

【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】令和3年12月16日(2021.12.16)

【公開番号】特開2020-105920(P2020-105920A)

【公開日】令和2年7月9日(2020.7.9)

【年通号数】公開・登録公報2020-027

【出願番号】特願2018-242098(P2018-242098)

【国際特許分類】

F 01 P	1/02	(2006.01)
F 01 P	1/10	(2006.01)
F 02 F	1/28	(2006.01)
F 02 B	61/02	(2006.01)
F 02 B	67/00	(2006.01)
B 62 J	23/00	(2006.01)
B 62 J	50/30	(2020.01)

【F I】

F 01 P	1/02	B
F 01 P	1/02	F
F 01 P	1/10	
F 02 F	1/28	
F 02 B	61/02	D
F 02 B	61/02	C
F 02 B	67/00	F
B 62 J	23/00	F
B 62 J	99/00	L

【手続補正書】

【提出日】令和3年11月4日(2021.11.4)

【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】請求項8

【補正方法】変更

【補正の内容】

【請求項8】

請求項1から7のいずれか一項に記載のエンジン冷却構造において、前記導風孔の少なくとも一部が、前記シリンダヘッドの前方に配置された車体フレームに対して、車幅方向一側方にずれた領域に形成されているエンジン冷却構造。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0014

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0014】

本発明において、前記導風孔の少なくとも一部が、前記シリンダヘッドの前方に配置された車体フレームに対して、車幅方向一側方にずれた領域に形成されていてもよい。この構成によれば、シリンダヘッド前方の車体フレームに当たって車幅方向に逸れた走行風が、導風孔に向かって流れ易い。これにより、シリンダヘッドの冷却効果をさらに高めることができる。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0024

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0024】

シリンドヘッド20の後面に吸気ポート20aが設けられ、前面に排気ポート20bが設けられている。吸気ポート20aには、エンジンEに空気を供給する吸気管が接続されている。排気ポート20bには、排気管25が接続されている。排気管25は、シリンド18およびシリンドヘッド20の右側方(車幅方向一側方)を後方に延びて、車体後部でマフラに接続されている。シリンド18およびシリンドヘッド20の詳細は後述する。

【手続補正4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0027

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0027】

本実施形態では、フロントフェンダ28は、フロントフォーク6に対する前方側部分に比べて、フロントフォーク6に対する後方側部分が小形に形成されている。具体的には、フロントフォーク6からフェンダ後端28raまでの距離が短く形成されている。より詳細には、フロントフォーク6からフェンダ後端28raまでの距離は、フロントフォーク6からフェンダ前端28faまでの距離よりも短く形成されている。

【手続補正5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0035

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0035】

メインフレーム1は、ヘッドパイプ4の上部から後方斜め下方に向かって延びる左右一対のメインフレーム片1a, 1aを有している。各メインフレーム片1aは、エンジンEの上方から後方にかけて延び、その後端部に、前記スイングアームブラケット12が設けられている。スイングアームブラケット12は、エンジンEの後方をほぼ上下方向に延びている。