

公告本

申請日期： 91.2.6

案號： 91102064

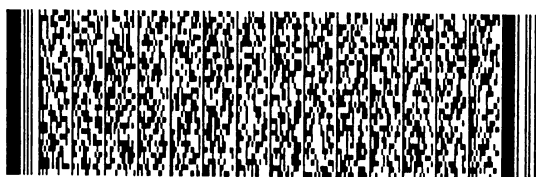
類別： B62K 1/02

(以上各欄由本局填註)

發明專利說明書

593046

一、 發明名稱	中文	速克達型車輛之車身覆蓋構造
	英文	MOTOR-SCOOTER TYPE VEHICLE BODY COVER STRUCTURE
二、 發明人	姓名 (中文)	1. 小田桐大
	姓名 (英文)	1. Hiroshi ODAGIRI
	國籍	1. 日本
	住、居所	1. 日本國埼玉縣和光市中央1丁目4番1號 株式会社 本田技術研究所內
三、 申請人	姓名 (名稱) (中文)	1. 本田技研工業股份有限公司
	姓名 (名稱) (英文)	1. 本田技研工業株式会社
	國籍	1. 日本
	住、居所 (事務所)	1. 日本國東京都港區南青山二丁目1番1號
	代表人 姓名 (中文)	1. 吉野浩行
	代表人 姓名 (英文)	1. Hiroyuki YOSHINO

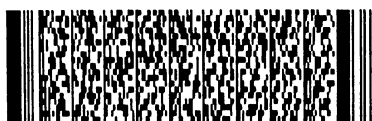


本案已向

國(地區)申請專利	申請日期	案號	主張優先權
日本 JP	2001/02/09	2001-034541	有
日本 JP	2001/02/09	2001-034542	有

有關微生物已寄存於	寄存日期	寄存號碼
-----------	------	------

無



五、發明說明 (1)

發明之領域

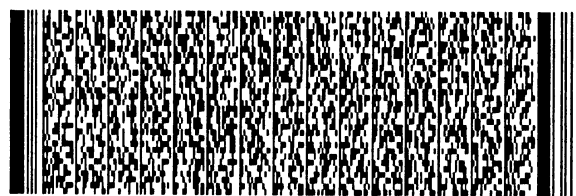
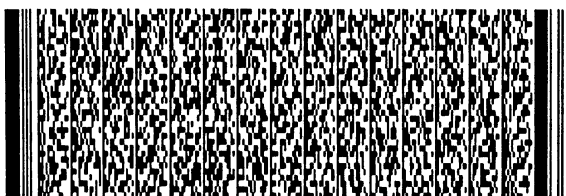
本發明係關於一種安裝用以覆蓋一速克達型車輛之車體前端的車身覆蓋之構造，尤指一種設置有在前蓋外側部分之具成本效益的防損害結構(tampering preventing structure)及護腳板(leg shield)分別形成車身覆蓋之速克達型車輛。

背景說明

速克達型車輛之車體前端的覆蓋構造係由一前蓋與一護腳板前後覆蓋所形成，且該前蓋與該護腳板係利用螺絲來固定，而該前蓋與該護腳板之間安裝有一駕駛傳動桿，該駕駛傳動桿內係支撐有一前叉與一舵柄(相關專利可例如參考日本專利Hei 1-33391)。此種前蓋係由樹脂或金屬所構成且係一體成型。

本發明欲解決之問題

然而，這種前蓋的尺寸相當大且厚實，其需要大尺寸且具有複雜結構的金屬模具來將該前蓋鑄造成單一部份(single part)，因此會增加製作成本。又，當前蓋的形式被簡化後，則製作前蓋的金屬模即可因此而簡化，並降低製作成本，但前蓋的形式則相對的受到限制。特別是製作金屬材質的前蓋時，採用低價位的壓模是需要的，然而此種前蓋製作成本卻因為大尺寸的模具(press die)及鑄造技術的限制而增加。因此，製作一種形式不受限之前蓋結構，且該前蓋結構的金屬模具價格低與技術限制小是需要的。此外，當鑄造成單一部份的前蓋受損時，即使是只



五、發明說明 (2)

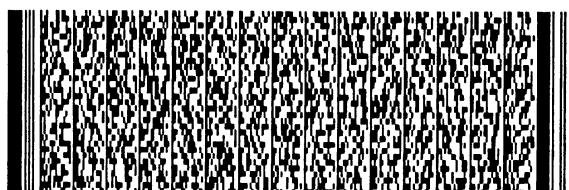
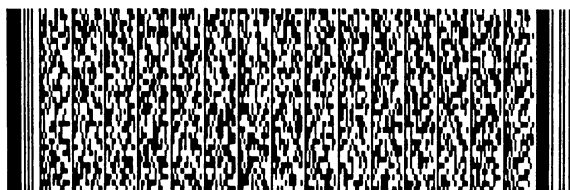
有一小部份的前蓋受到損傷，都必須將整個前蓋更換，然而，前蓋由於跌落所受到的損傷通常只在前蓋的左側或右側，而將整個前蓋更換是很不符合經濟效益的，因此，需要一個有經濟效益的替換。於是，本發明之目的即在於實現此種需求。

在傳統的速克達型車輛內，每一個前蓋的上側部分係利用螺絲或其他零件與護腳板鎖緊固定，然而，螺絲或其他零件很容易利用一般的工具像是螺絲起子來分離。因此，車身覆蓋本身很容易受損，或當車身覆蓋被分解時，其內部的零件則會受損。因此，本發明的目的係在符合經濟效益的前提下提供一車身覆蓋的連結構造(connecting structure)，來避免上述的損傷情形。

解決問題之手段

為解決前一個問題，根據本發明之速克達型車輛之車身覆蓋構造之申請專利範圍第1項之發明係基於一種支撐前叉之車身基架前端覆蓋一前蓋的速克達型車輛，其中：前蓋分成中心車蓋以及一對側蓋三個部分，中心車蓋位在中央；左右側蓋係藉由連接至支撐前叉之車身基架的接合元件所連接，且被車身基架之前端支撐住；以及在左右側蓋之間的部分以中心車蓋覆蓋。在此案例中，中心車蓋以及左右側蓋亦可由金屬製成。

根據申請專利範圍第3項之發明係基於根據申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，以及其特徵在於接合元件為一電池托盤，且電池係由電池托盤支撐。



五、發明說明 (3)

為解決後一個問題，根據申請專利範圍第4項之發明係基於根據申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，以及其特徵在於設置有支撐舵豎桿而使舵豎桿可被轉動之駕駛傳動桿的車身前端被以前後相對之前蓋和護腳板覆蓋，延伸自舵豎桿而在前蓋和護腳板上方的把手被以把手蓋所覆蓋，以及更進一步地，提供一於鎖定狀態之防止把手轉動的龍頭鎖，前蓋的上部係自車身後側連接至車身側，使其可被拆卸；以及當把手被操縱與鎖上時，連接部分被把手蓋之下側部分所遮蔽。

根據申請專利範圍第5項之發明係基於根據申請專利範圍第4項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，以及其特徵在於當把手位在中間位置時，連接緊固部分之位置係位在把手蓋之下側部分附近，且不與把手蓋的下側部分重疊。

根據申請專利範圍第6項之發明係基於根據申請專利範圍第4項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，以及其特徵在於前蓋分成中心車蓋以及左右側蓋三個部分，中心車蓋位在中央，左右側蓋係整合在一起並接到車身以及連接中心車蓋使得下側部分安裝至側蓋之側，且當把手被鎖上時，上側部分被把手蓋之下側部分所遮蔽。

根據申請專利範圍第7項之發明係基於根據申請專利範圍第4項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，以及其特徵在於當把手被鎖上時，被把手蓋之下側部分所遮蔽之部分的連接部分係一種設置於前蓋部分之蓋子，以便蓋子可以打開或關閉。



五、發明說明 (4)

根據申請專利範圍第8項之發明係基於根據申請專利範圍第4項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，以及其特徵在於接合元件係一種緊固元件像是螺絲，且當把手被鎖上時，張緊軸(tighten axis)之延伸部係與把手蓋之下側部分重疊。

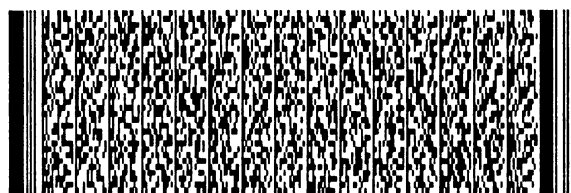
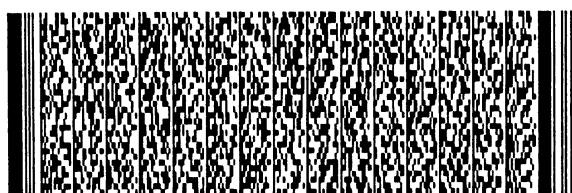
發明之效果

根據本發明，前蓋被分成中心車蓋以及左右側蓋三個部分，每個分開部分係相對小部分，可使用具有簡單構造的小尺寸金屬鑄模，而成本可以降低，此外，促進鑄模以及形式的自由度亦可以增加。分開部分的左右側蓋係藉由以接合元件將其連接而整合，藉由車身基架之前端而支撐，且左右側蓋之間的部分以中心車蓋覆蓋，可形成前蓋。此外，藉由分開最有可能受損的左右側蓋可以只單獨更換左右側蓋的受損側，其為經濟的。

再者，若中心車蓋與側蓋是由金屬製造，可獲得高剛性的前蓋並輕易地製造。此外，也能使用低價壓模，而在此案例裡，亦可增加形式的自由度。

根據本發明，剛性相對高的接合元件係使用作為電池托盤，以支撐前蓋，電池托盤連接並支撐前蓋，同時支撐電池，且此部分係作成多功能。

根據本發明，當把手被操縱或停車鎖上時，至少一個前蓋上側部分的連接部分被把手蓋之下側部分遮蔽，除非以特殊工具不能操作連接部分，且無法移動螺絲或其他零件。結果，前蓋難以拆卸，且車身覆蓋本身或像是電池裝



五、發明說明 (5)

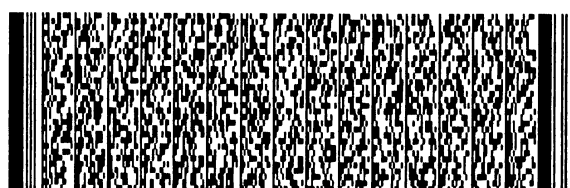
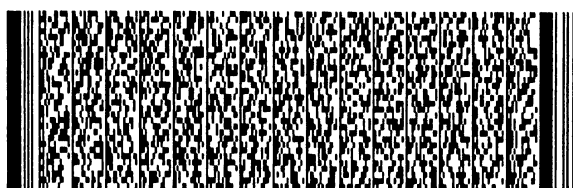
在車身覆蓋內的部分可以避免受到損害。此外，當把手被鎖上時，連接部分的安排僅跟把手蓋之下側部分的位置有關，可輕易實現防損害結構無須再提供特殊專用元件與特殊專用結構，而具成本效益。

若用於防止損害的連接部分之位置係設定成使該位置不會與把手蓋之下側部分重疊，以及當把手位於中央位置時係打開，在維護時連接可以一般工具將其輕易地解除。再者，張緊元件像是螺絲亦可使用於接合元件，而在此案例裡，當把手鎖上時，若張緊軸的延伸與把手蓋之下側部分重疊，張緊元件像是螺絲不能以一般工具將其拆卸。

又，設置有連接部分以防止受損的整個前蓋亦可為單個或分開，以及亦可於該部分設置供手套盒或維護使用之蓋子，以便蓋子可被打開或關閉。若前蓋被分開，其係被分成中心車蓋以及左右側蓋三個部分，左右側蓋係整合在一起且接到車身，使得其不能被輕易地拆卸，而中心車蓋亦可拆卸。在此案例中，中心車蓋係安裝至下側部分與上側部分之側蓋之側，而提供用於防止受損之連接部分。因此，在此種三個部分分開的結構裡，防損害結構對於可被拆卸的中心車蓋亦為有效。

再者，若設置到前蓋之中央或其他位置的蓋子不能藉由使用供用於防止受損之連接部分與被前蓋覆蓋之手套盒之蓋子的上側部分而打開，或安裝至車身基架之部分或其他部分可防止受到損害。

本發明之較佳具體例



五、發明說明 (6)

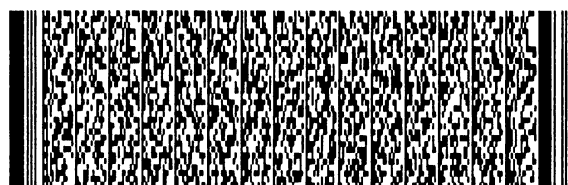
參考圖式，底下將說明一具體例。圖1為應用此具體例的速克達型車輛之側視圖，圖2為車體前側主要部分之側視圖，圖3為車體前側主要部分之前視圖，圖4為組裝前蓋之方法的立體圖，圖5為護腳板之立體圖，圖6為中心車蓋之前視圖，圖7為圖6中沿切線7-7觀視之剖面圖，圖8為前蓋未包含中心車蓋之前視圖，圖9為圖8中沿切線9-9觀視之剖面圖，圖10為護腳板之後視圖，圖11為護腳板之側視圖，圖12為接合元件之放大圖，以及圖13為中心車蓋之上側部分與護腳板之上側部分之間接合部分之剖面圖。

發明之詳細說明

首先，簡單地描述車輛的整體結構。圖1中的元件編號1係表示一前輪、2表示一前叉、3表示一前檔泥板、4表示一金屬前蓋、5表示一由金屬或樹脂製成的護腳板、6表示一由樹脂製成的把手蓋、7表示一前燈、以及8表示一把手。

車體的中央部分具有一低踏板10以及一後蓋11，低踏板10係用來讓騎士放腳的部分。後蓋11係為中空而設於車體的后側，其具有一預定高度且沿著車體向後延伸，且後蓋11的上側與下側係為開放的。後蓋11係利用金屬或樹脂所製成，其係利用一椅墊12來開啟或關閉後蓋11的上方開口，後蓋11內部還具有一大容量的內室13，其係用來置放安全帽等物體。

一車身基架14與一交聯管15設於低踏板10的下方，車身基架14係沿車體的中央部分向前與向後延伸，其係由一金



五、發明說明 (7)

屬管所構成，而交聯管15則與車身基架14的後段相連接，一托架19由一擺動式動力單元18的下方向前延伸，且經由一連結單元17連結到車身基架14的後方，而連結單元17的另一端係由連結支撐結構16所支撐。由於20a與20b兩點的連結，使擺動式動力單元18可垂直地擺動。

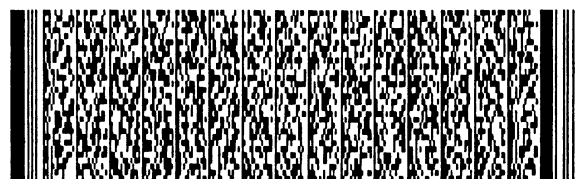
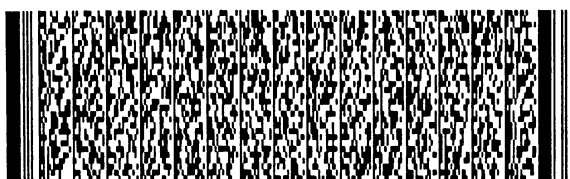
一後輪21安裝於擺動式動力單元18後端的一側，一後側減震單元22設於後輪與一後車身基架23之間，因此，擺動式動力單元18係懸掛於一車體的後側。

而從上往下看後車身基架23時，後車身基架23是呈現U型的，其具有由前向後延伸之一左側部份與一右側部份，且該左側部份與該右側部份係相互平行，而該左側部份與該右側部份的前端係連結至交聯管15，該左側部份與該右側部份的後端則連結為一體。車身基架14、交聯管15、後車身基架23彼此連結而組合成整個車體。

一備胎置放管24向上突出於後車身基架23的後端，且從後蓋11的背側向外延伸，一備胎25則安裝在備胎置放管24上。

接著，以下將描述前車身覆蓋的結構。如圖2與圖3所示，車身基架14的前段部份係斜斜地向上延伸，一駕駛傳動桿30則焊接到車身基架14的尾端，一舵豎桿31與前叉2相連並由駕駛傳動桿30支撐，因此，舵豎桿31可被轉動，而前輪11可由把手8來控制使其轉動，其中把手8係安裝在上端部份。

如圖12所示，一托架32焊接到駕駛傳動桿30下部的前側



五、發明說明 (8)

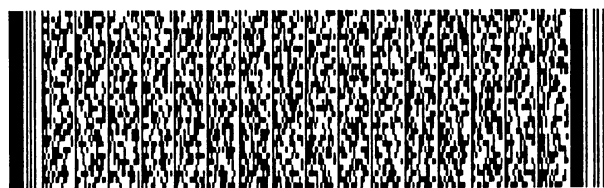
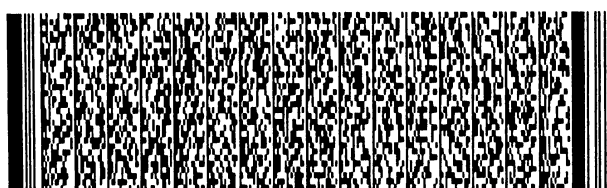
部份，一接合元件35藉由將螺栓36鎖入螺帽33內而連結至托架32上，而螺栓36與螺帽33則是設在托架32的下側部份。一向上突出的突片37被焊接至接合元件35背面的中間部份，且將托架32上側部份的螺栓38鎖入螺帽34內。

接合元件35包含一側板39與一底板40，側板39係由一金屬板經由壓模(press molding)而得，當從上往下看側板39時，側板39係呈現U型，而底板40係連接至側板39的左邊與右邊的底側。而側板39的左邊與右邊的尾端係形成一彎曲的凸緣41，並且經由螺栓42與螺帽43連接至前蓋4的側邊部份。

接合元件35係由相當硬的金屬所製成，其也可當作一個電池托盤(battery tray)，而電池托盤係藉由一平板的壓模而形成一開口朝上的容器，一蓄電池44則由上方放入該電池托盤中，並藉由一帶狀物44a固定。一延伸部份37的上端以及底板40係由帶狀物44a所連結，而支撐結構(stay)45設於底板40前側的左邊和右邊部份，金屬孔眼45b則貼附於設在支撐結構(stay)45上的開孔45a內。

如圖2所示，一喇叭47經由一支撐結構(stay)46而安裝於駕駛傳動桿30的上側部份。一龍頭鎖48與另一個支撐結構46a相連，並經由焊接而延伸至支撐結構46。當停車時，把手8會完全地轉向右邊或左邊，而連結至舵豎桿31的鎖片(locking piece)會被鎖住，因此只要不用鑰匙49開啟龍頭鎖48，便無法轉動把手8。

如圖3與圖4所示，前蓋4分成三個部份，包括中心車蓋



五、發明說明 (9)

50 以及左右側蓋51。在本發明之實施例中，中心車蓋50與側蓋51係由適當的硬金屬所構成，並且係由一平板的壓模而成。

如圖3所示，當從車體的前面看中心車蓋50時，中心車蓋50覆蓋了前輪，並包含駕駛傳動桿30與舵豎桿31。如圖7所示，近似S型且向後凸的鉤扣52設於中心車蓋50下側的左右兩邊，如圖12所示，這些鉤扣52係經由金屬孔眼45b而連結至支撐結構45上，而支撐結構45係設於接合元件35的底板40上。

如圖6所示，支撐結構53設在中心車蓋50上部的左右兩邊，中心車蓋50連接至護腳板5的上部。開口54設於中心車蓋50上部與喇叭47的重合處。如圖12所示，開口54的下側部份覆蓋住接合元件35的前側，因此避免蓄電池44向前突出。

左右側蓋51係設於中心車蓋50的左右兩邊，係用來覆蓋住車體的左右兩側部份，當從車體前面看左側蓋51與右側蓋51時，駕駛傳動桿30、舵豎桿31與前輪則位於左側蓋51與右側蓋51之間。如圖8所示，左側蓋51與右側蓋51的上半部係被中心車蓋50的寬度隔開，而其邊縫(hem)55係略低一些，因此使中心車蓋50可裝入左側蓋51與右側蓋51之間。邊縫55的下側部份比較寬，其與接合元件35的凸緣41重合，如圖12所示，邊縫55並藉由螺栓42與螺帽43而與凸緣41連結。

此外，如圖8所示，一細條型的橫板56係設於兩邊縫55



五、發明說明 (10)

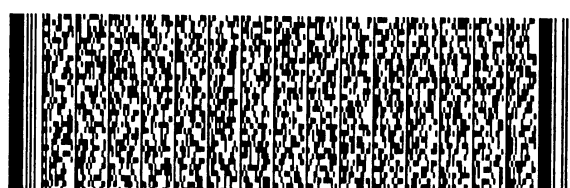
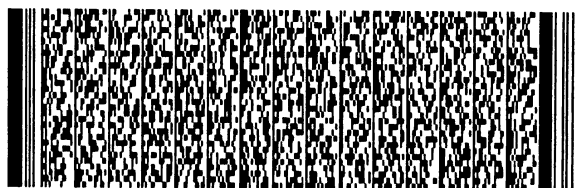
的上端，並藉由螺絲57固定。相同地，一橫板58係設於左右側蓋51的底端，並藉由螺絲59固定於左右側蓋51的底端。因此，左右側蓋51經由接合元件35、上部橫板56與下部橫板58而連結成一體。左右側蓋51下部的內側部份係向外凹，以避開前輪1與前檔泥板3。

如圖8所示，當左右側蓋51連結後，其左端與右端的邊緣部份形成外緣60而連接到護腳板5上，支撐結構61則以適當的間距安裝在接合邊緣60上。圖8所示的元件編號36a與38a係表示螺栓36與38的插入孔。

如圖5、10、11、與13所示，護腳板5係由樹脂所構成，其經由螺栓64安裝到駕駛傳動桿30上。如圖2所示，駕駛傳動桿30與舵豎桿31係設於整個前車體內。護腳板5的左右兩側的邊緣與上側的邊緣係為外緣62，且外緣62連結至側蓋51的外緣60上。而圓形突起物(boss)63設於相對應於支撐結構61的位置，外緣62則是經由將螺栓(未顯示)插入圓形突起物63中，而連結至側蓋51的外緣60上。

隆起部份65係向後突出，以避開車身基架14與駕駛傳動桿30，而舵豎桿31則垂直地安裝在護腳板5的中間。而隆起部份65的左側與右側部份皆向前凹，用以遮蓋一騎士的腳。

護腳板5的上端形成有突出部份66，且突出部份66與中心車蓋50及左右兩側蓋51部份重合，而圓形突起物67係設於突出部份66與中心車蓋50重合的位置上。圓形突起物68與69係設於隆起部份65上端的左右兩邊，一鑰匙孔68a則



五、發明說明 (11)

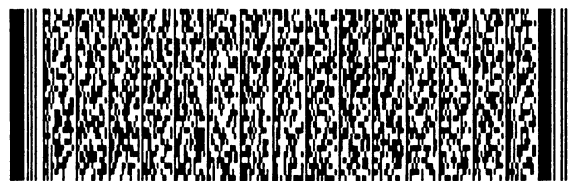
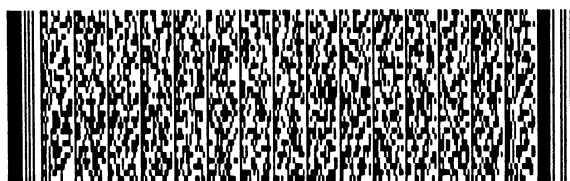
設於圓形突起物68內，用來使鑰匙插入部份的龍頭鎖48內。

如圖13所示，中心車蓋50的上端50a向後突出，而約呈L形的支撐結構53安裝到中心車蓋50上端50a的左右兩邊。支撐結構53的上端約略呈水平，且經由焊接的方式而與中心車蓋50的上端50a相連結，此外，支撐結構53的下端則向下突出且形成開孔53a。

護腳板5的突出部分66與中心車蓋50的上端50a相重疊，圓形突起物67則接觸到支撐結構53。接著，一攻螺絲(tapping screw)70從後側插入圓形突起物67與支撐結構53的開孔53a內，並藉由一夾帽(clip nut)71將攻螺絲70鎖緊，而使中心車蓋50上端與護腳板5的上端被鎖緊而連結成一體。圖13所示之線C係為攻螺絲70被鎖上時的軸，圖13所示之元件編號72表示把手蓋6的下側部分，把手蓋6的下側部分與護腳板5的上端相對，而把手蓋6的下側部分形成一類似圖5所示之隆起部分65的上側面的輪廓。

接著，中心車蓋50的防損害結構的描述如下。圖14顯示攻螺絲70與把手蓋6的位置關係，攻螺絲70位於前車體的左側而形成防損害結構。圖15係為攻螺絲70與把手蓋6的上視圖。在圖14與圖15中，A表示把手8位於中間的位置，而B表示把手8被鎖上的情形。

在圖14A與圖15A中，把手8係位於中間位置，亦即把手8位於前進的狀態下。如圖14A所示，由於攻螺絲70沒有與把手蓋6的下側部分72重疊，因此當從前車體後側往前看



五、發明說明 (12)

時，可以看到攻螺絲70。如圖15A所示，當攻螺絲70被鎖緊時，軸C則不會與把手蓋6的下側部分72重疊。

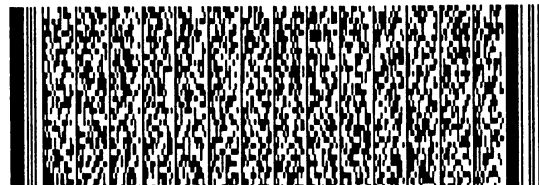
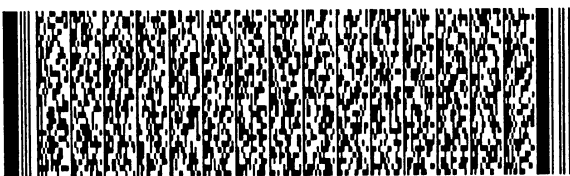
當把手8在停車的狀況下，把手8會往左轉45度，然後鎖上龍頭鎖。在鎖上龍頭鎖的情況下，部分把手蓋的下側部分72與攻螺絲70相重疊。而圖14B所示係為由前車體的後側看攻螺絲70時的示意圖，當攻螺絲70被鎖緊時，軸C的延伸部分係與把手蓋的下側部分72重疊。

如圖5的虛線與圖15的斷線所示，相對於護腳板5上端的把手蓋的下側部分72的下端實質上呈梯形，供轉動把手8的舵豎桿31則向後傾斜(以向上朝後傾斜的狀態)。如圖14B與圖15B所示，當把手鎖上時，把手蓋的下側部分72係轉向斜後方，而此時無法看見鎖緊的攻螺絲70。如圖15B所示，當把手鎖上時，把手蓋的下側部分72轉向斜後方。

接著，本具體例的運作方式敘述如下。如圖14A與圖15A所示，當把手8位於中間位置時，把手蓋的下側部分72不會遮住攻螺絲70，因此可利用一螺絲起子沿著軸C將攻螺絲70與前車體分離，而可打開中心車蓋50，以進行蓄電池44的維修工作。

同時，如圖14B與圖15B所示，當把手8被鎖上時，攻螺絲70被把手蓋的下側部分72遮蔽住，由於把手蓋的下側部分72的阻擋，因而無法沿著軸C將攻螺絲70與前車體分開，中心車蓋50則無法被拆開，因此可避免前蓋4內的物件如蓄電池44等受到損傷。

特別地，由於此防損害結構只需利用轉動把手蓋的位



五、發明說明 (13)

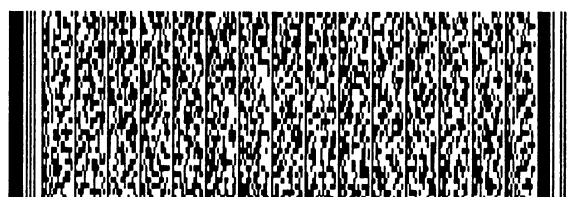
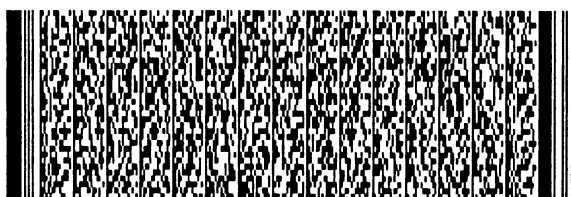
置，來遮蔽或露出攻螺絲70，而不須要特殊元件或特殊結構，因此本具體例之車身覆蓋構造係符合經濟效益的。

本發明並不限於此具體例，一覆蓋構造可以是前蓋本身或護腳板本身。而前蓋可不必被區分成三個部分，其可為單一結構或手套盒與零件箱之蓋子，該蓋子則相當於本具體例的中心車蓋50，而該蓋子可被開啟與關上，且只要利用攻螺絲70固定該蓋子的上端即可。

在本具體例中，攻螺絲70係用來將中心車蓋50連結到護腳板5上，而使中心車蓋可被分離，此外，固定元件如螺絲、螺栓或其他具有相同功能的連結單元(如塑膠卡勾)皆可用於本具體例中。此外，攻螺絲70可用作車身覆蓋結構、車身基架與其他堅硬物件的固定元件。

護腳板5的突出部分66與上側部分50a重疊，鉗夾座67則連接到支撐結構53上。接著，將攻螺絲70插入鉗夾座67與支撐結構53的開孔53a內，並利用夾帽71將攻螺絲70鎖緊，而使中心車蓋50的上端與護腳板5的上端連結成一體。圖13所示之線C係為攻螺絲70鎖緊時的軸，圖13所示之元件編號72表示把手蓋6的下側部分，把手蓋6的下側部分與護腳板5的上端相對，而把手蓋6的下側部分形成一類似圖5所示之隆起部分65的上側面的輪廓。

接著，本具體例的作用方式描述如下。利用金屬做成整個前蓋4，將可增加前蓋4的硬度，而由於中心車蓋50、左右側蓋51被分成三部分，因此，可使金屬模具小尺寸化，並可簡化金屬模具的結構且可降低金屬模具的成本，進而



五、發明說明 (14)

可使焊接程序更便利。此外，本具體例還不受限於金屬模具的形狀，因此可增加設計時的自由度。

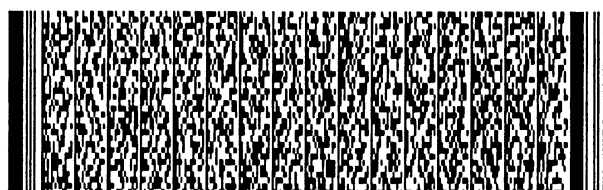
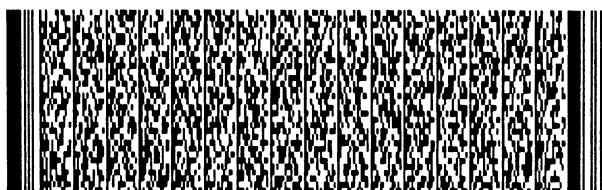
特別地，當模具小尺寸化後，便不須要利用到如深拖曳 (deep drawing) 等高級的技術。由於前蓋可被區分成三個部份，因此只需利用小尺寸的模具，所以前蓋可輕易地利用金屬板經由壓模製作而得，因此可減少製作成本。

左右側蓋可經由接合元件35與橫板56、58而緊密的連結在一起，而經由將中心車蓋50覆蓋於左右側蓋51之間，便可形成前蓋。此外，中心車蓋50的下側係與接合元件連結，如此一來，可更方便地將前蓋的各個部分組合起來。

再者，蓄電池44可利用接合元件35支撐，左右側蓋51可經由電池托盤的堅硬結構而連結成一體，因此而形成堅硬的前蓋4。當接合元件35的硬度提升時，中心車蓋50也可直接安裝至接合元件35上，接合元件35係由駕駛傳動桿30所支撐並作為電池托盤，由於接合元件35的功能多元化，而使車體結構簡單化。

另外，由於中心車蓋50的下側部分藉由將鉤扣52經由金屬孔眼45b插入接合元件35的支撐結構45的開孔45a內，因此經由移除攻螺絲70便可輕易地打開中心車蓋，並使蓄電池44的維修更方便。

本發明並不限於此具體例，而可依本發明之相同原理作各種變換與應用。例如，前蓋4亦可由樹脂製成，而在此案例中，如同在以金屬製成的案例之中，亦可以預期降低金屬鑄模的成本、製造鑄模以及增加形式的自由度的各個

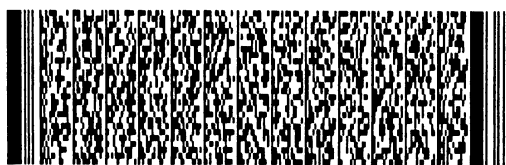


五、發明說明 (15)

效果。

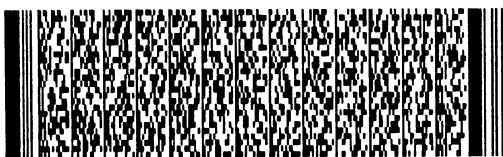
元 件 編 號 之 說 明

- | | |
|-----|---------------|
| 1 | 前 輪 |
| 2 | 前 叉 |
| 3 | 前 檔 泥 板 |
| 4 | 前 蓋 |
| 5 | 護 腳 板 |
| 6 | 把 手 蓋 |
| 7 | 前 燈 |
| 8 | 把 手 |
| 10 | 踏 板 |
| 11 | 後 蓋 |
| 12 | 椅 墊 |
| 13 | 內 室 |
| 14 | 車 身 基 架 |
| 15 | 交 聯 管 |
| 16 | 支 撐 結 構 |
| 17 | 連 結 單 元 |
| 18 | 擺 動 式 動 力 單 元 |
| 19 | 托 架 |
| 20a | 點 |
| 20b | 點 |
| 21 | 後 輪 |
| 22 | 後 側 減 震 單 元 |



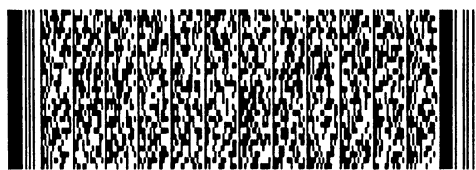
五、發明說明 (16)

- 23 後車身基架
- 24 備胎置放管
- 25 備胎
- 30 駕駛傳動桿
- 31 舵豎桿
- 32 托架
- 33 螺帽
- 34 螺帽
- 35 接合元件
- 36 螺栓
- 36a 插入孔
- 37 突片
- 38 螺栓
- 38a 插入孔
- 39 側板
- 40 底板
- 41 凸緣
- 42 螺栓
- 43 螺帽
- 44 蓄電池
- 44a 帶狀物
- 45 支撐結構
- 45a 開孔
- 45b 金屬孔眼



五、發明說明 (17)

- 46 支撐結構
- 47 喇叭
- 48 龍頭鎖
- 49 鑰匙
- 50 中心車蓋
- 50a 上端
- 51 左右側蓋
- 52 鉤扣
- 53 支撐結構
- 53a 開孔
- 54 開口
- 55 邊縫
- 56 橫板
- 57 螺絲
- 58 橫板
- 59 螺絲
- 60 外緣
- 61 支撐結構
- 62 外緣
- 63 圓形突起物
- 64 螺栓
- 65 隆起部份
- 66 突出部份
- 67 圓形突起物



五、發明說明 (18)

- 68 圓形突起物
- 68a 鑰匙孔
- 69 圓形突起物
- 70 攻螺絲
- 71 夾帽
- 72 把手蓋6的下側部分



圖式簡單說明

圖1 為應用此具體例的速克達型車輛之側視圖；

圖2 為車體前側主要部分之側視圖；

圖3 為車體前側主要部分之前視圖；

圖4 為組裝前蓋之方法的立體圖；

圖5 為護腳板之立體圖；

圖6 為中心車蓋之前視圖；

圖7 為圖6 中沿切線7-7 觀視之剖面圖；

圖8 為前蓋未包含中心車蓋之前視圖；

圖9 為圖8 中沿切線9-9 觀視之剖面圖；

圖10 為護腳板之後視圖；

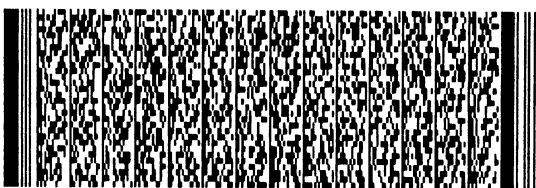
圖11 為護腳板之側視圖；

圖12 為接合元件之放大圖；

圖13 為中心車蓋之上側部分與護腳板之上側部分之間接合部分之剖面圖。

圖14A 和14B 顯示從車身後側觀視之用於防止中心車蓋損害之張緊部；以及

圖15A 和15B 顯示從車身頂端觀視之相同上側部分。



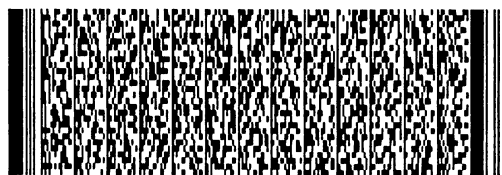
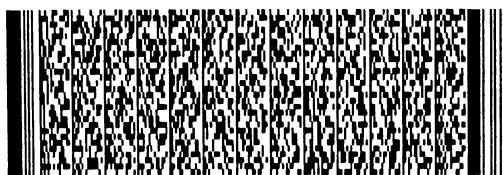
四、中文發明摘要 (發明之名稱：速克達型車輛之車身覆蓋構造)

本發明提供一種易於製造的車身前蓋。一前蓋4被分成中心車蓋50以及左右側蓋51三個部分，中心車蓋位在中央，各個部分係以金屬壓製模鑄。左右側蓋51係藉由在中間部分之垂直方向的接合元件35所連接，接合元件35亦有作為電池托盤之功能且電池被接合元件所支撐。左右側蓋51係藉由在上側之橫板54與在下側之橫板57所連接。

英文發明摘要 (發明之名稱：MOTOR-SCOOTER TYPE VEHICLE BODY COVER STRUCTURE)

[Object] To form a front cover that can be easily manufactured.

[Configuration] A front cover 4 is divided into three parts of a center section 50 and right and left side sections 51 with the center section in the center and the respective parts are press-molded by metal. The right and left side sections 51 are connected by a coupling member 35 in an intermediate part in a vertical direction, the coupling member 35 also functions as a battery



四、中文發明摘要 (發明之名稱：速克達型車輛之車身覆蓋構造)

英文發明摘要 (發明之名稱：MOTOR-SCOOTER TYPE VEHICLE BODY COVER STRUCTURE)

tray and a battery is supported by the coupling member, The right and left side sections 51 are connected by a cross plate 54 at the upper end and a cross plate 57 at the lower end.

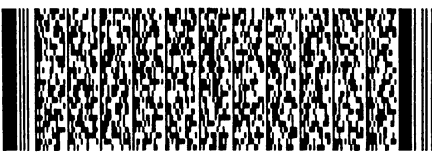
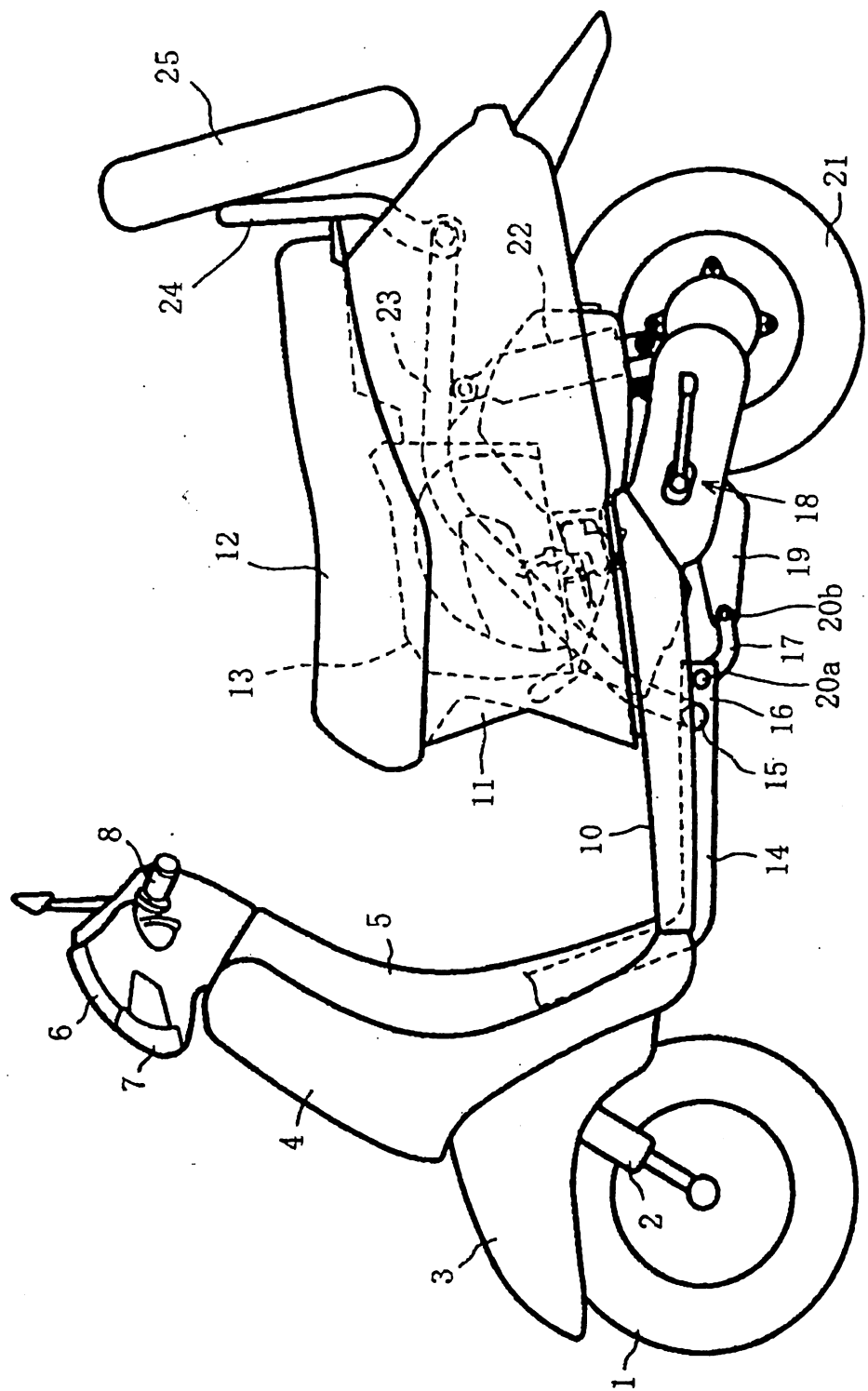
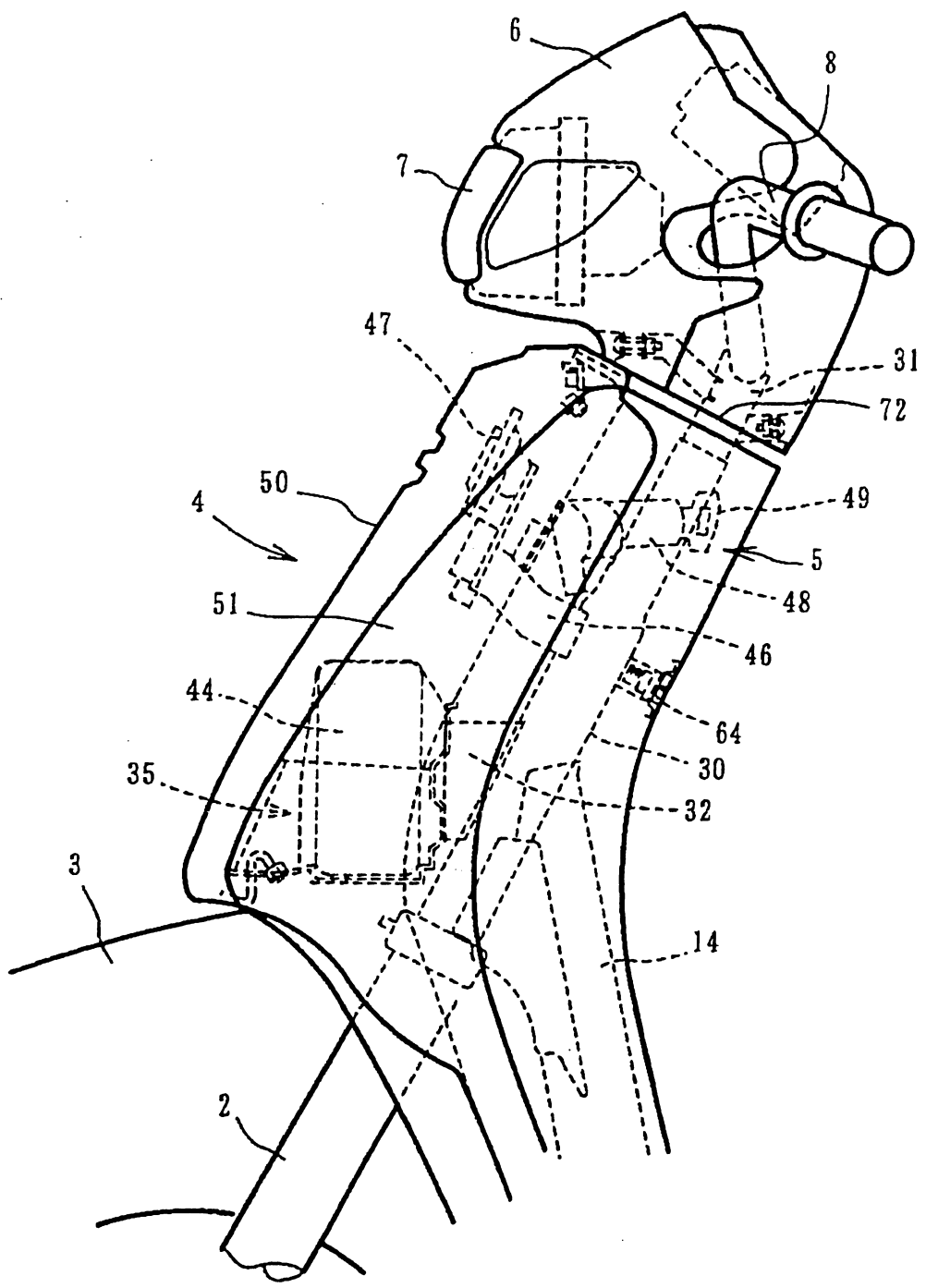


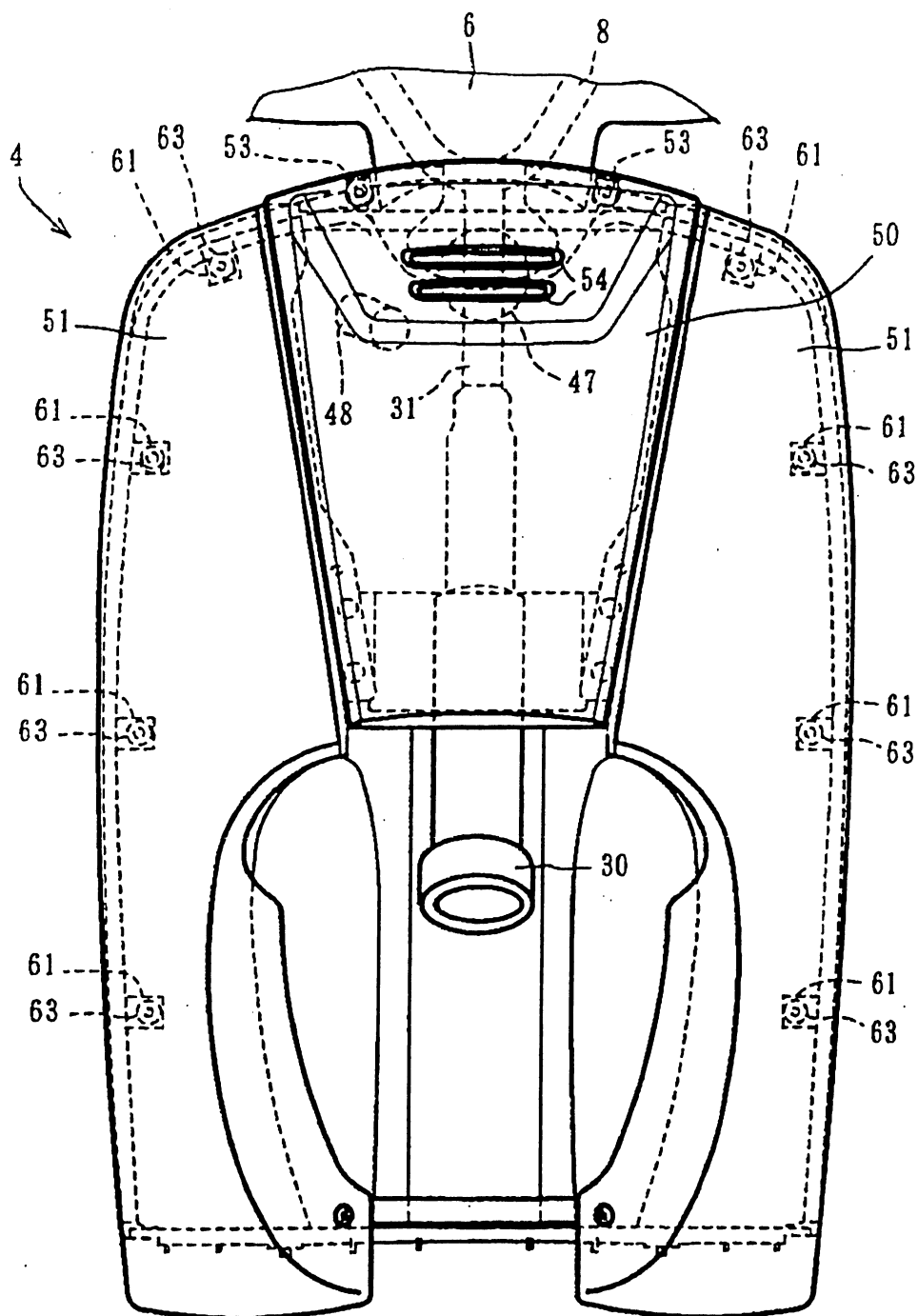
Fig 1



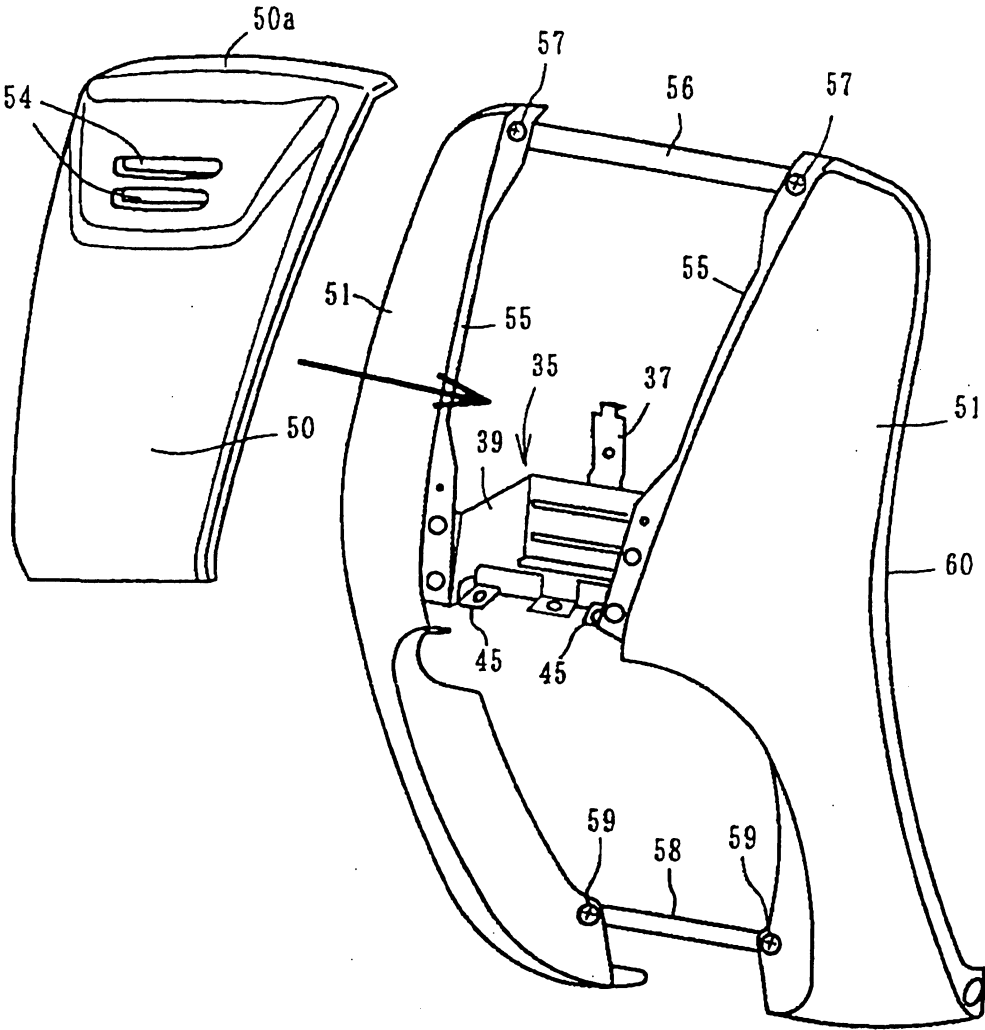
2



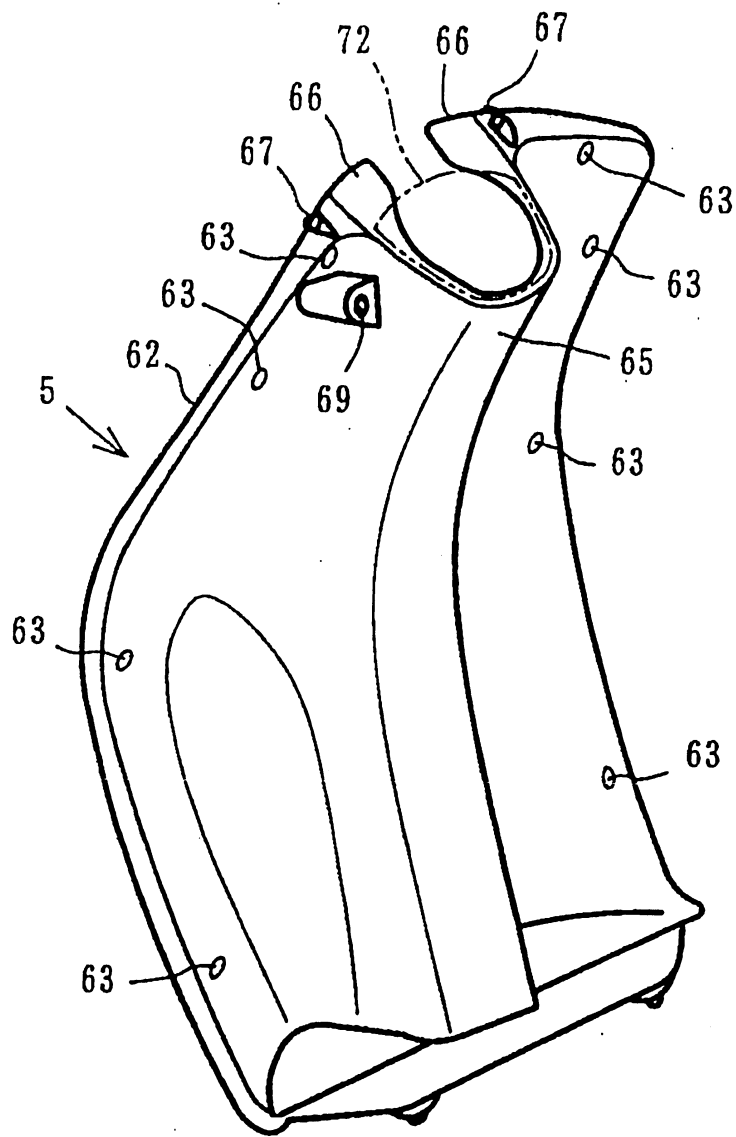
3



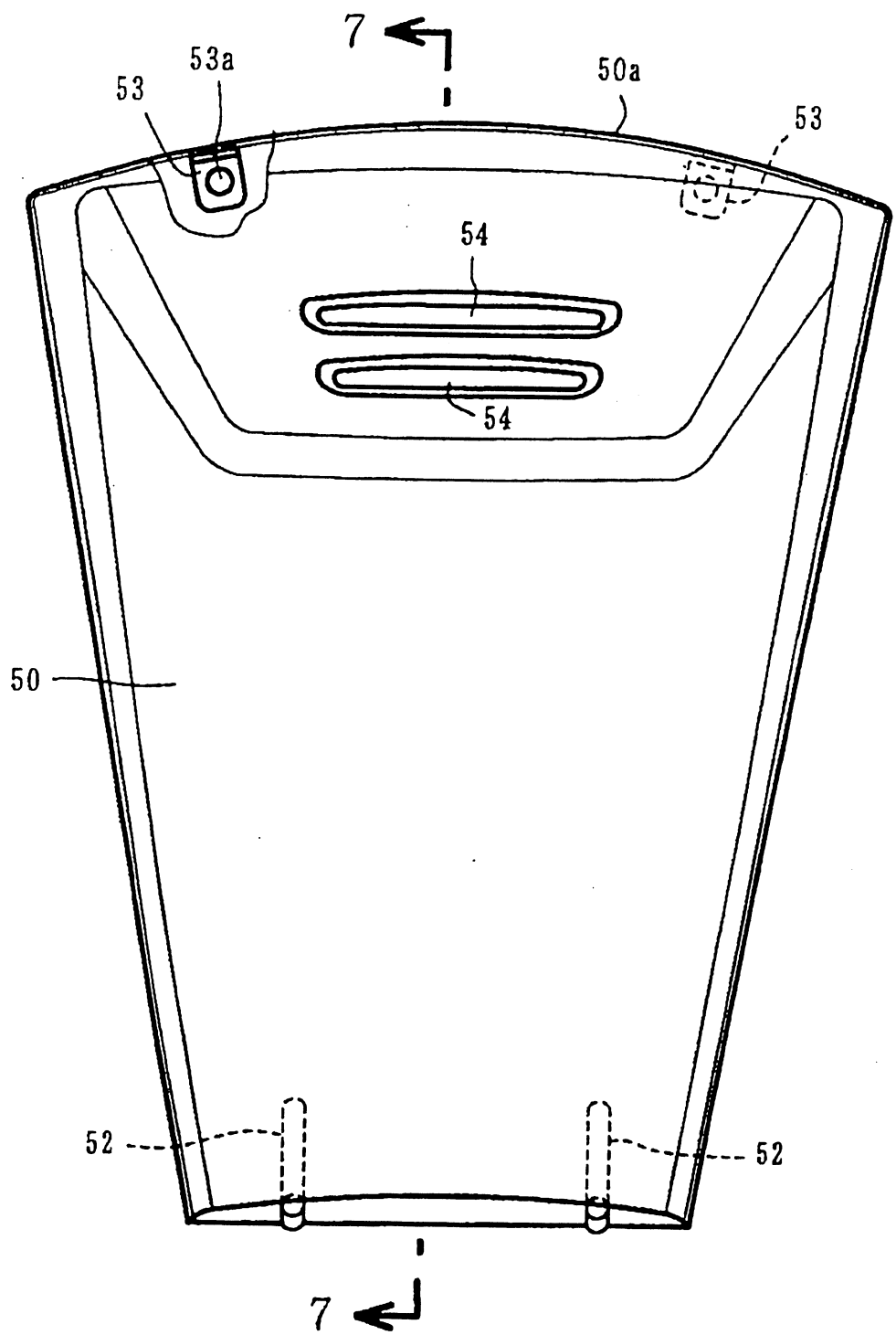
4



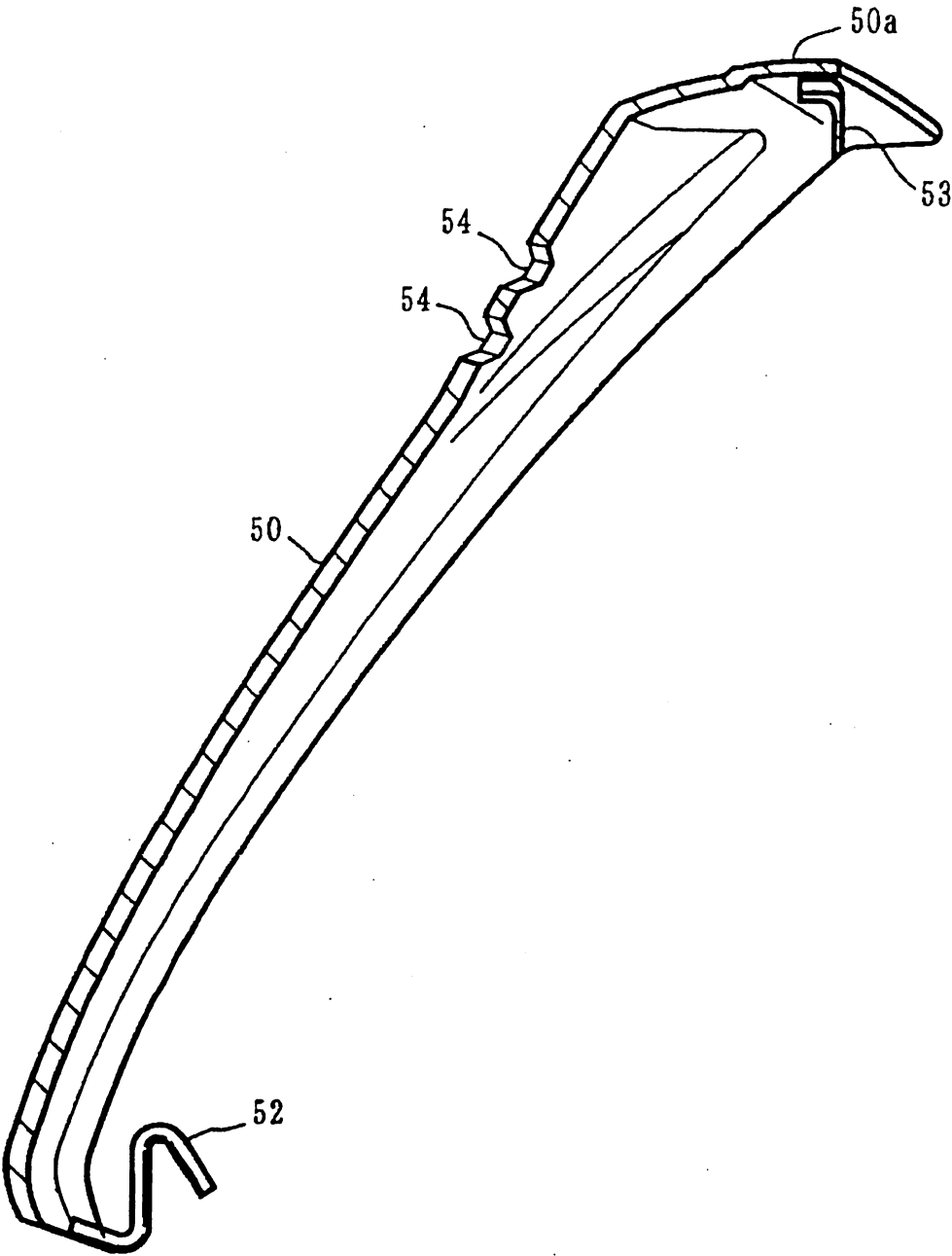
5



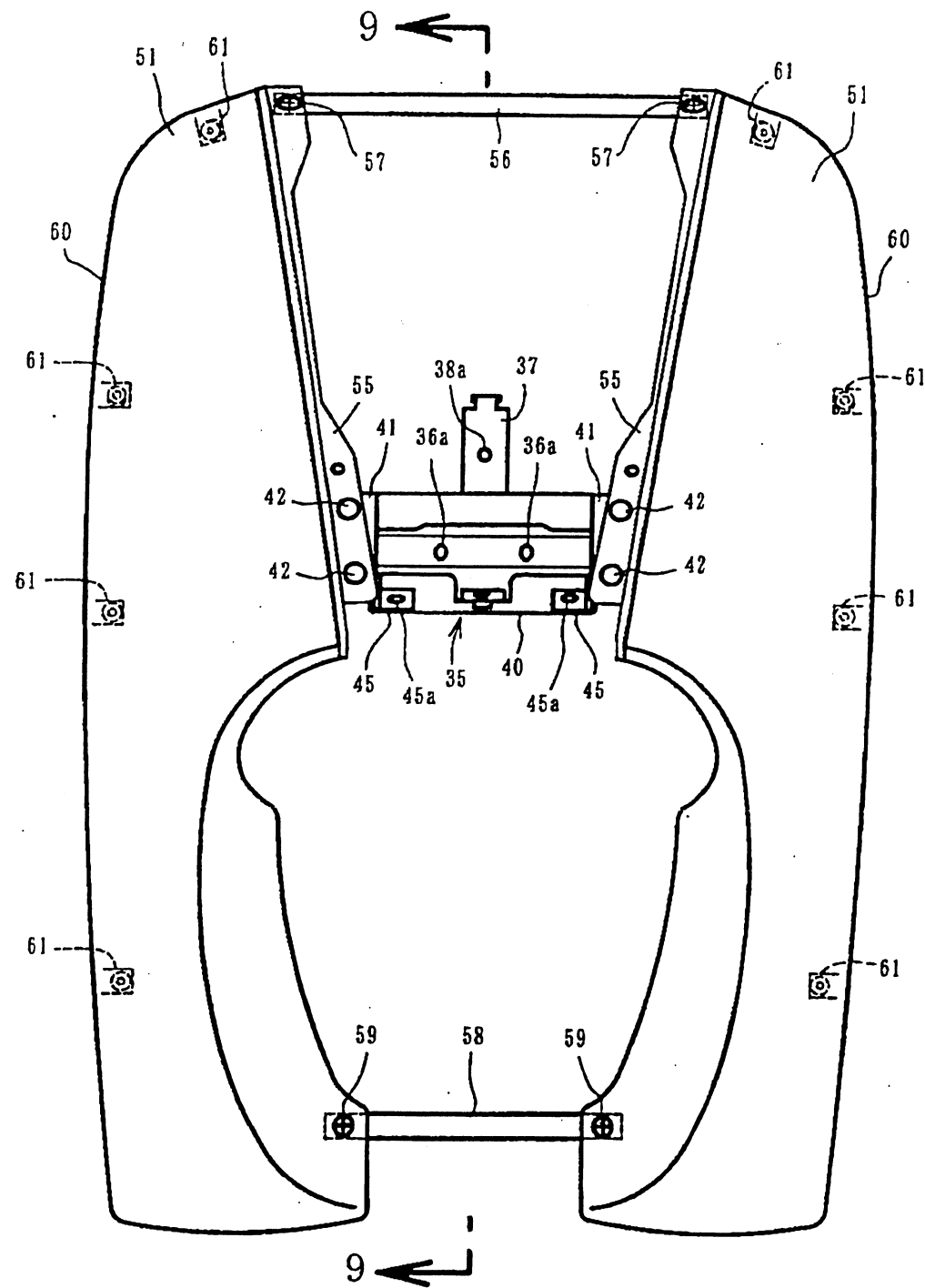
6



7



8



9

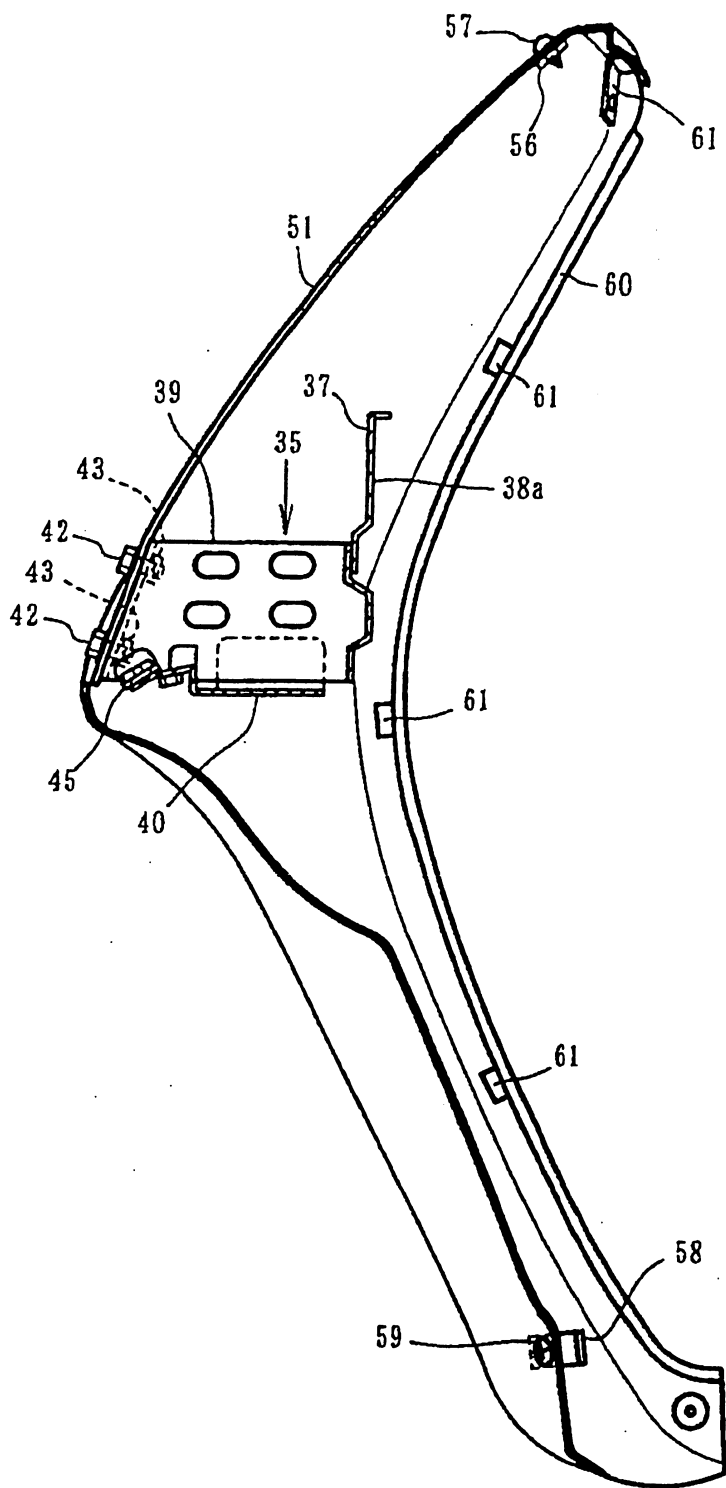
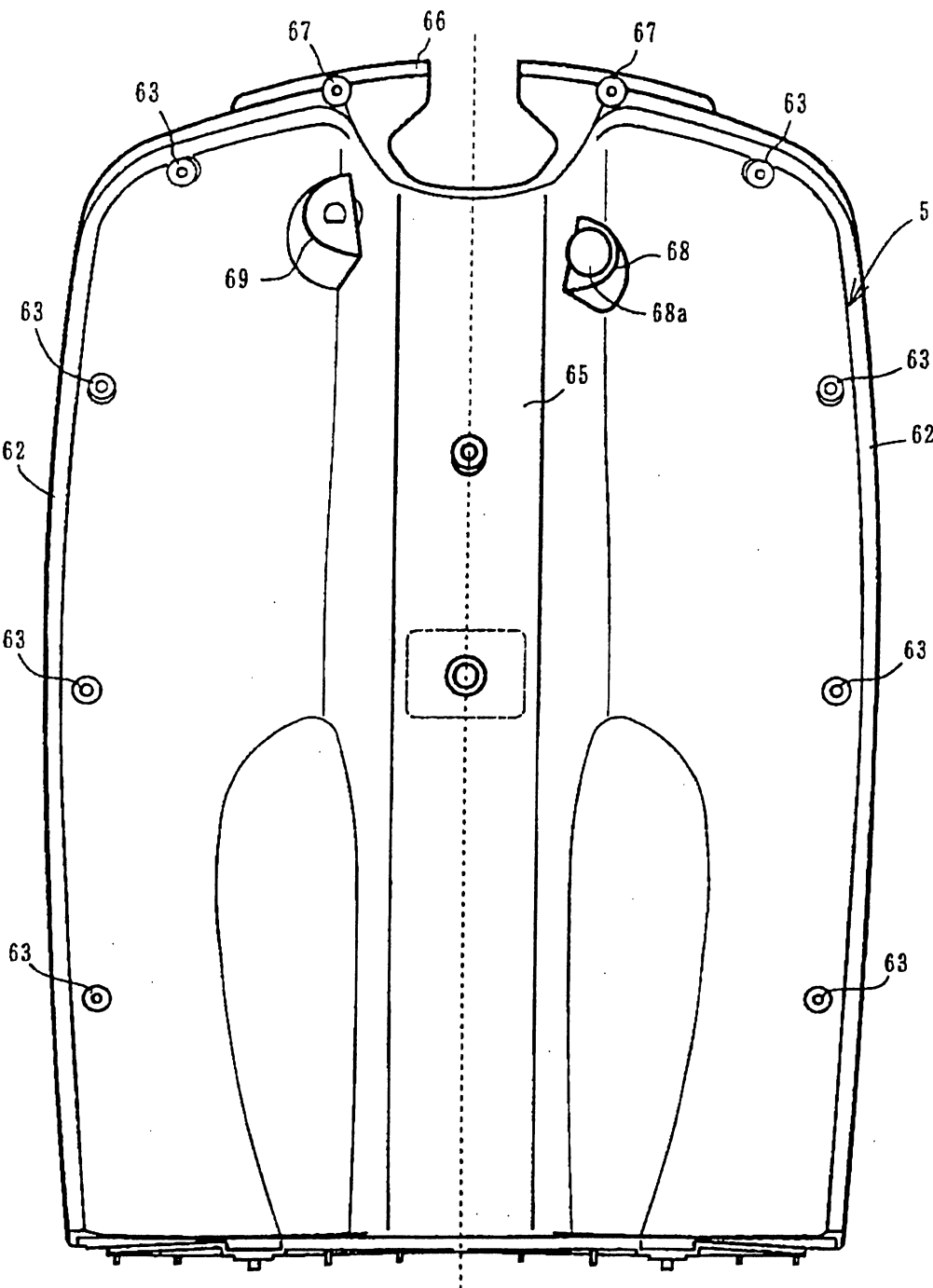


FIG. 10



1 1

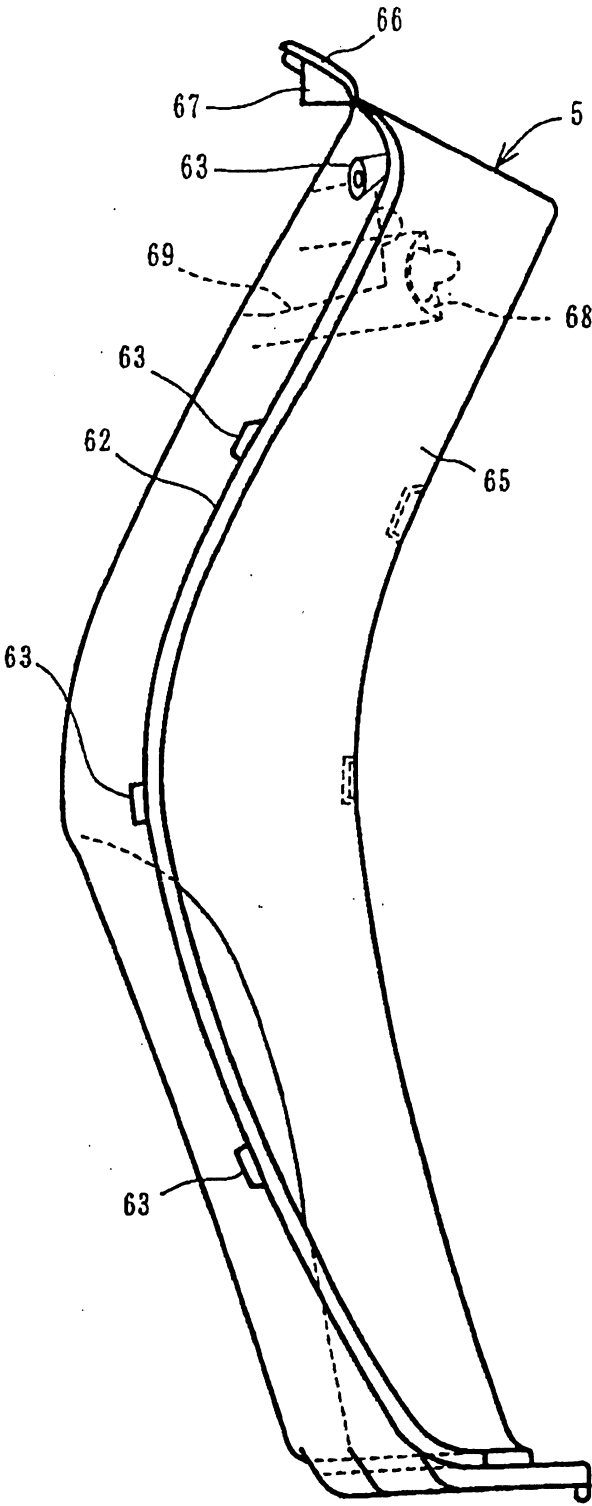


FIG. 12

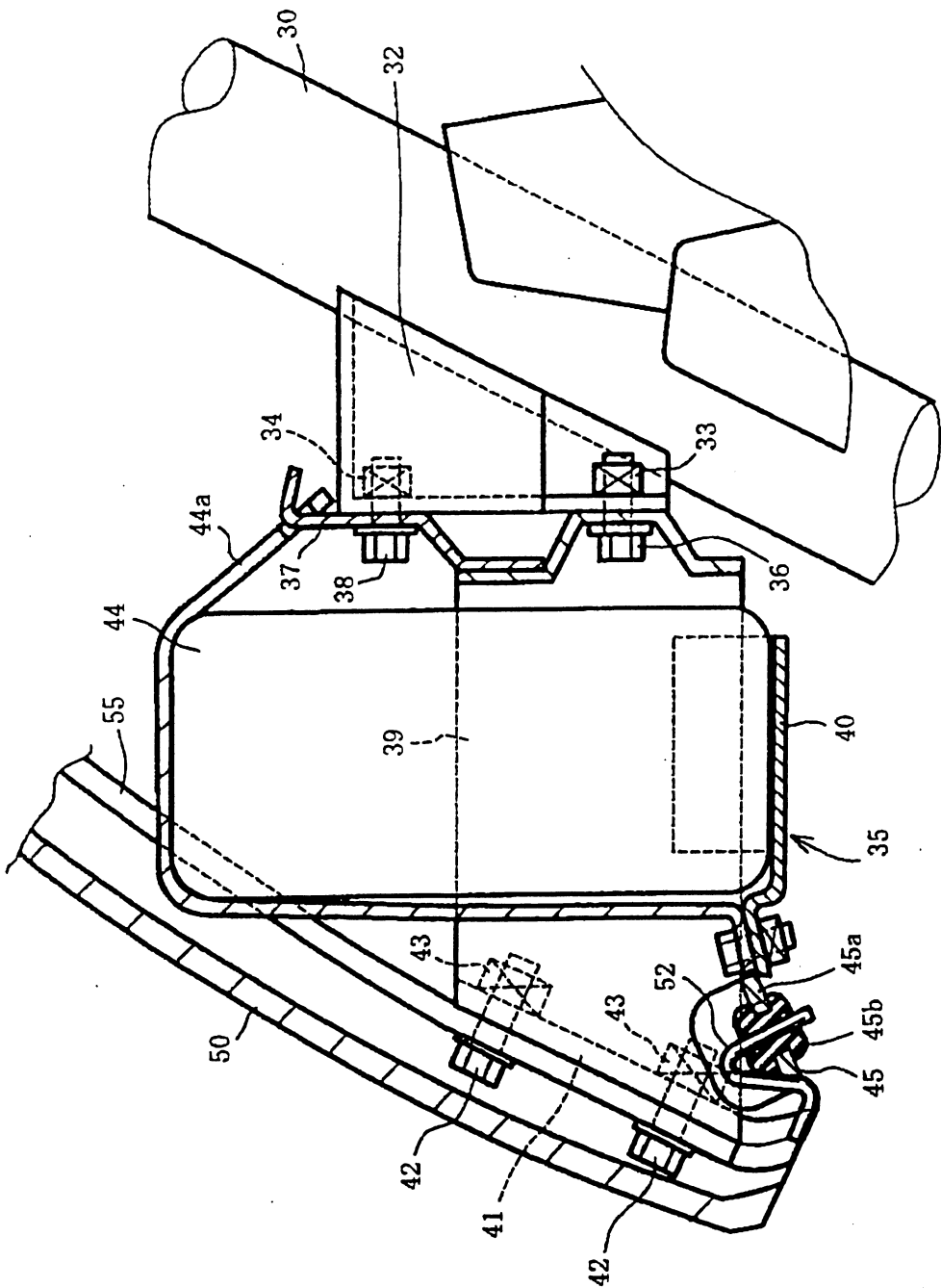
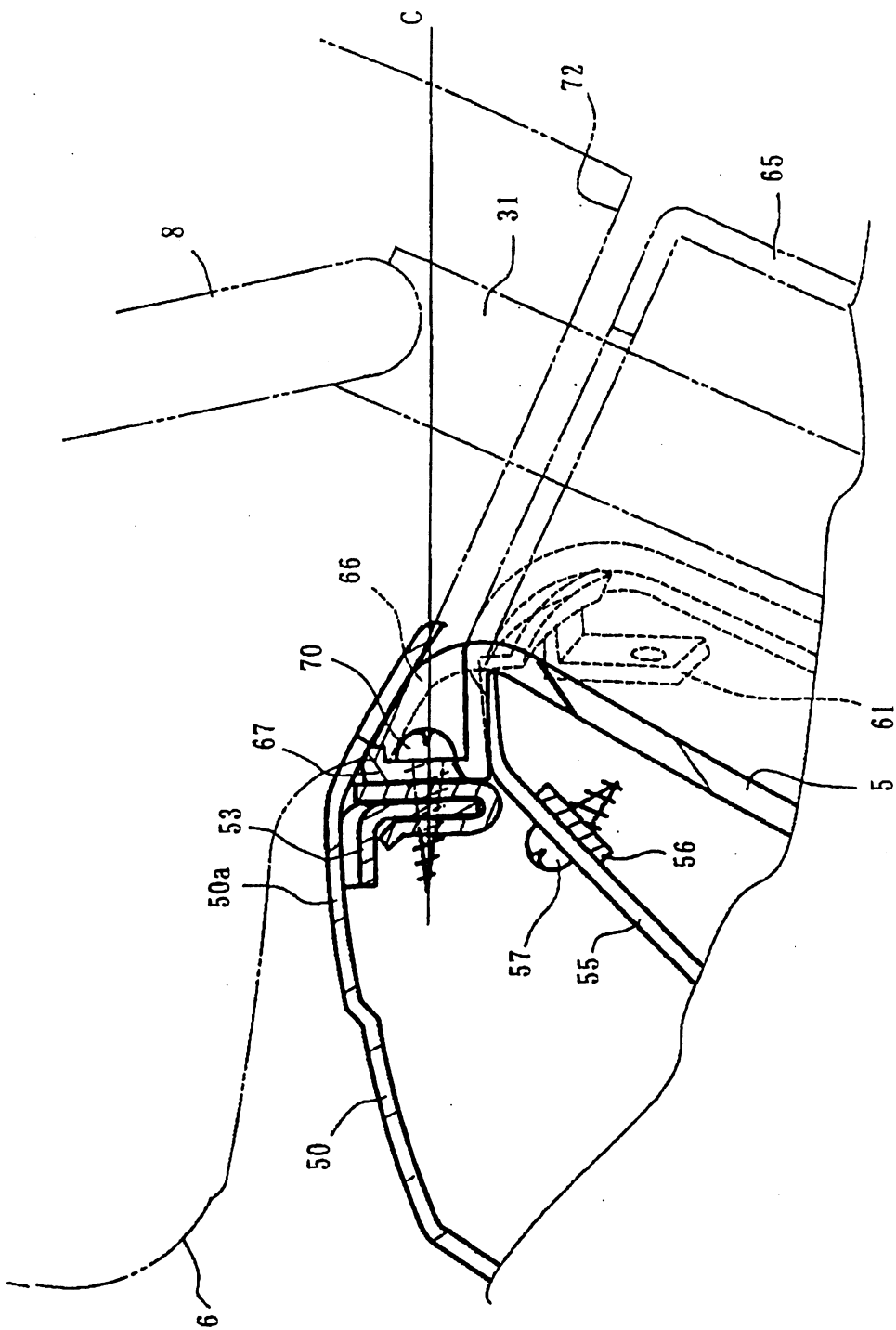
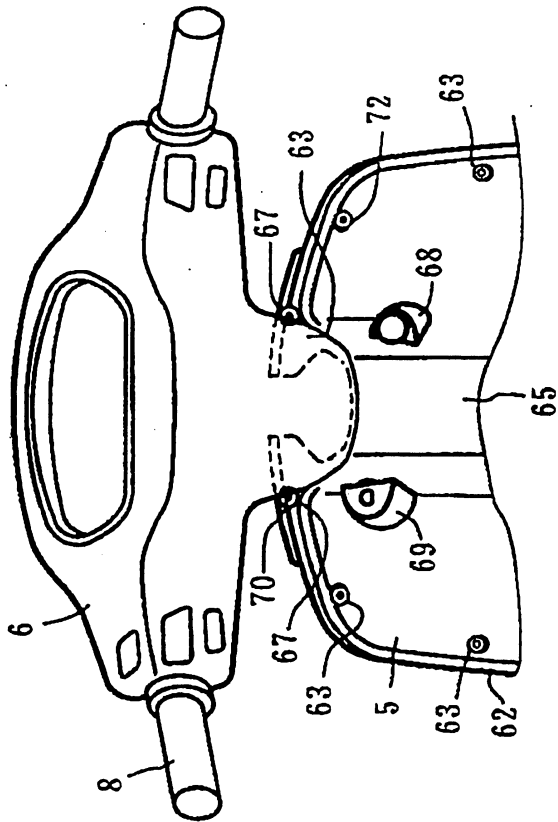


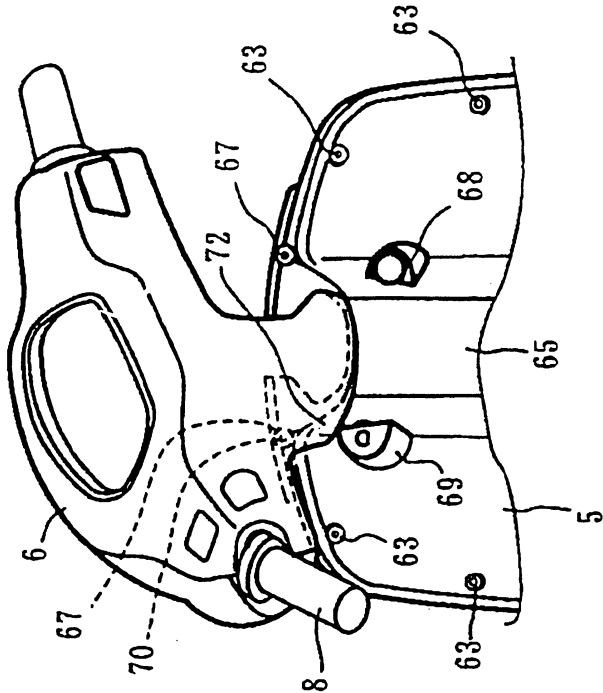
图 13

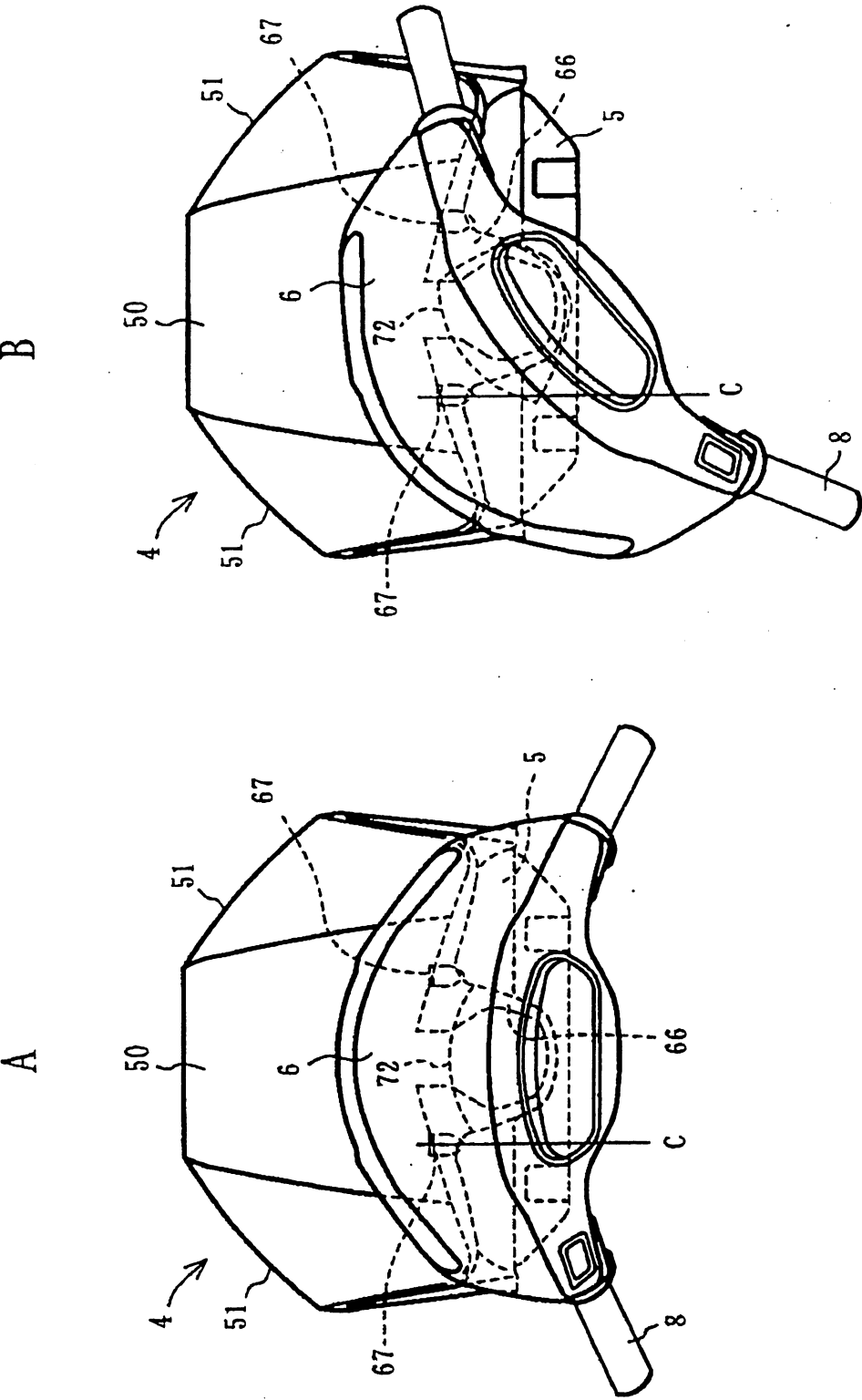


A



B





六、申請專利範圍

1. 一種速克達型車輛之車身覆蓋構造，其設置有支撐舵豎桿而使舵豎桿可被轉動之駕駛傳動桿的車身前端被以前側及背面側相對之前蓋和護腳板覆蓋，延伸自舵豎桿而在前蓋和護腳板上方的把手被以把手蓋所覆蓋，以及更進一步地，提供一於鎖定狀態之防止把手轉動的龍頭鎖，其特徵為：

前蓋分成中心車蓋及在中心車蓋右側與左側之一對側蓋三個部分；

左右側蓋係藉由連接至支撐前叉之車身基架的接合元件所連接，且被車身基架之前端支撐住；

在左右側蓋之間的部分以中心車蓋覆蓋；

前蓋的上部係自車身後側連接至車身側，使其可被拆卸；以及

當把手被操縱在鎖上狀態時，連接部分被把手蓋之下側部分所遮蔽。

2. 如申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，其中：

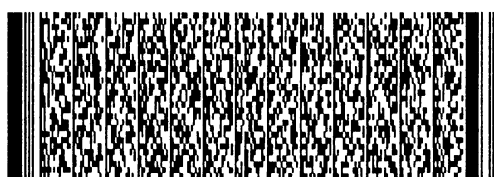
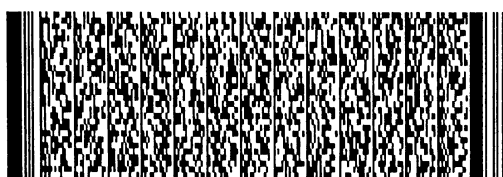
中心車蓋以及左右側蓋亦可由金屬製成。

3. 如申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，其中：

接合元件為一電池托盤；以及

電池係由電池托盤支撐。

4. 如申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，其中：



六、申請專利範圍

當把手位在中間位置時，連接緊固部分之位置係位在把手蓋之下側部分附近，且不與把手蓋的下側部分重疊。

5. 如申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，其中：

前蓋分成中心車蓋以及左右側蓋三個部分，中心車蓋位在中央；

左右側蓋係整合在一起並接到車身；

以及連接中心車蓋使得下側部分安裝至側蓋之側，且當把手被鎖上時，上側部分被把手蓋之下側部分所遮蔽。

6. 如申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，其中：

當把手被鎖上時，被把手蓋之下側部分所遮蔽之部分的連接部分係一種設置於前蓋部分之蓋子，以便蓋子可以打開或關閉。

7. 如申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車身覆蓋構造，其中：

接合元件係一種緊固元件像是螺絲，且當把手被鎖上時，張緊軸(tighten axis)之延伸部係與把手蓋之下側部分重疊。

