

(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2017-132436

(P2017-132436A)

(43) 公開日 平成29年8月3日(2017.8.3)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
B 6 2 J 23/00 (2006.01)	B 6 2 J 23/00 A	
B 6 2 J 17/06 (2006.01)	B 6 2 J 17/06	
B 6 2 J 9/00 (2006.01)	B 6 2 J 23/00 C	
B 6 2 J 6/00 (2006.01)	B 6 2 J 23/00 G	
B 6 2 J 6/02 (2006.01)	B 6 2 J 9/00 H	
審査請求 未請求 請求項の数 14 O L (全 24 頁) 最終頁に続く		

(21) 出願番号 特願2016-16308 (P2016-16308)
 (22) 出願日 平成28年1月29日 (2016.1.29)

(71) 出願人 000010076
 ヤマハ発動機株式会社
 静岡県磐田市新貝2500番地
 (74) 代理人 110000202
 新樹グローバル・アイビー特許業務法人
 (74) 代理人 100094145
 弁理士 小野 由己男
 (74) 代理人 100121382
 弁理士 山下 託嗣
 (74) 代理人 100149102
 弁理士 松山 習
 (72) 発明者 高橋 弘樹
 静岡県磐田市新貝2500番地 ヤマハ発
 動機株式会社内

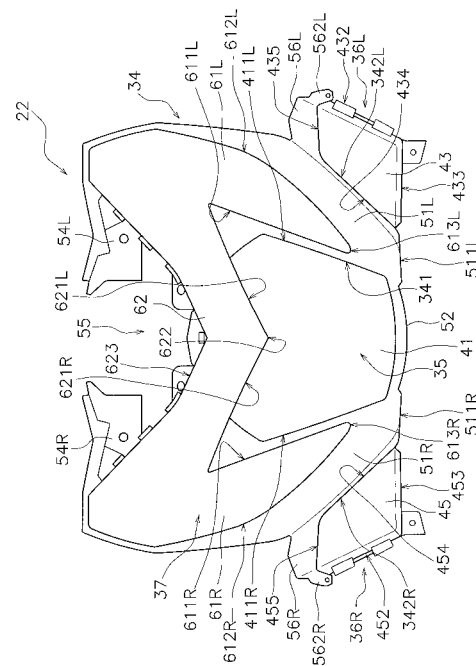
(54) 【発明の名称】 鞍乗型車両

(57) 【要約】 (修正有)

【課題】鞍乗型車両において、フロントカバー組立体内に配置される部品のメンテナンス性を向上させると共に、フロントカバー組立体の各カバーの剛性不足、及び、各カバーの連結部の剛性不足を抑える。

【解決手段】第2左カバー部61Lの少なくとも一部は、車両正面視において、ヘッドライトレンズ41と左フラッシュレンズ43との間において第1カバー部材34と重なる。車両正面視において、左フラッシュレンズ43の上端と右フラッシュレンズ45の上端とは、ヘッドライトレンズ41の上端よりも下方、且つ、ヘッドライトレンズ41の下端よりも上方に位置している。少なくとも左フラッシュライト36Lと、レッグシールドと、インナーカバーとによって、左方に開口する左開口部が形成されている。

【選択図】 図8



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

ヘッドパイプを含む車体フレームと、
前記ヘッドパイプの前方に配置されているフロントカバー組立体と、
前記フロントカバー組立体の下方に配置されているインナーカバーと、
前記フロントカバー組立体及び前記インナーカバーの後方に配置されているレッグシールドと、

前記フロントカバー組立体と別体の左サイドカバーと、
前記フロントカバー組立体と別体の右サイドカバーと、
を備え、

10

前記フロントカバー組立体は、

車両正面視において左右方向における中央に位置する中央開口部を含み、前記車体フレームに支持されている第 1 カバー部材と、

前記中央開口部に配置されているヘッドライトレンズを含み、前記第 1 カバー部材に支持されているヘッドライトと、

車両正面視において、前記ヘッドライトレンズの左方であって、前記第 1 カバー部材の左端部に配置されている左フラッシュレンズを含み、前記第 1 カバー部材に支持されている左フラッシュライトと、

車両正面視において、前記ヘッドライトレンズの右方であって、前記第 1 カバー部材の右端部に配置されている右フラッシュレンズを含み、前記第 1 カバー部材に支持されている右フラッシュライトと、

20

前記第 1 カバー部材と別体であり、前記第 1 カバー部材の外面に取り付けられる第 2 カバー部材と、

を含み、

前記第 2 カバー部材は、

車両正面視において、前記ヘッドライトレンズと前記左フラッシュレンズとの間において少なくとも一部が前記第 1 カバー部材と重なる第 2 左カバー部と、

車両正面視において、前記ヘッドライトレンズと前記右フラッシュレンズとの間において少なくとも一部が前記第 1 カバー部材と重なる第 2 右カバー部と、

を含み、

30

車両正面視において、前記左フラッシュレンズの上端と前記右フラッシュレンズの上端とは、前記ヘッドライトレンズの上端よりも下方、且つ、前記ヘッドライトレンズの下端よりも上方に位置し、

少なくとも前記左フラッシュライトと、前記レッグシールドと、前記インナーカバーとによって、左方に開口する左開口部が形成されており、

少なくとも前記右フラッシュライトと、前記レッグシールドと、前記インナーカバーとによって、右方に開口する右開口部が形成されており、

前記左サイドカバーは、前記左開口部に配置されており、

前記右サイドカバーは、前記右開口部に配置されている、

鞍乗型車両。

40

【請求項 2】

前記第 1 カバー部材は、前記第 1 カバー部材の上縁から下方に向かって凹んだ凹部を含み、

前記第 2 カバー部材は、車両正面視において、少なくとも前記第 1 カバー部材において前記凹部と前記中央開口部との間の部分に重なっている第 2 中央カバー部をさらに含む、請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 3】

前記フロントカバー組立体は、アッパーカバーをさらに含み、

前記アッパーカバーは、前記第 1 カバー部材及び前記第 2 カバー部材と別体であり、前記凹部を覆うように配置されている、

50

請求項 2 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 4】

前記アッパーカバーは、ライセンスプレートの取付部を含む、
請求項 3 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 5】

車両正面視において、前記第 2 左カバー部と前記第 1 カバー部材との境界は、前記ヘッドライトレンズと前記左フラッシュレンズとの間に位置しており、
車両正面視において、前記第 2 右カバー部と前記第 1 カバー部材との境界は、前記ヘッドライトレンズと前記右フラッシュレンズとの間に位置している、
請求項 1 から 4 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

10

【請求項 6】

車両正面視において、前記第 2 左カバー部と前記ヘッドライトレンズとの間において前記第 1 カバー部材の一部が視認可能であり、
車両正面視において、前記第 2 右カバー部と前記ヘッドライトレンズとの間において前記第 1 カバー部材の一部が視認可能である、
請求項 1 から 5 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

【請求項 7】

車両正面視において、前記第 2 左カバー部と前記左フラッシュレンズとの間において前記第 1 カバー部材の一部が視認可能であり、
車両正面視において、前記第 2 右カバー部と前記右フラッシュレンズとの間において前記第 1 カバー部材の一部が視認可能である、
請求項 1 から 6 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

20

【請求項 8】

車両側面視において、前記第 2 左カバー部と前記第 1 カバー部材との境界は、斜め後上方に延びており、
車両側面視において、前記第 2 右カバー部と前記第 1 カバー部材との境界は、斜め後上方に延びている、
請求項 1 から 7 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

【請求項 9】

前記フロントカバー組立体と前記ヘッドパイプとの間に配置されているバッテリーをさらに備える、
請求項 1 から 8 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

30

【請求項 10】

前記左フラッシュレンズと前記右フラッシュレンズと前記ヘッドライトレンズとは、互いに別体である、
請求項 1 から 9 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

【請求項 11】

前記第 1 カバー部材は、
車両正面視において、前記ヘッドライトレンズと前記左フラッシュレンズとの間に位置する第 1 左カバー部と、
車両正面視において、前記ヘッドライトレンズと前記右フラッシュレンズとの間に位置する第 1 右カバー部と、
車両正面視において、前記ヘッドライトレンズの下方に位置する第 1 下カバー部と、
を含み、
前記第 1 左カバー部の下端部と前記第 1 前記右カバー部の下端部とは、前記第 1 下カバー部につながっている、
請求項 1 から 10 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

40

【請求項 12】

車両正面視において、前記第 1 カバー部材は、前記左フラッシュレンズの左縁の左方に位置する部分を含まず、

50

車両正面視において、前記第 1 カバー部材は、前記右フラッシュレンズの右縁の右方に位置する部分を含まない、

請求項 1 から 1 1 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

【請求項 1 3】

前記左フラッシュレンズの左縁は、前記左サイドカバーに直接的に取り付けられており、

前記右フラッシュレンズの右縁は、前記右サイドカバーに直接的に取り付けられている、

請求項 1 から 1 1 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

【請求項 1 4】

車両正面視において、前記第 1 カバー部材は、前記左フラッシュレンズの下縁の下方に位置する部分を含まず、

車両正面視において、前記第 1 カバー部材は、前記右フラッシュレンズの下縁の下方に位置する部分を含まない、

請求項 1 から 1 3 のいずれかに記載の鞍乗型車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0 0 0 1】

本発明は、鞍乗型車両に関する。

【背景技術】

【0 0 0 2】

鞍乗型車両には、複数のカバーから構成されるフロントカバー組立体を備えるものがある。例えば、特許文献 1 の鞍乗型車両では、フロントカバー組立体は、フロントカバーと、左サイドカバーと、右サイドカバーとを有している。フロントカバーと、左サイドカバーと、右サイドカバーとは、それぞれ開口部が設けられている。フロントカバーの開口部にはヘッドライトが配置されている。左サイドカバーの開口部には左フラッシュライトが配置されている。右サイドカバーの開口部には右フラッシュライトが配置されている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0 0 0 3】

【特許文献 1】特開 2 0 1 1 - 7 9 3 3 7 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0 0 0 4】

フロントカバー組立体が複数のカバーから構成されている場合、一体的に形成されたフロントカバー組立体を備える場合と比べて、各カバーの取り外しが容易となる。それにより、フロントカバー組立体内に配置されている電装品等の部品のメンテナンス性を向上させることができる。

【0 0 0 5】

しかし、特許文献 1 のように、左右のサイドカバーにそれぞれ左右のフラッシュが取り付けられている場合には、サイドカバーを取り外すと、フラッシュもサイドカバーと共に取り外されてしまう。そのため、特許文献 1 の鞍乗型車両では、フロントカバー組立体が複数のカバーから構成されていても、メンテナンス性を向上させることは容易ではない。

【0 0 0 6】

また、フロントカバー組立体が複数のカバーから構成されている場合には、各カバーの連結部の剛性確保が問題となる。特許文献 1 の鞍乗型車両のように、フロントカバーがヘッドライトを支持し、左右のサイドカバーが、左右のフラッシュライトを支持している場合には、各カバーに負荷が掛かるため、各カバーの連結部の剛性確保が特に問題となる。

【0 0 0 7】

さらに、特許文献 1 の鞍乗型車両では、フロントカバーと、左サイドカバーと、右サイ

10

20

30

40

50

ドカバーとのそれぞれに開口部が形成されている。そのため、各カバー自体の剛性の低下が懸念される。

【 0 0 0 8 】

本発明の課題は、鞍乗型車両において、フロントカバー組立体内に配置されている部品のメンテナンス性を向上させると共に、フロントカバー組立体の各カバーの剛性不足、及び、各カバーの連結部の剛性不足を抑えることにある。

【課題を解決するための手段】

【 0 0 0 9 】

本発明の一態様に係る鞍乗型車両は、車体フレームと、フロントカバー組立体と、インナーカバーと、レッグシールドと、左サイドカバーと、右サイドカバーと、を含む。車体フレームは、ヘッドパイプを含む。フロントカバー組立体は、ヘッドパイプの前方に配置されている。インナーカバーは、フロントカバー組立体の下方に配置されている。レッグシールドは、フロントカバー組立体及びインナーカバーの後方に配置されている。左サイドカバーは、フロントカバー組立体と別体の部材である。右サイドカバーは、フロントカバー組立体と別体の部材である。

10

【 0 0 1 0 】

フロントカバー組立体は、第1カバー部材と、ヘッドライトと、左フラッシュライトと、右フラッシュライトと、第2カバー部材と、を含む。第1カバー部材は、中央開口部を含む。中央開口部は、車両正面視において、第1カバー部材の左右方向における中央に位置する。第1カバー部材は、車体フレームに支持されている。ヘッドライトは、中央開口部に配置されているヘッドライトレンズを含む。ヘッドライトは、第1カバー部材に支持されている。左フラッシュライトは、第1カバー部材に支持されている。左フラッシュライトは、左フラッシュレンズを含む。左フラッシュレンズは、車両正面視において、ヘッドライトレンズの左方であって、第1カバー部材の左端部に配置されている。右フラッシュライトは、第1カバー部材に支持されている。右フラッシュライトは、右フラッシュレンズを含む。右フラッシュレンズは、車両正面視において、ヘッドライトレンズの右方であって、第1カバー部材の右端部に配置されている。

20

【 0 0 1 1 】

第2カバー部材は、第1カバー部材と別体であり、第1カバー部材の外面に取り付けられている。第2カバー部材は、第2左カバー部と、第2右カバー部と、を含む。第2左カバー部の少なくとも一部は、車両正面視において、ヘッドライトレンズと左フラッシュレンズとの間において第1カバー部材と重なっている。第2右カバー部の少なくとも一部は、車両正面視において、ヘッドライトレンズと右フラッシュレンズとの間において第1カバー部材と重なっている。

30

【 0 0 1 2 】

車両正面視において、左フラッシュレンズの上端と右フラッシュレンズの上端とは、ヘッドライトレンズの上端よりも下方、且つ、ヘッドライトレンズの下端よりも上方に位置している。少なくとも左フラッシュライトと、レッグシールドと、インナーカバーとによって、左方に開口する左開口部が形成されている。少なくとも右フラッシュライトと、レッグシールドと、インナーカバーとによって、右方に開口する右開口部が形成されている。左サイドカバーは、左開口部に配置されている。右サイドカバーは、右開口部に配置されている。

40

【 0 0 1 3 】

本態様に係る鞍乗型車両では、ヘッドライトと左右のフラッシュライトとは、第1カバー部材に支持されている。そのため、左右のサイドカバーに左右のフラッシュライトを取り付けるための開口部を設けなくてもよい。これにより、左右のサイドカバーの剛性低下を抑えることができる。また、ヘッドライトと左右のフラッシュライトとを支持するために剛性が必要となるカバーが、第1カバー部材に集約されるので、左右のサイドカバーに必要な剛性を小さくすることができる。これにより、左右のサイドカバーの剛性不足を抑えることができる。

50

【 0 0 1 4 】

左右のサイドカバーは重量物を支持しなくてもよいので、左右のサイドカバーと第 1 カバー部材との連結部に必要な剛性が小さくなる。それにより、連結部の剛性不足を抑えることができる。

【 0 0 1 5 】

また、車両正面視において、左フラッシュレンズの上端と右フラッシュレンズの上端とが、ヘッドライトレンズの上端よりも下方、且つ、ヘッドライトレンズの下端よりも上方に位置するように、左右のフラッシュライトが配置されている。そのため、左右のフラッシュライトのメンテナンスが容易になる。

【 0 0 1 6 】

しかし、上述のようにヘッドライトと左右のフラッシュライトとが、車両正面視で左右方向に並んで配置される場合、左右のフラッシュライトの視認性を高めるためには、ヘッドライトと左右のフラッシュライトとの間の距離を大きく確保する必要がある。そのため、ヘッドライトと左右のフラッシュライトとの間の第 1 カバー部材が大型化してしまう。その結果、ヘッドライトと左右のフラッシュライトとが一体の第 1 カバー部材によって支持されていると、第 1 カバー部材のヘッドライトと左右のフラッシュライトとの間の部分が大きくなることで、第 1 カバー部材のヘッドライトと左右のフラッシュライトとの間の部分の剛性の低下が懸念される。

【 0 0 1 7 】

しかし、本態様に係る鞍乗型車両では、第 2 左カバー部が、第 1 カバー部材においてヘッドライトレンズと左フラッシュレンズとの間の部分に重なっており、第 2 右カバー部が、第 1 カバー部材においてヘッドライトレンズと右フラッシュレンズとの間の部分に重なっている。そのため、これらの部分を大きくしてフラッシュの視認性を向上させても、第 1 カバー部材のヘッドライトと左右のフラッシュライトとの間の部分の剛性を効率的に向上させることができる。

【 0 0 1 8 】

左右のフラッシュライトは、第 1 カバー部材に支持されているため、左右のフラッシュライトを取り外すことなく、左右のサイドカバーを取り外すことができる。それにより、メンテナンス性を向上させることができる。

【 0 0 1 9 】

また、左フラッシュライトは左開口部の一部を構成しており、右フラッシュライトは右開口部の一部を構成している。そのため、左開口部から左フラッシュライトに、右開口部から右フラッシュライトに、容易にアクセスすることができる。それにより、左右の不ラッシュライトのメンテナンス性を向上させることができる。

【 0 0 2 0 】

左右の開口部の一部が左右のフラッシュライトによって形成されており、左右の開口部に左右のサイドカバーが配置されている。そのため、左右のフラッシュライトと左右のサイドカバーとが近接して配置されている。従って、ヘッドライトと左右のフラッシュライトとが、車両正面視で左右方向に並んで配置される場合であっても、幅方向へのフロントカバー組立体の大型化を抑制することができる。

【 0 0 2 1 】

第 1 カバー部材は、第 1 カバー部材の上縁から下方に向かって凹んだ凹部を含んでもよい。第 2 カバー部材は、第 2 中央カバー部をさらに含んでもよい。第 2 中央カバー部は、車両正面視において、少なくとも第 1 カバー部材において凹部と中央開口部との間の部分に重なっていてもよい。この場合、凹部を通してフロントカバー組立体の内部にアクセスできることで、メンテナンス性を向上させることができる。また、第 1 カバー部材に凹部が設けられても、第 2 中央カバー部によって剛性の低下を抑えることができる。

【 0 0 2 2 】

フロントカバー組立体は、アッパーカバーをさらに含んでもよい。アッパーカバーは、第 1 カバー部材及び第 2 カバー部材と別体であり、凹部を覆うように配置されてもよい。

10

20

30

40

50

この場合、アッパーカバーをフロントカバー組立体に対して着脱することで、メンテナンス性をさらに向上させることができる。

【 0 0 2 3 】

アッパーカバーは、ライセンスプレートの取付部を含んでもよい。この場合、アッパーカバーをフロントカバー組立体から取り外すことで、ライセンスプレートを同時に取り外すことができる。それにより、メンテナンス性をさらに向上させることができる。

【 0 0 2 4 】

車両正面視において、第 2 左カバー部と第 1 カバー部材との境界は、ヘッドライトレンズと左フラッシュレンズとの間に位置してもよい。車両正面視において、第 2 右カバー部と第 1 カバー部材との境界は、ヘッドライトレンズと右フラッシュレンズとの間に位置してもよい。この場合、第 1 カバー部材と第 2 左カバー部との間に凹凸の形状を構成することで、フロントカバー組立体の剛性をさらに向上させることができる。また、第 1 カバー部材と第 2 右カバー部との間に凹凸の形状を構成することで、フロントカバー組立体の剛性をさらに向上させることができる。

【 0 0 2 5 】

車両正面視において、第 2 左カバー部とヘッドライトレンズとの間において第 1 カバー部材の一部が視認可能であってもよい。車両正面視において、第 2 右カバー部とヘッドライトレンズとの間において第 1 カバー部材の一部が視認可能であってもよい。この場合、第 1 カバー部材と第 2 左カバー部との間に凹凸の形状を構成することで、フロントカバー組立体の剛性をさらに向上させることができる。また、第 1 カバー部材と第 2 右カバー部との間に凹凸の形状を構成することで、フロントカバー組立体の剛性をさらに向上させることができる。

【 0 0 2 6 】

車両正面視において、第 2 左カバー部と左フラッシュレンズとの間において第 1 カバー部材の一部が視認可能であってもよい。車両正面視において、第 2 右カバー部と右フラッシュレンズとの間において第 1 カバー部材の一部が視認可能であってもよい。この場合、第 1 カバー部材と第 2 左カバー部との間に凹凸の形状を構成することで、フロントカバー組立体の剛性をさらに向上させることができる。また、第 1 カバー部材と第 2 右カバー部との間に凹凸の形状を構成することで、フロントカバー組立体の剛性をさらに向上させることができる。

【 0 0 2 7 】

車両側面視において、第 2 左カバー部と第 1 カバー部材との境界は、斜め後上方に延びていてもよい。車両側面視において、第 2 右カバー部と第 1 カバー部材との境界は、斜め後上方に延びていてもよい。

【 0 0 2 8 】

鞍乗型車両は、バッテリーをさらに備えてもよい。バッテリーは、フロントカバー組立体とヘッドパイプとの間に配置されていてもよい。この場合、バッテリーへのアクセスが容易となることで、メンテナンス性を向上させることができる。

【 0 0 2 9 】

左フラッシュレンズと右フラッシュレンズとヘッドライトレンズとは、互いに別体であってもよい。この場合、左フラッシュレンズと右フラッシュレンズとヘッドライトレンズとを別々に着脱することができるため、メンテナンス性を向上させることができる。

【 0 0 3 0 】

第 1 カバー部材は、第 1 左カバー部と、第 1 右カバー部と、第 1 下カバー部と、を含んでもよい。第 1 左カバー部は、車両正面視において、ヘッドライトレンズと左フラッシュレンズとの間に位置してもよい。第 1 右カバー部は、車両正面視において、ヘッドライトレンズと右フラッシュレンズとの間に位置してもよい。第 1 下カバー部は、車両正面視において、ヘッドライトレンズの下方に位置してもよい。第 1 左カバー部の下端部と第 1 右カバー部の下端部とは、第 1 下カバー部につながっていてもよい。この場合、第 1 左カバー部と第 1 右カバー部とが第 1 下カバー部につながっていない場合と比べて、第 1 カバー

10

20

30

40

50

部材の剛性を向上させることができる。

【 0 0 3 1 】

車両正面視において、第 1 カバー部材は、左フラッシュレンズの左縁の左方に位置する部分を含まなくてもよい。車両正面視において、第 1 カバー部材は、右フラッシュレンズの右縁の右方に位置する部分を含まなくてもよい。この場合、第 1 カバー部材がフラッシュレンズの左右側方に位置する部分を有している場合と比べて、フロントカバー組立体の幅を小さくすることができる。

【 0 0 3 2 】

左フラッシュレンズの左縁は、左サイドカバーに直接的に取り付けられていてもよい。右フラッシュレンズの右縁は、右サイドカバーに直接的に取り付けられていてもよい。この場合、第 1 カバー部材においてフラッシュレンズの左右側方に位置する部分に、左右のフラッシュレンズが取り付けられている場合と比べて、フロントカバー組立体の幅を小さくすることができる。

10

【 0 0 3 3 】

車両正面視において、第 1 カバー部材は、左フラッシュレンズの下縁の下方に位置する部分を含まなくてもよい。車両正面視において、第 1 カバー部材は、右フラッシュレンズの下縁の下方に位置する部分を含まなくてもよい。この場合、第 1 カバー部材が左右のフラッシュレンズの下縁の下方に位置する部分を含む場合と比べて、第 1 カバー部材を小型化できると共に、第 1 カバー部材の剛性を向上させることができる。

【 発明の効果 】

20

【 0 0 3 4 】

本発明によれば、鞍乗型車両において、フロントカバー組立体内に配置されている部品のメンテナンス性を向上させると共に、フロントカバー組立体の各カバーの剛性不足、及び、各カバーの連結部の剛性不足を抑えることができる。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 3 5 】

【 図 1 】実施形態に係る鞍乗型車両の斜視図である。

【 図 2 】鞍乗型車両の側面図である。

【 図 3 】鞍乗型車両の上面図である。

【 図 4 】鞍乗型車両の前面図である。

30

【 図 5 】車体カバーの前部を示す斜視図である。

【 図 6 】フロントカバー組立体の斜視図である。

【 図 7 】フロントカバー組立体の分解斜視図である。

【 図 8 】フロントカバー組立体の正面図である。

【 図 9 】フロントカバー組立体の側面図である。

【 図 1 0 】第 1 カバー部材と、ヘッドライトと、左フラッシュライトと、右フラッシュライトとを斜め後方から見た図である。

【 図 1 1 】第 1 カバー部材の斜視図である。

【 図 1 2 】第 2 カバー部材の斜視図である。

【 図 1 3 】アッパーカバー及び左右のサイドカバーが取り外された状態の車体カバーの前部を示す斜視図である。

40

【 図 1 4 】アッパーカバー及び左右のサイドカバーが取り外された状態の車体カバーの前部を示す上面図である。

【 図 1 5 】アッパーカバー及び左右のサイドカバーが取り外された状態の車体カバーの前部を示す左側面図である。

【 図 1 6 】アッパーカバー及び左右のサイドカバーが取り外された状態の車体カバーの前部を示す右側面図である。

【 図 1 7 】他の実施形態に係る鞍乗型車両の正面図である。

【 発明を実施するための形態 】

【 0 0 3 6 】

50

以下、実施形態に係る鞍乗型車両について図面を参照して説明する。図 1 は、実施形態に係る鞍乗型車両 1 の斜視図である。図 2 は、鞍乗型車両 1 の側面図である。図 3 は、鞍乗型車両 1 の上面図である。図 4 は、鞍乗型車両 1 の正面図である。本実施形態に係る鞍乗型車両 1 は、スクータ型車両である。図 2 に示すように、鞍乗型車両 1 は、車体フレーム 2 と、ステアリング装置 3 と、車体カバー 4 と、前輪 5 と、シート 6 と、後輪 7 と、駆動ユニット 8 と、を含む。

【0037】

なお、本明細書において、鞍乗型車両 1 の前後方向、鞍乗型車両 1 の上下方向、鞍乗型車両 1 の左右方向とは、鞍乗型車両 1 のライダーから見た前後、左右、上下の方向である。また、前後方向は、鞍乗型車両 1 の前後方向と平行な方向だけを示すものでなく、鞍乗型車両 1 の前後方向に対して $\pm 45^\circ$ の範囲で傾斜している方向を含むものとする。言い換えると、左右方向および上下方向よりも前後方向に近い方向は、前後方向に含まれる。

10

【0038】

同様に、上下方向とは、鞍乗型車両 1 の上下方向に対して $\pm 45^\circ$ の範囲で傾斜している方向を含むものとする。言い換えると前後方向および左右方向よりも上下方向に近い方向は、上下方向に含まれる。

【0039】

さらに、左右方向とは、鞍乗型車両 1 の左右方向に対して $\pm 45^\circ$ の範囲で傾斜している方向を含むものとする。言い換えると、前後方向および上下方向よりも左右方向に近い方向は、左右方向に含まれる。

20

【0040】

本実施形態において、「車幅方向における内方」とは、車幅方向において、車幅方向における中心を通り前後方向に延びる軸線に近づく方向を意味する。また、「車幅方向における外方」とは、車幅方向において、車幅方向における内方と反対の方向を意味する。すなわち、「車幅方向における外方」とは、車幅方向における中心を通り前後方向に延びる軸線から遠ざかる方向を意味する。

【0041】

車体フレーム 2 は、ヘッドパイプ 11 と、ダウンフレーム 12 と、ロアフレーム 13 と、シートフレーム 14 とを含む。ダウンフレーム 12 は、ヘッドパイプ 11 から下方に延びている。ロアフレーム 13 は、ダウンフレーム 12 の下部に接続されている。ロアフレーム 13 は、ダウンフレーム 12 の下部から後方に延びている。シートフレーム 14 は、ロアフレーム 13 に接続されている。シートフレーム 14 は、ダウンフレーム 12 の後部から、後方且つ上方に延びている。

30

【0042】

ステアリング装置 3 は、ステアリングシャフト 15 と、ブラケット 16 と、左右のサスペンション 17 とを有する。ステアリングシャフト 15 は、ヘッドパイプ 11 に挿入されている。ステアリングシャフト 15 は、ヘッドパイプ 11 に左右に回動可能に支持される。ステアリングシャフト 15 の下部は、ブラケット 16 を介して左右のサスペンション 17 に接続されている。サスペンション 17 は、前輪 5 を回転可能に支持している。ステアリングシャフト 15 の上部は、ハンドル 18 に接続されている。ハンドル 18 は、ステアリングシャフト 15 の上端部に支持されている。

40

【0043】

車体カバー 4 は、ハンドルカバー 21 と、フロントカバー組立体 22 と、リアカバー 23 と、ロアカバー 24 とを有する。ハンドルカバー 21 は、ハンドル 18 の前方及び後方を覆う。ハンドルカバー 21 の上面には、メーターパネル 25 が取り付けられている。メーターパネル 25 は、例えば速度計を含む。

【0044】

フロントカバー組立体 22 は、ハンドルカバー 21 より下方に配置されている。フロントカバー組立体 22 は、ヘッドパイプ 11 の前方に配置されている。フロントカバー組立体 22 については後に詳細に説明する。リアカバー 23 は、シートフレーム 14 の周囲を

50

覆う。リアカバー 23 は、シート 6 の下方に配置されている。

【0045】

シート 6 は、ヘッドパイプ 11 より後方に配置されている。シート 6 は、シートフレーム 14 の上方に配置されている。シート 6 は、シートフレーム 14 に支持されている。シート 6 は、図示しないステー及び収納部を介してシートフレーム 14 に支持されている。或いは、シート 6 は、シートフレーム 14 に直接的に支持されてもよい。

【0046】

ロアカバー 24 は、フロントカバー組立体 22 とリアカバー 23 との間に配置されている。ロアカバー 24 は、ロアフレーム 13 の周囲を覆う。ロアカバー 24 の上面は、フットボード 28 を含む。フットボード 28 は、シート 6 より下方且つ前方に配置されている。フットボード 28 は、ロアフレーム 13 の上方に配置されている。フットボード 28 は、ライダーが足を置くように設けられる。フットボード 28 は、平坦な形状を有する。なお、フットボード 28 は、平坦な形状に限られない。例えば、フットボード 28 は、車幅方向における中央部が上方に凸に突出した形状であってもよい。

【0047】

駆動ユニット 8 は、シート 6 の下方に配置されている。駆動ユニット 8 は、車体フレーム 2 に揺動可能に支持される。駆動ユニット 8 は、例えばエンジンとトランスミッションとを含む。駆動ユニット 8 は、後輪 7 を回転可能に支持している。後輪 7 は、リアサスペンション 27 を介して車体フレーム 2 に支持されている。

【0048】

図 5 は、車体カバー 4 の前部を示す斜視図である。図 5 に示すように、車体カバー 4 は、インナーカバー 31 と、レッグシールド 32 と、を含む。インナーカバー 31 は、フロントカバー組立体 22 の下方に配置されている。インナーカバー 31 は、後方に向かって凹んだ形状を有している。インナーカバー 31 の前方には前輪 5 が配置されている。レッグシールド 32 は、フロントカバー組立体 22 及びインナーカバー 31 の後方に配置されている。レッグシールド 32 は、フットボード 28 の前部から上方に向かって延びている。レッグシールド 32 は、ヘッドパイプ 11 及びダウンフレーム 12 を後方から覆う。

【0049】

図 4 に示すように、車体カバー 4 は、左サイドカバー 33L と右サイドカバー 33R とを含む。左サイドカバー 33L と右サイドカバー 33R とは、それぞれフロントカバー組立体 22 と別体の部材である。左サイドカバー 33L は、レッグシールド 32 及びインナーカバー 31 の左方に配置されている。右サイドカバー 33R は、レッグシールド 32 及びインナーカバー 31 の右方に配置されている。

【0050】

フロントカバー組立体 22 は、第 1 カバー部材 34 と、ヘッドライト 35 と、左フラッシュライト 36L と、右フラッシュライト 36R と、第 2 カバー部材 37 と、アッパーカバー 38 とを含む。第 1 カバー部材 34 は、車体フレーム 2 に支持される。第 1 カバー部材 34 は、レッグシールド 32 に取り付けられている。第 1 カバー部材 34 は、不透明な材料で形成されている。

【0051】

図 6 は、フロントカバー組立体 22 の斜視図である。図 7 は、フロントカバー組立体 22 の分解斜視図である。図 8 は、フロントカバー組立体 22 の正面図である。図 9 は、フロントカバー組立体 22 の側面図である。図 10 は、第 1 カバー部材 34 と、ヘッドライト 35 と、左フラッシュライト 36L と、右フラッシュライト 36R とを斜め後方から見た図である。なお、図 6、図 8、及び図 9 では、アッパーカバー 38 が省略されている。

【0052】

図 10 に示すように、ヘッドライト 35 は、ヘッドライトレンズ 41 とヘッドライト本体 42 とを含む。ヘッドライトレンズ 41 は、ヘッドライト本体 42 に取り付けられている。ヘッドライトレンズ 41 は、透光性を有する材料で形成されている。ヘッドライト本体 42 には、ヘッドライト光源 47 が取り付けられている。ヘッドライト光源 47 は、例

10

20

30

40

50

えばバルブである。或いは、ヘッドライト光源 4 7 は、LEDであってもよい。

【 0 0 5 3 】

左フラッシュライト 3 6 L は、左フラッシュレンズ 4 3 と左フラッシュ本体 4 4 とを含む。左フラッシュレンズ 4 3 は、左フラッシュ本体 4 4 に取り付けられている。左フラッシュレンズ 4 3 は、透光性を有する材料で形成されている。左フラッシュ本体 4 4 には、左フラッシュ光源 4 8 が取り付けられている。左フラッシュ光源 4 8 は、例えばバルブである。或いは、左フラッシュ光源 4 8 は、LEDであってもよい。

【 0 0 5 4 】

右フラッシュライト 3 6 R は、右フラッシュレンズ 4 5 と右フラッシュ本体 4 6 とを含む。右フラッシュレンズ 4 5 は、右フラッシュ本体 4 6 に取り付けられている。右フラッシュレンズ 4 5 は、透光性を有する材料で形成されている。右フラッシュ本体 4 6 には、右フラッシュ光源 4 9 が取り付けられている。右フラッシュ光源 4 9 は、例えばバルブである。或いは、右フラッシュ光源 4 9 は、LEDであってもよい。

【 0 0 5 5 】

ヘッドライト 3 5 と、左フラッシュライト 3 6 L と、右フラッシュライト 3 6 R とは、第 1 カバー部材 3 4 に取り付けられている。ヘッドライト 3 5 と、左フラッシュライト 3 6 L と、右フラッシュライト 3 6 R とは、第 1 カバー部材 3 4 に支持される。左フラッシュレンズ 4 3 と右フラッシュレンズ 4 5 とヘッドライトレンズ 4 1 とは、互いに別体である。

【 0 0 5 6 】

図 1 1 は、第 1 カバー部材 3 4 の斜視図である。図 1 1 に示すように、第 1 カバー部材 3 4 は、中央開口部 3 4 1 と、左切り欠き部 3 4 2 L と、右切り欠き部 3 4 2 R と、凹部 5 5 と、を含む。中央開口部 3 4 1 は、車両正面視において左右方向における中央に位置している。左切り欠き部 3 4 2 L は、第 1 カバー部材 3 4 の左端部に設けられている。右切り欠き部 3 4 2 R は、第 1 カバー部材 3 4 の右端部に設けられている。凹部 5 5 は、第 1 カバー部材 3 4 の上縁から下方に向かって凹んでいる。

【 0 0 5 7 】

図 8 に示すように、中央開口部 3 4 1 には、ヘッドライトレンズ 4 1 が配置されている。左切り欠き部 3 4 2 L には、左フラッシュレンズ 4 3 が配置されている。右切り欠き部 3 4 2 R には、右フラッシュレンズ 4 5 が配置されている。左フラッシュレンズ 4 3 は、車両正面視において、ヘッドライトレンズ 4 1 の左方に配置されている。右フラッシュレンズ 4 5 は、車両正面視において、ヘッドライトレンズ 4 1 の右方に配置されている。

【 0 0 5 8 】

車両正面視において、左フラッシュレンズ 4 3 の上端と右フラッシュレンズ 4 5 の上端とは、ヘッドライトレンズ 4 1 の上端よりも下方、且つ、ヘッドライトレンズ 4 1 の下端よりも上方に位置している。車両正面視において、左フラッシュレンズ 4 3 の下端と右フラッシュレンズ 4 5 の下端とは、ヘッドライトレンズ 4 1 の下端と概ね同じ高さに位置している。

【 0 0 5 9 】

図 1 1 に示すように、第 1 カバー部材 3 4 は、第 1 左カバー部 5 1 L と、第 1 右カバー部 5 1 R と、第 1 下カバー部 5 2 と、連結部 5 3 とを含む。図 8 に示すように、第 1 左カバー部 5 1 L は、車両正面視において、ヘッドライトレンズ 4 1 と左フラッシュレンズ 4 3 との間に位置する。第 1 右カバー部 5 1 R は、車両正面視において、ヘッドライトレンズ 4 1 と右フラッシュレンズ 4 5 との間に位置する。凹部 5 5 は、第 1 左カバー部 5 1 L と第 1 右カバー部 5 1 R との間に位置している。凹部 5 5 は、連結部 5 3 の上方に位置している。

【 0 0 6 0 】

第 1 下カバー部 5 2 は、車両正面視において、ヘッドライトレンズ 4 1 の下方に位置する。第 1 左カバー部 5 1 L の下端部と第 1 右カバー部 5 1 R の下端部とは、第 1 下カバー部 5 2 につながっている。連結部 5 3 は、ヘッドライトレンズ 4 1 の上方に位置する。連

10

20

30

40

50

結部 5 3 は、凹部 5 5 と中央開口部 3 4 1 との間に位置する。第 1 左カバー部 5 1 L と第 1 右カバー部 5 1 R とは、連結部 5 3 によって連結されている。

【 0 0 6 1 】

第 1 左カバー部 5 1 L は、第 1 左固定部 5 4 L を含む。第 1 左固定部 5 4 L は、第 1 左カバー部 5 1 L の上部に設けられている。第 1 左固定部 5 4 L は、ボルト等の締結部材によってレッグシールド 3 2 に固定される。第 1 右カバー部 5 1 R は、第 1 右固定部 5 4 R を含む。第 1 右固定部 5 4 R は、第 1 右カバー部 5 1 R の上部に設けられている。第 1 右固定部 5 4 R は、ボルト等の締結部材によってレッグシールド 3 2 に固定される。

【 0 0 6 2 】

車両正面視において、第 1 左カバー部 5 1 L は、ヘッドライトレンズ 4 1 の左縁 4 1 1 L の下端より下方の位置まで延びている。ヘッドライトレンズ 4 1 と左フラッシュレンズ 4 3 との間は、第 1 左カバー部 5 1 L によって区画されている。車両正面視において、第 1 右カバー部 5 1 R は、ヘッドライトレンズ 4 1 の右縁 4 1 1 R の下端より下方の位置まで延びている。ヘッドライトレンズ 4 1 と右フラッシュレンズ 4 5 との間は、第 1 右カバー部 5 1 R によって区画されている。

【 0 0 6 3 】

第 1 カバー部材 3 4 は、左突出部 5 6 L と右突出部 5 6 R とを含む。車両正面視において、左突出部 5 6 L は、第 1 左カバー部 5 1 L から左方に突出している。車両正面視において、左突出部 5 6 L は、左フラッシュレンズ 4 3 の上方に位置している。車両正面視において、左突出部 5 6 L の上端は、ヘッドライトレンズ 4 1 の上端よりも下方に位置している。図 9 に示すように、車両側面視において、左突出部 5 6 L の上面 5 6 1 L は、左フラッシュレンズ 4 3 の上面 4 3 1 と連なっており、後方且つ上方に向かって傾斜している。左突出部 5 6 L は、第 2 左固定部 5 6 2 L を含む。第 2 左固定部 5 6 2 L には、左サイドカバー 3 3 L が取り付けられている。

【 0 0 6 4 】

図 8 に示すように、車両正面視において、右突出部 5 6 R は、第 1 右カバー部 5 1 R から右方に突出している。車両正面視において、右突出部 5 6 R は、右フラッシュレンズ 4 5 の上方に位置している。車両正面視において、右突出部 5 6 R の上端は、ヘッドライトレンズ 4 1 の上端よりも下方に位置している。右突出部 5 6 R は、左突出部 5 6 L と左右対称に設けられている。従って、左突出部 5 6 L と同様に、車両側面視において、右突出部 5 6 R の上面は、右フラッシュレンズ 4 5 の上面と連なっており、後方且つ上方に向かって傾斜している。右突出部 5 6 R は、第 2 右固定部 5 6 2 R を含む。第 2 右固定部 5 6 2 R には、右サイドカバー 3 3 R が取り付けられている。

【 0 0 6 5 】

車両正面視において、第 1 カバー部材 3 4 は、左フラッシュレンズ 4 3 の左縁 4 3 2 の左方に位置する部分を含まない。左フラッシュレンズ 4 3 の左縁 4 3 2 は、左サイドカバー 3 3 L に接続されている。車両正面視において、第 1 カバー部材 3 4 は、左フラッシュレンズ 4 3 の下縁 4 3 3 の下方に位置する部分を含まない。左フラッシュレンズ 4 3 の右縁 4 3 4 は、第 1 左カバー部 5 1 L に接続されている。左フラッシュレンズ 4 3 の上縁 4 3 5 は、左突出部 5 6 L に接続されている。

【 0 0 6 6 】

車両正面視において、第 1 カバー部材 3 4 は、右フラッシュレンズ 4 5 の右縁 4 5 2 の右方に位置する部分を含まない。右フラッシュレンズ 4 5 の右縁 4 5 2 は、右サイドカバー 3 3 R に接続されている。車両正面視において、第 1 カバー部材 3 4 は、右フラッシュレンズ 4 5 の下縁 4 5 3 の下方に位置する部分を含まない。右フラッシュレンズ 4 5 の左縁 4 5 4 は、第 1 右カバー部 5 1 R に接続されている。右フラッシュレンズ 4 5 の上縁 4 5 5 は、右突出部 5 6 R に接続されている。

【 0 0 6 7 】

図 1 2 は、第 2 カバー部材 3 7 の斜視図である。第 2 カバー部材 3 7 は、第 1 カバー部材 3 4 と別体であり、第 1 カバー部材 3 4 の外面に取り付けられている。第 2 カバー部材

10

20

30

40

50

３７は、第２左カバー部６１Ｌと、第２右カバー部６１Ｒと、第２中央カバー部６２とを含む。

【００６８】

図８に示すように、車両正面視において、第２左カバー部６１Ｌの少なくとも一部は、ヘッドライトレンズ４１と左フラッシュレンズ４３との間において第１カバー部材３４と重なっている。詳細には、第２左カバー部６１Ｌは、第１左カバー部５１Ｌに取り付けられており、車両正面視において、第１左カバー部５１Ｌの一部と重なっている。

【００６９】

第２右カバー部６１Ｒは、第２左カバー部６１Ｌと左右対称に設けられている。車両正面視において、第２右カバー部６１Ｒの少なくとも一部は、ヘッドライトレンズ４１と右フラッシュレンズ４５との間において第１カバー部材３４と重なっている。詳細には、第２右カバー部６１Ｒは、第１右カバー部５１Ｒに取り付けられており、車両正面視において、第１右カバー部５１Ｒの一部と重なっている。

【００７０】

第２中央カバー部６２は、第２左カバー部６１Ｌと第２右カバー部６１Ｒとの間に位置している。第２中央カバー部６２は、第２左カバー部６１Ｌと第２右カバー部６１Ｒとを連結している。車両正面視において、第２中央カバー部６２は、第１カバー部材３４において凹部５５と中央開口部３４１との間の部分に重なっている。車両正面視において、第２中央カバー部６２は、連結部５３に重なっている。

【００７１】

第２左カバー部６１Ｌは、左内縁６１１Ｌと左外縁６１２Ｌとを含む。左内縁６１１Ｌと左外縁６１２Ｌとは、第２左カバー部６１Ｌと第１カバー部材３４との境界を構成している。車両正面視において、左内縁６１１Ｌと左外縁６１２Ｌとは、ヘッドライトレンズ４１と左フラッシュレンズ４３との間に位置している。車両正面視において、左内縁６１１Ｌは、左斜め上方に向かって延びている。

【００７２】

左内縁６１１Ｌは、ヘッドライトレンズ４１の左縁４１１Ｌから左方に離れて配置されている。そのため、車両正面視において、左内縁６１１Ｌとヘッドライトレンズ４１の左縁４１１Ｌとの間において、第１左カバー部５１Ｌの一部が視認可能である。車両側面視において、左内縁６１１Ｌと左外縁６１２Ｌとは、斜め後上方に延びている。

【００７３】

ヘッドライトレンズ４１の左縁４１１Ｌの上部は、右斜め上方に向かって延びている。左縁４１１Ｌの下部は、左斜め上方に向かって延びている。左縁４１１Ｌの下部は、左内縁６１１Ｌと同方向に傾斜している。

【００７４】

車両正面視において、左外縁６１２Ｌは、左斜め上方に向かって延びている。車両正面視において、左外縁６１２Ｌは、左フラッシュレンズ４３の右縁４３４から離れて配置されている。従って、車両正面視において、左外縁６１２Ｌと左フラッシュレンズ４３の右縁４３４との間において、第１左カバー部５１Ｌの一部が視認可能である。

【００７５】

車両正面視において、左外縁６１２Ｌと左内縁６１１Ｌとは、第２左カバー部６１Ｌの下端６１３Ｌにおいて互いにつながっている。第２左カバー部６１Ｌの下端６１３Ｌは、第１左カバー部５１Ｌの下縁５１１Ｌから上方に離れて配置されている。そのため、車両正面視において、第２左カバー部６１Ｌの下端６１３Ｌと第１左カバー部５１Ｌの下縁５１１Ｌとの間において、第１左カバー部５１Ｌの一部が視認可能である。

【００７６】

第２右カバー部６１Ｒは、右内縁６１１Ｒと右外縁６１２Ｒとを含む。右内縁６１１Ｒと右外縁６１２Ｒとは、第２右カバー部６１Ｒと第１カバー部材３４との境界を構成している。車両正面視において、右内縁６１１Ｒは、右斜め上方に向かって延びている。

【００７７】

10

20

30

40

50

右内縁 6 1 1 R は、ヘッドライトレンズ 4 1 の右縁 4 1 1 R から右方に離れて配置されている。そのため、車両正面視において、右内縁 6 1 1 R とヘッドライトレンズ 4 1 の右縁 4 1 1 R との間において、第 1 右カバー部 5 1 R の一部が視認可能である。車両側面視において、右内縁 6 1 1 R と右外縁 6 1 2 R とは、斜め後上方に延びている。

【 0 0 7 8 】

ヘッドライトレンズ 4 1 の右縁 4 1 1 R の上部は、右斜め上方に向かって延びている。右縁 4 1 1 R の下部は、右斜め上方に向かって延びている。右縁 4 1 1 R の下部は、右内縁 6 1 1 R と同方向に傾斜している。

【 0 0 7 9 】

車両正面視において、右外縁 6 1 2 R は、右斜め上方に向かって延びている。車両正面視において、右外縁 6 1 2 R は、右フラッシュレンズ 4 5 の右縁 4 5 2 から離れて配置されている。従って、車両正面視において、右外縁 6 1 2 R と右フラッシュレンズ 4 5 の右縁 4 5 2 との間において、第 1 右カバー部 5 1 R の一部が視認可能である。

【 0 0 8 0 】

車両正面視において、右外縁 6 1 2 R と右内縁 6 1 1 R とは、第 2 右カバー部 6 1 R の下端 6 1 3 R において互いにつながっている。第 2 右カバー部 6 1 R の下端 6 1 3 R は、第 1 右カバー部 5 1 R の下縁 5 1 1 R から上方に離れて配置されている。そのため、車両正面視において、第 2 右カバー部 6 1 R の下端 6 1 3 R と第 1 右カバー部 5 1 R の下縁 5 1 1 R との間において、第 1 右カバー部 5 1 R の一部が視認可能である。

【 0 0 8 1 】

第 2 中央カバー部 6 2 の下縁は、中央左縁 6 2 1 L と中央右縁 6 2 1 R とを含む。車両正面視において、中央左縁 6 2 1 L は、左斜め上方に向かって延びている。車両正面視において、中央左縁 6 2 1 L は、ヘッドライトレンズ 4 1 と第 1 左カバー部 5 1 L とに接している。中央左縁 6 2 1 L は、左内縁 6 1 1 L とつながっている。車両正面視において、中央左縁 6 2 1 L と左内縁 6 1 1 L と左縁 4 1 1 L の上部との間において、第 1 左カバー部 5 1 L の一部が視認可能である。

【 0 0 8 2 】

中央左縁 6 2 1 L と中央右縁 6 2 1 R とは、第 2 中央カバー部 6 2 の下縁の下端 6 2 2 においてつながっている。車両正面視において、第 2 中央カバー部 6 2 の下縁の下端 6 2 2 は、左右のフラッシュレンズ 4 3 , 4 5 の上端よりも上方に位置している。

【 0 0 8 3 】

車両正面視において、中央右縁 6 2 1 R は、右斜め上方に向かって延びている。車両正面視において、中央右縁 6 2 1 R は、ヘッドライトレンズ 4 1 と第 1 右カバー部 5 1 R とに接している。中央右縁 6 2 1 R は、右内縁 6 1 1 R とつながっている。車両正面視において、中央右縁 6 2 1 R と右内縁 6 1 1 R と上右縁との間において、第 1 右カバー部 5 1 R の一部が視認可能である。

【 0 0 8 4 】

第 2 中央カバー部 6 2 の上縁 6 2 3 は、下方に向かって凹んだ形状を有する。車両正面視において、第 2 中央カバー部 6 2 の上縁 6 2 3 は、第 1 カバー部材の凹部 5 5 と重なる。第 2 中央カバー部 6 2 の上縁 6 2 3 には、図 5 に示すアップーカバー 3 8 が取り付けられている。アップーカバー 3 8 は、第 1 カバー部材 3 4 と別体である。アップーカバー 3 8 は、凹部 5 5 に配置されている。アップーカバー 3 8 は、第 1 カバー部材 3 4 内の空間を上方から覆う。

【 0 0 8 5 】

図 1 3 は、アップーカバー 3 8 及び左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R が取り外された状態の車体カバー 4 の前部を示す斜視図である。図 1 4 は、アップーカバー 3 8 及び左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R が取り外された状態の車体カバー 4 の前部を示す上面図である。図 1 5 は、アップーカバー 3 8 及び左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R が取り外された状態の車体カバー 4 の前部を示す左側面図である。

【 0 0 8 6 】

10

20

30

40

50

図 1 4 に示すように、フロントカバー組立体 2 2 とヘッドパイプ 1 1 との間には、バッテリー 2 9 が配置されている。車両上面視において、バッテリー 2 9 は、ヘッドライト 3 5 の後方に配置されている。アッパーカバー 3 8 が取り外された状態では、車両上面視において、バッテリー 2 9 の少なくとも一部が視認可能である。アッパーカバー 3 8 が取り外された状態では、車両上面視において、ヘッドライト本体 4 2 の少なくとも一部が視認可能である。

【 0 0 8 7 】

図 1 3 及び図 1 5 に示すように、左フラッシュライト 3 6 L と、レッグシールド 3 2 と、インナーカバー 3 1 とによって、左方に開口する左開口部 6 3 L が形成されている。車両側面視において、左開口部 6 3 L は、左フラッシュライト 3 6 L の後方に配置されている。左開口部 6 3 L を通して、左フラッシュ本体 4 4 の少なくとも一部が視認可能である。左開口部 6 3 L を通して、ヘッドパイプ 1 1 の少なくとも一部が視認可能である。左サイドカバー 3 3 L は、左開口部 6 3 L に配置されている。左フラッシュレンズ 4 3 の左縁 4 3 2 は、左サイドカバー 3 3 L に直接的に取り付けられている。左開口部 6 3 L は、左サイドカバー 3 3 L によって覆われる。

【 0 0 8 8 】

図 1 6 は、アッパーカバー 3 8 及び左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R が取り外された状態の車体カバー 4 の前部を示す右側面図である。図 1 6 に示すように、右フラッシュライト 3 6 R と、レッグシールド 3 2 と、インナーカバー 3 1 とによって、右方に開口する右開口部 6 3 R が形成されている。車両側面視において、右開口部 6 3 R は、右フラッシュライト 3 6 R の後方に配置されている。右開口部 6 3 R を通して、右フラッシュ本体 4 6 の少なくとも一部が視認可能である。右開口部 6 3 R を通して、ヘッドパイプ 1 1 の少なくとも一部が視認可能である。右サイドカバー 3 3 R は、右開口部 6 3 R に配置されている。右フラッシュレンズ 4 5 の右縁 4 5 2 は、右サイドカバー 3 3 R に直接的に取り付けられている。右開口部 6 3 R は、右サイドカバー 3 3 R によって覆われる。

【 0 0 8 9 】

以上説明した本実施形態に係る鞍乗型車両 1 では、ヘッドライト 3 5 と左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R とは、第 1 カバー部材 3 4 に支持されている。そのため、左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R に左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R を取り付けするための開口部を設けなくてもよい。これにより、左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R の剛性低下を抑えることができる。

【 0 0 9 0 】

また、ヘッドライト 3 5 と左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R とを支持するために剛性が必要となるカバーが、第 1 カバー部材 3 4 に集約されるので、左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R に必要な剛性を小さくすることができる。これにより、左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R の剛性不足を抑えることができる。

【 0 0 9 1 】

左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R は重量物を支持しなくてもよいので、左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R と第 1 カバー部材 3 4 との連結部 5 3 に必要な剛性が小さくなる。それにより、連結部 5 3 の剛性不足を抑えることができる。

【 0 0 9 2 】

第 1 左カバー部 5 1 L によってヘッドライトレンズ 4 1 と左フラッシュレンズ 4 3 との間が区画されている。そのため、左フラッシュレンズ 4 3 の視認性を向上させることができる。第 1 右カバー部 5 1 R によってヘッドライトレンズ 4 1 と右フラッシュレンズ 4 5 との間が区画されている。そのため、右フラッシュレンズ 4 5 の視認性を向上させることができる。

【 0 0 9 3 】

第 2 左カバー部 6 1 L が、ヘッドライトレンズ 4 1 と左フラッシュレンズ 4 3 との間の部分において第 1 左カバー部 5 1 L に重なっている。第 2 右カバー部 6 1 R が、ヘッドライトレンズ 4 1 と右フラッシュレンズ 4 5 との間の部分において第 1 右カバー部 5 1 R に

10

20

30

40

50

重なっている。そのため、第 1 左カバー部 5 1 L と第 1 右カバー部 5 1 R との幅を大きくして左右のフラッシュの視認性を向上させても、第 1 左カバー部 5 1 L と第 1 右カバー部 5 1 R との剛性の低下を抑えることができる。

【 0 0 9 4 】

左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R は、第 1 カバー部材 3 4 に支持されているため、左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R を取り外すことなく、左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R を取り外すことができる。それにより、メンテナンス性を向上させることができる。

【 0 0 9 5 】

また、左フラッシュライト 3 6 L は左開口部 6 3 L の一部を構成しており、右フラッシュライト 3 6 R は右開口部 6 3 R の一部を構成している。そのため、左開口部 6 3 L から左フラッシュライト 3 6 L に、右開口部 6 3 R から右フラッシュライト 3 6 R に、容易にアクセスすることができる。それにより、左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R のメンテナンス性を向上させることができる。

【 0 0 9 6 】

例えば、左開口部 6 3 L から左フラッシュライト 3 6 L にアクセスすることで、左フラッシュライト 3 6 L の部品の交換を容易に行うことができる。右フラッシュライト 3 6 R についても同様である。

【 0 0 9 7 】

左右の開口部 6 3 L , 6 3 R の一部が左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R によって形成されている。従って、左サイドカバー 3 3 L が左フラッシュライト 3 6 L に直接的に接続されており、左サイドカバー 3 3 L と左フラッシュライト 3 6 L との間には、他の部品が設けられていない。同様に、右サイドカバー 3 3 R と右フラッシュライト 3 6 R との間には、他の部品が設けられていない。そのため、幅方向へのフロントカバー組立体 2 2 の大型化を抑制することができる。

【 0 0 9 8 】

車両正面視において、第 1 カバー部材 3 4 は、左フラッシュレンズ 4 3 の下縁 4 3 3 の下方に位置する部分を有していない。車両正面視において、第 1 カバー部材 3 4 は、右フラッシュレンズ 4 5 の下縁 4 5 3 の下方に位置する部分を有していない。従って、第 1 カバー部材 3 4 が左右のフラッシュレンズ 4 3 , 4 5 の下縁の下方に位置する部分を含む場合と比べて、第 1 カバー部材 3 4 を小型化することができると共に、第 1 カバー部材 3 4 の剛性を向上させることができる。

【 0 0 9 9 】

第 1 カバー部材 3 4 は、第 1 カバー部材 3 4 の上縁から下方に向かって凹んだ凹部 5 5 を含んでいる。そのため、アッパーカバー 3 8 を外すことで、凹部 5 5 を通ってフロントカバー組立体 2 2 の内部にアクセスすることができる。それにより、メンテナンス性を向上させることができる。例えば、凹部 5 5 を通してバッテリー 2 9 のメンテナンスを容易に行うことができる。また、凹部 5 5 を通してヘッドライト 3 5 にアクセスすることで、ヘッドライト 3 5 の光軸の調整を容易に行うことができる。或いは、ヘッドライト 3 5 の部品の交換を容易に行うことができる。

【 0 1 0 0 】

第 2 中央カバー部 6 2 が、車両正面視において、第 1 カバー部材 3 4 において凹部 5 5 と中央開口部 3 4 1 との間の部分に重なっている。そのため、第 1 カバー部材 3 4 に凹部 5 5 が設けられても、第 1 カバー部材 3 4 の剛性の低下を抑えることができる。

【 0 1 0 1 】

車両正面視において、第 2 左カバー部 6 1 L と第 1 カバー部材 3 4 との境界は、ヘッドライトレンズ 4 1 と左フラッシュレンズ 4 3 との間に位置している。また、車両正面視において、第 2 右カバー部 6 1 R と第 1 カバー部材 3 4 との境界は、ヘッドライトレンズ 4 1 と右フラッシュレンズ 4 5 との間に位置している。そのため、第 1 カバー部材 3 4 と第 2 左カバー部 6 1 L との間に凹凸の形状が構成される。また、第 1 カバー部材 3 4 と第 2

10

20

30

40

50

右カバー部 6 1 R との間に凹凸の形状が構成される。それにより、フロントカバー組立体 2 2 の剛性をさらに向上させることができる。

【 0 1 0 2 】

左フラッシュレンズ 4 3 と右フラッシュレンズ 4 5 とヘッドライトレンズ 4 1 とは、互いに別体である。そのため、左フラッシュレンズ 4 3 と右フラッシュレンズ 4 5 とヘッドライトレンズ 4 1 とを別々に着脱することができるため、メンテナンス性を向上させることができる。

【 0 1 0 3 】

第 1 左カバー部 5 1 L の下端部と第 1 右カバー部 5 1 R の下端部とは、第 1 下カバー部 5 2 につながっている。そのため、第 1 左カバー部 5 1 L と第 1 右カバー部 5 1 R とが第 1 下カバー部 5 2 につながっていない場合と比べて、第 1 カバー部材 3 4 の剛性を向上させることができる。

10

【 0 1 0 4 】

以上、本発明の一実施形態について説明したが、本発明は上記実施形態に限定されるものではなく、発明の要旨を逸脱しない範囲で種々の変更が可能である。

【 0 1 0 5 】

鞍乗型車両には、モーターサイクル、不整地走行用車両 (ALL-TERRAIN VEHICLE)、スノーモービルが含まれる。モーターサイクルには、上記の実施形態に係るスクータ型車両に限らず、モベットなどの他の種類の車両が含まれてもよい。

【 0 1 0 6 】

前輪の数は、1 つに限らず、2 つ以上であってもよい。後輪の数は、1 つに限らず、2 つ以上であってもよい。

20

【 0 1 0 7 】

フロントカバー組立体 2 2 の構造が、上記の実施形態の構造から変更されてもよい。例えば、車両正面視において、ヘッドライトレンズ 4 1 と左フラッシュレンズ 4 3 との間において第 2 左カバー部 6 1 L の一部のみが、第 1 カバー部材 3 4 と重なっていてもよい。車両正面視において、ヘッドライトレンズ 4 1 と右フラッシュレンズ 4 5 との間において第 2 右カバー部 6 1 R の一部のみが、第 1 カバー部材 3 4 と重なっていてもよい。

【 0 1 0 8 】

左開口部 6 3 L を構成する部材は、左フラッシュライト 3 6 L と、レッグシールド 3 2 と、インナーカバー 3 1 のみに限らず、他の部材が追加されてもよい。右開口部 6 3 R を構成する部材は、右フラッシュライト 3 6 R と、レッグシールド 3 2 と、インナーカバー 3 1 のみに限らず、他の部材が追加されてもよい。

30

【 0 1 0 9 】

第 1 カバー部材 3 4 の凹部 5 5 が省略されてもよい。アッパーカバー 3 8 は第 1 カバー部材 3 4 、或いは第 2 カバー部材 3 7 と一体であってもよい。図 1 7 に示すように、アッパーカバー 3 8 は、ライセンスプレート L P の取付部 6 9 を含んでもよい。

【 0 1 1 0 】

第 1 カバー部材 3 4 の形状、或いは配置が変更されてもよい。第 2 カバー部材 3 7 の形状、或いは配置が変更されてもよい。左右のサイドカバー 3 3 L , 3 3 R の形状、或いは配置が変更されてもよい。

40

【 0 1 1 1 】

フロントカバー組立体 2 2 の内部に配置されている部品はバッテリー 2 9 に限らず、他の部品であってもよい。

【 0 1 1 2 】

ヘッドライト 3 5 、或いは、左右のフラッシュライト 3 6 L , 3 6 R の構造が変更されてもよい。例えば、左フラッシュレンズ 4 3 と右フラッシュレンズ 4 5 とヘッドライトレンズ 4 1 とは別体に限らず、一体であってもよい。

【 0 1 1 3 】

ここに用いられた用語及び表現は、説明のために用いられたものであって限定的に解釈

50

するために用いられたものではない。ここに示されかつ述べられた特徴事項の如何なる均等物をも排除するものではなく、本発明のクレームされた範囲内における各種変形をも許容するものであると認識されなければならない。本発明は、多くの異なった形態で具現化され得るものである。この開示は本発明の原理の実施形態を提供するものと見なされるべきである。それらの実施形態は、本発明をここに記載しかつ／又は図示した好ましい実施形態に限定することを意図するものではないという了解のもとで、実施形態がここに記載されている。ここに記載した実施形態に限定されるものではない。本発明は、この開示に基づいて当業者によって認識され得る、均等な要素、修正、削除、組み合わせ、改良及び／又は変更を含むあらゆる実施形態をも包含する。クレームの限定事項はそのクレームで用いられた用語に基づいて広く解釈されるべきであり、本明細書あるいは本願のプロセキューション中に記載された実施形態に限定されるべきではない。

【産業上の利用可能性】

【0114】

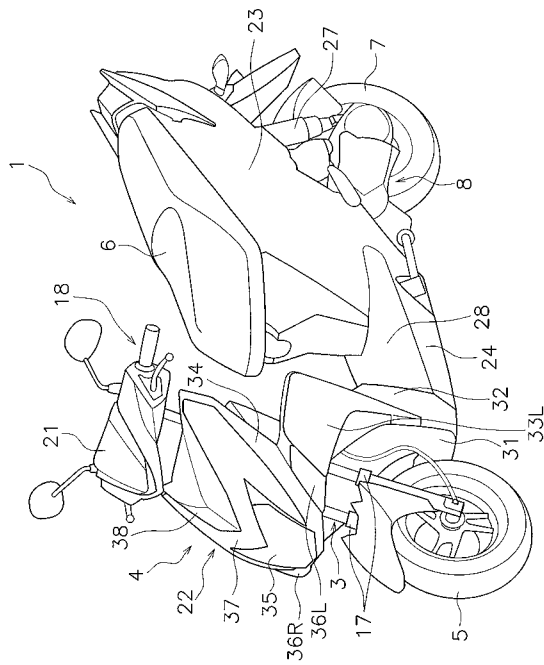
本発明によれば、鞍乗型車両において、フロントカバー組立体内に配置されている部品のメンテナンス性を向上させると共に、フロントカバー組立体の各カバーの剛性不足、及び、各カバーの連結部の剛性不足を抑えることができる。

【符号の説明】

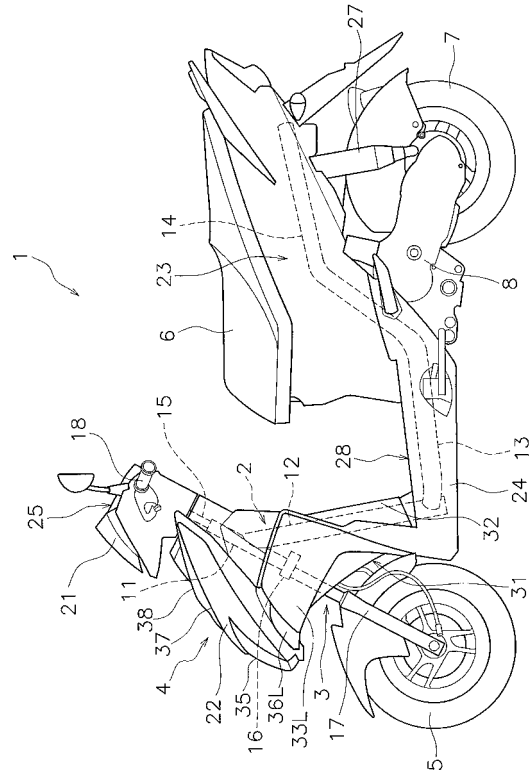
【0115】

1 1	ヘッドパイプ	
2	車体フレーム	20
2 2	フロントカバー組立体	
3 1	インナーカバー	
3 2	レッグシールド	
3 3 L	左サイドカバー	
3 3 R	右サイドカバー	
3 4 1	中央開口部	
3 4	第1カバー部材	
4 1	ヘッドライトレンズ	
3 5	ヘッドライト	
4 3	左フラッシュレンズ	30
3 6 L	左フラッシュライト	
4 5	右フラッシュレンズ	
3 6 R	右フラッシュライト	
3 7	第2カバー部材	
6 1 L	第2左カバー部	
6 1 R	第2右カバー部	
6 3 L	左開口部	
6 3 R	右開口部	
5 5	凹部	
6 2	第2中央カバー部	40
3 8	アッパーカバー	
2 9	バッテリー	
5 1 L	第1左カバー部	
5 1 R	第1右カバー部	
5 2	第1下カバー部	

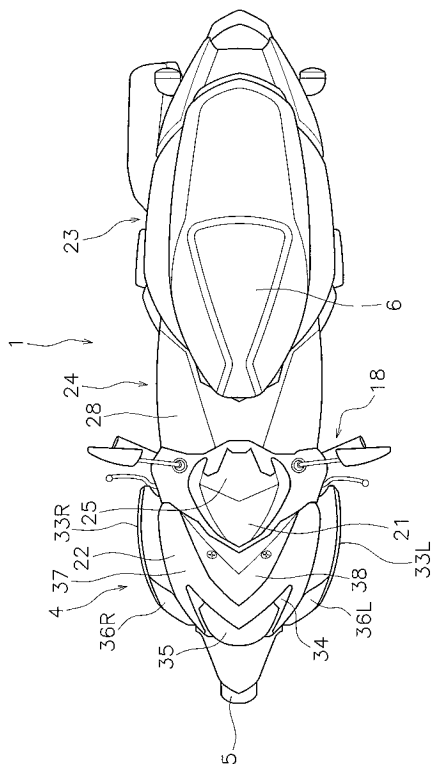
【図 1】



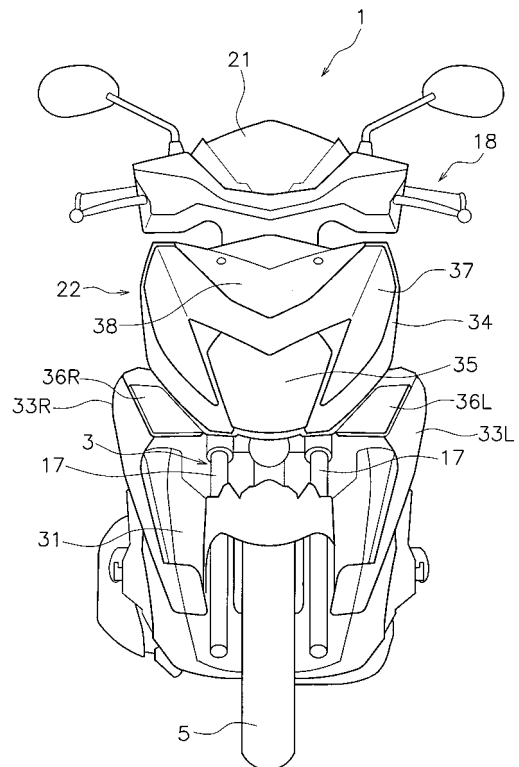
【図 2】



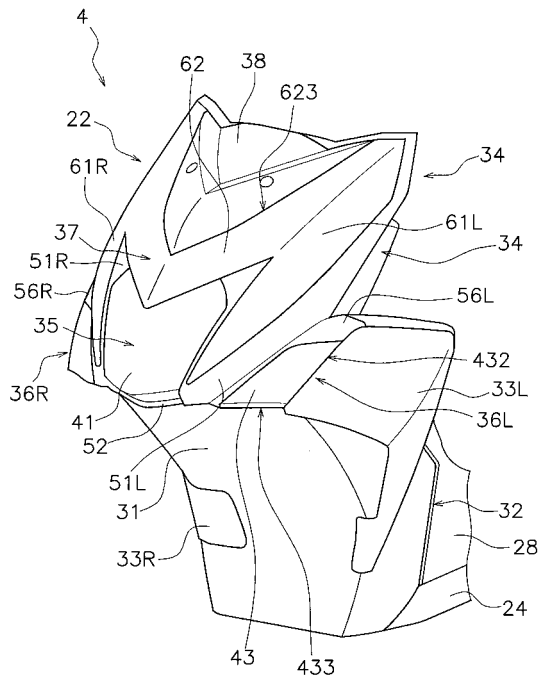
【図 3】



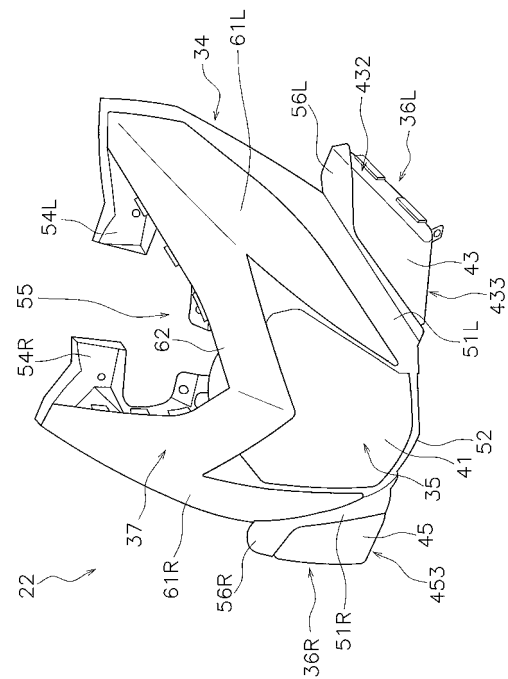
【図 4】



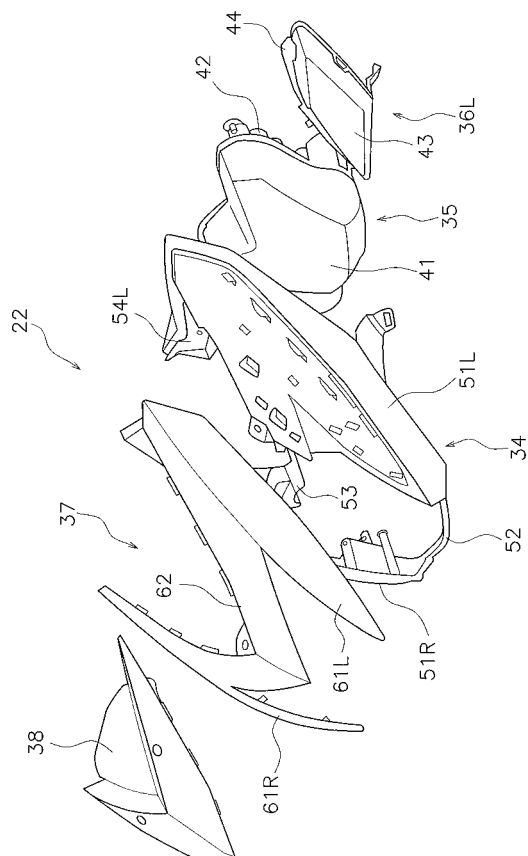
【 図 5 】



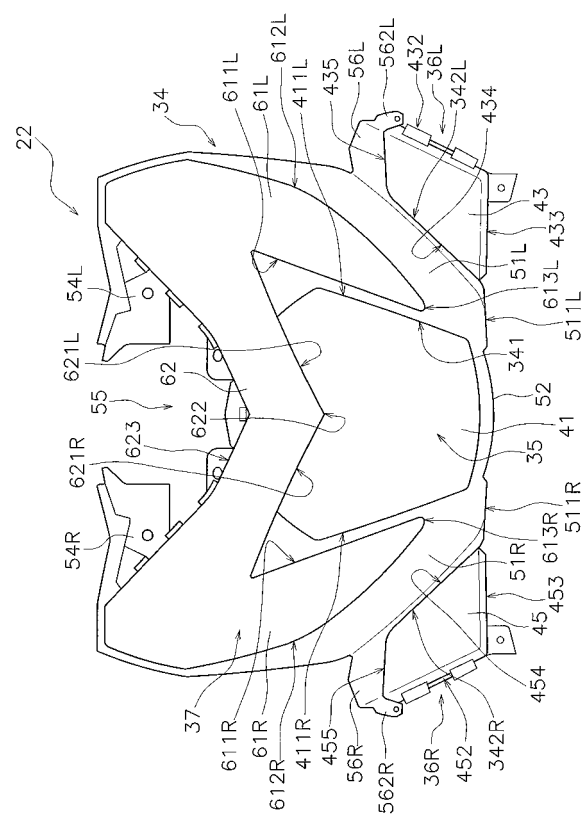
【 図 6 】



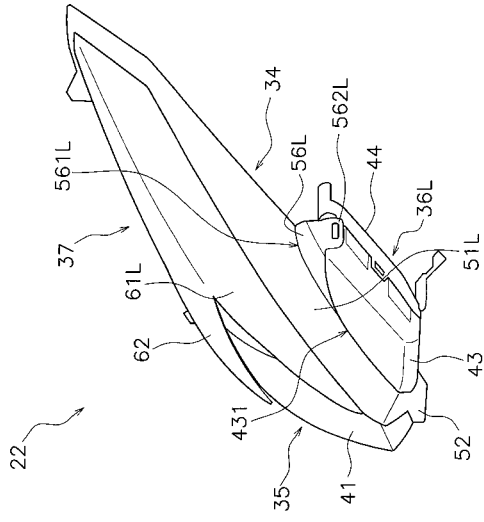
【 図 7 】



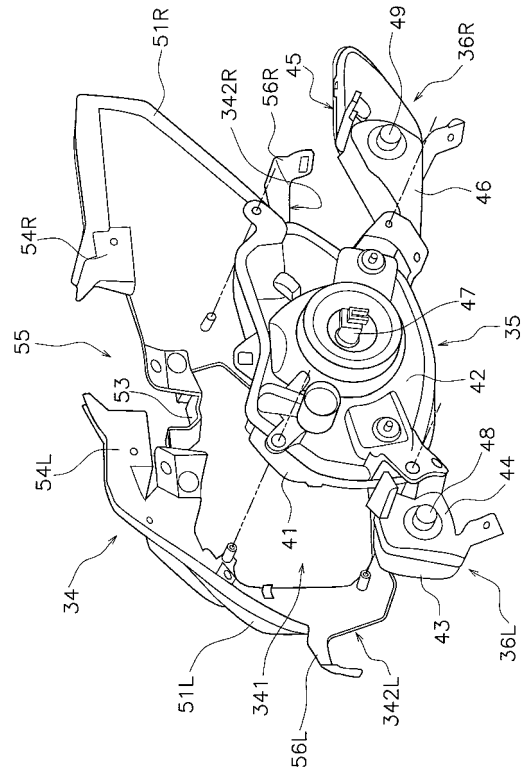
【 図 8 】



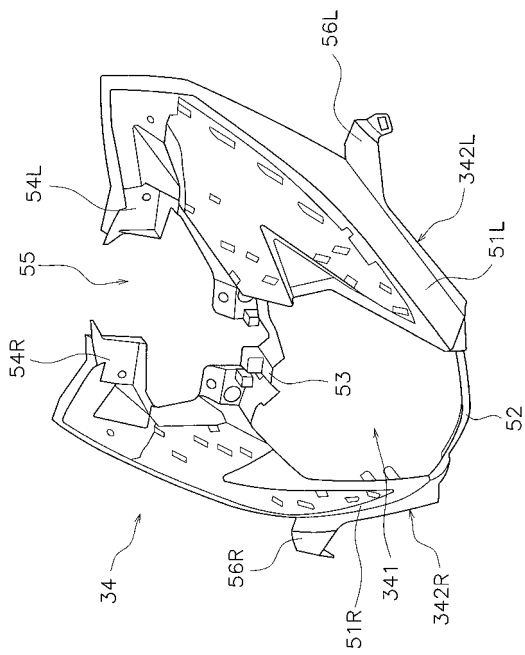
【図 9】



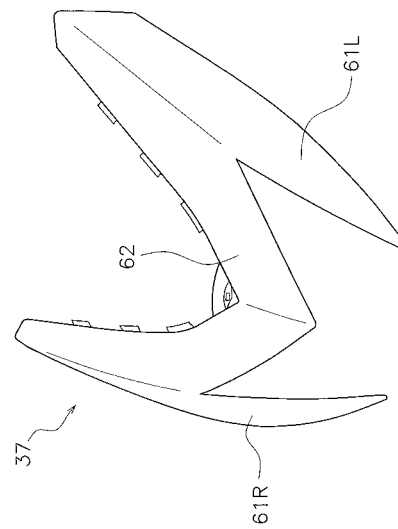
【図 10】



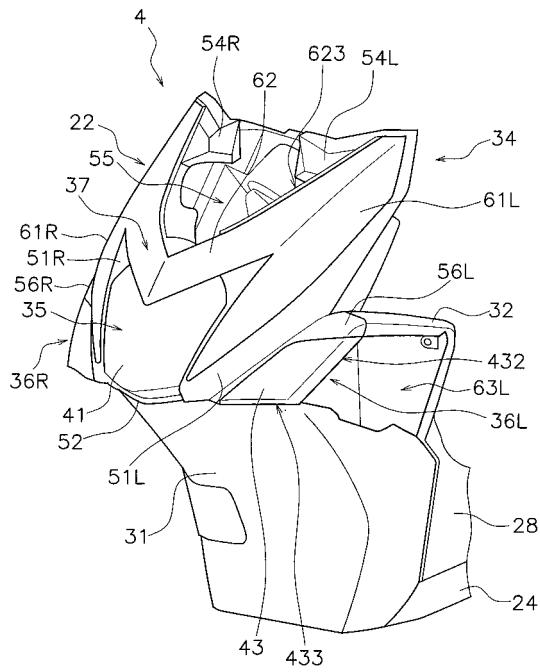
【図 11】



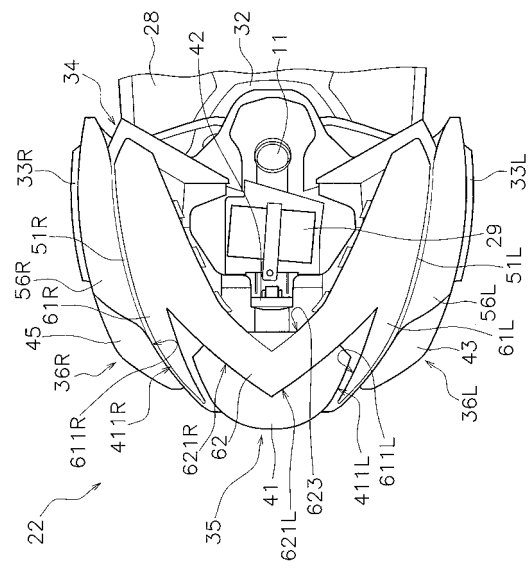
【図 12】



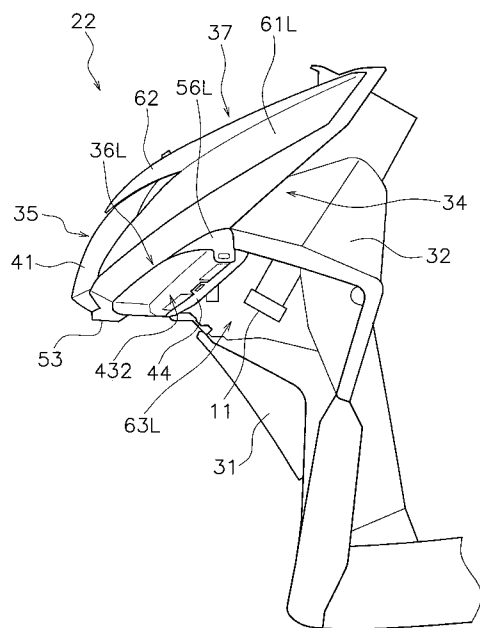
【図 13】



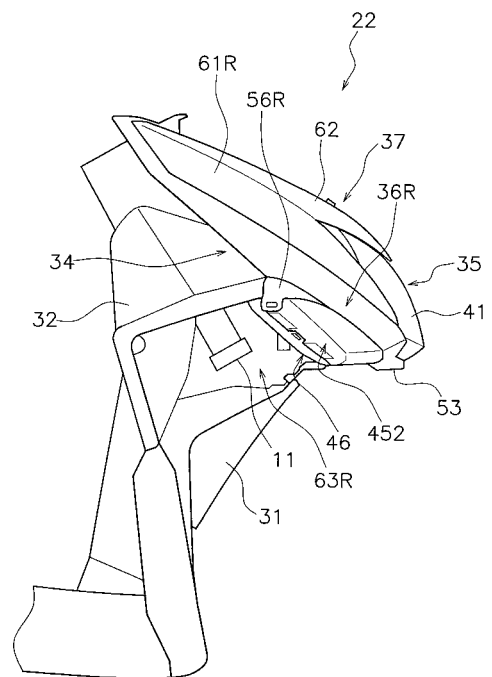
【図 14】



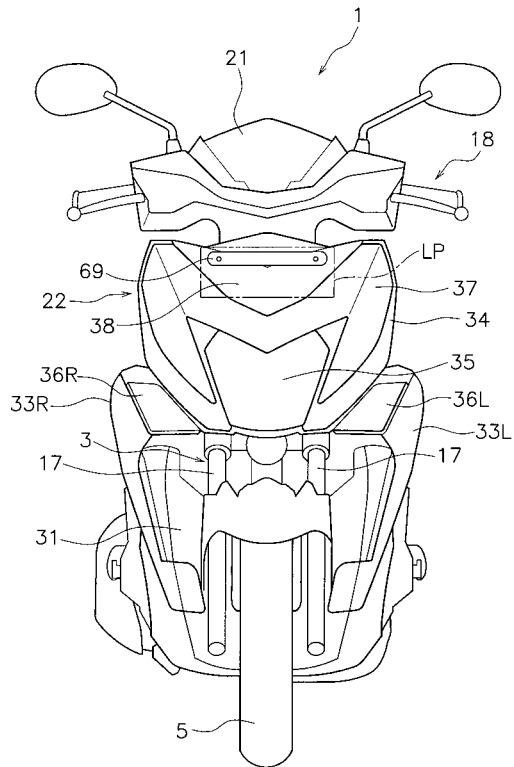
【図 15】



【図 16】



【図 17】



フロントページの続き

(51) Int. Cl.		F I		テーマコード (参考)
B 6 2 J	99/00			
	(2009.01)	B 6 2 J	6/00	A
		B 6 2 J	6/02	C
		B 6 2 J	99/00	C