

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 530 173**

51 Int. Cl.:

B62J 15/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **30.10.2012 E 12190474 (2)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **10.12.2014 EP 2610155**

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

30 Prioridad:

28.12.2011 JP 2011289097

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
26.02.2015

73 Titular/es:

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

72 Inventor/es:

**SOU, ATUSHI;
OOSUMI, MASUMI y
TEZUKA, HIROYUKI**

74 Agente/Representante:

ARIZTI ACHA, Monica

ES 2 530 173 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 2011-289097, presentada el 28 de diciembre de 2012.

ANTECEDENTES DE LA TÉCNICA

- 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 pueden provocar la abrasión del interior del motor, conduciendo por consiguiente a una vida útil del motor más corta. Por este motivo, 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 Se conoce que con el fin de impedir que se salpique agua y barro mientras el vehículo de tipo para montar a horcajadas está en marcha, puede estar prevista una unidad guardabarros en el carenado del vehículo que cubre el chasis. Sin embargo, con el fin de mejorar el rendimiento del guardabarros para la rueda trasera, es preferible proporcionar un guardabarros trasero que cubra la rueda trasera y gire junto con la rueda trasera, como parte separada del carenado del vehículo. El documento de patente 1 se considera la técnica anterior más próxima y da a conocer una motocicleta en la que un purificador de aire está dispuesto por encima del guardabarros trasero que cubre la rueda trasera.

LISTA DE CITAS BIBLIOGRÁFICAS

Documentos de patente

- 20 [Documento de patente 1] JP 2006-143082 A

SUMARIO DE LA INVENCION

PROBLEMA TÉCNICO

- 25 Es difícil disponer un purificador de aire de gran capacidad por encima del guardabarros trasero porque el espacio disponible ahí para el purificador de aire es limitado. Como consecuencia, cuando el purificador de aire está dispuesto por encima del guardabarros trasero, la capacidad del purificador de aire es pequeña como en la motocicleta descrita en el documento de patente 1, por lo que puede no obtenerse suficientemente el rendimiento de purificación de aire requerido para el purificador de aire. Este problema tiende a surgir particularmente en un vehículo de tipo para montar a horcajadas con un bastidor de asiento bajo (en otras palabras, en un vehículo de tipo para montar a horcajadas con una posición de asiento baja).

- 30 La presente invención se ha llevado a cabo en vista de los problemas anteriores y otros, y un objeto de la invención es proporcionar un vehículo de tipo para montar a horcajadas equipado con un guardabarros trasero que garantice una capacidad suficiente para el purificador de aire utilizando eficazmente el espacio limitado y que tenga un rendimiento de purificación de aire excelente.

SOLUCIÓN AL PROBLEMA

- 35 La presente invención proporciona un vehículo de tipo para montar a horcajadas que comprende: un chasis; una unidad motriz que tiene un motor y que tiene una parte de extremo delantera soportada de manera basculante por el chasis; una rueda trasera soportada en una parte de extremo trasera de la unidad motriz; un guardabarros trasero soportado en la unidad motriz de modo que puede bascular en relación con el chasis junto con la rueda trasera, cubriendo el guardabarros trasero una parte de la rueda trasera; un tubo de admisión para introducir aire en el motor; y un purificador de aire conectado al tubo de admisión. El guardabarros trasero tiene una parte superior situada por encima de la rueda trasera, y partes laterales situadas al lado de la rueda trasera. El purificador de aire forma al menos una parte de la parte superior del guardabarros trasero.

- 45 En el vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención, el purificador de aire forma al menos una parte de la parte superior del guardabarros trasero y, por tanto, no es necesario disponer un purificador de aire por separado por encima del guardabarros trasero. Por tanto, hay un margen espacial adicional mayor que el caso en el que un purificador de aire está dispuesto por encima del guardabarros trasero. Como resultado, la capacidad del purificador de aire puede hacerse más grande. Esto puede mejorar el rendimiento de purificación de aire del purificador de aire.

En una realización de la presente invención, el extremo más a la izquierda del purificador de aire está situado a la izquierda de la línea central del vehículo y el extremo más a la derecha el purificador de aire está situado a la derecha de la línea central del vehículo.

5 Puesto que el purificador de aire está formado a lo largo de una región amplia desde la izquierda de la línea central del vehículo hacia la derecha, de esta manera, puede garantizarse que el purificador de aire tenga una gran capacidad.

En una realización de la presente invención, toda una parte lateral de una parte delantera del guardabarros trasero está formada por el purificador de aire.

Formando toda la parte delantera del guardabarros trasero por el purificador de aire, de esta manera, puede garantizarse que el purificador de aire tenga una gran capacidad.

10 En una realización de la presente invención, el purificador de aire y una parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire están ensamblados entre sí, y un límite entre el purificador de aire y la parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire está inclinado con respecto a la línea central del vehículo, visto en planta.

15 Una de la parte lateral izquierda y la parte lateral derecha del purificador de aire puede estar formada más larga a lo largo de una dirección delante-atrás, de esta manera. Como resultado, puede garantizarse que el purificador de aire tenga una gran capacidad.

En una realización de la presente invención, el purificador de aire y una parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire están ensamblados entre sí, y el purificador de aire está formado de modo que, visto en planta, su longitud de delante hacia atrás es más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho hacia el otro.

20 Una de la parte lateral izquierda y la parte lateral derecha del purificador de aire puede estar formada más larga a lo largo de una dirección delante-atrás, de esta manera. Como resultado, puede garantizarse que el purificador de aire tenga una gran capacidad.

En una realización de la presente invención, el purificador de aire tiene una unidad de entrada de aire para aspirar aire. La unidad de entrada de aire está prevista para una de las partes laterales izquierda y derecha del purificador de aire, con respecto a la línea central del vehículo, que tiene una longitud de delante hacia atrás más larga que la otra.

25 Por tanto, la parte del purificador de aire que está cerca de la unidad de entrada de aire tiene una longitud de delante hacia atrás larga. Como resultado, puede formarse un espacio relativamente grande cerca de la unidad de entrada de aire dentro del purificador de aire. Esto puede mejorar el rendimiento de admisión de aire del purificador de aire.

30 En una realización de la presente invención, una parte de conexión del tubo de admisión para conectar el tubo de admisión al motor y una parte de conexión del mismo para conectar el tubo de admisión al purificador de aire están dispuestas en la línea central del vehículo, visto en planta.

Como resultado, el tubo de admisión no tiene ninguna curva o, en su caso, una curva pequeña en una dirección izquierda/derecha. Por tanto, se mejoran las características de admisión de aire del motor y se mejora el rendimiento del motor.

35 En una realización de la presente invención, el chasis tiene un bastidor principal que se extiende hacia atrás y oblicuamente hacia abajo desde un tubo principal, y bastidores de asiento izquierdo y derecho que se extienden cada uno hacia atrás y oblicuamente hacia arriba desde el bastidor principal. El chasis está dotado de un reposapiés de pasajero soportado en una parte trasera de sólo uno de los bastidores de asiento derecho e izquierdo. El purificador de aire está formado de modo que, visto en planta, su longitud de delante hacia atrás es más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho en el que está previsto el reposapiés hacia el otro.

40 Esto sirve para evitar la interferencia entre el purificador de aire y el reposapiés. Además, puesto que se evita la interferencia entre el purificador de aire y el reposapiés, la longitud de delante hacia atrás del purificador de aire se hace más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho en el que está previsto el reposapiés hacia el otro. De ese modo, puede garantizarse que el purificador de aire tenga una gran capacidad.

45 En una realización de la presente invención, el purificador de aire tiene una primera carcasa y una segunda carcasa, teniendo, cada una, una abertura formada en la misma, y un elemento. La primera carcasa y la segunda carcasa están ensambladas entre sí de modo que sus aberturas están dirigidas la una hacia la otra con el elemento de filtro principal interpuesto entre las mismas. La primera carcasa tiene una unidad de entrada de aire para aspirar aire. El tubo de admisión está conectado a la segunda carcasa. Una parte de la parte superior del guardabarros trasero está formada por la segunda carcasa.

Esto puede garantizar una gran capacidad para la segunda carcasa (es decir, la parte en la que se encuentra el aire que se ha purificado mediante el elemento, lo que se denomina lado limpio) del purificador de aire.

En una realización de la presente invención, la primera carcasa está dispuesta al lado del guardabarros trasero.

Esto puede garantizar una gran capacidad para la segunda carcasa del purificador de aire.

- 5 En una realización de la presente invención, el vehículo de tipo para montar a horcajadas tiene además una unidad amortiguadora trasera prevista entre una parte trasera del chasis y una parte trasera de la unidad motriz. Una de una parte lateral izquierda y una parte lateral derecha del guardabarros trasero tiene una parte rebajada en la que está alojada una parte de la unidad amortiguadora trasera. Una posición media del purificador de aire que se encuentra entre el extremo más a la izquierda y el extremo más a la derecha del purificador de aire está desviada hacia un lado opuesto
10 hacia uno de los lados izquierdo y derecho de la línea central del vehículo en el que está formada la parte rebajada del guardabarros trasero.

Puesto que el purificador de aire está desviado hacia el lado opuesto hacia la unidad amortiguadora trasera, la capacidad del purificador de aire puede hacerse grande sin que la unidad amortiguadora trasera interfiera con el mismo.

- 15 En una realización de la presente invención, el purificador de aire y una parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire están fijados entre sí mediante un elemento de fijación en la parte superior, una parte lateral izquierda y una parte lateral derecha del guardabarros trasero.

El purificador de aire bascula junto con el guardabarros trasero. Sin embargo, con la estructura sencilla, el purificador de aire puede fijarse firmemente a la parte del guardabarros trasero distinta del purificador de aire.

- 20 En una realización de la presente invención, el purificador de aire y una parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire están ensamblados entre sí. El purificador de aire y la unidad motriz están fijados entre sí mediante un elemento de fijación. La unidad motriz y la parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire están fijadas entre sí mediante un elemento de fijación.

- 25 El purificador de aire y la parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire basculan junto con la unidad motriz. Mediante la fijación del purificador de aire y la parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire a la unidad motriz, pueden fijarse firmemente a la unidad motriz. Como resultado, es poco probable que se produzcan vibración y cambio de posición entre el purificador de aire y la parte del guardabarros trasero que excluye el purificador de aire.

- 30 En una realización de la presente invención, un extremo inferior del purificador de aire está situado por debajo de una posición media del guardabarros trasero que se encuentra entre un extremo superior del guardabarros trasero y un extremo inferior del mismo.

Puesto que el purificador de aire está dispuesto en una posición baja, de esta manera, la posición del asiento puede hacerse baja, por ejemplo.

En una realización de la presente invención, el purificador de aire tiene una longitud vertical máxima más corta que una longitud vertical del guardabarros trasero en su posición de extremo superior.

- 35 Puesto que la longitud vertical del purificador de aire es corta, de esta manera, puede garantizarse un margen espacial adicional por encima del purificador de aire. Como resultado, por ejemplo, puede bajarse la posición del asiento.

EFFECTOS VENTAJOSOS DE LA INVENCION

- 40 Tal como se describió anteriormente, la presente invención hace posible proporcionar un vehículo de tipo para montar a horcajadas que tiene un guardabarros trasero que garantiza una capacidad suficiente para un purificador de aire utilizando eficazmente el espacio limitado y que tiene un rendimiento de purificación de aire excelente.

BREVE DESCRIPCION 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;

- 45 la figura 3 es una vista posterior 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;
- la figura 5 es una vista lateral izquierda que ilustra la parte trasera de la motocicleta según una realización de la presente invención;
- 5 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 una caja de almacenamiento según una realización de la presente invención;
- 10 la figura 8 es una vista en sección transversal interna que ilustra una unidad motriz 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;
- 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;
- 15 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 en sección transversal horizontal que ilustra el purificador de aire según una realización de la presente invención;
- la figura 13 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea XIII-XIII en la figura 12; y
- 20 la figura 14 es una vista en sección transversal horizontal que ilustra un purificador de aire según otra realización de la presente invención.

DESCRIPCIÓN DE REALIZACIONES

- 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 de tipo *scooter*.
- 25 Sin embargo, el tipo del vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención no se limita a la motocicleta 1 de 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 de tipo ciclomotor, una motocicleta de tipo todoterreno o una motocicleta de tipo de carretera. El vehículo de tipo para montar a horcajadas según la presente invención no se limita a una motocicleta sino 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 tal que el conductor monta a horcajadas sobre el vehículo cuando conduce.
- 30

- En la siguiente descripción, los términos “delante”, “atrás”, “izquierda” y “derecha” se refieren respectivamente al lado delantero, lado trasero, lado izquierdo y lado derecho definidos basándose en la perspectiva del conductor de la motocicleta 1. Los caracteres de referencia F, Re, L y R en los dibujos indican el lado delantero, el lado trasero, el lado izquierdo y el lado derecho, respectivamente.
- 35

- La motocicleta 1 tiene una carrocería 5 del vehículo, una rueda 7 delantera, una rueda 9 trasera y una unidad 40 motriz para accionar la rueda 9 trasera. La carrocería 5 del vehículo tiene un manillar 11, que se manipula por el conductor, y un asiento 13, en el que se sentará el conductor. La unidad 40 motriz es lo que se denomina unidad motriz de tipo de basculación unitaria que tiene un motor 42 (véase la figura 8). La parte de extremo delantera de la unidad 40 motriz está soportada por un chasis 20 de modo que la unidad motriz puede bascular alrededor de un árbol 38 de pivote, que es un eje horizontal. Es decir, la unidad 40 motriz está soportada de modo que puede bascular en relación con el chasis 20.
- 40

- El chasis 20 tiene un bastidor 24 principal que se extiende hacia atrás y oblicuamente hacia abajo desde un tubo 22 principal, bastidores 26 y 28 de asiento izquierdo y derecho (véase la figura 2) que se extienden hacia atrás y oblicuamente hacia arriba desde el bastidor 24 principal, y un travesaño 30 (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.
- 45

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 trasera de la unidad 40 motriz. Un guardabarros 80 trasero para cubrir una parte de la rueda 9 trasera está soportado en la unidad 40 motriz. El purificador de aire 80 puede bascular en relación con el chasis 20, junto con la rueda 9 trasera.

- 5 Tal como se ilustra en la figura 4, la motocicleta 1 tiene una caja 180 de almacenamiento entre los bastidores 26 y 28 de asiento izquierdo y derecho, que está soportada por el travesaño 30. La caja 180 de almacenamiento tiene dimensiones tales como para alojar un casco o similar. Una abertura está formada en una parte superior de la caja 180 de almacenamiento. El asiento 13 (véase la figura 1) está configurado de modo que puede hacerse pivotar alrededor de la parte de extremo delantera del asiento 13. Cuando el asiento 13 se hace pivotar de modo que la parte de extremo trasera del asiento 13 se mueve hacia delante y oblicuamente hacia arriba, la abertura que acaba de mencionarse queda expuesta al exterior. Tal como se ilustra en la figura 5, la caja 180 de almacenamiento tiene una pared 192 lateral izquierda situada a la derecha del bastidor 26 de asiento izquierdo. Además, la caja 180 de almacenamiento tiene una pared 182 lateral derecha situada 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 en una parte trasera del bastidor 26 de asiento izquierdo (por ejemplo, cerca de la parte superior de la rueda 9 trasera cuando se ve desde un lado). Del bastidor 28 de asiento derecho y el 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 ambos pies en el reposapiés 35.
- 15 Es suficiente con que el reposapiés 35 esté soportado en una parte trasera de sólo uno del bastidor 26 de asiento izquierdo y el bastidor 28 de asiento derecho. El reposapiés 35 puede estar soportado en una parte trasera del bastidor 28 de asiento derecho. Sin embargo, es más preferible que el reposapiés 35 esté soportado en 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 en uno de los bastidores de asiento izquierdo y derecho que es opuesto a aquél en el que está previsto el silenciador 15.
- 20 La unidad 40 motriz está soportada por el chasis 20 por debajo de la caja 180 de almacenamiento. Tal como se ilustra en la figura 8, la unidad 40 motriz tiene un motor 42, que es un ejemplo de un motor de combustión interna, y una transmisión 62 continuamente variable de tipo correa en V (a continuación en el presente documento denominada "CVT"). El motor 42 tiene una caja 44 de cigüeñal, un bloque 48 de cilindros que se extiende hacia delante y oblicuamente hacia arriba desde la caja 44 de cigüeñal, una culata 50 conectada a una parte delantera del bloque 48 de cilindros 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 cilindros, la culata 50 y la cubierta 52 de culata se denominan conjuntamente cilindro 46. El cilindro 46 se extiende hacia delante y oblicuamente hacia arriba desde la caja 44 de cigüeñal. Una caja 60 de transmisión está dispuesta a la izquierda de la caja 44 de cigüeñal. 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 único componente sino que puede incluir uno que comprenda una pluralidad de componentes combinados conjuntamente. Por ejemplo, el tubo 54 de admisión puede estar formado mediante una combinación de un tubo conectado al orificio de admisión, un cuerpo de estrangulación conectado al tubo, un canal conectado al cuerpo de estrangulación, etc. La cara superior de un pistón 59, la pared circunferencial interna del bloque 48 de cilindros y la parte 53 rebajada forman conjuntamente una cámara 57 de combustión. El pistón 59 está conectado a un cigüeñal 45 a través de una biela 58. El cigüeñal 45 se extiende hacia la izquierda y hacia la derecha. El cigüeñal 45 está alojado en la caja 44 de cigüeñal.
- 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 envuelta alrededor de la primera polea 64 y la segunda polea 66. Una parte de extremo izquierda del cigüeñal 45 sobresale hacia la izquierda desde la caja 44 de cigüeñal. La primera polea 64 está sujeta a la parte de extremo izquierdo del cigüeñal 45. La segunda polea 66 está sujeta a un árbol 70 principal. El árbol 70 principal está conectado a un árbol 72 de rueda trasera a través de un mecanismo de engranajes, que no se muestra en los dibujos. Obsérvese que la figura 8 representa el estado en el que la relación de transmisión de una parte delantera de la primera polea 64 y la de 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 por debajo de la caja 180 de almacenamiento. Un purificador 100 de aire está conectado a una parte trasera del tubo 54 de admisión.
- 40 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 oblicuamente hacia arriba está conectado a una parte de extremo trasera del tubo 56 de escape.
- 45
- 50
- 55

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 conducto 148 de descarga descrito más adelante y una unidad 120 de entrada de aire. El purificador 100 de aire tiene una carcasa 105 de purificador de aire. La carcasa 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 aspirar aire y un conducto 130 de admisión que se extiende hacia arriba desde la carcasa 105 de purificador de aire. Tal como se ilustra en la figura 3, el conducto 130 de admisión está dispuesto a la derecha de la línea central L1 del vehículo. El orificio 122 de entrada de aire del conducto 130 de admisión está dispuesto a la derecha de la pared 182 lateral derecha de la caja 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 conducto 130 de admisión se abre hacia la pared 182 lateral derecha de la caja 180 de almacenamiento. En la presente realización, el conducto 130 de admisión está formado de modo que se extiende hacia delante, o hacia delante y oblicuamente hacia arriba. Sin embargo, el conducto 130 de admisión puede extenderse verticalmente hacia arriba, o hacia delante y oblicuamente hacia abajo.

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

Tal como se ilustra en la figura 6, una cubierta 15A que tiene una pluralidad de rendijas 17 formadas en la misma está sujeta al 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 oblicuamente hacia abajo. Las rendijas 17 están alineadas una encima de otra y dispuestas en paralelo entre sí. Cuando la motocicleta 1 está en marcha, existe el riesgo de que pueda salpicarse agua del suelo por la rueda 7 delantera, alcance la cubierta 15A y después se disperse hacia arriba. Sin embargo, mediante la provisión de las rendijas 17, es posible cambiar la dirección en la que discurre el agua salpicada por la rueda 7 delantera. Esto impide eficazmente que el agua que se salpica por la rueda 7 delantera alcance la cubierta 15A y entre en el orificio 122 de entrada de aire del aparato 102 purificador de aire. Además, después de haberse capturado momentáneamente por las rendijas 17, resulta fácil que el agua salpicada fluya hacia atrás a lo largo de la superficie de la cubierta 15A. Por este motivo, la cubierta 15A puede enfriarse por 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 central L2 del silenciador 15 está situada a la derecha de la línea central L3 del conducto 130 de admisión, cuando se ve desde el lado trasero de la motocicleta (vehículo) 1. Preferiblemente, el extremo 16 más a la izquierda del silenciador 15 está situado a la derecha de la línea central L3 del conducto 130 de admisión cuando se ve desde el lado trasero del vehículo. Más preferiblemente, el extremo 16 más a la izquierda del silenciador 15 está situado a la derecha del extremo más a la derecha del conducto 130 de admisión cuando se ve desde el lado trasero del vehículo. Una configuración de este tipo hace posible impedir eficazmente que el calor del silenciador 15 se transmita al conducto 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, visto en planta, pasa a través del centro lateral (a lo ancho) del silenciador 15 y se extiende en una dirección longitudinal (una dirección delante-atrás). De la misma manera, en la presente memoria descriptiva, el término “la línea central del conducto 130 de admisión” se refiere a la línea que, visto en planta, pasa a través del centro lateral (a lo ancho) del conducto 130 de admisión y se extiende en una dirección longitudinal (una dirección delante/atrás). En la figura 3, por motivos de conveniencia en la ilustración, las líneas verticales que pasan por las líneas centrales L1, L2 y L3 están indicadas mediante líneas discontinuas, indicadas mediante los caracteres de referencia respectivos L1, L2 y L3, en lugar de las líneas centrales L1, L2 y L3.

Tal como se ilustra en la figura 5, la motocicleta 1 tiene una unidad 95 amortiguadora 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 motriz. La unidad 95 amortiguadora 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 motriz 42. 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 carcasa 140) están dispuestas en la línea central L1 del vehículo, visto en planta. Con una configuración de este tipo, el tubo 54 de admisión no tiene ninguna curva o, en su caso, una curva pequeña en una dirección izquierda/derecha. Por tanto, las características de admisión de aire del motor 42 son buenas y mejora el rendimiento del motor. En otras palabras, el tubo 54 de admisión puede extenderse de manera recta visto en planta, por lo que puede reducirse la resistencia a la admisión de aire y puede mejorarse el rendimiento del motor.

El guardabarros 80 trasero tiene una parte 82 superior situada por encima de la rueda 9 trasera y partes 84A y 84B laterales situadas 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 carcasa 110) y la rueda 9 trasera están dispuestos de modo que se superponen entre sí visto desde un lado.

5 La longitud de delante hacia atrás de la parte lateral derecha del purificador 100 de aire está establecida más larga 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 central L1 del vehículo, que tiene una longitud de delante hacia atrás más larga que la otra. En la presente realización, la unidad 120 de entrada de aire está prevista en la parte lateral derecha (la primera carcasa 110 descrita más adelante) del purificador 100 de aire.

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

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

25 El elemento 170 de filtro principal está sujeto a un bastidor 174. El elemento 170 de filtro principal puede sujetarse fácilmente en el interior de la carcasa 105 junto con el bastidor 174 sujetando respectivamente unas partes 176, 176 de enganche formadas en ambas partes de extremo del bastidor 174 en unas muescas 106, 106 de enganche previstas en la carcasa 105 de purificador de aire. Además, en caso de que sea necesario sustituir el elemento 170 de filtro principal, puede retirarse fácilmente el elemento 170 de filtro principal, por lo que el mantenimiento puede llevarse a cabo fácilmente.

30 La unidad 120 de entrada de aire descrita anteriormente está conectada a la primera carcasa 110. Más específicamente, la primera carcasa 110 del purificador 100 de aire está dotada de la unidad 120 de entrada de aire para aspirar el aire que está fuera de la carcasa 105 de purificador de aire al interior de la primera cámara 115. Tal como se describió previamente, la unidad 120 de entrada de aire tiene el orificio 122 de entrada de aire para aspirar aire y el conducto 130 de admisión que se extiende hacia arriba desde la carcasa 105 de purificador de aire (más específicamente desde la primera carcasa 110). Tal como se ilustra en la figura 13, el conducto 130 de admisión tiene un orificio 132 de salida de aire para soplar aire al interior de 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 interseca un elemento 138 de prefiltro. El orificio 132 de salida de aire se abre en una dirección que no interseca el elemento 170 de filtro principal.

40 Tal como se ilustra en las figuras 12 y 13, el elemento 138 de prefiltro que comprende un elemento de tipo húmedo (es decir, un elemento impregnado de 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 se sitúa en la línea axial del orificio 132 de salida de aire. El elemento 138 de prefiltro está dispuesto de modo que el aire soplado puede alcanzar el elemento 138 de prefiltro pero no pasar a través del elemento 138 de prefiltro.

45 En la presente memoria descriptiva, la frase “el 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 dirección de flujo. Por tanto, un flujo de aire de este tipo que alcanza el elemento 138 de prefiltro por el lado delantero y escapa desde las caras laterales del elemento 138 de prefiltro, sin que fluya hacia fuera desde la cara posterior del elemento 138 de prefiltro, no coincide con la definición de la frase “el aire pasa a través del elemento de prefiltro” en el presente documento.

50 Tal como se indica mediante la línea X de raya y puntos 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 dirigido hacia 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 región central del elemento 138 de prefiltro esté situada 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 situado 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 situado en la línea de extensión del orificio 132 de salida de aire. Además, es preferible que la distancia entre el orificio 132 de salida de aire y el elemento 138 de prefiltro sea más corta 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 que está fuera del purificador de aire alcance el elemento 138 de prefiltro más eficazmente.

5 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. Además, es preferible que el elemento 138 de prefiltro tenga un área de superficie mayor que el área de sección transversal de paso de flujo máximo del conducto 130 de admisión. Una configuración de este tipo permite que el aire soplado desde el orificio 132 de salida de aire alcance el elemento 138 de prefiltro suficientemente porque el área de superficie del elemento 138 de prefiltro es mayor. Como resultado, el aire aspirado desde fuera puede purificarse adecuadamente mediante el elemento 138 de prefiltro.

10 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.

15 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 tamaño grande caiga en el elemento 138 de prefiltro y al mismo tiempo que el polvo relativamente pequeño quede atrapado en el elemento 138 de prefiltro, de modo que puede purificarse de manera preliminar el aire aspirado desde fuera. 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 el aire puede entrar en contacto cuando el aire pasa desde la primera cámara 115 hasta la segunda cámara 145.

20 La primera carcasa 110 del purificador 100 de aire tiene una pared 136 opuesta dirigida hacia el orificio 132 de salida de aire y que no permite que pase aire a través de la misma. La pared 136 opuesta está dirigida hacia el 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 tamaño grande contenido en el aire aspirado desde fuera tiende a caer tras golpear el elemento 138 de prefiltro. Como resultado, no se atrapa polvo de tamaño grande por el elemento 138 de prefiltro en una gran cantidad, por lo que se evita que se obstruya el elemento 138 de prefiltro.

30 En la presente realización, la primera carcasa 110 del purificador 100 de aire tiene piezas 134, 134 de gancho que sobresalen de la pared 136 opuesta. El elemento 138 de prefiltro se engancha a las piezas 134, 134 de gancho, con lo cual el elemento 138 de prefiltro está previsto en la pared 136 opuesta. Tal como se ilustra en la figura 12, las piezas 134 de gancho están sujetas en orificios 139 de sujeción formados en el elemento 138 de prefiltro de modo que el elemento 138 de prefiltro puede montarse en la pared 136 opuesta. Una configuración de este tipo hace que el mantenimiento del elemento 138 de prefiltro sea fácil.

35 En la presente realización, el elemento 138 de prefiltro está montado de manera separable en la pared 136 opuesta enganchándose a las piezas 134, 134 de gancho, pero el método de montaje del elemento 138 de prefiltro en la pared 136 opuesta no está limitado de manera particular. Por ejemplo, el elemento 138 de prefiltro puede estar montado directamente en la pared 136 opuesta usando, por ejemplo, un agente adhesivo.

40 Además, en la figura 14 se muestra un ejemplo de una realización modificada, en la que un elemento 238 de prefiltro está sujeto en y se retira de una ranura 116 prevista en una parte de extremo delantera de la primera carcasa 110. Se impide 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 impide 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 sujeto en la primera cámara 115, la ranura 116 se cierra por una tapa o similar de modo que el aire exterior no fluya hacia dentro a través de la ranura 116.

45 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 a lo largo de 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 es opuesta al elemento 170 de filtro principal (es decir, una pared diferente de la pared 136 opuesta).

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

5 En el aparato 102 de purificador de aire, el aire que está fuera de la carcasa 105 de purificador de aire se aspira desde el orificio 122 de entrada de aire. El aire aspirado pasa a través del conducto 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 aspirado golpea el elemento 138 de prefiltro, el polvo de tamaño grande contenido en el aire cae a la primera cámara 115. Por otro lado, una parte del polvo de tamaño pequeño contenido en el aire no se atrapa por el elemento 138 de prefiltro y se permite que fluya, mientras que la otra parte del mismo se atrapa por el elemento 138 de prefiltro. Por tanto, el aire se purifica mediante el elemento 138 de prefiltro.

10 Mientras tanto, debido a que el polvo de tamaño pequeño queda atrapado por el elemento 138 de prefiltro, puede producirse una obstrucción en el elemento 138 de prefiltro hasta cierto punto. Sin embargo, el aire que se ha aspirado a 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 aspirado golpea la superficie del elemento 138 de prefiltro y cambia su dirección de flujo. Por tanto, puede impedirse el aumento de la resistencia al aire que resulta de la obstrucción.

15 El aire purificado por el elemento 138 de prefiltro después pasa a través del elemento 170 de filtro principal. En este momento, el polvo de tamaño pequeño que no fue atrapado por el elemento 138 de prefiltro es atrapado por el elemento 170 de filtro principal. Como resultado, el aire que se ha purificado adecuadamente puede suministrarse al motor 42.

A continuación se describirá en detalle el orificio 122 de entrada de aire del conducto 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 conducto 130 de admisión está dirigido hacia la pared 182 lateral derecha de la caja 180 de almacenamiento.

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

25 Tal como se ilustra en las figuras 3 y 6, la pared 182 lateral derecha de la caja 180 de almacenamiento está situada a la izquierda del bastidor 28 de asiento derecho. Una parte 190 rebajada, que está rebajada hacia la izquierda, está formada en la pared 182 lateral derecha de la caja 180 de almacenamiento. La pared 182 lateral derecha de la caja 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.

30 Tal como se ilustra en las figuras 3 y 5, la caja 180 de almacenamiento tiene la pared 192 lateral izquierda situada a la derecha del bastidor 26 de asiento izquierdo. Una parte 200 rebajada, que está rebajada hacia la derecha, está formada en la pared 192 lateral izquierda de la caja 180 de almacenamiento. La pared 192 lateral izquierda de la caja 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 se define por al menos la pared 196 trasera y la pared 198 lateral trasera.

35 Tal como se ilustra en la figura 4, en la presente realización, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del conducto 130 de admisión está dispuesta en la parte 190 rebajada. Es decir, tal como se ilustra en la figura 2, cuando se ve desde el lado delantero de la motocicleta 1, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire queda oculta detrás de la caja 180 de almacenamiento y no puede verse. El barro, polvo, agua y similares que se salpican por la rueda 7 delantera no entran fácilmente en la parte 190 rebajada. Como resultado, se impide que entren en el orificio 122 de entrada de aire barro, polvo, agua y similares.

40 Preferiblemente, al menos una parte del orificio 122 de entrada de aire del conducto 130 de admisión está dirigida hacia la pared 186 trasera. En la presente realización, tal como se ilustra en la figura 7, el orificio 122 de entrada de aire del conducto 130 de admisión tiene una primera parte 124 que se abre hacia delante y una segunda parte 126 que se abre (es decir, tiene una 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 situado 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 dirigida hacia la pared 186 trasera de la pared 182 lateral derecha. La segunda parte 126 del orificio 122 de entrada de aire está dirigida hacia 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 dirigida hacia la pared 186 trasera y disponiendo la segunda parte 126 del orificio 122 de entrada de aire de modo que esté dirigida hacia 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, pueden conseguirse al mismo tiempo tanto que se

garantice un espacio de alojamiento suficiente de la caja 180 de almacenamiento como que se impida la entrada de polvo en el purificador 100 de aire.

5 Tal como se ilustra en la figura 9, el orificio 122 de entrada de aire de la presente realización tiene forma de L visto en planta, pero no se limita a tener una forma de este tipo. Por ejemplo, el orificio 122 de entrada de aire puede tener una forma tal como para que se abra oblicuamente hacia la izquierda y hacia delante.

10 El orificio 122 de entrada de aire está dispuesto en el espacio entre el lado derecho de la pared 182 lateral derecha de la caja 180 de almacenamiento y el lado izquierdo del bastidor 28 de asiento derecho, que era un espacio no utilizado en el pasado. Por tanto, no es necesario proporcionar un espacio adicional para el orificio 122 de entrada de aire y es posible utilizar el espacio existente eficazmente. Además, es poco probable que el agua, barro, polvo y similares, que se salpican desde la rueda 7 delantera, entren 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 dirigida hacia la pared 182 lateral derecha de la caja 180 de almacenamiento. Como resultado, se reduce la cantidad de polvo y similar aspirado al interior del purificador 100 de aire, por lo que puede impedirse eficazmente el deterioro del rendimiento del motor 42.

15 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 sobre el bastidor 28 de asiento derecho cuando se ve desde el lado del vehículo. Con una configuración de este tipo, el bastidor 28 de asiento derecho puede impedir que entren barro y polvo en el orificio 122 de entrada de aire.

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

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

30 Un orificio 212 de entrada de aire que se abre hacia la izquierda está formado en una parte de extremo distal del canal 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 aspirar 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 el lado izquierdo desde una pared 198 lateral trasera de la pared 192 lateral izquierda. Sin embargo, al igual que el orificio 122 de entrada de aire descrito anteriormente del conducto 130 de admisión, es suficiente con que al menos una parte del orificio 212 de entrada de aire esté dirigida hacia la pared 196 trasera. El barro, polvo, agua y similares que se salpican por la rueda 7 delantera no entran fácilmente en la parte 200 rebajada. Como resultado, puede impedirse la entrada de barro, polvo, agua y similar a través del orificio 212 de entrada de aire en la caja 60 de transmisión.

40 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 carcasa 140. La primera carcasa 110 está dispuesta en un lado del guardabarros 80 trasero. Disponiendo la primera carcasa 110 en un lado del guardabarros 80 trasero, de esta manera, se garantiza que la segunda carcasa 140 tenga una gran capacidad.

45 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 están ensamblados entre sí. Tal como se ilustra en la figura 9, la parte 86 de guardabarros principal y la segunda carcasa 140 del purificador 100 de aire están fijadas entre sí mediante un elemento 90A de fijación 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 carcasa 140 del purificador 100 de aire están fijadas entre sí mediante un elemento 90B de fijación 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 carcasa 110 del purificador 100 de aire están fijadas entre sí mediante un elemento 90C de fijación en la parte 84A lateral derecha del guardabarros 80 trasero. Ejemplos de los elementos 90A a 90C de fijación en la presente realización incluyen pernos, tornillos y remaches usados comúnmente.

55 Tal como se ilustra en la figura 5, la unidad 40 motriz y el purificador 100 de aire, que es una parte del guardabarros 80 trasero, están fijados entre sí mediante un elemento 92A de fijación. Tal como se ilustra en la figura 6, la parte 86 de

5 guardabarros principal, que es una parte del guardabarros 80 trasero, y la unidad 40 motriz están fijadas entre sí mediante un elemento 92B de fijación. 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 motriz. Por tanto, incluso cuando bascula el guardabarros 80 trasero, puede impedirse que el purificador 100 de aire y la parte 86 de guardabarros principal vibren y cambien de posición.

10 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 carcasa 140) está situado a la izquierda de la línea central L1 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 carcasa 110) está situado a la derecha de la línea central L1 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 delantera del purificador 100 de aire, aunque la parte 150 delantera puede ser una parte que está más hacia atrás que la cara de extremo delantera.

15 Un límite 152 entre la parte 86 de guardabarros principal y el purificador 100 de aire está inclinado con respecto a la línea central L1 del vehículo, visto 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, visto 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 región en el lado derecho de la parte lateralmente central del purificador 100 de aire) está inclinada con respecto a la línea central L1 del vehículo visto 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 el lado izquierdo hacia el lado derecho. 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 aspirarse una gran cantidad de aire de una vez, de modo que puede mejorarse el rendimiento del motor.

20 Tal como se ilustra en la figura 4, el purificador 100 de aire está formado de modo que, visto en planta, su longitud de delante hacia atrás es más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho en el 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 el lado izquierdo hacia el lado derecho. Por tanto, al hacer que la longitud de delante hacia atrás del purificador 100 de aire sea más larga al tiempo que 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.

25 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 amortiguadora 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 central L1 del vehículo. En otras palabras, la posición media del purificador 100 de aire está desviada hacia el lado opuesto hacia uno de los lados izquierdo y derecho de la línea central L1 del vehículo en el que está formada la parte 88 rebajada del guardabarros 80 trasero.

30 Tal como se ilustra en la figura 11, en la presente realización, el extremo 108 inferior (por ejemplo, la parte de cara de fondo de la primera cámara 115) del purificador 100 de aire está situado de modo que está 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 verticalmente más superior de la parte 86 de guardabarros principal en el guardabarros 80 trasero montado en la unidad 40 motriz. Normalmente, la parte verticalmente más superior de la parte 86 de guardabarros principal y la parte verticalmente más superior 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 verticalmente más inferior de la parte 86 de guardabarros principal en el guardabarros 80 trasero montado en la unidad 40 motriz. Con una configuración de este tipo, la posición del asiento 13 puede hacerse 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 fondo de la segunda cámara 145, dependiendo de la forma del purificador 100 de aire.

35 La longitud vertical del purificador 100 de aire varía desde el lado delantero hacia el lado trasero. 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 de 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, resulta posible disponer otros componentes del vehículo por encima del purificador 100 de aire, por

ejemplo. Alternativamente, la posición del asiento 13 puede bajarse, 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.

5 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 el caso en el que un purificador de aire está dispuesto por encima del guardabarros trasero, por lo que la capacidad del purificador 100 de aire puede hacerse más grande. De ese modo, puede mejorarse el rendimiento de purificación de aire del purificador 100 de aire.

10 Tal como se describió anteriormente, el purificador 100 de aire según la presente realización forma al menos una parte de la parte 82 superior del guardabarros 80 trasero. Por este motivo, no es necesario disponer un purificador de aire por separado por encima del guardabarros 80 trasero. Por tanto, hay un margen espacial adicional mayor que el caso en el que un purificador de aire está dispuesto por encima del guardabarros 80 trasero. Como resultado, la capacidad del purificador 100 de aire puede hacerse más grande. De ese modo, puede mejorarse el rendimiento de purificación de
15 aire del purificador 100 de aire.

En la presente realización, el extremo 142 más a la izquierda del purificador 100 de aire está situado a la izquierda de la línea central L1 del vehículo y el extremo 122 más a la derecha del purificador 100 de aire está situado a la derecha de la línea central L1 del vehículo. Como resultado, puede garantizarse que el purificador 100 de aire tenga una gran capacidad.

20 En la presente realización, toda la parte de la parte 150 delantera del guardabarros 80 trasero está formada por el purificador 100 de aire. Como resultado, puede garantizarse que el purificador 100 de aire tenga una gran capacidad.

En la presente realización, la parte 80 de guardabarros principal del guardabarros 80 trasero y el purificador 100 de aire están ensamblados entre sí y el límite 152 entre la parte 86 de guardabarros principal y el purificador 100 de aire está inclinado con respecto a la línea central L1 del vehículo, visto en planta. Como resultado, puede garantizarse que el
25 purificador 100 de aire tenga una gran capacidad.

En la presente realización, la parte 80 de guardabarros principal del guardabarros 80 trasero y el purificador 100 de aire están ensamblados entre sí y el purificador 100 de aire está formado de modo que, visto en planta, su longitud de delante hacia atrás es más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho hacia el otro. Como resultado, puede garantizarse que el purificador 100 de aire tenga una gran capacidad.

30 En la presente realización, el purificador 100 de aire tiene la unidad 120 de entrada de aire para aspirar aire. La unidad 120 de entrada de aire está prevista para la primera carcasa 110, que es una de las partes laterales izquierda y derecha del purificador 100 de aire, con respecto a la línea central L1 del vehículo, que tiene una longitud de delante hacia atrás más larga que la otra. Como resultado, puede formarse un espacio relativamente grande cerca de la unidad 120 de
35 entrada de aire dentro del purificador 100 de aire. Esto puede mejorar el rendimiento de admisión de aire del purificador 100 de aire.

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 están dispuestas en la línea central L1 del vehículo, visto en planta. Como resultado, se mejoran las características de admisión de aire del motor y se mejora el rendimiento del motor.

40 En la presente realización, el chasis 20 tiene el bastidor 24 principal que se extiende hacia atrás y oblicuamente hacia abajo desde el tubo 22 principal, y los bastidores 26 y 28 de asiento izquierdo y derecho que se extienden cada uno hacia atrás y oblicuamente hacia arriba desde el bastidor 24 principal. El chasis 20 está dotado del reposapiés 35 de pasajero soportado en una parte trasera del 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 el lado izquierdo, en el que está previsto el reposapiés
45 35, hacia el lado derecho, visto en planta. Esto sirve para evitar la interferencia entre el purificador 100 de aire y el reposapiés 35. Además, la longitud de delante hacia atrás del purificador 100 de aire es más larga desde el lado izquierdo, en el que está previsto el reposapiés 35, hacia el lado derecho. De ese modo, puede garantizarse que el purificador 100 de aire tenga una gran capacidad.

50 En la presente realización, el purificador 100 de aire tiene la primera carcasa 110 y la segunda carcasa 140, teniendo, cada una, una abertura formada en la misma, y el elemento 170 de filtro principal. La primera carcasa 110 y la segunda carcasa 140 están ensambladas entre sí de modo que sus aberturas están dirigidas la una hacia la otra con el elemento 170 de filtro principal interpuesto entre las mismas. La primera carcasa 100 tiene la unidad 120 de entrada de aire para aspirar aire. El tubo 54 de admisión está conectado a la segunda carcasa 140. Una parte de la parte 82 superior del

guardabarros 80 trasero está formada por la segunda carcasa 140. Como resultado, puede garantizarse una gran capacidad para la segunda carcasa 140 del purificador 100 de aire.

En la presente realización, la primera carcasa 110 está dispuesta al lado del guardabarros 80 trasero. Como resultado, puede garantizarse una gran capacidad para la segunda carcasa 140 del purificador 100 de aire.

5 En la presente realización, la motocicleta 1 tiene la unidad 95 amortiguadora trasera prevista entre una parte trasera del chasis 20 y una parte trasera de la unidad 40 motriz. Una de la parte lateral izquierda y la parte lateral derecha del guardabarros 80 trasero tiene la parte 88 rebajada en la que está alojada una parte de la unidad 95 amortiguadora trasera. La posición media L4 del purificador 100 de aire que se encuentra entre el extremo 142 más a la izquierda y el extremo 112 más a la derecha del purificador 100 de aire está desviada hacia el lado derecho desde la línea central L1 del vehículo, es decir, hacia el lado opuesto al lado izquierdo, en el que está formada la parte 88 rebajada del guardabarros 80 trasero. Como resultado, la capacidad del purificador 100 de aire puede hacerse grande sin que la unidad amortiguadora trasera interfiera con el mismo.

15 En la presente realización, el purificador 100 de aire y la parte 86 de guardabarros principal del guardabarros 80 trasero están fijados entre sí mediante los elementos 90A, 90B y 90C de fijación, en la parte 82 superior, la parte 84B lateral izquierda y la parte 84A lateral derecha del guardabarros 80 trasero. Como resultado, la parte 86 de guardabarros principal puede fijarse firmemente al purificador 100 de aire.

20 En la presente realización, la parte 86 de guardabarros principal del guardabarros 80 trasero y el purificador 100 de aire están ensamblados entre sí. El purificador 100 de aire y la unidad 40 motriz están fijados entre sí mediante el elemento 92A de fijación. La parte 86 de guardabarros principal y la unidad 40 motriz están fijadas entre sí mediante el elemento 92B de fijación. Como resultado, es poco probable que se produzcan vibración y cambio de posición entre la parte 86 de guardabarros principal y el purificador 100 de aire. Además, el guardabarros 80 trasero puede estar fijado firmemente a la unidad 40 motriz.

25 En la presente realización, el extremo 80 inferior del purificador 100 de aire está situado por debajo de la posición media del guardabarros 80 trasero que se encuentra entre el extremo 81A superior del guardabarros 80 trasero y el extremo 81B inferior del mismo. Puesto que el purificador 100 de aire está dispuesto en una posición baja, de esta manera, la posición del asiento 13 puede hacerse baja, por ejemplo.

30 En la presente realización, el purificador 100 de aire tiene una longitud vertical máxima más corta que la longitud vertical del guardabarros 80 trasero en la posición de su extremo 81A superior. Puesto que la longitud vertical del purificador 100 de aire es corta, de esta manera, puede garantizarse un margen espacial adicional por encima del purificador 100 de aire. Como resultado, por ejemplo, la posición del asiento 13 puede hacerse baja.

LISTA DE SÍMBOLOS DE REFERENCIA

- 1 -- Motocicleta (vehículo de tipo para montar a horcajadas)
- 24 -- Bastidor principal
- 26 -- Bastidor de asiento izquierdo
- 35 28 -- Bastidor de asiento derecho
- 35 -- Reposapiés
- 40 -- Unidad motriz
- 80 -- Guardabarros trasero
- 81A -- Extremo superior
- 40 81B -- Extremo inferior
- 82 -- Parte superior
- 84A -- Parte lateral derecha
- 84B -- Parte lateral izquierda
- 86 -- Parte de guardabarros principal
- 45 88 -- Parte rebajada

90A, 90B, 90C – Elemento de fijación

92A, 92B -- Elemento de fijación

95 -- Unidad amortiguadora trasera

100 -- Purificador de aire

5 110 -- Primera carcasa

120 -- Unidad de entrada de aire

140 -- Segunda carcasa

152 -- Límite

170 -- Elemento de filtro principal (elemento de tipo seco)

10

REIVINDICACIONES

1. Vehículo de tipo para montar a horcajadas que comprende:
un chasis (20);
5 una unidad (40) motriz que tiene un motor (42) y que tiene una parte de extremo delantera soportada de manera basculante por el chasis (20);
una rueda (9) trasera soportada en una parte de extremo trasera de la unidad (40) motriz;
un guardabarros (80) trasero soportado en la unidad (40) motriz de modo que puede bascular en relación con el chasis (20) junto con la rueda (9) trasera, cubriendo el guardabarros (80) trasero una parte de la rueda (9) trasera;
10 un tubo (54) de admisión para introducir aire en el motor (42); y
un purificador (100) de aire conectado al tubo (54) de admisión,
en el que el guardabarros (80) trasero tiene una parte (82) superior situada por encima de la rueda (9) trasera, y partes (84A, 84B) laterales situadas al lado de la rueda (9) trasera;
caracterizado porque
15 el purificador (100) de aire forma al menos una parte de la parte (82) superior del guardabarros (80) trasero.
2. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que:
el extremo (142) más a la izquierda del purificador (100) de aire está situado a la izquierda de la línea central (L1) del vehículo; y
20 el extremo (112) más a la derecha del purificador (100) de aire está situado a la derecha de la línea central (L1) del vehículo.
3. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que toda una parte lateral de una parte (150) delantera del guardabarros (80) trasero está formada por el purificador (100) de aire.
4. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que:
25 el purificador (100) de aire y una parte del guardabarros (80) trasero que excluye el purificador (100) de aire están ensamblados entre sí; y
un límite (152) entre el purificador (100) de aire y la parte del guardabarros (80) trasero que excluye el purificador (100) de aire está inclinado con respecto a la línea central (L1) del vehículo, visto en planta.
5. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que:
30 el purificador (100) de aire y una parte del guardabarros (80) trasero que excluye el purificador (100) de aire están ensamblados entre sí; y
el purificador (100) de aire está formado de modo que, visto en planta, su longitud de delante hacia atrás es más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho hacia el otro.
6. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 5, en el que:
35 el purificador (100) de aire tiene una unidad (120) de entrada de aire para aspirar aire; y
la unidad (120) de entrada de aire está prevista para una de las partes (84A, 84B) laterales izquierda y derecha del purificador (100) de aire, con respecto a la línea central (L1) del vehículo, que tiene una longitud de delante hacia atrás más larga que la otra.
7. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que 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 mismo para conectar el tubo (54) de admisión al purificador (100) de aire están dispuestas en la línea central (L1) del vehículo, visto en planta.
40
8. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que:

el chasis (20) tiene un bastidor (24) principal que se extiende hacia atrás y oblicuamente hacia abajo desde un tubo (22) principal, y bastidores (26, 28) de asiento derecho e izquierdo que se extienden cada uno hacia atrás y oblicuamente hacia arriba desde el bastidor (24) principal; y que comprende además

5 un reposapiés (35) de pasajero soportado en una parte trasera de sólo uno de los bastidores (26, 28) de asiento derecho e izquierdo; y en el que

el purificador (100) de aire está formado de modo que su longitud de delante hacia atrás es más larga desde uno de los lados izquierdo y derecho en el que está previsto el reposapiés (35) de pasajero hacia el otro.

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

10 el purificador (100) de aire tiene una primera carcasa (110) y una segunda carcasa (140), teniendo, cada una, una abertura formada en la misma, y un elemento;

la primera carcasa (110) y la segunda carcasa (140) están ensambladas entre sí de modo que sus aberturas están dirigidas la una hacia la otra con el elemento de filtro principal interpuesto entre las mismas;

la primera carcasa (110) tiene una unidad (120) de entrada de aire para aspirar aire;

el tubo (54) de admisión está conectado a la segunda carcasa (140); y

15 una parte de la parte (82) superior del guardabarros (80) trasero está formada por la segunda carcasa (140).

10. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 9, en el que la primera carcasa (110) está dispuesta al lado del guardabarros (80) trasero.

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

20 una unidad (95) amortiguadora trasera prevista entre una parte trasera del chasis (20) y una parte trasera de la unidad (40) motriz; y en el que

una de una parte (84B) lateral izquierda y una parte (84A) lateral derecha del guardabarros (80) trasero tiene una parte (88) rebajada en la que está alojada una parte de la unidad (95) amortiguadora trasera; y

25 una posición media del purificador (100) de aire que se encuentra entre el extremo (142) más a la izquierda y el extremo (112) más a la derecha del purificador (100) de aire está desviada hacia un lado opuesto hacia uno de los lados izquierdo y derecho de la línea central (L1) del vehículo en el que está formada la parte (88) rebajada del guardabarros (80) trasero.

30 12. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que el purificador (100) de aire y una parte del guardabarros (80) trasero que excluye el purificador (100) de aire están fijados entre sí mediante un elemento (90A, 90B, 90C) de fijación en la parte (82) superior, una parte (84B) lateral izquierda y una parte (84A) lateral derecha del guardabarros (80) trasero.

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

el purificador (100) de aire y una parte del guardabarros (80) trasero que excluye el purificador (100) de aire están ensamblados entre sí;

35 el purificador (100) de aire y la unidad (40) motriz están fijados entre sí mediante un elemento de fijación (92A); y

la unidad (40) motriz y la parte del guardabarros (80) trasero que excluye el purificador (100) de aire están fijadas entre sí mediante un elemento (92B) de fijación.

40 14. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que un extremo (81B) inferior del purificador (100) de aire está situado por debajo de una posición media del guardabarros (80) trasero que se encuentra entre un extremo superior del guardabarros (80) trasero y un extremo inferior del mismo.

15. Vehículo de tipo para montar a horcajadas según la reivindicación 1, en el que el purificador (100) de aire tiene una longitud vertical máxima más corta que una longitud vertical del guardabarros (80) trasero en su posición de extremo superior.

45

FIG.1

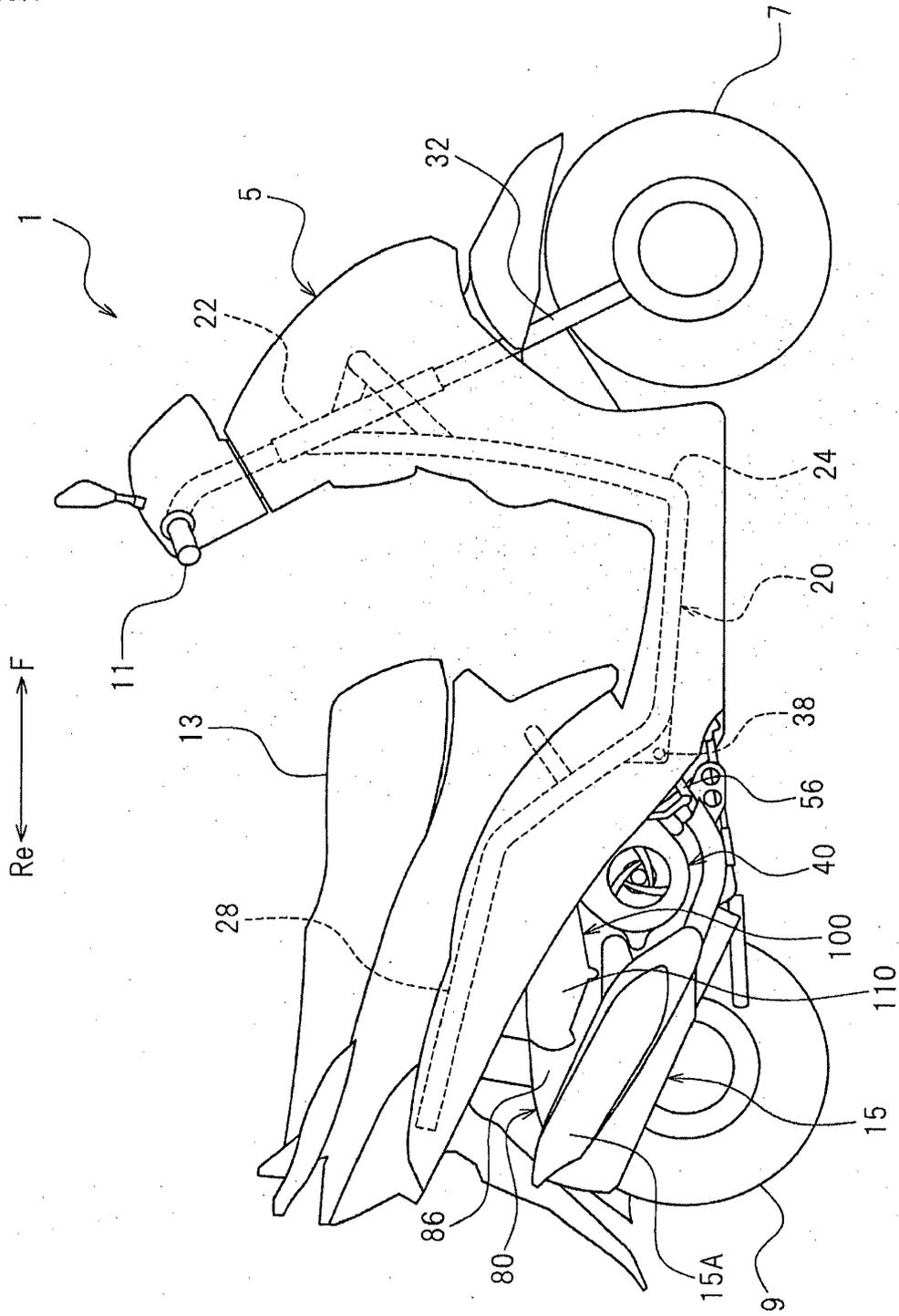


FIG.2

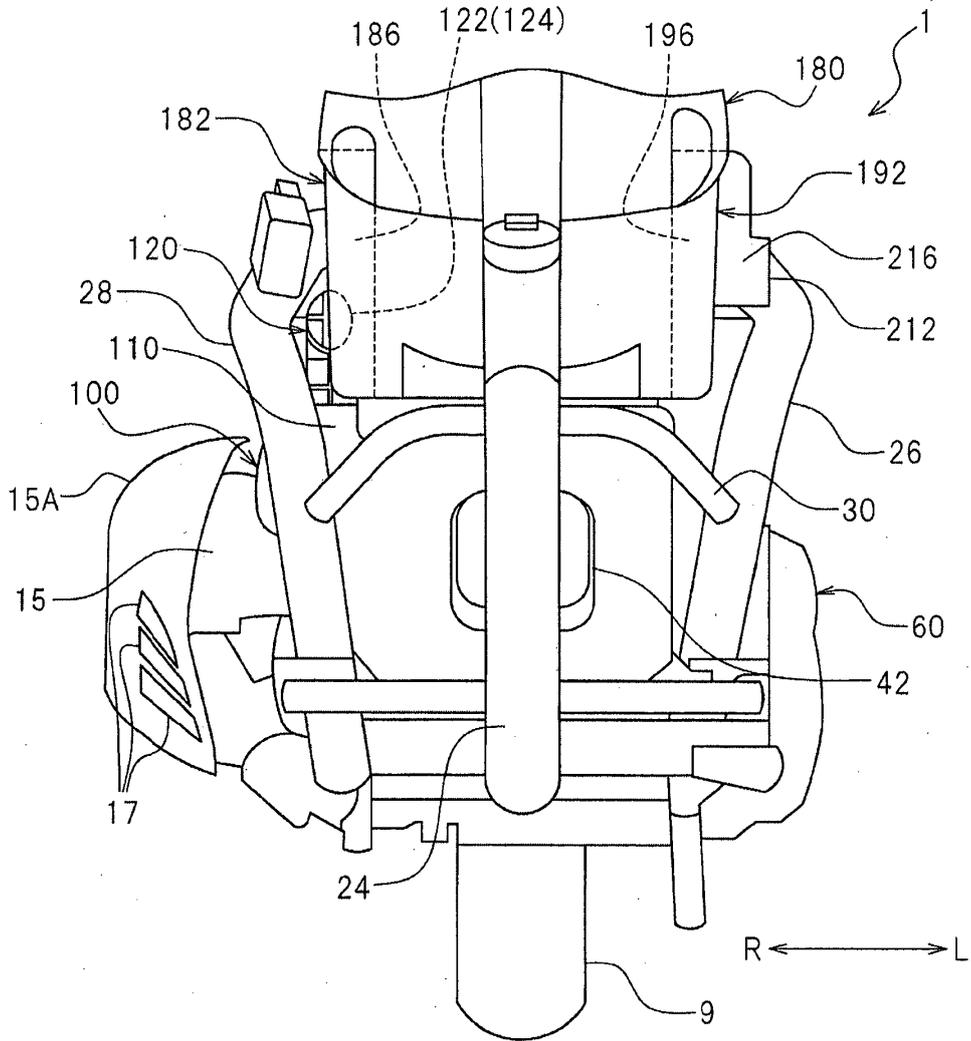


FIG.3

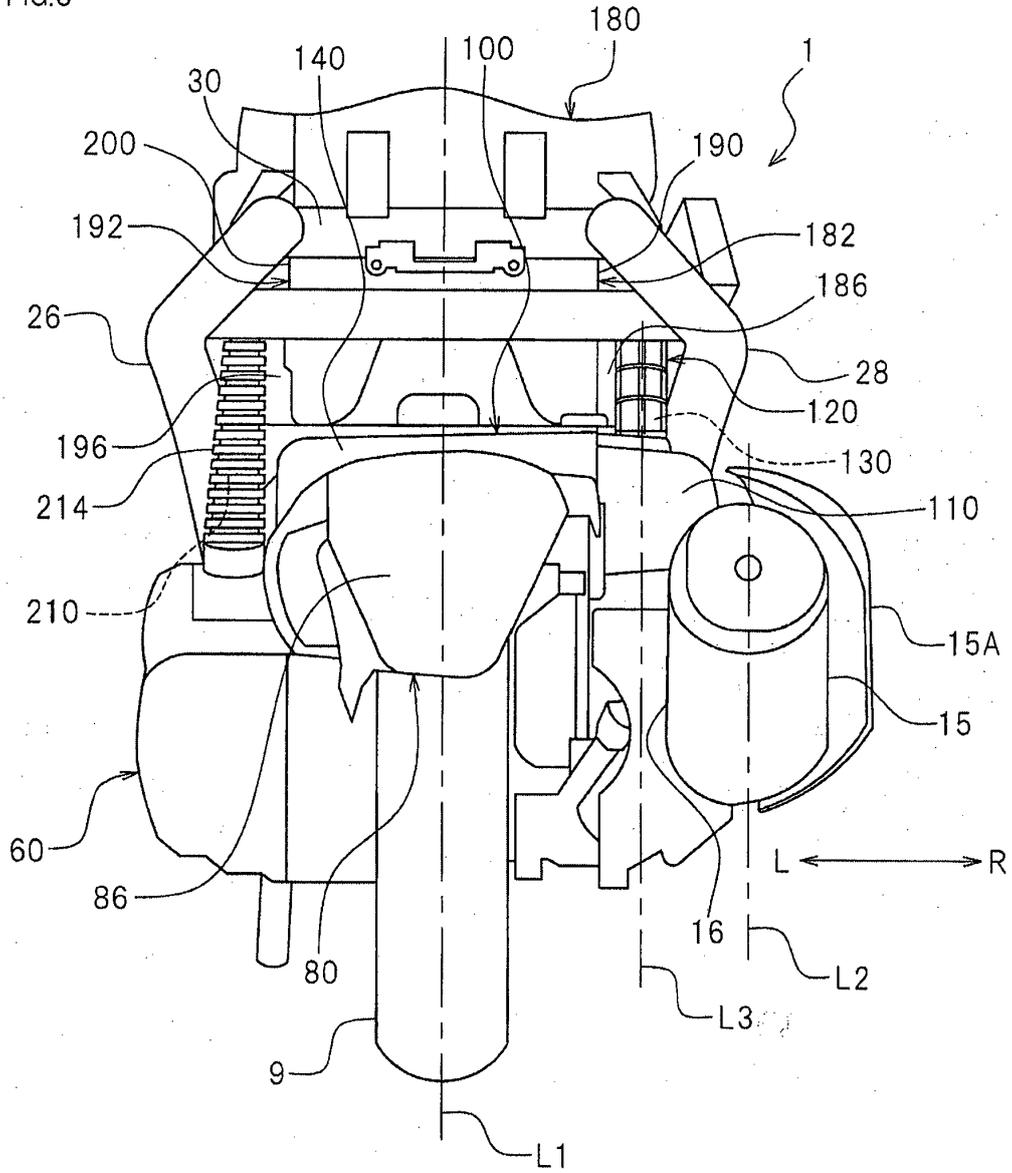


FIG.4

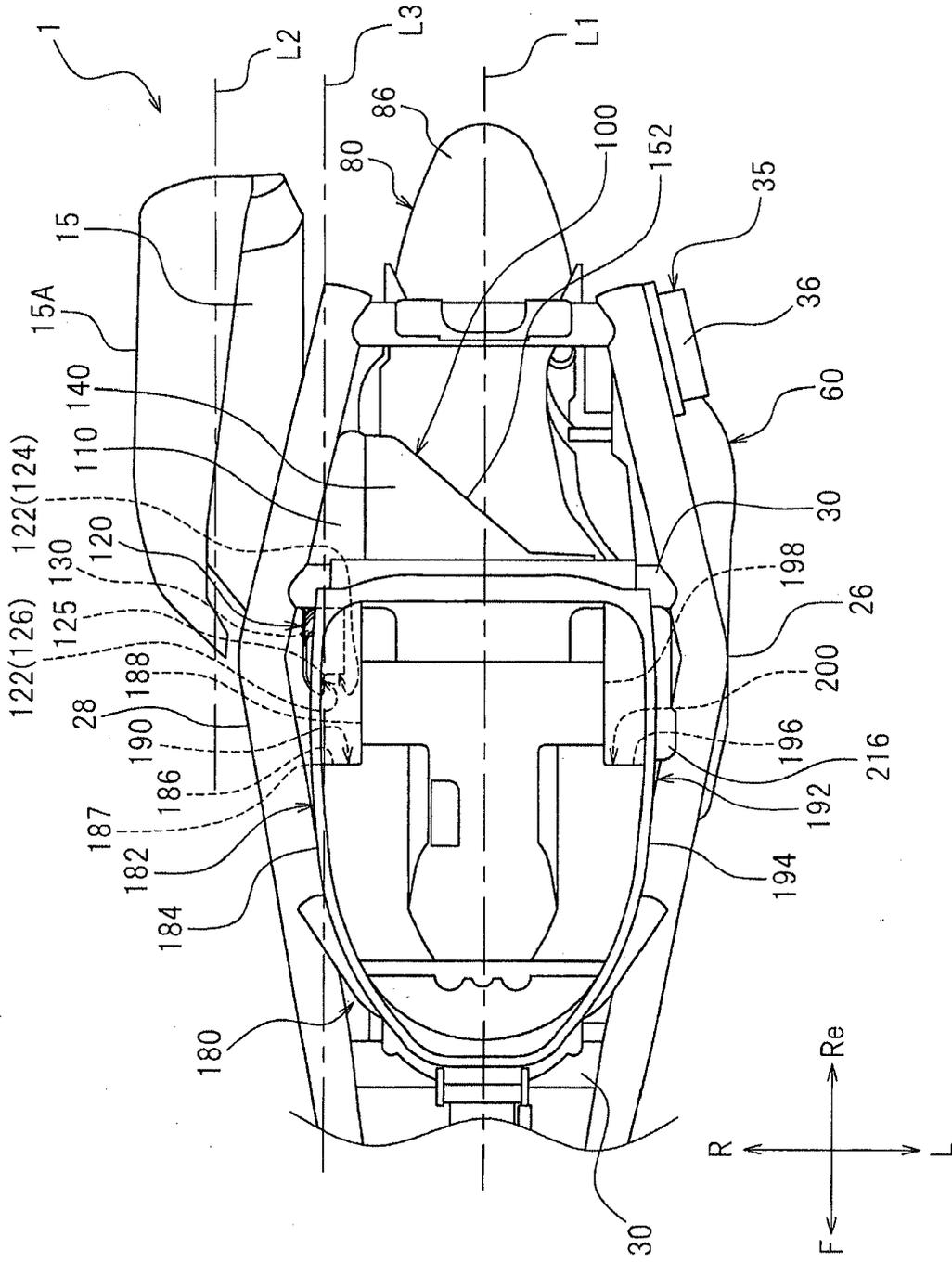


FIG.6

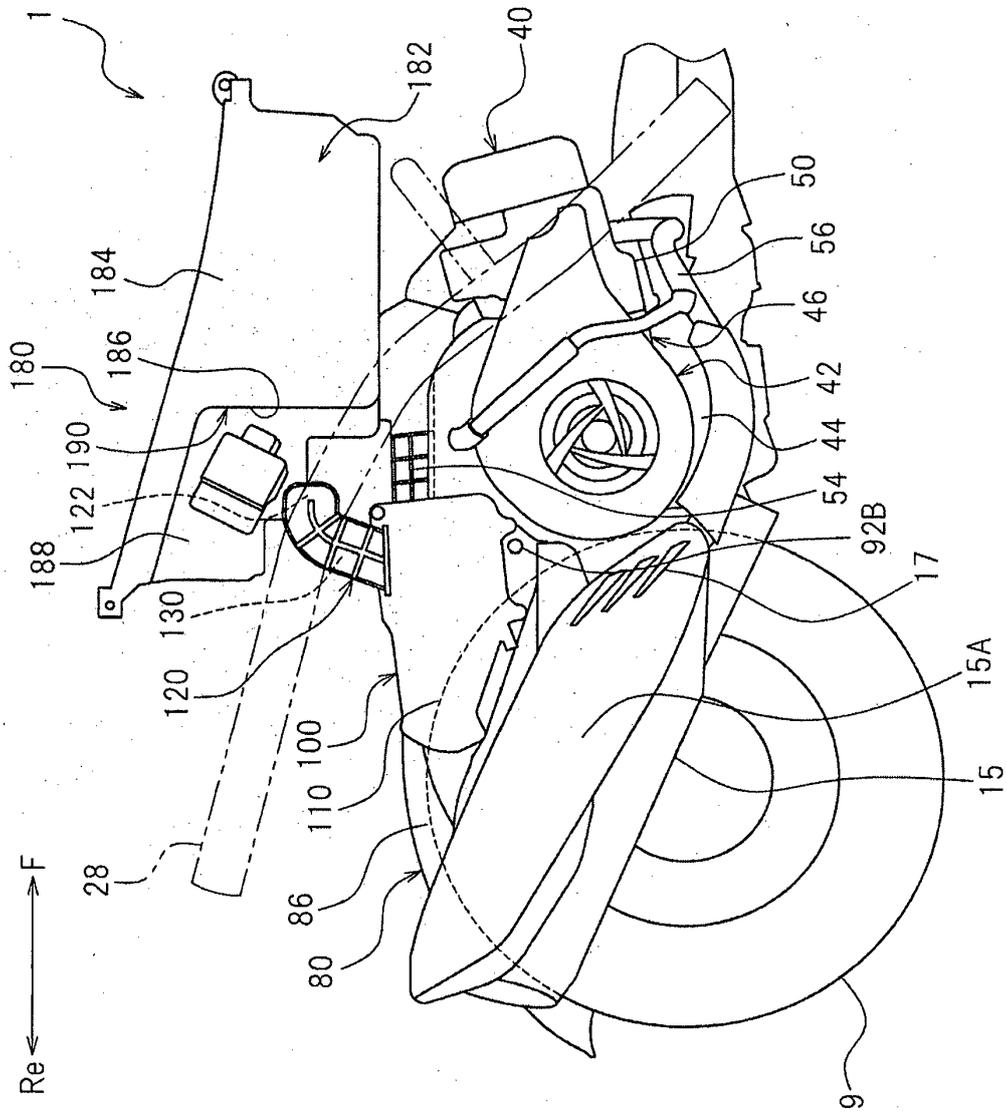


FIG.8

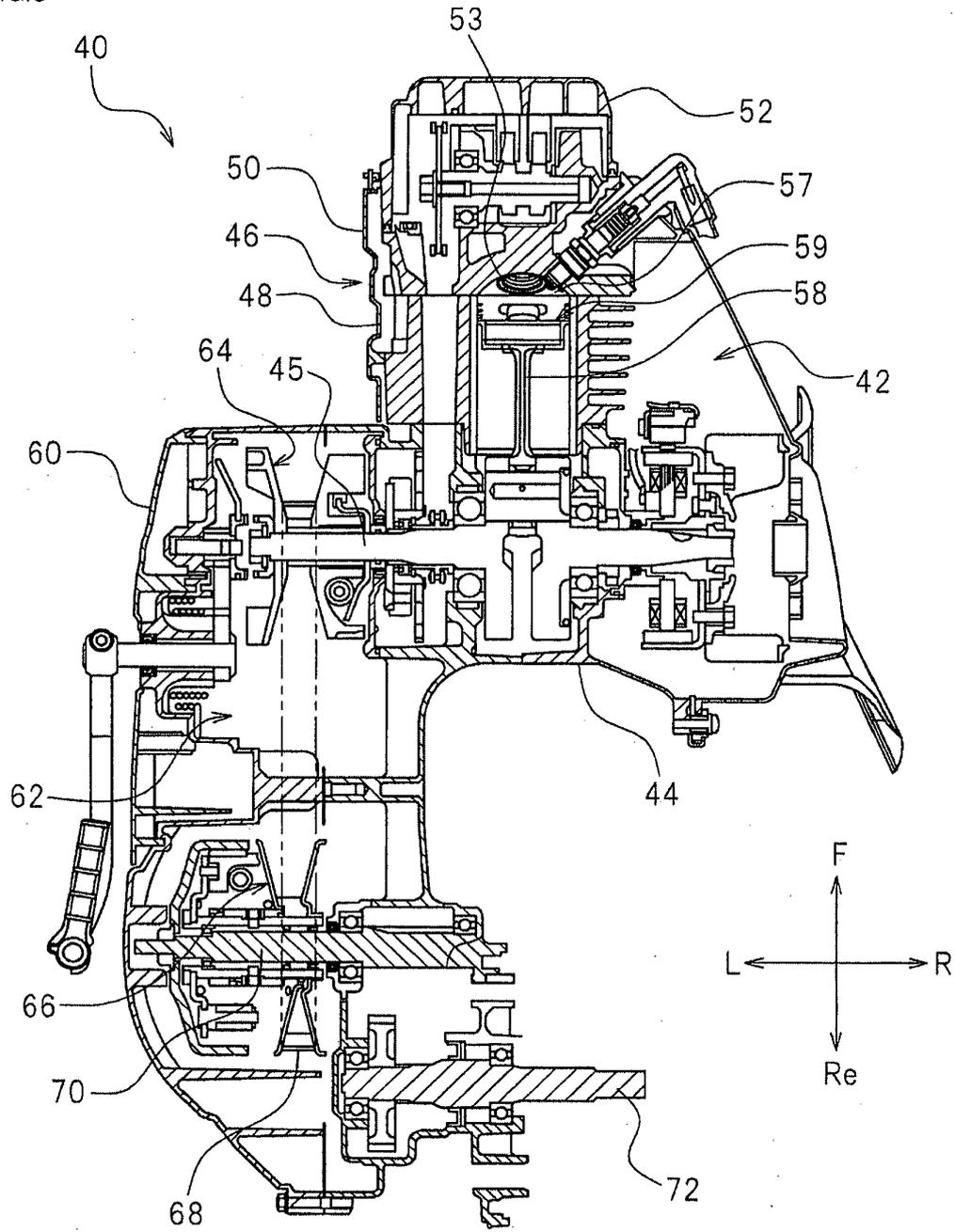


FIG.9

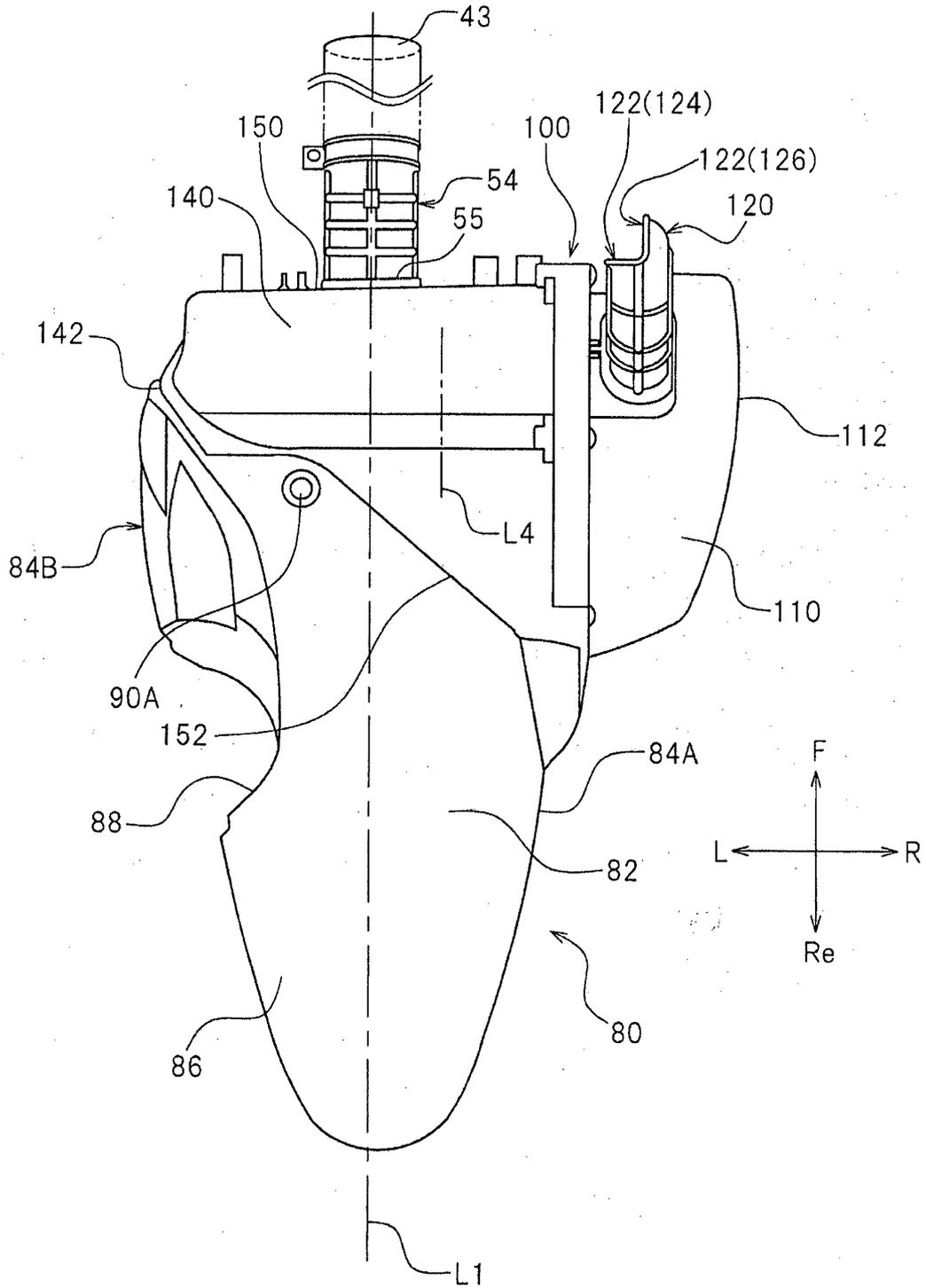


FIG.10

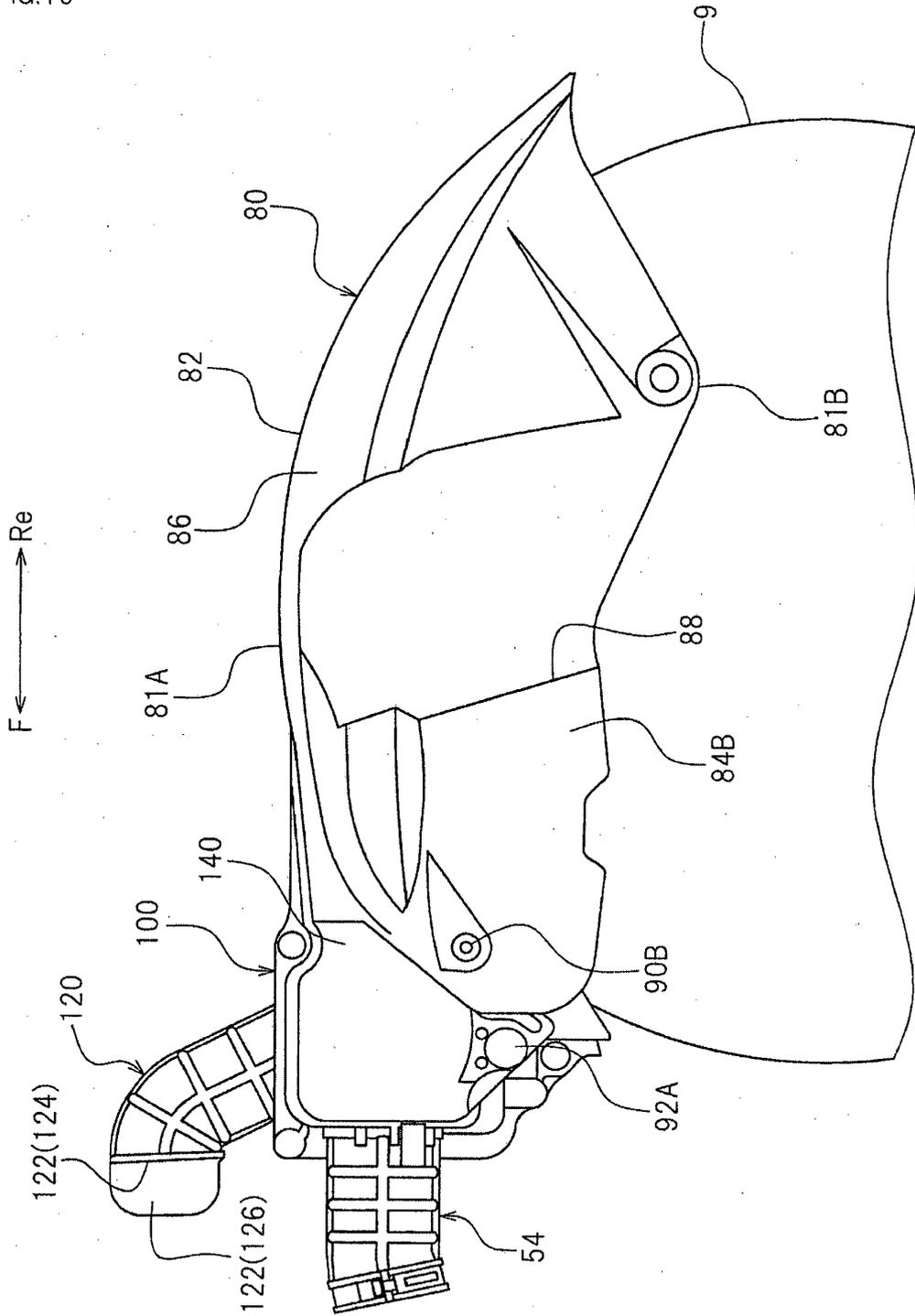


FIG.11

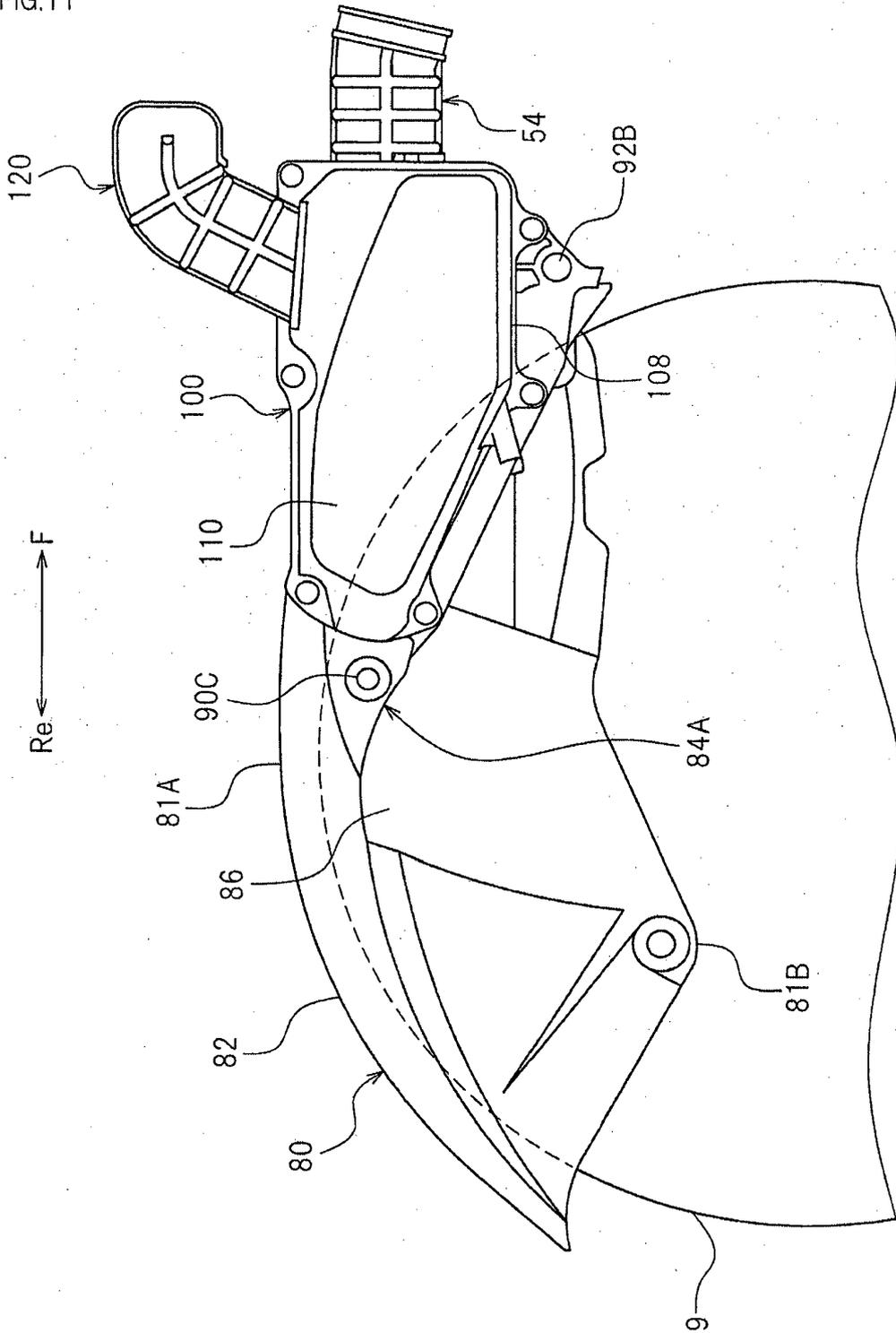


FIG.12

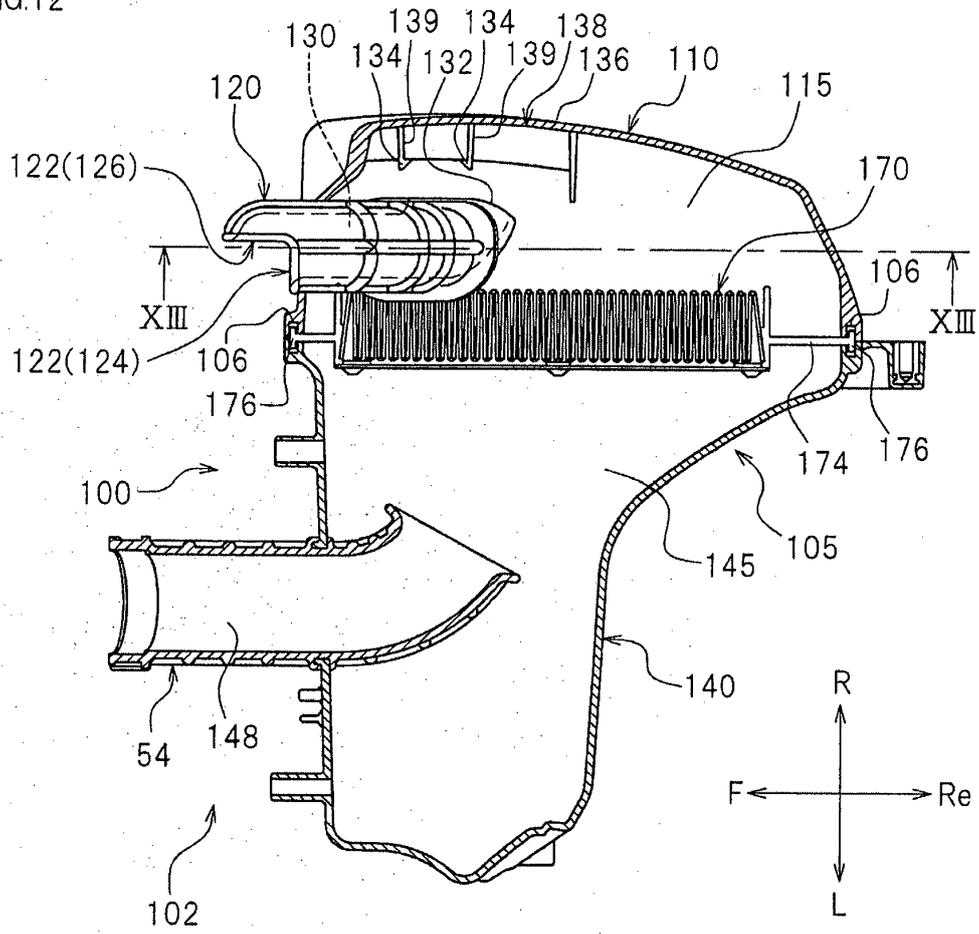


FIG.13

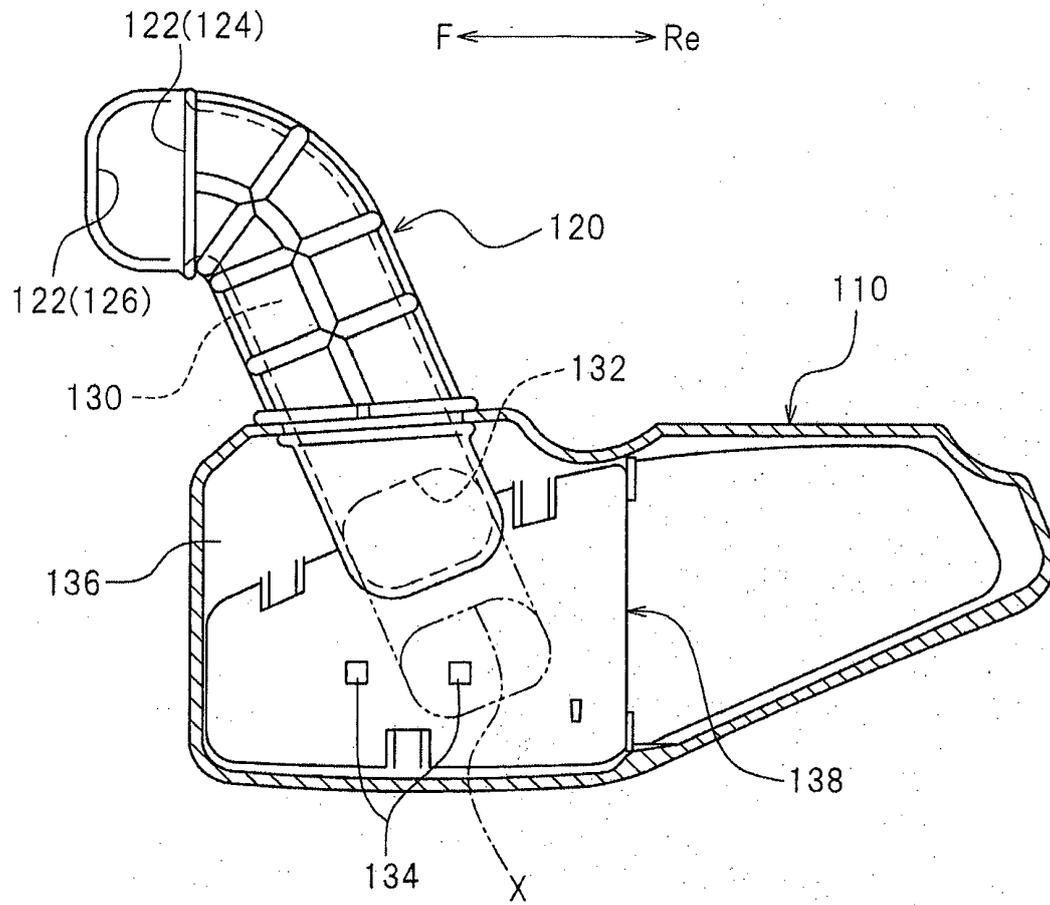


FIG.14

