

【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 0 1 P 1/02 (2006.01)

F 0 1 P 1/10 (2006.01)

F 0 2 F 1/28 (2006.01)

F 0 2 B 61/02 (2006.01)

F 0 2 B 67/00 (2006.01)

B 6 2 J 23/00 (2006.01)

B 6 2 J 50/30 (2020.01)

【 F I 】

F 0 1 P 1/02 B

F 0 1 P 1/02 F

F 0 1 P 1/10

F 0 2 F 1/28

F 0 2 B 61/02 D

F 0 2 B 61/02 C

F 0 2 B 67/00 F

B 6 2 J 23/00 F

B 6 2 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】0 0 1 4

【補正方法】変更

【補正の内容】

【 0 0 1 4 】

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】

シリンダヘッド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、シリンダ18およびシリンダヘッド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。シリンダ18およびシリンダヘッド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。