

【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24年1月12日 (2012.1.12)

【公開番号】特開2010-236395(P2010-236395A)

【公開日】平成22年10月21日 (2010.10.21)

【年通号数】公開・登録公報2010-042

【出願番号】特願2009-83543(P2009-83543)

【国際特許分類】

F 0 2 M 25/08 (2006.01)

B 6 2 J 37/00 (2006.01)

B 6 2 J 35/00 (2006.01)

B 6 2 K 11/10 (2006.01)

【F I】

F 0 2 M 25/08 L

B 6 2 J 37/00 B

B 6 2 J 35/00 A

B 6 2 J 35/00 C

B 6 2 K 11/10

【手続補正書】

【提出日】平成23年11月16日 (2011.11.16)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

運転者が着座するシートと、  
シートの下方に配置されるエンジンと、  
前記エンジンの前方に配置され、燃料を貯留する燃料タンクと、  
前記燃料タンク内の蒸発燃料を捕集するキャニスタと、  
を備えた鞍乗り型車両のキャニスタの配置構造であって、  
前記燃料タンクは、  
当該燃料タンクの上半部を構成する下側に開口した凹形状の型成形部材であって下側の開口部の周縁に接合フランジが設けられたタンク上半体と、  
当該燃料タンクの下半部を構成する上側に開口した凹形状の型成形部材であって上側の開口部の周縁に接合フランジが設けられたタンク下半体と、  
を備えるとともに、  
前記タンク上半体とタンク下半体が前記接合フランジ相互を接合して一体化され、  
さらに、前記燃料タンクは、前記タンク上半体とタンク下半体の接合フランジが、前部が上になるように下方傾斜して車体に設置されるとともに、前記タンク下半体の後部に、前記接合フランジに対して略直角になるように後部上方側に向かって傾斜する後部傾斜壁が設けられ、  
前記キャニスタは、前記タンク下半体の後部傾斜壁の下方に配置されていることを特徴とする鞍乗り型車両のキャニスタの配置構造。

【請求項 2】

前記キャニスタでの吸着燃料のパーズを制御するパーズコントロールバルブが、前記タンク下半体の後部傾斜壁の下方に配置されていることを特徴とする請求項 1 に記載の鞍乗

り型車両のキャニスタの配置構造。

【請求項 3】

前記タンク下半体の後部傾斜壁は型抜き方向に対して抜き勾配を有し、前記キャニスタは、前記後部傾斜壁と接合フランジとの交点から前記タンク下半体の型抜き方向に延ばした線よりも、前記後部傾斜壁に近づけて配置されていることを特徴とする請求項 1 または 2 に記載の鞍乗り型車両のキャニスタの配置構造。

【請求項 4】

前記キャニスタとパージコントロールバルブは、前記燃料タンクの後部近傍に配置される車幅方向に延出する車体フレームに支持されていることを特徴とする請求項 2 に記載の鞍乗り型車両のキャニスタの配置構造。

【請求項 5】

前記車幅方向に延出する車体フレームにはピボッドブラケットが取り付けられ、前記ピボットブラケットに、前記エンジンを含むスイングユニットが上下揺動可能に連結されていることを特徴とする請求項 4 に記載の鞍乗り型車両のキャニスタの配置構造。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0010

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0010】

請求項 4 に記載の発明は、請求項 2 に記載の鞍乗り型車両のキャニスタの配置構造において、前記キャニスタとパージコントロールバルブは、前記燃料タンクの後部近傍に配置される車幅方向に延出する車体フレーム（例えば、後述の実施形態におけるクロスフレーム 14）に支持されていることを特徴とする。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0030

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0030】

ここで、後部傾斜壁 54d の傾斜角度について補足すると、後部傾斜壁 54d の傾斜角度は、タンク下半体 54 をプレス成形（型成形）によって造形するとき、プレスの型抜き性と燃料タンク 50 の容積確保を考慮して決定される。

すなわち、タンク下半体 54 のプレス成形においては、接合フランジ 54a 部分が型割り部となるようにプレス装置の型が設計されるが、このときタンク容積の増大を図るためには、接合フランジ 54a からの後部傾斜壁 54d の延出角度を鉛直下方側に拡大することが有効となる。図 2 中 L1 は、接合フランジ 54a と後部傾斜壁 54d の交点 P から鉛直下方に降ろした鉛直線であり、タンク容積の増大を図るためには後部傾斜壁 54d の延出角度を鉛直線 L1 に近づけることが有効となる。しかし、このときプレス成形時の型抜き性を考慮すると、後部傾斜壁 54d の傾斜角度は型抜き方向（図 2 中のライン L2）に沿う角度、つまり、接合フランジ 54a と略直角となる角度が型抜きに際しての限界角度となる。したがって、後部傾斜壁 54d の傾斜角度はこのような背景により接合フランジ 54a に対して略直角を成すように設定されている。

この実施形態の場合、より詳細には、後部傾斜壁 54d はプレス成形時の型抜きを良好にするために、型抜き方向（L2）に対して設定角度の抜き勾配を有している。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0032

【補正方法】変更

【補正の内容】

## 【0032】

そして、キャニスタ30は、クロスフレーム14の前方で、かつタンク下半体54の後部傾斜壁54dの下方のスペースに車幅方向に沿って配置されている。より詳細には、キャニスタ30は、タンク下半体54の後部傾斜壁54dの下方のスペースのうちの、後部傾斜壁54dと接合フランジ54aの交点Pからタンク下半体54の型抜き方向に延ばした線L2よりも、後部傾斜壁54dに近づけた位置に配置されている。

また、パージコントロールバルブ31は、クロスフレーム14の上部斜め前方側で、かつ後部傾斜壁54dの下方のスペースに、キャニスタ30の後部上方側で隣接するように配置されている。

## 【手続補正5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0036

【補正方法】変更

【補正の内容】

## 【0036】

フューエルトレイ55の上部の開口55aは、後方に向かって若干窄まったいびつな長方形に形成され、その開口55aの一侧の上縁部（車体左側の上縁部）にはフューエルトレイ55の内外を連通する接続口70が設けられ、その接続口70に開放ホース37の開口端37aが接続されている。なお、フューエルトレイ55の接続口70はドレーン孔57aより高い位置に配置されている。