

【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26年8月28日(2014.8.28)

【公開番号】特開2013-67274(P2013-67274A)

【公開日】平成25年4月18日(2013.4.18)

【年通号数】公開・登録公報2013-018

【出願番号】特願2011-207519(P2011-207519)

【国際特許分類】

|         |       |           |
|---------|-------|-----------|
| B 6 2 J | 37/00 | (2006.01) |
| B 6 2 J | 35/00 | (2006.01) |
| B 6 2 J | 15/00 | (2006.01) |
| B 6 2 K | 11/00 | (2013.01) |
| B 6 2 K | 11/04 | (2006.01) |

【F I】

|         |       |   |
|---------|-------|---|
| B 6 2 J | 37/00 | B |
| B 6 2 J | 35/00 | C |
| B 6 2 J | 15/00 | C |
| B 6 2 K | 11/00 | A |
| B 6 2 K | 11/04 | B |

【手続補正書】

【提出日】平成26年7月11日(2014.7.11)

【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】

ヘッドパイプ(3)と、該ヘッドパイプ(3)から後方へ延出するメインフレーム(4)と、前記メインフレーム(4)の後部から後斜め下方へ延出するセンタフレーム(7L, 7R)と、前記メインフレーム(4)の後部から後方へ延出する左右一対のシートフレーム(5L, 5R)と、前方から後斜め上方に延出し、前記センタフレーム(7L, 7R)及び前記シートフレーム(5L, 5R)を連結する左右一対のサブフレーム(8L, 8R)と、を備える車体フレーム(2)と、

クランク軸を収容するクランクケース(25)と、該クランクケース(25)の前部に設けられるシリンドラ部(26)と、該シリンドラ部(26)に設けられるシリンドラヘッド(27)と、を備え、前記車体フレーム(2)の前記メインフレーム(4)の下方に配置されるエンジン(12)と、

前記エンジン(12)の上方に配置される燃料タンク(10)と、

前記燃料タンク(10)の内部で生じた蒸発燃料を、チャージ管(65)を通して吸着するキャニスター(55)を有し、該キャニスター(55)で吸着した燃料を、該キャニスター(55)からバージ管(64)を通して前記エンジン(12)の吸気系に供給する蒸発燃料処理装置と、

前記センタフレーム(7L, 7R)と、前記シートフレーム(5L, 5R)と、前記サブフレーム(8L, 8R)と、で囲まれる領域に配置されるエアクリーナ(45)と、を備える鞍乗型車両のキャニスター配置構造において、

前記サブフレーム(8L, 8R)の斜め後下方であって、前記シートフレーム(5L, 5R)の下方に配置される後輪(WR)の前斜め上方に、前記サブフレーム(8L, 8R)

)に沿って延びて前記後輪(WR)を前方から覆うリヤフェンダ(29F)が配置され、前記キャニスター(55)は、前記エアクリーナ(45)の後方に位置する左右の前記サブフレーム(8L, 8R)の間で、該サブフレーム(8L, 8R)に沿って配置され、前記エアクリーナ(45)によって前方から覆われるとともに、前記リヤフェンダ(29F)によって後方から覆われる、

ことを特徴とする鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項2】

前記キャニスター(55)の少なくとも後部が、前記リヤフェンダ(29F)の前部に形成される凹部(75)に収容される、

ことを特徴とする請求項1に記載の鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項3】

前記キャニスター(55)の少なくとも前部が、前記エアクリーナ(45)の後部に形成される凹部(76)に収容される、

ことを特徴とする請求項1又は2に記載の鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項4】

前記キャニスター(55)は、筒状部(56)と、該筒状部(56)の両端を覆う端部(57, 58)と、を備え、

前記キャニスター(55)の前記端部(57, 58)のうちの一方側に、前記チャージ管(65)及び前記バージ管(64)が接続され、

前記エアクリーナ(45)又は前記リヤフェンダ(29F)に形成される前記凹部は、前記筒状部(56)に沿って形成される、

ことを特徴とする請求項2又は3に記載の鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項5】

前記センタフレーム(7L, 7R)及び前記サブフレーム(8L, 8R)を側方から覆うカバー部材(38L, 38R)が設けられ、

前記チャージ管(65)及び前記バージ管(64)は、前記カバー部材(38L, 38R)の内側において左右の前記シートフレーム(5L, 5R)の間を通るように配索される、

ことを特徴とする請求項4に記載の鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項6】

前記キャニスター(55)の前記端部(57, 58)のうちの他方側に、該キャニスター(55)を大気に連通させる新気導入管(68)が接続され、

該新気導入管(68)は、前記カバー部材(38L, 38R)の内側に配索されて、該カバー部材(38L, 38R)の内側で開放する、

ことを特徴とする請求項5に記載の鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項7】

前記バージ管(64)は、逆止弁(66)を通して前記吸気系に接続され、

該逆止弁(66)は、左右の前記シートフレーム(5L, 5R)の間に配置される、ことを特徴とする請求項5又は6に記載の鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項8】

前記バージ管(64)は、前記吸気系の車幅方向における一方側から該吸気系に接続されるとともに、前記一方側に対する他方側に位置する前記シートフレーム(5L, 5R)に沿って配索され、

前記逆止弁(66)は、前記バージ管(64)が接続される接続部(66A, 66B)を車幅方向に向けるようにして配置される、

ことを特徴とする請求項7に記載の鞍乗型車両のキャニスター配置構造。

#### 【請求項9】

前記バージ管(64)は、前記吸気系の車幅方向における一方側から該吸気系に接続されるとともに、前記一方側に位置する前記シートフレーム(5L, 5R)に沿って配索され、

前記逆止弁（66）は、前記バージ管（64）が接続される接続部（66A，66B）を車両前後方向に向けるようにして配置される、ことを特徴とする請求項7に記載の鞍乗型車両のキャニスタ配置構造。

【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】

上記課題の解決手段として、本発明は以下の手段を提供する。

請求項1に記載の発明は、ヘッドパイプ（3）と、該ヘッドパイプ（3）から後方へ延出するメインフレーム（4）と、前記メインフレーム（4）の後部から後斜め下方へ延出するセンタフレーム（7L，7R）と、前記メインフレーム（4）の後部から後方へ延出する左右一対のシートフレーム（5L，5R）と、前方から後斜め上方に延出し、前記センタフレーム（7L，7R）及び前記シートフレーム（5L，5R）を連結する左右一対のサブフレーム（8L，8R）と、を備える車体フレーム（2）と、クランク軸を収容するクランクケース（25）と、該クランクケース（25）の前部に設けられるシリンダ部（26）と、該シリンダ部（26）に設けられるシリンダヘッド（27）と、を備え、前記車体フレーム（2）の前記メインフレーム（4）の下方に配置されるエンジン（12）と、前記エンジン（12）の上方に配置される燃料タンク（10）と、前記燃料タンク（10）の内部で生じた蒸発燃料を、チャージ管（65）を通して吸着するキャニスタ（55）を有し、該キャニスタ（55）で吸着した燃料を、該キャニスタ（55）からバージ管（64）を通して前記エンジン（12）の吸気系に供給する蒸発燃料処理装置と、前記センタフレーム（7L，7R）と、前記シートフレーム（5L，5R）と、前記サブフレーム（8L，8R）と、で囲まれる領域に配置されるエアクリーナ（45）と、を備える鞍乗型車両のキャニスタ配置構造において、前記サブフレーム（8L，8R）の斜め後下方であって、前記シートフレーム（5L，5R）の下方に配置される後輪（WR）の前斜め上方に、前記サブフレーム（8L，8R）に沿って延びて前記後輪（WR）を前方から覆うリヤフェンダ（29F）が配置され、前記キャニスタ（55）は、前記エアクリーナ（45）の後方に位置する左右の前記サブフレーム（8L，8R）の間で、該サブフレーム（8L，8R）に沿って配置され、前記エアクリーナ（45）によって前方から覆われるとともに、前記リヤフェンダ（29F）によって後方から覆われる、ことを特徴とする鞍乗型車両のキャニスタ配置構造を提供する。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0010

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0010】

請求項5に記載の発明は、請求項4に記載の鞍乗型車両のキャニスタ配置構造において、前記センタフレーム（7L，7R）及び前記サブフレーム（8L，8R）を側方から覆うカバー部材（38L，38R）が設けられ、前記チャージ管（65）及び前記バージ管（64）は、前記カバー部材（38L，38R）の内側において左右の前記シートフレーム（5L，5R）の間を通りるように配索される、ことを特徴とする。

【手続補正4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0033

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0033】

以下、キャニスター55の配管について説明する。図2～図5、及び図7を併せて参照し、キャニスター55の上端ガード部57には、バージ管64と、チャージ管65と、が接続され、キャニスター55は、バージ管64によりキャブレタ43に接続され、チャージ管65により燃料タンク10に接続されている。バージ管64及びチャージ管65は、センタカバー38L, 38Rの内側において左右のシートフレーム5L, 5Rの間を通るように配索されている。

【手続補正5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0042

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0042】

また、この自動二輪車1は、センタフレーム7L, 7R及びサブフレーム8L, 8Rを側方から覆うセンタカバー38L, 38Rが設けられ、チャージ管65及びバージ管64が、センタカバー38L, 38Rの内側において左右のシートフレーム5L, 5Rの間を通るように配索される構造を有する。この構造では、側面視でチャージ管65及びバージ管64が見えにくくなり、外観性を向上できる。なお、本実施形態では、チャージ管65及びバージ管64の大部分がシートフレーム5L, 5Rの間に配置しているわけではないが、チャージ管65及びバージ管64の大部分をシートフレーム5L, 5Rの間に配置すれば、外観性の向上に加え保護性も良好になる。