

[19] 中华人民共和国国家知识产权局

[51] Int. Cl.
B62J 1/28 (2006.01)



[12] 发明专利说明书

专利号 ZL 01821864.4

[45] 授权公告日 2006年1月11日

[11] 授权公告号 CN 1235762C

[22] 申请日 2001.7.19 [21] 申请号 01821864.4

[30] 优先权

[32] 2001.1.9 [33] JP [31] 1320/01

[86] 国际申请 PCT/JP2001/006301 2001.7.19

[87] 国际公布 WO2002/055367 日 2002.7.18

[85] 进入国家阶段日期 2003.7.9

[71] 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 山口正昭 柳田贵之 大坪守

田中纯

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 何腾云

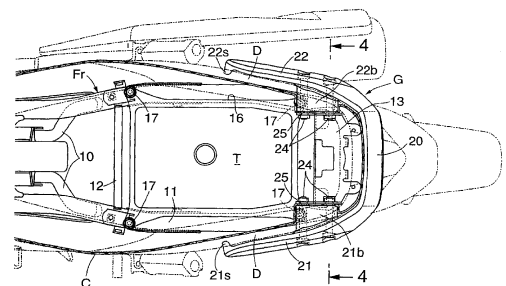
权利要求书 2 页 说明书 11 页 附图 14 页

[54] 发明名称

机动二轮车的扶手杆安装构造

[57] 摘要

本发明公开了一种机动二轮车的扶手安装构造，安装在后部车架(Fr)的车座轨(11)上的扶手(G)形成为前方开放的(U)字状，其左右两侧部(21、22)，其中间部安装在车座轨(11)上，其前半部悬臂状向前方延伸，在其前端内侧设置向内方突出的制动部(21s、22s)，乘员在瞬间可以迅速握住扶手，而且可抑制握持的手向脱出方向的移动，可靠进行其握持。



1. 一种机动二轮车的扶手杆安装构造，固定在车架（F）的后部的扶手杆（G, G'）由沿横过其车架（F）的后部的方向配置的基部（20）和从该基部（20）的左右向前方一体地延长的左右两侧部（21, 22）形成为俯视为前方开放的U字状，其特征在于，

把上述左右两侧部（21, 22）的前后方向的中间部安装在车架（F）的后部两侧上，把这些两侧部（21, 22）的前半部从这些安装部（25）向车架（F）的前方悬臂状地延长，在它们的自由端部的内侧，以制动部（21s, 22s）的内端面和车体罩（C）的外侧面之间隔开一定间隙的方式，一体地设置向内方凸出的制动部（21s, 22s）。

2. 如权利要求1或2所述的机动二轮车的扶手杆安装构造，其特征在于，上述扶手杆（G, G'）在搭载在车架（F）上的燃烧箱（T）的后方安装在车架（F）上。

3. 如权利要求1所述的机动二轮车的扶手杆安装构造，其特征在于，在上述制动部（21s, 22s）的后方，在上述左右两侧部（21, 22）的内侧上部空开可以通过缚货用的带子（31）的间隔地一体地设置防止该带子（31）偏移用的爪片（30）。

4. 一种机动二轮车的扶手杆安装构造，该扶手杆（G'）由沿横过其车架（F）的后部的方向配置的基部（20）和从该基部（20）的左右向前方一体地延长的左右两侧部（21, 22）形成为俯视为前方开放的U字状，其特征在于，

在车体罩（C）的后部形成用于安装扶手杆（G'）的凹状的安装部（25），该扶手杆（G'）的左右两侧部（21, 22）通过前后一对的螺栓（24）与车架（F）的后部车架（Fr）和车体罩（C）的上述安装部（25）固定在一起，在该车体罩（C）的上述安装部（25）上形成，在形成于该车体罩（C）并且使前后一对的螺栓（24）贯通的前后一对的安装孔（25c）的中间，相比于该安装孔（25c）周围的车体罩（C）的喷漆外面向扶手杆（G'）侧鼓出的鼓出部（25a），该鼓出部（25a）

进行导向，以便避免扶手杆（G'）与车体罩（C）的喷漆外面接触，并把扶手杆（G'）安装在上述安装部（25）上。

5. 如权利要求4所述的机动二轮车的扶手杆的安装构造，其特征在于，在上述扶手杆（G'）的向车体罩（C）上安装的安装部（21b, 22b）的内面（21c, 22c）的下缘上形成倒角（21d, 22d），该倒角（21d, 22d）避免上述安装部（21b, 22b）与车体罩（C）的喷漆外面接触。

6. 如权利要求4所述的机动二轮车的扶手杆的安装构造，其特征在于，上述鼓出部（25a）朝向上述扶手杆（G'）的安装侧从车体罩（C）的外面起的高度逐渐变低。

7. 如权利要求4所述的机动二轮车的扶手杆的安装构造，其特征在于，上述鼓出部（25a）为上下延伸的多条肋。

机动二轮车的扶手杆安装构造

技术领域

本发明涉及设置在机动二轮车的车架后部的扶手杆的安装构造。

背景技术

以前，在机动二轮车上，在车座的后部设置乘员握住的扶手杆（侧把手）（参照日本特开昭 61—282176 号公报）。

可是，这样的扶手杆要求：

- （1） 乘员，特别是坐在车座上的乘员容易握住，
 - （2） 可以可靠地维持把手状态，
 - （3） 能快速地握住，
 - （4） 不妨碍车辆运转和上下车，
 - （5） 外观美观，
 - （6） 体积不大，
 - （7） 安装构造简单，安装操作容易，
 - （8） 扶手杆向车体上安装时，不损伤车体的漆面，
 - （9） 用于固定载置在扶手杆上的货物的缚货用的绳子、纽带等带子不会从扶手杆上离开，
- 等。

因此，本发明的目的在于，提供一种能满足这样的要求的新颖的机动二轮车的扶手杆构造。

发明内容

为了达到上述目的，本发明的第 1 技术方案，一种机动二轮车的扶手杆安装构造，固定在车架的后部的扶手杆由沿横过其车架的后部的方向配置的基部和从该基部的左右向前方一体地延长的左右两侧部形成为俯视为前方开放的 U 字状，其特征在于，把上述左右两侧部的前后方向的中间部安装在车架的后部两侧上，把这些两侧部的前半部

从这些安装部向车架的前方悬臂状地延长,在它们的自由端部的内侧,以制动部的内端面 and 车体罩的外侧面之间隔开一定间隙的方式,一体地设置向内方凸出的制动部。根据这样的特征,乘员根据需要可以握住上述扶手杆,这时,由于扶手杆的左右侧部的前半部悬臂状地向其安装部的前方延长,且在与车体罩之间形成上下开放的把握空间,并且从其安装部悬臂状延伸的前半部的周围遍及其全周都被开放,没有任何障碍物存在,所以乘员容易把手伸入其把握空间,可以在瞬间迅速地握住扶手杆,这时,上述安装部不会成为把握操作的障碍。另外,上述制动部可以抑制把握扶手杆的手的向脱出方向的移动,可以可靠地把握它。另外,可以使其把握位置不是规定位置的前方,可以使加在扶手杆上的弯曲力矩在规定的范围内。再有,由于扶手杆的两侧部分别在一个部位安装在车架上,所以其安装构造变得简单,其安装操作也变得简单,可以廉价地提供扶手。

根据这样的特征,除了起到与第1技术方案相同的效果而外,在制动部和车体罩之间乘员的衣服等难以被夹住,此外,在车体罩和制动部之间容易通过缚货用的绳子等。

为了达到上述目的,本发明的第2技术方案,其特征在于,在上述第1技术方案中,上述扶手杆在搭载在车架上的燃烧箱的后方安装在车架上。根据这样的特征,除了起到与第1技术方案相同的效果而外,机动二轮车自身的车宽不因扶手杆的安装而扩大。

为了达到上述目的,本发明的第3技术方案,在上述制动部的后方,在上述左右两侧部的内侧上部空开可以通过缚货用的带子的间隔地一体地设置防止该带子偏移用的爪片。根据这样的特征,上述扶手杆,由于乘员根据需要可以从地上或者坐在车座上的状态下握住上述扶手杆,这时,扶手杆的左右侧部的前半部呈悬臂状地向其安装部的前方延长并在与车体罩之间形成上下开放的把握空间,并且,从其安装部悬臂状延伸的前半部周围沿其全周都被开放而不存在任何障碍物,所以乘员容易把手伸入其把握空间,即使是瞬间的情况下,也可以迅速地握住其前半部即扶手杆,这时,上述安装部不会成为把握操

作的障碍。另外，上述制动部可以抑制握住扶手杆的手向脱出方向即其前后方向移动，可以可靠地进行把握。另外，可以使其把握的位置不会在规定位置的前方，可以使加在扶手杆上的弯曲力矩处于规定的范围以内，再有，由于制动部的内端面和车体罩的外面之间形成有一定的间隙，所以在该制动部和车体罩之间难以夹住乘员的衣服等。另外，由于在扶手杆的后方空出缚货用的绳子等带子可以通过的间隔，向内侧一体地凸出形成防止该带子滑动用的爪片，所以，载置在扶手杆上的货物用绳子、钮带等缚货用的带子固定时，可以更可靠地把带子卡定在爪片上，可以抑制该带子滑动，可以可靠地固定货物。另外，容易通过用于固定载置在扶手杆上货物的缚货用绳子等。再有，上述爪片，由于设置在扶手杆的左右侧部的内面上半部，所以难以碰到乘员的手。

另外，由于扶手杆的两侧部各在一个部位安装在车架上，所以，扶手杆和车架的安装部的构造变得简单，其安装操作也变得容易，可以廉价地提供扶手杆。

再有，由于扶手杆可以与车体罩一起固定在后部车架上，所以在可以简化其安装构造的同时可以提高其安装强度，再有，在把扶手杆安装在车体罩上时，能防止该车体罩的漆面被损伤，即使扶手杆有高的刚性，在其安装时难以使其进行弹性变形，也可以简单且容易地进行向其车体罩上的安装。

另外，由于上述扶手杆在燃烧箱的后方安装在后部车架上，所以机动二轮车本身的车宽不会因该扶手杆的安装而扩大到必要以上，另外，扶手杆的外侧面，与原有的相比，从车体罩的最大宽度的外面鼓出的部分变少，除了外观美观外，扶手杆不与车体侧方的其他物体发生干涉。

为了达到上述目的，本发明的第4技术方案，一种机动二轮车的扶手杆安装构造，该扶手杆由沿横过其车架的后部的方向配置的基部和从该基部的左右向前方一体地延长的左右两侧部形成为俯视为前方开放的U字状，其特征在于，在车体罩的后部形成用于安装扶手杆的

凹状的安装部，该扶手杆的左右两侧部通过前后一对的螺栓与车架的后部车架和车体罩的上述安装部固定在一起，在该车体罩的上述安装部上形成，在形成于该车体罩并且使前后一对的螺栓贯通的前后一对的安装孔的中间，相比于该安装孔周围的车体罩的喷漆外面向扶手杆侧鼓出的鼓出部，该鼓出部进行导向，以便避免扶手杆与车体罩的喷漆外面接触，并把扶手杆安装在上述安装部上。根据上述这样的特征，由于扶手杆与车体罩一起共同固定在后部车架上，所以可以简化其安装构造的同时可以提高其安装强度，再有，在把扶手杆安装在车体罩上时，可以防止损伤该车体罩的漆面，即使扶手杆具有高的刚性，在安装时难以使其弹性变形，也可以简单、容易地进行向车体罩上的安装。

为了达到上述目的，本发明的第5技术方案，其特征在于，在上述第4技术方案中，在上述扶手杆的向车体罩上安装的安装部的内面的下缘上形成倒角，该倒角避免上述安装部与车体罩的喷漆外面接触。根据这样的特征，除了具有第4技术方案的效果而外，在把扶手杆安装到车体罩上时，其安装作业变得容易，同时可以更可靠地防止损伤该车体罩的漆面。

为了达到上述目的，本发明的第6技术方案，其特征在于，在上述第4技术方案中，上述鼓出部朝向上述扶手杆的安装侧从车体罩的外面起的高度逐渐变低。根据这样的特征，除了具有上述第4技术方案的效果而外，当把扶手杆与车体罩一起安装在车架上时，容易把扶手杆的安装面安装在车体架的安装部上，其安装操作变得容易，同时能防止损伤车体罩的漆面。

附图说明

图1~4是本发明的第1实施例的图，图1是备有本发明的扶手杆构造的机动二轮车的全体侧视图，图2是该机动二轮车的扶手杆安装部的局部剖切侧视图，图3是沿图2的3—3线的横向剖视图，图4是

沿图 3 的 4—4 线的纵向剖视图。

另外，图 5~14 是表示本发明的第 2 实施例的图，图 5 是机动二轮车的扶手杆安装部的局部剖切侧视图，图 6 是沿图 5 的 6—6 线的剖视图，图 7 是沿图 6 的 7—7 线的剖视图，图 8 是沿图 7 的 8—8 线的剖视图，图 9 是沿图 8 的 9—9 线的剖视图，图 10 表示扶手杆安装前的状态，是与图 9 相同的剖视图，图 11 是图 10 的箭头 11 的向视图，图 12 是机动二轮车的后部车架、车体罩和扶手杆的分解立体图，图 13 表示把货物缚在扶手杆上的状态，是机动二轮车后部的侧视图，图 14 表示把货物缚在扶手杆上的状态中的机动二轮车后部的俯视图。

具体实施方式

下面根据附图所示的本发明的实施例说明本发明的实施方式。在下面的实施例的说明中，「上、下」「左、右」和「前、后」是以机动二轮车的前进方向作为基准的。

首先，参照图 1~4，对把本发明的扶手杆构造和其安装构造在小型的鞍乘型机动二轮车上实施的第 1 实施例进行说明。

图 1 是备有本发明的扶手杆构造的机动二轮车的全体侧视图，图 2 是该机动二轮车的扶手杆安装部的局部剖切侧视图，图 3 是沿图 2 的 3—3 线的横向剖视图，图 4 是沿图 3 的 4—4 线的纵向剖视图。

在图 1, 2 中，成为机动二轮车的骨架的车架 F 是把前部车架 Ff 和后部车架 Fr 结合成一体而构成，上述前部车架 Ff 备有头管 1 和从那里向后下方一体地延伸的叉状的主管 2。在头管 1 上，如通常那样，在下端可转向地支承轴架前轮 Wf 的前叉 3，在该前叉 3 的上端固定转向手把 4。在上述主管 1 的下端和从该主管 1 向下方延伸的支承车架 5 的下端悬吊支承发动机单元 Eu。

上述后部车架 Fr 由后管 10 和其上方的叉状的车座导轨 11 构成。后管 10 的前端一体地连接在上述前部车架 Ff 的后端上并向后上方延伸后再向后方延伸，上述车座导轨 11 把后管 10 的上方向后方大致水平地延伸，车座导轨 11 的前部由十字形管 1 连结，后管 10 的后端由成为后述的扶手杆 G 的安装架的尾架 13 连结。

在上述发动机单元 Eu 的后部可上下摆动地轴支承摆动臂 15, 在该摆动臂 15 的后端旋转自由地轴支着后轮 Wr, 在摆动臂 15 和后轮 Wr 之间连结着后缓冲器 14. 而且, 由前部车架 Ff 和后部车架 Fr 构成的车架 F 的大部分由合成树脂制或者金属板制的车体罩 C 覆盖。

在车座导轨 11 之间收容燃料箱 T, 从该燃料箱 T 的侧面向外鼓出的凸缘 16 用多个螺栓 17 固定并支承在车座导轨 11 上。另外, 在后部车架 Fr 上可起伏地安装着车座 S, 该车座 S 覆盖燃料箱 T。

后部车架 Fr 的尾架 13, 在燃料箱 T 的后方形成后面开放的断面 U 字状, 其左右下部由焊接固定在后部车架 Fr 上。而且在尾架 13 的左右侧面上安装扶手杆 G。该扶手杆 G 是铝合金铸造的, 具有支承人的体重的必要的足够的刚性, 如图 3 所示, 从上面看, 形成前方开放的 U 字状, 由把后部车架 Fr 的后部向左右方向延伸的基部 20 和从该基部 20 的左右两侧向后部车架 Fr 的前方延长的左右侧部 21, 22 构成, 在左右侧部 21, 22 的前端部即其自由端的内侧对称地一体地突出设置向内方鼓出的膨大状的成对的制动部 21s, 22s。

再有, 制动部 21s, 22s 可以形成钩状、球状等各种形状。

在扶手杆 G 的左右侧部 21, 22 的前后方向的中间部的内侧上, 向着内方一体地凸出设置成对的托架 21b, 22b, 这些托架 21b, 22b 用贯通扶手杆 G 的至少前后 2 根螺栓 24 与上述车体罩 C 一起固定在上述尾架即安装架 11 的左右侧面上。而且扶手杆 G 的左右两侧部 21, 22 的前半部向安装部 25 的前方悬臂状沿车体罩 C 的外面延长。如图 3 所示, 车体罩 C 的侧面后部随着向后方去其横向宽度逐渐变窄, 在车体罩 C 和上述制动部 21s, 22s 之间形成一定的间隙, 由此, 不必为了握住扶手杆 G 或安装它而特意使车体罩 C 凹下去, 并且不影响车体罩 C 的外观。而且, 上述一定的间隙被设定成难以夹住乘员的衣服而又容易通过缚货物的绳子。另外, 在扶手杆 G 的悬臂状的前半部和车体罩 C 之间形成手能伸进去那样的把握空隙 D。

如图 2 所示, 扶手杆 G 的含有基部 20 的后半部, 相对于其前半部向后上方倾斜, 使之容易握住其基部 20。

接下来，对该实施例的作用进行说明。

上述扶手杆 G，由于乘员从地上或者从坐在车座 S 上的状态上根据需要可以握住上述扶手杆，这时，由于扶手杆 G 的左右侧部 21，22 的前半部悬臂状地向其安装部 25 的前方延长，且与车体罩 C 之间形成上下开放的把握空间 D，并且从其安装部 25 悬臂状延伸的前半部的周围，沿其全周都被开放，没有任何障碍物存在，所以乘员容易把手伸入把握空间 D，可以在瞬间迅速地握住其前半部即扶手杆 G，这时，上述安装部 25 不会成为把握操作的障碍。另外，上述制动部 21s，22s 可以抑制把握扶手杆 G 的手的脱出方向即前后方向的移动，可以可靠地把握它。另外，可以使其把握位置不在规定位置的前方，可以使加在扶手杆 G 上的弯曲力矩在规定的范围内。再有，由于制动部 21s，22s 的内端面与车体罩 C 的外面之间形成一定的间隙，所以该制动部 21s，22s 和车体罩 C 之间难以夹住乘员的衣服等，并且在它们之间容易通过用于缚住载置在扶手杆 G 上的货物用的绳子。

另外，由于扶手杆 G 的两侧部 21，22 各在一个地方安装在车架 F 上，所以扶手杆 G 和车架 F 的安装部的构造变得简单，其安装操作也变得容易，可以廉价地提供。

再有，由于上述扶手杆 G 在燃烧箱 T 的后方安装在后部车架 Fr 上，所以机动二轮车自身的车宽不会因该扶手杆 G 的安装而扩大到必要以上，另外，如图 3 所示，扶手杆 G 的外侧面从车体罩 C 的最大宽度的外面向外侧面鼓出的部分还像原来那样少，除了外观上良好而外，扶手杆 G 不与车体侧方的其他物体干涉。

接下来，参照图 5~14，对本发明机动二轮车的扶手杆安装构造的第 2 实施例进行说明。

图 5 是机动二轮车的扶手杆安装部的局部剖切侧视图，图 6 是沿图 5 的 6-6 线的剖视图，图 7 是沿图 6 的 7-7 线的剖视图，图 8 是沿图 7 的 8-8 线的剖视图，图 9 是沿图 8 的 9-9 线的剖视图，图 10 表示扶手杆安装前的状态，是与图 9 相同的剖视图，图 11 是图 10 的箭头 11 的向视图，图 12 是机动二轮车的后部车架、车体罩和扶手杆

的分解立体图，图 13 表示把货物缚在扶手杆上的状态，是机动二轮车后部的侧视图，图 14 表示把货物缚在扶手杆上的状态，是机动二轮车后部的俯视图。

该第 2 实施例，在扶手杆的构造和向其后部车架和车架上安装的构造上与上述第 1 实施例不同。

如图 5, 6 和 12 所示的全体那样，扶手杆 G' 是铝合金制的，被形成与上述第 1 实施例的扶手杆 G 大致相同的形状。在该扶手杆 G' 的左右侧部 21, 22 的前端即它们的自由端的内侧上对称地一体地突出设置与上述第 1 实施例的相同的向内侧的鼓出的制动部 21s, 22s。再有，如图 6, 8 和 12 所示，在上述左右侧部 21, 22 的内侧的上半部上，在那些制动部 21s, 22s 的后方隔开若干间隔，即隔开绳子、钮带等带子 31 能通过的间隔并对称地一体地突出设置相互内向的成对的爪片 30。这些爪片 30，如后述那样，在把承载在扶手杆 G' 上的货物缚住时，卡住缚货用的绳子、钮带等带子 31 并用于防止这些带子 31 沿扶手杆 G' 移动。

另外，把上述一对爪片 30 设置在扶手杆 G' 的左右侧部的上半部上的理由（见图 12、13）是因为它们难以碰到乘员的手。

如图 8, 9 和 12 所明示的那样，在扶手杆 G' 的左右侧部 21, 22 的前后方向的中间部的内侧上，向内方一体地凸出设置与上述第 1 实施例相同的成对的托架 21b, 22b。这些托架 21b, 22b 被做成具有前后方向长轴的椭圆筒状，而且在各托架 21b, 22b 上在前后方向上空出间隔地开 2 个贯通左右方向的螺栓孔 33（在图 8 中表示左侧的螺栓孔 33）。而且，这些螺栓孔 33 的外端部被做成大直径，埋入用于把该扶手杆 G' 固定在后部车架 Fr 上的螺栓 24 的头部 24a，使之不从扶手杆 G' 的外面凸出（参照图 8）。

如图 9, 10 所明示的那样，扶手杆 G' 的左右托架 21b, 22b 的内面形成为平坦的安装面 21c, 22c，同时在这些安装面 21c, 22c 的下缘，在其前后方向上形成由倾斜面构成的倒角 21d, 22d，这些倒角 21d, 22d，如后述那样，是为了在把该扶手杆 G' 安装在车体罩 C 上时，不

损坏该车体罩 C 的外面的漆面。

上述扶手杆 G' 的左右托架 21b, 22b 的内面 21c, 22c 用上述 2 根螺栓 24 固定在后部车架 Fr 的尾架 (安装架) 11 的左右侧面和上述车体罩 C 的后部上。而且, 在该安装状态下, 如后述那样, 扶手杆 G' 的左右两侧部 21, 22 的前半部悬臂状沿车体罩 C 的外面向其托架 21b, 22b 的前方延长。

如图 12 所明示的那样, 在车体罩 C 的左右两侧的后部外面上形成用于安装扶手杆 G' 的左右托架 21b, 22b 的凹状的左右安装部 25。而且, 在该安装部 25 的外面, 如图 10 所示, 形成从车体罩 C 的外面向外方鼓出的鼓出部, 即多条 (在本实施例中为 3 条) 纵向的导向肋 25a, 在这些导向肋 25a 的上部形成向其上方逐渐降低的导向面 25b, 即向上方下坡度的导向面, 该导向面 25b, 如后述那样, 在把扶手杆 G' 装配到车体罩 C 上时, 使组装容易性提高。另外, 在车体罩 C 的安装部 25 的上述鼓出部 25a 的两侧上穿通设置一对安装孔 25c,。

另外, 如图 8~12 所示, 在后部车架 Fr 的后端左右两侧一体地设置与上述车体罩 C 的左右安装部 25 对应的左右安装板 13a, 在此处焊接一对螺母 34, 用于旋进上述一对螺栓 24。而且这些螺母 34, 如图 8 所示, 嵌装在上述车体罩 C 的安装孔 25c 内。

如图 10 所示, 导向肋 25a 的高度被做成比上述螺母 34 高一些, 当把扶手杆 G' 共同固定在车体罩 C 和尾架 13 上时, 该导向肋 25a 进行弹性变形并产生规定的摩擦力, 使车体罩 C 被夹在扶手杆 G' 和尾架 13 之间。

接着, 对把扶手杆 G' 与车体罩 C 一起共同固定在后部车架 Fr 的尾架 13 上的顺序进行说明。如图 10, 11 所示, 把扶手杆 G' 放在车体罩 C 的后部上方, 把左右托架 21b, 22b 从其上方嵌合到车体罩 C 的安装部 25 的安装板 13a 上, 这时, 在左右托架 21b, 22b 的内面、即在安装面 21c, 22c 的下缘形成上述倒角 21d, 22d, 所以左右托架 21b, 22b 避免与车体罩 C 的喷漆了的外面接触, 即不损伤其漆面, 可以使左右托架 21b, 22b 的内面 21c, 22c 分别嵌合在车体罩 C 的左右导向

肋上。另外，在它们嵌合时，由于在导向肋 25a 的上部形成向上方逐渐降低的倾斜导向面 25b，所以可以顺利地进行上述嵌合，并且也不损伤作为车体罩 C 的漆面的上述鼓出部。

如上述那样做了之后，由于在车体罩 C 的左右安装部 25 的规定位置上分别嵌合扶手杆 G' 的左右托架 21b, 22b，所以，如图 8 所示，在使 2 根螺栓 24 贯穿入左右托架 21b, 22b 的螺栓孔 33 和车体罩 C 的安装孔 25C 之后，如果把这些螺栓 24 旋紧在后部车架 Fr 的尾架 13 的螺母 34 内，由这些螺栓 24，可以把扶手杆 G' 与车体罩 C 一起固定在尾架 13 上。

接着对该第 2 实施例的作用进行说明。

上述扶手杆 G'，由于乘员根据需要可以从地上或者坐在车座 S 上的状态下握住上述扶手杆 G'，这时，扶手杆 G' 的左右侧部 21, 22 的前半部呈悬臂状地向其安装部 25 的前方延长并在与车体罩 C 之间形成上下开放的把握空间 D，并且从其安装部 25 悬臂状延伸的前半部周围，遍及全周被开放并不存在任何障碍物，所以乘员容易把手伸入其把握空间 D，即使是瞬间的情况下，也可以迅速地握住其前半部，即扶手杆 G'，这时，上述安装部 25 不会成为把握操作的障碍。另外，上述制动部 21s, 22s 可以抑制握住扶手杆 G' 的手向脱出方向即其前后方向移动，可以可靠地进行把握。另外，可以使其把握的位置不会在规定位置的前方，可以使加在扶手杆 G' 上的弯曲力矩处于规定的范围以内，再有，由于制动部 21s, 22s 的内端面和车体罩 C 的外面之间形成一定的间隙，所以在该制动部 21s, 22s 和车体罩 C 之间难以夹住乘员的衣服等。

另外，由于在扶手杆 G' 的后方，空出缚货物用的绳子等带子 31 可以通过的间隔，向内侧一体地凸出形成防止该带子 31 偏移用的爪片 30，所以，如图 12, 13 所示，载置在扶手杆 G' 上的货物 L 用绳子、钮带等缚货用的带子 31 固定时，可以更可靠地把带子 31 卡定在爪片 30 上，可以抑制该带子 31 偏移，可以可靠地固定货物 L。另外，容易通过用于固定载置在扶手杆 G' 上货物 L 的缚货用绳子等的带子 31。

再有，上述爪片 30，由于设置在扶手杆 G' 的左右侧部 21, 22 的内面上半部，所以难以碰到乘员的手。

另外，由于扶手杆 G' 的两侧部 21, 22 各在一个地方安装在车架 F 上，所以，扶手杆 G' 和车架 F 的安装部的构造变得简单，其安装操作也变得容易，可以廉价地提供。

再有，由于扶手杆 G' 可以与车体罩 C 一起固定在后部车架 Fr 上，所以在可以简化其安装构造的同时可以提高其安装强度，再有，在把扶手杆 G' 安装在车体 C 罩上时，能防止该车体罩 C 的漆面被损伤，即使扶手杆 G' 有高的刚性，在其安装时难以使其进行弹性变形，也可以简单且容易地进行向其车体罩上的安装。

另外，由于上述扶手杆在燃料箱 T 的后方安装在后部车架 Fr 上，所以机动二轮车本身的车宽不会因该扶手杆 G' 的安装而扩大到必要以上，另外，如图 3 所示，扶手杆 G' 的外侧面与原有的相比，从车体罩 C 的最大宽度的外面鼓出的部分变少，除了外观美观外，扶手杆 G' 不与车体侧方的其他物体发生干涉。

以上，对本发明的实施例进行了说明，但本发明不限于该实施例，在本发明的范围内可以有各种实施例。例如，在上述实施例中，把扶手杆安装在后部车架的车座导轨上，但也可以将其安装在后部车架的其他部分上，另外，在上述实施例中，扶手杆由铝合金铸造形成，也可以由铁等其他金属，或者由玻璃纤维等强化材料强化了的强化合金树脂材料形成。

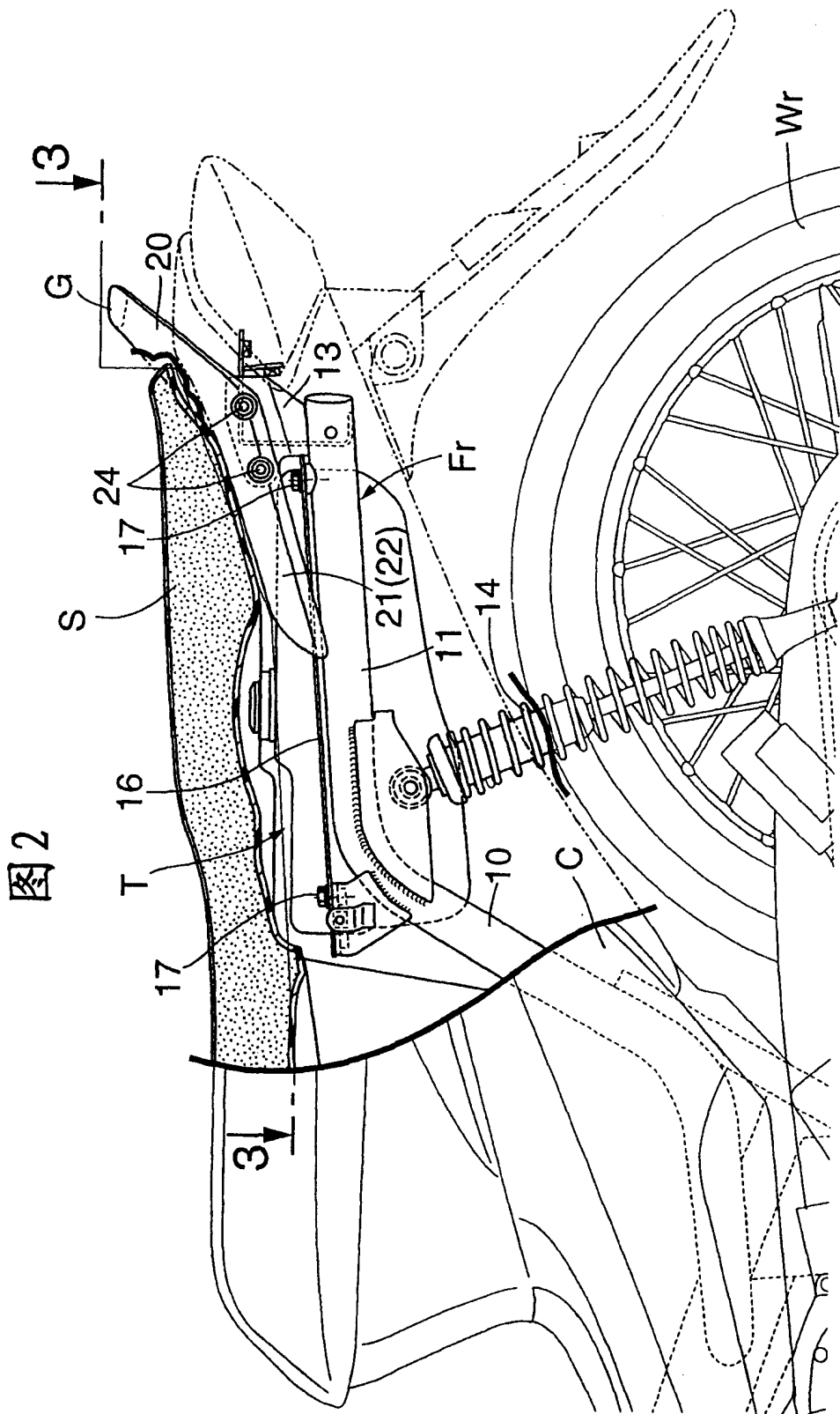


图2

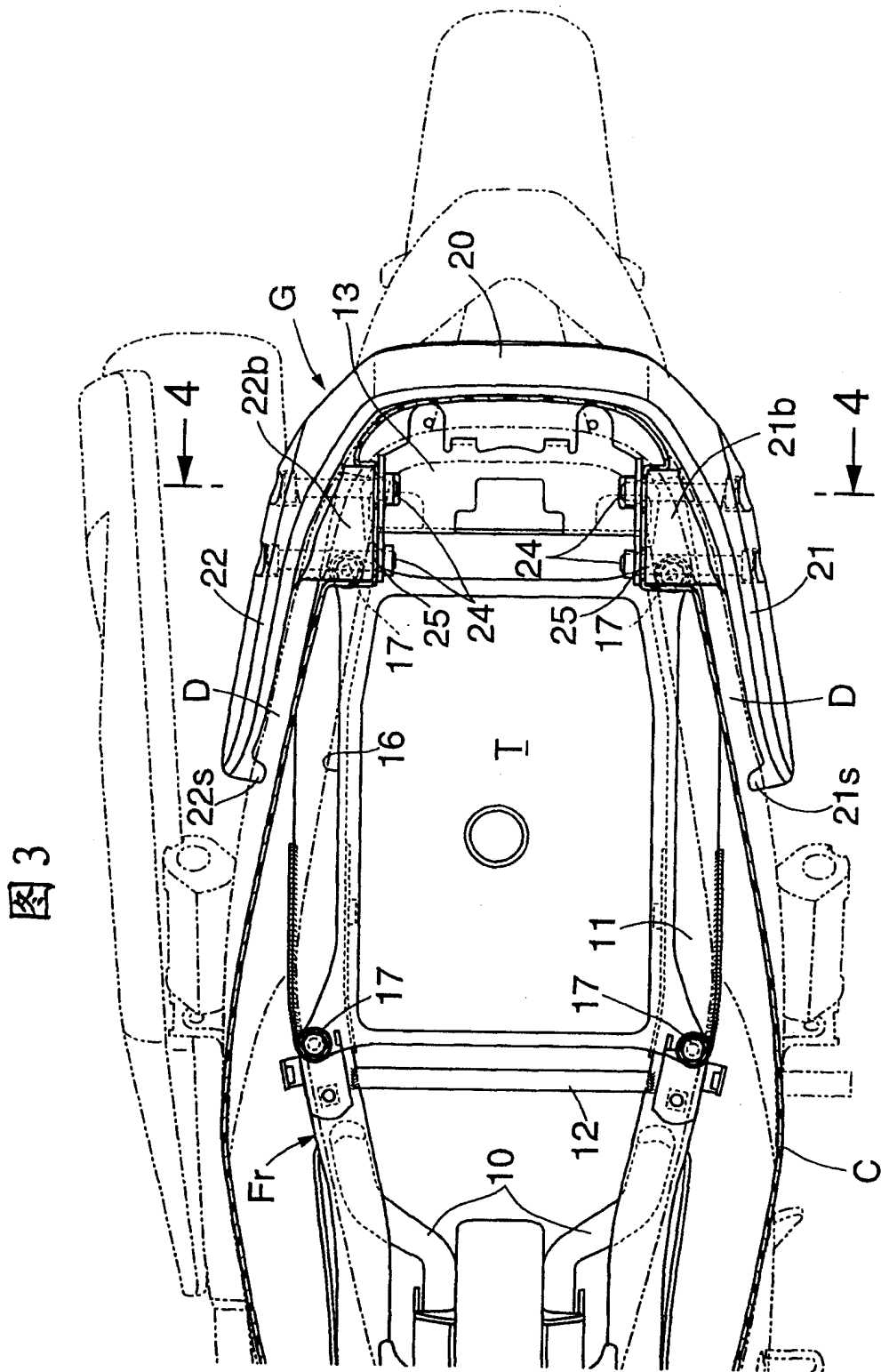
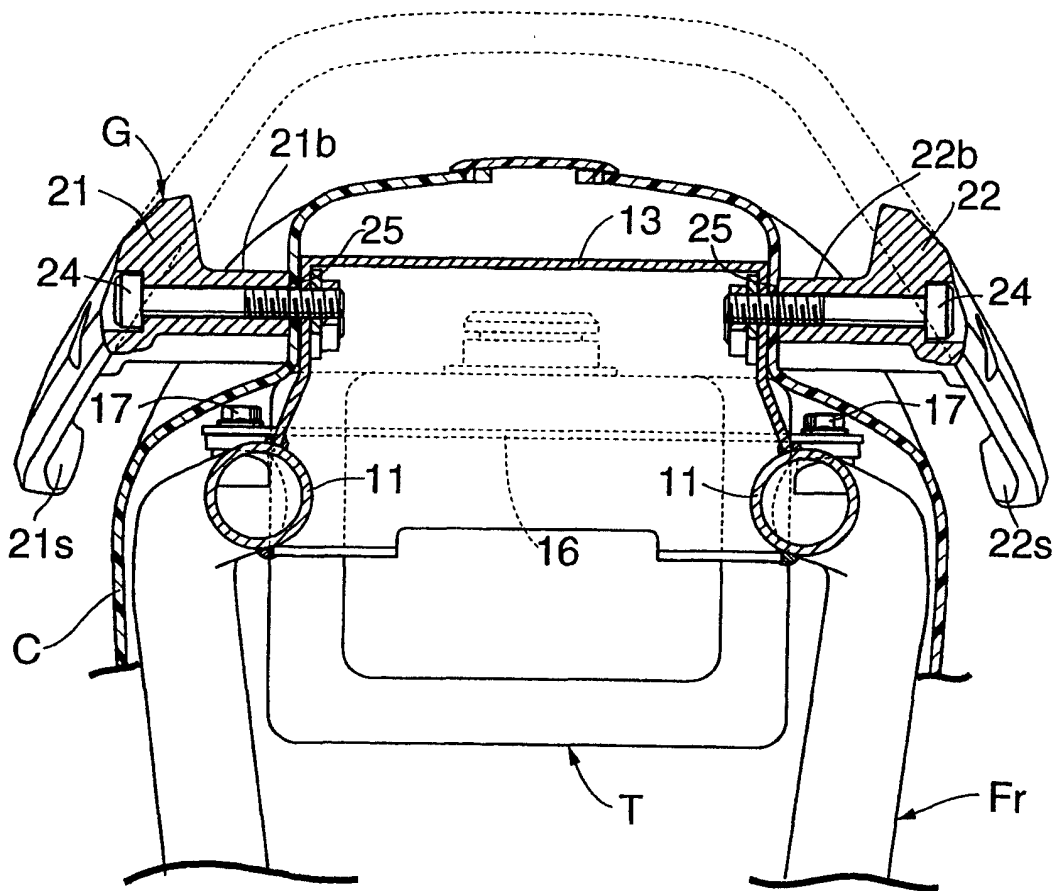


图3

图4



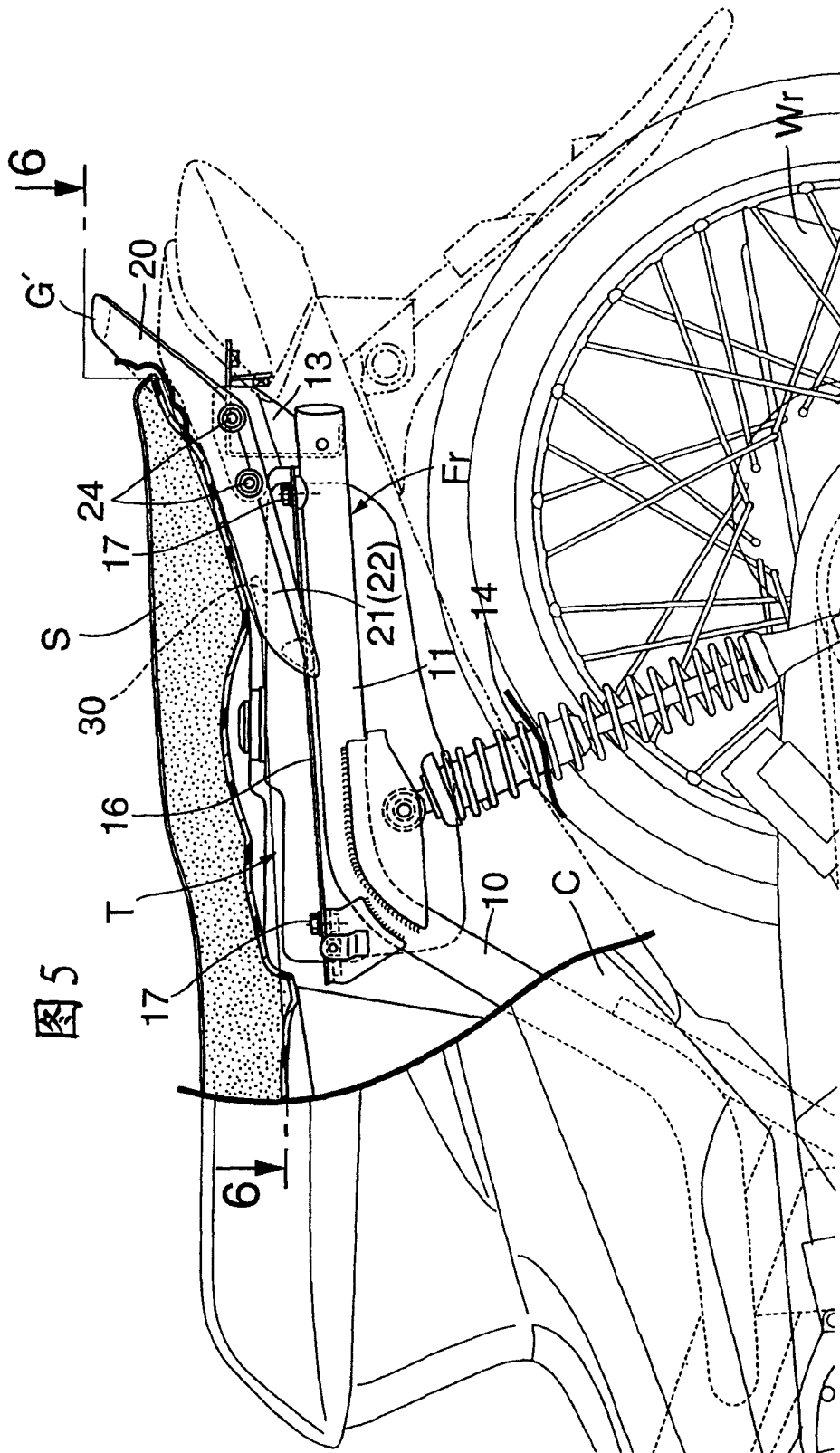


图5

图6

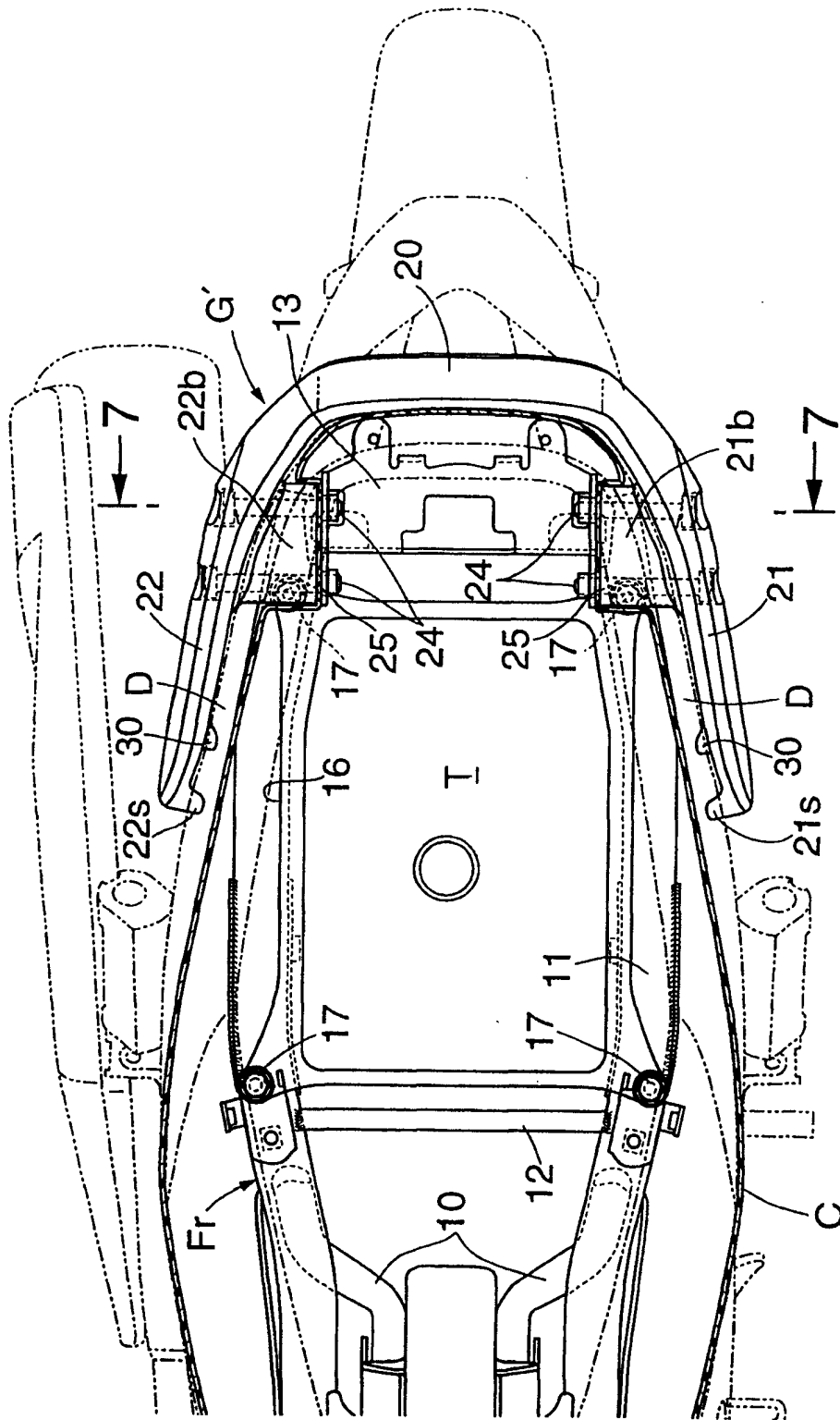
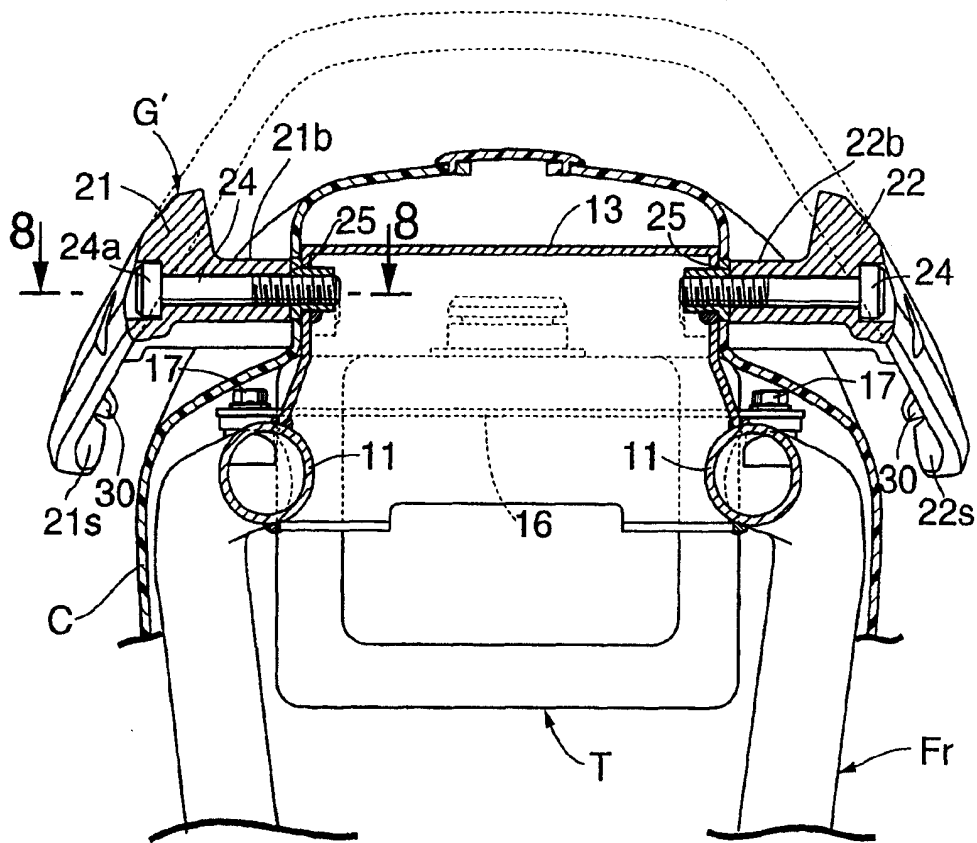


图7



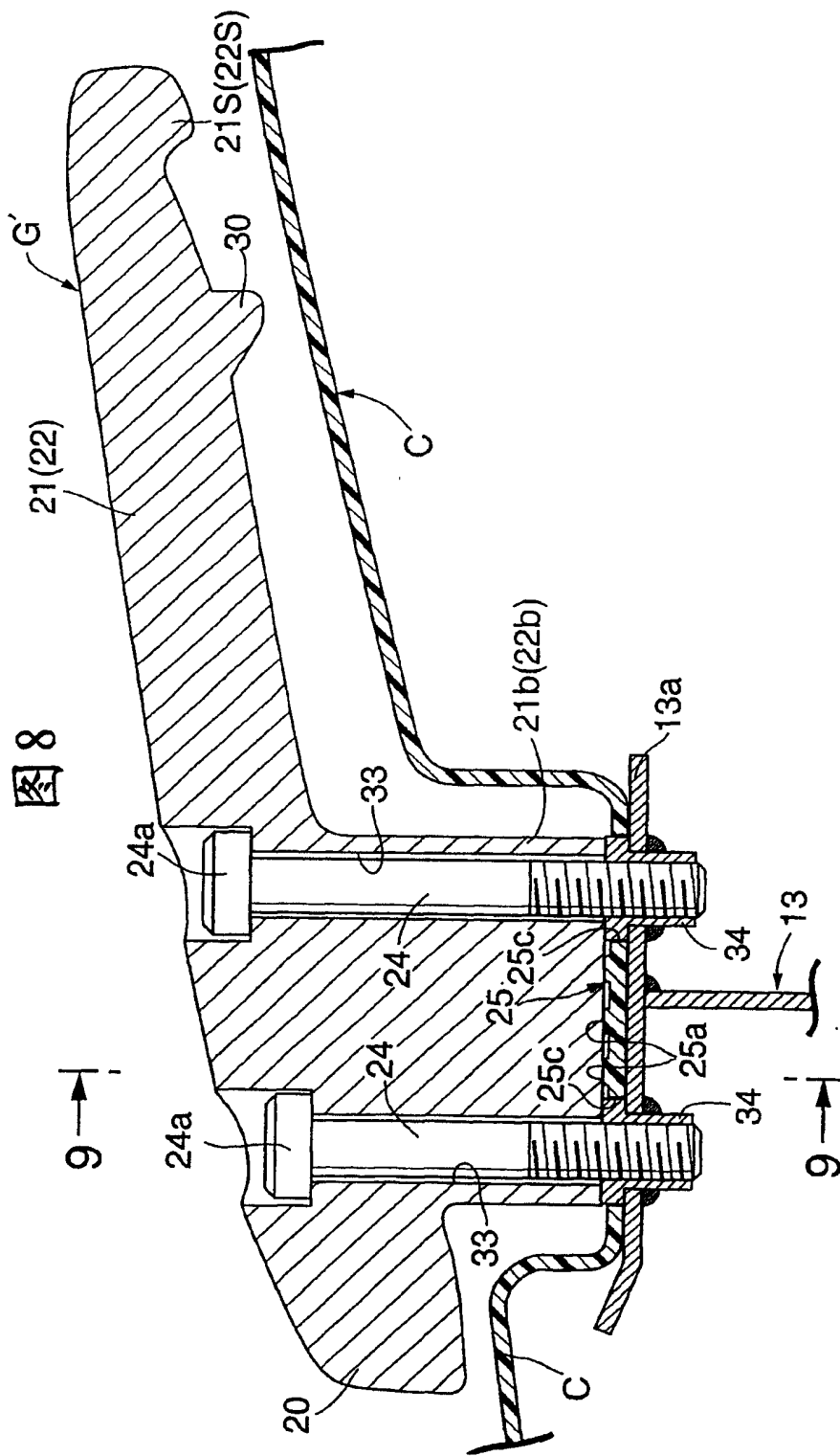


图 8

图9

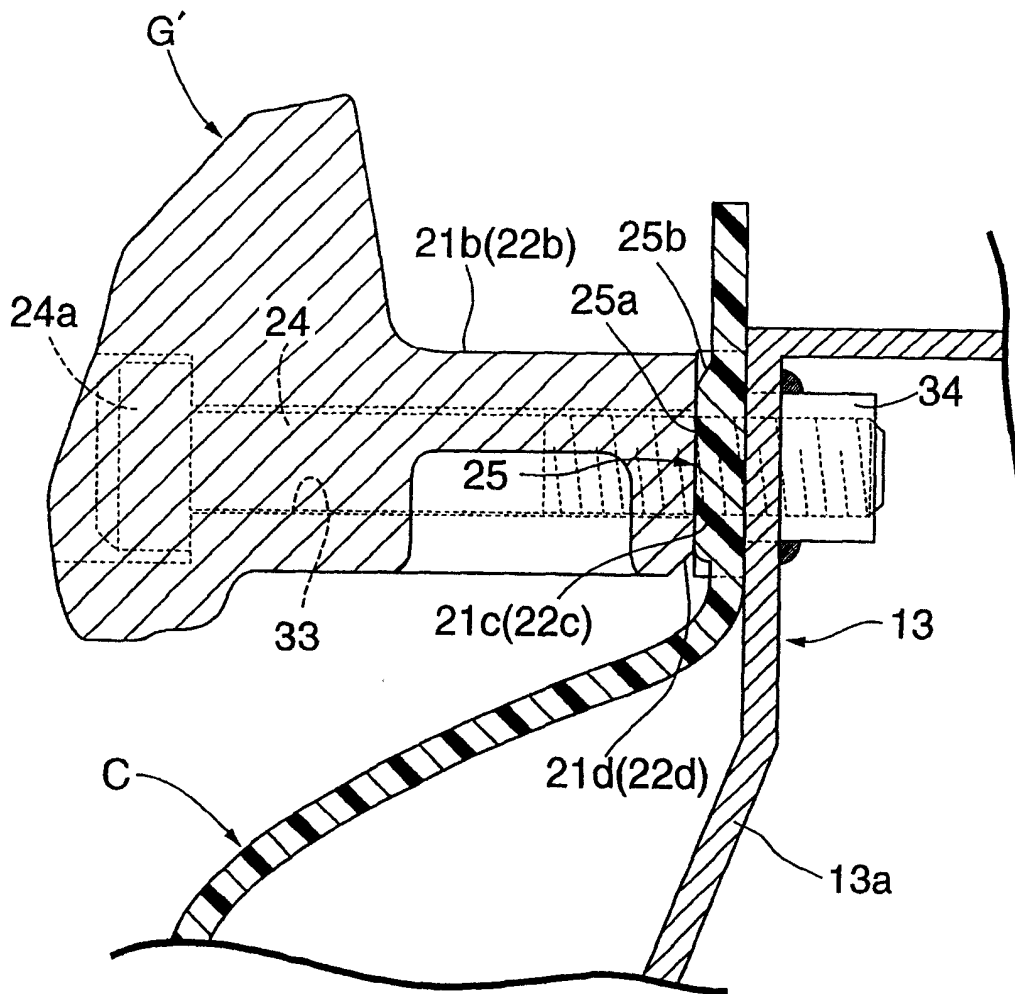
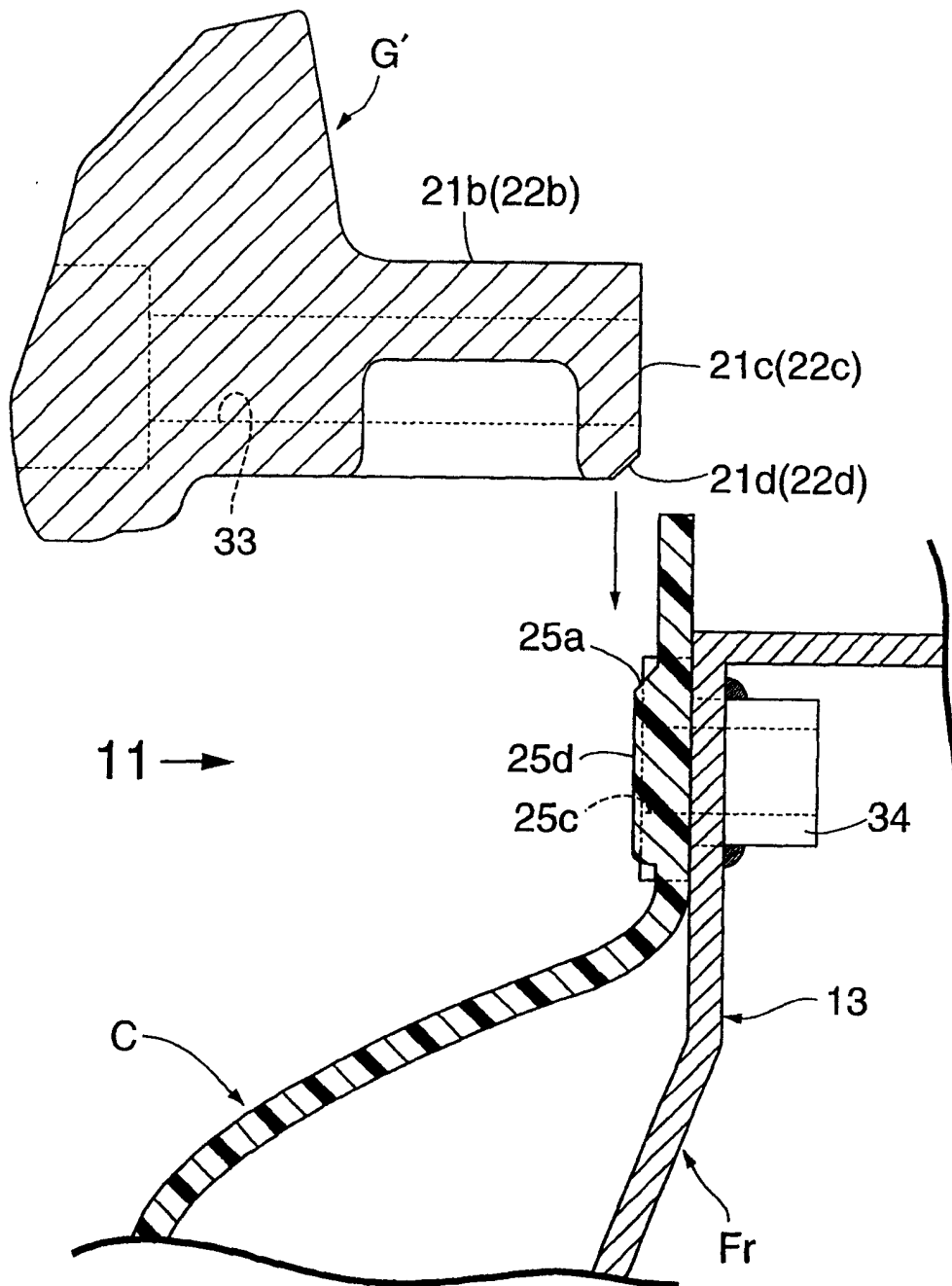


图10



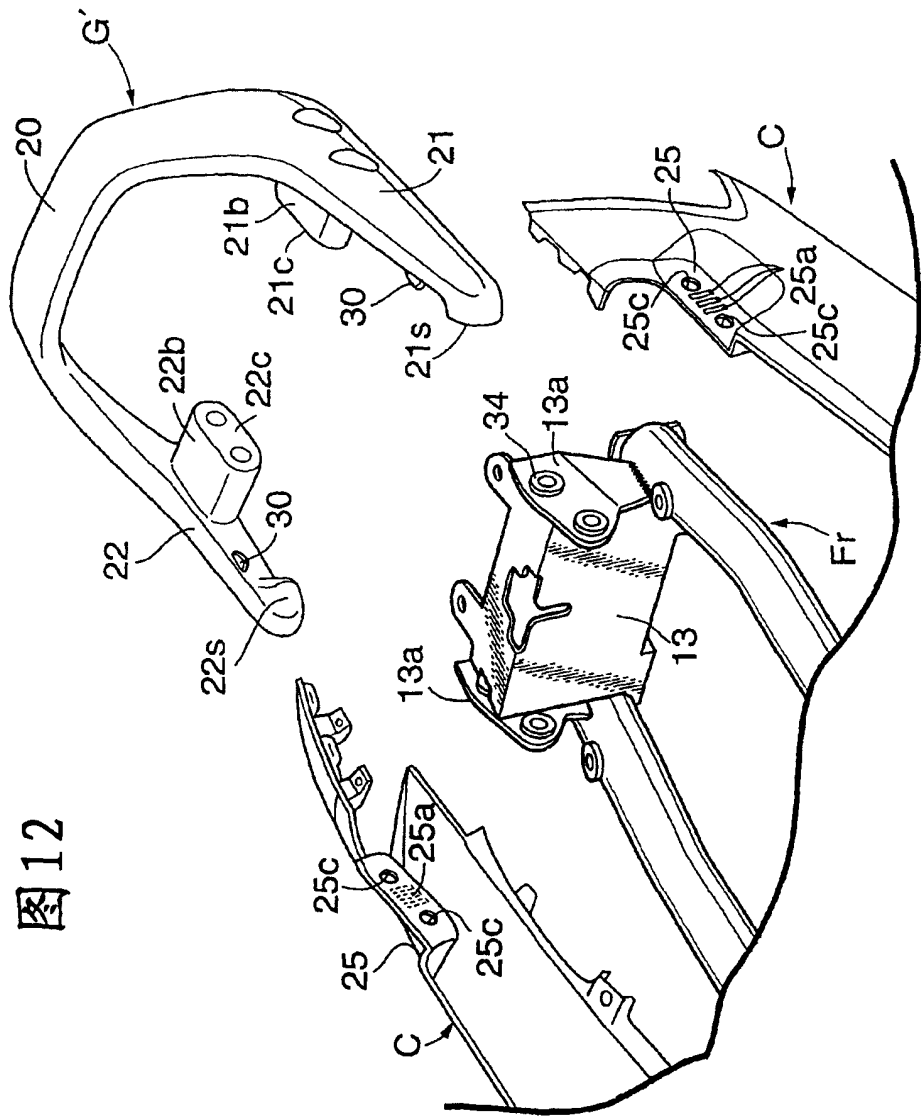


图12

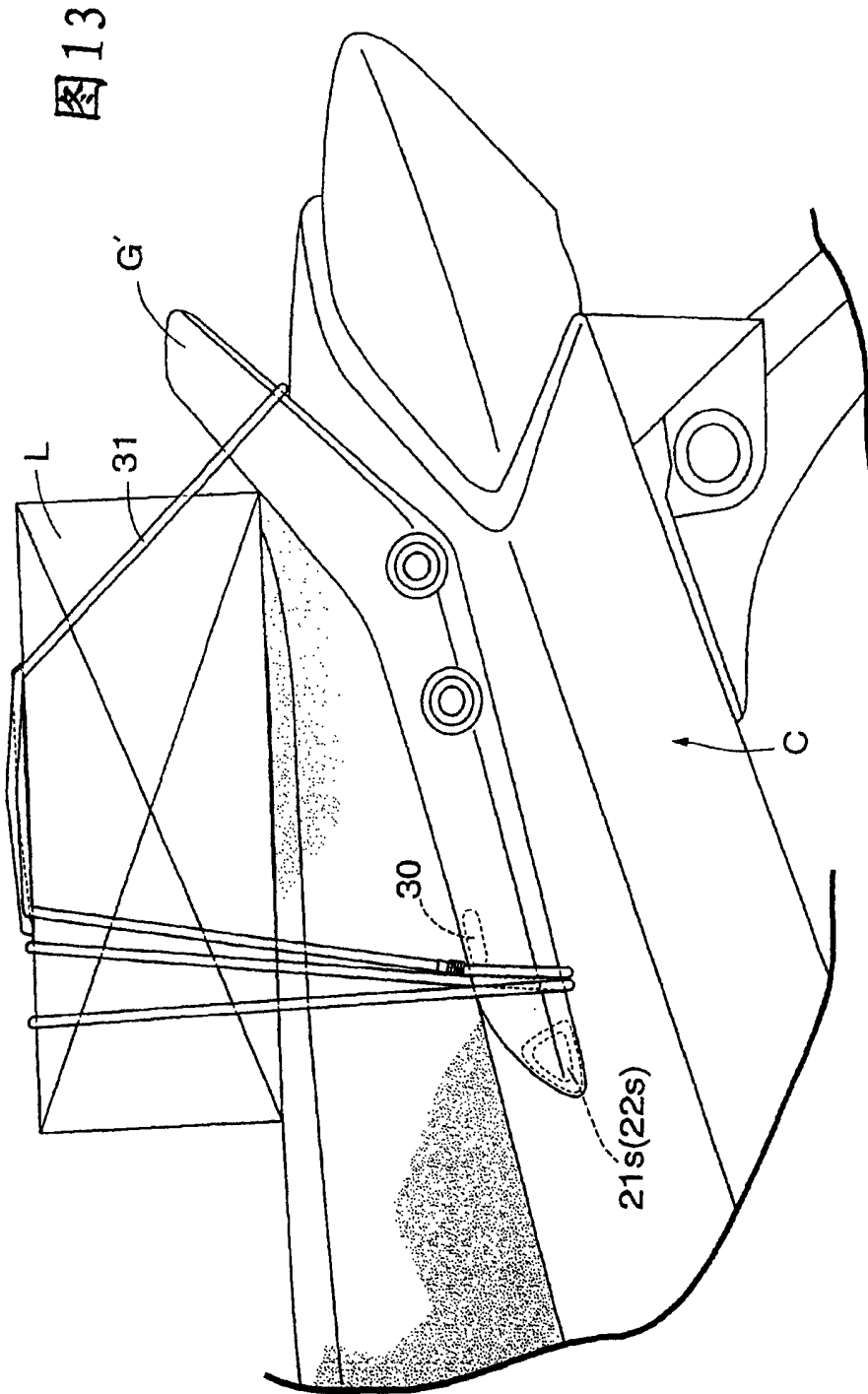


图13

图14

