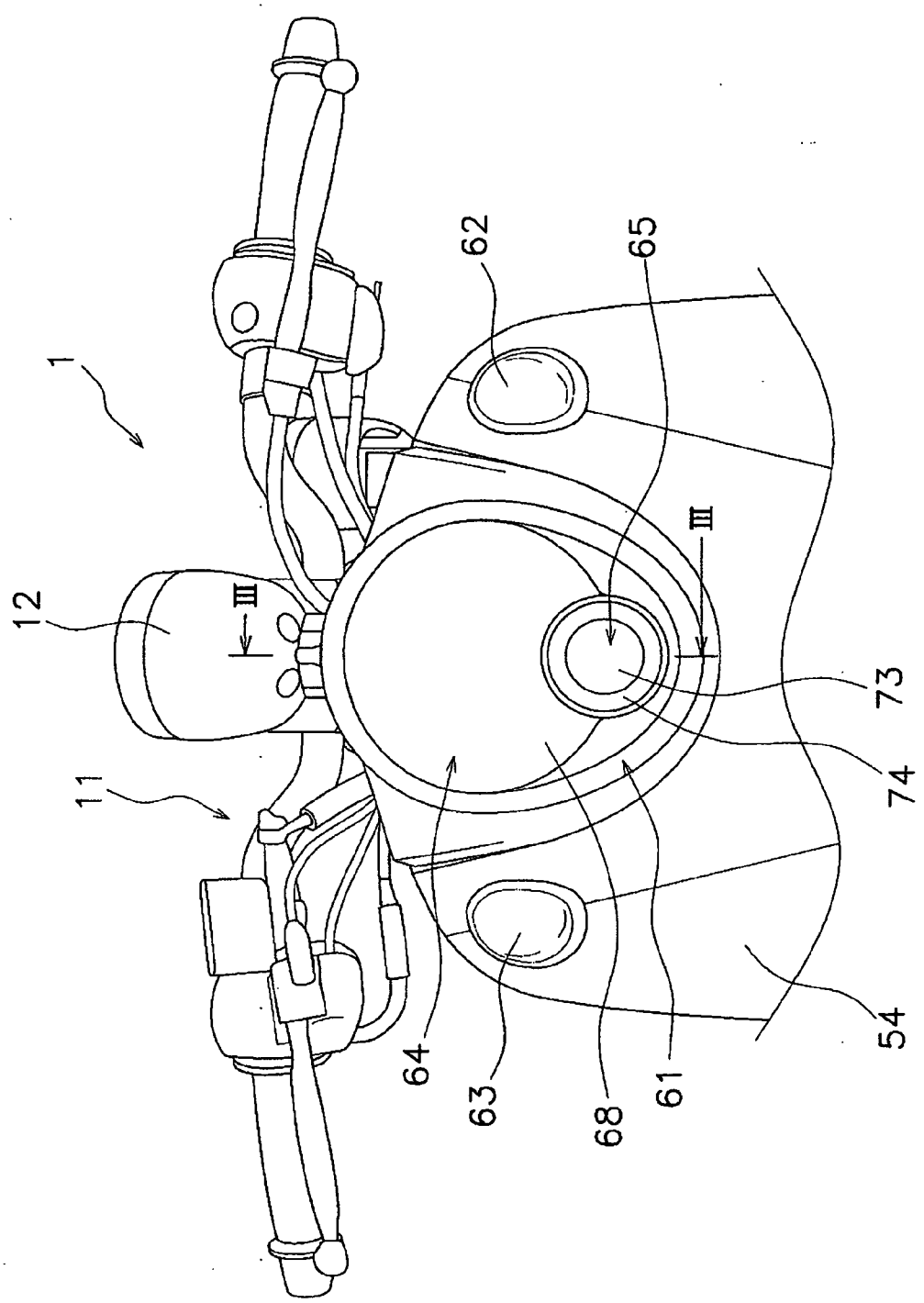

FIG. 2

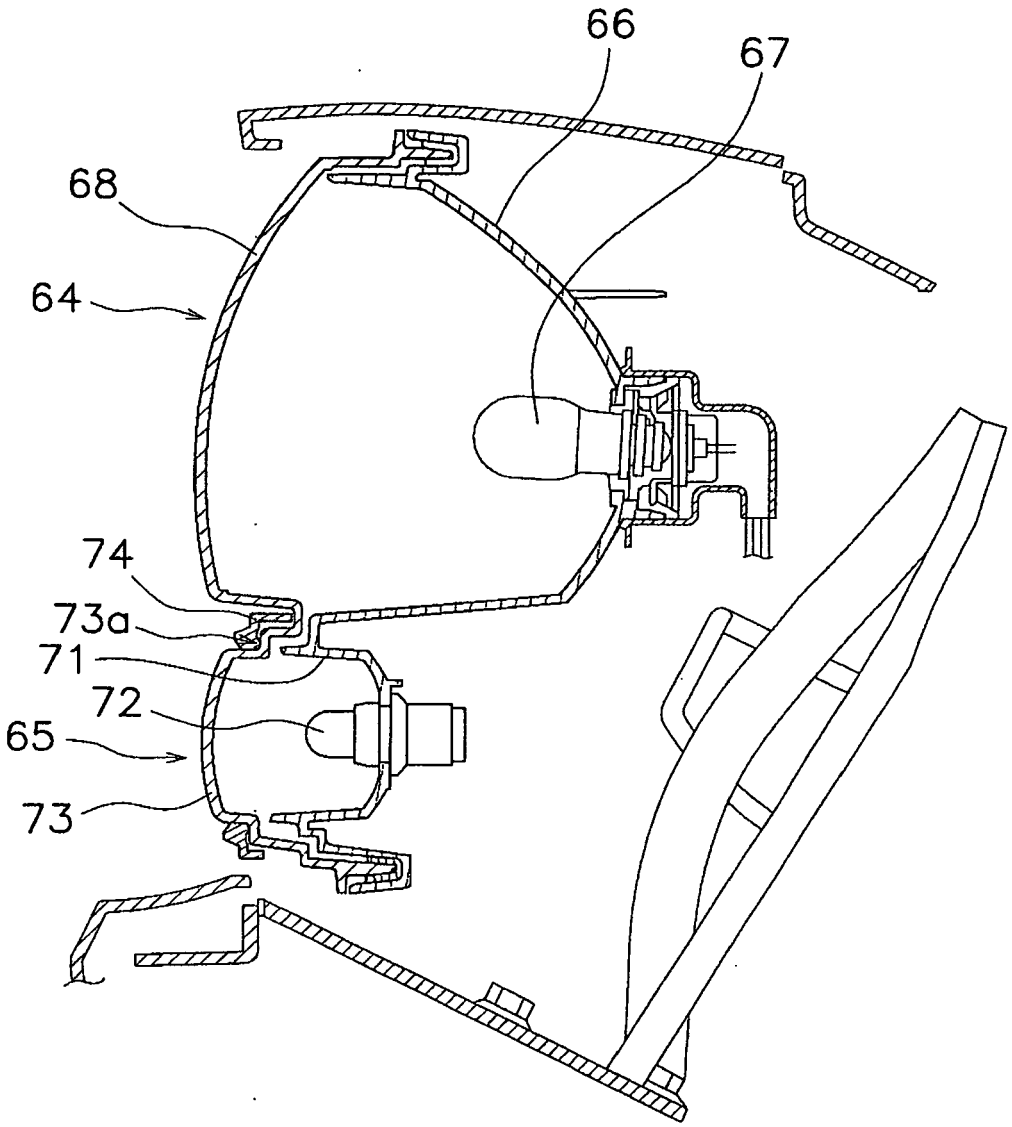

FIG. 3

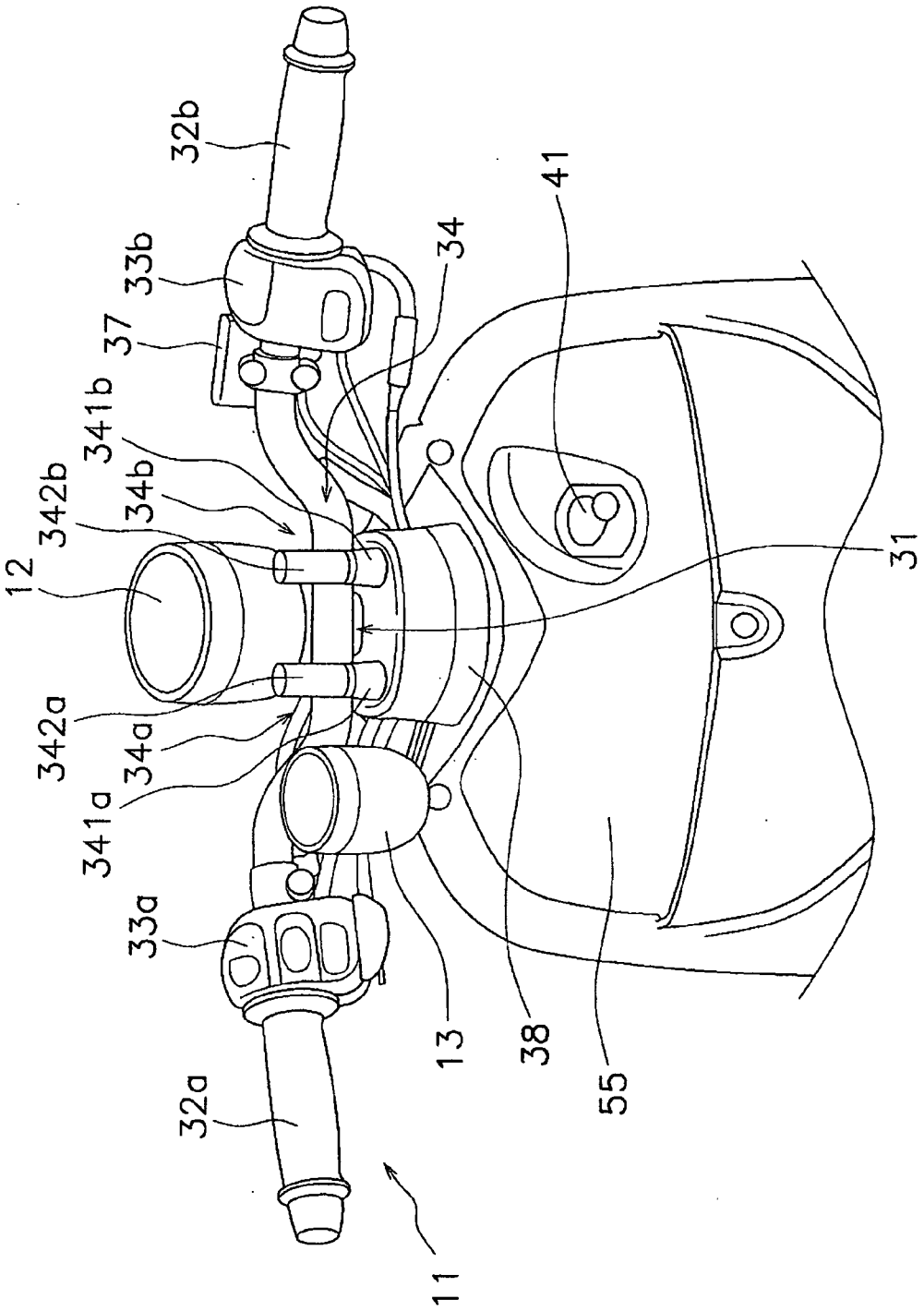
32b
33b
37
341b
342b
34b
12
342a
34a
341a
33a
32a
11
13
38
55
31
41
34

FIG. 4

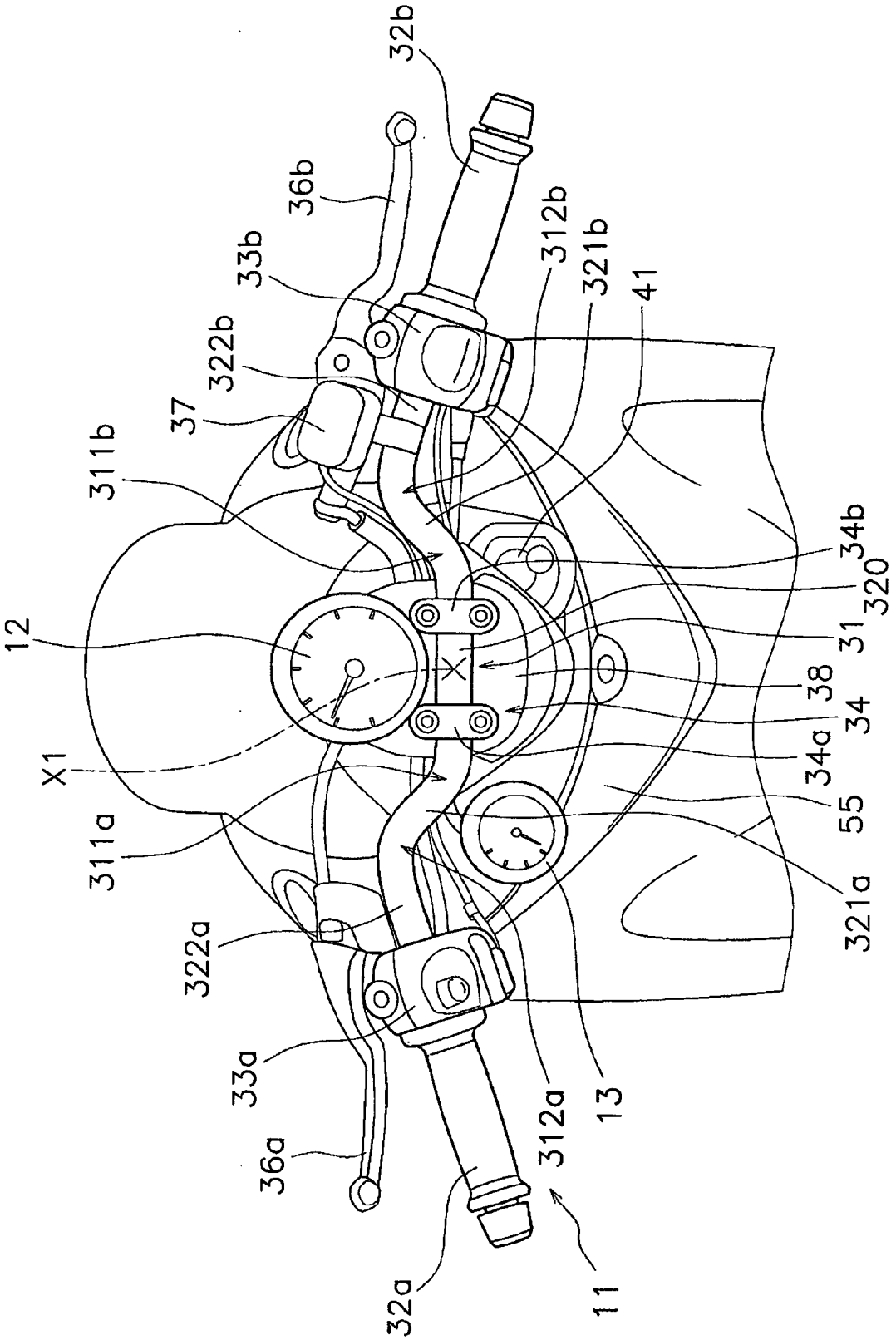
32b
36b
33b
312b
321b
41
322b
37
311b
34b
320
12
31
38
34
X1
34a
55
311a
321a
322a
33a
13
312a
36a
32a
11

FIG. 5

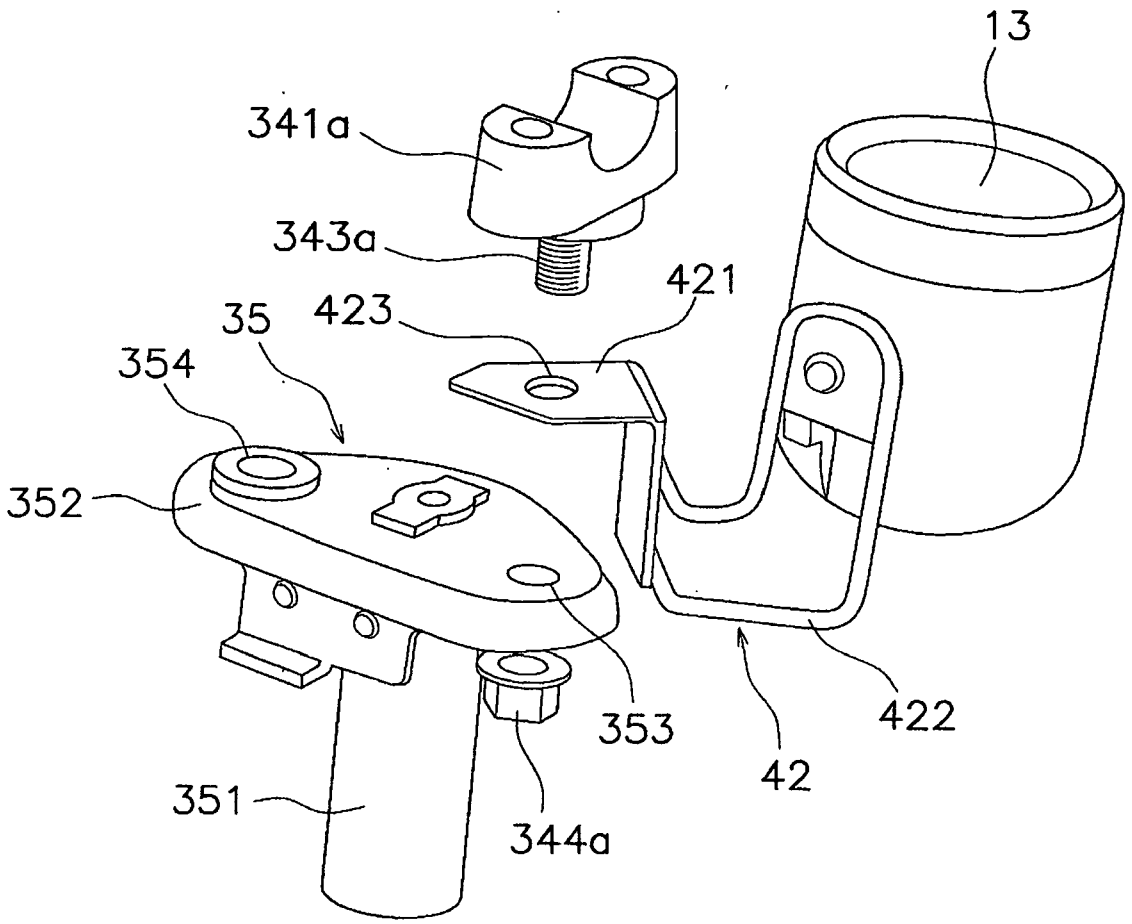

FIG. 6

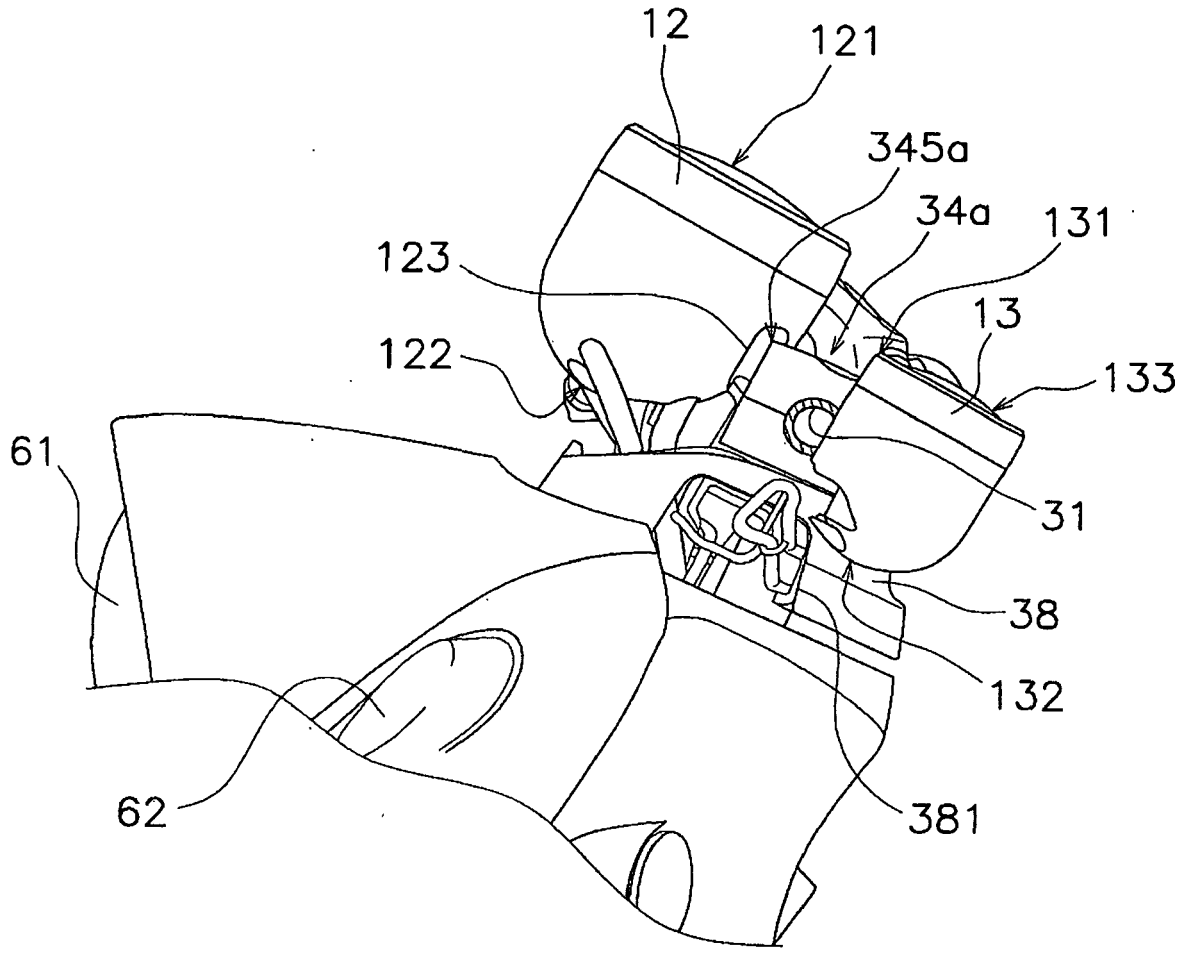

FIG. 7

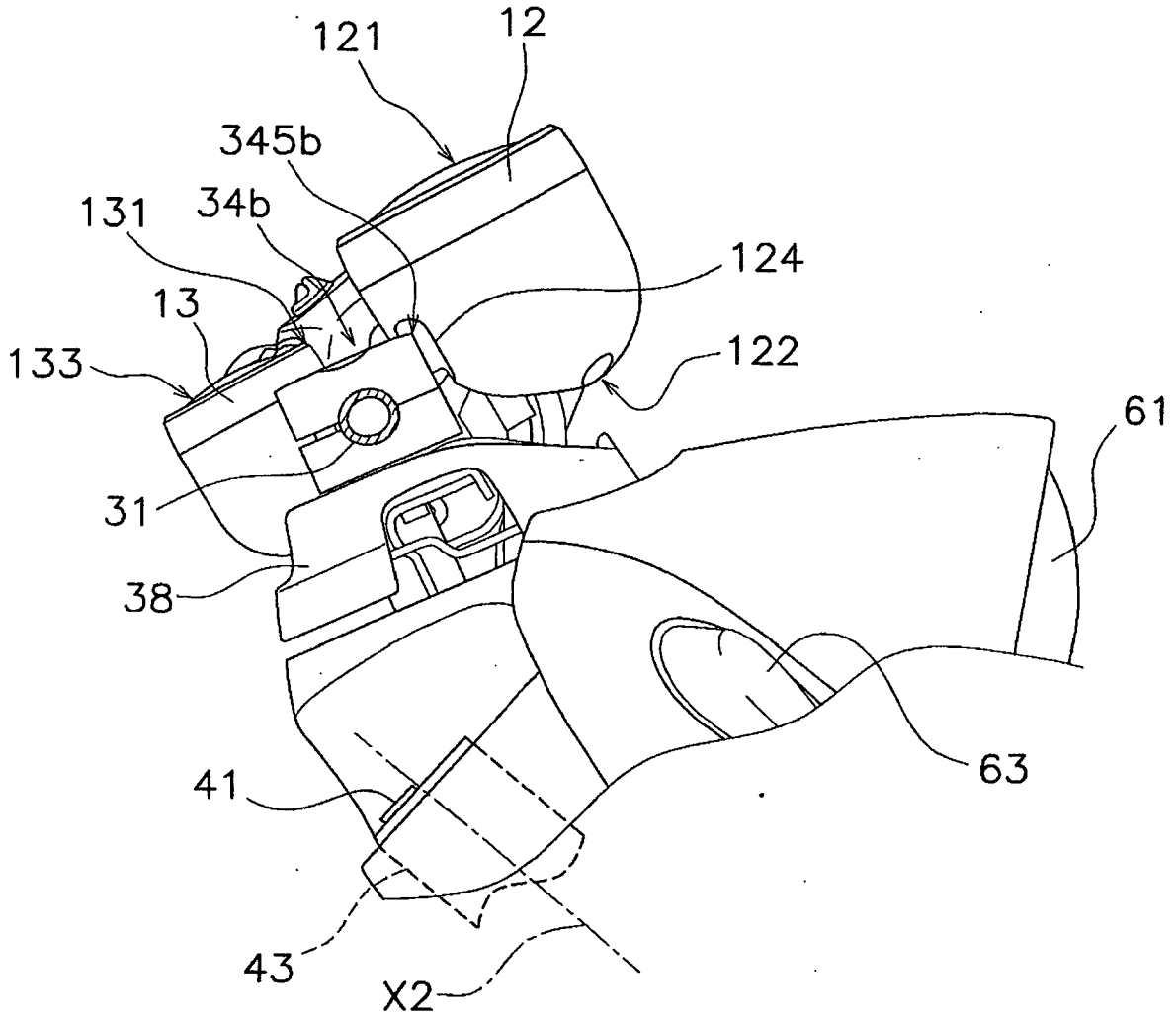

FIG. 8

FIG. 9A

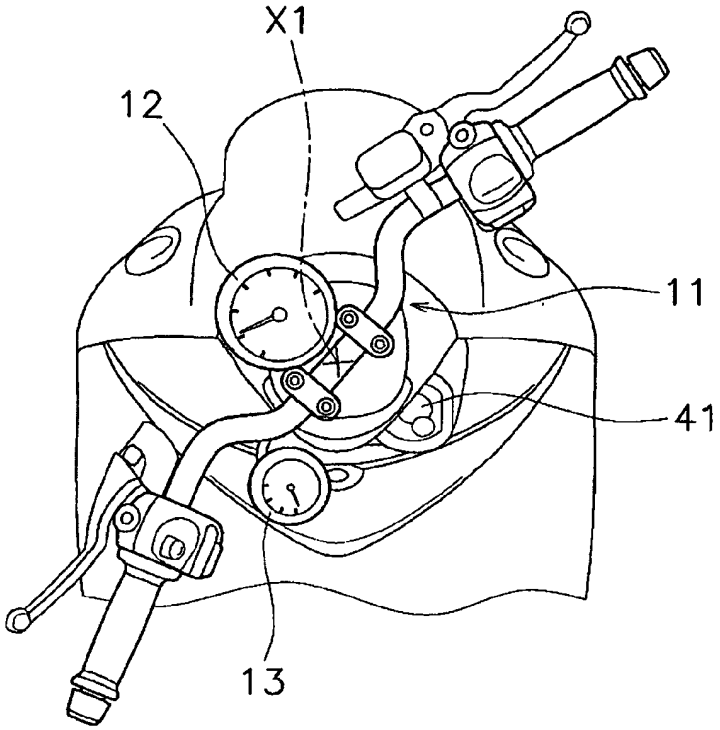
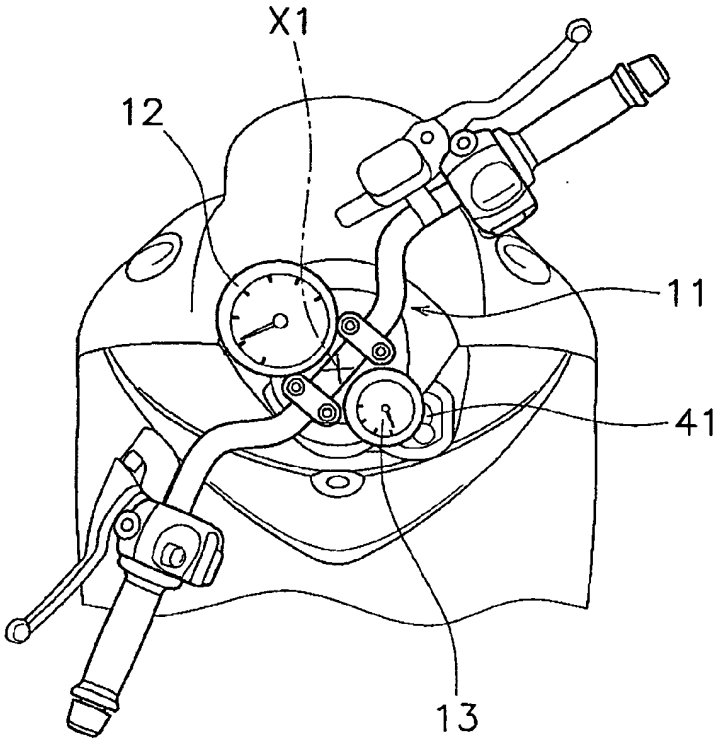
FIG. 9B