



(10) **DE 10 2010 002 975 B4** 2013.02.21

(12)

## Patentschrift

(21) Aktenzeichen: **10 2010 002 975.0**

(22) Anmeldetag: **17.03.2010**

(43) Offenlegungstag: **20.01.2011**

(45) Veröffentlichungstag  
der Patenterteilung: **21.02.2013**

(51) Int Cl.: **B62J 35/00 (2006.01)**  
**B60K 15/03 (2006.01)**

Innerhalb von drei Monaten nach Veröffentlichung der Patenterteilung kann nach § 59 Patentgesetz gegen das Patent Einspruch erhoben werden. Der Einspruch ist schriftlich zu erklären und zu begründen. Innerhalb der Einspruchsfrist ist eine Einspruchsgebühr in Höhe von 200 Euro zu entrichten (§ 6 Patentkostengesetz in Verbindung mit der Anlage zu § 2 Abs. 1 Patentkostengesetz).

(30) Unionspriorität:  
**2009-083543 30.03.2009 JP**

(73) Patentinhaber:  
**Honda Motor Co., Ltd., Tokyo, JP**

(74) Vertreter:  
**Weickmann & Weickmann, 81679, München, DE**

(72) Erfinder:  
**Hosoya, Yukio, Wako-shi, Saitama, JP; Morikawa,  
Yuichiro, Wako-shi, Saitama, JP**

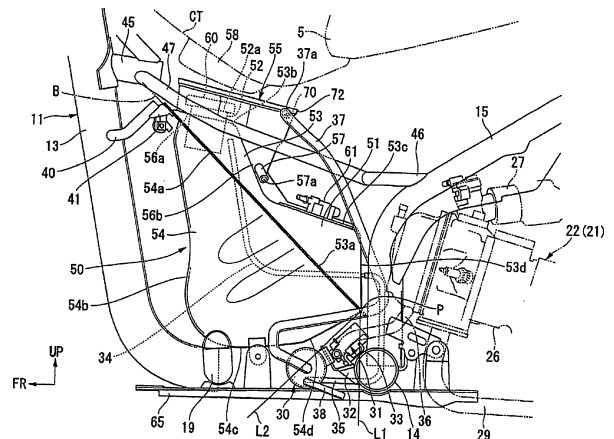
(56) Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht  
gezogene Druckschriften:

<b>DE</b>	<b>962 861</b>	<b>B</b>
<b>US</b>	<b>2010 / 0 242 925</b>	<b>A1</b>
<b>JP</b>	<b>4 353 257</b>	<b>A</b>

(54) Bezeichnung: **Anordnungsstruktur für einen Behälter eines Fahrzeugs vom Satteltyp**

(57) Zusammenfassung: Ziel: eine Anordnungsstruktur für einen Behälter eines Fahrzeugs vom Satteltyp bereitzustellen, bei der ein Behälter nahe an einem Kraftstofftank angeordnet werden kann, um eine Rohranordnungsstruktur zu vereinfachen.

Mittel zur Lösung: Ein Kraftstofftank (50), welcher vorwärts von einem Motor (22) angeordnet ist, ist derart aufgebaut, dass eine obere Tankhälfte (53) und eine untere Tankhälfte (54) mit einer durch Pressen ausgebildeten konkaven Form miteinander an Verbindungsflanschen (53a und 54a) verbunden sind. Die Verbindungsflansche (53a und 54a) sind an einem Fahrzeugkörper derart angeordnet, dass ein vorderer Abschnitt derselben auf der oberen Seite angeordnet ist. Eine hintere geneigte Wand (54d), welche zu einer hinteren oberen Richtung hin geneigt ist, sodass sie einen im Wesentlichen rechten Winkel zu dem Verbindungsflansch (54a) bildet, ist an einem hinteren Abschnitt der unteren Tankhälfte (54) vorgesehen. Ein Behälter (30) ist in einem Totraum unter der hinteren geneigten Wand (54d) angeordnet.



**Beschreibung**

**[0001]** Diese Erfindung betrifft eine Anordnungsstruktur für einen Behälter, welcher in ein Fahrzeug vom Satteltyp, wie z. B. ein Kraftrad, eingebaut ist und in einem Kraftstofftank verdunstetes Kraftstoffgas sammelt.

**[0002]** In einem Fahrzeug vom Satteltyp, wie z. B. einem Kraftrad, ist ein Behälter vorgesehen, um in einem Kraftstofftank verdunsteten Kraftstoff zu sammeln und der durch den Behälter gesammelte Kraftstoff wird zur Verbrennung in einem Motor verwendet.

**[0003]** Als eine Behälteranordnungsstruktur für ein Fahrzeug vom Scootertyp ist eine Behälteranordnungsstruktur bekannt, bei der ein Behälter in einem ungenutzten bzw. toten Raum abwärts von einem hinteren Endabschnitt eines Sitzes, damit sich ein Beifahrer darauf setzen kann, angeordnet ist (unter Verweis auf die japanische Patentoffenlegungsschrift Nr. JP 04-353257 A (nachfolgend als Patentdokument 1 bezeichnet)).

**[0004]** Bei dem in dem Patentdokument 1 offenbarten Fahrzeug vom Scootertyp ist eine Antriebseinheit, bei der ein Motor und eine Kraftübertragungsvorrichtung miteinander integriert sind, für eine Schwenkbewegung nach oben und nach unten unterhalb des Sitzes vorgesehen, und ein Kraftstofftank zur Bevorratung von Kraftstoff ist vor der Antriebseinheit vorgesehen.

**[0005]** Da jedoch bei dieser herkömmlichen Anordnungsstruktur für einen Behälter der Behälter zum Sammeln von verdunstetem Kraftstoff in dem Kraftstofftank unter einem hinteren Endabschnitt von dem Sitz angeordnet ist, wird die Länge von einem Füllschlauch, um verdunsteten Kraftstoff in dem Kraftstofftank in den Behälter einzuleiten, lang und die Produktkosten nehmen stark zu und ein Rohr-Layout wird schwierig.

**[0006]** Eine Anordnungsstruktur für einen Behälter eines Fahrzeug vom Satteltyp gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 ist aus DE 962 861 B bekannt.

**[0007]** Aus der nachveröffentlichten US 2010-0242925 A1 ist eine Anordnungsstruktur für einen Behälter eines Fahrzeugs vom Satteltyp bekannt, bei der der Behälter unter einer hinteren geneigten Wand einer unteren Tankhälfte angeordnet ist.

**[0008]** Daher beabsichtigt die vorliegende Erfindung die Bereitstellung einer Anordnungsstruktur für einen Behälter eines Fahrzeugs vom Satteltyp, bei der ein Behälter nahe an einem Kraftstofftank angeordnet werden kann, um eine Rohranordnungsstruktur zu vereinfachen.

**[0009]** Zur Lösung des oben beschriebenen Problems zeichnet sich gemäß der im Anspruch 1 dargestellten Erfindung eine Anordnungsstruktur für einen Behälter eines Fahrzeugs vom Satteltyp, umfassend einen Sitz (beispielsweise einen Sitz **5** in einer nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), damit sich ein Fahrer darauf setzen kann, einen Motor (beispielsweise einen Motor **22** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), welcher unter dem Sitz angeordnet ist, einen Kraftstofftank (beispielsweise einen Kraftstofftank **50** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), welcher vor dem Motor angeordnet ist, um Kraftstoff zu bevorraten, und einen Behälter (beispielsweise einen Behälter **30** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), um verdunsteten Kraftstoff in dem Kraftstofftank zu sammeln, dadurch aus, dass der Kraftstofftank eine obere Tankhälfte (beispielsweise eine obere Tankhälfte **53** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform) umfasst, welche als ein gemäß einer Vorlage geformtes Element (pattern shaped member) mit einer konkaven Form ausgebildet ist, welche einen oberen halben Abschnitt des Kraftstofftanks bildet und zu der Unterseite hin offen ist, und einen Verbindungsflansch hat (beispielsweise einen Verbindungsflansch **53a** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), welcher an einem Umfangsrand der Öffnung auf der unteren Seite davon vorgesehen ist, und eine untere Tankhälfte (beispielsweise eine untere Tankhälfte **54** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform) umfasst, welche als ein gemäß einer Vorlage geformtes Element mit einer konkaven Form ausgebildet ist, welche einen unteren halben Abschnitt des Kraftstofftanks bildet und zu der oberen Seite hin offen ist und einen Verbindungsflansch hat (beispielsweise einen Verbindungsflansch **54a** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), welcher an einem Umfangsrand der Öffnung auf der oberen Seite davon vorgesehen ist, dass die obere Tankhälfte und die untere Tankhälfte miteinander integriert sind, wobei die Verbindungsflansche miteinander verbunden sind, dass der Kraftstofftank derart an einem Fahrzeugkörper angeordnet ist, dass die Verbindungsflansche von der oberen Tankhälfte und der unteren Tankhälfte derart abwärts geneigt sind, dass ein vorderer Abschnitt davon höher angeordnet ist und die untere Tankhälfte eine hintere geneigte Wand hat (beispielsweise eine hintere geneigte Wand **54d** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), welche an einem hinteren Abschnitt davon derart vorgesehen ist, dass die hintere geneigte Wand zu der hinteren oberen Seite hin in einer solchen Weise geneigt ist, dass sie bezüglich der Verbindungsflansche einen im Wesentlichen rechten Winkel ausbildet und dass der Behälter unterhalb der hinteren geneigten Wand der unteren Tankhälfte angeordnet ist.

**[0010]** Da die untere Tankhälfte derart ausgebildet ist, dass die hintere geneigte Wand einen im Wesent-

lichen rechten Winkel bezüglich des Verbindungsflansches ausgebildet, wird das Auswölbungsvolumen auf der hinteren Endseite maximal sichergestellt, ohne die Stanzfähigkeit beim Pressen der unteren Tankhälfte zu behindern. Ferner ist der Behälter in einem Totraum unterhalb der hinteren geneigten Wand angeordnet.

**[0011]** Gemäß der im Anspruch 2 dargelegten Erfindung zeichnet sich die im Anspruch 1 dargelegte Anordnungsstruktur für den Behälter des Fahrzeugs dadurch aus, dass ein Spülsteuer/regelventil (beispielsweise ein Spülsteuer/regelventil **31** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform) zur Steuerung/Regelung der Spülung des absorbierten Kraftstoffs in dem Behälter unter der hinteren geneigten Wand der unteren Tankhälfte angeordnet ist.

**[0012]** Das Spülsteuer/regelventil ist zusammen mit dem Behälter in dem Totraum unter der hinteren geneigten Wand angeordnet.

**[0013]** Gemäß der im Anspruch 3 dargelegten Erfindung zeichnet sich die im Anspruch 1 oder 2 dargelegte Anordnungsstruktur für den Behälter des Fahrzeugs dadurch aus, dass die hintere geneigte Wand von der unteren Tankhälfte eine Entformungsschräge bzw. Neigungswinkel bezüglich einer Stanzrichtung hat und der Behälter näher an der geneigten hinteren Wand angeordnet ist als eine Linie (beispielsweise eine Linie L2 in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), welche sich in der Stanzrichtung von der unteren Tankhälfte von einem Kreuzungspunkt (beispielsweise einem Kreuzungspunkt P in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform) zwischen der hinteren geneigten Wand und dem Verbindungsflansch aus erstreckt.

**[0014]** Gemäß der im Anspruch 4 dargelegten Erfindung zeichnet sich die im Anspruch 2 oder 3 dargelegte Anordnungsstruktur für den Behälter des Fahrzeugs dadurch aus, dass der Behälter und das Spülsteuer/regelventil an einem Fahrzeugkörperrahmen (beispielsweise einem Querrahmen **14** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform) gelagert sind, welcher in der Nähe von einem hinteren Abschnitt des Kraftstofftanks angeordnet ist und sich in einer Fahrzeugbreitenrichtung erstreckt.

**[0015]** Gemäß der im Anspruch 5 dargelegten Erfindung zeichnet sich die im Anspruch 4 dargelegte Anordnungsstruktur für den Behälter des Fahrzeugs dadurch aus, dass eine Schwenkhalterung (beispielsweise eine Schwenkhalterung **16** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform) an dem Fahrzeugkörperrahmen angebracht ist, welcher sich in der Fahrzeugbreitenrichtung erstreckt, und eine Schwingeneinheit (beispielsweise eine Schwingeneinheit **21** in der nachfolgend beschriebenen Ausführungsform), welche den Motor umfasst, für eine Schwenkbewe-

gung nach oben und nach unten an der Schwenkhalterung angebracht ist.

**[0016]** Durch diese Konfiguration ist die Schwingeneinheit, welche den Motor umfasst, für eine Schwenkbewegung an einer Position nahe an dem Behälter und dem Spülsteuer/regelventil gelagert.

**[0017]** Gemäß der im Anspruch 1 dargelegten Erfindung kann der Behälter ausreichend nahe an dem Kraftstofftank angeordnet werden, ohne absichtlich einen Spezialraum bereitzustellen, um den Behälter anzuordnen, da der Behälter in dem Totraum unter der hinteren geneigten Wand angeordnet ist, welche an einem hinteren Abschnitt der unteren Tankhälfte im Hinblick auf das Pressen ausgebildet ist. Da ferner gemäß der vorliegenden Erfindung der Behälter an einer Position angeordnet ist, welche sowohl zu dem Motor als auch zu dem Kraftstofftank nahe ist, kann die Länge eines Füllschlauchs und eines Spülschlauchs reduziert werden, um eine Teilekostenreduzierung und Verbesserung bei der Durchführbarkeit im Layout von Rohren zu erreichen und die Teileanordnung um den Kraftstofftank kompakt zu gestalten.

**[0018]** Gemäß der im Anspruch 2 dargelegten Erfindung kann das Spülsteuer/regelventil ausreichend nahe an dem Behälter und dem Motor angeordnet werden, ohne absichtlich einen Spezialraum zur Anordnung des Spülsteuer/regelventils bereitzustellen, da das Spülsteuer/regelventil zusammen mit dem Behälter in dem Totraum unter der hinteren geneigten Wand der unteren Tankhälfte angeordnet ist. Folglich kann gemäß der vorliegenden Erfindung die Länge von dem Spülschlauch, welcher den Behälter und das Spülsteuer/regelventil verbindet und welcher das Spülsteuer/regelventil und den Motor verbindet, reduziert werden, um eine Teilekostenreduzierung und eine Verbesserung einer Durchführbarkeit im Layout der Rohre zu erreichen und die Teileanordnung um den Kraftstofftank herum kompakt zu gestalten.

**[0019]** Gemäß der im Anspruch 3 dargelegten Erfindung ist der Behälter näher an der hinteren geneigten Wand angeordnet als die Linie, welche sich in der Stanzrichtung der unteren Tankhälfte von dem Kreuzungspunkt zwischen der hinteren geneigten Wand von der unteren Tankhälfte und dem Verbindungsflansch in der Stanzrichtung der unteren Tankhälfte erstreckt. Daher kann der Behälter kompakter angeordnet werden, indem der Totraum, welcher durch die Entformungsschräge von der unteren Tankhälfte vorgesehen ist, verwendet wird.

**[0020]** Gemäß der im Anspruch 4 dargelegten Erfindung kann der Behälter und das Spülsteuer/regelventil an dem Fahrzeugkörper gelagert werden, ohne in großem Maßstab eine Lagerstruktur bereitzustellen, da der Behälter und das Spülsteuer/regelventil an

dem Fahrzeugkörperahmen gelagert sind, welcher in der Nähe von einem hinteren Abschnitt von dem Kraftstofftank angeordnet ist und sich in der Fahrzeugbreitenrichtung erstreckt.

**[0021]** Gemäß der im Anspruch 5 dargelegten Erfindung kann der Bereich der Schwenkbewegung des Spülschlauchs reduziert werden, da die Schwingeneinheit, welche den Motor umfasst, für eine Schwenkbewegung nach oben und nach unten an einer Position nahe dem Behälter und dem Spülsteuer/regelventil gelagert ist.

**[0022]** Nachfolgend wird eine Ausführungsform der vorliegenden Erfindung unter Bezugnahme auf die beigefügten Zeichnungen beschrieben, in welchen:

**[0023]** [Fig. 1](#) eine linke Seitenansicht eines Kraft-  
rads einer Ausführungsform der vorliegenden Erfindung ist;

**[0024]** [Fig. 2](#) eine Seitenansicht ist, welche einen zentralen Abschnitt des Kraft-  
rads der Ausführungsform der vorliegenden Erfindung zeigt, wobei Abdeckungen und Unterrahmen entfernt sind;

**[0025]** [Fig. 3](#) eine perspektivische Ansicht ist, welche einen zentralen Abschnitt des Kraft-  
rads von der Ausführungsform der vorliegenden Erfindung zeigt, wobei Abdeckungen, ein Kraftstofftank usw. entfernt sind;

**[0026]** [Fig. 4](#) eine Draufsicht ist, welche einen zentralen Abschnitt des Kraft-  
rads der Ausführungsform der vorliegenden Erfindung zeigt, wobei Abdeckungen, der Kraftstofftank usw. entfernt sind; und

**[0027]** [Fig. 5](#) eine perspektivische Ansicht ist, welche einen zentralen Abschnitt des Kraft-  
rads der Ausführungsform der vorliegenden Erfindung zeigt, wobei Abdeckungen, ein Fahrzeugkörperahmen usw. entfernt sind.

**[0028]** Nachfolgend wird eine Ausführungsform der vorliegenden Erfindung unter Bezugnahme auf die Zeichnungen beschrieben. Es ist anzumerken, dass, solange nichts anderes bestimmt ist, die Richtungen, wie z. B. die Vorwärts-, Rückwärts-, linken und rechten Richtungen, in der folgenden Beschreibung mit den Richtungen bezüglich des Fahrzeugs übereinstimmen. Ferner bezeichnet in den Figuren eine Pfeilmarkierung FR die Fahrzeugvorwärtsrichtung und eine andere Pfeilmarkierung UP bezeichnet die Fahrzeugaufwärtsrichtung.

**[0029]** [Fig. 1](#) ist eine Ansicht, welche eine Seitenfläche eines Kraft-  
rads **1** vom Scoortertyp (Fahrzeug vom Scoortertyp) zeigt, welches eine Form eines Fahrzeugs vom Satteltyp ist.

**[0030]** Wie in [Fig. 1](#) gezeigt, umfasst dieses Kraft-  
rad **1** ein Vorderrad **3**, welches durch einen Lenker **2** gelenkt wird, und ein Hinterrad **4**, welches durch eine Schwingeneinheit (Antriebseinheit) **21** angetrieben wird.

**[0031]** Lenkungssystemteile einschließlich des Lenkers **2** und des Vorderrads **3** sind für eine Lenkbewegung an einem Kopfrohr **12** an einem vorderen Ende eines Fahrzeugkörperahmen **11** gelagert. Die Schwingeneinheit **21** ist an einem vorderen Endabschnitt derselben für eine Schwenkbewegung nach oben und unten an einem hinteren Abschnitt des Fahrzeugkörperahmen **11** gelagert. Ein Sitz vom Satteltyp (nachfolgend einfach als Sitz bezeichnet) **5**, damit sich ein Beifahrer darauf setzen kann, ist an der Fahrzeugkörperückseite bezüglich des Lenkers **2** angeordnet und ein Grätsch- oder Überbrückungsabschnitt M, welcher bezüglich des Sitzes **5** etwas nach unten herabgesetzt ist, ist zwischen dem Lenker **2** und dem Sitz **5** vorgesehen. Bodentritte **6**, um die Füße eines auf dem Sitz **5** sitzenden Beifahrers darauf aufzunehmen, sind auf den gegenüberliegenden linken und rechten Seiten des Überbrückungsabschnitt M vorgesehen. Ein zentraler Tunnelabschnitt CT, welcher eine nach oben konvexe angeschwollene Querschnittsform hat, ist zwischen den linken und rechten Bodentritten **6** derart vorgesehen, dass er in einer, Fahrzeugkörper vorwärts- und -rückwärtsrichtung vorsteht. Dieser zentrale Tunnelabschnitt CT ist aus einem aus Harz oder Metall hergestellten Platenelement gebildet.

**[0032]** Die [Fig. 2](#) bis [Fig. 5](#) sind Ansichten, welche einen Bereich von einem vorderen Endabschnitt zu einem Zwischenabschnitt des Fahrzeugkörperahmen **11** und verschiedene Teile zeigen, welche an dem Fahrzeugkörperahmen **11** angebracht sind.

**[0033]** Der Fahrzeugkörperahmen **11** umfasst das Kopfrohr **12**, um die Lenkungssystemteile, wie z. B. den Lenker **2** und das Vorderrad **3**, zu lagern, einen Hauptrahmen **13**, welcher sich von dem Kopfrohr **12** aus schräg abwärts erstreckt, ein Paar von linken und rechten Unterrahmen **17**, **17** (in [Fig. 2](#) nicht gezeigt), welche von den gegenüberliegenden linken und rechten Seiten mit einem unteren Randabschnitt des Hauptrahmens **13** verbunden sind und sich von ihren Verbindungsabschnitten zu der Fahrzeugkörperückseite erstrecken, nachdem sie in der Fahrzeugbreitenrichtung zu den Außenseiten gebogen sind, einen Querrahmen **14**, welcher sich an der Position von hinteren Enden der Unterrahmen **17**, **17** in der Fahrzeugkörperbreitenrichtung erstreckt und wobei hintere Endabschnitte der Unterrahmen **17**, **17** mit diesem verbunden sind, und ein Paar hintere Rahmen **15**, **15**, welche sich von den gegenüberliegenden Seitenrandabschnitten des Querrahmens **14** aus aufwärts erstrecken und sich dann schräg auf-

wärts nach hinten von dem Fahrzeugkörper erstrecken.

**[0034]** Ein Unterquerrahmen **19**, welcher nach unten gebogen ist und sich in der Fahrzeugbreitenrichtung erstreckt, ist mit vorderen Randabschnitten von den linken und rechten Unterrahmen **17**, **17** verbunden und ein gebogenes unteres Ende des Hauptrahmens **13** ist mit einem zentralen Abschnitt des unteren Querrahmens **19** verbunden. Ferner ist eine Schwenkhalterung **16** (auf [Fig. 1](#) Bezug nehmend) an einem hinteren Abschnitt von dem Querrahmen **14** angebracht und die Schwingeneinheit **21** ist an einem vorderen Endabschnitt derselben unten an der Schwenkhalterung **16** für eine Schwenkbewegung nach oben und nach unten angebracht.

**[0035]** Ferner ist ein Befestigungsblock **45**, welcher zu der Rückseite hin vorsteht, wie in [Fig. 3](#) gezeigt, in der Nähe von einem oberen Endabschnitt von dem Hauptrahmen **13** vorgesehen, und ein Unterquerrahmen **46** zur Verbindung der hinteren Rahmen **15**, **15** ist an oberen Enden von den sich nach oben erstreckenden Abschnitten von den hinteren Rahmen **15**, **15** vorgesehen. Linke und rechte Randabschnitte des Befestigungsblocks **45** und der Unterquerrahmen **46** sind miteinander durch obere Unterrahmen **47**, **47** verbunden.

**[0036]** Die in [Fig. 1](#) gezeigte Schwingeneinheit **21** ist eine Antriebseinheit vom Schwingentyp, bei der ein Motor **22** und ein Kraftübertragungsmechanismus **23** als ein integrierter Block ausgebildet sind, und ist an einem vorderen Endabschnitt derselben mit der Schwenkhalterung **16** durch eine Aufhängungsverbindung **16a** verbunden. Ein hinterer Dämpfer **7** ist zwischen einem hinteren Endabschnitt von dem Kraftübertragungsmechanismus **23** und einem hinteren Rahmen **15** angeordnet und eine Schwingung oder ein Stoß beim Fahren wird von dem hinteren Dämpfer **7** absorbiert.

**[0037]** Der Motor **22** (Verbrennungsmotor) ist ein wassergekühlter Einzylindermotor, bei dem eine nicht gezeigte Kurbelwelle derart angeordnet ist, dass sie sich in der Fahrzeugbreitenrichtung erstreckt, und ein Kopfabschnitt des Zylinders **26** ragt in einer solchen Weise zur Vorderseite, dass er eher in einer schrägen Richtung nach oben als einer horizontalen Richtung geneigt ist.

**[0038]** Unterdessen umfasst der Kraftübertragungsmechanismus **23** ein stufenloses Getriebe vom Riemmentyp und ist an einem linken Seitenabschnitt des Motors **22** angeordnet und überträgt eine Drehkraft des Motors **22** zu einer Hinterradachse **4a**.

**[0039]** Ferner ist ein Luftfilter **28** mit der Einlassseite des Motors **22** durch einen Drosselkörper **27** verbunden und ein Auspuffkopf **29a** auf der Fahrzeug-

körperrückseite ist durch ein Auspuffrohr **29** mit der Auslassseite des Motors **22** verbunden.

**[0040]** Ein Kraftstofftank **50** zur Bevorratung von durch den Motor **22** zu verwendendem Kraftstoff ist in einem Raum angeordnet, welcher von dem Hauptrahmen **13**, den linken und rechten Unterrahmen **17**, **17** und den sich nach oben erstreckenden Abschnitten von den linken und rechten hinteren Rahmen **15**, **15** umgeben ist.

**[0041]** Der Kraftstofftank **50** ist derart aufgebaut, dass ein Öl- oder Kraftstoffzuleitungsrohr **52**, welches aus einem kreisförmigen Stahlrohr ausgebildet ist, integral durch Schweißen oder dgl. mit einem oberen Abschnitt eines Tankkörpers **51** verbunden ist, welcher ein durch Pressen einer Stahlplatte hergestellter Gegenstand ist. Eine Öffnung an einem oberen Endabschnitt des Öl- oder Kraftstoffzuleitungsrohrs **52** wird als ein Kraftstoffeinfüllstutzen **52a** verwendet und dieser Kraftstoffeinfüllstutzen **52a** ist lösbar durch einen Tankverschluss **60** verschlossen.

**[0042]** Der Tankkörper **51** ist derart konfiguriert, dass eine obere Tankhälfte **53**, welche eine obere Hälfte des Tankkörpers **51** bildet, und eine untere Tankhälfte **54**, welche eine untere Hälfte des Tankkörpers **51** bildet, integral miteinander durch Schweißen verbunden sind. Eine Trennebene B (auf [Fig. 2](#) Bezug nehmend) zwischen der oberen Tankhälfte **53** und der unteren Tankhälfte **54** ist nach hinten unten geneigt und Verbindungsflansche **53a** und **54a** von der oberen Tankhälfte **53** und der unteren Tankhälfte **54** sind längs der Trennebene B vorgesehen. Die Verbindungsflansche **53a** und **54a** sind kontinuierlich einmal rund um die Vorder- und die Rückseite und die linke und die rechte Seite des Tankkörpers **51** vorgesehen und die Verbindungsflansche **53a** und **54a** sind an vorderen Abschnitten und hinteren Abschnitten derselben an dem Fahrzeugkörperahmen **11** gelagert.

**[0043]** Insbesondere, wie in [Fig. 2](#) gezeigt, sind die Verbindungsflansche **53a** und **54a** mit linken und rechten Halterungen **40** verbunden, welche fest an den entgegengesetzten linken und rechten Randabschnitten auf der Vorderseite derselben vorgesehen sind, jeweils durch einen Befestigungsblock **41**, und sind an den entgegengesetzten Randabschnitten auf der Seite des hinteren Abschnitts derselben mit einem Verbindungsabschnitt unter drei Elementen von dem Querrahmen **14**, dem Unterrahmen **17** und dem hinteren Rahmen **15** durch nicht gezeigte Halterungen und Stützbleche gekoppelt.

**[0044]** Die obere Tankhälfte **53** ist ein Pressteil (gemäß einer Vorlage geformtes Element) mit einer konkaven Form, welche zur Unterseite hin offen ist, und der Verbindungsflansch **53a** ist in einem Umfangsbereich von der Unterseitenöffnung ausgebil-



det. Die obere Tankhälfte **53** umfasst eine vordere obere Wand **53b**, welche mit einem vorderen Bereich des Verbindungsflansches **53a** verbunden ist und das Öl- oder Kraftstoffzuleitungsrohr **52** hat, welches an einem im Wesentlichen zentralen Abschnitt davon vorgesehen ist, eine hintere obere Wand **53c**, welche kontinuierlich an einem hinteren Endabschnitt der vorderen oberen Wand **53b** in einer solchen Weise vorgesehen ist, dass sie in der im Wesentlichen abwärtsigen Richtung gebogen ist, und eine hintere Wand **53d**, welche vertikal von einem hinteren Endabschnitt der hinteren oberen Wand **53c** nach unten gebogen ist und mit einem hinteren Bereich des Verbindungsflansches **53a** verbunden ist. Die hintere Wand **53d** liegt einem Kopfabschnitt des Motors **22** von der Schwingeneinheit **21** gegenüber, welcher auf der Rückseite bezüglich der hinteren Wand **53d** angeordnet ist, wobei ein vorbestimmter Spalt dazwischen übrig gelassen ist. Ferner ist eine Kraftstoffpumpe **61**, um in dem Kraftstofftank **50** bevorrateten Kraftstoff unter Druck einer Einspritzeinrichtung (nicht gezeigt) des Motors **22** zuzuführen, fest an der hinteren oberen Wand **53c** vorgesehen.

**[0045]** Die untere Tankhälfte **54** ist ein Pressteil (gemäß einer Vorlage geformtes Element) mit einer konkaven Form, welche zu der Oberseite hin offen ist, und der Verbindungsflansch **54a** ist in einem Umfangsbereich von der Oberseitenöffnung ausgebildet. Die untere Tankhälfte **54** umfasst eine vordere Wand **54b**, welche sich von einem vorderen Bereich des Verbindungsflansches **54a** aus nach unten erstreckt, eine Bodenwand **54c**, welche von eifern unteren Ende der vorderen Wand **54b** zur Rückseite gebogen ist und sich im Wesentlichen horizontal erstreckt, und eine hintere geneigte Wand **54d**, welche von einem hinteren Ende der Bodenwand **54c** nach oben und nach hinten geneigt ist und mit einem hinteren Bereich von dem Verbindungsflansch **54a** verbunden ist. Der Neigungswinkel von der hinteren geneigten Wand **54d** ist derart eingestellt, dass er einen im Wesentlichen rechten Winkel bezüglich des Verbindungsflansches **54a** definiert, welcher sich längs der Trennebene B erstreckt.

**[0046]** Zusätzlich den Neigungswinkel der hinteren geneigten Wand **54d** beschreibend ist hier der Neigungswinkel von der hinteren geneigten Wand **54d** bestimmt, indem die Stanzeigenschaft beim Pressen und die Volumensicherheit des Kraftstofftanks berücksichtigt werden, wenn die untere Tankhälfte **54** durch Pressen (Gesenkformen oder Formprägen) ausgebildet wird.

**[0047]** Insbesondere, während beim Pressen der unteren Tankhälfte **54** die Pressform von einer Pressvorrichtung derart ausgebildet ist, dass der Verbindungsflansch **54a** -Abschnitt zu dem Trennabschnitt wird, um eine Zunahme des Tankvolumens zu diesem Zeitpunkt zu erreichen, ist es effektiv, den Er-

streckungswinkel von der hinteren geneigten Wand **54d** von dem Verbindungsflansch **54a** zu der vertikal abwärtsigen Seite zu vergrößern. Das Bezugszeichen L1 in [Fig. 2](#) bezeichnet eine vertikale Linie, welche von einem Kreuzungspunkt P zwischen dem Verbindungsflansch **54a** und der hinteren geneigten Wand **54d** gezogen ist, und um eine Vergrößerung des Tankvolumens zu erreichen, ist es wirksam, den Erstreckungswinkel von der hinteren geneigten Wand **54d** nahe an die vertikale Linie L1 zu setzen. Wenn jedoch die Stanzeigenschaft beim Pressen zu diesem Zeitpunkt berücksichtigt wird, dann wird bezüglich des Neigungswinkels der hinteren geneigten Wand **54d** ein Winkel längs der Stanzrichtung (Linie L2 in [Fig. 2](#)), d. h. ein Winkel, welcher im Wesentlichen dem rechten Winkel zu dem Verbindungsflansch **54a** entspricht, ein beim Stanzen kritischer Winkel. Folglich ist aus einem solchen Hintergrund, wie gerade beschrieben, der Neigungswinkel der hinteren geneigten Wand **54d** derart eingestellt, dass er einen im Wesentlichen rechten Winkel zu dem Verbindungsflansch **54a** bildet.

**[0048]** In dem Fall der vorliegenden Ausführungsform, insbesondere um das Stanzen beim Pressen zu verbessern, hat die hintere geneigte Wand **54d** eine vorbestimmte Entformungsschräge bezüglich der Stanzrichtung (L2).

**[0049]** Im Übrigen sind ein Behälter **30** und ein Spülsteuer/regelventil **31** an dem Querrahmen **14**, welcher an einer Position nahe einem hinteren Abschnitt des Kraftstofftanks **50** angeordnet ist, jeweils durch Stützen **32** und **33** angebracht.

**[0050]** Der Behälter **30** ist vorgesehen, um in dem Kraftstofftank **50** verdunsteten Kraftstoff zu absorbieren, sodass der absorbierte Kraftstoff für eine Verbrennung bei einem Betrieb des Motors **22** verwendet wird und ist derart konfiguriert, dass ein Kraftstoffsammelabschnitt, welcher aus Aktivkohle oder dgl. besteht, im Inneren eines Behälterkörpers mit einer im Wesentlichen zylindrischen Form vorgesehen ist. Unterdessen ist das Spülsteuer/regelventil **31** vorgesehen, um die Kraftstoffspülung in dem Behälter **30** zu steuern/regeln und wird durch eine nicht gezeigte Steuer/Regleinrichtung gesteuert/geregelt.

**[0051]** Ferner ist der Behälter **30** längs der Fahrzeugbreitenrichtung in einem Raum unter der hinteren geneigten Wand **54d** der unteren Tankhälfte **54** vor dem Querrahmen **14** angeordnet. Insbesondere ist der Behälter **30** in dem Raum unter der hinteren geneigten Wand **54d** von der unteren Tankhälfte **54** an einer Position angeordnet, welche zu der hinteren geneigten Wand **54d** näher ist als die Linie L2, welche von dem Kreuzungspunkt P zwischen der hinteren geneigten Wand **54d** und dem Verbindungsflansch **54a** in der Stanzrichtung von der unteren Tankhälfte **54** gezogen ist.

[0052] Ferner ist das Spülsteuer/regelventil **31** in der Umgebung auf der hinteren oberen Seite des Behälters **30** in einem Raum auf der schräg vorderen Seite von einem oberen Abschnitt des Querrahmens **17** unter der hinteren geneigten Wand **54d** angeordnet.

[0053] Wie in [Fig. 2](#) gezeigt, ist ein Gasauslassdurchgang **34**, um verdunsteten Kraftstoff in einem oberen Abschnitt von dem Kraftstofftank **50** zur Außenseite des Kraftstofftanks **50** durch die hintere Wand **53d** der oberen Tankhälfte **53** des Kraftstofftanks **50** abzuführen, in dem Kraftstofftank **50** vorgesehen.

[0054] Ein Füllschlauch **35**, welcher mit dem Gasauslassdurchgang **34** von dem Kraftstofftank **50** verbunden ist, und ein Spülschlauch **36**, welcher mit dem Einlasssystem des Motors **22** verbunden ist, sind in der axialen Richtung parallel zueinander mit einer Endseite (rechte Fahrzeugkörperseite) des Behälters **30** verbunden. Ein Öffnungsschlauch **37** (Atmosphärenöffnungsdurchgang), um den Kraftstoffsammelabschnitt und die Atmosphäre miteinander zu verbinden, und ein Abgaberohr **38**, um Kraftstoff und Wassertropfen zur Außenseite hin abzugeben, sind in der axialen Richtung parallel zueinander mit der anderen Endseite (linke Fahrzeugkörperseite) des Behälters **30** verbunden. Das Spülsteuer/regelventil **31** ist in den Spülschlauch **36** eingefügt, welcher den Behälter **30** und das Einlasssystem des Motors **22** miteinander verbindet. Es ist anzumerken, dass das Bezugszeichen **36A** einen Schlauch auf der stromaufwärtigen Seite (Seite des Kraftstofftanks **50**) von dem Spülschlauch **36** bezeichnet und **36B** einen Schlauch auf der stromabwärtigen Seite (Seite des Motors **22**) des Spülschlauchs **36** bezeichnet.

[0055] Ferner bezeichnet das Bezugszeichen **65** in der Figur eine untere Abdeckung, um den Kraftstofftank **50**, den Behälter **30** usw. von unten abzudecken.

[0056] Eine Kraftstoffwanne **55** zur Aufnahme von Kraftstoff, welcher beim Nachtanken von dem Kraftstoffeinfüllstutzen **52a** zur Außenseite austritt, ist an einem oberen Abschnitt ziemlich nahe an einem vorderen Abschnitt des Kraftstofftanks **50** angebracht. Die Kraftstoffwanne **55** ist in einer im Wesentlichen konkaven Form ausgebildet, welche nach oben hin offen ist, und eine Bodenwand **56a** von der Vorderseite von der Kraftstoffwanne **55** ist an der vorderen oberen Wand **53b** des Kraftstofftanks **50** angeordnet, während sich das Öl- oder Kraftstoffzuleitungsrohr **52**, welches von dem Kraftstofftank **50** aus vorsteht, durch die Bodenwand **56a** auf der Vorderseite der Kraftstoffwanne **55** nach oben erstreckt. Folglich ist der Kraftstoffeinfüllstutzen **52a** auf der Innenseite der Kraftstoffwanne **55** angeordnet.

[0057] Eine Bodenwand **56b** auf der Rückseite der Kraftstoffwanne **55** steht im Wesentlichen in einer

V Form nach unten vor und ein Ableitungsrohr **57**, welches von dem Fahrzeugkörper seitlich nach unten vorsteht, ist an einem Seitenabschnitt der Bodenwand **56b** vorgesehen, welche im Wesentlichen in einer V Form vorsteht. Ein Ableitungsloch **57a**, um die Innenseite und die Außenseite der Kraftstoffwanne **55** miteinander zu verbinden, ist in dem Ableitungsrohr **57** vorgesehen. Das Ableitungsloch **57a** gibt Kraftstoff ab, welcher beim Nachtanken von dem Kraftstoffeinfüllstutzen **52a** in die Innenseite der Kraftstoffwanne **55** ausströmt.

[0058] Eine Öffnung **55a** an einem oberen Abschnitt der Kraftstoffwanne **55** ist in der Form eines deformierten Rechtecks ausgebildet, welches sich nach hinten etwas verengt, und eine Verbindungsöffnung (nicht gezeigt) zur Verbindung der Innenseite und der Außenseite der Kraftstoffwanne **55** miteinander ist an einem oberen Randabschnitt von einer Seite der Öffnung **55a** (oberer Randabschnitt auf der linken Seite des Fahrzeugkörpers) vorgesehen. Ein Öffnungsende **37a** von dem Öffnungsschlauch **37** ist mit der Verbindungsöffnung verbunden. Es ist anzumerken, dass die Verbindungsöffnung von der Kraftstoffwanne **55** an einer Position angeordnet ist, welche höher als das Ableitungsloch **57a** ist.

[0059] Ein Tankdeckel **58** zum offenbaren Verschließen der Oberseite von dem Kraftstoffeinfüllstutzen **52a** und der Kraftstoffwanne **55** ist an dem zentralen Tunnelabschnitt CT auf der Vorderseite von dem Sitz **5** vorgesehen. Beim Nachtanken wird der Tankdeckel **58** geöffnet und der Tankverschluss **60** entfernt und dann wird eine Tankpistole in den Kraftstoffeinfüllstutzen **52a** eingeführt, um Kraftstoff in den Kraftstofftank **50** einzufüllen.

[0060] Der Innenraum der Kraftstoffwanne **55**, mit welchem das Öffnungsende **37a** von dem Öffnungsschlauch **37** in Verbindung steht, ist normalerweise (wenn der Tankdeckel **58** in einem geschlossenen Zustand ist) an der Oberseite davon durch den Tankdeckel **58** geschlossen, um den Eintritt von Staub und Wassertropfen von der Außenseite zu verhindern.

[0061] In dem Kraftrad **1**, welches in einer Weise aufgebaut ist, wie oben beschrieben, kann der Behälter **30** ausreichend nahe an dem Kraftstofftank **50** angeordnet werden, ohne von neuem einen Spezialraum zur Anordnung des Behälters **30** bereitzustellen, da der zylindrische Behälter **30** längs der Breitenrichtung in dem Totraum unter der hinteren geneigten Wand **54d** angeordnet ist, welche an einem hinteren Abschnitt der unteren Tankhälfte **54** im Hinblick auf ein Pressen ausgebildet ist.

[0062] Indem eine solche Anordnungsstruktur des Behälters **30** verwendet wird, wie oben beschrieben, ist es folglich möglich, die Länge des Füllschlauchs **35** zur Verbindung des Behälters **30** und des Kraft-

stofftanks **50** miteinander zu reduzieren, um eine Teilkostenreduzierung und eine Verbesserung bei der Durchführbarkeit im Layout von Rohren zu erreichen. Da ferner bei der vorliegenden Anordnungsstruktur der Behälter **30** und der Kraftstofftank **50** ausreichend nahe aneinander angeordnet sind, wird die Teileanordnung um den Kraftstofftank **50** kompakt und die Anordnungsstruktur des Behälters **30** wird für einen Einbau in ein Fahrzeug viel vorteilhafter.

**[0063]** Ferner hat insbesondere bei der Anordnungsstruktur des Behälters **30** in der vorliegenden Ausführungsform die hintere geneigte Wand **54d** von der unteren Tankhälfte **54** eine Entformungsschräge und der Behälter **30** ist an einer Position in dem Raum unterhalb der hinteren geneigten Wand **54d** angeordnet, welche bezüglich der Linie L2, welche von dem Kreuzungspunkt P zwischen der hinteren geneigten Wand **54d** und dem Verbindungsflansch **54a** in Richtung der Stanzrichtung der unteren Tankhälfte **54** gezogen ist, zu der hinteren geneigten Wand **54d** hin verlagert. Daher kann der Behälter **30**, welcher den Totraum effektiv verwendet, welcher durch die Entformungsschräge von der unteren Tankhälfte **54** erzeugt wird, kompakter angeordnet werden.

**[0064]** Da ferner bei der Anordnungsstruktur des Behälters **30**, welcher von dem Krafrad **1** verwendet wird, das Spülsteuer/regelventil **31** zusammen mit dem Behälter **30** in dem Totraum unter der hinteren geneigten Wand **54d** angeordnet ist, welche in einem hinteren Abschnitt der unteren Tankhälfte **54** ausgebildet ist, kann das Spülsteuer/regelventil **31** ausreichend nahe an dem Behälter **30** und dem Motor **22** angeordnet werden, ohne neu einen Spezialraum zur Anordnung des Spülsteuer/regelventils **31** bereitzustellen. Insbesondere in der vorliegenden Ausführungsform, da das Spülsteuer/regelventil **31** zwischen dem Behälter **30** und dem Motor **22** angeordnet ist, kann das Spülsteuer/regelventil **31** ausreichend nahe sowohl an dem Behälter **30** als auch dem Motor **22** angeordnet werden.

**[0065]** Folglich kann durch eine Anwendung der vorliegenden Anordnungsstruktur die Länge von den Schläuchen **36A** und **36B** (Spülschlauch **36**) zur Verbindung des Behälters **30** und des Spülsteuer/regelventils **31** miteinander bzw. zur Verbindung des Spülsteuer/regelventils **31** und des Motors **22** reduziert werden, um eine Teilkostenreduzierung und verbesserte Durchführbarkeit beim Layout von Rohrleitungen zu erreichen. Insbesondere, da in der vorliegenden Ausführungsform der Behälter **30** und das Spülsteuer/regelventil **31** in einer intensiven Form in dem Raum unter der hinteren geneigten Wand **54d** von der unteren Tankhälfte **54** angeordnet sind, kann die Teileanordnung um den Kraftstofftank **50** kompakter gemacht werden.

**[0066]** Ferner können bei der Struktur der vorliegenden Ausführungsform, da der Behälter **30** und das Spülsteuer/regelventil **31** an dem Querrahmen **14** gelagert sind, welcher sich in der Fahrzeugbreitenrichtung in der Nähe eines hinteren Abschnitts des Kraftstofftanks **50** erstreckt, der Behälter **30** und das Spülsteuer/regelventil **31** an dem Fahrzeugkörper gelagert werden, ohne separat in großem Maßstab eine Lagerstruktur vorzusehen.

**[0067]** Ferner kann bei der Struktur der vorliegenden Ausführungsform, da die Schwingeneinheit **21**, welche den Motor **22** umfasst, für eine Schwenkbewegung nach oben und nach unten an einem hinteren Abschnitt des Querrahmens **14** an einer Position nahe dem Behälter **30** und dem Spülsteuer/regelventil **31** durch die Schwenkhalterung **16** gelagert ist, der Betrag einer Schwenkbewegung des Spülschlauchs **36**, welcher das Spülsteuer/regelventil **31** und das Einlasssystem des Motors **22** miteinander verbindet, reduziert werden.

**[0068]** Es ist anzumerken, dass die vorliegende Erfindung nicht auf die oben beschriebene Ausführungsform beschränkt ist, sondern verschiedene Änderungen im Design erlaubt.

**[0069]** Beispielsweise kann die Anordnungsstruktur für einen Behälter, welche oben beschrieben ist, nicht nur bei einem Krafrad angewendet werden, welches einen zentralen Tunnelabschnitt CT aufweist, sondern auch bei einem Fahrzeug vom Satteltyp, welches keinen zentralen Tunnelabschnitt CT sondern einen im Wesentlichen flachen Bodentritt hat, und einem Fahrzeug vom Satteltyp, welches keinen Bodentritt, sondern eine Trittsange oder ein Trittbrett hat, angewendet werden.

### Patentansprüche

1. Anordnungsstruktur für einen Behälter (**30**) eines Fahrzeugs (**1**) vom Satteltyp, umfassend:  
einen Sitz (**5**), damit sich ein Fahrer darauf setzen kann,  
einen Motor (**22**), und  
einen Kraftstofftank (**50**), um Kraftstoff zu bevorraten, wobei der Kraftstofftank (**50**) umfasst:  
eine obere Tankhälfte (**53**), welche als ein gemäß einer Vorlage geformtes Element mit einer konkaven Form ausgebildet ist, welche einen oberen halben Abschnitt des Kraftstofftanks (**50**) bildet und zu der Unterseite hin offen ist und einen Verbindungsflansch (**53a**) hat, welcher an einem Umfangsrand der Öffnung auf der Unterseite davon vorgesehen ist, und  
eine untere Tankhälfte (**54**), welche als ein gemäß einer Vorlage geformtes Element mit einer konkaven Form ausgebildet ist, welche einen unteren halben Abschnitt des Kraftstofftanks (**50**) bildet und zu der Oberseite hin offen ist und einen Verbindungsflansch



(54a) hat, welcher an einem Umfangsrand der Öffnung auf der Oberseite davon vorgesehen ist, wobei die obere Tankhälfte (53) und die untere Tankhälfte (54) miteinander integriert sind, wobei die Verbindungsflansche (53a, 54a) miteinander verbunden sind,

der Kraftstofftank (50) derart an einem Fahrzeugkörper angeordnet ist, dass die Verbindungsflansche (53a, 54a) von der oberen Tankhälfte (53) und der unteren Tankhälfte (54) derart nach unten geneigt sind, dass ein vorderer Abschnitt derselben höher angeordnet ist, und

die untere Tankhälfte (54) eine hintere geneigte Wand (54d) hat, welche an einem hinteren Abschnitt derselben derart vorgesehen ist, dass die hintere geneigte Wand (54d) zur hinteren oberen Seite hin in einer solchen Weise geneigt ist, dass sie bezüglich der Verbindungsflansche (53a, 54a) einen rechten Winkel ausbildet,

**dadurch gekennzeichnet,**

dass der Motor (22) unter dem Sitz (5) angeordnet ist, dass der Kraftstofftank (50) vorwärts von dem Motor (22) angeordnet ist,

und

dass ein Behälter (30), um verdunsteten Kraftstoff in dem Kraftstofftank (50) zu sammeln, unter der hinteren geneigten Wand (54d) von der unteren Tankhälfte (54) angeordnet ist.

durch gekennzeichnet, dass eine Schwenkhalterung (16) an dem Fahrzeugkörperrahmen (14) angebracht ist, welche sich in der Fahrzeugbreitenrichtung erstreckt, und eine Schwingeneinheit (21), welche den Motor (22) umfasst, für eine Schwenkbewegung nach oben und nach unten an der Schwenkhalterung (16) angebracht ist.

Es folgen 5 Blatt Zeichnungen

2. Anordnungsstruktur für den Behälter (30) des Fahrzeugs (1) vom Satteltyp gemäß Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass ein Spülsteuer/regelventil (31) zur Steuerung/Regelung der Spülung von dem absorbierten Kraftstoff in dem Behälter (30) unter der hinteren geneigten Wand (54d) der unteren Tankhälfte (54) angeordnet ist.

3. Anordnungsstruktur für den Behälter (30) des Fahrzeugs (1) vom Satteltyp gemäß Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die hintere geneigte Wand (54d) von der unteren Tankhälfte (54) eine Entformungsschräge bezüglich einer Stanzrichtung hat und der Behälter (30) näher an der hinteren geneigten Wand (54d) angeordnet ist als eine Linie (L2), welche sich in der Stanzrichtung von der unteren Tankhälfte (54) von einem Kreuzungspunkt (P) zwischen der hinteren geneigten Wand (54d) und dem Verbindungsflansch (54a) aus erstreckt.

4. Anordnungsstruktur für den Behälter (30) des Fahrzeugs (1) vom Satteltyp gemäß Anspruch 2 oder 3, dadurch gekennzeichnet, dass der Behälter (30) und das Spülsteuer/regelventil (31) an einem Fahrzeugkörperrahmen (14) gelagert sind, welcher in der Nähe von einem hinteren Abschnitt des Kraftstofftanks (50) angeordnet ist und sich in einer Fahrzeugbreitenrichtung erstreckt.

5. Anordnungsstruktur für den Behälter (30) des Fahrzeugs (1) vom Satteltyp gemäß Anspruch 4, da-

## Anhängende Zeichnungen

FIG. 1

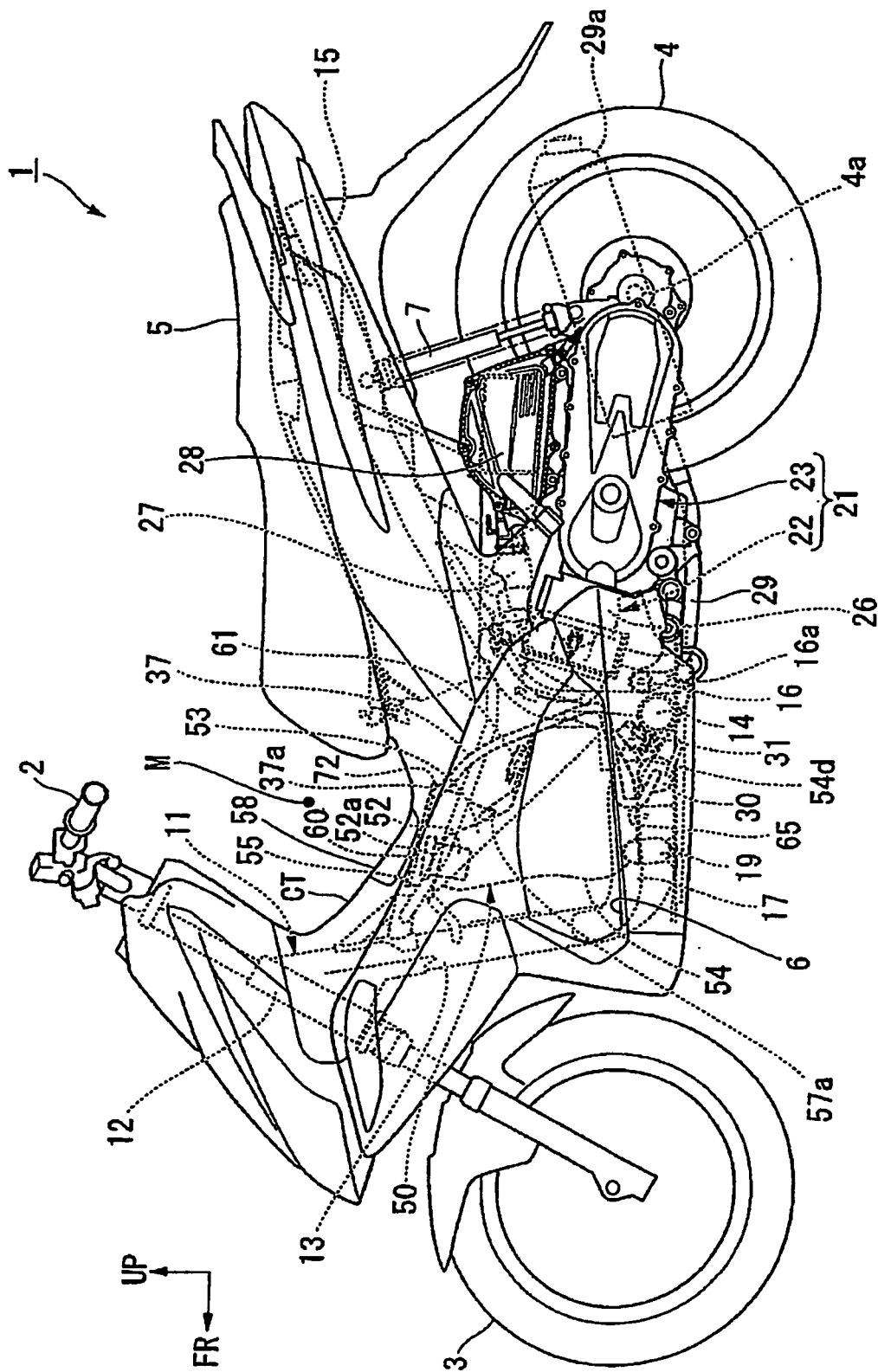


FIG. 2

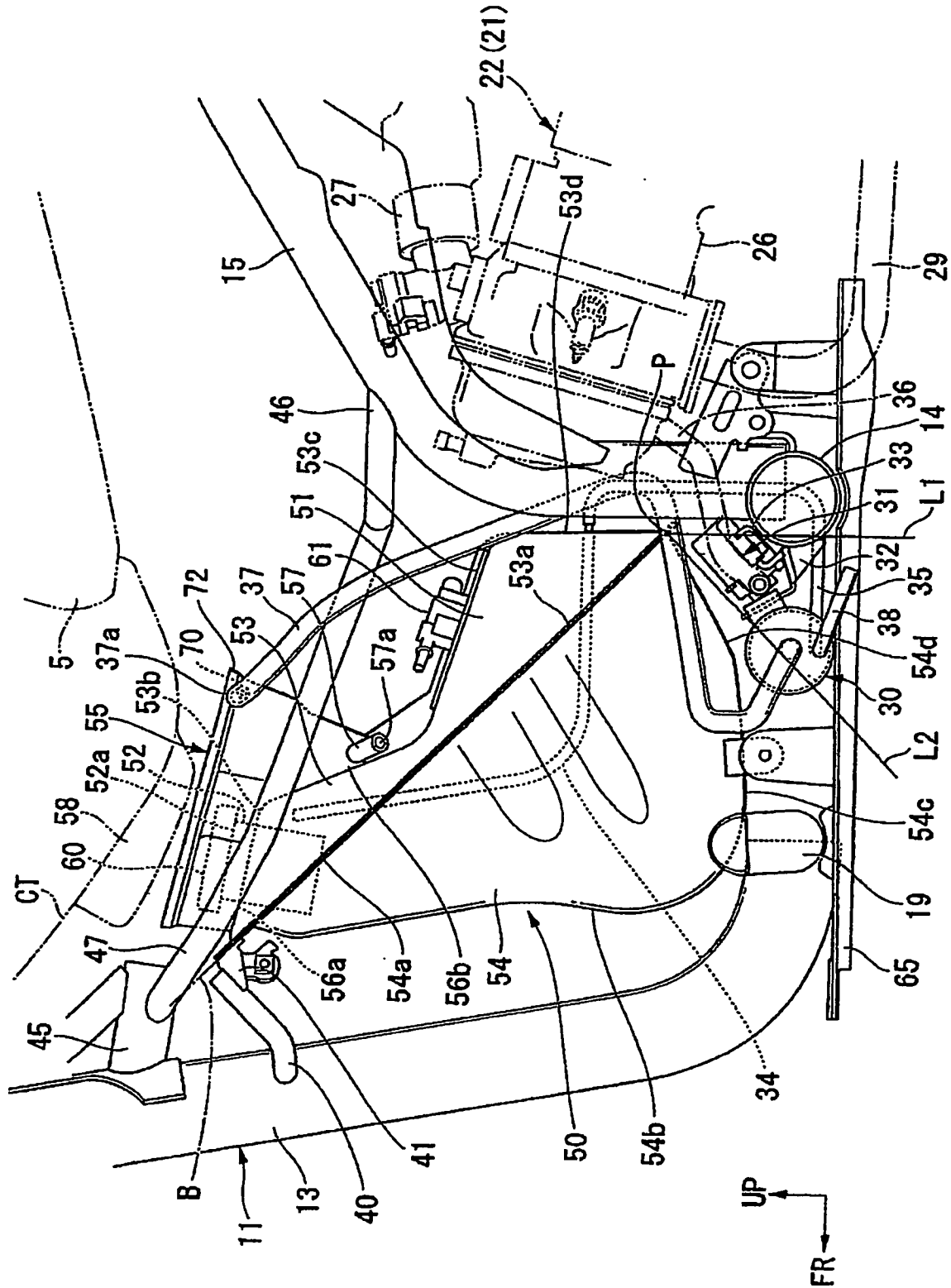


FIG. 3

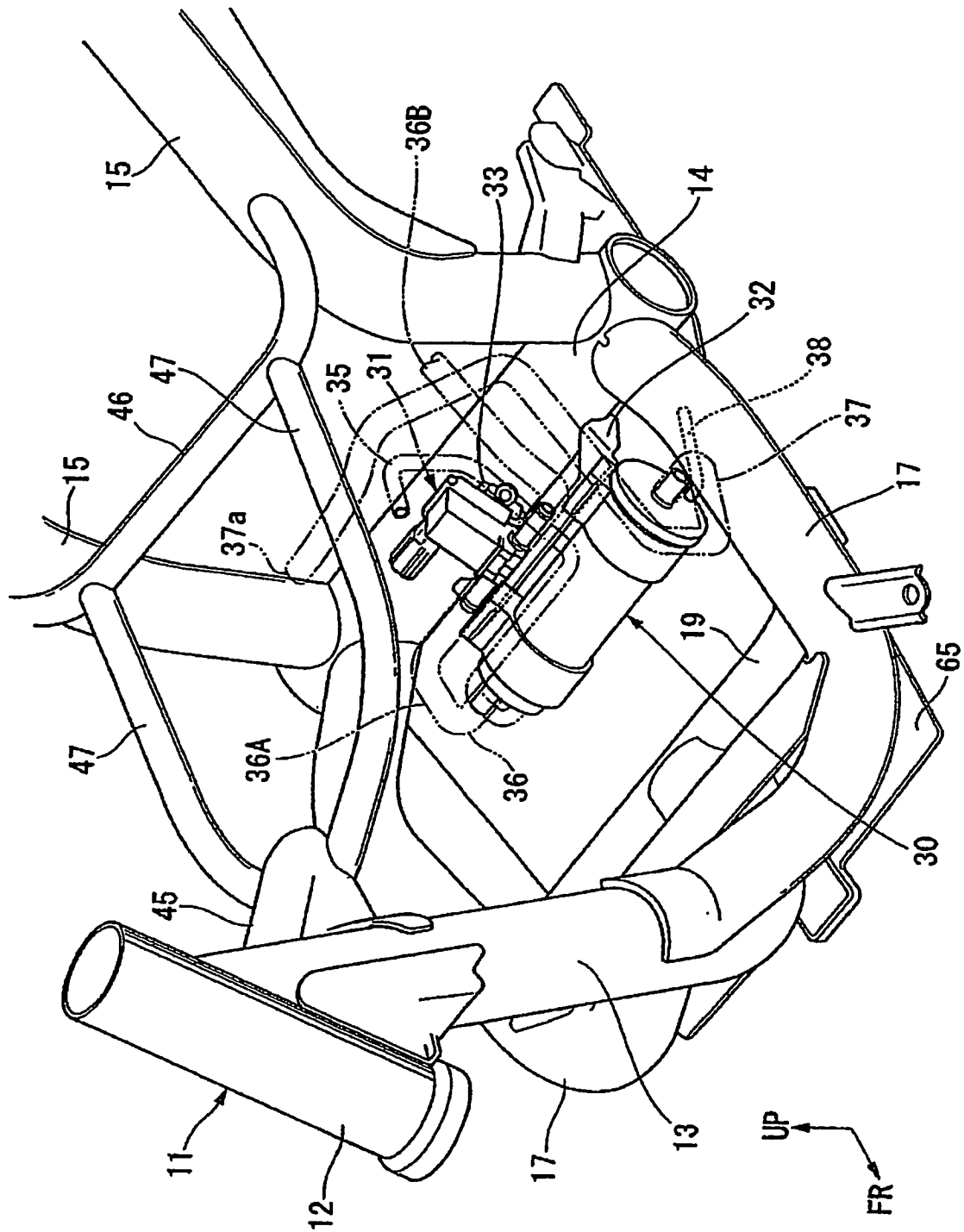


FIG. 4

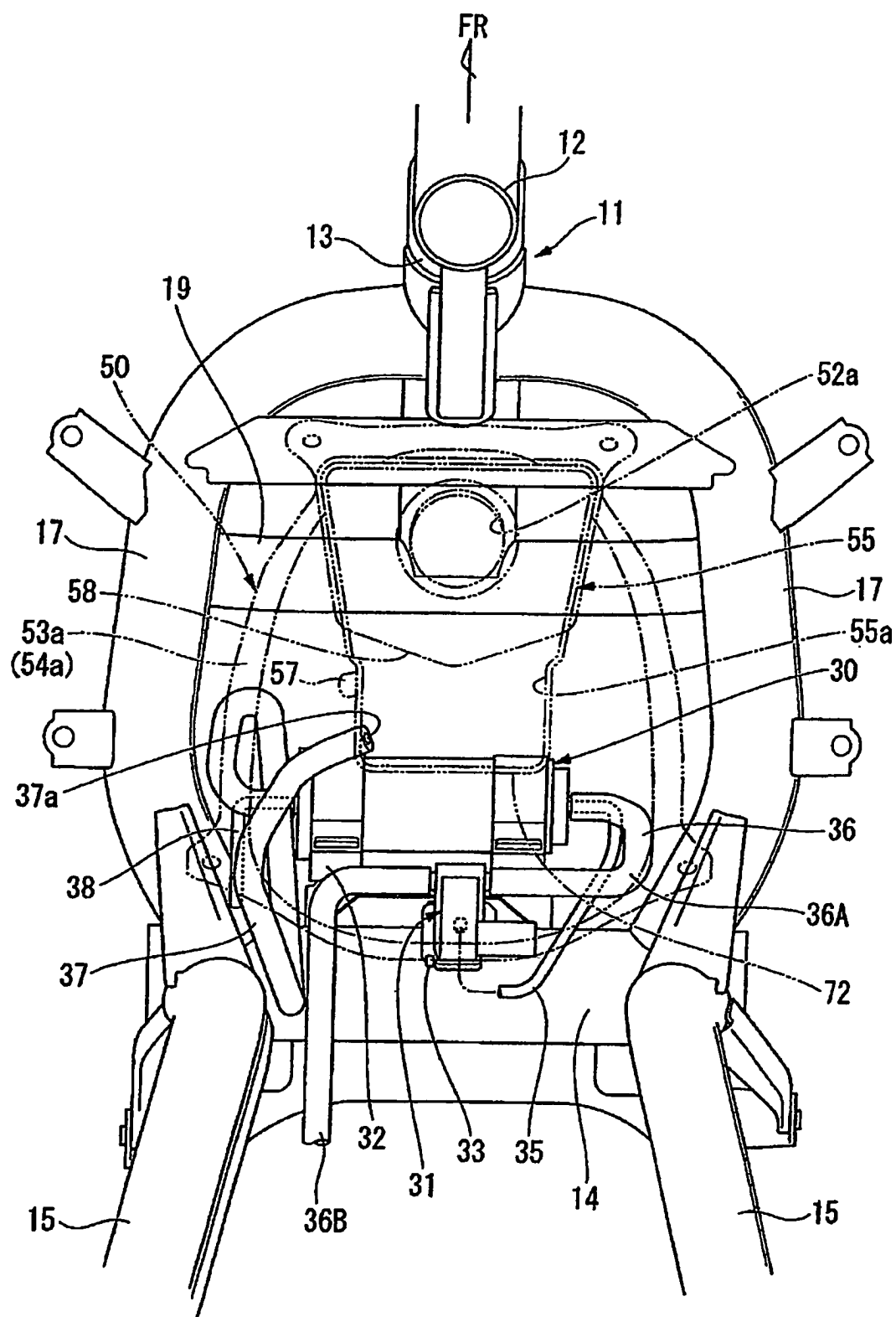




FIG. 5

