

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第3799101号
(P3799101)

(45) 発行日 平成18年7月19日(2006.7.19)

(24) 登録日 平成18年4月28日(2006.4.28)

(51) Int. Cl.

F I

B 6 2 J 23/00 (2006.01)

B 6 2 J 23/00

D

B 6 2 J 15/00 (2006.01)

B 6 2 J 15/00

C

請求項の数 4 (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願平8-178560

(22) 出願日 平成8年6月19日(1996.6.19)

(65) 公開番号 特開平10-7058

(43) 公開日 平成10年1月13日(1998.1.13)

審査請求日 平成15年6月19日(2003.6.19)

(73) 特許権者 000010076

ヤマハ発動機株式会社

静岡県磐田市新貝2500番地

(74) 代理人 100064388

弁理士 浜野 孝雄

(72) 発明者 永田 祐美子

静岡県磐田市新貝2500番地 ヤマハ発
動機株式会社内

(72) 発明者 森田 英明

静岡県磐田市新貝2500番地 ヤマハ発
動機株式会社内

審査官 柴田 由郎

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 スクータ型車両におけるリヤフェンダ及びリヤフェンダを備えたスクータ型車両

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

ユニットスイング式エンジン(25)を車体フレーム(15)に揺動可能に支持し、前記ユニットスイング式エンジン(25)の前方及び側方を車体カバー(37)で覆うと共に、ユニットスイング式エンジン(25)の後部に後輪(25)を支持したスクータ型車両における

前記後輪(23)の上方に配置され、車輪の輪郭に沿って湾曲された断面U字状の本体からなるリヤフェンダ(50)であって、

前記リヤフェンダ(50)が、後輪を車体一側方から覆う側板(53)を有し、

前記側板(53)の前部一側方に位置するように、吸入口(29a)を有するエアクリーナ(29)を前記ユニットスイング式エンジン(25)における伝動ケース(25b)の上方に配置し、

前記リヤフェンダ(50)の前記側板(53)の後部一側方で、且つ、側板の下縁端に、車両前後方向に沿って車体幅方向に延びる泥除けフラップ(57)を設け、

かつ、

前記泥除けフラップ(57)の外側端が、エアクリーナ(29)の内側板よりも外側方に位置すると共に、該泥除けフラップ(57)がエアクリーナ(29)の上端面より下方に位置している

ことを特徴とするスクータ型車両におけるリヤフェンダ。

【請求項2】

10

20

前記リヤフェンダ（５０）が樹脂材料を成形したものであり、
前記リヤフェンダ（５０）が、そのエアクリーナと車体幅方向反対側の側板（５５）の前方下端部に、車体幅方向外方に向けて延びる取付ブラケット（５５ａ）を備え、
前記側板（５５）の後部に車体幅方向外方に延びる泥除けフラップ（５９）を有し、
前記泥除けフラップ（５９）に取付孔（５９ａ）を形成し、
前記取付ブラケット（５５ａ）及び取付孔（５９ａ）に、後輪に沿って車体前後方向後方にのびるマフラ装置（４１）を取り付けられるようにした
ことを特徴とする請求項１に記載のスクータ型車両におけるリヤフェンダ。

【請求項３】

前記リヤフェンダ（５０）のマフラ装置（４１）側の前記側板（５５）の下縁端が、前記泥除けフラップ（５９）の前端から、リヤフェンダ（５０）の上板部（５１）の輪郭に沿った円弧状に形成され、
該側板（５５）が、前記エアクリーナ側の側板（５３）より径方向に短くなるように形成した

ことを特徴とする請求項２に記載のスクータ型車両におけるリヤフェンダ。

【請求項４】

ユニットスイング式エンジン（２５）を車体フレーム（１５）に揺動可能に支持し、前記ユニットスイング式エンジン（２５）の前方及び側方を車体カバー（３７）で覆うと共に、ユニットスイング式エンジン（２５）の後部に後輪（２５）を支持し、前記後輪（２３）の上方に、車輪の輪郭に沿って湾曲された断面Ｕ字状の本体からなるリヤフェンダ（５０）を配置したスクータ型車両であって

前記リヤフェンダ（５０）が、後輪を車体一側方から覆う側板（５３）を有し、
前記側板（５３）の前部一側方に位置するように、吸入口（２９ａ）を有するエアクリーナ（２９）を前記ユニットスイング式エンジン（２５）における伝動ケース（２５ｂ）の上方に配置し、

前記リヤフェンダ（５０）の前記側板（５３）の後部一側方で、且つ、側板の下縁端に、車両前後方向に沿って車体幅方向に延びる泥除けフラップ（５７）を設け、
かつ、

前記泥除けフラップ（５７）の外側端が、エアクリーナ（２９）の内側板よりも外側方に位置すると共に、該泥除けフラップ（５７）がエアクリーナ（２９）の上端面より下方に位置している

ことを特徴とするリヤフェンダを備えたスクータ型車両。

【発明の詳細な説明】

【０００１】

【発明の属する技術分野】

本発明は、スクータ型車両における後輪上方を覆うリヤフェンダの改良及び改良されたリヤフェンダを備えたスクータ型車両に関する。

【０００２】

【従来の技術】

スクータ型車両では、後輪を備えたスイングユニットエンジンの上方を車体カバーで覆い、エアクリーナを、少なくともその吸込口が前記車体カバーで囲まれたエンジン上方の空間内に位置するように配置して、エアクリーナの粉塵等の吸込を防止することが行われている。

【０００３】

【発明が解決しようとする課題】

しかし、上記したスクータ型車両は、スイングユニットエンジンに後輪が装着されているため、走行中に後輪が巻き上げる泥水、水、又は粉塵等が遠心力で、エンジン上方の車体カバーで囲まれた空間内まで侵入し、エアクリーナに吸い込まれる可能性があり、上記したようにエアクリーナの吸込口を車体カバーで覆われた空間内に位置するようにエアクリーナを配置するだけでは、エアクリーナに対する防塵対策は十分とは言えない。

10

20

30

40

50

このような問題を解決するために、スクータ型車両では、車体カバーの後部に後輪の上方まで延びる泥除けプレートを設定し、後輪が巻き上げる泥をこの泥除けプレートで遮ることが行われているが、この泥除けプレートは主に後輪が跳ね上げた泥が後方から車体カバー内に侵入することを防止するもので、後輪の側面に付着し、後輪の回転により跳ね上げられて後輪の側方から車体カバー内に侵入する泥までは遮ることができない。

泥除けプレートを、従来より下方まで延ばし、さらに後輪側方まで覆うように湾曲した形状に形成すれば、前記した後輪の側面に付着した泥の跳ね上げもある程度防止することができるが、このように泥除けプレートを大きくすると、例えば、駐輪場等で車両を移動させる時等に泥除けプレートが他の駐輪車両やその他の路上の固定物等に当たりやすくなるため好ましくなく、また、外観上も好ましくなく、さらに、走行中に泥除けプレートの振動が大きくなる可能性があるため泥除けプレートを相当補強する必要があるという様々な問題が生じる。

本発明は、上記した従来の問題点に鑑みて、泥除けプレートの大きさを従来の泥除けプレートより大きくする必要なしに、後輪が巻き上げる泥が側方から車体カバー内へ侵入することを防止できる構造のスクータ型車両におけるリヤフェンダ及び該リアフェンダを備えたスクータ型車両を提供することを目的としている。

【 0 0 0 4 】

【課題を解決するための手段】

上記した目的を達成するために、本発明に係るスクータ型車両におけるリヤフェンダは、ユニットスイング式エンジン（２５）を車体フレーム（１５）に揺動可能に支持し、前記ユニットスイング式エンジン（２５）の前方及び側方を車体カバー（３７）で覆うと共に、ユニットスイング式エンジン（２５）の後部に後輪（２５）を支持したスクータ型車両における前記後輪（２３）の上方に配置され、車輪の輪郭に沿って湾曲された断面Ｕ字状の本体からなるリヤフェンダ（５０）であって、前記リヤフェンダ（５０）が、後輪を車体一側方から覆う側板（５３）を有し、前記側板（５３）の前部一側方に位置するように、吸入口（２９ａ）を有するエアクリーナ（２９）を前記ユニットスイング式エンジン（２５）における伝動ケース（２５ｂ）の上方に配置し、前記リヤフェンダ（５０）の前記側板（５３）の後部一側方で、且つ、側板の下縁端に、車両前後方向に沿って車体幅方向に延びる泥除けフラップ（５７）を設け、かつ、前記泥除けフラップ（５７）の外側端が、エアクリーナ（２９）の内側板よりも外側方に位置すると共に、該泥除けフラップ（５７）がエアクリーナ（２９）の上端面より下方に位置していることを特徴とする。

好ましくは、前記リヤフェンダは樹脂材料を成形したものであり、前記リヤフェンダが、そのエアクリーナと車体幅方向反対側の側板の前方下端部に、車体幅方向外方に向けて延びる取付ブラケットを備え、前記側板の後部に車体幅方向外方に延びる泥除けフラップを有し、前記泥除けフラップに取付孔を形成し、前記取付ブラケット及び取付孔に、後輪に沿って車体前後方向後方にのびるマフラ装置を取り付けられるように構成され得る。

また、この場合、前記リヤフェンダのマフラ装置側の前記側板の下縁端を、前記泥除けフラップの前端から、リヤフェンダの上板部の輪郭に沿った円弧状に形成し、該側板が、前記エアクリーナ側の側板より径方向に短くなるように形成され得る。

また、本発明に係るリヤフェンダを備えたスクータ型車両は、ユニットスイング式エンジン（２５）を車体フレーム（１５）に揺動可能に支持し、前記ユニットスイング式エンジン（２５）の前方及び側方を車体カバー（３７）で覆うと共に、ユニットスイング式エンジン（２５）の後部に後輪（２５）を支持し、前記後輪（２３）の上方に、車輪の輪郭に沿って湾曲された断面Ｕ字状の本体からなるリヤフェンダ（５０）を配置したスクータ型車両であって前記リヤフェンダ（５０）が、後輪を車体一側方から覆う側板（５３）を有し、前記側板（５３）の前部一側方に位置するように、吸入口（２９ａ）を有するエアクリーナ（２９）を前記ユニットスイング式エンジン（２５）における伝動ケース（２５ｂ）の上方に配置し、前記リヤフェンダ（５０）の前記側板（５３）の後部一側方で、且つ、側板の下縁端に、車両前後方向に沿って車体幅方向に延びる泥除けフラップ（５７）を設け、かつ、前記泥除けフラップ（５７）の外側端が、エアクリーナ（２９）の内側板

10

20

30

40

50

よりも外側方に位置すると共に、該泥除けフラップ（５７）がエアクリーナ（２９）の上端面より下方に位置していることを特徴とする。

【０００５】

【発明の実施の形態】

以下、本発明に係るリヤフェンダ（以下、単にリヤフェンダと称する。）を備えたスクータ型車両の一実施例を添付図面を参照して説明する。

図１はスクータ型車両の概略側面図、図２は図１に示したスクータ型車両の車体カバーを外した状態での概略左側面図を各々示している。

図中１はスクータ型車両を示している。このスクータ型車両１は、そのハンドル３とシート５との間に低床な足載せ台７で下方が画定された足載せ空間５を有し、前記シート５には、ドライバーシート部５ａとタンデムシート部５ｂが形成され二人乗車可能にされている。

10

このスクータ型車両１は、図面に示すように、ヘッドパイプ９と、ヘッドパイプ９から下方に延びた後、車体後方に向けて屈曲し、この後端が左右一対の後部フレーム１３間に渡設された前部クロスパイプ１３ａに固定された一本の管材から成るダウンチューブ１１と、ダウンチューブ１１の屈曲した部分１１ａに固定された車体下方に延びる取付ブラケット１４に先端が連結され、そこから車体後方に向けて略水平にのび、途中で一度立ち上がった後、さらに屈曲して車体後方に向けて延びる二つの管材から成る左右一対の後部フレーム１３とから成る車体フレーム１５を有する。

前記ヘッドパイプ９は、上端にハンドル３が設けられた操舵軸１７を回動自在に支持しており、操舵軸１７の下端には、前輪１９を回転可能に支持する左右一対のフロントフォーク２１が固定されている。

20

前記左右一対の後部フレーム１３は、前記した前部クロスパイプ１３ａに加えて、中部クロスパイプ１３ｂ及び後部クロスプレート１３ｃにより相互に連結され、剛性が確保されており、前記中部クロスパイプ１３ｂと後部クロスプレート１３ｃとでシート５を支持している。

また、シート５の下方にはシート５を蓋部材とする収納ケース３１と燃料タンク３３とが前後に配置されている。後部フレーム１３の後部クロスプレート１３ｃの後部には、略Ｕ字状の保護フレーム３５が燃料タンク３３の後面を覆うように取り付けられている。

前記左右一対の後部フレーム１３の立ち上がっている部分には、ユニットスイング式エンジン２５がリンク機構を介して揺動可能に取り付けられている。このユニットスイング式エンジン２５は、その後部に後輪２３を支持し、また、その後端部が車体左側に設けられた後輪懸架装置２７を介して後部フレーム１３の後部に支持されている。図３はユニットスイング式エンジン２５の概略上面図である。図面に示すように、前記ユニットスイング式エンジン２５は、エンジン２５ａと、このエンジン２５ａの動力を後輪２３に伝達するＶベルト（図示せず）を収容した伝動ケース２５ｂとを一体化したもので、伝動ケース２５ｂは、その側面全体が保護カバー２５ｅで覆われている。また、前記保護カバー２５ｅは、その前部が伝動ケース２５ｂの前端よりさらに車両前方に突出するように形成されており、該突出部２５ｆから、保護カバー２５ｅと伝動ケース２５ｂとの間の空間に冷却風を取り入れ、伝動ケース２５ｂに形成されたＶベルト冷却風吸込口２５ｇを介してＶベルト（図示せず）の冷却が行えるようにしている。

30

40

また、図面に示すように、エンジン２５ａの排気孔に連結された排気管は車体右側に向かって延び、その後部にマフラ装置４１が連結されている。伝動ケース２５ｂの上にはエアクリーナ２９が設けられており、このエアクリーナ２９はその前端に車体斜め前方に向いた吸込口２９ａが設けられ、また、この吸込口２９ａの車体内側を覆うように吸込口保護カバー２９ｂが設けられている。このエアクリーナ２９に吸い込まれた空気はキャブレタ装置３０を介してエンジン２５ａの吸気口からエンジン２５ａに送られる。

【０００６】

また、図２に示すように、左側の後部フレーム１３における立上がり部分の略中間部分には、車体幅方向に延びるブラケット４３が取り付けられており、このブラケット４３には

50

、可撓性の防塵プレート44が取り付けられている。図4(a)に前記防塵プレートの概略正面図を、又図4(b)に防塵プレート44の取付部分の部分拡大図を各々示す。図4に示すように、防塵プレート44の上端には、車体正面から見て右側に二本、左側に一本の取付用帯状体44a, 44b, 44cが各々一体に成形されており、防塵プレート44における各取付用帯状体44a, 44b, 44cの下方には各々対応する取付孔44d, 44e, 44fが穿設されている。また、各取付用帯状体44a, 44b, 44cは各々先端に、前記取付孔44d, 44e, 44fの直径より大きい幅の係止部が一体に形成されている。これにより、取付ブラケット43に形成された取付孔に各帯状体44a, 44b, 44cを通した後、各帯状体44a, 44b, 44cの先端部を防塵プレート44自身の取付孔44d, 44e, 44fに通すことで防塵プレート44は取付ブラケット43に着脱可能に取り付けられる。また前記取付ブラケット43は、左側の後部フレーム13から一度車体後方に向かって延び、その後部が車幅方向に屈曲されている。この取付ブラケット43に取り付けられた防塵プレート44は、ユニットスイング式エンジン25における伝動ケース25bの前側部を覆い、伝動ケース25bのVベルト冷却風吸込孔25gに冷却風を取り込むための保護カバー25eの空気取入用突出部25fや、伝動ケース25bの上方に設けられたエアクリーナ29の吸込口29aの粉塵や跳ね水等の吸い込みを防止できるような形状に形成されている。防塵プレート44は、取付ブラケット43に取り付けられた時に、好ましくは、その復元力によりユニットスイング式エンジン25の表面と接触するようにされ、これにより、ユニットスイング式エンジン25が走行中に揺動した場合でも、ユニットスイング式エンジン25の動きに追従して常にユニットスイング式エンジン25の表面と接触した状態を保ち、防塵、防水効果をより一層高めることが可能になる。この防塵プレート44は、可撓性部材で形成されているため、隙間の少ない空間でも適当に変形して設けることが可能であり、また、着脱も簡単であるため定期的に取り外して洗浄することが可能である。また、一体に形成された帯状体44a, 44b, 44cと帯状体の下方に穿設された取付孔44d, 44e, 44fとでブラケットに取り付けるように構成しているので、特別な固定部材がなくても容易に取り付けることが可能である。尚、前述したようにエアクリーナ29は、独自に吸入口保護カバー29bを備えているが、この防塵プレート44を設けることにより、特に車両前側部からの泥はね等による泥の吸込やその他の粉塵の吸込の防止効果をより一層高めることができるようになる。

【0007】

上記したように構成されたスクータ型車両1におけるユニットスイング式エンジン25とシート5との間の空間の周囲は車体カバー37で覆われており、前記荷物収納部31、燃料タンク33、及びエアクリーナ29における吸込口付近29aは、この車体カバー37で覆われた空間内に位置する(図1参照)。尚、図1中、符号29bがエアクリーナ29の吸込口29aの保護カバーを示している。

車体カバー37の後部には、後輪23の後方の上側を覆うように車両斜め後方に向けて下方に延びる後部泥除けプレート39が取付られ、また、後輪23の上方には後輪23の上部を覆うようにリヤフェンダ50が設けられており、これら後部泥除けプレート39とリヤフェンダ50とによって走行中に後輪23が巻き上げる泥等が、ユニットスイング式エンジン25の上方の車体カバー37で覆われた空間内に侵入しないようにしている。

【0007】

以下、前記リヤフェンダ50の構成について、図3～図8を参照して詳細に説明する。図5はリヤフェンダ50を車両の左斜め上方から見たリヤフェンダ単体の斜視図、図6はリヤフェンダ単体の上面図、図7はリヤフェンダ単体の左側面図、図8はリヤフェンダ単体の右側面図、図9は図7におけるA-A断面図を各々示している。

図面に示すように、このリヤフェンダ50は、後輪23の上部表面を覆うように後輪23の輪郭に沿った形状の上板51と、前記上板51から後輪23の側面上部を覆うように下方に延びる左右の側板53, 55とを樹脂材料で一体に成形して構成されており、前記左右の側板53, 55の下縁端後部には各々車幅方向外側に延びる車両前後方向に左右の長い泥除けフラップ57, 59が一体的に成形されている。

図５～図７を参照すると分かるように、リヤフェンダ５０の左側板５３の下縁端における前部及び中間部分には車幅方向に延びる取付ブラケット５３ａ，５３ｂが一体に成形されており、これら取付ブラケット５３ａ，５３ｂは、図３に示すように、ユニットスイング式エンジン２５の上面に突設された取付ボス２５ｃ，２５ｄに対して、ボルト等の適当な固定手段で車体側方から取付できるように形成されている。また、図５及び図７に示すように前記左側板５３における前側取付ブラケット５３ａと後側取付ブラケット５３ｂとの間の部分は、泥除けフラップ５７が成形された後部より下方まで延び、かつ、ユニットスイング式エンジン２５との干渉を避けるために上方に向けて大きく切り欠かれている。

図６及び図８を参照すると分かるように、リヤフェンダ５０の右側板５５の下縁端の前部は、車幅方向外側に向けて延びる取付ブラケット５５ａが一体に成形され、また、その後部に成形された泥除けフラップ５９の前部には取付孔５９ａが成形されており、図３に示すように、これら取付ブラケット５５ａ，５９ａは、後輪２３の右側を通して車両後方に延びるマフラ装置４１に設けられた前後の取付ブラケット４１ａ，４１ｂに対して、ボルト等の適当な固定手段で車両上下方向から取付できるように形成されている。

また、図８に示すように、この右側板５５は、その下縁端が、泥除けフラップ５７の前端から上板５１の輪郭に沿った円弧状になるように成形されており、全体として左側板５３より径方向に短くなるように成形されている。これにより、この右側板５５は、車幅方向に若干の変形が可能になり、これにより、図１０（ａ）～（ｃ）に示すように、ユニットスイング式エンジン２５とマフラ装置４１とで挟まれた後輪２３（図１０（ａ）参照）を、車軸２４から取り外すために、マフラ装置４１を取り外した後（図１０（ｂ）参照）、車軸２４の締付ボルト２４ａを取り外して、後輪２３を車両の右側に引っ張る時に、後輪２３の右側面を遮るリヤフェンダ５０の右側板５５を外方に变形させることができるようになるので（図１０（ｃ）参照）、リヤフェンダ５０を付けたままで、後輪２３の取り外しができるようになる。また、リヤフェンダ５０の右側板５５を径方向に薄くし、しかもその下端縁を円弧状に形成しているので、後輪２３の取り外し時にリヤフェンダ５０の右側板５５をある程度变形させると後輪２３をリヤフェンダ５０から外すことができるようになるので、リヤフェンダ５０の右側板５５を極端に变形させる必要がなくなる。

【０００８】

上記したように構成されたリヤフェンダ５０は、図１及び図３に示すようにユニットスイング式エンジン２５とマフラ装置４１とに取り付けられた状態で、後輪２３の上部を覆い、上板５１及び側板５３，５５で、走行時に後輪２３の表面に付着した泥等がエンジン上方の車体カバー３７で覆われた空間内に侵入するのを防止すると共に、側板５３，５５の後部に一体に成形された泥除けフラップ５７，５９で、後輪２３の回転力により、後輪２３の側面に付着した泥等が後輪２３の側方からエンジン上方の車体カバー３７で覆われた空間内に侵入することを防止する。

また、後輪２３の回転力により、後方から車体カバー３７内に侵入する恐れのある泥などは、後輪２３の後方上側に配置された後部泥除けプレート３９により遮られるので、この後部泥除けプレート３９と、泥除けフラップ５７，５９を備えたリヤフェンダ５０とで、後輪２３が巻き上げる泥等の車体カバー３７内への侵入をほとんど防ぐことができ、車体カバー３７で囲まれた空間内が清潔に保たれ、エアクリーナ２９が、後輪２３で巻き上げた泥等を吸い込む可能性を非常に低くできるようになる。

また、本実施例に係るリヤフェンダ５０は、エアクリーナ２９が上方に配置されるユニットスイング式エンジン２５に対する左側板５３の取付ブラケット５３ａ，５３ｂを車両側方から脱着作業ができるように構成し、また、マフラ装置４１に対する右側板５５の取付ブラケット５５ａ、及び取付孔５７ａを車両上方から脱着作業ができるように構成しているので、洗浄等のためにリヤフェンダ５０を取り外す場合に、エアクリーナ２９やマフラ装置４１等の他の部材を取り外す必要がなく、リヤフェンダ５０の脱着作業が非常に簡単になる。

さらに、本実施例では、リヤフェンダ５０の右側板５５を变形可能な形状に形成しているので、リヤフェンダ５０を取り付けたままで、後輪２３の脱着が可能になり、後輪脱着作

10

20

30

40

50

業が非常に楽になる。

さらにまた、本実施例では、防塵プレート43を設けてエンジン前方から車体カバー内に泥水、粉塵等が侵入することを防止すると共に、エンジン後方に、後部泥除けプレート39及び泥除けフラップ付きリアフェンダ50を設けて、エンジン後方から車体カバー内に泥水、粉塵等が侵入することを防止しているので、車体カバー内のエアクリーナに対する防塵効果が非常に高くなる。

【0009】

【発明の効果】

以上説明した本発明に係るスクータ型車両におけるリヤフェンダは、ユニットスイング式エンジン(25)を車体フレーム(15)に揺動可能に支持し、前記ユニットスイング式エンジン(25)の前方及び側方を車体カバー(37)で覆うと共に、ユニットスイング式エンジン(25)の後部に後輪(25)を支持したスクータ型車両における前記後輪(23)の上方に配置され、車輪の輪郭に沿って湾曲された断面U字状の本体からなるリヤフェンダ(50)であって、前記リヤフェンダ(50)が、後輪を車体一側方から覆う側板(53)を有し、前記側板(53)の前部一側方に位置するように、吸入口(29a)を有するエアクリーナ(29)を前記ユニットスイング式エンジン(25)における伝動ケース(25b)の上方に配置し、前記リヤフェンダ(50)の前記側板(53)の後部一側方で、且つ、側板の下縁端に、車両前後方向に沿って車体幅方向に延びる泥除けフラップ(57)を設け、かつ、前記泥除けフラップ(57)の外側端が、エアクリーナ(29)の内側板よりも外側方に位置すると共に、該泥除けフラップ(57)がエアクリーナ(29)の上端面より下方に位置しているので後輪が巻上げる泥がエアクリーナにより一層入り難くなり、エアクリーナの防塵効果が高い。

また、前記リヤフェンダを樹脂材料で成形し、前記リヤフェンダが、そのエアクリーナと車体幅方向反対側の側板の前方下端部に、車体幅方向外方に向けて延びる取付ブラケットを備え、前記側板の後部に車体幅方向外方に延びる泥除けフラップを有し、前記泥除けフラップに取付孔を形成し、前記取付ブラケット及び取付孔に、後輪に沿って車体前後方向後方にのびるマフラ装置を取り付けられるように構成することで、マフラ装置を外すだけで、マフラ装置側から後輪を外すことが可能になる。

さらに、前記リヤフェンダのマフラ装置側の前記側板の下縁端を、前記泥除けフラップの前端から、リヤフェンダの上板部の輪郭に沿った円弧状に形成し、該側板が、前記エアクリーナ側の側板より径方向に短くなるように形成することで、リヤフェンダのマフラ装置側の側板が変形可能な形状となり、後輪の取外しがさらに容易になる。

また、本発明に係るリヤフェンダを備えたスクータ型車両は、ユニットスイング式エンジン(25)を車体フレーム(15)に揺動可能に支持し、前記ユニットスイング式エンジン(25)の前方及び側方を車体カバー(37)で覆うと共に、ユニットスイング式エンジン(25)の後部に後輪(25)を支持し、前記後輪(23)の上方に、車輪の輪郭に沿って湾曲された断面U字状の本体からなるリヤフェンダ(50)を配置したスクータ型車両であって前記リヤフェンダ(50)が、後輪を車体一側方から覆う側板(53)を有し、前記側板(53)の前部一側方に位置するように、吸入口(29a)を有するエアクリーナ(29)を前記ユニットスイング式エンジン(25)における伝動ケース(25b)の上方に配置し、前記リヤフェンダ(50)の前記側板(53)の後部一側方で、且つ、側板の下縁端に、車両前後方向に沿って車体幅方向に延びる泥除けフラップ(57)を設け、かつ、前記泥除けフラップ(57)の外側端が、エアクリーナ(29)の内側板よりも外側方に位置すると共に、該泥除けフラップ(57)がエアクリーナ(29)の上端面より下方に位置しているので後輪が巻上げる泥がエアクリーナにより一層入り難くなり、エアクリーナの防塵効果が高い。

【図面の簡単な説明】

【図1】 スクータ型車両の概略側面図である。

【図2】 図1に示したスクータ型車両の車体カバーを外した状態での概略左側面図である。

10

20

30

40

50

【図 3】 リヤフェンダが取り付けられたスイングユニットエンジンの概略上面図である。

【図 4】 (a) は防塵プレートの概略正面図、(b) は防塵プレート取付部分が部分拡大図である。

【図 5】 リヤフェンダ単体の斜視図である。

【図 6】 リヤフェンダ単体の上面図である。

【図 7】 リヤフェンダ単体の左側面図である。

【図 8】 リヤフェンダ単体の右側面図である。

【図 9】 図 7 における A - A 断面図である。

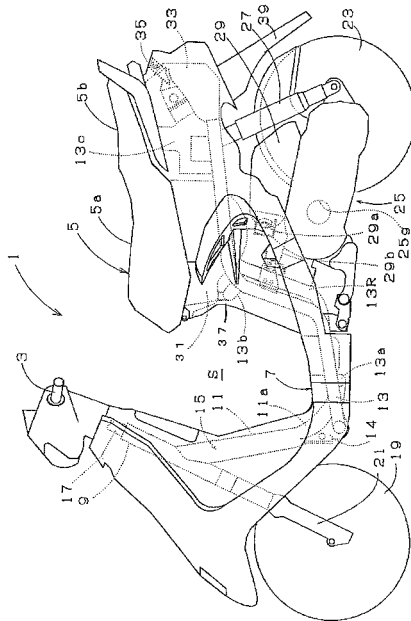
【図 10】 (a) ~ (c) は後輪取り外し作業中の、後輪とリヤフェンダとの関係を車両後方から見た図である。 10

【符号の説明】

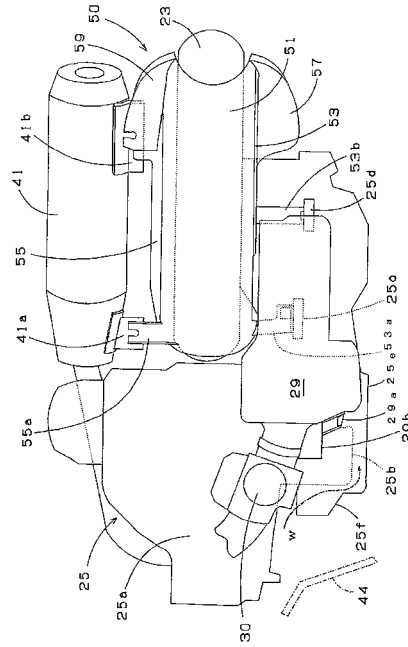
1	スクータ型車両	
3	ハンドル	
5	シート	
5 a	ドライバーシート部	
5 b	タンデムシート部	
7	足載せ台	
9	ヘッドパイプ	
1 1	ダウンチューブ	20
1 3	後部フレーム	
1 3 a	前部クロスパイプ	
1 3 b	中部クロスパイプ	
1 3 c	後部クロスプレート	
1 4	取付ブラケット	
1 5	車体フレーム	
1 7	操舵軸	
1 9	前輪	
2 1	フロントフォーク	
2 3	後輪	30
2 5	ユニットスイング式エンジン	
2 5 a	エンジン	
2 5 b	伝動ケース	
2 5 c	取付ボス	
2 5 d	取付ボス	
2 5 e	保護カバー	
2 5 f	空気取入用突出部	
2 5 g	Vベルト冷却風吸込口	
2 7	後輪懸架装置	
2 9	エアクリーナ	40
3 0	キャブレタ装置	
3 1	収納ケース	
3 3	燃料タンク	
3 5	保護フレーム	
3 7	車体カバー	
3 9	後部泥除けプレート	
4 1	マフラ装置	
4 1 a	取付ブラケット	
4 1 b	取付ブラケット	
4 3	ブラケット	50

- 4 4 防塵プレート
- 5 0 リヤフェンダ
- 5 1 上板
- 5 3 左側板
- 5 3 a 前側取付ブラケット
- 5 3 b 後側取付ブラケット
- 5 5 右側板
- 5 5 a 取付ブラケット
- 5 7 左側泥除けフラップ
- 5 9 右側泥除けフラップ
- 5 9 a 取付孔

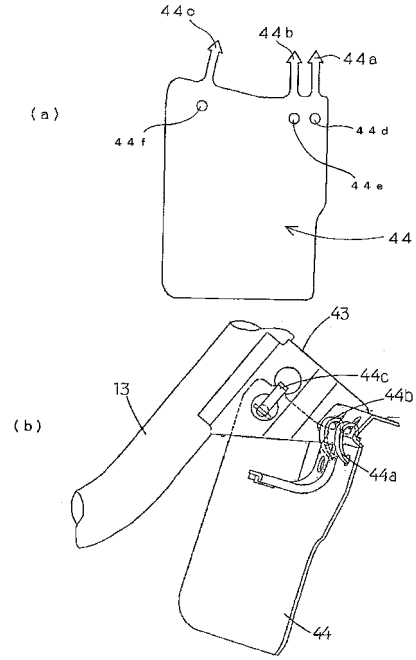
【図 1】



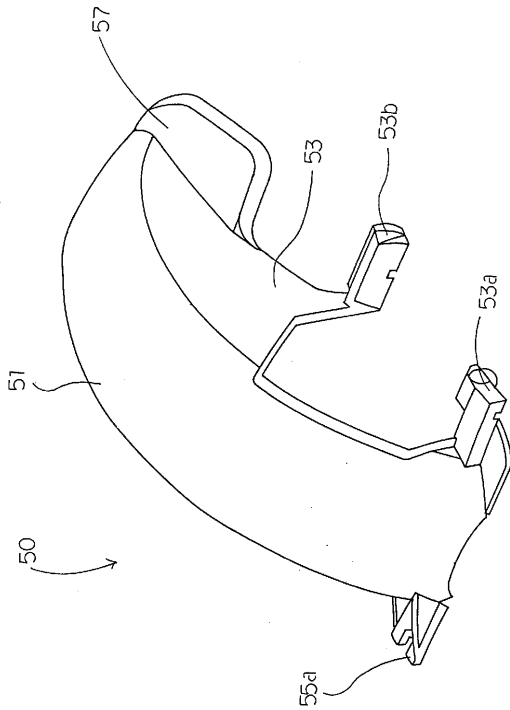
【図 3】



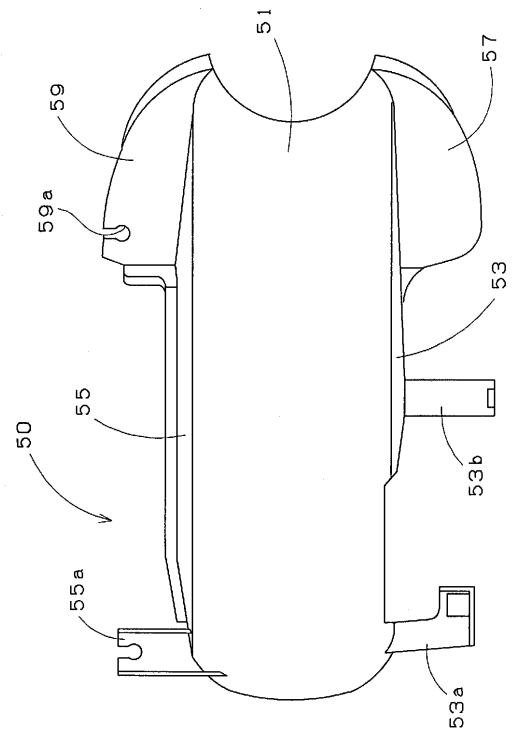
【図 4】



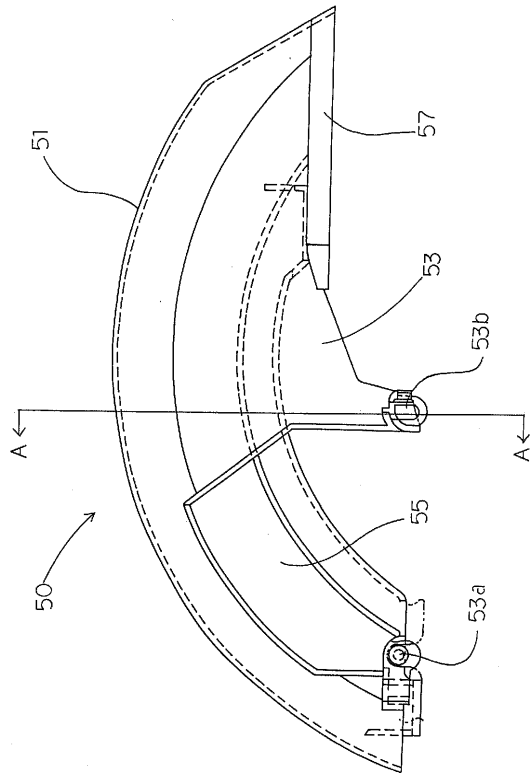
【図 5】



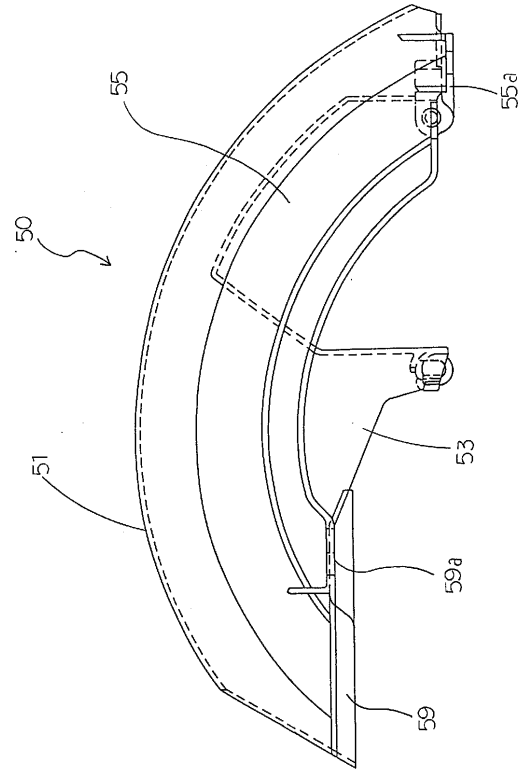
【図 6】



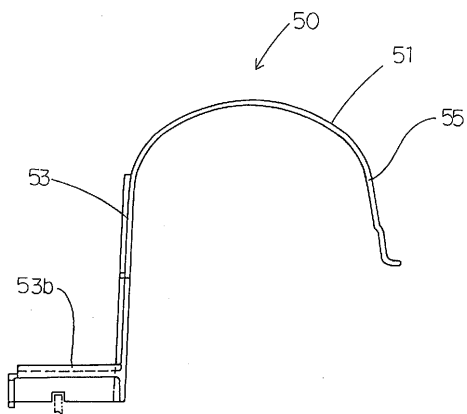
【図 7】



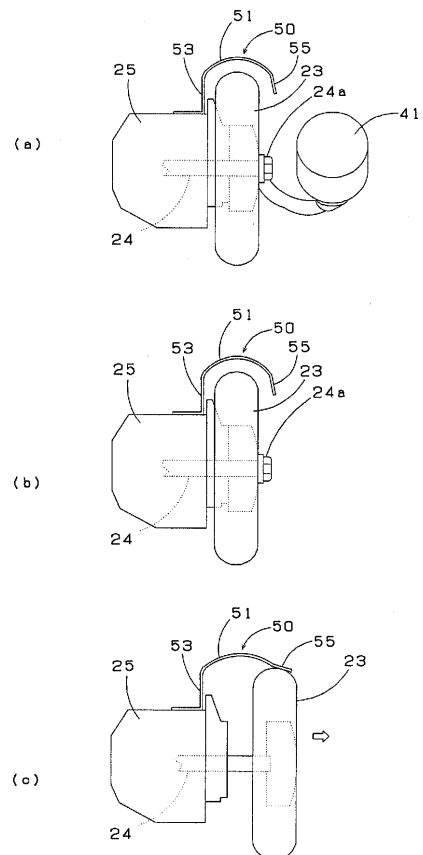
【図 8】



【図 9】



【図 10】



フロントページの続き

- (56)参考文献 実開昭58-065186(JP,U)
実開昭58-103980(JP,U)
実開平05-065785(JP,U)
特開平08-034378(JP,A)
実開昭57-166988(JP,U)
実開昭57-118988(JP,U)
特開昭58-118467(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B62J 23/00
B62J 15/00
B62J 15/02
B62J 15/04