

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2009-73224
(P2009-73224A)

(43) 公開日 平成21年4月9日(2009.4.9)

(51) Int.Cl.	F I	テーマコード (参考)
B 6 2 J 15/00 (2006.01)	B 6 2 J 15/00	B
B 6 2 J 23/00 (2006.01)	B 6 2 J 23/00	A

審査請求 未請求 請求項の数 9 O L (全 11 頁)

(21) 出願番号 特願2007-241647 (P2007-241647)
(22) 出願日 平成19年9月18日 (2007.9.18)

(71) 出願人 000010076
ヤマハ発動機株式会社
静岡県磐田市新貝2500番地
(74) 代理人 100083806
弁理士 三好 秀和
(74) 代理人 100095500
弁理士 伊藤 正和
(74) 代理人 100101247
弁理士 高橋 俊一
(74) 代理人 100117064
弁理士 伊藤 市太郎
(72) 発明者 李 子斌
台湾桃園縣中▲歴▼市中華路2段3號 台湾山葉発動機研究開発中心股▲分▼有限公司内

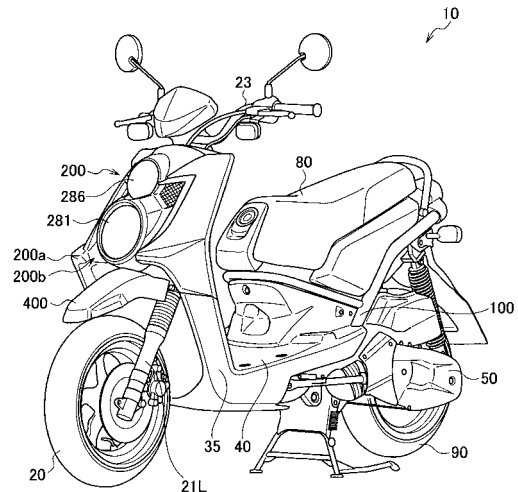
(54) 【発明の名称】 スクータ型車両

(57) 【要約】

【課題】車輪が巻き上げた泥などの飛散をより効果的に防止できるフェンダーを備えたスクータ型車両を提供する

【解決手段】自動二輪車10は、前輪20と、ハンドル23の操作に伴って車輪とともに回転するフロントフェンダー400と、前輪20の後方において、ライダーの脚部の前方に配設されるレッグシールド30及びアンダーカウル35とを備える。フロントフェンダー400は、車幅方向に広がった前方幅広部と、前方幅広部よりも幅が狭い幅狭部とを有する。前方幅広部は、幅狭部よりも前方に形成され、幅狭部の斜め後方には、車体カバーが配設される

【選択図】 図2



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車輪と、

前記車輪の上方に配設され、ハンドルの操作に伴って前記車輪とともに回動するフェンダーと、

前記車輪の後方において、ライダーの脚部の前方に配設される車体カバーとを備えるスクータ型車両であって、

前記フェンダーは、

前記スクータ型車両の平面視において、車幅方向に広がった前方幅広部と、

前記スクータ型車両の平面視において、前記前方幅広部よりも幅が狭い幅狭部とを有し、

前記前方幅広部は、前記幅狭部よりも前方に形成され、

前記幅狭部の斜め後方には、前記車体カバーが配設されるスクータ型車両。

【請求項 2】

前記前方幅広部の車幅方向における最大幅部分の寸法は、前記車輪の幅以上である請求項 1 に記載のスクータ型車両。

【請求項 3】

前記幅狭部は、前記車輪が前記ハンドルの操作に伴って回動すると、前記車体カバーの外側面を沿って移動する請求項 1 に記載のスクータ型車両。

【請求項 4】

前記車輪を回動可能に支持する一対のフォーク部を備え、

前記フェンダーは、前記スクータ型車両の平面視において、前記幅狭部よりも車幅方向に広がった後方幅広部を有し、

前記後方幅広部は、前記幅狭部の後方であって、前記フォーク部の前方に形成される請求項 1 に記載のスクータ型車両。

【請求項 5】

前記前方幅広部は、

車幅方向における前記フェンダーの中心線を含む位置に形成される本体部分と、

前記本体部分から車幅方向外側に向けて突出した突出部分と

を有し、

前記突出部分は、前記スクータ型車両の前後方向に垂直な断面内において、前記本体部分よりも低い位置に形成される請求項 1 に記載のスクータ型車両。

【請求項 6】

前記前方幅広部は、前記スクータ型車両の平面視において、後方に行くに従って幅が広がる請求項 1 に記載のスクータ型車両。

【請求項 7】

前記車輪を前記スクータ型車両の略上下方向に沿って移動可能に支持する車輪支持部を備え、

前記フェンダーは、前記スクータ型車両の略上下方向に沿った前記車輪の移動とは独立し、前記ハンドルの操作に伴う前記車輪の回動のみに対して前記車輪とともに回動する請求項 1 に記載のスクータ型車両。

【請求項 8】

前記フェンダーの上方に配設される灯火器を備え、

前記前方幅広部の車幅方向における最大幅部分の寸法は、前記灯火器の車幅方向における最大幅部分の寸法と略同一、または前記灯火器の車幅方向における最大幅部分の寸法よりも大きい請求項 1 に記載のスクータ型車両。

【請求項 9】

前記灯火器の周囲に配設される前部カバー部を備え、

前記前部カバー部の下部には、切欠き部分が形成され、

前記灯火器の少なくとも一部は、前記切欠き部分に配設される請求項 8 に記載のスクー

10

20

30

40

50

タ型車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車輪と、車輪の上方に配設されるフェンダーと、ライダーの脚部の前方に配設される車体カバーとを備えるスクータ型車両に関する。

【背景技術】

【0002】

ライダーが両足を載せることができるフットボードを有するスクータ型車両において、不整地などの走行に対応することができるモデルが実現されている（例えば、特許文献1参照）。

10

【0003】

このようなスクータ型車両では、前輪が巻き上げた泥などの飛散を防止する大型のフェンダーが前輪の上方に配設される。フェンダーは、フロントフォークの上部、具体的には、アンダーブラケットに固定される。このため、フェンダーの高さは、前輪のストロークによっては変化しない。一方、ハンドルバーが操作されると、フェンダーは、前輪とともに左右に回動する。

【特許文献1】特開平10-218058号公報（第1図）

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

20

【0004】

しかしながら、上述した従来のスクータ型車両には、次のような問題があった。すなわち、スクータ型車両では、ステアリングヘッドパイプの前方に配設されるフロントカバーや、ライダーの脚部の前方に配設される車体カバー、具体的には、アンダーカウルやレッグシールドを備えるため、前輪が巻き上げた泥などが車体カバーに付着し易いといった問題があった。

【0005】

そこで、本発明は、このような状況に鑑みてなされたものであり、車輪が巻き上げた泥などの飛散をより効果的に防止できるフェンダーを備えたスクータ型車両を提供することを目的とする。

30

【課題を解決するための手段】

【0006】

上述した問題を解決するため、本発明は、次のような特徴を有している。まず、本発明の第1の特徴は、車輪（前輪20）と、前記車輪の上方に配設され、ハンドル（ハンドル23）の操作に伴って前記車輪とともに回動するフェンダー（フロントフェンダー400）と、前記車輪の後方において、ライダーの脚部の前方に配設される車体カバー（レッグシールド30及びアンダーカウル35）とを備えるスクータ型車両（自動二輪車10）であって、前記フェンダーは、前記スクータ型車両の平面視において、車幅方向に広がった前方幅広部（幅広部410）と、前記スクータ型車両の平面視において、前記前方幅広部よりも幅が狭い幅狭部（幅狭部420）とを有し、前記前方幅広部は、前記幅狭部よりも前方に形成され、前記幅狭部の斜め後方には、前記車体カバーが配設されることを要旨とする。

40

【0007】

このようなスクータ型車両によれば、フェンダーには、車幅方向に広がった前方幅広部が設けられる。前方幅広部の後方には、前方幅広部よりも幅が狭い幅狭部が設けられる。また、幅狭部の斜め後方には、ライダーの脚部の前方に配設される車体カバーが配設される。

【0008】

このため、車輪が巻き上げた泥などが車体カバーなどに付着することを前方幅広部によって効果的に防止できる。また、前方幅広部の後方には幅狭部が設けられるため、車体カ

50

バーとの干渉を回避しつつフェンダーの寸法を大型化できる。

【0009】

本発明の第2の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記前方幅広部の車幅方向における最大幅部分（最大幅部分411）の寸法（幅W2）は、前記車輪の幅（車輪幅W1）以上であることを要旨とする。

【0010】

本発明の第3の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記幅狭部は、前記車輪が前記ハンドルの操作に伴って回動すると、前記車体カバーの外側面（外側面35a）を沿って移動することを要旨とする。

【0011】

本発明の第4の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記車輪を回動可能に支持する一対のフォーク部（フロントフォーク21L, 21R）を備え、前記フェンダーは、前記スクータ型車両の平面視において、前記幅狭部よりも車幅方向に広がった後方幅広部（幅広部430）を有し、前記後方幅広部は、前記幅狭部の後方であって、前記フォーク部の前方に形成されることを要旨とする。

【0012】

本発明の第5の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記前方幅広部は、車幅方向における前記フェンダーの中心線（中心線CL）を含む位置に形成される本体部分（本体部分410a）と、前記本体部分から車幅方向外側に向けて突出した突出部分（突出部分410b）とを有し、前記突出部分は、前記スクータ型車両の前後方向に垂直な断面内において、前記本体部分よりも低い位置に形成されることを要旨とする。

【0013】

本発明の第6の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記前方幅広部は、前記スクータ型車両の平面視において、後方に行くに従って幅が広がることを要旨とする。

【0014】

本発明の第7の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記車輪を前記スクータ型車両の略上下方向に沿って移動可能に支持する車輪支持部（フロントフォーク21L, 21R）を備え、前記フェンダーは、前記スクータ型車両の略上下方向に沿った前記車輪の移動とは独立し、前記ハンドルの操作に伴う前記車輪の回動のみに対して前記車輪とともに回動することを要旨とする。

【0015】

本発明の第8の特徴は、本発明の第1の特徴に係り、前記フェンダーの上方に配設される灯火器（ヘッドライト281）を備え、前記前方幅広部の車幅方向における最大幅部分（最大幅部分411）の寸法（幅W2）は、前記灯火器の車幅方向における最大幅部分の寸法と略同一、または前記灯火器の車幅方向における最大幅部分の寸法（幅W3）よりも大きいことを要旨とする。

【0016】

本発明の第9の特徴は、本発明の第8の特徴に係り、前記灯火器の周囲に配設される前部カバー部（フロントカバー200）を備え、前記前部カバー部の下部には、切欠き部分（切欠き部200b）が形成され、前記灯火器の少なくとも一部は、前記切欠き部分に配設されることを要旨とする。

【発明の効果】

【0017】

本発明の特徴によれば、車輪が巻き上げた泥などの飛散をより効果的に防止できるフェンダーを備えたスクータ型車両を提供することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0018】

次に、本発明に係るスクータ型車両の実施形態について、図面を参照しながら説明する。具体的には、（1）スクータ型車両の全体概略構成、（2）フェンダーの形状、（3）フェンダーの取付状態、（4）作用・効果及び（5）その他の実施形態について説明する

10

20

30

40

50

。

【 0 0 1 9 】

なお、以下の図面の記載において、同一または類似の部分には、同一または類似の符号を付している。ただし、図面は模式的なものであり、各寸法の比率などは現実のものとは異なることに留意すべきである。

【 0 0 2 0 】

したがって、具体的な寸法などは以下の説明を参酌して判断すべきものである。また、図面相互間においても互いの寸法の関係や比率が異なる部分が含まれていることは勿論である。

【 0 0 2 1 】

(1) スクータ型車両の全体概略構成

図 1 は、本実施形態においてスクータ型車両を構成する自動二輪車 1 0 の左側面図である。図 2 は、自動二輪車 1 0 の斜視図である。図 3 は、自動二輪車 1 0 の正面図である。

【 0 0 2 2 】

図 1 ~ 図 3 に示すように、自動二輪車 1 0 は、前輪 2 0 及び後輪 9 0 を備える。自動二輪車 1 0 は、ライダー、具体的には、自動二輪車 1 0 を運転するメインライダーが着座するシート 8 0 の前方に、乗降時にライダーの脚部を通過させ、メインライダーの乗降を容易にするための空間 S が形成された、いわゆるスクータ型である。

【 0 0 2 3 】

自動二輪車 1 0 は、オフロードの走行に対応するため、大型のフロントフェンダー 4 0 0 やマッドガード 6 4 0 を備える。

【 0 0 2 4 】

前輪 2 0 は、左右一対のフロントフォーク 2 1 L , 2 1 R によって回転可能に支持される。フロントフォーク 2 1 L , 2 1 R は、前輪 2 0 を回動可能に支持する。また、フロントフォーク 2 1 L , 2 1 R は、前輪 2 0 を自動二輪車 1 0 の略上下方向（実際には、所定のキャスター角が付与された方向）に移動（ストローク）可能に支持し、前輪 2 0 が受けた衝撃を吸収する。本実施形態において、フロントフォーク 2 1 L , 2 1 R は、車輪支持部を構成する。

【 0 0 2 5 】

前輪 2 0 の後方には、レッグシールド 3 0 が配設される。レッグシールド 3 0 は、メインライダーの脚部の前方に位置し、メインライダーの脚部に走行風などが直接当たることを防止する。レッグシールド 3 0 には、フートボード 4 0 が連結される。

【 0 0 2 6 】

フートボード 4 0 は、シート 8 0 の前方かつ下方に設けられる。フートボード 4 0 には、メインライダーの両足が載せられる。フートボード 4 0 の下方には、アンダーカウル 3 5 が配設される。

【 0 0 2 7 】

アンダーカウル 3 5 は、フートボード 4 0 、具体的には、フートボード 4 0 の下方から自動二輪車 1 0 の上方に向けて延び、メインライダーの脚部の前方に配設される。具体的には、アンダーカウル 3 5 は、フートボード 4 0 の下方に配設されるとともに、前輪 2 0 とレッグシールド 3 0 との間に配設される。

【 0 0 2 8 】

本実施形態では、レッグシールド 3 0 及びアンダーカウル 3 5 は、前輪 2 0 の後方において、ライダーの脚部の前方に配設される車体カバーを構成する。

【 0 0 2 9 】

アンダーカウル 3 5 は、レッグシールド 3 0 、フートボード 4 0 及びフロントカバー 2 0 0 と連結される。また、アンダーカウル 3 5 は、車体フレーム 1 0 0 に取り付けられる。

。

【 0 0 3 0 】

フートボード 4 0 の後方には、ユニットスイング式エンジン 5 0 が配設される。ユニッ

10

20

30

40

50

トスイング式エンジン 50 は、自動二輪車 10 の動力ユニットとして用いられる。具体的には、ユニットスイング式エンジン 50 は、ドライブベルト（不図示）を介して後輪 90 を駆動する。

【0031】

ユニットスイング式エンジン 50 の上方には、シート 80 が配設される。シート 80 には、メインライダー及び同乗者（タンデムライダー）が着座する。シート 80 は、自動二輪車 10 の骨格を形成する車体フレーム 100 によって支持される。

【0032】

フロントカバー 200 は、自動二輪車 10 の前部を覆う。フロントカバー 200 は、フロントボード 40 に載せられたメインライダーの脚部を自動二輪車 10 の前方側において覆う。

10

【0033】

フロントカバー 200 は、ステアリングヘッドパイプ 110 の前方に配設される。また、フロントカバー 200 は、ヘッドライト 281 及び補助ライト 286 の周囲に配設される。具体的には、ヘッドライト 281 及び補助ライト 286 は、フロントカバー 200 に取り付けられる。本実施形態において、ヘッドライト 281 は、灯火器を構成する。ヘッドライト 281 は、フロントフェンダー 400 の上方に配設される。

【0034】

フロントカバー 200 の下部 200 a には、切欠き部 200 b が形成される。ヘッドライト 281 の一部、具体的には、下端部 281 a は、切欠き部 200 b に配設される

20

フロントフェンダー 400 は、前輪 20 の上方に配設される。フロントフェンダー 400 は、ライダーによるハンドル 23 の操作に伴って前輪 20 とともに進行方向右側または左側に回転する。本実施形態において、フロントフェンダー 400 は、フェンダーを構成する。フロントフェンダー 400 は、アンダーブラケット 22（図 3 参照）に固定される。

【0035】

（2）フェンダーの形状

図 4 は、本実施形態においてフェンダーを構成するフロントフェンダー 400 の平面図である。図 5 は、フロントフェンダー 400 の左側面図である。

【0036】

図 4 及び図 5 に示すように、フロントフェンダー 400 は、幅広部 410、幅狭部 420、幅広部 430 及び取付部 440 を有する。

30

【0037】

幅広部 410 は、フロントフェンダー 400 の前部に形成される。具体的には、幅広部 410 は、幅狭部 420 よりも前方に形成される。本実施形態において、幅広部 410 は、前方幅広部を構成する。幅広部 410 は、本体部分 410 a と、突出部分 410 b とによって構成される。幅広部 410 は、自動二輪車 10 の平面視において、後方に行くに従って幅が広がる形状を有する。

【0038】

本体部分 410 a は、車幅方向におけるフロントフェンダー 400 の中心線 CL を含む位置に形成される。突出部分 410 b は、本体部分 410 a から車幅方向外側に向けて突出している。突出部分 410 b は、本体部分 410 a よりも低い位置に形成される。具体的には、突出部分 410 b は、自動二輪車 10 の前後方向（図 5 に示す F - R 方向）に垂直な断面内において、本体部分 410 a よりも低い位置に形成される。

40

【0039】

幅広部 410 には、車幅方向において最も幅が広い最大幅部分 411 が形成される。具体的には、最大幅部分 411 は、自動二輪車 10 の後方に行くに従って幅が広がる突出部分 410 b の後部に形成される。

【0040】

また、図 3 に示すように、本実施形態では、幅広部 410 の車幅方向における最大幅部

50

分 4 1 1 の寸法 (図中幅 W 2) のは、前輪 2 0 の車輪幅 W 1 以上に設定される。

【 0 0 4 1 】

さらに、最大幅部分 4 1 1 の寸法は、ヘッドライト 2 8 1 の車幅方向における最大幅部分の寸法 (図中の幅 W 3) と略同一である。

【 0 0 4 2 】

幅狭部 4 2 0 は、車幅方向に広がった幅広部 4 1 0 よりも幅が狭い。幅狭部 4 2 0 の斜め後方には、アンダーカウル 3 5 (図 4 及び図 5 において不図示、図 7 参照) が配設される。

【 0 0 4 3 】

幅広部 4 3 0 は、自動二輪車 1 0 の平面視において、幅狭部 4 2 0 よりも車幅方向に広がっている。本実施形態において、幅広部 4 3 0 は、後方幅広部を構成する。幅広部 4 3 0 は、幅狭部 4 2 0 の後方であって、フロントフォーク 2 1 L , 2 1 R の前方に形成される。幅広部 4 3 0 は、幅広部 4 1 0 の最大幅部分 4 1 1 よりもさらに車幅方向外側に広がっている。

10

【 0 0 4 4 】

また、幅狭部 4 2 0 及び幅広部 4 3 0 の前縁部 4 3 0 a は、アンダーカウル 3 5 の形状に沿っている。一方、幅広部 4 3 0 の後縁部 4 3 0 a は、円筒状のフロントフォーク 2 1 L , 2 1 R の形状に合わせて円弧状に形成される。

【 0 0 4 5 】

取付部 4 4 0 は、幅広部 4 3 0 に連なり、自動二輪車 1 0 の後方に向けて延びる。取付部 4 4 0 は、フロントフォーク 2 1 L , 2 1 R を連結するアンダーブラケット 2 2 (図 3 及び図 6 参照) に取り付けられる。

20

【 0 0 4 6 】

このため、取付部 4 4 0 には、ボルト 4 5 0 が挿通されるボルト孔 4 4 1 L , 4 4 1 R 及び 4 4 2 が形成される。

【 0 0 4 7 】

(3) フェンダーの取付状態

次に、図 6 及び図 7 を参照して、フロントフェンダー 4 0 0 の取付状態について説明する。図 6 は、前輪 2 0 を含む自動二輪車 1 0 前部の右前方からの斜視図である。図 7 は、自動二輪車 1 0 前部の平面図である。

30

【 0 0 4 8 】

図 6 に示すように、フロントフェンダー 4 0 0 は、フロントフォーク 2 1 L , 2 1 R を連結するアンダーブラケット 2 2 に取り付けられる。具体的には、取付部 4 4 0 は、フロントフォーク 2 1 L とフロントフォーク 2 1 R との間に配設される。取付部 4 4 0 に形成されたボルト孔 4 4 1 L , 4 4 1 R 及び 4 4 2 には、ボルト 4 5 0 がそれぞれ挿通される。

【 0 0 4 9 】

ボルト孔 4 4 1 L , 4 4 1 R 及び 4 4 2 に挿通されたボルト 4 5 0 は、アンダーブラケット 2 2 に形成されたボルト受け部 2 2 a ~ 2 2 c に螺入される。

【 0 0 5 0 】

アンダーブラケット 2 2 に取り付けられたフロントフェンダー 4 0 0 は、ハンドル 2 3 (図 1 ~ 図 3 参照) の操作に伴う前輪 2 0 の回動のみに対して前輪 2 0 とともに回動する。すなわち、フロントフェンダー 4 0 0 は、フロントフォーク 2 1 L , 2 1 R によって上下動 (ストローク) が可能に支持された前輪 2 0 とは独立している。このため、フロントフェンダー 4 0 0 は、前輪 2 0 とともに上下方向に移動せず、前輪 2 0 とフロントフェンダー 4 0 0 とのクリアランスは、走行状況に応じて随時変化する。

40

【 0 0 5 1 】

図 7 は、フロントフェンダー 4 0 0 と、車体カバー、具体的には、アンダーカウル 3 5 との位置関係を示す。図 7 に示すように、フロントフェンダー 4 0 0 は、ハンドル 2 3 (図 1 ~ 図 3 参照) が操作されると、前輪 2 0 とともに右方向 (または左方向) に回動する

50

。

【 0 0 5 2 】

前輪 2 0 が右方向（または左方向）に回動した場合におけるフロントフェンダー 4 0 0 とアンダーカウル 3 5 との干渉を回避するため、幅狭部 4 2 0 及び幅広部 4 3 0（具体的には、前縁部 4 3 0 a）は、アンダーカウル 3 5 の形状に沿っている。幅狭部 4 2 0 及び幅広部 4 3 0 は、前輪 2 0 がハンドル 2 3 の操作に伴って回動すると、アンダーカウル 3 5 の外側面 3 5 a を沿って移動する。また、外側面 3 5 a は、幅狭部 4 2 0 及び幅広部 4 3 0 との干渉を回避しつつ、アンダーカウル 3 5 を前方に延在させるため、自動二輪車 1 0 の平面視において、後方に向けて凹む略円弧状に形成される。

【 0 0 5 3 】

(4) 作用・効果

自動二輪車 1 0 によれば、フロントフェンダー 4 0 0 には、車幅方向に広がった幅広部 4 1 0 が設けられる。幅広部 4 1 0 の後方には、幅広部 4 1 0 よりも幅が狭い幅狭部 4 2 0 が設けられる。また、幅狭部 4 2 0 の斜め後方には、ライダーの脚部の前方に配設されるレッグシールド 3 0 及びアンダーカウル 3 5 が配設される。

【 0 0 5 4 】

このため、車輪が巻き上げた泥などがアンダーカウル 3 5 やフロントカバー 2 0 0 などに付着することを幅広部 4 1 0 によって効果的に防止できる。また、幅広部 4 1 0 の後方には幅狭部 4 2 0 が設けられるため、アンダーカウル 3 5 との干渉を回避しつつフロントフェンダー 4 0 0 の寸法を大型化できる。

【 0 0 5 5 】

本実施形態では、幅広部 4 1 0 の最大幅部分 4 1 1 の寸法（幅 W 2）は、前輪 2 0 の車輪幅 W 1 以上である。また、幅広部 4 1 0 の突出部分 4 1 0 b は、本体部分 4 1 0 a よりも低い位置に形成される。さらに、幅広部 4 1 0 は、後方に行くに従って幅が広がっている。このため、前輪 2 0 が巻き上げた泥などの飛散をより効果的に防止できる。

【 0 0 5 6 】

本実施形態では、幅狭部 4 2 0 は、前輪 2 0 がハンドル 2 3 の操作に伴って回動すると、アンダーカウル 3 5 の外側面 3 5 a を沿って移動する。このため、アンダーカウル 3 5 との干渉を回避しつつ、フロントフェンダー 4 0 0 の寸法を大型化できるとともに、アンダーカウル 3 5 を前方に延在させることができる。

【 0 0 5 7 】

本実施形態では、幅広部 4 3 0 が幅狭部 4 2 0 の後方に形成される。また、幅広部 4 3 0 は、フロントフォーク 2 1 L, 2 1 R の前方に形成される。このため、幅狭部 4 2 0 によってアンダーカウル 3 5 との干渉を回避しつつ、フロントフォーク 2 1 L, 2 1 R への泥などの付着を防止できる。

【 0 0 5 8 】

本実施形態では、幅広部 4 1 0 の最大幅部分 4 1 1 の寸法（幅 W 2）は、ヘッドライト 2 8 1 の車幅方向における最大幅部分の寸法（幅 W 3）と略同一である。また、ヘッドライト 2 8 1 の下端部 2 8 1 a は、フロントカバー 2 0 0 の下部 2 0 0 a に形成された切欠き部 2 0 0 b に配設される。このため、低い位置に配設されたヘッドライト 2 8 1 への泥などの付着を効果的に防止できる。

【 0 0 5 9 】

(5) その他の実施形態

上述したように、本発明の一実施形態を通じて本発明の内容を開示したが、この開示の一部をなす論述及び図面は、本発明を限定するものであると理解すべきではない。この開示から当業者には様々な代替実施の形態が明らかとなろう。

【 0 0 6 0 】

例えば、上述した実施形態では、幅広部 4 1 0 の最大幅部分 4 1 1 の寸法（幅 W 2）は、ヘッドライト 2 8 1 の車幅方向における最大幅部分の寸法（幅 W 3）と略同一であったが、幅広部 4 1 0 の最大幅部分 4 1 1 の寸法は、ヘッドライト 2 8 1 の寸法よりも大きく

10

20

30

40

50

してもよい。一方、上述した実施形態では、幅広部 4 1 0 の最大幅部分 4 1 1 の寸法（幅 W 2）は、前輪 2 0 の車輪幅 W 1 以上であったが、必ずしも前輪 2 0 の車輪幅 W 1 以上としなくてもよい。また、突出部分 4 1 0 b や幅広部 4 3 0 は、設けなくても構わない。

【0061】

上述した実施形態では、前輪 2 0 は、一对のフロントフォーク 2 1 L, 2 1 R によって支持されていたが、前輪 2 0 は、一对のフォークに代えて、車体フレーム 1 0 0 に揺動可能に支持されるアームによって支持されても構わない。

【0062】

また、上述した実施形態では、前輪 2 0 の上方に配設されるフロントフェンダー 4 0 0 を例として説明したが、後輪 9 0 の上方にフロントフェンダー 4 0 0 と同様な形状を有するフェンダーを設けてもよい。

【0063】

このように、本発明は、ここでは記載していない様々な実施の形態などを含むことは勿論である。したがって、本発明の技術的範囲は、上述の説明から妥当な特許請求の範囲に係る発明特定事項によってのみ定められるものである。

【図面の簡単な説明】

【0064】

【図 1】本発明の実施形態に係る自動二輪車 1 0 の左側面図である。

【図 2】本発明の実施形態に係る自動二輪車 1 0 の斜視図である。

【図 3】本発明の実施形態に係る自動二輪車 1 0 の正面図である。

【図 4】本発明の実施形態に係るフロントフェンダー 4 0 0 の平面図である。

【図 5】本発明の実施形態に係るフロントフェンダー 4 0 0 の左側面図である。

【図 6】本発明の実施形態に係る前輪 2 0 を含む自動二輪車 1 0 前部の右前方からの斜視図である。

【図 7】本発明の実施形態に係る自動二輪車 1 0 前部の平面図である。

【符号の説明】

【0065】

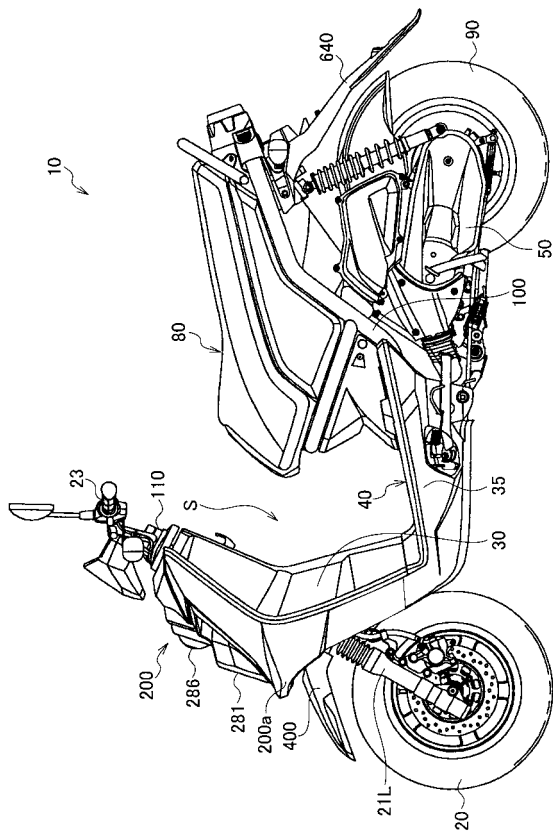
1 0 ... 自動二輪車、2 0 ... 前輪、2 1 L, 2 1 R ... フロントフォーク、2 2 ... アンダーブラケット、2 2 a ~ 2 2 c ... ボルト受け部、2 3 ... ハンドル、3 0 ... レッグシールド、3 5 ... アンダーカウル、3 5 a ... 外側面、4 0 ... フートボード、5 0 ... ユニットスイング式エンジン、8 0 ... シート、9 0 ... 後輪、1 0 0 ... 車体フレーム、1 1 0 ... ステアリングヘッドパイプ、2 0 0 ... フロントカバー、2 0 0 a ... 下部、2 0 0 b ... 切欠き部、2 8 1 ... ヘッドライト、2 8 1 a ... 下端部、2 8 6 ... 補助ライト、4 0 0 ... フロントフェンダー、4 1 0 ... 幅広部、4 1 0 a ... 本体部分、4 1 0 b ... 突出部分、4 1 1 ... 最大幅部分、4 2 0 ... 幅狭部、4 3 0 ... 幅広部、4 3 0 a ... 前縁部、4 3 0 a ... 後縁部、4 4 0 ... 取付部、4 4 1 L, 4 4 1 R, 4 4 2 ... ボルト孔、4 5 0 ... ボルト、6 4 0 ... マッドガード、C L ... 中心線、S ... 空間、W 1 ... 車輪幅、W 2, W 3 ... 幅

10

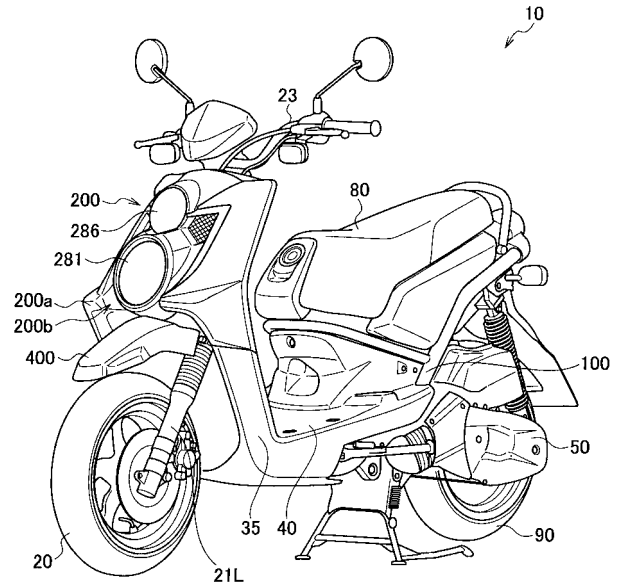
20

30

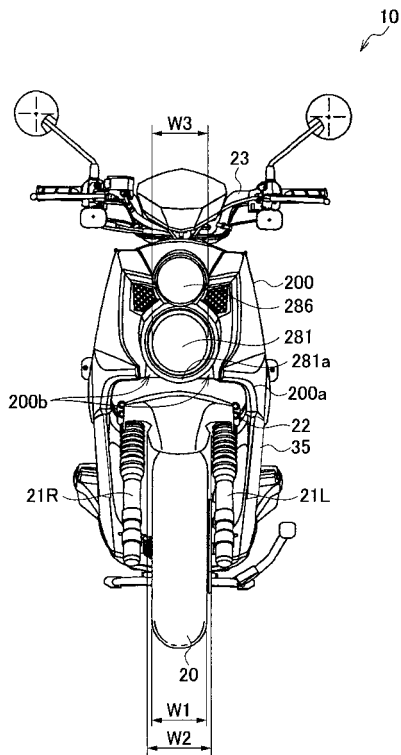
【 図 1 】



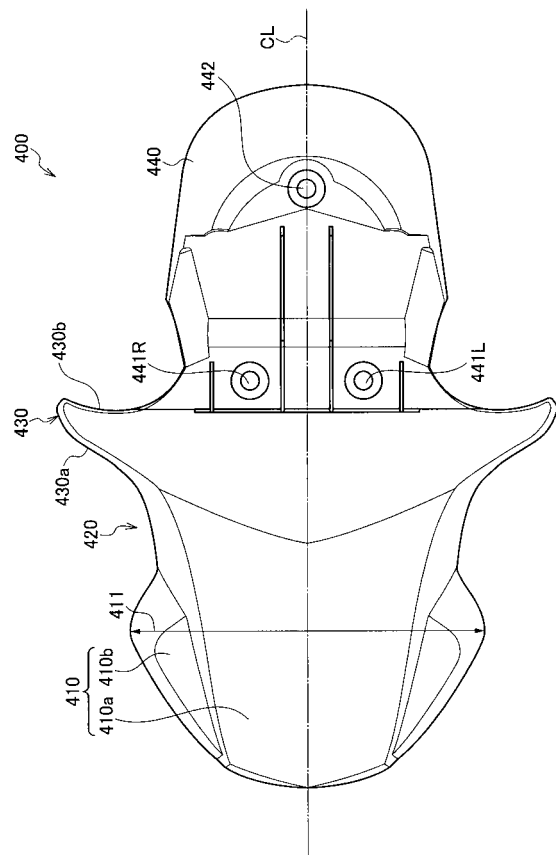
【 図 2 】



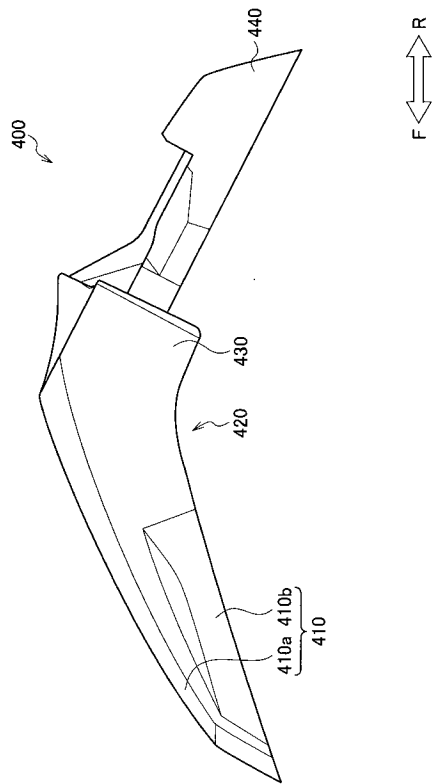
【 図 3 】



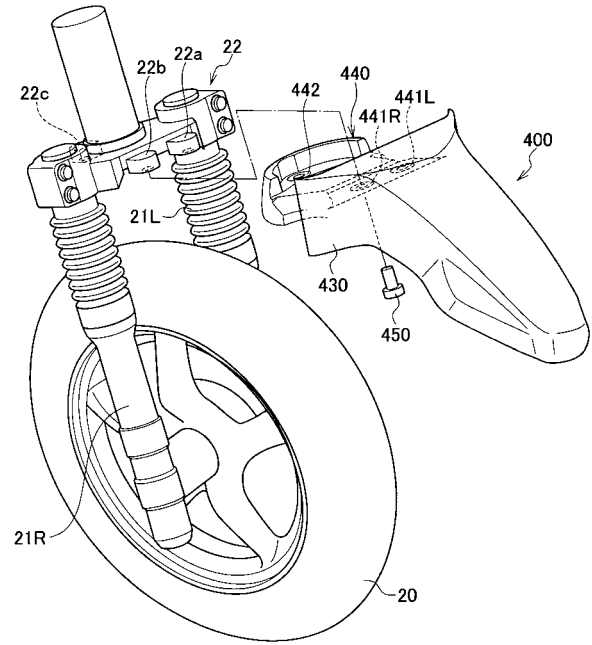
【 図 4 】



【 図 5 】



【 図 6 】



【 図 7 】

