

【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22年5月13日(2010.5.13)

【公開番号】特開2009-6827(P2009-6827A)  
 【公開日】平成21年1月15日(2009.1.15)  
 【年通号数】公開・登録公報2009-002  
 【出願番号】特願2007-169478(P2007-169478)  
 【国際特許分類】

**B 6 2 K 21/08 (2006.01)**

【FI】

B 6 2 K 21/08

【手続補正書】

【提出日】平成22年3月29日(2010.3.29)

【手続補正1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体フレームの前端のヘッドパイプにステアリング軸を枢支し、ステアリング軸に取付けた操舵ブラケットにハンドルを取付けてなる二輪車のステアリング減衰装置において、ヘッドパイプの車両進行方向の前方に臨む正面にロータリダンパのケーシングを固定し、

操舵ブラケットの中立操舵位置からの回転により、ロータリダンパのロータ軸を中立位置から回転させる回転伝達手段を有し、

前記回転伝達手段が、

第1と第2の軸を互いに軸方向に伸縮自在に嵌合し、

第1の軸の先端部を球面継手により、操舵ブラケットが中立操舵位置にあるときに該操舵ブラケットの車両進行方向の前方に臨む正面に設けた連結部に連結し、

第2の軸の先端部をロータリダンパのロータ軸に対し、該ロータ軸の回転方向には一体になり、該ロータ軸の軸を含む面内には揺動自在な揺動継手により連結してなることを特徴とする二輪車のステアリング減衰装置。

【請求項2】

前記ステアリング軸の軸方向と前記ロータリダンパのロータ軸の軸方向が互いに直交配置される請求項1に記載の二輪車のステアリング減衰装置。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0006

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0006】

請求項1の発明は、車体フレームの前端のヘッドパイプにステアリング軸を枢支し、ステアリング軸に取付けた操舵ブラケットにハンドルを取付けてなる二輪車のステアリング減衰装置において、ヘッドパイプの車両進行方向の前方に臨む正面にロータリダンパのケーシングを固定し、操舵ブラケットの中立操舵位置からの回転により、ロータリダンパのロータ軸を中立位置から回転させる回転伝達手段を有し、前記回転伝達手段が、第1と第2の軸を互いに軸方向に伸縮自在に嵌合し、第1の軸の先端部を球面継手により、操舵ブ

ラケットが中立操舵位置にあるときに該操舵ブラケットの車両進行方向の前方に臨む正面に設けた連結部に連結し、第2の軸の先端部をロータリダンパのロータ軸に対し、該ロータ軸の回転方向には一体になり、該ロータ軸の軸を含む面内には揺動自在な揺動継手により連結してなるようにしたものである。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0007

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0007】

請求項2の発明は、請求項1の発明において更に、前記ステアリング軸の軸方向と前記ロータリダンパのロータ軸の軸方向が互いに直交配置されるようにしたものである。

【手続補正4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0008

【補正方法】削除

【補正の内容】

【手続補正5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0009

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0009】

(a)ロータリダンパのケーシングがヘッドパイプの車両進行方向の前方に臨む正面に固定された。従って、ロータリダンパのケーシングは、ヘッドパイプを挟んで、ライダーの反対側に配置されるものになり、ライダーとヘッドパイプ及び操舵ブラケットの間のスペースを占有しない。このため、ライダーの操縦動作がロータリダンパにより妨げられることがなく、競技モトクロスでも実用できる。

【手続補正6】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0011

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0011】

(c)回転伝達手段が、第1と第2の軸を互いに軸方向に伸縮自在に嵌合し、第1の軸の先端部を球面継手により、操舵ブラケットが中立操舵位置にあるときに該操舵ブラケットの車両進行方向の前方に臨む正面に設けた連結部に連結し、第2の軸の先端部をロータリダンパのロータ軸に対し、該ロータ軸の回転方向には一体になり、該ロータ軸の軸を含む面内には揺動自在な揺動継手により連結してなるものにした。従って、操舵ブラケットの回転軸（ステアリング軸）の軸方向と、ロータリダンパのロータ軸の軸方向がいかなる関係（例えば直交関係）にある場合にも、安定的に、操舵ブラケットの中立操舵位置からの回転により、ロータリダンパのロータ軸を中立位置から回転させ、操舵ブラケットの回転ひいては前輪の揺動に対する減衰力を発生させることができる。