

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号  
特許第5970727号  
(P5970727)

(45) 発行日 平成28年8月17日 (2016. 8. 17)

(24) 登録日 平成28年7月22日 (2016. 7. 22)

(51) Int. Cl.

F I

B 6 2 J 15/00 (2006. 01)

B 6 2 J 15/00 B

B 6 2 J 99/00 (2009. 01)

B 6 2 J 99/00 L

請求項の数 4 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2012-89383 (P2012-89383)	(73) 特許権者	000005326
(22) 出願日	平成24年4月10日 (2012. 4. 10)		本田技研工業株式会社
(65) 公開番号	特開2013-216234 (P2013-216234A)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(43) 公開日	平成25年10月24日 (2013. 10. 24)	(74) 代理人	100071870
審査請求日	平成26年11月28日 (2014. 11. 28)		弁理士 落合 健
		(74) 代理人	100097618
			弁理士 仁木 一明
		(74) 代理人	100152227
			弁理士 ▲ぬで▼島 慎二
		(72) 発明者	横村 光
			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
		(72) 発明者	竹中 寛
			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

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 自動二輪車におけるフロントフェンダ構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

前輪（WF）を下端部で軸支するフロントフォーク（11）が車体フレーム（F）の前  
端部で操向可能に支承され、前記前輪（WF）を上方から覆うフロントフェンダ（45）  
が、アップフェンダ（46）と、前記フロントフォーク（11）の後方で前記前輪（WF）  
を上方から覆うようにして前記アップフェンダ（46）よりも下方に配置されるダウン  
フェンダ（47）とで構成される自動二輪車において、

前記アップフェンダ（46）が、該アップフェンダ（46）の後部を平面視で前記ダウ  
ンフェンダ（47）の前部に重ねるようにして前記フロントフォーク（11）の前後にわ  
たって延びて前記前輪（WF）を上方から覆うように形成されるとともに、これらアップ  
フェンダ（46）およびダウンフェンダ（47）が、伸縮可能な前記フロントフォーク（  
11）に、該フロントフォーク（11）の伸縮に応じて近接・離反するように支持され、

前記平面視で前記アップフェンダ（46）の後部に重なる部分で前記ダウンフェンダ（  
47）の前部の上面に、走行風を後方に導く整流板（63，64，65）が突設され、

前記整流板（63～65）が、前記アップフェンダ（46）の幅方向端部を通る左右一  
対の鉛直線（VL）間に配置されて、前記アップフェンダ（46）の後部は、前記フロン  
トフォーク（11）が最大限収縮した状態で前記整流板（63～65）に側面視で重なる  
ように形成されることを特徴とする自動二輪車におけるフロントフェンダ構造。

【請求項2】

前記ダウンフェンダ（47）の長手方向に沿って延びる複数の前記整流板（63～65

が、車幅方向に間隔をあけて前記ダウンフェンダ（４７）の前部の上面から上方に突設され、それらの整流板（６３～６５）のうち車幅方向中央部に配置される整流板（６３）が他の整流板（６４，６５）よりも前記ダウンフェンダ（４７）の長手方向に沿って長く形成されることを特徴とする請求項１に記載の自動二輪車におけるフロントフェンダ構造。

【請求項３】

前輪（ＷＦ）を下端部で軸支するフロントフォーク（１１）が車体フレーム（Ｆ）の前端部で操向可能に支承され、前記前輪（ＷＦ）を上方から覆うフロントフェンダ（４５）が、アップフェンダ（４６）と、前記フロントフォーク（１１）の後方で前記前輪（ＷＦ）を上方から覆うようにして前記アップフェンダ（４６）よりも下方に配置されるダウンフェンダ（４７）とで構成される自動二輪車において、

10

前記アップフェンダ（４６）が、該アップフェンダ（４６）の後部を平面視で前記ダウンフェンダ（４７）の前部に重ねるようにして前記フロントフォーク（１１）の前後にわたって延びて前記前輪（ＷＦ）を上方から覆うように形成され、

前記平面視で前記アップフェンダ（４６）の後部に重なる部分で前記ダウンフェンダ（４７）の前部の上面に、走行風を後方に導く整流板（６３，６４，６５）が突設され、

前記ダウンフェンダ（４７）の長手方向に沿って延びる複数の前記整流板（６３～６５）が、車幅方向に間隔をあけて前記ダウンフェンダ（４７）の前部の上面から上方に突設され、それらの整流板（６３～６５）のうち車幅方向中央部に配置される整流板（６３）が他の整流板（６４，６５）よりも前記ダウンフェンダ（４７）の長手方向に沿って長く形成されることを特徴とする自動二輪車におけるフロントフェンダ構造。

20

【請求項４】

前記ダウンフェンダ（４７）の両側外側面に、外側方に突出する翼形状の整流板（６６）が設けられることを特徴とする請求項１～３のいずれかに記載の自動二輪車におけるフロントフェンダ構造。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【０００１】

本発明は、前輪を下端部で軸支するフロントフォークが車体フレームの前端部で操向可能に支承され、前記前輪を上方から覆うフロントフェンダが、アップフェンダと、前記フロントフォークの後方で前記前輪を上方から覆うようにして前記アップフェンダよりも下方に配置されるダウンフェンダとで構成される自動二輪車に関し、特に、フロントフェンダ構造の改良に関する。

30

【背景技術】

【０００２】

前輪を上方から覆うアップフェンダと、該アップフェンダよりも下方かつ後方で前輪を上方から覆うダウンフェンダとでフロントフェンダが構成されるようにした自動二輪車が、特許文献１で知られている。

【先行技術文献】

【特許文献】

40

【０００３】

【特許文献１】特許第４０３１５０２号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【０００４】

ところが、上記特許文献１で開示されるものでは、アップフェンダは、フロントフォークの脚部の前方で前輪を上方から覆い、ダウンフェンダがフロントフォークの脚部の後方で前輪を上方から覆うように形成されており、前輪からの水や泥の跳ね上げを充分に防止するために、前記アップフェンダをフロントフォークの脚部よりも後方まで延ばしたいと言う要望がある。しかるにアップフェンダの後部をフロントフォークの脚部よりも後方に

50

単純に延ばした構造では、フロントフェンダよりも後方のエンジン側に走行風を効果的に当てることができなくなる可能性があり、前輪からの水や泥の跳ね上げを十分に防止した上でフロントフェンダよりも後方のエンジン側に走行風を効果的に導くことを可能とすることが望まれる。

【 0 0 0 5 】

本発明は、かかる事情に鑑みてなされたものであり、前輪からの水や泥の跳ね上げを十分に防止した上で、エンジン側に走行風を効果的に導くことを可能とした自動二輪車におけるフロントフェンダ構造を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【 0 0 0 6 】

上記目的を達成するために、本発明は、前輪を下端部で軸支するフロントフォークが車体フレームの前端部で操向可能に支承され、前記前輪を上方から覆うフロントフェンダが、アップフェンダと、前記フロントフォークの後方で前記前輪を上方から覆うようにして前記アップフェンダよりも下方に配置されるダウンフェンダとで構成される自動二輪車において、前記アップフェンダが、該アップフェンダの後部を平面視で前記ダウンフェンダの前部に重ねるようにして前記フロントフォークの前後にわたって延びて前記前輪を上方から覆うように形成されるとともに、これらアップフェンダおよびダウンフェンダが、伸縮可能な前記フロントフォークに、該フロントフォークの伸縮に応じて近接・離反するように支持され、前記平面視で前記アップフェンダの後部に重なる部分で前記ダウンフェンダの前部の上面に、走行風を後方に導く整流板が突設され、前記整流板が、前記アップフェンダの幅方向端部を通る左右一対の鉛直線間に配置されて、前記アップフェンダの後部は、前記フロントフォークが最大限収縮した状態で前記整流板に側面視で重なるように形成されることを第1の特徴とする。

【 0 0 0 7 】

また本発明は、第1の特徴の構成に加えて、前記ダウンフェンダの長手方向に沿って延びる複数の前記整流板が、車幅方向に間隔をあけて前記ダウンフェンダの前部の上面から上方に突設され、それらの整流板のうち車幅方向中央部に配置される整流板が他の整流板よりも前記ダウンフェンダの長手方向に沿って長く形成されることを第2の特徴とする。

【 0 0 0 8 】

また本発明は、前輪を下端部で軸支するフロントフォークが車体フレームの前端部で操向可能に支承され、前記前輪を上方から覆うフロントフェンダが、アップフェンダと、前記フロントフォークの後方で前記前輪を上方から覆うようにして前記アップフェンダよりも下方に配置されるダウンフェンダとで構成される自動二輪車において、前記アップフェンダが、該アップフェンダの後部を平面視で前記ダウンフェンダの前部に重ねるようにして前記フロントフォークの前後にわたって延びて前記前輪を上方から覆うように形成され、前記平面視で前記アップフェンダの後部に重なる部分で前記ダウンフェンダの前部の上面に、走行風を後方に導く整流板が突設され、前記ダウンフェンダの長手方向に沿って延びる複数の前記整流板が、車幅方向に間隔をあけて前記ダウンフェンダの前部の上面から上方に突設され、それらの整流板のうち車幅方向中央部に配置される整流板が他の整流板よりも前記ダウンフェンダの長手方向に沿って長く形成されることを第3の特徴とする。

【 0 0 0 9 】

さらに本発明は、第1～第3の特徴の構成のいずれかに加えて、前記ダウンフェンダの両側外側面に、外側方に突出する翼形状の整流板が設けられることを第4の特徴とする。

【発明の効果】

【 0 0 1 0 】

本発明の第1の特徴によれば、アップフェンダが、該アップフェンダの後部を平面視でダウンフェンダの前部に重ねるようにして前記フロントフォークの前後にわたって延びて前輪を上方から覆うように形成されるので、前輪からの水や泥の跳ね上げを十分に防止することが可能となる。しかも平面視でアップフェンダの後部に重なる部分でダウンフェンダの前部の上面に走行風を後方に導く整流板が突設されるので、走行風を後方に導いて後

10

20

30

40

50

方のエンジン側に走行風を効果的に導いてエンジンの冷却に利用することができる。

【0011】

また、フロントフォークが最大限収縮した状態で整流板に側面視で重なるようにアップフェンダの後部が形成されるので、フロントフォークが最大限収縮した状態でもアップフェンダの後部下方に配置される整流板による導風効果を維持することができる。

【0012】

また更に、アップフェンダの幅方向端部を通る左右一対の鉛直線内に整流板が配置されるので、整流板を外部から見え難くすることができる。

【0013】

本発明の第2、第3の特徴によれば、ダウンフェンダの前部上面に突設される複数の整流板のうち車幅方向中央部の整流板が他の整流板よりもダウンフェンダの長手方向に沿って長いので、エンジン側に走行風を導く効果が期待できる車幅方向中央部の整流板だけを長く形成することで、複数の整流板が設けられることによるダウンフェンダの重量増加を抑制することができる。

10

【0014】

さらに本発明の第4の特徴によれば、ダウンフェンダの両側外側面に設けられる翼形状の整流板によってもエンジン側に走行風を導くことができる。

【図面の簡単な説明】

【0015】

【図1】自動二輪車の側面図である。

20

【図2】図1のフロントフォーク付近の拡大図である。

【図3】図2の3-3線断面図である。

【図4】フロントフォークが収縮した状態での自動二輪車の前部側面図である。

【図5】ダウンフェンダの斜視図である。

【発明を実施するための形態】

【0016】

以下、本発明の実施の形態について、添付の図面を参照しながら説明する。

【0017】

先ず図1において、この自動二輪車の車体フレームFは、前輪WFを下端部で軸支するフロントフォーク11を操向可能に支承するヘッドパイプ12と、該ヘッドパイプ12からわずかに後下がり延びる前半傾斜部13aならびに前半傾斜部13aよりも急傾斜で前半傾斜部13aの後端から後下がり延びる後半傾斜部13bを有するメインパイプ13と、該メインパイプ13の前半傾斜部13aよりも急角度に傾斜して前記ヘッドパイプ12から後下がり延びるダウンパイプ14と、前記メインパイプ13における後半傾斜部13bの下部から後上がり延びる左右一対のリヤパイプ15...と、前記メインパイプ13における前半傾斜部13aの後端および前記リヤパイプ15...の中間部間を連結する連結パイプ16...とを備える。

30

【0018】

車体フレームFには、エンジンEのエンジン本体18が、前記メインパイプ13...における後半傾斜部13bの下部にエンジンハンガ(図示せず)を介して支持されるとともに、前記ダウンパイプ14の下部に設けられたエンジンハンガ17に支持されるようにして搭載される。またエンジン本体18の上方で前記車体フレームFにおけるメインパイプ1

40

3の前半傾斜部13aを跨ぐように燃料タンク19が配置され、この燃料タンク19は、

前記メインパイプ13における前半傾斜部13aの前端部および前記ダウンパイプ14の上端部間にわたるスチフナ75にラバー76を介して支持される。その燃料タンク19の後方には、前記車体フレームFにおけるリヤパイプ15...で支持されるようにしてタンデム型の乗車用シート20が配置される。

【0019】

50

前記エンジン本体 18 は、車幅方向に沿う軸線を有するクランクシャフト 21 を回転自在に支承するクランクケース 22 と、該クランクケース 22 の前側上部に結合されて上方に立ち上がるシリンダブロック 23 と、該シリンダブロック 23 の上端に結合されるシリンダヘッド 24 と、該シリンダヘッド 24 の上端に結合されるヘッドカバー 25 とを備える。

【0020】

また前記エンジン本体 18 の下部すなわちクランクケース 22 には、後方に延びるミッションケース 26 が連設されており、このミッションケース 26 には、前記クランクシャフト 21 からの回転動力を変速するための変速機（図示せず）が収容され、ミッションケース 26 には出力軸 27 が回転自在に支承される。

10

【0021】

前記車体フレーム F のメインパイプ 13 における後半傾斜部 13b の下部に連設された左右一对のピボットフレーム 77... には、後端で後輪 WR を軸支するスイングアーム 28 の前端が支軸 29 を介して揺動可能に支承されており、車体フレーム F のリヤパイプ 15 および前記スイングアーム 28 の後部間にはリヤクッションユニット 30 が設けられる。

【0022】

前記後輪 WR には前記出力軸 27 から回転動力が伝達されるものであり、出力軸 27 のミッションケース 26 からの突出端部に固着された駆動スプロケット 31 と、前記後輪 WR の車軸に設けられた被動スプロケット 32 とに、無端状のチェーン 33 が巻き掛けられる。

20

【0023】

図 2 を併せて参照して、前記フロントフォーク 11 は、前輪 WF を下端部で軸支する左右一对の脚部 35, 35 と、それらの脚部 35... の上端部間を連結するトップブリッジ 36（図 1 参照）と、該トップブリッジ 36 よりも下方で前記両脚部 35... を連結するボトムブリッジ 37 とを有し、トップブリッジ 36 およびボトムブリッジ 37 は前記ヘッドパイプ 12 を上下から挟む位置に配置され、前記車体フレーム F の前端部のヘッドパイプ 12 で操向可能に支承されるようにして該ヘッドパイプ 12 内に挿入されるステアリング軸 38 がトップブリッジ 36 およびボトムブリッジ 37 間に設けられる。またトップブリッジ 36 にはバー状の操向ハンドル 39（図 1 参照）の長手方向中央部が取付けられる。

【0024】

30

前記脚部 35 は、トップブリッジ 36 およびボトムブリッジ 37 に固定されるインナーチューブ 40 と、該インナーチューブ 40 の下部を嵌合せしめるアウターチューブ 41 とで正立型に構成されるものであり、インナーチューブ 40 の下部およびアウターチューブ 41 の上部間に蛇腹状のブーツ 42 が設けられ、脚部 35 内に緩衝機構が内蔵される。また両脚部 35... におけるアウターチューブ 41... の下端部間に前輪 WF の車軸 43（図 1 参照）が回転自在に支承される。

【0025】

前輪 WF はフロントフェンダ 45 で上方から覆われるものであり、このフロントフェンダ 45 は、前記前輪 WF を上方から覆うアップフェンダ 46 と、前記前輪 WF を上方から覆うようにして前記アップフェンダ 46 よりも下方に配置されるダウンフェンダ 47 とで構成される。しかも前記アップフェンダ 46 は、該アップフェンダ 46 の後部を平面視で前記ダウンフェンダ 47 の前部に重ねるようにして前記フロントフォーク 11 の前後にわたって延びて前輪 WF を上方から覆うように形成される。

40

【0026】

前記アップフェンダ 46 は、上方に向けて膨らんだ円弧状の横断面形状を有するものであり、前記ボトムブリッジ 37 に固定される。而して前記ボトムブリッジ 37 は、前輪 WF に対する近接・離反が可能であるので、前記アップフェンダ 46 は、前輪 WF に対する近接・離反を可能として前記フロントフォーク 11 に支持されることになる。

【0027】

また前記アップフェンダ 46 の左右両側には、前記フロントフォーク 11 が備える左右

50

一对の脚部 3 5 ...のうち前記ブーツ 4 2 ...が設けられる部分为了避免のように幅方向内方に凹んで横断面円弧状となる湾曲側壁部 4 6 a ...が設けられる。

【 0 0 2 8 】

図 3 を併せて参照して、前記ダウンフェンダ 4 7 は、上方に膨らんだ円弧状の横断面形状を有して前輪 W F に上方から対向する天井壁部 4 7 a と、該天井壁部 4 7 a の左右両側に一体に連設される左右一对の側壁部 4 7 b , 4 7 b とを有して横断面略 U 字状に形成されるものであり、このダウンフェンダ 4 7 の前部が、前記フロントフォーク 1 1 における両脚部 3 5 ...のアウトチューブ 4 1 ...に支持される。而してアウトチューブ 4 1 ...は、前記前輪 W F に対する上下方向相対位置が一定であるので、前記ダウンフェンダ 4 7 は、前記前輪 W F に対する上下方向相対位置を一定として前記フロントフォーク 1 1 に支持

10

【 0 0 2 9 】

而して前輪 W F に対する近接・離反が可能である前記アップフェンダ 4 6 が、該アップフェンダ 4 6 の後部を平面視で前記ダウンフェンダ 4 7 の前部に重ねるようにして前記フロントフォーク 1 1 の前後にわたって延びるように形成され、前輪 W F に対する上下方向相対位置を一定としたダウンフェンダ 4 7 が、フロントフォーク 1 1 の後方で前輪 W F を上方から覆うようにしてアップフェンダ 4 6 よりも下方に配置されているので、上下方向に伸縮可能である前記脚部 3 5 ...の収縮時には、図 3 の鎖線および図 4 の実線で示すように、アップフェンダ 4 6 の後部がダウンフェンダ 4 7 の前部に近接することになる。

【 0 0 3 0 】

20

前記ダウンフェンダ 4 7 を支持するために、前記フロントフォーク 1 1 における脚部 3 5 のアウトチューブ 4 1 ...には、その上端寄りの前部から前方に突出する第 1 支持突部 5 3 ...と、第 1 支持突部 5 3 ...よりも上方の後部から後方に突出する第 2 支持突部 5 4 ...とが突設される。

【 0 0 3 1 】

第 1 支持突部 5 3 ...および第 2 支持突部 5 4 ...にはステー 5 5 が締結されており、前記ダウンフェンダ 4 7 の前端部は該ステー 5 5 を介して前記アウトチューブ 4 1 ...に支持される。

【 0 0 3 2 】

前記ステー 5 5 は、前端部が第 1 支持突部 5 3 ...に締結されるとともに前記アウトチューブ 4 1 ...を車幅方向内方側で回り込んで後方に延びる左右一对の支持板部 5 5 a , 5 5 a と、前記脚部 3 5 ...の後方で前記支持板部 5 5 a ...の後端から上方に立ち上がって前記ダウンフェンダ 4 7 における側壁部 4 7 b ...の内面に対向する左右一对の立ち上がり板部 5 5 b , 5 5 b と、両立ち上がり板部 5 5 b ...の上端間を連結して前記ダウンフェンダ 4 7 における天井壁部 4 7 a の内面に近接、対向する円弧状の連結板部 5 5 c とを一体に有するように形成される。

30

【 0 0 3 3 】

前記支持板部 5 5 a ...の前端部にはウエルドナット（図示せず）が固着されており、第 1 支持突部 5 3 ...に挿通されるボルト 5 7 , 5 7 を前記ウエルドナットに螺合して締めつけることで前記支持板部 5 5 a ...の前端部すなわち前記ステー 5 5 の前端部が第 1 支持突部 5 3 ...に締結される。

40

【 0 0 3 4 】

また前記支持板部 5 5 a ...の後端には、前記ダウンフェンダ 4 7 における側壁部 4 7 b ...の前端下部内面および前記支持板部 5 5 a ...の後端外面間に挟まれる鏑部 5 8 a , 5 8 a を有するウエルドナット 5 8 , 5 8 が固着されており、前記側壁部 4 7 b ...の前端下部に挿通されるボルト 5 9 , 5 9 を前記ウエルドナット 5 8 ...に螺合して締めつけることで、前記側壁部 4 7 b ...の前端下部が前記ステー 5 5 に締結される。

【 0 0 3 5 】

さらに第 2 支持突部 5 4 に対応する部分で前記立ち上がり板部 5 5 b , 5 5 b の上端部には、前記ダウンフェンダ 4 7 における側壁部 4 7 b ...の前端上部内面および前記立ち上

50

がり板部 5 5 b , 5 5 b の上端部外面間に挟まれる鏝部 6 0 a , 6 0 a を有するウエルドナット 6 0 , 6 0 が固着されており、前記鏝部 6 0 a ... との間に前記側壁部 4 7 b ... の前端上部を挟む第 2 支持突部 5 4 ... および前記側壁部 4 7 b ... の前端上部に挿通されるボルト 6 1 , 6 1 を前記ウエルドナット 6 0 ... に螺合して締めつけることで、前記ステー 5 5 の前記立ち上がり板部 5 5 b ... の上端部および前記側壁部 4 7 b ... の前端上部が共締めで第 2 支持突部 5 4 ... に締結される。

【 0 0 3 6 】

図 5 を併せて参照して、平面視でアップフェンダ 4 6 の後部に重なる部分で前記ダウンフェンダ 4 7 の前部の上面には、該ダウンフェンダ 4 7 の長手方向に沿って延びる複数たとえば 3 つの整流板 6 3 , 6 4 , 6 5 が車幅方向に間隔をあけた位置で上方に突出するようにして一体に突設されており、前記アップフェンダ 4 6 の後部は、前記フロントフォーク 1 1 が最大限収縮した状態（図 4 で示す状態）で前記整流板 6 3 ~ 6 5 に側面視で重なるように形成される。

10

【 0 0 3 7 】

また前記整流板 6 3 ~ 6 5 は、図 3 で示すように、前記アップフェンダ 4 6 の幅方向端部を通る左右一対の鉛直線 V L , V L 間に配置される。しかも前記各整流板 6 3 ~ 6 5 のうち車幅方向中央部に配置される整流板 6 4 は他の整流板 6 3 , 6 5 よりも前記ダウンフェンダ 4 7 の長手方向に沿って長く形成される。

【 0 0 3 8 】

前記ダウンフェンダ 4 7 の両側外側面には、翼形状の整流板 6 6 ... が一体に突設され、また前記アップフェンダ 4 6 の両側外側面にも翼形状の整流板 6 7 ... が一体に突設される。

20

【 0 0 3 9 】

前記フロントフォーク 1 1 のトップブリッジ 3 6 およびボトムブリッジ 3 7 には、ヘッドライト用ステー 7 0 が支持されるものであり、このヘッドライト用ステー 7 0 には、ヘッドライト 7 1 が支持されるとともに、該ヘッドライト 7 1 の左右両側に配置されるウィンカ 7 2 ... が支持される。

【 0 0 4 0 】

次にこの実施の形態の作用について説明すると、前輪 W F を上方から覆うフロントフェンダ 4 5 を、フロントフォーク 1 1 の後方で前輪 W F を上方から覆うとともに前輪 W F に対する上下方向相対位置を一定としてフロントフォーク 1 1 に支持されるダウンフェンダ 4 7 と協働して構成するアップフェンダ 4 6 が、該アップフェンダ 4 6 の後部を平面視でダウンフェンダ 4 7 の前部に重ねるようにしてフロントフォーク 1 1 の前後にわたって延びて前輪 W F を上方から覆うように形成されるとともに前輪 W F に対する近接・離反を可能としてフロントフォーク 1 1 に支持されるので、前輪 W F からの水や泥の跳ね上げを十分に防止することが可能となる。

30

【 0 0 4 1 】

また平面視でアップフェンダ 4 6 の後部に重なる部分でダウンフェンダ 4 7 の前部の上面に、走行風を後方に導く整流板 6 3 ~ 6 5 が突設されるので、走行風を後方に導いて後方のエンジン E 側に走行風を効果的に導いてエンジン E、特にシリンダヘッド 2 4 の冷却に利用することができる。

40

【 0 0 4 2 】

また伸縮可能なフロントフォーク 1 1 に、該フロントフォーク 1 1 の伸縮に応じて近接・離反するようにアップフェンダ 4 6 およびダウンフェンダ 4 7 が支持され、アップフェンダ 4 6 の後部が、フロントフォーク 1 1 が最大限収縮した状態で前記整流板 6 3 ~ 6 5 に側面視で重なるように形成されるので、フロントフォーク 1 1 が最大限収縮した状態でもアップフェンダ 4 6 の後部下方に配置される整流板 6 3 ~ 6 5 による導風効果を維持することができる。

【 0 0 4 3 】

また整流板 6 3 ~ 6 5 が、アップフェンダ 4 6 の幅方向端部を通る左右一対の鉛直線 V

50

L, VL間に配置されるので、整流板63～65を外部から見え難くすることができ、外觀性の向上に寄与することができる。

【0044】

またダウンフェンダ47の長手方向に沿って延びる複数の整流板63～65が車幅方向に間隔をあけてダウンフェンダ47の前部の上面から上方に突設され、それらの整流板63～65のうち車幅方向中央部に配置される整流板63が他の整流板64, 65よりも前記ダウンフェンダ47の長手方向に沿って長く形成されるので、エンジンE側に走行風を導く効果が期待できる車幅方向中央部の整流板63だけを長く形成することで、複数の整流板63～65が設けられることによるダウンフェンダ47の重量増加を抑制することができる。

10

【0045】

またダウンフェンダ47の両側外側面に、外側方に突出する翼形状の整流板66...が設けられるので、その整流板66...によってもエンジンE側に走行風を導くことができる。

【0046】

さらにアップフェンダ46の両側外側面に翼形状の整流板67...が設けられるので、それらの整流板67...によって下向きの揚力を発生させて、アップフェンダ46のばたつきを抑え、安定性を増すことができる。

【0047】

以上、本発明の実施の形態について説明したが、本発明は上記実施の形態に限定されるものではなく、特許請求の範囲に記載された本発明を逸脱することなく種々の設計変更を行うことが可能である。

20

【符号の説明】

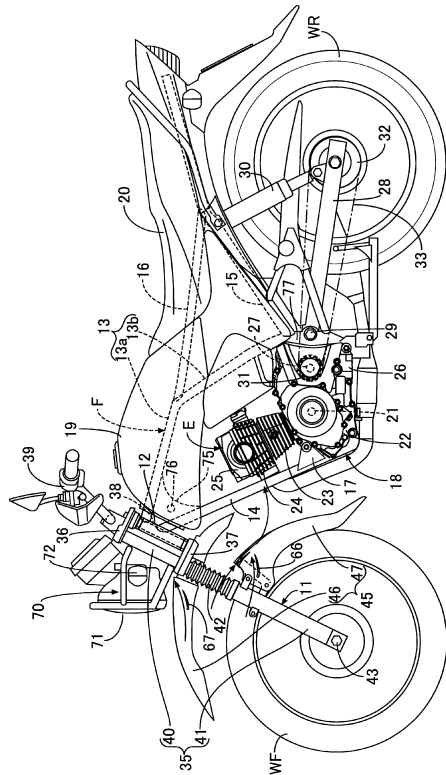
【0048】

11・・・フロントフォーク  
45・・・フロントフェンダ  
46・・・アップフェンダ  
47・・・ダウンフェンダ  
63, 64, 65, 66, 67・・・整流板  
F・・・車体フレームF  
VL・・・鉛直線  
WF・・・前輪

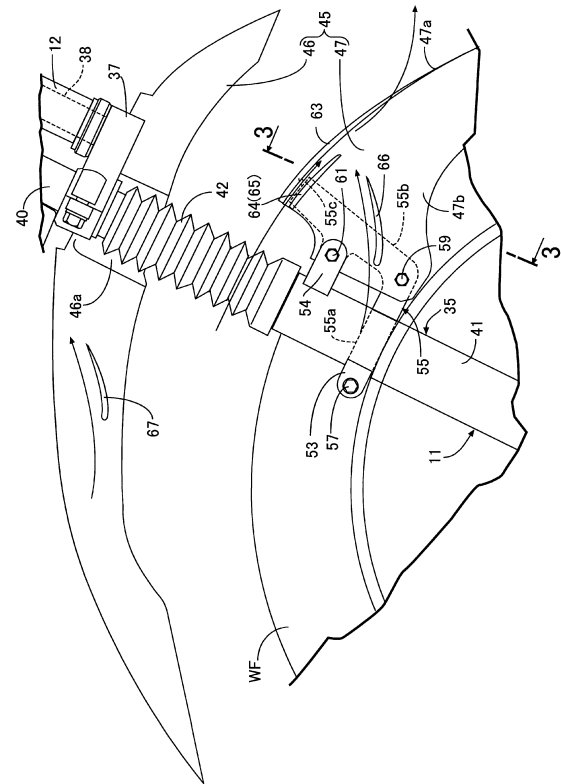
30



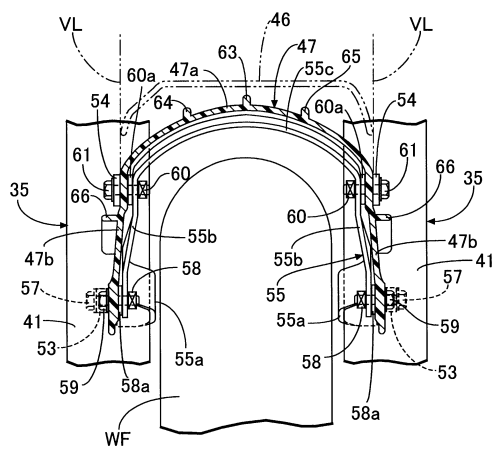
【図 1】



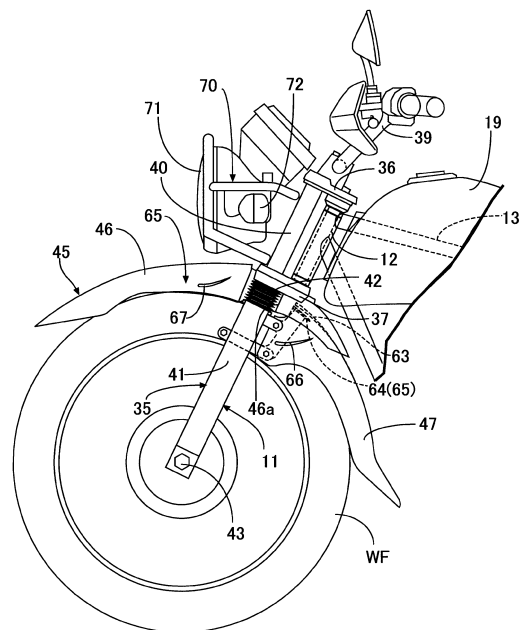
【図 2】



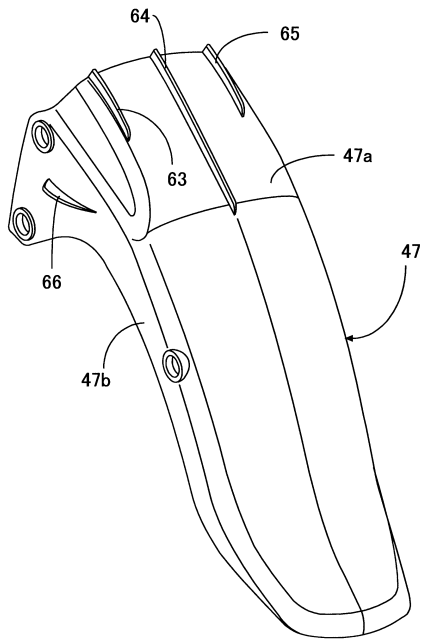
【図 3】



【図 4】



【図 5】



---

フロントページの続き

- (72)発明者 吉田 直樹  
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
- (72)発明者 高橋 敦彦  
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 森本 哲也

- (56)参考文献 実開昭60-105582(JP,U)  
実公昭62-027507(JP,Y2)  
実開昭57-052382(JP,U)  
特開2006-015930(JP,A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)
- |         |           |
|---------|-----------|
| B 6 2 J | 1 5 / 0 0 |
| B 6 2 J | 9 9 / 0 0 |