

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5285445号
(P5285445)

(45) 発行日 平成25年9月11日(2013.9.11)

(24) 登録日 平成25年6月7日(2013.6.7)

(51) Int.Cl.

B62J 23/00 (2006.01)
B62J 17/06 (2006.01)

F 1

B62J 23/00
B62J 17/06
B62J 23/00G
A

請求項の数 5 (全 20 頁)

(21) 出願番号	特願2009-7718 (P2009-7718)
(22) 出願日	平成21年1月16日 (2009.1.16)
(65) 公開番号	特開2010-163083 (P2010-163083A)
(43) 公開日	平成22年7月29日 (2010.7.29)
審査請求日	平成23年11月17日 (2011.11.17)

(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	100067356 弁理士 下田 容一郎
(72) 発明者	三ツ川 誠 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	坂本 順一 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	厚地 道雄 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】鞍乗り型車両

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

左右のレッグシールド部をU字断面部で繋いでなるフロントカバーの前記U字断面部で、車体フレーム先端のヘッドパイプを後方から囲うとともに、トップカバーで前記ヘッドパイプを前方から囲うようにした鞍乗り型車両において、

前記フロントカバーのU字断面部に通孔を設け、前記トップカバーの左右側辺と前記フロントカバーとの間に隙間を設け、これらの隙間を通過した走行風が前記通孔から抜けるように構成したことを特徴とする鞍乗り型車両。

【請求項2】

前記トップカバーは、前記フロントカバーに接触させる脚部と、走行風を通すための切り欠き部とを、前記側辺に備えていることを特徴とする請求項1記載の鞍乗り型車両。 10

【請求項3】

前記フロントカバーは、ヘッドパイプ側から見て窪んでいる凹部を、前記切り欠き部に対向する部位に備え、

前記隙間の間隔は、前記切り欠き部と前記凹部とで規定されていることを特徴とする請求項2記載の鞍乗り型車両。

【請求項4】

前記トップカバーは、その左右側辺が前記フロントカバーの前端より車両後方に位置し、前記U字断面部内に入り込む程に湾曲し、前記トップカバーと前記フロントカバーとの間に、車両前方へ広がるV字部が形成されていることを特徴とする請求項1、請求項2又 20

は請求項 3 記載の鞍乗り型車両。

【請求項 5】

前記トップカバーの上端から車両後方へ延出部を延ばし、前記フロントカバーの上部から車両前方へ棚部を延ばし、この棚部と前記延出部とで、前記ヘッドパイプ廻りに達した走行風が上へ抜けることを防止するとともに、

前記フロントカバーの上部は、前記延出部より上へ延ばした起立壁部としたことを特徴とする請求項 4 記載の鞍乗り型車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

10

本発明は、乗員が跨って乗る鞍乗り型車両のフロントカバーの改良に関する。

【背景技術】

【0002】

鞍乗り型車両のフロントカバーの構造は各種提案されてきた（例えば、特許文献 1（第 4 図）参照。）。

【0003】

20

特許文献 1 の第 4 図に、フロントカバー（11）（括弧付き符号は特許文献 1 に記載された符号を引用する。以下同様）と、このフロントカバー（11）に嵌め込まれる前面カバー（15）とが示されている。そして、第 4 図に引き出し線で拡大表示された、部分拡大図に示されるように、フロントカバー（11）側の溝（36）へ、前面カバー（15）側のフランジ部分（35）を挿入する接続構造が採用されている。

【0004】

部分拡大図に示されるように、前面カバー（15）の前面と、想像線で示されているフロントカバー（11）の前面との間には、不可避的に V 字溝（2箇所）が発生する。この種の V 字溝に、走行風が溜まり難くするため、V 字溝を小さくして、前面カバー（15）の前面とフロントカバー（11）の前面とを滑らかに繋いでいた。

そのため、前面カバー（15）とフロントカバー（11）の形状には制約があった。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0005】

30

【特許文献 1】実公平 5 - 111111 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

本発明は、鞍乗り型車両において、形状の自由度を増すことができるフロントカバーを提供することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0007】

40

請求項 1 に係る発明は、左右のレッグシールド部を U 字断面部で繋いでなるフロントカバーの前記 U 字断面部で、車体フレーム先端のヘッドパイプを後方から囲うとともに、トップカバーで前記ヘッドパイプを前方から囲うようにした鞍乗り車両において、前記フロントカバーの U 字断面部に通孔を設け、前記トップカバーの左右側辺と前記フロントカバーとの間に隙間を設け、これらの隙間を通過した走行風が前記通孔から抜けるように構成したことを特徴とする。

【0008】

請求項 2 に係る発明では、トップカバーは、フロントカバーに接触させる脚部と、走行風を通すための切り欠き部とを、側辺に備えていることを特徴とする。

【0009】

請求項 3 に係る発明では、フロントカバーは、ヘッドパイプ側から見て窪んでいる凹部

50

を、切り欠き部に対向する部位に備え、隙間の間隔は、切り欠き部と凹部とで規定されていることを特徴とする。

【0010】

請求項4に係る発明では、トップカバーは、その左右側辺がフロントカバーの前端より車両後方に位置し、U字断面部内に入り込む程に湾曲し、トップカバーとフロントカバーとの間に、車両前方へ広がるV字部が形成されていることを特徴とする。

【0011】

請求項5に係る発明は、トップカバーの上端から車両後方へ延出部を延ばし、フロントカバーの上部から車両前方へ棚部を延ばし、この棚部と延出部とで、ヘッドパイプ廻りに達した走行風が上へ抜けることを防止するとともに、フロントカバーの上部は、延出部より上へ延ばした起立壁部としたことを特徴とする。10

【発明の効果】

【0012】

請求項1に係る発明では、フロントカバーのU字断面部に通孔を設け、トップカバーの左右側辺とフロントカバーとの間に隙間を設け、これらの隙間を通過した走行風が通孔から抜けるように構成した。

【0013】

仮に、トップカバーやフロントカバーの形状を整えて、トップカバーとフロントカバーとの間にできるV字溝に走行風が溜まり難くしようとすると、トップカバーやフロントカバーの形状が限定される。20

この点、本発明では、隙間と通孔を設ければ済み、トップカバーやフロントカバーの形状を整えることは不要となり、トップカバーやフロントカバーの形状の自由度を容易に向上させることができる。

また、フロントカバーの後方は、走行中に負圧になることがあるが、本発明では隙間と通孔により走行風をフロントカバーの後方に吹き込む（吹き出す）ようにしたので、負圧を低減することができる。結果、車両の軽快な走りが得られる。

【0014】

請求項2に係る発明では、トップカバーは、フロントカバーに接触させる脚部と、走行風を通すための切り欠き部とを、側辺に備えている。切り欠き部を設けるだけで、容易に隙間を形成することができる。30

【0015】

請求項3に係る発明では、フロントカバーは、ヘッドパイプ側から見て窪んでいる凹部を、切り欠き部に対向する部位に備え、隙間の間隔は、切り欠き部と凹部とで規定されている。隙間の間隔を凹部でも稼ぐことができ、切り欠き部を小さくすることができる。結果、切り欠き部を目立たなくすることができ、トップカバーの外観性を高めることができる。

【0016】

請求項4に係る発明では、トップカバーとフロントカバーとの間に、車両前方へ広がるV字部が形成されている。V字部を設けたので、フロントカバー内にトップカバーが入り込むような斬新な形状が得られ、外観性をより高めることができる。V字部に溜まる走行風は隙間及び通孔を通じて流される。40

【0017】

請求項5に係る発明では、トップカバーの上端から車両後方へ延出部を延ばし、フロントカバーの上部から車両前方へ棚部を延ばし、この棚部と延出部とで、ヘッドパイプ廻りに達した走行風が上へ抜けることを防止するようにした。

加えて、起立壁部が襟のような形状を呈して斬新な印象を与えるため、車両前部の外観性が高まる。

【図面の簡単な説明】

【0018】

- 【図1】本発明に係る鞍乗り型車両の左側面図である。
- 【図2】主として車体フレームを説明する左側面図である。
- 【図3】主としてシリンダを説明する左側面図である。
- 【図4】図1の4-4線断面である。
- 【図5】本発明に係る板状部の作用を説明する図である。
- 【図6】メインカバー部と椀状蓋との関係を説明する図である。
- 【図7】椀状蓋の取付け姿を説明する図である。
- 【図8】サイドカバー及び物入れ部を説明する図である。
- 【図9】図8の9-9線断面図である。
- 【図10】図8の10-10線断面図である。
- 【図11】物入れ部の作用を説明する図である。
- 【図12】トップカバーとフロントカバーとを説明する図である。
- 【図13】フロントカバーを斜め後ろから見た図である。
- 【図14】フロントカバーの正面図である。
- 【図15】図14の15-15線断面図である。
- 【図16】図14の16-16線断面図である。
- 【図17】トップカバーの正面図である。
- 【図18】トップカバーの左側面図である。
- 【図19】トップカバーの延出部とフロントカバーの棚部及び襟部を説明する図である。
- 【図20】荷台を外した状態での車両後部斜視図である。
- 【図21】荷台の平面図である。
- 【図22】図21の22-22線断面図である。
- 【図23】荷台が付いた状態での車両後部側面図である。
- 【図24】リヤフェンダ後半体を説明する図である。
- 【図25】リヤフェンダ前半体を説明する図である。
- 【図26】チェーンテンショナーの配置図である。
- 【図27】図26の27-27線断面図である。

【発明を実施するための形態】

【0019】

本発明の実施の形態を添付図（特に、図12～図19）に基づいて以下に説明する。なお、図面は符号の向きに見るものとする。また、「前後」、「左右」は乗員を基準とする。

【実施例】

【0020】

本発明の実施例を図面に基づいて説明する。

図1に示すように、自動二輪車10は、前部に前輪11を備え、後部に後輪12を備え、中央下部にエンジン13を備え、中央上部にシート14を備え、このシート14の前方に跨ぎ空間15を備え、乗員は乗り降りの際に跨ぎ空間15を介して足を通過させ、シート14に跨り、ステップ20に足を載せ、シフトペダル17を操作し、ハンドル18を握りながら走行させることができる、鞍乗り型車両である。停車中は、図のように、スタンド16を起立姿勢して、後輪12を地面から浮かせればよい。

【0021】

鞍乗り型車両は、側面視が図1と類似している三輪車（三輪バギー）や四輪バギーを含む。従って、鞍乗り型車両は二輪車に限定するものではない。

【0022】

さらに、自動二輪車10は、ハンドル18をハンドルカバー19で囲い、このハンドルカバー19に前照灯21を備え、前輪11の上方にフロントフェンダ22を備え、後輪12の上方にリヤフェンダ23を備え、このリヤフェンダ23の上方に荷台24を備え、この荷台24の後方にリヤコンビネーションランプ25を備え、エンジン13から後輪12

10

20

30

40

50

ヘチェーンケース 26 を延ばし、このチェーンケース 26 の後部にチェーンテンショナー 27 を備え、このチェーンテンショナー 27 の近傍からリヤサスペンション 28 を上へ延ばし、ほぼ全体が車体カバー 30 で覆われている車両である。

【0023】

車体カバー 30 は、シート 14 の下に設けたサイドカバー 31 と、シート 14 の前方に設けたフロントカバー 32 と、このフロントカバー 32 の前に設けたトップカバー 33 とから主として構成される。

さらに、フロントカバー 32 は、乗員の脚を前から囲うレッグシールド部 34 と、後述するメインフレームを囲うメインカバー部 35 とを備えている。

【0024】

車体フレーム 40 は、図 2 に示すように、ヘッドパイプ 41 と、このヘッドパイプ 41 から後方（図右）へ斜め下方へ延びているメインフレーム 42 と、このメインフレーム 42 の後部から後方へ斜め上へ延びているリヤフレーム 43 と、このリヤフレーム 43 とメインフレーム 42 とを繋いで燃料タンク 44 を支えるサブフレーム 45 とからなる。リヤフレーム 43 で荷台 24 を支持させる。この荷台 24 の詳細は後述する。

【0025】

メインフレーム 42 は、エンジン 13 を支持する部材である。エンジン 13 は、シリンドラ 47 が前方へ略水平に延びた状態で車体フレーム 40 に支持されている。シリンドラ 47 の斜め上方に配置されているエアクリーナ 48 から供給される空気と燃料タンク 44 から供給される燃料とを混合させてなる混合ガスは、シリンドラ 47 で燃焼され、排気ガスは排气管 49 及びマフラー 51 を介して排出される。

【0026】

シリンドラ 47 は、図 3 に示すように、クランクケース 52 から前に延びているシリンドラ ブロック 53 と、このシリンドラ ブロック 53 に接続されるシリンドラ ヘッド 54 と、このシリンドラ ヘッド 54 に被せられるヘッドカバー 55 とからなる。そして、シリンドラ ブロック 53 の側面には、エンジン 13 の運転状態を検出するセンサ 56 が取り付けられている。このセンサ 56 は、例えば潤滑油の温度を検出する油温センサであり、この例では、図面表側（車両左側）へ突出している。

【0027】

加えて、センサ 56 を保護するために、センサカバー 58 がボルト 59 でシリンドラ ブロック 53 の側面に取り付けられている。

このセンサカバー 58 は、図 4 に示すように、シリンドラ ブロック 53 に、ボルト 59、59 で取り付けられる取付部 61L、61R（L は左、R は右を示す添え字。断面の関係で図右が L になる。）と、これらの取付部 61L、61R の下端から折り曲げられて車両側方へ水平（略水平を含む。）に延ばされている板状部 62L、62R と、これらの板状部 62L、62R の先端から下へ折り曲げ形成されたカバー支持部 63L、63R と、左右の板状部 62L、62R に渡したブリッジ部材 64 とからなる。

【0028】

ブリッジ部材 64 で繋がれているため、左右の板状部 62L、62R が分離しなくなり、取付部 61L、61R、板状部 62L、62R 及びカバー支持部 63L、63R からなるセンサカバー 58 は一体物品となるので、組み付け易くなり、また、メンテナンス等での部品の分散を防止することができる。

【0029】

左（図では右）の板状部 62L は、センサ 56 の下方に配置されており、センサ 56 を下方から飛んでくる小石等から保護する役割を果たす。加えて、左右のカバー支持部 63L、63R に、ボルト 65、65 でメインカバー部 35L、35R を連結することができる。結果、メインカバー部 35L、35R は、センサカバー 58 を介して、シリンドラ ブロック 53 に支持される。このシリンドラ ブロック 53 を含むエンジンは、車体フレームに支持されているため、メインカバー部 35L、35R は、車体フレームに支持されていることとなる。

10

20

30

40

50

【0030】

板状部 62L の作用を図 5 に基づいて説明すると、板状部 62L は、センサ 56 の前方斜め下位置にて、略水平（水平を含む。）に延びており、前輪などが跳ね上げる泥水や小石 66 は、前方から斜め上へ飛ぶため、センサ 56 の前方斜め下方位置に配置される板状部 62 で、効果的にセンサ 56 に当たり難くすることができる。

また、仮に地面に垂直にカバーを設けると、センサ 56 に走行風が当たり難くなる。この点、本発明の板状部 62 は略水平であるため、センサに十分に走行風を導くことが可能となる。

【0031】

すなわち、図 3 において、センサカバー 58 は、センサ 56 より前方でシリンドラ（シリンドラブロック 53）に取り付けられる取付部 61L と、この取付部 61L の後端から前方へ略水平に延出して車両側方から見てセンサ 56 の前方斜め下方位置に配置される板状部 62L とを有している。そのため、上述のセンサ保護作用及び冷却作用が発揮される。10

【0032】

次に、図 4、図 6、図 7 に基づいて、シリンドラブロック 53 の側面に取り付けると共に車両側方へ突出させたセンサ 56 と、フロントカバー（メインカバー部 35）との関係を説明する。

図 6 に示すように、メインカバー部 35 に横長の穴 67 を設け、この穴 67 を通って、センサ 56 の一部（先端部）が突出するようにした。この穴 67 は、舌片 68 を穴 67 の縁に掛け、次に爪 69 を小穴 71 に挿入すれば、椀状蓋 72 で塞ぐことができる。椀状蓋 72 で塞いだ形態は、図 7 に示す通りである。20

【0033】

すなわち、図 4 に示すように、センサ 56 の一部 73 は、椀状蓋 72 の内側面で構成される収納凹部 74 に収納されたことになる。なお、椀状蓋 72 を着脱自在にすることにより、センサ 56 の点検が可能となり、メインカバー部 35 の製造も容易になる。しかし、椀状蓋 72 をメインカバー部 35 に一体形成することは差し支えない。この場合は、メインカバー部 35 に収納凹部 74 が形成されたことになる。

【0034】

図 4 から明らかなように、センサ 56 は、シリンドラ（シリンドラブロック 53）の側方に配置され、フロントカバー（メインカバー部 35）には、センサ 56 と対向する位置に、センサ 56 の一部 73 を収納する収納凹部 74 が設けられている。30

【0035】

センサ 56 の一部 73 を収納凹部 74 に収納することで、フロントカバー（メインカバー部 35）でセンサ 56 を保護することができる。

仮に、センサ全体をセンサカバーで保護すると、このセンサカバーは大型になる。

この点、本発明では、センサ 56 の一部 73 をフロントカバーで保護し、センサ 56 の残部 75 のみをセンサカバー 58 で保護すればよいから、板状部 62L の小型化が図れ、必然的にセンサカバー 58 の小型化、軽量化が図れる。

【0036】

また、仮に、フロントカバーを側方へ逃がしてセンサとの干渉を避けようとして、フロントカバーは車幅方向に張り出し、車幅は不可避的に大きくなる。この点、本発明では、収納凹部 74 にセンサ 56 の少なくも一部 73 を収納したので、メインカバー部 35（本実施例では 35L、35R）を車両中心へ寄せることができ、車幅を小さくすることができる。40

【0037】

さらには、図 2 で説明したように、車体フレーム 40 は、ヘッドパイプ 41 と、このヘッドパイプ 41 から後方へ斜め下方へ延出するメインフレーム 42 とを有し、このメインフレーム 42 の後部に乗員が着座するシート 14 が配置され、このシート 14 の前方で且つメインフレーム 42 の上方に乗員が着座の際に足先を通過させることのできる跨ぎ空間 15 を形成し、図 1 に示すように、フロントカバー 32 は、メインフレームを上から覆う50

と共にシリンダの側方を覆うメインカバー部35と、このメインカバー部35に一体形成され乗員の脚の前方をカバーするレッグシールド部34とからなり、収納凹部74はメインカバー部35に設けられている。

【0038】

フロントカバーでメインフレームからシリンダまでを一括して覆うようにした場合で且つシリンダからセンサが突出している場合には、一般にセンサを避けるようにメインカバー部を側方に逃がす必要がある。すると、メインカバー部が大型になり、乗員は跨ぎ難くなる。

この点、本発明では、図4で説明したように、メインカバー部35に収納凹部74を設け、この収納凹部74にセンサの一部を収納するようにしたので、メインカバー部35を十分にシリンダ（シリンダブロック53など）に近づけることができ、乗員の跨ぎ性を向上させることができる。10

【0039】

次に、物入れ部について説明する。

図8に示すように、乗員が座るシート14の下方をサイドカバー31で覆い、このサイドカバー31の一部を車両中心（図面表から裏）へ窪ませて物入れ部80を形成し、この物入れ部の開口部81をリッド82で塞ぐようにした。そして、物入れ部80を構成する物入れの壁83の一部を切り欠いて切り欠き穴84、85を設けた。

【0040】

好ましくは、物入れの壁83に、図面奥から表へ突出する第1テラス部86、87を上下に形成し、さらには、サイドカバー31の内面に、図面表から奥へ突出する第2テラス部88、89を上下に形成する。20

【0041】

上位の第1テラス部86はL字形状を呈する。下位の第1テラス部87は前下がりに傾斜している。

【0042】

上位の第2テラス部88は、上位の第1テラス部86と向かい合うように逆L字状を呈しており、下位の第2テラス部89は、前下がりに傾斜しているクランク上部91と、このクランク上部91より下位に配置したクランク下部92と、クランク上部91及びクランク下部92を繋ぐ連結部93とからなり、クランク形状を呈している。この理由は後に説明する。30

【0043】

また、物入れの壁83に、比較的大きな点検窓101を設け、この点検窓101を通して、電気品支持ステー102が見えるようにした。

【0044】

図8の9-9断面及び10-10断面を、図9及び図10で説明する。

図9に示すように、車幅中心にバッテリ103が配置され、このバッテリ103の上方に燃料タンク44が配置されている。そして、サイドカバー31から車幅中心へ突出された第2テラス部88、89に各々第1物品104及び第2物品105を支持させることができるとなる。40

【0045】

さらに、図10に示すように、物入れの壁83から車両側方（図では右）へ突出形成されている第1テラス部86、87に各々第1物品104及び第2物品105を支持させることができるとなる。そして、第1テラス部86、87と第2テラス部88、89が協働することで、長尺の物品を支持することができる。

【0046】

第1物品104は、例えば書類である。書類あれば、比較的薄い。このような第1物品104を収納する部位を第1収納部106と呼ぶ。第1収納部106は、比較的薄い書類を収納するので、車幅方向での奥行きを比較的薄く形成することができる。この第1収納部106は燃料タンク44の側方に配置されている。50

燃料タンク44近傍の第1収納部106を、薄い書類入れとすることにより、燃料タンク44の大型化も可能となる。

【0047】

第2物品105は、例えば工具セットである。このような第2物品105を収納する部位を第2収納部107と呼ぶ。第2収納部107は、やや大きい(太い)工具セットを収納する。この第2収納部107は燃料タンク44の下方に配置されている。

燃料タンク44下の第2収納部107は、スペース的に余裕があるので、やや大きな工具を収納させる。

すなわち、物入れ部80を上下に区分して活用することにより、燃料タンク44の容量を確保しつつ、物入れ性能を高めることができる。

10

【0048】

第1物品104及び第2物品105を収納した形態を、図11で説明する。先ず、電装品支持ステー102にヒューズやリレーに代表される電装品108、109が取り付けられている。これらの電装品108、109は物入れの壁83より車幅中心側に配置されている。これらの電装品108、109は、点検窓101を通して、点検・整備することができる。

仮に、車体カバーに電装品の点検窓を設けると、蓋が必要となる。この点、本発明は、リッド(図8、符号82)で塞ぐことができる物入れの壁83に点検窓101を設けたので、別途蓋を準備する必要が無く、部品点数の増加を抑えることができる。

20

【0049】

次に、切り欠き穴84、85の作用を説明する。

図11において、仮に、切り欠き穴84、85が設けられていなければ、第1物品104及び第2物品105の前端は、物入れ部80の前縁111で制限される。であれば、第1物品104及び第2物品105を後方へ移動させるか又は小さくする必要がある。

この点、本発明では、切り欠き穴84、85を貫通させると共に、サイドカバーの内面を利用して、第1物品104及び第2物品105を収納させるようにしたので、大きな物品や長尺の物品が収納できる。すなわち、物入れ部80のコンパクト化を図りつつ、物品の収納能力を向上させることができる。

【0050】

すなわち、切り欠き穴84、85は、物入れの壁83で形成される空間と、サイドカバー31の内面で形成される空間とを連通させる役割を果たす。これにより、2つの空間を物品の収納に利用することができるようになり、長尺の物品等を収納することができる。加えて、サイドカバー31の内面を利用することにより、リッド82を外した際に、物品が落ち難くすることもできる。

30

【0051】

また、仮に、別部品の収納ボックスを、サイドカバーに嵌め込む形態では、収納ボックスを別途準備する必要があり、部品点数の増加を招く。この点、本発明では、物入れ部を構成する壁をサイドカバーと一体化したため、部品点数の増加を抑えることができる。

【0052】

そして、物品104、105を第1テラス部86、87に載せることにより、位置決めすることができる。さらには、第2テラス部88、89と第1テラス部86、87とを協働させて、物品104、105の位置決めをより確実にさせることができる。

40

【0053】

また、図9に示すように、シートの下に配置される燃料タンク44がサイドカバー31で囲われている。上述したように、本発明によれば、物入れ部80のコンパクト化が図れ、スリム化が図れる。サイドカバーに形成された物入れ部の車幅方向での奥行きがスリムであれば燃料タンク44を小型化する必要が無くなり、燃料タンク44を大型化することができる。

【0054】

また、物入れ部80を、燃料タンク44の左右側方の一方にのみ配置した場合、燃料タ

50

ンクを車幅中心からオフセットさせて配置させることが考えられる。この点、本発明のように、サイドカバー31に形成された物入れ部の車幅方向での奥行きがスリムであれば燃料タンク44をオフセット配置する必要がなく、燃料タンク44を車幅中心に配置することができる。

【0055】

図11において、上位の第1テラス部86と第2テラス部88とは、互いに向かい合うように、一方がL字を呈し、他方が逆L字を呈している。そのため、第1収納部106に収納した第1物品104の前後方向の位置決めをすることができる。

また、下位の第1テラス部87は前下がりとされ、第2テラス部89のクランク上部91は、第1テラス部87の延長線上にある。第2物品105、105Aは、前下がりに傾斜した状態で第2収納部107に収納されるため、車両後方に移動し難くなる。

【0056】

加えて、下位の第2テラス部89の形状について説明する。

図11において、第2部品105が、想像線で示すように細長い物105Aである場合には、想像線で示すように、クランク形の第2テラス部89に載せることで、図右へ深く挿入することができる。物品105Aは、第2テラス部89の直上に配置されているサブフレーム45に当たるため、前方への移動を制限することができる。このようにテラス部89を、クランク形にすることで、用途範囲が広がる。

尚、テラス部86～89の形状は、車両側方から見て、I、L、クランク、その他の形態を適宜採用することができる。

【0057】

次に、フロントカバー32とトップカバー33について説明する。

図12に示すように、車両を斜め前から見ると、トップカバー33の側辺112に隙間113が見える。この隙間113は、車両上下方向に縦長に伸びている。

そして、図13に示すように、フロントカバー32には複数個の通孔114が設けられている。なお、通孔114の近傍にてフロントカバー32に設けられている膨らみ部115は、後述する凹部（図16、符号119）を形成するために設けた膨らみである。

また、図14に示すように、車両を正面から見ると隙間は外観し難くなる。図14の15-15線断面と16-16線断面を次に説明する。

【0058】

図15に示すように、左右のレッグシールド部34、34をU字断面部116で繋いでなるフロントカバー32のU字断面部116で、車体フレーム先端のヘッドパイプ41を後方（図では上から）から囲うとともに、湾曲断面のトップカバー33でヘッドパイプ41を前方から囲うようにした。そして、U字断面部116にトップカバー33の左右側辺112、112が当って、トップカバー33とフロントカバー32との間に、車両前方へ広がるV字部117、117が形成されている。

【0059】

すなわち、トップカバー33は、その左右側辺112、112がフロントカバー32の前端より車両後方に位置し、U字断面部116内に入り込む程に湾曲し、トップカバー33とフロントカバー32との間に、車両前方へ広がるV字部117、117が形成されている。具体的には、U字断面部116は、ヘッドパイプ41の後方から左右の側方まで伸びており、トップカバー33の左右側辺112、112はヘッドパイプ41の側方に位置している。

これにより、フロントカバー32内にトップカバー33が入り込むような斬新な形状が得られ、外観性をより高めることができる。

【0060】

ただし、V字部117、117に走行風が溜まることの対策を講じることが望まれる。

そこで、図16に示すように、トップカバー33に切り欠き部118、118を設けることで、隙間113、113を確保し、これらの隙間113、113から取り込んだ走行風（矢印（1）、（1））は、矢印（2）、（2）のように、通孔114、114から排

出させるようにした。

フロントカバー32の後方（特に、レックシールド部34の後方）は、走行中に負圧になることがあるが、本発明では隙間113、113と通孔114により、走行風をフロントカバー32の後方に吹き込むようにしたので、負圧を低減することができる。結果、車両の軽快な走りが得られる。

【0061】

仮に、トップカバー33やフロントカバー32の形状を整えて、トップカバー33とフロントカバー32との間に空間に走行風が溜まらないようにすると、トップカバー33やフロントカバー32が流体力学的に形状が限定される。結果、形状の自由度が損なわれる可能性がある。

10

この点、本発明では、隙間113と通孔114を設ければ済み、トップカバー33やフロントカバー32の形状の自由度を向上させることができる。

【0062】

好ましくは、フロントカバー32は、ヘッドパイプ41側から見て窪んでいる凹部119、119を、切り欠き部118、118に対向する部位に備える。

隙間113の間隔は、切り欠き部118と凹部119とで規定されている。隙間113の間隔を凹部119でも稼ぐことができ、切り欠き部118を小さくすることができる。結果、切り欠き部118を目立たなくすることができ、トップカバー33の外観性を高めることができる。

【0063】

20

仮に、隙間113に相当する開口部を、トップカバー33とフロントカバー32との一方のみに開けた場合、開口部の縁の強度、剛性を確保するために、開口部を小さくする必要がある。又は、開口部を大きくすると、トップカバー33又はフロントカバー32が大型化する。

この点、本実施例では、トップカバー33の縁とフロントカバー32の縁又は凹部を利用して隙間を形成するようにしたので、十分の大きさの隙間を容易に確保することができることや、トップカバー33又はフロントカバー32を小さくすることができる。

【0064】

トップカバー33は、正面図である図17に示すように、縦長の矩形を呈し、上部に一対の挿入爪121、121を備え、下部中央にビス穴122を備えており、これらの挿入爪121、121及びビス穴122を用いてフロントカバーに着脱可能に取り付けることができる。

30

加えて、トップカバー33は、下位ほど穏やかに幅狭になったところのくびれ形状を呈しているため、外観的にも好ましくできる。

【0065】

さらに、トップカバー33は、側面図であり図18に示すように、上端から車両後方へ延出部123を延ばし、側辺112に脚部124、125と切り欠き部118とを備えている。脚部124、125がフロントカバー32に当る。切り欠き部118で隙間を形成する。

【0066】

40

トップカバー33に設けた延出部123の作用を、図19で説明する。

延出部123は、ハンドルカバー19の下を通って車両後方へ延びている。一方、フロントカバー32の上部からは車両前方へ棚部126が延びており、この棚部126と延出部123とが重なっている。

この棚部126と延出部123とで、ヘッドパイプ廻りに達した走行風が上へ抜け難くした。

【0067】

さらには、フロントカバー32の上部は、延出部123（棚部126）より上へ延ばした起立壁部127とした。

起立壁部127が襟のような形状を呈して斬新な印象を与えるため、車両前部の外観性

50

が高まる。

【0068】

次に、車両の後部の構造、特に荷台24、リヤフェンダ23、チェーンテンショナー27の構造について説明する。

図20に示すように、自動二輪車10では、車体フレームの一要素であるリヤフレーム43の後部がシート14下のサイドカバー31から突出し、露出している。そして、リヤフレーム43から左右にサスペンション支持バー131、131を延ばし、リヤフレーム43の上面に荷台受け座132、132を設けた。サスペンション支持バー131にリヤサスペンション28の上部を取り付けられている。

【0069】

荷台24は、図21に示すように、平面視でコ字形状を呈する荷台フレーム133と、この荷台フレーム133の前端に渡した把持部134と、荷台フレーム133に渡した荷受け板部135と、この荷受け板部135の後部に設けた一対のボルト穴136、136と、荷受け板部135の前部に設けた前部係合部材137、137とからなる。

【0070】

前部係合部材137、137は、図22に示すように、前方に開口したU字状のフック138を有している。このU字状のフック138にサスペンション支持バー(図21、符号131)を差し込む。次に、ボルト穴136を荷台受け座(図21、符号132)に合わせ、ボルトで締結する。

結果、図23に示す形態が得られる。荷台24を、外部に露出したリヤフレーム43で直接的に支持させるようにした。リヤフレーム43はパイプや丸棒のような剛性部材なので、積載荷重を容易に高めることができる。

【0071】

また、仮にリヤフレーム43をカバーで覆うようにした場合、カバーが車幅方向に大きく張り出し、車幅が大きくなる。

この点、この実施例では、リヤフレーム43を露出させることで、車幅を小さく抑えることができる。

【0072】

また、図23に示すように、リヤフェンダ23は、リヤフェンダ後半部141とリヤフェンダ前半部142との2部品を繋いで構成する。

リヤフェンダ後半部141は、図24に示すように、前端に接続部143Fを有する。

リヤフェンダ前半部142は、図25に示すように、後端に接続部143Rを有する。

リヤフェンダ23を分割可能にしたので、リヤフェンダ23の車体への取付がより容易になる。

【0073】

次に、チェーンテンショナー27を説明する。

図23に示すように、スイングアーム144の後部で後輪車軸145が支持されるが、この後輪車軸145は、緩んだチェーンを張る際に図右へ移動させる必要がある。その作用を発揮させるために、チェーンテンショナー27が設けられている。

【0074】

チェーンテンショナー27は、後輪車軸145に掛けたアイボルト(リングにボルトを一体形成した部品)146と、スイングアーム144側に設けたエンドピース147と、このエンドピース147の車両後方側にてアイボルト146にねじ込むナット148及び緩み止めナット149とからなるが、さらに、ナット148、149の近傍に且つ車幅中心側に化粧板150を配置したことを特徴とする。

【0075】

この化粧板150は、図27に示すように、エンドピース147に付設されている。さらに化粧板150の縁(前端を除く。)はナット148、149側に折り返した。エンドピース147の端部は車両外側に折り曲げられ、折り曲げられた端部にナット148、149が位置し、化粧板150が車幅中心側にあるので、ナット148、149を回す際の

10

20

30

40

50

作業スペース 152 が十分に確保できる。

【0076】

化粧板 150 の作用は図 26 で説明することができる。

チェーンケース 26 は、ケース上半体 153 とケース下半体 154 とからなり、上下に分割可能とされている。そして、ナット 148、149 を回すことを考慮して、ナット 148、149 の近傍に切り欠き穴 155 が設けられている。この切り欠き穴 155 の奥に化粧板 150 があるため、切り欠き穴 155 からスプロケットが見えないようにでき、外観性が向上する。

【0077】

尚、本発明は、鞍乗り型二輪車の他、鞍乗り型三輪車や四輪車にも適用可能である。

10

【産業上の利用可能性】

【0078】

本発明は、鞍乗り型二輪車のフロントカバーに好適である。

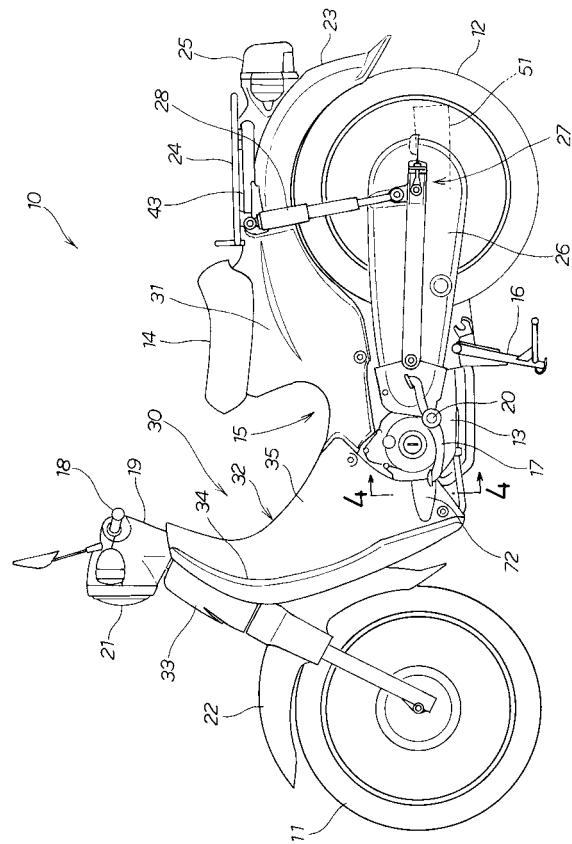
【符号の説明】

【0079】

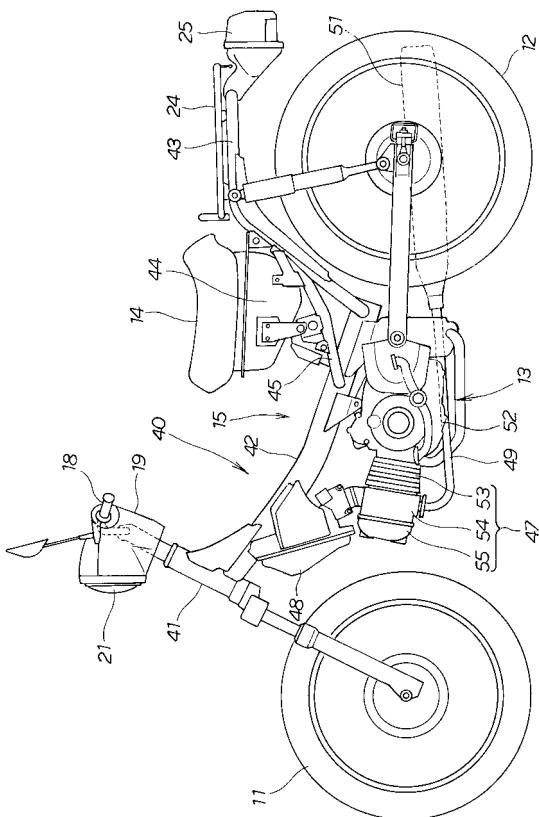
10 … 鞍乗り型車両、32 … フロントカバー、33 … トップカバー、34 … レッグシールド部、40 … 車体フレーム、41 … ヘッドパイプ、112 … トップカバーの側辺、113 … 隙間、114 … 通孔、115 … ふくらみ部、116 … U字断面部、117 … V字部、118 … 切り欠き部、119 … 凹部、123 … 延出部、124、125 … 脚部、126 … 棚部、127 … 起立壁部。

20

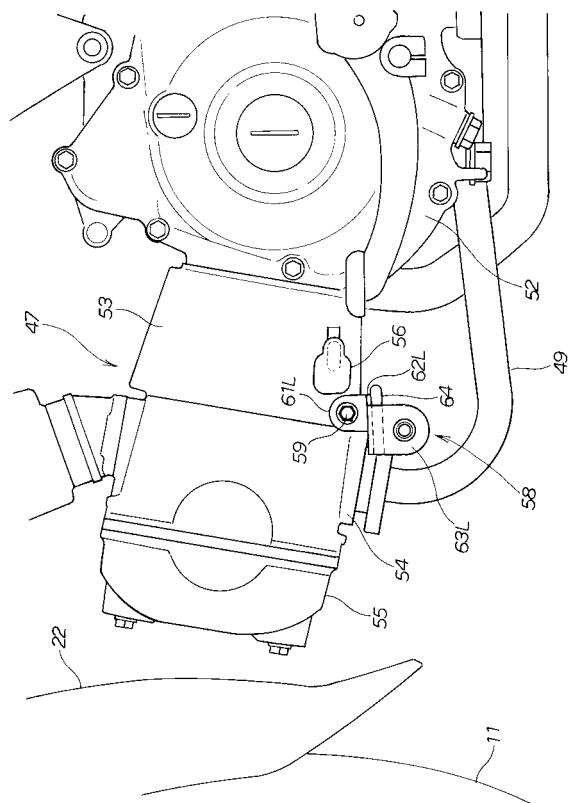
【図 1】



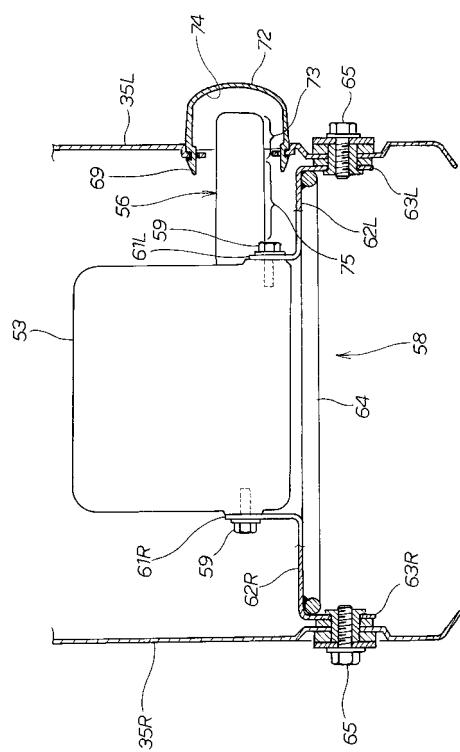
【図 2】



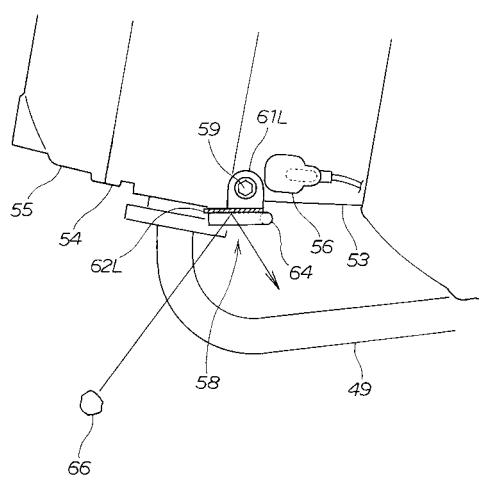
【 図 3 】



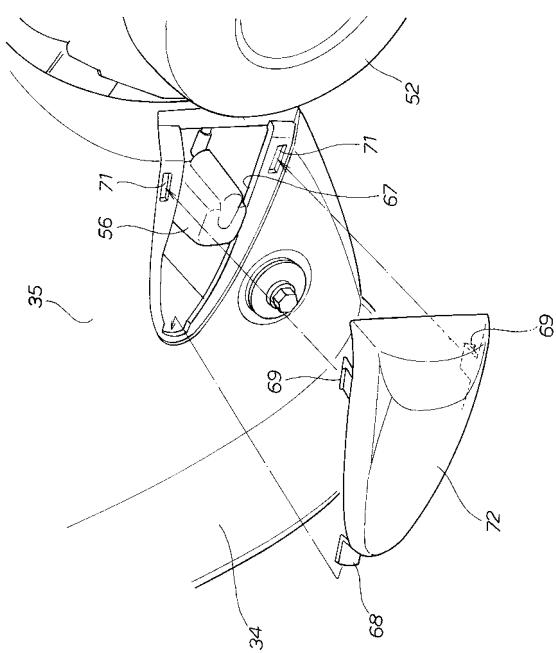
〔 図 4 〕



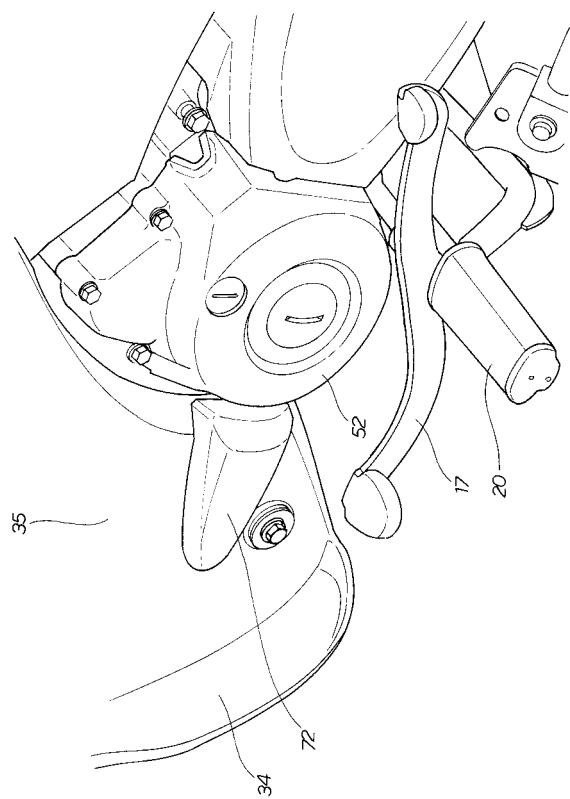
【図5】



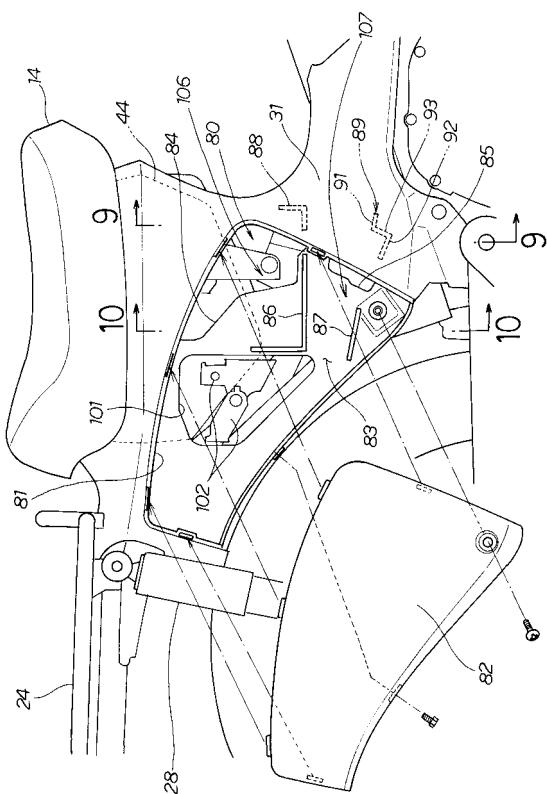
【図6】



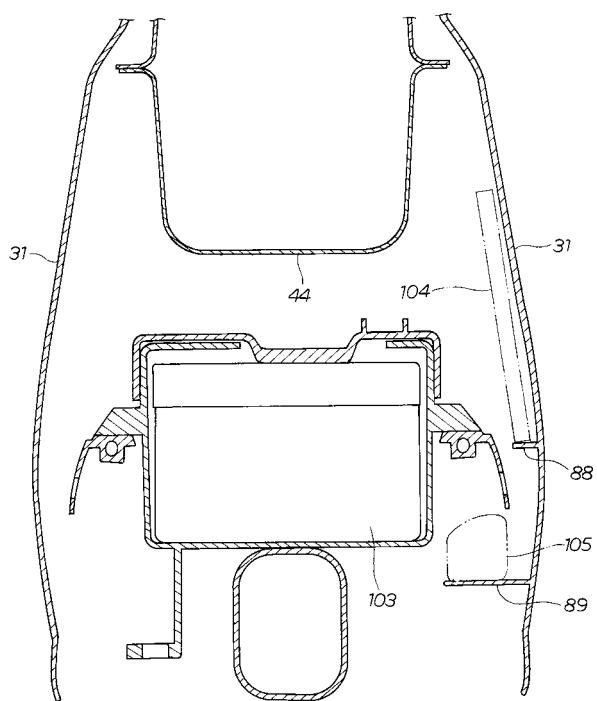
【図7】



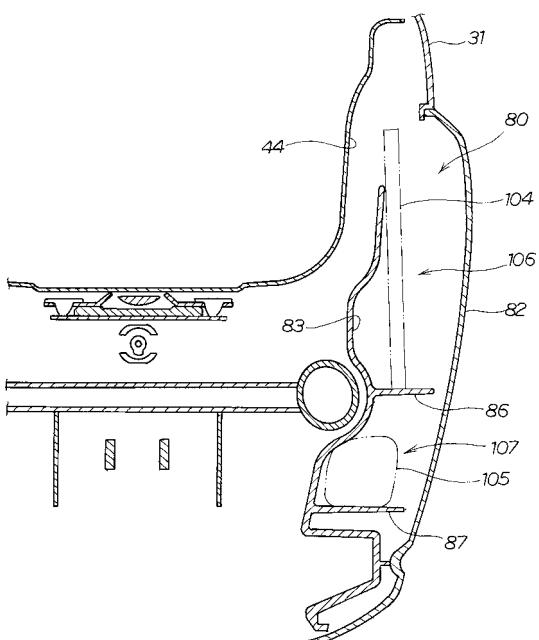
【図8】



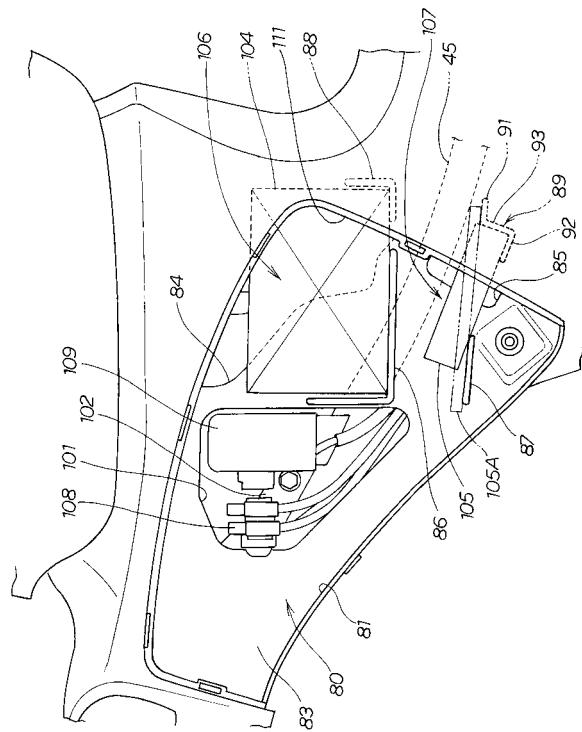
【図9】



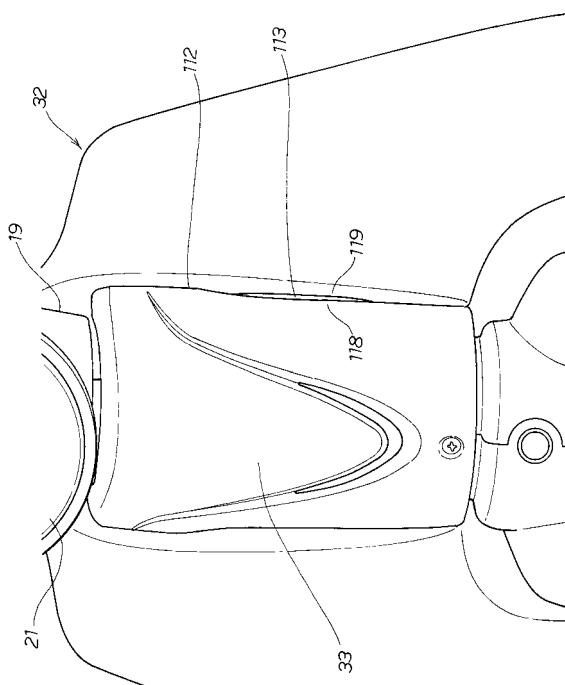
【図10】



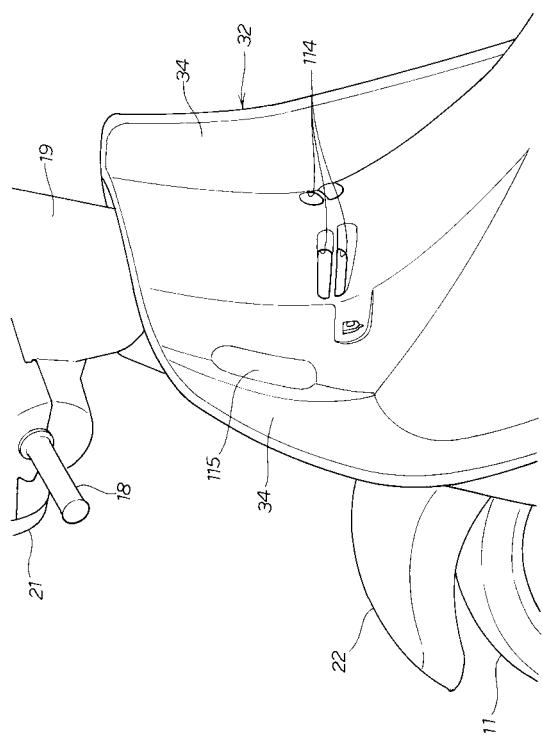
【図11】



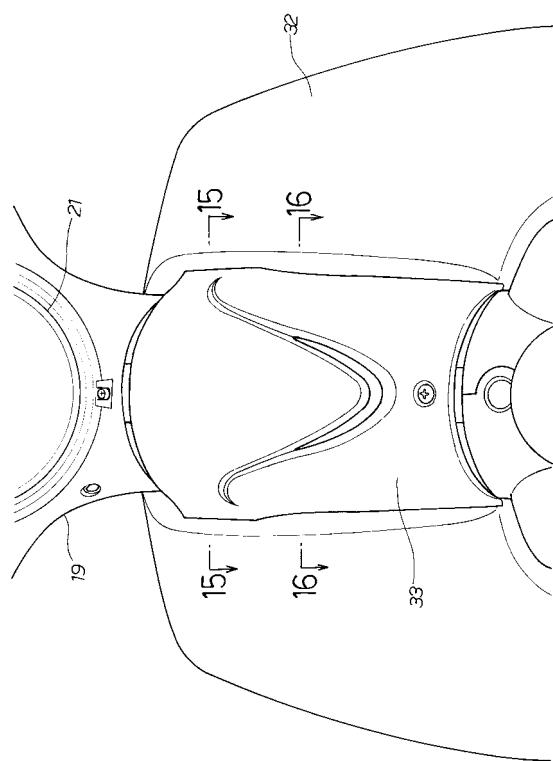
【図12】



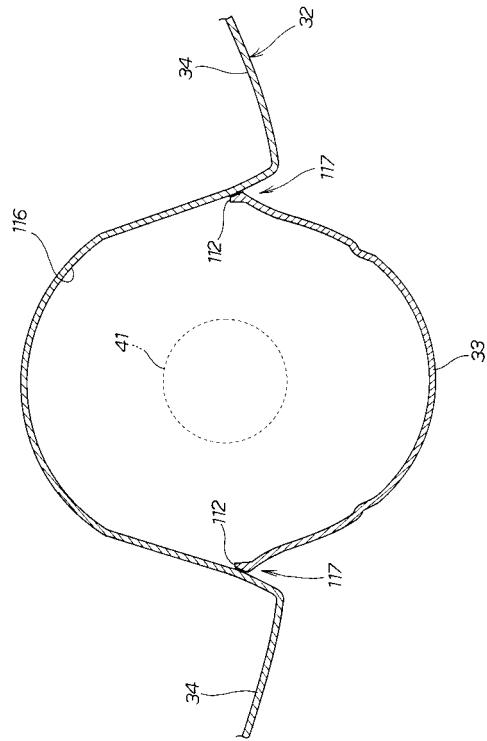
【図13】



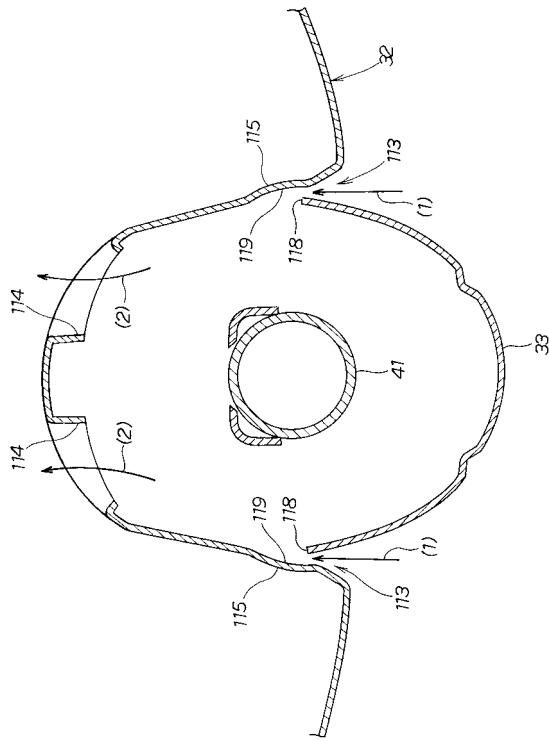
【図14】



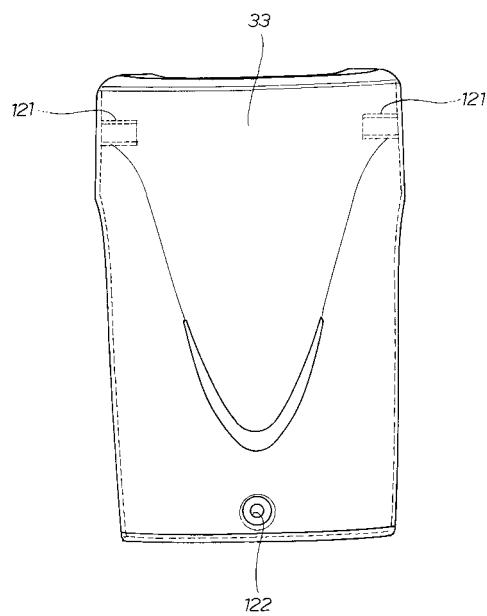
【図15】



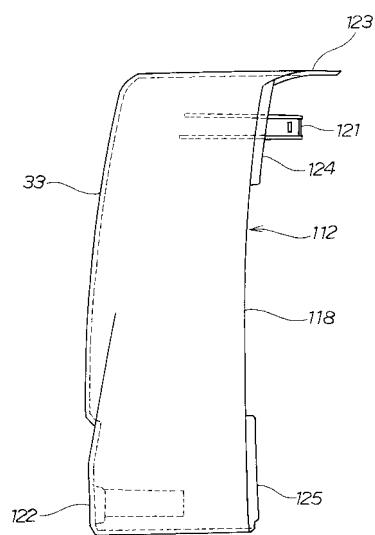
【図16】



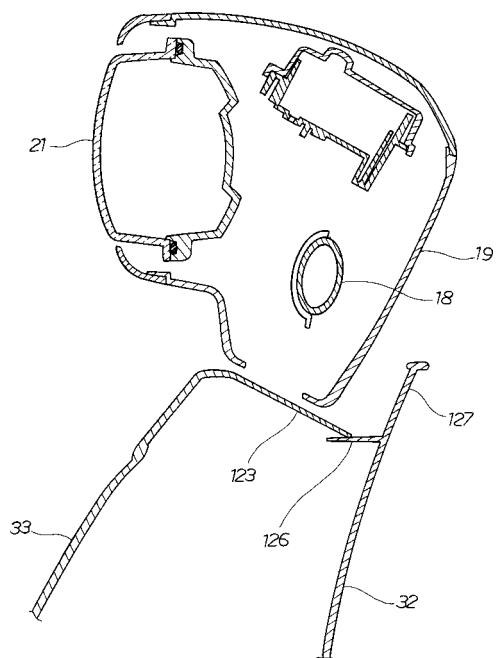
【図17】



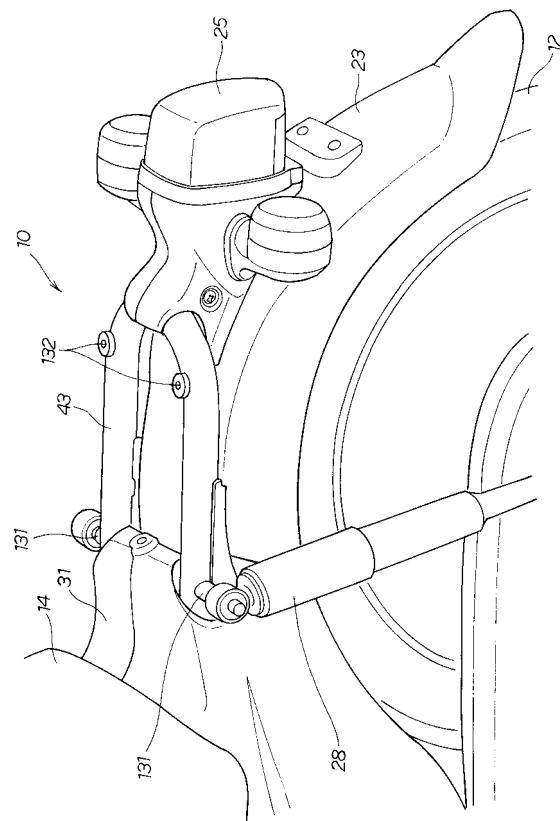
【図18】



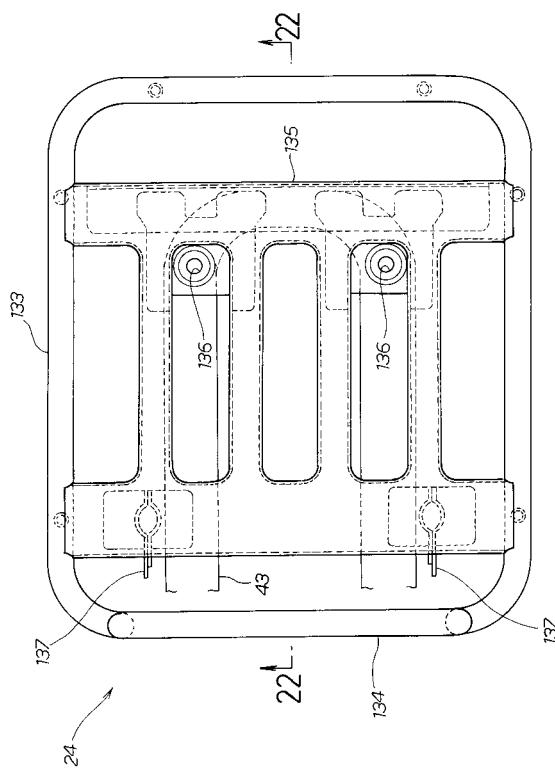
【図19】



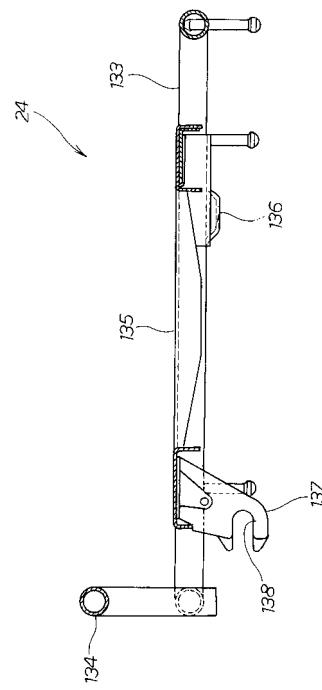
【図20】



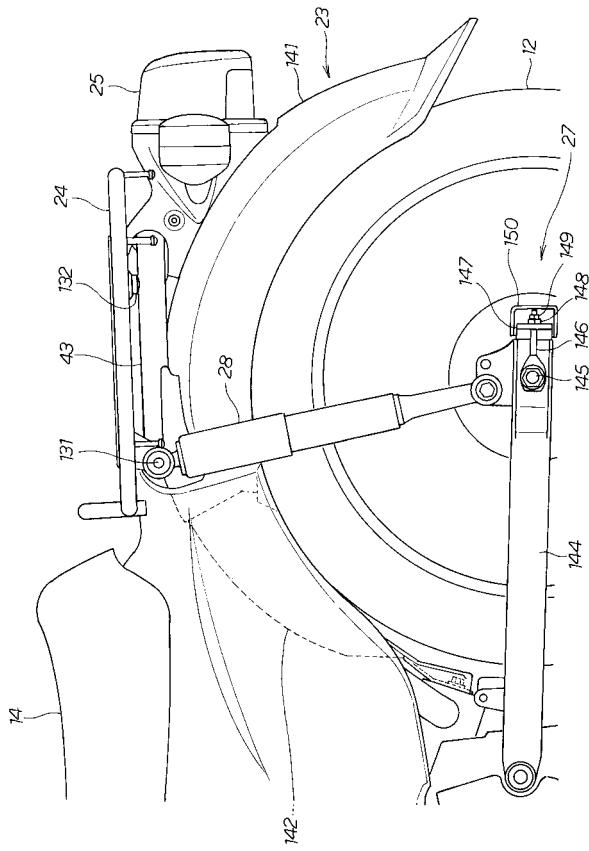
【図21】



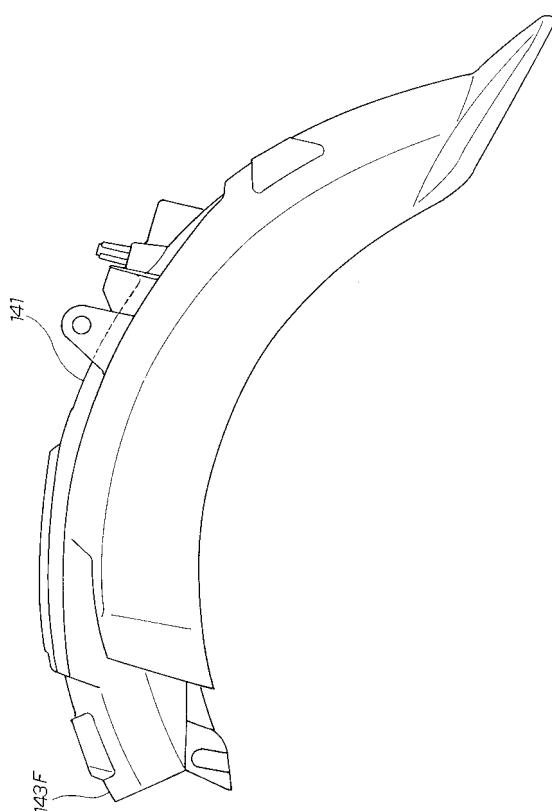
【図22】



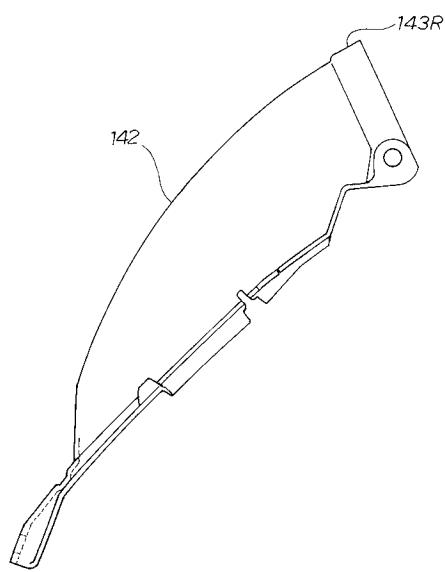
【図23】



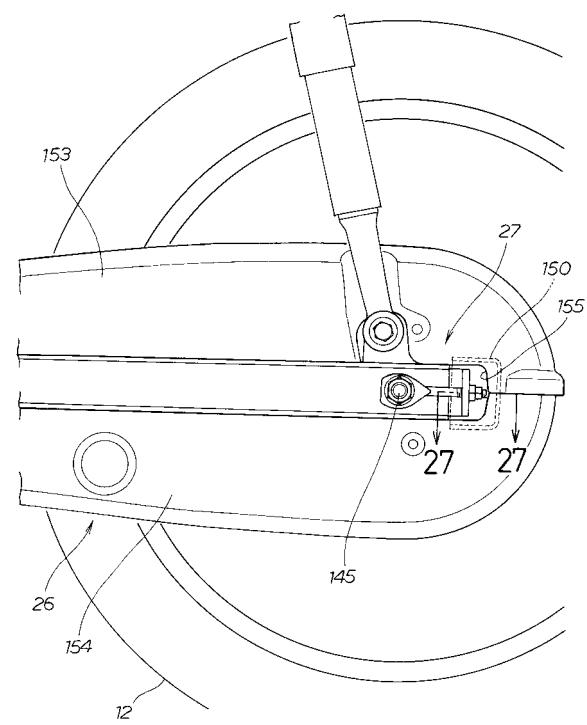
【図24】



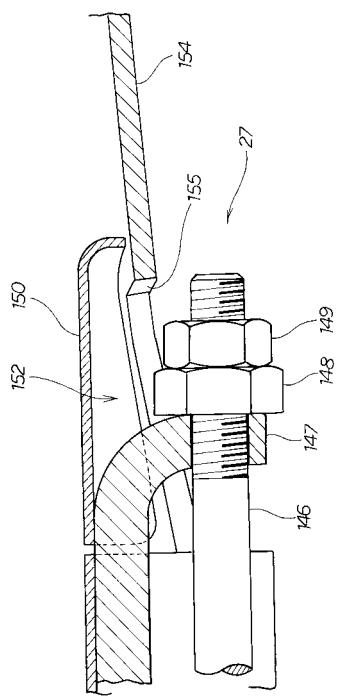
【図25】



【図26】



【図27】



フロントページの続き

(72)発明者 立花 和幸
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 増沢 誠一

(56)参考文献 実開昭61-010236(JP, U)
特開昭58-149873(JP, A)
特開2008-285139(JP, A)
実公平05-011111(JP, Y2)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B62J 23/00
B62J 99/00