[19]中华人民共和国国家知识产权局

[51]Int. Cl[7]
B62J 9/00

[12]发明专利说明书

[21] ZL 专利号 97113158.9

[45]授权公告日 2001 年 12 月 5 日

[11]授权公告号 CN 1075778C

[22]申请日 1997.5.30
[21]申请号 97113158.9
[30]优先权
[32]1996.7.2 [33]JP [31]171965/1996
[73]专利权人 本田技研工业株式会社
地址 日本东京都
[72]发明人 高木清 镰田章
[56]参考文献
JP4－189689A 1992. 7. 8 B62J9/00
审查员 俞翰政

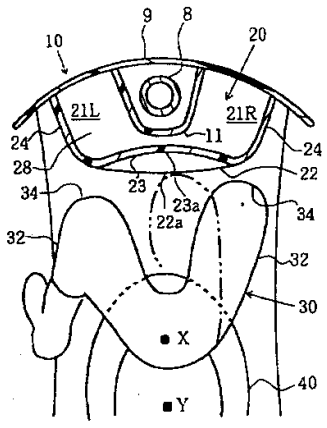
[74]专利代理机构 中国国际贸易促进委员会专利商标事务所
代理人 陈 健

权利要求书 1 页 说明书 4 页 附图页数 5 页

[54]发明名称 摩托车的储存装置

[57]摘要

本发明提供一种可以使设置在护膝板上的储存部大型化并能提高上下车性能的摩托车储存装置。在护膝板 10 的后部设有储存部 20，在储存部 20 的后壁 22 上向车体前方凹进形成凹部 23。由此可以使储存部 20 大型化，驾驶员 30 的膝盖 34 可以不碰撞后壁 22 地上下车，从而提高了上下车性能。



ISSN1008-4274

权 利 要 求 书

1、一种摩托车的储存装置，包括：车座、使腿与其前方对齐地踏在其上的低底板式踏板、能覆盖住膝盖前方而沿上下方向延伸的护膝板以及在该护膝板后部形成的储存部，其特征是，前述的储存部的后壁具有俯视为朝车体前方凹进的凹部。

2、根据权利要求1所述的摩托车的储存装置，其特征是，前述储存部的后壁做成大致是以驾驶员乘座中心位置为中心的圆弧状。

说　　明　　书

摩托车的储存装置

本发明涉及一种低底板式摩托车的储存装置，特别是一种能够增加储存装置容量并能确保上下车性能良好的储存装置。

这种摩托车的储存装置在日本特开平4-189689号公报中已经公开，如图5所示的摩托车，在车体前方设有护膝板10，在护膝板10的后部设有储存部20。

为了使图5所示的储存部20大型化、增加其容量，需要将该储存部20的后壁22做成朝后方的凸形弯曲状，但是，这样会导致驾驶员30的膝盖34在上下车时与后壁22发生干扰，出现了上下车不便的问题。

特别是对于矮个子人来说，例如女性等，由于坐在车座上时有靠车座40前方的倾向，在这种场合，中央部向后突出最明显的后壁22使上下车更为不便。

因此，本发明的目的是，为了解决上述问题而提供一种使设置在护膝板上的储存部大型化并能提高上下车性能的摩托车储存装置。

为了完成上述发明目的，根据权利要求1提供的摩托车储存装置，包括：车座、使腿与其前方对齐地踏在其上的低底板式踏板、能覆盖住膝盖前方而沿上下方向延伸的护膝板以及在该护膝板后部形成的储存部，其特征是，前述的储存部后壁具有俯视为朝车体前方凹进的凹部。

权利要求2提供的摩托车储存装置，其特征是，前述储存部的后壁做成大致是以驾驶员乘座中心位置为中心的圆弧状。

根据权利要求1的发明，由于储存部后壁做成具有从平面上看朝车体前方凹进的凹部的结构，因此，既可以使储存部大型化、容量增加，又能取得大的乘车空间，后壁对上下车时的膝盖动作不造成任何妨碍。这样，即使在矮个子驾驶员坐在车座前方时，也能上下车顺利进行，从而保证了上下车的良好性能。

根据权利要求2的发明，由于储存部的后壁做成大致是以驾驶员乘座中心位置为中心的圆弧状，又因为驾驶员上下车时膝盖的移动轨迹与后壁的

圆弧形状大体一致，因此，不仅后壁在上下车时不与膝盖发生干扰，而且可以最大限度地增加储存部的容量。

图1是图2中的1-1截面的剖视图。

图2是适用于本发明的摩托车的左侧视图。

图3是从后方观察储存部附近的立体图。

图4是另一实施例的示意图。

图5是以往摩托车的相当于图1的示意图。

图中，10是护膝板，13是车叉，20是储存部，22是后壁，23是凹部，30是驾驶员，34是膝盖，40是车座，B是购物袋。

下文根据图1至图3叙述本发明的实施例。图2是适用于本发明的低底板式摩托车即小型摩托车的左侧视图。

从这些图中可以清楚地看出，摩托车在其前方设有使驾驶员30的腿32不与行走风直接接触的护膝板10，在其上部通过头管8（参照图1）安装有车把12。

在护膝板10的后方，设有覆盖头管8的头管罩11，在该头管罩11的外侧形成储存部20。在储存部20上方的头管罩11的中间部位设有用于悬挂购物袋B（参照图3）等的钩子13。

在护膝板10的下部，设有与车把12左右方向的运动联动的可以左右运动的可动挡泥板16，在该挡泥板16的下方装有前轮14。

在车体中间部位设有踏板15，这样，在行驶过程中，可以使驾驶员30的左右腿32对齐地乘坐着，而且在上下车时，左右腿32可以一致地上下。

带有后轮17的动力装置18可上下自由摆动地枢轴地支撑在踏板15的后方，其上方装有后罩19。在后罩19的上部安装着车座40。

图1是表示膝盖34与储存部20的关系的平面图（图2中储存部20的1-1截面的剖视图），图3是购物袋B悬挂在钩子13上的状态下的从储存部20附近斜后方看到的立体图。

从这些图中可以看出，在护膝板10的后部，由前罩9、头管罩11、左右侧壁24、后壁22及底壁28构成上部带有开口的储存部20。

车座40上的乘坐中心位置X是比较矮小体格的驾驶员例如女性等坐在车座40上时驾驶员30的臀部中心位置，乘坐中心位置Y是设定在车座40上的标准体格的驾驶员坐在车座40上时驾驶员30的的臀部中心位置。另外，符号32表示驾驶员30的腿，符号34表示膝盖。

在后壁22的上端部形成向前方弯曲凹进的凹部23，该凹部23的弯曲是沿着以乘坐中心位置X或Y为中心，圆弧状移动膝盖34时的轨迹形成的，这样凹部23的朝最前方的凹进部分23a与沿前后方向的车体中心线大体一致。

凹部23的下方做成朝后方伸出的凸部22a，在该凸部22a的前端侧形成较大的储存空间。另外，凹部23的朝最前方的凹进部分23a与头管罩11将储存部20的上部划分成左储存部21L和右储存部21R。

从图3可以清楚地看出，凹部23做成在购物袋B等悬挂在钩子13上时正好能够容纳购物袋B的至少上部部分的形状。

下文叙述本实施例的作用。从图1可以明确地看出，在本实施例中，在储存部20的后壁22的上部即、膝盖34的前方位置，形成有向车体前方凹进的凹部23。

由此，增大了储存部20的容量，使储存部20大型化，并且，驾驶员30上下车时其膝盖34也不会与后壁22发生干扰，而且，左右腿32可以一致地上下车，提高了上下车性能。

另外，车座40可以接近头管8设置，乘坐中心位置可以设定在比较靠前的位置。

并且，由于该凹部23的弯曲是以乘坐中心位置X或Y为中心形成的，因此，凹部23的形状与上下车时驾驶员30的膝盖34的移动轨迹大体一致。

因此，可以最大限度地增大储存部20的左右储存部21L、21R及凸部22a前方的容积，结果可以最大限度地增加储存部20的容积。

另外，由于在比储存部20更上方位置的头管罩11上设有钩子13，因此，在钩子13上系挂购物袋B时，该挂购物袋B的至少上部可以容纳在凹部23中，从而可稳定购物袋B的位置。

因此，即便是车辆左右稍稍有些摇晃，购物袋B也很少会因左右摇晃而从凹部23朝外侧甩出。

而且，即使采用可动挡泥板16的场合，驾驶员30也能够乘坐在车座40的前方，因此，可以很容易地看到可动挡泥板16的运动，从而实现可动挡泥板16的小型化。

另外，本发明并不限于上述实施例，还可以进行种种变更，例如，如图4所示，从上方看后壁22与购物袋B，是只在后壁22的中央附近形成凹部23，而将其两侧作成平坦部23b。

再者，储存部20的上部也可以不开口，而做成设有盖子等封闭空间。

另外，也可以将可动挡泥板16做成固定挡泥板，也可以省去储存部20上方的钩子13。而且，也可以不设凸部22a，不只是将凹部23设在后壁22的上端部，而是将凹部23沿后壁22的整个上下方向形成。

图 1

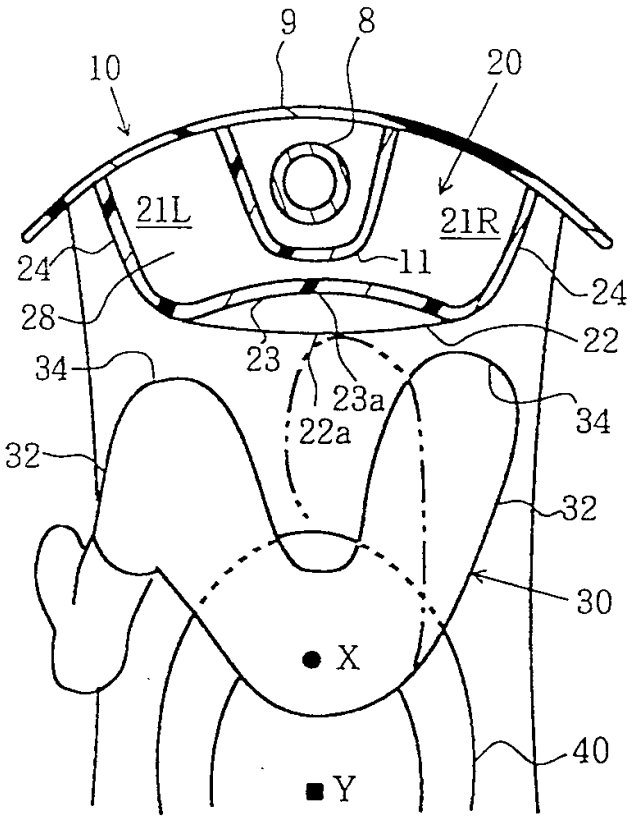


图 2

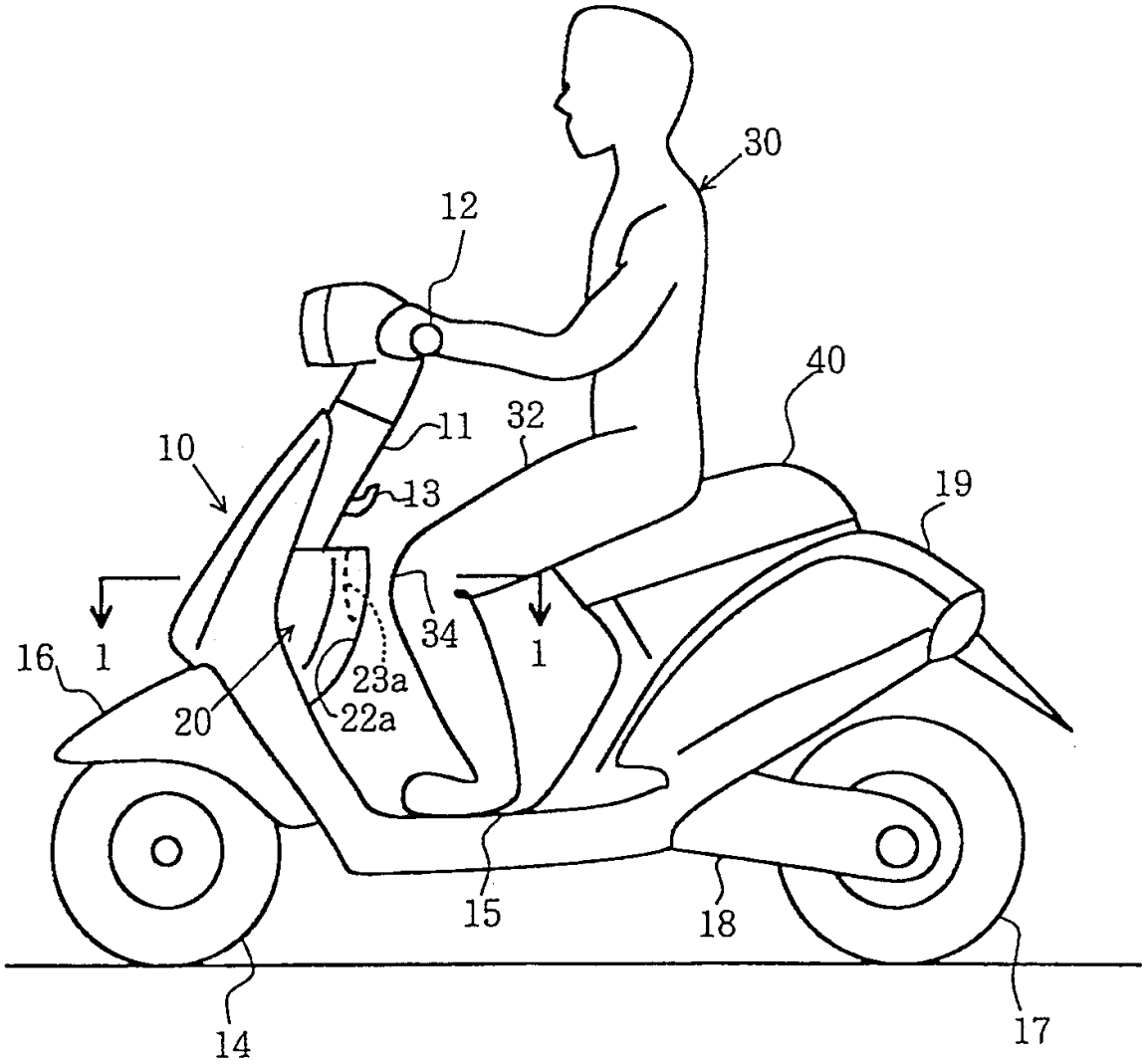


图 3

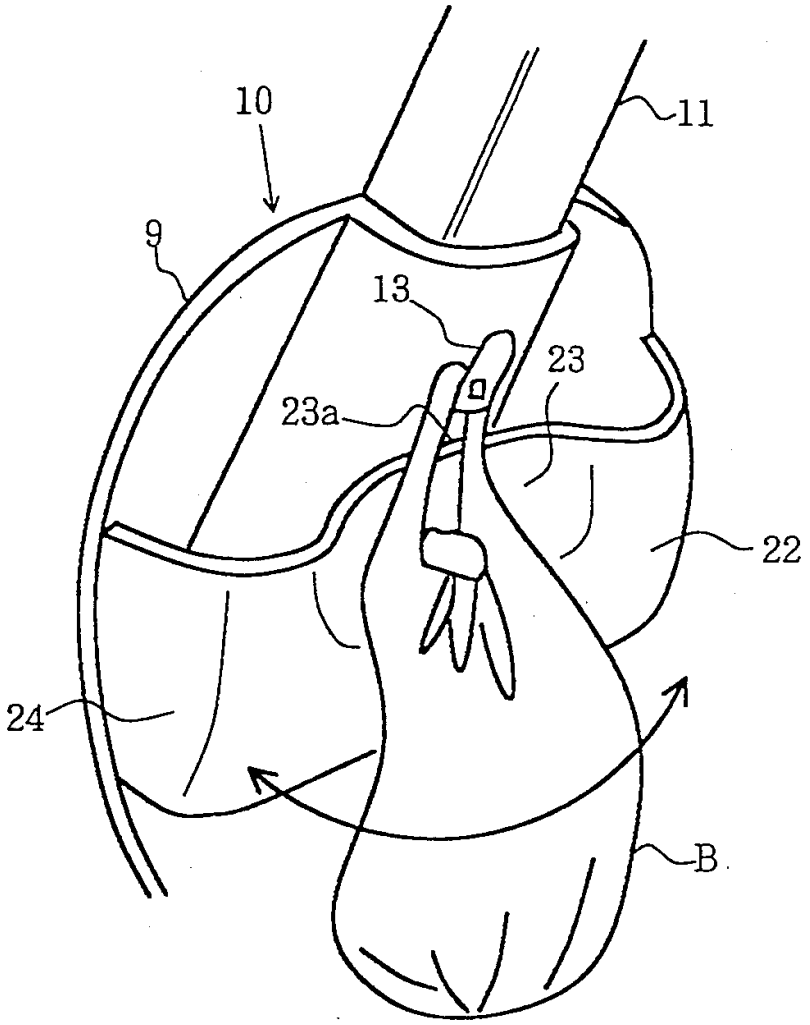


图 4

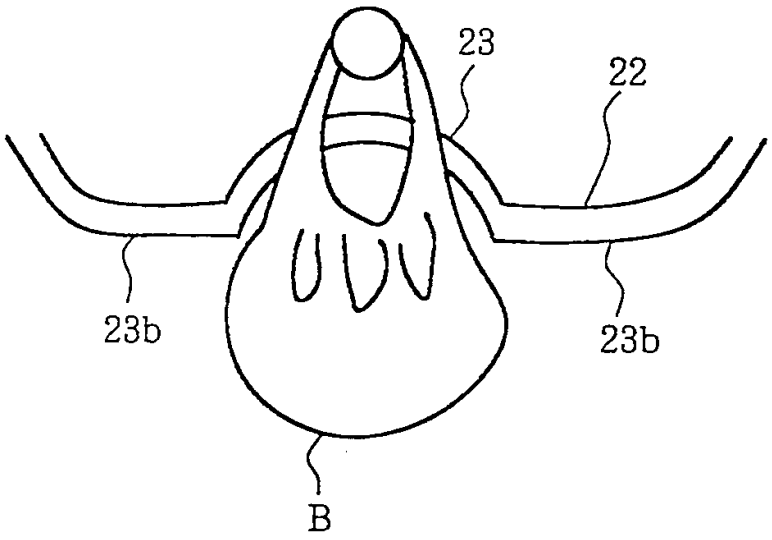


图 5

