

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2017-178295

(P2017-178295A)

(43) 公開日 平成29年10月5日(2017.10.5)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 2 H 1/02 (2006.01)	B 6 2 H 1/02	3 D 2 1 2
B 6 2 K 19/30 (2006.01)	B 6 2 K 19/30	

審査請求 有 請求項の数 6 O L (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2016-73633 (P2016-73633)
(22) 出願日	平成28年3月31日 (2016. 3. 31)

(71) 出願人	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	100064908 弁理士 志賀 正武
(74) 代理人	100146835 弁理士 佐伯 義文
(74) 代理人	100175802 弁理士 寺本 光生
(74) 代理人	100094400 弁理士 鈴木 三義
(74) 代理人	100126664 弁理士 鈴木 慎吾

最終頁に続く

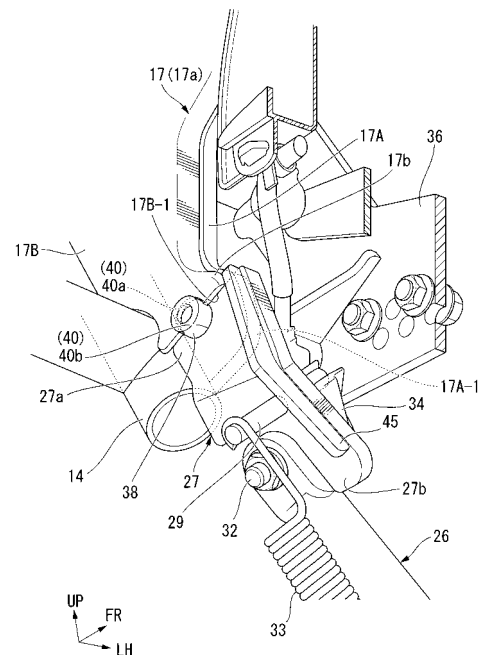
(54) 【発明の名称】 鞍乗り型車両のスタンド支持部構造

(57) 【要約】

【課題】車幅方向の部品占有スペースの抑制と車両の軽量化を図ることができる鞍乗り型車両のスタンド支持部構造を提供する。

【解決手段】メインフレーム14と、後輪支持用のスイングアームを揺動可能に支持するピボットブロック17と、スタンド支持用ブラケット27と、を有する。ピボットブロック17は、メインフレーム14に取り付けられる第1プレート17Aと第2プレート17Bとを有する。第1プレート17Aと第2プレート17Bは相互に結合されている。第1プレート17Aは、第2プレート17Bの延出端17B-1よりも外側に突出する突出部17A-1を有する。スタンド支持用ブラケット27は、突出部17A-1の車幅方向に臨む面に結合されている。

【選択図】 図5



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

車両のメインフレーム（１４）と、

前記メインフレーム（１４）に取り付けられる第１プレート（１７Ａ）及び第２プレート（１７Ｂ）が相互に結合されて成り、後輪支持用のスイングアーム（８）を揺動可能に支持するピボットブロック（１７）と、

前記ピボットブロック（１７）に取り付けられて車体スタンド（２６）を支持するスタンド支持用ブラケット（２７）と、を備え、

前記ピボットブロック（１７）は、前記第１プレート（１７Ａ）が前記第２プレート（１７Ｂ）の延出端（１７Ｂ－１）よりも長手方向に突出する突出部（１７Ａ－１）を有し

10

、
前記スタンド支持用ブラケット（２７）は、前記突出部（１７Ａ－１）の車幅方向に臨む面に結合されていることを特徴とする鞍乗り型車両のスタンド支持部構造。

【請求項 2】

前記第２プレート（１７Ｂ）は、前記第１プレート（１７Ａ）の車幅方向内側に配置されており、

前記スタンド支持用ブラケット（２７）は、前記突出部（１７Ａ－１）の車幅方向内側の面に結合されていることを特徴とする請求項 1 に記載の鞍乗り型車両のスタンド支持部構造。

【請求項 3】

20

前記スタンド支持用ブラケット（２７）の前記突出部（１７Ａ－１）に対する結合部（２７ａ）の車幅方向の厚みは、前記第２プレート（１７Ｂ）の車幅方向の厚み以下の厚みであることを特徴とする請求項 2 に記載の鞍乗り型車両のスタンド支持部構造。

【請求項 4】

前記スタンド支持用ブラケット（２７）は、前記第１プレート（１７Ａ）と前記メインフレーム（１４）とに接合されていることを特徴とする請求項 1～3 のいずれか 1 項に記載の鞍乗り型車両のスタンド支持部構造。

【請求項 5】

前記第２プレート（１７Ｂ）の延出端（１７Ｂ－１）と、前記スタンド支持用ブラケット（２７）の間には、他部品（３８）を保持するための保持孔（４０）が両者に跨って形成されていることを特徴とする請求項 1～4 のいずれか 1 項に記載の鞍乗り型車両のスタンド支持部構造。

30

【請求項 6】

前記第１プレート（１７Ａ）と前記第２プレート（１７Ｂ）とは、相互に結合されて両者間に中空部（２５）が構成されていることを特徴とする請求項 1～5 のいずれか 1 項に記載の鞍乗り型車両のスタンド支持部構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

この発明は、自動二輪車等の鞍乗り型車両のスタンド支持部構造に関するものである。

40

【背景技術】**【0002】**

自動二輪車等の鞍乗り型車両においては、サイドスタンド等の車体スタンドが車体前後方向の略中央領域に設置されている（例えば、特許文献 1 参照）。

【0003】

特許文献 1 に記載の鞍乗り型車両は、後輪支持用のスイングアームを揺動可能に支持するピボットブロック（ピボットプレート）が、車両前後方向の略中央位置において車両のメインフレームに固定され、ピボットブロックの車幅方向外側の面にスタンド支持用ブラケットが溶接固定されている。車体スタンドは、スタンド支持用ブラケットに跳ね上げ回動可能に取り付けられている。

50

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【特許文献1】特開2008-143377号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

近年、鞍乗り型車両においては、車両の軽量化のために車体フレーム以外の部品においても、中空構造が採用されている。例えば、メインフレームに取り付けられるピボットブロックにおいても、内外二つのプレート部材が相互に結合されて、両プレート部材の間に中空部を確保したものが知られている。

10

【0006】

特許文献1に記載の車両において、このような多層構造のピボットブロックを採用すると、車幅方向の肉厚が比較的厚いピボットブロックの外側側面にスタンド支持用ブラケットが溶接固定されることになり、ピボットブロックとスタンド支持用ブラケットが車幅方向でスペースを大きく占有するうえ、車体重量も増加してしまう。

【0007】

そこでこの発明は、車幅方向の部品占有スペースの抑制と車両の軽量化を図ることができる鞍乗り型車両のスタンド支持部構造を提供しようとするものである。

【課題を解決するための手段】

20

【0008】

この発明に係る鞍乗り型車両のスタンド支持部構造は、車両のメインフレーム(14)と、前記メインフレーム(14)に取り付けられる第1プレート(17A)及び第2プレート(17B)が相互に結合されて成り、後輪支持用のスイングアーム(8)を揺動可能に支持するピボットブロック(17)と、前記ピボットブロック(17)に取り付けられて車体スタンド(26)を支持するスタンド支持用ブラケット(27)と、を備え、前記ピボットブロック(17)は、前記第1プレート(17A)が前記第2プレート(17B)の延出端(17B-1)よりも長手方向に突出する突出部(17A-1)を有し、前記スタンド支持用ブラケット(27)は、前記突出部(17A-1)の車幅方向に臨む面に結合されていることを特徴とする。

30

【0009】

上記の構成により、スタンド支持用ブラケット(27)が、第1プレート(17A)の第2プレート(17B)と重ねられない突出部(17A-1)に結合されることになる。このため、スタンド支持用ブラケット(27)の設置部の車幅方向の占有スペースが小さくなるとともに、第2プレート(17B)の小型・軽量化が可能になる。

【0010】

前記第2プレート(17B)は、前記第1プレート(17A)の車幅方向内側に配置され、前記スタンド支持用ブラケット(27)は、前記突出部(17A-1)の車幅方向内側の面に結合されている構成としても良い。

この場合、スタンド支持用ブラケット(27)は、第1プレート(17A)の突出部(17A-1)の車幅方向内側に配置されているため、第2プレート(17B)とスタンド支持用ブラケット(27)の境界部が外部から見えにくくなる。したがって、この構成を採用することにより、車両の外観を高めることができる。

40

【0011】

前記スタンド支持用ブラケット(27)の前記突出部(17A-1)に対する結合部(27a)の車幅方向の厚みは、前記第2プレート(17B)の車幅方向の厚み以下の厚みであることが望ましい。

この場合、スタンド支持用ブラケット(27)の結合部(27a)の車幅方向の占有スペースがより小さくなり、車両の一層のコンパクト化が可能になる。

【0012】

50

前記スタンド支持用ブラケット（２７）は、前記第１プレート（１７Ａ）と前記メインフレーム（１４）とに接合されている構成としても良い。

この場合、スタンド支持用ブラケット（２７）が第１プレート（１７Ａ）だけでなく、メインフレーム（１４）にも接合されるため、スタンド支持用ブラケット（２７）の接合部面積が増大してスタンド支持用ブラケット（２７）の接合強度が高まる。

【００１３】

前記第２プレート（１７Ｂ）の延出端（１７Ｂ－１）と、前記スタンド支持用ブラケット（２７）の間には、他部品（３８）を保持するための保持孔（４０）が両者に跨って形成されるようにしても良い。

この場合、他部品（３８）を保持するための保持孔（４０）を、第２プレート（１７Ｂ）の延出端（１７Ｂ－１）と、スタンド支持用ブラケット（２７）の端部の加工時に同時に形成することができる。したがって、この構成を採用した場合には、保持孔（４０）の形成が容易になり、製造コストの抑制が可能になる。

【００１４】

前記第１プレート（１７Ａ）と前記第２プレート（１７Ｂ）とは、相互に結合されて両者間に中空部（２５）が構成されるようにしても良い。

この場合、ピボットブロック（１７）の内部が中空となるため、ピボットブロック（１７）の軽量化、延いては車両全体の軽量化を図ることができる。

【発明の効果】

【００１５】

この発明によれば、スタンド支持用ブラケットが、第１プレートの第２プレートと重ねられない突出部に結合されるため、スタンド支持用ブラケットの設置部の車幅方向の占有スペースの抑制と車両の軽量化を図ることができる。

【図面の簡単な説明】

【００１６】

【図１】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の側面図である。

【図２】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の車体フレームを示す斜視図である。

【図３】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の図１の一部を拡大して示した側面図である。

【図４】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両のスタンド支持部の斜視図である。

【図５】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両のスタンド支持部の図４のＶ矢視図である。

【図６】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の図３のＶＩ－ＶＩ線に沿って破断した正面図である。

【図７】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の左側のピボットブロック部分の斜視図。

【図８】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の左側のピボットブロック部分の斜視図。

【図９】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の図８のＩＸ－ＩＸ線に沿う断面図である。

【図１０】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の図８のＸ－Ｘ線に沿う断面図である。

【図１１】この発明の一実施形態に係る鞍乗り型車両の図８のＸＩ－ＸＩ線に沿う断面図である。

【発明を実施するための形態】

【００１７】

以下、この発明の一実施形態を図面に基づいて説明する。なお、以下の説明における前後左右等の向きは、特に記載が無ければ以下に説明する車両における向きと同一とする。また、以下の説明に用いる図中適所には、車両前方を指す矢印ＦＲ、車両の左方を指す矢印ＬＨ、車両上方を指す矢印ＵＰが示されている。

【 0 0 1 8 】

図 1 は、この実施形態に係る鞍乗り型車両の左側面を示す図である。この実施形態に係る鞍乗り型車両は、車高を低くかつ前後長を長くした所謂クルーザータイプの自動二輪車 1 である。自動二輪車 1 の前輪 W f は、左右一对のフロントフォーク 3 の下端部に回転自在に支持されている。左右のフロントフォーク 3 は、上下のブリッジ部材 5 と図示しないステアリングシステムを介して、車体フレーム F の前端部のヘッドパイプ 2 に支持されている。上側のブリッジ部材 5 には、バータイプの操向ハンドル 6 が取り付けられている。

【 0 0 1 9 】

自動二輪車 1 の後輪 W r は、スイングアーム 8 の後端部に支持されている。スイングアーム 8 の前端部は、車体フレーム F のピボット部 1 3 a に上下揺動可能に支持されている。後輪 W r は、自動二輪車 1 の原動機であるエンジン 3 0 に対して、例えば、チェーン 7 による伝動機構等を介して連係されている。スイングアーム 8 の後輪支持部の近傍には、後輪 W r 側のサスペンション部品であるリヤクッション 9 の下端部が連結されている。

【 0 0 2 0 】

図 2 は、自動二輪車 1 の車体フレーム F の主要部を示す図である。

同図にも示すように、車体フレーム F は、前端部に位置して図示しないステアリングシステムを支持するヘッドパイプ 2 と、ヘッドパイプ 2 の上部後方から左右に分岐し、それぞれが側面視で後下方に延びた後に後湾曲部 1 4 a で下方に向きを変えて延出する左右一对のメインフレーム 1 4 と、ヘッドパイプ 2 の下部後方から左右に分岐し、それぞれ側面視でメインフレーム 1 4 よりも急傾斜をなして後下方に延びる左右一对のダウンフレーム 1 5 と、左右のメインフレーム 1 4 の後部上面側に連結された後部フレーム 1 6 と、前部領域が後部フレーム 1 6 に連結され、後輪 W r の上方を覆うリヤフェンダー 5 0 を支持するリヤフェンダーフレーム 6 0 (図 1 参照) と、を備えている。なお、図 2 においては、リヤフェンダーフレーム 6 0 の図示は省略されている。

【 0 0 2 1 】

左右のメインフレーム 1 4 は、平面視において、前端部のヘッドパイプ 2 との接合部から車幅方向外側に湾曲して両者の離間幅が一度一定幅になった後、後湾曲部 1 4 a の近傍部に向かって両者の離間幅が狭まり、後湾曲部 1 4 a の近傍部から下方に向かって離間幅が再度広がっている。これらの左右のメインフレーム 1 4 の間は、複数のクロスパイプ 1 8 A , 1 8 B , 1 8 C によって連結されている。左右のメインフレーム 1 4 の前部側の離間幅の広い領域の上方には、燃料タンク 1 9 の前部領域が配置され、左右のメインフレーム 1 4 の後部側の離間幅の狭い領域の上方には、後部フレーム 1 6 を介して燃料タンク 1 9 の後部領域と乗員着座用のシート 2 0 が配置されている。

【 0 0 2 2 】

また、左右のメインフレーム 1 4 の後湾曲部 1 4 a とその下方領域には、ピボットブロック 1 7 が取り付けられている。スイングアーム 8 の前端部を支持するピボット部 1 3 a は、ピボットブロック 1 7 に取り付けられている。

【 0 0 2 3 】

左右のダウンフレーム 1 5 は、複数のクロスパイプ 2 1 A , 2 1 B によって相互に連結され、上部側領域が、左右のメインフレーム 1 4 の前部領域に対しガセットフレーム 2 2 A , 2 2 B によって連結されている。

【 0 0 2 4 】

ダウンフレーム 1 5 とメインフレーム 1 4 とに囲まれた領域には、エンジン 3 0 と変速機 3 1 が一体化されたパワーユニット P U が配置されている。パワーユニット P U は、ダウンフレーム 1 5 とメインフレーム 1 4 とに取り付けられて、車体フレーム F の一部を構成している。

【 0 0 2 5 】

後部フレーム 1 6 は、左右の各メインフレーム 1 4 の後湾曲部 1 4 a の近傍の上面から、後部上方に向かって延出する (シート 2 0 の後部位置に向かって延出する) 左右一对のシートフレーム部 2 3 L , 2 3 R と、左右のシートフレーム部 2 3 L , 2 3 R の後部同士

10

20

30

40

50

を連結する略U字状に湾曲した連結部23Aと、を有している。

【0026】

また、後部フレーム16は、さらに左右の各シートフレーム部23L, 23Rの延出方向の略中間位置から前部上方側に延出して、前端部が左右の各メインフレーム14に連結される左右一对のシートサブフレーム部24L, 24Rを有している。

【0027】

図3は、図1のメインフレーム14の下端領域の近傍部を拡大して示した図であり、図4は、図3と同部分を車両左前部上方側から見た図である。また、図5は、同部分を図4のV矢視方向から見た図であり、図6は、同部分を図3のVI-VI線に沿って破断して正面から見た図である。また、図7, 図8は、左側のピボットブロック17を車幅方向内側の前部上方側から見た図(車体スタンド26等は図示省略)と、同ピボットブロック17を車幅方向外側の前部上方側から見た図(車体スタンド26等は図示省略)であり、図9~図11は、図8の各部の断面を示す図である。

ピボットブロック17は、左右の対応するメインフレーム14の後湾曲部14aから下端部に亘る領域に溶接固定され、この領域の前方側に突出している。各ピボットブロック17は、ピボット部13aを保持する前後幅の広いブロック本体部17aの下方に前後幅の狭い下縁部17bがメインフレーム14の下縁形状に略沿って延出している。

【0028】

ピボットブロック17は、車幅方向外側の第1プレート17Aと車幅方向内側の第2プレート17Bが相互に結合されて構成されている。具体的には、第1プレート17Aと第2プレート17Bは、図8に示すように、後縁部がメインフレーム14の外側面に溶接されるとともに、後縁部を除く周縁部のほぼ全域が相互に対向する向きに湾曲して形成され、両者が嵌合状態で溶接固定されている。これにより、第1プレート17Aと第2プレート17Bの間には中空部25(図10, 図11参照)が構成されている。

【0029】

ここで、車体右側に配置されるピボットブロック17は、第1プレート17Aと第2プレート17Bの側面視がほぼ同じ形状に形成されているが、車体左側に配置されるピボットブロック17は、第1プレート17Aと第2プレート17Bの側面視形状が異なっている。

【0030】

具体的には、ブロック本体部17aはいずれもほぼ同じ側面視形状に形成されているが、下縁部17bは、第1プレート17Aの方が第2プレート17Bよりも下方への延出長さが長く形成されている。また、第2プレート17Bの下縁部17bの下端は、第1プレート17A側に向かって湾曲する湾曲部が設けられておらず、直線的に切除されている。この切除された部分を、第2プレート17Bの延出端17B-1と呼ぶ。

したがって、第1プレート17Aの下縁部17bの一部は、第2プレート17Bの延出端17B-1よりも長手方向下方(外側)に所定長さだけ突出している。第1プレート17Aの下縁部17bのうちの、第2プレート17Bの延出端17B-1よりも下方に突出している部分を突出部17A-1と呼ぶ。

【0031】

左側のピボットブロック17における第1プレート17Aの突出部17A-1には、車体スタンド26(サイドスタンド)を跳ね上げ回動可能に支持するスタンド支持用ブラケット27が結合されている。

【0032】

スタンド支持用ブラケット27は、第1プレート17Aの突出部17A-1の車幅方向内側の面に重ねられて突出部17A-1に溶接固定されるベース壁27aと、ベース壁27aの端部に鈍角をなして連設されている支持壁27bと、を有している。支持壁27bは、ベース壁27aが第1プレート17Aの突出部17A-1に固定された状態において車幅方向外側に所定角度傾斜するようになっている。ベース壁27aは、図7, 図9に示すように、第1プレート17Aの端面(車幅方向内側に臨む面)と、メインフレーム14

10

20

30

40

50

の外周面とに溶接固定されている。なお、図面において、溶接部には符号 w が付されている。

【0033】

スタンド支持用ブラケット 27 のベース壁 27 a と支持壁 27 b の前縁部には、車幅方向内側に向かって突出するフランジ部 45 が突設されている。スタンド支持用ブラケット 27 のベース壁 27 a のうちの、フランジ部 45 を除く領域（結合部）の車幅方向の厚みは、図 5 に示すように、第 2 プレート 17 B の車幅方向の厚み以下の厚みに設定されている。

【0034】

スタンド支持用ブラケット 27 の支持壁 27 b には、スタンド取付孔 28（図 9 参照）が形成されているとともに、係止ロッド 29 が取り付けられている。スタンド取付孔 28 には、車体スタンド 26 の上端部を回動可能に支持する支持ロッド 32 が挿通されている。係止ロッド 29 は、支持壁 27 b の車幅方向内側と外側の両側に突出している。

【0035】

係止ロッド 29 の車幅方向内側に突出した部分には、車体スタンド 26 を跳ね上げ方向に付勢する付勢スプリング 33 の一端部が係止されている。また、係止ロッド 29 の車幅方向外側に突出した部分は、車体スタンド 26 の跳ね上げ検出スイッチ 34 の一部を係止している。

【0036】

また、左右のピボットブロック 17 の車幅方向外側には、メインステップ 35 を支持するステップ支持ブラケット 36 がボルト 37 A, 37 B によって締結固定されている。これらのボルト 37 A, 37 B は、ピボットブロック 17 に車幅方向に貫通するように取り付けられた筒状のねじ受け部材 38（図 5, 図 9, 図 11 参照）に締め込まれる。図 5, 図 9, 図 11 には、左側のピボットブロック 17 に取り付けられた下方側のねじ受け部材 38 が示されている。

【0037】

ここで、左側のピボットブロック 17 においては、図 5 に示すように、第 2 プレート 17 B の延出端 17 B - 1 に半円状の切欠き部 40 a が形成されている。これに対し、スタンド支持用ブラケット 27 の支持壁 27 b の上端部には、第 2 プレート 17 B の切欠き部 40 a と対向して同半径の半円状の切欠き部 40 b が形成されている。第 2 プレート 17 B の切欠き部 40 a とスタンド支持用ブラケット 27 の切欠き部 40 b とは、下方側のねじ受け部材 38 を保持するための保持孔 40 を構成している。

したがって、下方側のねじ受け部材 38（他部品）は、第 2 プレート 17 B の延出端 17 B - 1 と、スタンド支持用ブラケット 27 の間に跨って形成された保持孔 40 に保持されている。

【0038】

以上のように、この実施形態に係る自動二輪車 1 のスタンド支持部構造においては、スタンド支持用ブラケット 27 が、ピボットブロック 17 のうちの、第 1 プレート 17 A 上の第 2 プレート 17 B と重ねられない突出部 17 A - 1 に接合されているため、スタンド支持用ブラケット 27 のベース壁 27 a の設置部の車幅方向の占有スペースが小さくなる。また、この実施形態に係るスタンド支持部構造では、第 2 プレート 17 B の下縁部 17 b の一部が切欠かれ、そこにスタンド支持用ブラケット 27 が配置されているため、第 2 プレート 17 B の下縁部 17 b が切り欠かれる分、車両の軽量化を図ることができる。

したがって、この実施形態に係るスタンド支持部構造を採用した場合には、スタンド支持用ブラケット 27 の設置部の車幅方向の占有スペースの抑制と、車両の軽量化とを図ることができる。

【0039】

また、この実施形態に係るスタンド支持部構造においては、左側のピボットブロック 17 の第 2 プレート 17 B が、第 1 プレート 17 A の車幅方向内側に配置され、スタンド支持用ブラケット 27 が、第 1 プレート 17 A の突出部 17 A - 1 の車幅方向内側の面に結

10

20

30

40

50

合されている。このため、第２プレート１７Ｂとスタンド支持用ブラケット２７の境界部が第１プレート１７Ａによって車幅方向外側から覆われ、境界部が外部から見えにくくなる。

したがって、この実施形態に係るスタンド支持部構造を採用した場合には、車両の外観を良好にすることができる。

【００４０】

また、この実施形態に係るスタンド支持部構造では、突出部１７Ａ－１に接合されるスタンド支持用ブラケット２７のベース壁２７ａの車幅方向の厚みが、第２プレート１７Ｂの車幅方向の厚み以下の厚みとされている。このため、スタンド支持用ブラケット２７の車幅方向内側での占有スペースが小さくなり、自動二輪車１の一層のコンパクト化を図ることが可能になる。

10

【００４１】

さらに、この実施形態に係るスタンド支持部構造においては、スタンド支持用ブラケット２７が、ピボットブロック１７の第１プレート１７Ａだけでなく、メインフレーム１４に対しても溶接固定されている。

したがって、この実施形態に係るスタンド支持部構造を採用した場合には、スタンド支持用ブラケット２７の接合部面積が増大し、スタンド支持用ブラケット２７の接合強度が高まる。

【００４２】

また、この実施形態に係るスタンド支持部構造の場合、ピボットブロック１７の第２プレート１７Ｂの延出端１７Ｂ－１と、スタンド支持用ブラケット２７の端部の間に、ねじ受け部材３８を保持するための保持孔４０が、両者に跨って形成されている。このため、ねじ受け部材３８を保持するための保持孔４０を、第２プレート１７Ｂの延出端１７Ｂ－１と、スタンド支持用ブラケット２７の端部の加工時に同時に形成することができる。

20

したがって、この実施形態に係るスタンド支持部構造を採用した場合には、保持孔４０の形成が容易になり、製造コストの抑制が可能になる。

【００４３】

また、この実施形態に係るスタンド支持部構造においては、ピボットブロック１７の第１プレート１７Ａと第２プレート１７Ｂが相互に結合されて両者間に中空部２５が構成されているため、ピボットブロック１７の軽量化、延いては自動二輪車１全体の軽量化を図ることができる。

30

【００４４】

なお、この発明は上記の実施形態に限定されるものではなく、その要旨を逸脱しない範囲で種々の設計変更が可能である。例えば、上記の実施形態においては、車両の左側のピボットブロック１７にスタンド支持用ブラケット２７が取り付けられているが、スタンド支持用ブラケット２７は、車両の右側のピボットブロック１７に取り付けられるようにしても良い。

また、鞍乗り型車両には、運転者が車体を跨いで乗車する車両全般が含まれ、自動二輪車（原動機付自転車及びスクータ型車両を含む。）のみならず、前二輪かつ後一輪の三輪車両等も含まれる。

40

【符号の説明】

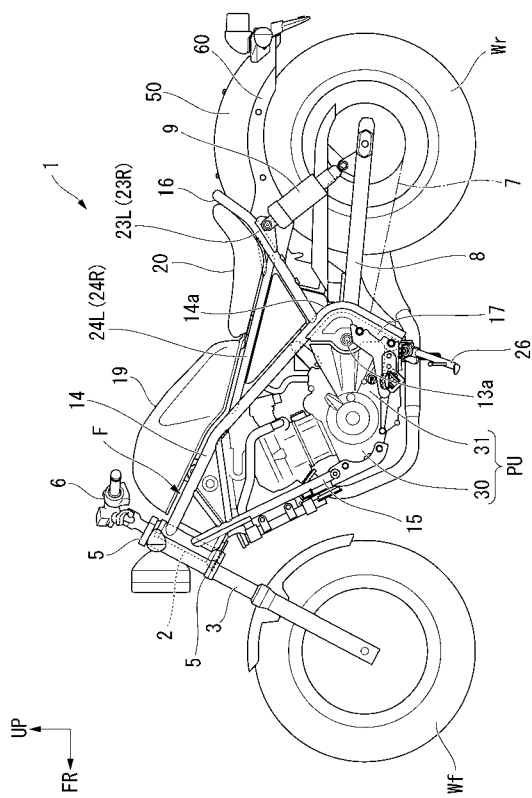
【００４５】

- １ ... 自動二輪車（鞍乗り型車両）
- ８ ... スイングアーム
- １４ ... メインフレーム
- １７ ... ピボットブロック
- １７Ａ ... 第１プレート
- １７Ａ－１ ... 突出部
- １７Ｂ ... 第２プレート
- １７Ｂ－１ ... 延出端

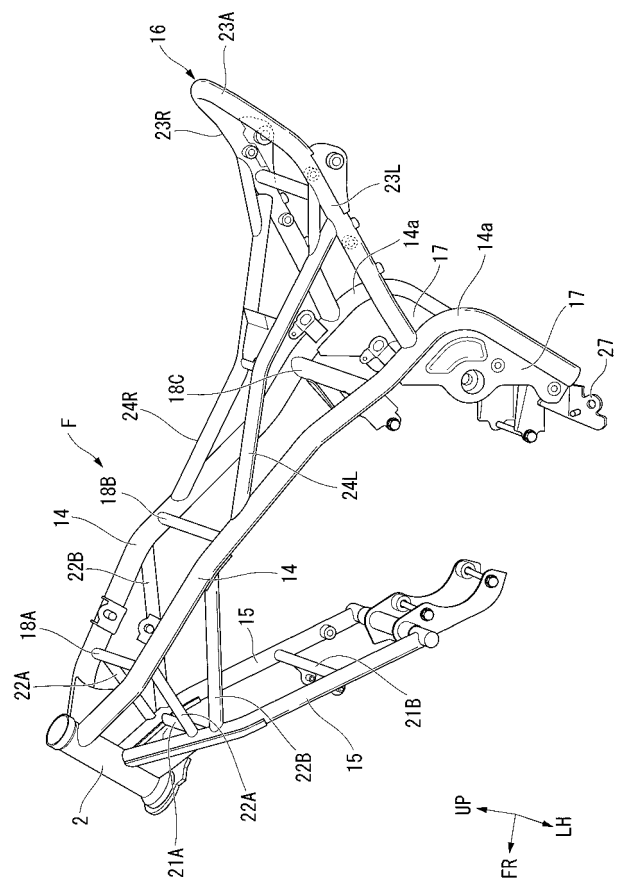
50

- 2 5 ... 中空部
- 2 6 ... 車体スタンド
- 2 7 ... スタンド支持用ブラケット
- 2 7 a ... ベース壁（結合部）
- 3 8 ... ねじ受け部材（他部品）
- 4 0 ... 保持孔

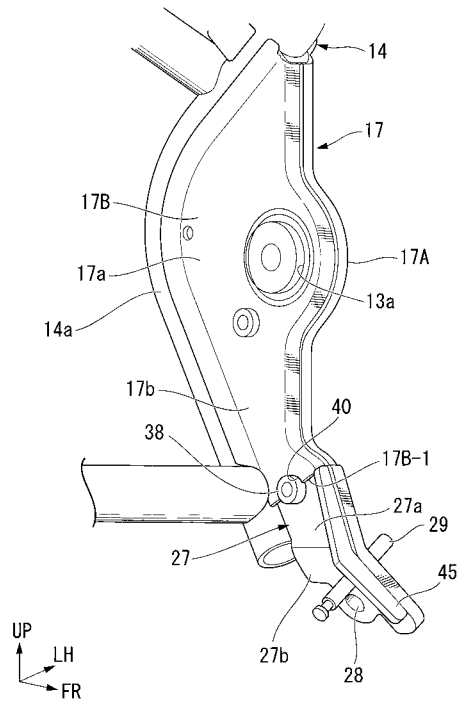
【図 1】



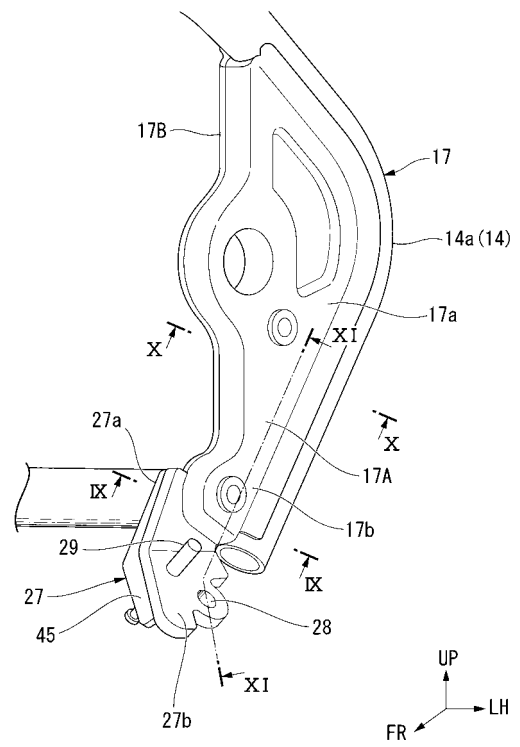
【図 2】



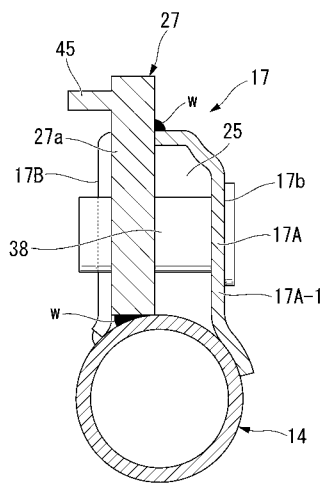
【 図 7 】



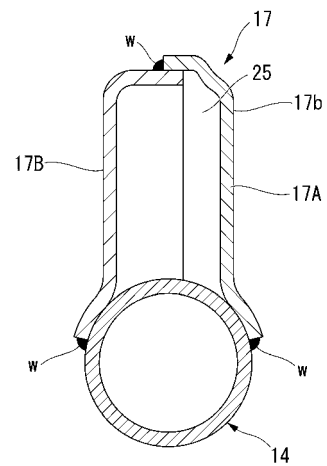
【 図 8 】



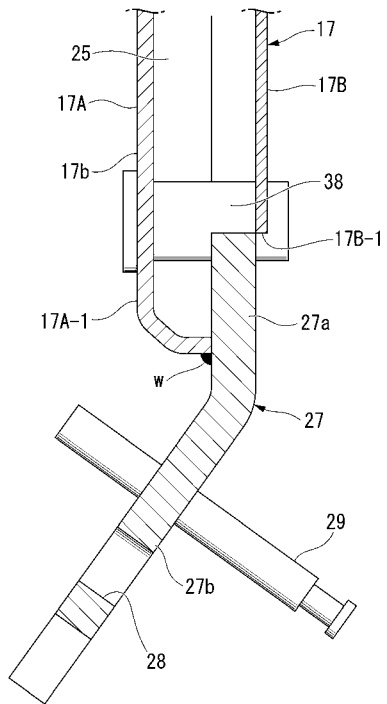
【 図 9 】



【 図 10 】



【図 11】



フロントページの続き

- (72)発明者 小石川 琢磨
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 森田 健二
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 山内 みずき
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
- Fターム(参考) 3D212 BH09