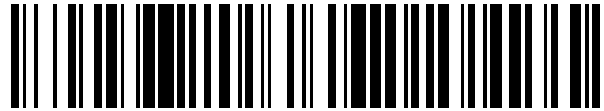


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 564 649**

51 Int. Cl.:

B62J 13/00 (2006.01)

B62J 23/00 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **09.10.2012 E 12187720 (3)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **02.03.2016 EP 2583886**

54 Título: **Vehículo de motor de dos ruedas**

30 Prioridad:

17.10.2011 JP 2011227806

04.11.2011 JP 2011242254

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

28.03.2016

73 Titular/es:

**YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA
(100.0%)**

2500 Shingai

Iwata-shi, Shizuoka 438-8501, JP

72 Inventor/es:

SHIGETOMI, YUYA;

TOMINAGA, SHUJI;

OONO, TAKASHI;

TANIGUCHI, TAKASHI y

ITO, YOSHIAKI

74 Agente/Representante:

UNGRÍA LÓPEZ, Javier

ES 2 564 649 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 motor de dos ruedas

5 La presente invención se refiere a un vehículo de motor de dos ruedas que transmite potencia desde un eje de salida de una unidad de motor a una rueda motriz a través de una correa dentada.

10 Existen convencionalmente vehículos de motor de dos ruedas que tienen un brazo trasero para soportar rotativamente una rueda trasera, una polea de accionamiento montada en un eje de salida de una unidad de motor, una polea movida rotativa con la rueda trasera, y una correa dentada enrollada alrededor de la polea de accionamiento y la polea movida (que se describen en la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138 y la Publicación de Modelo de Utilidad japonés S60-21342, por ejemplo).

15 La técnica de la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138 se considera la técnica anterior más próxima según el preámbulo de la reivindicación 1.

20 En el vehículo de motor de dos ruedas descrito en la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138, el brazo trasero se soporta en su porción delantera de manera que sea rotativo alrededor de un eje de pivote, con una porción situada hacia atrás del brazo trasero que soporta la rueda trasera. El eje de pivote del brazo trasero es coaxial con el eje de salida de la unidad de motor. La polea de accionamiento está montada en el eje de salida de la unidad de motor, y la polea movida está montada en la rueda trasera. La correa dentada está enrollada alrededor de la polea de accionamiento y la polea movida. El brazo trasero está inclinado transversal a la carrocería de vehículo desde el eje de pivote hacia la porción trasera, de modo que la relación posicional transversal a la carrocería de vehículo entre la correa dentada y el brazo trasero sea diferente en la porción delantera y en la porción trasera del brazo trasero. Específicamente, la porción delantera del brazo trasero está situada a un lado adyacente a la rueda trasera de la correa dentada (es decir, hacia dentro de la correa dentada transversal a la carrocería de vehículo), y la porción trasera del brazo trasero está situada al otro lado, que está enfrente del lado indicado anteriormente, de la correa dentada (es decir, hacia fuera de la correa dentada transversal a la carrocería de vehículo). Según se ve desde arriba, el brazo trasero y la correa dentada se cruzan uno con otro. El brazo trasero tiene una cubierta de correa superior y una cubierta de correa inferior montadas en él. Cada cubierta de correa está situada hacia fuera de la correa dentada transversal a la carrocería de vehículo.

Técnica de la Publicación de Modelo de Utilidad japonés S60-21342

35 En el vehículo de motor de dos ruedas descrito en la Publicación de Modelo de Utilidad japonés S60-21342, el eje de pivote del brazo trasero está situado hacia atrás de un eje rotativo de la polea de accionamiento. El brazo trasero tiene un protector contra el polvo. El protector contra el polvo tiene un lado vertical y un lado horizontal. El lado vertical está dispuesto a un lado adyacente a la rueda trasera (es decir, hacia dentro transversal a la carrocería de vehículo) de una porción de correa inferior de la correa dentada. El lado horizontal está dispuesto entre la porción de correa inferior y el brazo trasero. Este protector contra el polvo puede proteger la correa dentada (porción de correa inferior) contra los guijarros, el barro y análogos (a continuación se denominan "piedras y análogos") que chocan con un guardabarros trasero y rebotan hacia abajo o a un lado de él.

45 Con el fin de bloquear las piedras y análogos que rebotan del guardabarros trasero, es concebible, por ejemplo, aplicar el protector contra el polvo descrito en la Publicación de Modelo de Utilidad japonés S60-21342 al vehículo de motor de dos ruedas descrito en la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138.

50 En el vehículo de motor de dos ruedas descrito en la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138, dado que el eje de pivote del brazo trasero y el eje de salida de la unidad de motor son coaxiales, la porción delantera del brazo trasero se extiende a una posición de solapamiento de la polea de accionamiento en vista lateral. Por lo tanto, el brazo trasero está verticalmente cerca de las porciones de correa superior e inferior, en comparación con el caso del vehículo de motor de dos ruedas de la Publicación de Modelo de Utilidad japonés S60-21342. Además, en el vehículo de motor de dos ruedas descrito en la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138, la relación posicional transversal a la carrocería de vehículo entre el brazo trasero y la correa dentada varía en gran medida con la posición en la dirección hacia delante y hacia atrás.

60 En el vehículo de motor de dos ruedas de la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138, las piedras y análogos que rebotan no solamente del guardabarros trasero, sino también del brazo trasero, podrían ir hacia la correa dentada. En especial, dado que el brazo trasero está cerca de las porciones de correa superior e inferior, respectivamente, las piedras y análogos que rebotan del brazo trasero pueden llegar a la correa dentada sin perder ímpetu. Además, en el vehículo de motor de dos ruedas de la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138, la relación posicional transversal a la carrocería de vehículo entre el brazo trasero y la correa dentada varía en gran medida, y por lo tanto las piedras y análogos que rebotan del brazo trasero podrían dispersarse en varias direcciones. Las porciones de correa superior e inferior podrían estar sometidas a las piedras y análogos despedido desde varias direcciones. Por lo tanto, con el vehículo de motor de dos ruedas de la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138, las piedras y análogos que rebotan del brazo

trasero, si hay, tienen una influencia más grande en la correa dentada que las que rebotan del guardabarros trasero.

En base a las conclusiones anteriores, es difícil proteger la correa dentada aunque el protector contra el polvo para proteger la correa dentada de piedras y análogos que rebotan del guardabarros trasero se aplique simplemente al

5 vehículo de motor de dos ruedas de la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138.

Un objeto de la presente invención es proporcionar un vehículo de motor de dos ruedas que puede proteger efectivamente una correa dentada al mismo tiempo que tiene un brazo basculante que puede bascular alrededor de un eje de salida de una unidad de motor.

10 Este objeto se logra con un vehículo de motor de dos ruedas según la reivindicación 1. Se exponen realizaciones preferidas en las reivindicaciones dependientes.

Consiguientemente, se facilita un vehículo de motor de dos ruedas incluyendo:

15 un brazo basculante que puede bascular alrededor de un eje de pivote coaxial con un eje de salida de una unidad de motor;

20 una rueda motriz soportada rotativamente por una porción trasera del brazo basculante;

una polea de accionamiento montada en el eje de salida;

una polea movida rotativa con la rueda motriz;

25 una correa dentada enrollada alrededor de la polea de accionamiento y la polea movida; y

una cubierta de correa para proteger la correa dentada;

30 donde una porción delantera del brazo basculante está situada, en vista en planta, en un lado opuesto a la rueda motriz de la correa dentada, y

una porción situada hacia atrás del brazo basculante está situada, en vista en planta, en el otro lado enfrente del lado de la correa dentada,

35 por lo que el brazo basculante cruza la correa dentada en vista en planta; y

donde la cubierta de correa incluye:

40 una porción de pared interior situada en un lado de la correa dentada y extendiéndose verticalmente desde encima de una porción de correa superior de la correa dentada que pasa, en vista lateral, por encima de una línea imaginaria que se extiende a través de un centro de rotación de la polea de accionamiento y un centro de rotación de la polea movida, a debajo de una porción de correa inferior de la correa dentada que pasa, en vista lateral, por debajo de la línea imaginaria, separando por ello la correa dentada y la rueda motriz;

45 una porción de pared superior situada encima de la porción de correa superior; y

una porción de pared inferior situada debajo de la porción de correa inferior.

50 En el vehículo de motor de dos ruedas de la presente invención, el eje de pivote del brazo basculante es coaxial con el eje de salida de la unidad de motor. Por lo tanto, el brazo basculante está situado cerca de la porción de correa superior y la porción de correa inferior, respectivamente. El brazo basculante cruza la correa dentada en vista en planta. Así, la relación posicional en la dirección transversal de la carrocería de vehículo entre el brazo basculante y la correa dentada varía en gran medida con las posiciones en la dirección hacia delante y hacia atrás.

55 Con un movimiento hacia arriba y hacia abajo de la rueda motriz, el brazo basculante bascula alrededor del eje de pivote. El eje de salida gira la polea de accionamiento. La potencia rotativa de la polea de accionamiento es transmitida a la polea movida a través de la correa dentada. La polea movida es movida para que gire con la rueda motriz.

60 La porción de pared interior de la cubierta de correa separa la correa dentada y la rueda motriz sobre una zona que se extiende verticalmente desde encima de la porción de correa superior a debajo de la porción de correa inferior. En consecuencia, la porción de pared interior puede bloquear efectivamente las piedras y análogos despedidas por la rueda motriz tanto a la correa dentada como al brazo basculante. La cubierta de correa, incluyendo además la porción de pared superior y la porción de pared inferior además de dicha porción de pared interior, puede proteger convenientemente la correa dentada, y también puede evitar la colisión de piedras y análogos con el brazo basculante, y también con la porción de correa superior y la porción de correa inferior, eliminando por ello la

65

posibilidad de que las piedras y análogos choquen con el brazo basculante y reboten de él.

5 Por lo tanto, aunque el brazo basculante esté cerca de la porción de correa superior y la porción de correa inferior, e incluso aunque la relación posicional en la dirección transversal de la carrocería de vehículo entre el brazo basculante y la correa dentada varíe en gran medida con las posiciones en la dirección hacia delante y hacia atrás, la cubierta de correa superior puede proteger apropiadamente la correa dentada.

10 Como se ha descrito anteriormente, el vehículo de motor de dos ruedas incluyendo la cubierta de correa que tiene la porción de pared interior, la porción de pared superior y la porción de pared inferior puede proteger efectivamente la correa dentada al mismo tiempo que tiene el brazo basculante que puede bascular alrededor del eje de pivote coaxial con el eje de salida de la unidad de motor.

15 A continuación, la presente invención se ilustra y explica por medio de realizaciones preferidas en unión con los dibujos acompañantes. En los dibujos:

La figura 1 es una vista lateral que representa un lado izquierdo de un vehículo de motor de dos ruedas según la realización 1.

20 La figura 2 es una vista en sección tomada en la línea a-a de la figura 1.

La figura 3 es una vista lateral izquierda de una porción principal con una cubierta superior y otros componentes omitidos.

25 La figura 4 es una vista lateral de una polea de accionamiento, una polea movida y una correa dentada.

La figura 5 es una vista ampliada de los lados izquierdos de un extremo trasero de un brazo basculante y un eje.

La figura 6 es una vista en perspectiva que representa una ranura.

30 La figura 7 es una vista en perspectiva que representa un ejemplo de uso de la ranura.

La figura 8 es una vista en perspectiva despiezada de una cubierta de correa.

35 La figura 9 es una vista que representa porciones principales de la cubierta de correa y otros componentes vistos desde arriba.

La figura 10 es una vista frontal de una cubierta interior vista desde un lado izquierdo en una dirección transversal de una carrocería de vehículo.

40 La figura 11 es una vista en sección, tomada en la línea b-b de la figura 1, de la cubierta de correa y otros componentes.

45 La figura 12 es una vista en sección, tomada en la línea c-c de la figura 1, de la cubierta de correa y otros componentes.

La figura 13 es una vista que representa posiciones de agujeros de descarga de una cubierta inferior.

50 La figura 14 es una vista en sección, tomada en la línea b-b de la figura 1, de una cubierta de correa de la realización 2.

La figura 15 es una vista en sección, tomada en la línea c-c de la figura 1, de la cubierta de correa de la realización 2.

55 La figura 16A es una vista en perspectiva despiezada de una cubierta interior y un elemento de sujeción.

La figura 16B es una vista en perspectiva despiezada de una cubierta superior y un elemento de sujeción.

La figura 16C es una vista en perspectiva despiezada de una cubierta inferior y un elemento de sujeción.

60 Y la figura 17 es una vista en sección, tomada en la línea a-a de la figura 1, de un vehículo de motor de dos ruedas de la realización 2.

Descripción de las realizaciones preferidas

65 A continuación se describirán en detalle realizaciones preferidas con referencia a los dibujos.

Realización 1

1. Construcción general del vehículo de motor de dos ruedas

5 Se hace referencia a la figura 1. La figura 1 es una vista lateral que representa un lado izquierdo de un vehículo de motor de dos ruedas 1 según la realización 1. La figura 1 representa en líneas de puntos posiciones de un bastidor principal y un motor en una cubierta de carrocería, omitiendo parte del aspecto exterior del vehículo de motor de dos ruedas 1.

10 En la figura 1, la dirección x es la dirección hacia delante y hacia atrás de una carrocería de vehículo, la dirección y es la dirección transversal de la carrocería de vehículo, y la dirección z es la dirección vertical de la carrocería de vehículo. La figura 1 representa la parte delantera del vehículo de motor de dos ruedas 1 en su lado izquierdo, y la parte trasera del vehículo de motor de dos ruedas 1 en el lado derecho. En esta memoria descriptiva, una simple referencia a derecha o izquierda significa “derecha” o “izquierda” según mira el motorista sentado en el vehículo de motor de dos ruedas 1.

15 El vehículo de motor de dos ruedas 1 tiene un bastidor de carrocería 3. Un tubo delantero 5 está dispuesto en un extremo delantero del bastidor de carrocería 3. El tubo delantero 5 tiene un eje de dirección 7 que se extiende rotativamente a su través. Un manillar 9 está montado en un extremo superior del eje de dirección 7. Una horquilla delantera 11 está montada en un extremo inferior del eje de dirección 7. Una sola rueda delantera 13 se soporta rotativamente en un extremo inferior de la horquilla delantera 11. La rueda delantera 13 es una rueda movida. La rueda delantera 13 se puede dirigir mediante la operación del manillar 9.

20 Una unidad de motor 15 está fijada al bastidor de carrocería 3. Un asiento 17 para que se siente el conductor está dispuesto encima de la unidad de motor 15. Un soporte principal 19 se soporta pivotantemente detrás de la unidad de motor 15. Una porción delantera de un brazo basculante 21 se soporta basculantemente detrás de la unidad de motor 15. Una rueda trasera 23 se soporta rotativamente por una porción situada hacia atrás del brazo basculante 21. La rueda trasera 23 es una rueda motriz. El brazo basculante 21 tiene una cubierta de correa 27 fijada a él. La cubierta de correa 27 incluye una cubierta superior 73 y una cubierta inferior 75 que presentan parte del aspecto exterior del lado izquierdo del vehículo de motor de dos ruedas 1 (sus detalles se describirán a continuación).

25 Se hace referencia a la figura 2. La figura 2 es una vista en sección tomada en la línea a-a de la figura 1. La figura 2 representa solamente la dirección transversal y de la carrocería de vehículo, y por razones de conveniencia, “derecho” indica el lado derecho en la dirección transversal y, e “izquierdo” indica el lado izquierdo en la dirección transversal y. El signo “C” denota una línea central de carrocería del vehículo de motor de dos ruedas 1. En esta memoria descriptiva, la referencia simplemente a “interior” o a “hacia dentro en la dirección transversal y” indica una dirección transversal a la carrocería de vehículo hacia la línea central de carrocería C. A la inversa, la referencia simplemente a “exterior” o a “hacia fuera en la dirección transversal y” indica la otra dirección transversal a la carrocería de vehículo (es decir, lejos de la línea central de carrocería C).

30 Como se representa en la figura 2, la unidad de motor 15 tiene un eje de salida 31 dispuesto en su porción trasera y que se extiende paralelo a la dirección transversal y. El eje de salida 31 es soportado rotativamente por un cárter de motor derecho 33 y un cárter de motor izquierdo 35. El eje de salida 31 tiene un engranaje de eje de salida 32 fijado a él. El engranaje de eje de salida 32 engrana con un engranaje no representado. A través de este engranaje, la potencia generada en la unidad de motor 15 es transmitida al eje de salida 31.

35 El brazo basculante 21 se ha conformado para emparedar la rueda trasera 23 entre sus lados derecho e izquierdo opuestos. El brazo basculante 21 incluye un brazo basculante derecho 41, un brazo basculante izquierdo 43 y una cubierta de eje de salida 44. El brazo basculante derecho 41 se extiende hacia atrás a lo largo del lado derecho de la rueda trasera 23, y el brazo basculante izquierdo 43 se extiende hacia atrás a lo largo del lado izquierdo de la rueda trasera 23. El brazo basculante derecho 41 y el brazo basculante izquierdo 43 están conectados por salientes de montaje 41a y 43a de manera que puedan bascular conjuntamente. La cubierta de eje de salida 44 está fijada al brazo basculante izquierdo 43 de manera que pueda bascular con los respectivos brazos basculantes 41 y 43. El brazo basculante izquierdo 43 y la cubierta de eje de salida 44 corresponden a la porción de brazo basculante de lado de correa. El brazo basculante izquierdo 43 corresponde a la porción de brazo basculante de lado de correa.

40 La porción delantera del brazo basculante 21 indicada anteriormente está formada por una porción delantera del brazo basculante derecho 41 y una porción delantera del brazo basculante izquierdo 43. La porción delantera del brazo basculante derecho 41 es soportada rotativamente por una porción trasera del cárter de motor derecho 33 a través de un perno 37. Un soporte tubular 39 está fijado a una superficie exterior en una porción trasera del cárter de motor izquierdo 35. La porción delantera del brazo basculante izquierdo 43 es soportada rotativamente por una periferia exterior del soporte 39. El perno 37 y el soporte 39 corresponden a un eje de pivote del brazo basculante derecho 41 y el brazo basculante izquierdo 43. El brazo basculante derecho 41 y el brazo basculante izquierdo 43 tienen su eje basculante coincidente con el centro A1 del eje de salida 31. Es decir, el eje de pivote del brazo basculante 21 es coaxial con el eje de salida 31. Además, el brazo basculante 21 tiene una unidad de amortiguamiento, no representada, enclavada en él.

Un eje 45 es soportado por la porción trasera del brazo basculante 21. El eje 45 es paralelo a la dirección transversal y. La rueda trasera 23 es soportada por el eje 45 de manera que sea rotativa alrededor de un eje de rueda trasera A2. La rueda trasera 23 tiene una rueda 24 y un neumático 25. El eje 45 está insertado en la rueda 24.
 5 La rueda 24 es soportada por el eje 45 a través de cojinetes de bolas 46 y 47 de manera que sea rotativa con relación a la superficie periférica exterior del eje 45.

Así, el brazo basculante 21 soporta rotativamente la rueda trasera 23. Cuando la rueda trasera 23 se mueva sustancialmente en la dirección vertical z, el brazo basculante 21 basculará alrededor del eje de pivote (37, 39) coaxial con el eje de salida 31.
 10

El eje de salida 31 sobresale de dentro del cárter de motor izquierdo 35. El eje de salida 31 se extiende hacia la izquierda en la dirección transversal y del cárter de motor izquierdo 35, y penetra en el soporte 39. Un extremo izquierdo del eje de salida 31 llega a una posición hacia la izquierda del soporte 39.
 15

Una polea de accionamiento 51 está fijada al extremo izquierdo del eje de salida 31. El centro de rotación de la polea de accionamiento 51 coincide con el centro A1 del eje de salida 31. La polea de accionamiento 51 es un engranaje recto que tiene una pluralidad de dientes en su superficie periférica exterior. La polea de accionamiento 51 tiene un diámetro constante y no es una polea de diámetro variable usada en la denominada transmisión de variación continua.
 20

La cubierta de eje de salida 44 está montada rotativamente en un extremo izquierdo de la polea de accionamiento 51 a través de un cojinete 53. Un casquete elástico 56 está montado en una abertura de la cubierta de eje de salida 44. El casquete elástico 56 se puede deformar en respuesta a una presión en un espacio cerrado formado entre el casquete elástico 56 y la cubierta de eje de salida 44. El casquete elástico 56 es de caucho, por ejemplo. Un tapón de eje de salida 57 está fijado a la cubierta de eje de salida 44 de forma que cubra la abertura de la cubierta de eje de salida 44 por encima del casquete elástico 56.
 25

Una polea movida 61 está montada en la rueda trasera 23. La polea movida 61 está fijada a un extremo izquierdo de la rueda 24 con pernos 63, de manera que sea rotativa con la rueda trasera 23. Una porción situada hacia atrás del brazo basculante izquierdo 43 está situada a la izquierda de la polea movida 61. La polea movida 61 es un engranaje recto que tiene una pluralidad de dientes en su superficie periférica exterior. La polea movida 61 tiene un diámetro constante y no es una polea de diámetro variable usada en la denominada transmisión de variación continua. El diámetro de la polea movida 61 es mayor que el de la polea de accionamiento 51.
 30

Una correa dentada 65 está enrollada alrededor de la polea de accionamiento 51 y la polea movida 61. La correa dentada 65 que se extiende entre la polea de accionamiento 51 y la polea movida 61 es sustancialmente paralela a la dirección hacia delante y hacia atrás x según se ve desde arriba. En esta memoria descriptiva, el término "en vista en planta" se usa para indicar no solamente una vista desde arriba estrictamente en la dirección vertical z, sino que también incluye una vista observada desde una posición aproximadamente superior. La correa dentada 65 está situada a la izquierda de la rueda trasera 23. En la realización 1, el término "un lado adyacente a la rueda trasera 23 de la correa dentada 65" indica el lado derecho en la dirección transversal y, y el término "el otro lado enfrente del lado de la correa dentada 65" indica el lado izquierdo en la dirección transversal y.
 35

La posición en la dirección transversal y del brazo basculante izquierdo 43 está inclinada hacia la izquierda (hacia fuera) de delante atrás. En otros términos, el brazo basculante izquierdo 43 está curvado de delante atrás abombándose hacia fuera en la dirección transversal y.
 40

Una relación posicional a la correa dentada 65 del brazo basculante izquierdo 43 también se invierte entre la parte delantera y la parte trasera del brazo basculante izquierdo 43. Es decir, en vista en planta, la parte delantera del brazo basculante izquierdo 43 está situada a la derecha de la correa dentada 65, mientras que la parte trasera del brazo basculante izquierdo 43 está situada a la izquierda de la correa dentada 65. En otros términos, con respecto a la dirección transversal y, la rueda trasera 23 y la parte delantera del brazo basculante izquierdo 43 están situadas en el mismo lado (en un lado (lado derecho)) de la correa dentada 65, mientras que la parte trasera del brazo basculante izquierdo 43 está situada en el otro lado (lado izquierdo) enfrente de un lado de la correa dentada 65. Como resultado, el brazo basculante izquierdo 43 cruza la correa dentada 65 en vista en planta.
 45

Se hace referencia a las figuras 3 y 4. La figura 3 es una vista lateral izquierda de una porción principal con la cubierta superior 73 y la cubierta inferior 75 quitadas. La figura 4 es una vista lateral de la polea de accionamiento 51, la polea movida 61 y la correa dentada 65. Según se ve, la correa dentada 65 es una correa anular y tiene dientes de correa 65a (véase la figura 4). Los dientes de correa 65a engranan con los dientes de la polea de accionamiento 51 y los dientes de la polea movida 61, respectivamente. La correa dentada 65 se puede hacer de caucho, metal o resina.
 50

En esta memoria descriptiva, una "porción de correa superior 65U" (lado de carga de la correa) se refiere a una porción de la correa dentada 65 que, en vista lateral, pasa por encima de una línea imaginaria L que se extiende a
 55

través de un centro de rotación P1 de la polea de accionamiento 51 y un centro de rotación P2 de la polea movida 61, y una "porción de correa inferior 65D" (lado flojo de la correa) se refiere a una porción de la correa dentada 65 que, en vista lateral, pasa por debajo de la línea imaginaria L. El centro de rotación P1 coincide con el centro A1 del eje de salida 31. El centro de rotación P2 coincide con el eje de rueda trasera A2 de la rueda trasera 23.

5 La porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D también se pueden describir de la siguiente manera. La correa dentada 65 que se extiende entre una porción superior de la polea de accionamiento 51 y una porción superior de la polea movida 61 se denomina la "porción de correa superior 65U", y la correa dentada 65 que se extiende entre una porción inferior de la polea de accionamiento 51 y una porción inferior de la polea movida 61 se denomina la "porción de correa inferior 65D". También es posible que la correa dentada 65 que, en vista lateral, pasa por encima del brazo basculante izquierdo 43 se denomine la "porción de correa superior 65U", y que la correa dentada 65 que, en vista lateral, pasa por debajo del brazo basculante izquierdo 43 se denomine la "porción de correa inferior 65D".

15 Como se representa claramente en las figuras 3 y 4, tanto la porción de correa superior 65U como la porción de correa inferior 65D se refieren a porciones en contacto con ninguna de las poleas 51 y 61 (es decir, las porciones separadas de ambas poleas 51 y 61). Por lo tanto, todas las partes de la correa dentada 65 distintas de la porción de correa superior 65U y las porciones de correa inferiores 65D están en contacto con una de las poleas 51 y 61 (es decir, engranadas con una de las poleas 51 y 61).

20 Más en concreto, una porción lineal de la correa dentada 65 entre el punto Q1 y el punto Q2 en la figura 4 corresponde a la porción de correa superior 65U, y una porción lineal de la correa dentada 65 entre el punto Q3 y el punto Q4 corresponde a la porción de correa inferior 65D. Una porción arqueada (sustancialmente semicircular) de la correa dentada 65 que pasa a través del punto Q2 y el punto Q3 está en contacto con la polea de accionamiento 51. Una porción arqueada (sustancialmente semicircular) de la correa dentada 65 que pasa a través del punto Q4 y el punto Q1 está en contacto con la polea movida 61. Los puntos Q1 a Q4 se ilustran para especificar las posiciones de la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D, que no son posiciones exactas, sino posiciones aproximadas.

30 Como se representa claramente en la figura 3, un intervalo entre el brazo basculante 21 (43, 44) y la porción de correa superior 65U, y un intervalo entre el brazo basculante 21 (43, 44) y la porción de correa inferior 65D son muy estrechos. Especialmente, cada uno de los intervalos anteriores es progresivamente más estrecho hacia la polea de accionamiento 51. Esto es debido a la construcción en la que el eje de pivote (37, 39) del brazo basculante 21 es coaxial con el eje de salida 31 de la unidad de motor 15. Además, en esta construcción, la distancia entre la polea de accionamiento 51 y la polea movida 61 es relativamente corta, en comparación, por ejemplo, con una construcción en la que el eje de pivote del brazo basculante está situado hacia atrás del eje de salida.

40 Cuando la potencia generada en la unidad de motor 15 sea enviada al eje de salida 31, el eje de salida 31 girará la polea de accionamiento 51. La potencia rotativa de la polea de accionamiento 51 es transmitida a la polea movida 61 con una relación de reducción constante por la correa dentada 65. Como se ha indicado anteriormente, el diámetro de la polea movida 61 es mayor que el de la polea de accionamiento 51. La polea movida 61 gira con la rueda trasera 23 para mover el vehículo de motor de dos ruedas 1 hacia delante.

45 El brazo basculante 21 y el eje 45 se describirán de nuevo con referencia a las figuras 2 y 5. La figura 5 es una vista ampliada de los lados izquierdos del extremo trasero del brazo basculante 21 y el eje 45.

Un soporte 48L está dispuesto en un extremo izquierdo del eje 45. El soporte 48L tiene un agujero pasante, y el eje 45 está insertado en este agujero pasante.

50 Como se representa en la figura 5, el soporte 48L es sujetado por el brazo basculante izquierdo 43 de manera que sea capaz de traslación paralela a lo largo de la línea imaginaria L en vista lateral. Es decir, el extremo izquierdo del eje 45 es sujetado a través del soporte 48L por el brazo basculante izquierdo 43. Cuando el soporte 48L efectúe un movimiento deslizante, el extremo izquierdo del eje 45 efectuará una traslación paralela con el soporte 48L.

55 Un mecanismo de ajuste 101L está dispuesto en la porción trasera del brazo basculante izquierdo 43 para ajustar una posición del extremo izquierdo del eje 45. El mecanismo de ajuste 101L está situado adyacente a la parte delantera del soporte 48L en vista lateral. El mecanismo de ajuste 101L incluye un perno 103L, y una tuerca 105L montada en el perno 103L.

60 El perno 103L está dispuesto de manera que tenga su eje coincidente con la línea imaginaria L en vista lateral. Un extremo (delantero) del perno 103L está insertado en el brazo basculante izquierdo 43. El brazo basculante izquierdo 43 soporta el perno 103L de manera que sea axialmente móvil hacia delante y hacia atrás. El soporte 48L está conectado al otro extremo (trasero) del perno 103L.

65 Cuando se gire la tuerca 105L, el perno 103L se moverá hacia delante y hacia atrás con relación al brazo basculante izquierdo 43. Tal movimiento del perno 103L desliza el extremo izquierdo del eje 45 con el soporte 48L. La dirección

en la que el extremo izquierdo del eje 45 efectúa traslación paralela coincide con la línea imaginaria L en vista lateral.

Como se representa en la figura 2, una construcción similar al soporte 48L y el mecanismo de ajuste 101L está dispuesta en un extremo derecho del eje 45 y en una porción trasera del brazo basculante derecho 41, es decir, un soporte 48R está dispuesto en el extremo derecho del eje 45. Un mecanismo de ajuste 101 R está dispuesto en la porción trasera del brazo basculante derecho 41. El mecanismo de ajuste 101R incluye un perno 103R y una tuerca 105R. Cuando se gire la tuerca 105R, el extremo derecho del eje 45 efectuará traslación paralela con relación al brazo basculante derecho 41.

Se hace referencia a las figuras 5 y 6. La figura 6 es una vista en perspectiva que representa una ranura 49. El brazo basculante izquierdo 43 tiene la ranura 49 en su porción trasera. La ranura 49 sirve para colocar un instrumento de medición para medir una dimensión dL de un borde trasero 43a del brazo basculante izquierdo 43 al soporte 48L. La dimensión dL toma un valor correspondiente a una distancia DL desde el borde trasero 43a al eje 45 (al eje de rueda trasera A2, para ser exactos). Es decir, la dimensión dL es un tamaño con referencia al borde trasero 43a y correspondiente a la distancia DL. El instrumento de medición puede ser una galga deslizante, varilla medidora, escala lineal o regla, u otro objeto en forma de placa plana u objeto en forma de varilla.

La ranura 49 se ha formado en una superficie lateral hacia fuera en la dirección transversal y del brazo basculante izquierdo 43. La ranura 49 se extiende linealmente a lo largo de la línea imaginaria L en vista lateral. Un extremo de la ranura 49 llega al borde trasero 43E del brazo basculante izquierdo 43. El borde trasero 43E se extiende sustancialmente perpendicular a la dirección de extensión (línea imaginaria L) de la ranura 49. El otro extremo de la ranura 49 llega al soporte 48L en vista lateral.

En esta realización 1, el brazo basculante izquierdo 43 tiene un agujero 50 formado en la extensión de la ranura 49. Por lo tanto, la ranura 49 está dividida en vista lateral en una porción de ranura 49a situada hacia delante del agujero 50 y una porción de ranura 49b situada hacia atrás del agujero 50. La ranura 49 corresponde a la porción de guía.

Dado que el agujero 50 no forma parte de la porción de guía, el agujero 50 se puede omitir cuando sea apropiado. En este caso, la porción de ranura 49a y la porción de ranura 49b pueden estar conectadas una a otra cambiando a una ranura continua.

El brazo basculante derecho 41 también tiene una ranura (no representada) similar a la ranura 49. La ranura del brazo basculante derecho 41 también sirve para colocar el instrumento de medición.

Con el instrumento de medición colocado, se puede medir una dimensión dR (figura 2) desde el borde trasero 41E del brazo basculante derecho 41 al soporte 48R. La dimensión dR toma un valor correspondiente a una distancia DR (figura 2) desde el borde trasero 41E al eje 45 (al eje de rueda trasera A2, para ser exactos). Es decir, la dimensión dR es un tamaño con referencia al borde trasero 41E y correspondiente a la distancia DR. Esta ranura también corresponde a la porción de guía.

Se hace referencia a la figura 7. La figura 7 es una vista en perspectiva que representa un ejemplo de uso de la ranura 49. Como se representa, un extremo delantero de un instrumento de medición 111 se pone en contacto con el soporte 48L, colocando al mismo tiempo los bordes longitudinales laterales del instrumento de medición 111 en contacto con la ranura 49. En consecuencia, el instrumento de medición 111 siempre se coloca en la posición derecha con relación al brazo basculante izquierdo 43 y el soporte 48L. Más en concreto, el instrumento de medición 111 puede estar alineado en una dirección a lo largo de la línea imaginaria L en vista lateral. Por lo tanto, la dimensión dL se puede medir exactamente. La ranura (no representada) del brazo basculante derecho 41 se usa igualmente, para aplicar el instrumento de medición 111 a la posición correcta para medir exactamente la dimensión dR.

En base a los resultados de la medición de la dimensión dL y la dimensión dR, por ejemplo, las tuercas 105L y 105R se giran para igualar estas dimensiones dL y dR. En consecuencia, la distancia DL y la distancia DR son iguales y el eje de rueda trasera A2 es paralelo a la dirección transversal y.

Cuando se varían la dimensión dL y la dimensión dR, respectivamente, manteniendo al mismo tiempo una relación igual entre ellas, la distancia del eje de rueda trasera A2 al eje de pivote (37, 39) del brazo basculante 21 se puede cambiar manteniendo al mismo tiempo el eje de rueda trasera A2 paralelo a la dirección transversal y. De esta forma, la tensión (cantidad de deflexión) de la correa dentada 65 se puede ajustar.

2. Cubierta de correa

La cubierta de correa 27 para proteger la correa dentada 65 se describirá en detalle con referencia a las figuras 8 y 9. La figura 8 es una vista en perspectiva despiezada de la cubierta de correa 27. La figura 9 es una vista que representa porciones principales de la cubierta de correa 27 y otros componentes vistos desde arriba.

5 Como se representa en la figura 8, la cubierta de correa 27 incluye una cubierta interior 71, una cubierta superior 73 y una cubierta inferior 75 separables una de otra. La cubierta superior 73 y la cubierta inferior 75 están unidas a la cubierta interior 71, respectivamente. La cubierta interior 71 tiene una porción de pared interior W1 situada a la derecha de la correa dentada 65.

10 Como se representa en la figura 9, la porción de pared interior W1 (cubierta interior 71) está situada entre la correa dentada 65 y la rueda trasera 23 con respecto a la dirección transversal y. Es decir, la porción de pared interior W1 (cubierta interior 71) está situada en el mismo lado que el lado adyacente a la rueda trasera 23 (en esta realización, el lado derecho en la dirección transversal y) de la correa dentada 65. La porción de pared interior W1 mira a la correa dentada 65. La porción de pared interior W1 separa la correa dentada 65 y la parte del brazo basculante izquierdo 43 de la rueda trasera 23.

15 La figura 9 representa claramente una relación posicional entre los respectivos elementos mencionados anteriormente. Es decir, el eje de pivote (37, 39) del brazo basculante 21 es coaxial con el eje de salida 31. En la dirección transversal y, la porción delantera del brazo basculante 21 (brazo basculante derecho 41 y brazo basculante izquierdo 43) está situada a la derecha de la correa dentada 65, y la porción trasera del brazo basculante 21 (brazo basculante izquierdo 43) está situada a la izquierda de la correa dentada 65. En la dirección transversal y, naturalmente, la porción delantera del brazo basculante 21 (brazo basculante derecho 41 y brazo basculante izquierdo 43) está situada a la derecha de la polea de accionamiento 51, y la porción trasera del brazo basculante 21 (brazo basculante izquierdo 43) está situada a la izquierda de la polea movida 61. Al igual que la porción delantera del brazo basculante 21, la rueda trasera 23 está situada a la derecha de la correa dentada 65.

25 Como se representa claramente en la figura 3, la porción de pared interior W1 se ha formado solapando la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D en vista lateral, respectivamente, y cubriendo también una zona entre la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D. En otros términos, la porción de pared interior W1 se extiende en la dirección vertical z desde una posición encima de la porción de correa superior 65U a una posición debajo de la porción de correa inferior 65D. Es decir, la porción de pared interior W1 cubre completamente una zona en la dirección vertical z desde la porción de correa superior 65U a la porción de correa inferior 65D.

35 La figura 10 es una vista frontal de la cubierta interior 71 vista desde el lado izquierdo en la dirección transversal y, que representa una superficie interior enfrente de la correa dentada 65. La polea de accionamiento 51 está situada hacia la izquierda en la figura 10, y la polea movida 61 hacia la derecha. Para facilitar la comprensión, la figura 10 indica posiciones aproximadamente hacia arriba, hacia abajo, hacia delante y hacia atrás.

40 La cubierta interior 71 tiene un corte delantero K1 formado en su porción delantera de manera que corresponda a la forma del brazo basculante izquierdo 43. El intervalo entre el corte delantero K1 y el brazo basculante izquierdo 43, se hace preferiblemente lo más pequeño posible. La cubierta interior 71 tiene un corte trasero K2 formado en su porción situada hacia atrás de manera que corresponda a la forma de la rueda 24. El intervalo entre el corte trasero K2 y la rueda 24 se hace preferiblemente lo más pequeño posible.

45 La porción de pared interior W1 está formada por un plano medio W1S que solapa el brazo basculante izquierdo 43 en vista lateral, una porción de pared superior W1U encima del plano medio W1S, y un plano inferior W1D debajo del plano medio W1S. La porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D solapan el plano superior W1U y el plano inferior W1D en vista lateral, respectivamente (véase la figura 3).

50 El plano medio W1S tiene una arista 71a formada en su superficie de pared interior enfrente del brazo basculante izquierdo 43. La arista 71a se eleva hacia la izquierda en la dirección transversal y de manera que corresponda a la forma del brazo basculante izquierdo 43. Como se representa claramente en las figuras 2 y 8, la arista 71a tiene una altura sobresaliente que aumenta de delante atrás del plano medio W1S. La figura 2 ilustra una sección del plano medio W1S de la porción de pared interior W1.

55 La cubierta superior 73 es un elemento que se extiende sustancialmente en la dirección hacia delante y hacia atrás x y que tiene una sección en forma de L, y está dispuesta para cubrir las zonas encima y hacia la izquierda de la porción de correa superior 65U. La cubierta superior 73 tiene una porción de pared superior W2 y una porción de pared superior y exterior W3. La porción de pared superior W2 está situada encima de la porción de correa superior 65U. La porción de pared superior W2 mira a la correa dentada 65. La porción de pared superior y exterior W3 está situada a la izquierda de la porción de correa superior 65U. La porción de pared superior y exterior W3 mira a la correa dentada 65.

60 La cubierta inferior 75 es un elemento que se extiende sustancialmente en la dirección hacia delante y hacia atrás x y que tiene una sección en forma de L, y está dispuesta cubriendo las zonas debajo y hacia la izquierda de la porción de correa inferior 65D. La cubierta inferior 75 tiene una porción de pared inferior W4 y una porción de pared inferior y exterior W5. La porción de pared inferior W4 está situada debajo de la porción de correa inferior 65D. La porción de pared inferior W4 mira a la correa dentada 65. La porción de pared inferior y exterior W5 está situada a la

izquierda de la porción de correa inferior 65D. La porción de pared inferior y exterior W5 mira a la correa dentada 65.

La cubierta inferior 75 tiene un rebaje 75a formado en parte de una superficie exterior que se extiende desde la porción de pared inferior y exterior W5 a la porción de pared inferior W4. Como se representa en la figura 1, este rebaje 75a se ha formado en una posición adyacente al soporte principal 19 de modo que la cubierta inferior 75 no contacte el soporte principal 19.

Se hace referencia a las figuras 11 y 12. La figura 11 es una vista en sección, tomada en la línea b-b de la figura 1, de la cubierta de correa 27 y otros componentes. La figura 12 es una vista en sección, tomada en la línea c-c de la figura 1, de la cubierta de correa 27 y otros componentes.

Dado que la línea b-b de la figura 1 corta la cubierta inferior 75 en la posición del rebaje 75a, una sección del rebaje 75a aparece en la figura 11. La línea b-b de la figura 1, en comparación con la línea c-c, corta una posición avanzada del brazo basculante izquierdo 43. En la figura 11, por lo tanto, el brazo basculante izquierdo 43 está situado relativamente hacia la derecha en la dirección transversal y, y la cubierta de eje de salida 44 aparece hacia la izquierda del brazo basculante izquierdo 43. Por otra parte, en la figura 12, el brazo basculante izquierdo 43 está situado relativamente hacia la izquierda en la dirección transversal y.

Como se representa en las figuras 11 y 12, la cubierta superior 73 está unida al extremo superior de la cubierta interior 71. En consecuencia, la porción de pared interior W1 y la porción de pared superior W2 son continuas sin un intervalo entremedio (véase también la figura 9). Igualmente, la cubierta inferior 75 está unida al extremo inferior de la cubierta interior 71. En consecuencia, la porción de pared interior W1 y la porción de pared inferior W4 son continuas sin un intervalo entremedio.

La unión entre la cubierta interior 71 y la cubierta superior 73 (a continuación llamado la "unión" cuando sea apropiado) está dispuesta desalineada en la dirección vertical z con la porción de correa superior 65U. En otros términos, como se representa en la figura 9, las cubiertas 71 y 73 están diseñadas de modo que las posiciones de la unión y la porción de correa superior 65U no se solapen en dirección transversal y. La unión también está dispuesta desalineada en la dirección vertical z con la porción de correa inferior 65D. Tal disposición, aunque entre agua de lluvia, barro y análogos (denominados a continuación el "agua y análogos") en la cubierta de correa 27 a través de la unión, puede impedir convenientemente que caiga agua y análogos a la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D.

Igualmente, la unión entre la cubierta interior 71 y la cubierta inferior 75 está dispuesta desalineada en la dirección vertical z con la porción de correa inferior 65D y la porción de correa superior 65U. Tal disposición, aunque entre agua y análogos en la cubierta de correa 27 a través de la unión entre la cubierta interior 71 y la cubierta inferior 75, puede impedir convenientemente que el agua y análogos lleguen a la porción de correa inferior 65D y la porción de correa superior 65U.

Se hace referencia a la figura 11. La porción de pared superior y exterior W3 se extiende desde la porción de pared superior W2 hacia abajo a una posición adyacente al extremo superior de la cubierta de eje de salida 44. La cubierta de correa 27, conjuntamente con la cubierta de eje de salida 44, forma una zona sustancialmente cerrada que rodea la porción de correa superior 65U en vista en sección. Específicamente, las zonas encima y en lados opuestos de la porción de correa superior 65U están rodeadas por la porción de pared interior W1. La porción de pared superior W2 y la porción de pared superior y exterior W3, respectivamente. Una zona debajo de la porción de correa superior 65U mira a una superficie de extremo superior del brazo basculante izquierdo 43.

La porción de pared inferior y exterior W5 se extiende desde la porción de pared inferior W4 hacia arriba a una posición adyacente al extremo inferior de la cubierta de eje de salida 44. La cubierta de correa 27, conjuntamente con la cubierta de eje de salida 44, forma además una zona sustancialmente cerrada que rodea la porción de correa inferior 65D en vista en sección. Específicamente, las zonas debajo y en lados opuestos de la porción de correa inferior 65D están rodeadas por la porción de pared interior W1, la porción de pared inferior W4 y la porción de pared inferior y exterior W5. Una zona encima de la porción de correa inferior 65D mira a una superficie de extremo inferior del brazo basculante izquierdo 43.

Según se ve en la figura 11, la cubierta de eje de salida 44 bloquea las piedras y análogos despedidas por el lado izquierdo en la dirección transversal y a las zonas formadas por la cubierta de correa 27. Es decir, la cubierta de eje de salida 44 también funciona como una pared exterior en el lado izquierdo en la dirección transversal y de la cubierta de correa 27.

Se hace referencia a la figura 12. En la figura 12, la porción de pared superior y exterior W3 se extiende desde la porción de pared superior W2 hacia abajo a una posición adyacente al extremo superior del brazo basculante izquierdo 43. La porción de pared inferior y exterior W5 se extiende desde la porción de pared inferior W4 hacia arriba a una posición adyacente al extremo inferior del brazo basculante izquierdo 43. En consecuencia, la cubierta de correa 27, conjuntamente con el brazo basculante izquierdo 43, forma zonas cerradas en vista en sección. La porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D están alojadas en las zonas formadas por la

cubierta de correa 27 y el brazo basculante izquierdo 43.

Según se ve en la figura 12, el brazo basculante izquierdo 43 bloquea piedras y análogos que saltan desde el lado izquierdo en la dirección transversal y a las zonas formadas por la cubierta de correa 27. Es decir, el brazo basculante izquierdo 43 también funciona como una pared exterior en el lado izquierdo en la dirección transversal y de la cubierta de correa 27.

Se hace referencia a la figura 13. La figura 13 es una vista en perspectiva de la cubierta inferior 75 vista desde una posición situada oblicuamente hacia abajo, y que representa posiciones de los agujeros de descarga de la cubierta inferior 75. Para facilitar la comprensión, la figura 13 indica las posiciones aproximadamente hacia arriba, hacia abajo, hacia delante y hacia atrás.

Como se representa, en la cubierta inferior 75 se han formado agujeros de descarga 76a, 76b y 76c para descargar objetos extraños como piedras y análogos y agua y análogos (agua de lluvia, barro, etc).

El agujero de descarga 76a está formado en la porción de pared inferior W4. Específicamente, el agujero de descarga 76a está dispuesto en un extremo exterior en la dirección transversal y de la porción de pared inferior W4, y en una posición adyacente y hacia delante en la dirección hacia delante y hacia atrás x del rebaje 75a. Objetos extraños, agua y análogos se recogen de forma relativamente fácil en la posición de este agujero de descarga 76a en los tiempos de aceleración del vehículo de motor de dos ruedas 1.

El agujero de descarga 76b está formado en el rebaje 75a. Específicamente, el agujero de descarga 76b está formado en una posición hacia atrás en la dirección hacia delante y hacia atrás x del rebaje 75a. Objetos extraños, agua y análogos se recogen de forma relativamente fácil en la posición de este agujero de descarga 76b en los tiempos de deceleración del vehículo de motor de dos ruedas 1.

El agujero de descarga 76c está formado en una curva entre la porción de pared inferior W4 y la porción de pared inferior y exterior W5. Específicamente, el agujero de descarga 76c está formado en una porción curvada en el extremo trasero de la cubierta inferior 75. Según se ve en la figura 1, el extremo trasero de la cubierta inferior 75 es la posición más baja en la dirección vertical z de la cubierta inferior 75, es decir, el extremo más bajo de la cubierta inferior 75. Naturalmente, objetos extraños, agua y análogos se recogen fácilmente en la posición de este agujero de descarga 76c, y objetos extraños, agua y análogos se recogen aún más fácilmente en los tiempos de aceleración del vehículo de motor de dos ruedas 1.

Con estos agujeros de descarga 76a a 76c, aunque objetos extraños como piedras y análogos y agua y análogos entren en la cubierta de correa 27, estos objetos extraños y agua y análogos pueden ser descargados de la cubierta de correa 27 a través de los agujeros de descarga 76a a 76c.

La cubierta interior anterior 71 está fijada al brazo basculante izquierdo 43 con pernos 72 como se representa en las figuras 11 y 12. La cubierta superior 73 y la cubierta inferior 75 están fijadas al brazo basculante izquierdo 43 y la cubierta de eje de salida 44 con pernos, respectivamente. Las cubiertas 71, 73 y 75 están formadas de resina, por ejemplo.

Según el vehículo de motor de dos ruedas 1 de la realización 1 descrita anteriormente, la cubierta de correa 27 incluye la porción de pared interior W1, y la porción de pared interior W1 está dispuesta entre la correa dentada 65 y la rueda trasera 23 en la dirección transversal y, y se extiende en la dirección vertical z desde la porción de correa superior 65U a la porción de correa inferior 65D. La porción de pared interior W1 puede separar así de la rueda trasera 23 no solamente la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D, sino el brazo basculante izquierdo 43 y la cubierta de eje de salida 44. Por lo tanto, la porción de pared interior W1 puede bloquear efectivamente las piedras y análogos despedidas de la rueda trasera 23 hacia la correa dentada 65, y también puede evitar efectivamente que las piedras y análogos choquen con el brazo basculante izquierdo 43 y/o la cubierta de eje de salida 44 (a continuación llamada el "brazo basculante izquierdo 43 y análogos" cuando sea apropiado).

Es decir, la cubierta de correa 27 en esta realización 1, más bien que bloquear las piedras y análogos que rebotan del brazo basculante izquierdo 43 y análogos, evita que las piedras y análogos choquen con el brazo basculante izquierdo 43 y análogos, en primer lugar. Esto evita de antemano una situación en la que las piedras y análogos que rebotan del brazo basculante izquierdo 43 y análogos queden atrapados en la correa dentada 65.

Por lo tanto, aunque la posición con relación a la correa dentada 65 del brazo basculante 21 varíe en gran medida en la dirección hacia delante y hacia atrás x, y las piedras y análogos se dispersen en varias direcciones después de chocar con el brazo basculante 21, la cubierta de correa 27 puede proteger efectivamente la correa dentada 65.

En la Publicación de Modelo de Utilidad japonés S60-21342, la posición con relación a la correa del guardabarros trasero no varía en gran medida en la dirección hacia delante y hacia atrás. Aunque piedras y análogos choquen con dicho guardabarros trasero y reboten de él, las direcciones en las que las piedras y análogos salen despedidas

hacia la correa dentada son limitadas. Por lo tanto, el protector contra el polvo de la Publicación de Modelo de Utilidad S60-21342 puede ser capaz de bloquear las piedras y análogos que saltan desde las direcciones limitadas hacia la correa dentada. Sin embargo, es muy difícil que el protector contra el polvo bloquee las piedras y análogos despedidas desde varias direcciones hacia la correa dentada. En primer lugar, el protector contra el polvo no es un elemento para evitar que las piedras y análogos choquen con el guardabarros trasero de la Publicación de Modelo de Utilidad S60-21342. Por lo tanto, es muy difícil evitar con el protector contra el polvo que las piedras y análogos choquen con el brazo trasero de la Publicación de Patente japonesa no examinada número 2011-195138 y el brazo basculante 21 de esta realización 1. Por lo tanto, aunque el protector contra el polvo de la Publicación de Modelo de Utilidad S60-21342 es aplicable al vehículo de motor de dos ruedas de la Publicación de Patente no examinada número 2011-195138, será difícil proteger la correa dentada.

Además, la cubierta de correa 27, que tiene la porción de pared superior W2 y la porción de pared inferior W4 además de la porción de pared interior W1, puede proteger la correa dentada 65 con un efecto incrementado, y también puede evitar que piedras y análogos choquen con el brazo basculante izquierdo 43 y análogos.

Por estrecho que sea el espacio que pueda haber entre el brazo basculante izquierdo 43 y la correa dentada 65, la cubierta de correa anterior 27 se puede instalar fácilmente independientemente del espacio estrecho. Por lo tanto, la cubierta de correa 27 se puede montar convenientemente en el vehículo de motor de dos ruedas 1 que tiene el eje de pivote (37, 39) del brazo basculante 21 coaxial con el eje de salida 31 de la unidad de motor 15.

Por ejemplo, el protector contra el polvo descrito en la Publicación de Modelo de Utilidad S60-21342 indicado en su sección de la técnica relacionada tiene un lado vertical y un lado horizontal, y éste último está dispuesto entre el brazo trasero y la porción de correa inferior. Tal protector contra el polvo necesita un espacio de instalación suficiente entre el brazo trasero y la porción de correa inferior.

Dado que el vehículo de motor de dos ruedas de la Publicación de Modelo de Utilidad S60-21342 emplea realmente una estructura que tiene el eje de pivote del brazo trasero situado hacia atrás de la polea de accionamiento, la distancia entre la polea de accionamiento y la polea movida es relativamente larga, y hay un espacio suficientemente grande entre el brazo trasero y la porción de correa inferior. Por otra parte, esta realización 1 emplea una estructura que tiene el eje de pivote (37, 39) del brazo basculante 21 coaxial con el eje de salida 31 de la unidad de motor 15, y así la distancia entre las poleas 51 y 61 es corta, y el intervalo entre el brazo basculante izquierdo 43 y la porción de correa inferior 65D es muy estrecho. Por lo tanto, el intento de aplicar simplemente el protector contra el polvo de la Publicación de Modelo de Utilidad S60-21342 al vehículo de motor de dos ruedas 1 de esta realización 1 afrontará una dificultad incluso al instalar el protector contra el polvo. Es claro por lo anterior que el protector contra el polvo de la Publicación de Modelo de Utilidad S60-21342 no es una premisa en la instalación en el vehículo de motor de dos ruedas 1 de esta realización 1.

La porción de pared superior W2 y la porción de pared inferior W4 son continuas con la porción de pared interior W1 sin un intervalo. Esto sirve para evitar que piedras y análogos entren en la cubierta de correa 27.

La porción de pared superior y exterior W3 puede bloquear efectivamente las piedras y análogos despedidas del lado izquierdo en la dirección transversal y a la porción de correa superior 65U. Además, dado que la porción de pared superior y exterior W3 está formada extendiéndose desde la porción de pared superior W2 a una posición adyacente a los extremos superiores del brazo basculante izquierdo 43 y otros componentes, las zonas encima y en lados opuestos de la porción de correa superior 65U pueden estar rodeados por las respectivas porciones de pared W1, W2 y W3. Por lo tanto, la porción de correa superior 65U puede estar protegida efectivamente.

Igualmente, la porción de pared inferior y exterior W5 puede bloquear efectivamente las piedras y análogos que saltan desde el lado izquierdo en la dirección transversal y a la porción de correa inferior 65D. Además, dado que la porción de pared inferior y exterior W5 está formada extendiéndose desde la porción de pared inferior W4 a una posición adyacente a los extremos inferiores del brazo basculante izquierdo 43 y otros componentes, las zonas debajo y en lados opuestos de la porción de correa inferior 65D pueden estar rodeadas por las respectivas porciones de pared W1, W4 y W5. Por lo tanto, la porción de correa inferior 65D puede estar protegida efectivamente.

Dicha porción de pared superior y exterior W3 y la porción de pared inferior y exterior W5 también son continuas con la porción de pared superior W2 y la porción de pared inferior W4, respectivamente. Por lo tanto, las respectivas porciones de pared W1 a W5 pueden rodear, en forma de envuelta, el brazo basculante izquierdo 43 y otros componentes, exponiendo al mismo tiempo sólo las superficies laterales izquierdas del brazo basculante izquierdo 43 y otros componentes. Como resultado, según se ve en las figuras 11 y 12, las zonas alrededor de la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D pueden estar sustancialmente cerradas. Por lo tanto, la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D pueden estar protegidas apropiadamente contra las piedras y análogos que saltan en todas las direcciones.

Las regiones del brazo basculante izquierdo 43 y otros componentes sometidos a piedras y análogos son principalmente las superficies laterales izquierdas del brazo basculante izquierdo 43 y otros componentes. Por lo

tanto, se puede evitar efectivamente que piedras y análogos que chocan con el brazo basculante izquierdo 43 y otros componentes y rebotan de ellos entren en la cubierta de correa 27.

Además, dado que la cubierta inferior 75 tiene agujeros de descarga 76a, 76b y 76c, las piedras y análogos que hayan entrado en la cubierta de correa 27 se pueden descargar apropiadamente fuera de la cubierta de correa 27.

Como se ha descrito anteriormente, el vehículo de motor de dos ruedas 1 de la realización 1 incluye la cubierta de correa 27 que puede proteger convenientemente la correa dentada 65. Así, el vehículo 1 es capaz de circular en varias condiciones, incluyendo carreteras sucias y circuitos todo terreno.

La cubierta de correa 27 se puede separar en la cubierta superior 73 que tiene la porción de pared superior W2 y la porción de pared superior y exterior W3 que son fácilmente visibles debido al aspecto exterior del vehículo de motor de dos ruedas 1, y la cubierta interior 71 que tiene la porción de pared interior W1 que no es fácilmente visible. Por lo tanto, la forma de la cubierta superior 73 se puede seleccionar y diseñar por separado de la cubierta interior 71, y la porción de pared superior W2 y la porción de pared superior y exterior W3 se pueden diseñar convenientemente. Igualmente, la cubierta de correa 27 se puede separar en la cubierta inferior 75 que tiene la porción de pared inferior W4 y la porción de pared inferior y exterior W5 que son fácilmente visibles debido al aspecto exterior del vehículo de motor de dos ruedas 1, y la cubierta interior 71 que tiene la porción de pared interior W1 que no es fácilmente visible. Por lo tanto, la forma de la cubierta inferior 75 se puede seleccionar y diseñar por separado de la cubierta interior 71, y la porción de pared inferior W4 y la porción de pared inferior y exterior W5 se pueden diseñar convenientemente.

El brazo basculante 21 es soportado por la parte trasera de la unidad de motor 15 relativamente rígida (específicamente, por los cárteres de motor 33 y 35). De esta forma, el brazo basculante 21 puede ser soportado convenientemente. Esto puede evitar que la carga del brazo basculante 21 actúe en el eje de salida 31. Esto también puede evitar el desgaste no uniforme del eje de pivote (37, 39).

El casquete elástico 56 se ha previsto para la apertura de la cubierta de eje de salida 44. El casquete elástico 56 se monta primero en la abertura de la cubierta de eje de salida 44, y a continuación se monta el tapón de eje de salida 57. Con esta construcción, cuando el tapón de eje de salida 57 se coloca en una posición predeterminada en la cubierta de eje de salida 44, el casquete elástico 56 se deforma en respuesta a una presión en el espacio cerrado formado entre el tapón de eje de salida 57 y el casquete elástico 56, pudiendo absorber por ello variaciones de la presión en el espacio cerrado. Esto puede evitar convenientemente el desplazamiento del tapón de eje de salida 57 con relación a la cubierta de eje de salida 44, tal como el aflojamiento del tapón de eje de salida 57, antes de fijar el tapón de eje de salida 57 a la cubierta de eje de salida 44 con pernos o de otro modo. Por lo tanto, la eficiencia operativa al montar el tapón de eje de salida 57 se puede mejorar.

Si se omite el casquete elástico 56, cuando el tapón de eje de salida 57 se coloca en la posición predeterminada en la cubierta de eje de salida 44, el eje de salida 31, el cojinete 53, la cubierta de eje de salida 44 y el tapón de eje de salida 57 forman un espacio cerrado. Sin embargo, la presión en el espacio cerrado no es absorbida por ninguno de estos elementos. El desplazamiento de posición del tapón de eje de salida 57, tal como el aflojamiento del tapón de eje de salida 57, puede producirse fácilmente antes de fijar el tapón de eje de salida 57 a la cubierta de eje de salida 44.

El brazo basculante izquierdo 43 tiene la ranura 49, y el brazo basculante derecho 41 también tiene una ranura (no representada), que permiten colocar exactamente el instrumento de medición 111. Por lo tanto, las posiciones de los extremos opuestos del eje 45 se pueden medir exactamente. En base a resultados de la medición, el eje 45 se puede ajustar exactamente de modo que sea paralelo a la dirección transversal y. En base a los resultados de la medición, el eje 45 también se puede aproximar y alejar del eje de pivote (37, 39).

Debido en particular a que la correa dentada 65 tiene una anchura B (véase la figura 2) mayor que una cadena, el desplazamiento en la dirección transversal y del eje 45 (eje de rueda trasera A2) tiene una influencia relativamente grande. Por ejemplo, tiende a dar lugar a la abrasión de la correa dentada 65. En esta realización 1, la ranura 49 sirve para poder alinear el eje 45 en la dirección transversal y con alta exactitud, evitando por ello efectivamente el daño de la correa dentada 65.

Las ranuras 49 se usan para medir dimensiones dL y dR con referencia a los bordes traseros 43E y 41E. Por lo tanto, se evitan errores al obtener resultados de medición exactos. En una construcción para medir las dimensiones con referencia a una escala o un indicador formado en el brazo basculante 21, por ejemplo, hay posibilidad de desplazar la escala propiamente dicha o el indicador propiamente dicho. Esto es debido a un error que se produce al tiempo de fabricar el brazo basculante 21 (por ejemplo, un desplazamiento que tiene lugar al tiempo de la formación de la escala o análogos), o un error que tiene lugar al tiempo de fabricar varios componentes asociados con el brazo basculante 21. Por otra parte, hay muy poca posibilidad de un error que tenga lugar en las dimensiones de la configuración exterior del brazo basculante 21. Dado que las dimensiones dL y dR se basan en los bordes traseros 43E y 41E que son partes de la configuración exterior del brazo basculante 21, en ellas no pueden influir fácilmente los errores de fabricación del brazo basculante 21 y otras piezas asociadas. Por lo tanto, las dimensiones dL y dR se pueden medir con una exactitud incrementada.

Las ranuras 49 se extienden a lo largo de la línea imaginaria L en vista lateral. Por lo tanto, según se ve en la figura 5, un aumento en la dimensión dL dará lugar a una disminución en una cantidad correspondiente de una distancia EL entre el eje de pivote (37, 39) y el eje 45 (eje de rueda trasera A2), y una disminución de la dimensión dL dará lugar a un aumento en una cantidad correspondiente de la distancia EL. Lo mismo se puede afirmar de la dimensión dR. Es decir, en base a los resultados de la medición de las dimensiones dL y dR, la distancia EL también puede ser determinada de forma única. Por lo tanto, la distancia EL se puede ajustar fácilmente. Dado que un extremo de cada ranura 49 llega al borde trasero 43E y 41E, la dimensión se puede medir convenientemente con referencia al borde trasero 43E y 41E.

Dado que el eje de salida 31 y el eje de pivote (37, 39) del brazo basculante 21 son coaxiales, el basculamiento del brazo basculante 21 se sincroniza con el basculamiento de la correa dentada 65, lo que puede evitar convenientemente que la correa dentada 65 se desenganche de la polea de accionamiento 51 y la polea movida 61. Dado que el eje de salida 31 y el eje de pivote (37, 39) son coaxiales, la tensión de la correa dentada 65 se mantiene sustancialmente constante aunque el brazo basculante 21 bascule, evitando por ello que la correa dentada 65 se desenganche de las poleas 51 y 61 con un efecto incrementado. Por lo tanto, no hay que proporcionar por separado un mecanismo (por ejemplo, rodillos) para evitar el salto de diente de la correa dentada 65, ni tampoco hay que ampliar excesivamente el diámetro de la polea de accionamiento 51. Esto puede evitar convenientemente la ampliación del tamaño de la carrocería del vehículo de motor de dos ruedas 1.

Dado que se transmite potencia desde el eje de salida 31 a la rueda trasera 23 a través de la correa dentada 65, se logra un ahorro de peso en comparación con el caso de transmitir la potencia con una cadena. Específicamente, se puede omitir un cárter troquelado para almacenar aceite empleando la correa dentada 65, haciendo por ello ligera la porción de carrocería alrededor de la rueda trasera 23.

Segunda realización

El autor de la presente invención ha descubierto que se genera un ruido apagado cuando, como se describe en la realización 1, se emplea la cubierta de correa 27 del tipo sustancialmente cerrado rodeando la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D. Este ruido es algo irritante para el motorista, y puede impedir la marcha cómoda. Entonces, el autor de la presente invención llevó a cabo una investigación intensiva y averiguó que el ruido apagado consta de un ruido procedente de la correa dentada 65 y un ruido procedente del brazo basculante izquierdo 43.

El ruido de la correa dentada 65 lo genera la correa dentada 65 propiamente dicha como resultado de la amplificación de su vibración de cuerda. La frecuencia de este sonido es variable con los valores característicos (peso y tensión) de la correa dentada 65, la extensión de la correa dentada 65, y el número de rotaciones de la polea de accionamiento 51. No hay forma de evitar la generación de este sonido propiamente dicho que es debido a la oscilación de cuerda de la correa dentada 65. Se considera que el sonido producido por la correa dentada 65 propiamente dicha llega al oído del conductor como un sonido apagado porque la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D están sustancialmente encerradas en la cubierta de correa 27.

El sonido del brazo basculante izquierdo 43 se genera a partir del brazo basculante izquierdo 43 propiamente dicho por basculamiento del brazo basculante izquierdo 43. Es decir, la vibración de cuerda de la correa dentada 65 hace bascular y vibrar la polea de accionamiento 51 y la polea movida 61 sustancialmente en la dirección hacia delante y hacia atrás x. La vibración de la polea movida 61 es transmitida al eje 45 a través de la rueda 24, y también se transmite desde el eje 45 al brazo basculante 21. Cuando la vibración sea transmitida al brazo basculante 21, se generará un sonido a partir del brazo basculante 21 propiamente dicho. Aquí, cuando el brazo basculante izquierdo 43 genera sonido a partir de la cubierta de correa 27, se piensa que el sonido es un sonido apagado.

El autor de la presente invención ha logrado una construcción que puede hacer menos audible para el motorista y terceros el "sonido apagado" que se genera cuando se emplea dicha cubierta de correa 27. Esta construcción se describirá como realización 2.

La realización 2 se describirá a continuación con referencia a los dibujos. Un vehículo de motor de dos ruedas 1 de la realización 2 tiene sustancialmente la misma construcción que la de la realización 1 a excepción de que la construcción de la cubierta de correa y la construcción del eje son diferentes de las de la realización 1. Así, el vehículo de motor de dos ruedas 1 de la realización 2 se describirá centrándose en la cubierta de correa y el eje. Se usan signos de referencia análogos para identificar partes análogas de la realización 1 y no se describirán en especial.

La figura 14 es una vista en sección, tomada en la línea b-b de la figura 1, de una cubierta de correa 81 de la realización 2. La figura 15 es una vista en sección, tomada en la línea c-c de la figura 1, de la cubierta de correa 81 de la realización 2.

Como se representa, la cubierta de correa 81 tiene la cubierta interior 71, la cubierta superior 73 y la cubierta inferior

- 75 descritas anteriormente. Además, la cubierta de correa 81 tiene absorbedores de sonido 83, 84 y 85 dispuestos en su interior. El absorbedor de sonido 83 está dispuesto rodeando la porción de correa superior 65U. El absorbedor de sonido 84 está dispuesto rodeando la porción de correa inferior 65D. El absorbedor de sonido 85 está dispuesto en una posición opuesta al brazo basculante izquierdo 43 como se representa en la figura 15. Cada uno de los absorbedores de sonido 83 a 85 tiene forma de hoja que está montada en un estado apropiadamente curvado en una pared interior de la cubierta de correa 81. El absorbedor de sonido 83 corresponde al absorbedor de sonido superior. El absorbedor de sonido 84 corresponde al absorbedor de sonido inferior. El absorbedor de sonido 85 corresponde al absorbedor de sonido de brazo basculante.
- Los absorbedores de sonido 83 a 85, preferiblemente, están formados de un material de espuma o esponja que tiene una estructura porosa. Se puede citar, por ejemplo, esponja de caucho de etileno propileno dieno (EPDM), esponja de uretano y análogos. Alternativamente, los absorbedores de sonido 83 a 85 pueden ser de fieltro o tela no tejida. Los absorbedores de sonido 83 a 85 pueden incluir una pluralidad de estos materiales. Los absorbedores de sonido 83 a 85 también pueden incluir un material que tenga propiedades de insonorización. O los absorbedores de sonido 83 a 85 se pueden formar de manera que tengan propiedades de insonorización además de una operación de absorción de sonido.
- La cubierta de correa 81 incluye además elementos de sujeción 86, 87 y 88 para sujetar los absorbedores de sonido 83 a 85. El elemento de sujeción 86 sujeta los absorbedores de sonido 83 a 85 intercalados entre el elemento de sujeción 86 y las paredes interiores de la cubierta interior 71. El elemento de sujeción 87 sujeta el absorbedor de sonido 83 intercalado entre el elemento de sujeción 87 y las paredes interiores de la cubierta superior 73. El elemento de sujeción 88 sujeta el absorbedor de sonido 84 intercalado entre el elemento de sujeción 88 y las paredes interiores de la cubierta inferior 75.
- Se hace referencia a la figura 16. La figura 16A es una vista en perspectiva despiezada de la cubierta interior 17 y el elemento de sujeción 86. La figura 16B es una vista en perspectiva despiezada de la cubierta superior 73 y el elemento de sujeción 87. La figura 16C es una vista en perspectiva despiezada de la cubierta inferior 75 y el elemento de sujeción 88.
- Como se representa, los elementos de sujeción 86 a 88 tienen una pluralidad de aberturas relativamente grandes 86a, 87a y 88a, respectivamente, para no obstruir la función de absorción de sonido de los absorbedores de sonido 83 a 85. Los elementos de sujeción 86 a 88 tienen formas alargadas en las direcciones de extensión de la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D. En consecuencia, los absorbedores de sonido 83 y 84 se pueden instalar en la cubierta de correa 81 en contraposición a partes grandes de la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D. Los elementos de sujeción 86 a 88 están conformados siguiendo las paredes interiores correspondientes de la cubierta interior 71, la cubierta superior 73 y la cubierta inferior 75. En consecuencia, los absorbedores de sonido 83 a 85 se pueden instalar convenientemente en las paredes interiores de las respectivas cubiertas 71, 73 y 75.
- Los absorbedores de sonido 83 y 84 absorben y/o aíslan los sonidos que se generan a partir de la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D, respectivamente, impidiendo por ello que el sonido apagado escape fuera de la cubierta de correa 81. El absorbedor de sonido 85 absorbe y/o aísla el sonido que se genera a partir del brazo basculante izquierdo 43, impidiendo por ello que el sonido apagado escape fuera de la cubierta de correa 81.
- Se hace referencia a la figura 17. La figura 17 es una vista en sección, tomada en la línea a-a de la figura 1, del vehículo de motor de dos ruedas 1 según la realización 2.
- Como se representa, un eje 91 incluye un elemento de tubo 93 que tiene un interior hueco, y un amortiguador de vibraciones 95 introducido en el interior del elemento de tubo 93. El elemento de tubo 93 se hace de metal y es altamente rígido. El amortiguador de vibraciones 95 se forma de un material de espuma de resina. El material de espuma puede ser espuma de uretano o espuma de poliestireno, por ejemplo. El elemento de tubo 93 corresponde al elemento tubular.
- El eje 91 construido de esta forma amortigua y/o absorbe convenientemente la vibración transmitida desde la polea movida 61. Como resultado, se reduce la vibración transmitida desde el eje 91 al brazo basculante 21, reduciendo por ello el sonido que se genera a partir del brazo basculante izquierdo 43 propiamente dicho.
- Según la realización 2 descrita anteriormente, dado que la cubierta de correa 81 tiene los absorbedores de sonido 83 y 84, los sonidos que se generan a partir de la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D se pueden evitar efectivamente. Dado que la cubierta de correa 81 tiene el absorbedor de sonido 85, el sonido que se genera a partir del brazo basculante izquierdo 43 se puede evitar convenientemente. Por lo tanto, el sonido apagado resulta menos audible para el motorista y/o terceros.
- Dado que la cubierta de correa 81 tiene los elementos de sujeción 86 a 88, los absorbedores de sonido 83 a 85 se pueden instalar convenientemente en la cubierta de correa 81.

Dado que el interior del eje 91 se está lleno del amortiguador de vibraciones 95, se reduce el sonido que se genera a partir del brazo basculante izquierdo 43 propiamente dicho dentro de la cubierta de correa 81. Esto puede impedir efectivamente el sonido apagado que se genera a partir de la cubierta de correa 81.

5 La realización 2 descrita anteriormente produce efectos similares a los de la realización 1. Es decir, la porción de pared interior W1 puede separar de la rueda trasera 23 no solamente la porción de correa superior 65U y la porción de correa inferior 65D, sino el brazo basculante izquierdo 43 y la cubierta de eje de salida 44. Por lo tanto, la porción de pared interior W1 puede bloquear efectivamente las piedras y análogos despedidos de la rueda trasera 23 hacia la correa dentada 65, y también puede evitar efectivamente que piedras y análogos choquen con el brazo basculante izquierdo 43 y/o la cubierta de eje de salida 44 (a continuación se denomina "el brazo basculante izquierdo 43 y análogos" cuando sea apropiado). Además, la cubierta de correa 27, que tiene la porción de pared superior W2 y la porción de pared inferior W4 además de la porción de pared interior W1, puede proteger la correa dentada 65 con un efecto incrementado, y también puede impedir que piedras y análogos choquen con el brazo basculante izquierdo 43 y análogos.

15 El vehículo de motor de dos ruedas según las presentes realizaciones incluye un brazo basculante que puede bascular alrededor de un eje de pivote coaxial con un eje de salida de una unidad de motor; una rueda motriz soportada rotativamente por una porción trasera del brazo basculante; una polea de accionamiento montada en el eje de salida; una polea movida rotativa con la rueda motriz; una correa dentada enrollada alrededor de la polea de accionamiento y la polea movida; y una cubierta de correa para proteger la correa dentada; donde la rueda motriz y una porción delantera del brazo basculante están situadas, en vista en planta, en un lado de la correa dentada, y una porción situada hacia atrás del brazo basculante está situada, en vista en planta, en el otro lado enfrente del lado de la correa dentada, por lo que el brazo basculante cruza la correa dentada en vista en planta; y donde la cubierta de correa incluye una porción de pared interior situada en un lado de la correa dentada y extendiéndose verticalmente desde encima de una porción de correa superior de la correa dentada que pasa, en vista lateral, por encima de una línea imaginaria que se extiende a través de un centro de rotación de la polea de accionamiento y un centro de rotación de la polea movida, a debajo de una porción de correa inferior de la correa dentada que pasa, en vista lateral, por debajo de la línea imaginaria, separando por ello la correa dentada y la rueda motriz; una porción de pared superior situada encima de la porción de correa superior; y una porción de pared inferior situada debajo de la porción de correa inferior.

20 En el vehículo de motor de dos ruedas de las presentes realizaciones, el eje de pivote del brazo basculante es coaxial con el eje de salida de la unidad de motor. Por lo tanto, el brazo basculante está situado cerca de la porción de correa superior y la porción de correa inferior, respectivamente. El brazo basculante cruza la correa dentada en vista en planta. Así, la relación posicional en la dirección transversal de la carrocería de vehículo entre el brazo basculante y la correa dentada varía en gran medida con las posiciones en la dirección hacia delante y hacia atrás.

25 Con un movimiento hacia arriba y hacia abajo de la rueda motriz, el brazo basculante bascula alrededor del eje de pivote. El eje de salida gira la polea de accionamiento. La potencia rotativa de la polea de accionamiento es transmitida a la polea movida a través de la correa dentada. La polea movida es movida en rotación con la rueda motriz.

30 La porción de pared interior de la cubierta de correa separa la correa dentada y la rueda motriz sobre una zona que se extiende verticalmente desde encima de la porción de correa superior a debajo de la porción de correa inferior. En consecuencia, la porción de pared interior puede bloquear efectivamente las piedras y análogos que saltan desde la rueda motriz a la correa dentada y el brazo basculante. La cubierta de correa incluyendo además la porción de pared superior y la porción de pared inferior además de dicha porción de pared interior puede proteger convenientemente la correa dentada, y también puede evitar la colisión propiamente dicha de piedras y análogos con el brazo basculante, como con la porción de correa superior y la porción de correa inferior, eliminando por ello la posibilidad de que las piedras y análogos choquen con el brazo basculante y reboten de él.

35 Por lo tanto, aunque el brazo basculante esté verticalmente cerca de la porción de correa inferior, e incluso aunque la relación posicional en la dirección transversal de la carrocería de vehículo entre el brazo basculante y la correa dentada varíe en gran medida con las posiciones en la dirección hacia delante y hacia atrás, la cubierta de correa superior puede proteger apropiadamente la correa dentada.

40 En las presentes realizaciones, se prefiere que la porción delantera del brazo basculante se soporte basculantemente en una posición en un lado de la correa dentada en vista en planta. Además, en las presentes realizaciones, se prefiere que la porción delantera del brazo basculante sea soportada por la unidad de motor.

45 En las presentes realizaciones, se prefiere que el brazo basculante incluya un cuerpo de brazo basculante de lado de correa situado en el mismo lado que la correa dentada de la rueda motriz, y el cuerpo de brazo basculante de lado de correa cruza la correa dentada en vista en planta de tal manera que la rueda motriz y una porción delantera del cuerpo de brazo basculante de lado de correa estén situadas en un lado de la correa dentada en vista en planta y una porción situada hacia atrás del cuerpo de brazo basculante está situada en el otro lado enfrente del lado de la correa dentada en vista en planta.

5 En las presentes realizaciones, se prefiere que la cubierta de correa incluya una porción de pared superior y exterior situada en el otro lado enfrente del lado de la porción de correa superior. También se prefiere que la cubierta de correa incluya una porción de pared superior y exterior situada en el lado de la porción de correa superior enfrente de su lado de pared interior. Tal construcción puede bloquear efectivamente las piedras y análogos que saltan desde el otro lado a la porción de correa superior.

10 En las presentes realizaciones, se prefiere que la porción de pared superior y exterior se forme desde la porción de pared superior a una posición adyacente a un extremo superior del brazo basculante; rodeando la porción de pared interior, la porción de pared superior y la porción de pared superior y exterior la porción de correa superior. Se prefiere que el brazo basculante incluya una porción de brazo basculante de lado de correa situada en el mismo lado de la rueda motriz que la correa dentada, y la porción de pared superior y exterior se ha formado desde la porción de pared superior a una posición adyacente a un extremo superior de la porción de brazo basculante de lado de correa; rodeando la porción de pared interior, la porción de pared superior y la porción de pared superior y exterior la porción de correa superior. Con tal construcción, la porción de pared superior, la porción de pared interior y la porción de pared superior y exterior pueden rodear zonas encima y en lados opuestos de la porción de correa superior. Por lo tanto, la porción de correa superior puede estar protegida efectivamente.

20 En las presentes realizaciones, se prefiere que la cubierta de correa incluya una porción de pared inferior y exterior situada en el otro lado enfrente del lado de la porción de correa inferior. También se prefiere que la cubierta de correa incluya una porción de pared inferior y exterior situada en el lado de la porción de correa inferior enfrente de la porción de su lado de pared interior. Tal construcción puede bloquear efectivamente las piedras y análogos que saltan desde el otro lado a la porción de correa inferior.

25 En las presentes realizaciones, se prefiere que la porción de pared inferior y exterior se forme desde la porción de pared inferior a una posición adyacente a un extremo inferior del brazo basculante; rodeando la porción de pared interior, la porción de pared inferior y la porción de pared inferior y exterior la porción de correa inferior. Se prefiere que el brazo basculante incluya una porción de brazo basculante de lado de correa situada en el mismo lado de la rueda motriz que la correa dentada, y la porción de pared inferior y exterior se forma desde la porción de pared inferior a una posición adyacente a un extremo inferior de la porción de brazo basculante de lado de correa; rodeando la porción de pared interior, la porción de pared inferior y la porción de pared inferior y exterior la porción de correa inferior. Con tal construcción, la porción de pared inferior, la porción de pared interior y la porción de pared inferior y exterior pueden rodear zonas debajo y en lados opuestos de la porción de correa inferior. Por lo tanto, la porción de correa inferior puede estar protegida efectivamente.

35 En las presentes realizaciones, se prefiere que la porción de pared inferior tenga agujeros de descarga. Esta construcción puede descargar convenientemente de la cubierta de correa objetos extraños como piedras y análogos y agua de lluvia que hayan entrado en la cubierta de correa.

40 En estas realizaciones, se prefiere que la cubierta de correa tenga un absorbedor de sonido superior dispuesto en una posición opuesta a la porción de correa superior. Esta construcción puede absorber efectivamente el sonido generado por la porción de correa superior.

45 En las presentes realizaciones, se prefiere que la cubierta de correa tenga un absorbedor de sonido inferior dispuesto en una posición opuesta a la porción de correa inferior. Esta construcción puede absorber efectivamente el sonido generado por la porción de correa inferior.

50 En las presentes realizaciones, se prefiere que la cubierta de correa tenga un absorbedor de sonido de brazo basculante dispuesto en una posición opuesta al brazo basculante. Esta construcción puede absorber efectivamente el sonido generado por el brazo basculante.

55 En las presentes realizaciones, se prefiere que la cubierta de correa incluya una cubierta interior, una cubierta superior y una cubierta inferior separables una de otra, formándose la porción de pared interior en la cubierta interior, formándose la porción de pared superior en la cubierta superior, y formándose la porción de pared inferior en la cubierta inferior. Con esta construcción, la cubierta superior y la cubierta inferior que aparecen fácilmente en el aspecto exterior del vehículo de motor de dos ruedas se pueden fabricar por separado de la cubierta interior que no aparece fácilmente en el aspecto exterior.

60 En las presentes realizaciones, se prefiere que el vehículo de motor de dos ruedas incluya un eje mantenido por la porción trasera del brazo basculante para soportar rotativamente la rueda motriz; donde el eje incluye un elemento tubular que tiene un interior hueco, y un amortiguador de vibraciones dispuesto en el interior del elemento tubular. Con esta construcción, incluso cuando se transmite vibración desde la polea movida u otros componentes, el eje propiamente dicho puede absorber efectivamente la vibración. Por lo tanto, la vibración a transmitir desde el eje al brazo basculante se puede reducir.

65 En las presentes realizaciones, se prefiere que el vehículo de motor de dos ruedas incluya un eje mantenido por la

porción trasera del brazo basculante para soportar rotativamente la rueda motriz; donde el brazo basculante tiene una porción de guía para colocar un instrumento de medición para medir una distancia desde un borde trasero del brazo basculante al eje o medir una dimensión con referencia al borde trasero y correspondiente a la distancia. Dado que el instrumento de medición se puede colocar exactamente por medio de la porción de guía, la posición del eje puede ser medida con exactitud. La distancia desde el borde trasero del brazo basculante o la dimensión con referencia al borde trasero del brazo basculante no queda influenciada fácilmente por los errores que tienen lugar al tiempo de fabricar el brazo basculante y/o los errores de fabricación de varias piezas asociadas. Por lo tanto, dicha distancia o dimensión se puede obtener con una exactitud incrementada, midiendo o ajustando la posición del eje con gran exactitud.

En las presentes realizaciones, se prefiere que la porción de guía sea una ranura que se extienda a lo largo de la línea imaginaria en vista lateral, llegando un extremo de la ranura al borde trasero del brazo basculante. Dado que la porción de guía es una ranura que se extiende a lo largo de la línea imaginaria en vista lateral, la distancia entre el eje de pivote y el eje puede ser determinada a partir del resultado de la medición. Dado que un extremo de la ranura llega al borde trasero del brazo basculante, la distancia desde el borde trasero o la dimensión con referencia al borde trasero se puede medir convenientemente.

Se prefiere que el vehículo de motor de dos ruedas incluya una rueda motriz soportada rotativamente por un brazo basculante; una polea de accionamiento montada en el eje de salida; una polea movida rotativa con la rueda motriz; una correa dentada enrollada alrededor de la polea de accionamiento y la polea movida; una cubierta de correa rodeando al menos parte de la correa dentada; y un absorbedor de sonido dispuesto en la cubierta de correa. Esta construcción puede impedir efectivamente el sonido que se genera a partir de la cubierta de correa.

Se prefiere que el vehículo de motor de dos ruedas incluya un eje soportado por un brazo basculante; una rueda motriz soportada rotativamente por el eje, una polea de accionamiento montada en un eje de salida de una unidad de motor; una polea movida rotativa con la rueda motriz; y una correa dentada enrollada alrededor de la polea de accionamiento y la polea movida; donde el eje incluye un elemento tubular que tiene un interior hueco, y un amortiguador de vibraciones dispuesto en el interior del elemento tubular. Con esta construcción, incluso cuando la vibración se transmite desde la polea movida u otros componentes, el eje propiamente dicho puede absorber efectivamente la vibración. Por lo tanto, se puede reducir la vibración que se transmite desde el eje al brazo basculante.

La presente invención no se limita a las realizaciones anteriores, sino que se puede modificar de la siguiente manera:

(1) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, la cubierta de correa 27 o 81 se puede separar en la cubierta interior 71, la cubierta superior 73 y la cubierta inferior 75, pero esto no es limitativo. Es decir, las posiciones y el número de elementos en los que la cubierta de correa 27 o 81 se puede separar, se pueden cambiar según sea apropiado. Por ejemplo, la cubierta de correa 27 puede constar de dos elementos como una cubierta superior y una cubierta inferior. En este caso, por ejemplo, en la cubierta superior puede formarse parte de la porción de pared interior W1, la porción de pared superior W2 y la porción de pared superior y exterior W3. Encima de la cubierta inferior puede formarse el resto de la porción de pared interior W1, la porción de pared inferior W4 y la porción de pared inferior y exterior W5. De esta forma, la cubierta encima de la que se deberá formar cada una de las porciones de pared W1 a W5 se puede seleccionar o variar según sea apropiado. Además, cada una de la cubierta superior y la cubierta inferior puede tener una sección en forma de U, por ejemplo. Así, la forma de cada elemento también se puede seleccionar o variar según sea apropiado.

(2) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, la cubierta interior 71 y la cubierta superior 73 están unidas, pero esto no es limitativo. Es decir, se puede hacer un cambio para no unir la cubierta interior 71 y la cubierta superior 73. En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, la porción de pared interior W1 y la porción de pared superior W2 son continuas, pero esto no es limitativo. Es decir, la porción de pared interior W1 y la porción de pared superior W2 pueden ser discontinuas, y puede haber un intervalo entre la porción de pared interior W1 y la porción de pared superior W2. Se puede hacer un cambio similar en la relación entre la cubierta interior 71 y la cubierta inferior 75, y en la relación entre la porción de pared interior W1 y la porción de pared inferior W4.

(3) En la realización 2 descrita anteriormente, el absorbedor de sonido 83 está dispuesto rodeando la porción de correa superior 65U, pero esto no es limitativo. Por ejemplo, se puede hacer un cambio para proporcionar un absorbedor de sonido solamente para una zona lateral que mira a la porción de correa superior 65U. Se puede hacer un cambio para proporcionar un absorbedor de sonido solamente para parte de la zona que rodea la porción de correa superior 65U. Igualmente, en la realización 2 descrita anteriormente, el absorbedor de sonido 84 está dispuesto rodeando la porción de correa inferior 65D, pero esto no es limitativo. Por ejemplo, se puede hacer un cambio para proporcionar un absorbedor de sonido solamente para una zona lateral que mira a la porción de correa inferior 65D. Se puede hacer un cambio para proporcionar un absorbedor de sonido solamente para parte de la zona que rodea la porción de correa inferior 65D.

ES 2 564 649 T3

- (4) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, la correa dentada 65 está situada en el lado izquierdo de la rueda trasera 23, pero esto no es limitativo. Es decir, la correa dentada 65 puede estar situada al lado derecho de la rueda trasera 23.
- 5 (5) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, el brazo basculante 21 es soportado por la unidad de motor 15, pero esto no es limitativo. Por ejemplo, se puede hacer un cambio de modo que el brazo basculante 21 sea soportado por el bastidor de carrocería 3.
- 10 (6) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, el brazo basculante izquierdo 43 tiene una forma curvada, pero esto no es limitativo. Es decir, la forma del brazo basculante izquierdo 43 se puede diseñar o seleccionar según sea apropiado. Por ejemplo, el brazo basculante izquierdo 43 se puede cambiar a una forma lineal o una forma redondeada, o a una forma incluyendo tanto una forma lineal como una forma redondeada.
- 15 (7) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, el brazo basculante 21 incluye el brazo basculante derecho 41 y el brazo basculante izquierdo 43, pero esto no es limitativo. Por ejemplo, se puede hacer un cambio para omitir uno del brazo basculante derecho 41 y el brazo basculante izquierdo 43.
- 20 (8) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, se han formado tres agujeros de descarga 76a a 76c en la cubierta inferior 75, pero esto no es limitativo. El número de agujeros de descarga se puede cambiar según sea apropiado. Por ejemplo, cuando objetos extraños, agua, etc, tienden a recogerse en una posición, se puede hacer un cambio formando un solo agujero de descarga en dicha posición. El agujero de descarga 76a se forma en la porción de pared inferior W4, el agujero de descarga 76b en el rebaje 75a, y el agujero de descarga 76c en la porción curvada entre la porción de pared inferior W4 y la porción de pared inferior y exterior W5, pero las posiciones de los agujeros de descarga se pueden cambiar según sea apropiado. Por ejemplo, los agujeros se pueden formar en la porción de pared inferior y exterior W5. O se puede hacer un cambio formando agujeros de descarga en la cubierta interior 71.
- 25 (9) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, la ranura 49 está destinada a medir la dimensión dL, pero esto no es limitativo. Por ejemplo, la dimensión dL se puede cambiar a una dimensión diferente con referencia al borde trasero 43E y correspondiendo a la distancia DL. La dimensión dL se puede cambiar a la distancia DL desde el borde trasero 43E del brazo basculante izquierdo 43 al eje 45. A este respecto, el instrumento de medición y la forma de la ranura 49 se pueden cambiar según sea apropiado. Se puede hacer un cambio similar en la ranura (no representada) del brazo basculante derecho 41.
- 30 (10) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, la ranura 49 y análogos están formados tanto en el brazo basculante derecho 41 como en el brazo basculante izquierdo 43, pero esto no es limitativo. Por ejemplo, cuando el brazo basculante 21 tiene solamente uno del brazo basculante derecho 41 y el brazo basculante izquierdo 43, se puede hacer un cambio formando la ranura en dicho brazo basculante.
- 35 (11) En cada una de las realizaciones 1 y 2 descritas anteriormente, la ranura 49 ejemplifica el medio para colocar el instrumento de medición 111, pero esto no es limitativo. Se puede hacer un cambio a cualquier configuración tal como un saliente, proyección o hendidura a condición de que pueda colocar el instrumento de medición 111.
- 40 (12) Se puede hacer otro cambio en cada una de las realizaciones y las realizaciones modificadas descritas en las secciones (1) a (11) anteriores, según sea apropiado, sustituyendo cada construcción por otra modificación o combinando las construcciones descritas. Se puede hacer otras varias modificaciones, sin limitación a las realizaciones 1 y 2 y las realizaciones modificadas descritas anteriormente.
- 45

REIVINDICACIONES

1. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) incluyendo:
- 5 un brazo basculante (21) que puede bascular alrededor de un eje de pivote (37, 39) coaxial con un eje de salida (31) de una unidad de motor (15);
- una rueda motriz (23) soportada rotativamente por una porción trasera del brazo basculante (21);
- 10 una polea de accionamiento (51) montada en el eje de salida (31);
- una polea movida (61) rotativa con la rueda motriz (23);
- 15 una correa dentada (65) enrollada alrededor de la polea de accionamiento (51) y la polea movida (61); y
- una cubierta de correa (27, 81) para proteger la correa dentada (65);
- donde la cubierta de correa (27, 81) incluye:
- 20 una porción de pared interior (W1) que mira a la correa dentada (65) y que se extiende verticalmente desde encima de una porción de correa superior (65U) de la correa dentada (65) a debajo de una porción de correa inferior (65D) de la correa dentada (65) separando por ello la correa dentada (65) y la rueda motriz (23);
- 25 una porción de pared superior (W2) situada encima de la porción de correa superior (65U); y
- una porción de pared inferior (W4) situada debajo de la porción de correa inferior (65D).
2. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según la reivindicación 1, donde la rueda motriz y una porción delantera del brazo basculante (21) están situadas, en vista en planta, en un lado de la correa dentada (65), y una porción situada hacia atrás del brazo basculante (21) está situada, en vista en planta, en el otro lado de la correa dentada (65), estando el otro lado enfrente del lado de la correa dentada (65), por lo que el brazo basculante (21) cruza la correa dentada (65) en vista en planta; y la porción de pared interior (W1) está situada en dicho lado de la correa dentada (65).
3. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según la reivindicación 2, donde la porción de pared interior (W1) está situada en dicho lado de la correa dentada (65) y se extiende verticalmente desde encima de la porción de correa superior (65U) de la correa dentada (65) que pasa, en vista lateral, por encima de una línea imaginaria (L) que se extiende a través de un centro de rotación de la polea de accionamiento (51) y un centro de rotación de la polea movida (61), a debajo de una porción de correa inferior (65D) de la correa dentada (65) que pasa, en vista lateral, por debajo de la línea imaginaria (L), separando por ello la correa dentada (65) y la rueda motriz (23).
4. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 3, donde la cubierta de correa (27, 81) incluye una porción de pared superior y exterior (W3) situada en el otro lado enfrente del lado de la porción de correa superior (65U).
5. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según la reivindicación 4, donde la porción de pared superior y exterior (W3) se forma desde la porción de pared superior (W2) hasta una posición adyacente a un extremo superior del brazo basculante (21);
- 50 rodeando la porción de pared interior (W1), la porción de pared superior (W2) y la porción de pared superior y exterior (W3) la porción de correa superior (65U).
6. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 5, donde la cubierta de correa (27, 81) incluye una porción de pared inferior y exterior (W5) situada en el otro lado enfrente del lado de la porción de correa inferior (65D).
7. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según la reivindicación 6, donde la porción de pared inferior y exterior (W5) se forma desde la porción de pared inferior (W4) a una posición adyacente a un extremo inferior del brazo basculante (21); rodeando la porción de pared interior (W1), la porción de pared inferior (W4) y la porción de pared inferior y exterior (W5) la porción de correa inferior (65D).
8. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 7, donde la porción de pared inferior (W4) tiene agujeros de descarga (76a, 76b, 76c).
9. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 8, donde la cubierta de correa (27, 81) tiene un absorbedor de sonido superior (83) dispuesto en una posición opuesta a la porción de correa

superior (65U).

5 10. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 9, donde la cubierta de correa (27, 81) tiene un absorbedor de sonido inferior (84) dispuesto en una posición opuesta a la porción de correa inferior (65D).

10 11. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 10, donde la cubierta de correa (27, 81) tiene un absorbedor de sonido de brazo basculante (85) dispuesto en una posición opuesta al brazo basculante (21).

15 12. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 11, donde la cubierta de correa (27, 81) incluye una cubierta interior (71), una cubierta superior (73) y una cubierta inferior (75) separables una de otra, formándose la porción de pared interior (W1) en la cubierta interior (71), formándose la porción de pared superior (W2) en la cubierta superior (73), y formándose la porción de pared inferior (W4) en la cubierta inferior (75).

20 13. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 12, incluyendo un eje (45, 91) mantenido por la porción trasera del brazo basculante (21) para soportar rotativamente la rueda motriz (23); donde el eje (45, 91) incluye:

un elemento tubular (93) que tiene un interior hueco; y

un amortiguador de vibraciones (95) dispuesto en el interior del elemento tubular (93).

25 14. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según alguna de las reivindicaciones 1 a 13, incluyendo un eje (45, 91) mantenido por la porción trasera del brazo basculante (21) para soportar rotativamente la rueda motriz (23);

30 donde el brazo basculante (21) tiene una porción de guía (49) para colocar un instrumento de medición (111) para medir una distancia (DR, DL) desde un borde trasero (41E, 43E) del brazo basculante (21) al eje (45, 91) o medir una dimensión (dR, dL) con referencia al borde trasero (41 E, 43E) y correspondiente a la distancia (DR, DL).

15. Un vehículo de motor de dos ruedas (1) según la reivindicación 14, donde la porción de guía es una ranura (49) que se extiende a lo largo de la línea imaginaria (L) en vista lateral, llegando un extremo de la ranura (49) al borde trasero (41E, 43 E) del brazo basculante (21).

Fig. 1

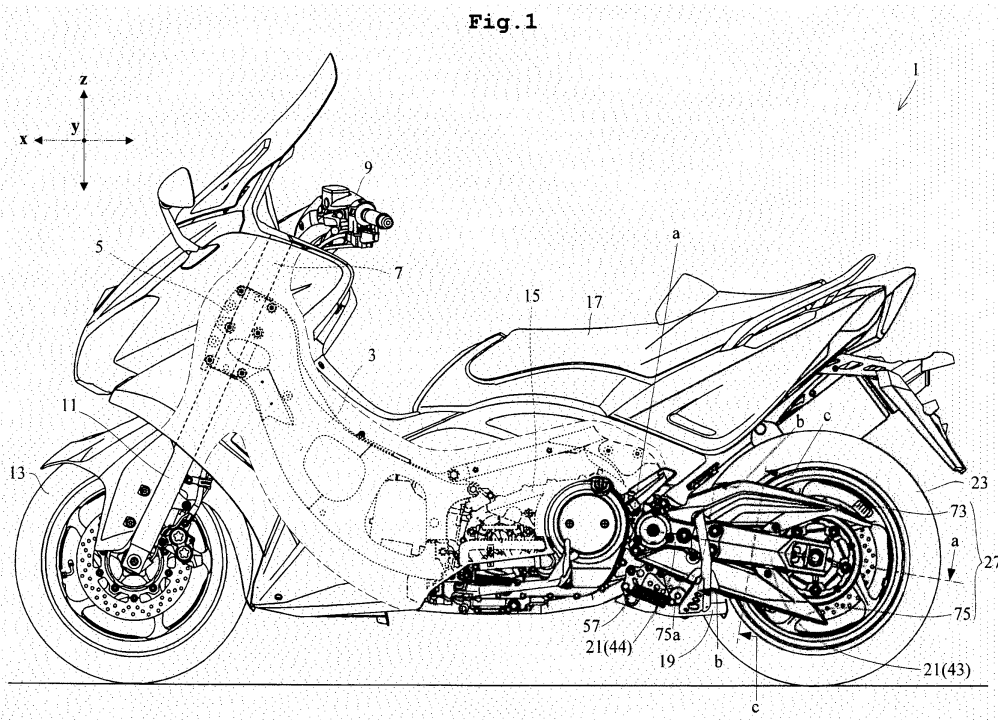


Fig. 2

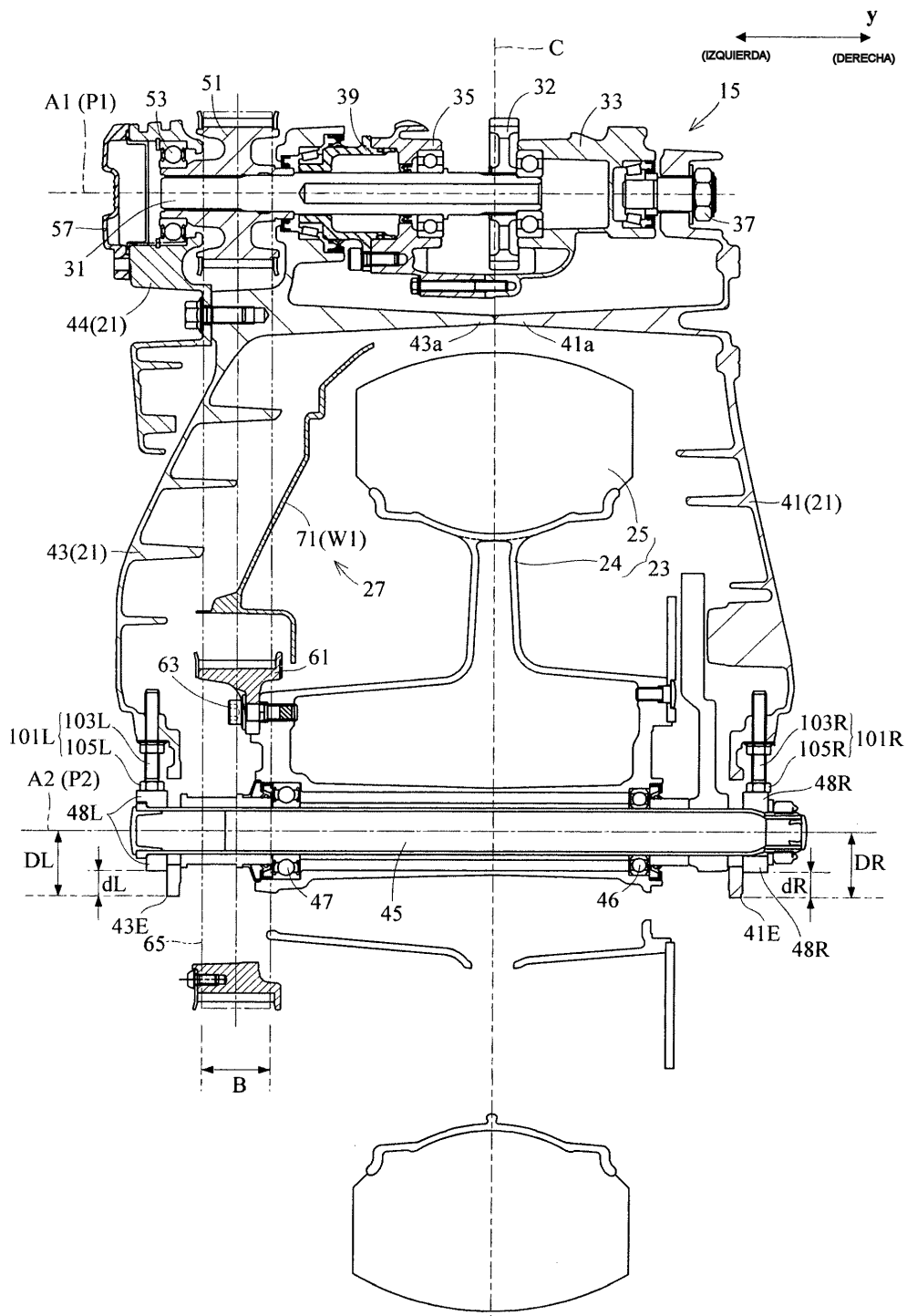


Fig. 3

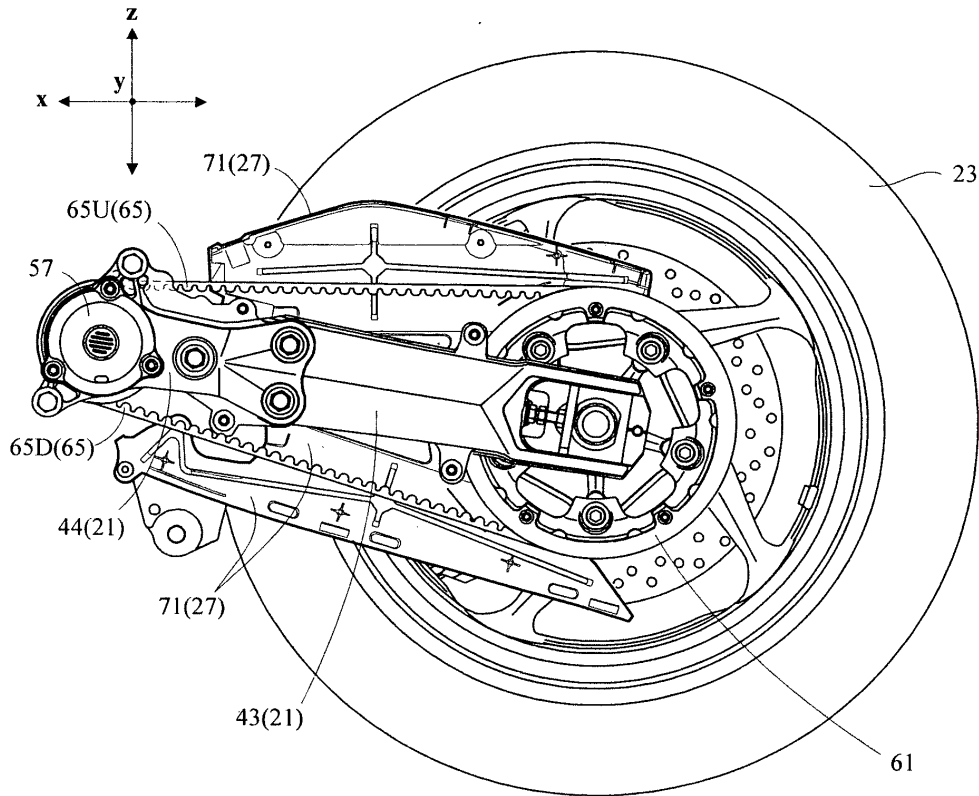


Fig. 4

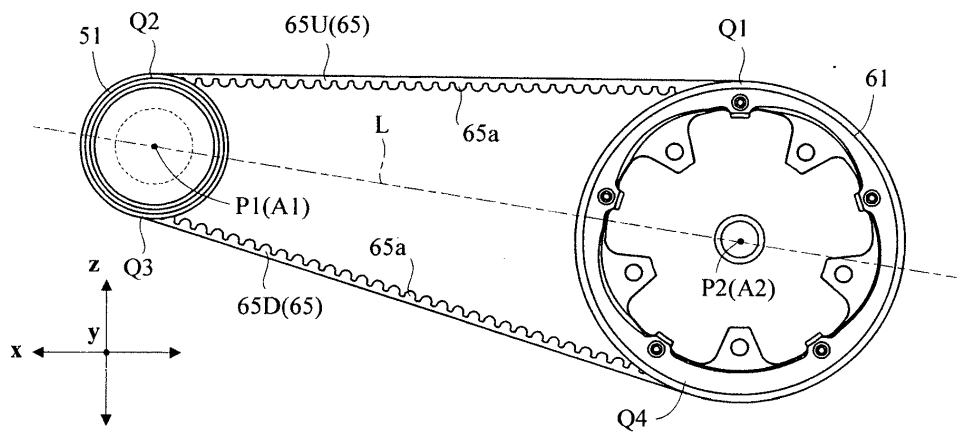


Fig. 5

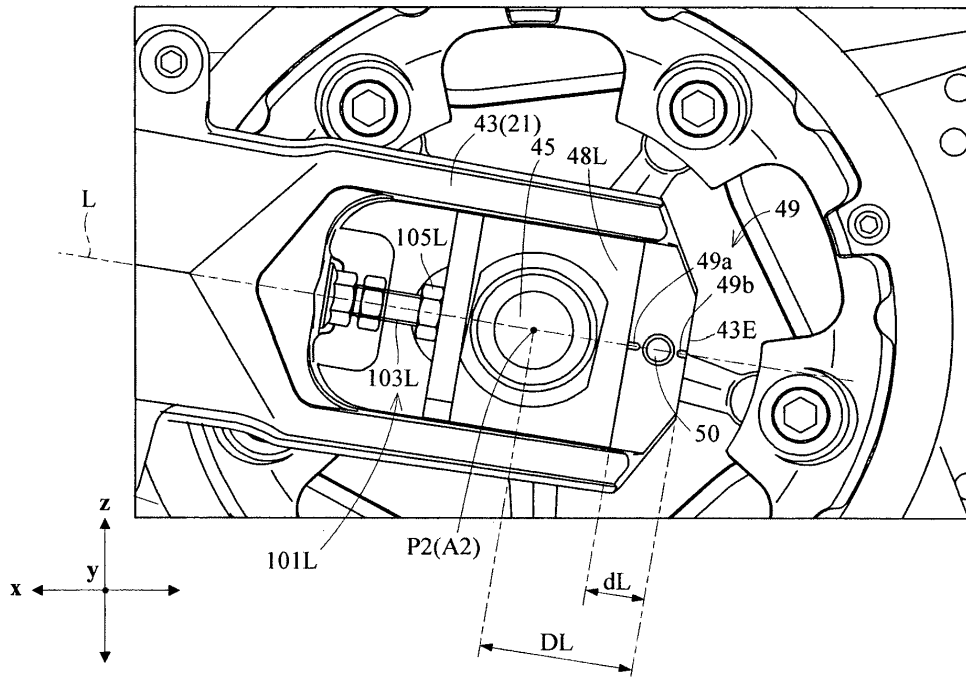


Fig. 6

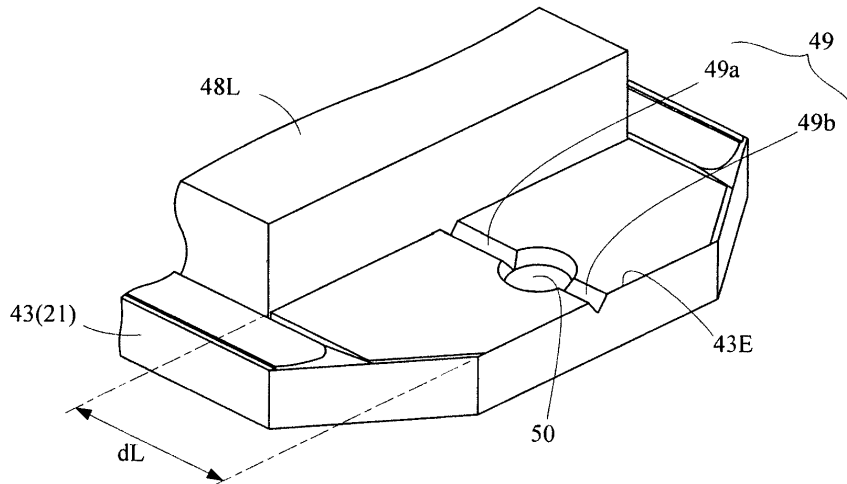


Fig. 7

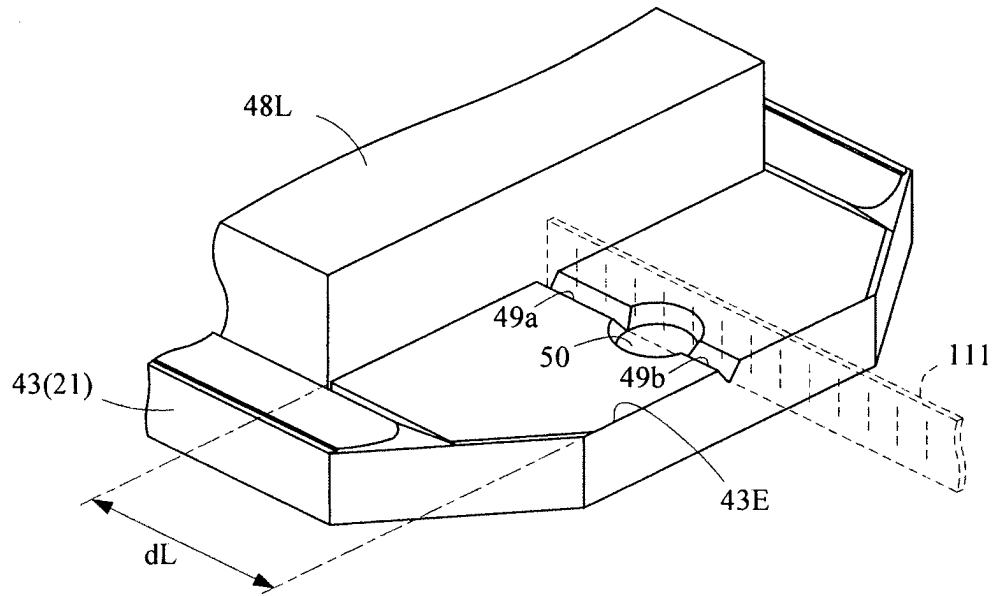


Fig. 8

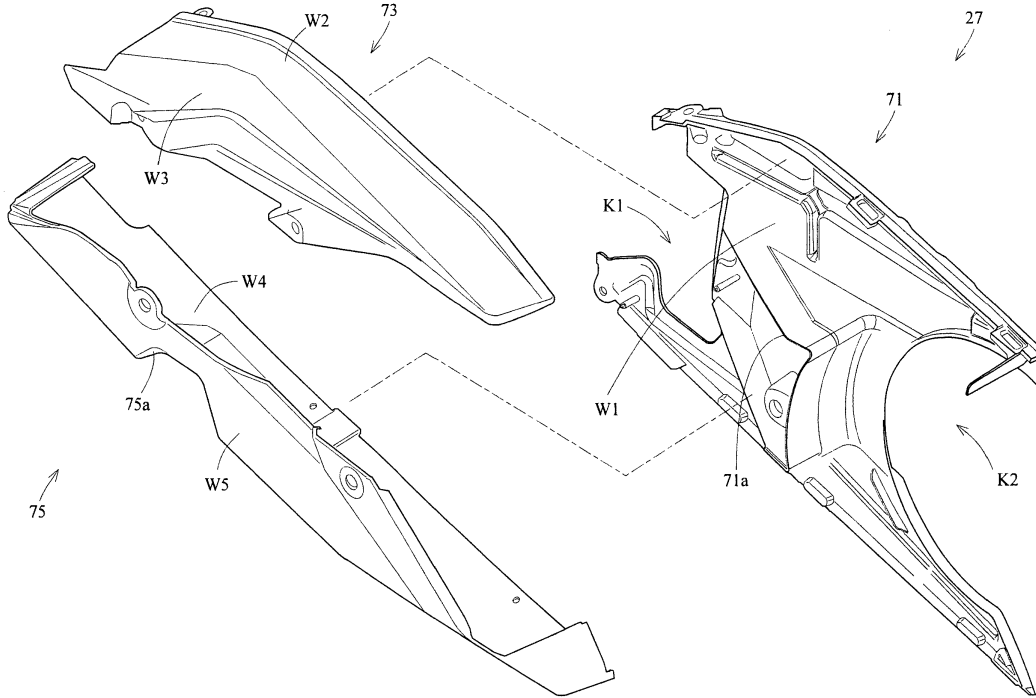


Fig. 9

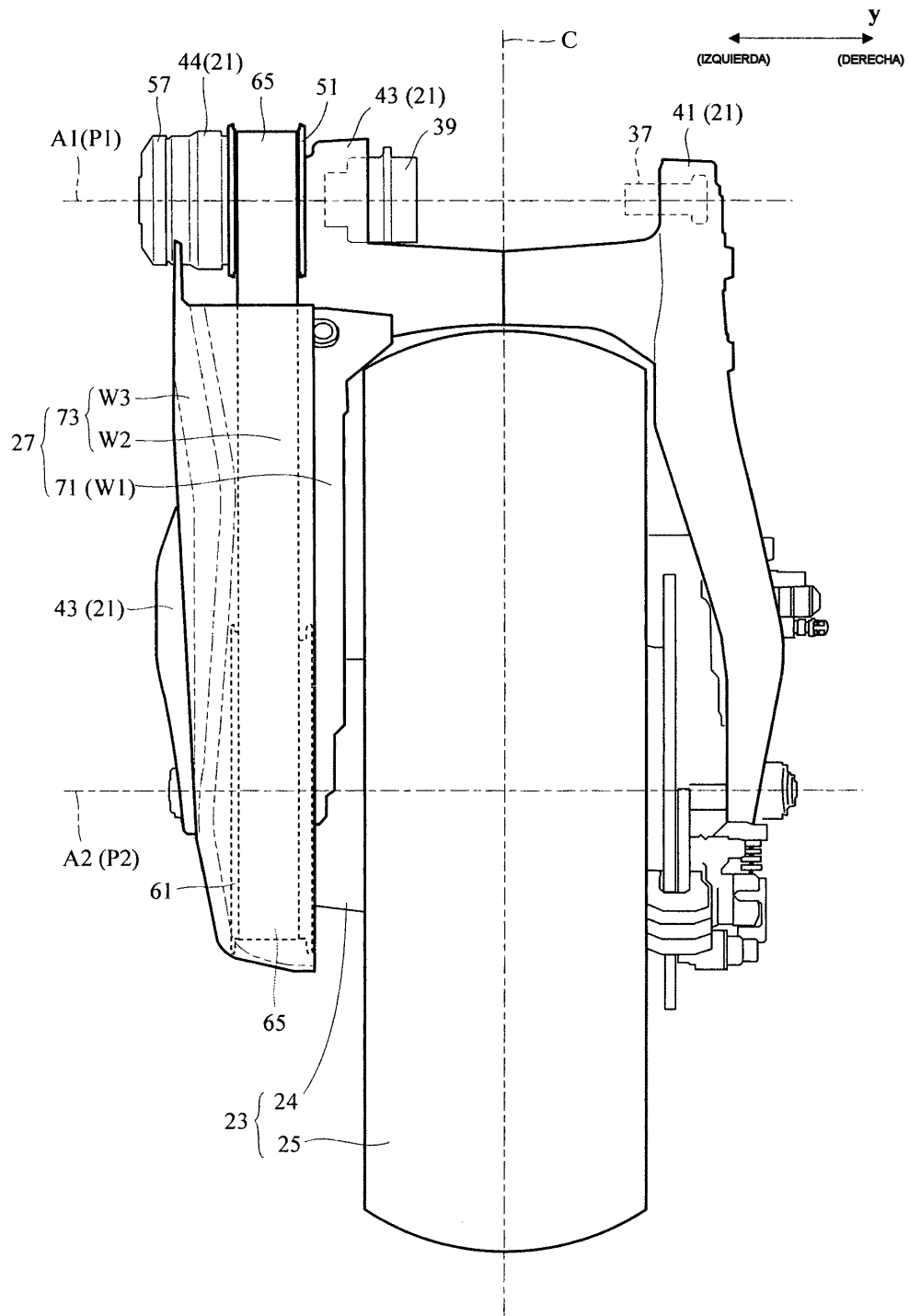


Fig. 10

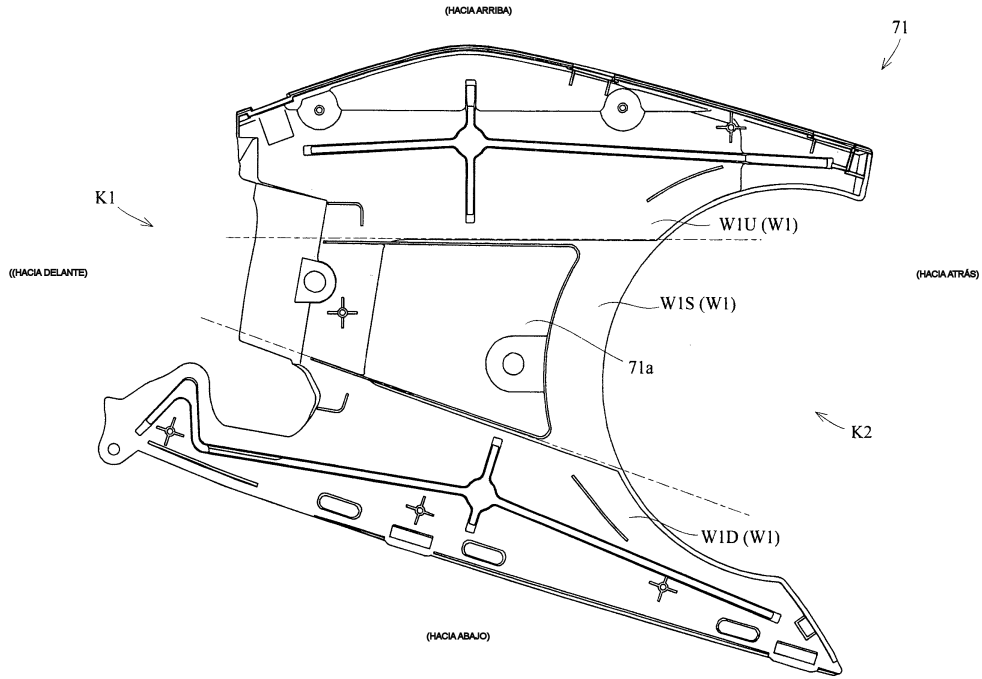


Fig. 11

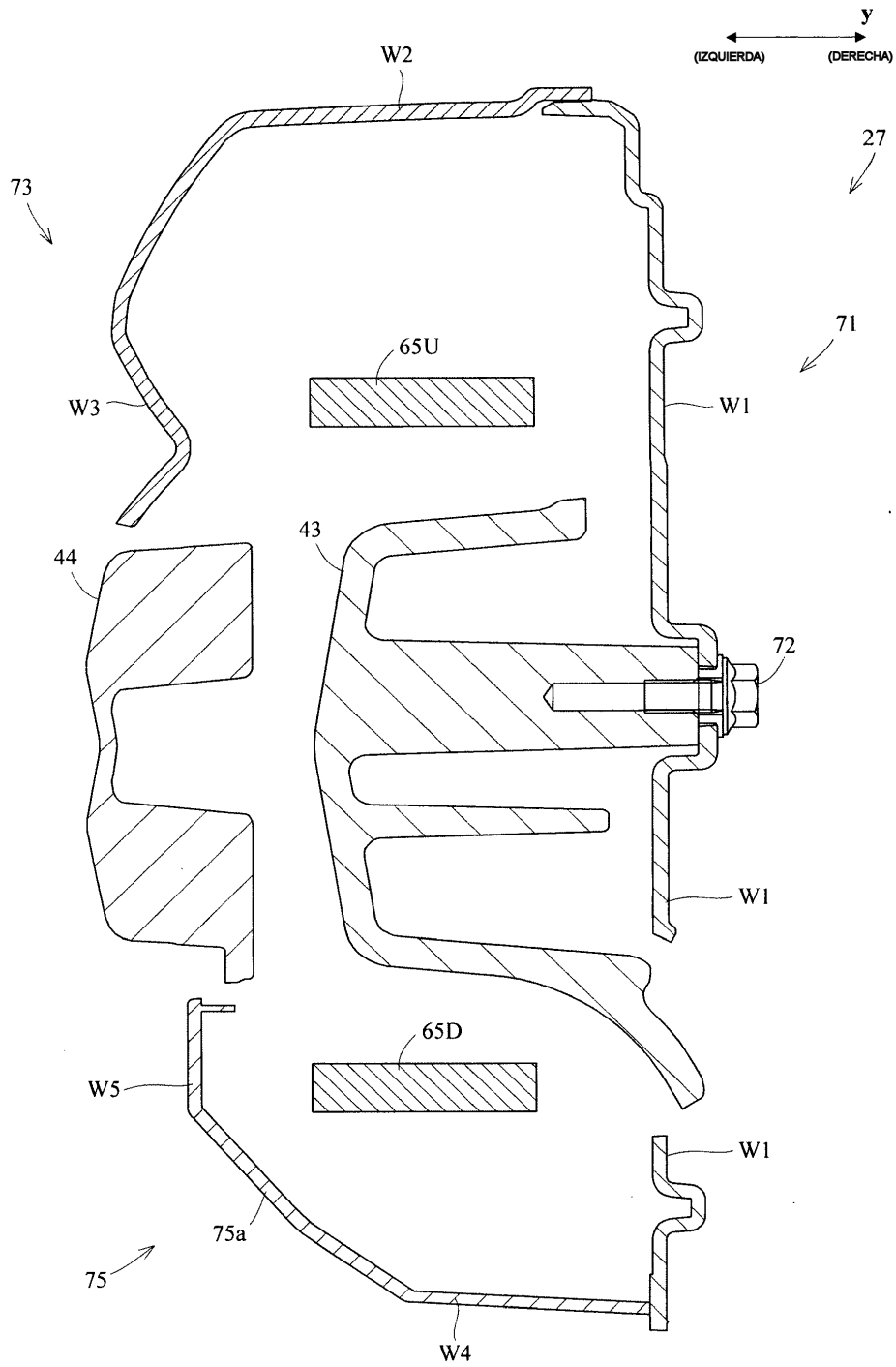


Fig. 12

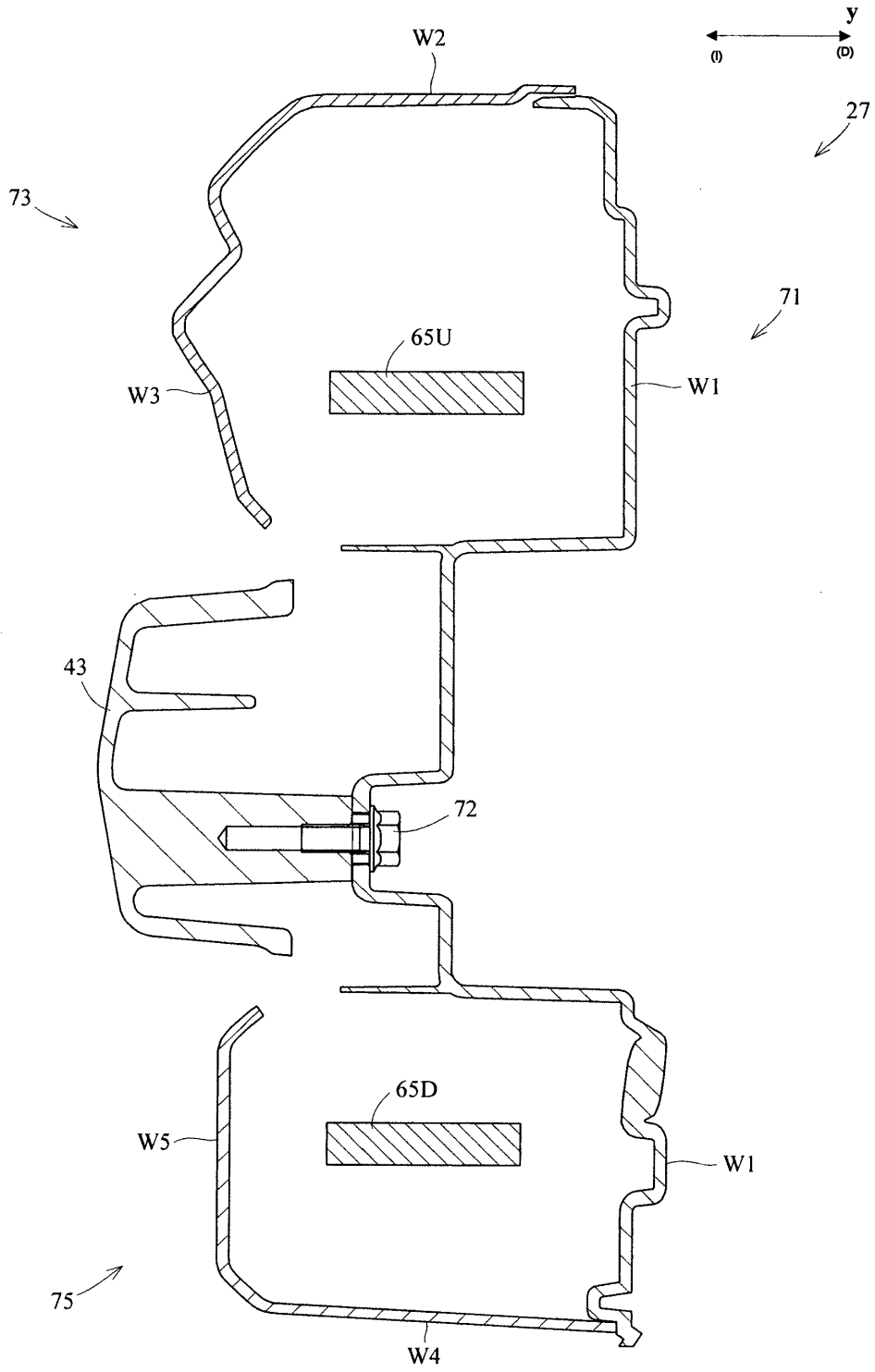


Fig. 13

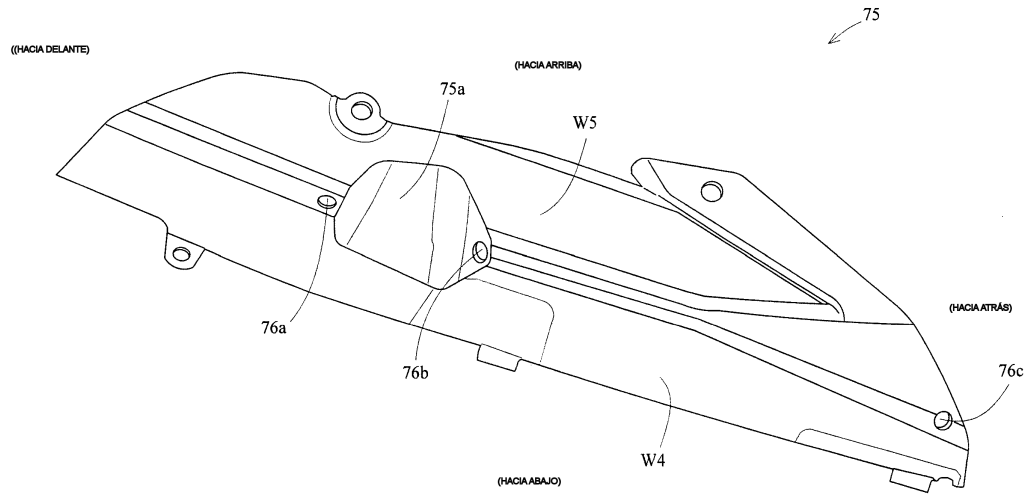


Fig. 14

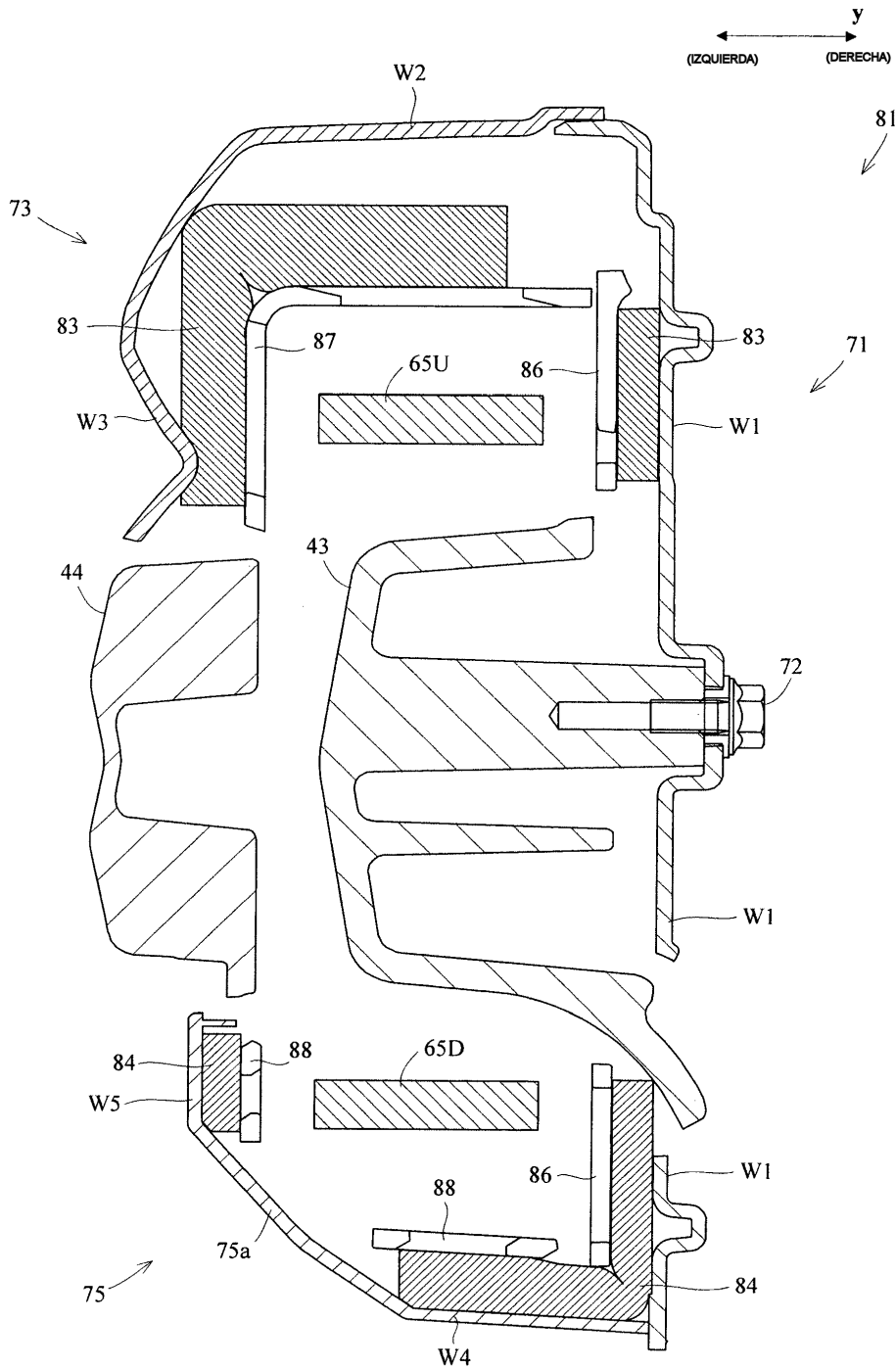


Fig. 15

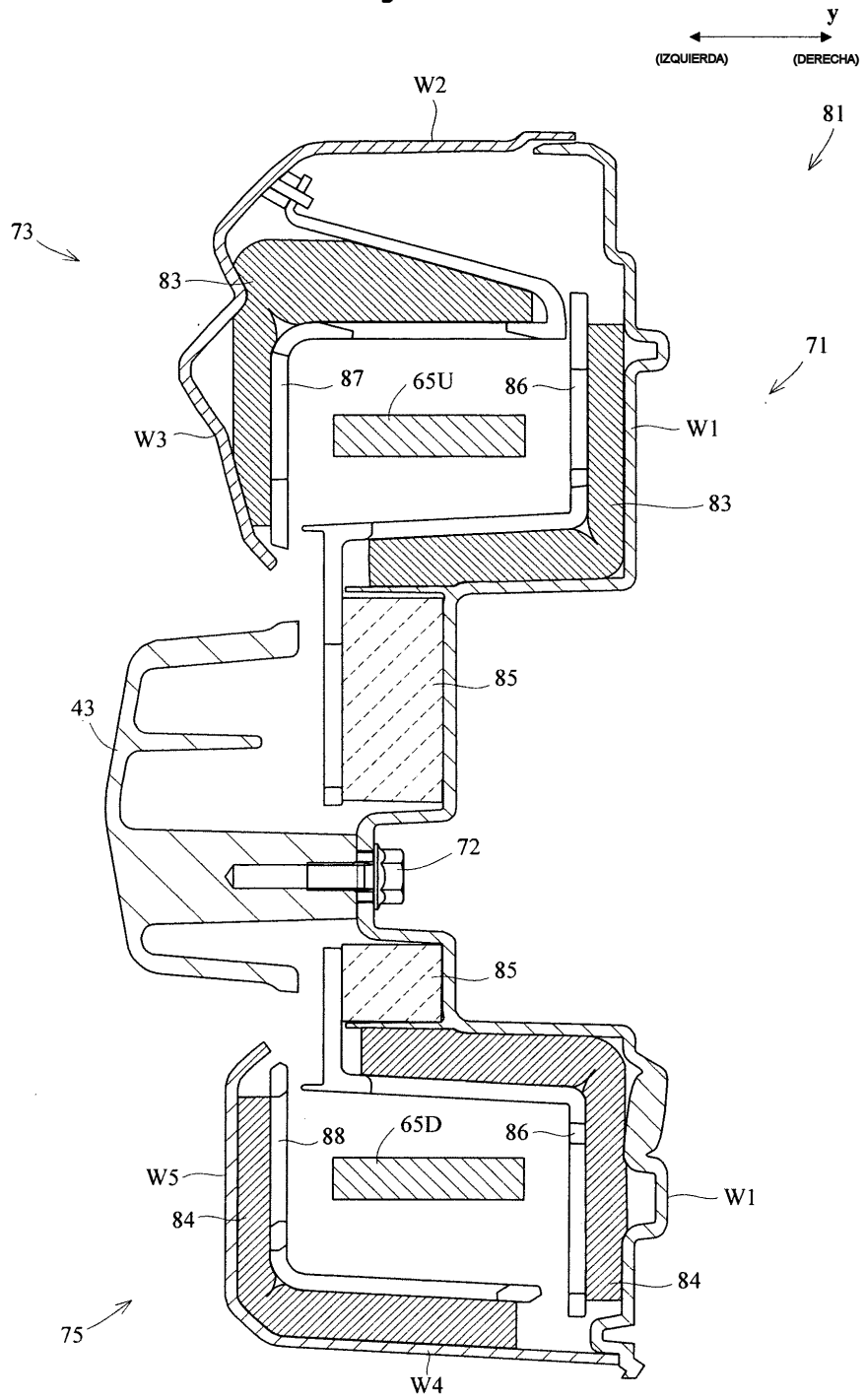


Fig. 16A

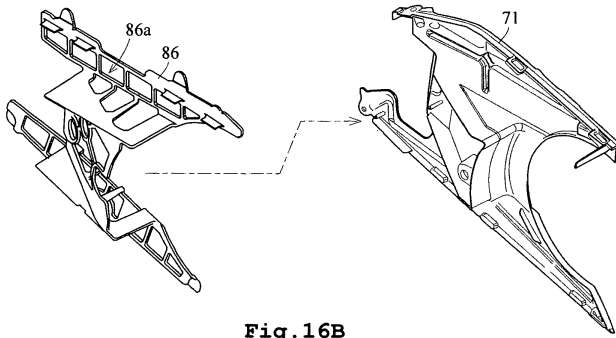


Fig. 16B

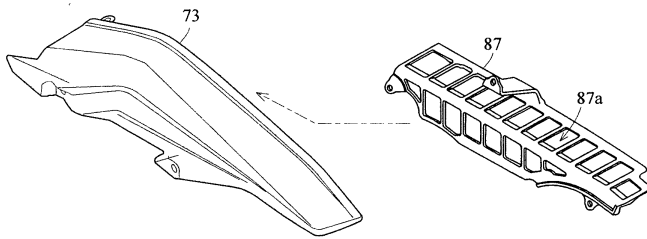


Fig. 16C

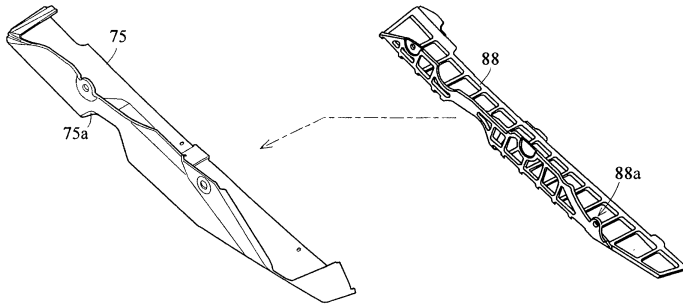


Fig.17

