

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載

【部門区分】第 2 部門第 5 区分

【発行日】平成 27 年 5 月 28 日 (2015.5.28)

【公開番号】特開 2014-61742 (P2014-61742A)

【公開日】平成 26 年 4 月 10 日 (2014.4.10)

【年通号数】公開・登録公報 2014-018

【出願番号】特願 2012-206871 (P2012-206871)

【国際特許分類】

B 6 2 H 5/02 (2006.01)

【F I】

B 6 2 H 5/02

【手続補正書】

【提出日】平成 27 年 4 月 8 日 (2015.4.8)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 0 8

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 0 8】

本発明において、前記支持部材は、前記メインフレーム第 1 位置とは異なるメインフレーム第 2 位置で、第 2 締結部材により前記メインフレームに締結され、さらに、第 3 締結部材によって、前記メインフレーム第 1 位置と前記メインフレーム第 2 位置とを結ぶ直線上とは異なるメインフレーム第 3 位置で、前記メインフレームに締結され、前記第 1 ~ 3 締結部材は、前記支持部材の円形の第 1 ~ 第 3 挿通孔に挿通されるねじ体であり、前記

第 1 締結部材の外径と第 1 挿通孔の内径との第 1 隙間が、前記第 3 締結部材の外径と前記第 3 挿通孔の内径との第 3 隙間よりも小さく形成されていることが好ましい。この構成によれば、3 点で支持することで、支持部材をメインフレームに対して面接触させることができ、取付面に対して傾斜するのを防ぐことができる。その結果、ロックピンとロック孔の相対位置をより精度よく確保できる。また、第 3 隙間によりヘッドパイプ、メインフレームの製造誤差、組立誤差等を吸収できる。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 2 7

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 2 7】

第 1 ~ 第 3 のねじ孔 7 2 , 7 4 , 7 6 は、例えば、本体 6 4 に設けられた貫通孔に対応する位置に溶接された溶接ナットにより構成される。第 1 のねじ孔 7 2 は、ヘッドパイプ 5 の近傍、すなわち、本体 6 4 の前部で且つ車幅方向の中央部で、ロック操作時のロック孔 5 8 (図 2) に後方から対向するメインフレーム第 1 位置 7 8 に形成されている。第 1 のねじ孔 7 2 は、平面視で、左右一対のフレーム片 6 0 , 6 0 の前部 6 0 a , 6 0 a の間に位置しており、これにより、溶接ナットがフレーム片 6 0 に干渉するのを防ぐことができる。第 2 のねじ孔 7 4 は、本体 6 4 の後部寄りの左側部のメインフレーム第 2 位置 8 0 に形成されている。第 3 のねじ孔 7 6 は、本体 6 4 の後部寄りの右側部のメインフレーム第 3 位置 8 2 に形成されている。第 2 および第 3 のねじ孔 7 4 , 7 6 は、平面視で、フレーム片 6 0 の車幅方向外側に位置しており、溶接ナットがフレーム片 6 0 に干渉するのを防いでいる。