

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第4620367号
(P4620367)

(45) 発行日 平成23年1月26日 (2011. 1. 26)

(24) 登録日 平成22年11月5日 (2010. 11. 5)

(51) Int. Cl.

F 1

B 6 2 M 7/02 (2006. 01)
B 6 2 J 23/00 (2006. 01)
B 6 2 K 11/04 (2006. 01)
F 0 2 M 69/04 (2006. 01)

B 6 2 M 7/02 A
 B 6 2 J 23/00 E
 B 6 2 K 11/04 E
 F 0 2 M 69/04 P

請求項の数 6 (全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2004-61640 (P2004-61640)
 (22) 出願日 平成16年3月5日 (2004. 3. 5)
 (65) 公開番号 特開2005-247170 (P2005-247170A)
 (43) 公開日 平成17年9月15日 (2005. 9. 15)
 審査請求日 平成19年2月23日 (2007. 2. 23)

(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 110001081
 特許業務法人クシブチ国際特許事務所
 (74) 代理人 100091823
 弁理士 柳 渕 昌之
 (74) 代理人 100101775
 弁理士 柳 渕 一江
 (72) 発明者 黒川 雅也
 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 河野 智治
 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燃料噴射装置の配置構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

燃料噴射装置を有するエンジンを搭載したオフロード用の自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造において、車体フレームがヘッドパイプから車体後方に指向して後下がりに傾斜するメインフレームを備え、メインフレームの上半部に燃料タンクを配置し、燃料タンクに連続してメインフレームの下半部に車体前後方向の中央部を着座位置として低くする車体カバーを配置し、前記エンジンをメインフレームの傾斜部分に近接して配置するとともに、このメインフレームの傾斜部分に前記燃料噴射装置のボディをほぼ完全にオーバーラップさせるように配置し、前記燃料噴射装置を前記車体カバーの中央部よりも前方に配置したことを特徴とする自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造。

【請求項 2】

前記車体フレームの後部は前記車体フレームの前部よりも幅広に形成し、前記メインフレームのうち前記幅広の部分で前記燃料噴射装置がオーバーラップすることを特徴とする請求項 1 記載の自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造。

【請求項 3】

前記エンジンのシリンダヘッドとメインフレームとの間に前記燃料噴射装置を配置したことを特徴とする請求項 1 又は 2 記載の自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造。

【請求項 4】

前記エンジンのシリンダヘッドとスロットルボディとメインフレームとの間に前記燃料噴射装置を配置したことを特徴とする請求項 1 乃至 3 のいずれか一項記載の自動二輪車に

10

20

おける燃料噴射装置の配置構造。

【請求項 5】

前記エンジンのシリンダヘッドは、車体の略中心部において車体フレームの傾斜部分に近接し、前記燃料噴射装置は、前記シリンダヘッドと前記車体フレームの傾斜部分で挟まれた領域内に配置されたことを特徴とする請求項 1 乃至 4 のいずれか一項記載の自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造。

【請求項 6】

燃料噴射装置を有するエンジンを搭載したオフロード用の自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造において、車体フレームがヘッドパイプから車体後方に指向して後下がり
に傾斜するメインフレームを備え、メインフレームの上半部に燃料タンクを配置し、燃料
タンクに連続してメインフレームの下半部に車体前後方向の中央部を着座位置として低く
する車体カバーを配置し、前記エンジンをメインフレームの傾斜部分に近接して配置する
とともに、このメインフレームの傾斜部分に前記燃料噴射装置のボディをほぼ完全にオー
バーラップさせるように配置し、前記燃料噴射装置の一部の頂部をメインフレームの上方
に突出させ、その頂部を車体カバーの裏面に接近させた状態で配置したことを特徴とする
自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造。

10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、燃料噴射装置を有するエンジンを搭載した自動二輪車における燃料噴射装置
の配置構造に関する。

20

【背景技術】

【0002】

一般に、車両用エンジンにおいて、燃料制御の精度を向上させ、或いは排気ガスの清浄
化、低燃費化等の観点から燃料供給手段として、キャブレターに代えて燃料噴射装置を採
用したものが提案されている。このような燃料噴射式エンジンを自動二輪車に搭載した場
合、当該燃料噴射装置をエンジンの気筒に取り付ける分だけ、エンジン全高が高くなり、
自動二輪車の全高が高くなるという問題がある。

これを解消するために、例えば、自動二輪車に搭載したエンジンの気筒を車体前側へ傾
斜させ、燃料噴射装置の弁軸をシリンダ軸と略平行に配置させたものが提案されている（
例えば、特許文献 1）。 30

【0003】

ところで、自動二輪車にはオフロード車両があり、これらにあってはライダーの操作要
求に対してより機敏な動作が求められるため、車両全体を小型化することが望ましい。こ
のようなオフロード車両に対し、特許文献 1 に記載されたような燃料噴射装置の配置構造
を適用することが考えられる。

【特許文献 1】特許第 2 9 9 5 1 9 8 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

40

しかし、従来の構成では、エンジンの気筒と略平行に弁軸を設けているため、車体フレ
ームを構成するメインフレームとエンジンとの間に大きなスペースが生じるとともに、燃
料噴射装置とメインフレームとの間にも大きなスペースが生じる。

そのため、このような構成をオフロード車両に適用したとしても、レイアウト効率の更
なる向上を図ることが難しく、車両の小型化の達成が困難になる等の問題があった。

【0005】

そこで、本発明の目的は、上述した従来の技術が有する課題を解消し、レイアウト効率
を向上させ、車体を大型化させることなく、燃料噴射式エンジンを搭載した自動二輪車に
おける燃料噴射装置の配置構造を提供することにある。

【課題を解決するための手段】

50

【 0 0 0 6 】

上記目的を達成するために、本発明は、燃料噴射装置を有するエンジンを搭載したオフロード用の自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造において、車体フレームがヘッドパイプから車体後方に指向して後下がり傾斜するメインフレームを備え、メインフレームの上半部に燃料タンクを配置し、燃料タンクに連続してメインフレームの下半部に車体前後方向の中央部を着座位置として低くする車体カバーを配置し、前記エンジンをメインフレームの傾斜部分に近接して配置するとともに、このメインフレームの傾斜部分に前記燃料噴射装置のボディをほぼ完全にオーバーラップさせるように配置し、前記燃料噴射装置を前記車体カバーの中央部よりも前方に配置したことを特徴とする。

この発明では、メインフレームに燃料噴射装置をオーバーラップさせて配置したため、車体フレームを構成するメインフレームと、エンジンとの間に殆ど大きなスペースが生じなくなり、レイアウト効率が向上し、車体の小型化が図られる。

車体カバーの低くなった中央部は着座位置となるが、この中央部よりも前方に燃料噴射装置を配置することにより、着座位置を低い位置に設定することができ、ライダーはより自由な動作を行うことが可能になる。

【 0 0 0 7 】

この場合において、前記車体フレームの後部は前記車体フレームの前部よりも幅広に形成し、前記メインフレームのうち前記幅広の部分で前記燃料噴射装置がオーバーラップしてもよい。

エンジンのシリンダヘッドとメインフレームとの間に燃料噴射装置を配置してもよい。

また、エンジンのシリンダヘッドとスロットルボディとメインフレームとの間に燃料噴射装置を配置してもよい。一般に、エンジンにおいて、シリンダヘッドはシリンダブロックよりも幅狭であることが多い。このような場合、シリンダヘッドとメインフレームとで形成される空間に燃料噴射装置を配置することにより、より狭い空間を有効活用することが可能になる。

【 0 0 0 9 】

さらに、エンジンのシリンダヘッドは、車体の略中心部において車体フレームの傾斜部分に近接し、燃料噴射装置は、シリンダヘッドと車体フレームの傾斜部分で挟まれた領域内に配置されていてもよい。

オフロード車両では、着座位置の略真下に重心がくるように、シリンダヘッドを車体の略中心部に配置することが多いが、そのシリンダヘッドとフレームの傾斜部分で挟まれた領域内に燃料噴射装置を配置することにより、エンジン部品を車体の略中心部に集中させることができるとともに、レイアウト効率を向上させることができる。

また、燃料噴射装置を有するエンジンを搭載したオフロード用の自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造において、車体フレームがヘッドパイプから車体後方に指向して後下がり傾斜するメインフレームを備え、メインフレームの上半部に燃料タンクを配置し、燃料タンクに連続してメインフレームの下半部に車体前後方向の中央部を着座位置として低くする車体カバーを配置し、前記エンジンをメインフレームの傾斜部分に近接して配置するとともに、このメインフレームの傾斜部分に前記燃料噴射装置のボディをほぼ完全にオーバーラップさせるように配置し、前記燃料噴射装置の一部の頂部をメインフレームの上方に突出させ、その頂部を車体カバーの裏面に接近させた状態で配置してもよい。

【 発明の効果 】

【 0 0 1 0 】

本発明では、レイアウト効率を向上し、車体を大型化させることなく、燃料噴射式エンジンを搭載することができる。

【 発明を実施するための最良の形態 】

【 0 0 1 1 】

以下、本発明の一実施形態を添付図面に基づいて説明する。

図 1 及び図 2 は、荒地走行（オフロード）用の自動二輪車（トライアル車両）を示す。

この自動二輪車は、車体フレーム 1 を備え、この車体フレーム 1 は前端部に配置されたヘッドパイプ 2 と、このヘッドパイプ 2 から車体後方に指向し、車体の幅方向に間隔をあけて後下がり傾斜して延びる一対のメインフレーム 3 と、このメインフレーム 3 の下方に当該メインフレーム 3 よりも大きい角度で、同じく車体の幅方向に間隔をあけて後下がり傾斜して延びる一対のダウンチューブ 4 と、これらメインフレーム 3 及びダウンチューブ 4 を連結する連結部 5 とを備えて構成されている。

ヘッドパイプ 2 には、前輪 6 を支持するフロントフォーク 7 が操向可能に連結されるとともに、メインフレーム 3 の下端部には、後輪 9 を支持するリアフォーク 10 が上下揺動可能に連結され、このリアフォーク 10 と車体フレーム 1 間には、リアクッション 11 が介装されている。

10

【 0 0 1 2 】

メインフレーム 3 の上半部の間には、燃料タンク 41 が載置され、この燃料タンク 41 には、燃料ポンプ 45 が取り付けられている。また、この燃料タンク 41 に連続して、メインフレーム 3 の下半部の上部には、車体前後方向の中央部 43A を低くする車体カバー 43 が配置されている。

【 0 0 1 3 】

メインフレーム 3 とダウンチューブ 4 の間には、図 3 に示すように、複数のブラケットを介して単気筒の 4 サイクルエンジン 13 が、車体フレーム 1 の傾斜部分（メインフレーム 3）に近接するように取り付けられており、このエンジン 13 は、その下面がエンジンガード 14 で覆われている。このエンジン 13 の動力は、チェン伝動装置 15（図 1）を介して、後輪 9 に伝達される。上記エンジン 13 は、シリンダブロック 16 とシリンダ 17 とシリンダヘッド 18 とを備え、このシリンダヘッド 18 の前側には排気管 19 が接続されており、この排気管 19 は、エンジン 13 の左側を通して車体の後方へ延び、マフラ 19A に連結されている。

20

【 0 0 1 4 】

シリンダ 17 には、図 4 及び図 5 に示すように、ピストン 20 が摺動自在に設けられ、このピストン 20 は、コンロッド 23 を介してクランク軸 21 に連結され、このクランク軸 21 はクランクケース 22 に軸支されている。

また、シリンダヘッド 18 の後側には、図 4 に示すように、シリンダ 17 の軸線 L にはほぼ直交してスロットルボディ 24 が連結され、このスロットルボディ 24 には、図示を省略したエアクリーナを介して、清浄化された燃焼用空気が供給されている。

30

スロットルボディ 24 は、アイドリング調整スクリュー 25 とスロットルバルブ 26 とを備え、アイドリング調整時に、例えば、スクリュー 25 を右に回すと、スロットルバルブ 26 の開度が開き、供給される空気の量が多くなってエンジン回転数が上昇し、スクリュー 25 を左に回すと、スロットルバルブ 26 の開度が閉じ、空気の量が少なくなってエンジン回転数が下降する。

【 0 0 1 5 】

スロットルバルブ 26 の下流は、シリンダヘッド 18 の吸気通路 28 に臨み、この吸気通路 28 には、インジェクタ（燃料噴射装置） 31 が臨んでいる。

このインジェクタ 31 は、シリンダヘッド 18 に直付けされ、インジェクタ 31 の軸線 L1 がスロットルボディ 24 の軸線 L2 に対し、所定角度（鋭角）を持って取り付けられている。これが取り付けられた状態では、インジェクタ 31 の頂部の高さ H1 と、シリンダヘッド 18 の頂部の高さ H2 とがほぼ一致するため、エンジン 13 の高さが、インジェクタ 31 を取り付けしていないものとほぼ同等になり、エンジン高さを低く抑えることができ、これを搭載した場合の車体の小型化が図られる。

40

【 0 0 1 6 】

このインジェクタ 31 は、図 3 にも示すように、自動二輪車の車体の高さ方向において、そのボディ 31A をほぼ完全にメインフレーム 3 にオーバーラップさせるように配置され、しかも、その一部の頂部 31B をメインフレーム 3 の上方に突出させ、その頂部 31B を車体カバー 43 の裏面に接近させた状態で配置されている。

50

本構成では、エンジン 13 を、メインフレーム 3 の傾斜部分に近接させ、インジェクタ 31 をシリンダヘッド 18 に直付けし、しかもインジェクタ 31 をメインフレーム 3 にオーバーラップさせて配置したため、このメインフレーム 3 と、エンジン 13 との間に大きなスペースが生じなくなり、レイアウト効率が向上し、車体の小型化が図られる。

【0017】

このインジェクタ 31 は、図 2 に示すように、一対のメインフレーム 3 間のほぼ中間位置に、しかも、車体カバー 43 の低くなった中央部 43A よりも前方に配置される。車体カバー 43 の低くなった中央部 43A は着座位置となるが、中央部 43A よりも前方にインジェクタ 31 を配置することにより、着座位置を低い位置に設定することができ、ライダーはより自由な動作を行うことが可能になる。

10

このインジェクタ 31 は、図 4 に示すように、燃料チューブの接続口 31C を備え、この接続口 31C には、上記燃料ポンプ 45（図 1 参照）が接続され、この燃料ポンプ 45 を介して燃料が供給される。

【0018】

スロットルボディ 24 には、電子制御装置 ECU が一体的に取り付けられており、この電子制御装置 ECU は、図示を省略した信号ケーブルを介して、上記インジェクタ 31 のカプラ 31D に接続されている。

電子制御装置 ECU は、4 サイクルエンジンの場合、例えば、クランク軸 21 の 2 回転（720°）に対し 1 回の割合で、スロットルバルブ 26 の開度、及びエンジン回転数 NE 等から、インジェクタ 31 の燃料噴射量を演算し、この演算結果をインジェクタ 31 に送り、インジェクタ 31 を介して燃料噴射量に相当する時間分だけ、シリンダヘッド 18 の吸気通路 28 に燃料を噴射する。

20

【0019】

クランクケース 22 には、図 4 及び図 5 に示すように、クランク軸 21 の他に、メイン軸 33 と、カウンター軸 34 と、シフトドラム 35 と、シフトスピンドル 36 と、シフトフォーク 37 とが支持され、これらによって、常時噛み合い式の歯車変速装置が構成されている。ここで、クランク軸 21 の回転力は、図 5 に示す摩擦式の多板クラッチ 101 を介して、メイン軸 33 に伝動され、或いは切断される。

このクランク軸 21 は、ローラーベアリング 114 と、ラジアルボールベアリング 115 とで両持ち支持されている。

30

【0020】

この多板クラッチ 101 は、メイン軸 33 と同軸心に配置され、クラッチディスク 102A を有するクラッチアウター 102 と、クラッチプレート 103A を有するクラッチセンター 103 と、クラッチディスク 102A にクラッチプレート 103A を押し付けてクラッチ接続を行なうための軸方向に移動可能なプレッシャープレート 104 と、このプレッシャープレート 104 をクラッチ接続方向に付勢する複数のクラッチスプリング 105 と、上記プレッシャープレート 104 をクラッチ接続解除方向に移動させるクラッチ解除機構 106 とを備えて構成される。

このクラッチ解除機構 106 は、リリースシリンダ 107 を備え、このリリースシリンダ 107 内のオイル充填された空間部 107A は、クラッチレバー（図示せず）に接続されたオイルシリンダに接続されている。

40

なお、110 はキック軸であり、111 はカムチェーン、112 はカムシャフト、113 はロッカーシャフトである。

【0021】

上記クランク軸 21 の多板クラッチ 101 側の軸端には歯車 108 が固定され、この歯車 108 には多板クラッチ 101 のクラッチアウター 102 に固定された歯車 109 が噛み合う。従って、クランク軸 21 が回転すると、常時、歯車 108、109 を介してクラッチアウター 102 が回転する。

クラッチ接続時には、クラッチレバー（図示せず）が操作され、空間部 107A に充填されたオイルが、クラッチレバーに接続されたオイルシリンダ側に逃げる。すると、クラ

50

ッチスプリング１０５の付勢力によって、プレッシャープレート１０４が図中で右方向に移動し、クラッチディスク１０２Ａがクラッチプレート１０３Ａに圧接し、クラッチアウト１０２の回転力が、クラッチセンター１０３を介し、メイン軸３３に伝えられる。これに対し、クラッチ接続解除時には、クラッチレバー（図示せず）が操作され、リリースシリンダ１０７の空間部１０７Ａにオイルが充填され、圧力が上昇し、プレッシャープレート１０４が図中で左方向に移動する。これによって、クラッチディスク１０２Ａとクラッチプレート１０３Ａとの圧接が解除され、クラッチセンター１０３が空回りし、メイン軸３３への動力伝達が断たれる。

【００２２】

上記クランク軸２１からメイン軸３３に伝達された回転力は、上記歯車変速装置を介して、例えば１速、２速又は３速のように変速されて、カウンター軸３４に伝達され、このカウンター軸３４に歯車を介して連結された出力軸（図示せず）に伝達され、エンジン１３の動力として、当該出力軸からチェン伝動装置１５を介して後輪９に伝達される。

10

【００２３】

例えば１速、２速又は３速のように変速する場合、自動二輪車のクランクケースに装着されたチェンジペダル（図示せず）が操作される。

このチェンジペダルを操作する場合、この操作に先立って、まず、上記クラッチレバー（図示せず）が操作され、多板クラッチ１０１を介して、クランク軸２１とメイン軸３３との間の連絡が切断される。

つぎに、これを切断した状態で、上記チェンジペダルが操作される。このチェンジペダルは、図４に示すシフトスピンドル３６に連結されており、このチェンジペダルが操作されると、シフトスピンドル３６が回転し、これに連動して、歯車機構（図示せず）を介してシフトドラム３５が回転する。この回転によって、シフトドラム３５の溝（図示せず）に係合したシフトピン３７Ａを介して、シフトフォーク３７のいずれかが、軸方向にスライド動作し、この動作したシフトフォーク３７が、カウンター軸３４上のいずれかの歯車３４Ａ（図５）を軸方向に移動し、メイン軸３３上のいずれかの歯車３３Ａ（図５）と噛み合わせる。

20

【００２４】

噛み合う歯車によって、その変速比が決定され、クランク軸２１からメイン軸３３に伝達された回転力が、その変速比に従って、１速、２速又は３速のように変速されて、カウンター軸３４に伝達され、このカウンター軸３４に歯車を介して連結された出力軸（図示せず）に伝達され、エンジン１３の動力として、当該出力軸からチェン伝動装置１５を介して後輪９に伝達される。

30

【００２５】

上記エンジン１３は、水冷式エンジンである。図１を参照し、シリンダヘッド１８のウォータージャケットには、一対のホース５１の一端が接続され、各ホース５１の他端は、ダウンチューブ４間に支持されたラジエータ５３に接続されている。５５は、ラジエータ用のファンである。エンジンの駆動により、図示を省略したウォーターポンプが駆動され、ウォータージャケットでエンジンを冷却した冷却水が、ラジエータ５３に循環し、走行による風で冷却されて、ウォータージャケットに循環する。

40

【００２６】

上記エンジン１３にはオルタネータ１１７（図５）が連結され、このオルタネータ１１７には、レギュレータ６１を介して、用途の異なる２つのコンデンサ６２，６３が接続される。一方のコンデンサ６２は、イグニッションコイル６４を介して、エンジン１３の点火プラグ１１８（図５）に接続され、この点火プラグ１１８に、イグニッションコイル６４で昇圧された電圧を印加する。他方のコンデンサ６３は、上述したインジェクタ３１及び燃料ポンプ４５に接続され、燃料噴射系に用いられる。２つのコンデンサ６２，６３は、メインフレーム３の下端部に、一部がオーバーラップするか、或いは、当該下端部の下面と面一になるように設置されており、これによれば、レイアウト効率が向上される。２つのコンデンサ６２，６３に分けたことにより、燃料噴射系では、イグニッションコイル

50

64によるノイズの影響を受け難い制御が可能になる。

【0027】

本実施形態では、メインフレーム3の傾斜部分に近接配置させたエンジン13のシリンダヘッド18にインジェクタ31を直付けし、このインジェクタ31を、車体の高さ方向において、メインフレーム3とオーバーラップするように配置したため、メインフレーム3とエンジン13との間に大きなスペースが生じなくなり、レイアウト効率が向上し、車体の小型化が図られる。通常、エンジン13においては、シリンダヘッド18はシリンダブロック16よりも幅狭であることが多く、このような場合、シリンダヘッド18とメインフレーム3とで形成される空間に、インジェクタ31を配置することにより、より狭い空間を有効活用することができる。また、シリンダヘッド18とスロットルボディ24と

10

【0028】

上記構成において、エンジン13のシリンダ17の軸線Lは、僅かに、車体前側へ傾斜するものの、殆ど鉛直方向に向いている。従って、エンジン13を囲うダウンチューブ4が前輪6側に大きく張り出すことがない。この構成では、フロントフォーク7におけるサスペンションストロークを大きく設定しても、前輪6と、ダウンチューブ4に取り付けられたラジエータ53との干渉を回避することができる。

【0029】

図6は、オフロード車両の構成を示す。

20

このオフロード車両70は、車体フレーム71のヘッドパイプ72にフロントフォーク73を取り付け、このフロントフォーク73で前輪74を支え、フロントフォーク73にハンドル75を取り付けて構成される。車体フレーム71の上部(左右一対のメインフレーム76, 77)には燃料タンク78が取り付けられ、この燃料タンク78の下方にはエンジン79を備える。また、車体フレーム71の後端部(左右のピボットプレート80, 81)にはリヤスイングアーム82がスイング自在に取り付けられ、このリヤスイングアーム82の後部には後輪83が取り付けられる。

【0030】

リヤスイングアーム82の前端部近傍にはリンク機構84が取り付けられ、このリンク機構84にはリヤクッション85の下部85bが取り付けられる。また、このリヤクッション85の上部85aは、車体フレーム71の後上部(ピボットプレート80, 81の上部81a, 82a)に取り付けられ、さらに、車体フレーム71の後部にはリヤフレーム86が取り付けられ、このリヤフレーム86の上部にシート87が取り付けられる。なお、90はフロントフェンダ、91はフロントカウル、92はラジエータ、93はエアクリーナ、95はマフラ、96はリヤカバー、97は第1吸気口、98は第2吸気口、99はリヤフェンダである。

30

【0031】

本実施形態においても、エンジン79が、メインフレーム76, 77の傾斜部分に近接配置されるとともに、エンジン79のシリンダヘッド79aにインジェクタ100が直付けされ、このインジェクタ100が、車体の高さ方向において、メインフレーム76, 77とオーバーラップするように配置される。

40

従って、メインフレーム76, 77とエンジン79との間に大きなスペースが生じなくなり、オフロード車両70の小型化が図られる。

【0032】

以上、本発明による自動二輪車における燃料噴射装置の配置構造の一実施形態を説明したが、本発明は、これに限定されるものではない。その要旨の範囲を逸脱することなく種々の設計変更が可能である。

【図面の簡単な説明】

【0033】

【図1】本発明による自動二輪車の側面図である。

50

【図 2】車体フレームの平面図である。

【図 3】車体フレームを拡大して示す図である。

【図 4】エンジンの断面図である。

【図 5】同エンジンの断面図である。

【図 6】別の実施形態を示す側面図である。

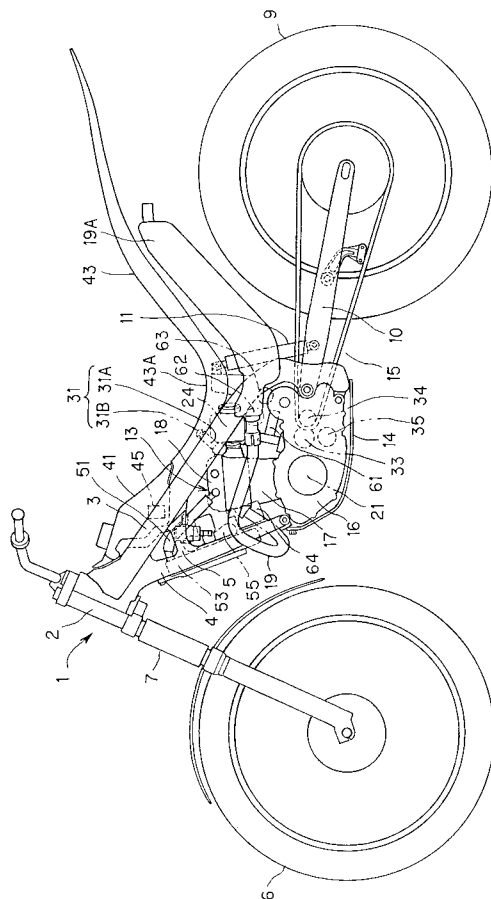
【符号の説明】

【 0 0 3 4 】

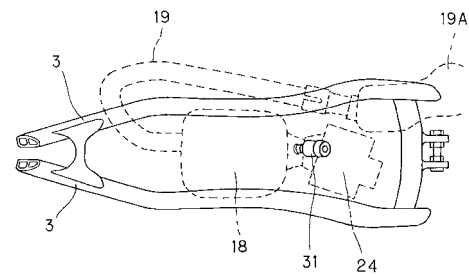
- 1, 7 1 車体フレーム
- 2, 7 2 ヘッドパイプ
- 3, 7 6, 7 7 メインフレーム
- 4 ダウンチューブ
- 7 フロントフォーク
- 1 3, 7 9 エンジン
- 1 8 シリンダヘッド
- 2 4 スロットルボディ
- 3 1, 1 0 0 インジェクタ（燃料噴射装置）
- 4 3 車体カバー
- 4 3 A 中央部
- 4 5 燃料ポンプ

10

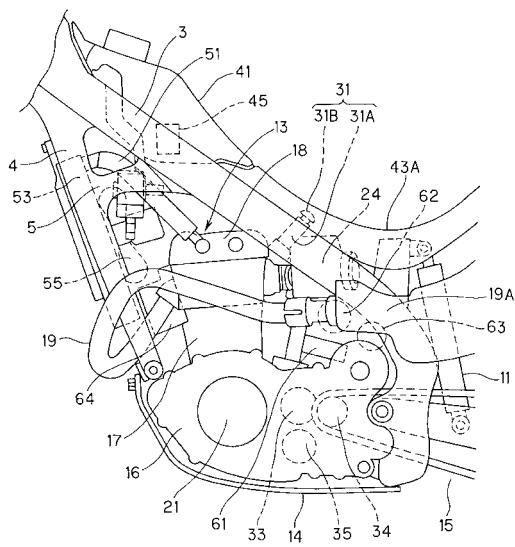
【図 1】



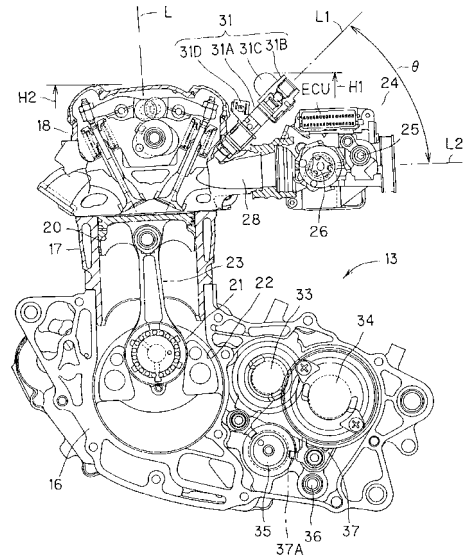
【図 2】



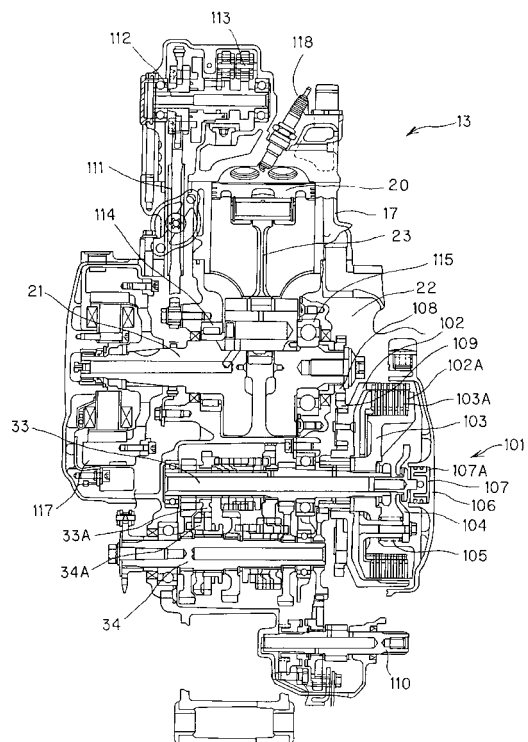
【図 3】



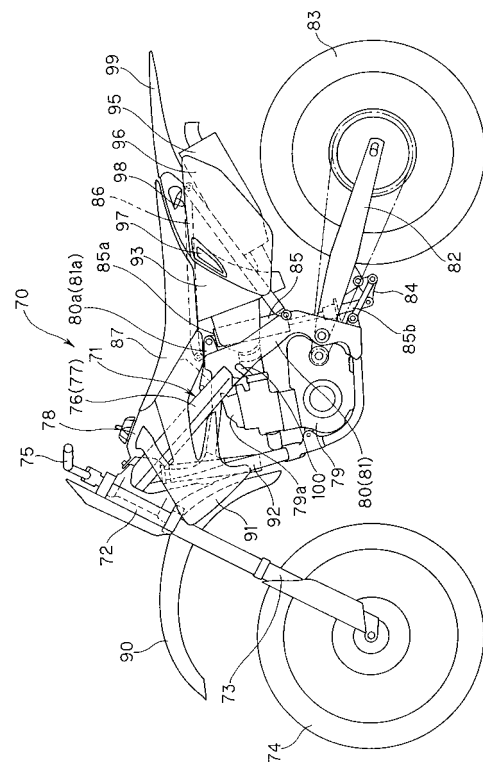
【図 4】



【図 5】



【図 6】



フロントページの続き

審査官 見目 省二

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

(58)調査した分野(Int.Cl. , D B 名)

B 6 2 M	7 / 0 2
B 6 2 J	2 3 / 0 0
B 6 2 K	1 1 / 0 4
F 0 2 M	6 9 / 0 4