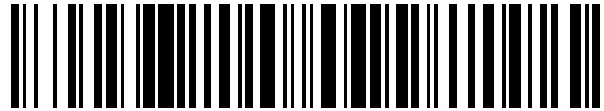


19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 587 800**

21 Número de solicitud: 201630354

51 Int. Cl.:

B62J 17/04 (2006.01)

12

SOLICITUD DE PATENTE

A2

22 Fecha de presentación:

23.03.2016

30 Prioridad:

30.03.2015 JP 2015-070153

43 Fecha de publicación de la solicitud:

26.10.2016

71 Solicitantes:

HONDA MOTOR CO., LTD. (100.0%)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome
107-8556 Minato-ku Tokyo JP

72 Inventor/es:

HAGIMOTO, Masashi;
WAKITA, Nobutaka;
KUSUDA, Atsushi y
KAITA, Kihoko

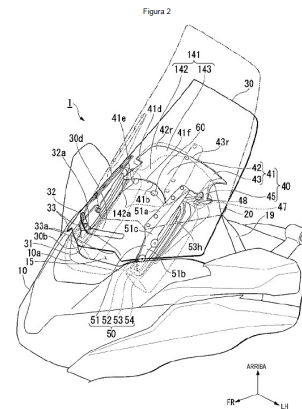
74 Agente/Representante:

CARPINTERO LÓPEZ, Mario

54 Título: **Estructura de entrada de viento de marcha en un vehículo tipo motocicleta**

57 Resumen:

Estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta, que comprende: un visor del panel de instrumentos (20) que cubre un panel de instrumentos (19) desde arriba; y una parabrisas (30) que cubre el visor del panel de instrumentos (20) desde arriba, en el que una zona de introducción (15) para introducir un viento de marcha hacia atrás del parabrisas (30) está formada entre un extremo inferior (30b) del parabrisas (30) y una carrocería de vehículo (10), una puerta (40) está provista entre el parabrisas (30) y el visor del panel de instrumentos (20), y está formada por un elemento de guía en forma de placa (41) para guiar hacia atrás el viento de marcha introducido a través de la zona de introducción (15), y patas (45) que se extienden hacia abajo desde las partes extremas izquierda y derecha del elemento de guía (41) en una dirección de la anchura del vehículo, y las patas (45) están cada una provista de un eje (47) que se extiende en la dirección de la anchura del vehículo y que soporta la puerta (40) de una manera basculante hacia adelante y hacia atrás.



DESCRIPCIÓN

Estructura de entrada de viento de marcha en un vehículo tipo motocicleta

5 **Campo técnico**

La presente invención se refiere a una estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta.

10 **Antecedentes de la técnica**

Hasta ahora, una estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta se ha desvelado, por ejemplo, en los documentos de patente 1 y 2. El documento de patente 1 desvela una estructura en la que se proporciona un parabrisas que cubre un visor de medición desde arriba en una parte delantera del vehículo, un puerto de entrada para un viento de marcha se forma en una parte inferior del parabrisas, y una porción de placa deflectora para guiar hacia arriba, hacia atrás el viento de marcha introducido a través del puerto de entrada se forma delante del visor de medición. El documento de patente 2 desvela que una zona de introducción del viento se forma en la parte delantera de una cubierta de carrocería de vehículo, y un conducto de aire interno a través del cual parte de un viento de marcha tomada en un interior de la cubierta de carrocería de vehículo a través de la zona de introducción del viento es guiada a un puerto de descarga del viento que se forma dentro de la cubierta de la carrocería del vehículo.

25

Documentos de la técnica anterior

Documentos de patente

Documento de Patente 1: Publicación de la Solicitud de Patente Japonesa n.º 2001-10573

Documento de Patente 2: Publicación de la Solicitud de Patente Japonesa n.º 2014-113988

35 **Descripción de la invención**

Problemas a resolver por la invención

Sin embargo, la estructura en la que se forma la porción de placa deflectora en frente del visor del panel de instrumentos tiene un problema como se indica a continuación. Específicamente, en el caso de un vehículo de tamaño grande, es difícil guiar un viento de marcha a una posición más baja que una superficie superior del visor del panel de instrumentos, y por consiguiente la estructura no puede guiar eficientemente el viento de marcha hacia un ocupante del vehículo de forma adaptativa a una posición de marcha del ocupante. Además, la estructura en la que se forma el paso de aire interior dentro de la cubierta de carrocería de vehículo tiene el problema de que la cubierta de la carrocería del vehículo es propensa a ser complicada en su estructura interna.

Por lo tanto, un objeto de la presente invención es proporcionar una estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta, incluyendo una parabrisas que cubre un visor del panel de instrumentos desde arriba, siendo la estructura de construcción simple y capaz de guiar eficientemente un viento de marcha hacia un ocupante del vehículo .

Medios para resolver los problemas

Con el propósito de resolver los problemas mencionados anteriormente, un primer aspecto de la presente invención proporciona una estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta, incluyendo: un visor del panel de instrumentos (20) provisto en la parte delantera del vehículo y que cubre un panel de instrumentos (19) desde arriba; y una parabrisas (30) que cubre el visor del panel de instrumentos (20) desde arriba, en la que se forma una zona de introducción (15) de viento de marcha (W1) hacia atrás del parabrisas (30) entre un extremo inferior (30b) del parabrisas (30) y una carrocería de vehículo (10), una puerta de paso del aire (puerta en adelante) (40) está dispuesta entre el parabrisas (30) y el visor del panel de instrumentos (20), y está formada por un elemento de guía en forma de placa (41) para guiar hacia atrás el viento de marcha (W1) que se introduce a través de la zona de introducción (15), y patas (45) que se extienden hacia abajo desde las partes extremas izquierda y derecha del elemento de guía (41) en una dirección de la anchura del vehículo, y las patas (45) están cada una provistas de un eje (47) que se extiende en la dirección de la anchura del vehículo y que soporta la puerta (40) de una manera basculante hacia delante y hacia atrás.

Un segundo aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en la que el elemento de guía (41) incluye un ala (141) que se extiende aguas arriba del flujo del viento de marcha (W1) que se introduce a través de la zona de introducción (15) en una vista lateral.

5

Un tercer aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada del viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en la que el ala (141) está formada por una primera parte de ala (142) situada aguas arriba del flujo del viento de marcha (W1) con respecto al eje (47) en la vista lateral, y una segunda parte de ala (143) que es continua con la primera parte de ala (142) y está situada aguas abajo del flujo del viento de marcha (W1) con respecto al eje (47) en la vista lateral. Luego, en la vista lateral, en la misma dirección que la superficie superior del elemento de guía (41), la longitud (J2) de la segunda parte de ala (143) es menor que la longitud (J1) de la primera parte de ala (142).

10

15

Un cuarto aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en la que el elemento de guía (41) está formado por una primera parte inclinada (42) que se extiende hacia arriba y hacia atrás en la vista lateral, y una segunda parte inclinada (43) que es continua con un extremo trasero (42r) de la primera parte inclinada (42) y se extiende hacia atrás o hacia abajo de la primera parte inclinada (42) en la vista lateral.

20

Un quinto aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada de viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en el que cuando la puerta (40) bascula hacia atrás, un extremo trasero (43r) de la segunda parte inclinada (43) está situado por detrás de un extremo trasero (20r) del visor del panel de instrumentos (20), y la segunda parte inclinada (43) se inclina para extenderse hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral.

25

30

Un sexto aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en la que la pata (45) está provista de una unidad de retención de posición (49) configurada para retener las posiciones relativas del elemento de guía (41) y el visor del panel de instrumentos (20).

35

Un séptimo aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada de viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en el que cuando la puerta (40)

pivota hacia delante, la unidad de retención de posición (49) retiene las posiciones relativas, de tal manera que un extremo delantero (41f) del elemento de guía (41) está separado de una superficie superior (20u) del visor del panel de instrumentos (20).

5 Un octavo aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, que comprende además una posición de la unidad de ajuste (50) configurada para permitir que el parabrisas (30) se mueva hacia arriba y abajo y configurada para ajustar las posiciones relativas del extremo inferior (30b) del parabrisas (30) y la carrocería del vehículo (10).

10

Un noveno aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada de viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en el que cuando el parabrisas (30) se mueve hacia arriba, el extremo inferior (30b) del parabrisas (30) está situado por debajo de un extremo inferior (41b) del elemento de guía (41) en la vista lateral.

15

Un décimo aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada de viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en la que se forma un saliente (31) de forma convexa que sobresale hacia abajo en una parte del extremo inferior (30d) del parabrisas (30), una parte del extremo inferior (41d) del elemento de guía (41) está formada para tener una anchura igual a la anchura del saliente (31), y un rebaje (41e) curvado hacia arriba en la parte del extremo inferior (41d) del elemento de guía (41).

20

Un undécimo aspecto de la presente invención proporciona la estructura de entrada de viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, en la que se forma un saliente (31) de forma convexa que sobresale hacia abajo en una parte del extremo inferior (30d) del parabrisas (30), una abertura (32) para introducir el viento de marcha (W1) hacia atrás del saliente (31) está formada en el saliente (31), y cuando el parabrisas (30) se mueve hacia arriba, un extremo superior (32a) de la abertura (32) es situado por debajo de un extremo inferior (41b) del elemento de guía (41) en la vista lateral.

25

30

Efectos de la invención

De acuerdo con el primer aspecto de la presente invención, las patas están provistas cada una con un eje que se extiende en la dirección de la anchura del vehículo y que soporta la puerta de una manera oscilante hacia adelante y hacia atrás. De esta manera, la puerta se puede girar hacia delante y hacia atrás en una porción de espacio entre el

35

parabrisas y el visor del panel de instrumentos, y por lo tanto, superficies superior e inferior del elemento de guía pueden ser utilizadas para cambiar una dirección de desplazamiento del viento de marcha introducido a través de la zona de introducción (o una dirección en la que fluye el viento de marcha). Por lo tanto, el cambio de la dirección de desplazamiento del viento de marcha permite de manera eficiente guiar el viento de marcha hacia un ocupante del vehículo de forma adaptativa a la posición de marcha de un ocupante. Por otra parte, no es necesario para formar un paso de aire interior dentro de una cubierta de carrocería de vehículo, y por lo tanto, una estructura sencilla que puede lograrse. Por lo tanto, la estructura es de construcción simple y capaz de guiar eficientemente el viento de marcha hacia el ocupante del vehículo. Por ejemplo, cuando la puerta se bascula hacia delante, la superficie superior del elemento de guía se puede utilizar para guiar el viento de marcha en una primera dirección, o cuando la puerta se bascula hacia atrás, la superficie inferior del elemento de guía se puede utilizar para guiar el viento de marcha en una segunda dirección hacia abajo de la primera dirección.

15

De acuerdo con el segundo aspecto de la presente invención, el elemento de guía incluye el ala que se extiende aguas arriba del flujo del viento de marcha introducido a través de la zona de introducción en la vista lateral. De este modo, el viento de marcha que fluye a través del espacio entre el parabrisas y el visor del panel de instrumentos puede ser rectificado desde el lado de aguas arriba por el ala, y por lo tanto, el efecto de desviar el viento de marcha hacia el parabrisas o el visor del panel de instrumentos se puede mejorar.

20

De acuerdo con el tercer aspecto de la presente invención, el ala está formada por la primera parte de ala situada aguas arriba del flujo del viento de marcha con respecto a la porción de eje en la vista lateral, y la segunda parte de ala que es continua con la primera parte de ala y está ubicada aguas abajo del flujo del viento de marcha con respecto a la parte de eje, y en la vista lateral, la longitud de la segunda parte de ala en la dirección a lo largo de la superficie superior del elemento de guía es menor que la longitud de la primera parte de ala en la mencionada dirección. De este modo, el movimiento de la segunda parte de ala se puede suprimir por ser pequeña con respecto a un flujo del viento de marcha, y una gran parte de voladizo de la segunda parte de ala hacia el ocupante del vehículo puede ser suprimido.

30

De acuerdo con el cuarto aspecto de la presente invención, el elemento de guía está formado por la primera porción inclinada que se extiende hacia arriba y hacia atrás en la

35

vista lateral, y la segunda parte inclinada que es continua con el extremo trasero de la primera porción inclinada y se extiende hacia atrás o hacia abajo de la primera porción inclinada en la vista lateral. De este modo, el viento de marcha que fluye a lo largo de la superficie inferior del elemento de guía puede ser guiado hacia atrás o hacia abajo.

5

De acuerdo con el quinto aspecto de la presente invención, cuando los elementos de boca de aire basculan hacia atrás, el extremo trasero de la segunda parte inclinada se encuentra hacia atrás del extremo trasero del visor del panel de instrumentos en la vista lateral, y la segunda parte se inclina para extenderse hacia abajo, hacia atrás. De este modo, el viento de marcha que fluye a lo largo de la superficie inferior del elemento de guía puede ser guiado hacia atrás del panel de instrumentos y hacia abajo del visor del panel de instrumentos.

10

De acuerdo con el sexto aspecto de la presente invención, la pata está provista de la unidad de retención de posición configurada para retener las posiciones relativas del elemento de guía y el visor del panel de instrumentos. De este modo, el elemento de guía se puede mantener en una posición fija con respecto al visor del panel de instrumentos.

15

De acuerdo con el séptimo aspecto de la presente invención, cuando la puerta bascula hacia delante, la unidad de retención de posición retiene las posiciones relativas tales que el extremo frontal del elemento de guía está separado de la superficie superior del visor del panel de instrumentos. De este modo, el contacto del elemento de guía y el visor del panel de instrumentos se puede evitar, y por lo tanto, se puede evitar que se genere un ruido de interferencia.

20

25

Según el octavo aspecto de la presente invención, la estructura de entrada de viento de marcha incluye además la unidad de ajuste de posición configurada para permitir que el parabrisas se mueva hacia arriba y hacia abajo y configurada para ajustar las posiciones relativas de la parte inferior del parabrisas y lacorrocería del vehículo. De este modo, el viento de marcha introducido a través de la parte de introducción se puede aumentar y reducir.

30

De acuerdo con el noveno aspecto de la presente invención, cuando el parabrisas se mueve hacia arriba, el extremo inferior del parabrisas está situado hacia abajo del extremo inferior del elemento de guía en la vista lateral. De esta manera, incluso si una

35

materia extraña entra a través de la parte de introducción, se puede suprimir que la materia extraña alcance al elemento de guía. Por otra parte, el elemento de guía se puede reducir en peso y, por lo tanto, la facilidad de operación de la puerta para bascular hacia delante y hacia atrás se puede mejorar.

5

De acuerdo con el décimo aspecto de la presente invención, el saliente convexo que sobresale hacia abajo está formado en la parte extrema inferior del parabrisas, y el hueco que se forma convexo rebajado hacia arriba se forma en la parte del extremo inferior del elemento de guía. De este modo, una gran distancia entre la parte extrema inferior del parabrisas y la parte del extremo inferior del elemento de guía se puede garantizar y, por lo tanto, el viento de marcha introducido a través de la parte de introducción puede ser guiado largo a lo largo de la superficie superior del visor del panel de instrumentos, y la puerta puede cambiar de manera efectiva la dirección de desplazamiento del viento de marcha (o el efecto de desviación se pueden mejorar).

10

De acuerdo con un undécimo aspecto de la presente invención, la abertura para introducir el viento de marcha hacia atrás del saliente está formada en el saliente, y cuando el parabrisas se mueve hacia arriba, el extremo superior de la abertura se encuentra hacia abajo del extremo inferior del elemento de guía en la vista lateral. De esta manera, incluso si una materia extraña entra a través de la abertura, el alcance directo de la materia extraña al elemento de guía se puede suprimir. Por otra parte, el elemento de guía se puede reducir en peso, y por lo tanto, la facilidad de operación de la puerta para bascular hacia delante y hacia atrás se puede mejorar. Además, un viento de marcha constante puede ser introducido a través de la abertura, y un viento de marcha cómodo puede ser guiado hacia el ocupante del vehículo.

15

Breve descripción de los dibujos

La figura 1 es una vista lateral izquierda que ilustra la parte delantera de una carrocería de vehículo de una motocicleta según una realización de la presente invención, en conjunción con un ocupante del vehículo.

30

La figura 2 es una vista en perspectiva de un dispositivo de guía de viento de marcha de la motocicleta, como se ve desde la parte delantera a la parte superior izquierda.

La figura 3 es una vista de asistencia en la explicación de la operación del dispositivo de guía de viento de marcha, y es una vista lateral izquierda del dispositivo de guía de viento de marcha, con un parabrisas que se mueve hacia abajo y hacia el frente y una

35

puerta que bascula hacia abajo y hacia atrás.

La figura 4 es una vista de asistencia en la explicación de la operación del dispositivo de guía de viento de marcha, y es una vista lateral izquierda del dispositivo de guía de viento de marcha, con el parabrisas que se mueve hacia abajo y hacia el frente y la
5 puerta que bascula hacia abajo y hacia el frente.

La figura 5 es una vista de asistencia en la explicación de la operación del dispositivo de guía de viento de marcha, y es una vista lateral izquierda del dispositivo de guía de viento de marcha, con el parabrisas que se mueve hacia arriba y hacia atrás y la puerta que bascula hacia abajo y hacia atrás.

10 La figura 6 es una vista de asistencia en la explicación de la operación del dispositivo de guía de viento de marcha, y es una vista lateral izquierda del dispositivo de guía de viento de marcha, con el parabrisas que se mueve hacia arriba y hacia atrás y la puerta que bascula hacia abajo y hacia el frente.

La figura 7 es una vista de asistencia en la explicación de la operación de una unidad de restricción de posición proporcionada en una pata de la puerta, y es una vista en
15 perspectiva de la pata como se ve desde la parte trasera en la parte superior izquierda, con la puerta que bascula hacia abajo y hacia atrás.

La figura 8 es una vista de asistencia en la explicación de la operación de la unidad de restricción de posición, y es una vista en perspectiva de la pata como se ve desde la
20 parte trasera en la parte superior izquierda, con la puerta que bascula hacia abajo y hacia el frente.

La figura 9 es una vista de asistencia en la explicación de las posiciones relativas de un elemento de guía de la puerta y un visor del panel de instrumentos, con la puerta que bascula hacia abajo y hacia delante, y es una vista en sección transversal del elemento
25 de guía, el visor del panel de instrumentos y un retenedor, tomada a lo largo de un plano que pasa a través de un centro de cada elemento en una dirección de la anchura del vehículo.

Realización preferente de la invención

30 Las realizaciones de la presente invención se describirán a continuación con referencia a los dibujos. Tenga en cuenta que las direcciones hacia delante, hacia atrás, hacia la izquierda, hacia la derecha, y otras en la siguiente descripción son las mismas que las de un vehículo que se describe a continuación, a menos que se especifique lo contrario.
35 Por otra parte, una flecha FR que indica una dirección hacia delante del vehículo, una flecha LH que indica una dirección hacia la izquierda del vehículo, y una flecha UP que

indica una dirección hacia arriba del vehículo se dan en porciones apropiadas en los dibujos tal como se utiliza en la siguiente descripción.

(Vehículo general)

5

La figura 1 ilustra un ejemplo de la parte delantera de una carrocería de un vehículo tipo motocicleta . Haciendo referencia a la figura 1, la motocicleta tiene un dispositivo de guía de viento de marcha 1 proporcionado en la parte delantera del vehículo y configurado para guiar un viento de marcha W1 hacia un ocupante del vehículo 2. El dispositivo de guía del viento de marcha 1 está soportado en la parte delantera de un bastidor de carrocería de vehículo 3.

10

Un motor 4 de un tipo encarado horizontalmente, por ejemplo, se monta por debajo del bastidor de carrocería de vehículo 3. Un tubo de escape 5 está conectado al motor 4. Un depósito de combustible 6 y un asiento 7 están dispuestos por encima del bastidor de carrocería de vehículo 3. Un reposapiés 8 en el que el ocupante del vehículo 2 puede poner cada uno de sus pies está dispuesto en una porción inferior del bastidor de carrocería de vehículo 3. Un manillar 9 que tiene porciones de agarre que el ocupante del vehículo 2 puede sujetar está dispuesto encima del depósito de combustible 6. La parte delantera de la carrocería del vehículo de la motocicleta está cubierta con un carenado delantero 10 (o la carrocería del vehículo) hecha de una resina sintética.

15

20

En la figura 1, el número de referencia 11 denota una rueda delantera; 12, un guardabarros delantero; 13, una horquilla frontal; y 14, una pinza de freno.

25

(Dispositivo de guía de viento de marcha)

Haciendo referencia a las figuras 2 y 3 en conjunto, el dispositivo de guía de viento de marcha 1 incluye un visor del panel de instrumentos 20 provisto en la parte frontal del vehículo y que cubre un panel de instrumentos 19 desde arriba, y un parabrisas 30 que cubre el visor del panel de instrumentos 20 desde arriba.

30

(Visor del panel de instrumentos)

35

El visor del panel de instrumentos 20 está hecho de, por ejemplo, una resina sintética, y tiene una forma curvada tal que el visor del panel de instrumentos 20 se extiende más

hacia abajo, hacia los lados exteriores en una dirección de la anchura del vehículo, y es curvado de manera tal que el visor del panel de instrumentos 20 se extiende más hacia arriba, hacia un lado trasero en una vista lateral (con detalle, se curva suavemente en una forma convexa hacia arriba, hacia el frente en la vista lateral).

5

(Parabrisas)

El parabrisas 30 está hecho de, por ejemplo, una resina sintética, y tiene una forma curvada de manera que el parabrisas 30 se extiende más hacia abajo, hacia los lados exteriores en la dirección de la anchura del vehículo y está curvado de manera tal que el parabrisas 30 se extiende más hacia arriba, hacia la parte trasera en la vista lateral (en detalle, su parte frontal inferior está curvada suavemente en una forma convexa hacia arriba, hacia el frente y su parte superior trasera se curva suavemente en una forma convexa hacia abajo, hacia atrás en la vista lateral).

15

Un saliente 31 que sobresale hacia abajo de forma convexa hacia delante se forma en una parte del extremo inferior 30d del parabrisas 30. El saliente 31 tiene una forma de pico que sobresale hacia abajo, hacia el frente en la vista lateral. Un borde inferior del saliente 31 tiene una forma de V que está suavemente curvada de forma convexa hacia abajo en una vista frontal.

20

Una abertura 32 para introducir el viento de marcha W1 hacia atrás está formada en el saliente 31. La abertura 32 se extiende a lo largo del borde inferior del saliente 31, y tiene una forma de V que es curvada de forma convexa suavemente hacia abajo en la vista frontal. La anchura de la abertura 32 tiene sustancialmente la misma dimensión que la del saliente 31. Una zona de introducción 15 se forma hacia abajo, hacia el frente del saliente 31, y por lo tanto la anchura del saliente 31 tiene sustancialmente la misma dimensión que la de la zona de introducción 15. Debe notarse que la anchura de del saliente 31 es sustancialmente igual a una distancia de de un extremo interior 33a de una parte que se extiende de izquierda a derecha 33, que se describirá más tarde, en la dirección de la anchura del vehículo.

25

30

La porción que se extiende de izquierda a derecha 33 cuyo extremo interior 33a en la dirección del ancho del vehículo es continua con los extremos laterales izquierdo y derecho del saliente 31 y que se extiende hacia abajo desde las partes laterales izquierda y derecha de la porción extrema inferior 30d se forma en el extremo inferior

35

30d del parabrisas 30. Un borde inferior de la porción que se extiende de izquierda a derecha 33 está suavemente inclinada hacia atrás para extenderse hacia arriba en la vista lateral. Téngase en cuenta que el extremo interior 33a de la porción que se extiende de izquierda a derecha 33 en la dirección de la anchura del vehículo
5 corresponde a una porción límite entre la porción que se extiende de izquierda a derecha 33 y el saliente 31.

La zona de introducción 15 del viento de marcha W1 hacia atrás del parabrisas 30 está formado entre un extremo inferior 30b del parabrisas 30 (en detalle, un extremo inferior frontal del parabrisas 30) y un extremo superior 10a de la carrocería delantera 10 (en
10 detalle, un extremo superior frontal de la carrocería delantera 10). Una puerta 40 para guiar hacia atrás el viento de marcha W1 introducido a través de la zona de introducción 15 y se proporciona la abertura 32 entre el parabrisas 30 y el visor del panel de instrumentos 20.

15 En los dibujos, el número de referencia S1 denota un espacio (en adelante denominado un "espacio superior") formado entre una superficie superior de la puerta 40 y una superficie inferior del parabrisas 30. En los dibujos, el número de referencia S2 indica un espacio formado entre una superficie inferior de la puerta 40 y una superficie superior
20 20u del visor del panel de instrumentos 20, o de manera equivalente, un espacio (denominado en lo sucesivo un "espacio inferior") rodeado por la puerta 40 y la superficie superior 20u del visor del panel de instrumentos 20. El viento de marcha W1 que se ilustra en la figura 1 se introduce hacia atrás del parabrisas 30 a través de la zona de introducción 15 y la abertura 32 y después fluye a través del espacio superior
25 S1 y el espacio inferior S2 hacia el ocupante del vehículo 2.

Una unidad de ajuste de posición 50 configurada para permitir que el parabrisas 30 se mueve hacia arriba y hacia abajo y configurada para ajustar las posiciones relativas del extremo inferior 30b del parabrisas 30 y el extremo superior 10a de la carrocería
30 delantera 10 se proporciona por debajo de una parte frontal del parabrisas 30 y en partes de extremo izquierdo y derecho del visor del panel de instrumentos 20.

(Unidad de ajuste de posición)

35 La unidad de ajuste de posición 50 tiene un primer elemento de soporte 51 para soportar

las partes laterales izquierda y derecha del parabrisas 30, un segundo elemento de soporte 52 para soportar el primer elemento de soporte 51, un carril de guía 53 para guiar el segundo elemento de soporte 52 hacia arriba y hacia atrás o hacia abajo y hacia el frente, y una parte de alojamiento 54 para el alojamiento del carril de guía 53.

5

El primer elemento de apoyo 51 está formado por una porción de soporte de pantalla 51a siendo en forma de una placa que tiene un espesor en la dirección del espesor del parabrisas 30, e inclinada para extenderse hacia arriba y hacia atrás a lo largo de la superficie inferior del parabrisas 30 en el vista lateral, una porción de conexión 51b conectada a la segunda pieza de soporte 52, y una porción de acoplamiento 51c que se extiende en una dirección de arriba a abajo entre la pantalla porción de soporte 51a y la porción de conexión 51b. La porción de conexión 51b y la porción de acoplamiento 51c están cada una en la forma de una placa que tiene un espesor en la dirección del ancho del vehículo. El parabrisas 30 está fijado de forma fija a las porciones de la pantalla de soporte izquierda y derecha 51a mediante elementos de fijación plurales (pernos y tuercas) (por ejemplo, cuatro para cada uno de la izquierda y la derecha en la realización).

El segundo elemento de soporte 52 soporta la parte de conexión 51b que se extiende en la dirección de arriba a abajo en la vista lateral y situado en una parte de extremo frontal inferior de la primera pieza de soporte 51. Las partes de conexión 51b de los primeros elementos de soporte izquierdo y derecho 51 están sujetando fijamente a los segundos elementos de soporte izquierdo y derecho 52 por elementos de sujeción plurales (tornillos y tuercas) (por ejemplo, dos para cada uno de la izquierda y la derecha en la realización).

El carril de guía 53 tiene una forma curvada tal que el carril de guía 53 se extiende hacia arriba y hacia atrás en la vista lateral (en detalle, se curva suavemente en una forma convexa hacia abajo, hacia atrás en la vista lateral). Una ranura de guía 53h en la que se inserta una parte del extremo inferior del segundo elemento de soporte 52 se forma en el carril de guía 53. La ranura de guía 53h se curva para extenderse hacia arriba, hacia atrás en la vista lateral a lo largo de una dirección longitudinal del carril de guía 53.

El segundo elemento de soporte 52 funciona como una corredera que se puede deslizar hacia arriba, hacia atrás o hacia abajo, hacia delante a lo largo de la ranura de guía 53h del carril de guía 53. Un accionador (no ilustrado) que incluye un motor o similar, que

permite que el segundo elemento de soporte 52 se deslice está conectado al carril de guía 53. Nótese que el manillar 9 o el panel de instrumentos 19 o similar está provisto de un interruptor (no ilustrado) capaz de activar el actuador.

- 5 Por ejemplo, el interruptor se empuja para permitir con ello que el parabrisas 30 se deslice hacia arriba o hacia abajo, hacia atrás, hacia el frente.

Haciendo referencia a las figuras 3 y 4, cuando el extremo inferior 30b del parabrisas 30 está en estrecha proximidad con el extremo superior 10a del carenado delantero 10, la posición del parabrisas 30 se describe como una "posición de referencia de la pantalla". En la posición de referencia de la pantalla, el parabrisas 30 está en una posición en la que el parabrisas 30 se mueve más hacia abajo, hacia delante (o hacia abajo) en un rango de desplazamiento arriba y abajo. En la posición de referencia de la pantalla, un área de abertura de la zona de introducción 15 es mínima. Como se emplea en la presente memoria, el "área de abertura" se refiere a una superficie de una parte de
15 abertura de la zona de introducción 15 en la vista frontal.

Haciendo referencia a las figuras 5 y 6, cuando el interruptor se empuja a un lado, el parabrisas 30 se mueve hacia arriba, hacia atrás (o hacia arriba) en relación con la posición de referencia de la pantalla en la vista lateral. Entonces, con respecto a la posición de referencia de la pantalla, el extremo inferior 30b del parabrisas 30 está espaciado en gran medida desde el extremo superior 10a del carenado delantero 10.
20

Las figuras 5 y 6 ilustran una posición del parabrisas 30 en la que el extremo inferior 30b del parabrisas 30 está más espaciado en gran medida desde el extremo superior 10a de la carrocería delantera 10, o de manera equivalente, la posición del parabrisas 30 movida más hacia arriba, hacia atrás (o hacia arriba) en el rango móvil hacia arriba y hacia abajo. La posición del parabrisas 30 movida más hacia arriba, hacia atrás, de aquí en adelante se describirá como una " posición de pantalla movida hacia arriba". En la posición de pantalla movida hacia arriba, el área de abertura de la zona de introducción 15 es máxima.
30

En la posición de pantalla movida hacia arriba, el extremo inferior 30b del parabrisas 30 (en concreto, un extremo frontal inferior del saliente 31 en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) se encuentra por debajo de un extremo inferior 41b de un elemento de guía 41 (en concreto, un extremo inferior de un
35

rebaje 41e en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) en la vista lateral. En las figuras 5 y 6, los números de referencia I1, I2 denotan huecos superior e inferior entre el extremo inferior 30b del parabrisas 30 y el extremo inferior 41b del elemento de guía 41. Nótese que el hueco I1 se refiere a un hueco en una posición de referencia de la boca de aire que se describirá más adelante, y el hueco I2 se refiere a un hueco en una posición basculada hacia delante de la boca de aire que se describirá posteriormente. El hueco I2 en la posición basculada hacia delante de la boca de aire es menor que el hueco I1 en la posición de referencia de la boca de aire.

10 En la posición de pantalla movida hacia arriba, un extremo superior 32a de la abertura 32 (en concreto, un extremo superior de la abertura 32 en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) está situado hacia abajo del extremo inferior 41b del elemento de guía 41 (específicamente, el extremo inferior del rebaje 41e en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) en la vista lateral. En las figuras 5 y 6, los números de referencia H1, H2 denotan huecos superior e inferior entre el extremo superior 32a de la abertura 32 y el extremo inferior 41b del elemento de guía 41. Nótese que el hueco H1 se refiere a un hueco en la posición de referencia de la boca de aire que se describe más adelante, y el hueco H2 se refiere a un hueco en la posición basculada hacia delante de la boca de aire que se describirá posteriormente. El hueco H2 en la posición basculada hacia delante de la boca de aire es menor que el hueco H1 en la posición de referencia de la boca de aire.

En la posición de pantalla movida hacia arriba, cuando el interruptor se empuja hacia el otro lado, el parabrisas 30 se mueve hacia abajo, hacia delante (o hacia abajo) hacia la posición de referencia de la pantalla en la vista lateral, y el extremo inferior 30b del parabrisas 30 entra en estrecha proximidad al extremo superior 10a del carenado delantero 10.

30 (Puerta)

La puerta 40 está realizada de, por ejemplo, una resina sintética, y está formada por el elemento de guía en forma de placa 41 para guiar hacia atrás el viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 y la abertura 32, y un par de patas izquierda y derecha 45 que se extiende hacia abajo desde las partes extremas izquierda y derecha del elemento de guía 41 en la dirección de la anchura del vehículo.

En aras de la conveniencia, se ilustra la pata izquierda 45 de las patas izquierda y derecha 45 en los dibujos, y la pata derecha 45 se omite de los dibujos.

(Elemento de guía)

5

Haciendo referencia a la figura 3 en conjunto, el elemento de guía 41 está formada por una primera parte inclinada 42 que se extiende hacia arriba, hacia atrás en la vista lateral, y una segunda parte inclinada 43 que es continua con un extremo trasero 42r de la primera parte inclinada 42 y está ligeramente inclinada hacia abajo, hacia atrás desde el extremo trasero 42r de la primera parte inclinada 42.

10

Una parte de extremo inferior 41d (véase la figura 2) del elemento de guía 41 está formado para tener una anchura igual a la del saliente 31. El rebaje 41e está formado en la parte del extremo inferior 41d del elemento de guía 41. El rebaje 41e tiene una forma curvada hacia arriba en la vista frontal.

15

El elemento de guía 41 incluye un ala 141 que se extiende aguas arriba del flujo del viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 en la vista lateral. El ala 141 está formada por una primera parte de ala 142 situada aguas arriba del flujo del viento de marcha W1 con respecto al eje 47 que se describirá posteriormente en la vista lateral, y una segunda parte de ala 143 que es continua con la primera parte de ala 142 y se encuentra aguas abajo del flujo del viento de marcha W1 con respecto al eje 47. En la vista lateral, en la misma dirección que la superficie superior del elemento de guía (41), la longitud (J2) de la segunda parte de ala (143) es menor que la longitud (J1) de la primera parte de ala (142). Téngase en cuenta que la longitud J1 de la primera parte de ala 142 se describe anteriormente como una distancia entre un primer eje C1 que se describirá posteriormente y un extremo delantero 142a de la primera parte de ala 142 en la dirección mencionada en la vista lateral (en concreto, un extremo delantero de la primera parte de ala 142 en sus porciones de extremo izquierdo y derecho, como se ilustra en la figura 2). Por otra parte, la longitud J2 de la segunda parte de ala 143 se describe como una distancia entre el primer eje C1 en la dirección mencionada en la vista lateral y un extremo trasero 43r de la segunda parte inclinada 43 (específicamente, un extremo trasero de la segunda parte inclinada 43 en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2).

20

25

30

35

(Patatas)

Haciendo referencia a la figura 7 en conjunto, la pata 45 está formada por una porción de pared 45a que se extiende hacia abajo desde las porciones de extremo izquierdo y derecho del elemento de guía 41 en la dirección de la anchura del vehículo, una parte de acoplamiento 45b que se extiende entre una porción superior delantera de la porción de pared 45a y los extremos traseros izquierdo y derecho de la primera parte inclinada 42, y una parte que se extiende 45c que se extiende hacia delante y hacia atrás desde una porción de extremo inferior de la porción de pared 45a.

10 La porción de pared 45a está formada para tener una anchura de delante hacia atrás que es mayor en una posición hacia arriba. La porción de pared 45a y la porción de extensión 45c son cada una en forma de una placa que tiene un espesor en la dirección del ancho del vehículo, y cada una tiene un espesor mayor que un espesor del elemento de guía 41. Esto mejora la rigidez de soporte del elemento de guía 41.

15

Las patas izquierda y derecha 45 están provistas cada una de un eje 47 que se extiende en la dirección de la anchura del vehículo y que soporta la puerta 40 de manera basculante hacia delante y hacia atrás. Una porción de soporte trasera 46 para soportar el eje 47 se forma en una porción de extremo trasero de la porción de extensión 45c de cada una de las patas izquierda y derecha 45. Porciones de extremo trasero de las porciones de soporte trasera izquierda y derecha 46 están curvadas hacia el interior en la dirección de la anchura del vehículo para extenderse a lo largo de una superficie periférica exterior de una porción de tetón 55a que se describirá posteriormente. En los dibujos, el número de referencia C1 denota un eje central del eje 25 47 (en lo sucesivo llamado el "primer eje").

25

Porciones de extremo izquierda y derecha de una porción superior trasera del visor del panel de instrumentos 20 están cada una provista de un elemento de soporte 55 que soporta rotativamente el eje 47. Los elementos de soporte izquierdo y derecho 55 tienen cada uno la forma de una placa que tiene una forma trapezoidal en la vista lateral y que tiene un espesor en la dirección del ancho del vehículo. La porción de tetón 55a que sobresale hacia fuera hacia la izquierda y hacia la derecha en la dirección de la anchura del vehículo está formada en cada uno de los elementos de soporte izquierdo y derecho 55.

30

La porción de tetón 55a está formada por una porción cilíndrica 55b de una forma

cilíndrica que tiene el primer eje C1 como el eje central en la vista lateral, y un saliente 55c que es continuo con un extremo delantero de la parte cilíndrica 55b y sobresale hacia delante desde el extremo delantero. Un orificio pasante 55h en la dirección de anchura del vehículo con el fin de formar el eje central de la parte cilíndrica 55b está
5 formado en la parte cilíndrica 55b.

Los ejes izquierdo y derecho 47 se extienden desde las porciones de soporte traseras 46 hacia dentro en la dirección de la anchura del vehículo en una longitud predeterminada. Por ejemplo, la longitud predeterminada (o una longitud del eje 47 en la
10 dirección de la anchura del vehículo) tiene sustancialmente la misma dimensión que el espesor del elemento de soporte 55 en la dirección de de anchura del vehículo (o un espesor obtenido mediante la suma de un espesor de un cuerpo principal del elemento de soporte 55 y un espesor de la porción de tetón 55a (o una altura del tetón)). Los ejes a izquierda y derecha 47 se insertan en el orificio pasante 55h de los elementos de
15 soporte izquierdo y derecho 55, y de este modo, se soporta la puerta 40 por los elementos de soporte 55 de forma giratoria alrededor del primer eje C1.

Un elemento de restricción 56 para restringir que la puerta 40 gire alrededor del primer eje C1 se proporciona entre el elemento de soporte izquierdo 55 y la pata izquierda 45.
20 El elemento de restricción 56 no está previsto entre el elemento de soporte derecho 55 y la pata derecha 45. Por lo tanto, una estructura más sencilla se puede lograr en comparación con un caso en el que los elementos de restricción 56 se proporcionan entre los elementos de soporte izquierdo y derecho 55 y las patas izquierda y derecha 45.

25 Debe tenerse en cuenta que una configuración puede ser tal que el elemento de restricción 56 se proporcione entre el elemento de soporte derecho 55 y la pata derecha 45, y el elemento de restricción 56 no se proporcione entre el elemento de soporte izquierdo 55 y la pata izquierda 45. Aunque la estructura se complica, los elementos de
30 restricción 56 también se pueden proporcionar entre los elementos de soporte izquierdo y derecho 55 y las patas izquierda y derecha 45 desde el punto de vista de la restricción estable de la rotación.

El elemento de restricción 56 está en la forma de una placa que tiene una forma que se
35 extiende hacia delante y hacia atrás en la vista lateral y que tiene un espesor menor que la del elemento de soporte 55 en la dirección de anchura del vehículo. Un orificio

pasante 56h en la dirección de la anchura del vehículo para tener sustancialmente la misma forma que la porción de tetón 55a del elemento de soporte 55 en la vista lateral se forma en el elemento de restricción 56. El orificio pasante 56h está formado por un primer orificio pasante 56i de una forma circular que tiene el primer eje C1 como el eje central en la vista lateral, y un segundo orificio pasante 56j que es continuo con un extremo frontal del primer orificio pasante 56i y sobresale hacia delante desde el extremo frontal.

La porción de tetón 55a se inserta en el orificio pasante 56h (en detalle, el saliente 55c se inserta en el segundo orificio pasante 56j), y por lo tanto, el elemento de restricción 56 está soportado por el elemento de soporte izquierdo 55 de forma no giratoria alrededor del primer eje C1. En otras palabras, se restringe que el elemento de restricción 56 gire alrededor del primer eje C1, mediante la porción de tetón 55a del elemento de soporte izquierdo 55.

Una pluralidad de orificios pasantes 56a, 56b, 56c (por ejemplo, tres orificios pasantes en la forma de realización) que se abren en la dirección del ancho del vehículo, que están dispuestos en la dirección arriba-abajo, están formados en una porción de extremo frontal del elemento de restricción 56. Los tres orificios pasantes 56a, 56b, 56c tiene cada uno una forma circular en la vista lateral, y los orificios pasantes 56a, 56c, 56b están dispuestos en este orden desde una posición hacia arriba, hacia una posición hacia abajo. En lo sucesivo, el orificio pasante 56a entre los tres orificios pasantes 56a, 56b, 56c se describe como un "orificio pasante superior 56a", el orificio pasante 56b localizado hacia abajo del orificio pasante superior 56a en la vista lateral será descrito como un "orificio pasante inferior 56b", y el orificio pasante 56c situado entre los orificios pasantes superior e inferior 56a, 56b en la vista lateral se describe como un "orificio pasante intermedio 56c". Un diámetro exterior de cada uno de los orificios pasantes superior e inferior 56a, 56b es mayor que un diámetro exterior del orificio pasante intermedio 56c.

(Unidad de restricción de posición)

La pata 45 está provista de una unidad de retención de posición 49 configurada para retener las posiciones relativas del elemento de guía 41 y el visor del panel de instrumentos 20. Una porción de extremo delantero de la porción que se extiende 45c de la pata 45 está provista de una parte delantera de soporte 48 de una forma cilíndrica

para soportar la unidad de posición de retención 49. La parte delantera de soporte 48 sobresale en una forma convexa redonda hacia el exterior en la dirección de la anchura del vehículo, en una posición que incluye la unidad de retención de la posición 49 en la vista lateral.

5

La unidad de retención de posición 49 se acomoda en un espacio interno 48s de la parte delantera de soporte 48. La unidad de retención de posición 49 tiene una segunda porción de eje 49a que tiene un eje central C2 (en adelante denominado un "segundo eje") a lo largo de una dirección del espesor de la restricción de soporte elemento 56 y
 10 tiene una porción de extremo de la punta 49t que sobresale de forma convexa esférica hacia el interior en la dirección de la anchura del vehículo, y un muelle 49b, que está conectado en un extremo hacia un extremo exterior de la segunda porción de eje 49a en la dirección del ancho del vehículo y está conectado en el otro extremo a un extremo exterior 48a de una porción de pared interior de la parte delantera de soporte 48 en la
 15 dirección de la anchura del vehículo y puede ser extendido y comprimido en una dirección a lo largo del segundo eje C2.

Una longitud de la unidad de retención de posición 49 (en detalle, una longitud obtenida mediante la suma de una longitud de la segunda porción de eje 49a en la dirección a lo
 20 largo del segundo eje C2 y una longitud del muelle 49b) es una longitud tal que la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a (una porción de extremo interior en la dirección del ancho del vehículo) se extiende, en una longitud predeterminada, hacia el interior en la dirección de la anchura del vehículo, más allá de un extremo interior de la parte delantera de soporte 48 en la dirección de anchura del
 25 vehículo.

Por ejemplo, la longitud predeterminada se establece en una longitud tal que la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a se inserta en cualquiera de los orificios pasantes 56a, 56b, 56c por una fuerza de reacción del muelle 49b, cuando
 30 la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a está en una posición por encima de cualquiera de los orificios pasantes 56a, 56b, 56c en la vista lateral.

La porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a se inserta en el
 35 orificio pasante mediante la fuerza de reacción del muelle 49b, y de ese modo, la puerta 40 es soportada por el elemento de restricción 56 de forma no giratoria alrededor del

primer eje C1. En otras palabras, la puerta 40 está restringida de girar alrededor del primer eje C1, mediante el acoplamiento de uno cualquiera de los orificios pasantes 56a, 56b, 56c del elemento de restricción 56 con la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a.

5

Como se mencionó anteriormente, la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a se inserta en cualquiera de los orificios pasantes 56a, 56b, 56c, y por lo tanto, la puerta 40 se mantiene en una posición fija.

10

Haciendo referencia a las figuras 3, 5 y 7, en la realización, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante superior 56a, la posición de la puerta 40 se describe como la "posición de referencia de la boca de aire". En la posición de referencia de la boca de aire, la puerta 40 está en una posición basculada hacia abajo, hacia atrás (o hacia atrás) en la vista lateral.

15

Haciendo referencia a las figuras 4, 6 y 8, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante inferior 56b, la puerta 40 está en una posición basculada hacia abajo, hacia delante (o hacia delante) de la posición de referencia de la boca de aire en la vista lateral. En lo sucesivo, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante inferior 56b, la posición de la puerta 40 se describirá como la "posición de la boca de aire basculada hacia delante."

20

25

En la realización, en la posición de referencia de la boca de aire, la puerta 40 está en una posición basculada más hacia abajo, hacia atrás en la vista lateral, y, en la posición basculada hacia delante de la boca de aire, la puerta 40 está en una posición basculada más hacia abajo, hacia el frente en la vista lateral.

30

Aunque no se ilustra en los dibujos, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante intermedio 56c, la puerta 40 está en una posición basculada hacia abajo, hacia delante (o hacia delante) de la posición de referencia de la boca de aire en la vista lateral y basculada hacia arriba, hacia atrás (o hacia atrás) de la posición de la boca de aire basculada hacia delante. En lo sucesivo, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante intermedio 56c, la posición de la puerta 40 se describe como una "posición intermedia de boca de aire".

35

En la realización, el diámetro exterior de los orificios pasantes superior e inferior 56a, 56b es mayor que el diámetro exterior del orificio pasante intermedio 56c, y la segunda porción de eje 49a tiene la porción de extremo de la punta 49t que sobresale de forma convexa esférica hacia el interior en la dirección de la anchura del vehículo. De este modo, en la posición de referencia de la boca de aire y la posición basculada hacia delante de la boca de aire, la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a está ajustada más profundamente en los orificios pasantes superior e inferior 56a, 56b, en comparación con la posición intermedia de la boca de aire, y por lo tanto, la posición de la puerta 40 se puede mantener con estabilidad.

Haciendo referencia a las figuras 3 y 5 en conjunto, en la posición de referencia de la boca de aire, un extremo trasero 43r de la segunda parte inclinada 43 (específicamente, un extremo trasero de la segunda parte inclinada 43 en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) está situado por detrás de un extremo trasero 20r del visor del panel de instrumentos 20 (específicamente, un extremo trasero del visor del panel de instrumentos 20 en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) en la vista lateral. En las figuras 3 y 5, el número de referencia R1 denota un hueco de delante hacia atrás entre el extremo trasero 43r de la segunda parte inclinada 43 y la parte trasera 20r del visor del panel de instrumentos 20. Además, en la posición de referencia de la boca de aire, la segunda parte inclinada 43 se inclina para extenderse hacia abajo, hacia atrás.

Haciendo referencia a las figuras 4 y 6 en conjunto, en la posición basculada hacia delante de la boca de aire, la unidad de restricción de posición 49 retiene las posiciones relativas del elemento de guía 41 y el visor del panel de instrumentos 20 de tal manera que un extremo delantero 41f del elemento de guía 41 (en concreto, un extremo delantero del rebaje 41e en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) está separado de una superficie superior 20u del visor del panel de instrumentos 20. En otras palabras, incluso bajo una condición en la que la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a está montada en el orificio pasante inferior 56b como se ilustra en la figura 8, el extremo delantero 41f del elemento de guía 41 (en concreto, el extremo delantero del rebaje 41e en su centro en la dirección de la anchura del vehículo, como se ilustra en la figura 2) y la superficie superior 20u del visor del panel de instrumentos 20 no hacen tope el uno con el otro.

Haciendo referencia a la figura 9 en conjunto, el visor del panel de instrumentos 20 está provisto de un tapón 60 capaz de soportar el extremo delantero 41f del elemento de guía 41 (o un extremo delantero de la primera parte inclinada 42) en la posición de la boca de aire basculada hacia delante. El tapón 60 está hecho de un elemento elástico tal como un caucho. El retenedor 60 está formado por una parte de soporte 60a que tiene una forma hemisférica curvada de forma convexa hacia arriba, hacia delante en una vista en sección y sobresale hacia arriba del visor del panel de instrumentos 20, una porción de columna 60b que es continua con un extremo inferior de la parte de soporte 60a y es en forma de una columna cilíndrica, y una parte de bloqueo 60c que es continua con un extremo inferior de la porción de columna 60b y sobresale hacia abajo del visor del panel de instrumentos 20. Por ejemplo, un orificio pasante 20h en la dirección arriba hacia abajo es formada en el visor del panel de instrumentos 20, y el tapón 60 se inserta en el orificio pasante 20h desde el lado de la porción de bloqueo 60c y por lo tanto bloqueado por la parte de bloqueo 60c siendo así fijado de forma separable al visor del panel de instrumentos 20. Por razones de conveniencia, la tapón 60 se omite en las figuras 3-6.

Haciendo referencia a la figura 7 en conjunto, una porción que se extiende 44 que se extiende hacia fuera, hacia atrás está formada integralmente con la segunda parte inclinada 43 en una porción de extremo trasero izquierdo de la segunda parte inclinada 43 del elemento de guía 41. Nervios plurales 44a (por ejemplo, cuatro nervios en la forma de realización) que se extiende en la dirección del ancho del vehículo están formados en una porción superior de la porción de extensión 44. Por ejemplo, la porción de extensión 44 funciona como una parte de pomo para sujetar la puerta 40 para ajustar manualmente los movimientos de balanceo hacia delante y hacia atrás de la puerta 40. Tenga en cuenta que el balanceo hacia delante y hacia atrás de la puerta 40 se puede ajustar de forma automática.

El funcionamiento del dispositivo de guía de viento de marcha 1 se describirá a continuación con referencia a las figuras 3-6.

El viento de marcha W1 que se ilustra en la figura 1 se introduce hacia atrás del parabrisas 30 a través de la zona de introducción 15 y la abertura 32 y después fluye a través del espacio superior S1 y el espacio inferior S2 hacia el ocupante del vehículo 2. En la figura 1, los números de referencia V10, V11, V12 indican esquemáticamente direcciones en las que el viento de marcha introducido hacia atrás del parabrisas 30 a

través de la zona de introducción 15 y la abertura 32 fluye a través del espacio superior S1 y del espacio inferior S2 y después hacia el ocupante del vehículo 2. Entre las direcciones V10, V11, V12, la dirección V10 es una dirección hacia el pecho del ocupante del vehículo 2, la dirección V11 es una dirección hacia la cabeza del ocupante del vehículo 2, y la dirección V12 es una dirección hacia el abdomen del ocupante del vehículo 2.

En la posición de referencia de la pantalla que se ilustra en las figuras 3 y 4, el área de abertura de la zona de introducción 15 es mínima, y por lo tanto, la cantidad de viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 es mínima, y la cantidad de viento de marcha hacia el ocupante del vehículo 2 también es mínima.

En la posición de la pantalla movida hacia arriba ilustrada en las figuras 5 y 6, el área de abertura de la zona de introducción 15 es máxima, y por lo tanto, la cantidad de viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 es máxima, y la cantidad de viento de marcha hacia el ocupante del vehículo 2 también es máxima.

El ajuste hacia arriba y abajo del movimiento del parabrisas 30 entre la posición de referencia de la pantalla y la posición de pantalla movida hacia arriba permite adecuadamente el aumento y la reducción del viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15, lo que aumenta y reduce de manera apropiada la cantidad de viento de marcha hacia el ocupante del vehículo 2.

Mientras tanto, el área de abertura de la abertura 32 no se cambia por el movimiento ascendente y descendente del parabrisas 30, y por lo tanto, en la posición de referencia de la pantalla y la de posición pantalla movida hacia arriba, la cantidad de viento de marcha W1 que se introduce a través de la abertura 32 cambia poco.

En la posición de referencia de la boca de aire que se ilustra en las figuras 3 y 5, la segunda parte inclinada 43 se extiende hacia abajo, hacia atrás, y por lo tanto, el viento de marcha W1 que se ilustra en la figura 1 se introduce hacia atrás del parabrisas 30 a través de la zona de introducción 15 y la abertura 32 y, a continuación, cuando pasa por el espacio inferior S2, fluye hacia abajo, hacia atrás a lo largo de una superficie inferior del elemento de guía 41 (principalmente, una superficie inferior de la segunda parte inclinada 43) y cambia su curso a la dirección V12 hacia el abdomen del ocupante del vehículo 2.

En la posición de la boca de aire basculada hacia delante, la segunda parte inclinada 43 es sustancialmente horizontal, y por lo tanto, el viento de marcha W1 que se ilustra en la figura 1 se introduce hacia atrás del parabrisas 30 a través de la zona de introducción 15 y la abertura 32 y, a continuación, cuando pasa por el espacio inferior S2, fluye de forma sustancialmente horizontal hacia atrás a lo largo de la superficie inferior del elemento de guía 41 (principalmente, la superficie inferior de la segunda parte inclinada 43) y cambia su curso a la dirección V10 hacia el pecho del ocupante del vehículo 2 en la segunda parte inclinada 43.

5

El ajuste apropiado de la oscilación hacia delante y hacia atrás de la puerta 40 entre la posición de referencia de la boca de aire y la posición basculada hacia el frente de la boca de aire permite cambiar adecuadamente las direcciones V10, V11, V12 del viento de marcha que fluye hacia el ocupante del vehículo 2.

10

Como se describió anteriormente, en la realización mencionada anteriormente, se proporciona la estructura de entrada de viento de marcha para el vehículo tipo motocicleta, incluyendo: el visor del panel de instrumentos 20 provisto en la parte frontal del vehículo y que cubre el panel de instrumentos 19 desde arriba; y parabrisas 30 que cubre el visor del panel de instrumentos 20 desde arriba, en la que se forma la zona de introducción 15 del viento de marcha W1 hacia atrás del parabrisas 30 entre el extremo inferior 30b del parabrisas 30 y la carrocería del vehículo 10, la puerta 40 está dispuesta entre el parabrisas 30 y el visor del panel de instrumentos 20, y está formada por el elemento de guía en forma de placa 41 para guiar hacia atrás el viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 y la abertura 32, y las patas 45 que se extienden hacia abajo desde las partes extremas izquierda y derecha del elemento de guía 41 en la dirección de la anchura del vehículo, y las patas 45 están cada una provista de un eje 47 que se extiende en la dirección de la anchura del vehículo y que soporta la puerta 40 en una manera basculante hacia delante y hacia atrás.

15

Según esta configuración, las patas 45 están provistas cada una con un eje 47 que se extiende en la dirección de la anchura del vehículo y que soporta la puerta 40 basculante hacia delante y hacia atrás. De esta manera, la puerta 40 se puede bascular hacia delante y hacia atrás en una porción de espacio entre el parabrisas 30 y el visor del panel de instrumentos 20, y por lo tanto, las superficies superior e inferior del

20

25

30

elemento de guía 41 se pueden utilizar para cambiar una dirección de desplazamiento del viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 y la abertura 32 (o una dirección en la que fluye el viento de marcha W1). Por lo tanto, el cambio de la dirección de desplazamiento del viento de marcha W1 permite guiar de manera eficiente el viento de marcha hacia el ocupante del vehículo 2 de forma adaptativa a una posición de conducción del ocupante del vehículo 2. Por otra parte, no es necesario formar un conducto de aire interno dentro de la cubierta de carrocería de vehículo y, por tanto, puede lograrse una estructura sencilla. Por lo tanto, la estructura es de construcción simple y es capaz de guiar eficientemente el viento de marcha hacia el ocupante del vehículo 2.

Por ejemplo, cuando la puerta 40 se bascula hacia abajo, hacia delante (o hacia delante) (o está en la posición de la boca de aire basculada hacia arriba), la superficie superior del elemento de guía 41 se puede utilizar para guiar el viento de marcha W1 en una primera dirección (por ejemplo, en la dirección V11 hacia la cabeza del ocupante del vehículo 2), o cuando la puerta 40 se bascula hacia abajo, hacia atrás (o hacia atrás) (o está en la posición de referencia de la boca de aire), la superficie inferior del elemento de guía 41 puede ser utilizado para guiar el viento de marcha W1 en una segunda dirección (por ejemplo, en la dirección V10 o V12 hacia el pecho o el abdomen del ocupante del vehículo 2) hacia abajo de la primera dirección.

Además, en la realización antes mencionada, el elemento de guía 41 incluye el ala 141 que se extiende aguas arriba del flujo del viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 en la vista lateral. De este modo, el viento de marcha que fluye a través del espacio entre el parabrisas 30 y el visor del panel de instrumentos 20 se puede rectificar desde el lado de aguas arriba por el ala 141, y por lo tanto, el efecto de desviar el viento de marcha hacia el parabrisas 30 o el visor del panel de instrumentos 20 puede ser mejorado.

Además, en la realización antes mencionada, el ala 141 está formada por la primera parte de ala 142 situada aguas arriba del flujo del viento de marcha con respecto al eje 47 en la vista lateral, y la segunda parte de ala 143 que es continua con la primera parte de ala 142 y está situada aguas abajo del flujo del viento de marcha con respecto al eje 47, y en la vista lateral, la longitud J2 de la segunda parte de ala 143 en la dirección a lo largo de la superficie superior del elemento de guía 41 es menor que la longitud J1 de la primera parte de ala 142 en la mencionada dirección. De este modo, el movimiento de la

segunda parte de ala 143 puede ser suprimido para ser pequeño con respecto a un flujo del viento de marcha, y una gran parte de voladizo de la segunda parte de ala 143 hacia el ocupante del vehículo 2 puede ser suprimido.

5 Además, en la realización antes mencionada, el elemento de guía 41 está formado por la primera parte inclinada 42 que se extiende hacia arriba, hacia atrás en la vista lateral, y la segunda parte inclinada 43 que es continua con el extremo trasero 42r de la primera parte inclinada 42 y está inclinado para extender hacia atrás o hacia abajo de la primera parte inclinada 42. De este modo, el viento de marcha que fluye a lo largo de la
10 superficie inferior del elemento de guía 41 puede ser guiado hacia atrás o hacia abajo.

Además, en la realización antes mencionada, cuando la puerta 40 bascula hacia abajo, hacia atrás (o está en la posición de referencia de la boca de aire), el extremo trasero 43r de la segunda parte inclinada 43 se encuentra hacia atrás del extremo trasero 20r
15 del visor del panel de instrumentos 20 en la vista lateral, y la segunda porción inclinada 43 se inclina para extenderse hacia abajo, hacia atrás. De este modo, el viento de marcha que fluye a lo largo de la superficie inferior del elemento de guía 41 puede ser guiado hacia atrás del panel de instrumentos 19 y hacia abajo del visor del panel de instrumentos 20.

20 Además, en la realización antes mencionada, la pata 45 está provista con la unidad de retención de posición (49) configurada para retener las posiciones relativas del elemento de guía 41 y el visor del panel de instrumentos 20. De este modo, el elemento de guía 41 se puede mantener a una posición fija con respecto al visor del panel de instrumentos 20. Específicamente, la porción de extremo de la punta 49t de la segunda
25 porción de eje 49a se inserta en cualquiera de la 56a, 56b, 56c a través de los orificios pasantes, y por lo tanto, la posición del elemento de guía 41 puede mantenerse.

Además, en la realización antes mencionada, cuando la puerta 40 bascula hacia abajo,
30 hacia delante (o está en la posición basculada hacia delante de la boca de aire), la unidad de restricción de la posición 49 retiene las posiciones relativas de tal manera que el extremo delantero 41f del elemento de guía 41 es separado de la superficie superior 20u del visor del panel de instrumentos 20. De este modo, el contacto del elemento de guía 41 y el visor del panel de instrumentos 20 se puede evitar, y por lo tanto, se puede
35 evitar que se genere un ruido de interferencia.

Además, en la realización antes mencionada, el visor del panel de instrumentos 20 está provisto del retenedor 60 capaz de soportar el extremo delantero 41f del elemento de guía 41 (o el extremo delantero de la primera parte inclinada 42) en la posición basculada hacia delante de la boca de aire. De este modo, el contacto del elemento de
 5 guía 41 y el visor del panel de instrumentos 20 se puede evitar de manera efectiva, y por lo tanto, se puede prevenir con eficacia que se genere un ruido de interferencia.

Además, en la realización antes mencionada, la estructura de entrada de viento de
 10 marcha incluye además la posición de la unidad 50 configurada para permitir que el parabrisas 30 se mueva hacia arriba y hacia abajo y configurado para ajustar las posiciones relativas del extremo inferior 30b del parabrisas 30 y el carenado delantero 10. De este modo, el viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 puede ser aumentado o reducido.

Además, en la realización antes mencionada, cuando el parabrisas 30 es movido hacia
 15 arriba (o se encuentra en la posición movida hacia arriba de la pantalla), el extremo inferior 30b del parabrisas 30 está situado hacia abajo del extremo inferior 41b del elemento de guía 41 en la vista lateral. De esta manera, incluso si una materia extraña entra a través de la zona de introducción 15, puede suprimirse que la materia extraña
 20 alcance al elemento de guía 41. Por otra parte, el elemento de guía 41 puede reducirse en peso y, por tanto, la facilidad de operación de la puerta 40 para bascular hacia delante y hacia atrás se puede mejorar.

Además, en la realización antes mencionada, el saliente 31 de forma convexa que
 25 sobresale hacia abajo está formada en la parte del extremo inferior 30d del parabrisas 30, se forma la parte del extremo inferior 41d del elemento de guía 41 de tal manera que su anchura es la misma que la del saliente 31, y el rebaje 41e curvado hacia arriba se forma en la porción extrema inferior 41d del elemento de guía 41. De este modo, se
 30 puede garantizar una gran distancia entre el extremo inferior 30b del parabrisas 30 y el extremo inferior 41b del elemento de guía 41, y por lo tanto, el viento de marcha W1 que se introduce a través de la zona de introducción 15 puede ser guiado a largo a lo largo de la superficie superior 20u del visor del panel de instrumentos 20, y la puerta 40 puede cambiar de manera efectiva la dirección de desplazamiento del viento de marcha W1 (o el efecto de desviación puede ser mejorado).

Además, en la realización antes mencionada, la abertura (32) para introducir el viento de
 35

marcha W1 hacia atrás del saliente 31 está formada en el saliente 31, y cuando el parabrisas 30 es movido hacia arriba (o es la posición movida hacia arriba de la pantalla), el extremo superior 32a de la abertura 32 está situado hacia abajo del extremo inferior 41b del elemento de guía 41 en la vista lateral. De esta manera, incluso si una materia extraña entra a través de la abertura 32, el alcance directo de la materia extraña al elemento de guía 41 puede ser suprimido. Por otra parte, el elemento de guía 41 puede reducirse en peso y, por tanto, facilitar la operación de la puerta 40 para bascular hacia delante y hacia atrás se puede mejorar. Además, un viento de marcha W1 constante puede ser introducido a través de la abertura 32, y un viento de marcha confortable puede ser guiado hacia el ocupante del vehículo 2.

En la realización mencionada anteriormente, cuando el extremo inferior 30b del parabrisas 30 está en estrecha proximidad con el carenado delantero 10, la posición del parabrisas 30 se describe como la "posición de referencia de la pantalla", y la posición en la que el parabrisas 30 se mueve más hacia arriba, hacia atrás se ha descrito como la "posición de la pantalla movida hacia arriba". Sin embargo, la presente invención no es tan limitada. Por ejemplo, cuando el extremo inferior 30b del parabrisas 30 está espaciado en gran medida del carenado delantero 10, la posición del parabrisas 30 se puede establecer como la "posición de referencia de la pantalla", y una posición en la que el parabrisas 30 es movido más hacia abajo, hacia el frente se puede establecer como una la "posición de la pantalla movida hacia abajo".

Además, en la realización antes mencionada, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante superior 56a, la posición de la puerta 40 se describe como la "posición de referencia de la boca de aire", y cuando la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a se inserta en el orificio pasante inferior 56b, la posición de la puerta 40 se describe como la "posición de la boca de aire basculada hacia delante". Sin embargo, la presente invención no es tan limitada. Por ejemplo, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante inferior 56b, la posición de la puerta 40 se puede establecer como la "posición de referencia de la boca de aire", y cuando la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a se inserta en el orificio pasante superior 56a, la posición de la puerta 40 se puede establecer como una "posición de la boca de aire basculada hacia atrás".

35

Por otra parte, cuando se inserta la porción de extremo de la punta 49t de la segunda

porción de eje 49a en el orificio pasante intermedio 56c, la posición de la puerta 40 se puede establecer como la "posición de referencia de la boca de aire", cuando la porción de extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a se inserta en el orificio pasante inferior 56b, la posición de la puerta 40 puede estar configurada como la

5 "posición de la boca de aire basculada hacia el frente", y cuando se inserta el extremo de la punta 49t de la segunda porción de eje 49a en el orificio pasante superior 56a, la posición de la puerta 40 se puede establecer como una "posición de la boca de aire basculada hacia atrás".

10 Además, en la realización antes mencionada, la descripción se ha dado, dando un ejemplo en el que se forma la abertura 32 en el saliente 31; sin embargo, la abertura 32 no se puede formar en el saliente 31. En este caso, el viento de marcha W1 que se ilustra en la figura 1 se introduce hacia atrás del parabrisas 30 a través de la zona de introducción 15 y fluye entonces a través del espacio superior S1 y el espacio inferior S2

15 hacia el ocupante del vehículo 2.

La presente invención no se limita a la realización antes mencionada, y, por ejemplo, los vehículos tipo motocicleta incluyen vehículos en general, en que un conductor se sienta a horcajadas en la carrocería del vehículo a conducir, e incluyen no sólo las motocicletas

20 (incluyendo una bicicleta motorizada y un vehículo tipo scooter), sino también los vehículos de tres ruedas (incluyendo un vehículo con dos ruedas delanteras y una rueda trasera, así como un vehículo con una rueda delantera y dos ruedas traseras).

Además, la presente invención se puede aplicar a un vehículo montado con un motor

25 dispuesto verticalmente además del motor del tipo frontal en posición horizontal, o un vehículo montado con un motor dispuesto horizontalmente en el que un cigüeñal se extiende a lo largo de la dirección de la anchura del vehículo.

Una configuración de la realización mencionada anteriormente es un ejemplo de la

30 presente invención, y diversos cambios, tales como la sustitución de elementos estructurales de la forma de realización con elementos estructurales bien conocidos, se puede hacer sin apartarse del ámbito de la presente invención.

Explicación de los números de referencia

35

10 carenado delantero (carrocería del vehículo)

- 15 zona de introducción
- 19 panel de instrumentos
- 20 visor del panel de instrumentos
- 20r extremo trasero del visor del panel de instrumentos
- 5 20u superficie superior del visor del panel de instrumentos
- 30 parabrisas
- 30b extremo inferior del parabrisas
- 30d porción de extremo inferior del parabrisas
- 31 saliente
- 10 32 abertura
- 32a extremo superior de la apertura
- 40 puerta (puerta de paso del aire)
- 41 elemento de guía
- 41b extremo inferior del elemento de guía
- 15 41d parte del extremo inferior del elemento de guía
- 41e rebaje
- 41f extremo delantero del elemento de guía
- 42 primera parte inclinada
- 42r extremo trasero de la primera parte inclinada
- 20 43 segunda porción inclinada
- 43r extremo trasero de la segunda parte inclinada
- 45 patas
- 47 eje
- 49 unidad de restricción de la posición
- 25 50 unidad de ajuste de la posición
- 141 ala
- 142 primera parte de ala
- 143 segunda parte de ala
- J1 longitud de la primera porción del ala
- 30 J2 longitud de la segunda porción del ala
- W1 viento de marcha

REIVINDICACIONES

1. Una estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta, que comprende:

5 un visor del panel de instrumentos (20) previsto en la parte delantera del vehículo y que cubre un panel de instrumentos (19) desde arriba; y
un parabrisas (30) que cubre el visor del panel de instrumentos (20) desde arriba, caracterizada porque se forma una zona de introducción (15) del viento de marcha (W1) hacia atrás del parabrisas (30) entre un extremo inferior (30b) del parabrisas (30) y una
10 carrocería de vehículo (10),
una puerta (40) está dispuesta entre el parabrisas (30) y el visor del panel de instrumentos (20), y está formada por un elemento de guía en forma de placa (41) para guiar hacia atrás el viento de marcha (W1) introducido a través de la zona de introducción (15), y patas (45) que se extienden hacia abajo desde las partes extremas
15 izquierda y derecha del elemento de guía (41) en una dirección de la anchura del vehículo, y
estando las patas (45) cada una provista de un eje (47) que se extiende en la dirección de la anchura del vehículo y que soporta la puerta (40) de una manera basculante hacia delante y hacia atrás.

20

2. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con la reivindicación 1, caracterizada porque el elemento de guía (41) comprende un ala (141) que se extiende aguas arriba del flujo del viento de marcha (W1) introducido a través de la zona de introducción (15).

25

3. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con la reivindicación 2, caracterizada porque el ala (141) está formada por una primera parte de ala (142) situada aguas arriba del flujo del viento de marcha (W1) con respecto a la porción de eje (47) en la vista lateral, y una segunda parte de ala (143) que
30 es continua con la primera parte de ala (142) y está situada aguas abajo del flujo del viento de marcha (W1) con respecto a la porción de eje (47) en la misma vista lateral, y donde

30

en la vista lateral, en la misma dirección que la superficie superior del elemento de guía (41), la longitud (J2) de la segunda parte de ala (143) es menor que la longitud (J1) de la
35 primera parte de ala (142). en la mencionada dirección.

4. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 3, caracterizada porque el elemento de guía (41) está formado por una primera parte inclinada (42) que se extiende hacia arriba y hacia atrás en la vista lateral, y una segunda parte inclinada (43) que es
5 continua con un extremo trasero (42r) de la primera parte inclinada (42) y que se extiende hacia atrás o hacia abajo de la primera parte inclinada (42) en la vista lateral.

5. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con la reivindicación 4, caracterizada porque cuando la puerta (40) bascula
10 hacia atrás, un extremo trasero (43r) de la segunda parte inclinada (43) está situado por detrás del extremo trasero (20r) del visor del panel de instrumentos (20), y la segunda parte inclinada (43) se extiende hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral.

6. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 5, caracterizada porque la pata
15 (45) está provista de una unidad de retención de posición (49) configurada para retener las posiciones relativas del elemento de guía (41) y el visor del panel de instrumentos (20).

7. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con la reivindicación 6, caracterizada porque cuando la puerta (40) bascula
20 hacia delante, la unidad de retención de posición (49) retiene las posiciones relativas de tal manera que un extremo delantero (41f) del elemento de guía (41) está separado de una superficie superior (20u) del visor del panel de instrumentos (20).

8. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, caracterizada porque
25 comprende además una unidad de ajuste de la posición (50) configurada para permitir que el parabrisas (30) se mueva hacia arriba y abajo y configurada para ajustar las posiciones relativas de la parte inferior (30b) del parabrisas (30) y el cuerpo del vehículo (10).
30

9. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con la reivindicación 8, caracterizada porque cuando el parabrisas (30) se
35 mueve hacia arriba, el extremo inferior (30b) del parabrisas (30) está situado por debajo de un extremo inferior (41b) del elemento de guía (41) en la vista lateral.

10. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 9, caracterizada porque un saliente (31) sobresale de forma convexa hacia abajo en la parte del extremo inferior (30d) del parabrisas (30),
5 la parte del extremo inferior (41d) del elemento de guía (41) tiene una anchura igual a la anchura del saliente (31), y un rebaje (41e) que se forma en la parte del extremo inferior (41d) del elemento de guía (41), donde dicho rebaje (41e) tiene una forma curvada hacia arriba en la vista frontal.

10

11. La estructura de entrada de viento de marcha para un vehículo tipo motocicleta de acuerdo con la reivindicación 8, caracterizada porque el saliente (31) que sobresale de forma convexa hacia abajo está formado en la parte del extremo inferior (30d) del parabrisas (30),
15 una abertura (32) para introducir el viento de marcha (W1) hacia atrás del saliente (31) está formada en el saliente (31), y cuando el parabrisas (30) es movido hacia arriba, el extremo superior (32a) de la abertura (32) está situado por debajo del extremo inferior (41b) del elemento de guía (41) en la vista lateral.

20

Figura 1

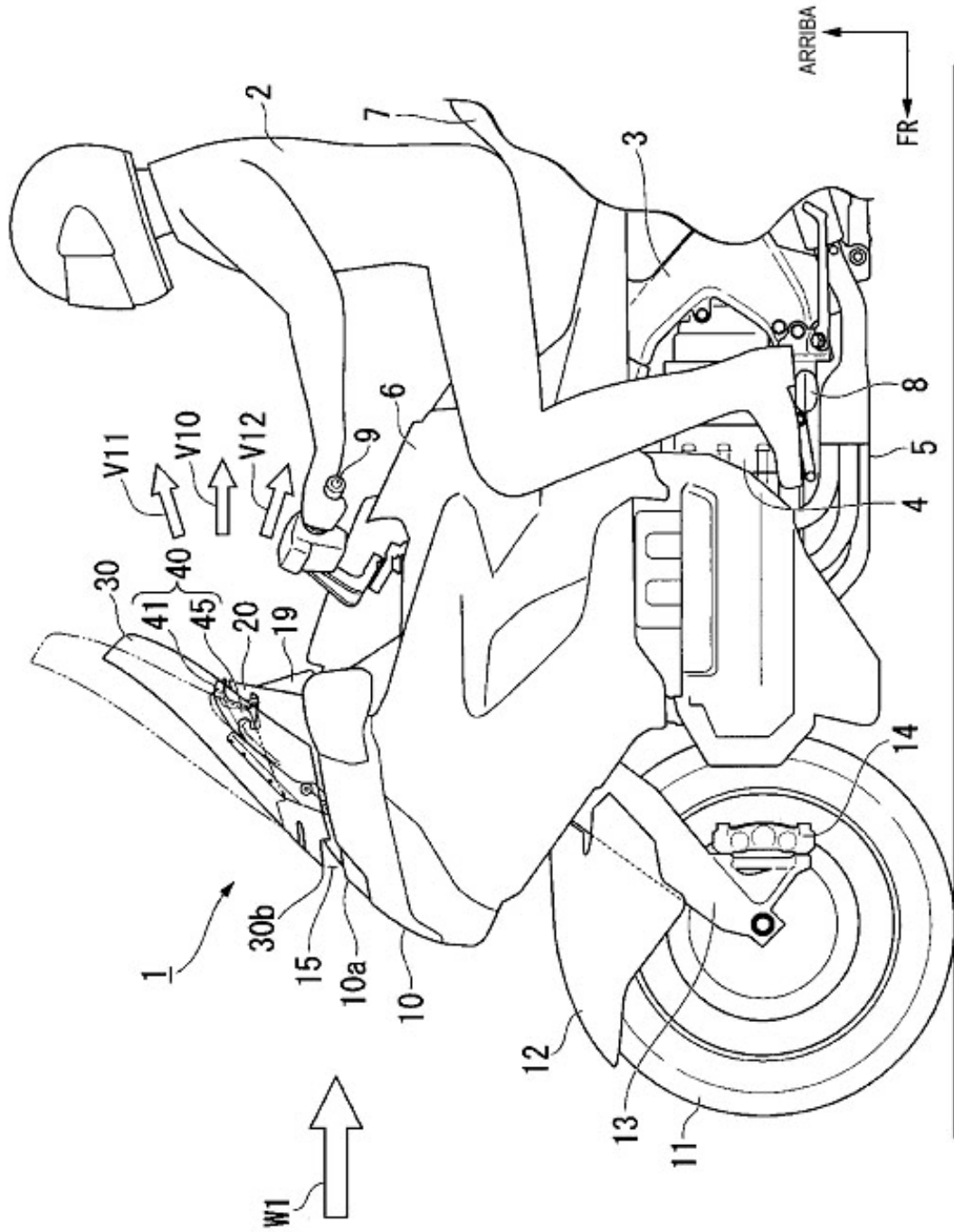


Figura 2

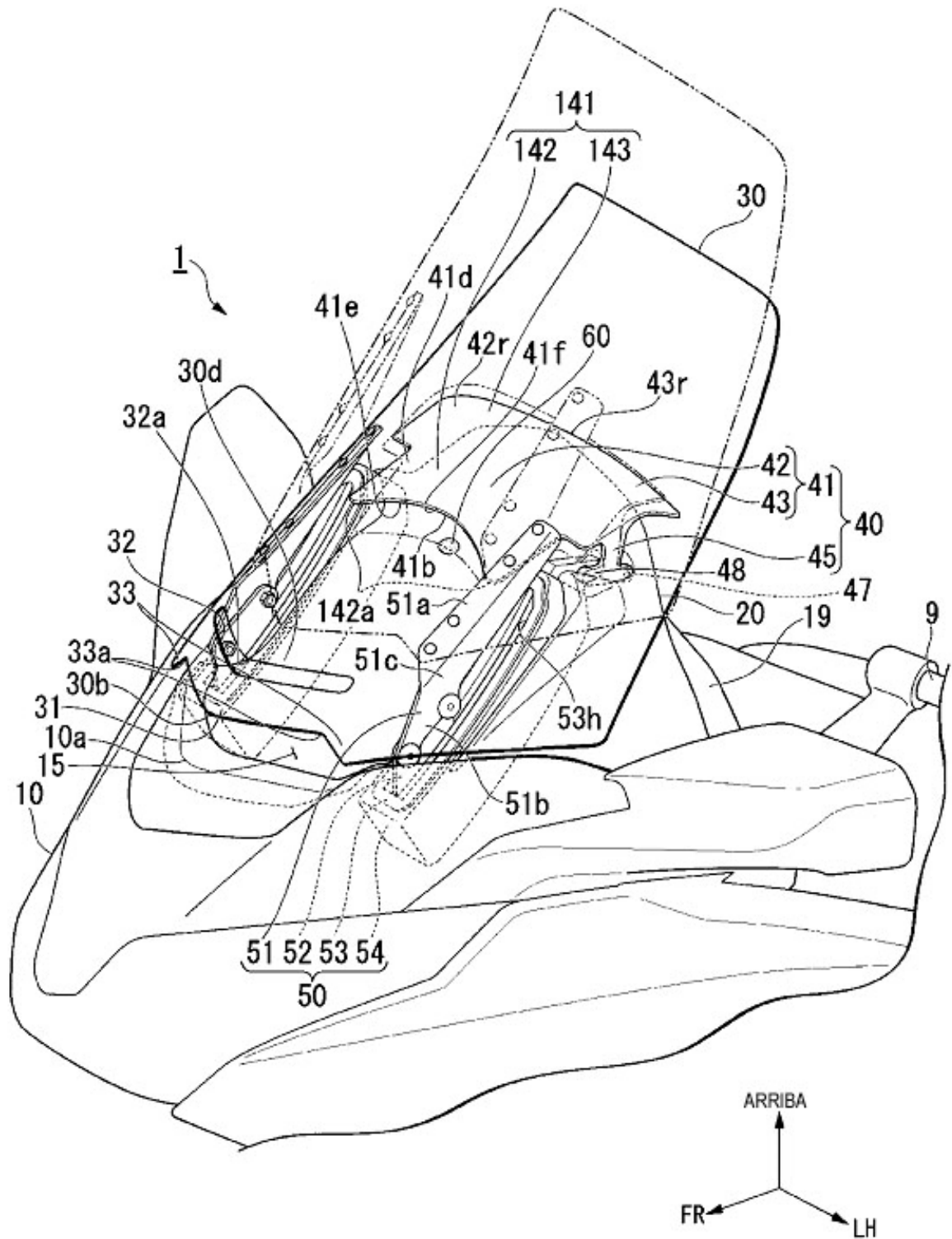


Figura 3

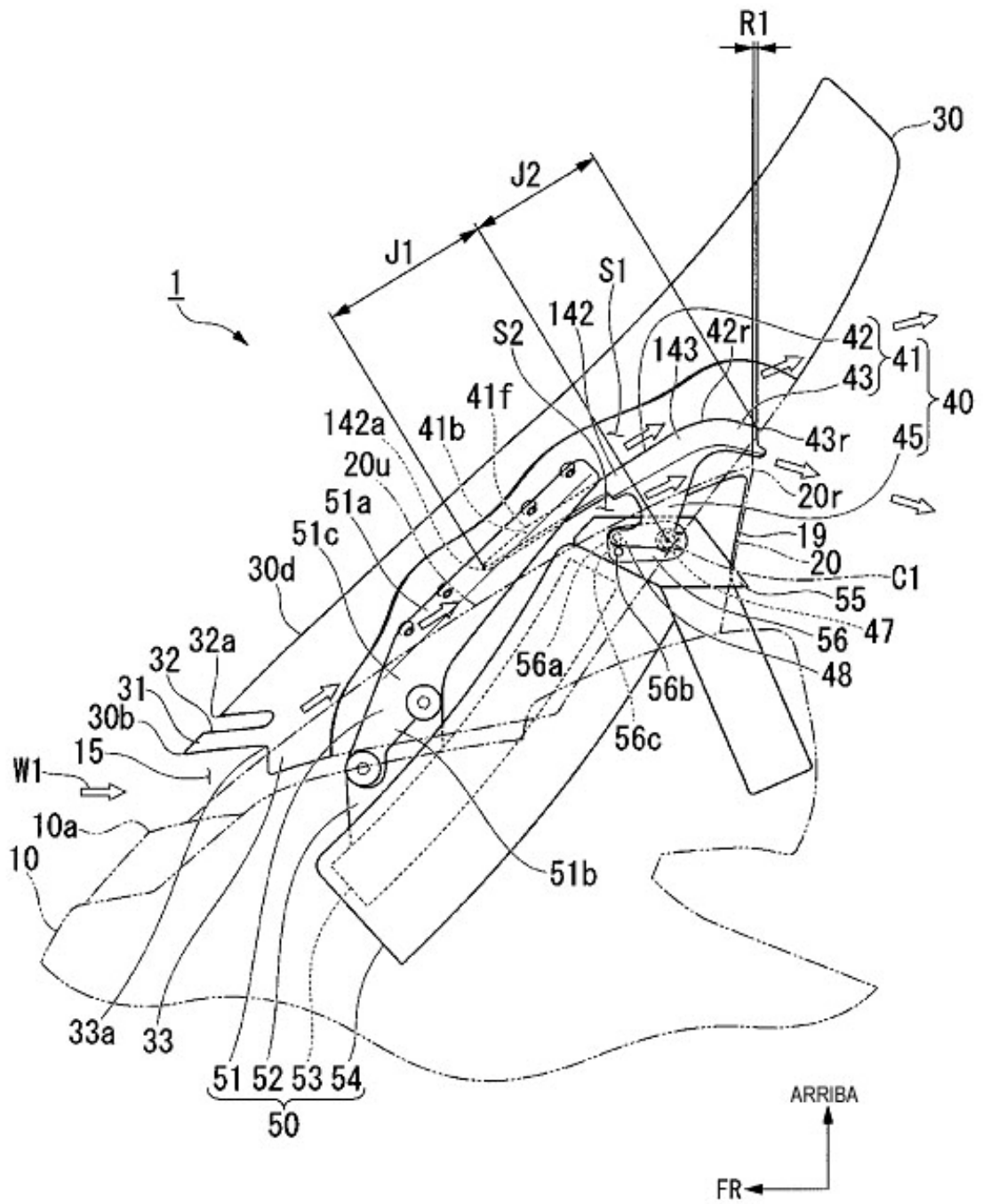


Figura 4

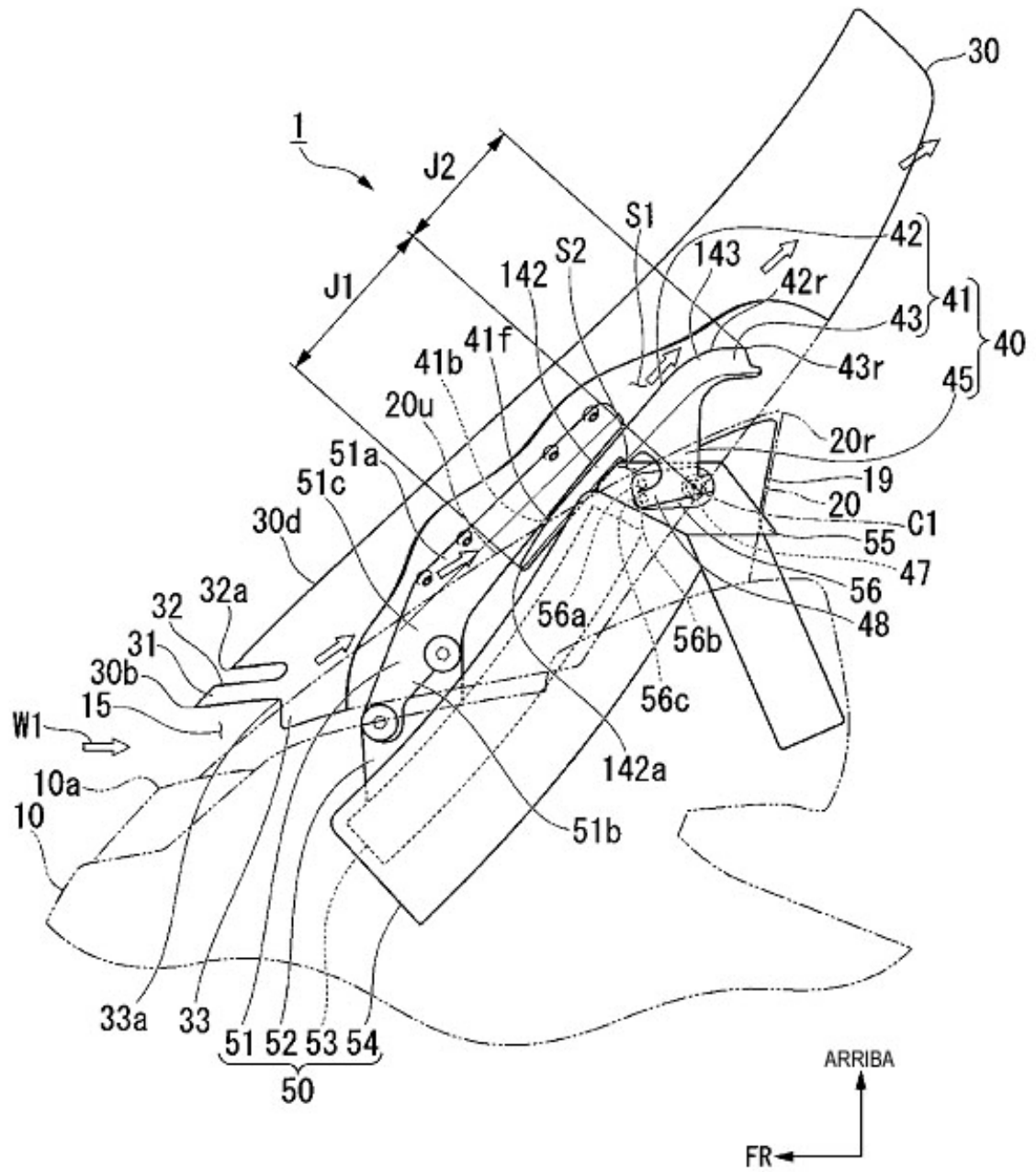


Figura 5

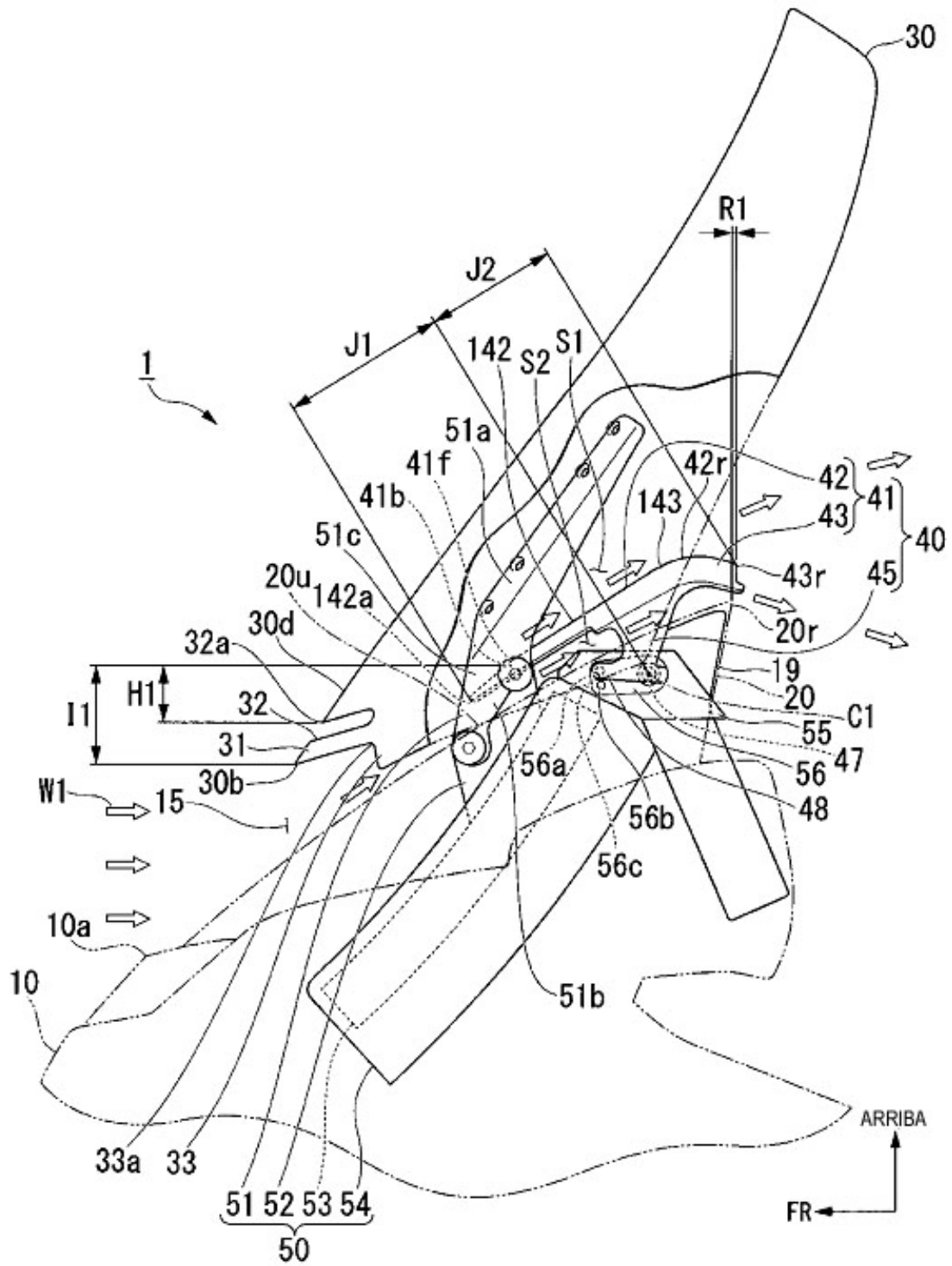


Figura 6

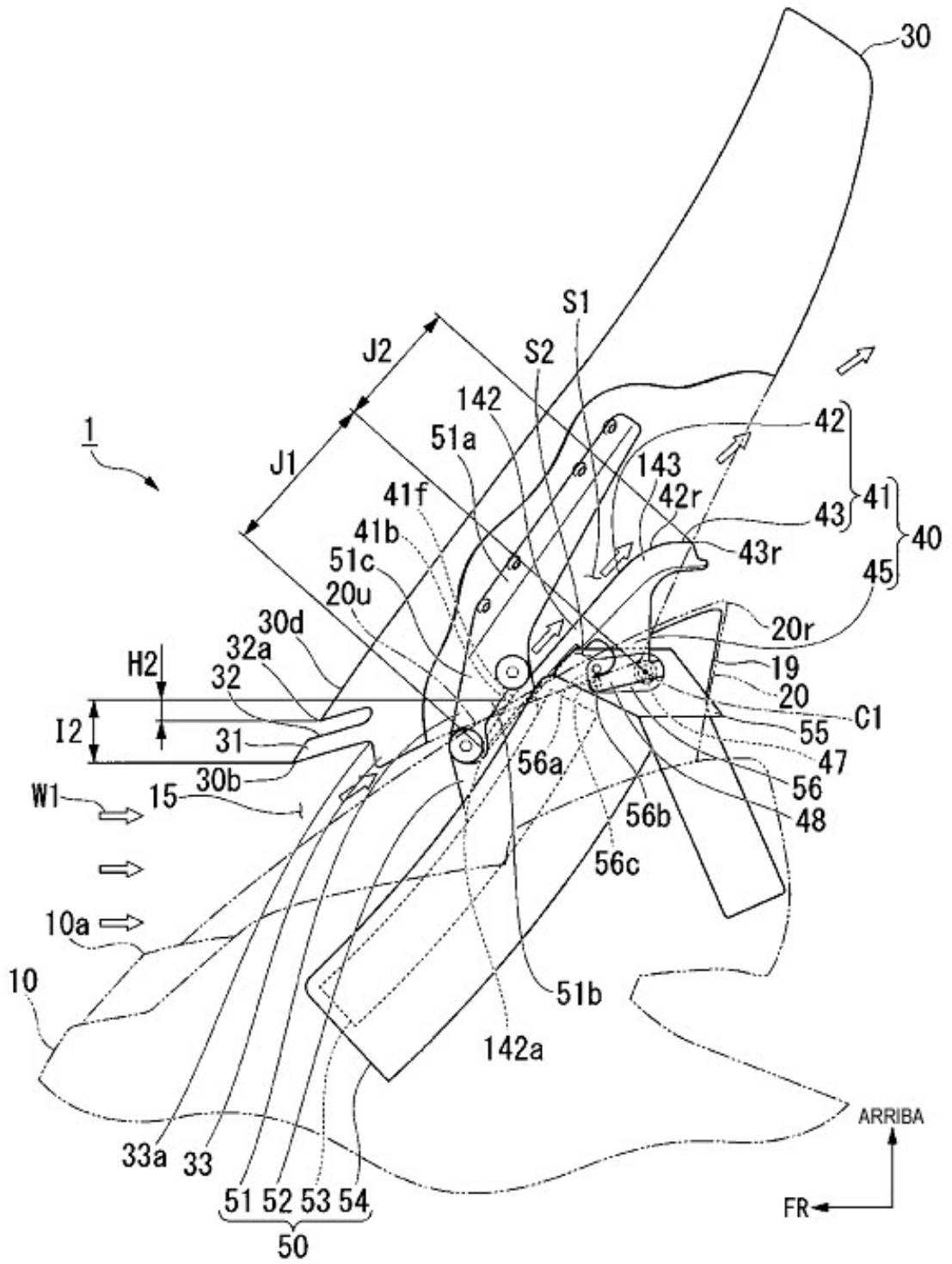


Figura 7

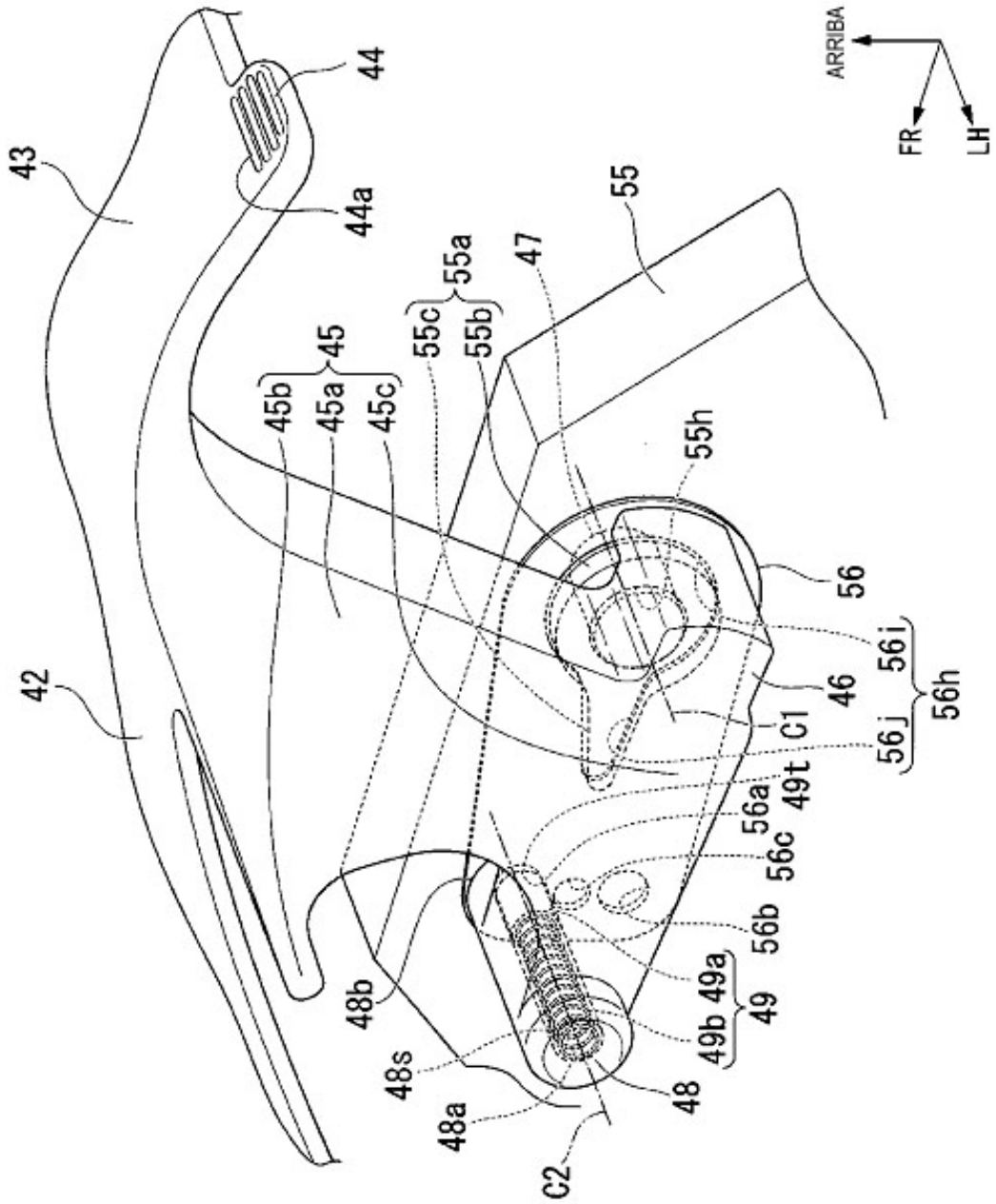


Figura 8

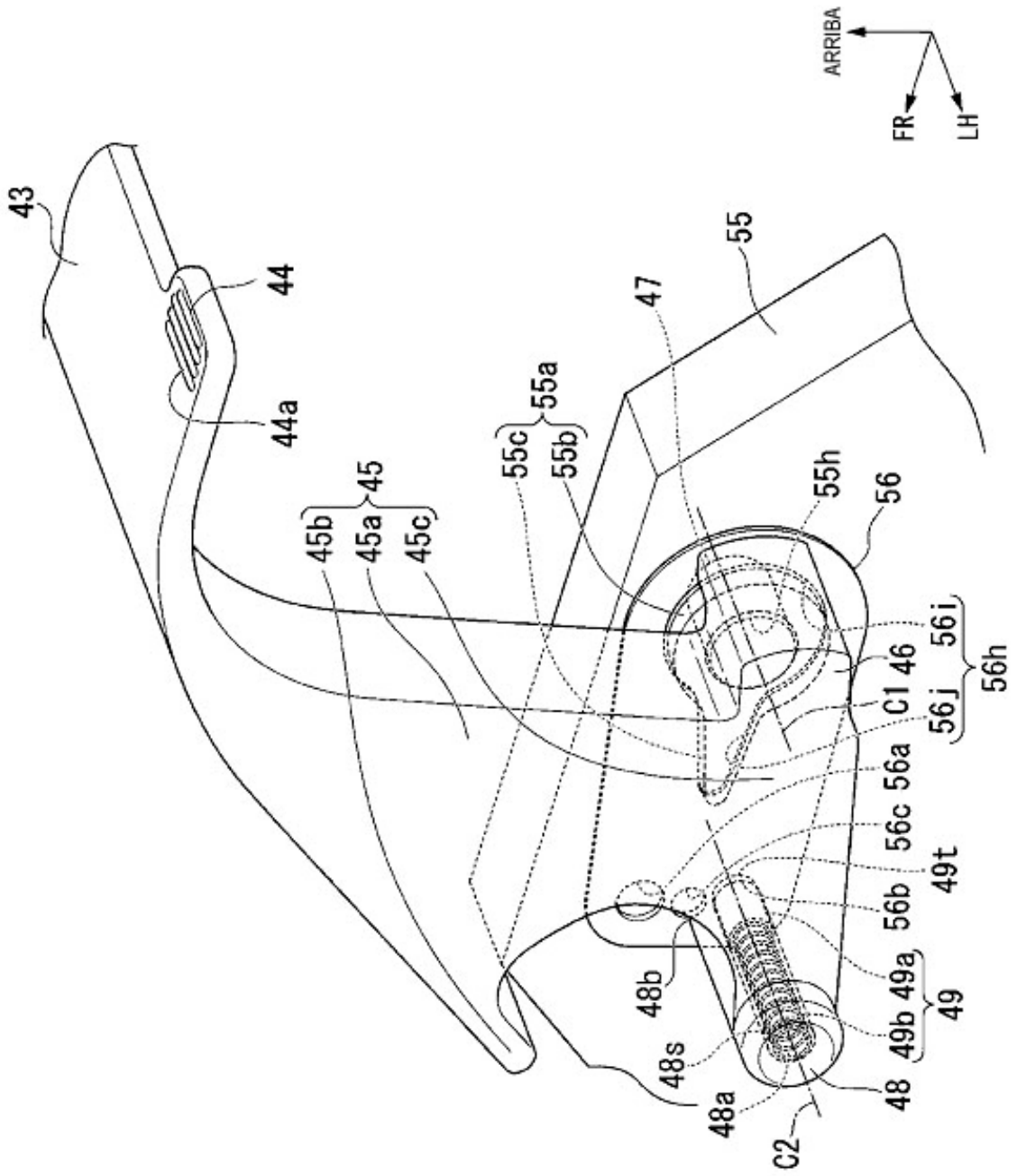


Figura 9

