



(12)发明专利申请

(10)申请公布号 CN 110901808 A

(43)申请公布日 2020.03.24

(21)申请号 201811073614.7

(22)申请日 2018.09.14

(71)申请人 雅马哈发动机株式会社

地址 日本静冈县

(72)发明人 杉桥达弘 刘海成 吴景亮

王琳琳

(74)专利代理机构 北京市中咨律师事务所

11247

代理人 薛晓奇 段承恩

(51) Int. Cl.

B62J 25/08(2020.01)

B62J 17/00(2020.01)

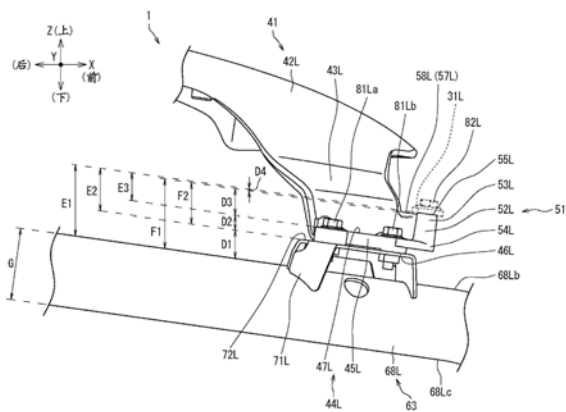
权利要求书4页 说明书37页 附图13页

(54)发明名称

骑乘型车辆

(57)摘要

本发明提供一种骑乘型车辆,其具备右车座框架、左车座框架、收纳构件、车座、右托架、左托架、扶手、右罩及左罩。扶手具备第1、2、3、4紧固连结部、及左、右承接部。右车座框架的上缘与右托架的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架的外径小。左车座框架的上缘与左托架的上表面之间的上下方向Z上的距离比左车座框架的外径小。第2紧固连结部的上表面及右承接部的上表面配置于比第1紧固连结部的上表面高的位置。第4紧固连结部的上表面及左承接部的上表面配置于比第3紧固连结部的上表面高的位置。第2紧固连结部的上表面与右承接部的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架的上缘与右托架的上表面之间的上下方向Z上的距离小。



CN 110901808 A

1. 一种骑乘型车辆,其中,具备:

右车座框架;

左车座框架,该左车座框架配置于所述右车座框架的左方;

收纳构件,该收纳构件配置于所述右车座框架的左方且所述左车座框架的右方;

车座,该车座配置于所述收纳构件的上方、且以能够转动的方式设置;

右托架,该右托架安装于所述右车座框架,从所述右车座框架向上方延伸;

左托架,该左托架安装于所述左车座框架,从所述左车座框架向上方延伸;

扶手,该扶手被支承于所述右托架及所述左托架,在侧面观察车辆时配置于所述右车座框架及所述左车座框架的上方;

右罩,该右罩配置于所述收纳构件的右方,在侧面观察车辆时与所述收纳构件重叠;及

左罩,该左罩配置于所述收纳构件的左方,在侧面观察车辆时与所述收纳构件重叠,

所述扶手具备:

第1紧固连结部,该第1紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,紧固连结于所述右托架;

第2紧固连结部,该第2紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,对所述右罩进行紧固连结;

右承接部,该右承接部在俯视车辆时配置于与所述右罩重叠的位置;第3紧固连结部,该第3紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,紧固连结于所述左托架;

第4紧固连结部,该第4紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,对所述左罩进行紧固连结;及

左承接部,该左承接部在俯视车辆时配置于与所述左罩重叠的位置,

所述右车座框架在侧面观察车辆时具有上缘,

所述右托架具有上表面,

所述右车座框架的所述上缘与所述右托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述右车座框架的外径小,

所述左车座框架在侧面观察车辆时具有上缘,

所述左托架具有上表面,

所述左车座框架的所述上缘与所述左托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述左车座框架的外径小,

所述第1紧固连结部具备:

与所述右托架接触的下表面;和

位于所述第1紧固连结部的所述下表面的上方的上表面,

所述第2紧固连结部具备与所述右罩接触的上表面,

所述右承接部具备上表面,

所述第2紧固连结部的所述上表面及所述右承接部的所述上表面配置于比所述第1紧固连结部的所述上表面靠上方处,

所述第3紧固连结部具备:

与所述左托架接触的下表面;和

位于所述第3紧固连结部的所述下表面的上方的上表面,

所述第4紧固连结部具备与所述左罩接触的上表面，  
所述左承接部具备上表面，

所述第4紧固连结部的所述上表面及所述左承接部的所述上表面配置于比所述第3紧固连结部的所述上表面靠上方处，

所述第2紧固连结部的所述上表面与所述右承接部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述右车座框架的所述上缘与所述右托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小，

所述第4紧固连结部的所述上表面与所述左承接部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述左车座框架的所述上缘与所述左托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小。

2. 根据权利要求1所述的骑乘型车辆，

所述第2紧固连结部的所述上表面与所述右承接部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述第1紧固连结部的所述下表面与所述第1紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小，

所述第4紧固连结部的所述上表面与所述左承接部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述第3紧固连结部的所述下表面与所述第3紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小。

3. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述右承接部的所述上表面配置于与所述第2紧固连结部的所述上表面大致相同的高度位置，

所述左承接部的所述上表面配置于与所述第4紧固连结部的所述上表面大致相同的高度位置。

4. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述车座具备：

就座部；

右壁部，该右壁部从所述就座部的右缘向下方延伸；及

左壁部，该左壁部从所述就座部的左缘向下方延伸，

所述右壁部具有在垂直于车辆前后方向的截面中、配置于比所述右承接部的右缘靠左方且比所述右承接部的左缘靠右方处的下缘，

所述左壁部具有在垂直于车辆前后方向的截面中、配置于比所述左承接部的右缘靠左方且比所述左承接部的左缘靠右方处的下缘。

5. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述右承接部的所述上表面配置于与所述右罩接触的位置、或与所述右罩充分接近至在所述右罩挠曲时与所述右罩接触的程度的位置，

所述左承接部的所述上表面配置于与所述左罩接触的位置、或与所述左罩充分接近至在所述左罩挠曲时与所述左罩接触的程度的位置。

6. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述第1紧固连结部的所述下表面与所述第2紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述右车座框架的所述上缘与所述右托架的所述上表面之间的车辆上

下方向上的距离大，

所述第3紧固连结部的所述下表面与所述第4紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述左车座框架的所述上缘与所述左托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大。

7. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述右车座框架的所述上缘与所述第2紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大于等于所述右车座框架的所述外径，

所述左车座框架的所述上缘与所述第4紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大于等于所述左车座框架的所述外径。

8. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述第1紧固连结部的所述上表面与所述第2紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述第1紧固连结部的所述下表面与所述第1紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大，

所述第3紧固连结部的所述上表面与所述第4紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离，比所述第3紧固连结部的所述下表面与所述第3紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大。

9. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述第1紧固连结部具备与所述右托架接触的第1座部，

所述第2紧固连结部具备向上方延伸的右筒部，

所述第2紧固连结部的所述上表面形成于所述右筒部的上端部，

所述第1座部配置于比所述右筒部的所述上端部靠下方处，

所述第1座部连接于所述右筒部的外周面的至少一部分，

所述第3紧固连结部具备与所述左托架接触的第3座部，

所述第4紧固连结部具备向上方延伸的左筒部，

所述第4紧固连结部的所述上表面形成于所述左筒部的上端部，

所述第3座部配置于比所述左筒部的所述上端部靠下方处，

所述第3座部连接于所述左筒部的外周面的至少一部分。

10. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述右承接部的所述上表面具有比所述第2紧固连结部的所述上表面的面积大的面积，

所述左承接部的所述上表面具有比所述第4紧固连结部的所述上表面的面积大的面积。

11. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述右承接部的所述上表面配置于从所述第2紧固连结部的所述上表面离开的位置，

所述左承接部的所述上表面配置于从所述第4紧固连结部的所述上表面离开的位置。

12. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述右承接部在俯视车辆时配置于所述第2紧固连结部的右方，

所述左承接部在俯视车辆时配置于所述第4紧固连结部的左方。

13. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆，

所述第1紧固连结部、所述第2紧固连结部及所述右承接部一体成形,彼此不能分离,所述第3紧固连结部、所述第4紧固连结部及所述左承接部一体成形,彼此不能分离。

14. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆,

所述右托架在侧面观察车辆时配置于所述右罩的上缘的下方,

所述左托架在侧面观察车辆时配置于所述左罩的上缘的下方。

15. 根据权利要求1或2所述的骑乘型车辆,

所述右罩具备右肋,所述右罩的所述右肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与所述右承接部的所述上表面重叠的位置,

所述左罩具备左肋,所述左罩的所述左肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与所述左承接部的所述上表面重叠的位置。

## 骑乘型车辆

### 技术领域

[0001] 本发明涉及具备扶手 (grab bar)、右罩及左罩的骑乘型车辆。

### 背景技术

[0002] 专利文献1公开了一种机动两轮车1。机动两轮车1具备右车座框架22R、右托架84R、左车座框架22L及左托架84L。右托架84R安装于右车座框架22R。右托架84R从右车座框架22R向上方延伸。左托架84L安装于左车座框架22L。左托架84L从左车座框架22L向上方延伸。

[0003] 机动两轮车1具备右罩36R、左罩36L、扶手70、右紧固连结部80RA及左紧固连结部80LA。扶手70具备右连结部73R和左连结部73L。右罩36R和右连结部73R层叠于右托架84R上。右紧固连结部80RA将右罩36R及右连结部73R一并结合于右托架84R。同样地，左罩36L和左连结部73L层叠于左托架84L上。左紧固连结部80LA将左罩36L及左连结部73L一并结合于左托架84L。

[0004] 现有技术文献

[0005] 专利文献

[0006] 专利文献1：日本特开2016-88330号公报

### 发明内容

[0007] 发明所要解决的课题

[0008] 由于扶手由骑乘型车辆的乘员(具体而言是同乘者)把持,所以扶手会承受大的载荷。因而,要求牢固地支承扶手。为了牢固地支承扶手,希望右托架在接近右车座框架的位置支承扶手,希望左托架在接近左车座框架的位置支承扶手。

[0009] 在右托架支承扶手的位置接近右车座框架的情况下,右托架支承右罩的位置容易变低。因而,右罩的位置容易变低。在左托架支承扶手的位置接近左车座框架的情况下,左托架支承左罩的位置容易变低。因而,左罩的位置容易变低。

[0010] 骑乘型车辆具备配置于右罩的左方且左罩的右方的收纳构件。而且,骑乘型车辆具备配置于收纳构件的上方且以能够转动的方式设置的车座。在右罩的位置及左罩的位置低的情况下,难以适当地确保收纳构件的容量。例如,收纳构件在车辆上下方向上的长度有可能变小,收纳构件的容量有可能下降。因此,为了适当地确保收纳构件的容量,希望将右罩和左罩配置于高的位置。为了将右罩和左罩配置于高的位置,希望右托架在高的位置支承右罩,希望左托架在高的位置支承左罩。

[0011] 不过,在右托架支承右罩的位置高的情况下,右托架支承扶手的位置容易变高。即,在右托架支承右罩的位置高的情况下,右托架难以在接近右车座框架的位置支承扶手。在左托架支承左罩的位置高的情况下,左托架支承扶手的位置容易变高。即,在左托架支承左罩的位置高的情况下,左托架难以在接近左车座框架的位置支承扶手。

[0012] 如以上这样,难以兼顾牢固地支承扶手和适当地确保收纳构件的容量两者。

[0013] 本发明是鉴于这样的情况而做出的,其目的在于提供一种能够牢固地支承扶手且能够适当地确保收纳构件的容量的骑乘型车辆。

[0014] 用于解决课题的方案

[0015] 本申请的发明人研究了使车座在车辆上下方向上变长的方案。在此,车座具有就座部、右壁部及左壁部。右壁部从就座部的右缘向下方延伸。左壁部从就座部的左缘向下方延伸。本申请的发明人研究了使车座的右壁部及左壁部在车辆上下方向上变长的方案。

[0016] 在车座的右壁部在车辆上下方向上长的情况下,即使右罩的位置低,也能够防止车座的右壁部与右罩的间隙变大。在车座的左壁部在车辆上下方向上长的情况下,即使左罩的位置低,也能够防止车座的左壁部与左罩的间隙变大。而且,在车座的右壁部及左壁部在车辆上下方向上长的情况下,即使右罩的位置及左罩的位置低,也能够将车座的就座部配置于比较高的位置。因而,能够容易地使收纳构件在车辆上下方向上的长度变大。这样,通过使车座的右壁部及左壁部在车辆上下方向变长,从而既能抑制车座与右罩的间隙及车座与左罩的间隙的增大,又能适当地确保收纳构件的容量。

[0017] 然而,本申请的发明人发现,在车辆上下方向上使车座的右壁部及左壁部变长了的情况下,会产生新的问题。在车辆上下方向上使车座的右壁部及左壁部变长了的情况下,车座会大型化且重量化。在车座大且重的情况下,骑乘者无法容易地转动车座。这是新的问题。

[0018] 于是,本申请的发明人进一步研究了能够牢固地支承扶手、能够适当地确保收纳构件的容量且能够适当地支承右罩及左罩的骑乘型车辆。

[0019] 为了达成这样的目的,本发明采用如下结构。

[0020] 即,本发明是一种骑乘型车辆,其中,具备:

[0021] 右车座框架;

[0022] 左车座框架,该左车座框架配置于所述右车座框架的左方;

[0023] 收纳构件,该收纳构件配置于所述右车座框架的左方且所述左车座框架的右方;

[0024] 车座,该车座配置于所述收纳构件的上方、且以能够转动的方式设置;

[0025] 右托架,该右托架安装于所述右车座框架,从所述右车座框架向上方延伸;

[0026] 左托架,该左托架安装于所述左车座框架,从所述左车座框架向上方延伸;

[0027] 扶手,该扶手被支承于所述右托架及所述左托架,在侧面观察车辆时配置于所述右车座框架及所述左车座框架的上方;

[0028] 右罩,该右罩配置于所述收纳构件的右方,在侧面观察车辆时与所述收纳构件重叠;及

[0029] 左罩,该左罩配置于所述收纳构件的左方,在侧面观察车辆时与所述收纳构件重叠,

[0030] 所述扶手具备:

[0031] 第1紧固连结部,该第1紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,紧固连结于所述右托架;

[0032] 第2紧固连结部,该第2紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,对所述右罩进行紧固连结;

[0033] 右承接部,该右承接部在俯视车辆时配置于与所述右罩重叠的位置;

- [0034] 第3紧固连结部,该第3紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,紧固连结于所述左托架;
- [0035] 第4紧固连结部,该第4紧固连结部在俯视车辆时配置于与所述车座重叠的位置,对所述左罩进行紧固连结;及
- [0036] 左承接部,该左承接部在俯视车辆时配置于与所述左罩重叠的位置,
- [0037] 所述右车座框架在侧面观察车辆时具有上缘,
- [0038] 所述右托架具有上表面,
- [0039] 所述右车座框架的所述上缘与所述右托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述右车座框架的外径小,
- [0040] 所述左车座框架在侧面观察车辆时具有上缘,
- [0041] 所述左托架具有上表面,
- [0042] 所述左车座框架的所述上缘与所述左托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述左车座框架的外径小,
- [0043] 所述第1紧固连结部具备:
- [0044] 与所述右托架接触的下表面;和
- [0045] 位于所述第1紧固连结部的所述下表面的上方的上表面,
- [0046] 所述第2紧固连结部具备与所述右罩接触的上表面,
- [0047] 所述右承接部具备上表面,
- [0048] 所述第2紧固连结部的所述上表面及所述右承接部的所述上表面配置于比所述第1紧固连结部的所述上表面靠上方处,
- [0049] 所述第3紧固连结部具备:
- [0050] 与所述左托架接触的下表面;和
- [0051] 位于所述第3紧固连结部的所述下表面的上方的上表面,
- [0052] 所述第4紧固连结部具备与所述左罩接触的上表面,
- [0053] 所述左承接部具备上表面,
- [0054] 所述第4紧固连结部的所述上表面及所述左承接部的所述上表面配置于比所述第3紧固连结部的所述上表面靠上方处,
- [0055] 所述第2紧固连结部的所述上表面与所述右承接部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述右车座框架的所述上缘与所述右托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小,
- [0056] 所述第4紧固连结部的所述上表面与所述左承接部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述左车座框架的所述上缘与所述左托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小。
- [0057] 右托架安装于右车座框架。扶手的第1紧固连结部紧固连结于右托架。由此,扶手被支承于右托架。扶手的第1紧固连结部在俯视车辆时配置于与车座重叠的位置。因而,能够适当地保护扶手的第1紧固连结部。
- [0058] 左托架安装于左车座框架。扶手的第3紧固连结部紧固连结于左托架。由此,扶手被支承于左托架。扶手的第3紧固连结部在俯视车辆时配置于与车座重叠的位置。因而,能够适当地保护扶手的第3紧固连结部。

[0059] 右托架从右车座框架向上方延伸。右车座框架的上缘与右托架的上表面之间的车辆上下方向上的距离比右车座框架的外径小。因而，右托架支承扶手的位置接近右车座框架。由此，右托架能够牢固地支承扶手。

[0060] 左托架从左车座框架向上方延伸。左车座框架的上缘与左托架的上表面之间的车辆上下方向上的距离比左车座框架的外径小。因而，左托架支承扶手的位置接近左车座框架。由此，左托架能够牢固地支承扶手。

[0061] 扶手的第2紧固连结部对右罩进行紧固连结。由此，扶手支承右罩。扶手的第2紧固连结部在俯视车辆时配置于与车座重叠的位置。因而，能够适当地保护扶手的第2紧固连结部。

[0062] 扶手的第4紧固连结部对左罩进行紧固连结。由此，扶手支承左罩。扶手的第4紧固连结部在俯视车辆时配置于与车座重叠的位置。因而，能够适当地保护扶手的第4紧固连结部。

[0063] 扶手的第2紧固连结部的上表面与右罩接触。扶手的第2紧固连结部的上表面配置于比扶手的第1紧固连结部的上表面靠上方处。因而，扶手支承右罩的位置比第1紧固连结部的上表面高。由此，能够将右罩配置于高的位置。扶手的第4紧固连结部的上表面与左罩接触。扶手的第4紧固连结部的上表面配置于比扶手的第3紧固连结部的上表面靠上方处。因而，扶手支承左罩的位置比第3紧固连结部的上表面高。由此，能够将左罩配置于高的位置。由于能够这样将右罩及左罩配置于高的位置，所以能够适当地确保收纳构件的容量。

[0064] 扶手的右承接部在俯视车辆时配置于与右罩重叠的位置。扶手的右承接部的上表面配置于比第1紧固连结部的上表面靠上方处。因而，扶手的右承接部能够适当地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此，扶手能够适当地支承右罩。

[0065] 扶手的左承接部在俯视车辆时配置于与左罩重叠的位置。扶手的左承接部的上表面配置于比第3紧固连结部的上表面靠上方处。因而，扶手的左承接部能够适当地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此，扶手能够适当地支承左罩。

[0066] 第2紧固连结部的上表面与右承接部的上表面之间的车辆上下方向上的距离比右车座框架的上缘与右托架的上表面之间的车辆上下方向上的距离小。这样，右承接部的上表面的高度位置接近第2紧固连结部的上表面的高度位置。因而，右承接部能够更适当地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此，扶手能够更适当地支承右罩。

[0067] 第4紧固连结部的上表面与左承接部的上表面之间的车辆上下方向上的距离比左车座框架的上缘与左托架的上表面之间的车辆上下方向上的距离小。这样，左承接部的上表面的高度位置接近第4紧固连结部的上表面的高度位置。因而，左承接部能够更适当地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此，扶手能够更适当地支承左罩。

[0068] 如以上这样，根据骑乘型车辆，能够牢固地支承扶手，且能够确保收纳构件的容量。而且，根据骑乘型车辆，能够适当地支承右罩及左罩。

[0069] 在上述的骑乘型车辆中，优选的是，

[0070] 所述第2紧固连结部的所述上表面与所述右承接部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述第1紧固连结部的所述下表面与所述第1紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小，

[0071] 所述第4紧固连结部的所述上表面与所述左承接部的所述上表面之间的车辆上下

方向上的距离比所述第3紧固连结部的所述下表面与所述第3紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离小。

[0072] 第2紧固连结部的上表面的高度位置与右承接部的上表面的高度位置之差比第1紧固连结部的下表面的高度位置与第1紧固连结部的上表面的高度位置之差小。这样,右承接部的上表面的高度位置接近第2紧固连结部的上表面的高度位置。因而,右承接部能够更适当地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此,扶手能够适当地支承右罩。第4紧固连结部的上表面的高度位置与左承接部的上表面的高度位置之差比第3紧固连结部的下表面的高度位置与第3紧固连结部的上表面的高度位置之差小。这样,左承接部的上表面的高度位置接近第4紧固连结部的上表面的高度位置。因而,左承接部能够更适当地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此,扶手能够适当地支承左罩。

[0073] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0074] 所述右承接部的所述上表面配置于与所述第2紧固连结部的所述上表面大致相同的高度位置,

[0075] 所述左承接部的所述上表面配置于与所述第4紧固连结部的所述上表面大致相同的高度位置。

[0076] 右承接部的上表面的高度位置与第2紧固连结部的上表面的高度位置大致相同。因而,右承接部能够更适当地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此,扶手能够适当地支承右罩。左承接部的上表面的高度位置与第4紧固连结部的上表面的高度位置大致相同。因而,左承接部能够更适当地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此,扶手能够适当地支承左罩。

[0077] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0078] 所述车座具备:

[0079] 就座部;

[0080] 右壁部,该右壁部从所述就座部的右缘向下方延伸;及

[0081] 左壁部,该左壁部从所述就座部的左缘向下方延伸,

[0082] 所述右壁部具有在垂直于车辆前后方向的截面中、配置于比所述右承接部的右缘靠左方且比所述右承接部的左缘靠右方处的下缘,

[0083] 所述左壁部具有在垂直于车辆前后方向的截面中、配置于比所述左承接部的右缘靠左方且比所述左承接部的左缘靠右方处的下缘。

[0084] 右承接部能够在适当的位置辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此,扶手能够适当地支承右罩。左承接部能够在适当的位置辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此,扶手能够适当地支承左罩。

[0085] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0086] 所述右承接部的所述上表面配置于与所述右罩接触的位置、或与所述右罩充分接近至在所述右罩挠曲时与所述右罩接触的程度的位置,

[0087] 所述左承接部的所述上表面配置于与所述左罩接触的位置、或与所述左罩充分接近至在所述左罩挠曲时与所述左罩接触的程度的位置。

[0088] 在右承接部的上表面配置于与右罩接触的位置的情况下,在右罩没有挠曲的状态下,右承接部与右罩接触。因而,右承接部能够抑制右罩的挠曲。在右承接部的上表面配置

于充分接近右罩的位置的情况下,在右罩没有挠曲的状态下右承接部与右罩不接触,在右罩挠曲的状态下右承接部能够与右罩接触。因而,右承接部能够抑制右罩的挠曲变得过大。这样,不管是在右承接部的上表面配置于与右罩接触的位置的情况下,还是在右承接部的上表面配置于充分接近右罩的位置的情况下,右承接部都能够减少右罩的挠曲量。由此,右承接部能够更适当地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。同样地,不管是在左承接部的上表面配置于与左罩接触的位置的情况下,还是在左承接部的上表面配置于充分接近左罩的位置的情况下,左承接部都能够减少左罩的挠曲量。由此,左承接部能够更适当地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。

[0089] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0090] 所述第1紧固连结部的所述下表面与所述第2紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述右车座框架的所述上缘与所述右托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大,

[0091] 所述第3紧固连结部的所述下表面与所述第4紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离比所述左车座框架的所述上缘与所述左托架的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大。

[0092] 第2紧固连结部的上表面配置于更高的位置。因而,第2紧固连结部支承右罩的位置更高。由此,能够将右罩配置于更高的位置。第4紧固连结部的上表面配置于更高的位置。因而,第4紧固连结部支承左罩的位置更高。由此,能够将左罩配置于更高的位置。由于能够将右罩及左罩配置于更高的位置,所以能够更适当地确保收纳构件的容量。

[0093] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0094] 所述右车座框架的所述上缘与所述第2紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大于等于所述右车座框架的所述外径,

[0095] 所述左车座框架的所述上缘与所述第4紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大于等于所述左车座框架的所述外径。

[0096] 第2紧固连结部的上表面的高度位置与右车座框架的上缘的高度位置之差大于等于右车座框架的外径。这样,第2紧固连结部的上表面配置于更高的位置。因而,第2紧固连结部支承右罩的位置更高。由此,能够将右罩配置于更高的位置。第4紧固连结部的上表面的高度位置与左车座框架的上缘的高度位置之差大于等于左车座框架的外径。这样,第4紧固连结部的上表面配置于更高的位置。因而,第4紧固连结部支承左罩的位置更高。由此,能够将左罩配置于更高的位置。由于能够将右罩及左罩配置于更高的位置,所以能够更适当地确保收纳构件的容量。

[0097] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0098] 所述第1紧固连结部的所述上表面与所述第2紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离,比所述第1紧固连结部的所述下表面与所述第1紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大,

[0099] 所述第3紧固连结部的所述上表面与所述第4紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离,比所述第3紧固连结部的所述下表面与所述第3紧固连结部的所述上表面之间的车辆上下方向上的距离大。

[0100] 第1紧固连结部的上表面的高度位置与第2紧固连结部的上表面的高度位置之差

比第1紧固连结部的下表面的高度位置与第1紧固连结部的上表面的高度位置之差大。这样,第2紧固连结部的上表面配置于更高的位置。因而,第2紧固连结部支承右罩的位置更高。由此,能够将右罩配置于更高的位置。第3紧固连结部的上表面的高度位置与第4紧固连结部的上表面的高度位置之差比第3紧固连结部的下表面的高度位置与第3紧固连结部的上表面的高度位置之差大。这样,第4紧固连结部的上表面配置于更高的位置。因而,第4紧固连结部支承左罩的位置更高。由此,能够将左罩配置于更高的位置。由于能够将右罩及左罩配置于更高的位置,所以能够更适当地确保收纳构件的容量。

[0101] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0102] 所述第1紧固连结部具备与所述右托架接触的第1座部,

[0103] 所述第2紧固连结部具备向上方延伸的右筒部,

[0104] 所述第2紧固连结部的所述上表面形成于所述右筒部的上端部,

[0105] 所述第1座部配置于比所述右筒部的所述上端部靠下方处,

[0106] 所述第1座部连接于所述右筒部的外周面的至少一部分,

[0107] 所述第3紧固连结部具备与所述左托架接触的第3座部,

[0108] 所述第4紧固连结部具备向上方延伸的左筒部,

[0109] 所述第4紧固连结部的所述上表面形成于所述左筒部的上端部,

[0110] 所述第3座部配置于比所述左筒部的所述上端部靠下方处,

[0111] 所述第3座部连接于所述左筒部的外周面的至少一部分。

[0112] 第1座部连接于右筒部的外周面的至少一部分。因而,第1座部能够适当地加强右筒部。第2紧固连结部的上表面形成于右筒部的上端部。由此,第2紧固连结部能够适当地支承右罩。第1座部配置于比右筒部的上端部靠下方处。因而,能够将第2紧固连结部的上表面适当地配置于比第1紧固连结部的上表面靠上方处。第3座部连接于左筒部的外周面的至少一部分。因而,第3座部能够适当地加强左筒部。第4紧固连结部的上表面形成于左筒部的上端部。由此,第4紧固连结部能够适当地支承左罩。第3座部配置于比左筒部的上端部靠下方处。因而,能够将第4紧固连结部的上表面适当地配置于比第3紧固连结部的上表面靠上方处。

[0113] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0114] 所述右承接部的所述上表面具有比所述第2紧固连结部的所述上表面的面积大的面积,

[0115] 所述左承接部的所述上表面具有比所述第4紧固连结部的所述上表面的面积大的面积。

[0116] 右承接部的上表面的面积比第2紧固连结部的上表面的面积大。因而,右承接部能够更准确地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此,扶手能够更适当地支承右罩。左承接部的上表面的面积比第4紧固连结部的上表面的面积大。因而,左承接部能够更准确地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此,扶手能够适当地支承左罩。

[0117] 在上述的骑乘型车辆中,优选的是,

[0118] 所述右承接部的所述上表面配置于从所述第2紧固连结部的所述上表面离开的位置,

[0119] 所述左承接部的所述上表面配置于从所述第4紧固连结部的所述上表面离开的位置,

置。

[0120] 右承接部的上表面和第2紧固连结部的上表面配置于彼此离开的位置。因而，右承接部能够有效地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此，扶手能够更适当地支承右罩。左承接部的上表面和第4紧固连结部的上表面配置于彼此离开的位置。因而，左承接部能够有效地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此，扶手能够适当地支承左罩。

[0121] 在上述的骑乘型车辆中，优选的是，

[0122] 所述右承接部在俯视车辆时配置于所述第2紧固连结部的右方，

[0123] 所述左承接部在俯视车辆时配置于所述第4紧固连结部的左方。

[0124] 右承接部在俯视车辆时配置于第2紧固连结部的右方。因而，右承接部能够在适当的位置辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此，扶手能够更适当地支承右罩。左承接部在俯视车辆时配置于第4紧固连结部的左方。因而，左承接部能够在适当的位置辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此，扶手能够适当地支承左罩。

[0125] 在上述的骑乘型车辆中，优选的是，

[0126] 所述第1紧固连结部、所述第2紧固连结部及所述右承接部一体成形，彼此不能分离，

[0127] 所述第3紧固连结部、所述第4紧固连结部及所述左承接部一体成形，彼此不能分离。

[0128] 第1紧固连结部、第2紧固连结部及右承接部一体成形。第1紧固连结部、第2紧固连结部及右承接部彼此不能分离。因而，能够有效地提高第1紧固连结部、第2紧固连结部及右承接部的刚性。由此，扶手能够牢固地支承右罩。第3紧固连结部、第4紧固连结部及左承接部一体成形。第3紧固连结部、第4紧固连结部及左承接部彼此不能分离。因而，能够有效地提高第3紧固连结部、第4紧固连结部及左承接部的刚性。由此，扶手能够牢固地支承左罩。

[0129] 在上述的骑乘型车辆中，优选的是，

[0130] 所述右托架在侧面观察车辆时配置于所述右罩的上缘的下方，

[0131] 所述左托架在侧面观察车辆时配置于所述左罩的上缘的下方。

[0132] 右托架在侧面观察车辆时配置于右罩的上缘的下方。这样，右托架配置于更低的位置。因而，右托架支承扶手的位置更低。由此，右托架能够更牢固地支承扶手。左托架在侧面观察车辆时配置于左罩的上缘的下方。这样，左托架配置于更低的位置。因而，左托架支承扶手的位置更低。由此，左托架能够更牢固地支承扶手。

[0133] 在上述的骑乘型车辆中，优选的是，

[0134] 所述右罩具备右肋，

[0135] 所述右罩的所述右肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与所述右承接部的所述上表面重叠的位置，

[0136] 所述左罩具备左肋，

[0137] 所述左罩的所述左肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与所述左承接部的所述上表面重叠的位置。

[0138] 右罩的右肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与右承接部的上表面重叠的位置。因此，右罩的在俯视车辆时与右承接部的上表面重叠的部分具有比较高的刚性。因而，右承接部能够更适当地辅助扶手的第2紧固连结部支承右罩。由此，扶手能够更适当地支承右

罩。左罩的左肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与左承接部的上表面重叠的位置。因此，左罩的在俯视车辆时与左承接部的上表面重叠的部分具有比较高的刚性。因而，左承接部能够更适当地辅助扶手的第4紧固连结部支承左罩。由此，扶手能够更适当地支承左罩。

[0139] 发明效果

[0140] 根据本发明的骑乘型车辆，能够牢固地支承扶手，且能够适当地确保收纳构件的容量。

#### 附图说明

[0141] 图1是实施方式的骑乘型车辆的左视图。

[0142] 图2是实施方式的骑乘型车辆的俯视图。

[0143] 图3是骑乘型车辆的后部的俯视图。

[0144] 图4是骑乘型车辆的左视图。

[0145] 图5是骑乘型车辆的后部的俯视图。

[0146] 图6是左车座框架、左托架及扶手的右视图。

[0147] 图7是左车座框架、左托架及扶手的主视图。

[0148] 图8是第3紧固连结部、第4紧固连结部及左承接部的立体图。

[0149] 图9是第3紧固连结部、第4紧固连结部及左承接部的俯视图。

[0150] 图10是第3紧固连结部、第4紧固连结部、左承接部及左罩的立体图。

[0151] 图11是沿着图9中的XI-XI线的垂直剖视图。

[0152] 图12是沿着图9中的XII-XII线的垂直剖视图。

[0153] 图13是沿着图9中的XIII-XIII线的垂直剖视图。

[0154] 标号说明

[0155] 1: 骑乘型车辆

[0156] 21: 车座

[0157] 22: 就座部

[0158] 25R: 右壁部

[0159] 25L: 左壁部

[0160] 25La: 左壁部的下缘

[0161] 31R: 右罩

[0162] 31L: 左罩

[0163] 31La: 左罩的上缘

[0164] 32La: 左罩的贯通孔

[0165] 32Lb: 左罩的左肋

[0166] 41: 扶手

[0167] 44R: 第1紧固连结部

[0168] 44L: 第3紧固连结部

[0169] 45L: 第3座部

[0170] 46L: 第3紧固连结部的下表面(第3座部的下表面)

[0171] 47L: 第3紧固连结部的上表面(第3座部的上表面)

- [0172] 51R:第2紧固连结部
- [0173] 51L:第4紧固连结部
- [0174] 52L:左筒部
- [0175] 53L:左筒部的上端部
- [0176] 54L:左筒部的下端部
- [0177] 55L:第4紧固连结部的上表面(左筒部的上表面)
- [0178] 57R:右承接部
- [0179] 57L:左承接部
- [0180] 58L:左承接部的上表面
- [0181] 68R:右车座框架
- [0182] 68L:左车座框架
- [0183] 68Lb:车辆侧视图中的左车座框架的上缘
- [0184] 71R:右托架
- [0185] 71L:左托架
- [0186] 72R:右托架的上表面
- [0187] 72L:左托架的上表面
- [0188] 91:收纳构件
- [0189] D1:左车座框架的上缘与左托架的上表面之间的上下方向上的距离
- [0190] D2:第3紧固连结部的下表面与第3紧固连结部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0191] D3:第3紧固连结部的上表面与左承接部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0192] D4:左承接部的上表面与第4紧固连结部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0193] E1:左车座框架的上缘与第4紧固连结部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0194] E2:第3紧固连结部的下表面与第4紧固连结部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0195] E3:第3紧固连结部的上表面与第4紧固连结部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0196] F1:左车座框架的上缘与左承接部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0197] F2:第3紧固连结部的下表面与左承接部的上表面之间的上下方向上的距离
- [0198] G:左车座框架的外径
- [0199] X:骑乘型车辆的前后方向
- [0200] Y:骑乘型车辆的宽度方向
- [0201] Z:骑乘型车辆的上下方向

### 具体实施方式

- [0202] 以下,参照附图对本发明的骑乘型车辆进行说明。
- [0203] 1. 骑乘型车辆的概略结构
- [0204] 图1是实施方式的骑乘型车辆的左视图。图2是实施方式的骑乘型车辆的俯视图。
- [0205] 图1、2示出骑乘型车辆1的前后方向X、宽度方向Y及上下方向Z。前后方向X、宽度方向Y及上下方向Z以乘坐于骑乘型车辆1的骑乘者为基准来定义。前后方向X、宽度方向Y及上下方向Z相互正交。前后方向X、宽度方向Y及上下方向Z分别是本发明中的车辆前后方向、车辆宽度方向及车辆上下方向的例子。

[0206] “前方”、“后方”、“上方”、“下方”、“右方”、“左方”分别意味着对于乘坐于骑乘型车辆1的骑乘者而言的“前方”、“后方”、“上方”、“下方”、“右方”、“左方”。在本说明书中,只要没有特别说明,“前方”及“后方”就不仅包括与前后方向X平行的方向,也包括接近前后方向X的方向。接近前后方向X的方向是例如与前后方向X所成的角度为45度以下的方向。同样地,只要没有特别说明,“右方”及“左方”就不仅包括与宽度方向Y平行的方向,也包括接近宽度方向Y的方向。只要没有特别说明,“上方”及“下方”就不仅包括与上下方向Z平行的方向,也包括接近上下方向Z的方向。在各图中,作为参考而适当地示出前、后、上、下、右、左。

[0207] 在本说明书中,对配置进行说明的各表述分别具有以下的含义。以下,以宽度方向Y为例进行说明,但关于前后方向X及上下方向Z也是同样的。

[0208] “构件A配置于比构件B靠右方/左方处”这一表述规定宽度方向Y上的构件A相对于构件B的位置,不规定前后方向X及上下方向Z上的构件A相对于构件B的位置。在本表述的情况下,构件A在侧面观察车辆时可以与构件B重叠,也可以不重叠。

[0209] 没有提及观察方向的“构件A配置于构件B的右方/左方”这一表述规定宽度方向Y上的构件A相对于构件B的位置、前后方向X上的构件A相对于构件B的位置及上下方向Z上的构件A相对于构件B的位置。本表述意味着构件A配置于比构件B靠右方/左方处且构件A的至少一部分在侧面观察车辆时与构件B的至少一部分重叠。

[0210] “构件A在俯视车辆时配置于构件B的右方/左方”这一表述规定宽度方向Y上的构件A相对于构件B的位置和前后方向X上的构件A相对于构件B的位置,不规定上下方向Z上的构件A相对于构件B的位置。本表述意味着构件A配置于比构件B靠右方/左方处,构件A的前端位于比构件B的后端靠前方处,且构件A的后端位于比构件B的前端靠后方处。

[0211] “构件A在车辆主视图中配置于构件B的右方/左方”这一表述规定宽度方向Y上的构件A相对于构件B的位置和上下方向Z上的构件A相对于构件B的位置,不规定前后方向X上的构件A相对于构件B的位置。本表述意味着构件A配置于比构件B靠右方/左方处,构件A的上端配置于比构件B的下端靠上方处,且构件A的下端配置于比构件B的上端靠下方处。

[0212] 骑乘型车辆1是小型摩托车(scooter,踏板)型车辆。骑乘型车辆1具备转向装置3和前轮11。前轮11被支承于转向装置3。

[0213] 转向装置3具备前悬架4和前车轴5。前车轴5被支承于前悬架4。前轮11被支承于前车轴5。前轮11能够相对于前车轴5绕前车轴5旋转。

[0214] 转向装置3具备车把6。车把6配置于比前悬架4靠上方处。车把6连结于前悬架4。

[0215] 骑乘型车辆1具备车座21。车座21配置于比转向装置3及前轮11靠后方处。车座21配置于比前轮11靠上方处。车座21配置于比车把6靠下方处。

[0216] 车座21以能够转动的方式设置。车座21例如能够绕旋转轴线转动。旋转轴线例如与宽度方向Y平行。通过车座21转动,从而车座移动到打开位置和关闭位置。图1以实线例示出处于关闭位置的车座21。图1以虚线例示出处于打开位置的车座21。

[0217] 参照图1、2。车座21具备就座部22。就座部22大致水平。在本说明书中,只要没有特别说明,就是对车座21处于关闭位置时的车座的形状和各构件的配置进行说明。在车座21不处于关闭位置时,在本说明书中说明的车座21的形状或各构件的配置可以成立,也可以不成立。例如,所谓“就座部22大致水平”意味着“在车座21处于关闭位置时,就座部22大致水平”。在此,在车座21不处于关闭位置时,就座部22可以是大致水平,就座部22也可以不是

大致水平。

[0218] 就座部22在前后方向X及宽度方向Y上延伸。就座部22具有右缘22R和左缘22L。就座部22的左缘22L配置于就座部22的右缘22R的左方。就座部22在俯视车辆时形成于右缘22R的左方且左缘22L的右方。

[0219] 车座21具备右壁部25R和左壁部25L。右壁部25R从就座部22的右缘22R向下方延伸。左壁部25L从就座部22的左缘22L向下方延伸。

[0220] 就座部22具备前就座部23和后就座部24。后就座部24在俯视车辆时配置于前就座部23的后方。后就座部24与前就座部23相接。后就座部24从前就座部23向后方延伸。

[0221] 骑乘型车辆1具备右罩31R和左罩31L。右罩31R及左罩31L例如为合成树脂制。

[0222] 右罩31R和左罩31L配置于比转向装置3及前轮11靠后方处。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时配置于车座21的下方。左罩31L配置于右罩31R的左方。左罩31L在侧面观察车辆时配置于与右罩31R重叠的位置。右罩31R及左罩31L分别在大致前后方向X上延伸。左罩31L除了左右对称这一点之外,具有与右罩31R同样的构造及形状。

[0223] 图3是骑乘型车辆1的后部的俯视图。图3省略车座21等的图示。图3以虚线示出右罩31R的一部分。右罩31R具有前部和后部。右罩31R的后部配置于比右罩31R的前部靠后方处。更详细而言,右罩31R的后部配置于比右罩31R的前部靠后方且右方处。右罩31R从右罩31R的前部延伸至右罩31R的后部。右罩31R在俯视车辆时以向右方凸的方式弯曲。左罩31L具有前部和后部。左罩31L的后部配置于比左罩31L的前部靠后方处。更详细而言,左罩31L的后部配置于比左罩31L的前部靠后方且左方处。左罩31L从左罩31L的前部延伸至左罩31L的后部。左罩31L在俯视车辆时以向左方凸的方式弯曲。右罩31R的前部与左罩31L的前部相接。图3示意性地例示出右罩31R与左罩31L的分界K1。右罩31R在分界K1处与左罩31L相接。左罩31L的后部配置于右罩31R的后部的左方。左罩31L的后部配置于从右罩31R的后部离开的位置。

[0224] 右罩31R和左罩31L由第1罩33、第2罩34及第3罩35构成。第1罩33、第2罩34及第3罩35彼此能够分离。第1罩33配置于车座21的前部的下方。第2罩34配置于车座21的右壁部25R的下方。第3罩35配置于车座21的左壁部25L的下方。

[0225] 第1罩33在俯视车辆时在大致宽度方向Y上延伸。更具体而言,第1罩33在俯视车辆时以向前方凸的方式弯曲。第1罩33具有右部和左部。第1罩33从第1罩33的右部延伸至第1罩33的左部。第1罩33的右部位于分界K1的右方。第1罩33的左部位于分界K1的左方。

[0226] 第2罩34及第3罩35配置于第1罩33的后方。第2罩34配置于分界K1的右方。第2罩34与第1罩33的右部相接。第2罩34从第1罩33向后方延伸。第3罩35配置于分界K1的左方。第3罩35与第1罩33的左部相接。第3罩35从第1罩33向后方延伸。第3罩35配置于第2罩34的左方。第3罩35在侧面观察车辆时与第2罩34重叠。第3罩35除了左右对称这一点之外,具有与第2罩34同样的构造及形状。

[0227] 右罩31R相当于第1罩33的位于分界K1的右方的部分及第2罩34的全部。左罩31L相当于第1罩33的位于分界K1的左方的部分及第3罩35的全部。

[0228] 参照图1、2。骑乘型车辆1具备扶手41。扶手41具有比右罩31R及左罩31L高的刚性。扶手41例如为金属制。扶手41比右罩31R及左罩31L难以挠曲。换言之,右罩31R及左罩31L比扶手41容易挠曲。

[0229] 扶手41配置于比转向装置3及前轮11靠后方处。

[0230] 扶手41具备右把持部42R和左把持部42L。左把持部42L配置于右把持部42R的左方。左把持部42L在侧面观察车辆时与右把持部42R重叠。左把持部42L除了左右对称这一点之外,具有与右把持部42R同样的构造及形状。

[0231] 右把持部42R在俯视车辆时在大致前后方向X上延伸。更严格地说,右把持部42R在俯视车辆时向后方且左方延伸。右把持部42R具有前部和后部。右把持部42R的后部配置于比右把持部42R的前部靠后方且左方处。右把持部42R从右把持部42R的前部延伸至右把持部42R的后部。左把持部42L在俯视车辆时在大致前后方向X上延伸。更严格地说,左把持部42L在俯视车辆时向后方且右方延伸。左把持部42L具有前部和后部。左把持部42L的后部配置于比左把持部42L的前部靠后方且右方处。左把持部42L从左把持部42L的前部延伸至左把持部42L的后部。

[0232] 右把持部42R的后部与左把持部42L的后部相接。图2示意性地例示出右把持部42R与左把持部42L的分界K2。右把持部42R在分界K2处与左把持部42L相接。左把持部42L的前部配置于右把持部42R的前部的左方。左把持部42L的前部配置于从右把持部42R的前部离开的位置。

[0233] 参照图1。骑乘型车辆1具备驱动单元61和后轮62。驱动单元61及后轮62配置于比转向装置3及前轮11靠后方处。驱动单元61及后轮62在侧面观察车辆时配置于车座21的下方。驱动单元61及后轮62在侧面观察车辆时配置于右罩31R及左罩31L的下方。驱动单元61及后轮62在侧面观察车辆时配置于扶手41的下方。

[0234] 虽然省略图示,但驱动单元61包括产生动力的发动机和将发动机的动力向后轮62传递的变速器。后轮62在侧面观察车辆时配置于驱动单元61的后方。后轮62被支承于驱动单元61的后部。后轮62由驱动单元61驱动而旋转。

[0235] 骑乘者就座于车座21的前就座部23,握住车把6。同乘者就座于车座21的后就座部24,握住扶手41的右把持部42R及左把持部42L。

[0236] 2. 骑乘型车辆的内部的结构

[0237] 图4是骑乘型车辆1的左视图。图5是骑乘型车辆1的后部的俯视图。图4、5省略车座21和左罩31L等的图示。骑乘型车辆1具备车身框架63。车身框架63具有比右罩31R及左罩31L高的刚性。车身框架63例如为金属制。右罩31R及左罩31L比车身框架63容易挠曲。

[0238] 车身框架63具备头管64和下伸框架65。头管64配置于骑乘型车辆1的前部。头管64配置于比前轮11靠上方处。下伸框架65连接于头管64。下伸框架65从头管64向下方且后方延伸。下伸框架65配置于前轮11的后方。

[0239] 车身框架63具备右下框架66R和左下框架66L。左下框架66L配置于右下框架66R的左方。左下框架66L在侧面观察车辆时与右下框架66R重叠。右下框架66R及左下框架66L连接于下伸框架65。下伸框架65与右下框架66R的连接位置比头管64与下伸框架65的连接位置靠下方且后方。下伸框架65与右下框架66R的连接位置是与下伸框架65与左下框架66L的连接位置实质上相同高度的位置。右下框架66R从下伸框架65向右方且后方延伸。左下框架66L从下伸框架65向左方且后方延伸。左下框架66L除了左右对称这一点之外,具有与右下框架66R同样的构造及形状。

[0240] 车身框架63具备横向框架(cross frame)67。横向框架67连结右下框架66R与左下

框架66L。横向框架67配置于比头管64及下伸框架65靠后方处。横向框架67配置于右下框架66R的左方且左下框架66L的右方。横向框架67在侧面观察车辆时与右下框架66R及左下框架66L重叠。横向框架67在宽度方向Y上延伸。横向框架67具有右端和左端。横向框架67的右端连接于右下框架66R。横向框架67的左端连接于左下框架66L。

[0241] 车身框架63具备右车座框架68R和左车座框架68L。右车座框架68R及左车座框架68L配置于比横向框架67靠后方处。左车座框架68L配置于右车座框架68R的左方。左车座框架68L在侧面观察车辆时与右车座框架68R重叠。右车座框架68R连接于右下框架66R。右车座框架68R从右下框架66R向后方且上方延伸。左车座框架68L连接于左下框架66L。左车座框架68L从左下框架66L向后方且上方延伸。左车座框架68L除了左右对称这一点之外,具有与右车座框架68R同样的构造及形状。

[0242] 参照图4。转向装置3被支承于头管64。转向装置3能够相对于头管64旋转。

[0243] 转向装置3具备转向轴7。转向轴7向下方且前方延伸。转向轴7插入于头管64内。转向轴7被支承于头管64。转向轴7能够相对于头管64绕转向轴7的轴芯旋转。图4虽然省略车把6的图示,但车把6被支承于转向轴7。车把6配置于比头管64靠上方处。

[0244] 转向装置3具备托架8。托架8连接于转向轴7。托架8配置于比头管64靠下方处。托架8支承前悬架4。前悬架4连接于托架8。前悬架4从托架8向下方且前方延伸。

[0245] 转向装置3(前悬架4、前车轴5、车把6、转向轴7及托架8)相对于头管64旋转。通过骑乘者操作车把6,从而转向装置3相对于头管64旋转。

[0246] 在转向装置3相对于头管64旋转时,前轮11与转向装置3一体地相对于头管64旋转。前轮11的朝向根据转向装置3相对于头管64的旋转而改变。由此,骑乘型车辆1的前进方向发生改变。

[0247] 在图1、2、4中,转向装置3相对于头管64处于中立位置。在转向装置3处于中立位置时,前车轴5与宽度方向Y大致平行。在转向装置3处于中立位置时,骑乘型车辆1向与前后方向X大致平行的前方直行。

[0248] 虽然省略图示,但车座21及驱动单元61被支承于车身框架63。车座21例如被支承于右车座框架68R及左车座框架68L。车座21例如直接地或间接地连接于右车座框架68R及左车座框架68L。驱动单元61例如被支承于右下框架66R及左下框架66L。驱动单元61例如直接地或间接地连接于右下框架66R及左下框架66L。驱动单元61能够相对于车身框架3摆动。

[0249] 参照图5。骑乘型车辆1具备右托架71R和左托架71L。右托架71R和左托架71L具有比右罩31R及左罩31L高的刚性。右托架71R和左托架71L例如为金属制。右罩31R及左罩31L比右托架71R及左托架71L容易挠曲。

[0250] 右托架71R安装于右车座框架68R。右托架71R固定于右车座框架68R。右托架71R被支承于右车座框架68R。右托架71R从右车座框架68R向上方延伸。

[0251] 左托架71L安装于左车座框架68L。左托架71L固定于左车座框架68L。左托架71L被支承于左车座框架68L。左托架71L从左车座框架68L向上方延伸。

[0252] 左托架71L配置于右托架71R的左方。左托架71L在侧面观察车辆时与右托架71R重叠。左托架71L配置于从右托架71R离开的位置。左托架71L除了左右对称这一点之外,具有与右托架71R同样的构造及形状。

[0253] 参照图3。扶手41具备左腿部43L。左腿部43L与左把持部42L相接。更详细而言,左

腿部43L与左把持部42L的前部相接。左腿部43L在俯视车辆时从左把持部42L向右方延伸。

[0254] 参照图4。左腿部43L在侧面观察车辆时从左把持部42L向下方延伸。

[0255] 参照图5。扶手41具备第3紧固连结部44L。第3紧固连结部44L在俯视车辆时配置于左腿部43L的右方。第3紧固连结部44L与左腿部43L相接。第3紧固连结部44L在俯视车辆时从左腿部43L向右方延伸。

[0256] 扶手41具备第4紧固连结部51L。第4紧固连结部51L配置于比左腿部43L靠前方且右方处。第4紧固连结部51L在俯视车辆时配置于第3紧固连结部44L的前方。第4紧固连结部51L与第3紧固连结部44L相接。第4紧固连结部51L在俯视车辆时从第3紧固连结部44L向前方延伸。

[0257] 扶手41具备左承接部57L。左承接部57L在俯视车辆时配置于左腿部43L的前方。左承接部57L配置于比第3紧固连结部44L靠前方且左方处。左承接部57L在俯视车辆时配置于第4紧固连结部51L的左方。左承接部57L与左腿部43L相接。左承接部57L在俯视车辆时从左腿部43L向前方延伸。

[0258] 第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L一体成形。第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L彼此不能分离。左腿部43L与第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L一体成形。左腿部43L不能从第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L分离。左把持部42L与左腿部43L一体成形。左把持部42L不能从左腿部43L分离。

[0259] 参照图3。扶手41具备右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R。右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R分别配置于左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L的右方。右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R分别在侧面观察车辆时与左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L重叠。右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R配置于从左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L离开的位置。

[0260] 右把持部42R、右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R的位置关系与左把持部42L、左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L的位置关系相同。例如，第2紧固连结部51R在俯视车辆时配置于第1紧固连结部44R的前方。例如，右承接部57R在俯视车辆时配置于第2紧固连结部51R的右方。

[0261] 右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R除了左右对称这一点之外，具有与左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L同样的构造及形状。例如，第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R一体成形。例如，第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R彼此不能分离。

[0262] 骑乘型车辆1具备第1结合构件81Ra、81Rb、第2结合构件(未图示)、第3结合构件81La、81Lb及第4结合构件82L。此外，第2结合构件在俯视车辆时配置于与第2紧固连结部51R重叠的位置。第1结合构件81Ra、81Rb、第2结合构件、第3结合构件81La、81Lb及第4结合构件82L例如是螺栓。

[0263] 第1结合构件81Ra、81Rb将第1紧固连结部44R与右托架71R结合。由此，第1紧固连结部44R紧固连结于右托架71R。扶手41被支承于右托架71R。即，扶手41被支承于右车座框

架68R。

[0264] 第2结合构件将右罩31R与第2紧固连结部51R结合。由此,第2紧固连结部51R对右罩31R进行紧固连结。右罩31R被支承于扶手41。

[0265] 第3结合构件81La、81Lb将第3紧固连结部44L与左托架71L结合。由此,第3紧固连结部44L紧固连结于左托架71L。扶手41被支承于左托架71L。即,扶手41被支承于左车座框架68L。

[0266] 第4结合构件82L将左罩31L与第4紧固连结部51L结合。由此,第4紧固连结部51L对左罩31L进行紧固连结。左罩31L被支承于扶手41。

[0267] 参照图4、5。骑乘型车辆1具备收纳构件91。收纳构件91收容头盔等。收纳构件91具备前壁部92、右壁部93、左壁部94、后壁部95及底部96。前壁部92、右壁部93、左壁部94、后壁部95及底部96形成用于收容头盔等的收容空间。收纳构件91的收容空间向上方开放。具体而言,收纳构件91具有开口97。开口97配置于收纳构件91的上部。开口97由前壁部92的上缘、右壁部93的上缘、左壁部94的上缘及后壁部95的上缘区划出。

[0268] 3.配置

[0269] 对车座21、右罩31R、左罩31L、扶手41、右托架71R、左托架71L及收纳构件91的配置进行说明。

[0270] 3-1.车座

[0271] 参照图1、3。图1以虚线示出车身框架63。车座21配置于比头管64及下伸框架65靠后方处。车座21在侧面观察车辆时配置于右车座框架68R及左车座框架68L的上方。车座21在侧面观察车辆时与右车座框架68R及左车座框架68L不重叠。

[0272] 参照图5。图5以虚线示出车座21。车座21在俯视车辆时与右车座框架68R及左车座框架68L重叠。车座21在俯视车辆时与横向框架67重叠。

[0273] 参照图1。车座21在侧面观察车辆时配置于右罩31R及左罩31L的上方。

[0274] 参照图4。图4以单点划线示出车座21。图4以虚线示出左罩31L。车座21在侧面观察车辆时与右罩31R的一部分及左罩31L的一部分重叠。更详细而言,车座21在侧面观察车辆时与右罩31R的上部及左罩31L的上部重叠。车座21在侧面观察车辆时与右罩31R的下部及左罩31L的下部不重叠。右罩31R的下部及左罩31L的下部在侧面观察车辆时配置于车座21的下方。

[0275] 参照图2。车座21在俯视车辆时配置于右罩31R的左方。车座21在俯视车辆时配置于左罩31L的左方。

[0276] 参照图1。车座21在侧面观察车辆时与扶手41的一部分重叠。更详细而言,车座21在侧面观察车辆时与右把持部42R及左把持部42L重叠。扶手41配置于比车座21的前就座部23靠后方处。右把持部42R及左把持部42L延伸至比车座21靠后方的位置。

[0277] 参照图4。车座21在侧面观察车辆时与右腿部43R及左腿部43L重叠。更详细而言,车座21在侧面观察车辆时与右腿部43R的上部及左腿部43L的上部重叠。右腿部43R的下部及左腿部43L的下部在侧面观察车辆时与车座21不重叠。右腿部43R的下部及左腿部43L的下部在侧面观察车辆时配置于车座21的下方。

[0278] 车座21在侧面观察车辆时配置于第2紧固连结部51R、右承接部57R、第4紧固连结部51L及左承接部57L的上方。虽然省略图示,但车座21在侧面观察车辆时配置于第1紧固连

结部44R和第3紧固连结部44L的上方。车座21在侧面观察车辆时与第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L不重叠。

[0279] 参照图2。右把持部42R在俯视车辆时配置于车座21的右方。右把持部42R在俯视车辆时配置于车座21的后就座部24的右方。右把持部42R在俯视车辆时与车座21不重叠。右把持部42R在俯视车辆时延伸至车座21的后方的位置。左把持部42L在俯视车辆时配置于车座21的左方。左把持部42L在俯视车辆时配置于车座21的后就座部24的左方。左把持部42L在俯视车辆时与车座21不重叠。左把持部42L在俯视车辆时延伸至车座21的后方的位置。右把持部42R和左把持部42L在俯视车辆时在车座21的后方的位置相接。

[0280] 参照图5。车座21在俯视车辆时与左腿部43L重叠。更详细而言，车座21在俯视车辆时与左腿部43L的右部重叠。左腿部43L的左部在俯视车辆时与车座21不重叠。左腿部43L的左部在俯视车辆时配置于车座21的左方。

[0281] 车座21在俯视车辆时与第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L重叠。即，第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L在俯视车辆时配置于与车座21重叠的位置。

[0282] 虽然省略图示，但车座21在俯视车辆时与右腿部43R重叠。更详细而言，车座21在俯视车辆时与右腿部43R的左部重叠。右腿部43R的右部在俯视车辆时与车座21不重叠。右腿部43R的右部在俯视车辆时配置于车座21的右方。

[0283] 虽然省略图示，但车座21在俯视车辆时与第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R重叠。即，第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R在俯视车辆时配置于与车座21重叠的位置。

[0284] 参照图2。右腿部43R的左部和左腿部43L的右部在俯视车辆时被车座21遮住。右腿部43R的左部和左腿部43L的右部在俯视车辆时无法目视确认。第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L在俯视车辆时被车座21遮住。第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L在俯视车辆时无法目视确认。

[0285] 参照图4。车座21在侧面观察车辆时配置于右托架71R及左托架71L的上方。车座21在侧面观察车辆时与右托架71R及左托架71L不重叠。

[0286] 参照图5。车座21在俯视车辆时与右托架71R及左托架71L重叠。

[0287] 参照图2。右托架71R和左托架71L在俯视车辆时被车座21遮住。右托架71R和左托架71L在俯视车辆时无法目视确认。

[0288] 参照图4。车座21配置于收纳构件91的上方。车座21在侧面观察车辆时与收纳构件91的一部分重叠。更详细而言，收纳构件91的上部在侧面观察车辆时与车座21重叠。收纳构件91的下部在侧面观察车辆时与车座21不重叠。收纳构件91的下部在侧面观察车辆时配置于车座21的下方。

[0289] 参照图5。车座21在俯视车辆时与收纳构件91重叠。车座21覆盖收纳构件91的上部。即，车座21覆盖收纳构件91的开口97。

[0290] 参照图2。收纳构件91在俯视车辆时被车座21遮住。收纳构件91在俯视车辆时无法目视确认。

[0291] 虽然省略图示,但在车座21为打开位置时,车座21在俯视车辆时与收纳构件91的至少一部分不重叠。在车座21为打开位置时,收纳构件91在俯视车辆时不被车座21遮住。在车座21为打开位置时,收纳构件91在俯视车辆时能够目视确认。在车座21为打开位置时,车座21不覆盖收纳构件91的开口97。在车座21为打开位置时,收纳构件91的开口97开放。

[0292] 3-2. 右罩31R及左罩31L

[0293] 参照图4。右罩31R及左罩31L配置于比头管64及下伸框架65靠后方处。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时与右车座框架68R及左车座框架68L重叠。左罩31L在侧面观察车辆时具有位于比左车座框架68L靠上方处的部分、与左车座框架68L重叠的部分及位于左车座框架68L的下方的部分。右罩31R也是同样的。

[0294] 左罩31L在侧面观察车辆时具有上缘31La。左罩31L的上缘31La在侧面观察车辆时配置于右车座框架68R及左车座框架68L的上方。虽然省略图示,但右罩31R在侧面观察车辆时具有上缘。右罩31R的上缘在侧面观察车辆时与左罩31L的上缘31La重叠。右罩31R的上缘在侧面观察车辆时配置于右车座框架68R及左车座框架68L的上方。

[0295] 参照图3。右罩31R及左罩31L在俯视车辆时与右车座框架68R及左车座框架68L重叠。右罩31R及左罩31L在俯视车辆时与横向框架67重叠。

[0296] 参照图1、4。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时配置于右把持部42R及左把持部42L的下方。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时与右把持部42R及左把持部42L不重叠。

[0297] 参照图4。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时与右腿部43R及左腿部43R重叠。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时与第2紧固连结部51R、右承接部57R、第4紧固连结部51L及左承接部57L重叠。虽然省略图示,但右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时与第1紧固连结部44R及第3紧固连结部44L重叠。

[0298] 左罩31L的上缘31La在侧面观察车辆时配置于与左把持部42L与左腿部43R的分界大致相同的位置。同样地,右罩31R的上缘在侧面观察车辆时配置于与右把持部42R与右腿部43R的分界大致相同的位置。右罩31R的上缘及左罩31L的上缘31La在侧面观察车辆时配置于第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L的上方。

[0299] 参照图1。右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R、左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L在侧面观察车辆时被右罩31R及左罩31L遮住。右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R、左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L在侧面观察车辆时无法目视确认。

[0300] 参照图3。右罩31R在俯视车辆时与右把持部42R重叠。左罩31L在俯视车辆时与左把持部42L重叠。

[0301] 右罩31R在俯视车辆时与右腿部43R及第1紧固连结部44R不重叠。右罩31R在俯视车辆时配置于右腿部43R及第1紧固连结部44R的右方。右罩31R在俯视车辆时与第2紧固连结部51R及右承接部57R重叠。即,第2紧固连结部51R在俯视车辆时配置于与右罩31R重叠的位置。右承接部57R在俯视车辆时配置于与右罩31R重叠的位置。

[0302] 虽然省略图示,但左罩31L在俯视车辆时与左腿部43L及第3紧固连结部44L不重叠。左罩31L在俯视车辆时配置于左腿部43L及第3紧固连结部44L的左方。左罩31L在俯视车

辆时与第4紧固连结部51L及左承接部57L重叠。即,第4紧固连结部51L在俯视车辆时配置于与左罩31L重叠的位置。左承接部57L在俯视车辆时配置于与左罩31L重叠的位置。

[0303] 参照图4。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时与右托架71R及左托架71L重叠。右罩31R的上缘及左罩31L的上缘31La在侧面观察车辆时配置于右托架71R和左托架71L的上方。

[0304] 参照图1。右托架71R及左托架71L在侧面观察车辆时被右罩31R及左罩31L遮住。右托架71R及左托架71L在侧面观察车辆时无法目视确认。

[0305] 参照图4。右罩31R及左罩31L在侧面观察车辆时与收纳构件91重叠。

[0306] 参照图1。车座21及左罩31L覆盖收纳构件91的左壁部94。收纳构件91在侧面观察车辆时被车座21及左罩31L遮住。虽然省略图示,但车座21及右罩31R覆盖收纳构件91的右壁部93。收纳构件91在侧面观察车辆时被车座21及右罩31R遮住。收纳构件91在侧面观察车辆时无法目视确认。

[0307] 参照图3、5。若将图3所示的右罩31R及左罩31L的位置与图5所示的收纳构件91的位置进行比较,则可以如以下这样说。即,右罩31R配置于收纳构件91的右方。左罩31L配置于收纳构件91的左方。

[0308] 虽然省略图示,右罩31R及左罩31L覆盖收纳构件91的前壁部92。

[0309] 3-3. 扶手41

[0310] 参照图4。扶手41配置于比头管64、下伸框架65及横向框架67靠后方处。扶手41在侧面观察车辆时配置于右车座框架68R及左车座框架68L的上方。扶手41在侧面观察车辆时与车身框架63(例如,右车座框架68R及左车座框架68L)不重叠。

[0311] 参照图3、5。扶手41在俯视车辆时与右车座框架68R及左车座框架68L重叠。

[0312] 右把持部42R和左把持部42L在俯视车辆时与右车座框架68R及左车座框架68L不重叠。右把持部42R在俯视车辆时配置于右车座框架68R的右方。左把持部42L在俯视车辆时配置于左车座框架68L的左方。右把持部42R及左把持部42L延伸至比右车座框架68R及左车座框架68L靠后方的位置。右把持部42R及左把持部42L在比右车座框架68R及左车座框架68L靠后方的位置彼此相接。

[0313] 右腿部43R配置于比右车座框架68R的后端68Ra靠前方处。右腿部43R在俯视车辆时与右车座框架68R重叠。更详细而言,右腿部43R的左部在俯视车辆时与右车座框架68R重叠。右腿部43R的右部在俯视车辆时与右车座框架68R不重叠。右腿部43R的右部在俯视车辆时配置于右车座框架68R的右方。左腿部43L配置于比左车座框架68L的后端68La靠前方处。左腿部43L在俯视车辆时与左车座框架68L重叠。更详细而言,左腿部43L的右部在俯视车辆时与左车座框架68L重叠。左腿部43L的左部在俯视车辆时与左车座框架68L不重叠。左腿部43L的左部在俯视车辆时配置于左车座框架68L的左方。

[0314] 第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R在俯视车辆时与右车座框架68R重叠。第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L在俯视车辆时与左车座框架68L重叠。

[0315] 参照图4。扶手41在侧面观察车辆时配置于右托架71R及左托架71L的上方。扶手41的左腿部43L在侧面观察车辆时配置于左托架71L的上方。同样地,扶手41的右腿部43R在侧面观察车辆时配置于右托架71R的上方。

[0316] 参照图3、5。扶手41在俯视车辆时与右托架71R及左托架71L重叠。

[0317] 右把持部42R在俯视车辆时与右托架71R不重叠。右把持部42R配置于比右托架71R靠右方且后方处。右腿部43R在俯视车辆时与右托架71R重叠。更详细而言,右腿部43R的左部在俯视车辆时与右托架71R重叠。右腿部43R的右部在俯视车辆时与右托架71R不重叠。右腿部43R的右部在俯视车辆时配置于右托架71R的右方。第1紧固连结部44R在俯视车辆时与右托架71R重叠。第2紧固连结部51R的至少一部分在俯视车辆时与右托架71R不重叠。第2紧固连结部51R的至少一部分在俯视车辆时配置于右托架71R的前方。右承接部57R的至少一部分在俯视车辆时与右托架71R不重叠。右承接部57R的至少一部分在俯视车辆时配置于右托架71R的前方。

[0318] 左把持部42L在俯视车辆时与左托架71L不重叠。左把持部42L配置于比左托架71L靠左方且后方处。左腿部43L在俯视车辆时与左托架71L重叠。更详细而言,左腿部43L的右部在俯视车辆时与左托架71L重叠。左腿部43L的左部在俯视车辆时与左托架71L不重叠。左腿部43L的左部在俯视车辆时配置于左托架71L的左方。第3紧固连结部44L在俯视车辆时与左托架71L重叠。第4紧固连结部51L的至少一部分在俯视车辆时与左托架71L不重叠。第4紧固连结部51L的至少一部分在俯视车辆时配置于左托架71L的前方。左承接部57L的至少一部分在俯视车辆时与左托架71L不重叠。左承接部57L的至少一部分在俯视车辆时配置于左托架71L的前方。

[0319] 参照图4。扶手41配置于比收纳构件91靠后方处。扶手41在侧面观察车辆时与收纳构件91不重叠。右把持部42R及左把持部42L配置于比收纳构件91靠上方处。

[0320] 参照图5。扶手41在俯视车辆时配置于收纳构件91的后方。扶手41在俯视车辆时与收纳构件91不重叠。

[0321] 3-4. 右托架71R及左托架71L

[0322] 参照图4。左托架71L连接于左车座框架68L。左托架71L从左车座框架68L向上方延伸。同样地,右托架71R连接于右车座框架68R。右托架71R从右车座框架68R向上方延伸。

[0323] 参照图3、5。右托架71R在俯视车辆时与右车座框架68R重叠。右托架71R配置于比右车座框架68R的后端68Ra靠前方处。左托架71L在俯视车辆时与左车座框架68L重叠。左托架71L配置于比左车座框架68L的后端68La靠前方处。

[0324] 参照图4。右托架71R及左托架71L在侧面观察车辆时与收纳构件91不重叠。右托架71R及左托架71L在侧面观察车辆时配置于收纳构件91的后方。右托架71R及左托架71L配置于比收纳构件91的上端靠下方处。

[0325] 参照图5。右托架71R及左托架71L在俯视车辆时与收纳构件91不重叠。右托架71R及左托架71L在俯视车辆时配置于收纳构件91的后方。

[0326] 3-5. 收纳构件91

[0327] 参照图4。收纳构件91配置于头管64及下伸框架65的后方。收纳构件91配置于比横向框架67靠上方且后方处。收纳构件91在侧面观察车辆时与右车座框架68R及左车座框架68L重叠。收纳构件91在侧面观察车辆时包括位于右车座框架68R及左车座框架68L的上方的部分、与右车座框架68R及左车座框架68L重叠的部分、及位于右车座框架68R及左车座框架68L的下方的部分。收纳构件91的上部在侧面观察车辆时向前方且下方倾斜。

[0328] 参照图5。收纳构件91配置于右车座框架68R的左方。收纳构件91配置于左车座框

架68L的右方。收纳构件91的一部分(例如右壁部93)在俯视车辆时与右车座框架68R重叠。收纳构件91的一部分(例如左壁部94)在俯视车辆时与左车座框架68L重叠。收纳构件91的一部分(例如前壁部92)在俯视车辆时与横向框架67重叠。

[0329] 4.左托架71L、扶手41和左罩31L的详细的支承构造

[0330] 图6是左车座框架68L、左托架71L及扶手41的右视图。图7是左车座框架68L、左托架71L及扶手41的主视图。图6、7省略右车座框架68R、右把持部42R、右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R的图示。图6以虚线示出左罩31L的一部分和第4结合构件82L。

[0331] 左车座框架68L具有管形状。左车座框架68L例如是圆管(参照后述的图11~13)。左车座框架68L具有在左车座框架68L的内部形成的中空部。左车座框架68L的截面的外形是大致圆形。

[0332] 左车座框架68L在侧面观察车辆时在大致水平方向上延伸。更具体而言,左车座框架68L的与左托架71L连接的部分在侧面观察车辆时在大致水平方向上延伸。更严格地说,左车座框架68L的与左托架71L连接的部分向前方且下方延伸。在本说明书中,将左车座框架68L的与左托架71L连接的部分简记为“左车座框架68L”。

[0333] 左车座框架68L在侧面观察车辆时具有上缘68Lb。左车座框架68L在侧面观察车辆时具有下缘68Lc。左车座框架68L的下缘68Lc与左车座框架68L的上缘68Lb大致平行。左车座框架68L的上缘68Lb及下缘68Lc在侧面观察车辆时大致水平。更严格地说,左车座框架68L的上缘68Lb及下缘68Lc向前方且下方倾斜。

[0334] 左托架71L具有上表面72L。左托架71L的上表面72L配置于左车座框架68L的上方。左托架71L的上表面72L大致水平。更严格地说,左托架71L的上表面72L向前方且下方倾斜。左托架71L的上表面72L在侧面观察车辆时与左车座框架68L的上缘68Lb大致平行。左托架71L的上表面72L还与宽度方向Y大致平行。

[0335] 参照图5。为了方便起见,对右托架71R的构造进行说明。右托架71R具有上表面72R。右托架71R具有贯通孔73Ra、73Rb。贯通孔73Ra、73Rb形成于右托架71R的上表面72R。贯通孔73Ra、73Rb在大致上下方向Z上延伸。贯通孔73Rb在俯视车辆时配置于贯通孔73Ra的前方。

[0336] 参照图6、7。左托架71L具有与右托架71R同样的构造。即,左托架71L具有上表面72L。左托架71L具有在左托架71L的上表面72L形成的2个贯通孔。形成于左托架71L的1个贯通孔73La在后述的图11中示出。

[0337] 参照图6、7。左腿部43L从左把持部42L向右方且下方延伸。第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L配置于比左把持部42L靠下方处。第3紧固连结部44L与左托架71L接触。第3紧固连结部44L载置于左托架71L的上表面72L上。第4紧固连结部51L与左罩31L接触。

[0338] 图8是第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L的立体图。第3紧固连结部44L具备第3座部45L。第3座部45L与左托架71L接触。第3座部45L具有大致板形状。第3座部45L在大致水平方向上延伸。更严格地说,第3座部45L向前方且下方延伸。第3座部45L还在宽度方向Y上延伸。

[0339] 参照图6、8。第3座部45L具备下表面46L。第3座部45L的下表面46L与左托架71L(具

体而言是左托架71L的上表面72L)接触。第3座部45L的下表面46L大致水平。更严格地说,第3座部45L的下表面46L向前方且下方倾斜。第3座部45L的下表面46L还与宽度方向Y大致平行。第3座部45L的下表面46L与左托架71L的上表面72L大致平行。

[0340] 第3座部45L具备上表面47L。第3座部45L的上表面47L配置于第3座部45L的下表面46L的上方。第3座部45L的上表面47L大致水平。更严格地说,第3座部45L的上表面47L向前方且下方倾斜。第3座部45L的上表面47L还与宽度方向Y大致平行。第3座部45L的上表面47L与第3座部45L的下表面46L大致平行。

[0341] 以下,将第3座部45L的下表面46L适当地称作“第3紧固连结部44L的下表面46L”。将第3座部45L的上表面47L适当地称作“第3紧固连结部44L的上表面47L”。

[0342] 参照图8。第3紧固连结部44L具有贯通孔48La、48Lb。贯通孔48La、48Lb形成于第3座部45L。贯通孔48La、48Lb在大致上下方向Z上贯穿第3座部45L。贯通孔48Lb配置于贯通孔48La的前方。贯通孔48La、48Lb配置于与左托架71L的贯通孔对应的位置。

[0343] 参照图5。第3结合构件81La配置于第3紧固连结部44L的贯通孔48La和左托架71L的贯通孔73La(参照后述的图11)。第3结合构件81Lb配置于第3紧固连结部44L的贯通孔48Lb和左托架71L的另一贯通孔(未图示)。

[0344] 参照图6、7、8。第4紧固连结部51L具备左筒部52L。左筒部52L具有圆筒形状。左筒部52L向上方延伸。更严格地说,左筒部52L向上方且前方延伸。左筒部52L在与第3紧固连结部44L的上表面47L大致正交的方向上延伸。

[0345] 左筒部52L具有上端部53L和下端部54L。左筒部52L的上端部53L配置于比左筒部52L的下端部54L靠上方处。

[0346] 左筒部52L具有上表面55L。左筒部52L的上表面55L形成于左筒部52L的上端部53L。左筒部52L的上表面55L具有大致圆环形状。左筒部52L的上表面55L大致水平。更严格地说,左筒部52L的上表面55L向前方且下方倾斜。左筒部52L的上表面55L还与宽度方向Y大致平行。左筒部52L的上表面55L与第3座部45L的上表面47L大致平行。

[0347] 以下,将左筒部52L的上表面55L适当地称作“第4紧固连结部51L的上表面55L”。

[0348] 参照图7、8。第4紧固连结部51L具有凹部56L。凹部56L形成于左筒部52L。凹部56L从左筒部52L的上表面55L的中央部向下方凹陷。

[0349] 参照图6。第4紧固连结部51L的上表面53L与左罩31L接触。左罩31L载置于第4紧固连结部51L的上表面53L上。

[0350] 图9是第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L的俯视图。图9以虚线示出左罩31L。左罩31L具有贯通孔32La。左罩31L的贯通孔32La配置于左罩31L的与第4紧固连结部51L的上表面53L接触的部分。左罩31L的贯通孔32La配置于与第4紧固连结部51L的凹部56L对应的位置。左罩31L的贯通孔32La在大致上下方向Z上延伸。

[0351] 参照图3、6。第4结合构件82L配置于第4紧固连结部51L的凹部56L和左罩31L的贯通孔32La(参照后述的图12)。

[0352] 参照图6、7、8。第3紧固连结部44L(具体而言是第3紧固连结部44L的第3座部45L)配置于比左筒部52L的上端部53L靠下方处。第3紧固连结部44L(具体而言是第3紧固连结部44L的第3座部45L)配置于与左筒部52L的下端部54L大致相同高度的位置。

[0353] 第3座部45L连接于左筒部52L的外周面的至少一部分。具体而言,第3座部45L连接

于左筒部52L的外周面的后部。左筒部52L的连接于第3座部45L的部分比左筒部52L的上端部53L靠下方。更具体而言,第3座部45L连接于左筒部52L的下端部54L。

[0354] 第4紧固连结部51L的上表面55L配置于比第3紧固连结部44L(具体而言是第3紧固连结部44L的第3座部45L)靠上方处。即,第4紧固连结部51L的上表面55L配置于比第3紧固连结部44L的上表面47L靠上方处。

[0355] 左承接部57L具有大致板形状。左承接部57L在大致水平方向上延伸。更严格地说,左承接部57L向前方且下方延伸。左承接部57L还与宽度方向Y平行地延伸。

[0356] 左承接部57L具备上表面58L。左承接部57L的上表面58L具有大致矩形形状。左承接部57L的上表面58L大致水平。更严格地说,左承接部57L的上表面58L向前方且下方倾斜。左承接部57L的上表面58L还与宽度方向Y大致平行。左承接部57L的上表面58L与第4紧固连结部51L的上表面55L大致平行。

[0357] 左承接部57L的上表面58L配置于比第3紧固连结部44L(具体而言是第3紧固连结部44L的第3座部45L)靠上方处。即,左承接部57L的上表面58L配置于比第3紧固连结部44L的上表面47L靠上方处。

[0358] 左承接部57L的上表面58L配置于与第4紧固连结部51L的上表面55L大致相同高度的位置。更严格地说,左承接部57L的上表面58L配置于比第4紧固连结部51L的上表面55L稍靠下方处。

[0359] 参照图7、8、9。左承接部57L的上表面58L与第4紧固连结部51L的上表面55L不相接。左承接部57L的上表面58L配置于从第4紧固连结部51L的上表面55L离开的位置。左承接部57L的上表面58L在俯视车辆时配置于第4紧固连结部51L的上表面55L的左方。

[0360] 左承接部57L的上表面58L具有比第4紧固连结部51L的上表面55L的面积大的面积。即,左承接部57L的上表面58L比第4紧固连结部51L的上表面55L大。

[0361] 图10是第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L、左承接部57L及左罩31L的立体图。左承接部57L配置于左罩31L的下方。左承接部57L的上表面58L配置于左罩31L的下方。左承接部57L的上表面58L配置于充分接近左罩31L的位置。左承接部57L的上表面58L配置于与左罩31L充分接近至在左罩31L挠曲时会与左罩31L接触的程度位置。因而,在左罩31L没有挠曲的状态下,左承接部57L与左罩31L不接触。在左罩31L没有挠曲的状态下,在左罩31L与左承接部57L的上表面58L之间形成有充分小的间隙。

[0362] 例如,在左罩31L从外部受到了按压时,左罩31L挠曲。在左罩31L的向下的挠曲量增大时,有时左罩31L的位于左承接部57L的上方的部分向下方移动。在左罩31L的向下的挠曲量增大时,左罩31L的位于左承接部57L的上方的部分向左承接部57L接近。当左罩31L的向下的挠曲量增大至预定值时,左罩31L与左承接部57L的上表面58L接触。这样,在左罩31L挠曲的状态下,左承接部57L的上表面58L与左罩31L接触。在左承接部57L的上表面58L与左罩31L接触的状态下,左承接部57L限制左罩31L的挠曲量超过预定值。这样,左承接部57L将左罩31L的挠曲量减少为预定值以下。此外,在左罩31L的向下的挠曲量小于预定值时,左承接部57L容许左罩31L的挠曲。

[0363] 左罩31L具备左肋32Lb。左肋32Lb配置于左承接部57L的上方。左罩31L的左肋32Lb具有板形状。左罩31L的左肋32Lb向下方延伸。在左罩31L挠曲的状态下,左承接部57L的上表面58L与左肋32Lb的下端接触。

[0364] 参照图9。左罩31L的左肋32Lb的至少一部分在俯视车辆时配置于与左承接部57L的上表面58L重叠的位置。左肋32Lb配置于比左罩31L的贯通孔32La靠左方处。左肋32Lb在俯视车辆时在大致宽度方向Y上延伸。多个(例如3个)左肋32Lb在俯视车辆时在前后方向X上排列的方式配置。

[0365] 虽然省略图示,但右车座框架68R、右托架71R、右腿部43R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R、及右罩31R分别具有与左车座框架68L、左托架71L、左腿部43L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L、左承接部57L及左罩31L同样的构造及形状。

[0366] 为了慎重起见,对右车座框架68R、右托架71R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R、右承接部57R及右罩31R的构造简略地进行说明。

[0367] 右车座框架68R在侧面观察车辆时具有上缘。在此,右车座框架68R更具体而言意味着右车座框架68R的与右托架71R连接的部分。在本说明书中,将右车座框架68R的与右托架71R连接的部分简记为“右车座框架68R”。

[0368] 第1紧固连结部44R具备第1座部。第1紧固连结部44R的第1座部与右托架71R接触。第1紧固连结部44R的第1座部具备下表面和上表面。第1紧固连结部44R的第1座部的下表面与右托架71R接触。第1紧固连结部44R的第1座部的上表面配置于第1座部的下表面的上方。以下,将第1紧固连结部44R的第1座部的下表面适当地称作“第1紧固连结部44R的下表面”。将第1紧固连结部44R的第1座部的上表面适当地称作“第1紧固连结部44R的上表面”。

[0369] 第2紧固连结部51R具备右筒部。第2紧固连结部51R的右筒部向上方延伸。第2紧固连结部51R的右筒部具有上表面。第2紧固连结部51R的右筒部的上表面形成于第2紧固连结部51R的右筒部的上端部。以下,将第2紧固连结部51R的右筒部的上表面适当地称作“第2紧固连结部51R的上表面”。

[0370] 第2紧固连结部51R的上表面配置于比第1紧固连结部44R(具体而言是第1紧固连结部44R的第1座部)靠上方处。第2紧固连结部51R的上表面配置于比第1紧固连结部44R的上表面靠上方处。第2紧固连结部51R的上表面与右罩31R接触。第1紧固连结部44R的第1座部配置于比第2紧固连结部51R的右筒部的上端部靠下方处。第1紧固连结部44R的第1座部连接于第2紧固连结部51R的右筒部的周面的至少一部分。

[0371] 右承接部57R具备上表面。右承接部57R的上表面配置于比第1紧固连结部44R的上表面靠上方处。右承接部57R的上表面配置于与第2紧固连结部51R的上表面大致相同高度的位置。右承接部57R的上表面配置于从第2紧固连结部51R的上表面离开的位置。右承接部57R的上表面具有比第2紧固连结部51R的上表面的面积大的面积。

[0372] 右承接部57R的上表面配置于与右罩31R充分接近至在右罩31R挠曲时与右罩31R接触的程度的位置。因而,在右罩31R没有挠曲的状态下,右承接部57R与右罩31R不接触。在右罩31R挠曲的状态下,右承接部57R的上表面与右罩31R接触。

[0373] 右罩31R具备右肋。右罩31R的右肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与右承接部57R的上表面重叠的位置。

[0374] 5. 左车座框架68L、左托架71L及扶手41的高度关系

[0375] 参照图6。左车座框架68L具有外径G。左车座框架68L的外径G相当于左车座框架68L的直径。左车座框架68L的外径G是左车座框架68L的上缘68Lb与左车座框架68L的下缘68Lc的距离。

[0376] 图6示出距离D1、D2、D3、D4。距离D1是左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离。即，左托架71L的上表面72L从左车座框架68L的上缘68Lb沿上下方向Z离开了距离D1。在此，左托架71L的上表面72L可以视为第3紧固连结部44L的下表面46L。因而，距离D1相当于左车座框架68L的上缘68Lb与第3紧固连结部44L的下表面46L之间的上下方向Z上的距离。距离D2是第3紧固连结部44L的下表面46L与第3紧固连结部44L的上表面47L之间的上下方向Z上的距离。距离D2是与第3紧固连结部44L的第3座部45L的厚度近似的值。距离D3是第3紧固连结部44L的上表面47L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离。距离D4是左承接部57L的上表面58L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离。

[0377] 图6示出距离E1、E2、E3。距离E1是距离D1、D2、D3、D4之和。即，距离E1是左车座框架68L的上缘68Lb与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离。距离E2是距离D2、D3、D4之和。即，距离E2是第3紧固连结部44L的下表面46L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离。距离E3是距离D3、D4之和。即，距离E3是第3紧固连结部44L的上表面47L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离。

[0378] 图6示出距离F1、F2。距离F1是距离D1、D2、D3之和。即，距离F1是左车座框架68L的上缘68Lb与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离。距离F2是距离D2、D3之和。即，距离F2是第3紧固连结部44L的下表面46L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离。

[0379] 距离D1比外径G小。即，左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1比左车座框架68L的外径G小。

[0380] 距离D4比距离D1、D2、D3都小。即，左承接部57L的上表面58L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离D4比左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1小。左承接部57L的上表面58L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离D4比第3紧固连结部44L的下表面46L与第3紧固连结部44L的上表面47L之间的上下方向Z上的距离D2小。左承接部57L的上表面58L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离D4比第3紧固连结部44L的上表面47L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离D3小。

[0381] 距离D4比外径G小。即，左承接部57L的上表面58L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离D4比左车座框架68L的外径G小。

[0382] 距离E1大于等于外径G。即，左车座框架68L的上缘68Lb与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离E1大于等于左车座框架68L的外径G。

[0383] 距离E2比距离D1大。即，第3紧固连结部44L的下表面46L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离E2比左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1大。

[0384] 距离E3比距离D2大。即，第3紧固连结部44L的上表面47L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离E3比第3紧固连结部44L的下表面46L与第3紧固连结部44L的上表面47L之间的上下方向Z上的距离D2大。

[0385] 距离E3大于等于距离D1。即，第3紧固连结部44L的上表面47L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离E3大于等于左车座框架68L的上缘68Lb与左托架

71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1。

[0386] 距离F1大于等于外径G。即,左车座框架68L的上缘68Lb与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离F1大于等于左车座框架68L的外径G。

[0387] 距离F2比距离D1大。即,第3紧固连结部44L的下表面46L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离F2比左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1大。

[0388] 距离D3比距离D2大。即,第3紧固连结部44L的上表面47L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离D3比第3紧固连结部44L的下表面46L与第3紧固连结部44L的上表面47L之间的上下方向Z上的距离D2大。

[0389] 距离D3大于等于距离D1。即,第3紧固连结部44L的上表面47L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离D3大于等于左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1。

[0390] 虽然省略图示,但右车座框架68R、右托架71R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R的高度关系与左车座框架68L、左托架71L、第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L的高度关系相同。

[0391] 为了慎重起见,对右车座框架68R、右托架71R、第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R的高度关系简略地进行说明。

[0392] 右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的外径小。

[0393] 右承接部57R的上表面与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离小。

[0394] 右承接部57R的上表面与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离比第1紧固连结部44R的下表面与第1紧固连结部44R的上表面之间的上下方向Z上的距离小。

[0395] 右车座框架68R的上缘与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离大于等于右车座框架68R的外径。

[0396] 第1紧固连结部44R的下表面与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离大。

[0397] 第1紧固连结部44R的上表面与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离比第1紧固连结部44R的下表面与第1紧固连结部44R的上表面之间的上下方向Z上的距离大。

[0398] 右车座框架68R的上缘与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离大于等于右车座框架68R的外径。

[0399] 第1紧固连结部44R的下表面与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离大。

[0400] 第1紧固连结部44R的上表面与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离比第1紧固连结部44R的下表面与第1紧固连结部44R的上表面之间的上下方向Z上的距离大。

[0401] 6.垂直截面中的车座21、左罩31L及扶手41的位置关系

[0402] 图11是沿着图9中的XI-XI线的垂直剖视图。沿着XI-XI线的平面是垂直于前后方向X的平面。沿着XI-XI线的平面包含第3紧固连结部44L。

[0403] 第3结合构件81La配置于第3紧固连结部44L的贯通孔48La和左托架71L的贯通孔73La。第3结合构件81La的头部与第3紧固连结部44L的上表面47L接触。

[0404] 在垂直于前后方向X的截面中,左腿部43L、第3紧固连结部44L、左托架71L、第3结合构件81La及左车座框架68L配置于车座21的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于车座21的左方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L配置于比车座21靠左方处。

[0405] 在垂直于前后方向X的截面中,左腿部43L、第3紧固连结部44L、左托架71L、第3结合构件81La及左车座框架68L配置于左罩31L的右方。在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于左罩31L的上方。

[0406] 车座21的左壁部25L具有下缘25La。在垂直于前后方向X的截面中,左腿部43L配置于车座21的左壁部25L的下缘25La的下方。在垂直于前后方向X的截面中,第3紧固连结部44L、左托架71L及第3结合构件81La配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左车座框架68L配置于车座21的左壁部25L的下缘25La的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方且上方处。左罩31L配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的上缘31La配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方且上方处。

[0407] 在垂直于前后方向X的截面中,左腿部43L、第3紧固连结部44L、左托架71L、第3结合构件81La及左车座框架68L配置于比左罩31L的上缘31La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于左罩31L的上缘31La的上方。

[0408] 图12是沿着图9中的XII-XII线的垂直剖视图。沿着XII-XII线的平面是垂直于前后方向X的平面。沿着XII-XII线的平面包含第4紧固连结部51L。

[0409] 第4结合构件82L配置于第4紧固连结部51L的凹部56L和左罩31L的贯通孔32La。第4结合构件82L的头部与左罩31L接触。

[0410] 在垂直于前后方向X的截面中,第4紧固连结部51L、第4结合构件82L及左车座框架68L配置于车座21的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的一部分(包括左罩31L的与第4紧固连结部51L的上表面53L接触的部分)配置于车座21的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的另一部分(包括左罩31L的上缘31La)配置于比车座21靠左方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L从车座21的下方的位置延伸至比车座21靠左方的位置。

[0411] 在垂直于前后方向X的截面中,第4紧固连结部51L和左车座框架68L配置于左罩31L的下方。在垂直于前后方向X的截面中,第4紧固连结部51L和左车座框架68L配置于左罩31L的右方。

[0412] 在垂直于前后方向X的截面中,第4紧固连结部51L和第4结合构件82L配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左车座框架68L配置于车座21的左壁部25L的下缘25La的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的一部分(包括左罩31L的与第4紧固连结部51L的上表面53L接触的部分)配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的另一部

分(包括左罩31L的上缘31La)配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方处。在与前后方向X垂直的截面中,左罩31L通过车座21的左壁部25L的下缘25La的下方的位置,从比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方的位置延伸至比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方的位置。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的上缘31La配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方且上方处。

[0413] 在垂直于前后方向X的截面中,第4紧固连结部51L、第4结合构件82L及左车座框架68L配置于比左罩31L的上缘31La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的与第4紧固连结部51L的上表面53L接触的部分配置于比左罩31L的上缘31La靠右方且下方处。

[0414] 图13是沿着图9中的XIII-XIII线的垂直剖视图。沿着XIII-XIII线的平面是垂直于前后方向X的平面。沿着XIII-XIII线的平面包含左承接部57L。

[0415] 在垂直于前后方向X的截面中,左承接部57L、左托架71L及左车座框架68L配置于车座21的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于车座21的左方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的一部分(包括左罩31L的位于左承接部57L的上方的部分)配置于车座21的下方。在此,左罩31L的位于左承接部57L的上方的部分包括左罩31L的左肋32Lb。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的另一部分(包括左罩31L的上缘31La)配置于比车座21靠左方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L从车座21的下方的位置延伸至比车座21靠左方的位置。

[0416] 在垂直于前后方向X的截面中,左承接部57L和左车座框架68L配置于左罩31L的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左承接部57L、左托架71L及左车座框架68L配置于左罩31L的右方。在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于左罩31L的上方。

[0417] 在垂直于前后方向X的截面中,左承接部57L配置于车座21的左壁部25L的下缘25La的下方。左承接部57L具有右缘57La和左缘57Lb。左承接部57L从左承接部57L的右缘57La延伸至左承接部57L的左缘57Lb。在垂直于前后方向X的截面中,车座21的左壁部25L的下缘25La配置于比左承接部57L的右缘57La靠左方处。在垂直于前后方向X的截面中,车座21的左壁部25L的下缘25La配置于比左承接部57L的左缘57Lb靠右方处。即,在垂直于前后方向X的截面中,左承接部57L从比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方的位置(即,左承接部57L的右缘57La)延伸至比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方的位置(即,左承接部57L的左缘57Lb)。

[0418] 左承接部57L的右缘57La相当于左承接部57L的上表面58L的右缘。左承接部57L的左缘57Lb相当于左承接部57L的上表面58L的左缘。因此,在垂直于前后方向X的截面中,车座21的左壁部25L的下缘25La配置于比左承接部57L的上表面58L的右缘靠左方处。在垂直于前后方向X的截面中,车座21的左壁部25L的下缘25La配置于比左承接部57L的上表面58L的左缘靠右方处。

[0419] 在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方且上方处。在垂直于前后方向X的截面中,左托架71L配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左车座框架68L配置于车座21的左壁部25L的下缘25La的下方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的一部分(包括左罩31L的位于左承接部57L的上方的部分)配置于车座21的左壁部25L的下缘25La的下方。

在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的左肋32Lb配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠下方且右方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的另一部分(包括左罩31L的上缘31La)配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L通过车座21的左壁部25L的下缘25La的下方的位置,从比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方的位置延伸至比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方的位置。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的上缘31La配置于比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方且上方处。

[0420] 在垂直于前后方向X的截面中,左承接部57L、左托架71L及左车座框架68L配置于比左罩31L的上缘31La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左把持部42L配置于左罩31L的上缘31La的上方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的位于左承接部57L的上方的部分配置于比左罩31L的上缘31La靠右方且下方处。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的左肋32Lb配置于比左罩31L的上缘31La靠右方且下方处。

[0421] 在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的左肋32Lb配置于左承接部57L的上表面58L的上方。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的左肋32Lb与左承接部57L的上表面58L不接触。在垂直于前后方向X的截面中,左罩31L的左肋32Lb配置于接近左承接部57L的上表面58L的位置。

[0422] 虽然省略图示,但垂直截面中的车座21、右罩31R及扶手41的位置关系与垂直截面中的车座21、左罩31L及扶手41的位置关系相同。

[0423] 为了慎重起见,对垂直截面中的车座21、右罩31R及扶手41的位置关系简略地进行说明。

[0424] 车座21的右壁部25R具有下缘。右承接部57R具有右缘和左缘。左承接部57L从右承接部57R的右缘延伸至右承接部57R的左缘。在垂直于前后方向X的截面中,车座21的右壁部25R的下缘配置于比右承接部57R的左缘靠右方处。在垂直于前后方向X的截面中,车座21的右壁部25R的下缘配置于比右承接部57R的右缘靠左方处。在此,右承接部57R的右缘相当于右承接部57R的上表面的右缘。右承接部57R的左缘相当于右承接部57R的上表面的左缘。

[0425] 7. 实施方式的效果

[0426] 右托架71R安装于右车座框架68R。扶手41的第1紧固连结部44R紧固连结于右托架71R。由此,扶手41被支承于右托架71R。扶手41的第1紧固连结部44R在俯视车辆时配置于与车座21重叠的位置。因而,能够适当地保护扶手41的第1紧固连结部44R。例如,能够适当地防止扶手41的第1紧固连结部44R的损伤。例如,能够适当地防止第1紧固连结部44R从右托架71R脱落。而且,能够将扶手41的第1紧固连结部44R配置于难以触碰的位置。因而,难以使工具与扶手41的第1紧固连结部44R(更具体而言是第1结合构件81Ra、81Rb)接触。由此,难以将第1紧固连结部44R从右托架71R拆下。

[0427] 左托架71L安装于左车座框架68L。扶手41的第3紧固连结部44L紧固连结于左托架71L。由此,扶手41被支承于左托架71L。扶手41的第3紧固连结部44L在俯视车辆时配置于与车座21重叠的位置。因而,能够适当地保护扶手41的第3紧固连结部44L。而且,能够将扶手41的第3紧固连结部44L配置于难以触碰的位置。

[0428] 右托架71R从右车座框架68R向上方延伸。右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的外径小。因而,右托架71R支承扶手

41的位置接近右车座框架68R。由此,右托架71R能够牢固地支承扶手41。

[0429] 左托架71L从左车座框架68L向上方延伸。左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1比左车座框架68L的外径G小。因而,左托架71L支承扶手41的位置接近左车座框架68L。由此,左托架71L能够牢固地支承扶手41。

[0430] 扶手41的第2紧固连结部51R对右罩31R进行紧固连结。由此,扶手41支承右罩31R。扶手41的第2紧固连结部51R在俯视车辆时配置于与车座21重叠的位置。因而,能够适当地保护扶手41的第2紧固连结部51R。例如,能够适当地防止扶手41的第2紧固连结部51R的损伤。例如,能够适当地防止右罩31R从第2紧固连结部51R脱落。而且,能够将扶手41的第2紧固连结部51R配置于难以触碰的位置。因而,难以使工具与扶手41的第2紧固连结部51R(具体而言是第2结合构件)接触。由此,难以将右罩31R从第2紧固连结部51R拆下。

[0431] 扶手41的第4紧固连结部51L对左罩31L进行紧固连结。由此,扶手41支承左罩31L。扶手41的第4紧固连结部51L在俯视车辆时配置于与车座21重叠的位置。因而,能够适当地保护扶手41的第4紧固连结部51L。而且,能够将扶手41的第4紧固连结部51L配置于难以触碰的位置。

[0432] 扶手41的第2紧固连结部51R的上表面与右罩31R接触。扶手41的第2紧固连结部51R的上表面配置于比扶手41的第1紧固连结部44R的上表面靠上方处。即,扶手41的第2紧固连结部51R的上表面的位置比扶手41的第1紧固连结部44R的上表面高。因而,扶手41支承右罩31R的位置比第1紧固连结部44R的上表面高。由此,能够将右罩31R配置于高的位置。扶手41的第4紧固连结部51L的上表面55L与左罩31L接触。扶手41的第4紧固连结部51L的上表面55L配置于比扶手41的第3紧固连结部44L的上表面47L靠上方处。即,扶手41的第4紧固连结部51L的上表面55L的位置比扶手41的第3紧固连结部44L的上表面47L高。因而,扶手41支承左罩31L的位置比第3紧固连结部44L的上表面47L高。由此,能够将左罩31L配置于高的位置。由于能够这样将右罩31R及左罩31L配置于高的位置,所以能够将右罩31R的上缘及左罩31L的上缘31La配置于高的位置。由于能够将右罩31R的上缘及左罩31L的上缘31La配置于高的位置,所以能够将收纳构件91的上部配置于高的位置。由于能够将收纳构件91的上部配置于高的位置,所以能够适当地确保收纳构件91的容量。

[0433] 扶手41的右承接部57R在俯视车辆时配置于与右罩31R重叠的位置。扶手41的右承接部57R的上表面配置于比第1紧固连结部44R的上表面靠上方处。即,扶手41的右承接部57R的上表面的位置比第1紧固连结部44R的上表面高。因而,扶手41的右承接部57R能够适当地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够适当地支承右罩31R。

[0434] 扶手41的左承接部57L在俯视车辆时配置于与左罩31L重叠的位置。扶手41的左承接部57L的上表面58L配置于比扶手41的第3紧固连结部44L的上表面47L靠上方处。即,扶手41的左承接部57L的上表面58L的位置比扶手41的第3紧固连结部44L的上表面47L高。因而,扶手41的左承接部57L能够适当地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0435] 第2紧固连结部51R的上表面与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离小。这样,右承接部57R的上表面的高度位置接近第2紧固连结部51R的上表面的高度位置。因而,右承接部57R能够更适当地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适

当地支承右罩31R。

[0436] 第4紧固连结部51L的上表面55L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离D4比左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1小。这样,左承接部57L的上表面58L的高度位置接近第4紧固连结部51L的上表面55L的高度位置。因而,左承接部57L能够更适当地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够更适当地支承左罩31L。

[0437] 如以上这样,根据骑乘型车辆1,能够牢固地支承扶手41、且能够适当地确保收纳构件91的容量。而且,根据骑乘型车辆1,能够适当地支承右罩31R及左罩31L。

[0438] 第2紧固连结部51R的上表面与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离比第1紧固连结部44R的下表面与第1紧固连结部44R的上表面之间的上下方向Z上的距离小。即,第2紧固连结部51R的上表面的高度位置与右承接部57R的上表面的高度位置之差比第1紧固连结部44R的下表面的高度位置与第1紧固连结部44R的上表面的高度位置之差小。这样,右承接部57R的上表面的高度位置接近第2紧固连结部51R的上表面的高度位置。因而,右承接部57R能够更适当地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够适当地支承右罩31R。

[0439] 第4紧固连结部51L的上表面55L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离D4比第3紧固连结部44L的下表面46L与第3紧固连结部44L的上表面47L之间的上下方向Z上的距离D2小。即,第4紧固连结部51L的上表面55L的高度位置与左承接部57L的上表面58L的高度位置之差比第3紧固连结部44L的下表面46L的高度位置与第3紧固连结部44L的上表面47L的高度位置之差小。这样,左承接部57L的上表面58L的高度位置接近第4紧固连结部51L的上表面55L的高度位置。因而,左承接部57L能够更适当地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0440] 右承接部57R的上表面配置于与第2紧固连结部51R的上表面大致相同的高度位置。即,右承接部57R的上表面的高度位置与第2紧固连结部51R的上表面的高度位置大致相同。因而,右承接部57R能够更适当地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够适当地支承右罩31R。

[0441] 左承接部57L的上表面58L配置于与第4紧固连结部51L的上表面55L大致相同的高度位置。即,左承接部57L的上表面58L的高度位置与第4紧固连结部51L的上表面55L的高度位置大致相同。因而,左承接部57L能够更适当地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0442] 车座21的右壁部25R具有在垂直于前后方向X的截面中、配置于比右承接部57R的右缘靠左方且比右承接部57R的左缘靠右方处的下缘。换言之,右承接部57R在垂直于前后方向X的截面上配置于车座21的右壁部25R的下缘的下方。更详细而言,换言之,右承接部57R在垂直于前后方向X的截面中、从比车座21的右壁部25R的下缘靠右方的位置(即右承接部57R的右缘)延伸至比车座21的右壁部25R的下缘靠左方的位置(即右承接部57R的左缘)。因而,右承接部57R能够在适当的位置辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够适当地支承右罩31R。

[0443] 右承接部57R的右缘相当于右承接部57R的上表面的右缘。右承接部57R的左缘相当于右承接部57R的上表面的左缘。因而,右承接部57R能够在更适当的位置辅助扶手41的

第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0444] 车座21的左壁部25L具有在截面于前后方向X垂直的中、配置于比左承接部57L的右缘57La靠左方且比左承接部57L的左缘57Lb靠右方处的下缘25La。换言之,左承接部57L在垂直于前后方向X的截面中配置于车座21的左壁部25L的下缘25La的下方。更详细而言,左承接部57L在垂直于前后方向X的截面中、从比车座21的左壁部25L的下缘25La靠右方的位置(即左承接部57L的右缘57La)延伸至比车座21的左壁部25L的下缘25La靠左方的位置(即左承接部57L的左缘57Lb)。因而,左承接部57L能够在适当的位置辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0445] 左承接部57L的右缘57La相当于左承接部57L的上表面58L的右缘。左承接部57L的左缘57Lb相当于左承接部57L的上表面58L的左缘。因而,左承接部57L能够在更适当的位置辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够更适当地支承左罩31L。

[0446] 右承接部57R的上表面配置于充分接近右罩31R的位置。更具体而言,右承接部57R的上表面配置于与右罩31R充分接近至在右罩31R挠曲时与右罩31R接触的程度位置。在右罩31R没有挠曲的状态下,右承接部57R与右罩31R不接触。在右罩挠曲的状态下,右承接部57R能够与右罩31R接触。因而,右承接部57R抑制右罩31R的挠曲变得过大。即,右承接部57R能够减少右罩31R的挠曲量。由此,右承接部57R能够更适当地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。因此,扶手41能够适当地支承右罩31R。

[0447] 左承接部57L的上表面58L配置于充分接近的左罩31L的位置。更具体而言,左承接部57L的上表面58L配置于与左罩31L充分接近至在左罩31L挠曲时与左罩31L接触的程度位置。因而,左承接部57L能够减少左罩31L的挠曲量。由此,左承接部57L能够更适当地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。因此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0448] 第1紧固连结部44R的下表面与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离大。这样,第2紧固连结部51R的上表面配置于更高的位置。因而,第2紧固连结部51R支承右罩31R的位置更高。由此,能够将右罩31R配置于更高的位置。同样地,第3紧固连结部44L的下表面46L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离E2比左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1大。这样,第4紧固连结部51L的上表面55L配置于更高的位置。因而,第4紧固连结部51L支承左罩31L的位置更高。由此,能够将左罩31L配置于更高的位置。由于能够将右罩31R及左罩31L配置于更高的位置,所以能够更适当地确保收纳构件91的容量。

[0449] 右车座框架68R的上缘与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离大于等于右车座框架68R的外径。即,第2紧固连结部51R的上表面的高度位置与右车座框架68R的上缘的高度位置之差大于等于右车座框架68R的外径。这样,第2紧固连结部51R的上表面配置于更高的位置。因而,第2紧固连结部51R支承右罩31R的位置更高。由此,能够将右罩31R配置于更高的位置。同样地,左车座框架68L的上缘68Lb与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离E1大于等于左车座框架68L的外径G。即,第4紧固连结部51L的上表面55L的高度位置与左车座框架68L的上缘68Lb的高度位置之差大于等于左车座框架68L的外径G。这样,第4紧固连结部51L的上表面55L配置于更高的位置。因而,第4紧固连结部51L支承左罩31L的位置更高。由此,能够将左罩31L配置于更高的位置。由于能够将右

罩31R及左罩31L配置于更高的位置,所以能够更适当地确保收纳构件91的容量。

[0450] 第1紧固连结部44R的上表面与第2紧固连结部51R的上表面之间的上下方向Z上的距离比第1紧固连结部44R的下表面与第1紧固连结部44R的上表面之间的上下方向Z上的距离大。即,第1紧固连结部44R的上表面的高度位置与第2紧固连结部51R的上表面的高度位置之差比第1紧固连结部44R的下表面的高度位置与第1紧固连结部44R的上表面的高度位置之差大。这样,第2紧固连结部51R的上表面配置于更高的位置。因而,第2紧固连结部51R支承右罩31R的位置更高。由此,能够将右罩31R配置于更高的位置。同样地,第3紧固连结部44L的上表面47L与第4紧固连结部51L的上表面55L之间的上下方向Z上的距离E3比第3紧固连结部44L的下表面46L与第3紧固连结部44L的上表面47L之间的上下方向Z上的距离D2大。即,第3紧固连结部44L的上表面47L的高度位置与第4紧固连结部51L的上表面55L的高度位置之差比第3紧固连结部44L的下表面46L的高度位置与第3紧固连结部44L的上表面47L的高度位置之差大。这样,第4紧固连结部51L的上表面55L配置于更高的位置。因而,第4紧固连结部51L支承左罩31L的位置更高。由此,能够将左罩31L配置于更高的位置。由于能够将右罩31R及左罩31L配置于更高的位置,所以能够更适当地确保收纳构件91的容量。

[0451] 第1紧固连结部44R的下表面与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离比右车座框架68R的上缘与右托架71R的上表面72R之间的上下方向Z上的距离大。这样,右承接部57R的上表面配置于更高的位置。因而,右承接部57R能够在更高的位置辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0452] 第3紧固连结部44L的下表面46L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离F2比左车座框架68L的上缘68Lb与左托架71L的上表面72L之间的上下方向Z上的距离D1大。这样,左承接部57L的上表面58L配置于更高的位置。因而,左承接部57L能够在更高的位置辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够更适当地支承左罩31L。

[0453] 右车座框架68R的上缘与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离大于等于右车座框架68R的外径。即,右承接部57R的上表面的高度位置与右车座框架8R的上缘的高度位置之差大于等于右车座框架68R的外径。这样,右承接部57R的上表面配置于更高的位置。因而,右承接部57R能够在更高的位置辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0454] 左车座框架68L的上缘68Lb与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离F1大于等于左车座框架68L的外径G。即,左承接部57L的上表面58L的高度位置与左车座框架68L的上缘68Lb的高度位置之差大于等于左车座框架68L的外径G。这样,左承接部57L的上表面58L配置于更高的位置。因而,左承接部57L能够在更高的位置辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够更适当地支承左罩31L。

[0455] 第1紧固连结部44R的上表面与右承接部57R的上表面之间的上下方向Z上的距离比第1紧固连结部44R的下表面与第1紧固连结部44R的上表面之间的上下方向Z上的距离大。即,第1紧固连结部44R的上表面的高度位置与右承接部57R的上表面的高度位置之差比第1紧固连结部44R的下表面的高度位置与第1紧固连结部44R的上表面的高度位置之差大。这样,右承接部57R的上表面配置于更高的位置。因而,右承接部57R能够在更高的位置辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0456] 第3紧固连结部44L的上表面47L与左承接部57L的上表面58L之间的上下方向Z上的距离D3比第3紧固连结部44L的下表面46L与第3紧固连结部44L的上表面47L之间的上下方向Z上的距离D2大。即,第3紧固连结部44L的上表面47L的高度位置与左承接部57L的上表面58L的高度位置之差比第3紧固连结部44L的下表面46L的高度位置与第3紧固连结部44L的上表面47L的高度位置之差大。这样,左承接部57L的上表面58L配置于更高的位置。因而,左承接部57L能够在更高的位置辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够更适当地支承左罩31L。

[0457] 第1紧固连结部44R的第1座部连接于第2紧固连结部51R的右筒部的外周面的至少一部分。因而,第1紧固连结部44R的第1座部能够适当地加强第2紧固连结部51R的右筒部。第2紧固连结部51R的上表面形成于第2紧固连结部51R的右筒部的上端部。由此,第2紧固连结部51R能够适当地支承右罩31R。

[0458] 第1紧固连结部44R的第1座部配置于比第2紧固连结部51R的右筒部的上端部靠下方处。因而,能够将第2紧固连结部51R的上表面适当地配置于比第1紧固连结部44R的上表面靠上方处。

[0459] 第3紧固连结部44L的第3座部45L连接于第4紧固连结部51L的左筒部52L的外周面的至少一部分。因而,第3紧固连结部44L的第3座部45L能够适当地加强第4紧固连结部51L的左筒部52L。第4紧固连结部51L的上表面55L形成于第4紧固连结部51L的左筒部52L的上端部53L。由此,第4紧固连结部51L能够适当地支承左罩31L。

[0460] 第3紧固连结部44L的第3座部45L配置于比第4紧固连结部51L的左筒部52L的上端部53L靠下方处。因而,能够将第4紧固连结部51L的上表面55L适当地配置于比第3紧固连结部44L的上表面47L靠上方处。

[0461] 右承接部57R的上表面具有比第2紧固连结部51R的上表面的面积大的面积。即,右承接部57R的上表面的面积比第2紧固连结部51R的上表面的面积大。因而,右承接部57R能够准确地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0462] 左承接部57L的上表面58L具有比第4紧固连结部51L的上表面55L的面积大的面积。即,左承接部57L的上表面58L的面积比第4紧固连结部51L的上表面55L的面积大。因而,左承接部57L能够准确地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0463] 右承接部57R的上表面配置于从第2紧固连结部51R的上表面离开的位置。因而,右承接部57R能够有效地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0464] 左承接部57L的上表面58L配置于从第4紧固连结部51L的上表面55L离开的位置。因而,左承接部57L能够有效地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0465] 右承接部57R在俯视车辆时配置于第2紧固连结部51R的右方。因而,右承接部57R能够在适当的位置辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0466] 左承接部57L在俯视车辆时配置于第4紧固连结部51L的左方。因而,左承接部57L

能够在适当的位置辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0467] 第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R一体成形。第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R彼此不能分离。因而,能够有效地提高第1紧固连结部44R、第2紧固连结部51R及右承接部57R的刚性。由此,扶手41能够牢固地支承右罩31R。

[0468] 第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L一体成形。第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L彼此不能分离。因而,能够有效地提高第3紧固连结部44L、第4紧固连结部51L及左承接部57L的刚性。由此,扶手41能够牢固地支承左罩31L。

[0469] 右托架71R在侧面观察车辆时配置于右罩31R的上缘的下方。这样,右托架71R配置于更低的位置。因而,右托架71R支承扶手41的位置更低。由此,右托架71R能够更牢固地支承扶手41。

[0470] 左托架71L在侧面观察车辆时配置于左罩31L的上缘31La的下方。这样,左托架71L配置于更低的位置。因而,左托架71L支承扶手41的位置更低。由此,左托架71L能够更牢固地支承扶手41。

[0471] 右罩31R的右肋的至少一部分在俯视车辆时配置于与右承接部57R的上表面重叠的位置。因此,右罩31R的在俯视车辆时与右承接部57R的上表面重叠的部分具有比较高的刚性。因而,右承接部57R能够更适当地辅助扶手41支承右罩31R。由此,扶手41能够更适当地支承右罩31R。

[0472] 左罩31L的左肋32Lb的至少一部分在俯视车辆时配置于与左承接部57L的上表面58L重叠的位置。因此,左罩31L的在俯视车辆时与左承接部57L的上表面58L重叠的部分具有比较高的刚性。因而,左承接部57L能够更适当地辅助扶手41支承左罩31L。由此,扶手41能够更适当地支承左罩31L。

[0473] 本发明不限于上述实施方式,能够如下述这样变形实施。

[0474] (1) 在上述的实施方式中,右承接部57R的上表面配置于充分接近右罩31R的位置。不过,不限于此。右承接部57R的上表面也可以配置于与右罩31R接触的位置。在本变形实施方式的情况下,在右罩31R没有挠曲的状态下,右承接部57R与右罩31R接触。即,在本变形实施方式的情况下,在右罩31R没有挠曲的状态下,右罩31R载置于右承接部57R上。因而,右承接部57R抑制右罩31R的挠曲。即,右承接部57R能够减少右罩31R的挠曲量。由此,右承接部57R能够适当地辅助扶手41的第2紧固连结部51R支承右罩31R。因此,扶手41能够适当地支承右罩31R。

[0475] 在上述的实施方式中,左承接部57L的上表面58L配置于充分接近右罩31R的位置。不过,不限于此。左承接部57L的上表面58L也可以配置于与左罩31L接触的位置。在本变形实施方式的情况下,在左罩31L没有挠曲的状态下,左承接部57L与左罩31L接触。因而,左承接部57L能够减少左罩31L的挠曲量。由此,左承接部57L能够适当地辅助扶手41的第4紧固连结部51L支承左罩31L。由此,扶手41能够适当地支承左罩31L。

[0476] (2) 在上述的实施方式中,右承接部57R的右缘相当于右承接部57R的上表面的右缘。不过,不限于此。右承接部57R的右缘也可以与右承接部57R的上表面的右缘不同。在上述的实施方式中,右承接部57R的左缘相当于右承接部57R的上表面的左缘。不过,不限于此。右承接部57R的左缘也可以与右承接部57R的上表面的左缘不同。

[0477] 在上述的实施方式中,左承接部57L的右缘57La相当于左承接部57L的上表面58L的右缘。不过,不限于此。左承接部57L的右缘57La也可以与左承接部57L的上表面58L的右缘不同。在上述的实施方式中,左承接部57L的左缘57Lb相当于左承接部57L的上表面58L的左缘。不过,不限于此。左承接部57L的左缘57Lb也可以与左承接部57L的上表面58L的左缘不同。

[0478] (3) 在上述的实施方式中,右承接部57R的上表面配置于与第2紧固连结部51R的上表面大致相同的高度位置。不过,不限于此。例如,右承接部57R的上表面的高度位置也可以与第2紧固连结部51R的上表面的高度位置完全一致。例如,右承接部57R的上表面也可以配置于比第2紧固连结部51R的上表面稍靠上方处。

[0479] 在上述的实施方式中,左承接部57L的上表面58L配置于与第4紧固连结部51L的上表面55L大致相同的高度位置。不过,不限于此。例如,左承接部57L的上表面58L的高度位置也可以与与第4紧固连结部51L的上表面55L的高度位置完全一致。例如,左承接部57L的上表面58L也可以配置于比第4紧固连结部51L的上表面55L稍靠上方处。

[0480] (4) 在上述的实施方式中,第1座部45R仅连接于第2紧固连结部51R的右筒部的外周面的一部分。不过,不限于此。例如,第1座部45R也可以连接于第2紧固连结部51R的右筒部的外周面的全部。例如,第1座部45R也可以连接于第2紧固连结部51R的右筒部的下端部的整周。

[0481] 在上述的实施方式中,第3座部45L仅连接于左筒部52L的外周面的一部分(具体而言是左筒部52L的外周面的后部)。不过,不限于此。例如,第3座部45L也可以连接于左筒部52L的外周面的全部。例如,第3座部45L也可以连接于左筒部52L的下端部54L的整周。

[0482] (5) 在上述的实施方式中,右把持部42R与左把持部42L相接。不过,不限于此。右把持部42R也可以与左把持部42L不相接。右把持部42R也可以配置于从左把持部42L离开的位置。

[0483] (6) 在上述的实施方式中,右把持部42R和左把持部42L可以一体成形,也可以不一体成形。右把持部42R和左把持部42L可以彼此不能分离,也可以彼此能够分离。

[0484] (7) 在上述的实施方式中,左车座框架68L的上缘68Lb及下缘68Lc稍微倾斜。不过,不限于此。例如,左车座框架68L的上缘68Lb及下缘68Lc也可以不倾斜。例如,左车座框架68L的上缘68Lb及下缘68Lc在侧面观察车辆时也可以是水平的。关于右车座框架68R也可以同样地变更。

[0485] 在上述的实施方式中,左托架71L的上表面72L稍微倾斜。不过,不限于此。例如,左托架71L的上表面72L也可以不倾斜。例如,左托架71L的上表面72L也可以是水平的。关于右托架71R的上表面72R也可以同样地变更。关于第3紧固连结部44L的下表面46L、第3紧固连结部44L的上表面47L、第4紧固连结部51L的上表面55L、左承接部57L的上表面58L也可以同样地变更。关于第1紧固连结部44R的下表面、第1紧固连结部44R的上表面、第2紧固连结部51R的上表面、右承接部57R的上表面也可以同样地变更。

[0486] (8) 在上述的实施方式中,右罩31R与左罩31L相接。不过,不限于此。右罩31R也可以与左罩31L不相接。右罩31R也可以配置于从左罩31L离开的位置。

[0487] (9) 在上述的实施方式中,右罩31R和左罩31L由3个罩构件(具体而言是第1罩33、第2罩34及第3罩35)构成。不过,不限于此。例如,右罩31R和左罩31L也可以由2个或4个以上

的罩构件构成。或者,右罩31R和左罩31L也可以由1个罩构件构成。右罩31R和左罩31L也可以一体成形。右罩31R和左罩31L也可以彼此不能分离。

[0488] (10) 在上述的实施方式中,例示了小型摩托车型车辆来作为骑乘型车辆1,但不限于此。也可以将骑乘型车辆1变更为轻型摩托车(moped)型、街头(street)型、运动型、全地形行驶用车辆(ALL-TERRAIN VEHICLE)等其他种类的车辆。

[0489] (11) 在上述的实施方式中,前轮11的数量为1个,但不限于此。也可以将前轮11的数量变更为2个。在上述的实施方式中,后轮62的数量为1个,但不限于此。也可以将后轮62的数量变更为2个。

[0490] (12) 在上述的实施方式中,例示了发动机(内燃机)来作为动力源,但不限于此。例如,骑乘型车辆1也可以具备发动机及电动马达中的至少任一者来作为动力源。

[0491] (13) 关于上述的实施方式及在上述(1)~(12)中说明了的各变形实施方式,也可以进一步将各结构置换或组合到其他变形实施方式的结构中等来适当地进行变更。

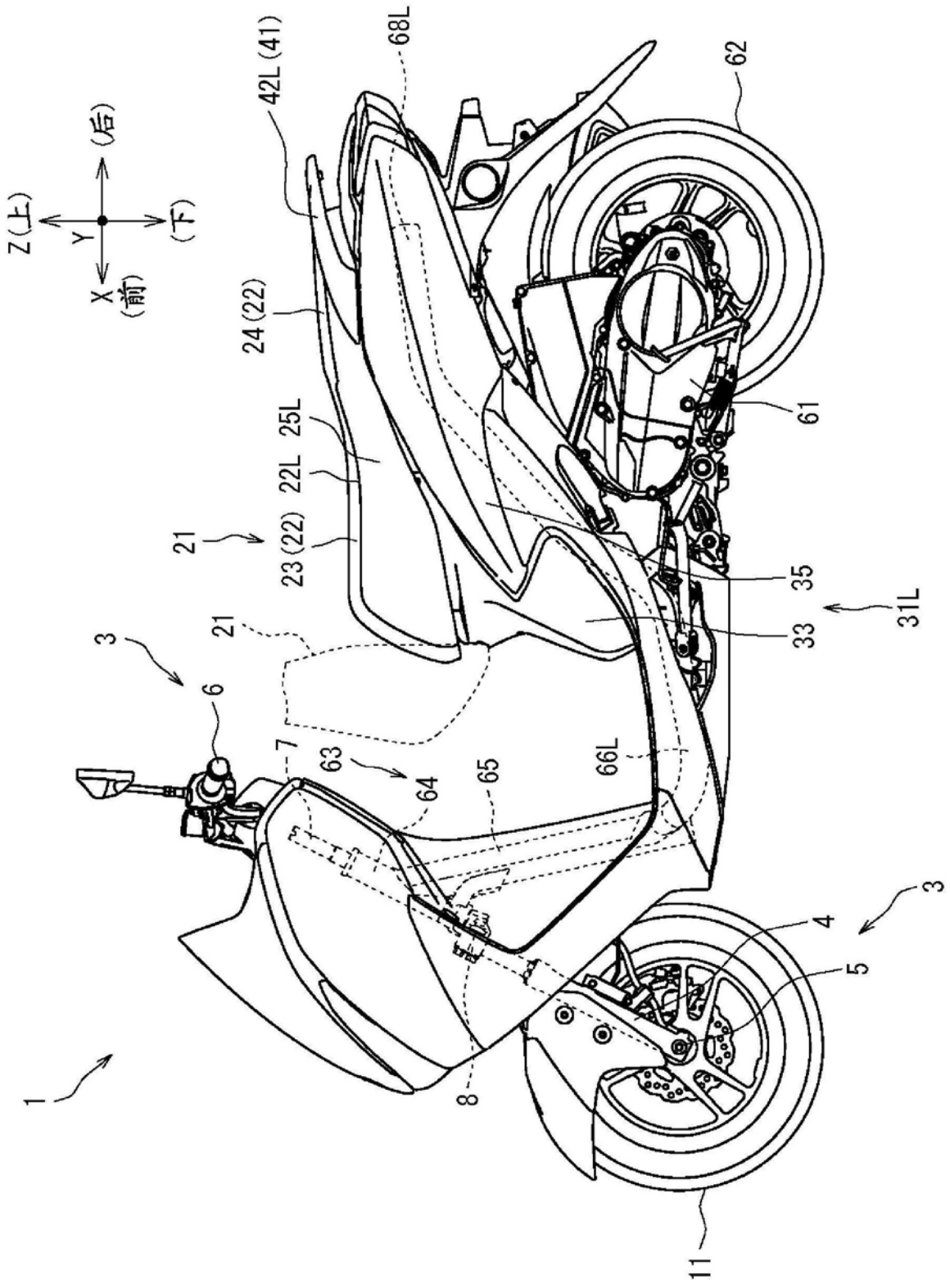


图1

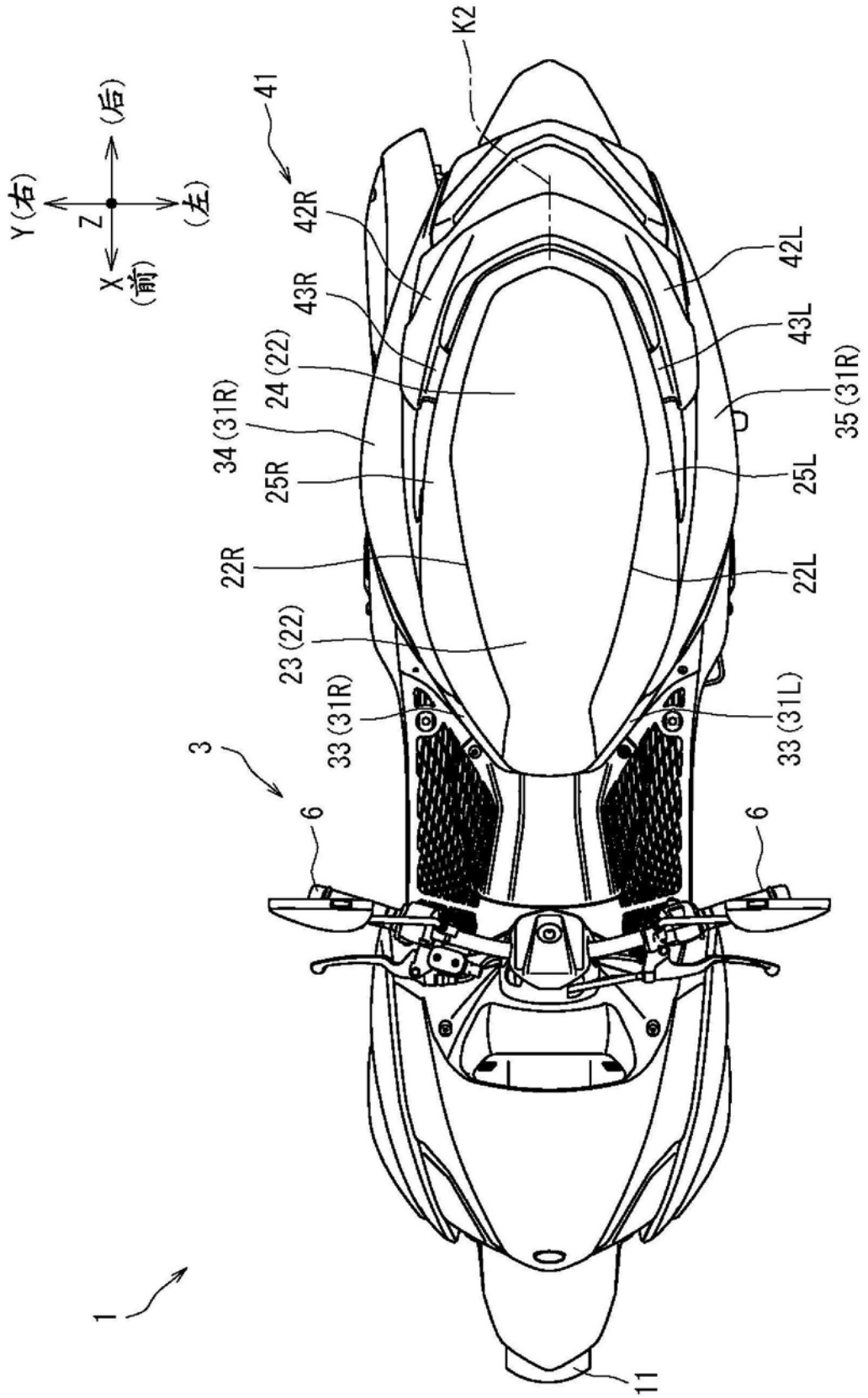


图2

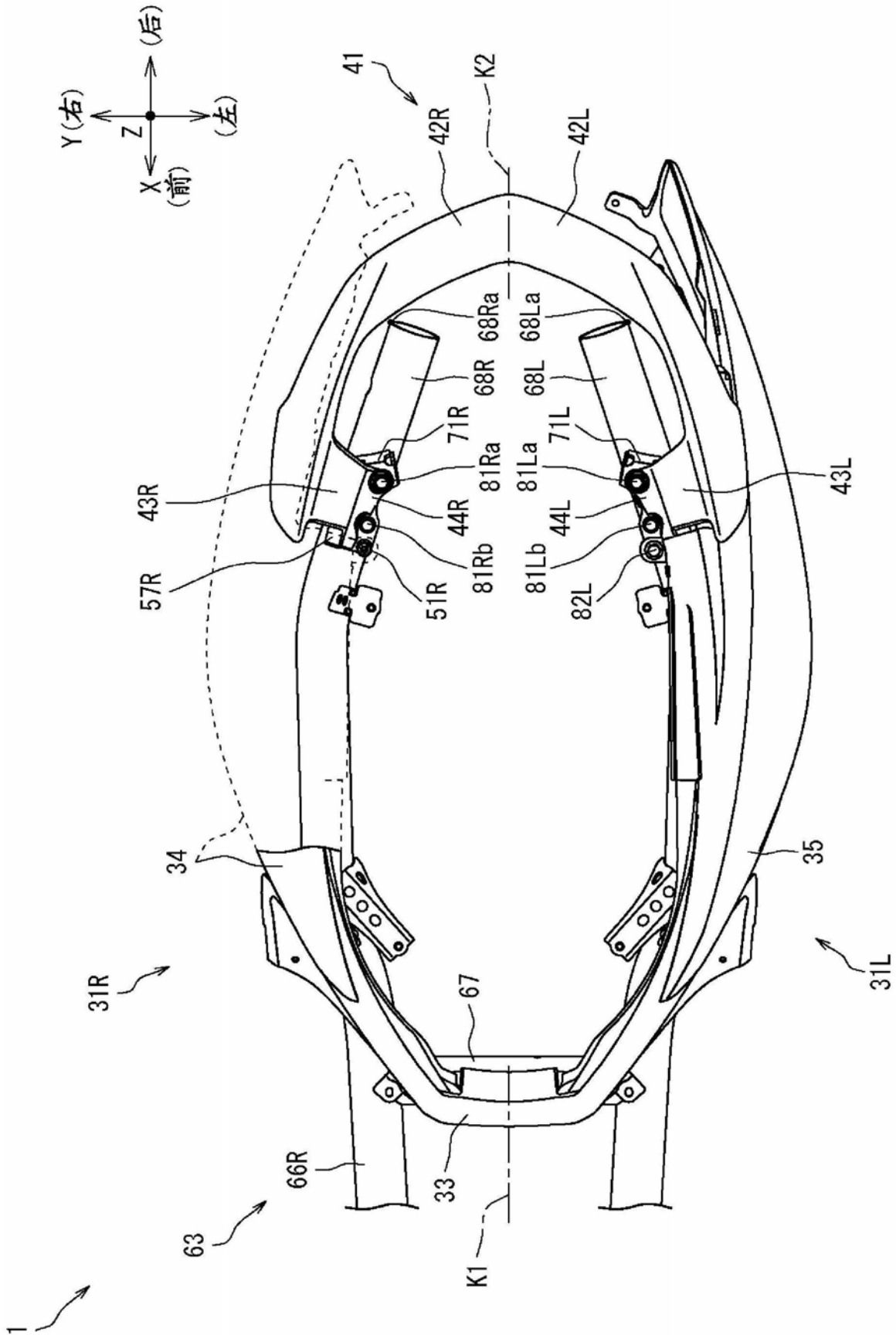


图3



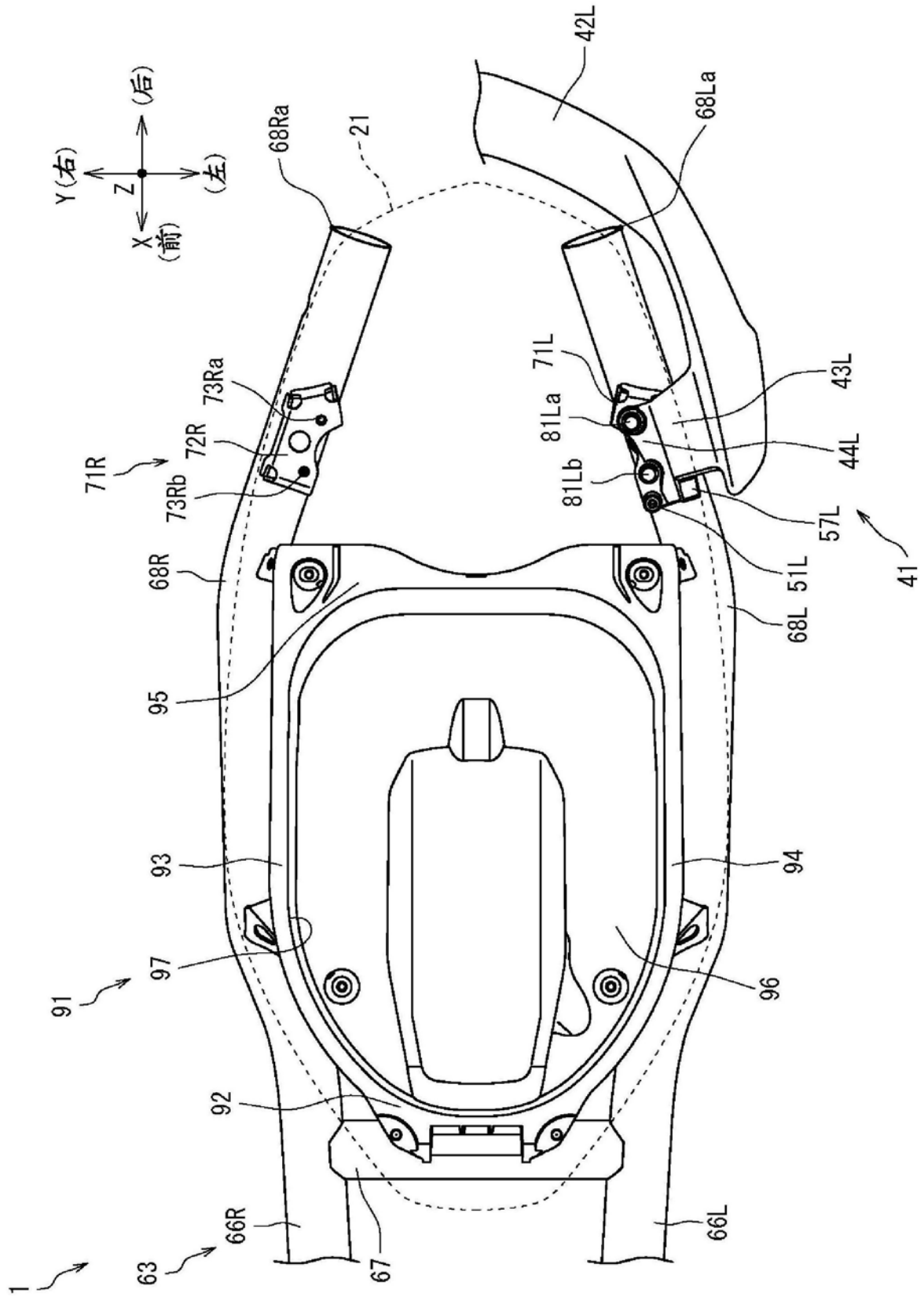


图5

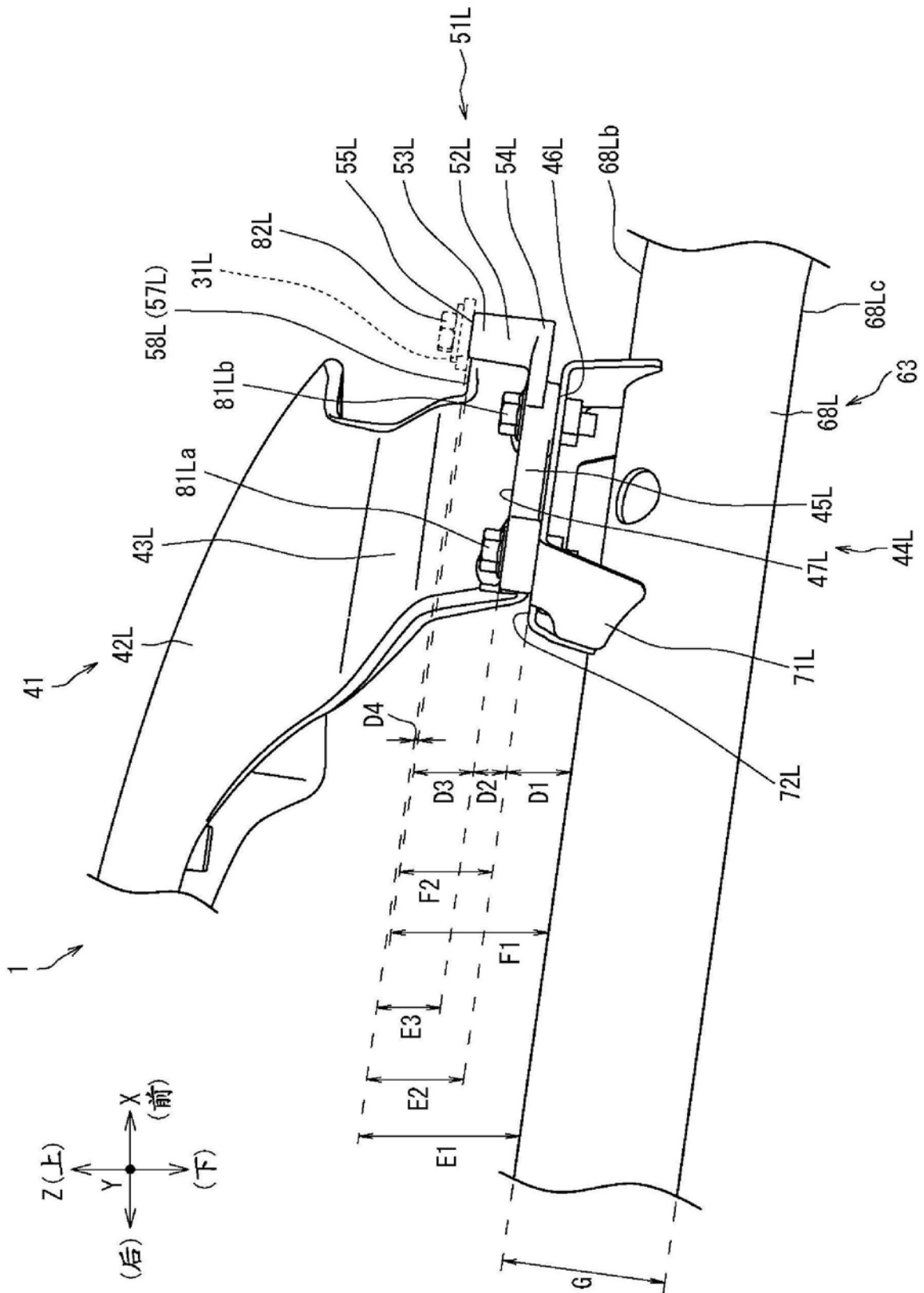


图6

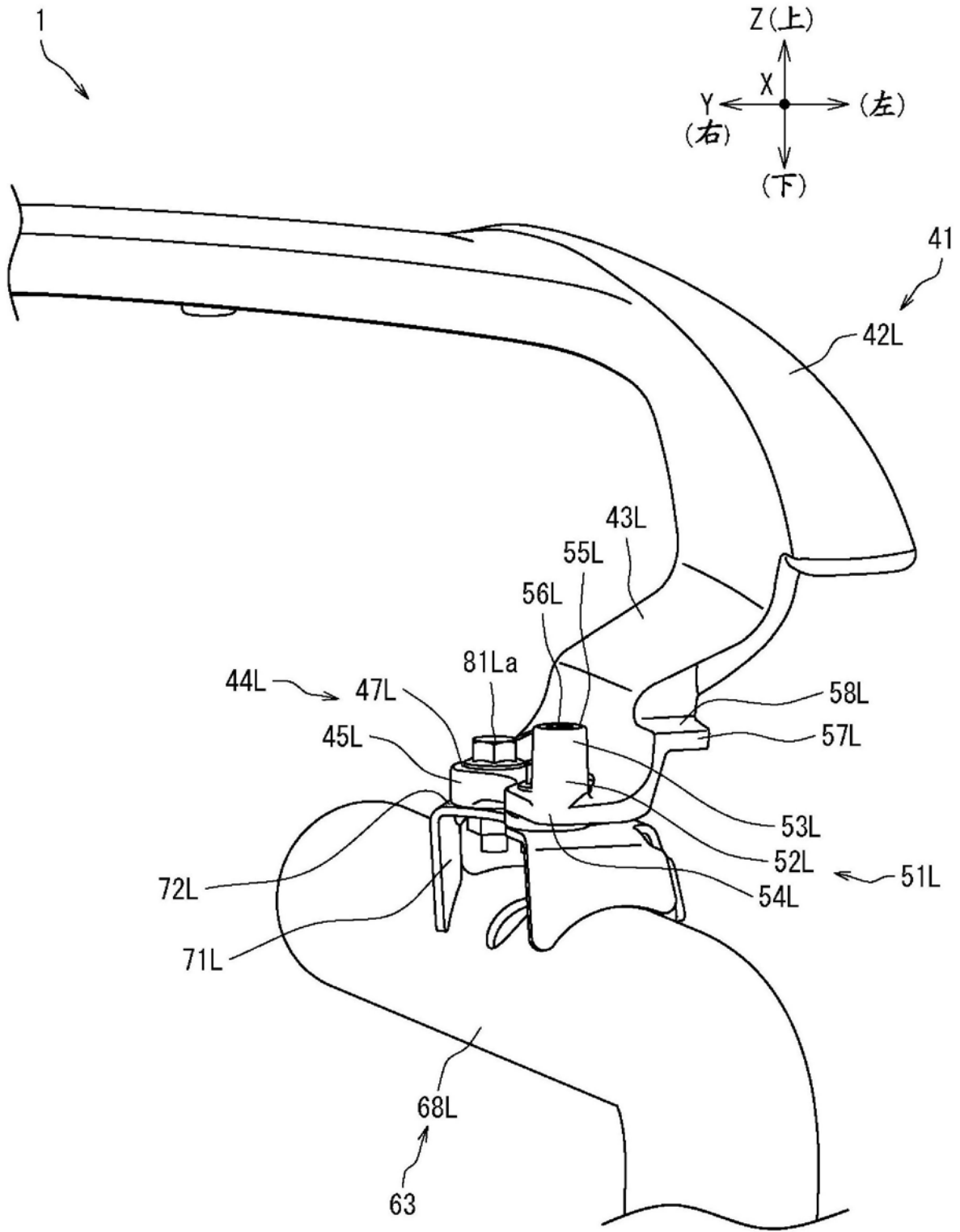


图7

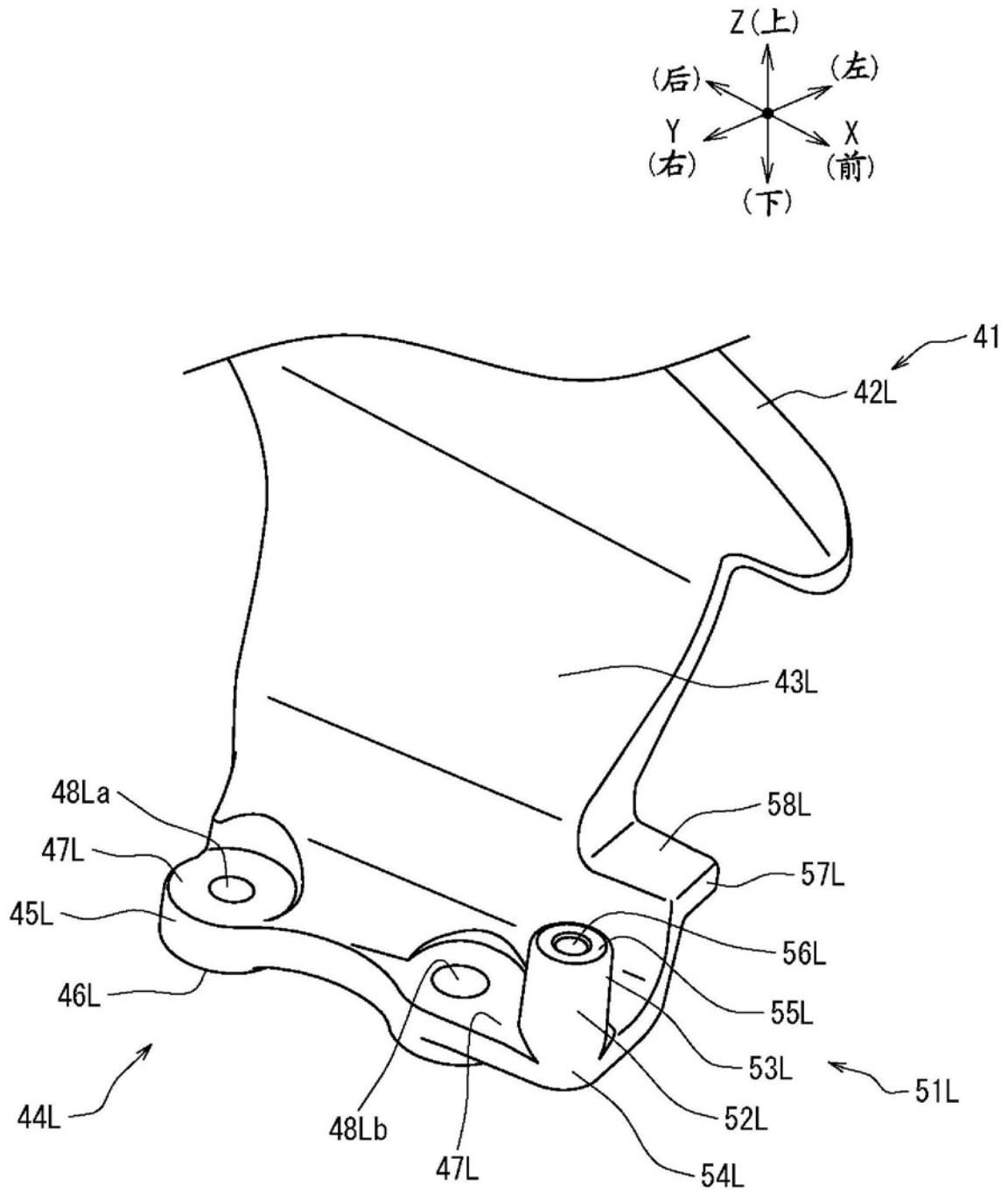


图8

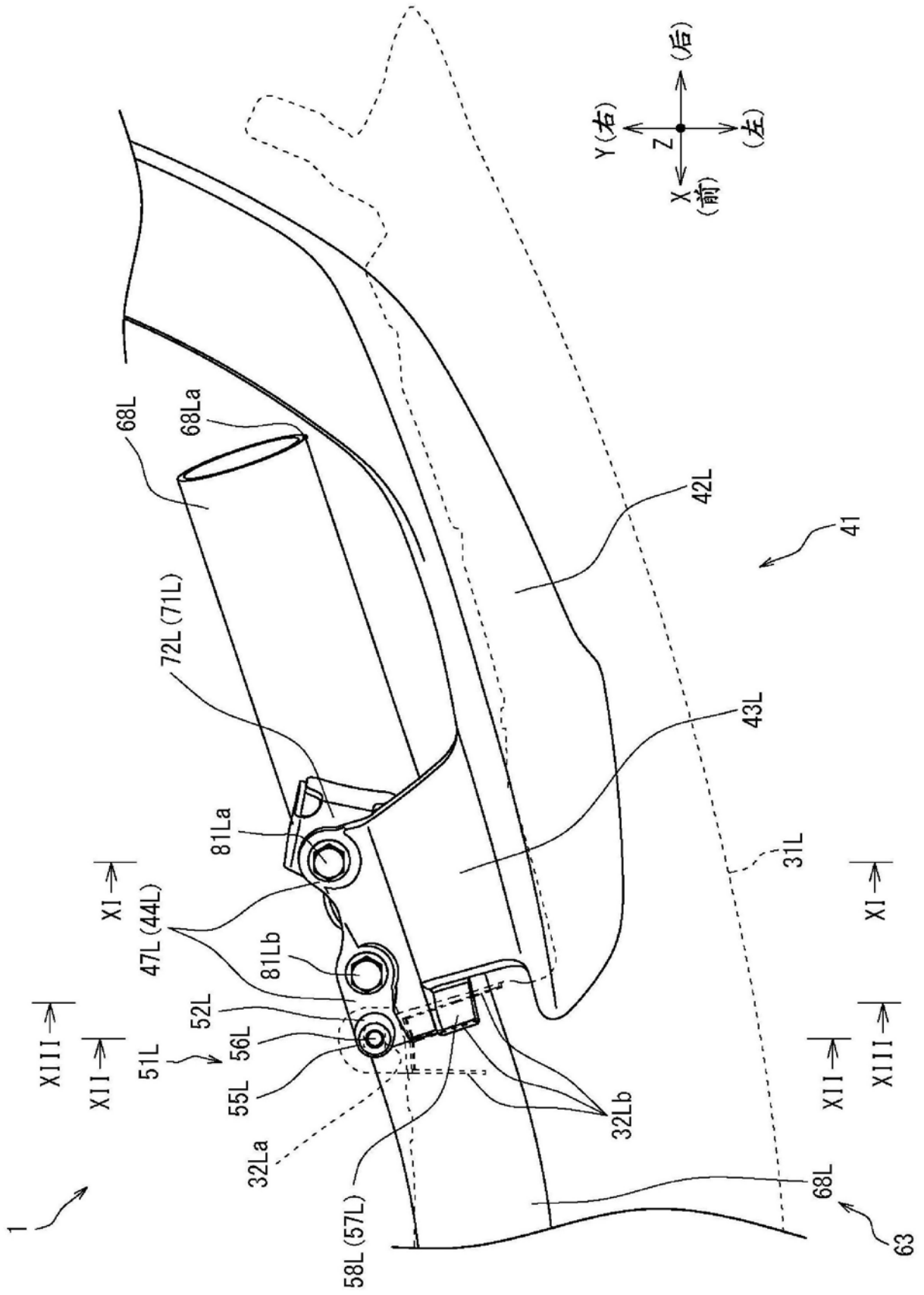


图9

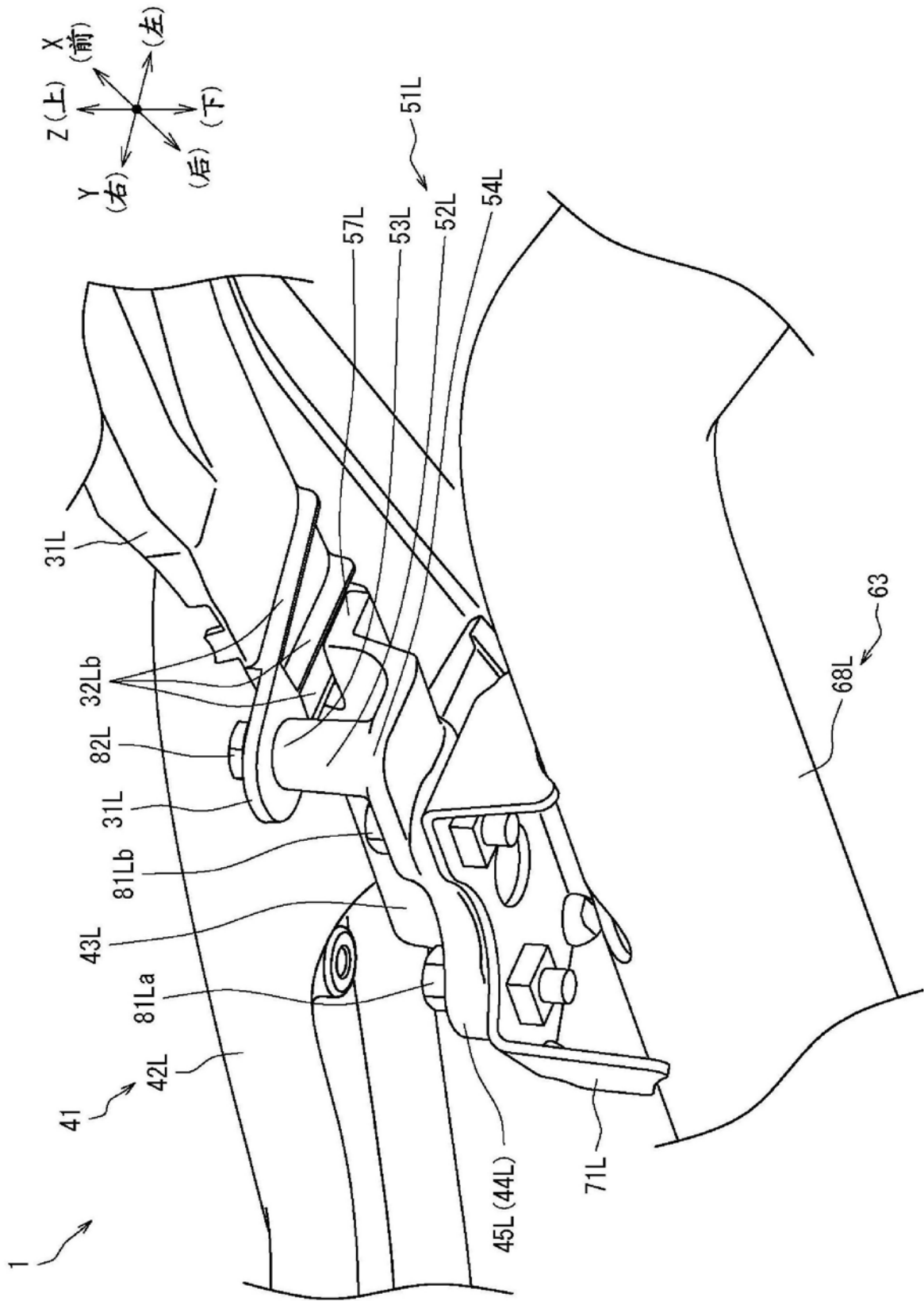


图10

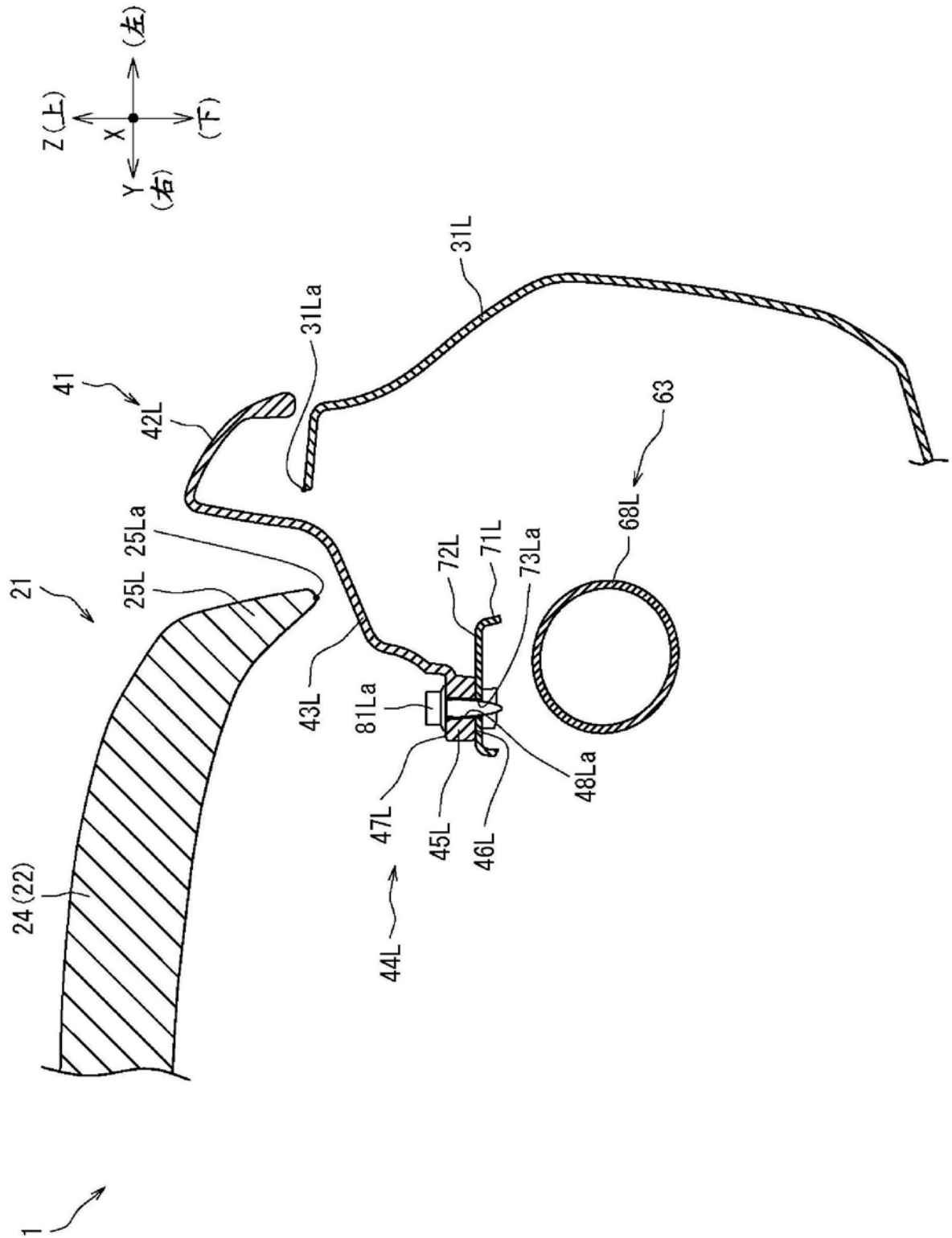


图11

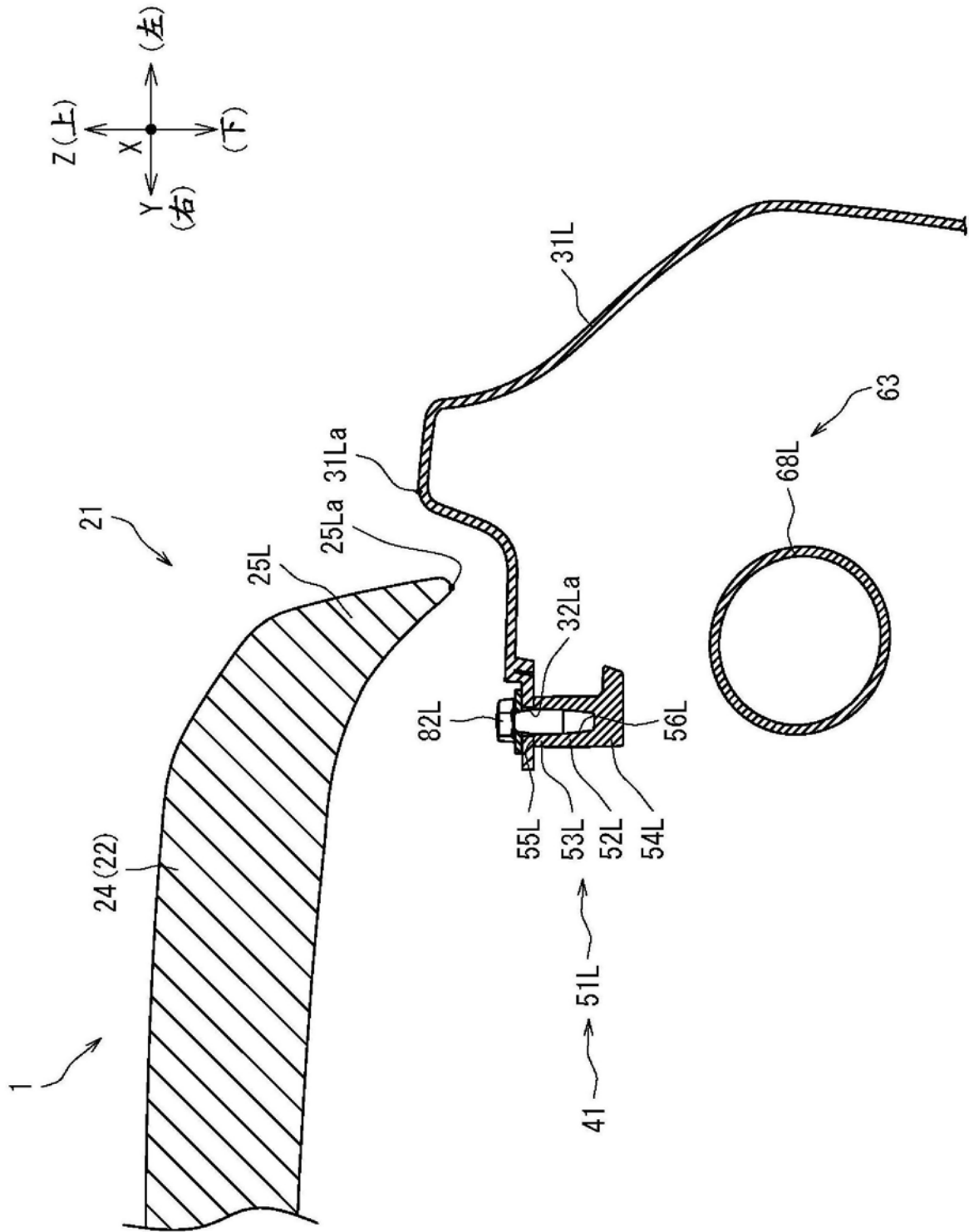


图12

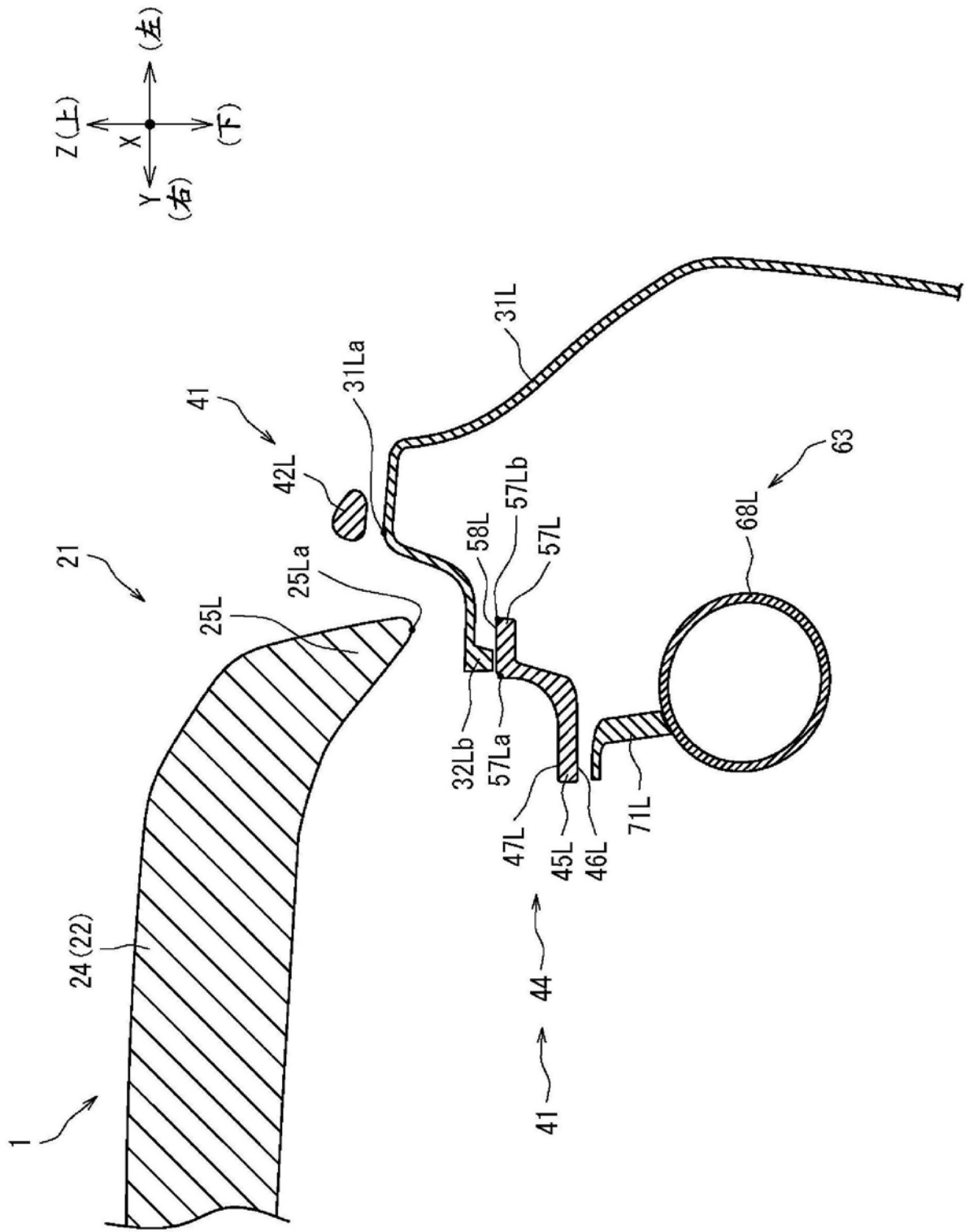


图13