

公 告 本

申請日期	88.4.27
案 號	88106752
類 別	B62J

A4
C4

438695

(以上各欄由本局填註)

發 明 專 利 說 明 書

一、發明 名稱	中 文	速克達型機車之腳踏板構造
	日 文	スクータ型車両の足載せ構造
二、發明 創作人	姓 名	片岡 政士
	國 籍	日本
	住、居所	日本國靜岡縣磐田市新貝2500番地 山葉發動機股份有限公司
三、申請人	姓 名 (名稱)	日商山葉發動機股份有限公司
	國 籍	日本
	住、居所 (事務所)	日本國靜岡縣磐田市新貝2500番地
	代 表 人 姓 名	長谷川 武彦

裝

訂

線

438695

(由本局填寫)

承辦人代碼：
大 類：
I P C 分類：

A6
B6

本案已向：

國(地區) 申請專利，申請日期： 案號： ，☐有 ☐無主張優先權
日本 1998年4月27日 特願平10-132691 ☒有 ☐無 主張優先權

有關微生物已寄存於： ，寄存日期： ，寄存號碼：

(請先閱 面之注意事項再填寫本頁各欄)

裝

訂

線

經濟部中央標準局員工消費合作社印製

五、發明說明(1)

[發明所屬之技術領域]

本發明係關係於一種速克達型機車之腳踏板構造，特別是爲了放置串座乘員腳之串聯式腳踏板的改良。

[習知技術]

以往在於速克達型機車的比較大型機車，有兩人乘用的，有在駕駛者用的腳架部後方設置爲了放置串座乘員腳的串聯式腳踏板的。

由於設定成串座乘員的就座位置比其駕駛者的就座位置高的位置，所以將此串聯式腳踏板的設置位置設定成比駕駛者用的腳架部位置高的位置。

[發明欲解決之課題]

然而，在於這種習知機車，由於形成於串聯式腳踏板全體高的位置，串座乘員要將腳放在其串聯式腳踏板上乘車，所以乘車性差。此外，此串聯式腳踏板成爲水平或前下降，所以串座乘員在靠在後方靠背上的狀態把腳放在其串聯式腳踏板上，腳踝就伸長了，若是長時間行駛則有疲勞的問題。

於是，本發明之課題係提供一種謀求串座乘員乘車性或腳架性提高之速克達型機車之腳踏板構造。

[解決課題之手段]

爲了達成這種課題，申請專利範圍所載之發明，其特徵在於：作成速克達型機車之腳踏板構造：隨著向後方而後上升地形成腳踏板之腳架部，在此腳架部後方形形成放置串座乘員腳的串聯式腳踏板，在該串聯式腳踏板形成向下方

(請先閱讀背面之注意事項，再寫本頁)

裝
訂
線

五、發明說明(2)

凹下的凹處者。

[發明之實施形態]

以下，就本發明之實施形態加以說明。

圖1至圖49顯示本發明之實施形態。在本發明之實施形態，就包含發明處之速克達型機車全體加以說明。

此實施形態之速克達型機車概略地在車身骨架1(以下稱為「車架1」)上下方向搖動自如地連結擺動單元(swing unit)式引擎2，同時在車架1前部配設前輪3，在前述擺動單元式引擎2側配設後輪4。

而且，為此骨骼的車架1如圖10及圖11等所示，係連結多數管所構成，在此車架1周圍裝著多數蓋。

具體而言，首先如圖6所示，以配置於車架1之機車前後方向中央部的作為「中央蓋」的腳踏板6為基準，在此腳踏板6前側依次安裝作為「其他蓋」的腿護罩7、前面板8及前鑄件9，並在腳踏板6後側安裝作為「其他蓋」的側蓋11及串聯式腳踏板12，再在腳踏板6橫側安裝側鑄件13。然而，在這些下側配設下部蓋58。

其腳踏板6如圖12所示，從機車後方看在左側形成基準螺栓孔6a，並和此基準螺栓孔6a隔著中心線在相反側形成車幅方向長的長孔6b，再在這些基準螺栓孔6a及長孔6b前側分別形成自由尺寸孔6c、6d。

然後，在其基準螺栓孔6a插通由圖3及圖10等所示的支撐1a所突設的圖示省略的螺栓而用螺栓擰緊，由於將此基準螺栓孔6a和其螺栓設定成略同直徑，所以可進行腳踏板6的

(請先閱讀背面之注意事項，填寫本頁)

裝

訂

線

五、發明說明(3)

左右前後方向定位。但是，不進行以基準螺栓孔6a為中心的旋轉方向定位。

同樣地，在上述長孔6b及游插孔6c、6d從各支撐1b、1c、1d插通圖示省略的螺栓而用螺栓擰緊。藉由在其長孔6b擰緊螺栓，可進行上述旋轉方向定位。

如此一來，將腳踏板6對於車架1安裝於預定位置。

其次，以此腳踏板6為基準，進行和此腳踏板6前端緣的定位，並將腿護罩7用螺栓擰緊固定於車架1。這種情況的腿護罩7的安裝雖然未圖示，但將螺栓插通游插孔而產生少許位置偏移時，也可以吸收此位置偏移。

然後，將支撐15在活動的狀態暫時緊固於固定於車架1的托架1e，同時暫時放置前面板8，將此前面板8和頭燈16暫時緊固於支撐15。其後，將此頭燈16用螺釘擰緊於前面板8，同時將前面板8以此腿護罩7為基準用螺釘擰緊於腿護罩7(參照圖13)。

其次，正式緊固支撐15、頭燈16及前面板8，其後正式緊固支撐15和托架1e。

另一方面，腳踏板6後側的側蓋11也以其腳踏板6為基準，在定位的狀態透過圖示省略的游插孔等吸收位置偏移而配設。

如此以腳踏板6為基準，在前側或後側依次組裝其他蓋下去，所以比以前端部或後端部為基準而組裝下去的情況，在前端部或後端部的誤差少，裝配精度提高。

另一方面，把手18旋轉自如地支持於形成於車架1前端部

(請先閱讀背面之注意事項，
以寫本頁)

裝
訂
線

五、發明說明(4)

的頭管1f，以把手蓋19覆蓋此把手18。此把手蓋19沿著把手18形成略V字形，在此把手蓋19內配置各種電氣配線21及後輪碟式制動器用的制動拉索22(參照圖14)。

此制動拉索22插通具有剛性的彎管23及樹脂製的管24內。其彎管23配設於制動器把手25附近，同時在此彎管23端部嵌合連接樹脂製的管24端部。

操作制動器把手25拉曳其制動拉索22，此拉索22在管23、24內相對移動而進行碟式制動器的制動操作。

而且，藉由如此將制動拉索22插通具有剛性的彎管23，即使是形成V字形且彎曲大的把手蓋19內，也可以配置其制動拉索22，所以制動拉索22等不會露出把手蓋19外側，可確保外觀品質。

此外，藉由將其把手蓋19形成V字形，如圖15所示，可一面確保駕駛者的車速表等儀表類26的目視性，一面也使外觀品質提高。

另一方面，在其儀表類26前側，如圖15、圖16及圖17所示，立設儀表擋板28，在此儀表擋板28前側具有一定間隙c而配設比此儀表擋板28大型的屏蔽板29。

其儀表擋板28如圖17等所示，係由第一儀表擋板30及第二儀表擋板31所構成，在此第一儀表擋板30配設前述儀表類26，藉由用螺釘32擰緊此第一、第二儀表擋板30、31而被組裝。

而且，在此第二儀表擋板30外表面的車幅方向中央部形成沿著上下方向的凹處31a。

五、發明說明(5)

此外，屏蔽板29如圖16所示，將下端部29a側用螺釘擰緊於第二儀表擋板31而被安裝，和第二儀表擋板31在略同心圓上彎曲形成水平截面。

然後，局部裝配裝著儀表類26的儀表擋板31及屏蔽板29，裝卸於車架1或腿護罩7等。如此一來，可使儀表類26等裝卸作業性提高，可簡單進行車速表的燈泡交換等。

此外，第二儀表擋板30在間隙c側形成凹處31a，所以在此部分和屏蔽板29的間隙c變寬，插入手容易進行屏蔽板29背面的清掃，同時此凹處31a形成於車幅方向中央部，即間隙c最深的部分，所以若將手插入此部分，則也可以簡單進行與其凹處31a兩側對應部分的屏蔽板29背面側的清掃。

此外，此速克達型機車前側將懸掛東西的掛物鉤35配設於前行李箱36上側(參照圖18、圖19及圖20)。

即，此前行李箱36在具有東西收容室的行李箱本體36a配設開閉蓋36b，此開閉蓋36b透過鉸鏈轉動自如地安裝下端部36c，利用此開閉蓋36b可開閉行李箱本體36a，在此行李箱本體36a開口周緣部環狀地配設密封構件36e，藉由開閉蓋36b周緣部觸接，可進行密封。而且，在此開閉蓋36b上部配設鎖裝置36d。

而且，前述掛物鉤35配設於其開閉蓋36b之鎖裝置36d上側。此掛物鉤35具有固定於車體側的安裝部35a和從此安裝部35a向後方延長的鉤形彎鉤部35b。

其安裝部35a插入形成於腿護罩7的安裝凹部7a，用螺栓37、螺帽38和其腿護罩7共同緊固於固定於車架1之支撐1g。

五、發明說明(6)

此彎鉤部35b的東西鉤接位置P比開閉蓋36b的一般面向後方突出，所以在此彎鉤部35b懸掛東西時，此東西的負荷不會直接作用於開閉蓋36b，使此開閉蓋36b和行李箱本體36a之間的密封構件36e等損傷少。

此外，此掛物鉤35配置於鎖裝置36d上側附近，此鎖裝置36d配設部周圍的腿護罩7剛性高，所以也可以確保掛物鉤35的支持強度。而且，在此安裝於車架1之支撐1g，所以支持強度更加提高。

再者，腿護罩7在掛物鉤35配設部分形成平面形狀的倒角部7b，所以不會使掛物鉤35向後方那麼突出，可確保掛上此東西繩帶的空間。

又，圖18中，此掛物鉤35右旁邊將主開關40透過托架1h安裝於車架1之頭管1f。而且，此主開關40之上端部40a從形成於腿護罩7的開口7c露出，將鑰匙插入其主開關上端部40a之鑰匙孔，可上鎖、開鎖。

而且，藉由將其腿護罩7上面部之開口7a之周緣部7d向下方凹下，使水難以侵入主開關40內。

另一方面，在前述前面板8前面下部兩側形成開放下側的切口部8a，前閃光燈42配設於此切口部8a。

即，前閃光燈42在圖6中a、b、c三處安裝於前面板8。在這些各位置a、b、c的安裝，如在位置a所代表的圖22所示，在其切口部8a周緣部向後方突設安裝凸起部8b，同時在前述閃光燈42之燈泡本體42a突設安裝片42b。然後，藉由將這些安裝片42b用螺釘43擰緊於前述安裝凸起部8b，將前

(請先閱讀背面之注意事項
填寫本頁)

裝
訂
線

五、發明說明(7)

閃光燈42如與其切口部8a嵌合般地安裝。

如此一來，前閃光燈42位於前面板8前面最下端部，所以如圖21中箭頭所示，容易將手插入此前閃光燈42背面，燈泡42c交換的作業性良好。

此外，藉由將其前閃光燈42安裝於切口部8a，即使開放切口部8a下側，也可以確保此前閃光燈42安裝部分的面剛性。

再者，開放切口部8a下側，藉由在此處配設前閃光燈42，可擴大向下方的照射範圍。

前述腳踏板6如圖5及圖6所示，在車幅方向中央部形成向上方突出的隧道部6e，同時在此隧道部6e兩側形成腳架部6f。

此腳架部6f如圖6所示，形成後上升，在此後端部形成維修開口6g，在此維修開口6g配設串聯式腳踏板12。此串聯式腳踏板12在一部分形成凹處12a，在圖6中兩處以螺釘12b安裝於車架1。

藉由取下此串聯式腳踏板12，可從其維修開口6g進行引擎2側的維修(火星塞交換等)，可和維修兼用此串聯式腳踏板12。

此外，藉由此串聯式腳踏板12形成凹處12a，如圖6中二點鏈線所示，若使串座乘員的腳後跟位於此凹處12a，則無需勉強伸長腳踝，可在輕鬆的狀態放置腳。

而且，在凹處12a上側的側蓋11形成向側面鼓起的膨出部11a，但藉由形成此凹處12a且降低此凹處12a底面的位置，

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

裝

訂

線

五、發明說明(8)

可回避此膨出部11a而使其凹處12a的放腳面位於其膨出部11a下側，所以可確保串座乘員的坐上時用空間。

再者，如圖23所示，在側蓋11之後面部11b內側配設尾燈47，在此側蓋後面部11b配設上下一對燈開口11c，從這些燈開口11c尾燈47面臨著。此尾燈47在一片透鏡47a背面配設燈泡47b，此一片透鏡47a跨越前述兩燈開口11c而露出外部。

如此設置上下一對燈開口11c，從此處使1個尾燈47不同的部分露出，外觀上看起來如配設2個尾燈47，外觀品質提高。

另一方面，如圖1等所示，前述擺動單元式引擎2在前側下部安裝托架49，透過軸50對於車架1上下動自如地安裝著。

此外，在此引擎2後端側轉動自如地安裝後緩衝器51之下端部51a，此後緩衝器51之上端部51b轉動自如地支持於固定於車架1的托架54。

此擺動單元式引擎2如圖24所示，在汽缸體2a內配設活塞2b，此活塞2b透過連接桿2c連結於曲柄軸2d。而且，此曲柄軸2d透過鏈條2e連接於水泵2f，同時在此曲柄軸2d端部配設V形皮帶變速機2g。

其水泵2f藉由透過上述鏈條2e的傳達媒體旋轉葉輪2h，透過詳細後述的散熱器56之供應軟管57a使冷卻水流入引擎2內，而在引擎2內循環的冷卻水則透過回流軟管57b回到散熱器56。

五、發明說明(9)

此外，V形皮帶變速機2g在曲柄軸2d配設主動側的皮帶輪2i，在此皮帶輪2i的V字形槽捲繞V形皮帶2j，隨著此槽幅變化而V形皮帶2j的位置變化。而且，將此V形皮帶2j捲繞於圖示省略的從動側的皮帶輪，將動力傳到後輪4。此從動側的皮帶輪的槽幅也會變化。

而且，在配設V形皮帶變速機2g的變速室2k內透過構件2m連接導入外氣而進行冷卻的外氣導入管道52。

此外氣導入管道52從前述擺動單元式引擎2向前方延長，具有橡膠製的撓性部52a和合成樹脂製的剛性部52b。此撓性部52a前側約一半形成波紋狀，後端部連接於皮帶室(引擎2)，同時剛性部52b之後端部連接於前端部。而且，此剛性部52b在後端部附近以皮帶53固定於車架1，比此固定處在前側向上方延長，在將上端部插入腳踏板隧道部6e內且與隧道部6e上面對向的位置，其外氣導入管道52之吸氣口52c開口且朝向上方。

如此，引擎2為擺動單元式，對於車架1在上下方向搖動，所以以其外氣導入管道52之撓性部52a吸收擺動單元式引擎2和車架1的相對移動。

此外，將此外氣導入管道52之吸氣口52c設定在隧道部6e內高的位置，並且外氣導入管道52之吸氣口52c在隧道部6e內開口，所以不會從其吸氣口52c吸入為各車輪3、4所濺起的泥巴或引擎2的熱氣，可將清潔又冷的外氣供應給其變速室2k內而可確保冷卻性。在此變速室2k內，利用形成於皮帶輪2i的葉片2n將其外氣向後方送風。

五、發明說明(10)

且說雖然也看到利用車架1作為管道的，但因直徑細而外氣每單位時間的流入量不能那麼大，有不能確保冷卻性之虞，若增大直徑，就會招致車身重量增加。

對此藉由和車架1另外設置外氣導入管道52，不會那麼招致重量增加，可增大直徑又可確保冷卻性能。

此外，如圖25、圖26及圖27所示，在前述兩後緩衝器51配設進行起始調整的調整構件51c，在這些中的配設於消音器55和後輪4之間的一方後緩衝器51之調整構件51c焊接突出斜下方的操作管51d而向斜下方突設，以圖示省略的車載工具操作此操作管51d，使調整構件51c旋轉，可起始調整。

藉由如此焊接操作管51d而比消音器55突設於下方，即使將後緩衝器51配設於消音器55和後輪4之間時，消音器55也不會成為妨礙，可簡單進行起始調整。

圖28中符號56為散熱器，透過前述供應軟管57a及回流軟管57b，如前述連接於配設成水平且橫置的引擎2。

其散熱器56配設於腿護罩7之隧道部7e內且從車架1之頭管1f向斜下方延伸的左右管1i之間(參照圖30等)。

此散熱器56在上下設置槽部56a、56b，同時以散熱片部56c連結這些兩槽部56a、56b。藉由行駛風通過此散熱片部56c之間，流經此散熱片部56c內的冷卻水被熱交換而被冷卻。而且，其下槽部56a從機車後方看，供應軟管57a連接於車身右側，延長到引擎2，而回流軟管57b連接於引擎2，向前方延長，從上槽部56b之機車後方看，連接於車身右側。此回流軟管57b插通隧道部7e、6e內。

五、發明說明(11)

藉由如此在上下配設槽部56a、56b，可弄窄散熱器56左右寬度，所以可一面確保放腳空間，一面縮短左右車身寬度。

此外，藉由將回流軟管57b配設於隧道部7e、6e內，不必為回流軟管57b的配設而傷腦筋，同時可用隧道部7e、6e保護回流軟管57b。

前述散熱器56如圖31所示，在少許前傾的狀態配設於覆蓋車身下方的下部蓋58上，在此散熱器56後方配設散熱器保護板59。

其下部蓋58前端部向上方起立且在散熱器56前側形成通風窗部58b，從此通風窗部58b將行駛風導入散熱器56。

此外，此下部蓋58在散熱器56後方位置形成冷卻風排出口58a，並且此下部蓋58之後端部58c如圖6所示，向後方延長到串聯式腳踏板12附近。

此下部蓋58相當於一體形成習知內部面板和底蓋之蓋。

而且，前述散熱器保護板59水平截面呈ㄣ字形，具有位於散熱器56側部且沿著機車前後方向的一對側壁59c和連結此兩側壁59c的後壁59d。

此散熱器保護板59係將下端部59a插入下部蓋58之冷卻風排出口58a，同時上端部59b覆蓋散熱器56上側。

藉此，由通風窗部58b所導入的冷卻風通過其散熱器56而被熱交換後，將此溫風引導到散熱器保護板59，從下部蓋58之冷卻風排出口58a排出下方。

又，在此散熱器保護板59如圖1等所示，安裝罐60。

五、發明說明 (12)

另一方面，圖9中符號64為兩人乘坐用座椅，在此座椅64前側下部配設燃料箱65，並在此燃料箱65後側配設收容箱66。

而且，在其燃料箱65和收容箱66之間，如圖5、圖6、圖32及圖33所示，配設電瓶箱68。此電瓶箱68與作為「被覆蓋」的側蓋11一體成型，在其中可收容電瓶69，同時可用蓋70開閉。

如此，藉由將電瓶箱68與側蓋11一體成型，可削減零件件數，同時可謀求空間的有效活用。

特別是電瓶箱68大型化，配置於腳踏板6下側在空間上變成困難，而配置於機車前部側時，到引擎2必須配設長的電氣配線。

看來，作為接近引擎2、可確保空間的地方，燃料箱65和收容箱66之間最適合。

另一方面，燃料箱65如圖34及圖35所示，支持於車架1，在上部前端部配設加油口65a。而且，在此燃料箱65側面部安裝油泵72，將燃料箱65內的燃料供應給化油器73。

詳細係由濾油器74所延長的軟管75連接於此燃料箱65之底面部65c，由此濾油器74所延長的軟管75連接於前述油泵72。此外，此油泵72透過軟管76連接於前述化油器73，同時透過負壓軟管77連接於吸入歧管78。

若根據此，則利用來自吸入歧管78的負壓，從燃料箱65透過濾油器74將燃料吸入油泵72內之後，從此油泵72使燃料輸出而透過軟管76將燃料供應給化油器73。

五、發明說明 (13)

在於這種系統，由於將燃料箱65和化油器73的高度設定在接近的位置，難以利用高低差從燃料箱65良好供應給化油器73，所以使用油泵72將燃料箱65內的燃料強制送到化油器73側。

而且，如此實施形態，在使用油泵72的系統，藉由比化油器73高度提高此油泵72高度，同時縮短負壓軟管77，可謀求性能的安定化。

再者，由於其油泵72安裝於燃料箱65之側面部65b，所以裝卸燃料箱65時，可和此燃料箱65共同裝卸，可局部裝配(subassembly)。

前述收容箱66具有可收容安全帽等的大小，支持於車架1，利用前述座椅64開閉上部開口66a。

而且，在此收容箱66側面，如圖1及圖9所示，如在車架1一部分突出上方般地固定配設立起把手81，在此部分的收容箱66、座椅64及側蓋11的截面構造，如圖36所示。

即，收容箱66之側壁66b在上端部形成密封面部66c，在此密封面部66c內側比此密封面部66c一般面突出上方形形成堤防部66d。而且，安裝於座椅64側的密封構件82觸接於此密封面部66c而被密封。

此外，其收容箱66之密封面部66c外側在更加下降的位置形成水平面部66e，此水平面部66e之車外側端部形成向斜上方延伸的傾斜片66f。利用這些水平面部66e及傾斜片66f等「壁部」形成凹處66g，將座椅64之側緣部64a插入此凹處66g。

五、發明說明 (14)

再者，在形成於收容箱側壁66b的固定部66h用小螺釘擰緊由側蓋11所延長的安裝片11i，同時在此側蓋11形成被覆部11d：在與前述立起把手81對應的部位向上方凸起，覆蓋此把手81，與前述收容箱傾斜片66f之上端凸緣部66i上重疊而連續般地配置此被覆部11d之上端部11e。

乘員可從形成於此側蓋11的開口11f插入手而握著其立起把手81使機車立起。此側蓋11以車身中心為中心二分為左右。

如此將座椅側緣64a插入凹處66g，同時使側蓋11之上端部11e與收容箱傾斜片66f之上端凸緣部66i上重疊，則可得到座椅側緣部64a和側蓋11的連續性，可確保外觀品質。

此外，藉由在密封面部66c內側形成突出上方的堤防部66d，和只使密封構件82觸接於平坦的密封面部66c而密封的比較，可更確實防止水侵入收容箱66內。

再者，由於凹處66g成為前下降，所以從座椅64等流落到凹處66g的水向機車前方流動而被排水，可防止水侵入收容箱66內。

又，如圖2所示，在其收容箱66之側壁66b安裝AIS淨化器87，同時連接此AIS淨化器87的AIS 88安裝於懸架後輪4的後臂90。

其AIS 88是為了從外部將二次空氣導入廢氣的，利用引擎2的負壓從外部吸入空氣，將此空氣供應給排氣歧管89出口附近，促進氧化而使觸媒更加活化。

此外，AIS淨化器87設於其吸氣中途，阻止吸入塵土或水

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

裝

訂

線

五、發明說明 (15)

等。管87a連接於此AIS淨化器87，將此管87a前端部插入車架1，將從此處吸入的空氣以AIS淨化器87淨化後，通過管87a供應給排氣歧管89。

此AIS淨化器87一端部安裝於固定於車架1的托架91，同時他端部安裝於收容箱66側面部。

再者，如圖9所示，在前述收容箱側壁66b配置板金84，座椅傾倒器85之後端部85a用螺栓、螺帽等安裝於此板金84，此座椅傾倒器85之前端部85b安裝於前述座椅64。此座椅傾倒器85通過前述電瓶箱68側面配設，如圖32所示，在覆蓋側蓋11之燃料箱65的部分形成傾倒器用開口11h，打開座椅64時，其開口11h成為槽而座椅傾倒器85向上方轉動。

而且，在打開座椅64的狀態，透過傾倒器用開口11h，如圖32等所示，化油器73之主控螺釘(pilot screw)73a露出，而可簡單進行此主控螺釘73a的調整。

前述座椅64如圖9所示，係層疊座椅芯材64b、緩衝材64c及表皮64d所構成，前端部64e透過鉸鏈93轉動自如地安裝於車架1側。

在其座椅芯材64b從機車前後方向的略中央部向下方突設水平截面呈H型的座椅側負荷承受部64f，同時在前述立起把手81的中途向內側固定支持座94。而且，在此支持座94用螺釘95擰緊側蓋11之凹部底面部11g，同時前述座椅側負荷承受部64f觸接於此底面部11g上。

此外，如圖2及圖9所示，在與前述座椅64後端部對應位置的車架1側配設鎖住座椅64後端部的座椅鎖裝置97，此座

(請先閱讀背面之注意事項，
再寫本頁)

裝

訂

線

五、發明說明 (16)

椅鎖裝置97透過座椅鎖索98連結於前述主開關40。

而且，鑰匙操作主開關40而使其動作到鎖解除位置，藉由拉座椅鎖索98進行遙控，就可鎖解除座椅鎖裝置97。

此座椅鎖索98從前端部98a向後方插通隧道部6e、7e內後，插通截面U字形的保護裝置99內，再從此保護裝置99之後端部99a插通車架1內，從此車架1之後端部拉出而連結於座椅鎖裝置97。

藉由如此將座椅鎖索98插入截面U字形的保護裝置99或管形狀的車架1內保護，可防止因來自外部的不正當開鎖輸入而拉曳此座椅鎖索98，可確保防盜性。

再者，在前述座椅64後方，如圖9、圖37、圖38等所示，配設串座把手101，在此串座把手101等安裝托架102和靠背103。

此串座把手101如圖37所示，將前側腳部101a用螺栓101b固定於車架1，將後側安裝部101c用螺栓101d安裝於車架1。

另一方面，托架102將下側前端部之車架安裝部102a如圖38所示，用螺栓102c安裝於車架1，用前述串座把手101之後側安裝部101c覆蓋此螺栓102c。此外，此托架102將上側前端部之把手安裝部102b如圖9所示，用螺栓102d安裝於串座把手101。

再者，前述靠背103如圖9所示，用螺栓103a固定於串座把手101之後部上。

又，如圖39及圖40所示，在前述座椅64前端部側背面配設懸掛安全帽的安全帽吊鉤105。

五、發明說明 (17)

此安全帽吊鉤105為索式，一端部105a安裝於座椅64背面，環部105b設於他端部，將此環部105b裝卸於設於座椅64背面的鉤桿106。此外，在座椅64背面配置折返構件109，將安全帽吊鉤105的中途掛在此折返構件109上而折回。

另一方面，燃料箱65側在與前述鉤桿106對應的位置向上方突設突起部107。

此安全帽吊鉤105的使用方法，係在打開座椅64的狀態，將其吊鉤105插通安全帽之環108，其次將此吊鉤105之環部105b掛在座椅64背面的鉤桿106上。然後藉由關閉座椅64，在將其鉤桿106插入燃料箱65側的突起部107的狀態，可防止從其環部105b的鉤桿106脫落。

且說覆蓋前述前輪3上側的前擋泥板110如圖20所示，比下托架111前側的前方部110a突出上方，從此下托架111下側後方的後方部110b更加下降地形成。

如此一來，即使此前擋泥板110和前輪3成為一體而上下動，也可以在前擋泥板110之後方部110b和下托架111之間確保間隙H，所以前擋泥板110和下托架111不會干擾，同時在更加變高的前擋泥板前方部110a從前方看不見和下托架111的間隙，所以可確保外觀品質。

另一方面，如圖1至圖3、圖41至圖44所示，設於後輪4側的後擋泥板113形成覆蓋後輪4上側的後擋泥板本體部113a和從此後擋泥板本體部113a之前端部右角部分延長的覆蓋部113b。利用此覆蓋部113b覆蓋前述AIS淨化器87。

而且，在此覆蓋部113b和後擋泥板本體部113a的交界部

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

裝

訂

線

五、發明說明(18)

分，如圖43所示，形成共計2個排水孔113c。

藉由如此形成排水孔113c，可從此排水孔113c排放後擋泥板113上的水，進行對空氣濾清器115的防水。

即，由後輪4所捲起的水等而後擋泥板本體部113a上的水在車身中心線左側為空氣濾清器115本身所遮擋，不會從配置於此空氣濾清器115前面側的吸氣口115a侵入。此外，由後輪4所捲起的水等而後擋泥板本體部113a上的水在車身中心線右側從排水孔113c排放，不會從此處流到前側去，可防止從配置於其空氣濾清器115前面側的吸氣口115a的水侵入。

此外，如圖8及圖45所示，其空氣濾清器115之吸氣口115a朝向斜外側，在此吸氣口115a周圍配置外殼部116，此外殼部116之開口116a朝向側面，同時在此開口116a周緣部形成凸緣部116b：朝向外側，防止水侵入開口116a內。在此凸緣部116b上部側形成切口部116c，海綿119配設於此處。

再在吸氣口115a上側將向機車前後方向延伸的第一防水擋板117用皮帶117a安裝於車架1而垂下，而在其吸氣口115a前側用插通孔118a的皮帶118b安裝配設沿著車幅方向的第二防水擋板118。此兩防水擋板117、118為橡膠製且一體成型。

利用此第一防水擋板117使來自上方的水不侵入吸氣口115a，同時利用第二防水擋板118使來自機車前方的水不侵入吸氣口115a。

五、發明說明(19)

此外，在外殼部116上流來的水藉由以海綿119吸收，可防止從開口116a侵入空氣濾清器115之吸入口115a。若如此設置海綿119，則即使水在此處衝突時，也可以防止濺起，所以和只形成凸緣116b的比較，可有效防止水的侵入。此外，由於側鑄件13在第二防水擋板118背面附近形成肋條13g，所以可防止水從此第二防水擋板118前側轉入後側。

另一方面，圖46中符號120為回收槽，此回收槽120配設於腳踏板6下側。詳細係其回收槽120以蓋120b開閉自如地設置槽本體120a，同時此蓋120b從形成於腳踏板6的葫蘆形槽開口6h面臨上方。而且，此槽開口6h以蓋121開閉。

在此蓋121突設一對鉤片121a，同時在和這些鉤片121a相反側的邊形成可彈性變形的接合片121b。而且，這些一對鉤片121a與前述槽開口6h之周緣部背面側接合，同時其接合片121b與該周緣部離合。

此外，在前述蓋120b形成舌片120c，藉由拿著此舌片120c取下蓋120b，可吸水。

在此回收槽120吸收冷卻水時，取下墊子123後，操作蓋121之接合片121b解除接合狀態而取下，再拿著舌片120c取下蓋120b。如此取下蓋120b時，可將手指插入槽開口6h的葫蘆形頭部分捏住舌片120，將其頭部分形成手指插入空間。

前述側鑄件13和腳踏板6的接合部如圖5、圖47、圖48及圖49所示。即，在側鑄件13上部形成約水平延伸的安裝片13a，在此安裝片13a形成螺栓孔13b，同時在此安裝片13a

(請先閱讀背面之注意事項
填寫本頁)

裝

訂

線

五、發明說明(20)

之更前端形成突起片13c。而且，在此安裝片13a用螺釘13d擰緊腳踏板6之截面口字形固定部6i。

此外，在此側鑄件13上端部形成載置墊子123端緣部的載置片13e，同時在此載置片13e形成台階高差部13f，在此台階高差部13f嵌合墊子123端緣部。藉此，形成墊子123的定位，同時可防止此墊子123端緣部的浮起。

再者，在其側鑄件13之安裝片13a形成更向前方延伸的突起片13c，所以暫時固定此側鑄件13時，在將其安裝片13a插入腳踏板6之截面口字形固定部6i內側的狀態，其側鑄件13要倒向外側，其突起片13c就觸接於腳踏板6背面，而可防止其倒下。

[發明之效果]

如以上說明，若根據申請專利範圍所載之發明，則藉由在串聯式腳踏板形成凹處，降低高度，可使串座乘員的乘車性提高。此外，藉由在其凹處於置串座乘員的腳後跟，可提高腳尖側，不會腳踝勉強伸長，發揮可使串座乘員的腳架性提高這種實用上有益的效果。

[圖式之簡單說明]

圖1為顯示關於本發明實施形態的速克達型機車全體概略的側面圖。

圖2為顯示關於同實施形態的速克達型機車全體概略的側面圖。

圖3為顯示關於同實施形態的速克達型機車全體概略的平面圖。

五、發明說明 (21)

圖4為顯示關於同實施形態的速克達型機車全體概略的平面圖。

圖5為取下關於同實施形態的座椅狀態的速克達型機車的平面圖。

圖6為組合關於同實施形態的蓋類狀態的側面圖。

圖7為組合關於同實施形態的蓋類狀態的正面圖。

圖8為取下關於同實施形態的蓋類狀態的側面圖。

圖9為斷裂顯示關於同實施形態的座椅等一部分的側面圖。

圖10為顯示關於同實施形態的車架的平面圖。

圖11為顯示關於同實施形態的車架的側面圖。

圖12為顯示關於同實施形態的腳踏板一部分的平面圖。

圖13為關於同實施形態的機車前面部分的分解透視圖。

圖14為從正面看關於同實施形態的把手蓋內之圖。

圖15為從駕駛者看關於同實施形態的儀表類之圖。

圖16為從側面看關於同實施形態的屏蔽板或儀表擋板等之圖。

圖17為顯示關於同實施形態的第一、第二儀表擋板的分解透視圖。

圖18為顯示關於同實施形態的前行李箱或掛物鉤等之圖。

圖19為斷裂關於同實施形態的前行李箱開閉蓋一部分之圖。

圖20為顯示關於同實施形態的前擋泥板等的側面圖。

圖21為沿著關於同實施形態的圖7之A-A線的截面圖。

五、發明說明(22)

圖22為沿著關於同實施形態的圖6之B-B線的截面圖。

圖23為從後方看關於同實施形態的速克達型機車之圖。

圖24為顯示關於同實施形態的引擎一部分的平面圖。

圖25為顯示關於同實施形態的後緩衝器和消音器的側面圖。

圖26為顯示關於同實施形態的後緩衝器和消音器的平面圖。

圖27為關於同實施形態的後緩衝器的半截面圖。

圖28為顯示關於同實施形態的散熱器等配設狀態的側面圖。

圖29為顯示關於同實施形態的散熱器等配設狀態的平面圖。

圖30為從箭頭C方向看關於同實施形態的圖28的正面圖。

圖31為關於同實施形態的速克達型機車前部的側面圖。

圖32為關於同實施形態的電瓶箱部分的平面圖。

圖33為沿著關於同實施形態的圖32之D-D線的截面圖。

圖34為關於同實施形態的燃料箱配設部周圍的平面圖。

圖35為關於同實施形態的燃料箱配設部周圍的側面圖。

圖36為沿著關於同實施形態的圖9之E-E線的截面圖。

圖37為沿著關於同實施形態的圖9之F-F線的截面圖。

圖38為沿著關於同實施形態的圖9之G-G線的截面圖。

圖39為顯示關於同實施形態的安全帽吊鉤概略的側面圖。

圖40為顯示關於同實施形態的安全帽吊鉤概略的平面圖。

圖41為關於同實施形態的後擋泥板的側面圖。

五、發明說明(23)

圖42為關於同實施形態的後擋泥板的平面圖。

圖43為沿著關於同實施形態的圖42之H-H線的截面圖。

圖44為從箭頭I方向看關於同實施形態的圖42之圖。

圖45為從正面看關於同實施形態的第二防水擋板等之圖。

圖46為沿著關於同實施形態的圖4之J-J線的截面圖。

圖47為沿著關於同實施形態的圖5之K-K線的截面圖。

圖48為關於同實施形態的側鑄件的平面圖。

圖49為沿著關於同實施形態的圖48之L-L線的截面圖。

[元件編號之說明]

6	腳踏板
6f	腳架部
12	串聯式腳踏板
12a	凹處

(請先閱讀背面之注意事項
填寫本頁)

裝
訂
線

四、中文發明摘要(發明之名稱：速克達型機車之腳踏板構造)

本發明提供一種謀求串座乘員乘車性或腳架性提高之速克達型機車之腳踏板構造。

隨著向後方而後上升地形成腳踏板6之腳架部6f，在此腳架部6f後方形形成放置串座乘員腳的串聯式腳踏板12，在該串聯式腳踏板12形成向下方凹下的凹處12a。

日文發明摘要(發明之名稱：スクータ型車両の足載せ構造)

【課題】 タンデム乗員の乗車性や足載せ性の向上を図るスクータ型車両の足載せ構造を提供する。

【解決手段】 フートレストボード6の足載せ部6fが後方に向かうに従って後ろ上がりに形成され、この足載せ部6fの後方にタンデム乗員の足を載せるタンデムフットステップ12が形成され、該タンデムフットステップ12に下方に凹む凹所12aを形成した。

【選択図】 図6

六、申請專利範圍

1. 一種速克達型機車之腳踏板構造，其特徵在於：隨著向後方而後上升地形成腳踏板之腳架部，在該腳架部後方形成放置串座乘員腳的串聯式腳踏板，在該串聯式腳踏板形成向下方凹下的凹處者。

(請先閱讀背面之注意事項再
寫本頁)

裝

訂

線

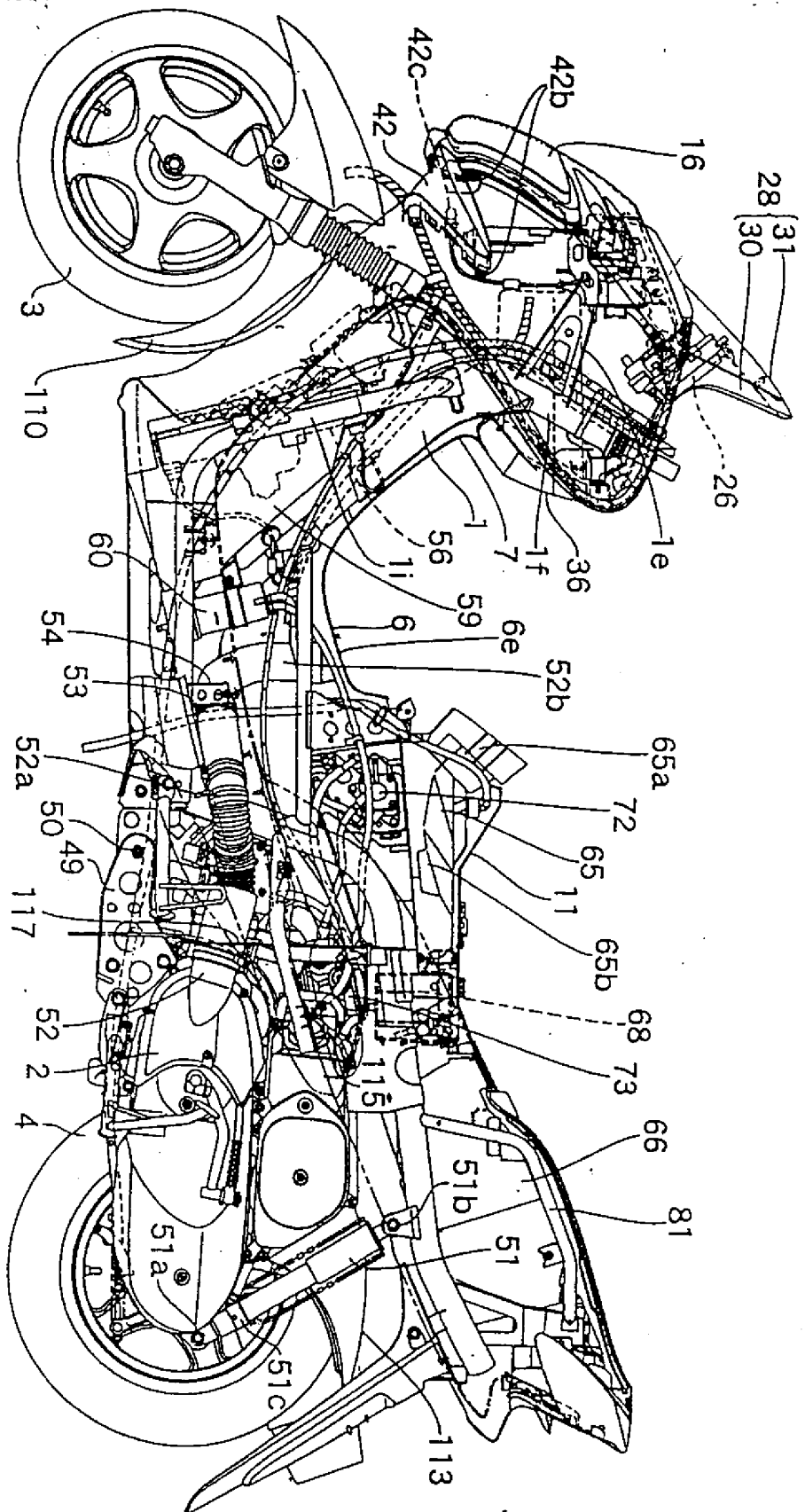


图 1

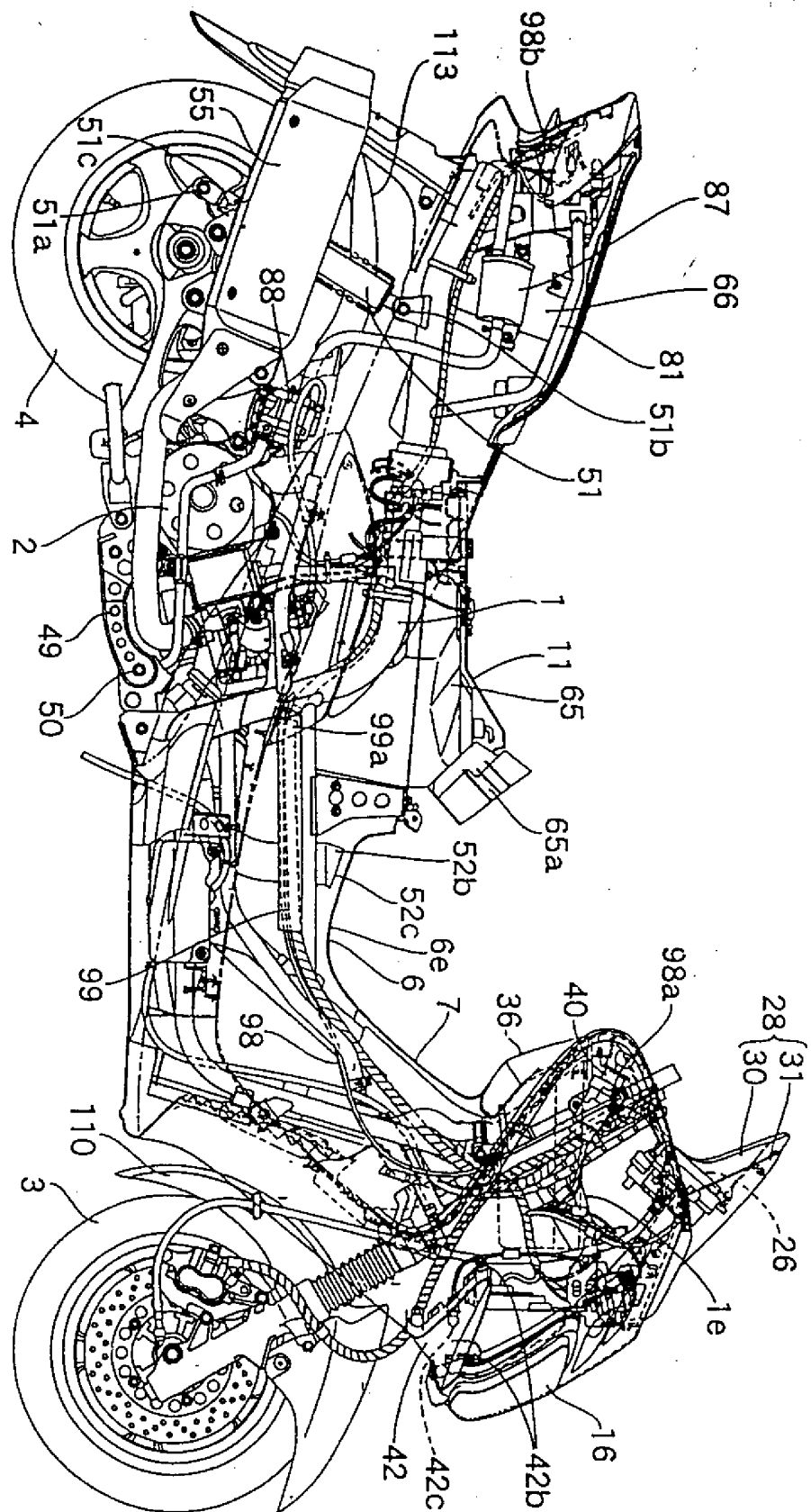


圖 2

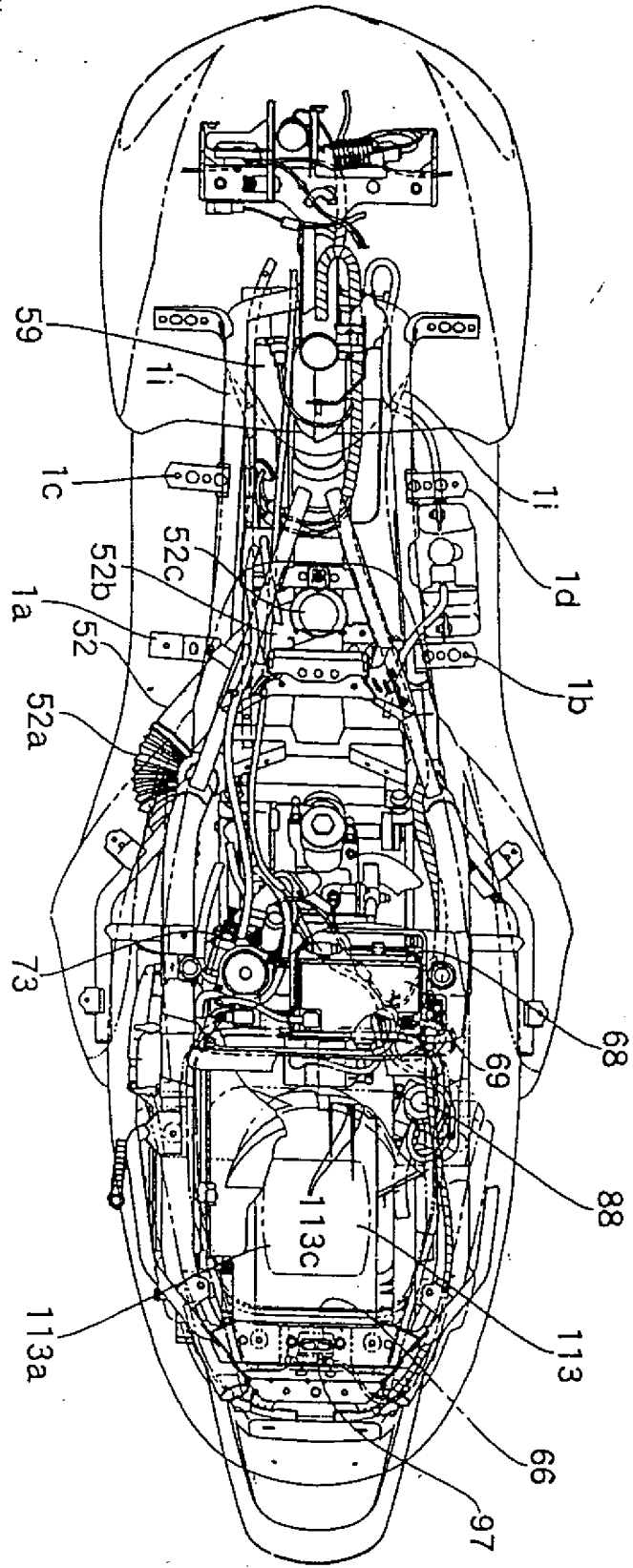


圖 3

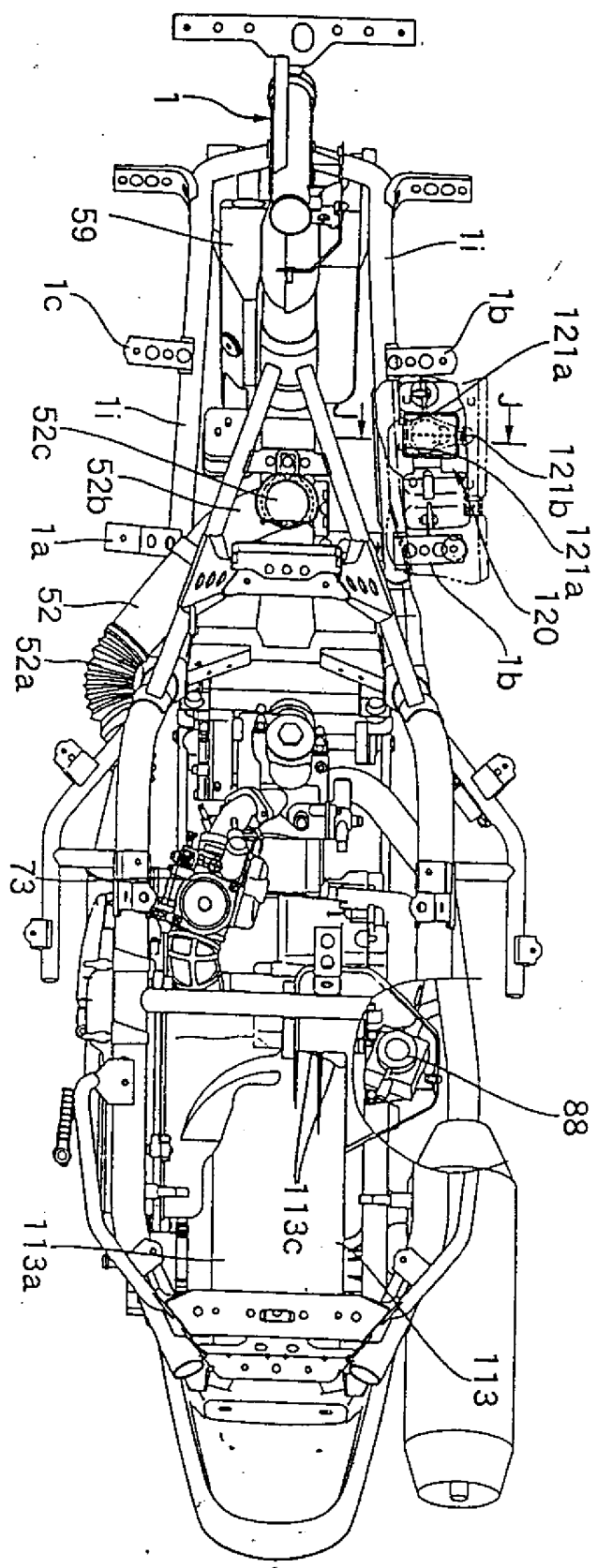


圖 4

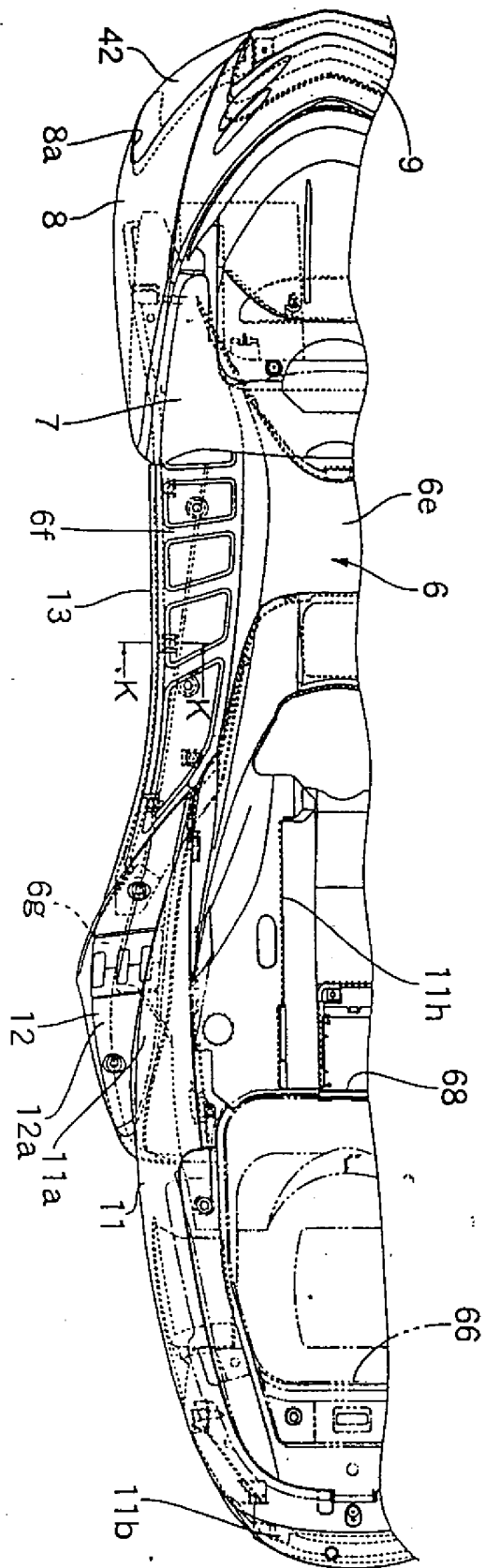


圖 5

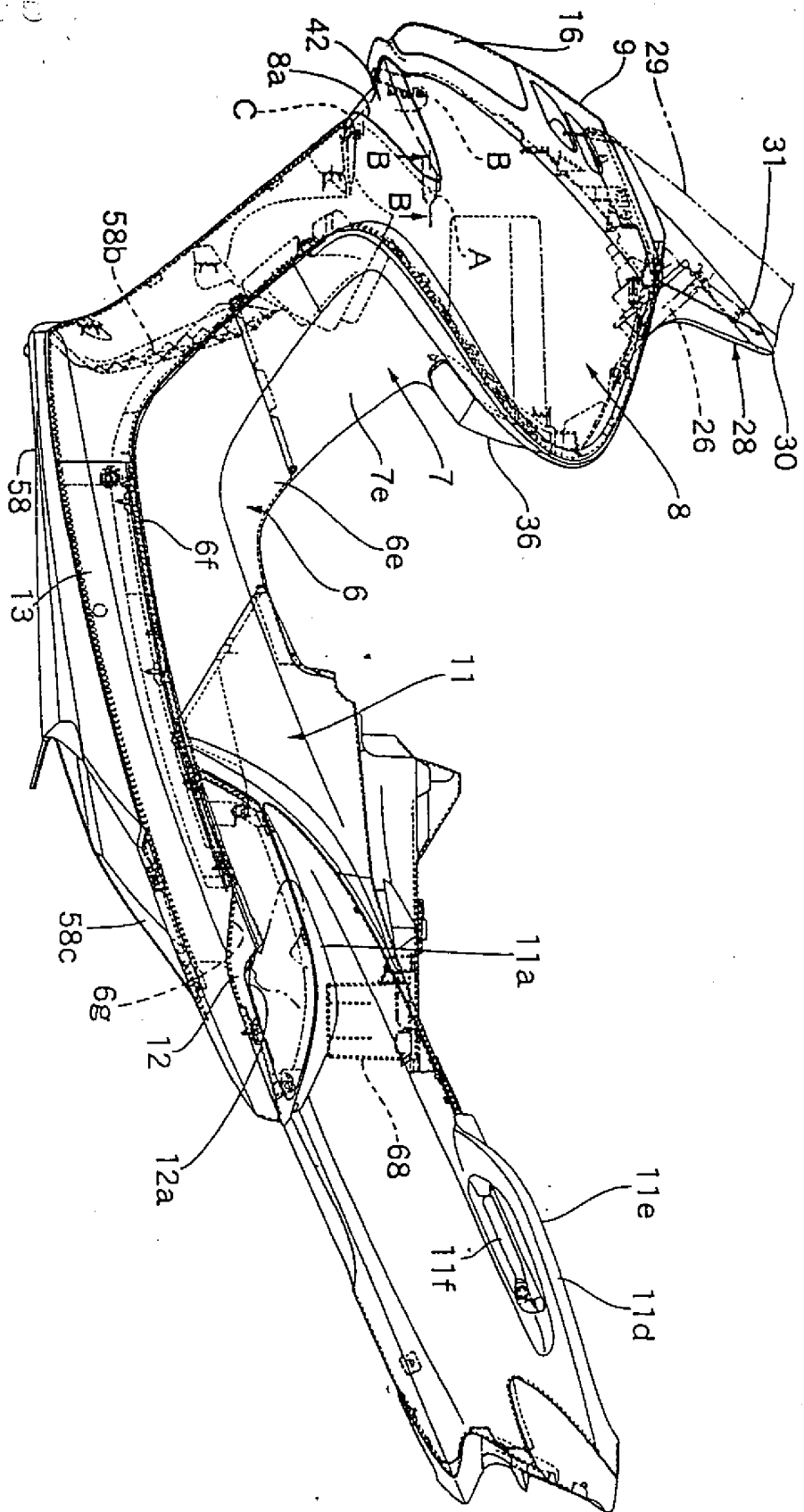


圖 6

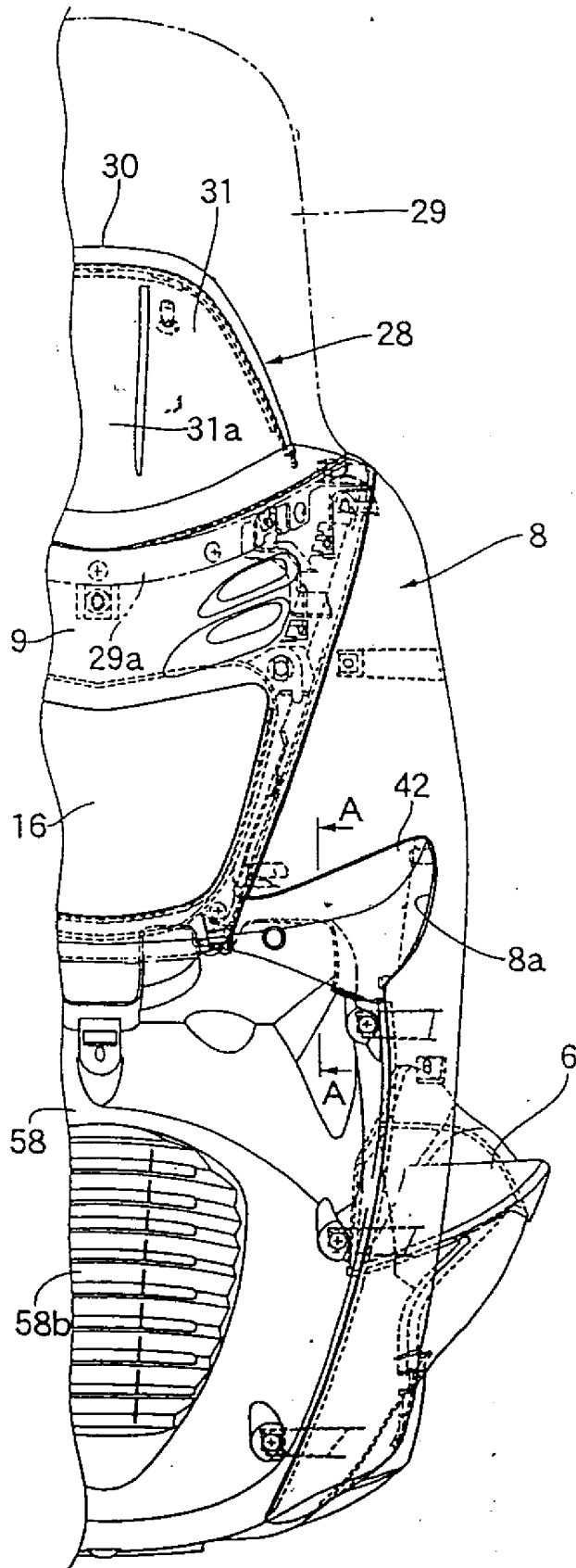


圖 7

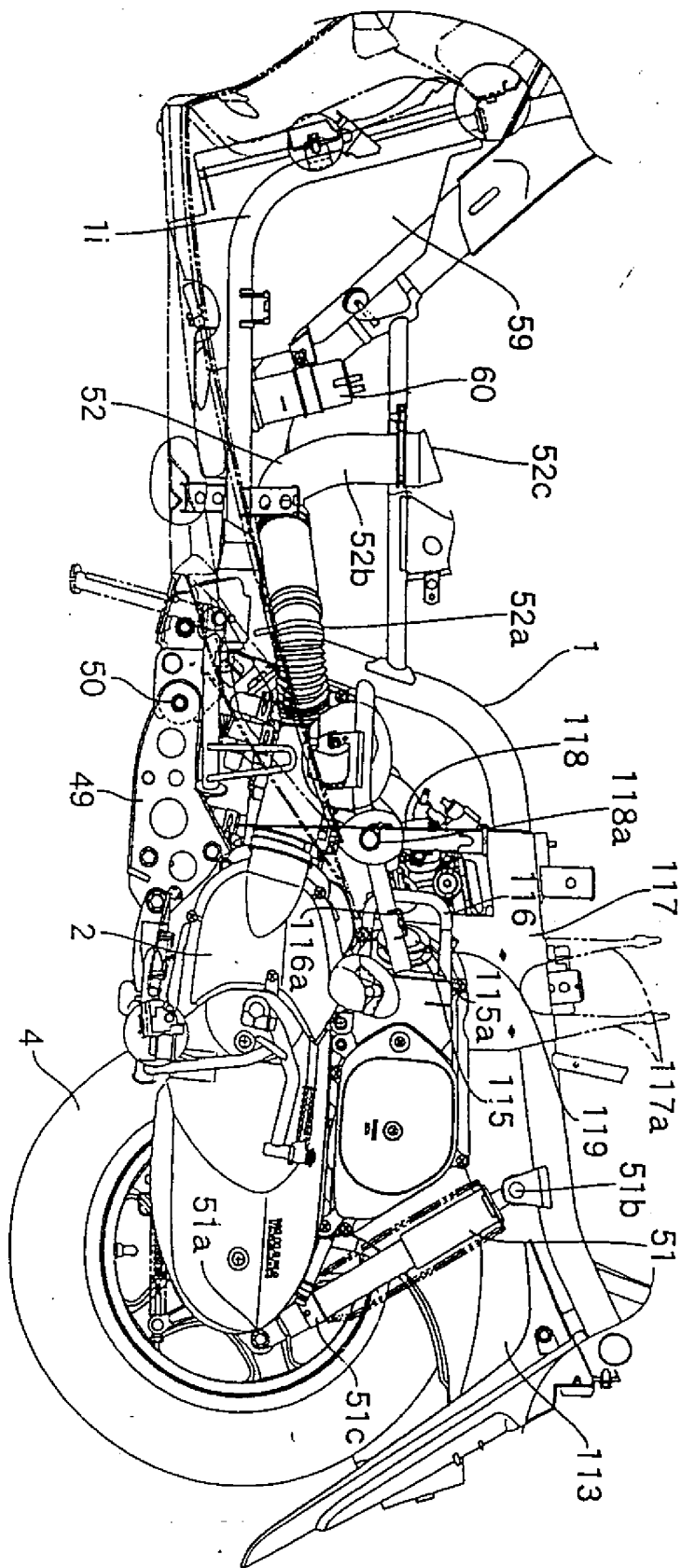


圖 8

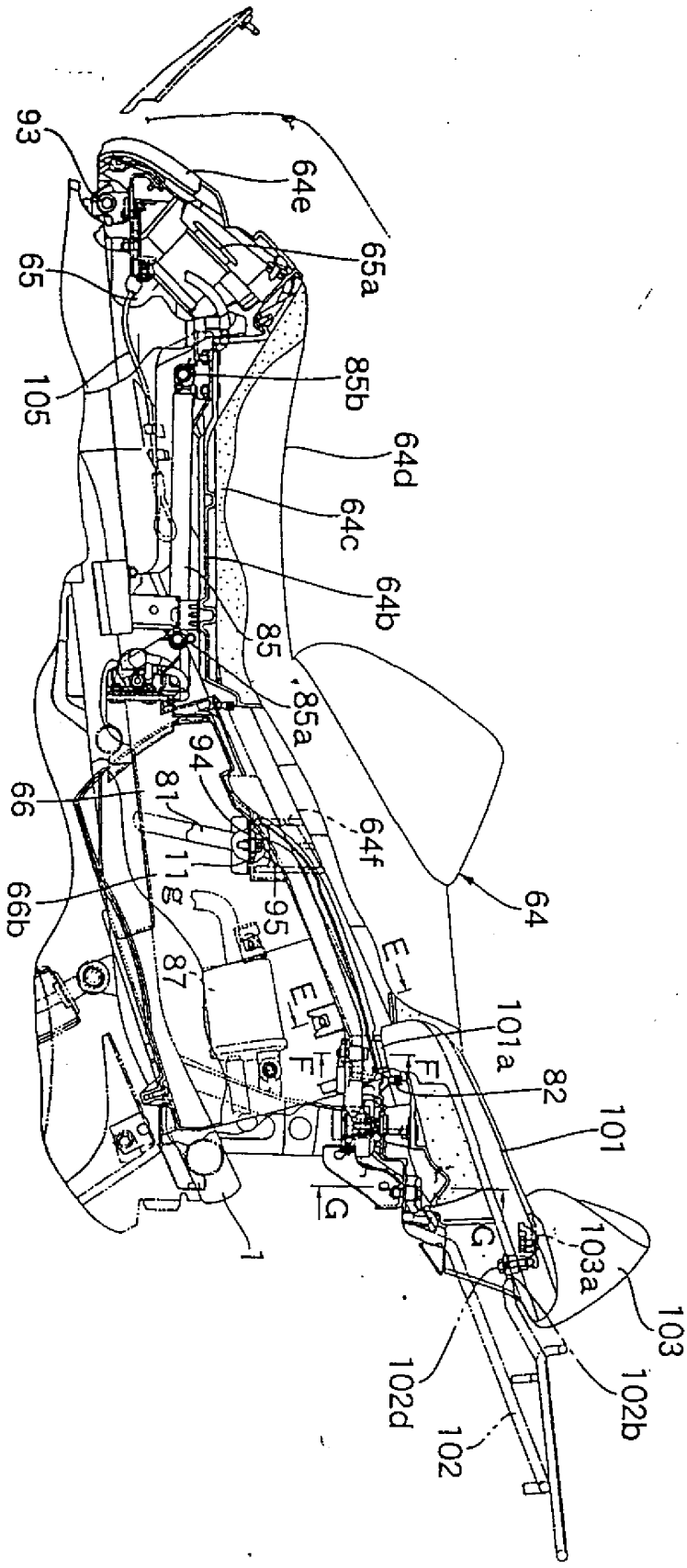


图 9

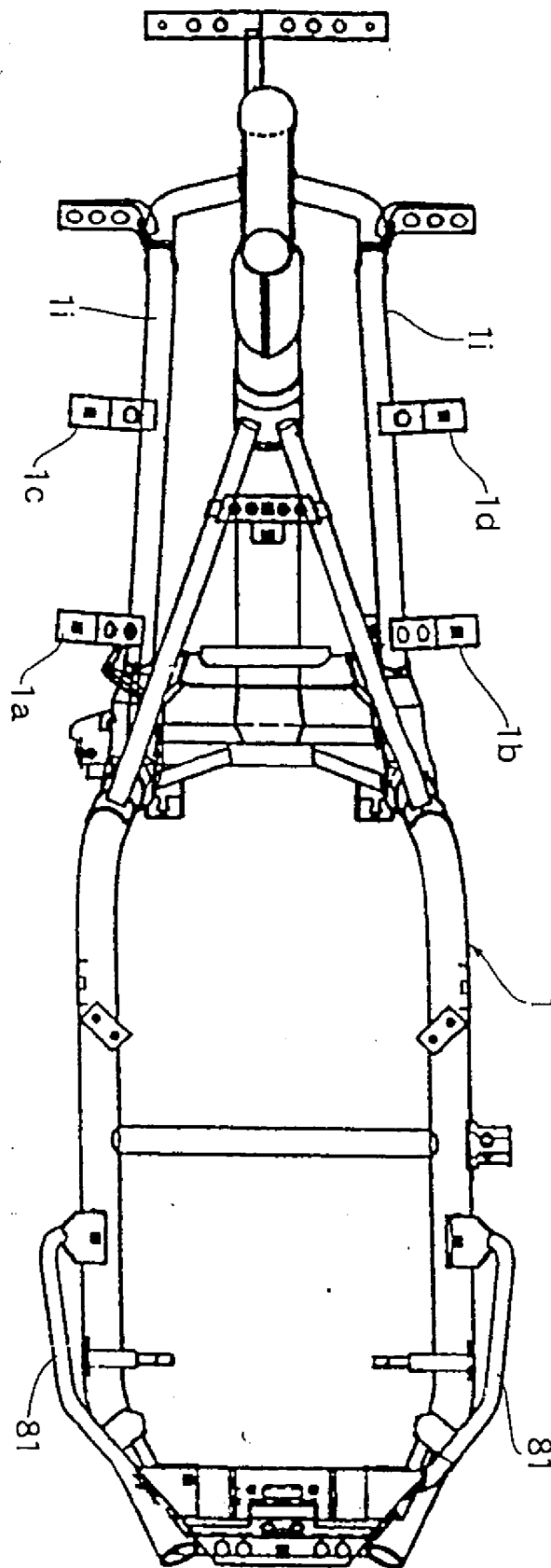
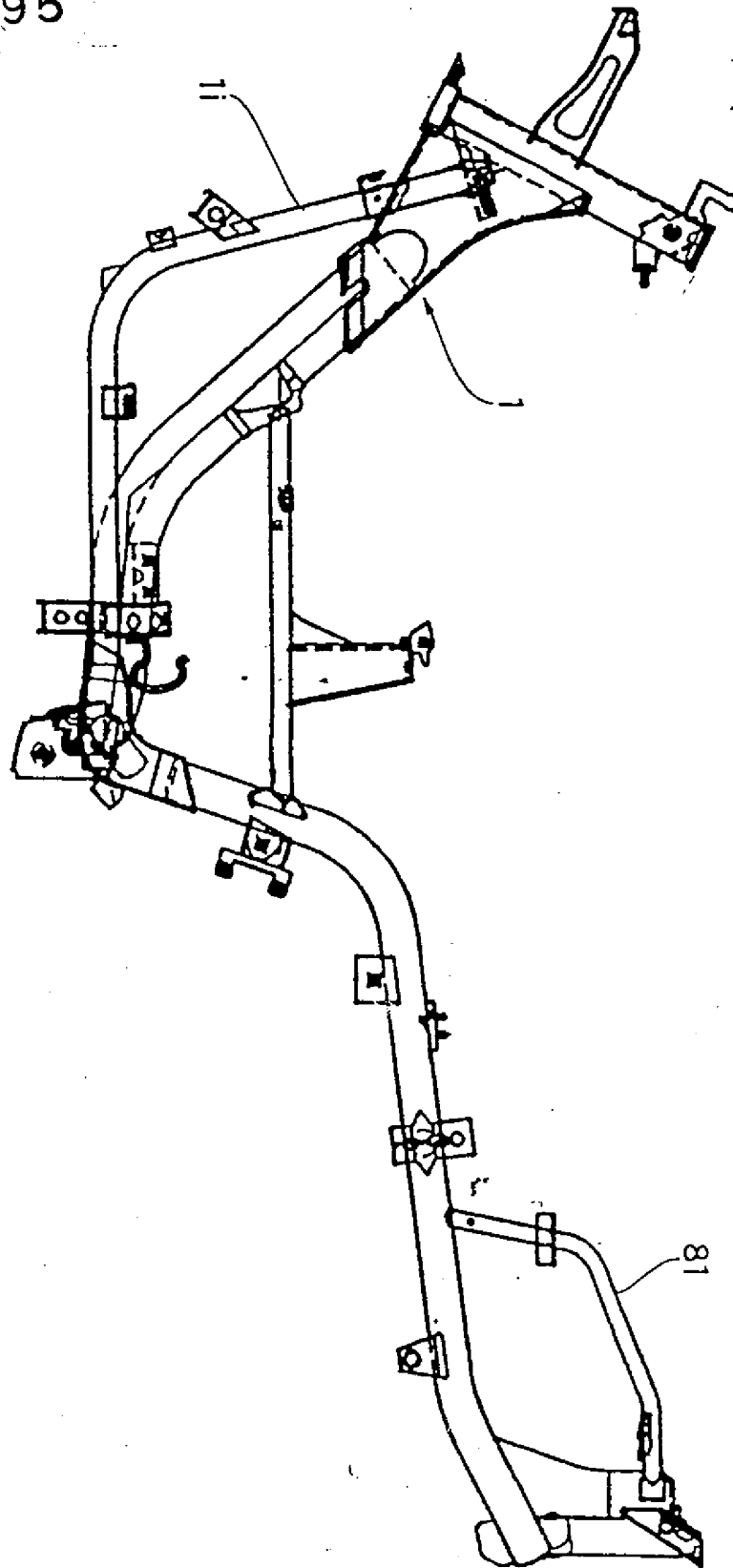


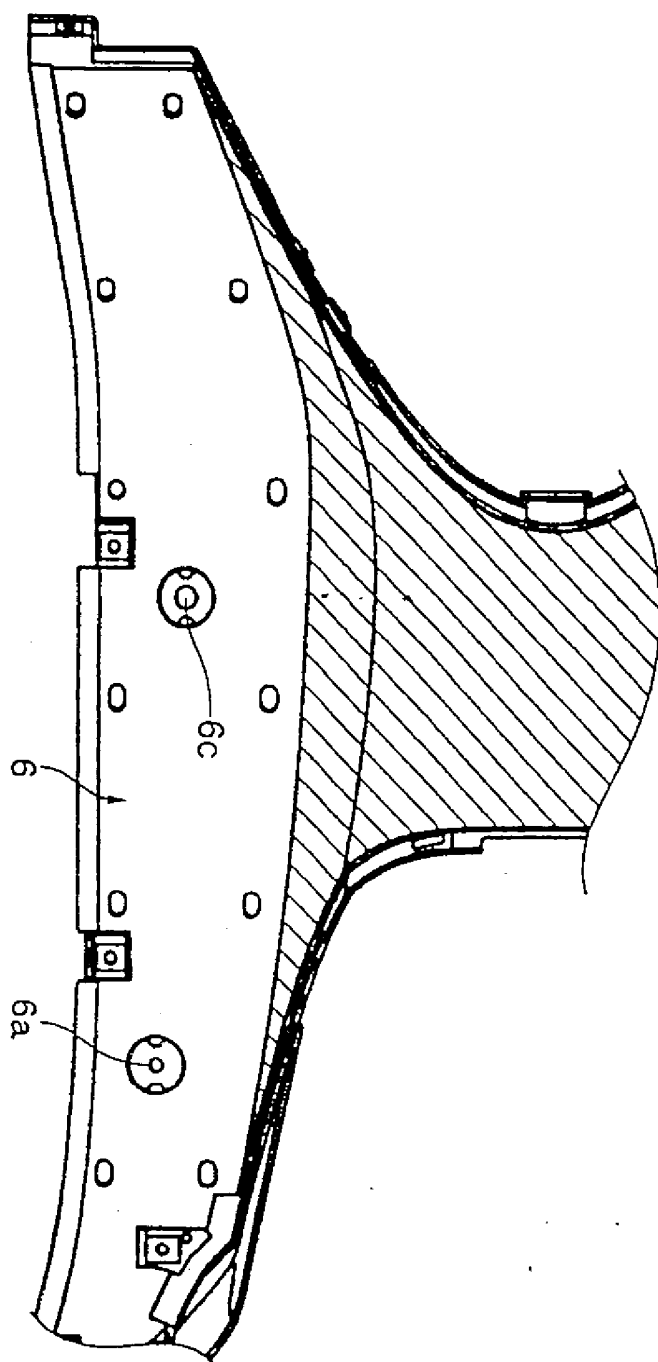
FIG. 10

438695



11

圖 12



6d

6b

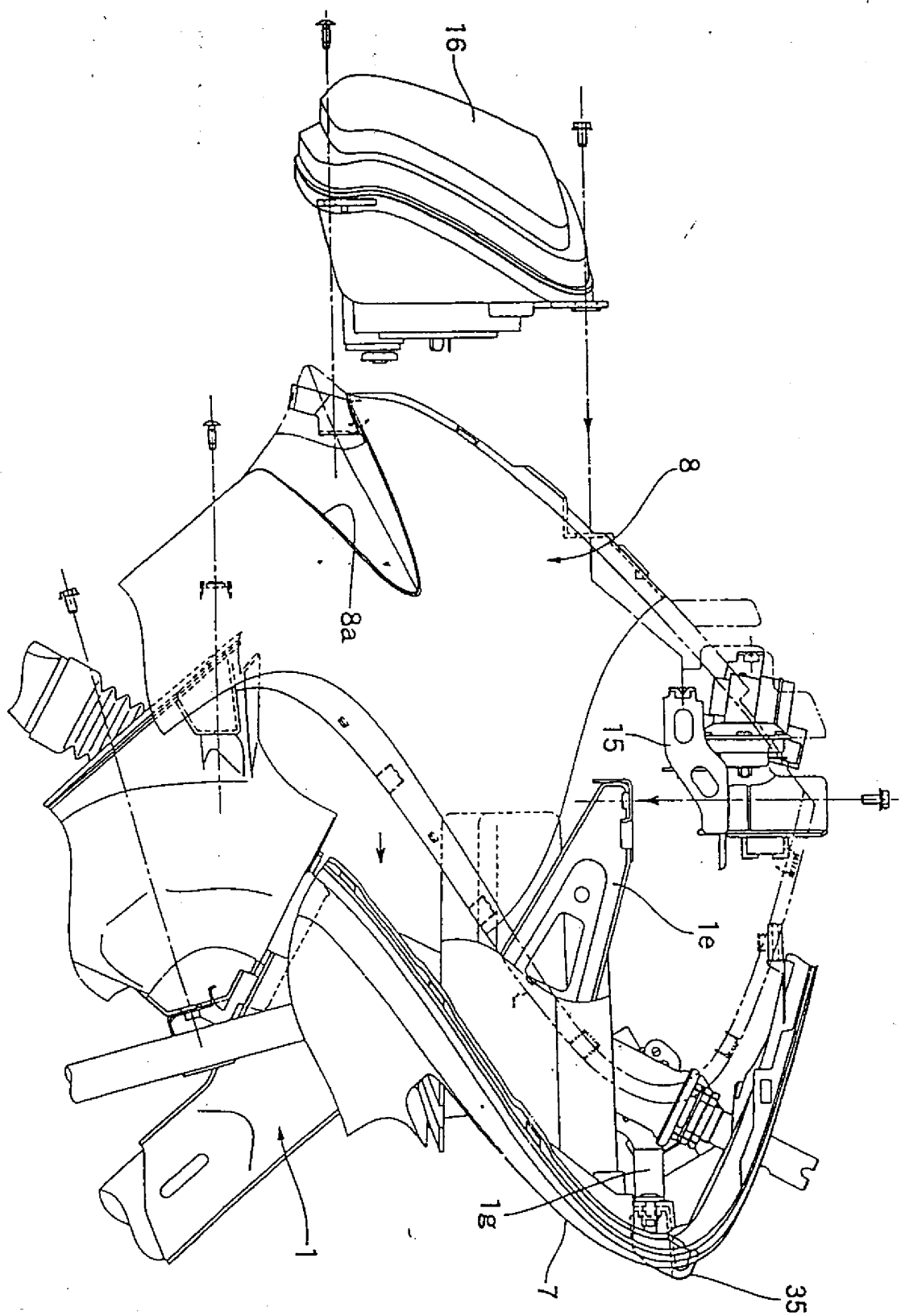


圖 13

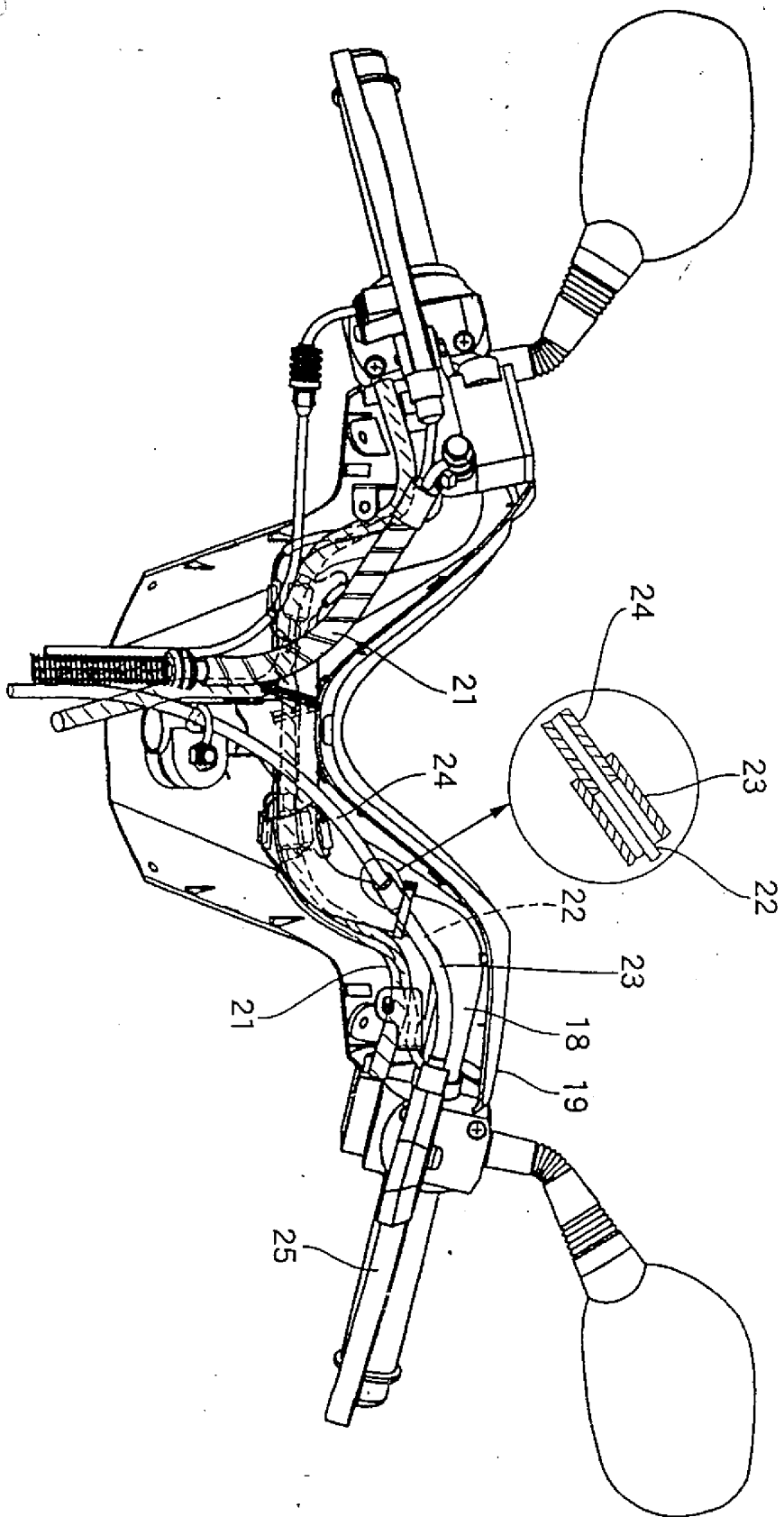


圖 14

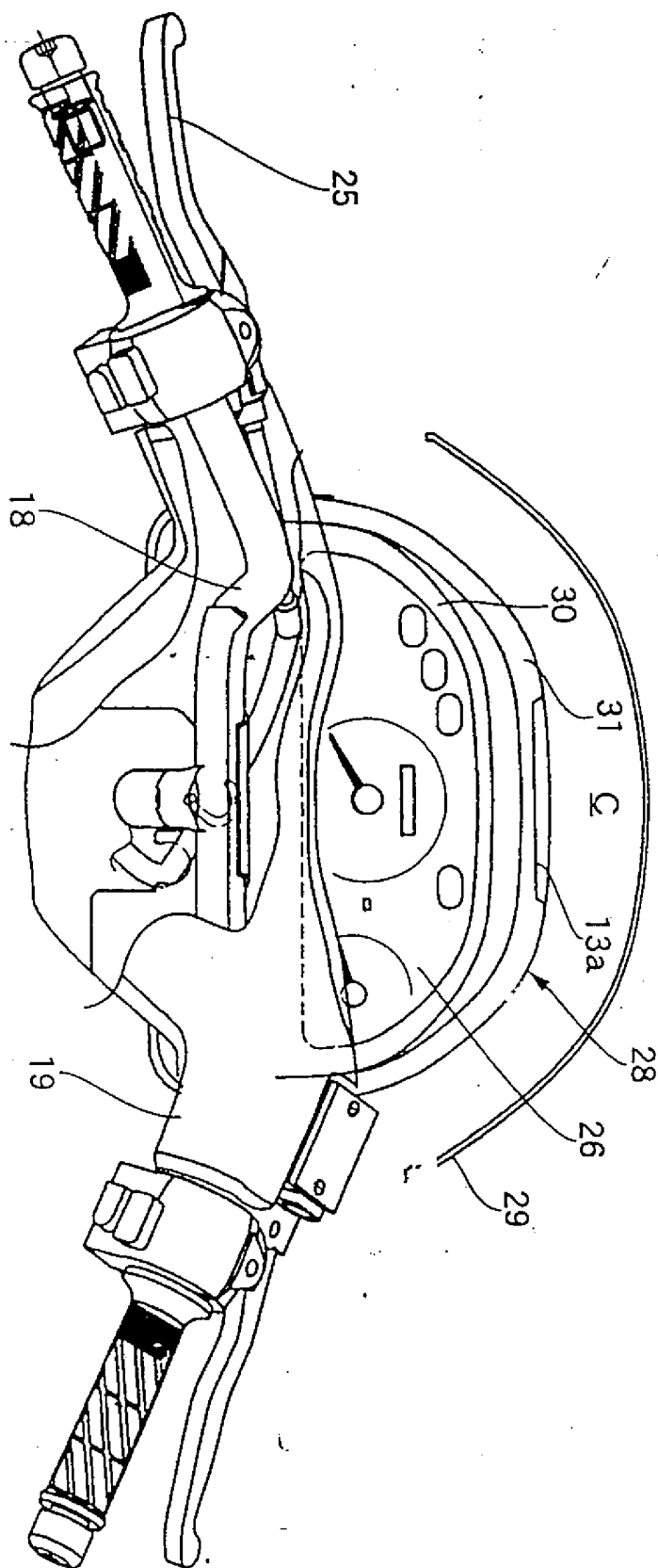


圖 15

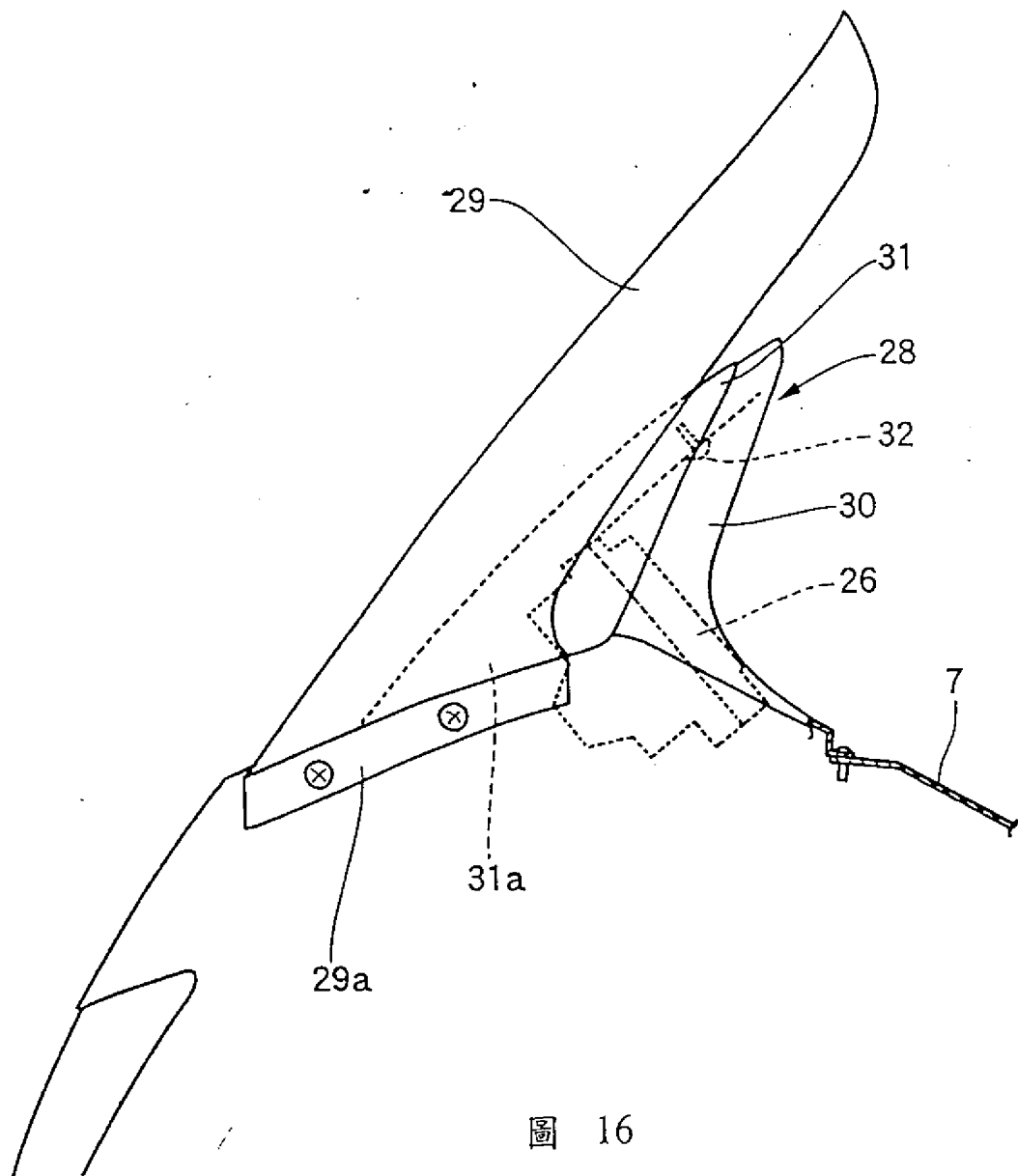


圖 16

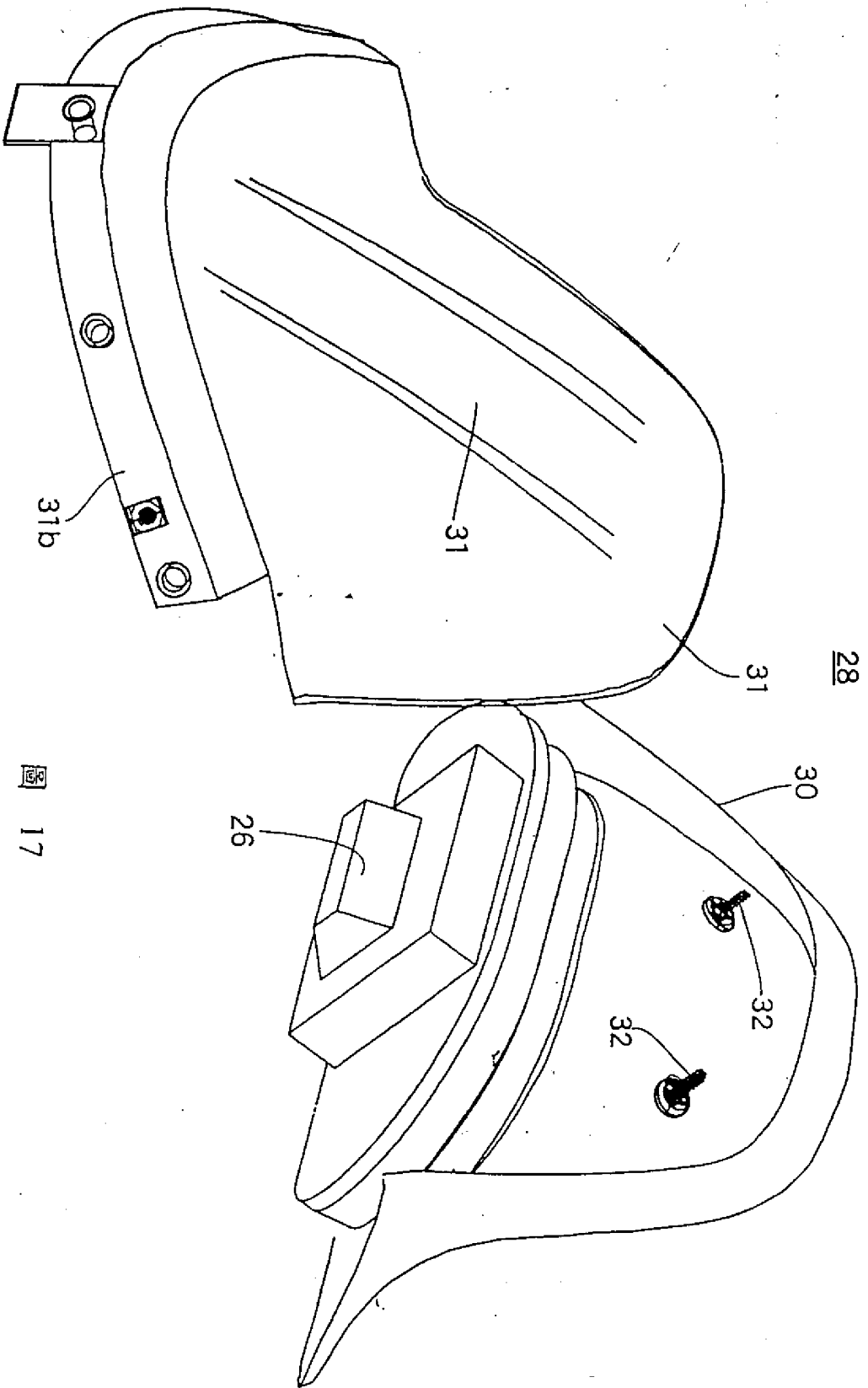


圖 17

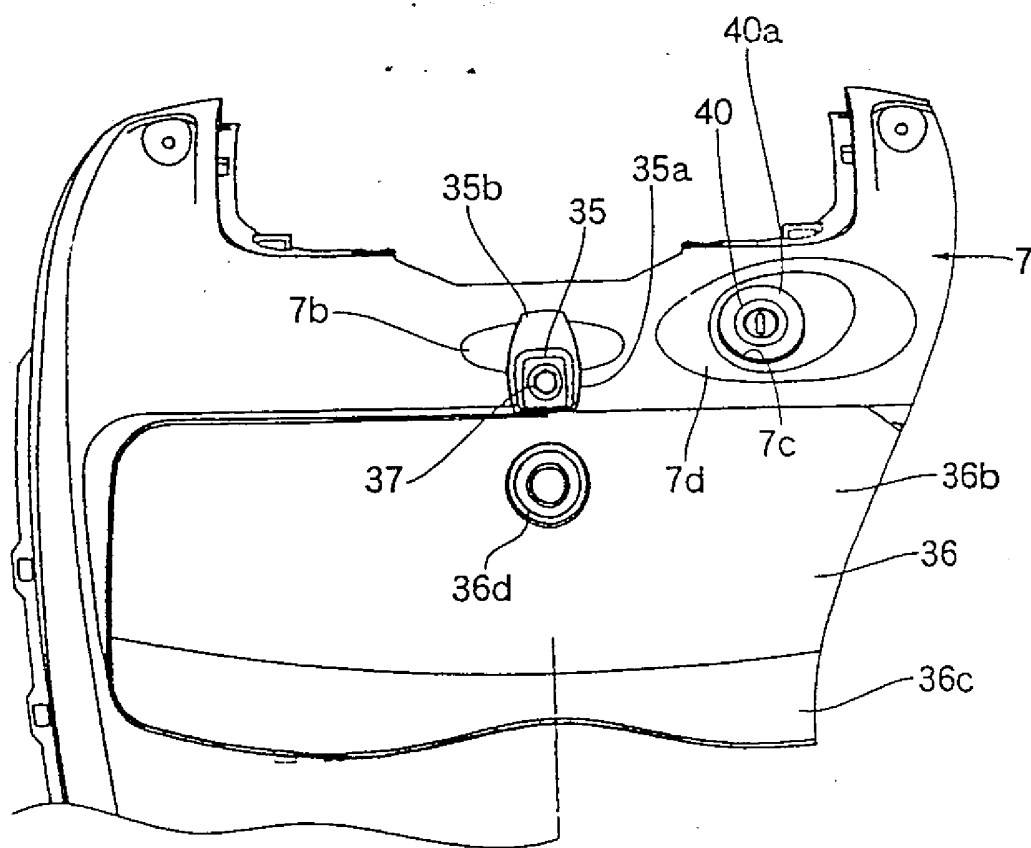


圖 18

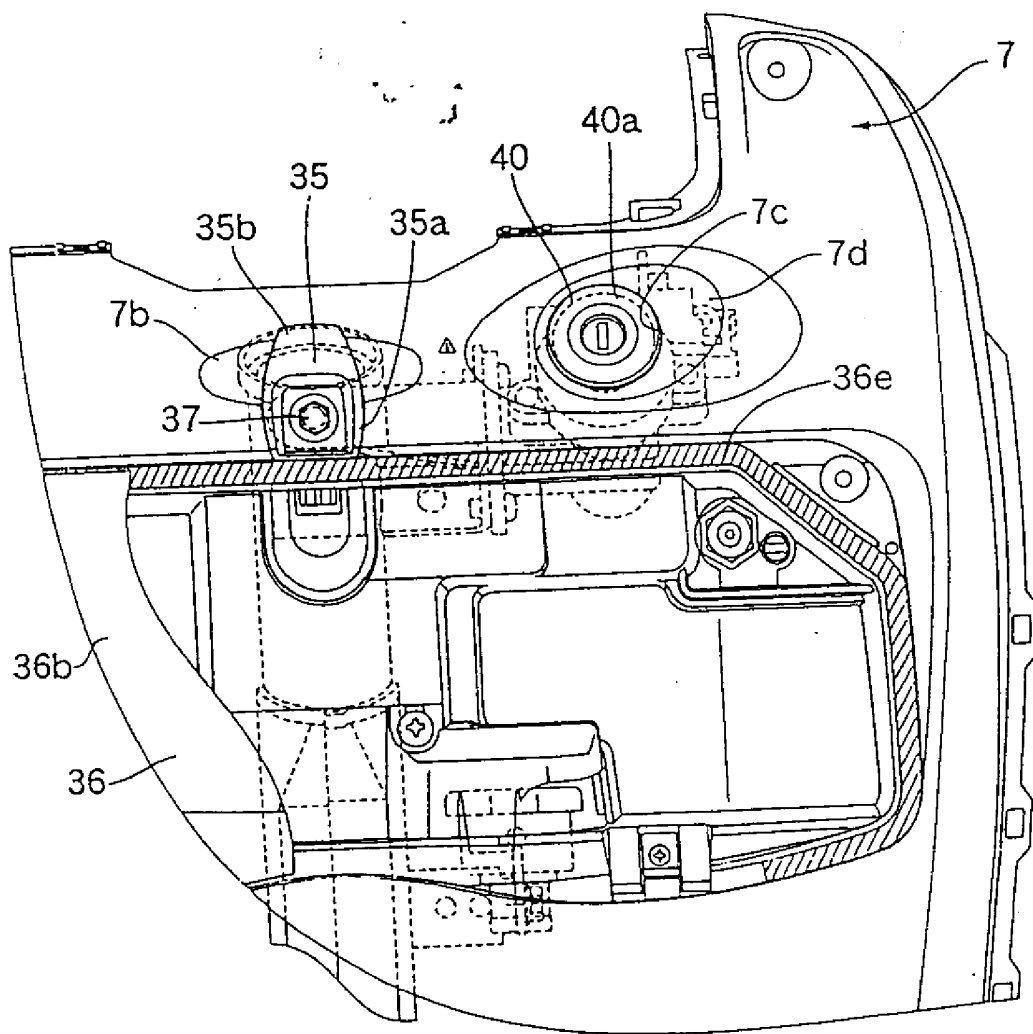


圖 19

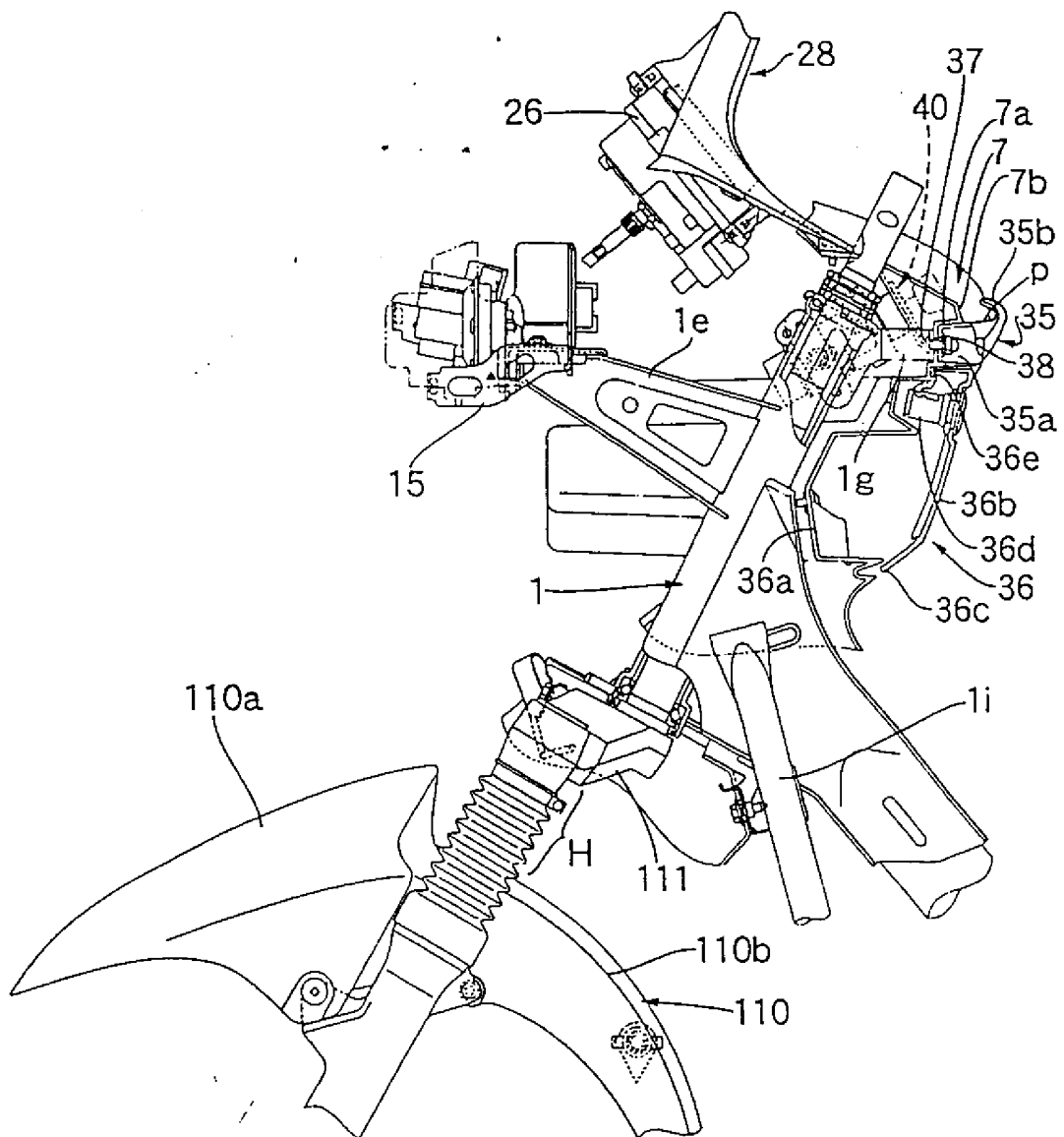
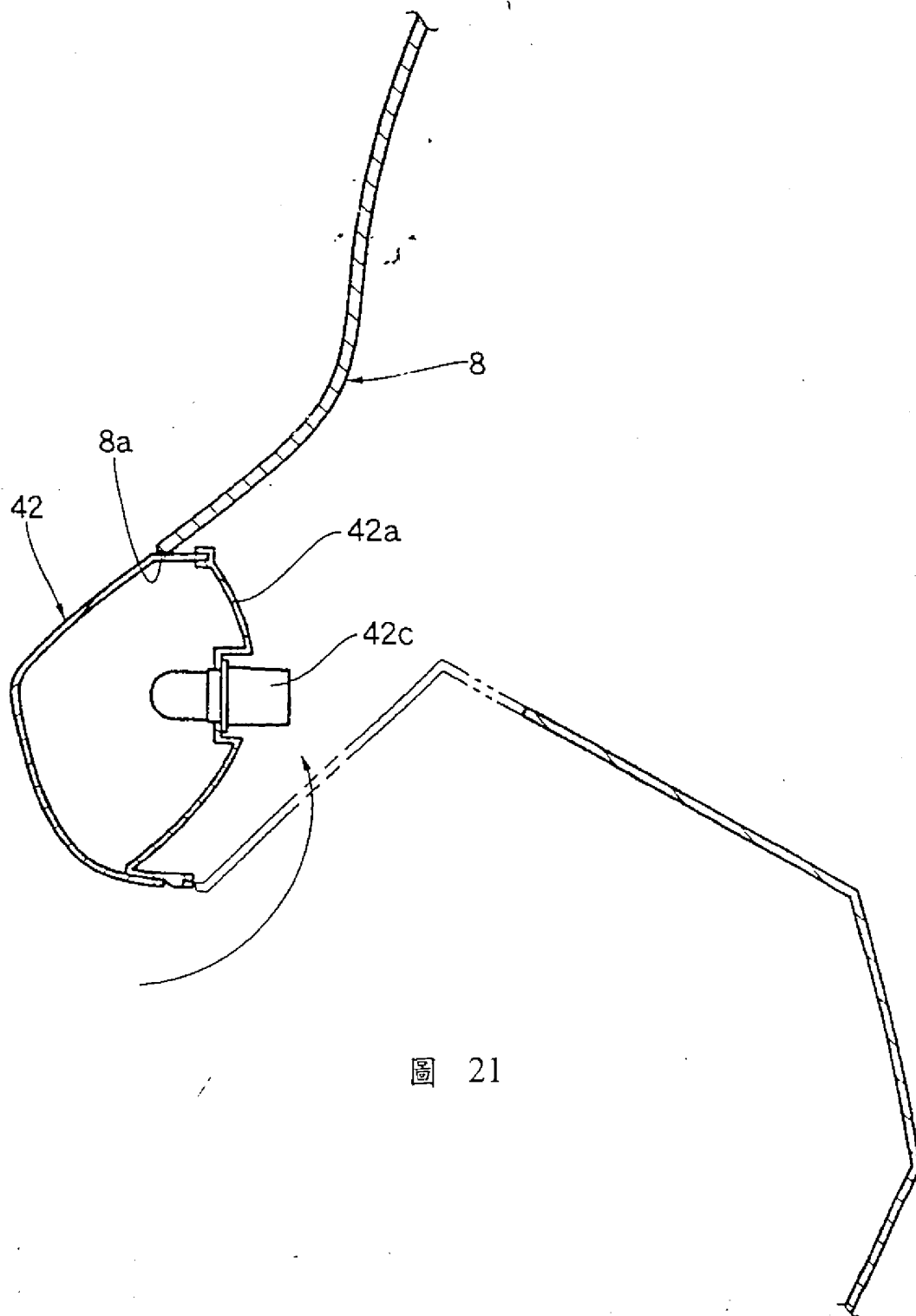


圖 20



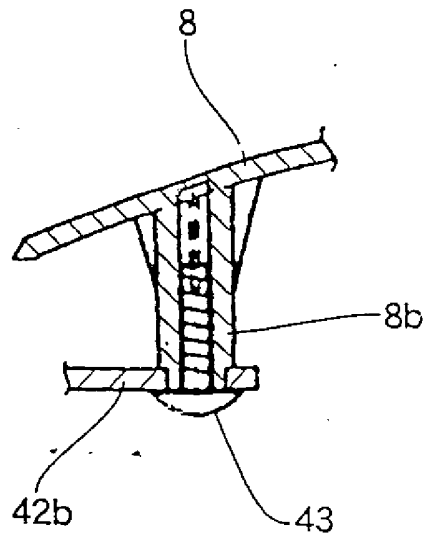


圖 22

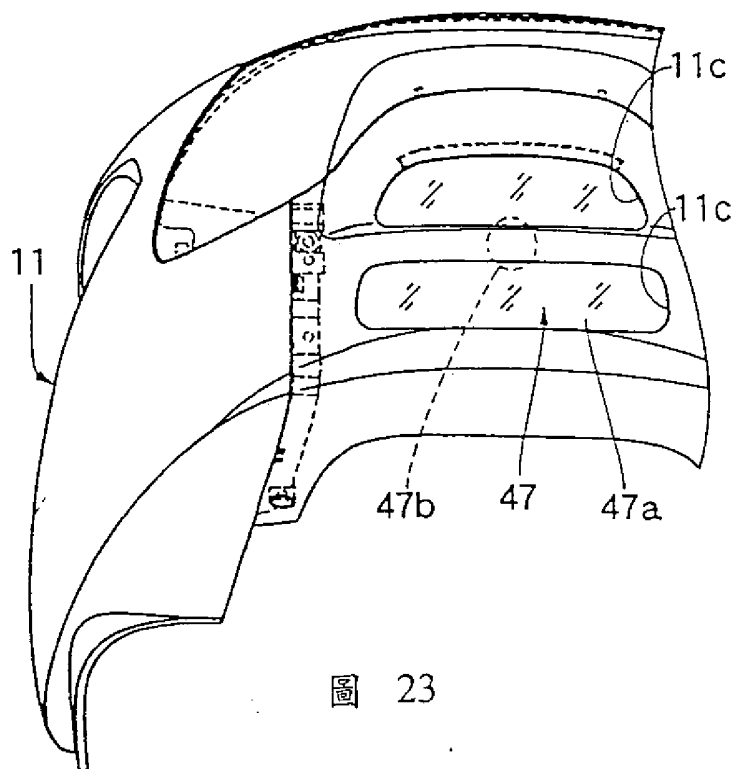


圖 23

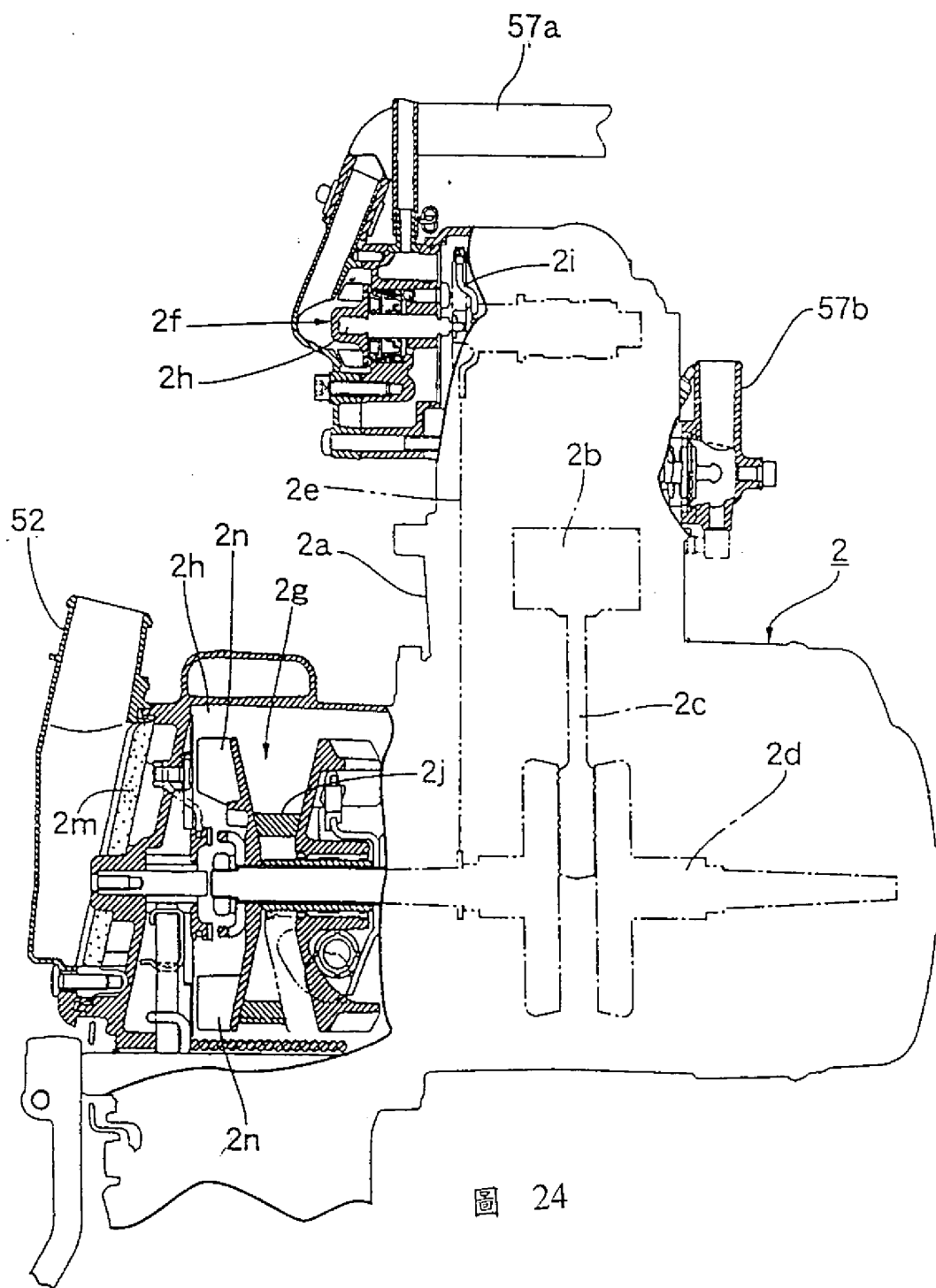
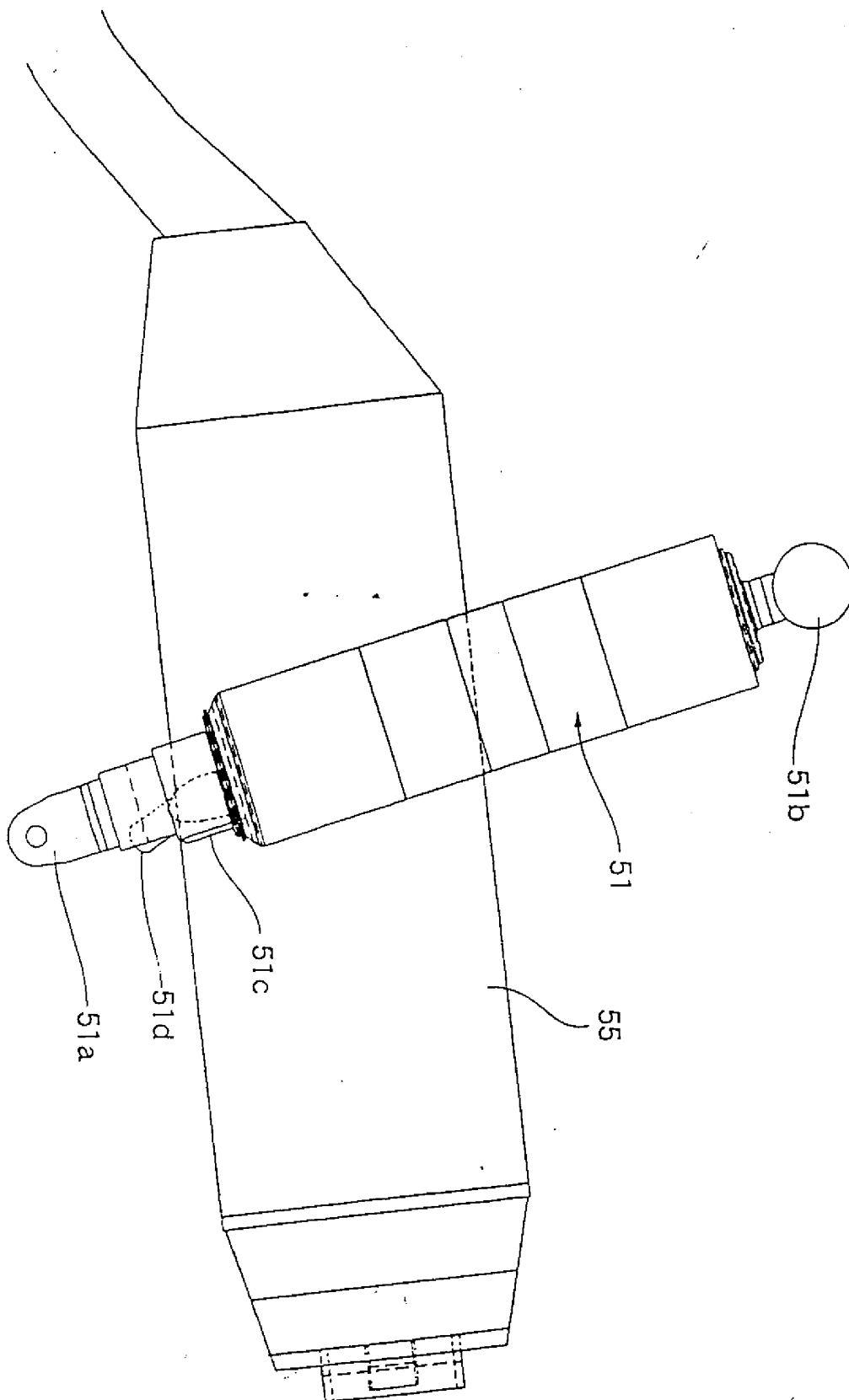


圖 24

FIG. 25



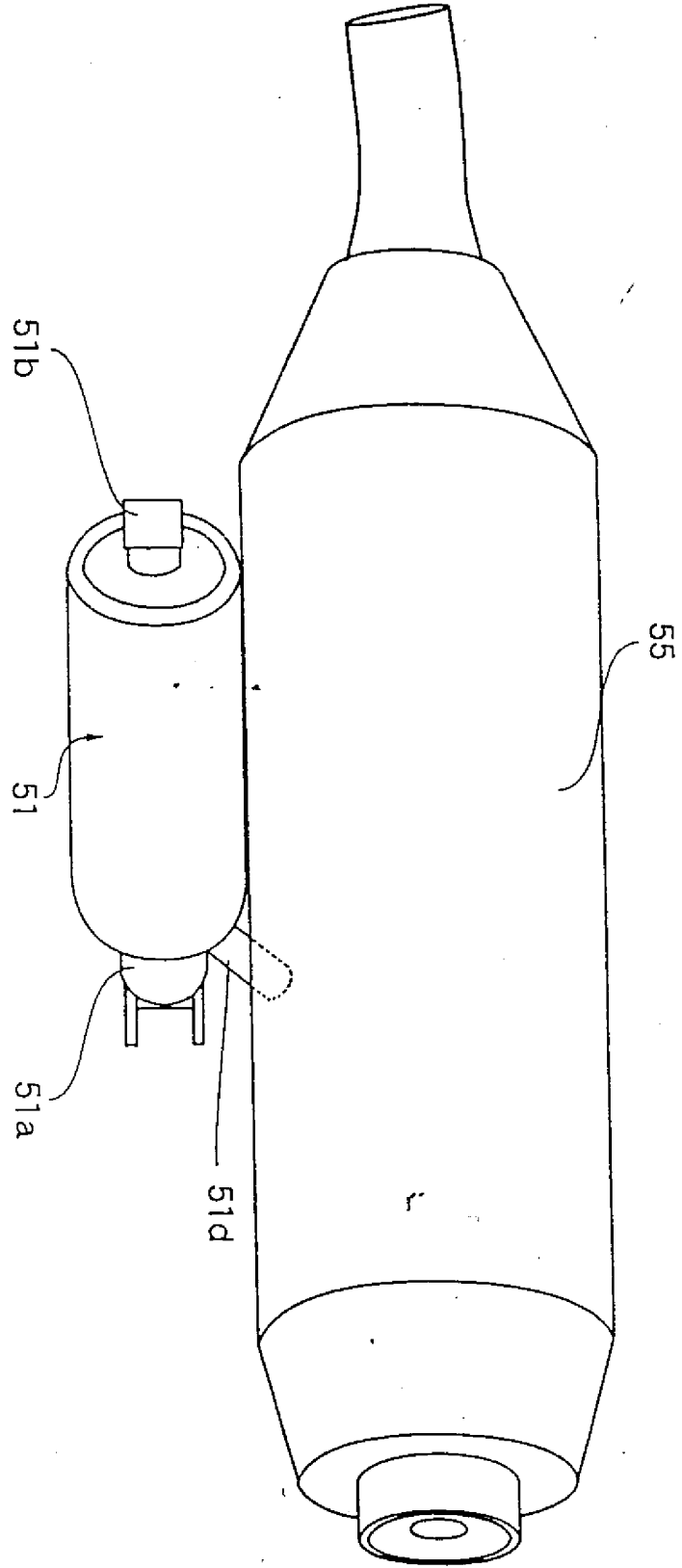


圖 26

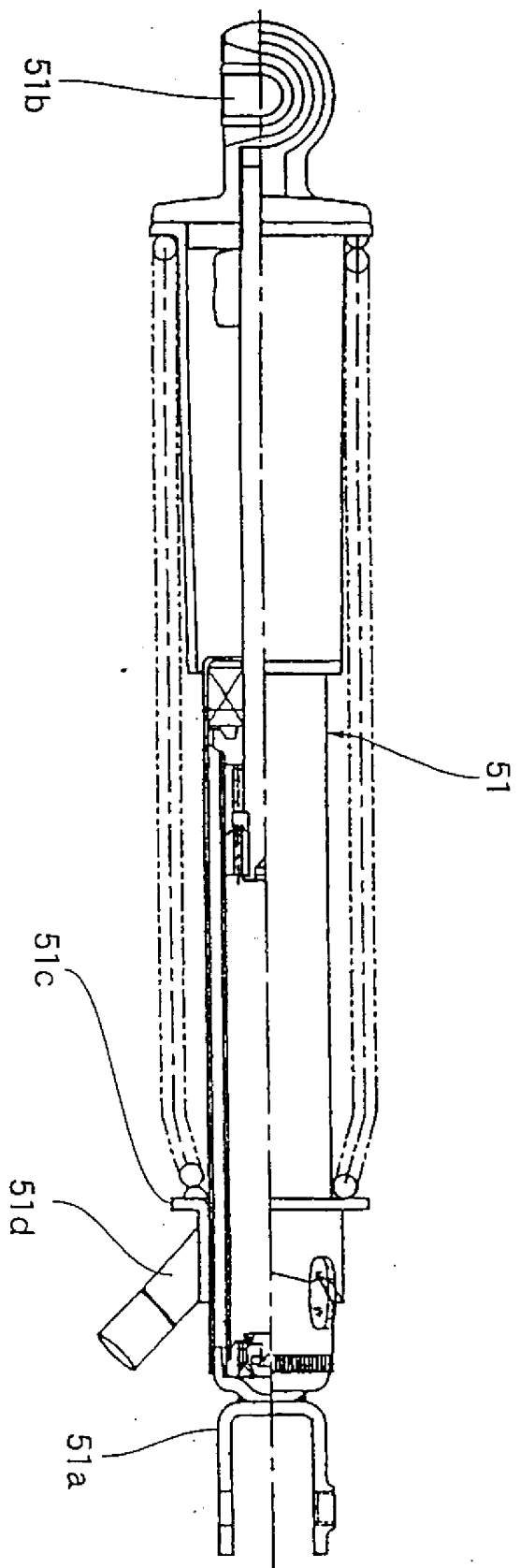
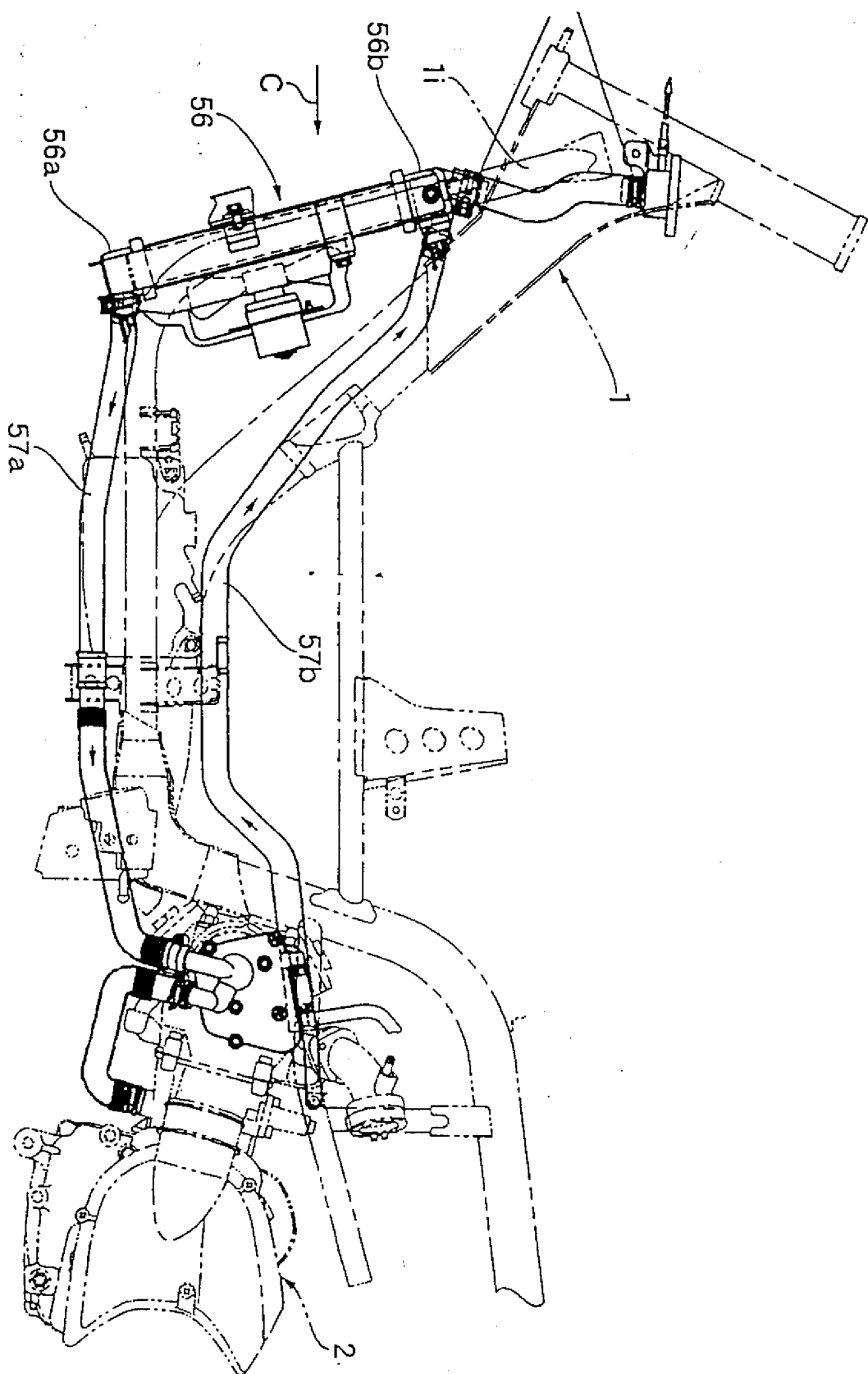


圖 27



28

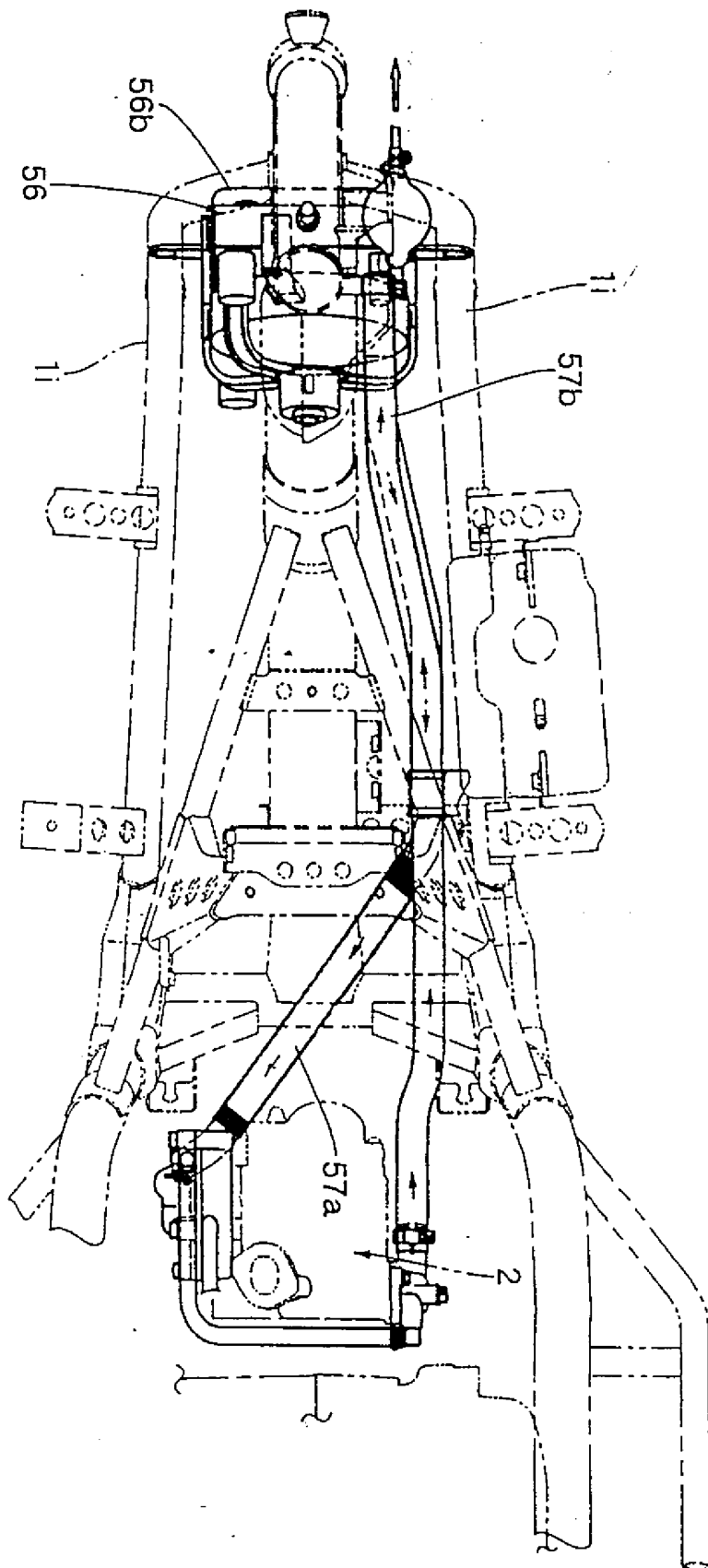


圖 29

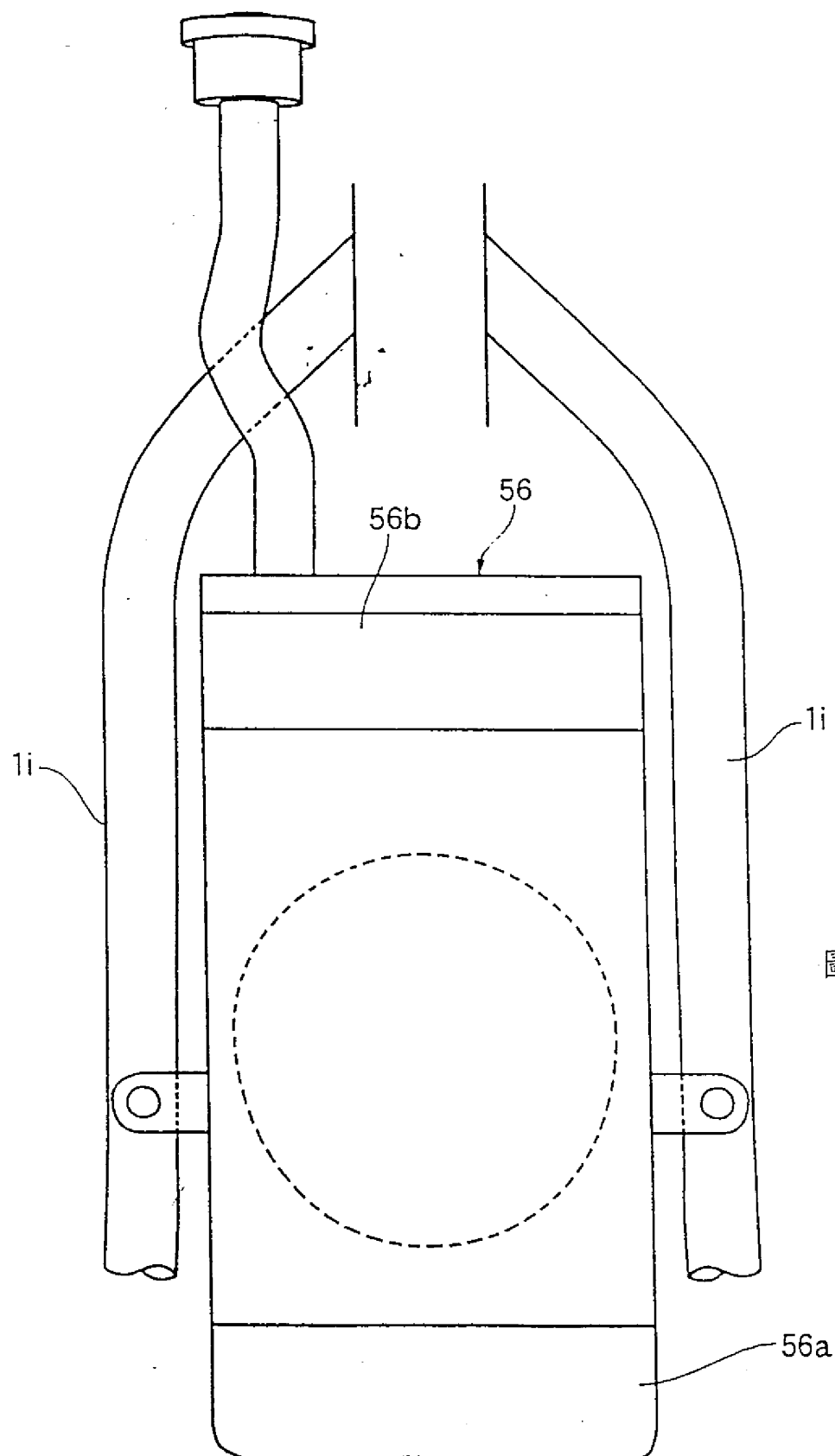


圖 30

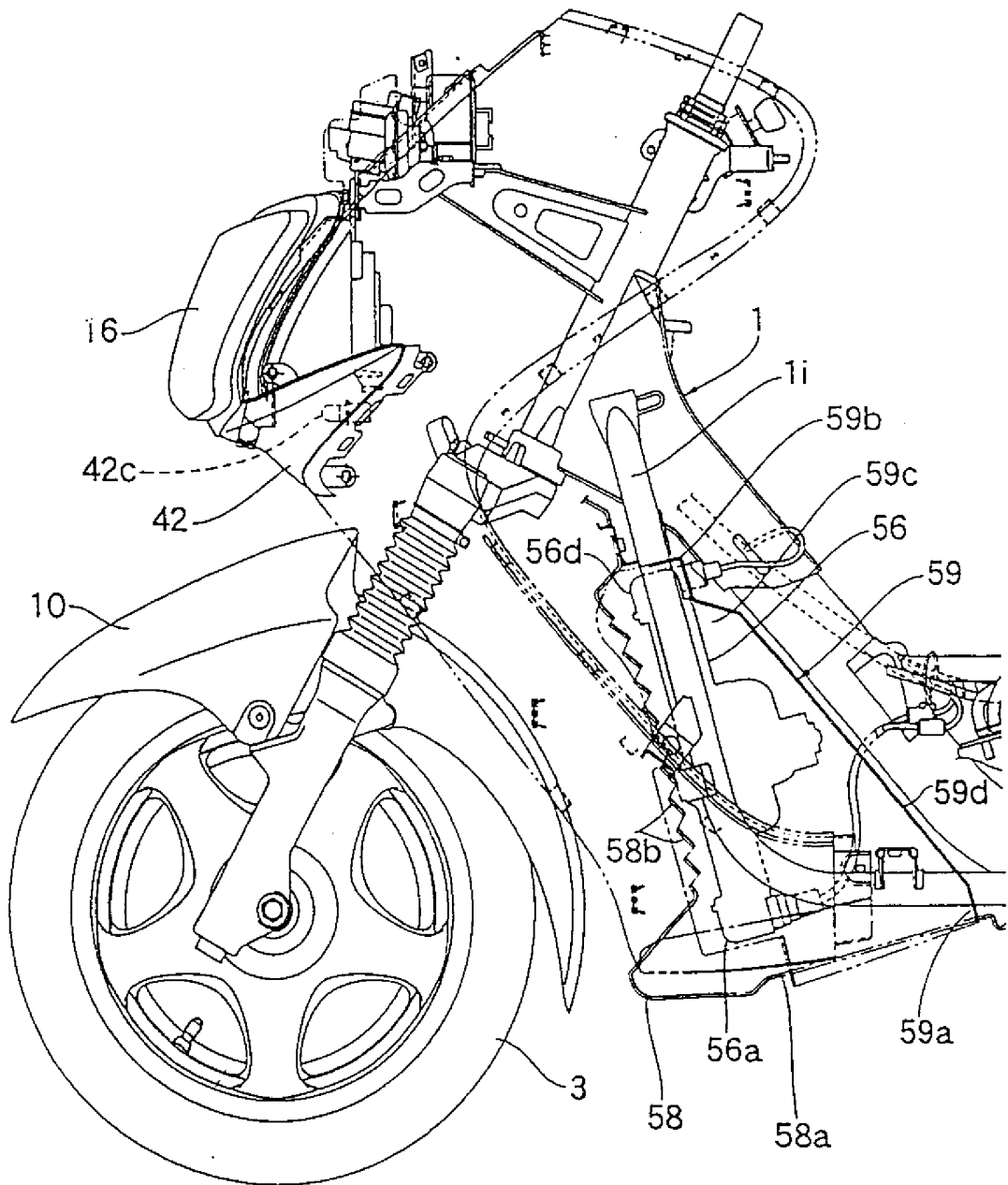


圖 31

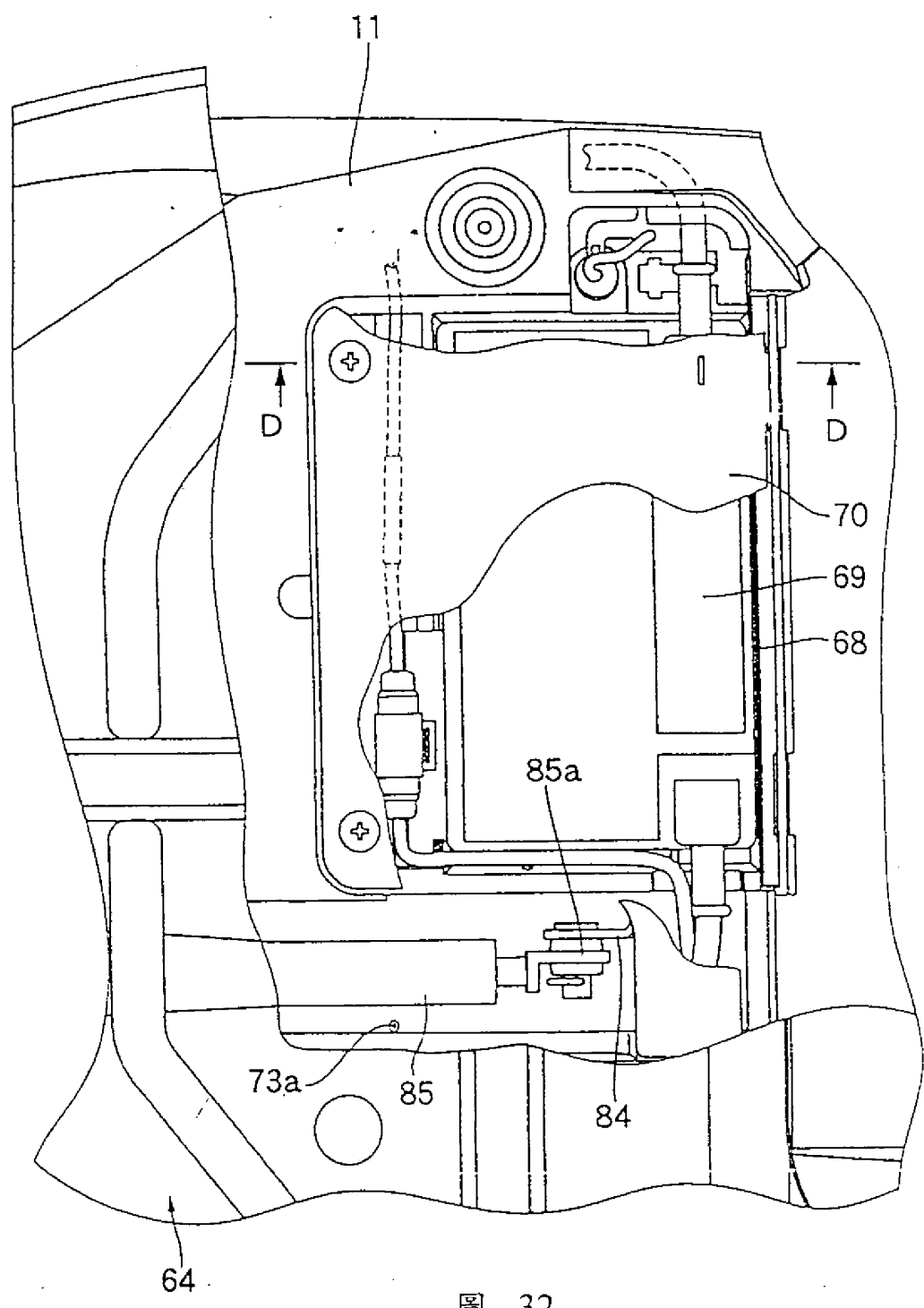


圖 32

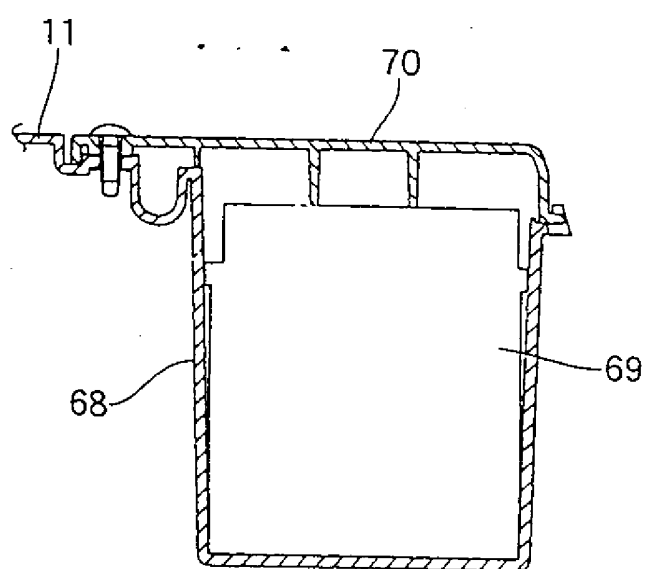
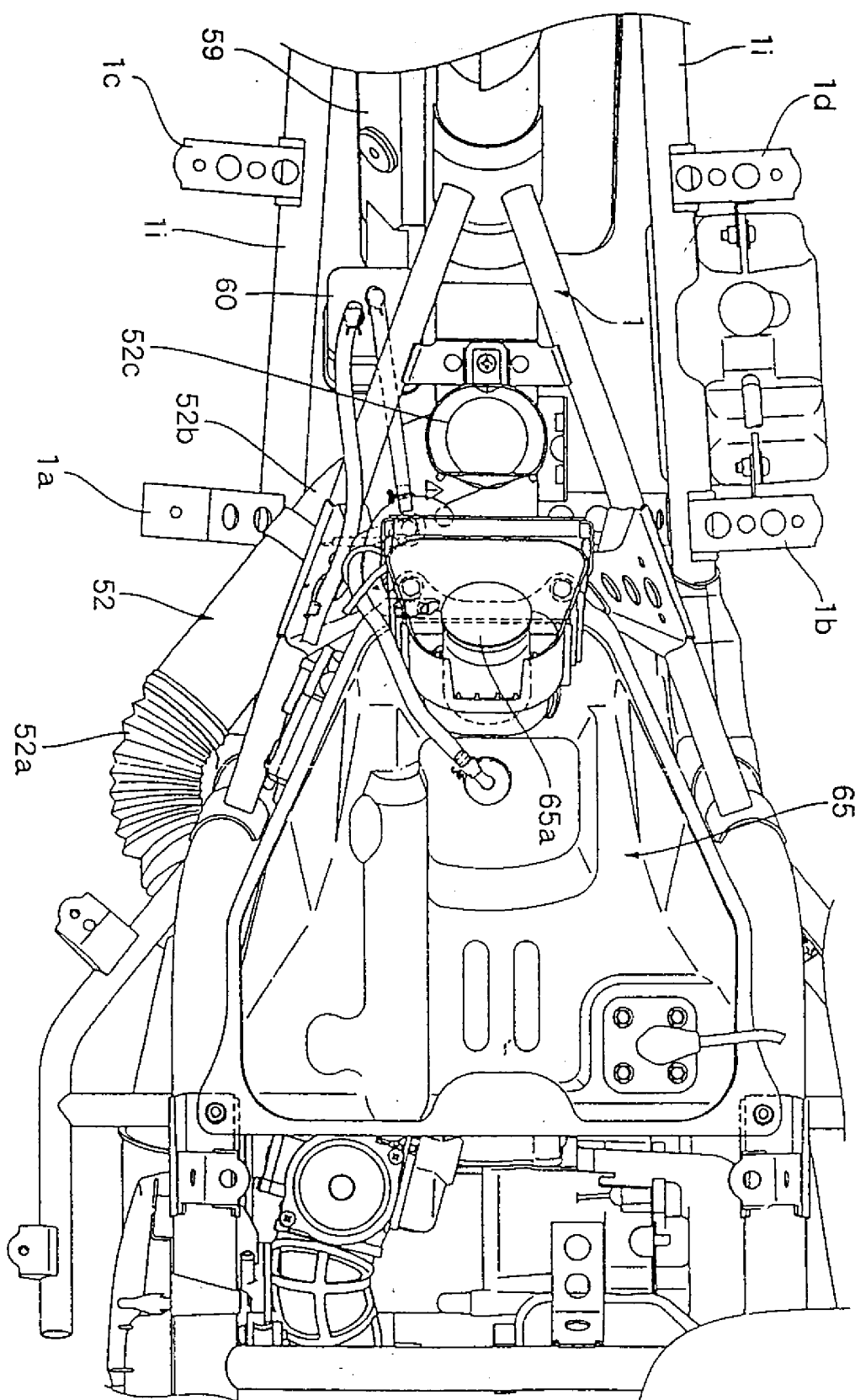


圖 33



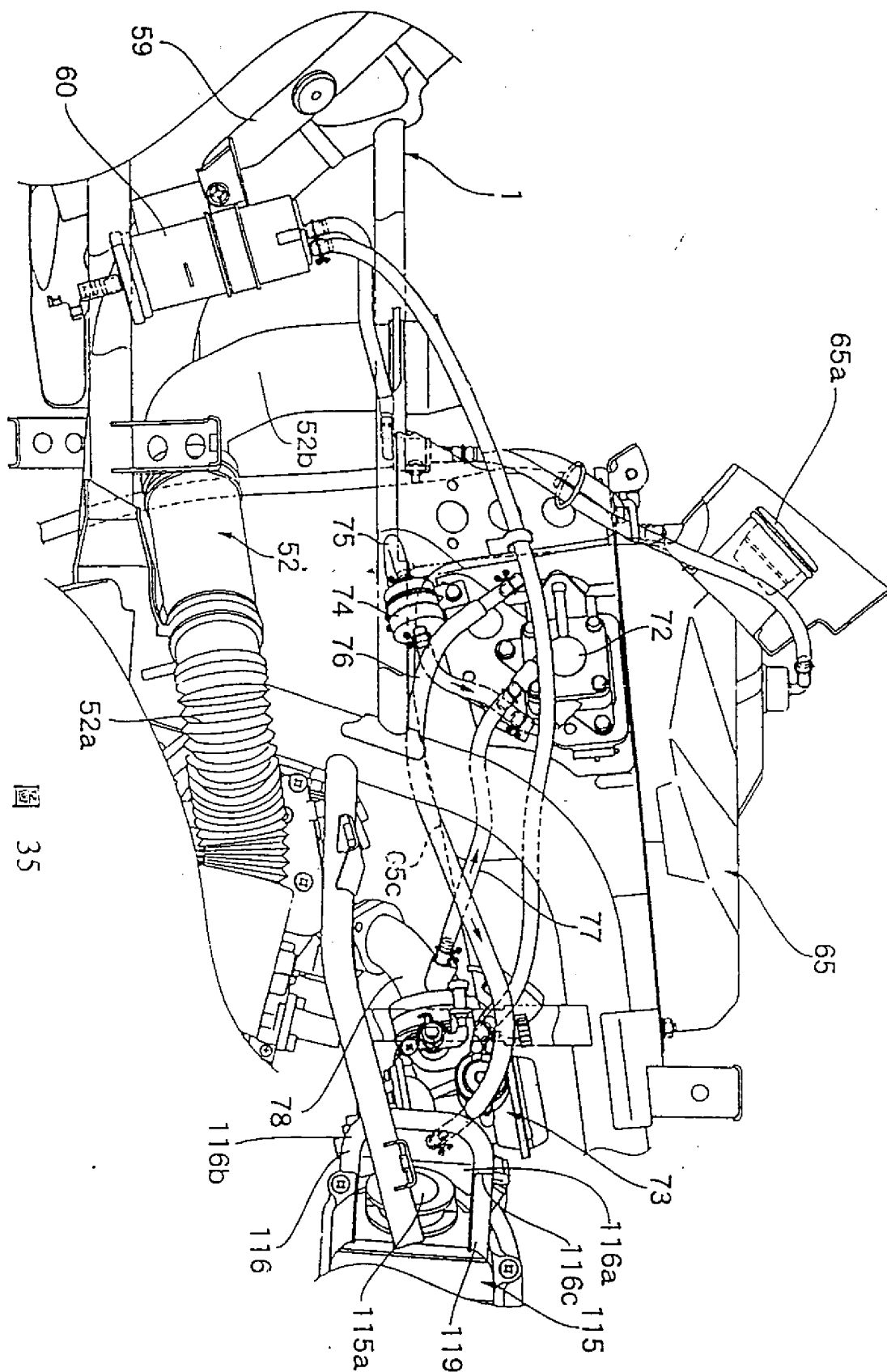


图 35

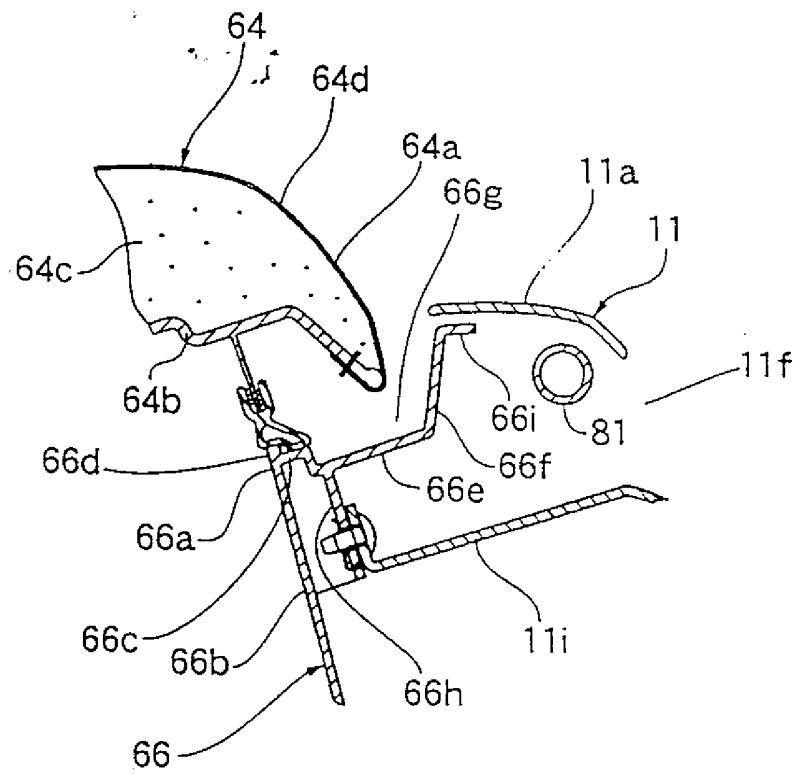


圖 36

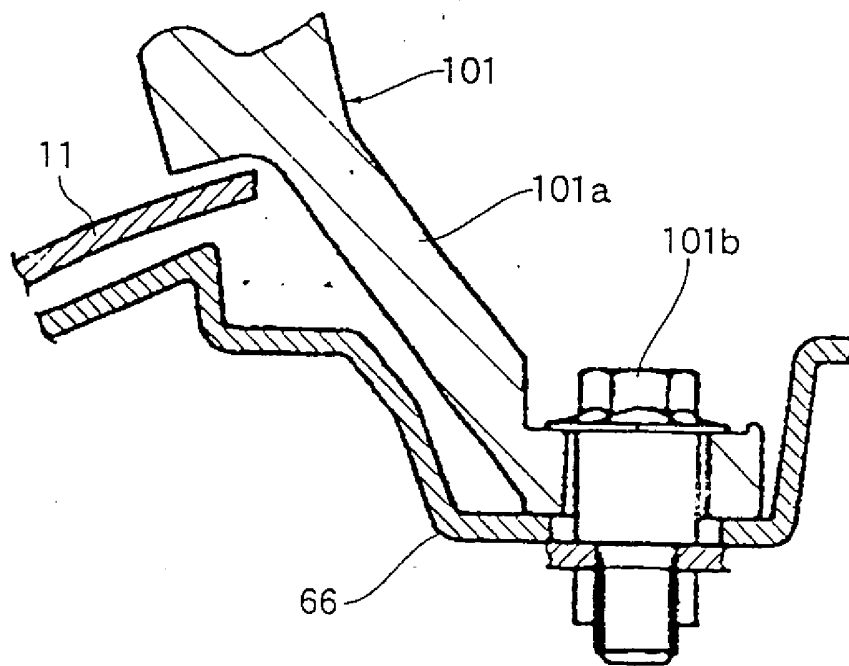


圖 37

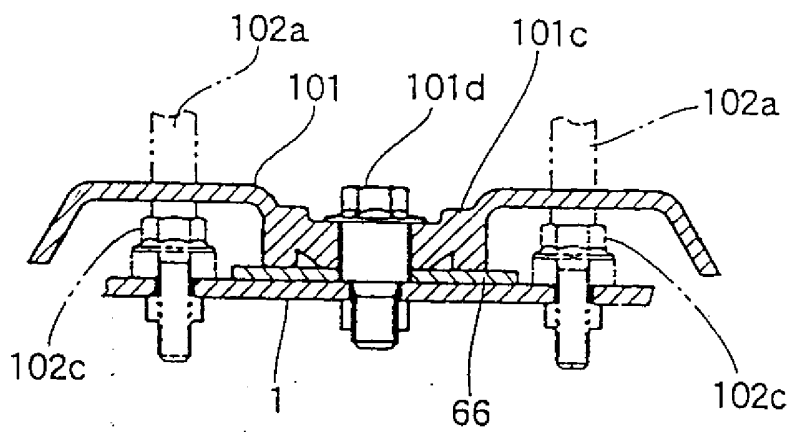


圖 38

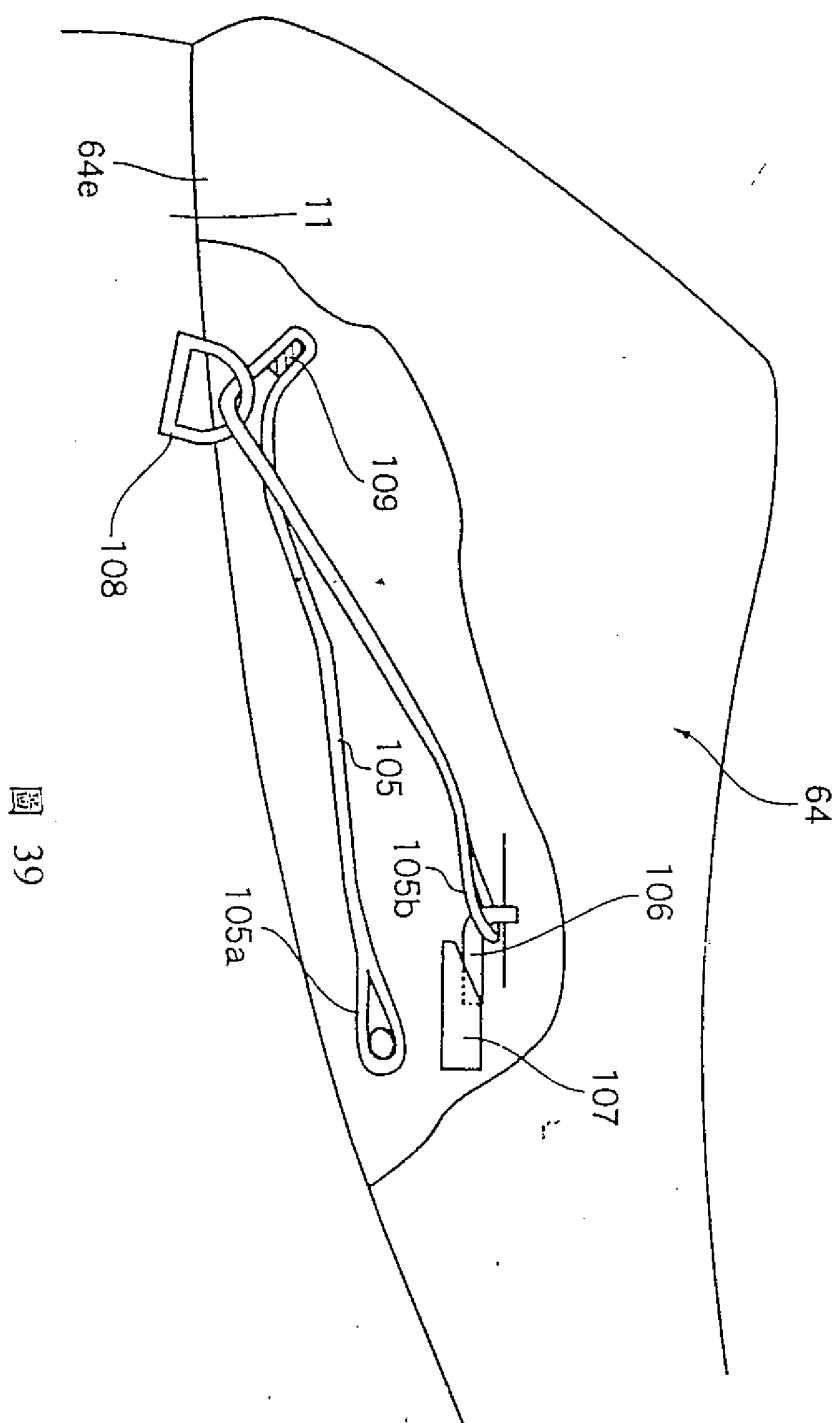


图 39

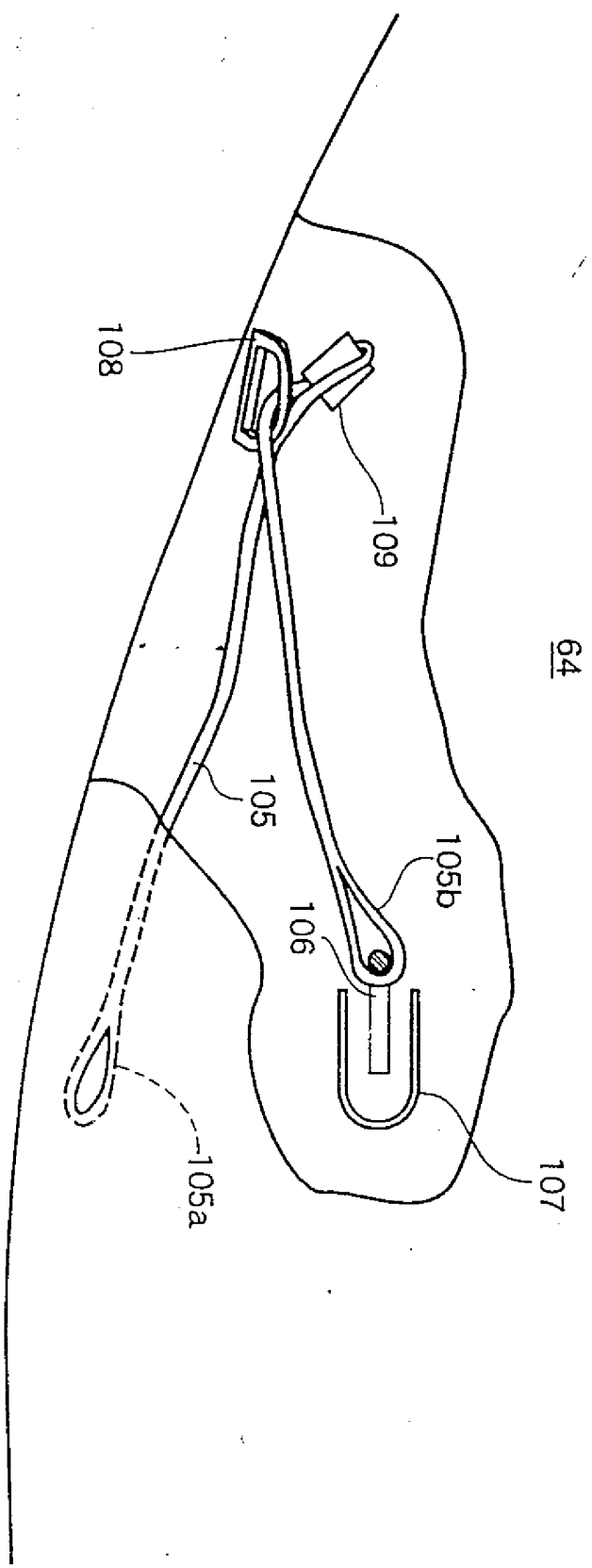
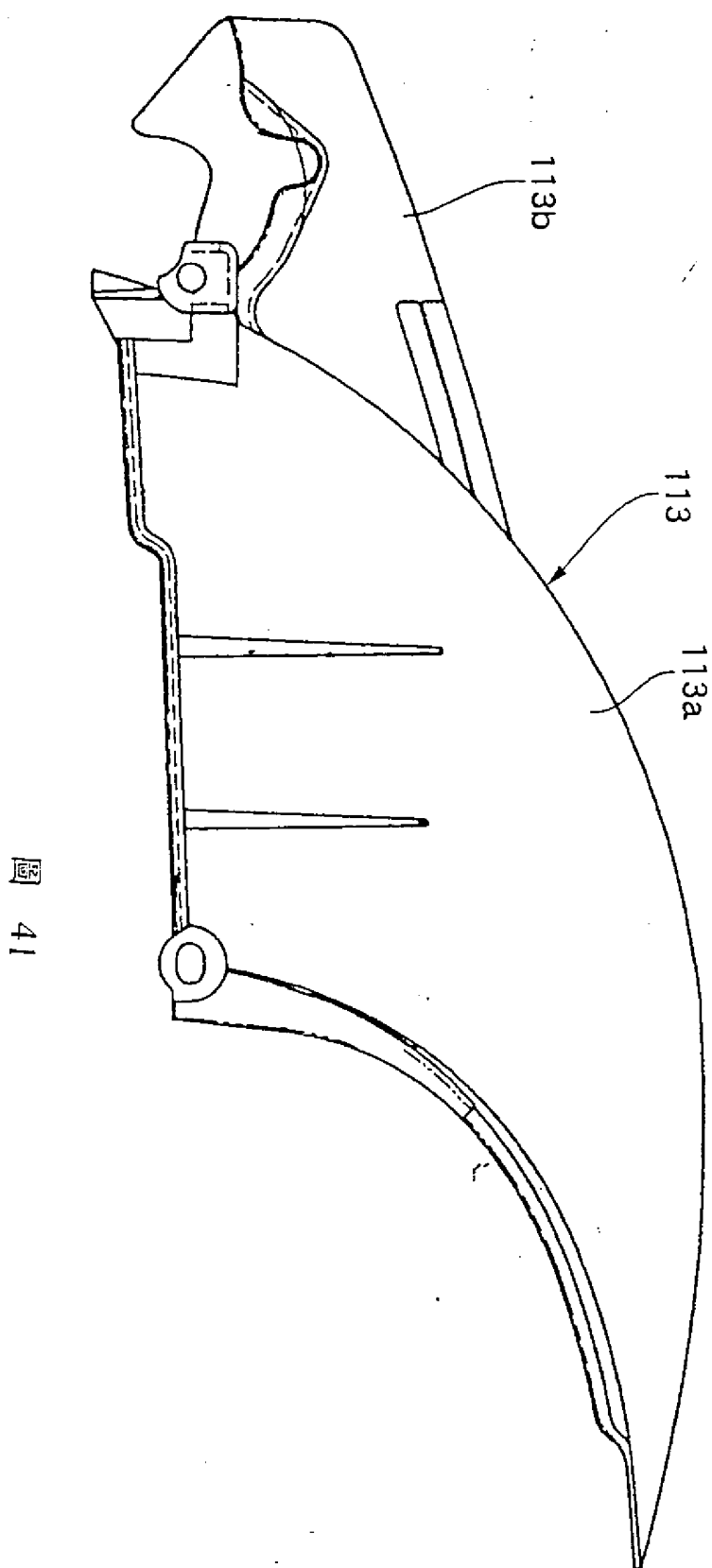
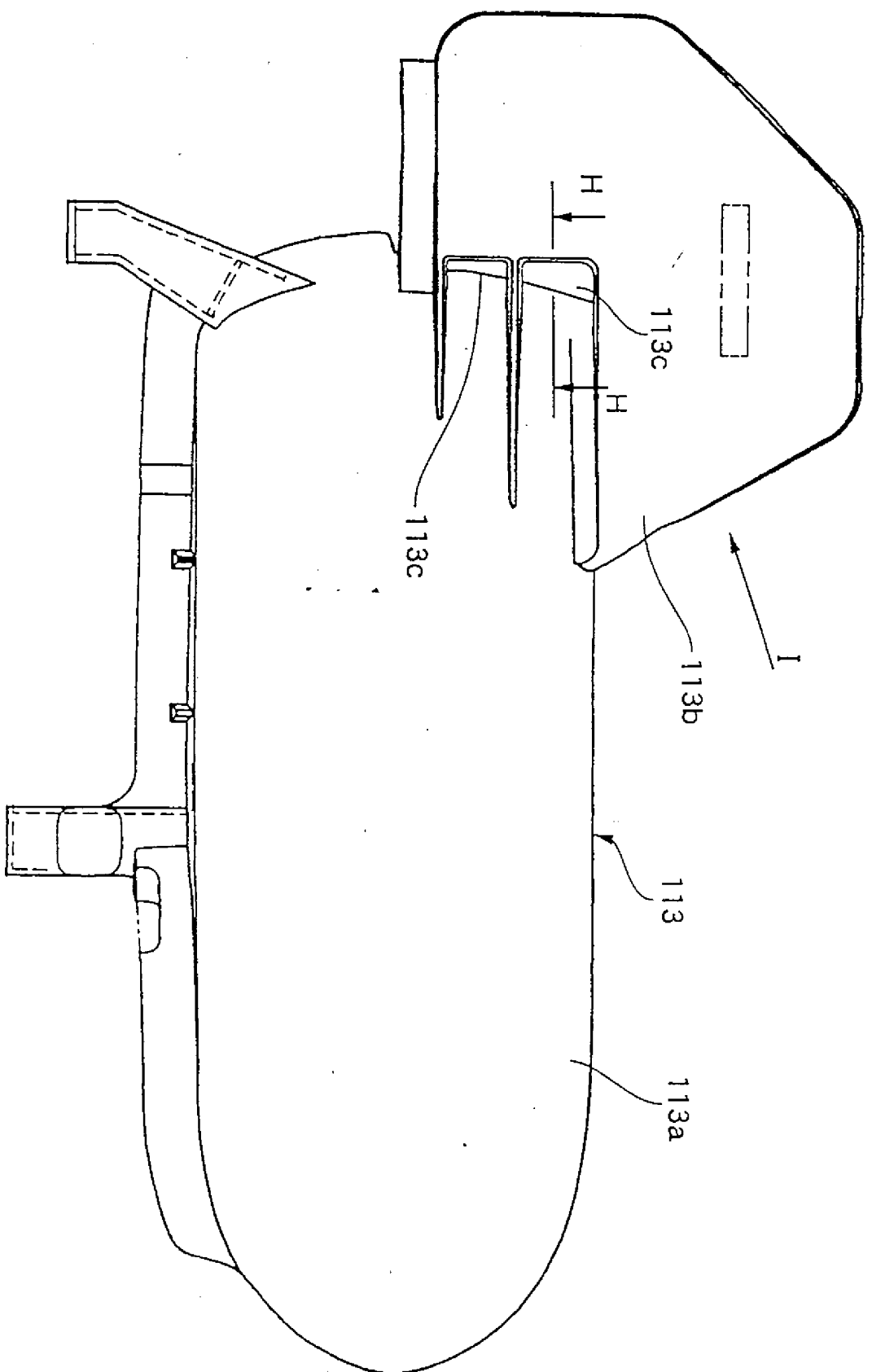


圖 40





42圖

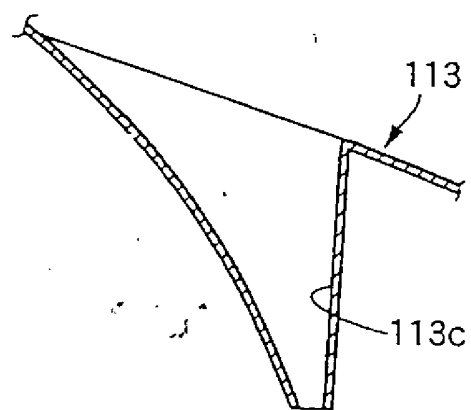


圖 43

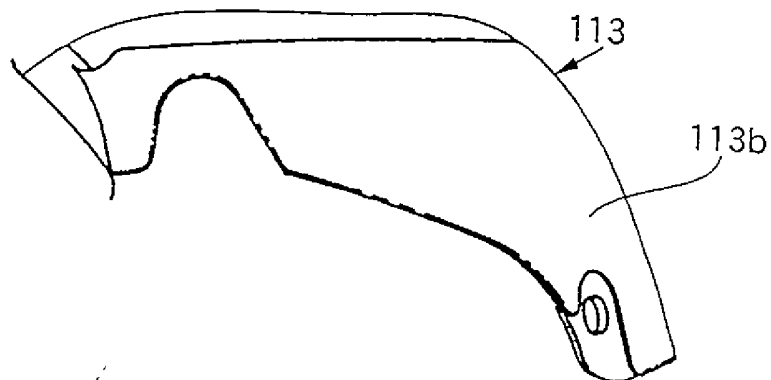


圖 44

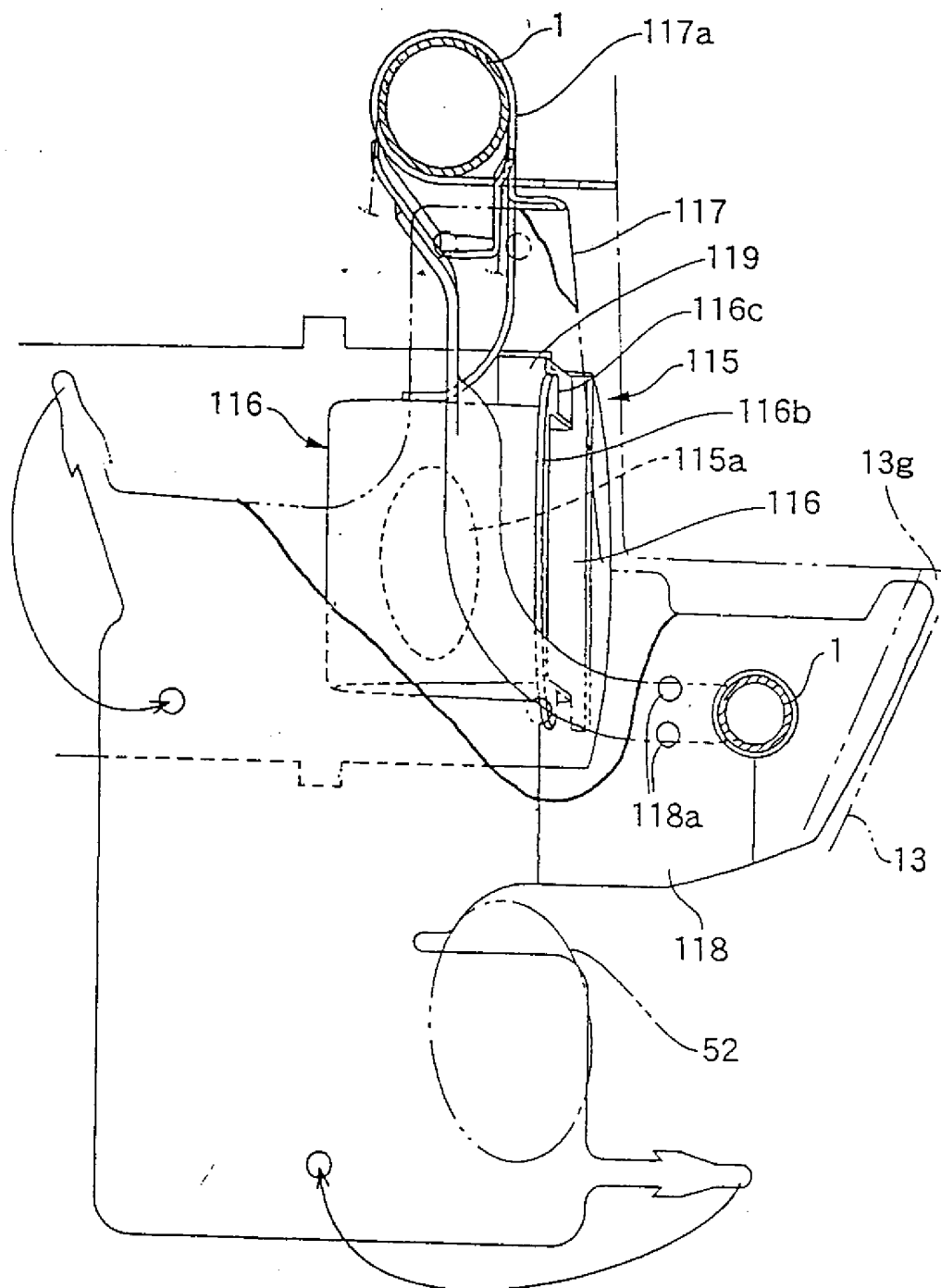


圖 45

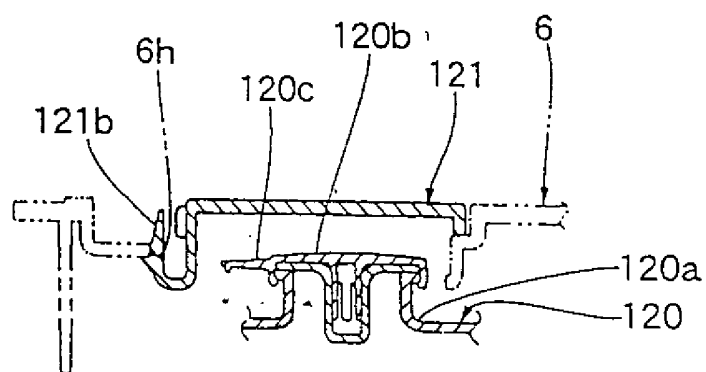


圖 46

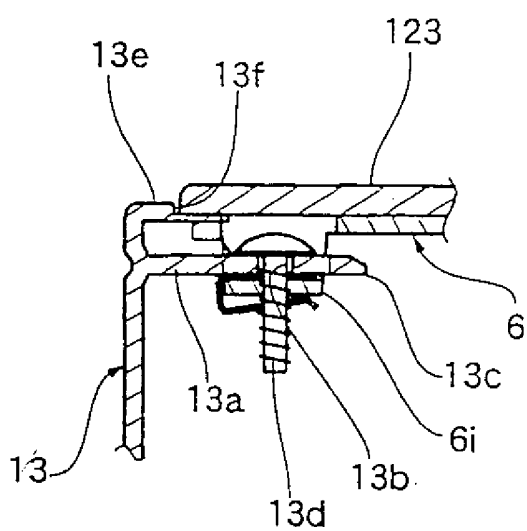


圖 47

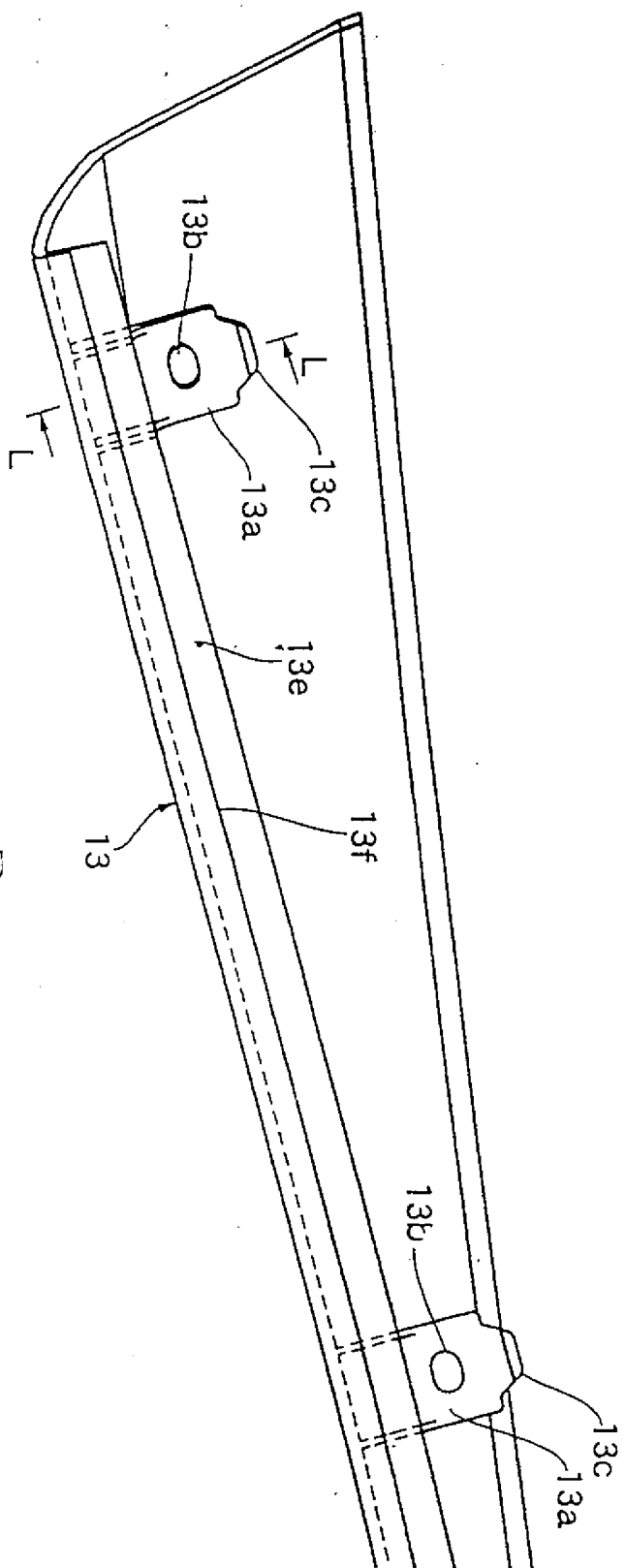


圖 48

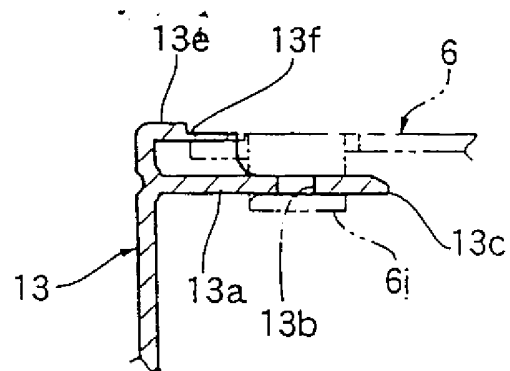


圖 49