

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

**特許第3766579号  
(P3766579)**

(45) 発行日 平成18年4月12日(2006. 4. 12)

(24) 登録日 平成18年2月3日(2006. 2. 3)

(51) Int. Cl.

F I

**B 6 2 J 35/00 (2006. 01)**  
**B 6 2 J 37/00 (2006. 01)**  
**B 6 2 J 39/00 (2006. 01)**  
**B 6 0 K 15/01 (2006. 01)**  
**B 6 2 K 19/06 (2006. 01)**

B 6 2 J 35/00 A  
 B 6 2 J 37/00 A  
 B 6 2 J 39/00 G  
 B 6 2 J 39/00 H  
 B 6 0 K 15/02 C

請求項の数 6 (全 11 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2000-96803 (P2000-96803)  
 (22) 出願日 平成12年3月31日(2000. 3. 31)  
 (65) 公開番号 特開2001-278152 (P2001-278152A)  
 (43) 公開日 平成13年10月10日(2001. 10. 10)  
 審査請求日 平成15年11月28日(2003. 11. 28)

(73) 特許権者 000005326  
 本田技研工業株式会社  
 東京都港区南青山二丁目1番1号  
 (74) 代理人 100089509  
 弁理士 小松 清光  
 (72) 発明者 大熊 孝則  
 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会  
 社 本田技術研究所内

審査官 落合 弘之

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 自動2輪車燃料タンク配置構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

エンジン上方に燃料タンクを配置した自動2輪車燃料タンク配置構造において、  
 燃料タンクの下方、かつ車体の左右一方へ寄った位置に設けた気化器と、  
 燃料タンクに形成され、車体他方に寄った位置で下方へ突出する落とし込み部とを車幅方  
 向へ並設するとともに、

前記燃料タンクはエンジンの上方を前後方向へ配設され左右一対のメインフレーム間に収  
 容され、この燃料タンクの後部下方に前記落とし込み部を設け、この落とし込み部をエン  
 ジンのシリンダヘッド後方かつ前記左右メインフレーム間を連結するクロス部材の前方に  
 設けられた空間内へ配置し、

前記気化器と落とし込み部をともに左右のメインフレーム間に配置し、側面視でこれら気  
 化器と落とし込み部が共にメインフレームと重なることを特徴とする自動2輪車燃料タン  
 ク配置構造。

【請求項2】

前記落とし込み部の下方に排気管の配管空間を設けた請求項1に記載した自動2輪車燃  
 料タンク配置構造。

【請求項3】

前記落とし込み部の底部に燃料コックを設け、前記燃料コックを左右一対で設けられる  
 縦長断面のメインフレーム下縁部近傍に設けたことを特徴とする請求項1に記載した自動  
 2輪車燃料タンク配置構造。

## 【請求項 4】

前記エンジンの前方を車体中心に沿って斜め下方へ延出するダウンチューブと  
前記ダウンチューブに左右対に支持されるラジエタと  
前記ラジエタからウォーターポンプに延びる送水ホースとをさらに備え、  
前記排気管が前記ラジエタ下方を通して前記送水ホース外側を迂回して車体側方から前記  
配管空間に延びることを特徴とする請求項 2 に記載した自動 2 輪車燃料タンク配置構造。

## 【請求項 5】

前記ダウンチューブは下部の後面側において、テーパ状に形成されるテーパ状部を  
備え、前記排気管は前記テーパ状部の後方を通っていることを特徴とする請求項 4 に記  
載した自動 2 輪車燃料タンク配置構造。

10

## 【請求項 6】

前記送水ホースは前記テーパ状部の後方を左右に横切るジョイントホースに接続され  
、前記ジョイントホースは前記ウォーターポンプに接続されていることを特徴とする請求  
項 5 に記載した自動 2 輪車燃料タンク配置構造。

## 【発明の詳細な説明】

## 【0001】

## 【発明の属する技術分野】

この発明は自動 2 輪車における燃料タンク配置構造に関する。

## 【0002】

## 【従来の技術】

20

特公平 8 - 5419 号には、エンジン上方を前後方向へ配設された左右一对のメインフレ  
ーム上に燃料タンクを支持するとともに、燃料タンクの下部側面に凹部を設け、この凹部  
内かつメインフレームの上面近傍に燃料コックを設けた自動 2 輪車が示されている。

## 【0003】

## 【発明が解決しようとする課題】

ところで、燃料タンクの配置は車体の重心を下げるためにできるだけ低くすることが望ま  
しいが、燃料タンクから気化器へ重力落下で燃料を供給するためにはエンジンのシリンダ  
ヘッドの高さが限界となる。

## 【0004】

そのため、燃料タンクにある程度の大容量を確保するべく上方へ拡大させれば、ライディ  
ングポジションやシート形状が規制を受ける。そのうえ、燃料タンク内の残量変化や車体  
姿勢の変化による燃料の移動による重心の変動が大きくなる。また、左右一对のメインフ  
レーム間へ燃料タンクを収容すると燃料コックのメンテナンス性のよい位置へ設けること  
が困難になる。本願発明はこのような問題点の解決を目的とする。

30

## 【0005】

## 【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するため本願発明に係る自動 2 輪車用燃料タンクの配置構造は、エンジ  
ン上方に燃料タンクを配置した自動 2 輪車において、  
燃料タンクの下方、かつ車体の左右一方へ寄った位置に設けた気化器と、  
燃料タンクに形成され、車体他方に寄った位置で下方へ突出する落とし込み部とを車幅方  
向へ並設するとともに、

40

前記燃料タンクはエンジン上方を前後方向へ配設された左右一对のメインフレーム間に  
収容され、この燃料タンクの後部下方に前記落とし込み部を設け、この落とし込み部をエ  
ンジンのシリンダヘッド後方かつ前記左右メインフレーム間を連結するクロス部材の前方  
に設けられた空間内へ配置し、  
前記気化器と落とし込み部とともに左右のメインフレーム間に配置し、側面視でこれら気  
化器と落とし込み部が共にメインフレームと重なることを特徴とする。

## 【0006】

## 【発明の効果】

本願発明によれば、燃料タンクの下方、かつ車体の左右一方へ寄った位置に設けた気化

50

器と、燃料タンクに形成され、車体他方に寄った位置で下方へ突出する落とし込み部とを車幅方向へ並べて配置し、落とし込み部をエンジンのシリンダヘッド後方かつ左右メインフレーム間を連結するクロス部材の前方に設けられた空間内へ配置するとともに、気化器と落とし込み部をとともに左右のメインフレーム間に配置し、側面視でこれら気化器と落とし込み部が共にメインフレームと重なるようにしたので、燃料コックを理論的に最も低い位置へ設けることができ、それだけ燃料タンクの後部を車体中央側下方へ設けることができる。したがって、ライディングポジションやシートを車体前方へ設定できるとともに、燃料タンクの容量拡大ができ、かつ重心の安定にも寄与できる。そのうえ、落とし込み部と気化器を車幅方向へ並べることによりこのような下方位置への配設が容易となり、レイアウトの自由度が大きくなる。さらに落とし込み部の底部に燃料コックを設けると、燃料

10

【 0 0 0 7 】

【 発明の実施の形態 】

以下、図面に基づいて実施例を説明する。図 1 は本実施例に係るオフロード型自動 2 輪車の要部側面図、図 2 はエンジン上方の部品配置を車体側面側から示す図、図 3 は同様部における部品の一部に関するレイアウトを車体上方から示す図、図 4 はピボットプレート上部の一部部品のレイアウトを車体側面から示す図、図 5 は車体フレームの後方から一部部品のレイアウトを示す図、図 6 は車体前方から一部部品のレイアウトを示す図、図 7 は車体フレームの要部側面図、図 8 はその前半部側平面図、図 9 はその後方視図、図 1 0 は図

20

【 0 0 0 8 】

まず、図 1 において、車体フレーム 1 はクレドール型をなして水冷 4 サイクル式エンジン 2 を支持し、ヘッドパイプ 3 からエンジン 2 の上方を通して後方へ延びる左右一対のメインフレーム 4 と、ヘッドパイプ 3 からエンジン 2 の前方を車体中心に沿って斜め下方へ延出するダウンチューブ 5 と、左右の各メインフレーム 4 の後端部と結合してエンジン 2 の後方を上下方向へ配設される左右一対のピボットプレート 6 と、エンジン 2 の下方を通してダウンチューブ 5 及びピボットプレート 6 の各下端部を連結する左右一対の下部フレーム 7 とを備える。また、ピボットプレート 6 の上端部からは左右一対をなすシートレール 8 が後方へ延出し、その後端部とピボットプレート 6 の中間部とを斜めのリヤパイプ 9 で

30

【 0 0 0 9 】

ヘッドパイプ 3 には、バーハンドル 1 0 によって操向される左右一対のフロントフォーク 1 1 がトップブリッジ 1 2 及びボトムブリッジ 1 3 を介して回動自在に支持されている。符号 1 4 は前輪である。

【 0 0 1 0 】

左右のピボットプレート 6 の中間部間にはピボット軸 1 5 によりリヤスイングアーム 1 6 の前端が揺動自在に支持され、リヤスイングアーム 1 6 の後端部には後輪 1 7 が支持されている。また、リヤスイングアーム 1 6 の前部に設けられたリンク 1 8 とピボットプレート 6 の上端部に設けられた後述する後部クロス部材間にリヤクッション 1 9 が取付けられ、後輪サスペンションを構成している。

40

【 0 0 1 1 】

図中の符号 2 0 は、左右のメインフレーム 4 間に支持される燃料タンク、2 1 は左右のシートレール 8 上に支持されるシート、2 2 はラジエタ、2 3 は排気管、2 4 は気化器、2 5 はエアクリーナ、2 6 はマフラーである。

【 0 0 1 2 】

図 2 に示すように、このエンジン 2 は水冷 4 サイクル式であり、シリンダヘッド 2 7 は略直立して設けられ、シリンダヘッドカバー 2 8 は側面視略三角形をなしてその後部側はメインフレーム 4 の内側へ入り込んでいる。シリンダヘッド 2 7 の前部中央には排気通路 3 5 が設けられ、ここに排気管 2 3 が接続している。

50

## 【 0 0 1 3 】

ラジエタ 2 2 は左右一対でダウンチューブ 5 の両側へ支持され（図 5 参照）、その上部タンク 3 0 とシリンダヘッドカバー 2 8 の間に復水側ホース 3 1 が配管される。また下部タンク 3 2 からは送水側ホース 3 3 が延出しクランクケース 2 9 側と接続している。

## 【 0 0 1 4 】

また、シリンダヘッド 2 7 の背面側に設けられている吸気口には気化器 2 4 が接続され、この気化器 2 4 の吸気上流側はコンチューブ 3 6 を介してエアクリーナ 2 5 へ接続している。コンチューブ 3 6 はメインフレーム 4 のピボットプレート 6 の上部であるメインフレーム 4 の後端部との結合部近傍部分を側面視で横切るように配設されている。

## 【 0 0 1 5 】

コンチューブ 3 6 は中間部で前後に分割されて前部 3 6 a と後部 3 6 b をなし、後部 3 6 b はエアクリーナ 2 5 の前面へ一体に取付けられている。前部 3 6 a と後部 3 6 b は分割位置 3 7 にて着脱自在に接続できる。分割位置 3 7 はピボットプレート 6 の後縁部より後方へ位置しているので、ピボットプレート 6 に遮られることなく、前部 3 6 a 及び後部 3 6 b の組付が容易になり、メンテナンス性が向上する。

## 【 0 0 1 6 】

燃料タンク 2 0 は前端部をブラケット 4 0 によりメインフレーム 4 の上部に位置するボス 5 8 へボルト等で取付けることにより支持され、後端部は左右のピボットプレート 6 の上端部間に設けられた後述する後部クロス部材 4 3 上に支持される。燃料タンク 2 0 の後端下部には下方へ突出する落とし込み部 4 1 を設け、その下部に燃料コック 4 2 を設けてあ

## 【 0 0 1 7 】

落とし込み部 4 1 は 4 サイクルエンジン 2 の上方へ突出するシリンダヘッド 2 7 及びシリンダヘッドカバー 2 8 の後方かつ後部クロス部材 4 3 の前方に形成される落とし込み用の空間 5 7 a 内へ突出して配置され、その車体前後方向ではシリンダヘッドカバー 2 8 と重なる高さであり、かつ側面視では気化器 2 4 の上部と重なる位置になっている。

## 【 0 0 1 8 】

図 4 に明らかなように、落とし込み部 4 1 の下方に設けられる燃料コック 4 2 の位置はその下端が側面視でメインフレーム 4 の下縁よりも多少下方へ出るように配置され、かつ落とし込み部 4 1 はメインフレーム 4 と重なる位置になっている。また図 3 に明らかなように、落とし込み部 4 1 は気化器 2 4 と車幅方向へ併設されている。

## 【 0 0 1 9 】

エンジン 2 の支持は、図 1 に示すように、上部がメインフレーム 4、前側がダウンチューブ下部、下側が下部フレーム 7 の中間部、後部がクランクケース 2 9 をピボット軸 1 5 によりピボットプレート 6 へそれぞれ支持される。このうち上部は図 2 及び図 4 に示すようにシリンダヘッド 2 7 の後部に設けられた支持部 3 8 でハンガブラケット 3 9 を介してメインフレーム 4 の下面へ支持される。

## 【 0 0 2 0 】

次に、ダウンチューブ 5 近傍における部品のレイアウトにつき説明する。図 5 はラジエタ 2 2 のレイアウト等についてダウンチューブ 5 及びその近傍部品を車体前方側から示す図であり、ラジエタ 2 2 は左右に対で設けられ、それぞれの上部タンク 3 0 は復水側ホース 3 1 で連結され、ジョイント管 3 1 a でシリンダヘッドカバー 2 8 側のウォータージャケット出口へ接続されている。

## 【 0 0 2 1 】

また、各下部タンク 3 2 から出た送水側ホース 3 3 は車体中央側へ延び、ダウンチューブ 5 のテーパ状部 6 2 b 後方を左右方向へ横切るジョイントホース 3 4 へ接続し、このジョイントホース 3 4 の車体右側部分に設けられたジョイント部 3 4 a でクランクケースの右側に設けられているウォーターポンプ 4 9 へ接続している。なお、排気管 2 3 もテーパ状部 6 2 b の後方を通して斜め下がり車体右側へ出てから、右側のラジエタ 2 2 の下方を通して後方へ延びている。

10

20

30

40

50

## 【 0 0 2 2 】

次に、後部クロス部材 4 3 の下方に形成されている空間 5 6 における部品のレイアウトにつき説明する。図 6 はこの部分を車体後方から示す図であり、この空間内には後部クロス部材 4 3 の近傍下方かつ車体左側へ寄った位置に気化器 2 4 が配設され、その右側に落とし込み部 4 1 及びその底部下方に設けられた燃料コック 4 2 が位置し、燃料コック 4 2 から下方へ延出する燃料チューブ 4 2 a は気化器 2 4 のフロート室 2 4 a へ接続されている。燃料コック 4 2 の高さはフロート室 2 4 a よりも若干高い程度である。

## 【 0 0 2 3 】

またこれらの後方かつ車体中心の近傍にリヤクッション 1 9 が位置し、リヤクッション 1 9 に並設されたそのリザーブタンク 1 9 a の前方へ重なるように燃料コック 4 2 が位置している。さらに燃料コック 4 2 及びリザーブタンク 1 9 a の各下方を通して排気管 2 3 が配設されている。排気管 2 3 の前部はシリンダヘッド 2 7 の前部から斜め右側で出てから再び車体内側へ曲がり直して（図 5 参照）、その後右側のピボットプレート 6 の内側かつ前記したように燃料コック 4 2 及びリザーブタンク 1 9 a の各下方を通り、その後やや車体右側かつ上方へ曲がりながら後方へ延びている。なお、気化器 2 4 へ接続するコンチューブ（本図では省略）と排気管 2 3 はそれぞれリヤクッション 1 9 の左右両側へ分かれて配設される。

## 【 0 0 2 4 】

次に、図 7 乃至図 1 0 により車体フレーム 1 の構造を詳述する。メインフレーム 4 はアルミ合金等を角形縦長断面をなすように押し出して形成される部材であり、その前端部はヘッドパイプ 3 へ溶接され、かつ後端部はピボットプレート 6 の上部と溶接されている。

## 【 0 0 2 5 】

ダウンチューブ 5 はアルミ合金等の角形パイプからなり、その下部の後面側をスウェーピング加工によりテーパ状に形成したものであり、その後面上部と左右のメインフレーム 4 の各中間部下面とを側面視略水平で、平面視前方へ凸のアーチ状をなすテンションパイプ 5 0 で連結補強してある。

## 【 0 0 2 6 】

テンションパイプ 5 0 の前端部はガセット 5 1 でダウンチューブ 5 と結合され、テンションパイプ 5 0 の後端部とメインフレーム 4 の溶接部にはハンガブラケット 3 9 の取付ステー 5 2 が設けられている。ダウンチューブ 5 の下部はジョイント部材 5 3 を介して左右へ分かれるアルミ合金等の角形パイプからなる下部フレーム 7 の前端部が溶接されている（図 8、図 9 参照）。

## 【 0 0 2 7 】

図 1 0 はダウンチューブ 5 の横断面であり、4 面のうち前面 6 0 の内面中央には長さ方向へ連続するリブ 6 1 が一体に形成されている。後面 6 2 は下半部側が後述するテーパ状部 6 2 b をなし、下方へ向かって次第に細くなっている。但し、上半部側の後面上部 6 2 a はストレート部になっている。また、左右の側面 6 3 の各外表面には右 L 字状をなすラジエタ取付部 6 4 が溶接され、ここにウエルドナット 6 5 が設けられ、左右のラジエタ 2 2 をボルト止めするようになっている。

## 【 0 0 2 8 】

図 7 に明らかなように、テーパ状部 6 2 b は後面 6 2 にのみ設けられ、その後方かつシリンダヘッド 2 7 及びシリンダヘッドカバー 2 8 の前部との間に空間 5 7 b（図 2 参照）を拡大形成している。なお、他の部分である後面上部 6 2 a、前面 6 0 及び左右の側面 6 3 はテーパ状でなく、全てストレートな面になっている。すなわち、テーパ状部 6 2 b の存在により側面視にてダウンチューブ 5 は非対称に形成されている。

## 【 0 0 2 9 】

このような形状にダウンチューブ 5 を成形するには、予めリブ 6 1 等を一体に形成するような所定断面の角断面パイプとして押し出し成形し、これを直交 4 方向からのみ圧縮するスウェーピング加工を施すことにより、特定の面のみを必要長さだけテーパ状に形成することができる。このようなスウェーピング加工は公知であり、かつこのようにすることによ

10

20

30

40

50

り、一断面内で一部を任意に偏肉させることができ、本実施例のリブ 6 1 も容易に形成できる。

【0030】

ピボットプレート 6 はアルミ合金等を鋳造又は鍛造等により製造した板状部材であり、その上端部はメインフレーム 4 の後端部よりも上方へ突出する上方延出部 5 4 をなし、この部分は左右それぞれが内側へ傾斜している（図 8，図 9 参照）。左右の上方延出部 5 4 における内側対向面には凹部が形成され、ここに後部クロス部材 4 3 の両端が嵌合されて溶接されている。また、左右のピボットプレート 6 の中間部下方側位置にピボット受け部 5 5 が設けられ、ここにピボット軸 1 5 の両端が支持される。

【0031】

後部クロス部材 4 3 はアルミ合金等を鋳造や鍛造等により得られた中空の部材であり、この上面 4 4 は燃料タンク 2 0 の後端部 4 5 を乗せて支持する支持部をなしている。また、中央部には後方へ二股状に突出するクッションブラケット 4 6 が一体に形成され、ここにリヤクッション 1 9 の上端 4 7 が回転自在に支持されている。このクッションブラケット 4 6 は、若干車体中心 C よりオフセットされているが、このオフセットが最小となる位置に設けられる。また、クッションブラケット 4 6 の上部にはシートレール 8 を取付けるための取付穴 4 6 a（図 4）が形成されている。

【0032】

後部クロス部材 4 3 の下方かつ左右のピボットプレート 6 及び下方のピボット軸 1 5 で挟まれた空間 5 6（図 6）は極めて大きな連続する空間をなし、ここに図 6 で前記したようにリヤクッション 1 9 及び排気管 2 3、コンチューブ 3 6 が配設されている。また、後部クロス部材 4 3 より前方の空間もテンションパイプ 5 0 より上方かつヘッドパイプ 3 より後方に連続する大きな燃料タンク収容空間 5 7（図 8）として形成され、その一部でエンジン 2 のシリンダヘッドカバー 2 8 より後方側がシリンダ後方の空間 5 7 a をなしている（図 3）。

【0033】

なお、図 8 及び図 9 における符号 5 8 はヘッドパイプ 3 と一体に形成されたブラケット 4 0 の取付ボスであり、5 9 はヘッドパイプ 3 の後部を後方へ張り出して一体に形成したクロス部であり、左右のメインフレーム 4 の接合部を確保している。また、図 7 中の符号 5 3 a はジョイント部材 5 3 に設けられたエンジン支持用のステー、同じく 7 a は下部フレーム 7 に設けられたエンジン支持用のステーである。

【0034】

次に、本実施例の作用を説明する。図 2 及び図 4 に示すように、燃料タンク 2 0 の後方下部に下方へ突出する落とし込み部 4 1 を設けたのでこの部分を容量部として利用でき、燃料タンク 2 0 の容量増大が可能となる。また燃料タンク 2 0 を大容量にしても上方へ寸法拡大しないで済むので、それだけライディングポジションやシート 2 1 を車体前方へ設定できるとともに、燃料タンク 2 0 内の燃料残量変化や車体姿勢の変化による燃料の移動による重心の変動を小さくできる。

【0035】

しかも、図 3 及び図 6 に示すように、落とし込み部 4 1 を気化器 2 4 と車幅方向へ併設することにより、気化器 2 4 側方の空間 5 7 a を有効に活用できる。またこの空間 5 7 a はシリンダヘッド 2 7、シリンダヘッドカバー 2 8 の後方及び後部クロス部材 4 3 の前方に形成されるので、4 サイクルエンジンでシリンダヘッド 2 7、シリンダヘッドカバー 2 8 の位置が高くなっているところ、その後方に形成される空間 5 7 a を有効に活用でき、4 サイクルエンジンに好適な配置となる。

【0036】

さらに、燃料コック 4 2 を落とし込み部 4 1 の下方へ設けることにより、燃料コック 4 2 も気化器 2 4 の側方へ併設されることになり、燃料コック 4 2 も気化器 2 4 側方の空間 5 7 a を有効に活用してそのレイアウトの自由度を大きくできるとともに、フロート室 2 4 a に近接するような低い位置に設けることができ、燃料コック 4 2 から気化器 2 4 へ

10

20

30

40

50

接続する燃料チューブ 4 2 a を可及的に短くして配管を容易にできる。さらに燃料コック 4 2 が最も低い位置に存在するので、残燃料の少ないときでも油面変動による空気の吸い込みを生じにくくなる。

【 0 0 3 7 】

そのうえ、図 6 に明らかなように、燃料コック 4 2 の下方に排気管 2 3 の空間を配管部としたので、排気管 2 3 をこの空間及びリザーブタンク 1 9 a の下方へ配管することにより、排気管 2 3 の配管を容易とし、スペース効率よく容易にレイアウトできる。

【 0 0 3 8 】

しかも、図 4 に明らかなように、燃料コック 4 2 の下部がメインフレーム 4 の下縁近傍に位置するので、メインフレーム 4 が縦長断面のものであっても燃料コック 4 2 を手の届きやすい位置に配設でき、本実施例では気化器 2 4 の配設されている車体左側と反対側になる車体右側より容易に操作でき、気化器 2 4 等の存在に邪魔されずにメンテナンスできるので、メンテナンス性に優れたものになる。

10

【図面の簡単な説明】

【図 1】本実施例に係るオフロード型自動 2 輪車の要部側面図

【図 2】エンジン上方における一部の部品配置を車体側面側から示す図

【図 3】同様部品における一部の部品の平面レイアウトを示す図

【図 4】ピボットプレート上部における一部の部品のレイアウトを車体側面から示す図

【図 5】ダウンチューブ回りの部品配置を示す図

【図 6】後部クロス部材下方の空間における部品配置を示す図

20

【図 7】車体フレーム要部の側面図

【図 8】その前半部側を上方から示す図

【図 9】その後方視図

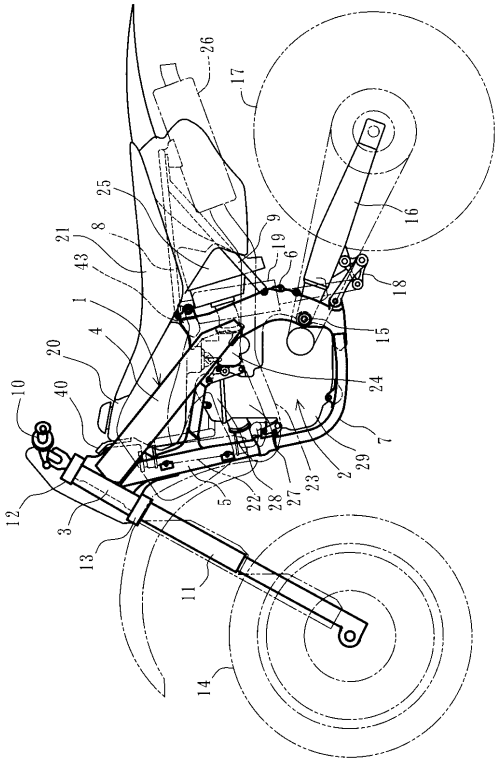
【図 10】図 7 の 1 0 - 1 0 線断面図

【符号の説明】

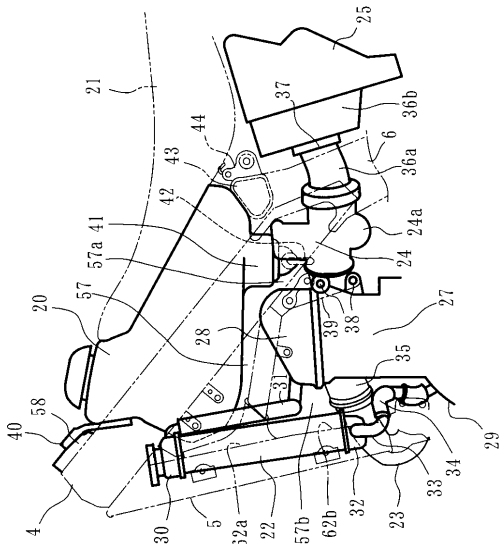
1 : 車体フレーム、2 : エンジン、3 : ヘッドパイプ、4 : メインフレーム、5 : ダウンチューブ、6 : ピボットプレート、7 : 下部フレーム、1 9 : リヤクッション、2 0 : 燃料タンク、2 3 : 排気管、2 4 : 気化器、2 5 : エアクリーナ、2 7 : シリンダヘッド、3 6 : コンチューブ、4 1 : 落とし込み部、4 2 : 燃料コック、4 3 : 後部クロス部材、4 4 : 上面、5 4 : 上方延出部、5 7 : 燃料タンク収容空間、5 7 a : 気化器と落とし込み部を収容する空間

30

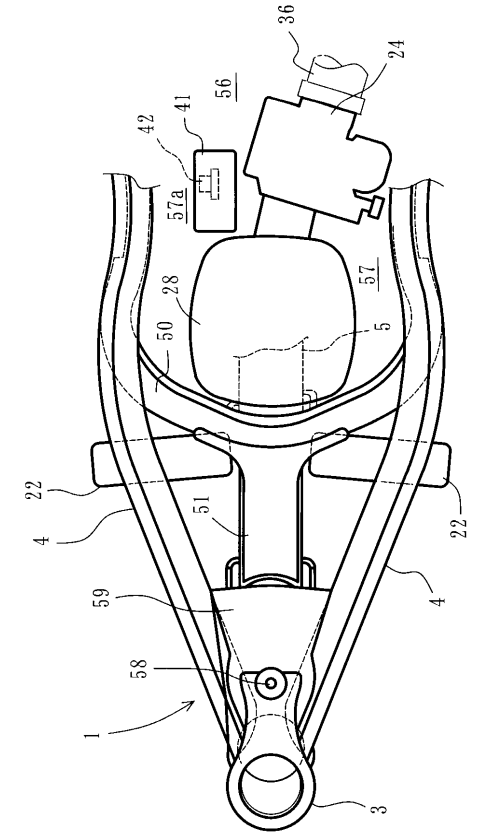
【図 1】



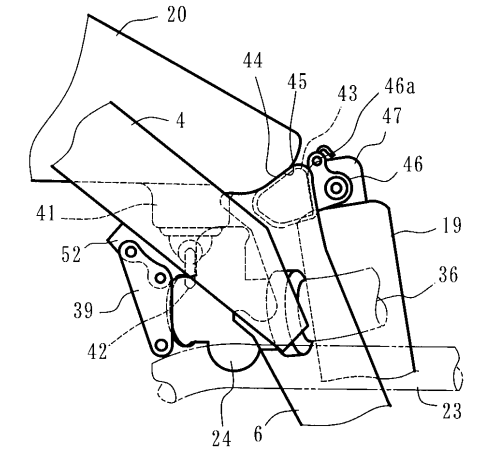
【図 2】



【図 3】

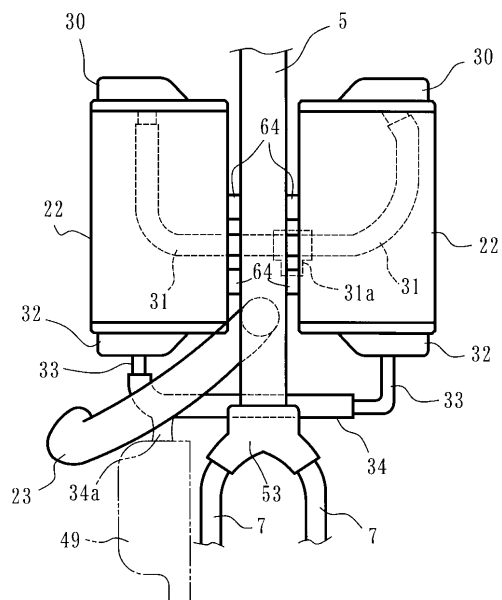


【図 4】

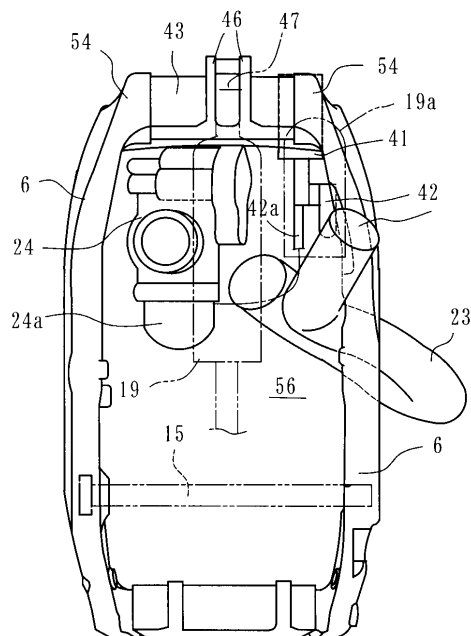




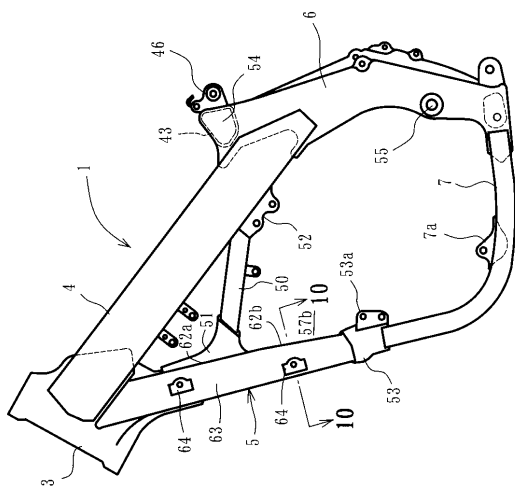
【図 5】



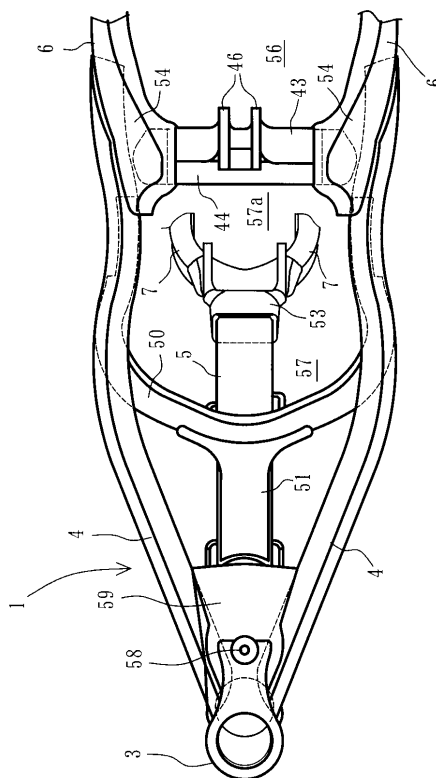
【図 6】



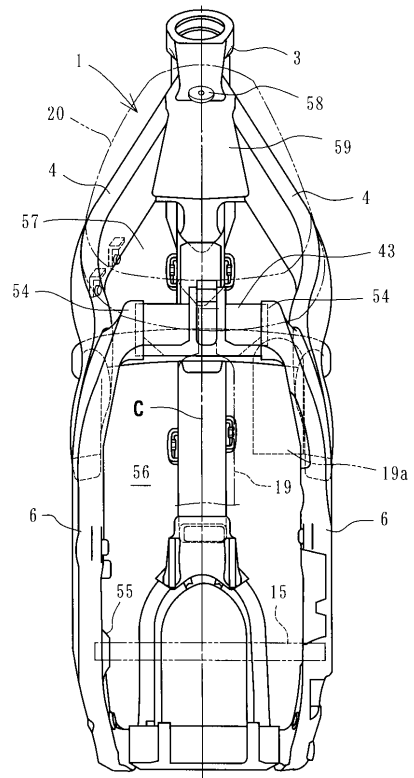
【図 7】



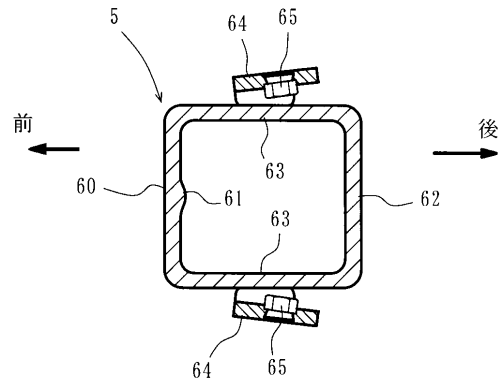
【図 8】



【図 9】



【図 10】



## フロントページの続き

(51) Int.Cl. F I  
**B 6 2 K 11/04 (2006.01)** B 6 2 K 19/06  
B 6 2 K 11/04 B

(56) 参考文献 特開平 0 3 - 1 2 5 6 8 1 ( J P , A )  
特開平 0 3 - 1 3 6 9 8 2 ( J P , A )  
特開平 0 3 - 2 1 7 3 8 6 ( J P , A )  
特開昭 6 1 - 0 9 2 9 7 2 ( J P , A )  
特開昭 6 1 - 0 9 2 9 7 9 ( J P , A )  
特開平 0 4 - 2 7 1 9 2 4 ( J P , A )

(58) 調査した分野(Int.Cl. , D B 名)  
B62J 37/00  
B62J 35/00