



(12)发明专利

(10)授权公告号 CN 108137114 B

(45)授权公告日 2020.03.13

(21)申请号 201680056063.6

(73)专利权人 本田技研工业株式会社

(22)申请日 2016.08.18

地址 日本东京都

(65)同一申请的已公布的文献号

(72)发明人 片冈敬子

申请公布号 CN 108137114 A

(74)专利代理机构 北京市金杜律师事务所  
11256

(43)申请公布日 2018.06.08

代理人 陈伟

(30)优先权数据

(51)Int.Cl.

2015-189846 2015.09.28 JP

B62J 23/00(2006.01)

(85)PCT国际申请进入国家阶段日

B62J 3/12(2020.01)

2018.03.26

B62J 6/022(2020.01)

(86)PCT国际申请的申请数据

B62J 6/05(2020.01)

PCT/JP2016/074128 2016.08.18

B62J 6/00(2020.01)

(87)PCT国际申请的公布数据

B62J 17/00(2020.01)

W02017/056771 JA 2017.04.06

审查员 黄公安

(54)发明名称

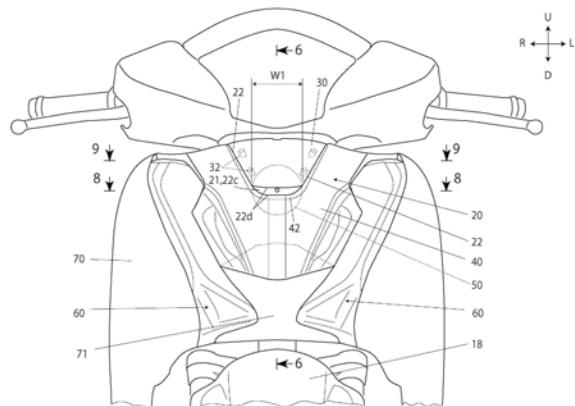
跨骑式车辆

(57)摘要

本发明提供一种跨骑式车辆，能够使喇叭用开口不醒目并且能够抑制前车罩的刚性降低。具备：从前方覆盖头管的前车罩(20)和在正面观察时至少一部分被所述前车罩(20)覆盖的喇叭，在前车罩(20)形成有喇叭用开口(21)。前车罩(20)通过将分割为多个的分体车罩(30、40)结合而构成，通过在分体车罩(30、40)彼此结合的结合部(22)设置间隙(22c)而利用间隙(22c)形成喇叭用开口(21)。通过使喇叭用开口(21)与前车罩(20)的分割线(22)重合而能够使喇叭用开口(21)不醒目。由于不需要直接在前车罩(20)上开设孔来形成喇叭用开口(21)，因此还能够抑制前车罩(20)的刚性降低。

B

CN 108137114



1. 一种跨骑式车辆，具备从前方覆盖头管(11)的前车罩(20)、和在正面观察时至少一部分被所述前车罩(20)覆盖的喇叭(50)，在所述前车罩(20)形成有喇叭用开口(21)，所述跨骑式车辆的特征在于，

所述前车罩(20)通过将分割为多个的分体车罩(30、40)结合而构成，

通过在所述分体车罩(30、40)彼此结合的结合部(22)设置间隙(22c)而利用该间隙(22c)形成所述喇叭用开口(21)，

所述分体车罩(30、40)至少具有第1分体车罩(30)和第2分体车罩(40)，并且在所述第1分体车罩(30)和所述第2分体车罩(40)双方的左右配置灯具(60)，

所述喇叭用开口(21)形成在所述第1分体车罩(30)的下缘与所述第2分体车罩(40)的上缘的结合部(22)，

所述第2分体车罩(40)夹设在所述第1分体车罩(30)与所述灯具(60)之间，

所述第1分体车罩(30)与所述第2分体车罩(40)中的仅所述第2分体车罩(40)与所述灯具(60)结合，

所述第1分体车罩(30)被紧固于所述第2分体车罩(40)，并且，能够将所述第1分体车罩(30)与所述第2分体车罩(40)在组合好的状态下支承于所述灯具(60)，

所述第2分体车罩(40)与左侧的所述灯具(60)的车宽方向内侧部结合，并且与右侧的所述灯具(60)的车宽方向内侧部结合，

左右的所述灯具(60)的车宽方向外侧部与相对于所述分体车罩(30、40)独立的侧罩(70)结合。

2. 如权利要求1所述的跨骑式车辆，其特征在于，

所述结合部(22)具有所述分体车罩(30、40)彼此接合的接合部(22b)、和形成所述喇叭用开口(21)的非接合部(22c)，该非接合部(22c)形成在所述接合部(22b)的中途部(22b1)。

3. 如权利要求1所述的跨骑式车辆，其特征在于，

所述分体车罩(30、40)至少具有第1分体车罩(30)和第2分体车罩(40)，

通过形成于第1分体车罩(30)的第一喇叭用开口构成部(31)和形成于第2分体车罩(40)的第二喇叭用开口构成部(41)构成所述喇叭用开口(21)的至少一部分，

在所述第1喇叭用开口构成部(31)和第2喇叭用开口构成部(41)中的至少一方形成有朝向后方折曲的折曲部(42)。

4. 如权利要求3所述的跨骑式车辆，其特征在于，

所述结合部(22)具有所述分体车罩(30、40)彼此接合的接合部(22b)、和形成所述喇叭用开口(21)的非接合部(22c)，所述折曲部(42)在从所述非接合部(22c)到所述接合部(22b)的范围内连续地形成。

5. 如权利要求1所述的跨骑式车辆，其特征在于，

具备覆盖前轮(WF)的上方的前挡泥板(18)，

在侧面观察时，在与所述前挡泥板(18)的上端相比位于上方的所述前车罩(20)的上下方向，在靠上部的位置形成所述喇叭用开口(21)。

6. 如权利要求1所述的跨骑式车辆，其特征在于，

所述结合部(22)形成为具有在正面观察时呈U字状或V字状的分割线，

所述喇叭用开口(21)形成为包含该U字状或V字状的分割线的顶部(22d)。

7. 如权利要求1所述的跨骑式车辆,其特征在于,  
在所述前车罩(20)的左右配置有灯具(60),该灯具(60)配置在所述喇叭(50)的左右两侧方。
8. 如权利要求7所述的跨骑式车辆,其特征在于,  
所述喇叭(50)与所述灯具(60)的后端相比配置在前方。
9. 如权利要求7所述的跨骑式车辆,其特征在于,  
在正面观察时,所述喇叭(50)配置在沿上下方向与所述灯具(60)重合的位置。
10. 根据权利要求1所述的跨骑式车辆,其特征在于,  
在所述喇叭(50)的下方,以与所述喇叭(50)相比突出至前方的方式配置ABS调制器(56)。
11. 根据权利要求1所述的跨骑式车辆,其特征在于,  
由形成于所述第1分体车罩(30)的第1喇叭用开口构成部(31)和形成于所述第2分体车罩(40)的第2喇叭用开口构成部(41)构成所述喇叭用开口(21)的至少一部分,其中,所述第2喇叭用开口构成部(41)与所述第1喇叭用开口构成部(31)相比位于下方,  
所述第1喇叭用开口构成部(31)的前端(31f)形成为向下延伸且指向下方的形状,  
所述第2喇叭用开口构成部(41)形成为向后方延伸且后端(41r)指向所述喇叭(50)的形状。

## 跨骑式车辆

### 技术领域

[0001] 本发明涉及跨骑式车辆。

### 背景技术

[0002] 以往,作为跨骑式车辆,例如专利文献1中可以看出那样已知有如下的跨骑式车辆:具备从前方覆盖头管(3)的前车罩(50)、和在正面观察时至少一部分被前车罩(50)覆盖的喇叭(15),在前车罩(50)形成有喇叭用开口(52)。

[0003] 现有技术文献

[0004] 专利文献

[0005] 专利文献1:日本特开2006-143176号公报

### 发明内容

[0006] 在上述以往的跨骑式车辆中通过直接在前车罩(50)设置孔(52)而由该孔(52)形成喇叭用开口(52),因此具有喇叭用开口(52)醒目且容易对外观产生很大影响的缺点。另外,由于在容易受到风压的前车罩(50)直接开设喇叭用开口(52),因此还具有喇叭用开口(52)周围的刚性容易降低的缺点。

[0007] 本发明所要解决的技术课题在于,提供能够使喇叭用开口不醒目且还能够抑制前车罩刚性降低的跨骑式车辆。

[0008] 为了解决上述课题,本发明的跨骑式车辆具备从前方覆盖头管的前车罩、和在正面观察时至少一部分被上述前车罩覆盖的喇叭,在上述前车罩形成有喇叭用开口,上述跨骑式车辆的特征在于,

[0009] 上述前车罩通过将分割为多个的分体车罩结合而构成,

[0010] 通过在上述分体车罩彼此结合的结合部设置间隙而利用该间隙形成上述喇叭用开口。

[0011] 根据该跨骑式车辆,由于通过在分体车罩彼此的结合部设置间隙来形成喇叭用开口,因此能够通过使喇叭用开口与前车罩的分割线重合而使喇叭用开口不醒目。而且,不需要直接在前车罩上开设孔,因此还能够抑制前车罩的刚性降低。

[0012] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,上述结合部具有上述分体车罩彼此接合的接合部、和形成上述喇叭用开口的非接合部,该非接合部形成在上述接合部的中途部。

[0013] 通过像这样构成,喇叭用开口形成在接合部的中途部的结果是,分体车罩彼此以将喇叭用开口夹在中间的方式接合,从而能够充分确保前车罩的刚性。

[0014] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,

[0015] 上述分体车罩至少具有第1分体车罩和第2分体车罩,

[0016] 通过形成于第1分体车罩的第1喇叭用开口构成部和形成于第2分体车罩的第2喇叭用开口构成部构成上述喇叭用开口的至少一部分,

[0017] 在上述第1喇叭用开口构成部和第2喇叭用开口构成部中的至少一方形成有朝向

后方折曲的折曲部。

[0018] 通过像这样构成,能够通过朝向后方折曲的折曲部来提高喇叭用开口周围的前车罩的刚性。而且,由于该折曲部朝向后方折曲、即以接近喇叭的方式折曲,因此能够成为警报音的引导部,还提高了喇叭警报音向前方的传播效率。

[0019] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,

[0020] 上述结合部具有上述分体车罩彼此接合的接合部、和形成上述喇叭用开口的非接合部,上述折曲部在从上述非接合部到上述接合部的范围内连续地形成。

[0021] 通过像这样构成,在能够进一步提高喇叭用开口周围的前车罩的刚性的基础上,由于在接合部也连续地形成有折曲部,因此还能够使喇叭用开口更加不醒目,提高外观性。

[0022] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,

[0023] 具备覆盖前轮的上方的前挡泥板,

[0024] 在侧面观察时,在与上述前挡泥板的上端相比位于上方的上述前车罩的上下方向,在靠上部的位置形成上述喇叭用开口。

[0025] 通过像这样构成,由于喇叭用开口靠上部形成,因此能够进一步提高喇叭警报音向前方的传播效率。

[0026] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,

[0027] 上述结合部形成为具有在正面观察时呈U字状或V字状的分割线,

[0028] 上述喇叭用开口形成为包含该U字状或V字状的分割线的顶部。

[0029] 通过像这样构成,由于形成喇叭用开口的结合部的间隙包含在正面观察时呈U字状或V字状的分割线的顶部,所以能够以更加不醒目的方式形成喇叭用开口。而且,由于以包含U字状或V字状的分割线的顶部的方式形成喇叭用开口,因此还能够提高喇叭用开口周围的前车罩的刚性。

[0030] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,在上述前车罩的左右配置有灯具,该灯具配置在上述喇叭的左右两侧方。

[0031] 通过像这样构成,由于能够利用灯具来将警报音的一部分导向喇叭用开口,因此提高了喇叭警报音向前方的传播效率。而且,能够实现前后方向上的紧凑化。

[0032] ※已在说明书中写明:灯具只要是包含转向灯、示廓灯、前大灯中的至少一个的灯具即可。

[0033] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,上述喇叭与上述灯具的后端相比配置在前方。

[0034] 通过像这样构成,能够更进一步有效地提高喇叭警报音向前方的传播效率,还能够实现前后方向上的紧凑化。

[0035] 在该跨骑式车辆中,可以构成为,在正面观察时,上述喇叭配置在沿上下方向与上述灯具重合的位置。

[0036] 通过像这样构成,能够更进一步有效地提高喇叭警报音向前方的传播效率,还能够实现上下方向上的紧凑化。

## 附图说明

[0037] 图1是本发明的跨骑式车辆的实施方式的主视图。

[0038] 图2是该实施方式的左视图。

- [0039] 图3是该实施方式的局部放大主视图。
- [0040] 图4是该实施方式的局部省略放大主视图(相对于图3拆下了分体车罩30、40的状态的图)。
- [0041] 图5是该实施方式的局部放大立体图。
- [0042] 图6是图3中的局部省略6-6剖视图。
- [0043] 图7是图6的局部放大图。
- [0044] 图8是图3中的局部省略8-8剖视图。
- [0045] 图9是图3中的局部省略9-9剖视图。
- [0046] 图10是图2中的局部省略10-10剖视图。
- [0047] 附图标记说明
- [0048] WF:前轮、1:跨骑式车辆、11:头管、18:前挡泥板、20:前车罩、21:喇叭用开口、22:结合部(分割线)、22b:接合部、22b1:中途部、22c:间隙(非接合部)、22d:顶部、30、40:分体车罩、31:第1喇叭用开口构成部、41:第2喇叭用开口构成部、42:折曲部、50:喇叭、60:灯具、61:后端

### 具体实施方式

[0049] 以下,参照附图对本发明的跨骑式车辆的实施方式进行说明。此外,附图按照符号朝向观察,在以下的说明中,前后、左右、上下按照操纵者所观察的方向,根据需要在附图中将车辆的前方表示为Fr,将后方表示为Rr,将左侧表示为L,将右侧表示为R,将上方表示为U,将下方表示为D。在各图中,对相同部分或等同部分标注相同的附图标记。

[0050] 如图1、图2所示,本实施方式的跨骑式车辆1是如下的跨骑式车辆,具备:从前方覆盖头管11(图2)的前车罩20、和在正面观察时至少一部分被前车罩20覆盖的喇叭50,且在前车罩20形成有喇叭用开口21。

[0051] 如图2所示,头管11设在车身架10的前部。在头管11上操舵自如地安装有前叉12,在该前叉12的下端安装有前轮WF。前轮WF的上方被前挡泥板18覆盖。在前叉12的上部安装有转向手柄13。在车身架10上通过枢轴14能够摆动地支承有动力单元15,在动力单元15的后端设置有由该动力单元15驱动的后轮WR。在动力单元15的后部与车身架之间设有减震单元16。在手柄13的后方设有供驾驶员及同乘者落座的座椅17。

[0052] 如图3及图5所示,前车罩20通过使分割为多个(图示为两个)的分体车罩30、40结合而构成,通过在分体车罩30、40彼此结合的结合部22设置间隙22c,由该间隙22c形成了上述喇叭用开口21。

[0053] 根据该跨骑式车辆,由于通过在分体车罩30、40彼此的结合部22设置间隙22c而形成了喇叭用开口21,因此能够使喇叭用开口21与前车罩20的分割线(结合部22)重合而不醒目。而且,不需要直接在前车罩20开设孔,因此还能够抑制前车罩20刚性降低。

[0054] 如图5所示,结合部22具有:分体车罩30、40彼此接合的接合部22b、和形成喇叭用开口21的非接合部22c,该非接合部22c形成在接合部22b的中途部22b1。

[0055] 通过像这样构成,喇叭用开口21形成在接合部22b的中途部22b1的结果是,分体车罩30、40彼此以将喇叭用开口21夹在中间的方式接合(22b、22b),能够充分确保前车罩20的刚性。

[0056] 如图5～图7所示，分体车罩至少具有第1分体车罩30和第2分体车罩40，由形成于第1分体车罩30的第1喇叭用开口构成部31和形成于第2分体车罩40的第2喇叭用开口构成部41构成喇叭用开口21的至少一部分，在第1喇叭用开口构成部31和第2喇叭用开口构成部41中的至少一方形成有朝向后方折曲的折曲部42。

[0057] 通过像这样构成，能够通过朝向后方折曲的折曲部42来提高喇叭用开口21周围的前车罩20的刚性。而且，由于该折曲部42朝向后方折曲、即以接近喇叭50的方式折曲，因此能够形成警报音的引导部。因此，还提高了喇叭警报音向前方的传播效率。

[0058] 此外，在图示的实施方式中，将前车罩20分割为上下两个分体车罩30、40，但也可以如例如图5中假想线所示那样将一方的分体车罩即底侧前车罩40进一步分割为左右的车罩40'、40'，从而使前车罩20的分割数成为三个，还能够进一步增加分割数。

[0059] 另外，在图示的实施方式中，折曲部形成于第2喇叭用开口构成部41，但也可以形成于第1喇叭用开口构成部31，还可以形成于双方。折曲部可以形成在喇叭用开口构成部整体，也可以仅形成在喇叭用开口构成部的一部分。

[0060] 本申请所说的折曲部中也包含弯曲部(弯曲形状)。

[0061] 如图5、图7所示，在本实施方式中，折曲部42设于第2分体车罩40，至少在第2喇叭用开口构成部41由第1折曲部42a和第2折曲部42b构成。折曲部42具有：朝向后方折曲的第1折曲部42a、和与该第1折曲部42a连续设置并且以比第1折曲部42a急陡的角度朝向后方折曲的第2折曲部42b。通过像这样构成，在能够进一步提高喇叭警报音的传播效率的同时，能够减小从车辆斜上方通过喇叭用开口21向车辆内侧的视野，因此提高了外观性。另外，如图7所示，第2喇叭用开口构成部41的后端41r形成为与第1喇叭用开口构成部31的前端31f相比位于后方，使得来自上方的雨水等难以从喇叭用开口21侵入到前车罩20的内部。

[0062] 如上所述(参照图5)，结合部22具有：分体车罩30、40彼此接合的接合部22b、和形成喇叭用开口21的非接合部22c，但折曲部42不仅形成在非接合部22c还在从非接合部22c到接合部22b的范围内连续地形成。

[0063] 通过像这样构成，能够进一步提高喇叭用开口21周围的前车罩20的刚性，而且通过在接合部22b也连续地形成折曲部42，能够使喇叭用开口21更加不醒目，从而能够提高外观性。

[0064] 如图7所示，在侧面观察时，喇叭用开口21在与前挡泥板18(图1)的上端相比位于上方的前车罩20的上下方向上形成于靠上部的位置。

[0065] 通过像这样构成，由于喇叭用开口21靠上部地形成，因此能够进一步提高喇叭警报音向前方的传播效率。

[0066] 更具体地说明，如图7所示，在上下方向上，在将与前挡泥板18的上端相比位于上方的前车罩20的高度设为H2、将从与前挡泥板18的上端相比位于上方的前车罩20的下端到喇叭用开口21的中心为止的高度设为H1时，以成为 $(H2)/2 < H1$ 的方式形成喇叭用开口21。

[0067] 此外，H1及H2的下端的上下方向高度位置与前挡泥板18的上端的上下方向高度位置一致。

[0068] 如图3所示，结合部22形成为具有在正面观察时呈U字状或V字状的分割线，喇叭用开口21形成为包含该U字状或V字状的分割线的顶部22d(图3中与U字状或V字状分割线的车宽方向中央相当的部位)。

[0069] 通过像这样构成,由于形成喇叭用开口21的结合部22的间隙22c包含在正面观察时呈U字状或V字状的分割线的顶部22d,因此能够以更加不醒目的方式形成喇叭用开口21。而且,由于以包含U字状或V字状分割线的顶部22d的方式形成喇叭用开口21,因此还能够提高喇叭用开口21周围的前车罩20的刚性。

[0070] 此外,在图示的实施方式的情况下,顶部22d成为分割线的谷部,但在U字状或V字状分割线上下颠倒的情况下,顶部22d成为分割线的峰部。

[0071] 如图3、图4及图8、图9所示,在前车罩20的左右配置有灯具60,该灯具60配置在喇叭50的左右两侧方。

[0072] 通过像这样构成,能够利用灯具60来将警报音的一部分导向喇叭用开口,因此能够提高喇叭警报音向前方的传播效率。

[0073] 更详细而言,如图4、图8所示,灯具60的喇叭50侧的侧壁64发挥作为喇叭警报音的引导部的作用,因此能够提高喇叭警报音向前方的传播效率。

[0074] 此外,在前车罩20的左右配置有灯具60,该灯具60配置在喇叭50的左右两侧方,其结果是,能够实现车辆前部的前后方向上的紧凑化。

[0075] 灯具60只要是包含转向灯、示廓灯、前大灯中的至少任一个的灯具即可。

[0076] 如图9所示,喇叭50与灯具60的后端61相比配置在前方。

[0077] 通过像这样构成,能够更进一步有效地提高喇叭警报音向前方的传播效率,还能够实现前后方向上的紧凑化。

[0078] 如图4所示,在正面观察时,喇叭50配置在沿上下方向与灯具60重叠的位置。

[0079] 通过像这样构成,能够更进一步有效地提高喇叭警报音向前方的传播效率,还能够实现上下方向上的紧凑化。

[0080] 更具体地进行说明,如图4所示,关于上下方向,在以路面(未图示)为基准而将灯具60的下端62的高度设为H3、将灯具60的上端63的高度设为H5、将到喇叭50的中心51为止的高度设为H4时,以成为 $H3 < H4 < H5$ 的方式配置喇叭50。

[0081] 如图3所示,喇叭用开口21的宽度W1与喇叭50的最大宽度大致相等地构成。

[0082] 通过像这样构成,能够提高喇叭警报音向前方的传播效率。

[0083] 能够通过适当的手段使构成前车罩20的分体车罩30、40结合起来。在本实施方式中,如图3、图6所示,在一一方分体车罩30的背面前后左右设有共计4个紧固部32,通过从背面侧利用螺钉对这4个紧固部32紧固定另一方分体车罩40,从而构成前车罩20。

[0084] 前车罩20向车身的安装构造也是任意的,在本实施方式中,预先组合好分体车罩30、40,将组合好的分体车罩30、40支承固定到左右的灯具60和上侧护腿板73(图2、图10)。

[0085] 灯具60通过安装在后述的安装部53上而支承在头管11上。另外,上侧护腿板73被支承在车身架10的未图示的预定部位上。

[0086] 在图1、图2以及图10中,附图标记70是前侧罩,附图标记71是装饰件,附图标记72是收纳盒用或者维护用的盖,附图标记73是上述的上侧护腿板,附图标记74是呈山状鼓出的下侧护腿板。在下侧护腿板74的下端设有朝向后方延伸到座椅17的下方的踏板19。

[0087] 下侧护腿板74由于朝向上方及后方呈山状鼓出,因此如图10中箭头W所示那样,将从上方流过来的雨水向车宽方向外侧引导。

[0088] 如图6所示,喇叭50安装在设于头管11的支柱52上。

[0089] 在支柱52上设有上述装饰件71的安装部53和上述灯具60的安装部54。

[0090] 附图标记56是安装在支柱52上的ABS调制器。

[0091] 以上,对本发明的实施方式进行了说明,但本发明不限于上述实施方式,在不脱离本发明主旨的范围内能够实施各种变形。

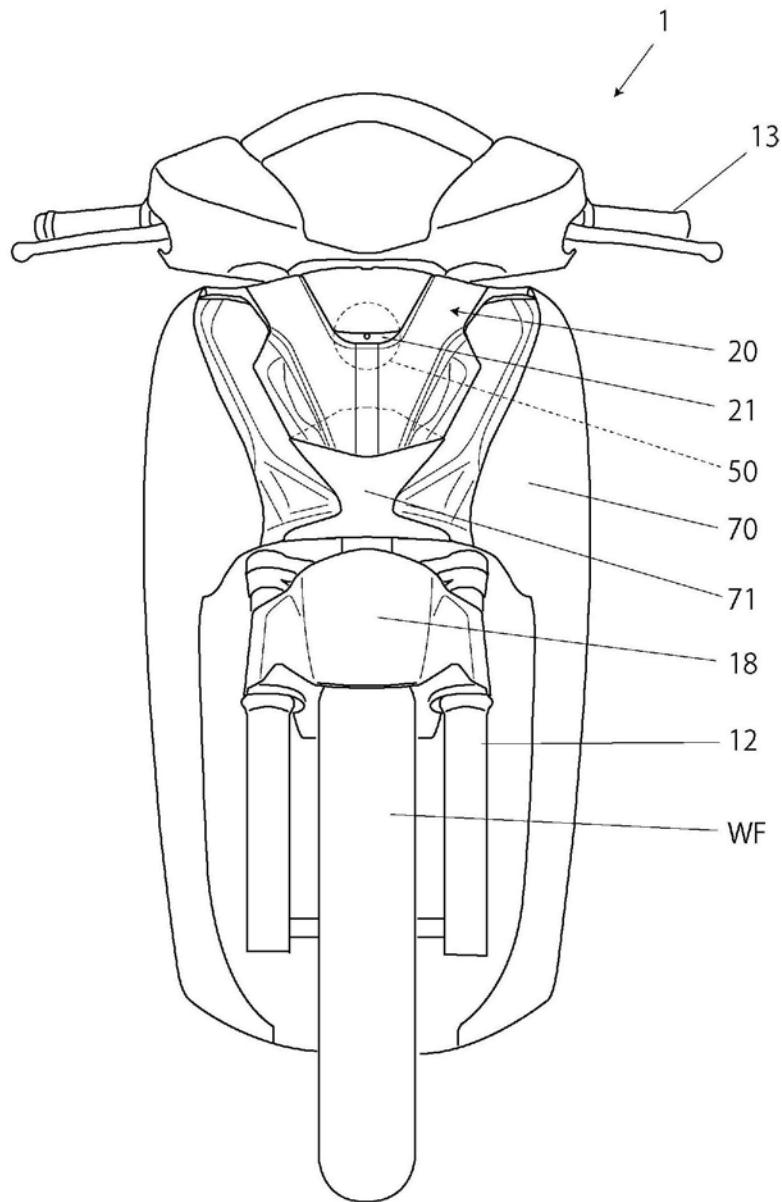
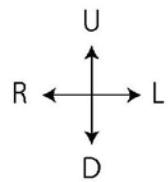


图1

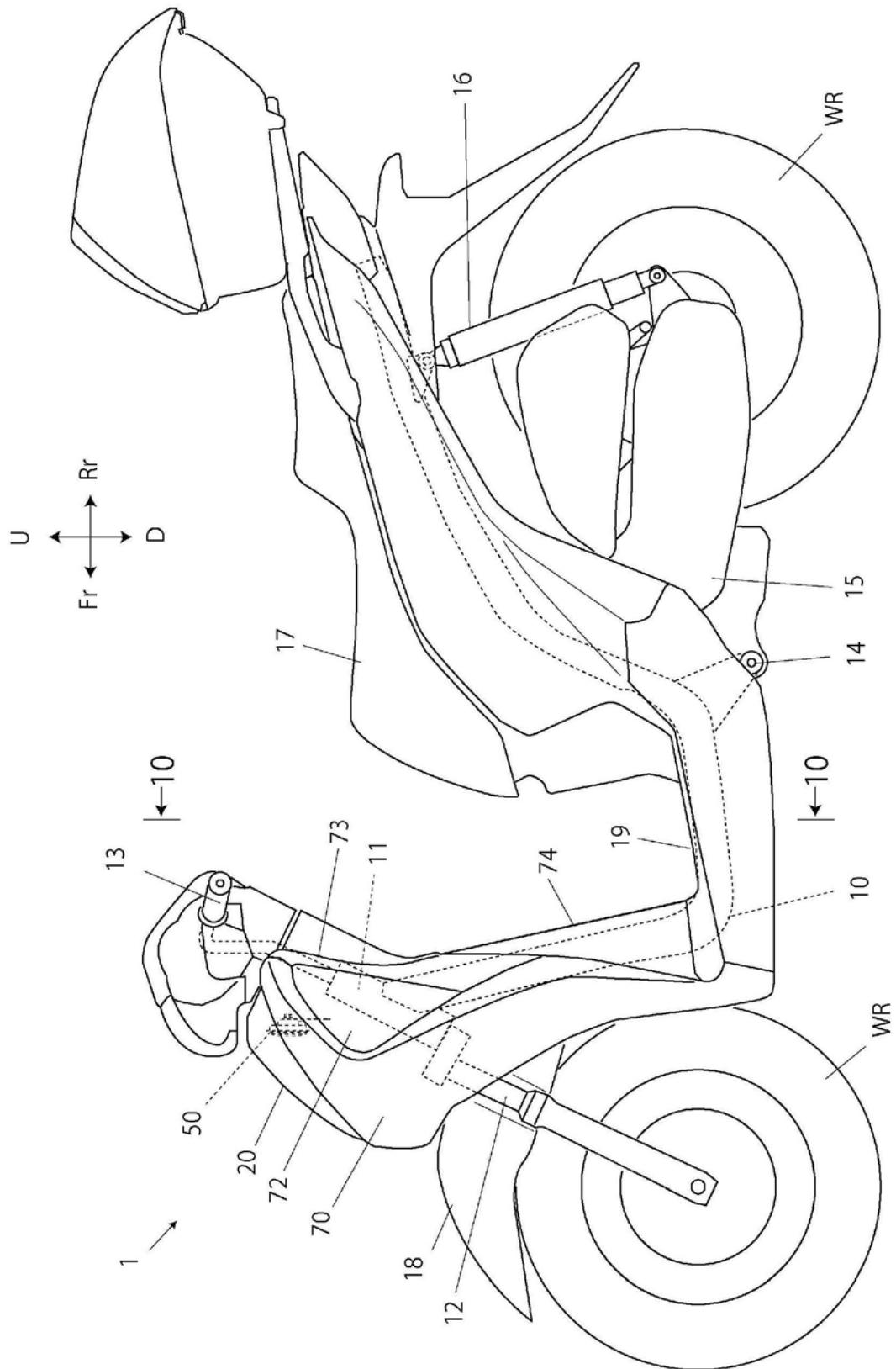


图2

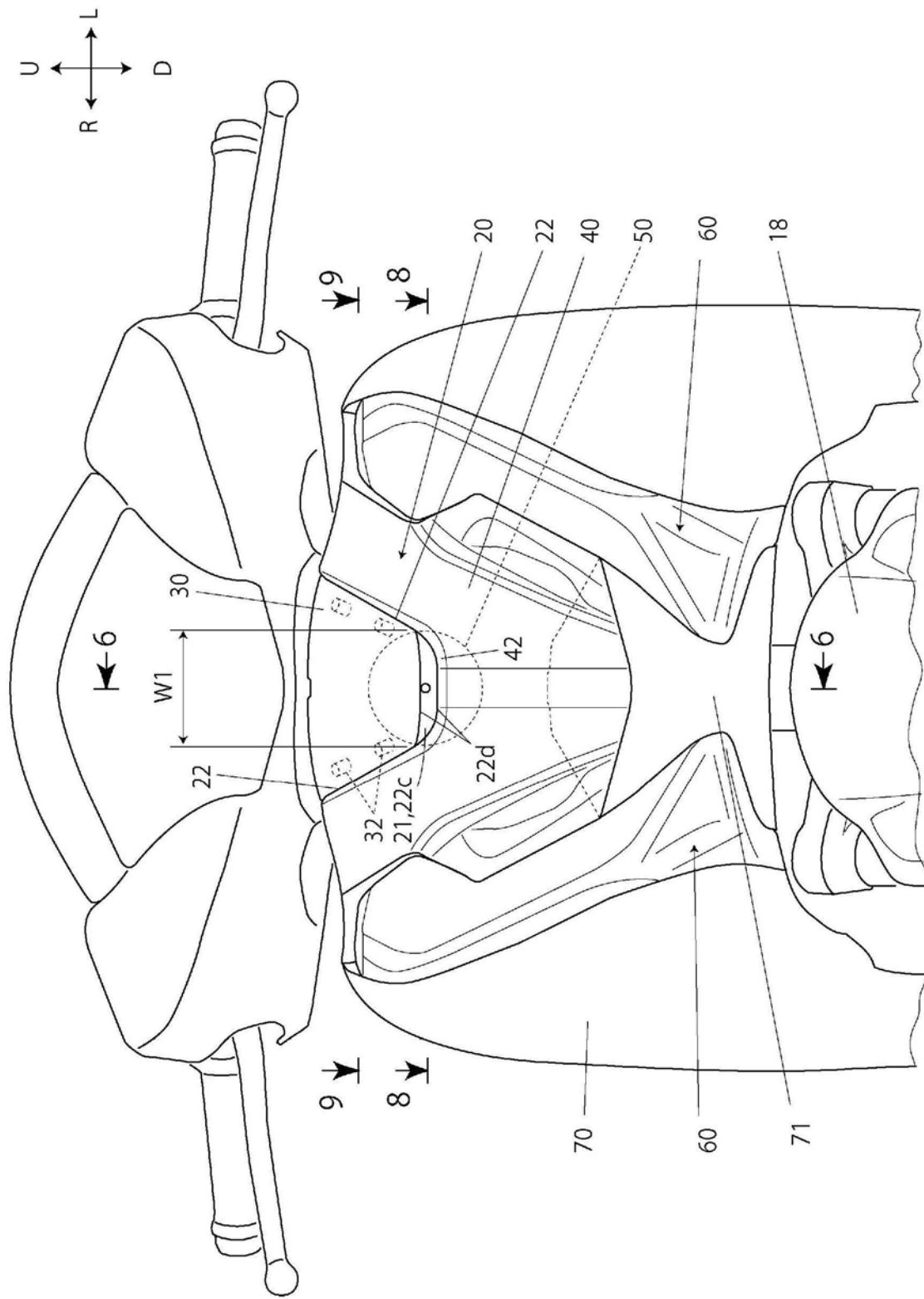


图3

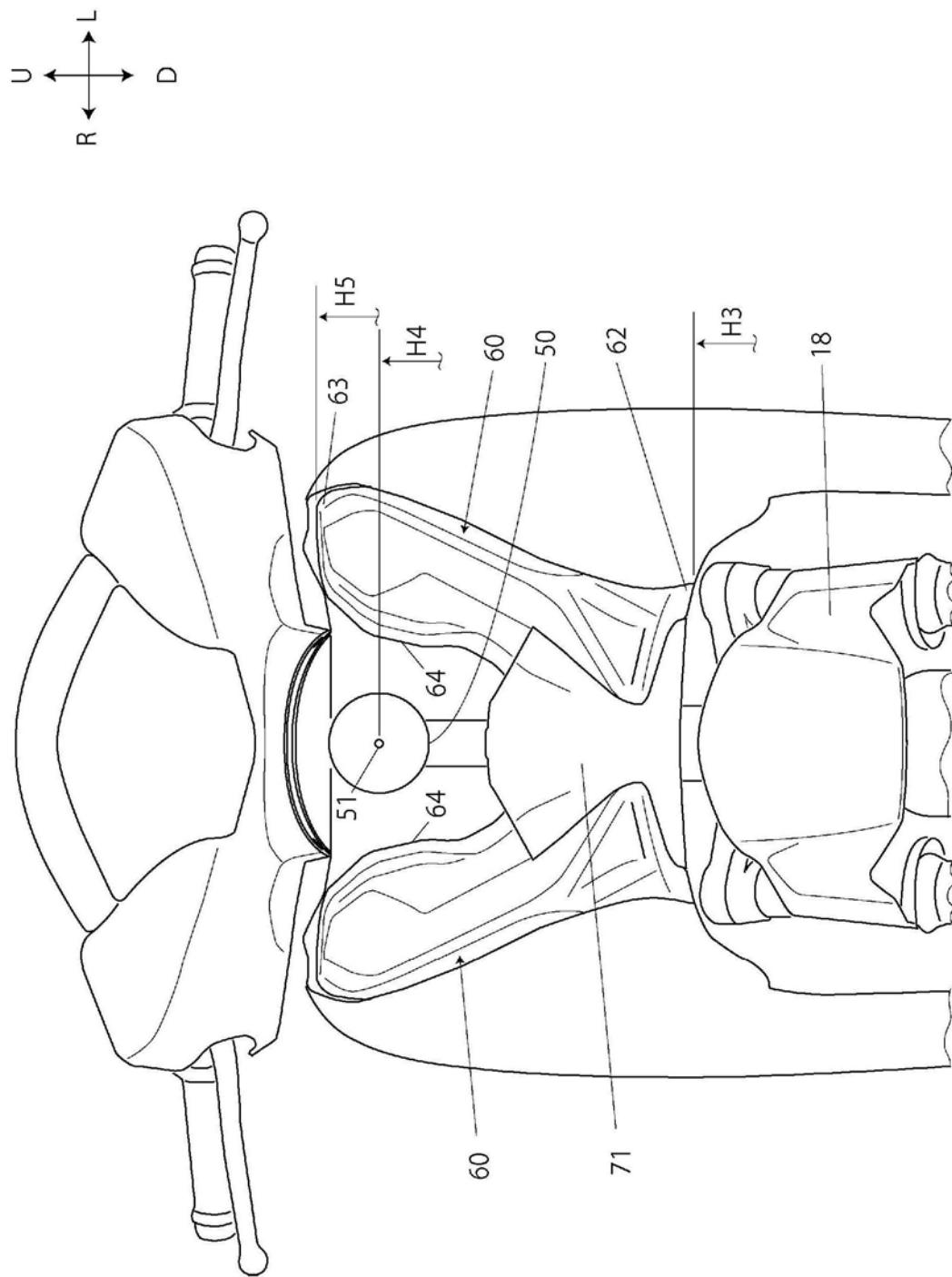


图4

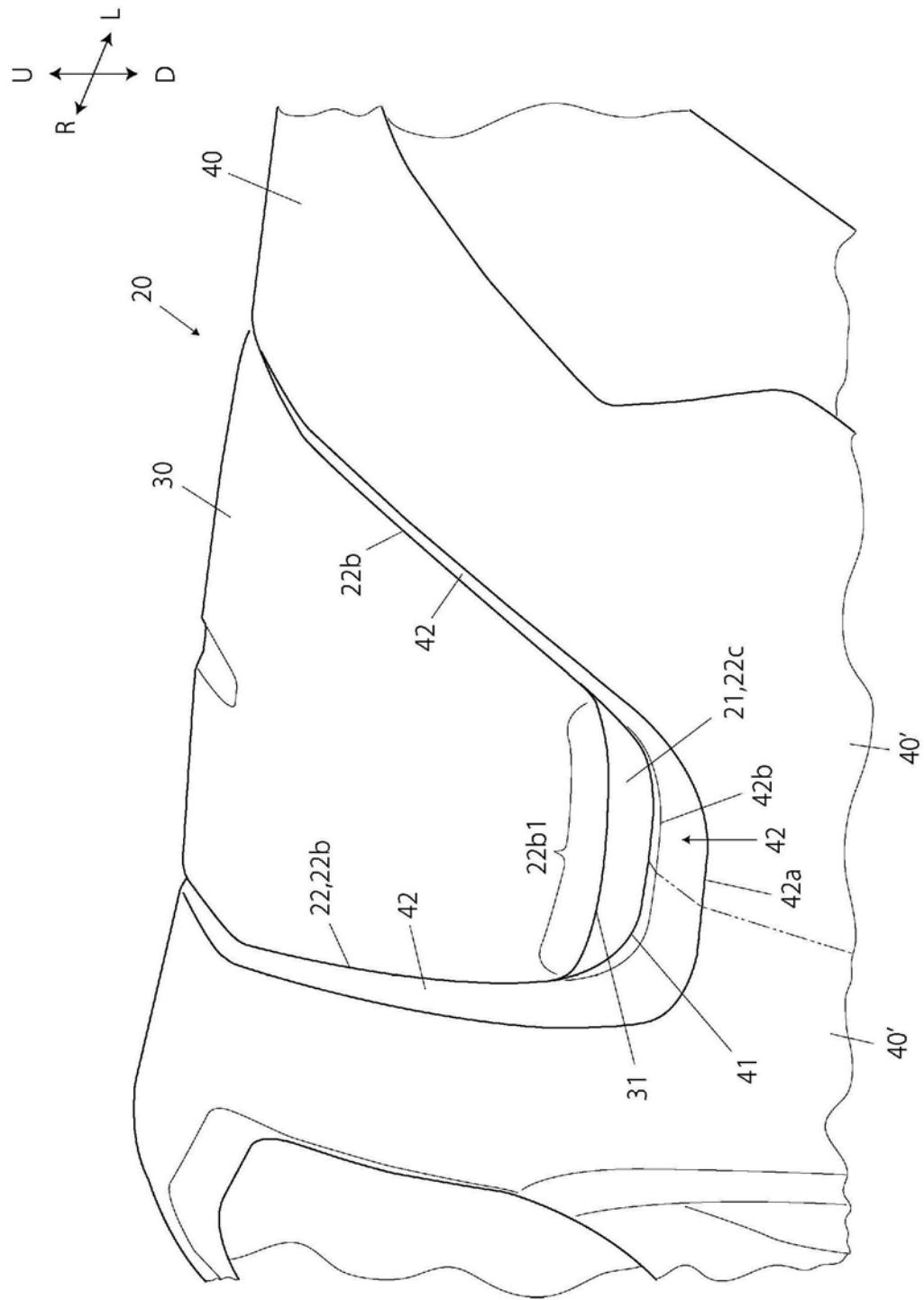


图5

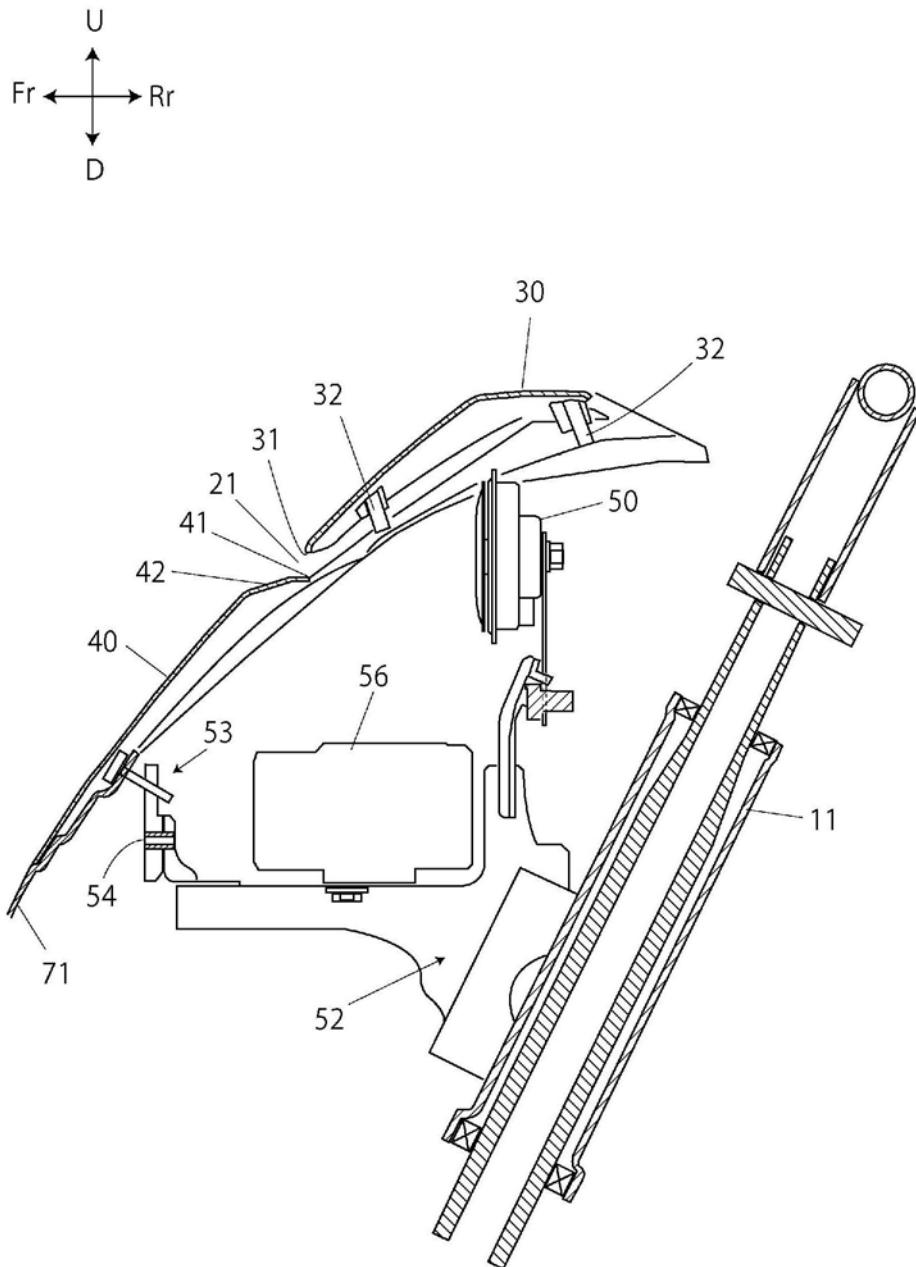


图6

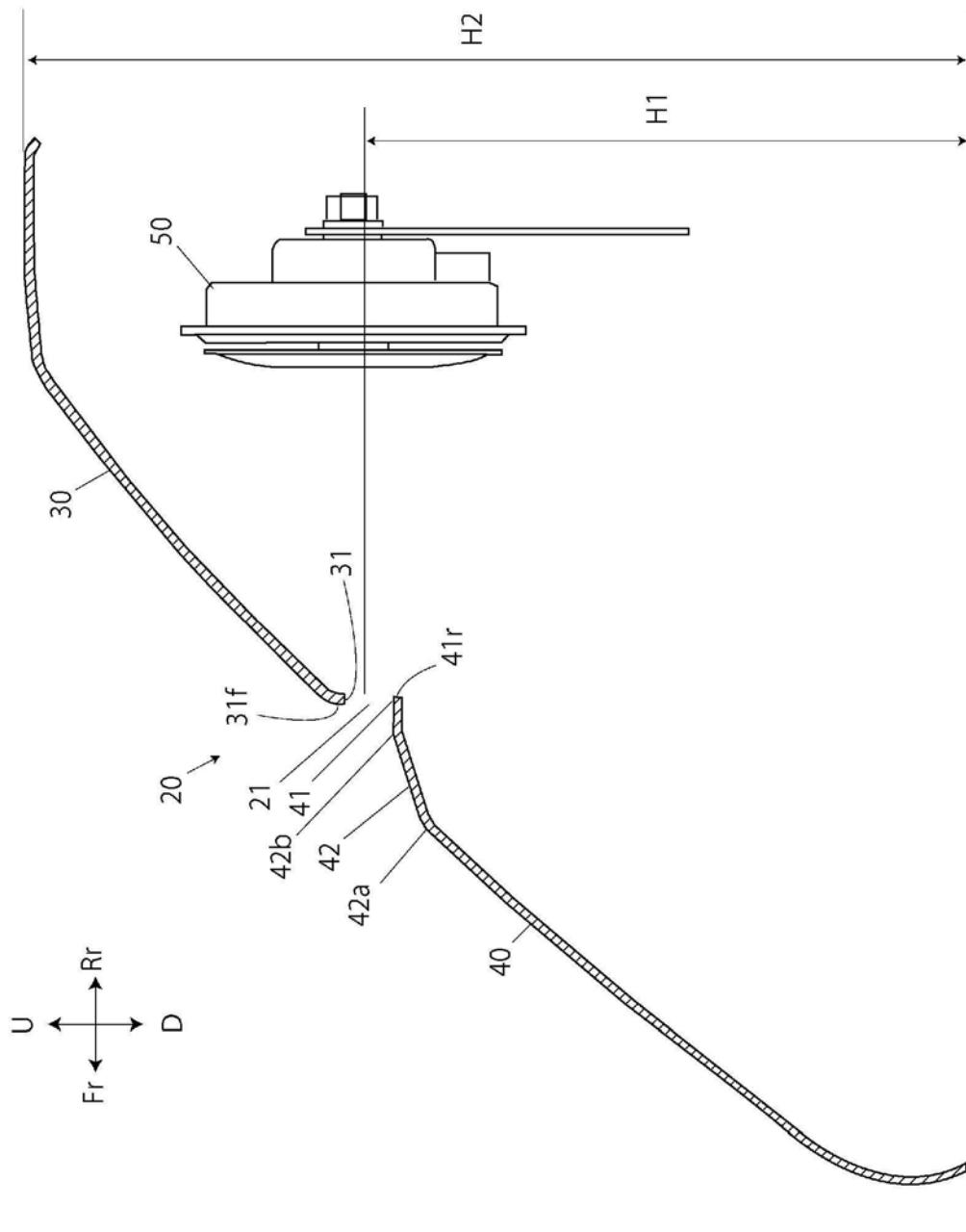


图7

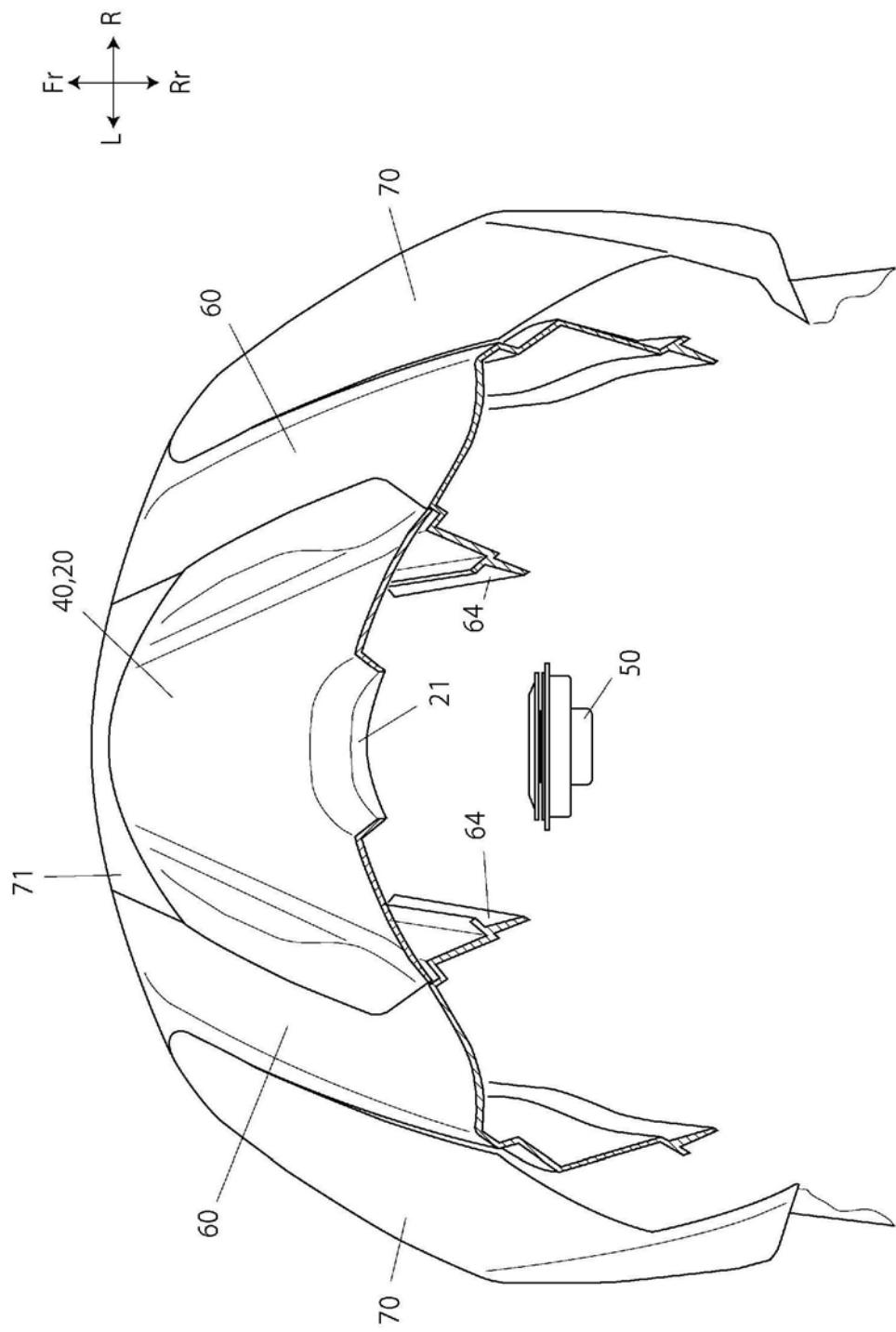


图8

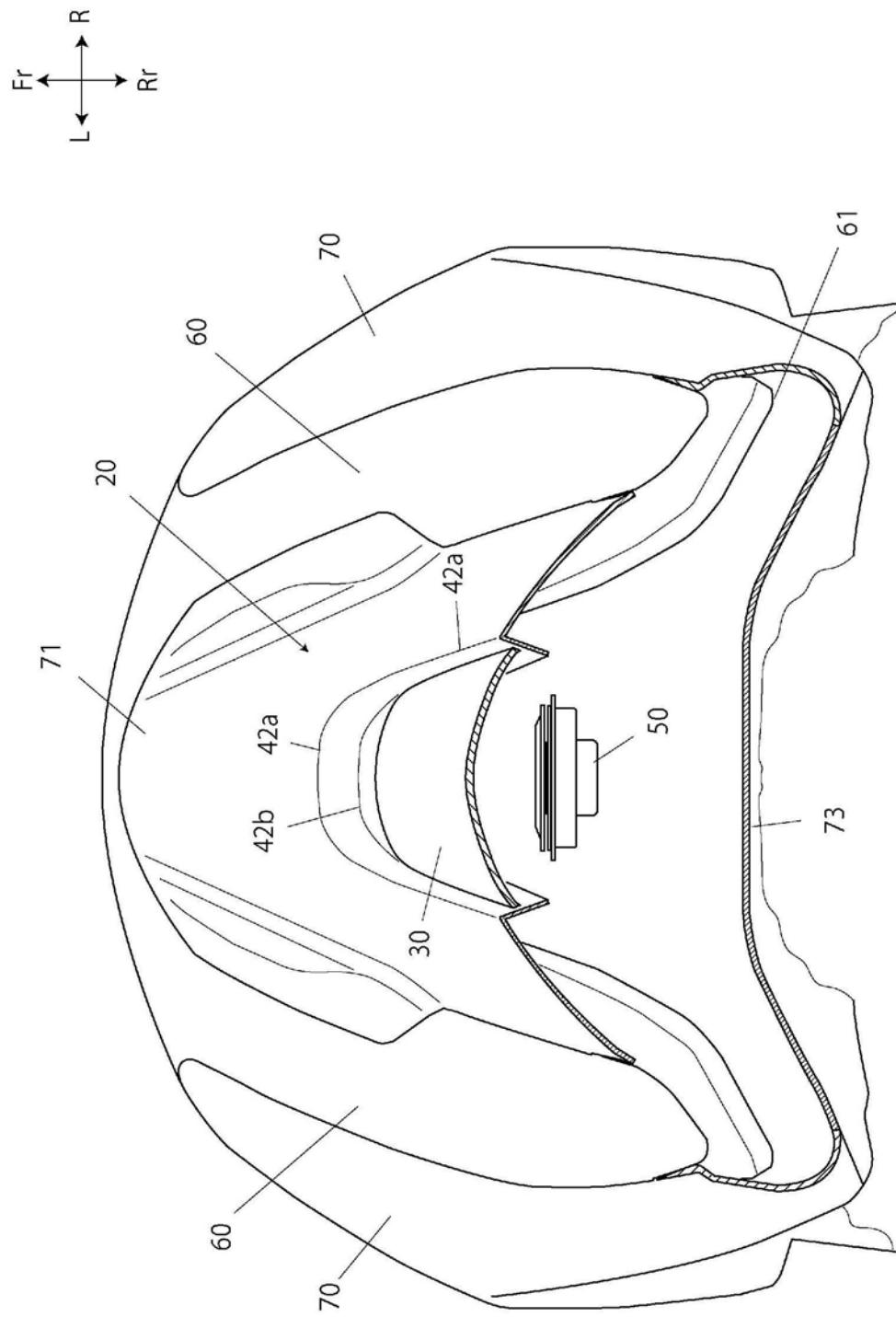


图9

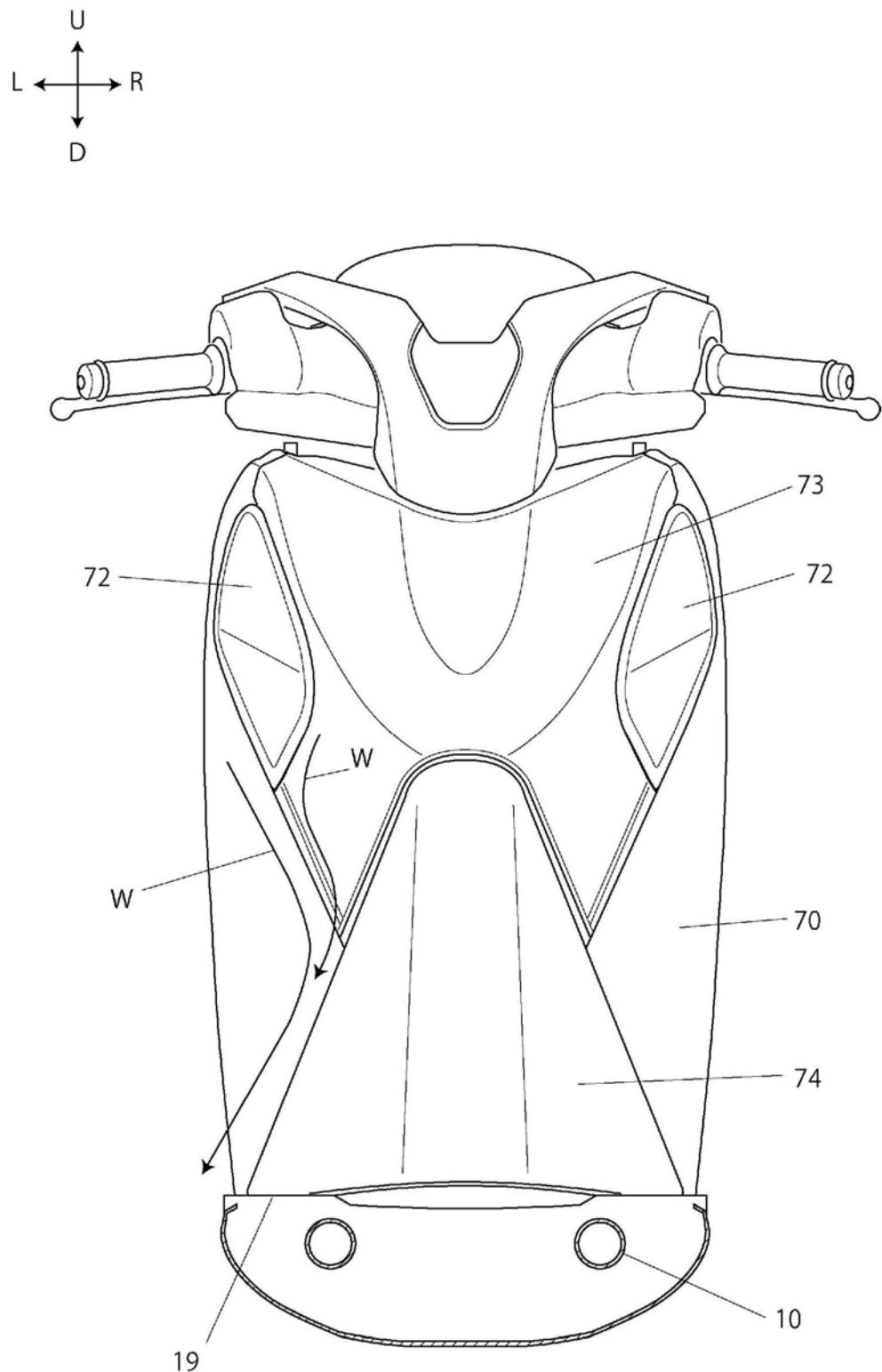


图10