

【公報種別】特許法第 17 条の 2 の規定による補正の掲載

【部門区分】第 5 部門第 1 区分

【発行日】平成29年6月8日(2017.6.8)

【公開番号】特開2016-17468(P2016-17468A)

【公開日】平成28年2月1日(2016.2.1)

【年通号数】公開・登録公報2016-007

【出願番号】特願2014-141081(P2014-141081)

【国際特許分類】

F 0 2 M 25/08 (2006.01)

【F I】

F 0 2 M 25/08 G

F 0 2 M 25/08 Q

【手続補正書】

【提出日】平成29年4月18日(2017.4.18)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 3 5

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 3 5】

図 7 に示すように、キャニスタ 6 9 は、蒸散ガス配管 6 8 が接続される第 1 接続口 7 3 と、後述の連通管 7 2 が接続される第 2 接続口 7 7 と、大気に解放される通気口 7 9 とを有している。第 1 および第 2 接続口 7 3 , 7 7 と通気口 7 9 は、吸着体 6 5 を挟んで反対側に開口している。詳細には、キャニスタ 6 9 が軸方向に長い筒状であり、吸着体 6 5 がキャニスタ 6 9 内部における軸方向の中間部に配置され、第 1 および第 2 接続口 7 3 , 7 7 がキャニスタ 6 9 における軸方向の一方側に形成され、通気口 7 9 がキャニスタ 6 9 における軸方向の他方側に形成されている。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 4 0

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 4 0】

キャニスタ 6 9 は、長手方向を有する箱状で、長手方向に直交する断面が矩形であり、長手方向が車幅方向となるように配置される。長手方向が車幅方向以外となるようにキャニスタ 6 9 を配置してもよい。図 1 に示すキャニスタ 6 9 の下面 6 9 a は、シリンダヘッドカバー 3 3 の上面 3 3 a に対向して前方に向かって下方に傾斜している。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 6 0

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 6 0】

本実施形態の前記負圧条件は、下記の(7)～(8)の少なくとも一方を満たすことである。

(7) 吸気通路の吸気圧が負圧。

(8) エンジンの回転数が所定値以下。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0080

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0080】

図1に示すように、エンジンEの上方でヘッドパイプ4と燃料タンク15との間にキャニスタ69が配置されているので、キャニスタ69から燃料タンク15およびスロットルボディ44までの距離が短くなる。したがって、図4に示すキャニスタ69に接続される配管72, 68が短くなるので、これらの配管72, 68の取り回しが容易である。また、第1連通管120の両端120a, 120bがエンジンEに支持されているので、第1連通管120を安定して支持できるとともに、エンジンEの組立てと同時に第1連通管120もエンジンEに組み込まれるので、車体にエンジンを組み付けたのち第1連通管120を車体とにエンジンEの両方に組み付ける必要がなくなり、第1連通管120の車体への取付けが容易になる。

【手続補正5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0086

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0086】

キャニスタ69は、図1に示す吸気チャンバ52の前方に配置され、キャニスタの車幅方向外側（左側）を吸気ダクト50が通過している。そのため、吸気チャンバ52内のラム圧を利用して吸気効率を向上させることができるとともに、吸気ダクト50とキャニスタ69との干渉を防ぐことができる。連通管72は、キャニスタの右側に配置されているので、連通管72と吸気ダクト50との干渉を回避できる。