

(19)日本国特許庁(JP)

(12)特許公報(B2)

(11)特許番号
特許第7619112号
(P7619112)

(45)発行日 令和7年1月22日(2025.1.22)

(24)登録日 令和7年1月14日(2025.1.14)

(51)国際特許分類	F I
B 6 2 J 23/00 (2006.01)	B 6 2 J 23/00 A
B 6 2 J 17/00 (2020.01)	B 6 2 J 17/00
B 6 2 J 6/02 (2020.01)	B 6 2 J 6/02

請求項の数 4 (全14頁)

(21)出願番号	特願2021-46856(P2021-46856)	(73)特許権者	000002082
(22)出願日	令和3年3月22日(2021.3.22)		スズキ株式会社
(65)公開番号	特開2022-146065(P2022-146065)		静岡県浜松市中央区高塚町300番地
	A)	(74)代理人	100111202
(43)公開日	令和4年10月5日(2022.10.5)		弁理士 北村 周彦
審査請求日	令和6年1月10日(2024.1.10)	(74)代理人	100139365
			弁理士 中嶋 武雄
		(74)代理人	100150304
			弁理士 溝口 勉
		(72)発明者	澤田 富智美
			静岡県浜松市南区高塚町300番地 スズキ株式会社内
		(72)発明者	村上 智弥
			静岡県浜松市南区高塚町300番地 スズキ株式会社内

最終頁に続く

(54)【発明の名称】 カバー構造

(57)【特許請求の範囲】

【請求項1】

ヘッドランプユニットが設けられた鞍乗型車両の車両前部のカバー構造であって、前記ヘッドランプユニットの周囲に取り付けられたランプカバーと、前記ランプカバーの後方かつ左右方向外側に配置されたサイドカバーと、を備え、前記ランプカバーの外側面が前記サイドカバーの外側面に向かって左右方向外側に傾斜し、
前記ランプカバーの外側面の高さ方向中間には走行風を後方に導く第1のガイド面が形成され、
前記ランプカバーの外側面の下側には走行風を後方に向かって斜め上方に導く第2のガイド面が形成され、
前記サイドカバーの外側面には、前方から後方に向かって左右方向外側に傾斜すると共に、上方から下方に向かって左右方向内側に傾斜した斜面が形成され、
前記第1のガイド面に沿って流れる走行風に前記第2のガイド面に沿って流れる走行風が合流し、前記第1のガイド面から前記サイドカバーに走行風が導かれることを特徴とするカバー構造。

【請求項2】

前記第2のガイド面が前記ランプカバーの前縁から後縁まで延びており、当該第2のガイド面の前縁が前記第1のガイド面よりも前方かつ左右方向内側に位置していることを特徴とする請求項1に記載のカバー構造。

【請求項 3】

前記ランプカバーの後方で前記サイドカバーの左右方向内側にフロントフォークが配置されており、

前記第 1 のガイド面から後方に延びる延長線が、前記フロントフォークの前端又は前端よりも左右方向外側を通過することを特徴とする請求項 1 又は請求項 2 に記載のカバー構造。

【請求項 4】

前記ランプカバーの外側面の上方には走行風の上方への拡散を抑えつつ走行風を後方に導く第 3 のガイド面が形成されていることを特徴とする請求項 1 から請求項 3 のいずれか 1 項に記載のカバー構造。

【発明の詳細な説明】**【技術分野】****【0001】**

本発明は、カバー構造に関する。

【背景技術】**【0002】**

鞍乗型車両にはヘッドランプユニットの周囲を覆うランプカバーが取り付けられている（例えば、特許文献 1 参照）。特許文献 1 に記載のランプカバーの内面から取付部が突き出しており、この取付部の取付穴にボルトを介してブラケットが取り付けられている。また、ヘッドランプユニットの背面にはベース板が設けられており、ベース板の取付穴にボルトを介してブラケットが取り付けられている。ランプカバーの背面及びヘッドランプの内面がブラケットを介して連結されることで、ボルトの外部への露出が抑えられて外観性が向上されている。

【先行技術文献】**【特許文献】****【0003】**

【文献】特開 2007 - 42605 号公報

【発明の概要】**【発明が解決しようとする課題】****【0004】**

ところで、精悍な印象を与えるためにランプカバーの左右幅を狭く形成する場合があるが、ランプカバーの側方を走行風が通過して乗員に対する走行風の当たりが強くなる。一方で、ランプカバーの左右幅を広く形成すると、精悍な印象が得られずに外観性が悪化するという問題があった。

【0005】

本発明はかかる点に鑑みてなされたものであり、外観性を損なうことなく、乗員に対する走行風の当たりを軽減することができるカバー構造を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】**【0006】**

本発明の一態様のカバー構造は、ヘッドランプユニットが設けられた鞍乗型車両の車両前部のカバー構造であって、前記ヘッドランプユニットの周囲に取り付けられたランプカバーと、前記ランプカバーの後方かつ左右方向外側に配置されたサイドカバーと、を備え、前記ランプカバーの外側面が前記サイドカバーの外側面に向かって左右方向外側に傾斜し、前記ランプカバーの外側面の高さ方向中間には走行風を後方に導く第 1 のガイド面が形成され、前記ランプカバーの外側面の下側には走行風を後方に向かって斜め上方に導く第 2 のガイド面が形成され、前記サイドカバーの外側面には、前方から後方に向かって左右方向外側に傾斜すると共に、上方から下方に向かって左右方向内側に傾斜した斜面が形成され、前記第 1 のガイド面に沿って流れる走行風に前記第 2 のガイド面に沿って流れる走行風が合流し、前記第 1 のガイド面から前記サイドカバーに走行風が導かれることで上記課題を解決する。

10

20

30

40

50

【発明の効果】**【0007】**

本発明の一態様のカバー構造によれば、ランプカバーよりも後方かつ左右方向外側にサイドカバーが配置され、このサイドカバーの外側面に向かってランプカバーの外側面が傾斜している。前方からの走行風がランプカバーの外側面からサイドカバーの外側面に導かれ、乗員の前方のサイドカバーの外側面で走行風が左右方向外側に拡散される。ランプカバーの外側面だけではなく、ランプカバーの外側面とサイドカバーの外側面によって走行風の流れが左右方向外側に向けられるため、風除けのためにランプカバーの左右幅を大きく形成する必要がない。よって、外観性を損なうことなく、乗員に対する走行風の当たりを軽減することができる。

10

【図面の簡単な説明】**【0008】**

【図1】本実施例の鞍乗型車両の車両前部の斜視図である。

【図2】本実施例の車両前部の左側面図である。

【図3】本実施例の車両前部からボディカバーの一部を外した左側面図である。

【図4】本実施例の車両前部の前面図である。

【図5】図2のボディカバーをA-A線に沿って切断した断面図である。

【図6】本実施例のアップーボディカバーの取付部分を示す斜視図である。

【図7】本実施例の車両前部の左側面の拡大図である。

【図8】図7の車両前部をB-B線に沿って切断した断面図である。

20

【発明を実施するための形態】**【0009】**

本発明の一態様のカバー構造は、車ヘッドランプユニットが設けられた鞍乗型車両の車両前部に設けられている。カバー構造は、ヘッドランプユニットの周囲にランプカバーが取り付けられ、ランプカバーの後方かつ左右方向外側にサイドカバーが配置されている。ランプカバーの外側面がサイドカバーの外側面に向かって左右方向外側に傾斜しており、前方からの走行風がランプカバーの外側面からサイドカバーの外側面に導かれ、乗員の前方のサイドカバーの外側面で走行風が左右方向外側に拡散される。ランプカバーの外側面だけではなく、ランプカバーの外側面とサイドカバーの外側面によって走行風の流れが左右方向外側に向けられるため、風除けのためにランプカバーの左右幅を大きく形成する必要がない。よって、外観性を損なうことなく、乗員に対する走行風の当たりを軽減することができる。

30

【実施例】**【0010】**

以下、添付図面を参照して、本実施例のカバー構造が適用された鞍乗型車両について説明する。図1は本実施例の鞍乗型車両の車両前部の斜視図である。また、以下の図では、矢印FRは車両前方、矢印REは車両後方、矢印Lは車両左方、矢印Rは車両右方をそれぞれ示している。

【0011】

図1に示すように、鞍乗型車両1は、アルミ鋳造によって形成されるツインスパー型の車体フレーム10に、エンジン16や電装系等の各種部品を搭載して構成されている。車体フレーム10は、ヘッドパイプ11から左右に分岐して後方に延びる一对のメインフレーム12と、ヘッドパイプ11から左右に分岐して下方に延びる一对のダウンフレーム13とを有している。一对のメインフレーム12によってエンジン16の後部が支持され、一对のダウンフレーム13によってエンジン16の前部が支持されている。エンジン16が車体フレーム10に支持されることで車両全体の剛性が確保されている。

40

【0012】

メインフレーム12の前側部分はタンクレールになっており、タンクレール上に燃料タンク17が配置されている。メインフレーム12の後側部分はボディフレームになっており、ボディフレームの上部からシートレール14及びバックステー15が後方に向かって

50

延びている。シートレール 14 上にはライダーシート 18 が配置されている。ヘッドパイプ 11 にはステアリングシャフト（不図示）を介して一対のフロントフォーク 21 が操舵可能に支持されている。フロントフォーク 21 の下部には前輪 22 が回転可能に支持されており、前輪 22 の上部はフロントフェンダ 23 によって覆われている。

【0013】

ヘッドパイプ 11 の下方でエンジン 16 のシリンダヘッドの前方にラジエータ 24 が配置されている。ラジエータ 24 には、多数の細管又は放熱フィンを有するラジエータコアが設けられている。ラジエータコアに流れる冷媒とラジエータコアに吹き付けられた走行風の間で熱交換が実施されている。また、鞍乗型車両 1 の前部にはヘッドランプユニット 25 が設けられている。ヘッドランプユニット 25 の周囲にはランプカバー 70 が取り付けられ、ランプカバー 70 の後方にはラジエータ 24 を左右側方から覆う一対のボディカバー（サイドカバー）30 が取り付けられている。

10

【0014】

ところで、左右幅が狭いランプカバー 70 であれば車両前部が精悍な外観になるが、ランプカバー 70 の側方から乗員に向かって走行風が流れ易くなる。このため、ランプカバー 70 の左右幅の増加を抑えつつ、乗員に対する走行風の当たりを軽減可能なカバー構造が求められている。本実施例のカバー構造は、左右幅が狭いランプカバー 70 の外側面と、ランプカバー 70 の左右方向外側に配置されたボディカバー 30 の外側面とによって、走行風の流れを左右方向外側に拡散させることで、外観性を損なうことなく乗員に対する走行風の当たりを軽減している。

20

【0015】

以下、図 2 から図 4 を参照して、カバー構造の詳細構成について説明する。図 2 は本実施例の車両前部の左側面図である。図 3 は本実施例の車両前部からボディカバーの一部を外した左側面図である。図 4 は本実施例の車両前部の前面図である。

【0016】

図 2 から図 4 に示すように、ボディカバー 30 は、ランプカバー 70 の後方かつ左右方向外側に配置され、ランプカバー 70 と共に鞍乗型車両 1 の車両前部の外装を形成している。ボディカバー 30 は、車体フレーム 10 の前部に固定されたベースボディカバー 31 と、ベースボディカバー 31 の外側のアップーボディカバー 61 及びアウターボディカバー 51 と、ベースボディカバー 31 の内側のインナーボディカバー 66 と、を有している。ベースボディカバー 31 の外側面の中間部から下部にわたってアウターボディカバー 51 が配置され、ベースボディカバー 31 の外側面の上部にアップーボディカバー 61 が配置されている。

30

【0017】

ベースボディカバー 31 は、前輪 22 の上方で車体フレーム 10（メインフレーム 12）を側方から覆うと共に前輪 22 の後方でラジエータ 24 を側方から覆っている。ベースボディカバー 31 は左右幅が小さな上半部 32 と左右幅が大きな下半部 33 を有している。ベースボディカバー 31 の外側面の上側よりも下側、すなわち上半部 32 の外側面よりも下半部 33 の外側面が左右方向外側に突き出して段差面 34（特に図 4 参照）が形成されている。段差面 34 はベースボディカバー 31 の前縁から後方に向かって斜め上方に延びており、この段差面 34 を境目にしてベースボディカバー 31 が上半部 32 と下半部 33 に分かれている。

40

【0018】

段差面 34 の前縁は前輪 22 の上端よりも上方に位置している。段差面 34 の延在方向の中間位置が部分的に切り欠かれて縦溝 35 が形成されている。縦溝 35 は下半部 33 の後述する開口 36 に向かって延びている。縦溝 35 を挟んで段差面 34 が前半部分と後半部分に分かれており、段差面 34 の前半部分の上方には段差面 34 に沿って長孔 37 が形成され、段差面 34 の後半部分の上方には段差面 34 に沿って突状部 38 が形成されている。長孔 37 には後述するアウターボディカバー 51 の板状部 52 が取り付けられ、突状部 38 の上面が板状部 52 の上面に連続するように形成されている。

50

【 0 0 1 9 】

ベースボディカバー 3 1 の下半部 3 3 には、段差面 3 4 の下方に側面視三角形の開口 3 6 が形成されている。開口 3 6 は、ラジエータ 2 4 の側方でメインフレーム 1 2 の前方において、ベースボディカバー 3 1 の内側と外側を連ねている。縦溝 3 5 を通じて開口 3 6 に走行風が導かれ、ベースボディカバー 3 1 の内側に走行風が取り込まれる。開口 3 6 の前縁は後縁よりも左右方向内側に位置しており、開口 3 6 の後縁には左右幅が大きな壁面（不図示）が形成されている。この開口 3 6 の後縁の壁面に前方からの走行風が当たることで、開口 3 6 からベースボディカバー 3 1 の内側に走行風が取り込まれる。

【 0 0 2 0 】

前面視にてベースボディカバー 3 1 の段差面 3 4 の下側よりも上側、すなわち下半部 3 3 の前面が上半部 3 2 の前面よりも左右方向外側に広がって下部前面 4 1 が形成されている。下部前面 4 1 は、正面を向いた正面部分と、斜め前方を向いた斜面部分とによって形成されている。下部前面 4 1 は段差面 3 4 の下方で窪んでおり、窪み 4 2 から段差面 3 4 の前縁に向かって下部前面 4 1 が前方に突き出している（特に図 3 参照）。下部前面 4 1 から段差面 3 4 に向かう傾斜が急峻になるため、下部前面 4 1 に受け止められた泥水に走行風が吹き付けられても、泥水が段差面 3 4 の前縁を上方に乗り越え難くなっている。

10

【 0 0 2 1 】

また、ベースボディカバー 3 1 の段差面 3 4 よりも下側の下部外側面 4 3 が段差面 3 4 の側縁に向かって左右方向外側に突き出している（特に図 4 参照）。下部外側面 4 3 に付着した泥水に走行風が吹き付けられても、泥水が段差面 3 4 の側縁を上方に乗り越え難くなっている。ベースボディカバー 3 1 の前側部分では、段差面 3 4 の前縁及び側縁が外方に突き出すことで、段差面 3 4 よりも上方に泥水が向かい難くなって乗員への泥水の付着が抑えられている。側面視にてベースボディカバー 3 1 の下半部 3 3 は前輪 2 2 の後部に部分的に重なっている。下半部 3 3 の内面からはメインフレーム 1 2 に向けて遮蔽板 4 4（図 8 参照）が突き出している。

20

【 0 0 2 2 】

ベースボディカバー 3 1 の長孔 3 7 や突状部 3 8 の上方には、上半部 3 2 の外側面が左右方向外側に膨らんで膨出部 4 5 が形成されている。膨出部 4 5 はベースボディカバー 3 1 の前縁から後方に向かって斜め上方に延びており、膨出部 4 5 には複数の開口が形成されている。上半部 3 2 の上縁には、上半部 3 2 の外側面が左右方向内側に窪んで膨出部 4 5 に沿った横溝 4 6 が形成されている。膨出部 4 5 の外側面にはアッパーボディカバー 6 1 が取り付けられている。アッパーボディカバー 6 1 は、ランプカバー 7 0 の後方で走行風を左右方向外側に拡散させている。

30

【 0 0 2 3 】

アッパーボディカバー 6 1 は、ベースボディカバー 3 1 の前縁から後方に向かって斜め上方に延びている。アッパーボディカバー 6 1 の上端は、後述するアウターランプカバー 7 3 の上端よりも上方に位置し、アッパーボディカバー 6 1 の下端はアウターランプカバー 7 3 の下端よりも下方に位置している。アッパーボディカバー 6 1 の外側面には、前方から後方に向かって左右方向外側に傾斜すると共に、上方から下方に向かって左右方向内側に傾斜した斜面 6 2 が形成されている（特に図 4 参照）。斜面 6 2 に沿って走行風が後斜め下方に流れて、乗員に向かって走行風が流れ難くなっている。

40

【 0 0 2 4 】

アウターボディカバー 5 1 は、アッパーボディカバー 6 1 の下方でベースボディカバー 3 1 の外側に取り付けられている。アウターボディカバー 5 1 には、ベースボディカバー 3 1 の段差面 3 4 を上方から覆う庇状の板状部 5 2 と、板状部 5 2 の後方に連結部 5 3 を介して連なるリアカバー部 5 4 とが形成されている。板状部 5 2 はベースボディカバー 3 1 の長孔 3 7 に取り付けられ、段差面 3 4 よりも上方で板状部 5 2 が前後に延びている。板状部 5 2 の前縁が段差面 3 4 の前縁よりも前方に位置しており、前輪 2 2 に跳ね上げられた泥水が庇状の板状部 5 2 によって広い範囲で受け止められる。

【 0 0 2 5 】

50

板状部 5 2 はベースボディカバー 3 1 の外側面から左右方向外側に向かって下向きに傾斜し、板状部 5 2 の左右方向外側の側縁には下方に屈曲した返し部 5 5 が形成されている。返し部 5 5 の内面と段差面 3 4 の左右方向外側の側縁には隙間が空けられ、返し部 5 5 が段差面 3 4 の側縁よりも下方まで延びている（特に図 4 参照）。板状部 5 2 に受け止められた泥水が返し部 5 5 から段差面 3 4 の下方まで流れ落ち易く、板状部 5 2 よりも上方に泥水が向かい難くなって乗員への泥水の付着が抑えられている。なお、返し部 5 5 が板状部 5 2 の前半部に形成されているが、返し部 5 5 が板状部 5 2 の長手方向に沿って全体的に形成されていてもよい。

【 0 0 2 6 】

段差面 3 4 と庇状の板状部 5 2 によって走行風の通り路が形成されている。段差面 3 4 の前縁と板状部 5 2 の前縁によって走行風の入口が形成されており、走行風の入口に対して前方からの走行風が入り込んでいる。上記したように返し部 5 5 の内面と段差面 3 4 に隙間が空いており、隙間にも走行風が入り込んでいる。これらの走行風が板状部 5 2 の内側で整流されて、走行風による走行抵抗が減らされている。このように、段差面 3 4 と板状部 5 2 は、前輪 2 2 から跳ね上げられた泥水を受け止めるだけでなく、走行抵抗を減少可能な走行風の通り路をボディカバー 3 0 に形成している。

10

【 0 0 2 7 】

板状部 5 2 の後部が縦溝 3 5 の上方に位置しており、板状部 5 2 の後部には連結部 5 3 が設けられている。連結部 5 3 の内壁面（不図示）によって板状部 5 2 の内側を通る走行風が縦溝 3 5 に導かれている。連結部 5 3 の下部にはリアカバー部 5 4 が設けられている。リアカバー部 5 4 は前後上下に広がってベースボディカバー 3 1 の外側を覆っている。側面視にてリアカバー部 5 4 の一部が縦溝 3 5 及び開口 3 6 に重なることで、縦溝 3 5 から開口 3 6 に走行風が導かれてベースボディカバー 3 1 の内側に効率的に走行風が取り込まれる。

20

【 0 0 2 8 】

インナーボディカバー 6 6 は、ベースボディカバー 3 1 の前縁に沿って、ベースボディカバー 3 1 の内側に取り付けられている。インナーボディカバー 6 6 の下部は、ベースボディカバー 3 1 の下部前面 4 1 に沿って形成されている。インナーボディカバー 6 6 の下部は斜め前方を向いた斜面になっており、ベースボディカバー 3 1 の下部前面 4 1 と共に前方からの水滴を受け止めている。なお、ベースボディカバー 3 1、インナーボディカバー 6 6、アウターボディカバー 5 1、アッパーボディカバー 6 1 は、主に掛け止めによって互いに固定されている。

30

【 0 0 2 9 】

ランプカバー 7 0 は、ヘッドランプユニット 2 5 の周囲を覆うベースランプカバー 7 1 と、ベースランプカバー 7 1 の外側面に取り付けられたアウターランプカバー 7 3 と、を有している。ベースランプカバー 7 1 は、ヘッドランプユニット 2 5 の上下 2 つの発光体を前面から露出させている。ベースランプカバー 7 1 の外側面は後方に向かって左右方向外側に傾斜しており、ベースランプカバー 7 1 の外側面から突き出した凸部 7 2 にアウターランプカバー 7 3 が取り付けられている。このため、ベースランプカバー 7 1 の外側面とアウターランプカバー 7 3 の内側面の間には隙間が形成されている。

40

【 0 0 3 0 】

アウターランプカバー 7 3 は、側面視にて略平行四辺形状に形成されている。アウターランプカバー 7 3 の前縁及び後縁は下縁から上縁に向かって後方に傾き、アウターランプカバー 7 3 の上縁及び下縁は前縁から後縁に向かって上方に傾いている。アウターランプカバー 7 3 の外側面の高さ方向中間には第 1 のガイド面 7 4 が形成されている。第 1 のガイド面 7 4 は前縁から後縁まで略水平に延びており、前縁から後縁に向かって左右方向外側に傾斜している。第 1 のガイド面 7 4 に沿って走行風が流れることで、第 1 のガイド面 7 4 によって走行風が後方に導かれている。

【 0 0 3 1 】

アウターランプカバー 7 3 の外側面の下側には、アウターランプカバー 7 3 の下縁に沿

50

って谷型屈曲部 7 5 が形成されている。谷型屈曲部 7 5 の谷筋がアウターランプカバー 7 3 の下縁と平行に延びており、谷型屈曲部 7 5 の谷筋よりも下側には第 2 のガイド面 7 6 が形成されている。第 2 のガイド面 7 6 は前縁から後縁に向かって斜め上方に延びている。また、第 2 のガイド面 7 6 は、谷筋から下縁に向かって左右方向外側に傾斜すると共に、前縁から後縁に向かって左右方向外側に傾斜している。第 2 のガイド面 7 6 に沿って走行風が流れることで、第 2 のガイド面 7 6 によって走行風が後方に向かって斜め上方に導かれている。

【 0 0 3 2 】

アウターランプカバー 7 3 の外側面の上側には、アウターランプカバー 7 3 の上縁に沿って山型屈曲部 7 7 が形成されている。山型屈曲部 7 7 の稜線がアウターランプカバー 7 3 の上縁と平行に延びており、山型屈曲部 7 7 の稜線よりも下側には第 3 のガイド面 7 8 が形成されている。第 3 のガイド面 7 8 は側面視にて略三角形に形成されており、稜線から下方に向かって左右方向内側に傾斜すると共に、前縁から後縁に向かって左右方向外側に傾斜している。第 3 のガイド面 7 8 に沿って走行風が流れることで、第 3 のガイド面 7 8 によって走行風の上方への拡散が抑えられながら走行風が後方に導かれている。

10

【 0 0 3 3 】

このように、アウターランプカバー 7 3 の第 1 - 第 3 のガイド面 7 4、7 6、7 8 が後方に向かって左右方向外側に傾斜している。アウターランプカバー 7 3 の後方かつ左右方向外側にはアッパーボディカバー 6 1 が配置されているため、アウターランプカバー 7 3 からアッパーボディカバー 6 1 に走行風が導かれる。アウターランプカバー 7 3 の後方にフロントフォーク 2 1 が位置しているが、フロントフォーク 2 1 の側方を通過して走行風がアッパーボディカバー 6 1 に導かれている。アッパーボディカバー 6 1 で走行風が左右方向外側に拡散されて、乗員に対する走行風の当たりが軽減されている。

20

【 0 0 3 4 】

また、アウターランプカバー 7 3 においても、第 1 のガイド面 7 4 に沿って流れる走行風に、第 2 のガイド面 7 6 に沿って流れる走行風が合流することで走行風が拡散されて、乗員に対する走行風の当たりが軽減されている。また、第 3 のガイド面 7 8 によって走行風が上方に拡散し難くなり、ランプカバー 7 0 から乗員に向かう走行風の流れが抑えられている。なお、走行風の流れの詳細については後述する。また、ランプカバー 7 0 の上部にはメータパネル 2 7 が設けられており、メータパネル 2 7 の背面にはメータ 2 8 が取り付けられている。メータパネル 2 7 の側面にはターンシグナルランプ 2 9 が設けられている。

30

【 0 0 3 5 】

図 5 及び図 6 を参照して、アッパーボディカバーの取付構成について説明する。図 5 は図 2 のボディカバーを A - A 線に沿って切断した断面図である。図 6 は本実施例のアッパーボディカバーの取付部分を示す斜視図である。

【 0 0 3 6 】

図 5 及び図 6 に示すように、アッパーボディカバー 6 1 には複数の掛止爪 6 3 が形成されている。掛止爪 6 3 は、アッパーボディカバー 6 1 の内側面から突き出した基端部 6 4 と、基端部 6 4 の先端部から後方に延びる爪部 6 5 とを有している。爪部 6 5 の基端から爪先に向かって、爪部 6 5 とアッパーボディカバー 6 1 の内側面の間隔が広がっている。ベースボディカバー 3 1 には、複数の掛止爪 6 3 に対応して複数の掛止穴 4 7 と複数の膨出部 4 5 が形成されている。膨出部 4 5 には爪部 6 5 が引っ掛かる支持面 4 9 が形成され、支持面 4 9 の前方から後方に向かって、支持面 4 9 とベースボディカバー 3 1 の内側面の間隔が広がっている。

40

【 0 0 3 7 】

アッパーボディカバー 6 1 の掛止爪 6 3 がベースボディカバー 3 1 の掛止穴 4 7 に入り込み、掛止爪 6 3 の爪部 6 5 が膨出部 4 5 の支持面 4 9 に支持されて、ベースボディカバー 3 1 に対してアッパーボディカバー 6 1 が掛け止めされる。このとき、爪部 6 5 及び支持面 4 9 が後方に向かって左右方向内側に傾いているため、爪部 6 5 の内側に支持面 4 9

50

が入り込み易くなると共に、爪部 6 5 の内側に爪部 6 5 が入り込んだ状態でガタツキが減らされている。なお、爪部 6 5 とアッパーボディカバー 6 1 の内側面の間隔が、支持面 4 9 とベースボディカバー 3 1 の内側面の間隔と等しく又は小さく形成されていることが好ましい。

【 0 0 3 8 】

アッパーボディカバー 6 1 の後側はネジ止め構造又はクリップ止め構造に形成されており、アッパーボディカバー 6 1 の後側以外は上記した掛け止め構造に形成されている。掛止爪 6 3 はフック形状に形成されているため、ネジ止め構造やクリップ止め構造と比べて、掛け止め構造に必要なアッパーボディカバー 6 1 の左右幅が少ない。アッパーボディカバー 6 1 の前端側の左右幅が狭く形成されているため、アッパーボディカバー 6 1 の後方 10

【 0 0 3 9 】

図 7 及び図 8 を参照して、走行風の流れについて説明する。図 7 は本実施例の車両前部の左側面の拡大図である。図 8 は図 7 の車両前部を B - B 線に沿って切断した断面図である。

【 0 0 4 0 】

図 7 に示すように、ベースランプカバー 7 1 の外側面にアウターランプカバー 7 3 が取り付けられ、アウターランプカバー 7 3 の後方でベースボディカバー 3 1 の外側面にアッパーボディカバー 6 1 が取り付けられている。アウターランプカバー 7 3 の下側の谷型屈曲部 7 5 よりも下方にアッパーボディカバー 6 1 の下端が位置しており、アウターランプカバー 7 3 の上側の山型屈曲部 7 7 よりも上方にアッパーボディカバー 6 1 の上端が位置している。このように、アッパーボディカバー 6 1 は、アウターランプカバー 7 3 の後方でアウターランプカバー 7 3 よりも上下に大きく形成されている。 20

【 0 0 4 1 】

アウターランプカバー 7 3 の第 1 のガイド面 7 4 は略水平に延びており、谷型屈曲部 7 5 の第 2 のガイド面 7 6 は前縁から後縁に向かって斜め上方に延びている。第 2 のガイド面 7 6 の前縁が第 1 のガイド面 7 4 よりも前方かつ左右方向内側（図 4 参照）に位置し、第 2 のガイド面 7 6 に沿って走行風が流れ易くなっている。矢印 F 1 に示す走行風が第 1 のガイド面 7 4 によって後方に導かれ、矢印 F 2 に示す走行風が第 2 のガイド面 7 6 によって斜め後方に導かれている。矢印 F 1 に示す走行風に矢印 F 2 に示す走行風が下方から合流することで、アッパーボディカバー 6 1 の前方で走行風が拡散されている。 30

【 0 0 4 2 】

また、山型屈曲部 7 7 の第 3 のガイド面 7 8 は、第 1 のガイド面 7 4 から上方に向かって左右方向外側に傾斜している。矢印 F 1 に示す走行風が第 3 のガイド面 7 8 によって上方に拡散し難くなり、アウターランプカバー 7 3 の外側面から乗員に向かう走行風の流れが抑えられる。これにより、アウターランプカバー 7 3 の第 1 のガイド面 7 4 からアッパーボディカバー 6 1 の外側面に向けて走行風が流れ易くなっている。第 1 のガイド面 7 4 の後方にフロントフォーク 2 1 が存在しており、フロントフォーク 2 1 の外周面も走行風を後方に導くガイド面として機能している。 40

【 0 0 4 3 】

図 8 に示すように、アウターランプカバー 7 3 の後方でアッパーボディカバー 6 1 の左右方向内側にフロントフォーク 2 1 が配置されている。フロントフォーク 2 1 の外周面の外側半部（図では左半部）がアウターランプカバー 7 3 よりも左右方向外側にはみ出している。第 1 のガイド面 7 4 から後方に延びる延長線 L 1 が、フロントフォーク 2 1 の前端又は前端よりも左右方向外側を通過している。第 1 のガイド面 7 4 からフロントフォーク 2 1 の外周面の左右方向外側に走行風が当たることで、矢印 F 3 に示すようにアウターランプカバー 7 3 からアッパーボディカバー 6 1 の外側面に向かって走行風が流れ易くなる。 50

【 0 0 4 4 】

図 7 に戻り、アッパーボディカバー 6 1 の外側面には、前方から後方に向かって左右方

向外側に傾斜すると共に上方から下方に向かって左右方向内側に傾斜した斜面 6 2 が形成されている。アッパーボディカバー 6 1 の斜面 6 2 の下端は第 2 のガイド面 7 6 の下端と略同じ高さで、アッパーボディカバー 6 1 の斜面 6 2 の上端は第 3 のガイド面 7 8 の上端と略同じ高さになっている。アッパーボディカバー 6 1 の斜面 6 2 が上下方向に広く形成されているため、アッパーボディカバー 6 1 の外側面から後方に向かう走行風がアッパーボディカバー 6 1 の斜面 6 2 に受け止められ易くなっている。

【 0 0 4 5 】

そして、フロントフォーク 2 1 の側方を通してアッパーボディカバー 6 1 の斜面 6 2 に走行風が導かれると、アッパーボディカバー 6 1 の斜面 6 2 によって走行風が左右方向外側に拡散される。このとき、矢印 F 4 に示すように、アッパーボディカバー 6 1 の斜面 6 2 の傾きによって走行風が上方に拡散し難くなり、アッパーボディカバー 6 1 から乗員に向かう走行風の流れが抑えられている。アウターランプカバー 7 3 からアッパーボディカバー 6 1 に走行風が導かれ、アッパーボディカバー 6 1 で走行風が左右方向外側に拡散されることで、ランプカバー 7 0 の左右幅を狭く形成しても乗員への走行風の当たりが軽減されている。

10

【 0 0 4 6 】

このように、アウターランプカバー 7 3 の後方で矢印 F 1、F 2 に示す走行風が合流することで走行風が拡散され、さらにアッパーボディカバー 6 1 の外側面で走行風が左右方向外側に拡散されている。2 段階で走行風が拡散されることで、乗員への走行風の当たりが効果的に軽減されている。アウターランプカバー 7 3 では第 3 のガイド面 7 8 によって走行風の上方への拡散が抑えられ、アッパーボディカバー 6 1 では斜面 6 2 によって走行風の上方への拡散が抑えられている。アウターランプカバー 7 3 及びアッパーボディカバー 6 1 から乗員側に走行風が向かい難くなって、乗員への走行風の当たりがさらに軽減されている。

20

【 0 0 4 7 】

以上、本実施例によれば、アウターランプカバー 7 3 よりも後方かつ左右方向外側にアッパーボディカバー 6 1 が配置され、このアッパーボディカバー 6 1 の外側面に向かってアウターランプカバー 7 3 の外側面が傾斜している。前方からの走行風がアウターランプカバー 7 3 の外側面からアッパーボディカバー 6 1 の外側面に導かれ、乗員の前方のアッパーボディカバー 6 1 の外側面で走行風が左右方向外側に拡散される。アウターランプカバー 7 3 の外側面だけではなく、アウターランプカバー 7 3 の外側面とアッパーボディカバー 6 1 の外側面によって走行風の流れが左右方向外側に向けられるため、風除けのためにランプカバー 7 0 の左右幅を大きく形成する必要がない。よって、外観性を損なうことなく、乗員に対する走行風の当たりを軽減することができる。

30

【 0 0 4 8 】

なお、本実施例では、ボディカバーが複数のカバー部材で構成されているが、ボディカバーは 1 つのカバー部材で構成されていてもよい。

【 0 0 4 9 】

また、本実施例では、ランプカバーが複数のカバー部材で構成されているが、ランプカバーは 1 つのカバー部材で構成されていてもよい。

40

【 0 0 5 0 】

また、本実施例では、アウターランプカバーの外側面に第 1 - 第 3 のガイド面が形成されているが、アウターランプカバーの外側面に第 1 - 第 3 のガイド面が形成されていなくてもよい。アウターランプカバーの外側面は、アッパーボディカバーの外側面に向かって左右方向外側に傾斜していればよい。

【 0 0 5 1 】

また、本実施例では、前面視にて第 2 のガイド面がアウターランプカバーの谷筋から下縁に向かって左右方向外側に傾斜しているが、第 2 のガイド面は走行風を後方に向かって斜め上方に導くように形成されていけばよい。

【 0 0 5 2 】

50

また、本実施例では、前面視にて第3のガイド面がアウターランプカバーの稜線から下方に向かって左右方向内側に傾斜しているが、第3のガイド面は走行風の上方への拡散を抑えつつ走行風を後方に導くように形成されていればよい。

【0053】

また、本実施例では、側面視にてアウターランプカバーが略平行四辺形状に形成されているが、アウターランプカバーの外形形状は特に限定されない。

【0054】

また、本実施例では、アッパーボディカバーの斜面が前方から後方に向かって左右方向外側に傾斜し、上方から下方に向かって左右方向内側に傾斜しているが、アッパーボディカバーの斜面は少なくとも前方から後方に向かって左右方向外側に傾斜していればよい。

10

【0055】

また、鞍乗型車両とは、乗員がシートに跨った姿勢で乗車する車両全般に限定されず、乗員がシートに跨らずに乗車する小型のスクータタイプの車両も含んでいる。

【0056】

以上の通り、本実施例のカバー構造は、ヘッドランプユニット(25)が設けられた鞍乗型車両(1)の車両前部のカバー構造であって、ヘッドランプユニットの周囲に取り付けられたランプカバー(70)と、ランプカバーの後方かつ左右方向外側に配置されたサイドカバー(ボディカバー30)と、を備え、ランプカバーの外側面がサイドカバーの外側面に向かって左右方向外側に傾斜している。この構成によれば、ランプカバーよりも後方かつ左右方向外側にサイドカバーが配置され、このサイドカバーの外側面に向かってランプカバーの外側面が傾斜している。前方からの走行風がランプカバーの外側面からサイドカバーの外側面に導かれ、乗員の前方のサイドカバーの外側面で走行風が左右方向外側に拡散される。ランプカバーの外側面だけではなく、ランプカバーの外側面とサイドカバーの外側面によって走行風の流れが左右方向外側に向けられるため、風除けのためにランプカバーの左右幅を大きく形成する必要がない。よって、外観性を損なうことなく、乗員に対する走行風の当たりを軽減することができる。

20

【0057】

本実施例のカバー構造において、ランプカバーの外側面の高さ方向中間には走行風を後方に導く第1のガイド面(74)が形成され、ランプカバーの外側面の下側には走行風を後方に向かって斜め上方に導く第2のガイド面(76)が形成されている。この構成によれば、第1のガイド面に沿って後方に流れる走行風に、第2のガイド面に沿って斜め上方に流れる走行風が合流することで走行風が拡散される。走行風がランプカバーを通過すると、サイドカバーによって走行風がさらに拡散されて乗員に対する走行風の当たりが軽減される。

30

【0058】

本実施例のカバー構造において、第2のガイド面がランプカバーの前縁から後縁まで延びており、当該第2のガイド面の前縁が第1のガイド面よりも前方かつ左右方向内側に位置している。この構成によれば、第2のガイド面に沿って走行風が流れ易くなり、第1のガイド面に沿って流れる走行風が第2のガイド面に沿って流れる走行風によって効果的に拡散される。

40

【0059】

本実施例のカバー構造において、ランプカバーの後方でサイドカバーの左右方向内側にフロントフォーク(21)が配置されており、第1のガイド面から後方に延びる延長線(L1)が、フロントフォークの前端又は前端よりも左右方向外側を通過する。この構成によれば、第1のガイド面からフロントフォークの外周面の左右方向外側に走行風が当たることで、ランプカバーからサイドカバーの外側面に向かって走行風が流れ易くなる。

【0060】

本実施例のカバー構造において、サイドカバーの外側面には、前方から後方に向かって左右方向外側に傾斜すると共に、上方から下方に向かって左右方向内側に傾斜した斜面(62)が形成されている。この構成によれば、サイドカバーの斜面によって走行風が左右

50

方向外側に拡散される。このとき、アッパーボディカバーの斜面の傾きによって走行風が上方に拡散し難くなり、アッパーボディカバーの外側面から乗員に向かう走行風の流れが抑えられている。

【 0 0 6 1 】

本実施例のカバー構造において、ランプカバーの外側面の上側には走行風の上方への拡散を抑えつつ走行風を後方に導く第3のガイド面（78）が形成されている。この構成によれば、第3のガイド面によって走行風が上方に拡散し難くなり、ランプカバーの外側面から乗員に向かう走行風の流れが抑えられる。ランプカバーの外側面からサイドカバーの外側面に走行風が流れ易くなり、サイドカバーの外側面によって走行風が左右方向外側に拡散されて乗員に対する走行風の当たりが軽減される。

10

【 0 0 6 2 】

なお、本実施例を説明したが、他の実施例として、上記実施例及び変形例を全体的又は部分的に組み合わせたものでもよい。

【 0 0 6 3 】

また、本発明の技術は上記の実施例に限定されるものではなく、技術的思想の趣旨を逸脱しない範囲において様々に変更、置換、変形されてもよい。さらには、技術の進歩又は派生する別技術によって、技術的思想を別の仕方で実現することができれば、その方法を用いて実施されてもよい。したがって、特許請求の範囲は、技術的思想の範囲内に含まれ得る全ての実施態様をカバーしている。

【 符号の説明 】

20

【 0 0 6 4 】

- 1 : 鞍乗型車両
- 2 1 : フロントフォーク
- 2 5 : ヘッドランプユニット
- 3 0 : ボディカバー（サイドカバー）
- 3 1 : ベースボディカバー
- 6 1 : アッパーボディカバー
- 6 2 : 斜面
- 7 0 : ランプカバー
- 7 1 : ベースランプカバー
- 7 3 : アウターランプカバー
- 7 4 : 第1のガイド面
- 7 6 : 第2のガイド面
- 7 8 : 第3のガイド面

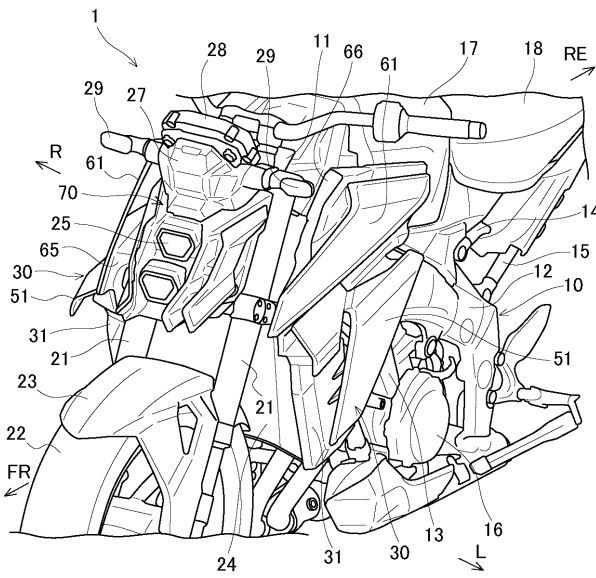
30

40

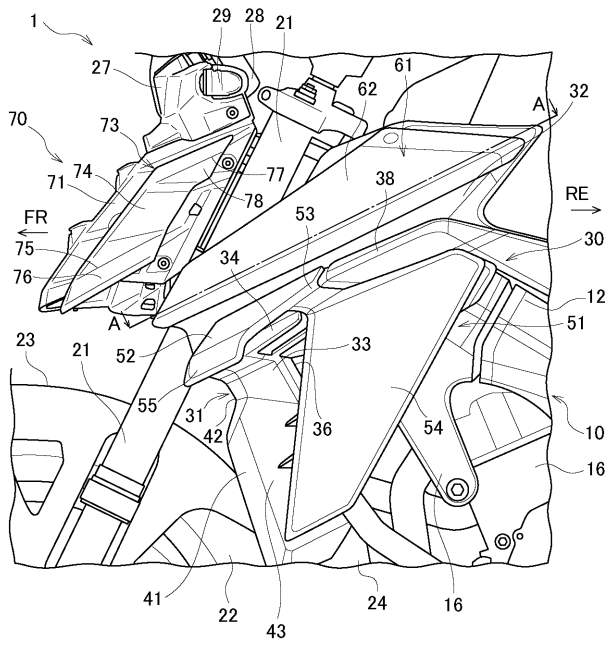
50

【図面】

【図 1】



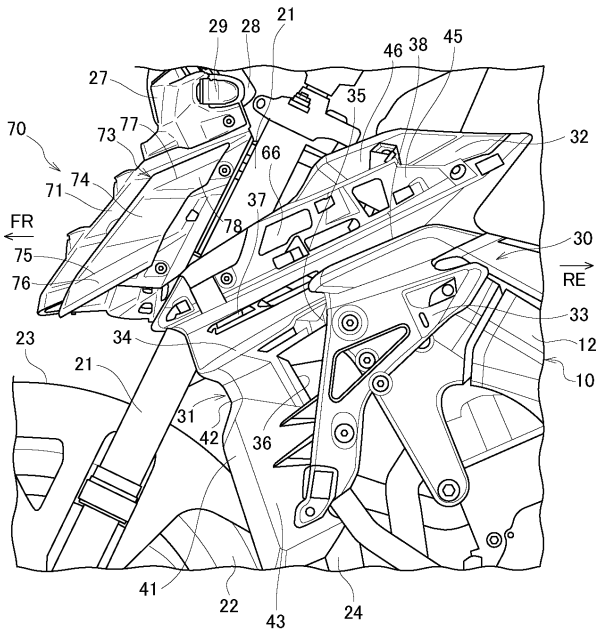
【図 2】



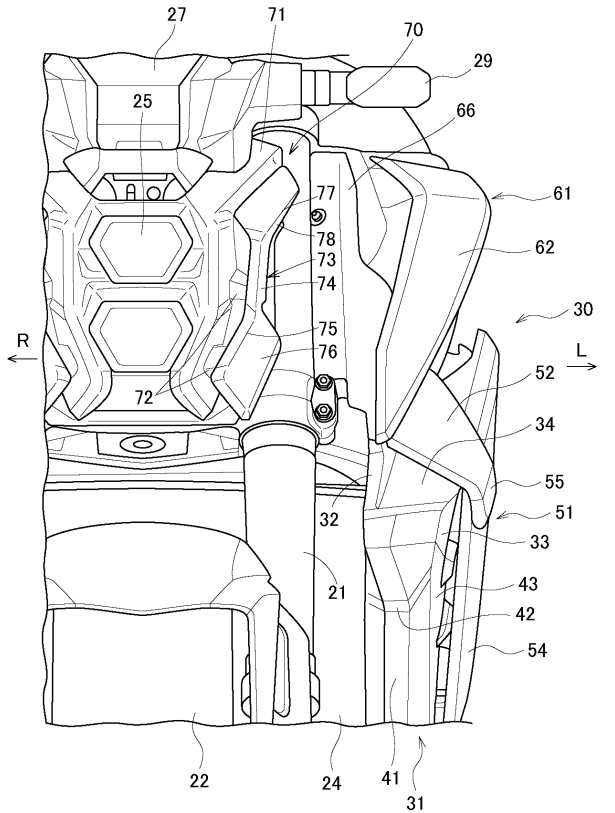
10

20

【図 3】



【図 4】

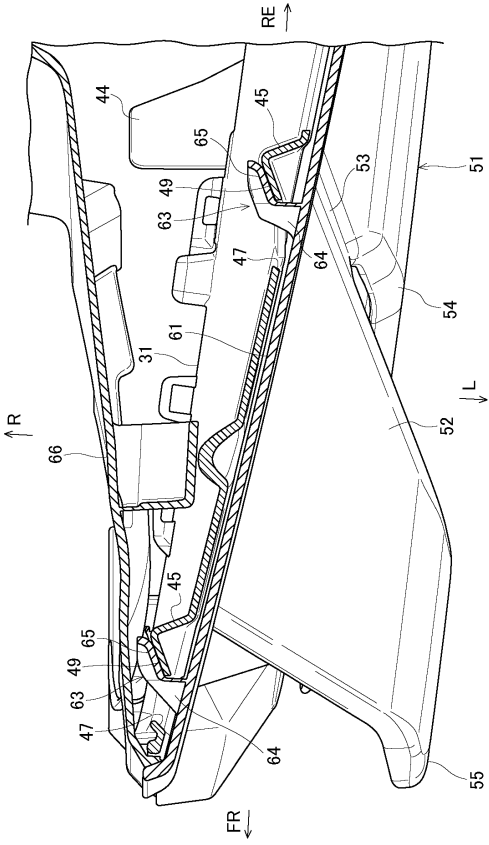


30

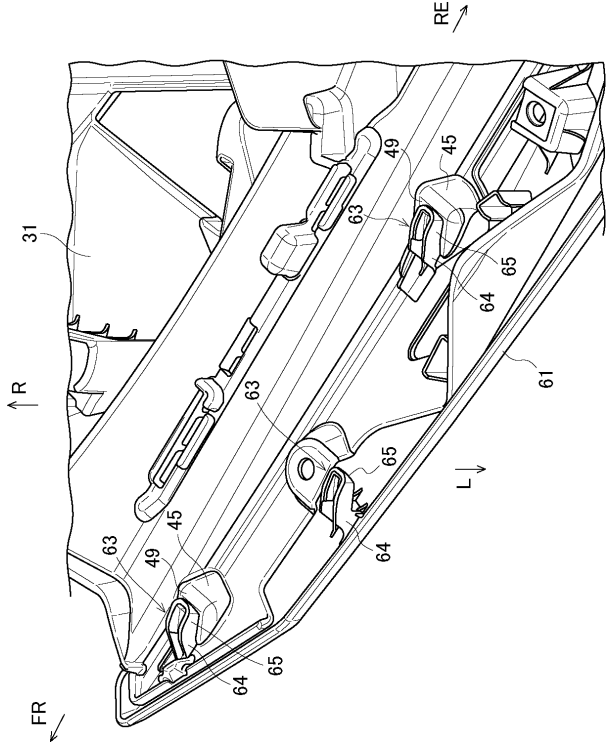
40

50

【図 5】



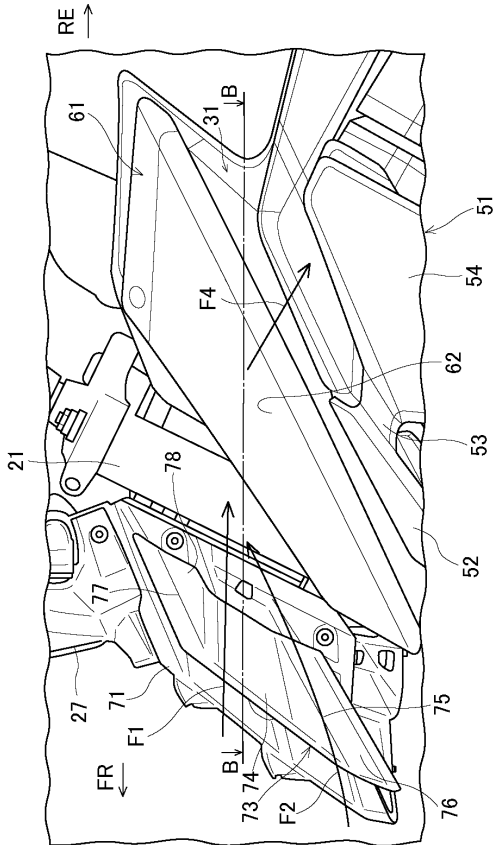
【図 6】



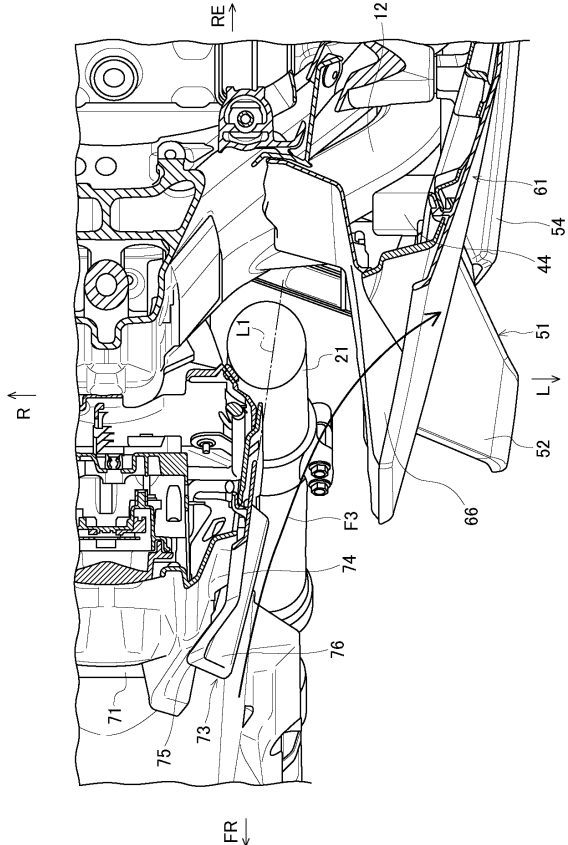
10

20

【図 7】



【図 8】



30

40

50

フロントページの続き

審査官 中川 隆司

- (56)参考文献 特開 2014 - 196097 (JP, A)
特開 2010 - 228553 (JP, A)
中国特許出願公開第 110015366 (CN, A)
米国特許出願公開第 2009 / 0008180 (US, A1)
- (58)調査した分野 (Int.Cl., DB名)
B 62 J 23 / 00
B 62 J 17 / 00
B 62 J 6 / 02