

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 623 225**

51 Int. Cl.:

B62J 6/02 (2006.01)
B62J 17/02 (2006.01)
B60Q 1/00 (2006.01)
B60Q 1/04 (2006.01)
B60Q 1/068 (2006.01)
F21S 8/10 (2006.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **29.12.2014** E 14200477 (9)

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **08.02.2017** EP 2949556

54 Título: **Vehículo**

30 Prioridad:

30.05.2014 JP 2014112939
28.08.2014 JP 2014174218

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:
10.07.2017

73 Titular/es:

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

72 Inventor/es:

TACHIBANA, MASUMI

74 Agente/Representante:

CARPINTERO LÓPEZ, Mario

ES 2 623 225 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

Campo de la invención

5 La presente invención se refiere a un vehículo ensillado, del tipo que se monta a horcajadas o se monta en sillín que incluye o comprende faros delanteros.

Antecedentes de la invención

10 Una motocicleta de las denominadas de tipo deportivo se describe en el documento JP 2013-18306 A (HONDA). En la motocicleta descrita en JP 2013-18306 A, un tubo delantero y una horquilla frontal se extienden oblicuamente hacia delante y hacia abajo. Un árbol de dirección que está insertado en el tubo delantero no se muestra, sin embargo, se considera que el árbol de dirección se extiende de manera similar, oblicuamente hacia delante y hacia abajo. Los detalles sobre la configuración de la horquilla frontal no se describen. No obstante, los tubos izquierdo y derecho, en general, están acoplados entre sí mediante un soporte superior y un soporte inferior, que está situado debajo del soporte superior en las motocicletas de tipo deportivo. Hay una empuñadura fijada a una parte superior de la horquilla delantera.

15 Una cubierta frontal está dispuesta enfrente del árbol de dirección y del soporte superior. La cubierta frontal se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia delante desde una posición más hacia arriba que la empuñadura. Se disponen unas cubiertas izquierda y derecha para que se solapen respectivamente con partes laterales de la cubierta frontal y se extiendan hacia atrás. Las cubiertas izquierda y derecha se extienden respectivamente desde posiciones más adelantadas que la horquilla frontal hasta posiciones más retrasadas que la horquilla frontal. Unos faros delanteros de gran tamaño, izquierdo y derecho, están dispuestos en la cubierta frontal.

20 Los tubos de horquilla, izquierdo y derecho, el soporte superior, el soporte inferior y una rueda delantera se hacen girar integralmente alrededor del tubo delantero de acuerdo con la operación de la empuñadura. En una vista frontal del vehículo, se forma una abertura que está rodeada por las cubiertas laterales izquierda y derecha y la cubierta frontal. Los tubos de horquilla, izquierdo y derecho, y la rueda delantera giran en esta abertura. En este documento, el soporte inferior está situado en una posición más hacia abajo y adelantada que el soporte superior. El soporte inferior se extiende en dirección de una anchura del vehículo, por ejemplo, cuando los manillares están en la posición no girada o "totalmente recta" y los extremos izquierdo y derecho del soporte inferior están acoplados a los tubos de horquilla, izquierdo y derecho, para rodear los tubos de horquilla, izquierdo y derecho. Por lo tanto, un extremo inferior de un borde frontal del soporte inferior gira en una posición de una parte frontal del vehículo dentro de un gran intervalo. Además, cuando se gira un dispositivo de horquilla frontal, una de una parte izquierda y de una parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior se mueve hacia arriba y la otra se mueve hacia abajo.

25 El documento US 2006/0023462 (Uemoto y col.) se refiere a una unidad de faro adaptada para montarse encima de un parachoques frontal de una rueda delantera de una motocicleta.

35 El documento JP H4-45193, sobre el que se basa el preámbulo de la reivindicación independiente 1, se refiere a una motocicleta que tiene faros delanteros, izquierdo y derecho, provisto en aberturas respectivas de una cubierta de la motocicleta.

Sumario de la invención

40 En la motocicleta mencionada anteriormente, que se describe en el documento JP 2013-18306 A, el tubo delantero, el árbol de dirección y la horquilla frontal se extienden oblicuamente hacia abajo y hacia delante. Por lo tanto, un espacio o volumen, que está situado enfrente del tubo delantero, el árbol de dirección y la horquilla frontal y encima de la rueda delantera, de la parte frontal de la motocicleta tiene una parte superior que es mayor en una dirección de adelante a tras de un vehículo que una parte inferior. Los faros delanteros de gran tamaño, izquierdo y derecho, están dispuestos en la cubierta frontal mientras que la parte frontal de la motocicleta se fabrica compacta en la dirección de adelante a atrás del vehículo aprovechando el espacio o volumen, que es grande en la dirección de adelante a atrás del vehículo, formado en esta parte superior.

45 Dado que la parte superior tiene un espacio o volumen mayor en la dirección de adelante a atrás del vehículo que en la parte inferior de la parte frontal de la motocicleta, la cantidad de proyección de los faros delanteros en dirección hacia delante se reduce cuando los faros delanteros se disponen en la parte superior en comparación con el caso en el que los faros delanteros se disponen en la parte inferior. Por tanto, la parte frontal de la motocicleta se fabrica compacta en la dirección de adelante a atrás del vehículo. En otras palabras, debido a que la parte frontal de la motocicleta se fabrica compacta en la dirección de delante a atrás del vehículo aprovechando el espacio o volumen que es grande en la dirección de delante a atrás del vehículo, puede aumentarse el tamaño de los faros delanteros. Además, los faros delanteros están dispuestos respectivamente en posiciones más hacia arriba que el extremo inferior del borde frontal del soporte inferior que se mueve en una dirección de arriba a abajo, de ese modo se impide con eficacia que los faros delanteros interfieran con el soporte inferior.

Sin desear quedar vinculados a teoría alguna, el inventor de la presente solicitud prestó atención a una función de visibilidad de los faros delanteros. Los faros delanteros no solo irradian un área enfrente del vehículo con luz mientras están encendidos, sino que además tienen la función de visibilidad en el que los propios faros delanteros son visibles para las personas del entorno por ser brillantes. En la motocicleta descrita en JP 2013-18306 A, se considera que la visibilidad de los faros delanteros está garantizada porque se ha aumentado el tamaño de los faros delanteros. La visibilidad también está garantizada para faros delanteros de otros vehículos del tipo que se monta a horcajadas o se monta en un sillín.

Por otra parte, el inventor de la presente solicitud ha cambiado ampliamente el concepto de la configuración convencional usada para garantizar la visibilidad de los faros delanteros y ha considerado una configuración en la que la visibilidad podría garantizarse a la vez que se reduce el tamaño de los faros delanteros del vehículo de tipo deportivo, del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín.

Un objetivo de al menos una realización de la presente invención es proporcionar un vehículo ensillado, de tipo que se monta a horcajadas o que se monta en un sillín en el que la visibilidad de los faros delanteros puede garantizarse a la vez que se impide un aumento del tamaño de una parte frontal del vehículo por una reducción en el tamaño de los faros delanteros.

El inventor de la presente solicitud primero estudió características del vehículo de tipo deportivo, del tipo que se monta a horcajadas o del tipo con sillín de montar. El dispositivo de horquilla frontal del vehículo de tipo deportivo, del tipo que se monta a horcajadas tiene el soporte superior y el soporte inferior que acoplan el tubo de horquilla izquierdo al tubo de horquilla derecho para garantizar una rigidez. Por lo tanto, el dispositivo de horquilla frontal es relativamente grande. El vehículo de tipo deportivo, del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín tiene la cubierta frontal grande y las cubiertas laterales grandes, izquierda y derecha, con el fin de rodear el dispositivo de horquilla frontal grande. La cubierta frontal se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia delante debido a razones tales como mejora de las características aerodinámicas. Además, el espacio o volumen entre las cubiertas laterales, izquierda y derecha, en dirección de la anchura del vehículo y entre la rueda delantera y la cubierta frontal en una dirección de arriba a abajo del vehículo está relativamente garantizada en gran medida debido a razones de introducción de un caudal de aire a un motor o a un radiador.

Como resultado del estudio de tales características, el inventor de la presente solicitud se dio cuenta de que es probable que se genere un espacio o volumen más oscuro en el del vehículo de tipo deportivo, del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín que el del espacio circundante. En particular, el inventor de la presente solicitud notó que una región en la que se generaba una sombra oscura estaba formada relativamente en gran medida por la cubierta frontal grande y las cubiertas laterales grandes que rodeaban el gran dispositivo de horquilla frontal grande. Por lo tanto, el inventor de la presente solicitud produjo una configuración en la que puede reducirse el tamaño de los faros delanteros y la visibilidad de los faros delanteros puede garantizarse mediante la utilización de la diferencia o contraste entre el brillo de los faros delanteros y la oscuridad del espacio o volumen oscuro.

Varios aspectos de la presente invención están definidos en la reivindicación independiente 1 adjunta al presente documento. Algunas características preferidas están definidas en las reivindicaciones dependientes adjuntas al presente documento.

De acuerdo con un aspecto de la presente invención se proporciona un vehículo ensillado, del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín de acuerdo con la reivindicación independiente 1.

En este vehículo ensillado, del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín, en el que el árbol de dirección insertado en el tubo delantero, el tubo delantero y el árbol de dirección puede extenderse hacia abajo y hacia delante. El tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho pueden disponerse respectivamente en una posición más hacia la izquierda y una posición más hacia la derecha que el árbol de dirección para extenderse hasta posiciones más hacia abajo y hacia delante que el árbol de dirección, respectivamente.

El soporte superior y el soporte inferior que puede estar situado debajo del soporte superior puede estar acoplado al árbol de dirección y puede estar acoplado al tubo de horquilla derecho y al tubo de horquilla frontal, por ejemplo, para extenderse en dirección de la anchura del vehículo. El extremo frontal del soporte inferior puede disponerse en una posición más adelantada que el extremo frontal del soporte superior. La rueda delantera puede disponerse en una posición más hacia abajo que el soporte inferior y entre el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho.

Esta configuración podría hacer que el dispositivo de horquilla frontal esté constituido por el miembro de empuñadura, el tubo de horquilla frontal, el tubo de horquilla derecho, el soporte superior, el soporte inferior y/o la rueda delantera. Por lo tanto, el dispositivo de horquilla frontal puede ser relativamente grande y puede tener una forma que se extienda hacia delante y hacia abajo desde una posición superior trasera. El dispositivo de horquilla frontal puede hacerse girar alrededor del tubo delantero operando el miembro de empuñadura.

La cubierta lateral izquierda puede disponerse en una posición más hacia la izquierda que el tubo de horquilla izquierdo y/o la rueda delantera para extenderse en la dirección de arriba a abajo del vehículo y puede extenderse desde una posición enfrente del tubo de horquilla izquierdo hasta una posición más atrasada que el tubo de horquilla

izquierdo. Además, la cubierta lateral derecha puede disponerse en una posición más hacia la derecha que el tubo de horquilla derecho y la rueda delantera para extenderse en la dirección de arriba a abajo del vehículo y puede extenderse desde una posición enfrente del tubo de horquilla derecho hasta una posición más atrasada que el tubo de horquilla derecho. Por lo tanto, la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha pueden ser relativamente grandes.

La cubierta frontal puede disponerse enfrente del soporte superior y del árbol de dirección para extenderse en dirección de la anchura del vehículo y puede extenderse hacia delante y hacia abajo desde una posición más hacia arriba que el miembro de empuñadura. Además, la cubierta frontal puede estar conectada a la cubierta lateral derecha y la cubierta lateral izquierda. Por lo tanto, la cubierta frontal puede ser relativamente grande. La abertura de dirección, que permite el giro del dispositivo de horquilla frontal, puede estar formada por la cubierta lateral izquierda, la cubierta lateral derecha y la cubierta frontal.

Tal configuración puede hacer que la cubierta lateral izquierda, la cubierta lateral derecha y la cubierta frontal formen un espacio o volumen relativamente grande en una parte inferior de la parte frontal del vehículo. El espacio o volumen pueden extenderse en la dirección de delante a atrás del vehículo y la dirección de la anchura del vehículo y puede ser más oscura que un brillo del espacio exterior al vehículo del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín. El faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden disponerse en el espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro. En este caso, puede generarse una diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y los faros delanteros derechos y la oscuridad del espacio o volumen oscuro.

Cuando se reduce el tamaño del faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho que están dispuestos en el espacio o volumen oscuro mencionado anteriormente, el tamaño del espacio o volumen oscuro que está situado en las inmediaciones de los faros delanteros puede aumentar. Por tanto, el tamaño del espacio o volumen oscuro situado en las inmediaciones de los faros delanteros puede aumentar. Por lo tanto, las diferencias o contrastes entre el brillo de los faros delanteros y la oscuridad del espacio o volumen oscuro pueden ser más visibles para la gente de los alrededores que ven los faros delanteros. Es decir, sin desear quedar vinculados a teoría alguna, es posible aumentar el efecto de la utilización de la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro reduciendo el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho. Por el contrario, en los faros delanteros convencionales, la visibilidad viene garantizada por un aumento en el tamaño de las zonas emisoras de luz.

La configuración mencionada anteriormente puede hacer que el faro delantero izquierdo esté dispuesto en una posición más hacia la izquierda que el tubo delantero y más hacia delante que el tubo de horquilla frontal, por ejemplo, al menos en una o en cada una de las orientaciones del dispositivo de horquilla frontal y/o del miembro de empuñadura, tal como la orientación "totalmente recta" y el faro delantero derecho esté dispuesto en una posición más hacia la derecha que el tubo delantero y más hacia delante que el tubo de horquilla derecho, por ejemplo, al menos en una o en cada una de las orientaciones del dispositivo de horquilla frontal y/o del miembro de empuñadura, tal como la orientación "totalmente recta". Por tanto, es probable que el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho sean visibles desde una posición exterior al vehículo. Además, debido a que el espacio o volumen oscuro puede estar presente entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro.

Al menos parte del faro delantero izquierdo puede estar dispuesto en una posición más hacia dentro que la cubierta lateral izquierda y puede solaparse con la cubierta lateral izquierda en la vista lateral izquierda del vehículo. Además, al menos parte del faro delantero derecho puede estar dispuesto en una posición más hacia dentro que la cubierta lateral derecha y puede solaparse con la cubierta lateral derecha en la vista lateral derecha del vehículo. En este caso, al menos partes de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, pueden estar dispuestas en el espacio o volumen oscuro. Por lo tanto, el brillo del espacio exterior al vehículo y el brillo del faro delantero izquierdo pueden estar claramente seccionados por la cubierta lateral izquierda, y el brillo del espacio exterior al vehículo y el brillo del faro delantero derecho pueden estar claramente seccionados por la cubierta lateral derecha. Por tanto, incluso cuando se reduce el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

Al menos parte del faro delantero izquierdo y al menos parte del faro delantero derecho pueden solaparse con la cubierta frontal en la vista en planta del vehículo. En este caso, al menos partes de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, pueden estar dispuestas en el espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro. Por lo tanto, el brillo del espacio de encima del vehículo y el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho pueden estar claramente seccionados por la cubierta frontal. Por tanto, incluso cuando se reduce el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

Al menos parte del borde inferior de la cubierta frontal puede disponerse entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho en dirección de la anchura del vehículo. En la dirección de la anchura del vehículo, al menos parte del borde inferior de la cubierta frontal dispuesta entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho puede disponerse en una posición más hacia arriba que el extremo inferior del faro delantero izquierdo y el extremo inferior

del faro delantero derecho en la vista frontal del vehículo. En este caso, el extremo superior del espacio o volumen mencionados anteriormente, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, puede estar situado entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho. Por lo tanto, el espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, puede estar presente entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho. Por tanto, el brillo del faro delantero izquierdo y el brillo del faro delantero derecho pueden seccionarse claramente. Como resultado, incluso cuando se reduce el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, puede garantizarse la visibilidad individual del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

El tamaño del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, situado en las inmediaciones de los faros delanteros, puede aumentarse hacia arriba. Por tanto, las diferencias o contrastes entre el brillo de los faros delanteros y la oscuridad del espacio o volumen oscuro pueden ser más visibles para la gente de los alrededores que ven los faros delanteros. Es decir, con esta configuración puede aumentarse el efecto de la utilización de la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro.

Cuando el dispositivo de horquilla frontal se gira hacia la derecha o totalmente a la derecha, una parte izquierda del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior puede moverse hacia arriba y una parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior puede moverse hacia abajo. Por otra parte, cuando el dispositivo de horquilla frontal se gira hacia la izquierda o totalmente a la izquierda, la parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior puede moverse hacia arriba y la parte izquierda del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior puede moverse hacia abajo. En el vehículo convencional del tipo que se monta a horcajadas, el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho están dispuestos respectivamente en posiciones más hacia arriba que un extremo inferior de un borde frontal de un soporte inferior, de modo que se evite que el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho interfieran con el soporte inferior.

Por otra parte, en la presente invención, al menos parte del faro delantero izquierdo puede estar dispuesto en una posición más hacia arriba que el eje de la rueda delantera y más hacia abajo que la parte izquierda del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior cuando el dispositivo de horquilla frontal se gira hacia la derecha o totalmente a la derecha. Además, al menos parte del faro delantero derecho puede estar dispuesta en una posición más hacia arriba que el eje de la rueda delantera y más hacia abajo que la parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior cuando el dispositivo de horquilla frontal se gira hacia la izquierda o totalmente a la izquierda. Tal configuración podría permitir evitar que al menos parte del faro delantero izquierdo y al menos parte del faro delantero derecho interfieran con el soporte inferior, y, el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden disponerse en el espacio o volumen anteriormente mencionado, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro.

En este caso, podría ser posible disponer respectivamente el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho en posiciones más hacia abajo que el extremo inferior del borde frontal del soporte inferior, como se ha descrito antes, reduciendo el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho. Además, incluso cuando el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho están dispuestos respectivamente en posiciones más hacia abajo que el extremo inferior del borde frontal del soporte inferior mediante una reducción en el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, el tamaño del vehículo puede reducirse en la dirección de delante a atrás.

Además, la configuración anteriormente mencionada puede hacer que al menos partes de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, estén dispuestas en posiciones más atrasadas que el eje de la rueda delantera. En este caso, puede impedirse que el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho se proyecten hacia delante. Por tanto, el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho puede reducirse y el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse.

Como resultado, la visibilidad de los faros delanteros puede garantizarse a la vez que puede impedirse el aumento del tamaño de la parte frontal del vehículo por una reducción en tamaño de los faros delanteros.

Una superficie frontal del faro delantero izquierdo y una superficie frontal del faro delantero derecho puede estar dispuesta respectivamente en posiciones más atrasadas que un extremo frontal de la cubierta frontal.

En este caso, puede reducirse el tamaño de la parte frontal del vehículo. Además, las superficies frontales del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho pueden estar dispuestas en un espacio o volumen más oscuro. Por lo tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro. Por tanto, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

El faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden incluir respectivamente una fuente de luz izquierda y una fuente de luz derecha que estén adaptadas para generar luz, la fuente de luz izquierda puede estar dispuesta para solaparse con la cubierta lateral izquierda en una vista lateral del vehículo, y, la fuente de luz derecha puede estar dispuesta para solaparse con la cubierta lateral derecha en una vista lateral del vehículo.

En este caso, la fuente de luz izquierda del faro delantero izquierdo y la fuente de luz derecha del faro delantero derecho pueden estar dispuestas dentro del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, que está situado entre la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha. Por tanto, el brillo del espacio exterior al

vehículo y el brillo de la fuente de luz izquierda pueden estar claramente seccionados por la cubierta lateral izquierda, y, el brillo del espacio exterior al vehículo y el brillo de la fuente de luz derecha pueden estar claramente seccionados por la cubierta lateral derecha. Por lo tanto, la diferencia o contraste entre el brillo de la fuente de luz izquierda y de la fuente de luz derecha y la oscuridad del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, puede aumentarse. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

La fuente de luz izquierda y la fuente de luz derecha pueden estar dispuestas para solaparse con la cubierta frontal, en la vista en planta del vehículo.

En este caso, la fuente de luz izquierda del faro delantero izquierdo y la fuente de luz derecha del faro delantero derecho pueden estar dispuestas dentro del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, que está situado debajo de la cubierta frontal. Por tanto, el brillo del espacio de encima del vehículo y el brillo de la fuente de luz izquierda y de la fuente de luz derecha pueden estar claramente seccionados por la cubierta frontal. Por lo tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo de la fuente de luz izquierda y de la fuente de luz derecha y la oscuridad del espacio o volumen oscuro. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

El faro delantero izquierdo puede además incluir una cubierta de faro delantero izquierdo dispuesta enfrente de la fuente de luz izquierda, el faro delantero derecho puede además incluir una cubierta de faro delantero derecho dispuesta enfrente de la fuente de luz derecha, al menos parte de la cubierta de faro delantero izquierdo puede estar dispuesta para solaparse con la cubierta lateral izquierda en una vista lateral del vehículo, y, al menos parte de la cubierta de faro delantero derecho puede estar dispuesta para solaparse con la cubierta lateral derecha en una vista lateral del vehículo.

En este caso, puede impedirse que el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho se proyecten hacia delante. Por tanto, el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse fácilmente.

Además, la fuente de luz izquierda y la fuente de luz derecha pueden estar dispuestas detrás de la parte frontal del vehículo a una longitud a la que se impide que el faro delantero izquierdo y al faro delantero derecho se proyecten. Además, al menos parte de la cubierta de faro delantero izquierdo y al menos parte de la cubierta de faro derecho pueden estar dispuestas dentro del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, situado entre la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha. Por lo tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

La cubierta de faro delantero izquierdo puede tener una parte de lente izquierda configurada para aplicar direccionalidad a la luz generada por la fuente de luz izquierda, y, la cubierta de faro delantero derecho puede tener una parte de lente derecha configurada para aplicar direccionalidad a la luz generada por la fuente de luz derecha.

En este caso, debido a que puede aplicarse direccionalidad a la luz generada por las respectivas fuente de luz izquierda y fuente de luz derecha, puede evitarse una reducción de la intensidad lumínica debido a la difusión de luz. Por tanto, la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho pueden garantizarse sin un aumento de la intensidad de emisión de la fuente de luz izquierda y la fuente de luz derecha. Además, podría no ser necesario proporcionar respectivamente lentes por separado enfrente de la fuente de luz izquierda y la fuente de luz derecha. Por tanto, el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho puede reducirse en la dirección de delante a atrás y el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse en la dirección de delante a atrás. Además, incluso cuando se reduce el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, puede garantizarse la visibilidad mediante la utilización de la gran diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro.

Una superficie externa de la cubierta de faro delantero izquierdo puede estar recubierta por una película dura izquierda y una superficie externa de la película dura izquierda puede estar expuesta, y, una superficie externa de la cubierta de faro delantero derecho puede estar recubierta por una película dura derecha y una superficie externa de la película dura derecha puede estar expuesta.

En este caso, podría ser posible proteger respectivamente la cubierta de faro delantero izquierdo y la cubierta de faro delantero derecho sin proporcionar respectivamente lentes externas en la cubierta de faro delantero izquierdo y la cubierta de faro delantero derecho. Por tanto, puede reducirse el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho. Además, debido a que es posible proteger el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho del barro y similares sin proporcionar respectivamente las lentes externas, el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho puede disponerse en el espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, en la parte inferior de la parte frontal del vehículo. Por tanto, puede garantizarse la visibilidad mediante la utilización de la gran diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro.

El vehículo puede además incluir un miembro de ajuste del eje de luz izquierdo que está adaptado para usarse en

caso de que una dirección de un eje de luz que está formado por la fuente de luz izquierda y la parte de lente izquierda, del faro delantero izquierdo deba ajustarse mientras se mantiene una relación posicional entre la fuente de luz izquierda y la parte de lente izquierda, y, un miembro de ajuste del eje de luz derecho que está adaptado para usarse en caso de que una dirección de un eje de luz que está formado por la fuente de luz derecha y la parte de lente derecha, del faro delantero derecho deba ajustarse mientras se mantiene una relación posicional entre la fuente de luz derecha y la parte de lente derecha.

Incluso cuando se realiza el ajuste de la dirección del eje de luz del faro delantero izquierdo, esta configuración puede hacer que se mantenga la relación posicional entre la fuente de luz izquierda y la parte de lente izquierda. Por tanto, puede mantenerse la distribución de luz del faro delantero izquierdo. De manera similar, incluso cuando se realiza el ajuste de la dirección del eje de luz del faro delantero derecho, puede mantenerse la relación posicional entre la fuente de luz derecha y la parte de lente derecha. Por tanto, puede mantenerse la distribución de luz del faro delantero derecho.

El faro delantero izquierdo puede disponerse para tener una pieza que se solapa con el tubo de horquilla izquierdo y otra pieza que no se solapa con el tubo de horquilla izquierdo en la vista frontal del vehículo, y el faro delantero derecho puede disponerse para tener una pieza que se solapa con el tubo de horquilla derecho y otra pieza que no se solapa con el tubo de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo.

En este caso, partes de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, pueden solaparse respectivamente con el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo, por ejemplo, al menos en una o en cada una de las orientaciones del dispositivo de horquilla frontal y/o del miembro de empuñadura, tal como la orientación "totalmente recta". Por tanto, puede reducirse el tamaño de la parte frontal del vehículo en dirección de la anchura del vehículo.

Además, las otras partes de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, pueden no solaparse con el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo. En este documento, la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha pueden extenderse respectivamente hasta posiciones más retrasadas que el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho. Es decir, el espacio o volumen, que está situado entre el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho en dirección de la anchura del vehículo y puede estar situado en una posición más retrasada que el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho, puede recubrirse con la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha desde el exterior. Podría resultar más difícil que entre luz exterior en el espacio o volumen que está situado en la posición más interna. Por lo tanto, el espacio o volumen, que puede estar situado entre el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho en dirección de la anchura del vehículo y que puede estar situado en una posición más retrasada que el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho, puede recubrirse con la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha desde el exterior, de modo que se pueda formar una región más oscura en el espacio o volumen.

Las otras partes de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, pueden estar dispuestas en la región más oscura del espacio o volumen en la vista frontal del vehículo. Por tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro. Como resultado, puede mejorarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho. En otras palabras, parte del faro delantero izquierdo puede solaparse con el tubo de horquilla izquierdo en la vista frontal del vehículo, y, parte del faro delantero derecho puede solaparse con el tubo de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo. Esta configuración puede permitir que se mejore la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho mientras el vehículo se compacta en dirección de la anchura del vehículo.

Una parte recortada izquierda puede estar formada por un borde lateral izquierdo de la cubierta frontal y un borde superior de la cubierta lateral izquierda, y, una parte recortada derecha puede estar formada por un borde lateral derecho de la cubierta frontal y un borde superior de la cubierta lateral derecha, en la vista lateral del vehículo, el miembro de empuñadura puede girarse en la parte recortada izquierda y la parte recortada derecha, y, extremos superiores del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho pueden estar dispuestos en posiciones más hacia abajo que la parte recortada izquierda y la parte recortada derecha.

La luz externa puede entrar en las partes recortadas. Incluso en semejante carcasa, debido a que el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho están dispuestos respectivamente en unas posiciones más hacia abajo que la parte recortada izquierda y la parte recortada derecha, puede impedirse que la luz externa que entra por la parte recortada izquierda y la parte recortada derecha afecte al faro delantero izquierdo y al faro delantero derecho. Por tanto, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

Los bordes frontales de la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha pueden extenderse en la dirección de arriba a abajo y el borde inferior de la cubierta frontal puede extenderse en dirección de la anchura del vehículo, el borde inferior de la cubierta frontal puede estar conectado a extremos superiores de los bordes frontales de las respectivas cubierta lateral izquierda y cubierta lateral derecha, el faro delantero izquierdo puede estar dispuesto en una parte de esquina formada por el borde inferior de la cubierta frontal y el extremo superior del borde frontal de la cubierta lateral izquierda en la vista frontal del vehículo, y, el faro delantero derecho puede estar dispuesto en una parte de esquina formada por el borde inferior de la cubierta frontal y el extremo superior del borde frontal de la

cubierta lateral derecha en la vista frontal del vehículo.

En una región en las inmediaciones del borde inferior de la cubierta frontal del anteriormente mencionado espacio o volumen, puede impedirse que la luz externa entre en la región desde la parte de arriba del vehículo por la cubierta frontal. En una región en las inmediaciones del borde frontal de la cubierta lateral izquierda del anteriormente mencionado espacio o volumen, puede impedirse que la luz externa entre en la región desde el exterior del vehículo por la cubierta lateral izquierda. En una región en las inmediaciones del borde frontal de la cubierta lateral derecha del anteriormente mencionado espacio o volumen, puede impedirse que la luz externa entre en la región desde el exterior del vehículo por la cubierta lateral derecha. Por lo tanto, puede resultar más difícil para la luz externa entrar en una región en las inmediaciones del borde inferior de la cubierta frontal y en las inmediaciones del borde frontal de la cubierta lateral izquierda, y, en una región en las inmediaciones del borde inferior de la cubierta frontal y en las inmediaciones del borde frontal de la cubierta lateral derecha del anteriormente mencionado espacio o volumen. Por lo tanto, estas regiones son más propensas a oscurecerse en el espacio o volumen.

Por lo tanto, las regiones de la parte de esquina que está formada por el borde inferior de la cubierta frontal y el extremo superior del borde frontal de la cubierta lateral izquierda y de la parte de esquina que está formada por el borde inferior de la cubierta frontal y el extremo superior del borde frontal de la cubierta lateral derecha, son más propensas a oscurecerse que otras regiones. Por lo tanto, la configuración anteriormente mencionada puede hacer que el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho estén dispuestos en las regiones que son más propensas a oscurecerse. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

Una parte inferior de una parte interna del faro delantero izquierdo puede extenderse hacia arriba y hacia dentro, y, una parte inferior de una parte interna del faro delantero derecho puede extenderse hacia arriba y hacia dentro en la vista frontal del vehículo.

Las regiones de la parte de esquina formada por el borde inferior de la cubierta frontal y el extremo superior del borde frontal de la cubierta lateral izquierda y la parte de esquina formada por el borde inferior de la cubierta frontal y el extremo superior del borde frontal de la cubierta lateral derecha, son más propensas a oscurecerse que otras regiones. Por otra parte, las partes separadas de estas partes de esquina pueden ser más brillantes que las regiones de las partes de esquina debido a la entrada de luz externa.

La configuración anteriormente mencionada puede hacer que partes externas y partes superiores de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, estén dispuestas respectivamente en las regiones de las partes de esquina que son propensas a oscurecerse. Por tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo de las partes externas del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro. Por otra parte, partes inferiores de partes internas de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, que están dispuestos respectivamente en posiciones separadas de las partes de esquina pueden extenderse hacia arriba y hacia dentro. Por tanto, puede impedirse que se reduzca la diferencia o contraste entre el brillo de las partes inferiores de las partes internas de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, y la oscuridad del espacio o volumen. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad de todo el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho.

Además, debido a que una parte inferior del faro delantero izquierdo puede extenderse hacia arriba y hacia dentro, puede hacerse que una medida o dimensión de la parte interna del faro delantero izquierdo sea más pequeña que la suma de medidas o dimensiones de la parte externa y la parte superior del faro delantero izquierdo. De manera similar, debido a que una parte inferior del faro delantero derecho puede extenderse hacia arriba y hacia dentro, puede hacerse que la medida o dimensión de la parte interna del faro delantero derecho sea más pequeña que la suma de medidas o dimensiones de la parte externa y la parte superior del faro delantero derecho. Por tanto, puede reducirse el tamaño del faro delantero izquierdo y faro delantero derecho. Además, incluso cuando se reduce el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, puede garantizarse la visibilidad mediante la utilización de la gran diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro.

Puede formarse un rebaje que está hendido hacia atrás en una parte frontal de la cubierta frontal y un borde inferior del rebaje puede situarse entre un extremo superior del faro delantero izquierdo y un extremo inferior del faro delantero izquierdo y entre un extremo superior del faro delantero derecho y un extremo inferior del faro delantero derecho.

En este caso, debido a que el rebaje de la cubierta frontal está hendido hacia atrás, es probable que se forme una sombra debajo del rebaje. Por lo tanto, puede formarse una región más oscura en el espacio o volumen. Además, un borde inferior del rebaje puede estar situado en una posición más hacia abajo que el extremo superior del faro delantero izquierdo y el extremo superior del faro delantero derecho. Por tanto, el faro delantero izquierdo puede estar dispuesto en la región más oscura del rebaje y la cubierta lateral izquierda, y, el faro delantero derecho puede estar dispuesto en la región más oscura entre una parte derecha del rebaje y la cubierta lateral derecha. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho. Además, debido a que unas partes del rebaje pueden solaparse respectivamente con el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho en una dirección horizontal, puede reducirse el tamaño de la parte frontal del vehículo en la dirección de arriba a abajo.

Además, el borde inferior del rebaje puede estar situado en una posición más hacia arriba que el extremo inferior del faro delantero izquierdo y el extremo inferior del faro delantero derecho. Por tanto, puede aumentarse el tamaño del anteriormente mencionado espacio o volumen oscuro en la dirección de arriba a abajo. Por tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro. Por tanto, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

El rebaje de la cubierta frontal puede incluir una abertura de entrada, el vehículo puede además comprender un motor dispuesto detrás de la rueda delantera y un conducto de aire que se extiende hacia atrás de la abertura de entrada y forma un paso de entrada conectado al motor.

En este caso, la abertura de entrada de la cubierta frontal puede extenderse hacia atrás para conectarse al motor. Por lo tanto, puede formarse un espacio o volumen para extenderse hasta una posición más interior debajo de la abertura de entrada en la vista frontal del vehículo. El faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden estar dispuestos en las posiciones más interiores del espacio o volumen. Por tanto, puede reducirse el tamaño de la parte frontal del vehículo en la dirección de delante a atrás. Además, es probable que se forme una sombra en la posición más interna, que puede estar situada debajo de la abertura de entrada, del espacio o volumen. Por lo tanto, puede formarse una región más oscura en el espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro. El faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden estar dispuestos en la región más oscura. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho. Como resultado, puede introducirse aire en el paso de entrada del conducto de aire desde la abertura de entrada de la cubierta frontal a la vez que se garantiza la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse.

El faro delantero izquierdo está posicionado más hacia la derecha que un centro del vehículo y un extremo derecho del faro delantero izquierdo puede estar dispuesto en una posición más hacia la derecha que un borde derecho de la rueda delantera en la vista frontal del vehículo, y, el faro delantero derecho está posicionado más hacia la izquierda que el centro del vehículo y un extremo derecho del faro delantero derecho puede estar dispuesto en una posición más hacia la izquierda que un borde izquierdo de la rueda delantera en la vista frontal del vehículo.

En este caso, puede formarse un espacio relativamente grande encima de la rueda delantera y entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho. Por tanto, puede evitarse fácilmente que la rueda delantera interfiera con el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho cuando se mueve hacia arriba. Además, puede estar muy separada del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, de modo que el espacio o volumen oscuro puede garantizarse en gran medida. Por lo tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen oscuro. Como resultado, puede mejorarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

Un extremo frontal de la cubierta frontal puede estar situado en una posición más adelantada que el eje de la rueda delantera.

En la vista lateral del vehículo, debido a que la forma externa de la rueda delantera es circular, la forma externa de una parte superior de la rueda delantera está curvada hacia abajo, hacia una posición más atrasada que el eje. Por lo tanto, el tamaño del espacio o volumen que está situado en una posición por encima de la rueda delantera y más atrasada que el eje, puede ser mayor que el espacio o volumen de encima del eje. Por lo tanto, es probable que la luz externa entre en el espacio o volumen situado en una posición encima de la rueda delantera y más rasada que el eje, es decir, a región situada en la posición más interna del espacio o volumen.

Debido a que la configuración anteriormente mencionada puede hacer que el extremo frontal de la cubierta frontal pueda estar situado en una posición más adelantada que el eje de la rueda delantera, se puede evitar que la luz externa entre en la región situada en la posición más interna del espacio o volumen debido a la ocultación de la luz externa por el extremo frontal de la cubierta frontal. Por tanto, puede aumentarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad de la región situada en la posición más interna del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, puede generarse. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

Los bordes frontales de las respectivas cubierta lateral izquierda y cubierta lateral derecha pueden estar inclinados hacia abajo y hacia atrás en una vista lateral del vehículo, y, las superficies frontales del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho respectivos pueden estar inclinadas hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral del vehículo.

En este caso, una parte superior de la cubierta lateral izquierda puede estar formada para ser más grande que una parte inferior de la cubierta lateral izquierda y una parte superior de la cubierta lateral derecha puede estar formada para ser más grande que una parte inferior de la cubierta lateral derecha. Por tanto, incluso cuando una fuente de luz externa tal como el sol, está presente en una posición oblicuamente hacia arriba, el tamaño de las partes inferiores de las respectivas cubierta lateral izquierda y cubierta lateral derecha puede reducirse a la vez que puede evitarse que la luz externa entre en un espacio o volumen de una parte inferior del vehículo.

Además, las superficies frontales de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, pueden estar inclinadas hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral del vehículo. Por tanto, incluso cuando el borde frontal de la cubierta lateral izquierda y el borde frontal de la cubierta lateral derecha están inclinados hacia abajo y hacia atrás, partes de los respectivos faro delantero izquierdo y faro delantero derecho, pueden estar dispuestas en el espacio o volumen de la parte inferior del vehículo. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

El faro delantero izquierdo puede incluir una aleta de radiador izquierda, el faro delantero izquierdo puede incluir una aleta de radiador derecha, la aleta de radiador izquierda puede estar expuesta debajo del faro delantero izquierdo y la aleta de radiador derecha puede estar expuesta debajo del faro delantero derecho.

En este caso, podría ser posible mejorar la propiedad de disipación de calor del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho sin aumentar el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho en la dirección de arriba a abajo. Además, puede no ser necesario proporcionar un miembro, que pueda usarse cuando el calor del faro delantero izquierdo se haya disipado, en una parte frontal del faro delantero izquierdo y puede no ser necesario proporcionar un miembro, que pueda usarse cuando el calor del faro delantero derecho se haya disipado, en una parte frontal del faro delantero derecho. Por tanto, puede reducirse el tamaño de la parte frontal del vehículo en la dirección de delante a atrás.

Además, el faro delantero izquierdo puede disponerse en el espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, de manera que la aleta de radiador izquierda está expuesta debajo del faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho puede disponerse en el espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, de modo que la aleta de radiador derecha está expuesta debajo del faro delantero derecho. Por tanto, puede generarse la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad de la región situada en la posición más interna del espacio o volumen. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

El vehículo puede además incluir un dispositivo de control que está adaptado para controlar el encendido y el apagado del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho, en el que el dispositivo de control puede disponerse en una posición más hacia fuera que el faro delantero izquierdo o el faro delantero derecho.

En este caso, puede ser posible controlar el encendido y el apagado del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho sin aumentar el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho en la dirección de arriba a abajo. Por tanto, se puede evitar que el tamaño de la parte frontal del vehículo aumente en la dirección de arriba a abajo.

Una superficie frontal del faro delantero izquierdo puede estar inclinada para tener una parte izquierda que se extiende hasta una posición más atrasada que una parte central en la vista en planta del vehículo y una superficie frontal del faro delantero derecho puede estar inclinada para tener una parte derecha que se extiende hasta una posición más atrasada que una parte central en la vista en planta del vehículo.

En este caso, se puede evitar que la parte izquierda del faro delantero izquierdo y la parte derecha del faro delantero derecho se proyecten hacia delante. Por tanto, el tamaño del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho puede reducirse y el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse. Además, debido a que la parte izquierda del faro delantero izquierdo y la parte derecha del faro delantero derecho se extienden hacia atrás, el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden disponerse en la región más oscura situada en la posición más interna en el espacio o volumen de la parte inferior del vehículo. Por lo tanto, la diferencia o contraste entre el brillo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho y la oscuridad del espacio o volumen, por ejemplo, el espacio o volumen oscuro, puede aumentarse. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

La cubierta frontal, la cubierta lateral izquierda y la cubierta lateral derecha pueden proporcionarse para que no cierren un espacio o volumen debajo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho en la vista frontal del vehículo.

En este caso, un miembro de cubierta que incluye un miembro de cubierta lateral derecha, un miembro de cubierta lateral izquierda y un miembro de cubierta frontal no pueden proporcionarse debajo del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho. Por lo tanto, el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden orientarse hacia el espacio o volumen oscuro situado debajo. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro delantero izquierdo y del faro delantero derecho.

El vehículo puede además incluir un miembro de conexión que conecta el faro delantero izquierdo al faro delantero derecho y el miembro de conexión puede estar unido al faro delantero izquierdo y al faro delantero derecho para unirse de manera desmontable.

En este caso, el miembro de conexión puede sustituirse. Por lo tanto, el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho pueden conectarse entre sí usando el miembro de conexión que tenga una longitud apropiada. Por tanto, la distancia entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho puede ajustarse arbitrariamente de acuerdo

con una forma y una medición del vehículo del tipo que se monta a horcajadas.

De acuerdo con un ejemplo desvelado, un procedimiento de producción o ensamblado de un vehículo del tipo que se monta en sillín o a horcajadas, de acuerdo con el aspecto anterior. El procedimiento puede comprender el proporcionar un tubo delantero que se extiende hacia abajo y hacia delante.

- 5 El procedimiento puede comprender el proporcionar un dispositivo de horquilla frontal que incluye un árbol de dirección, un miembro de empuñadura, un tubo de horquilla izquierdo, un tubo de horquilla derecho, un soporte superior, un soporte inferior y una rueda delantera.

10 El procedimiento puede comprender el proporcionar una cubierta lateral izquierda que se extiende en una dirección de arriba a abajo del vehículo y que puede disponerse en una posición más hacia la izquierda que el tubo de horquilla izquierdo y la rueda delantera.

El procedimiento puede comprender el proporcionar una cubierta lateral derecha que se extiende en la dirección de arriba a abajo del vehículo y que puede disponerse en una posición más hacia la derecha que el tubo de horquilla derecho y la rueda delantera.

15 El procedimiento puede comprender el proporcionar una cubierta frontal que se extiende en una dirección de la anchura del vehículo y que está conectada a la cubierta lateral derecha y a la cubierta lateral izquierda.

El procedimiento puede comprender el proporcionar un faro delantero izquierdo que está dispuesto en una posición más hacia la izquierda que el tubo delantero y más hacia delante que el tubo de horquilla izquierdo, y, puede tener al menos una parte dispuesta en una posición más atrasada que un eje de la rueda delantera.

20 El procedimiento puede comprender el proporcionar un faro delantero derecho que está dispuesto en una posición más hacia la derecha que el tubo delantero y más hacia delante que el tubo de horquilla derecho, y, puede tener al menos una parte dispuesta en una posición más atrasada que el eje de la rueda delantera.

El procedimiento puede comprender la inserción del árbol de dirección en el tubo delantero, para extenderse hacia abajo y hacia delante.

25 El procedimiento puede comprender disponer el tubo de horquilla izquierdo en una posición más hacia la izquierda que el árbol de dirección de manera que se extienda hasta una posición más hacia abajo y hacia delante que el árbol de dirección.

El procedimiento puede comprender disponer el tubo de horquilla derecho en una posición más hacia la derecha que el árbol de dirección de manera que se extienda hasta una posición más hacia abajo y hacia delante que el árbol de dirección.

30 El soporte superior puede estar acoplado al árbol de dirección y puede estar acoplado al tubo de horquilla derecho y al tubo de horquilla frontal, por ejemplo, para extenderse en dirección de la anchura del vehículo.

El soporte inferior puede estar acoplado al árbol de dirección debajo del soporte superior y puede estar acoplado al tubo de horquilla derecho y al tubo de horquilla frontal, por ejemplo, para extenderse en dirección de la anchura del vehículo.

35 La rueda delantera puede disponerse en una posición más hacia abajo que el soporte inferior y puede disponerse entre el tubo de horquilla izquierdo y el tubo de horquilla derecho.

El procedimiento puede comprender el proporcionar la cubierta lateral izquierda de manera que se extienda desde una posición enfrente del tubo de horquilla izquierdo hasta una posición más atrasada que el tubo de horquilla izquierdo.

40 El procedimiento puede comprender el proporcionar la cubierta lateral derecha de manera que se extienda desde una posición enfrente del tubo de horquilla derecho hasta una posición más atrasada que el tubo de horquilla derecho.

45 El procedimiento puede comprender el proporcionar la cubierta frontal de manera que se extienda hacia delante y hacia abajo desde una posición más hacia arriba que el miembro de empuñadura y esté dispuesta enfrente del soporte superior y del árbol de dirección.

El procedimiento puede comprender la formación de una abertura de dirección, que pueda permitir el giro del dispositivo de horquilla frontal, usando la cubierta lateral izquierda, la cubierta lateral derecha y la cubierta frontal.

El procedimiento puede comprender la disposición de un extremo frontal del soporte inferior en una posición más adelantada que un extremo frontal del soporte superior.

50 El procedimiento puede comprender la disposición de al menos parte del faro delantero izquierdo en una posición

más hacia arriba que el eje de la rueda delantera y más hacia abajo que una parte izquierda de un extremo inferior de un borde frontal del soporte inferior cuando el dispositivo de horquilla frontal se gira hacia la derecha.

5 El procedimiento puede comprender la disposición de al menos parte del faro delantero derecho en una posición más hacia arriba que el eje de la rueda delantera y más hacia abajo que una parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte inferior cuando el dispositivo de horquilla frontal se gira hacia la izquierda.

El procedimiento puede comprender la disposición de al menos parte del faro delantero izquierdo en una posición más hacia dentro que la cubierta lateral izquierda, de manera que se solape con la cubierta lateral izquierda en una vista del vehículo desde el lado izquierdo.

10 El procedimiento puede comprender la disposición de al menos parte del faro delantero derecho en una posición más hacia dentro que la cubierta lateral derecha, de manera que se solape con la cubierta lateral derecha en una vista del vehículo desde el lado derecho.

El procedimiento puede comprender la disposición de al menos parte del faro delantero izquierdo y al menos parte del faro delantero derecho de manera que solo se solapen con la cubierta frontal en una vista en planta del vehículo.

15 El procedimiento puede comprender la disposición de al menos parte de un borde inferior de la cubierta frontal entre el faro delantero izquierdo y el faro delantero derecho en la dirección de la anchura del vehículo, en una posición más hacia arriba que un extremo inferior del faro delantero izquierdo y un extremo inferior del faro delantero derecho en una vista frontal del vehículo.

20 De acuerdo con un ejemplo desvelado está un kit o conjunto para encajarse en el vehículo del tipo que se monta en sillín o a horcajadas, del aspecto anterior. El kit o conjunto puede retroajustarse a un vehículo del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín. El kit o conjunto puede comprender al menos uno o más de entre una unidad de faro delantero izquierdo, una unidad de faro delantero derecho, una cubierta lateral izquierda, una cubierta lateral derecha, una cubierta frontal y/o un dispositivo de horquilla frontal, que pueden ser o comprender una unidad de faro delantero izquierdo, una unidad de faro delantero derecho, una cubierta lateral izquierda, una cubierta lateral derecha, una cubierta frontal y/o un dispositivo de horquilla frontal como los descritos anteriormente en relación con el aspecto anterior.

25 A no ser que se indique lo contrario, las posiciones relativas de las piezas o componentes descritos en el presente documento, en particular con respecto al tubo de horquilla frontal, el tubo de horquilla derecho, el soporte superior, el soporte inferior, la rueda delantera y/u otros componentes del dispositivo de horquilla frontal o el propio dispositivo de horquilla frontal, pueden ser para al menos una o cada una de las orientaciones o configuraciones del dispositivo de horquilla frontal, del miembro de empuñadura o de la rueda delantera, tales como la configuración no girada "totalmente recta".

Breve descripción de los dibujos

A continuación, se describe una realización de la presente invención, únicamente a modo de ejemplo y con referencia a los dibujos adjuntos, que son:

- | | |
|--------------------------|---|
| Figura 1 | una vista lateral de una motocicleta de acuerdo con una realización de la presente invención |
| Figura 2 | una vista frontal de la motocicleta de la Figura 1; |
| Figuras 3A y 3B | diagramas de un dispositivo de horquilla frontal de la motocicleta de la Figura 1; |
| Figura 4 | una vista en perspectiva despiezada de una unidad de faro delantero; |
| Figura 5 | una vista en perspectiva de la unidad de faro delantero; |
| Figura 6 | una vista en planta de la unidad de faro delantero; |
| Figuras 7A y 7B | una vista en planta y una vista trasera de la unidad de faro delantero, respectivamente; una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea A-A de un faro delantero izquierdo de la Figura 7A; |
| Figura 8 | una vista en planta que muestra una forma detallada del faro delantero izquierdo; |
| Figura 9 | una vista en perspectiva de un par de miembros de sujeción; |
| Figura 10 | una vista en planta del par de miembros de sujeción; |
| Figura 11 | una vista frontal del par de miembros de sujeción, respectivamente; |
| Figuras 12A y 12B | vistas traseras de un miembro de conexión; |
| Figuras 13A a 13C | una vista trasera de la unidad de faro delantero; |
| Figura 14 | una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea B-B de la unidad de faro delantero de la Figura 14; |
| Figura 15 | una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea C-C de la unidad de faro delantero de la Figura 14; |
| Figura 16 | una vista lateral ampliada del lado izquierdo de una parte frontal de la motocicleta; |
| Figura 17 | una vista lateral ampliada del lado derecho de la parte frontal de la motocicleta; |
| Figura 18 | una vista frontal ampliada de la motocicleta; |
| Figura 19 | una vista en planta de la parte frontal de la motocicleta; |
| Figura 20 | una vista inferior de la parte frontal de la motocicleta; |
| Figura 21 | |

Figura 22	una vista lateral del lado izquierdo de un dispositivo de horquilla frontal y de la unidad de faro delantero cuando el dispositivo de horquilla frontal no está girado, por ejemplo, en una orientación "totalmente recta";
Figura 23	una vista lateral del lado izquierdo del dispositivo de horquilla frontal y de la unidad de faro delantero cuando el dispositivo de horquilla frontal está girado al máximo hacia la derecha;
Figura 24	una vista en planta que muestra una relación de posición entre la unidad de faro delantero y un soporte inferior;
Figura 25	una vista en perspectiva que muestra las etapas de ensamblado de la parte frontal de la motocicleta;
Figura 26	una vista en perspectiva que muestra las etapas de ensamblado de la parte frontal de la motocicleta;
Figura 27	una vista en perspectiva que muestra las etapas de ensamblado de la parte frontal de la motocicleta;
Figura 28	una vista en perspectiva que muestra las etapas de ensamblado de la parte frontal de la motocicleta;
Figura 29	una vista en perspectiva que muestra las etapas de ensamblado de la parte frontal de la motocicleta;
Figura 30	una vista en perspectiva de la motocicleta; y
Figura 31	una vista frontal ampliada de la motocicleta de acuerdo con un ejemplo modificado.

Descripción detallada de los dibujos

5 A continuación, se describe un vehículo ensillado, del tipo que se monta a horcadas o en sillón de acuerdo con una realización de la presente invención, con referencia a los dibujos. En la siguiente descripción, se describe una motocicleta de tipo deportivo, que es diferente de un escúter, como ejemplo de vehículo ensillado, del tipo que se monta a horcadas o que se monta en sillón.

Configuración esquemática de la motocicleta

10 La Figura 1 es una vista lateral de un lado de la motocicleta de acuerdo con una realización de la presente invención. Figura 2 es una vista frontal de la motocicleta de la Figura 1. Las Figuras 3A y 3B son diagramas de un dispositivo de horquilla frontal de la motocicleta de la Figura 1. En las Figuras 1 y 2, se muestra la motocicleta 100 erguida de manera perpendicular a una superficie de carretera. La Figura 3A muestra una vista lateral del lado izquierdo del dispositivo 30 de horquilla frontal y la Figura 3B muestra una vista frontal del dispositivo 30 de horquilla frontal.

15 En las Figuras 1, 2, y en cada uno de los diagramas subsiguientes aportados, una dirección de delante a atrás L, una dirección de la anchura W y una dirección de arriba a abajo H de la motocicleta 100 vienen indicadas por flechas. En la siguiente descripción, una dirección en la que la flecha está dirigida en la dirección de delante a atrás L se denomina hacia delante y su dirección opuesta se denomina hacia atrás. Además, una dirección en la que la flecha está dirigida en la dirección de la anchura W se denomina como hacia la izquierda y su dirección opuesta se denomina hacia la derecha. Además, una dirección en la que la flecha se dirige en la dirección de arriba a abajo H se denomina hacia arriba y su dirección opuesta se denomina hacia abajo.

20 Como se muestra en las Figuras 1 y 2, la motocicleta 100 incluye un bastidor 10 de carrocería. El bastidor 10 de carrocería incluye un par de bastidores principales, en concreto los bastidores 11 principales izquierdo y derecho, un par de bastidores traseros, en concreto los bastidores 12 traseros izquierdo y derecho y un tubo delantero 13. El tubo delantero 13 se extiende hacia abajo y hacia delante. Los bastidores 11 principales están provistos para extenderse oblicuamente hacia abajo y hacia atrás desde el tubo delantero 13. Los extremos traseros de los bastidores 11 principales están curvados hacia abajo. Los bastidores 12 traseros están unidos para extenderse respectivamente hacia atrás desde las partes superiores de los extremos traseros de los respectivos bastidores 11 principales.

30 El dispositivo 30 de horquilla frontal de las Figuras 3A y 3B está unido al tubo delantero 13 del bastidor 10 de carrocería de manera que el dispositivo 30 de horquilla frontal pueda girarse hacia la izquierda y hacia la derecha. El dispositivo 30 de horquilla frontal incluye un árbol 31 de dirección (un vástago de árbol), un tubo 32 de horquilla izquierdo, un tubo 33 de horquilla derecho, un soporte 34 superior, un soporte 35 inferior, un miembro 36 de empuñadura y una rueda 37 delantera. En la Figura 3B, un faro 210L delantero izquierdo y un faro 210R delantero derecho, descritos más adelante, se indican con las líneas a trazos gruesos.

35 Como se muestra en la Figura 3A, el árbol 31 de dirección se inserta en el tubo delantero 13 de la Figura 1 para extenderse hacia abajo y hacia delante. El tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho, incluyen respectivamente tubos internos que tienen una función de suspensión y tubos externos dispuestos para rodear respectivamente los tubos internos. Como se muestra en la Figura 3B, el tubo 32 de horquilla izquierdo está dispuesto en una posición más hacia la izquierda que el árbol 31 de dirección para extenderse hasta una posición más hacia abajo y hacia delante que el árbol 31 de dirección. De manera similar, el tubo 33 de horquilla derecho está dispuesto en una posición más hacia la derecha que el árbol 31 de dirección para extenderse hasta una posición más hacia abajo y hacia delante que el árbol 31 de dirección.

Como se muestra en la Figura 3A, el árbol 31 de dirección está dispuesto en una posición ligeramente más atrasada que los respectivos tubo 32 de horquilla izquierdo y tubo 33 de horquilla derecho, en una vista lateral del vehículo. En el presente ejemplo, una parte frontal del árbol 31 de dirección se solapa con las partes traseras de los respectivos tubo 32 de horquilla izquierdo y tubo 33 de horquilla derecho, en la vista lateral del vehículo.

5 El soporte 34 superior está acoplado a una parte superior del árbol 31 de dirección y está acoplado al tubo 33 de horquilla derecho y al tubo 32 de horquilla izquierdo para extenderse en dirección de la anchura W. El soporte 35 inferior está acoplado a una parte inferior del árbol 31 de dirección y está acoplado al tubo 33 de horquilla derecho y al tubo 32 de horquilla izquierdo para extenderse en dirección de la anchura W, debajo del soporte 34 superior. Como se muestra en la Figura 3A, un extremo 35a frontal del soporte 35 inferior está dispuesto en una posición más adelantada que un extremo 34a frontal del soporte 34 superior.

10 Como se muestra en la Figura 3A, la rueda 37 delantera está soportada rotatoriamente en una posición más hacia abajo que el soporte 35 inferior y entre el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho. Se proporciona un parachoques frontal 38 para cubrir las zonas que están más hacia arriba, hacia un lado y hacia atrás que la rueda 37 delantera. El miembro 36 de empuñadura incluye un par de empuñaduras, en concreto las empuñaduras izquierda 36L y derecha 36R. El miembro 36 de empuñadura está conectado al tubo 32 de horquilla izquierdo y al tubo 33 de horquilla derecho. El miembro 36 de empuñadura puede estar conectado a un miembro de fijación de empuñadura (no mostrado) provisto en el soporte 34 superior.

15 La configuración anteriormente mencionada hace que el dispositivo 30 de horquilla frontal sea relativamente grande y tenga una forma que se extiende hacia delante y hacia abajo desde una parte superior trasera. Por lo tanto, en un espacio o volumen, que está situado enfrente del dispositivo 30 de horquilla frontal y encima de la rueda 37 delantera, de una parte frontal de la motocicleta 100, una región superior es más grande en la dirección de delante a atrás L que una región inferior. El dispositivo 30 de horquilla frontal se hace girar alrededor del tubo delantero 13 (Figura 1) mediante el accionamiento del miembro 36 de empuñadura.

20 Como se muestra en la Figura 1, se proporciona un motor 20 en una parte inferior del par de bastidores 11 principales. El motor 20 incluye una unidad de cilindro y una unidad de cigüeñal. La unidad de cilindro incluye un cuerpo de cilindro, una cabeza de cilindro y similares. La cabeza de cilindro incluye un dispositivo de inyección de combustible, un dispositivo de encendido y similares. La unidad de cigüeñal incluye un cárter, un eje de cigüeñal, un generador, una transmisión y similares. La unidad de cigüeñal está situada debajo de la unidad de cilindro.

25 Se proporciona una cubierta 70 (una capota) para cubrir el tubo delantero 13 desde la parte delantera y para cubrir una parte del tubo 32 de horquilla izquierdo, parte del tubo 33 de horquilla derecho y una parte inferior del motor 20 desde ambos lados. La cubierta 70 está unida al bastidor 10 de carrocería y a un conducto 80 de aire que se describe más adelante.

30 La cubierta 70 incluye las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, una cubierta 73 lateral izquierda y una cubierta 74 lateral derecha (Figura 2). Una de las cubiertas 71 frontales incluye un parabrisas 71a. La cubierta 71 frontal está dispuesta enfrente del soporte 34 superior de la Figura 3A y del árbol 31 de dirección de la Figura 3A para extenderse en dirección de la anchura W y extenderse hacia delante y hacia abajo desde una posición más hacia arriba que el miembro 36 de empuñadura.

35 La cubierta 71 frontal está conectada a la cubierta 74 lateral derecha y a la cubierta 73 lateral izquierda mediante las otras cubiertas 72, 73a, 74a frontales. Una abertura 70o de dirección, que permite que el dispositivo 30 de horquilla frontal gire, está formada por las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha. Al menos parte de las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha se extienden respectivamente hasta una posición detrás del tubo 32 de horquilla izquierdo y del tubo 33 de horquilla derecho. Por lo tanto, la abertura 70o de dirección se extiende hasta una posición más atrasada que un intervalo de giro del dispositivo 30 de horquilla frontal. El bastidor 10 de carrocería y la cubierta 70 no se giran incluso cuando un conductor acciona el miembro 36 de empuñadura.

40 Además, se proporcionan dispositivos 40 de espejo izquierdo y derecho, en posiciones que están sustancialmente a la misma altura que los extremos superiores de los respectivos tubo 32 de horquilla izquierdo y tubo 33 de horquilla derecho, en la cubierta 71 frontal. Cada dispositivo 40 de espejo es un ejemplo de un dispositivo de espejo que tiene un faro indicador de giro e incluye un espejo 41 dirigido hacia atrás del vehículo y un indicador o intermitente 42 dirigido hacia delante del vehículo, como se muestra en la Figura 1.

45 El conductor de la motocicleta 100 puede ver una zona detrás de la motocicleta 100 mirando por cada espejo 41 durante la conducción. Además, el conductor de la motocicleta 100 puede conmutar entre un estado no encendido y un estado parpadeante de cada indicador o intermitente 42 accionando un interruptor de empuñadura provisto en el miembro 36 de empuñadura.

50 La cubierta 72 frontal está situada debajo de la cubierta 71 frontal y encima de las cubiertas 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha. Se forman aberturas izquierda y derecha en forma de tira en la cubierta 72 frontal. Se proporciona un par de faros 310 de posición, estando los faros 310 de posición dispuestos respectivamente en las aberturas en forma de tira de la cubierta 72 frontal.

La cubierta 72 frontal soporta el extremo inferior de la cubierta 71 frontal. Una abertura 72o de entrada está formada en la parte central en dirección de la anchura W de la cubierta 72 frontal como un rebaje. En una vista frontal del vehículo, la abertura 72o de entrada está situada entre el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho de la Figura 3B. Además, la abertura 72o de entrada está situada enfrente del árbol 31 de dirección de la Figura 3B.

La cubierta 73a frontal está dispuesta encima de la cubierta 73 lateral izquierda. En la presente realización, la cubierta 73a frontal está formada integralmente con la cubierta 73 lateral izquierda. En las Figuras 1 y 2, los límites entre la cubierta 73a frontal y la cubierta 73 lateral izquierda se indican con las líneas punteadas. La cubierta 73 lateral izquierda incluye una parte frontal y una parte trasera. Una parte frontal de la cubierta 73 lateral izquierda está dispuesta en una posición más hacia la izquierda que el tubo 32 de horquilla izquierdo y la rueda 37 delantera para extenderse en la dirección de arriba a abajo H en la vista frontal del vehículo (Figura 2), y para extenderse hacia atrás desde una posición enfrente del tubo 32 de horquilla izquierdo en la vista lateral del vehículo (Figura 1). Además, la parte trasera de la cubierta 73 lateral izquierda está dispuesta en una posición más hacia la izquierda que el motor 20 para extenderse sustancialmente en horizontal hacia atrás desde una posición enfrente del motor 20 en la vista lateral del vehículo. Por tanto, la cubierta 73 lateral izquierda se solapa con parte del motor 20 en la vista lateral del vehículo.

La cubierta 74a frontal está dispuesta encima de la cubierta 74 lateral derecha. En la presente realización, la cubierta 74a frontal está formada integralmente con la cubierta 74 lateral derecha. En las Figuras 1 y 2, los límites entre la cubierta 74a frontal y la cubierta 74 lateral derecha se indican con las líneas punteadas. La cubierta 74 lateral derecha incluye una parte frontal y una parte trasera. La parte frontal de la cubierta 74 lateral derecha está dispuesta en una posición más hacia la derecha que el tubo 33 de horquilla derecho y la rueda 37 delantera para extenderse en la dirección de arriba a abajo H en la vista frontal del vehículo (Figura 2), y para extenderse hacia atrás desde una posición enfrente del tubo 33 de horquilla derecho en la vista lateral del vehículo (Figura 1). Además, la parte trasera de la cubierta 74 lateral derecha está dispuesta en una posición más hacia la derecha que el motor 20 para extenderse sustancialmente en horizontal hacia atrás desde una posición enfrente del motor 20 en la vista lateral del vehículo. Por tanto, la cubierta 74 lateral derecha se solapa con parte del motor 20 en la vista lateral del vehículo.

Si bien las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales de la cubierta 70 están formadas separadas entre sí en el presente ejemplo, la invención no se limita a ello. Unas partes o todo de las dos o más cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales pueden estar formadas integralmente unas con otras. Además, unas partes o todo de las dos o más cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha pueden estar formadas integralmente unas con otras.

Por ejemplo, la estar la parte frontal de la cubierta 73 lateral izquierda situada en una posición más hacia la izquierda que el tubo 32 de horquilla izquierdo y la rueda 37 delantera, y, al estar la parte trasera de la cubierta 73 lateral izquierda situada en una posición más hacia la izquierda que el motor 20 pueden estar formadas integralmente entre sí o formadas separadas la una de la otra. De manera similar, la estar la parte frontal de la cubierta 74 lateral derecha situada en una posición más hacia la derecha que el tubo 33 de horquilla izquierdo y la rueda 37 delantera, y, al estar la parte trasera de la cubierta 74 lateral derecha situada en una posición más hacia la derecha que el motor 20 pueden estar formadas integralmente entre sí o formadas separadas la una de la otra. Además, los límites entre las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha no están confinados a los límites entre las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha en la presente realización (los límites indicados con las líneas punteadas en las Figuras 1 y 2).

Como se muestra en las Figuras 1 y 2, un espacio o volumen V relativamente grande está formado en una parte inferior de la parte frontal de la motocicleta 100 por las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha.

Como se muestra en las Figuras 1 y 2, una unidad 200 de faro delantero que incluye el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho, se proporciona en la parte frontal de la motocicleta 100. El faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho emiten una mayor cantidad de luz que un par de faros 310 de posición y los indicadores o intermitentes 42 del par de dispositivos 40 de espejo.

Además, los indicadores o intermitentes 42 del par de dispositivos 40 de espejo tienen una función parpadeante. Por el contrario, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho continúan encendidos después de haber encendido un interruptor de encendido de faro delantero (no mostrado). En la presente realización, las longitudes del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho respectivos son menores que la longitud de cada faro 310 de posición y la longitud de cada indicador o intermitente 42 en dirección de la anchura W.

El faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están unidos a la motocicleta 100 a través de una zona entre la cubierta 71 frontal y la rueda 37 delantera. El faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están dispuestos en el espacio V en la parte inferior de la motocicleta 100. Como se muestra en la Figura 2, los indicadores o intermitentes 42 de los dispositivos 40 de espejo están provistos para proyectarse respectivamente a posiciones más hacia la derecha y más hacia la izquierda que otras partes de la motocicleta 100 hasta cierto

punto. La relación de posición entre el faro 210L delantero izquierdo, el faro 210R delantero derecho, el dispositivo 30 de horquilla frontal y la cubierta 70 se describe a continuación. Un radiador 109 está dispuesto detrás de o hacia atrás del faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho.

5 Como se muestra en la Figura 1, un limpiador 112 de aire está soportado por el par de bastidores 11 principales encima del motor 20. El limpiador 112 de aire está conectado a un cuerpo de aceleración del motor 20 y un extremo de un tubo 102 de escape está unido a un puerto de escape del motor 20. Un silenciador 103 está unido al otro extremo del tubo 102 de escape.

10 Un depósito 113 de combustible está soportado por el par bastidores 11 principales detrás del limpiador 112 de aire. Un asiento 114 está soportado por los bastidores traseros 12 detrás del depósito 113 de combustible. Se proporciona un brazo trasero 107 para extenderse hacia atrás desde un extremo inferior de los bastidores 11 principales. Una rueda trasera 108 se sujeta rotatoriamente en el extremo trasero del brazo trasero 107.

15 Un paso 13P de entrada, que se usa cuando el aire se dirige al motor 20 (Figura 25, descrito a continuación), está formado en una parte central en la dirección de arriba a abajo H del tubo delantero 13 para extenderse en la dirección de delante a atrás L. Un conducto 80 de aire que tiene un paso 80P de entrada (Figura 25, descrita más adelante) está unido a una parte de frontal del paso 13P de entrada en el tubo delantero 13. Además, un puerto de entrada del limpiador 112 de aire está conectado a una parte de extremo trasero del paso 13P de entrada.

20 El paso 80P de entrada del conducto 80 de aire está encajado en la abertura 72o de entrada de la cubierta 72 frontal. Por tanto, se puede introducir aire en el paso 80P de entrada del conducto 80 de aire desde la abertura 72o de entrada de la cubierta 72 frontal. Durante el desplazamiento de la motocicleta 100, el aire que fluye en el conducto 80 de aire a través de la abertura 72o de entrada y el paso 80P de entrada se dirige al motor 20 a través del paso 13P de entrada del tubo delantero 13 y del limpiador 112 de aire. Por tanto, se adquiere un efecto de supercarga y se genera una elevada producción de potencia.

Configuración de la unidad de faro delantero

25 Figura 4 es una vista en perspectiva despiezada de la unidad 200 de faro delantero. La Figura 5 es una vista en perspectiva de la unidad 200 de faro delantero. La Figura 6 en planta de la unidad 200 de faro delantero. Las Figuras 7A y 7B son una vista frontal y una vista trasera de la unidad 200 de faro delantero, respectivamente.

30 Como se muestra en las Figuras 4 a 7B, la unidad 200 de faro delantero incluye una parte 220 de sujeción del faro delantero y una parte 230 de accionamiento de faro delantero además del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho. La parte 220 de sujeción del faro delantero incluye un miembro 221 de conexión, un par de miembros 222 de sujeción y una pluralidad de (cuatro en el presente ejemplo) miembros 223 de ajuste del eje de luz.

El miembro 221 de conexión se forma con metal, por ejemplo. En el presente ejemplo, el miembro 221 de conexión es una lámina de metal. El miembro 221 de conexión se proporciona entre el par de miembros 222 de sujeción para conectar el par de miembros 222 de sujeción entre sí. Por tanto, el par de miembros 222 de sujeción se fija a ambos extremos del miembro 221 de conexión.

35 Los miembros 222 de sujeción se forman con resina, por ejemplo. El faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho se sujetan mediante un miembro 222 de sujeción respectivo. Una pluralidad de (dos en el presente ejemplo) partes 222a de unión de miembros de ajuste del eje de luz están formados en cada miembro 222 de sujeción.

40 Los miembros 223 de ajuste del eje de luz son tornillos de ajuste del eje de luz, por ejemplo. La pluralidad de miembros 223 de ajuste del eje de luz están unidos respectivamente a la pluralidad de partes 222a de unión del miembro de ajuste del eje de luz del par de miembros 222 de sujeción. Cada miembro 223 de ajuste del eje de luz se rota en cada parte 222a de unión del miembro ajuste del eje de luz, de modo que pueda realizarse el ajuste del eje de luz (apuntar) para los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho.

45 La parte 230 de accionamiento de faro delantero está unida a un miembro 222 de sujeción de la parte 220 de sujeción del faro delantero que se ha de situar en una posición más hacia la izquierda que el faro 210L delantero izquierdo y detrás del faro 210L delantero izquierdo. La parte 230 de accionamiento de faro delantero incluye un elemento de conmutación tal como un relé. La parte 230 de accionamiento de faro delantero controla el encendido y apagado del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho. En este caso, es posible controlar el encendido y apagado del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho sin aumentar el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho en la dirección de arriba a abajo H. Así, se evita que el tamaño de la parte frontal de la motocicleta 100 aumente en la dirección de arriba a abajo H.

55 La Figura 8 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea A-A del faro 210L delantero izquierdo de la Figura 7A. La Figura 9 es una vista frontal que muestra la forma detallada del faro 210L delantero izquierdo. El faro 210R delantero derecho tiene una configuración lateralmente simétrica o especular con el faro 210L delantero izquierdo de las Figuras 8 y 9. Como se muestra en la Figura 8, el faro 210L delantero izquierdo incluye una fuente 211 de luz, un vástago 212, una cubierta 213 de faro delantero y una aleta 214 de radiador (Figuras 4 a 7B). La

fuentes 211 de luz es, por ejemplo, un diodo emisor de luz. La fuente 211 de luz está montada en el vástago 212. La cubierta 213 de faro delantero está unida al vástago 212 que se ha de situar enfrente de la fuente 211 de luz.

5 La cubierta 213 de faro delantero se forma de resina. La cubierta 213 de faro delantero tiene una propiedad de transmisión de luz. Como se muestra en la Figura 9, la cubierta 213 de faro delantero tiene una parte 213a de cubierta de superficie frontal, una parte 213b de pared periférica y una parte 213c de brida. La parte 213a de cubierta de superficie frontal está formada integralmente en la parte 213b de pared periférica para cerrar una abertura frontal de la parte 213b de pared periférica. La parte 213c de brida está formada integralmente en la parte 213b de pared periférica para proyectarse hacia fuera desde una abertura trasera de la parte 213b de pared periférica. Una parte 213L de lente circular está formada en la parte central de la parte 213a de cubierta de la superficie frontal. El espesor de la parte 213L de lente se reduce gradualmente desde la parte central hacia la periferia externa.

En el presente ejemplo, la cubierta 213 de faro delantero se forma de una resina acrílica. Por tanto, puede aumentarse la propiedad de transmisión de luz de la cubierta 213 de faro delantero. Además, se puede reducir la aberración cromática de la parte 213L de lente.

15 La cubierta 213 de faro delantero puede formarse de una resina policarbonatada, por ejemplo. En este caso, se facilita la formación de una película 215 dura, que se describe a continuación, en la cubierta 213 de faro. Además, se mejora una propiedad de resistencia térmica y una propiedad de resistencia química de la cubierta 213 de faro delantero. Además, debido a que se mejora la propiedad de resistencia térmica de la cubierta 213 de faro delantero, la cubierta 213 de faro delantero puede disponerse más cerca de la fuente 211 de luz. Por tanto, el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho puede reducirse más, lo suficiente.

La luz generada por la fuente 211 de luz se permea a través de la parte 213L de lente, de modo que se aplica direccionalidad a la luz. En este caso, debido a que evita una reducción de la intensidad de la luz provocada por la difusión de luz, se puede garantizar la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho sin un aumento de la intensidad de emisión de la fuente 211 de luz. Además, no es necesario proporcionar por separado una lente enfrente de la fuente 211 de luz. Por tanto, el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho puede reducirse en la dirección de delante a atrás L y el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse en la dirección de delante a atrás L.

Una superficie externa de la cubierta 213 de faro delantero está cubierta por la cubierta o película 215 dura transmisora de la luz. Además, una superficie externa de la película 215 dura está expuesta. En este caso, es posible proteger respectivamente el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho sin proporcionar respectivamente lentes externas en las cubiertas 213 de faros delanteros. Por tanto, se evita aumentar el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

Como se muestra en la Figura 9, la parte 213b de pared periférica tiene partes de borde E1, E2, E3, E4, E5, E6 que se extienden respectivamente de manera lineal. La parte de borde E6 se extiende desde una posición superior de la parte 213L de lente hasta una posición más hacia la derecha que la parte 213L de lente para inclinarse hacia la derecha y hacia abajo. La parte de borde E2 se extiende desde una posición por debajo de la parte 213L de lente hasta una posición más hacia la derecha que la parte 213L de lente para inclinarse hacia arriba y hacia la derecha. La parte de borde E1 se extiende oblicuamente hacia la derecha y hacia arriba desde el extremo derecho de la parte de borde E2 hasta el extremo derecho de la parte de borde E6 para conectar la parte de borde E2 a la parte de borde E6, en una posición más hacia la derecha que la parte 213L de lente. La parte de borde E5 se extiende desde el extremo izquierdo de la parte de borde E6 hasta una posición más hacia la izquierda que la parte 213L de lente para inclinarse hacia la izquierda y hacia abajo. La parte de borde E3 se extiende desde el extremo izquierdo de la parte de borde E2 hasta una posición más hacia la izquierda que la parte 213L de lente para inclinarse hacia la izquierda y hacia arriba. La parte de borde E4 se extiende oblicuamente hacia la derecha y hacia arriba desde el extremo izquierdo de la parte de borde E3 hasta el extremo izquierdo de la parte de borde E5 para conectar la parte de borde E3 a la parte de borde E5, en una posición más hacia la izquierda que la parte 213L de lente. En el presente ejemplo, las partes de borde E1 a E6 están conectadas sucesivamente entre sí mientras se curvan en los límites. Por tanto, la parte 213b de pared periférica está formada con una forma sustancialmente hexagonal para rodear la parte 213L de lente.

50 La Figura 10 es una vista en perspectiva del par de miembros 222 de sujeción. La Figura 11 es una vista en planta del miembro 222 de sujeción. Las Figuras 12A, 12B son una vista frontal y una vista trasera del miembro 222 de sujeción, respectivamente.

El faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho de las Figuras 4 a 7B están fijados respectivamente al par de miembros 222 de sujeción mediante un par de miembros 224 de fijación de faros de la Figura 10 a 12B, respectivamente. Como se muestra en las Figuras 10 a 12B, una parte 222b de unión de miembro de fijación de faro, que se usa cuando se une cada miembro 224 de fijación de faro, está formada en cada miembro 222 de sujeción. Los miembros 224 de fijación de faro son tornillos de fijación, por ejemplo, y las partes 222b de unión de miembros de fijación de faro son orificios roscados, por ejemplo.

Como se muestra en la Figura 12B, un orificio pasante 222c de inserción que alcanza cada miembro 223 de ajuste del eje de luz desde abajo está formado en la superficie trasera de cada miembro 222 de sujeción. Cuando un trabajador inserta una herramienta tal como un destornillador en el orificio pasante 222c de inserción desde abajo y rota la herramienta alrededor de un eje en la dirección de arriba a abajo H (Figura 1), el miembro 223 de ajuste del eje de luz rota alrededor de un eje en la dirección de delante a atrás L (Figura 1). Por tanto, el eje de luz de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho, puede ajustarse.

Como se muestra en la Figura 12B, dos proyecciones 222d que se proyectan hacia atrás están formadas en las inmediaciones del extremo interno en la superficie trasera de cada miembro 222 de sujeción. Las dos proyecciones 222d están dispuestas oblicuamente. Además, como se muestra en las Figuras 12A, 12B, unos orificios roscados 222e que se extienden en la dirección de delante a atrás L (Figura 1) están formados en las inmediaciones del extremo interno de cada miembro 222 de sujeción. Los dos orificios roscados 222e están dispuestos oblicuamente. Las dos proyecciones 222d y los dos orificios roscados 222e están situados respectivamente en cuatro esquinas de un rectángulo. Las dos proyecciones 222d están dispuestas respectivamente en primeras posiciones diagonales del rectángulo y los dos orificios roscados 222e están dispuestos respectivamente en segundas posiciones diagonales del rectángulo.

Las Figuras 13A a 13C son vistas traseras del miembro 221 de conexión. Un miembro 221 de conexión de la Figura 13B es mayor en dirección de la anchura W (Figura 2) que un miembro 221 de conexión de la Figura 13A y un miembro 221 de conexión de la Figura 13C es mayor en dirección de la anchura W que el miembro 221 de conexión de la Figura 13B. Las configuraciones de los miembros 221 de conexión respectivos de las Figuras 13A a 13C son iguales entre sí salvo que las longitudes en dirección de la anchura W son diferentes entre sí.

Como se muestra en las Figuras 13A a 13C, cuatro orificios 221h pasantes que se corresponden respectivamente con las dos proyecciones 222d y los dos orificios 222e roscados de uno de los miembros 222 de sujeción de la Figura 12B están formados en las inmediaciones de un extremo del miembro 221 de conexión. Cuatro orificios 221h pasantes que se corresponden respectivamente con las dos proyecciones 222d y los dos orificios 222e roscados del otro miembro 222 de sujeción de la Figura 12B están formados en las inmediaciones del otro extremo del miembro 221 de conexión.

La Figura 14 es una vista trasera de la unidad 200 de faro delantero. Como se muestra en la Figura 14, las dos proyecciones 222d de un miembro 222 de sujeción están encajadas respectivamente en los dos orificios 221h pasantes en la proximidad de un extremo del miembro 221 de conexión. Por tanto, se determina temporalmente una relación de posición entre el miembro 221 de conexión y un miembro 222 de sujeción. En este estado, dos miembros 225 de tornillo se encajan respectivamente en los dos orificios 222e roscados de uno de los miembros 222 de sujeción (Figuras 12A y 12B) a través de los otros dos orificios 221h pasantes respectivos en las inmediaciones de un extremo del miembro 221 de conexión (Figuras 13A a 13C). De esta manera, el miembro 221 de conexión y un miembro 222 de sujeción se fijan entre sí.

Igualmente, las dos proyecciones 222d del otro miembro 222 de sujeción están encajadas respectivamente en dos orificios 221h pasantes en la proximidad del otro extremo del miembro 221 de conexión. Por tanto, se determina temporalmente una relación de posición entre el miembro 221 de conexión y el otro miembro 222 de sujeción. En este estado, dos miembros 225 de tornillo se encajan respectivamente en los dos orificios 222e roscados del otro miembro 222 de sujeción (Figuras 12A y 12B) a través de los otros dos orificios 221h pasantes respectivos en las inmediaciones del otro extremo del miembro 221 de conexión (Figuras 13A a 13C). De esta manera, el miembro 221 de conexión y el otro miembro 222 de sujeción se fijan entre sí.

Esta configuración hace que el par de miembros 222 de sujeción se fijen el uno al otro usando el miembro 221 de conexión, que tiene una longitud apropiada, de los miembros 221 de conexión de las Figuras 13A a 13C, por ejemplo. Por lo tanto, la distancia entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho puede ajustarse arbitrariamente de acuerdo con la forma y medidas de la motocicleta 100. La Figura 14 es un ejemplo en el que el par de miembros 222 de sujeción están fijados entre sí usando el miembro 221 de conexión de la Figura 13B.

La Figura 15 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea B-B de la unidad 200 de faro delantero de la Figura 14. La Figura 16 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea C-C de la unidad 200 de faro delantero de la Figura 14. La configuración del faro 210L delantero izquierdo se describe con referencia a las Figuras 15 y 16. El faro 210R delantero derecho tiene una configuración similar a la del faro 210L delantero izquierdo salvo que es lateralmente simétrico o especular al faro 210L delantero izquierdo.

Como se ha descrito anteriormente, las dos partes 222a de unión del miembro de ajuste del eje de luz y la parte 222b de unión del miembro de fijación de faro están formadas en el miembro 222 de sujeción, en el presente ejemplo. Las dos partes 222a de unión del miembro de ajuste del eje de luz se denominan respectivamente partes 222x, 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz, en adelante. Además, un miembro 223 de ajuste del eje de luz que está unido a la parte 222x de unión del miembro de ajuste del eje de luz se denomina, miembro 223x de ajuste de eje de luz y un miembro 223 de ajuste del eje de luz que está unido una parte 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz se denomina miembro 223y de ajuste del eje de luz.

- 5 Como se muestra en la Figura 15, la parte 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz y la parte 222b de unión del miembro de fijación de faro están dispuestas para solaparse entre sí en la dirección de arriba a abajo H (Figura 1). Por otra parte, la parte 222x de unión del miembro de ajuste del eje de luz de la Figura 16 y la parte 222b de unión de miembro de fijación de faro de la Figura 15 están dispuestas para solaparse entre sí en dirección de la anchura W (Figura 2). En el presente ejemplo, la parte 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz está dispuesta debajo de la parte 222b de unión de miembro de fijación de faro y la parte 222x de unión del miembro de ajuste del eje de luz está dispuesta en una posición más hacia dentro que la parte 222b de unión del miembro de fijación de faro.
- 10 Como se muestra en las Figuras 15 y 16, dos partes 216x, 216y de encajado que se corresponden respectivamente con las partes 222x, 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz del miembro 222 de sujeción están formadas en el faro 210L delantero izquierdo. Las partes 216x, 216y de encajado son orificios roscados, por ejemplo. Además, como se muestra en la Figura 15, una abertura 216b que se corresponde con la parte 222b de unión del miembro de fijación de faro del miembro 222 de sujeción está formada en el faro 210L delantero izquierdo.
- 15 [0168] El miembro 224 de fijación del faro está encajado en la parte 222b de unión del miembro de fijación del miembro 222 de sujeción a través de la abertura 216b del faro 210L delantero izquierdo. Por tanto, el faro 210L delantero izquierdo está sujeto por el miembro 222 de sujeción. Un punto 224f de soporte está formado en el extremo trasero (una cabeza de tornillo) del miembro 222 de sujeción.
- 20 El miembro 223y de ajuste del eje de luz está encajado en la parte 216y de encajado del faro 210L delantero izquierdo mientras está unido a la parte 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz del miembro 222 de sujeción. En este documento, cuando el trabajador rota el miembro 223y de ajuste del eje de luz en una dirección, la parte 216y de ajuste se acerca a la parte 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz. Por tanto, el faro 210L delantero izquierdo se inclina hacia delante y hacia abajo al centrarse en el punto 224f de soporte del miembro 224 de fijación de faro.
- 25 Por otra parte, cuando el trabajador rota el miembro 223y de ajuste del eje de luz en la otra dirección, la parte 216y de ajuste se aleja de la parte 222y de unión del miembro de ajuste del eje de luz. Por tanto, el faro 210L delantero izquierdo se inclina hacia delante y hacia arriba al centrarse en el punto 224f de soporte del miembro 224 de fijación de faro. De esta manera, se puede ajustar el eje de luz del faro 210L delantero izquierdo en la dirección de arriba a abajo H (Figura 1) mediante la rotación del miembro 223y de ajuste del eje de luz.
- 30 Igualmente, como se muestra en la Figura 16, el miembro 223x de ajuste de eje de luz está encajado en la parte 216x de encajado del faro 210L delantero izquierdo mientras está unido a la parte 222x de unión del miembro de ajuste del eje de luz del miembro 222 de sujeción. En este documento, cuando el trabajador rota el miembro 223x de ajuste del eje de luz en una dirección, la parte 216x de ajuste se acerca a la parte 222x de unión del miembro de ajuste del eje de luz. Por tanto, el faro 210L delantero izquierdo se inclina hacia la derecha y hacia delante al centrarse en el punto 224f de soporte del miembro 224 de fijación de faro.
- 35 Por otra parte, cuando el trabajador rota el miembro 223x de ajuste del eje de luz en la otra dirección, la parte 216x de ajuste se aleja de la parte 222x de unión del miembro de ajuste del eje de luz. Por tanto, el faro 210L delantero izquierdo se inclina hacia la izquierda y hacia delante al centrarse en el punto 224f de soporte del miembro 224 de fijación de faro. De esta manera, se puede ajustar el eje de luz del faro 210L delantero izquierdo en dirección de la anchura W (Figura 2) mediante la rotación del miembro 223x de ajuste del eje de luz.
- 40 En este caso, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho de acuerdo con la presente realización se comparan con faros delanteros convencionales. Cada faro delantero convencional incluye una fuente de luz, un reflector, una lente y una cubierta externa. Las zonas enfrente de la fuente de luz, del reflector y de la lente están cubiertas por una cubierta externa. El reflector refleja la luz de la fuente de luz hacia delante. La luz reflejada por el reflector pasa a través de la lente, de modo que se aplica direccionalidad a la luz.
- 45 En la configuración de cada faro delantero convencional, un eje de luz del faro delantero está formado por un eje de luz del reflector y un eje de luz de la lente. El ajuste del eje de luz del faro delantero se realiza ajustando una dirección del reflector. En este ajuste, sin embargo, debido a la relación de posición entre el reflector, la fuente de luz y la lente cambia ligeramente, la distribución de luz del faro delantero podría cambiar.
- 50 Por el contrario, en la presente realización, un eje de luz LA de cada uno del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho está formado por un eje de luz de la fuente 211 de luz y un eje de luz de la lente 213L, como se muestra en la Figura 8. Se ajusta una dirección del eje de luz LA de cada uno del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho mientras se mantiene una relación de posición entre la fuente 211 de luz y la parte 213L de lente. Por tanto, incluso cuando se realiza el ajuste del eje de luz LA, puede mantenerse la distribución de luz del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.
- 55 Además, en la presente realización, no se proporcionan cubiertas externas en el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho. Por lo tanto, se reduce el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho. Por tanto, es posible satisfacer los intervalos de ajuste, definidos por las normativas, del eje de luz LA sin aumentar los intervalos de movimiento del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero

derecho respectivos.

Disposición de la unidad de faro delantero

5 En las motocicletas convencionales los faros delanteros están dispuestos respectivamente en posiciones relativamente altas. Por tanto, se evita que el barro, el agua o similares que salpica la rueda delantera se adhiera a los faros delanteros. Por lo tanto, la disposición de los faros delanteros en posiciones relativamente bajas no se ha tenido en consideración para las motocicletas convencionales.

10 Por el contrario, en la motocicleta 100 de acuerdo con la presente realización, se reduce el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, y el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están dispuestos respectivamente en posiciones en las que la se mantiene visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho de pequeño tamaño. No se proporcionan lentes externas en el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho dado que la configuración que se usa cuando el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho es reducido. Además, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están dispuestos respectivamente en posiciones relativamente bajas, en las que se mantiene la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho de la motocicleta 100. De esta manera, en la motocicleta 100 de acuerdo con la presente realización, la configuración y disposición de la unidad 200 de faro delantero cambian en gran medida con respecto a la forma convencional de pensar en cuanto a los faros delanteros.

15 A continuación, se describe una disposición específica de la unidad 200 de faro delantero. La Figura 17 es una vista lateral ampliada del lado izquierdo de la parte frontal de la motocicleta 100. La Figura 18 es una vista lateral derecha ampliada de la parte frontal de la motocicleta 100. La Figura 19 es una vista frontal ampliada de la motocicleta 100. La Figura 20 es una vista en planta de la parte frontal de la motocicleta 100. La Figura 21 es una vista inferior de la parte frontal de la motocicleta 100. En la Figura 19, las formas externas de las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha se indican con líneas continuas gruesas. En la Figura 20, los miembros salvo para la unidad 200 de faro delantero, tal como las cubiertas 71, 72 frontales se indican con líneas punteadas.

25 Como se muestra en la Figura 19, un borde inferior fe de la cubierta 71 frontal se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia la izquierda desde el centro (el extremo frontal), y se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia la derecha desde el centro (el extremo frontal) en la vista frontal del vehículo. Además, como se muestra en las Figuras 17 y 18, el borde inferior fe de la cubierta 71 frontal se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia atrás desde el extremo frontal en la vista lateral del vehículo. Como se muestra en la Figura 17, un borde LSe lateral izquierdo de la cubierta 71 frontal se extiende oblicuamente para curvarse hacia atrás y hacia arriba desde el extremo trasero del borde inferior fe. Como se muestra en la Figura 18, un borde RSe lateral derecho de la cubierta 71 frontal se extiende oblicuamente para curvarse hacia atrás y hacia arriba desde el extremo trasero del borde inferior fe.

30 Como se muestra en la Figura 19, el borde inferior de la cubierta 72 frontal se extiende sustancialmente en dirección de la anchura W. Un borde Le inferior de la parte central de la cubierta 72 frontal (la abertura 72o de entrada) está situado en una posición más hacia abajo que los bordes inferiores de una parte izquierda y una parte derecha de la parte central. El borde Le inferior de la parte central de la cubierta 72 frontal se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia la izquierda desde el centro y se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia la derecha desde el centro.

35 Como se muestra en la Figura 19, en la vista frontal del vehículo, un borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda se extiende en la dirección de arriba a abajo. El extremo superior del borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda está curvado hacia dentro y se extiende sustancialmente en horizontal. Un borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha se extiende en la dirección de arriba a abajo. El extremo superior del borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha está curvado hacia dentro y se extiende sustancialmente en horizontal. La abertura 72o de entrada de la cubierta 72 frontal está situada entre una parte horizontal del borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda y una parte horizontal del borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha. Los extremos inferiores de la parte izquierda y la parte derecha de la cubierta 72 frontal están conectadas respectivamente a los extremos superiores de la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha en las partes traseras de la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha, respectivamente.

40 Como se muestra en la Figura 17, en la vista lateral del vehículo, el borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda se extiende hacia atrás para inclinarse hacia abajo. Un borde Ue superior de la parte frontal de la cubierta 73 lateral izquierda se extiende desde una posición más adelantada que el tubo 32 de horquilla izquierdo hacia una posición más atrasada que el tubo 32 de horquilla izquierdo. El borde Ue superior de la parte frontal de la cubierta 73 lateral izquierda se extiende sustancialmente en horizontal.

45 Como se muestra en la Figura 18, en la vista lateral del vehículo, el borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha se extiende hacia atrás para inclinarse hacia abajo. El borde Ue superior de la parte frontal de la cubierta 74 lateral derecha se extiende desde una posición más adelantada que el tubo 33 de horquilla derecho hacia una posición más atrasada que el tubo 33 de horquilla derecho. El borde Ue superior de la parte frontal de la cubierta 74 lateral derecha sustancialmente horizontal se extiende hacia atrás desde el extremo frontal.

50 Como se muestra en las Figuras 17 a 19, el espacio V relativamente grande está formado en una parte inferior de la

parte frontal de la motocicleta 100 por las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha. El espacio V se extiende en la dirección de delante a atrás L y en dirección de la anchura W y es más propensa a oscurecerse en comparación con el brillo del espacio circundante.

5 La longitud desde los extremos inferiores de las respectivas cubierta 73 lateral izquierda y cubierta 74 lateral derecha hasta el extremo más bajo del borde Le inferior de la cubierta 72 frontal en la dirección de arriba a abajo H es una longitud "A" en la dirección de arriba a abajo H de la abertura 70o de dirección (véase la Figura 2). La longitud entre los bordes frontales Fe de las respectivas cubierta 73 lateral izquierda y cubierta 74 lateral derecha en dirección de la anchura W es una longitud "B" en dirección de la anchura W de la abertura 70o de dirección (véase la Figura 2). En este caso, la longitud "A" en la dirección de arriba a abajo H de la abertura 70o de dirección es mayor que la longitud "B" en dirección de la anchura W.

10 En la vista frontal del vehículo, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están dispuestos en la abertura 70o de dirección. Por lo tanto, en la vista frontal del vehículo, todo de las cubiertas 213 de faro delantero del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho está dispuesto en la abertura 70o de dirección. Concretamente, en la vista frontal del vehículo, todo de las cubiertas 213 de faro delantero del faro 210L delantero izquierdo está dispuesto en una posición más hacia la derecha que el borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda, y todo de la cubierta 213 de faro delantero del faro 210R delantero derecho está dispuesto en una posición más hacia la izquierda que el borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha.

15 Como se muestra en la Figura 17, el faro 210L delantero izquierdo está dispuesto en una posición más hacia la izquierda que el tubo delantero 13 (véase la Figura 19) y más hacia delante que el tubo 32 de horquilla izquierdo. El faro 210L delantero izquierdo está situado en una posición más atrasada que el extremo frontal de la rueda 37 delantera y más hacia delante que el extremo trasero de la rueda 37 delantera. Además, el faro 210L delantero izquierdo está situado en una posición más hacia arriba que un eje 37a de la rueda 37 delantera.

20 Al menos parte del faro 210L delantero izquierdo, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero está situado en una posición más atrasada que el eje 37a de la rueda 37 delantera. Además, al menos parte del faro 210L delantero izquierdo, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero está situado en una posición más hacia dentro que la cubierta 73 lateral izquierda. En la vista lateral del vehículo, la longitud de una parte, que está situada en una posición más adelantada que el eje 37a de la rueda 37 delantera, del faro 210L delantero izquierdo es menor que longitud de una parte, que está situada en una posición más atrasada que el eje 37a de la rueda 37 delantera, del faro 210L delantero izquierdo. Por tanto, el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse en la dirección de delante a atrás L.

25 Al menos parte del faro 210L delantero izquierdo, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero se solapa con la cubierta 73 lateral izquierda en una vista lateral izquierda del vehículo. Como se ha descrito anteriormente, el borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda está inclinado hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral del vehículo. Además, una superficie frontal del faro 210L delantero izquierdo está inclinada hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral del vehículo. En este caso, se impide que el faro 210L delantero izquierdo se proyecte hacia delante. Por tanto, el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse suficientemente más en la dirección de delante a atrás L. La luz del faro 210L delantero izquierdo se emite principalmente hacia delante. En la presente realización, una abertura y un recorte para el faro 210L delantero izquierdo no se forman en la cubierta 73 lateral izquierda.

30 Además, una parte superior de la cubierta 73 lateral izquierda está formada para ser mayor que una parte inferior de la cubierta 73 lateral izquierda. Por tanto, incluso cuando una fuente de luz externa tal como el sol, está presente en una posición oblicuamente hacia arriba, el tamaño de la parte inferior de la cubierta 73 lateral izquierda puede reducirse a la vez que se evita que la luz externa entre en el espacio V. Además, la superficie frontal del faro 210L delantero izquierdo está inclinada hacia abajo y hacia atrás, en la vista lateral del vehículo. Por tanto, incluso cuando un borde frontal de la cubierta 73 lateral izquierda está inclinado hacia abajo y hacia atrás, parte del faro 210L delantero izquierdo puede disponerse en el espacio V. Parte del faro 210L delantero izquierdo puede disponerse en el espacio V. Como resultado, se puede garantizar la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo.

35 Como se muestra en la Figura 18, el faro 210R delantero derecho está dispuesto en una posición más hacia la derecha que el tubo delantero 13 (véase la Figura 19) y más hacia delante que el tubo 33 de horquilla derecho. El faro 210R delantero derecho está situado en una posición más atrasada que el extremo frontal de la rueda 37 delantera y más hacia delante que el extremo trasero de la rueda 37 delantera. Además, el faro 210R delantero derecho está situado en una posición más hacia arriba que el eje 37a de la rueda 37 delantera.

40 Al menos parte del faro 210R delantero derecho, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero está situado en una posición más atrasada que el eje 37a de la rueda 37 delantera. Además, al menos parte del faro 210R delantero derecho, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero está situado en una posición más hacia dentro que la cubierta 74 lateral derecha. En la vista lateral del vehículo, la longitud de una parte, que está situada en una posición más adelantada que el eje 37a de la rueda 37 delantera, del faro 210R delantero derecho es menor que longitud de una parte, que está situada en una posición más atrasada que el eje 37a de la rueda 37 delantera, del faro 210R delantero derecho. Por tanto, el tamaño de la parte frontal del vehículo puede

reducirse en la dirección de delante a atrás L.

Al menos parte del faro 210R delantero derecho, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero se solapa con la cubierta 74 lateral derecha en una vista lateral derecha del vehículo. Como se ha descrito anteriormente, el borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha está inclinado hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral del vehículo. Además, una superficie frontal del faro 210R delantero derecho está inclinada hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral del vehículo. En este caso, se impide que el faro 210R delantero derecho se proyecte hacia delante. Por tanto, el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse suficientemente más en la dirección de delante a atrás L. La luz del faro 210R delantero derecho se emite principalmente hacia delante. En la presente realización, no se forma una abertura ni un recorte para el faro 210R delantero derecho en la cubierta 74 lateral derecha.

Además, una parte superior de la cubierta 74 lateral derecha está formada para ser mayor que una parte inferior de la cubierta 74 lateral derecha. Por tanto, incluso cuando una fuente de luz externa tal como el sol, está presente en una posición oblicuamente hacia arriba, el tamaño de la parte inferior de la cubierta 74 lateral derecha puede reducirse a la vez que se evita que la luz externa entre en el espacio V. Además, la superficie frontal del faro 210R delantero derecho está inclinada hacia abajo y hacia atrás en la vista lateral del vehículo. Por tanto, incluso cuando el borde frontal de la cubierta 74 lateral derecha está inclinado hacia abajo y hacia atrás, parte del faro 210R delantero derecho puede disponerse en el espacio V. Parte del faro 210R delantero derecho puede disponerse en el espacio V. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro 210R delantero derecho.

Como se muestra en las Figuras 20 y 21, al menos parte del faro 210L delantero izquierdo, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero, se solapa con las cubiertas 71, 72 frontales en una vista en planta del vehículo y en una vista inferior del vehículo. Además, el faro 210R delantero derecho, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero, se solapa con las cubiertas 71, 72 frontales en la vista en planta del vehículo y en la vista inferior del vehículo. Además, las superficies frontales de las cubiertas 213 de faros delanteros, del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho están dispuestas respectivamente en posiciones más atrasadas que los extremos frontales de las frontales 71, 72 frontales.

La disposición anteriormente mencionada hace que el tamaño de la parte frontal de la motocicleta 100 se reduzca. Además, las fuentes 211 de luz de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho están dispuestas dentro del espacio V oscuro que está formado por las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha. Por tanto, la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho está garantizada.

El faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho se solapan con el parachoques frontal 38 en la dirección de arriba a abajo H. Debido a que el parachoques frontal 38 está curvado hacia abajo hacia unas posiciones más hacia la izquierda y hacia la derecha que la rueda 37 delantera desde encima de la rueda 37 delantera, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho pueden disponerse encima del parachoques frontal 38 sin interferir con el parachoques frontal 38.

Como se muestra en las Figuras 6, 20 y 24, una parte 213A, que está situada más hacia la izquierda que una parte central, en la superficie frontal de la cubierta 213 de faro delantero del faro 210L delantero izquierdo (en lo sucesivo denominada parte izquierda), está inclinada para extenderse oblicuamente hacia la izquierda y hacia atrás en la vista en planta del vehículo. De manera similar, una parte 213B, que está situada más hacia la derecha que una parte central en la superficie frontal de la cubierta 213 de faro delantero del faro 210R delantero derecho (en lo sucesivo denominada parte derecha), está inclinada para extenderse oblicuamente hacia la derecha y hacia atrás en la vista en planta del vehículo. Es decir, las superficies frontales de las cubiertas 213 de faro delantero de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho están curvadas para expandirse hacia delante sin una pérdida de la función de las partes 213L de lente.

En este caso, se evita que la parte izquierda 213A del faro 210L delantero izquierdo y la parte derecha 213B del faro 210R delantero derecho se proyecten hacia delante. Por tanto, puede reducirse el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho y puede reducirse el tamaño de la parte frontal del vehículo. Además, debido a que la parte izquierda 213A del faro 210L delantero izquierdo y la parte derecha 213B del faro 210R delantero derecho se extienden oblicuamente hacia atrás, las superficies frontales del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho están dispuestas en una región más oscura situada en una posición más interior del espacio V. Por lo tanto, aumenta la diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho y la oscuridad de la región oscura del espacio V. Como resultado, la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho está garantizada.

Como se muestra en las Figuras 17 y 18, un extremo frontal 71b de la cubierta 71 frontal está situado en una posición más adelantada que el eje 37a de la rueda 37 delantera. En este documento, en la vista lateral del vehículo, debido a que la forma externa de la rueda 37 delantera es circular, la forma externa de una parte superior de la rueda 37 delantera está curvada hacia abajo, hacia una posición más atrasada que el eje 37a. Por lo tanto, el tamaño del espacio V, que está situada en una posición más atrasada que el eje 37a y encima de la rueda 37 delantera, es mayor que el espacio V de encima del eje 37a. Por lo tanto, es probable que la luz externa entre en el

espacio V, que está situada en una posición más atrasada que el eje 37a y encima de la rueda 37 delantera, es decir, a región situada en la posición más interna del espacio V.

La disposición anteriormente mencionada de la cubierta 71 frontal hace que el extremo frontal 71b de la cubierta 71 frontal esté situada en una posición suficientemente más hacia delante que al menos parte de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho. Por lo tanto, se puede evitar que la luz externa entre en la región situada en la posición más interna del espacio V mediante la ocultación de la luz externa por el extremo frontal 71b de la cubierta 71 frontal. Por tanto, se genera la diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho y la oscuridad de la región situada en la posición más interna del espacio V. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

Una parte 70L recortada izquierda está formada entre el borde LSe lateral izquierdo de la cubierta 71 frontal y el borde Ue superior de la cubierta 73 lateral izquierda, como se muestra en la Figura 17, y una parte 70R recortada derecha está formada entre el borde RSe lateral derecho de la cubierta 71 frontal y el borde Ue superior de la cubierta 74 lateral derecha, como se muestra en la Figura 18. Por tanto, incluso cuando se opera el miembro 36 de empuñadura a la izquierda y a la derecha para girar el dispositivo 30 de horquilla frontal de la Figura 3A, se evita que el miembro 36 de empuñadura entre en contacto con la cubierta 71 frontal, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha.

La luz externa puede entrar en la parte 70L recortada izquierda y la parte 70R recortada derecha. Incluso en semejante carcasa, los extremos superiores del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho respectivos están situados en posiciones más hacia abajo que la respectiva parte 70L recortada izquierda y la parte 70R recortada derecha. Por lo tanto, se impide que la luz externa que entra por la parte 70L recortada izquierda y la parte 70R recortada derecha afecte al faro 210L delantero izquierdo y al faro 210R delantero derecho. Por tanto, puede garantizarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

Se impide que la luz externa entre en una región, que está en las inmediaciones de los bordes inferiores de las cubiertas 72, 73a, 74a frontales, del espacio V desde encima de la motocicleta 100 por las cubiertas 72, 73a, 74a frontales. Se impide que la luz externa entre en una región, que está en las inmediaciones del borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda, del espacio V desde una posición más hacia fuera que la motocicleta 100 por la cubierta 73 lateral izquierda. Se impide que la luz externa entre en una región, que está en las inmediaciones del borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha, del espacio V desde una posición más hacia fuera que la motocicleta 100 por la cubierta 74 lateral derecha. Por lo tanto, es más difícil para la luz externa entrar en una región que está en las inmediaciones del borde inferior de la cubierta 73a frontal y en las inmediaciones del borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda, y, en una región que está en las inmediaciones del borde inferior de la cubierta 74a frontal y en las inmediaciones del borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha, del espacio V. Por lo tanto, estas regiones son más propensas a oscurecerse en el espacio V.

Por lo tanto, es más probable que haya más oscuridad en las regiones, de una parte de esquina que está formada por el borde inferior de la cubierta 73a frontal y el extremo superior del borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda y una parte de esquina que está formada por el borde inferior de la cubierta 74a frontal y el extremo superior del borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha, que en otras regiones.

El faro 210L delantero izquierdo está situado en la parte de esquina formada por la cubierta 73a frontal y la cubierta 73 lateral izquierda.

Por lo tanto, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están dispuestos respectivamente en las regiones que es más probable que se oscurezcan. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

En el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho, una región que está rodeada por las partes de borde E1, E2, E6 de la Figura 9, se denomina parte interna, y una región que está rodeada por las partes de borde E3 a E5 de la Figura 9, se denomina parte externa. La disposición anteriormente mencionada hace que las inmediaciones de las partes de borde E4, E5 de las partes externas y las inmediaciones de la parte de borde E6 de las partes internas de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho para disponerse en las regiones de las partes de esquina que son más propensas a oscurecerse. Por tanto, se aumenta la diferencia o contraste entre el brillo en las inmediaciones de las partes de borde E4 a E6 de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho y la oscuridad del espacio V oscuro.

Por otra parte, las inmediaciones de las partes de borde E1, E2 de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho están dispuestas respectivamente en posiciones separadas de las partes de esquina. Incluso en semejante carcasa, las partes de borde E1, E2 de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho se extienden hacia arriba y hacia dentro. Por lo tanto, se impide que se reduzca la diferencia o contraste entre el brillo de las partes de borde E1, E2 de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho y la oscuridad del espacio V. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad de todo el faro 210L delantero izquierdo y de todo el faro 210R delantero derecho.

Además, debido a que las partes de borde E1, E2 de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho se extienden hacia arriba y hacia dentro, la medida de las partes internas de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho puede reducirse en la dirección de arriba a abajo H. Por lo que, puede reducirse el tamaño de todo el faro 210L delantero izquierdo y todo el faro 210R delantero derecho.

5 Además, incluso aunque se reduzca el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, es posible garantizar la visibilidad utilizando la gran diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho y la oscuridad del espacio V oscuro.

Además, la disposición anteriormente mencionada hace que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho estén dispuestos respectivamente separados del par de faros 310 de posición. Además, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están respectivamente ocultos del par de faros 310 de posición por las cubiertas 72, 73a, 74a frontales. Por tanto, es posible garantizar la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho sin que les afecte la luz del par de faros 310 de posición.

Igualmente, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están dispuestos respectivamente en posiciones respectivamente separadas de los indicadores o intermitentes 42 del par de dispositivos 40 de espejo. Además, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están respectivamente ocultos del par de indicadores o intermitentes 42 por las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales. Por tanto, es posible garantizar la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho sin que les afecte la luz del par de indicadores o intermitentes 42.

Además, en la vista en planta del vehículo, al menos parte del radiador 109 está dispuesto en una posición que está más hacia abajo que el borde Le inferior de la cubierta 72 frontal y se solapa con una región más hacia arriba que el extremo superior de la rueda 37 delantera. En la Figura 19, el radiador 109 está indicado con líneas punteadas. En la vista frontal del vehículo, al menos parte del radiador 109 está dispuesto en una posición que está más hacia la derecha que el borde frontal Fe de la cubierta 73 lateral izquierda y se solapa con una región más hacia la izquierda que el borde frontal Fe de la cubierta 74 lateral derecha. Además, como se muestra en la Figura 21, la aleta 214 de radiador del faro 210L delantero izquierdo está expuesta debajo del faro 210L delantero izquierdo y la aleta 214 de radiador del faro 210R delantero derecho está expuesta debajo del faro 210R delantero derecho. Esta configuración hace que las aletas 214 de radiador de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho estén dispuestas en el paso a través del cual una corriente de aire se dirige hasta el radiador 109.

En este caso, es posible mejorar adecuadamente la disipación de calor del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho sin aumentar el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho en la dirección de arriba a abajo H. Además, no es necesario proporcionar un miembro, que se usa cuando se disipa el calor del faro 210L delantero izquierdo, en la parte frontal del faro 210L delantero izquierdo. De manera similar, no es necesario proporcionar un miembro, que se usa cuando se disipa el calor del faro 210R delantero derecho, en la parte frontal del faro 210R delantero derecho. Por tanto, puede reducirse el tamaño de la parte frontal de la motocicleta 100 en la dirección de delante a atrás L.

Además, el faro 210L delantero izquierdo está dispuesto en el espacio V oscuro de manera que la aleta 214 de radiador está expuesta debajo del faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho está dispuesto en el espacio V oscuro de manera que la aleta 214 de radiador está expuesta debajo del faro 210R delantero derecho. Por tanto, se genera la diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho y la oscuridad de la región situada en la posición más interna del espacio V oscuro. Como resultado, puede garantizarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

El borde Le inferior de la parte central de la cubierta 72 frontal (una parte inferior de la abertura 72o de entrada) está dispuesto entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho en dirección de la anchura W. En este caso, debido a que la abertura 72o de entrada de la cubierta 72 frontal está hendida hacia atrás, el espacio V está formado para extenderse hasta la posición más interna debajo de la abertura 72o de entrada. Además, en la posición más interna debajo de la abertura 72o de entrada, es probable que se forme una sombra. Por lo tanto, se forma una región más oscura en el espacio V. El borde Le inferior de la parte central de la cubierta 72 frontal está situado entre el extremo superior y el extremo inferior del faro 210L delantero izquierdo en la vista frontal del vehículo. Además, el borde Le inferior de la parte central de la cubierta 72 frontal está situado entre el extremo superior y el extremo inferior del faro 210R delantero derecho en la vista frontal del vehículo.

En este caso, el faro 210L delantero izquierdo está dispuesto en la región más oscura entre una parte izquierda de la abertura 72o de entrada y la cubierta 73 lateral izquierda y el faro 210R delantero derecho está dispuesto en la región más oscura entre una parte derecha de la abertura 72o de entrada y la cubierta 74 lateral derecha. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho. Además, debido a que partes de la abertura 72o de entrada se solapan respectivamente con partes de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho en una dirección horizontal, puede reducirse el tamaño de la parte frontal de la motocicleta 100 en la dirección de arriba a abajo H.

Además, debido a que el borde inferior de la abertura 72o de entrada está situado en una posición más hacia arriba que el extremo inferior del faro 210L delantero izquierdo y el extremo inferior del faro 210R delantero derecho,

aumenta el tamaño del espacio V oscuro anteriormente mencionado en la dirección de arriba a abajo H. Por tanto, aumenta la diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y de los faros delanteros derechos 210R y la oscuridad del espacio V oscuro. Por tanto, la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho está garantizada.

5 El faro 210L delantero izquierdo está dispuesto para tener una parte que se solapa con el tubo 32 de horquilla izquierdo y otra parte que no se solapa con el tubo 32 de horquilla izquierdo en la vista frontal del vehículo. Además, el faro 210R delantero derecho está dispuesto para tener una parte que se solapa con el tubo 33 de horquilla derecho y otra parte que no se solapa con el tubo 33 de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo. En este caso, una parte del faro 210L delantero izquierdo y una parte del faro 210R delantero derecho se solapa
10 respectivamente con el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo. Por tanto, el tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse en dirección de la anchura W.

Además, las otras partes de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho no se solapan con el tubo 32 de horquilla izquierdo y tubo 33 de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo. En este documento, la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha se extienden respectivamente hasta
15 posiciones más atrasadas que el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho.

Es decir, un espacio, que está situado entre el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho en dirección de la anchura W y está situado en una posición más atrasada que el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho, está cubierto por la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha desde fuera. Es más difícil para la luz externa entrar en el espacio situado en la posición más interna. Por lo tanto, el
20 espacio, que está situado entre el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho en dirección de la anchura W y está situado en la posición más atrasada que el tubo 32 de horquilla izquierdo y el tubo 33 de horquilla derecho, está cubierto por la cubierta 73 lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha desde fuera, de modo que se forma una región más oscura en el espacio. Por lo tanto, la disposición anteriormente mencionada hace que las otras partes de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho a disponer en la región
25 más oscura. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

Además, el extremo izquierdo del faro 210L delantero izquierdo está situado en una posición más hacia la derecha que un borde derecho 37A de la rueda 37 delantera en la vista frontal del vehículo (p. ej. como se ve en la Figura 19). El extremo derecho del faro 210R delantero derecho está situado en una posición más hacia la izquierda que un
30 borde izquierdo 37B de la rueda 37 delantera en la vista frontal del vehículo (p. ej. como se ve en la Figura 19). Es decir, el extremo derecho del faro 210L delantero izquierdo está situado en una posición más hacia la izquierda que el borde izquierdo de la rueda 37 delantera y el extremo izquierdo del faro 210R delantero derecho está situado en una posición más hacia la derecha que el borde derecho de la rueda 37 delantera, como lo vería el conductor. En este caso, se reduce el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho. Por tanto, el
35 tamaño de la parte frontal del vehículo puede reducirse en dirección de la anchura W. Además, esta disposición hace que se forme un espacio relativamente grande encima de la rueda 37 delantera y entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho. Es más probable que el espacio se oscurezca debido a que está situado dentro del espacio

V. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

40 Además, debido a que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están separados entre sí al estar situados en la parte derecha e izquierda del vehículo, se forma un espacio suficientemente grande encima de la rueda 37 delantera. En particular, como se ha descrito anteriormente, las partes inferiores del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho (las partes de borde E1, E2 de la Figura 9) se extienden hacia arriba y hacia dentro. Por lo tanto, incluso cuando la rueda 37 delantera oscila hacia arriba, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho pueden disponerse en una parte inferior del vehículo sin interferir con la rueda 37
45 delantera. Además, la rueda 37 delantera está muy separada del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, de modo que el espacio V oscuro puede garantizarse en gran medida. Por lo tanto, aumenta la diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del delantero derecho 210R y la oscuridad del espacio V oscuro. Como resultado, puede mejorarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R
50 delantero derecho.

La Figura 22 es una vista lateral del dispositivo 30 de horquilla frontal y de la unidad 200 de faro delantero cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal no está girado. La Figura 23 es una vista lateral del lado izquierdo del dispositivo 30 de horquilla frontal y de la unidad 200 de faro delantero cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado al máximo hacia la derecha. La Figura 24 es una vista en planta que muestra una relación posicional entre la unidad
55 200 de faro delantero y el soporte 35 inferior.

En la Figura 24, un soporte 35 inferior cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal no está girado, viene indicado con líneas continuas. El soporte 35 inferior cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado al máximo hacia la derecha, viene indicado con líneas punteadas. El soporte 35 inferior cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado al máximo hacia la izquierda, viene indicado con líneas trazadas con puntos y guiones.

Como se indica con las líneas punteadas de la Figura 24, cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado al máximo hacia la derecha, una parte izquierda del soporte 35 inferior está en estrecha proximidad con el faro 210L delantero izquierdo. Por tanto, el tubo 32 de horquilla izquierdo está en estrecha proximidad con el faro 210L delantero izquierdo. Como se indica con las líneas punteadas de la Figura 24, cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado al máximo hacia la izquierda, una parte derecha del soporte 35 inferior está en estrecha proximidad con el faro 210R delantero derecho. Por tanto, el tubo 33 de horquilla derecho está en estrecha proximidad con el faro 210R delantero derecho.

Además, como se muestra en las Figuras 23 y 24, cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado al máximo, la parte 230 de accionamiento de faro delantero de la unidad 200 de faro delantero se solapa con el soporte 35 inferior en la vista lateral del vehículo. Por tanto, la parte 230 de accionamiento de faro delantero se solapa con el tubo 32 de horquilla izquierdo o el tubo 33 de horquilla derecho en la vista lateral del vehículo.

Cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado, un extremo inferior de un borde frontal del soporte 35 inferior está girado en la posición de la parte frontal del vehículo dentro de un intervalo mayor que otras partes del soporte 35 inferior. Además, cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado, una de una parte izquierda y de una parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior se mueve hacia arriba y la otra se mueve hacia abajo.

En el ejemplo de la Figura 22, cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal no está girado, el tubo 32 de horquilla izquierdo se solapa con el tubo 33 de horquilla derecho en la vista lateral del vehículo. Como se muestra en la Figura 23, cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado hacia la derecha, la parte izquierda del extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior se mueve hacia delante y se mueve hacia arriba. Por tanto, el tubo 32 de horquilla izquierdo se mueve hasta una posición más adelantada y hacia arriba que el tubo 33 de horquilla derecho. Por otra parte, cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado hacia la izquierda, la parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior se mueve hacia delante y se mueve hacia arriba. Por tanto, el tubo 33 de horquilla derecho se mueve a una posición más adelantada y hacia arriba que el tubo 32 de horquilla izquierdo.

En el presente modo de realización, la unidad 200 de faro delantero se solapa con el soporte 35 inferior en dirección de la anchura W en la vista frontal del vehículo. Además, en la vista frontal del vehículo, parte de la unidad 200 de faro delantero se solapa con parte del soporte 35 inferior en la dirección de arriba a abajo H.

Al menos parte del faro 210L delantero izquierdo, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero, está dispuesto en una posición más hacia arriba que el eje 37a de la rueda 37 delantera. Además, al menos parte del faro delantero izquierdo 210, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero, está dispuesto en una posición más hacia abajo que la parte izquierda del extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado hacia la derecha.

Igualmente, al menos parte del faro 210R delantero derecho, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero, está dispuesto en una posición más hacia arriba que el eje 37a de la rueda 37 delantera. Además, al menos parte del faro 210R delantero derecho, incluyendo la fuente 211 de luz y la cubierta 213 de faro delantero, está dispuesto en una posición más hacia abajo que la parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado hacia la izquierda.

Tal configuración permite evitar que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho interfieran con el soporte 35 inferior, y que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho se dispongan en el espacio V.

Configuración de unión de la Capota

Las Figuras 25 a 29 son vista en perspectiva que muestran las etapas de ensamblado de la parte frontal de la motocicleta 100. Como se muestra en la Figura 25, una guía 110 de entrada de tubo cuadrado está unida a la parte frontal del tubo delantero 13. La guía 110 de entrada está provista para abrirse hacia delante y hacia atrás. Además, una guía 111 de entrada está unida a la parte trasera del tubo delantero 13 para conectarse a la guía 110 de entrada. El paso 13P de entrada a través del cual se dirige el aire hacia atrás desde la parte frontal del tubo delantero 13 está formado por las guías 110, 111 de entrada.

El conducto 80 de aire está conectado a la guía 110 de entrada y el puerto de entrada del limpiador 112 de aire de la Figura 1, está conectado a la guía 111 de guía. Por tanto, el aire que fluye al interior del conducto 80 de aire se dirige con suavidad al limpiador 112 de aire a través del paso 13P de entrada.

El conducto 80 de aire está constituido por un cuerpo 81 principal de conducto un extremo 89 de punta de conducto. El cuerpo 81 principal de conducto es un miembro tubular que tiene una sección transversal rectangular, se extiende oblicuamente hacia arriba y hacia delante y, además, se extiende oblicuamente hacia abajo y hacia delante. El extremo 89 de punta de conducto está unido al extremo frontal del cuerpo 81 principal de conducto.

El extremo 89 de punta de conducto es un miembro tubular que tiene una sección transversal rectangular y se

- 5 extiende oblicuamente hacia abajo y hacia delante. La longitud en la dirección de delante a atrás L del extremo 89 de punta de conducto es más corta que la longitud en la dirección de delante a atrás L del cuerpo 81 principal de conducto. El cuerpo 81 principal de conducto se forma de una resina reforzada con fibra de vidrio, por ejemplo, y el extremo 89 de punta de conducto está formado de caucho, por ejemplo. Un espacio interno del cuerpo 81 principal de conducto y un espacio interno del extremo 89 de la punta del conducto, funcionan respectivamente como el paso 80P de entrada que se usa cuando se dirige el aire al motor 20.
- 10 Como se ha descrito anteriormente, el extremo trasero del cuerpo 81 principal de conducto está conectado a la guía 110 de entrada. Un apoyo 90 está unido al cuerpo 81 principal de conducto. El apoyo 90 soporta el par de dispositivos 40 de espejo, izquierdo y derecho, y un cuadro 99 de instrumentos, que se describe más adelante (Figura 26). De esta manera, el conducto 80 de aire y el apoyo 90 están fijados integralmente al bastidor 10 de carrocería.
- 15 El apoyo 90 está formado de resina reforzada con fibra de vidrio, por ejemplo. El apoyo 90 tiene una parte 91 de unión del conducto, una parte 92 vertical, un par de partes 93 de fijación de dispositivos de espejo, izquierdo y derecho y una pluralidad de (cuatro en el presente ejemplo) partes 94 de fijación de faro.
- 20 El apoyo 90 está unido al conducto 80 de aire, de modo que la parte 91 de unión del conducto está unida a una superficies superior del cuerpo 81 principal de conducto. La parte 92 vertical se proyecta hacia arriba desde el extremo trasero de la parte 91 de unión del conducto. El par de partes 93 de fijación del dispositivo de espejos, izquierdo y derecho, están situadas a la izquierda y a la derecha de la parte 92 vertical. Dos orificios pasantes en los que se ponen respectivamente dos personas, están formados en cada parte 93 de fijación del dispositivo de espejos, izquierdo y derecho.
- 25 Dos partes 94 de fijación de faro están situadas respectivamente a la izquierda y a la derecha del extremo frontal de la parte 91 de unión de conducto. Las otras dos partes 94 de fijación de faro, están situadas respectivamente debajo del par de partes 93 de fijación del dispositivo de espejos, izquierdo y derecho.
- Como se muestra en la Figura 26, la cubierta 72 frontal, la unidad 200 de faro delantero y el par de faros 310 de posición están unidos respectivamente a la pluralidad partes 94 de fijación del faro del apoyo 90.
- 30 El extremo inferior de la cubierta 71 frontal está unido al extremo frontal de la cubierta 72 superior. Un par de orificios 71c de fijación de espejo, izquierdo y derecho y un par de orificios 71d de cableado, izquierdo y derecho, están formados en la cubierta 71 frontal. La cubierta 71 frontal está unida a la cubierta 72 frontal, de modo que el par de respectivos orificios 71c de fijación izquierdo y derecho, se solapa respectivamente con el par de partes 93 de fijación de dispositivo de espejo, izquierdo y derecho, del apoyo 90. Por tanto, el par de partes 93 de fijación del dispositivo de espejos, izquierdo y derecho está expuesto en la superficie superior de la cubierta 71 frontal.
- 35 El cuadro 99 de instrumentos está unido a la parte 92 vertical del apoyo 90 desde atrás. El cuadro 99 de instrumentos tiene una configuración en la que hay un velocímetro y un cuenta-revoluciones, por ejemplo, empujados en una carcasa.
- 40 Como se muestra en la Figura 27, la cubierta 73a frontal y la cubierta 73 lateral izquierda están unidas a una parte izquierda de la cubierta 72 frontal, y la cubierta 74a frontal y la cubierta 74 lateral derecha están unidas a una parte derecha de la cubierta 72 frontal. Además, una cubierta 75 de faro delantero está unida a una parte inferior de la unidad 200 de faro delantero para cubrir partes de las respectivas cubierta 72 frontal y unidad 200 de faro delantero desde abajo.
- 45 Una pluralidad de (cuatro en el presente ejemplo) orificios 75h pasantes están formados en la cubierta 75 de faro delantero como se muestra en la Figura 21. La pluralidad de orificios 75h pasantes con la pluralidad de orificios 222c pasantes en el par de miembros 222 de sujeción de la Figura 12B. Por tanto, el trabajador puede insertar la herramienta en los orificios 75h pasantes de la cubierta 75 de faro delantero y los orificios 222c de inserción del miembro 221 de conexión y ajustar el eje LA de luz de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho.
- 50 Como se muestra en la Figura 28, los dispositivos 40 de espejo, izquierdo y derecho, están unidos respectivamente a las partes 93 de fijación del dispositivo de espejos, izquierdo y derecho que están expuestas respectivamente a través de los orificios 71c de fijación de espejo de la cubierta 71 frontal con miembros de envasado pa hechos de caucho, intercalados entre los mismos. En ese momento, un cableado 42W, que se extiende desde el extremo inferior de cada dispositivo 40 de espejo, de los indicadores o intermitentes 42 se pone a través de cada orificio 71d de cableado de la cubierta 71 frontal.
- 55 Además, en el presente ejemplo, un par de cubiertas 76 internas están unidas a las partes externas en dirección de la anchura W de la cubierta 72 frontal para cubrir al menos partes del respectivo par de faros 310 de posición desde atrás. La parte frontal de la motocicleta 100 se ensambla como se ha descrito anteriormente. Por tanto, como se muestra en la Figura 29, cada uno de los elementos constituyentes, que constituye la parte frontal de la motocicleta 100, está fijado al bastidor 10 de carrocería.

Efectos

La Figura 30 es una vista en perspectiva de la motocicleta 100. La configuración anteriormente mencionada hace que las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales formen el espacio V relativamente grande en la parte inferior del vehículo, y, la cubierta 73 izquierda y la cubierta 74 lateral derecha, como se muestra en la Figura 30. El espacio V se extiende en la dirección de delante a atrás L y en dirección de la anchura W y es más oscuro que el brillo del espacio en el exterior de la motocicleta 100. El faro 210L delantero izquierdo está dispuesto en una región superior izquierda en el espacio V oscuro anteriormente mencionado, y el faro 210R delantero derecho está dispuesto en una región superior derecha en el espacio V oscuro anteriormente mencionado.

En este caso, se genera la diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho y la oscuridad del espacio V oscuro. Es posible garantizar la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho utilizando la gran diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y de los faros delanteros derechos 210R y la oscuridad del espacio V oscuro.

La configuración anteriormente mencionada hace que el faro 210L delantero izquierdo se disponga en una posición más hacia la izquierda que el tubo delantero 13 y más hacia delante que el tubo 32 de horquilla izquierdo, y, que el faro 210R delantero derecho se disponga en una posición más hacia la derecha que el tubo delantero 13 y más hacia delante que el tubo 33 de horquilla derecho. Por tanto, es probable que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho sean visibles desde una posición exterior a la motocicleta 100. Además, debido a que el espacio V oscuro está presente entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho, aumenta la diferencia o contraste entre el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del delantero derecho 210R y la oscuridad del espacio V oscuro.

Al menos parte del faro 210L delantero izquierdo está dispuesto en una posición más hacia dentro que la cubierta 73 lateral izquierda y se solapa con la cubierta 73 lateral izquierda, en la vista lateral izquierda del vehículo. Además, al menos parte del faro 210R delantero derecho está dispuesto en una posición más hacia dentro que la cubierta 74 lateral derecha y se solapa con la cubierta 74 lateral derecha, en la vista lateral derecha del vehículo. En este caso, al menos partes de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho están dispuestas en el espacio V oscuro. Por lo tanto, el brillo del espacio exterior al vehículo y el brillo del faro 210L delantero izquierdo están claramente seccionados por la cubierta 73 lateral izquierda y el brillo del espacio exterior al vehículo y el brillo del faro 210R delantero derecho están claramente seccionados por la cubierta 74 lateral derecha. Por tanto, incluso aunque se reduzca el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, la visibilidad del faro delantero izquierdo 210L y del faro delantero 210R derecho está garantizada.

Al menos parte del faro 210L delantero izquierdo y al menos parte del faro 210R delantero derecho se solapan respectivamente con la cubierta 71 frontal, en la vista en planta del vehículo. En este caso, al menos partes de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho están dispuestas en el espacio V oscuro. Por lo tanto, el brillo del espacio de encima del vehículo y el brillo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho están claramente seccionados por la cubierta 71 frontal. Por tanto, incluso aunque se reduzca el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, la visibilidad del faro delantero izquierdo 210L y del faro delantero 210R derecho está garantizada.

El borde inferior de la cubierta 72 frontal está dispuesto entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho en dirección de la anchura W. El borde inferior, que está dispuesto entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho, en dirección de la anchura W, de la cubierta 72 frontal está dispuesto en una posición más hacia arriba que el extremo inferior del faro 210L delantero izquierdo y el extremo inferior del faro 210R delantero derecho, en la vista frontal del vehículo. En este caso, el extremo superior del espacio V oscuro anteriormente mencionado, está situado entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho. Por lo tanto, el espacio V oscuro está presente entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho. Por tanto, el brillo del faro 210L delantero izquierdo y el brillo del faro 210R delantero derecho están claramente seccionados. Como resultado, incluso aunque se reduzca el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, la visibilidad individual del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho está garantizada.

Al menos parte del faro 210L delantero izquierdo está dispuesto en una posición más hacia arriba que el eje 37a de la rueda 37 delantera y más hacia abajo que la parte izquierda del extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado hacia la derecha. Además, al menos parte del faro 210R delantero derecho está dispuesto en una posición más hacia arriba que el eje 37a de la rueda 37 delantera y más hacia abajo que la parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior cuando el dispositivo 30 de horquilla frontal está girado hacia la izquierda. Tal configuración permite que se evite que al menos parte del faro 210L delantero izquierdo y al menos parte del faro 210R delantero derecho interfiera con el soporte 35 inferior, y que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho se dispongan en el espacio V oscuro anteriormente mencionado.

En este caso, es posible disponer respectivamente el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho en posiciones más hacia abajo que el extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior, como se ha descrito

anteriormente, reduciendo el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho. Además, incluso cuando el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están dispuestos respectivamente en posiciones más hacia abajo que el extremo inferior del borde frontal del soporte 35 inferior, es posible reducir el tamaño de la motocicleta 100 en la dirección de delante a atrás L, reduciendo el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

Además, la configuración anteriormente mencionada hace que el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho se reduzca respectivamente, a la vez que se garantizan zonas de emisión de luz debido a que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están provistos en el vehículo.

Además, al menos partes de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho están dispuestas en posiciones más atrasada que el eje 37a de la rueda 37 delantera. En este caso, se impide que el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho se proyecten hacia delante. Por tanto, puede reducirse el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho y puede reducirse el tamaño de la parte frontal de la motocicleta 100.

Como resultado, se reduce el tamaño del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, de modo que es posible garantizar la visibilidad del faro delantero izquierdo 210L y del faro delantero derecho 210R a la vez que se impide que el tamaño de la parte frontal de la motocicleta 100 aumente. Además, el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho están provistos en la motocicleta 100. Por lo tanto, la zona de emisión de luz del faro 210L delantero izquierdo se suma a la zona de emisión de luz del faro 210R delantero derecho, de modo que el tamaño del faro delantero izquierdo 210L y del faro delantero derecho 210R puede reducirse a la vez que pueden garantizarse las zonas de emisión de luz de los faros delanteros completos.

Otras realizaciones

Si bien la motocicleta 100 se describe como un ejemplo del vehículo del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín, en la realización anteriormente mencionada, la invención no se limita a ello. La presente invención puede aplicarse a otro vehículo tal como un triciclo motorizado, un ciclomotor, un escúter, un vehículo todo terreno (ATV), una moto de nieve y/o similares. En particular, cuando un vehículo del tipo que se monta a horcajadas tiene dos ruedas delanteras 37, aumenta el tamaño de una cubierta 70 en dirección de la anchura W. Por lo tanto, se forma un espacio relativamente más oscuro y mayor en una parte inferior. Un faro delantero izquierdo 210L y un faro delantero derecho 210R están dispuestos en el espacio V, de ese modo puede aumentarse la visibilidad del faro delantero izquierdo 210L y del faro delantero derecho 210R.

Mientras que la abertura 72o de entrada está formada en el extremo frontal de la cubierta 72 frontal, en la realización mencionada anteriormente, la invención no se limita a ello. Estando un rebaje hendido hacia atrás (un rebaje, que no se abre) puede formarse en una cubierta 72 frontal en lugar de en la abertura 72o de entrada. En este caso, un borde Le inferior del rebaje está situado en una posición más hacia abajo que los extremos superiores de los respectivos faro 210L delantero izquierdo y faro 210R delantero derecho.

Esta configuración hace que el faro 210L delantero izquierdo esté dispuesto en una posición oscura entre una parte izquierda del rebaje y una cubierta 73 lateral izquierda, y que el faro 210R delantero derecho esté dispuesto en una posición oscura entre una parte derecha del rebaje y una cubierta 74 lateral derecha. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

En la realización mencionada anteriormente, se proporciona la cubierta 70 de manera que no cierre el espacio o volumen V de debajo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho, en la vista frontal del vehículo. Por tanto, el espacio o volumen V oscuro está garantizado debajo del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho. Por tanto, puede mejorarse la visibilidad del faro 210L delantero izquierdo y del faro 210R delantero derecho.

Por otro lado, puede proporcionarse parte de una cubierta 70 para cerrar parte de un espacio o volumen V debajo de un faro 210L delantero izquierdo y de un faro 210R delantero derecho, en una vista frontal de un vehículo. La Figura 31 es una vista frontal ampliada de la motocicleta 100 de acuerdo con un ejemplo modificado. Como se muestra en la Figura 31, se proporciona una fina bajo cubierta 77 en una parte inferior de una motocicleta 100 como la parte de la cubierta 70. En la Figura 31, las formas externas de las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales, una cubierta 73 lateral izquierda, una cubierta 74 lateral derecha y la bajo cubierta 77 vienen indicadas por líneas continuas gruesas.

Mientras el faro 210L delantero izquierdo tiene una configuración lateralmente simétrica con el faro 210R delantero derecho en la realización anteriormente mencionada, la invención no se limita a ello. Un faro 210L delantero izquierdo puede tener una configuración lateralmente simétrica con un faro 210R delantero derecho. De manera similar, una parte izquierda de un dispositivo 30 de horquilla frontal puede tener una configuración lateralmente simétrica con una parte derecha del dispositivo 30 de horquilla frontal y una parte izquierda de una cubierta 70 puede tener una configuración lateralmente simétrica con una parte derecha de la cubierta 70.

La unidad 200 de faro delantero está configurada para ser reemplazable, de modo que el par de miembros 222 de sujeción están conectados entre sí por el miembro 221 de conexión y el miembro 221 de conexión ajusta la distancia

entre el faro 210L delantero izquierdo y el faro 210R delantero derecho. Si bien la configuración de la unidad 200 de faro delantero, en la realización anteriormente mencionada, se aplica al vehículo del tipo que se monta a horcajadas que tiene una cubierta, la invención no se limita a ello. La configuración de la unidad 200 de faro delantero puede aplicarse a un vehículo desnudo del tipo que se monta a horcajadas y que no tiene cubierta. Incluso en semejante carcasa, la distancia entre un faro 210L delantero izquierdo y un faro 210R delantero derecho puede ajustarse arbitrariamente según una forma y una medida de un vehículo del tipo que se monta a horcajadas.

Correspondencias entre elementos constituyentes en las reivindicaciones y piezas de las realizaciones preferentes

En los siguientes párrafos, se explican ejemplos no limitativos de correspondencia entre varios elementos mencionados en las reivindicaciones de más adelante y los descritos anteriormente con respecto a varias realizaciones preferidas de la presente invención.

En la realización mencionada anteriormente, el tubo delantero 13 es un ejemplo de faro delantero, el árbol 31 de dirección es un ejemplo de un árbol de dirección y el miembro 36 de empuñadura es un ejemplo de un miembro de empuñadura. El tubo 32 de horquilla izquierdo es un ejemplo de un tubo de horquilla izquierdo, el tubo 33 de horquilla derecho es un ejemplo de un tubo de horquilla derecho, el soporte 34 superior es un ejemplo de un soporte superior y el soporte 35 inferior es un ejemplo de un soporte inferior. La rueda 37 delantera es un ejemplo de una rueda delantera, el dispositivo 30 de horquilla frontal es un ejemplo de un dispositivo de horquilla frontal, la cubierta 73 lateral izquierda es un ejemplo de una cubierta lateral izquierda y la cubierta 74 lateral derecha es un ejemplo de la cubierta lateral derecha.

Las cubiertas 71, 72, 73a, 74a frontales son ejemplos de una cubierta frontal, el faro 210L delantero izquierdo es un ejemplo de un faro delantero izquierdo, el faro 210R delantero derecho es un ejemplo de un faro delantero derecho y la abertura 70o de dirección, es un ejemplo de una abertura de dirección. La motocicleta 100 es un ejemplo de vehículo del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín, la fuente 211 de luz es un ejemplo de una fuente de luz izquierda y una fuente de luz derecha, la cubierta 213 de faro delantero es un ejemplo de una cubierta de faro delantero izquierdo y una cubierta de faro delantero derecho. La parte 213L de lente es un ejemplo de una parte de lente izquierda y una parte de lente derecha, la película 215 dura es un ejemplo de una película dura izquierda y una película dura derecha, la parte 70L recortada izquierda es un ejemplo de una parte recortada izquierda y la parte 70R recortada derecha es un ejemplo de una parte recortada derecha.

La abertura 72o de entrada es un ejemplo de un rebaje y de una abertura de entrada, el motor 20 es un ejemplo de un motor, el paso 80P de entrada es un ejemplo de un paso de entrada y el conducto 80 de aire es un ejemplo de un conducto de aire. La aleta 214 de radiador es un ejemplo de una aleta de radiador izquierda y una aleta de radiador derecha, la parte 230 de accionamiento de faro delantero es un ejemplo de un dispositivo de control, el miembro 223 de ajuste del eje de luz es un ejemplo de un miembro de ajuste del eje de luz izquierdo y un miembro de ajuste de eje de luz derecho y el miembro 221 de conexión es un ejemplo de un miembro de conexión.

También pueden usarse otros diversos elementos que tengan configuraciones o funciones como las descritas en las reivindicaciones, como cada uno de los elementos constituyentes mencionados en las reivindicaciones.

La presente invención puede utilizarse con efectividad para diversos vehículos del tipo que se monta a horcajadas o que se monta en sillín que incluyen faros delanteros.

Se apreciará que la realización de la invención descrita hasta ahora se aporta únicamente a modo de ejemplo y no pretende ser limitante del ámbito de la invención.

Se apreciará que el término vehículo o vehículo motorizado del tipo que se monta a horcajadas tal y como se usa en la técnica, pretende incluir los siguientes términos también utilizados en la técnica:

vehículo ensillado, vehículo o vehículo motorizado del tipo que se monta en un sillín, vehículo o vehículo motorizado del que se monta a horcajadas y en sillín e incluye:

motocicletas y bicicletas motorizadas, así como triciclos motorizados y vehículos todo terreno (ATV),
 45 escúteres, ciclomotores y motos de nieve.

REIVINDICACIONES

1. Un vehículo (100) ensillado, vehículo del tipo que se monta a horcajadas o vehículo que se monta en sillín, que comprende:

- 5 un tubo (13) delantero que se extiende hacia abajo y hacia delante;
 un dispositivo (30) de horquilla frontal que incluye un árbol (31) de dirección, un miembro (36) de empuñadura,
 un tubo (32) de horquilla izquierdo, un tubo (33) de horquilla derecho, un soporte (34) superior, un soporte (35)
 inferior y una (37) rueda delantera;
 una cubierta (73) lateral izquierda que se extiende en una dirección de arriba a abajo del vehículo y está
 dispuesta en una posición más hacia la izquierda que el tubo (32) de horquilla izquierdo y la rueda (37) delantera;
 10 una cubierta (74) lateral derecha que se extiende en la dirección de arriba a abajo del vehículo y está dispuesta
 en una posición más hacia la derecha que el tubo (33) de horquilla derecho y la rueda (37) delantera;
 una cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal que se extiende en dirección de una anchura del vehículo y está
 conectada a la cubierta (74) lateral derecha y a la cubierta (73) lateral izquierda;
 15 un faro (210L) delantero izquierdo que está dispuesto en una posición más hacia la izquierda que el tubo (13)
 delantero y más hacia delante que el tubo (32) de horquilla izquierdo, y tiene al menos una parte dispuesta en
 una posición más atrasada que un eje (37a) de la rueda (37) delantera; y
 un faro (210R) delantero derecho que está dispuesto en una posición más hacia la derecha que el tubo (13)
 delantero y más hacia delante que el tubo (33) de horquilla derecho, y tiene al menos una parte dispuesta en una
 posición más atrasada que el eje (37a) de la rueda (37) delantera, en el que
- 20 el árbol (31) de dirección está insertado en el tubo (13) delantero, y se extiende hacia abajo y hacia delante,
 el tubo (32) de horquilla izquierdo está dispuesto en una posición más hacia la izquierda que el árbol (31) de
 dirección, y se extiende hasta una posición más hacia abajo y hacia delante que el árbol (31) de dirección;
 el tubo (33) de horquilla derecho está dispuesto en una posición más hacia la derecha que el árbol (31) de dirección,
 y se extiende hasta una posición más hacia abajo y hacia delante que el árbol (31) de dirección;
 25 el soporte (34) superior está acoplado al árbol (31) de dirección, y está acoplado al tubo (33) de horquilla derecho y
 al tubo (32) de horquilla izquierdo para extenderse en la dirección de la anchura del vehículo,
 el soporte (35) inferior está acoplado al árbol (31) de dirección, y está acoplado al tubo (33) de horquilla derecho y al
 tubo (32) de horquilla izquierdo para extenderse en dirección de la anchura del vehículo, debajo del soporte superior
 (34),
- 30 la rueda (37) delantera está dispuesta en una posición más hacia abajo que el soporte (35) inferior, y está dispuesta
 entre el tubo (32) de horquilla izquierdo y el tubo (33) de horquilla derecho,
 el dispositivo (30) de horquilla frontal está configurado para girar alrededor del tubo (13) delantero mediante la
 operación del miembro (36) de empuñadura,
 la cubierta (73) lateral izquierda se extiende desde una posición enfrente del tubo (32) de horquilla izquierdo hasta
 35 una posición más atrasada que el tubo (32) de horquilla izquierdo,
 la cubierta (74) lateral derecha se extiende desde una posición enfrente del tubo (33) de horquilla derecho hasta una
 posición más atrasada que el tubo (33) de horquilla derecho,
 la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal se extiende hacia delante y hacia abajo desde una posición más hacia arriba
 que el miembro (36) de empuñadura, y está dispuesta enfrente del soporte (34) superior y del árbol (31) de
 40 dirección,
 una abertura (70o) de dirección, en la que el dispositivo (30) de horquilla frontal puede girarse, está formada por la
 cubierta (73) lateral izquierda, la cubierta (74) lateral derecha y la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal,
 un extremo frontal del soporte (35) inferior está dispuesto en una posición más adelantada que un extremo frontal
 del soporte (34) superior, al menos parte del faro (210L) delantero izquierdo está dispuesta en una posición más
 45 hacia arriba que el eje (37a) de la rueda (37) delantera y más hacia abajo que una parte izquierda de un extremo
 inferior de un borde frontal del soporte (34) inferior cuando el dispositivo (30) de horquilla frontal se gira hacia la
 derecha,
 al menos parte del faro (210R) delantero derecho está dispuesta en una posición más hacia arriba que el eje (37a)
 de la rueda (37) delantera y más hacia abajo que una parte derecha del extremo inferior del borde frontal del soporte
 50 (34) inferior cuando el dispositivo (30) de horquilla frontal se gira hacia la izquierda,
 al menos parte del faro (210L) delantero izquierdo está dispuesta en una posición más hacia dentro que la cubierta
 (73) lateral izquierda, y se solapa con la cubierta (73) lateral izquierda en una vista lateral izquierda del vehículo,
 al menos parte del faro (210R) delantero derecho está dispuesta en una posición más hacia dentro que la cubierta
 (74) lateral derecha, y se solapa con la cubierta (74) lateral derecha en una vista lateral derecha del vehículo,
 55 al menos parte del faro (210L) delantero izquierdo y al menos parte del faro (210R) delantero derecho se solapan
 con la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal, en una vista en planta del vehículo,
caracterizado porque al menos parte de un borde inferior (Le) de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal, que define al
 menos parte de un borde superior de la abertura (70o) de dirección, está dispuesta entre el faro (210L) delantero
 izquierdo y el faro (210R) delantero derecho en dirección de la anchura del vehículo, y está dispuesto en una
 60 posición más hacia arriba que un extremo inferior del faro (210L) delantero izquierdo y un extremo inferior del faro
 (210R) delantero derecho en una vista frontal del vehículo.

2. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 1,
 una superficie frontal del faro (210L) delantero izquierdo y una superficie frontal del faro (210R) delantero derecho

están dispuestas respectivamente en posiciones más atrasadas que un extremo frontal de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal.

3. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 1 o 2, en el que el faro (210L) delantero izquierdo y el faro (210R) delantero derecho incluyen respectivamente una fuente (211) de luz izquierda y una fuente (211) de luz derecha que están adaptadas para generar luz, la fuente (211) de luz izquierda está dispuesta para solaparse con la cubierta (73) lateral izquierda en una vista lateral del vehículo, y la fuente (211) de luz derecha está dispuesta para solaparse con la cubierta (74) lateral derecha en la vista lateral del vehículo.
4. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 3, en el que la fuente (211) de luz izquierda y la fuente (211) de luz derecha están dispuestas para solaparse con la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal en una vista en planta del vehículo; y/o el faro (210L) delantero izquierdo además incluye una cubierta de faro (213) delantero izquierdo dispuesta enfrente de la fuente (211) de luz izquierda, el faro (210R) delantero derecho además incluye una cubierta (213) de faro delantero derecho dispuesta enfrente de la fuente (211) de luz derecha, al menos parte de la cubierta (213) de faro delantero izquierdo está dispuesta para solaparse con la cubierta (73) lateral izquierda en una vista lateral del vehículo, y, al menos parte de la cubierta (213) de faro delantero derecho está dispuesta para solaparse con la cubierta (74) lateral derecha en una vista lateral del vehículo.
5. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 4, en el que la cubierta (213) de faro delantero izquierdo tiene una parte de lente (213L) izquierda configurada para aplicar direccionalidad a la luz generada por la fuente (211) de luz izquierda, y la cubierta (213) de faro delantero derecho tiene una parte (213L) de lente derecha configurada para aplicar direccionalidad a la luz generada por la fuente (211) de luz derecha.
6. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 5, en el que una superficie externa de la cubierta (213) de faro delantero izquierdo está cubierta por una película (215) dura izquierda, y una superficie externa de la película (215) dura izquierda está expuesta, y una superficie externa de la cubierta (213) de faro delantero derecho está cubierta por una película (215) dura derecha, y una superficie externa de la película (215) dura derecha está expuesta.
7. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 5 o 6, que además comprende:
un miembro (223) de ajuste del eje de luz izquierdo que está adaptado para ser usado en caso de que una dirección de un eje de luz que esté formado por la fuente (211) de luz izquierda y la parte (213L) de lente izquierda, del faro (210L) delantero izquierdo deba ajustarse mientras se mantiene una relación posicional entre la fuente (211) de luz izquierda y la parte (213L) de lente izquierda, y
un miembro (223) de ajuste del eje de luz derecho que está adaptado para ser usado en caso de que una dirección de un eje de luz que esté formado por la fuente (211) de luz derecha y la parte (213L) de lente derecha del faro (210R) delantero derecho deba ajustarse mientras se mantiene una relación posicional entre la fuente (211) de luz derecha y la parte (213L) de lente derecha.
8. El vehículo (100) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 7, en el que el faro (210L) delantero izquierdo está dispuesto para tener una parte que se solapa con el tubo (32) de horquilla izquierdo y otra parte que no se solapa con el tubo (32) de horquilla izquierdo en la vista frontal del vehículo, y el faro (210R) delantero derecho está dispuesto para tener una parte que se solapa con el tubo (33) de horquilla derecho y otra parte que no se solapa con el tubo (33) de horquilla derecho en la vista frontal del vehículo; y/o una parte (70L) recortada izquierda está formada por un borde lateral izquierdo de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal y un borde superior de la cubierta (73) lateral izquierda, y una parte (70R) recortada derecha está formada por un borde lateral derecho de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal y un borde superior de la cubierta (74) lateral derecha, en la vista lateral del vehículo, el miembro (36) de empuñadura puede girarse en la parte (70L) recortada izquierda y la parte (70R) recortada derecha, y los extremos superiores del faro (210L) delantero izquierdo y del faro (210R) delantero derecho están dispuestos respectivamente en posiciones más hacia abajo que la parte (70L) recortada izquierda y la parte (70R) recortada derecha.
9. El vehículo (100) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 8, en el que unos bordes frontales de la cubierta (73) lateral izquierda y la cubierta (74) lateral derecha se extienden respectivamente en la dirección de arriba a abajo y el borde inferior de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal se extiende en dirección de la anchura del vehículo, el borde inferior de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal está conectado a extremos superiores de los bordes frontales de las respectivas cubierta (73) lateral izquierda y cubierta (74) lateral derecha, el faro (210L) delantero izquierdo está dispuesto en una parte de esquina formada por el borde inferior de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal y el extremo superior del borde frontal de la cubierta (73) lateral izquierda en la vista frontal del vehículo, y

el faro (210R) delantero derecho está dispuesto en una parte de esquina formada por el borde inferior de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal y el extremo superior del borde frontal de la cubierta (74) lateral derecha en la vista frontal del vehículo.

5 10. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 9, en el que una parte inferior de una parte interna del faro (210L) delantero izquierdo se extiende hacia arriba y hacia dentro, y una parte inferior de una parte interna del faro (210R) delantero derecho se extiende hacia arriba y hacia dentro en una vista frontal del vehículo.

10 11. El vehículo (100) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 10, en el que un rebaje (72o) que está hendido hacia atrás está formado en una parte frontal de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal, y un borde inferior del rebaje (72o) está situado en un extremo superior del faro (210L) delantero izquierdo y un extremo inferior del faro (210L) delantero izquierdo y entre un extremo superior del faro (210R) delantero derecho y un extremo inferior del faro (210R) delantero derecho.

15 12. El vehículo (100) de acuerdo con la reivindicación 11, en el que el rebaje (72o) de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal incluye una abertura de entrada y el vehículo (100) además comprende:

un motor (20) dispuesto detrás de la rueda delantera (37); y
un conducto (80) de aire que se extiende hacia atrás desde la abertura de entrada y forma un paso de entrada conectado al motor (20).

20 13. El vehículo (100) de acuerdo con una cualquiera de las reivindicaciones 1 a 12, en el que el faro (210L) delantero izquierdo está posicionado más hacia la derecha que un centro del vehículo y un extremo izquierdo del faro (210L) delantero izquierdo está dispuesto en una posición más hacia la derecha que un borde derecho de la rueda (37) delantera en la vista frontal del vehículo, y, el faro (210R) delantero derecho está posicionado más hacia la izquierda que el centro del vehículo y un extremo derecho del faro (210R) delantero derecho está dispuesto en una posición más hacia la izquierda que un borde izquierdo de la rueda (37) delantera en la vista frontal del vehículo; y/o
25 un extremo frontal de la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal está situado en una posición más hacia delante que el eje (37a) de la rueda (37) delantera; y/o
unos bordes frontales de las respectivas cubierta (73) lateral izquierda y cubierta (74) lateral derecha están inclinados hacia abajo y hacia atrás en una vista lateral del vehículo, y las superficies frontales de los respectivos faro (210L) delantero izquierdo y faro (210R) delantero derecho están inclinadas hacia abajo y hacia atrás en la vista
30 lateral del vehículo.

14. El vehículo (100) de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones anteriores, en el que el faro (210L) delantero izquierdo incluye una aleta (214) de radiador izquierda, el faro (210R) delantero derecho incluye una aleta (214) de radiador derecha, la aleta (214) de radiador izquierda está expuesta debajo del faro (210L) delantero izquierdo, y
35 la aleta (214) de radiador derecha está expuesta debajo del faro (210R) delantero derecho.

15. El vehículo (100) de acuerdo con cualquiera de las reivindicaciones anteriores, que además comprende un dispositivo (230) de control que está adaptado para controlar el encendido y apagado del faro (210L) delantero izquierdo y del faro (210R) delantero derecho, en el que el dispositivo (230) de control está dispuesto en una posición más hacia fuera que el faro (210L) delantero izquierdo o el faro (210R) delantero derecho; y/o
40 una superficie frontal del faro (210L) delantero izquierdo está inclinada para tener una parte izquierda que se extiende hasta una posición más atrasada que una parte central en la vista en planta del vehículo, y, una superficie frontal del faro (210R) delantero derecho está inclinada para tener una parte derecha que se extiende hasta una posición más atrasada que una parte central en la vista en planta del vehículo; y/o
la cubierta (71, 72, 73a, 74a) frontal, la cubierta (73) lateral izquierda y la cubierta (74) lateral derecha están
45 provistas de modo que no cierran un espacio debajo del faro (210L) delantero izquierdo y del faro (210R) delantero derecho en la vista frontal del vehículo; y/o
el vehículo (100) además comprende un miembro (221) de conexión que conecta el faro (210L) delantero izquierdo con el faro (210R) delantero derecho, y, el miembro (221) de conexión está unido al faro (210L) delantero izquierdo y al faro (210R) delantero derecho para poder unirse de manera desmontable.

50

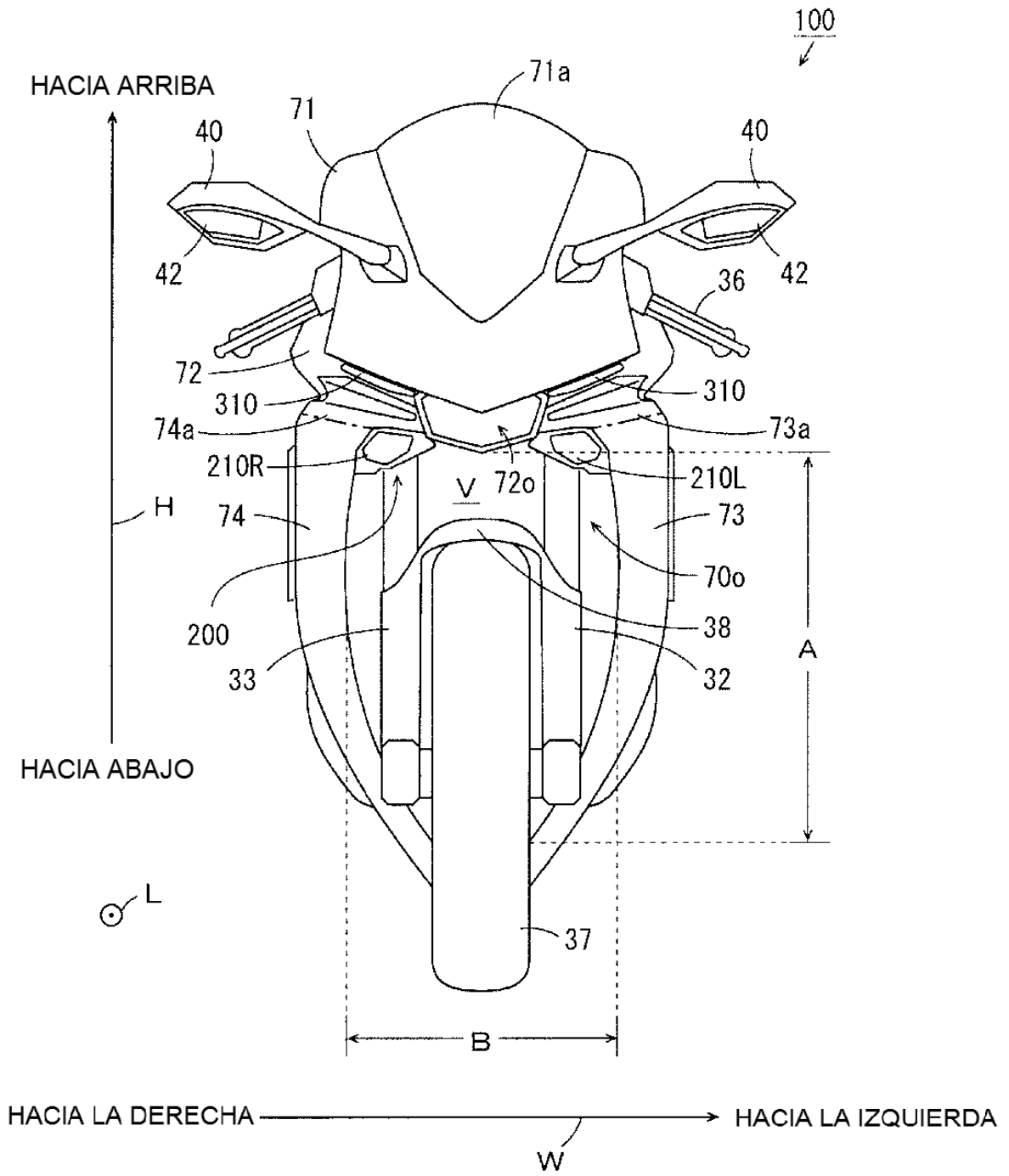


Figura 2

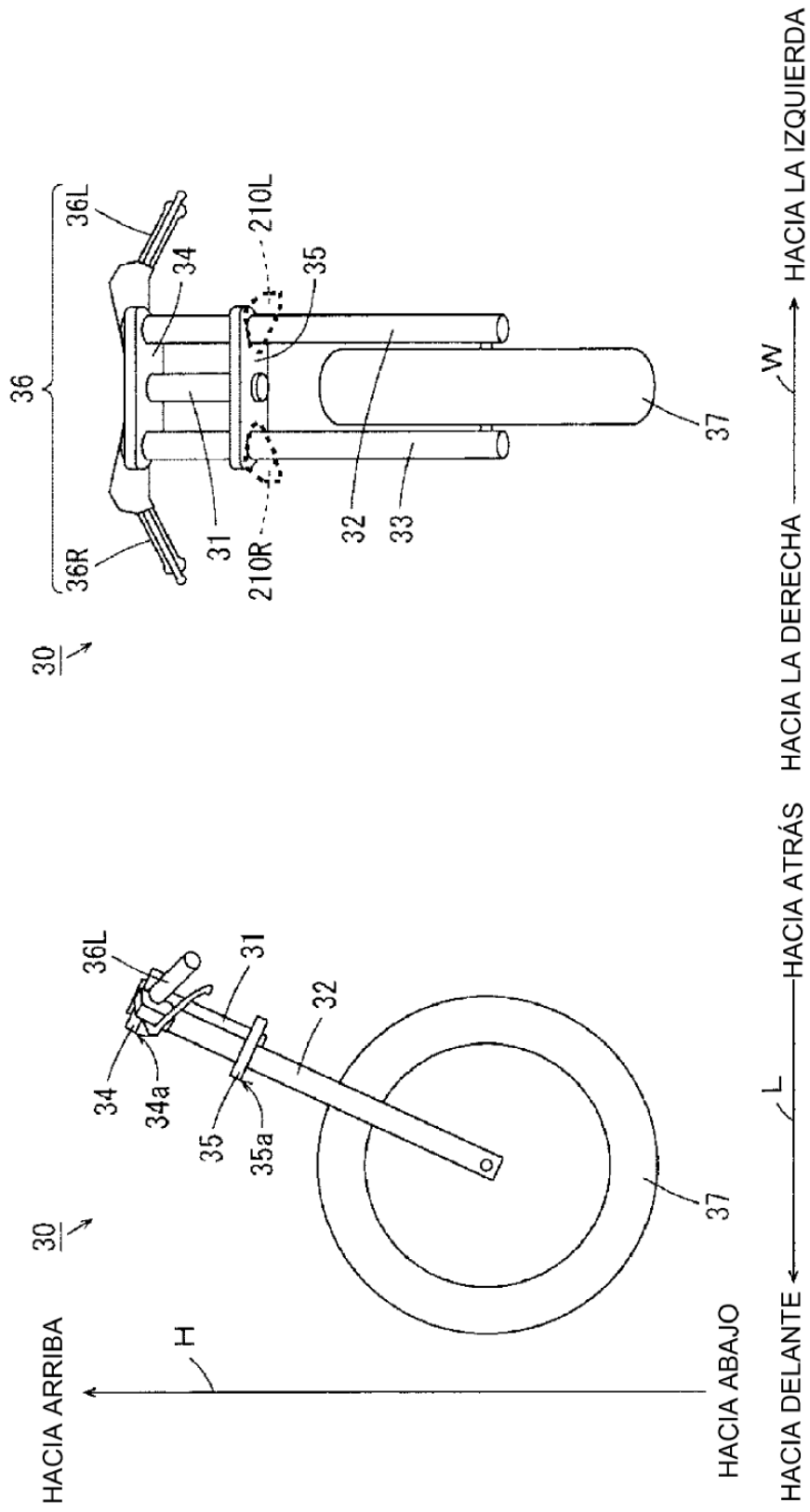


Figura 3B

Figura 3A

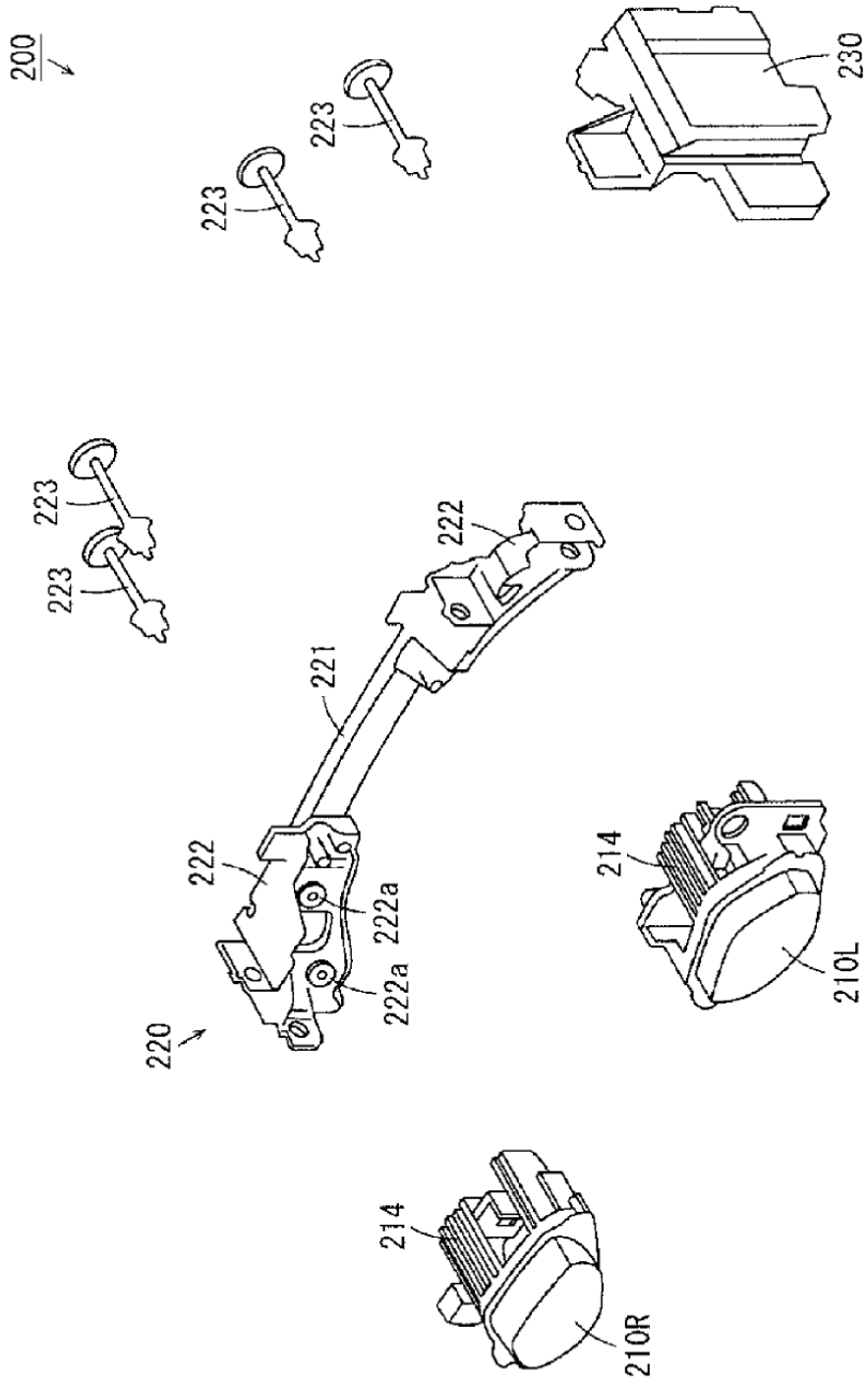


Figura 4

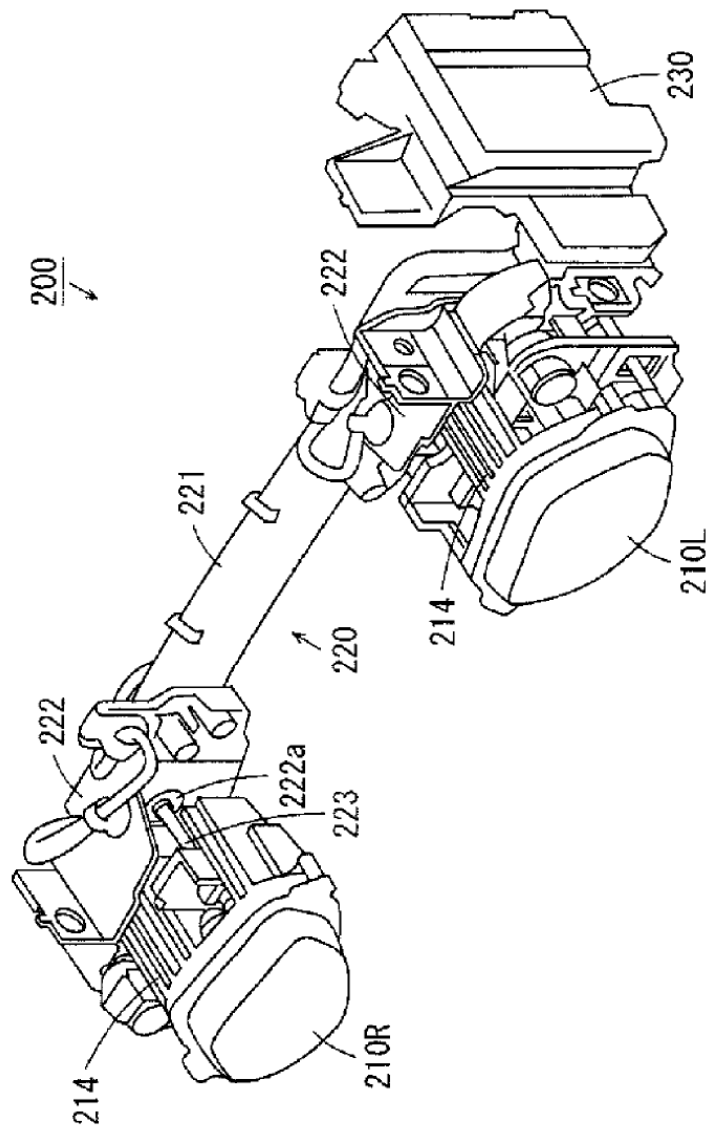


Figura 5

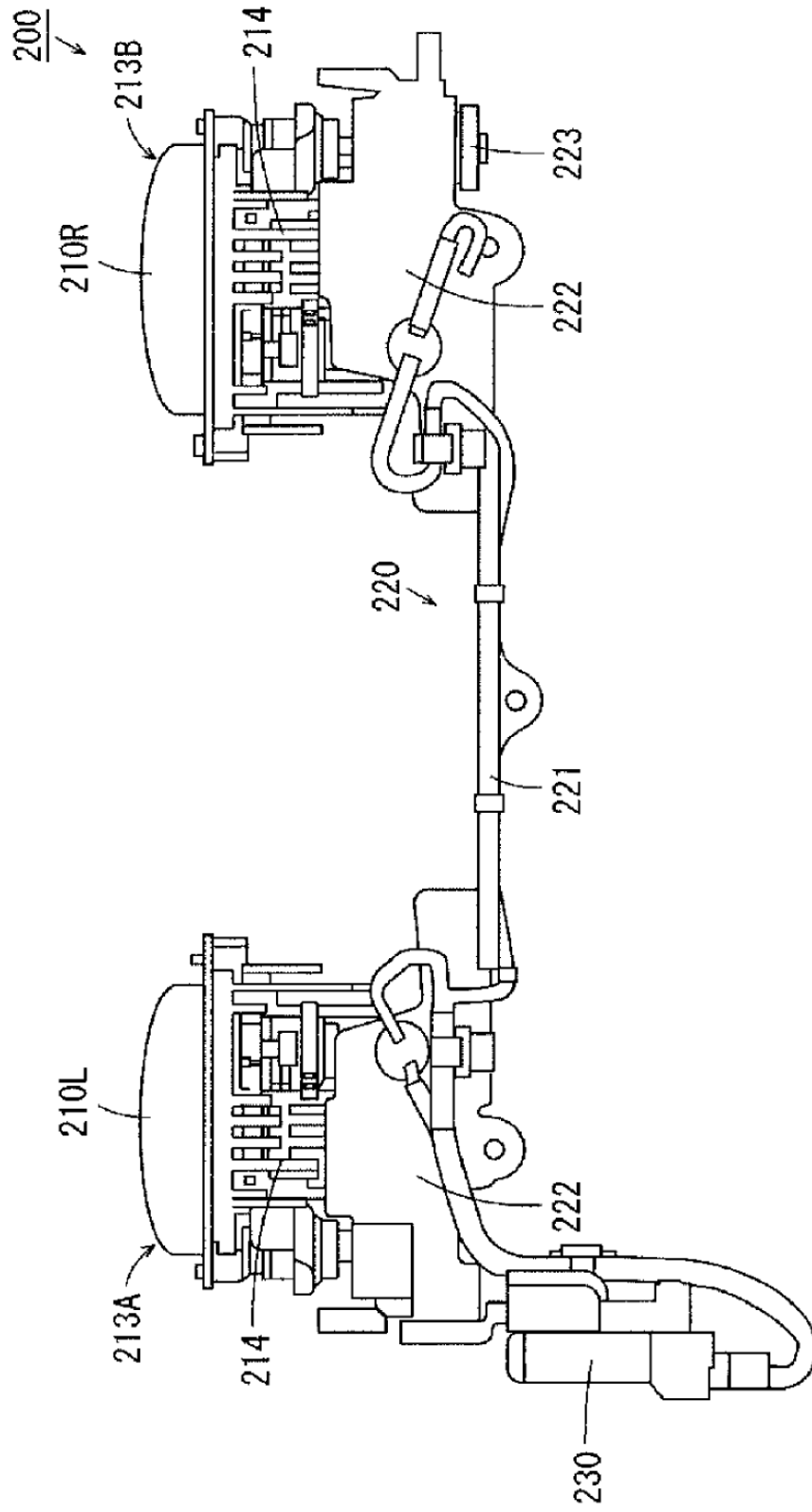


Figura 6

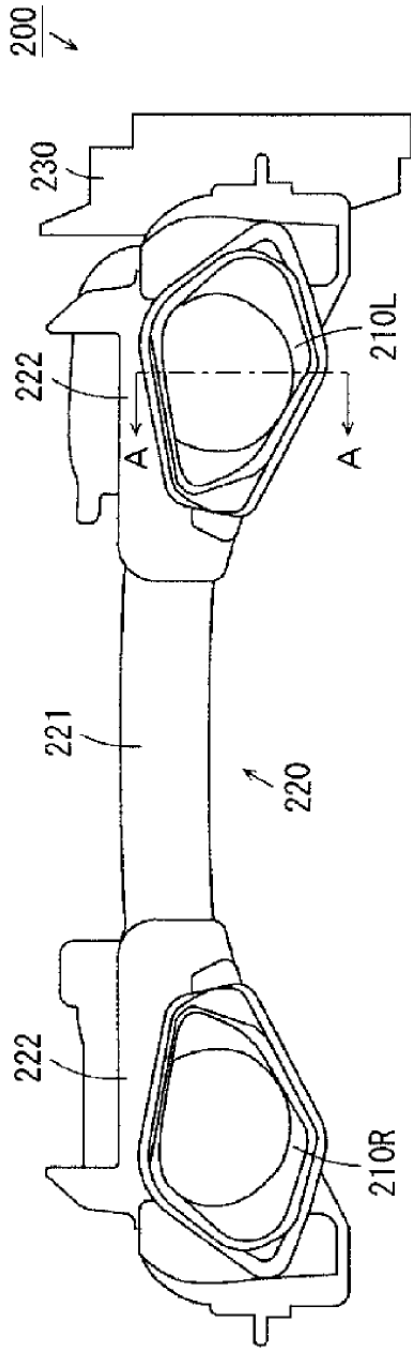


Figure 7A

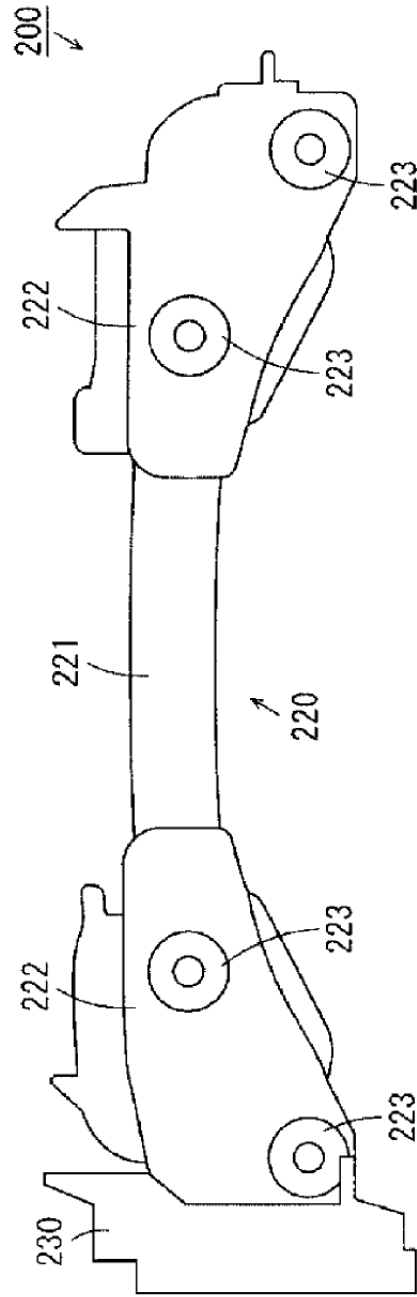


Figure 7B

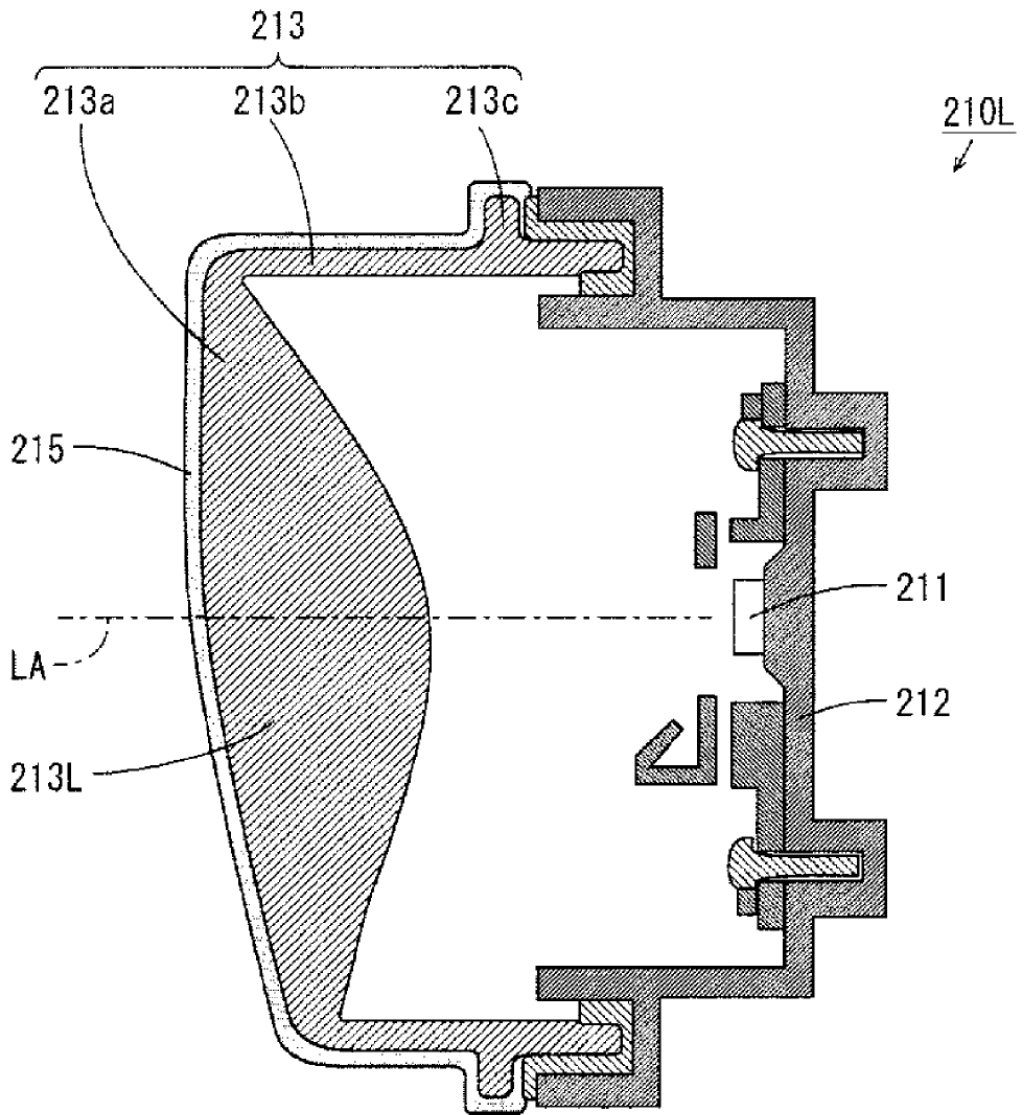


Figura 8

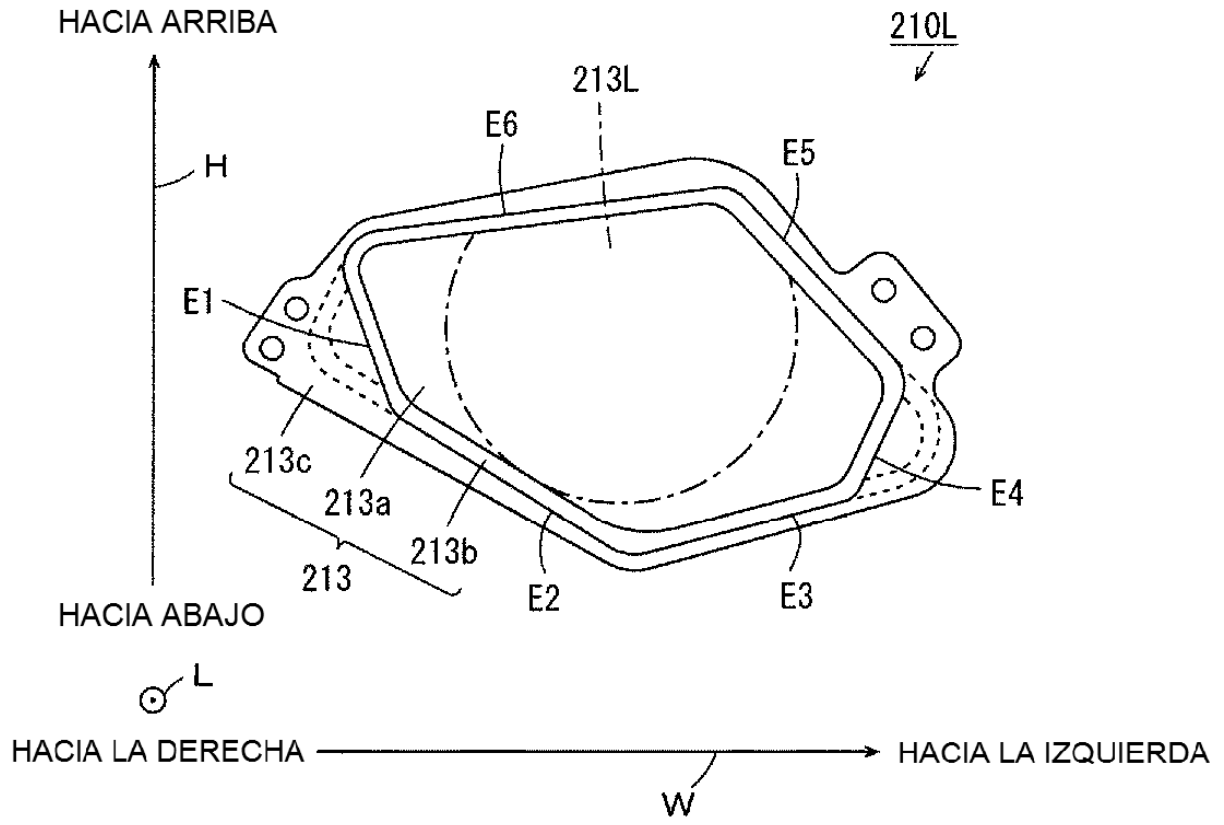


Figura 9

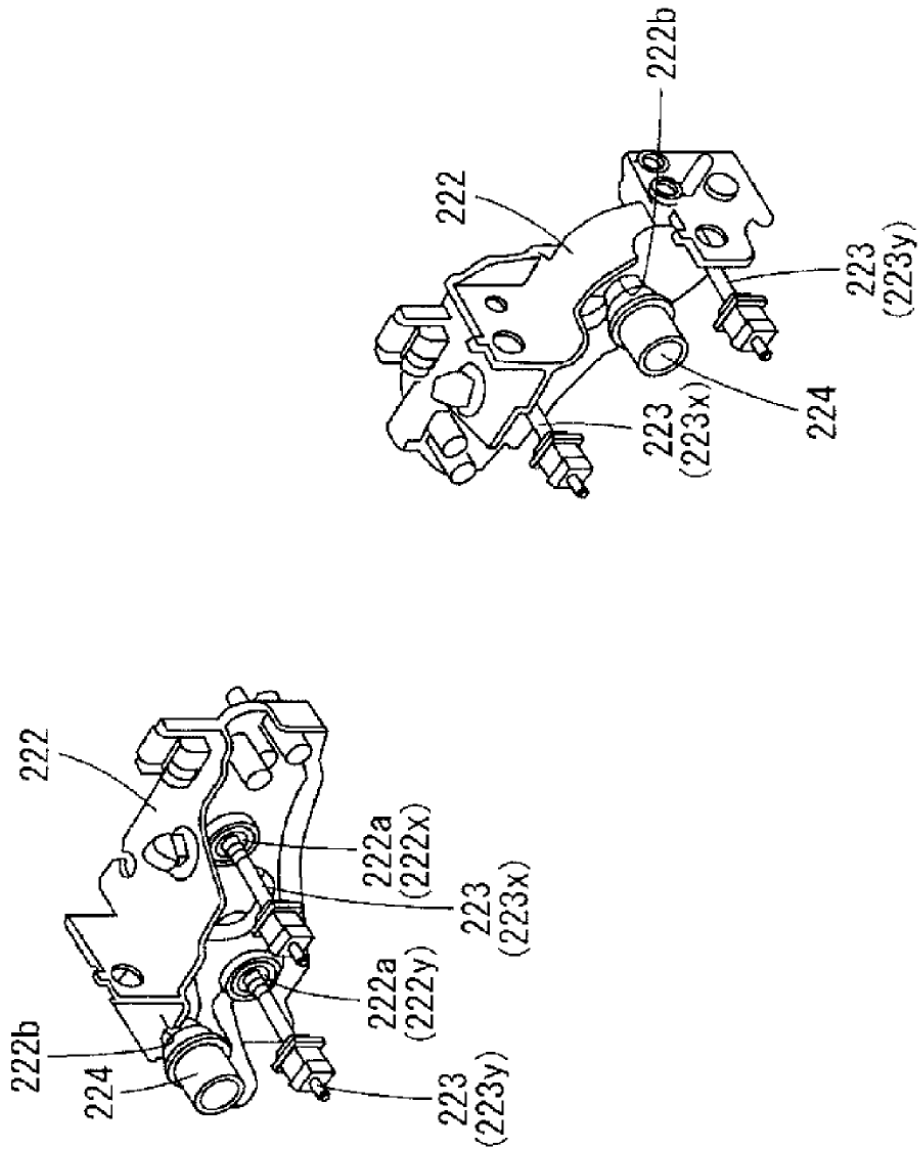


Figura 10

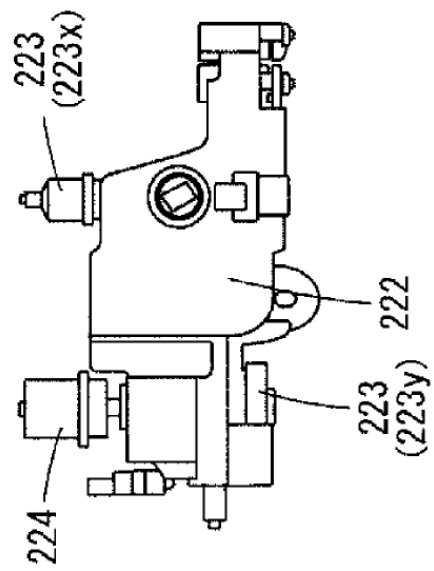
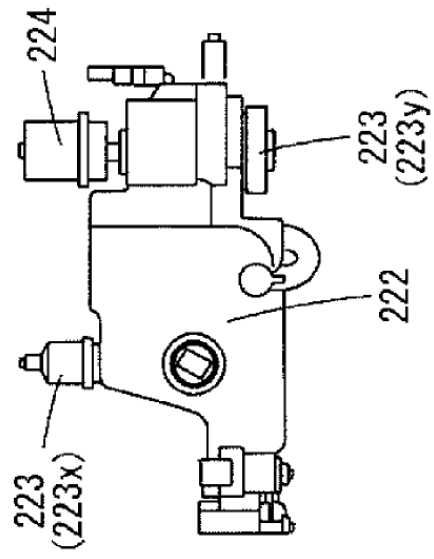


Figura 11

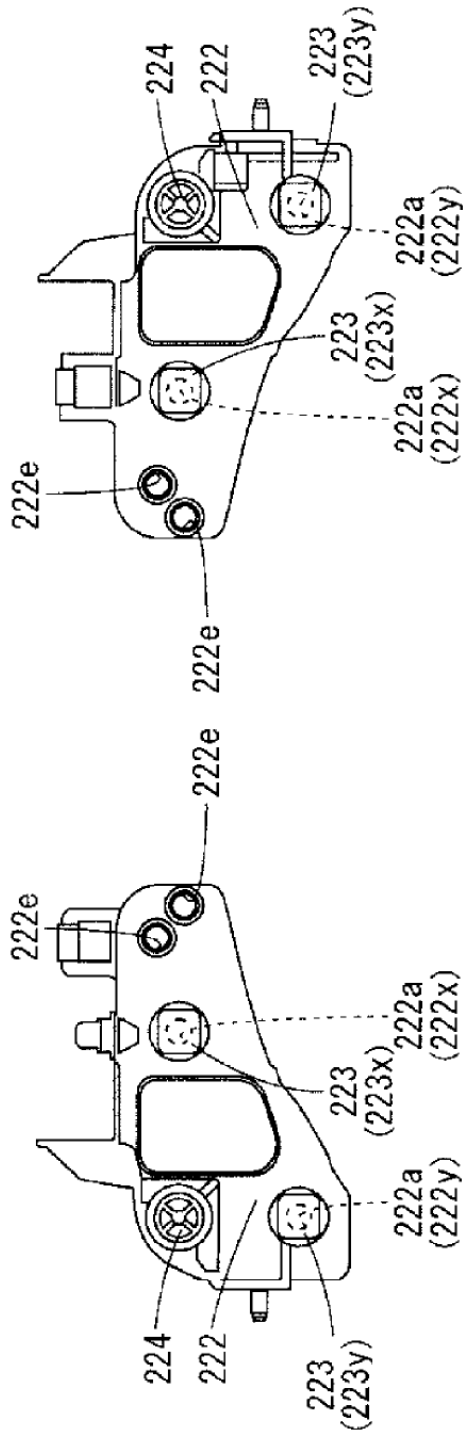


Figura 12A

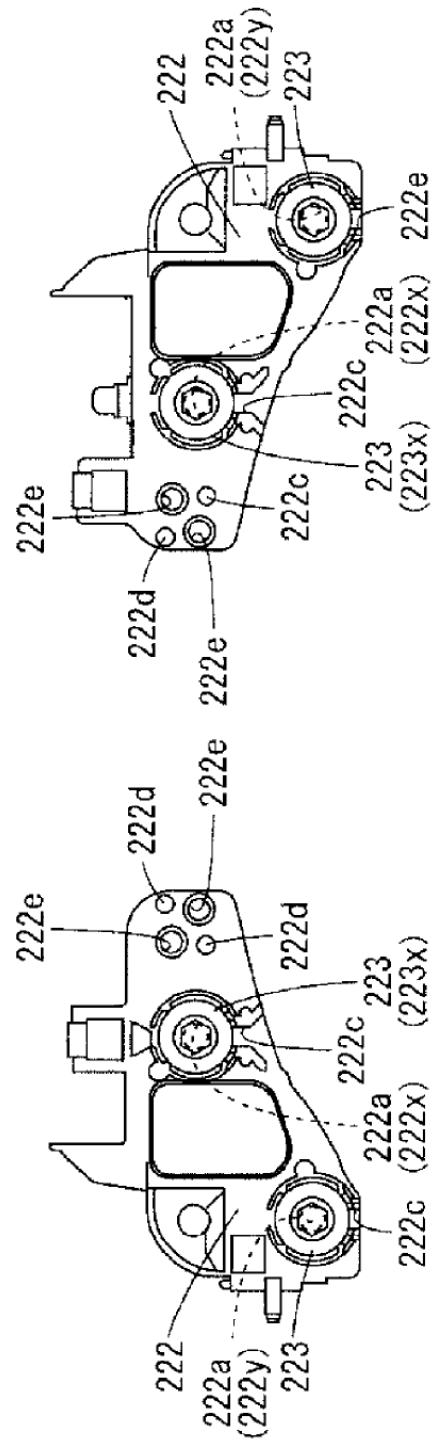


Figura 12B

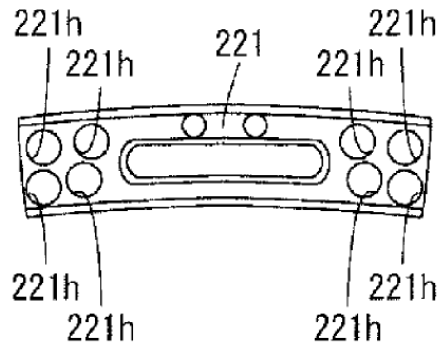


Figura 13A

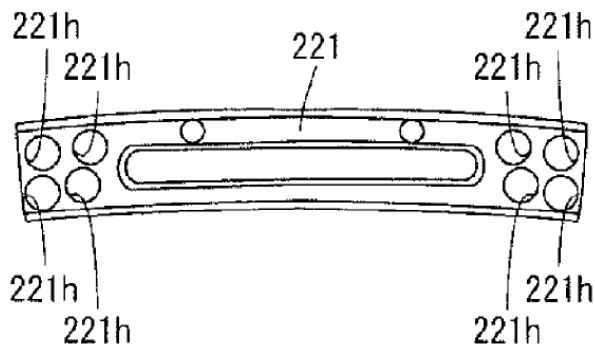


Figura 13B

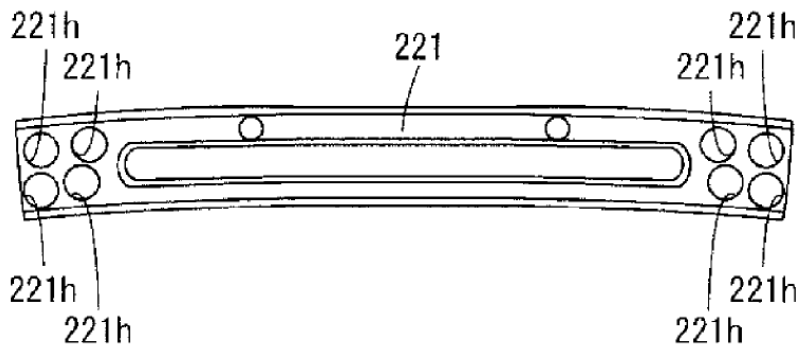


Figura 13C

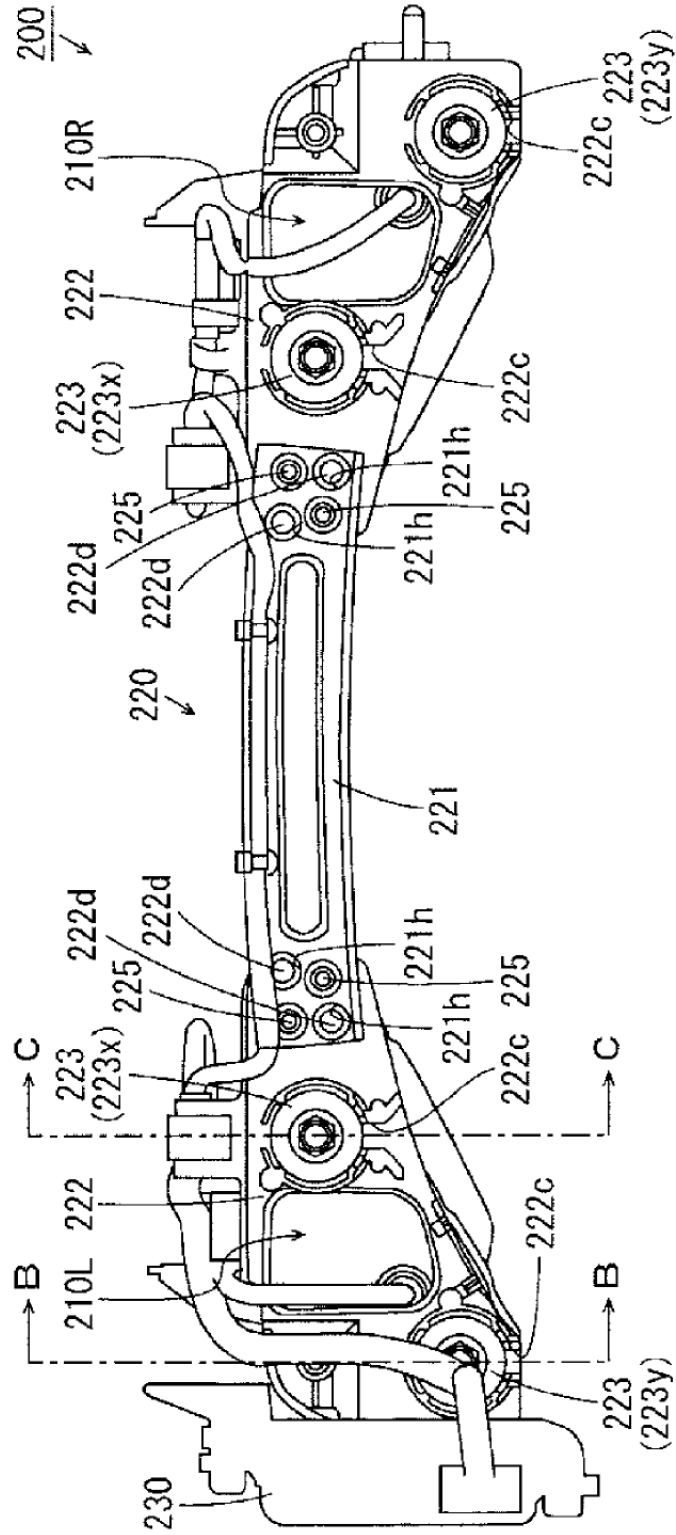


Figure 14

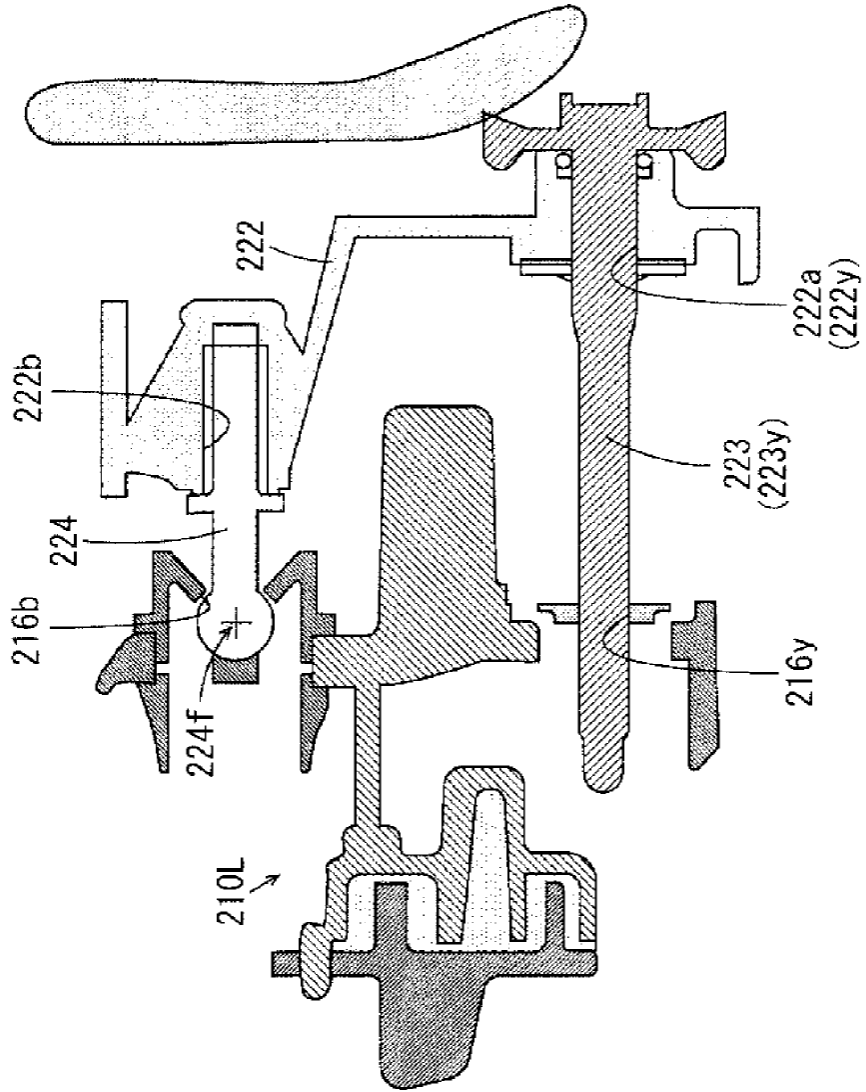


Figura 15

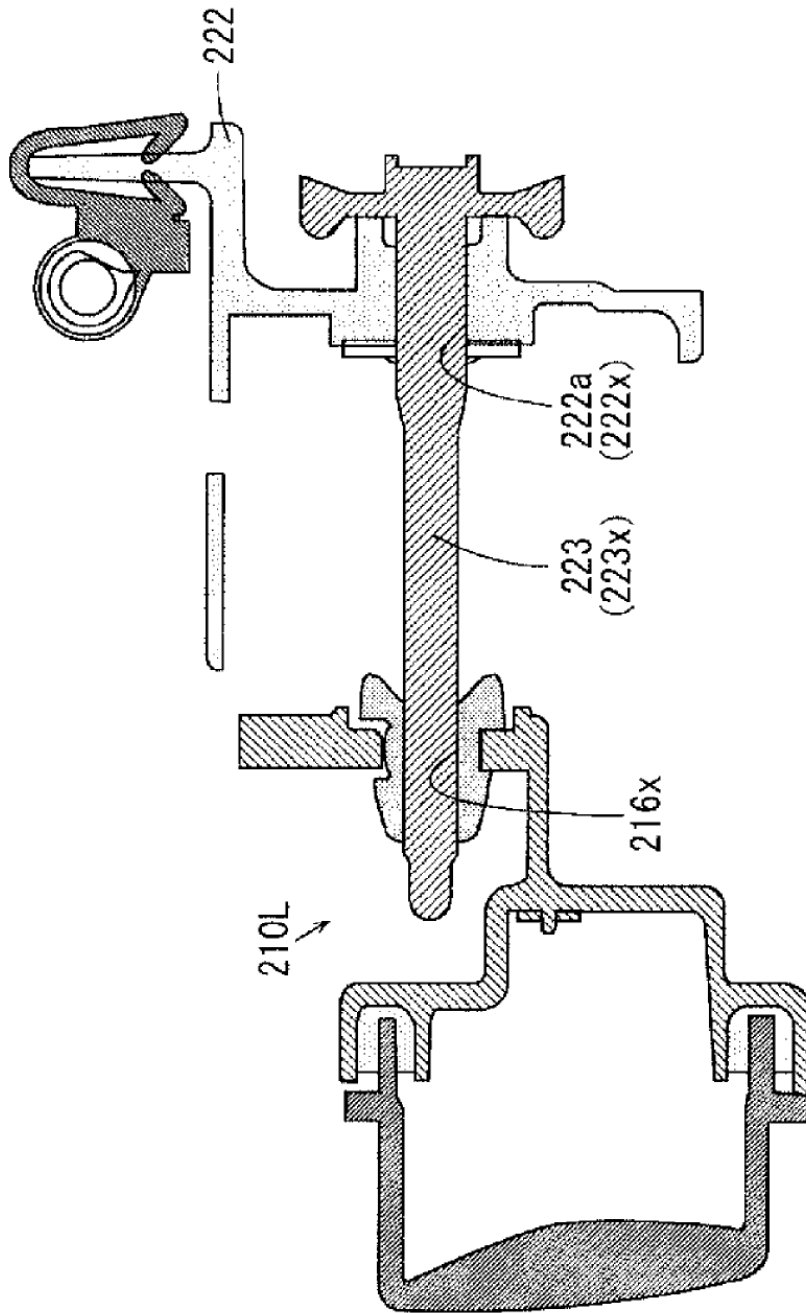


Figura 16

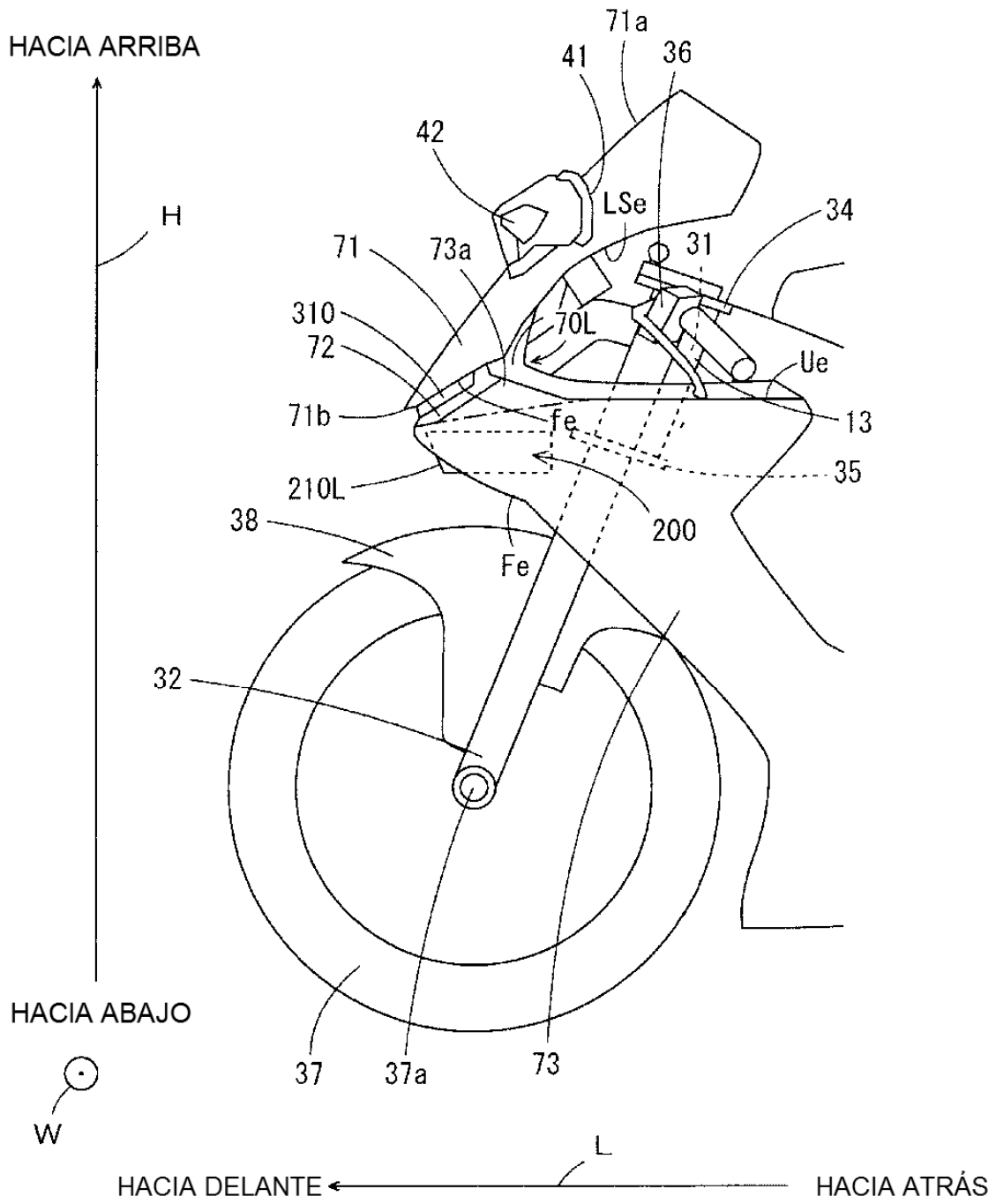


Figura 17

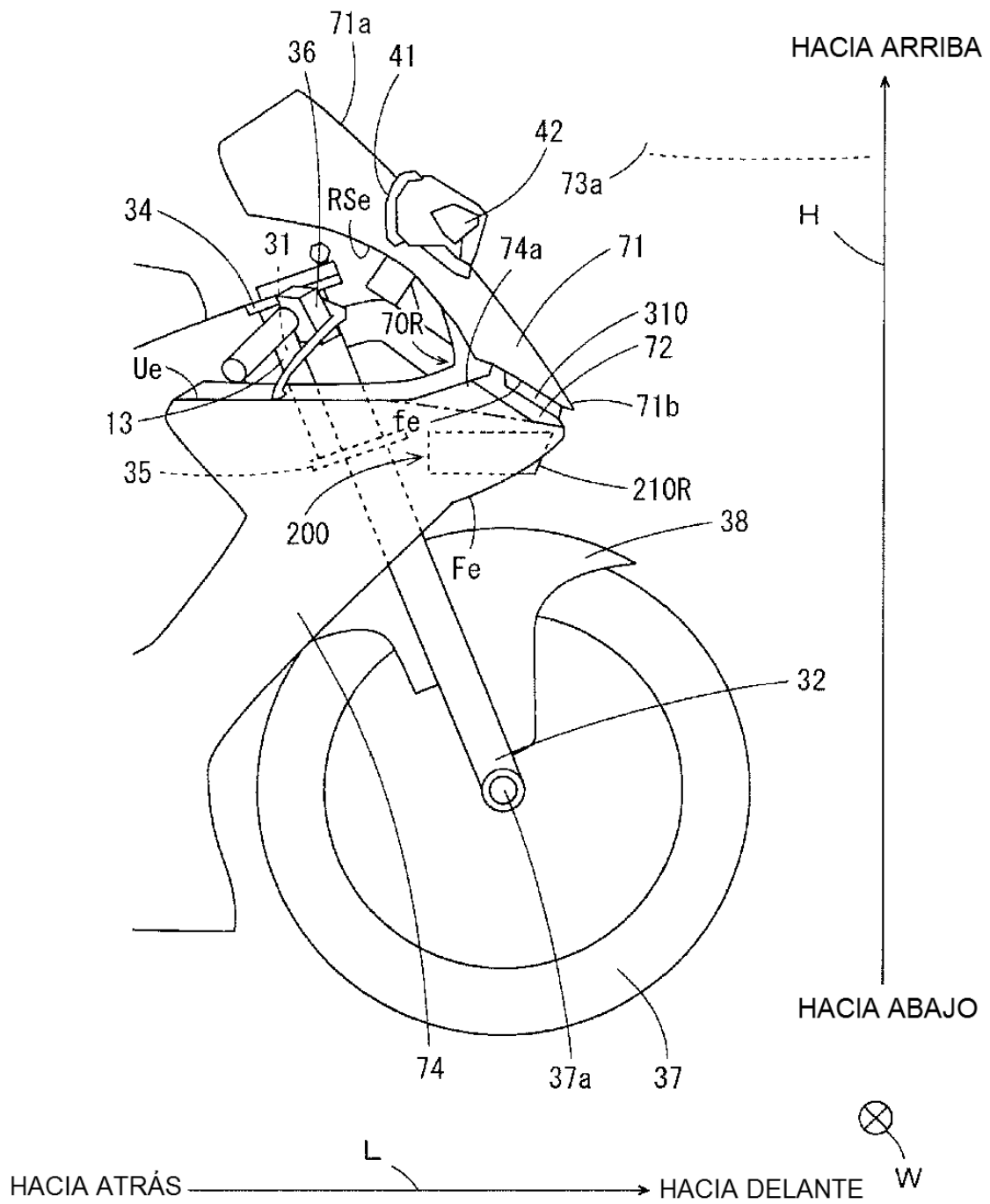


Figura 18

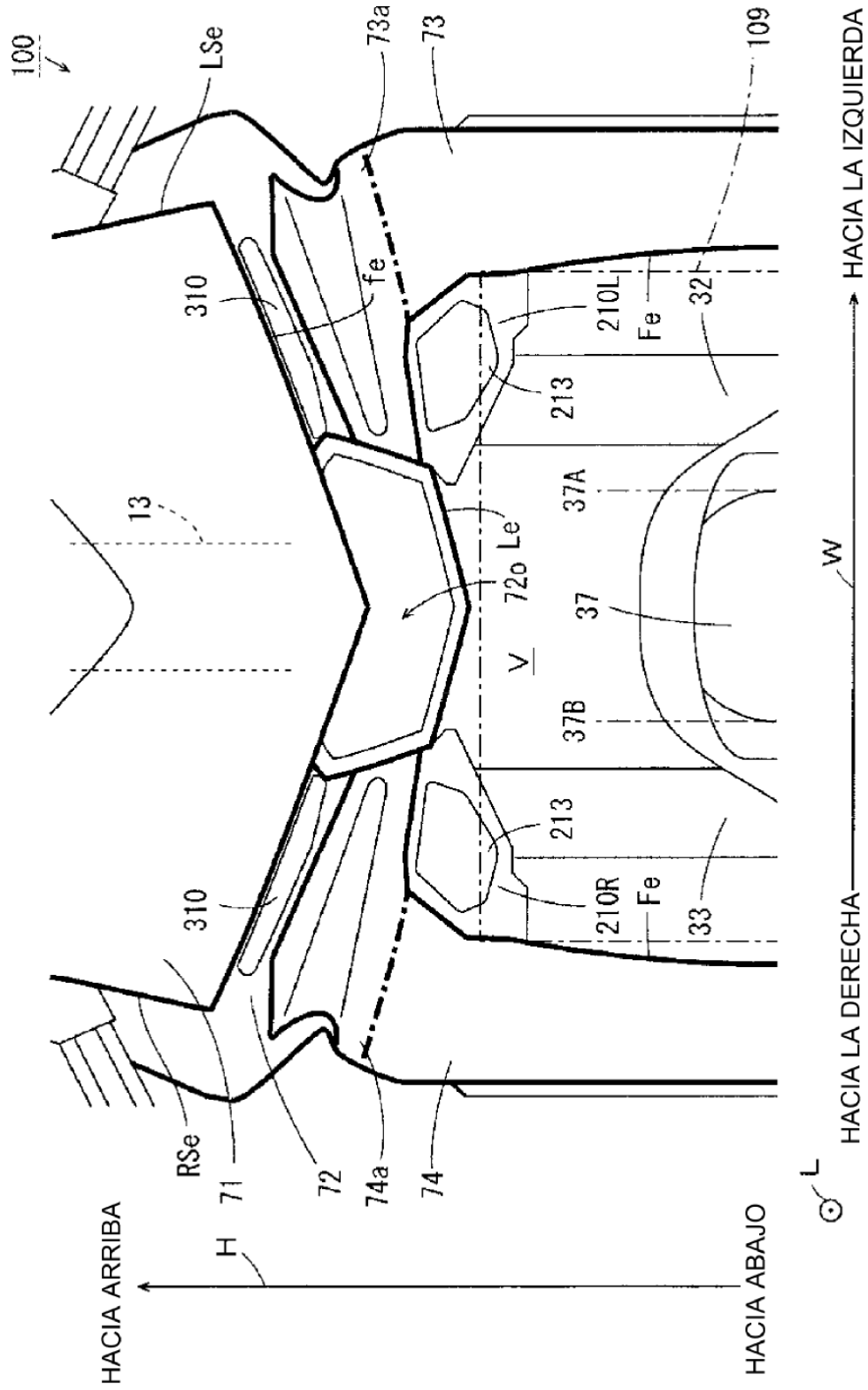


Figura 19

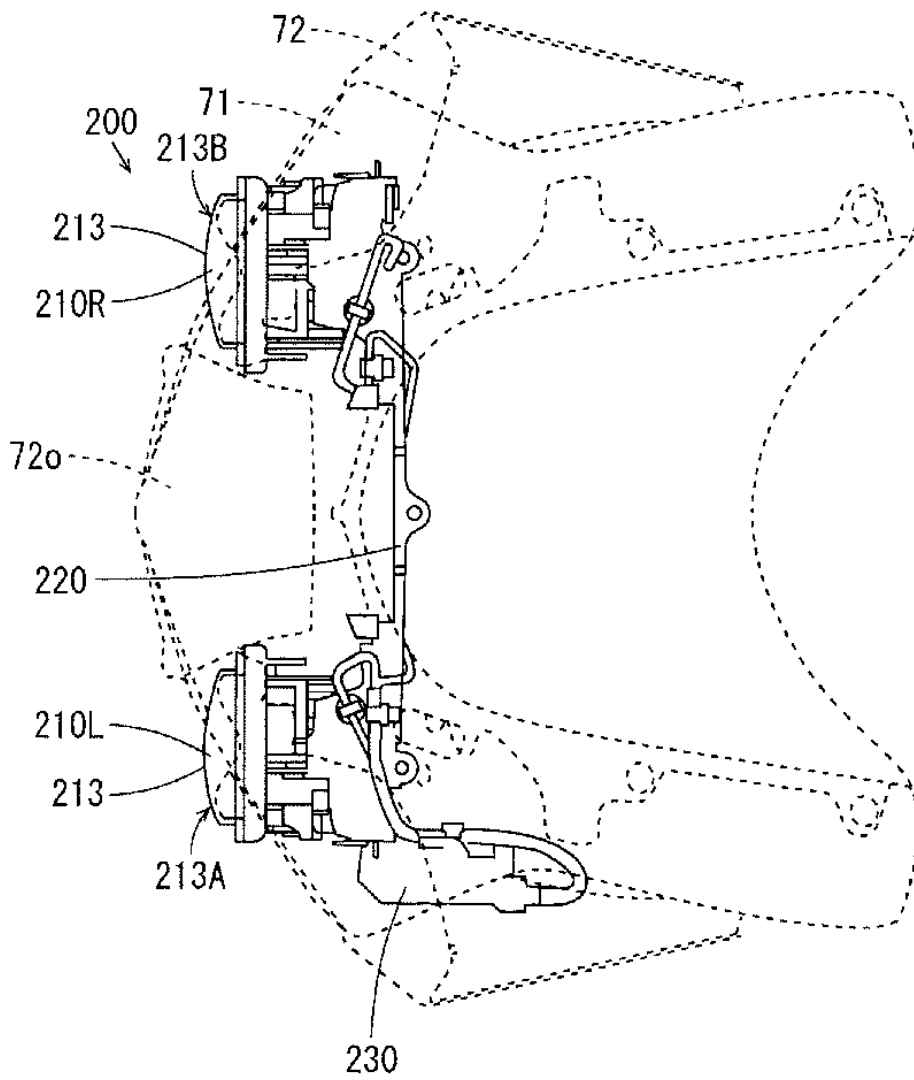


Figura 20

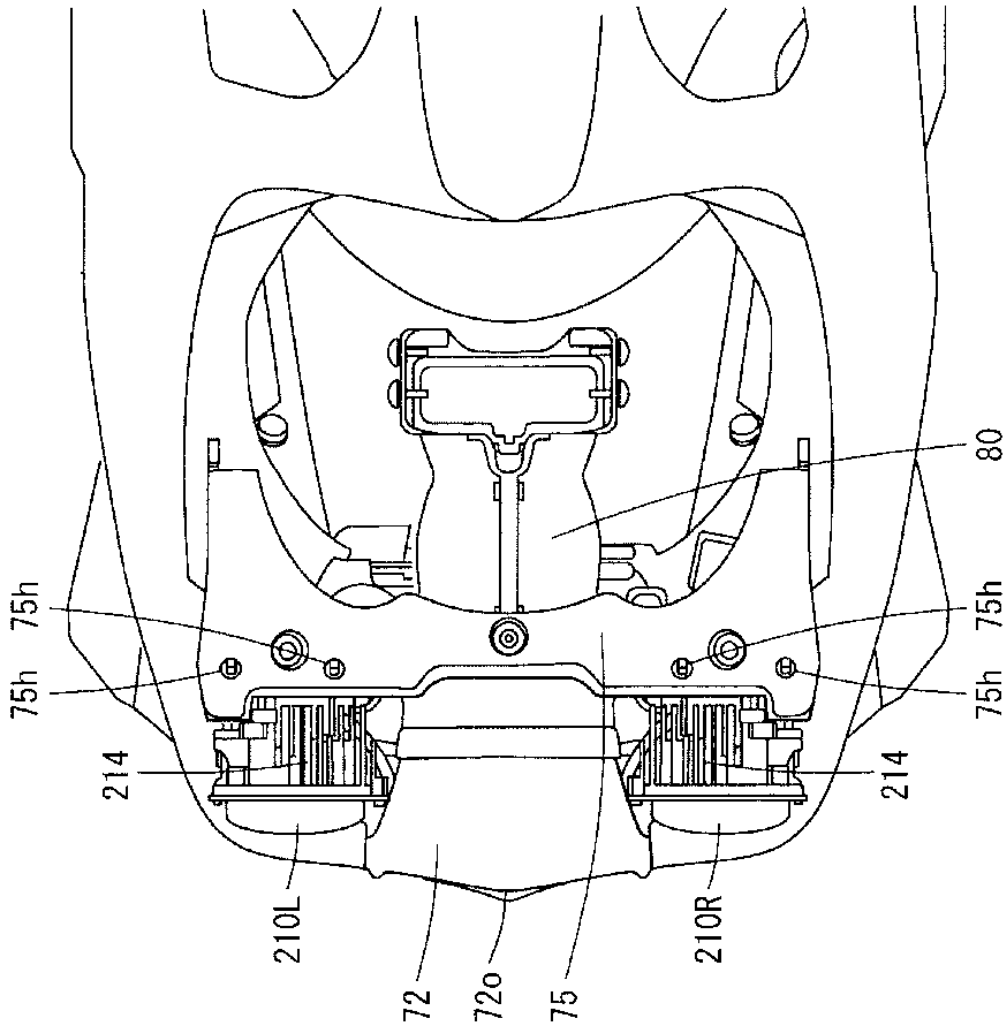


Figura 21

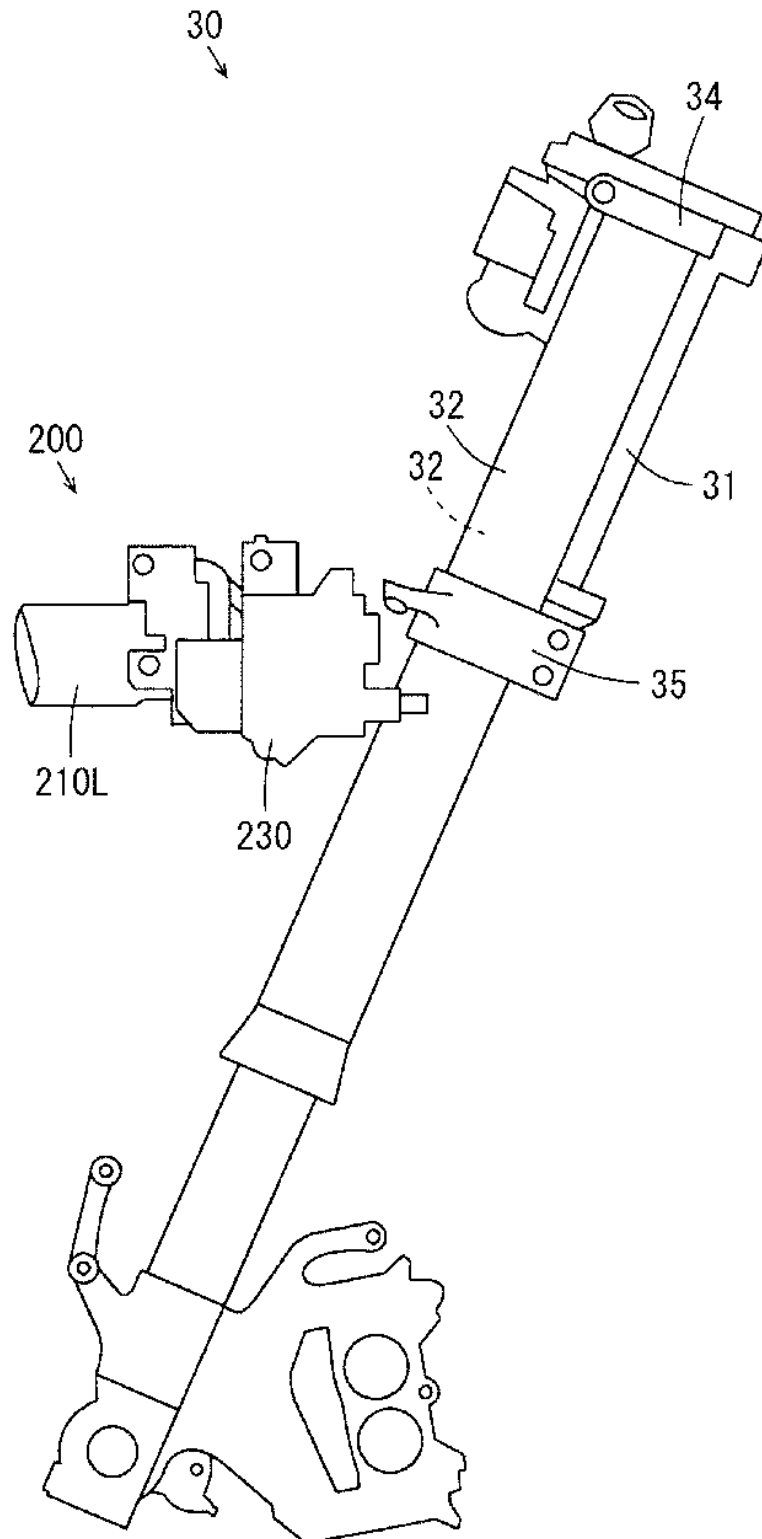


Figura 22

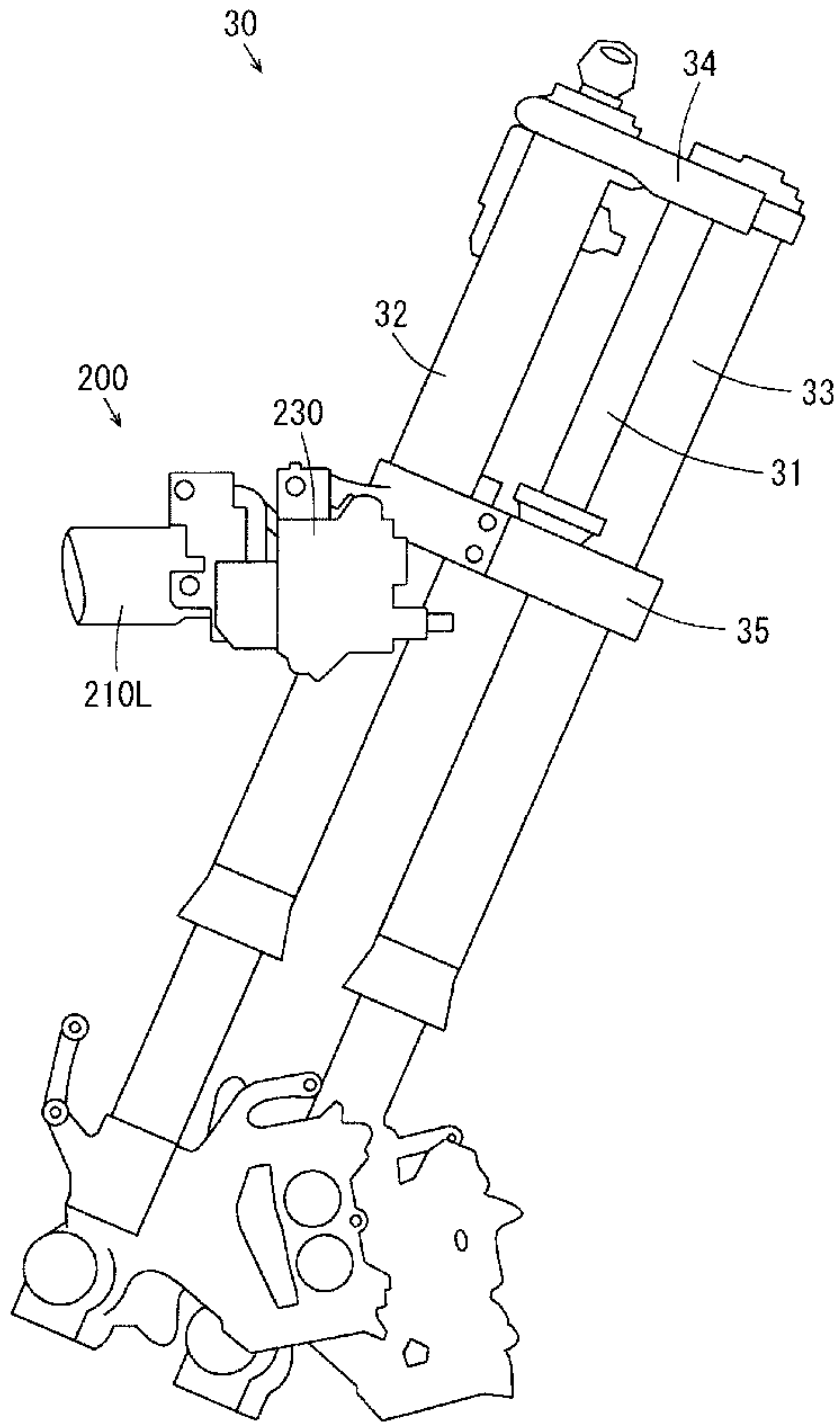


Figura 23

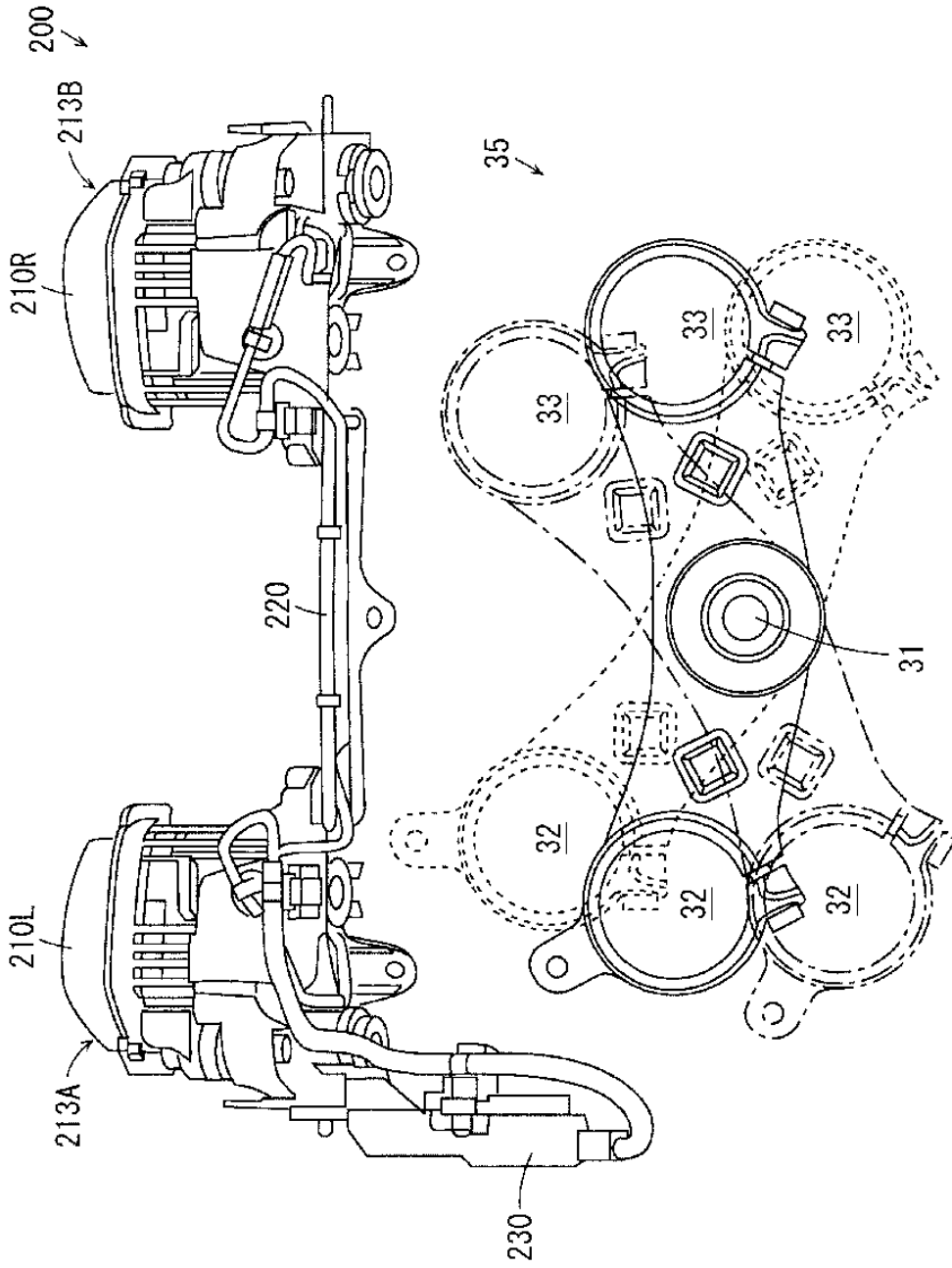


Figura 24

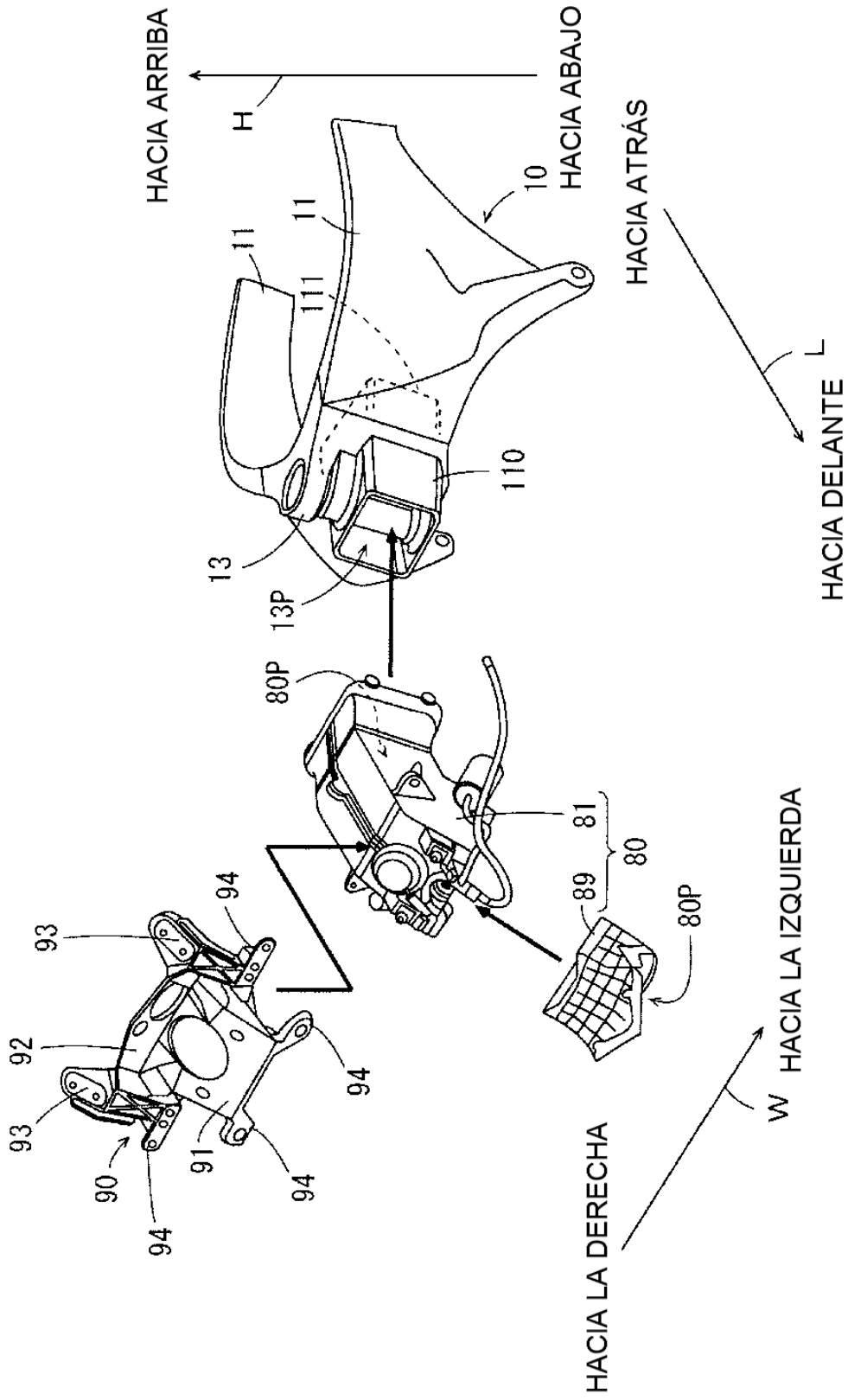


Figura 25

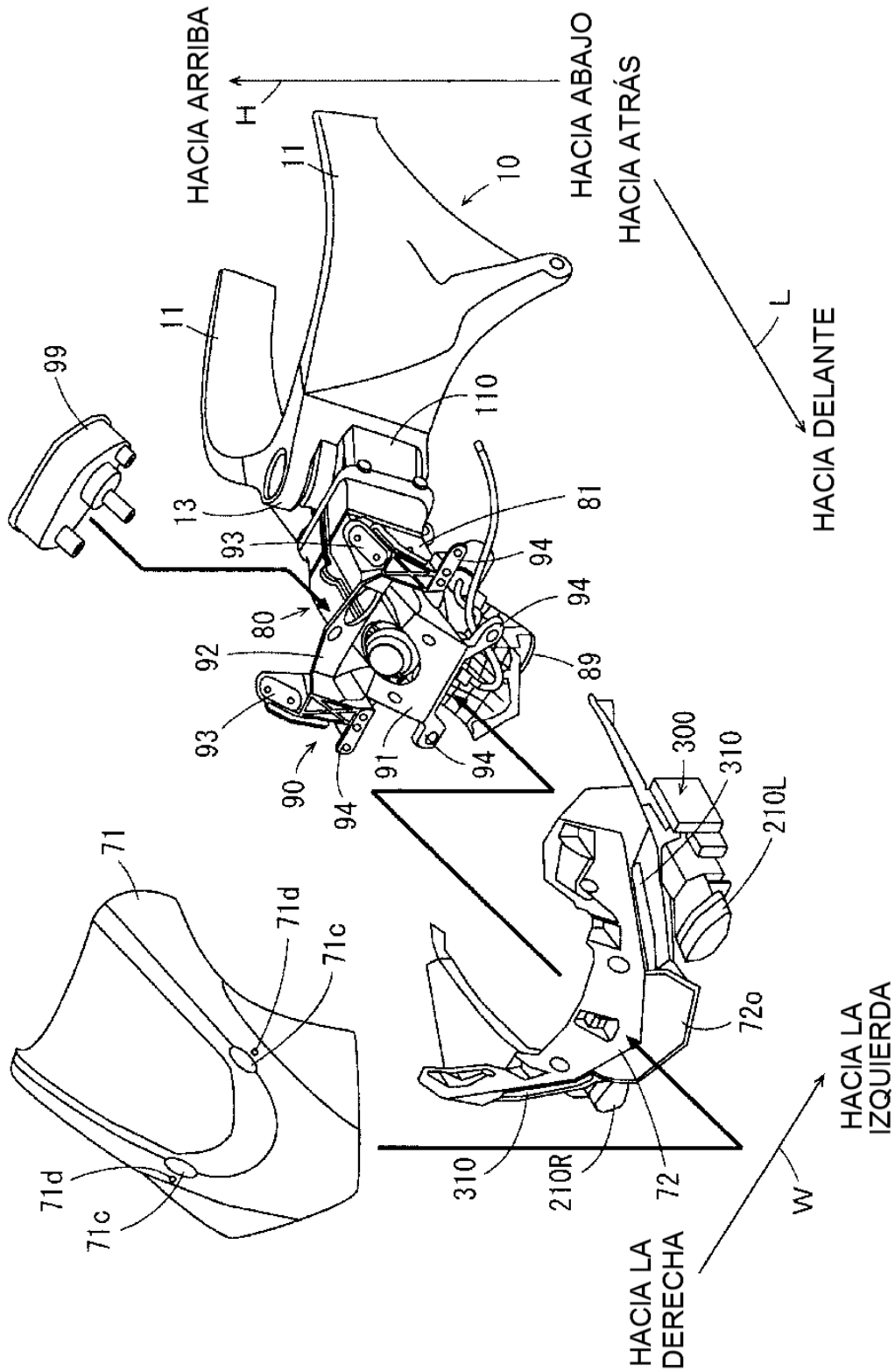


Figura 26

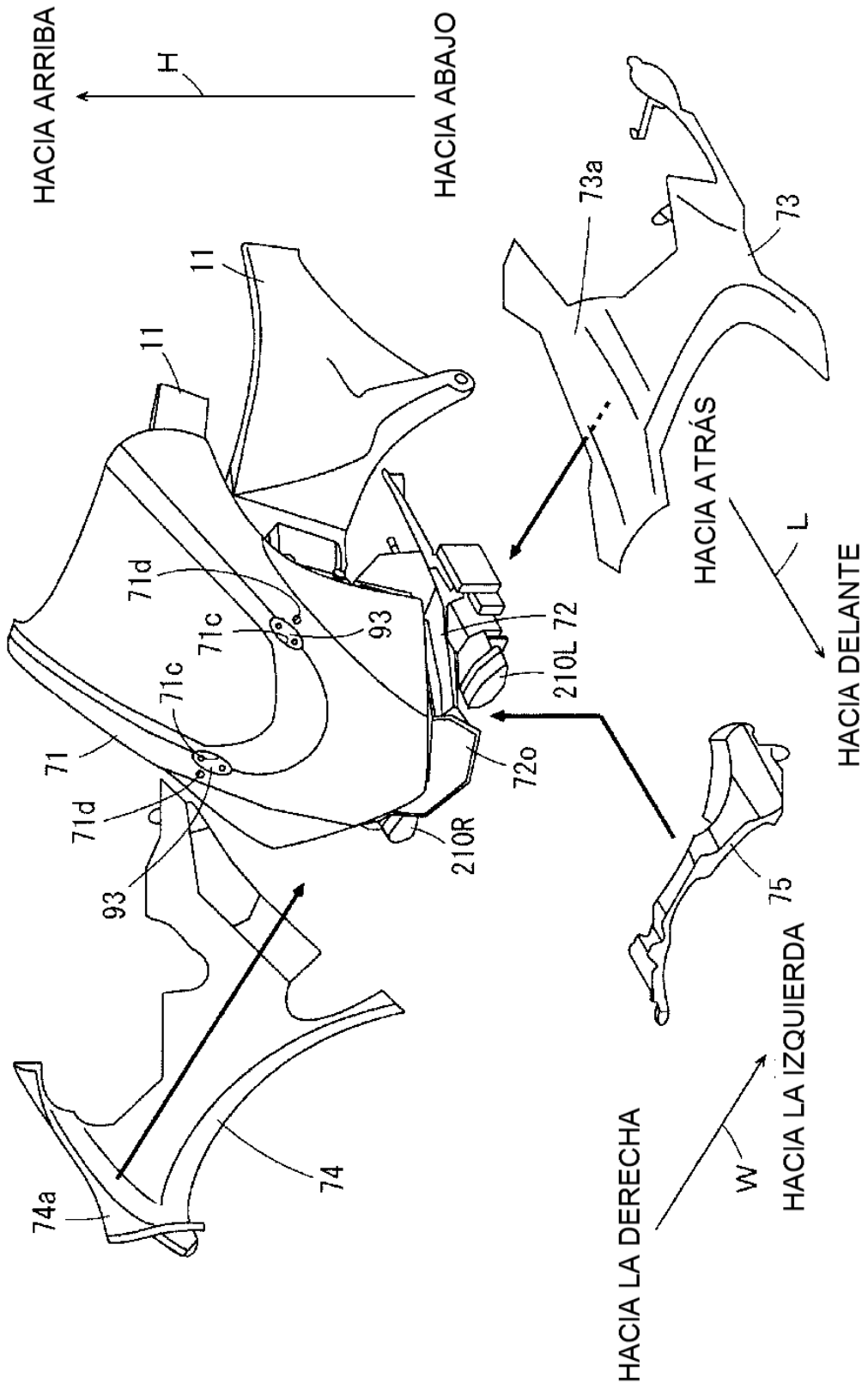


Figura 27

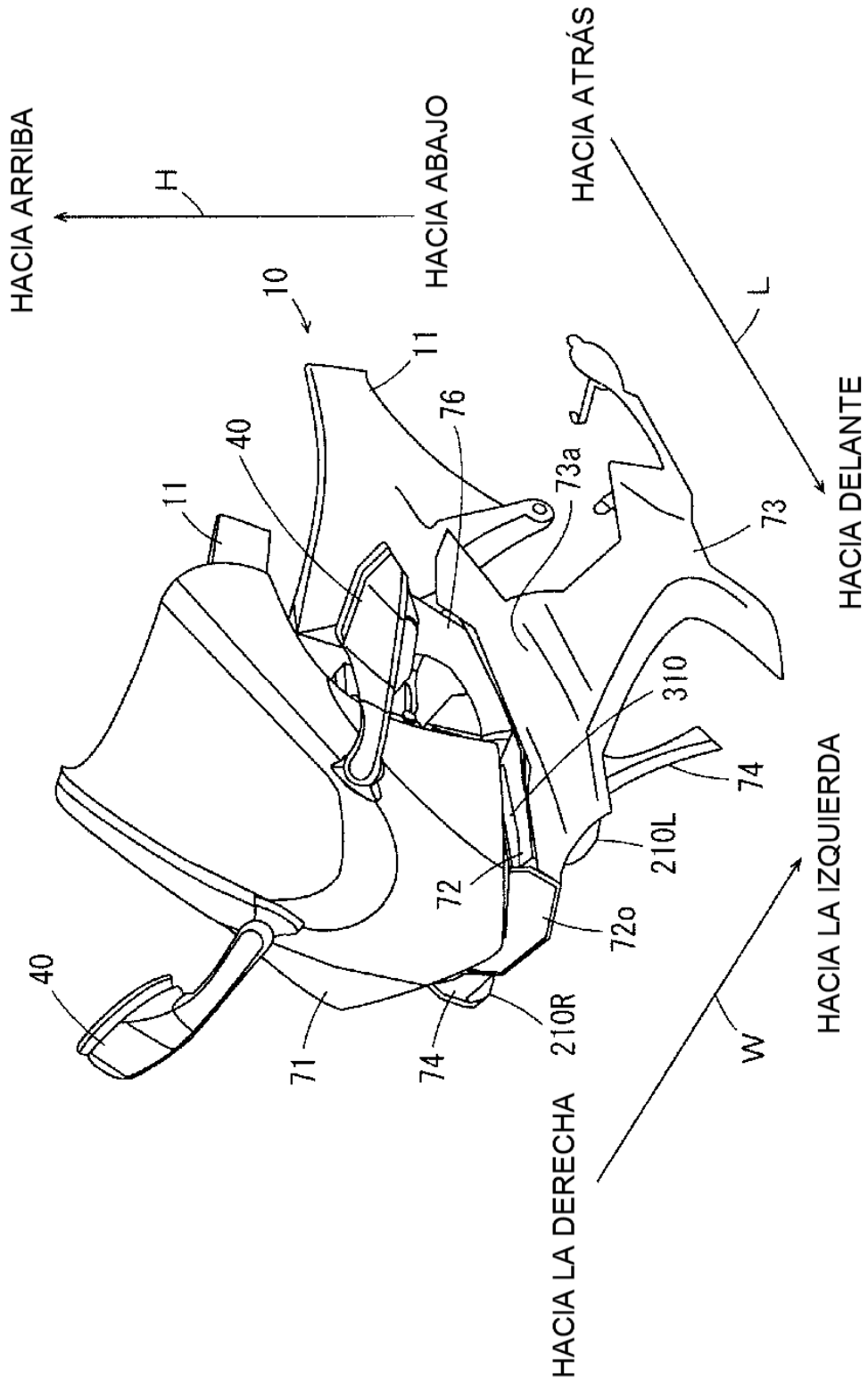


Figura 29

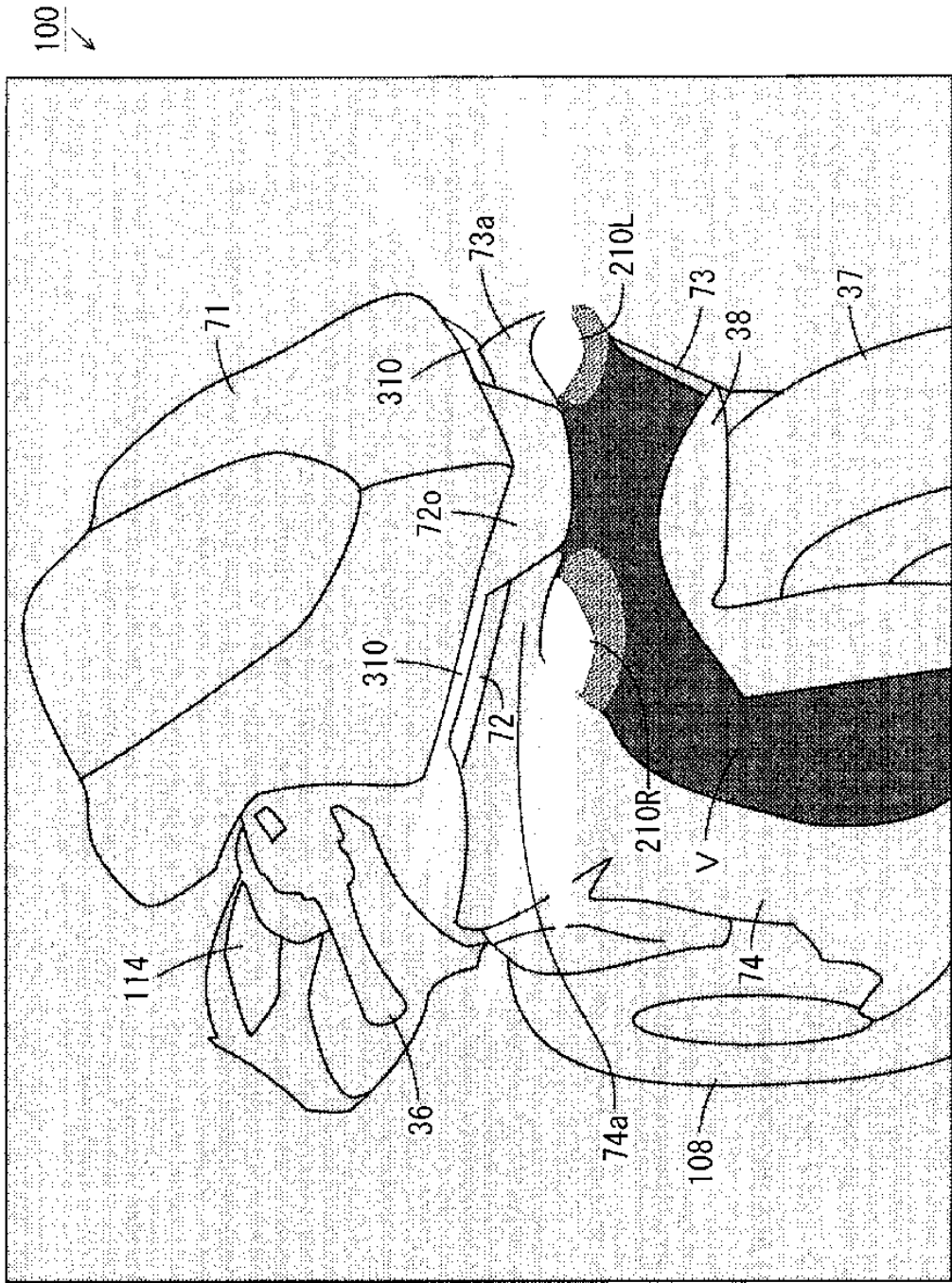


Figura 30

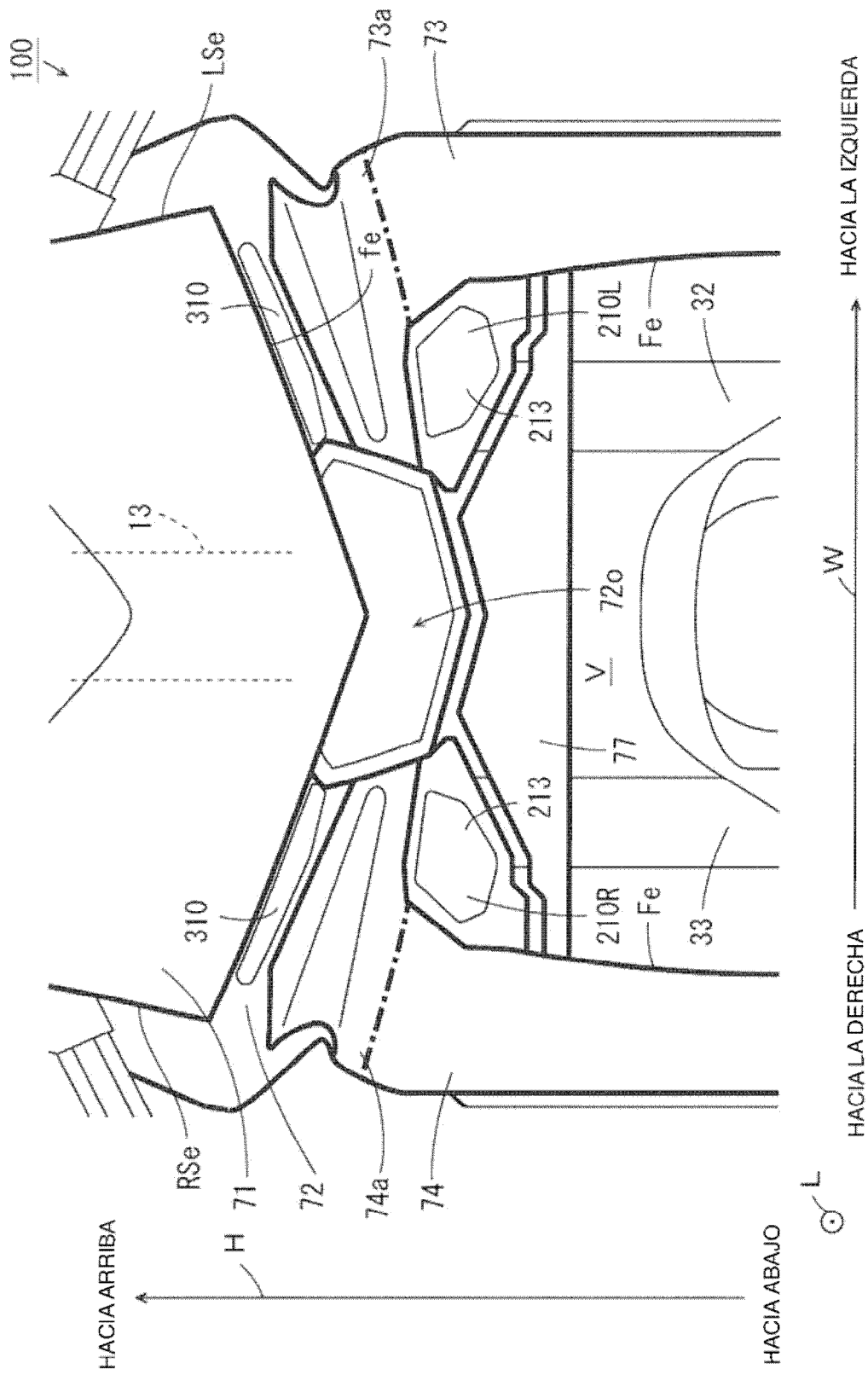


Figura 31