

公告本

附件 I

第 86119600 號專利申請案

中文說明書修正本(含申請專利範圍)

民國 91 年 3 月 修正

申請日期	86 年 12 月 23 日
案 號	86119600
類 別	B62K 11/02, 11/10

(以上各欄由本局填註)

A4
C4

91.3.22 修正
年 月 日 補充

499377

發明專利說明書

一、發明 新型名稱	中 文	速克達型車輛之車體骨架
	英 文	
二、發明 人創作	姓 名	(1) 中川光雄 (2) 星好 (3) 角野祐二
	國 籍	(1) 日本 (2) 日本 (3) 日本 (1) 日本國埼玉縣和光市中央一丁目四番一號 株式會社本田技術研究所內
	住、居所	(2) 日本國埼玉縣和光市中央一丁目四番一號 株式會社本田技術研究所內 (3) 日本國埼玉縣和光市中央一丁目四番一號 株式會社本田技術研究所內
三、申請人	姓 名 (名稱)	(1) 本田技研工業股份有限公司 本田技研工業株式會社
	國 籍	(1) 日本 (1) 日本國東京都港區南青山二丁目一番一號
	住、居所 (事務所)	
	代 表 人 姓 名	(1) 吉野浩行

(由本局填寫)

承辦人代碼：
大 類：
I P C 分類：

A6
B6

本案已向：

國（地區）：申請專利，申請日期：案號：，☐有 ☐無主張優先權

日本 1997 年 2 月 7 日 9-025038 ☒有主張優先權

有關微生物已寄存於：，寄存日期：，寄存號碼：

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁各欄)

裝 訂 線

經濟部智慧財產局員工消費合作社印製

五、發明說明(1)

【發明所屬之技術領域】

本發明係關於速克達型車輛之車體骨架，特別是關於具備有：頭管；和從該頭管朝後下方延伸的後方傾斜部；和朝下方突出彎曲且連接於前述後方傾斜部的後端之彎曲部；和從該彎曲部往後方延伸的踏板部之車體骨架。

【傳統的技術】

以往，例如日本特開平3-186492號公報所揭示的速克達型車輛，係在於與頭管一體鑄造成型的下骨架的後端，締結著一個經由鑄造成型的具備後部骨架的踏板部。

【發明所欲解決之課題】

然而，上述公報所揭示的骨架，不僅具有與車輛的全寬度幾乎相對應的寬度，且係將下骨架製作成朝下方開放的框形，並將其與下骨架的締結部，製作成具有與車輛的全寬度幾乎相對應的寬度，而且是朝後方逐漸地增加寬度的形狀。在於朝下方開放的框形身上設置踏板部，且爲了提高下骨架和後部骨架的締結部的結合強度，在於締結部的旁邊的下骨架和踏板部係分別設有補強肋。根據這種構造，從頭管至踏板部爲止的骨架構造的上下方向的剛性較高，因此，遇到路面的高低落差或者於不良路面時，加諸到車體骨架的外力很容易直接傳達到騎乘者身上，難以說是具有舒適的騎乘性。針對於這種缺失，如果僅是爲了降

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(2)

低上下方向的剛性而將補強肋的高度設定成較低的話，則又將對於抗扭轉剛性造成不良影響。

本發明係有鑒於以上的情事而開發完成者，目的係在於提供可很容易吸收外力而可提高騎乘的舒適性的速克達型車輛的車體骨架。

【用以解決課題之手段】

爲了達成上述目的，本案的申請專利範圍的請求項1所述的發明係針對於具備有：頭管；和從該頭管朝後下方延伸的後方傾斜部；和朝下方突出彎曲且連接於前述後方傾斜部的後端之彎曲部；和從該彎曲部往後方延伸的踏板部之速克達型車輛之車體骨架，其特徵爲：將頭管；以及由單一個或由複數個骨架要素所分別構成的後方傾斜部；彎曲部以及踏板部予以一體形成，而且各骨架要素的橫斷面形狀係形成在上方呈開口的溝形。

根據這種構成方式，用來構成後方傾斜部、彎曲部以及踏板部的各骨架要素分別是具有上方呈開口的溝形的橫斷面形狀，藉此，當車輛行駛時的外力作用到車體骨架的時候，各骨架要素的兩側部將會以改變上部開口面積的方式發生撓曲，而可達到吸收上述的外力之作用，因此可極力地抑制外力直接作用到騎乘者身上，達成提高騎乘舒適性之目的。

此外，根據本案的申請專利範圍的請求項2所述的發明係除了上述請求項1所述的發明的構成方式之外，又將

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(3)

前述彎曲部的上下方向的剛性設定成較之後方傾斜部以及踏板部的上下方向的剛性更低，藉此，外力將主要受到彎曲部所吸收，可以極力抑制因吸收外力所導致的車把的變位，並且可提高踏板部的剛性達到能夠防止踏板部的震動變大的程度，而且因為頭管、後方傾斜部以及踏板部係採用一體成型者，可很容易設定由頭管至踏板部為止的各個部位的剛性平衡。

根據本案的申請專利範圍的請求項3所述的發明係除了上述請求項2所述的發明的構成方式之外，為了將後方傾斜部以及踏板部的剛性設定成高於彎曲部的剛性，而在於構成後方傾斜部以及踏板部的骨架要素的至少其中一部份分別設有補強肋，藉此可很容易形成：因補強肋而使得後方傾斜部以及踏板部的剛性較大，彎曲部的剛性較小的構造。

根據本案的申請專利範圍的請求項4所述的發明係除了上述請求項3所述的發明的構成方式之外，藉由將前述各補強肋分別大致沿著與前述頭管的軸線呈平行的平面來形成，藉此，只要利用以沿著頭管的軸線方向作為開模方向的簡單模具構造，即可將從頭管至踏板部為止的附有補強肋的骨架予以一體成型。

根據本案的申請專利範圍的請求項5所述的發明係除了上述請求項2所述的發明的構成方式之外，為了將後方傾斜部以及踏板部的剛性設定成高於彎曲部的剛性，而將沿著後方傾斜部以及踏板部的上下方向的橫斷面形狀上的

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(4)

上下長度設定成：較之沿著彎曲部的上下方向的橫斷面形狀上的上下長度更大，藉此可很容易形成：因補強肋而使得後方傾斜部以及踏板部的剛性較大，彎曲部的剛性較小的構造。

【發明之實施形態】

茲根據附圖所示的本發明之一實施例來說明本發明的實施形態。

第1圖至第7圖係本發明之一實施例，第1圖係從斜前方觀察速克達型車輛的車體骨架時的立體圖；第2圖係車體骨架的側面圖；第3圖係將頭管配置成垂直狀態下的前部骨架的擴大側面圖；第4圖係從第3圖中的箭頭4的方向觀察時的平面圖；第5圖係沿著第4圖的5-5線的斷面圖；第6圖係沿著第4圖的6-6線的斷面圖；第7圖係沿著第4圖的7-7線的斷面圖。

在第1圖和第2圖中，這個速克達型車輛的車體骨架F係由前部骨架11和後部骨架12互相締結而成的。

前部骨架11係具有：頭管13；和由該頭管13朝後下方延伸的後方傾斜部14；和朝下方突出彎曲且一體地連結在前述後方傾斜部14的後端的彎曲部15；和由該彎曲部15朝後方延伸的踏板部16；和一體地設在踏板部16的後端的橫置構件部17，係利用例如：鋁合金之類的輕金屬，一體鑄造成型者。

後部骨架12係具備有：從上方觀察時，前方呈開放

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(5)

之被形成略 U 字形的骨架主部 1 2 a ; 和橫跨在該骨架主部 1 2 a 的靠近前部的兩側之間的前部補強骨架部 1 2 b ; 和橫跨在該骨架主部 1 2 a 的靠近後部的兩側之間的後部補強骨架部 1 2 c , 係利用例如: 鋁合金之類的輕金屬, 一體鑄造成型者。

而且在於後部骨架 1 2 上的骨架主部 1 2 a 的前端部兩側係利用複數個螺栓 1 8 … 以及螺帽 1 9 … 被鎖緊固定在前部骨架 1 1 的後端部兩側, 也就是橫置構件部 1 7 的兩側, 這種鎖緊固定到前部骨架 1 1 的鎖緊固定狀態, 將使得後部骨架 1 2 保持成向後上方傾斜的姿勢。

在前部骨架 1 1 的頭管 1 3 , 係以可轉向自如的方式支承著一個前叉 2 2 , 該前叉 2 2 的上端係具備一個轉向用的車把 2 1 , 而在該前叉 2 2 的下端則是軸支著一個前輪 W F 。在前部補強骨架部 1 2 b 的旁邊的後部骨架 1 2 上的骨架主部 1 2 a , 係經由一個支軸 2 4 而連結著一個可在有限的範圍內進行上下擺動的連桿 2 3 , 由引擎和變速機所組成的動力單元 2 5 就是經由前述連桿 2 3 而懸吊在後部骨架 1 2 , 而在該動力單元 2 5 的後部則又軸支著一個後輪 W R 。在於一體地設於後部骨架 1 2 的後部補強骨架 1 2 c 上的托架 2 6 , 係連結著一個被設於動力單元 2 5 和後部骨架 1 2 之間的後避震器 2 7 的上端。

接下來, 請一併參考第 3 圖和第 4 圖, 前部骨架 1 1 上的後方傾斜部 1 4 係由: 在車體骨架 F 的寬度方向的中央部連結到頭管 1 3 的下部且朝後下方延伸的骨架要素

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(6)

1 4₁所構成的，該骨架要素 1 4₁係被形成具有：上方開放之呈 U 字形或 V 字形之類的溝形的橫斷面形狀。

接下來，請一併參考第 5 圖和第 6 圖，彎曲部 1 5 係由：第 1 至第 3 骨架要素 1 5₁、1 5₂、1 5₃所構成的，第 1 骨架要素 1 5₁係朝下方突出彎曲，且愈朝後方愈是從車體骨架 F 的寬度方向中心偏離到左側，且又呈一體地連結到前述骨架要素 1 4₁的下端部。第 2 骨架要素 1 5₂係朝下方突出彎曲，且愈朝後方愈是從車體骨架 F 的寬度方向中心偏離到右側，且又呈一體地連結到前述骨架要素 1 4₁的下端部。第 3 骨架要素 1 5₃係在車體骨架 F 的寬度方向中央部，朝下方突出彎曲，且又呈一體地連結到前述骨架要素 1 4₁的下端部。各骨架要素 1 5₁~1 5₃分別都被形成具有：上方開放之呈 U 字形或 V 字形之類的溝形的橫斷面形狀。

接下來，請參考第 7 圖，踏板部 1 6 係由：第 1 至第 3 骨架要素 1 6₁、1 6₂、1 6₃所構成的，第 1 骨架要素 1 6₁係沿著車體骨架 F 的前後方向一體地連結於彎曲部 1 5 上的第 1 骨架要素 1 5₁的後端部；第 2 骨架要素 1 6₂係沿著車體骨架 F 的前後方向一體地連結於彎曲部 1 5 上的第 2 骨架要素 1 5₂的後端部；第 3 骨架要素 1 6₃係沿著車體骨架 F 的前後方向一體地連結於第 1 和第 2 骨架要素 1 6₁、1 6₂的前端部。各骨架要素 1 6₁~1 6₃分別都被形成具有：上方開放之呈 U 字形或 V 字形之類的溝形的橫斷面形狀。

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(7)

橫置構件部 1 7 係由：連結在踏板部 1 6 上的第 1 骨架要素 1 6₁ 的後端之後方延長部 1 7₁；和連結在踏板部 1 6 上的第 2 骨架要素 1 6₂ 的後端之後方延長部 1 7₂；以及連結在這兩個後方延長部 1 7₁、1 7₂ 之間的連結部 1 7₃ 所構成的。這兩個後方延長部 1 7₁、1 7₂ 係在於前、後端分別具有供締結後部骨架 1 2 的轂部 2 8…和 2 9…，且是形成上方開放的涵管形狀。如第 2 圖所示，在連結部 1 7₃ 係締結著一個供以安裝未圖示的腳架的托架 3 0。

在這種前部骨架 1 1 中，各骨架要素 1 4₁、1 5₁～1 5₃、1 6₁～1 6₃ 以及後方延長部 1 7₁、1 7₂ 雖然都是形成上方開放之橫斷面形狀，但是考慮到前部骨架 1 1 以鋁合金鑄造成型時的開模的容易性起見，各骨架要素 1 4₁；1 5₁～1 5₃；1 6₁～1 6₃ 以及後方延長部 1 7₁、1 7₂ 的兩側，都被形成爲：愈往上方寬度愈大的略傾斜狀。

此外，在前部骨架 1 1 中，彎曲部 1 5 的上下方向的剛性係設定成較之後方傾斜部 1 4 以及踏板部 1 6 的上下方向的剛性更低，爲了要以這種方式來設定剛性，在後方傾斜部 1 4 的骨架要素 1 4₁ 上，設有三個補強肋 3 1、3 2、3 3，且在踏板部 1 6 上的第 1 和第 2 骨架要素 1 6₁、1 6₂ 上，分別設有三個補強肋 3 4、3 5、3 6。也就是，補強肋 3 1 係被形成朝前方側開放之略 V 字形，且被設於骨架要素 1 4₁ 的前部；補強肋 3 2 係被形成略

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(8)

X 字形，且被設於橫跨骨架要素 1 4₁ 的中間部到後方側之間；補強肋 3 3 係被形成朝左右方向延伸且被設在骨架要素 1 4₁ 的後端。而踏板部 1 6 的第 1 和第 2 骨架要素 1 6₁、1 6₂ 上之對應於第 3 骨架要素 1 6₃ 的兩端的位置處，係設有一對補強肋 3 4、3 5，該補強肋 3 4、3 5 係分別位於該第 3 骨架要素 1 6₃ 的長軸方向延長線上。而且在於第 1 和第 2 骨架要素 1 6₁、1 6₂ 的長軸方向中間部，設有一個沿著車體骨架 F 的寬度方向的補強肋 3 6。而橫置構件部 1 7 的後方延長部 1 7₁、1 7₂ 的前、後端的轂部 2 8、2 9 也又同時兼具作為補強肋的功能，該橫置構件部 1 7 的上下方向的剛性也被設定成較之彎曲部 1 5 的上下方向的剛性更高。

而且各補強肋 3 1 ~ 3 6 係大致上沿著頭管 1 3 的軸線的平面來形成，轂部 2 8、2 9 也被形成具有與頭管 1 3 的軸線大致平行的軸線。

進而，沿著後方傾斜部 1 4 的上下方向的橫斷面形狀上的上下長度 L₁（請參考第 5 圖）與沿著踏板部 1 6 的上下方向的橫斷面形狀上的上下長度 L₂（請參考第 7 圖）係被設定成大於沿著彎曲部 1 5 的上下方向的橫斷面形狀上的上下長度 L₃（請參考第 6 圖），藉由以這種方式來設定上下方向的長度 L₁、L₂、L₃，可使得彎曲部 1 5 的上下方向上的剛性較之後方傾斜部 1 4 和踏板部 1 6 的上下方向上的剛性更低。

然而，前部骨架 1 1 的各骨架要素 1 4₁、1 5₁ ~

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(9)

1 5₃、1 6₁~1 6₃以及後方延長部 1 7₁、1 7₂都被形成上方開放的溝形形狀，所以雨水有可能積滯在這些骨架要素 1 4₁、1 5₁~1 5₃、1 6₁~1 6₃以及後方延長部 1 7₁、1 7₂內，爲了要排出這種積滯的雨水，乃在前部骨架 1 1 設有：可與各骨架要素 1 4₁、1 5₁~

1 5₃、1 6₁~1 6₃以及後方延長部 1 7₁、1 7₂中的各隔間的最低部相通的排水孔 3 7、3 7'。

接下來，說明這種實施例的作用。當車輛行駛越過路面上的落差部或者行駛於不良路面時，如第 1 圖中的箭頭 A 所示，將有一個推力係由前輪 W F 經由前叉 2 2 將頭管 1 3 往斜後上方推壓；而且如第 1 圖中的箭頭 B 所示，將有一個推力係由後輪 W R 經由後避震器 2 7 以及後部骨架 1 2 將前部骨架 1 1 往斜前上方推壓；而且如第 1 圖中的箭頭 C 所示，因爲坐墊上的騎乘者的體重的作用，而有一個力量將前部骨架 1 1 沿著支軸 2 4 的外周向下方按壓，也就是同時有這三種外力一起作用在前部骨架 1 1，此時，如果前部骨架 1 1 的上下方向的剛性較高的話，外力很容易直接傳達到騎乘者，無法獲得良好的騎乘舒適性。因此，藉由將用以構成前部骨架 1 1 中的後方傾斜部 1 4、彎曲部 1 5 以及踏板部 1 6 的各骨架要素 1 4₁；1 5₁~1 5₃；1 6₁~1 6₃分別採用具有向上開口的溝形的斷面形狀的骨架要素，即可讓各各骨架要素 1 4₁；1 5₁~1 5₃；1 6₁~1 6₃的兩側部發生撓曲而改變上部開口的面積。此時，各骨架要素 1 4₁；1 5₁~1 5₃；1 6₁

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(10)

~ 1 6₃的兩側，係形成愈往上方寬度愈大的略為傾斜，所以各骨架要素 1 4₁； 1 5₁ ~ 1 5₃； 1 6₁ ~ 1 6₃的兩側將會以擴大其上端的開口部的面積之方式發生撓曲，而吸收上述的外力，使得前述外力主要受到彎曲部 1 5 所吸收。藉此，可利用其上下方向的變形來吸收外力，而能夠極力地抑制車把 2 1 的變位，而且又能夠提高踏板部 1 6 的剛性達到可防止踏板部的振動變大的程度。此外，因為頭管 1 3、後方傾斜部 1 4、彎曲部 1 5、踏板部 1 6 以及橫置構件部 1 7 係一體鑄造成型的，所以可很容易設定由頭管 1 3 至橫置構件部 1 7 為止的各個部位的剛性平衡。

此外，在設定前述的上下方向上的剛性差異時，可在較彎曲部 1 5 更前方側的後方傾斜部 1 4 的骨架要素 1 4₁上設置補強肋 3 1 ~ 3 3；且在較彎曲部 1 5 更後方側的踏板部 1 6 上的第 1 和第 2 骨架要素 1 6₁、1 6₂上分別設置三個補強肋 3 4 ~ 3 6，而能夠很容易就形成利用補強肋 3 1 ~ 3 6 將後方傾斜部 1 4 和踏板部 1 6 的剛性製作成較大，將彎曲部 1 5 的剛性製作成較小的構造。

此外，又將後方傾斜部 1 4 以及踏板部 1 6 之沿著上下方向的橫斷面形狀上的上下長度 L₁、L₂設定成大於彎曲部 1 5 之沿著上下方向的橫斷面形狀上的上下長度 L₃，藉此也可形成使彎曲部 1 5 的剛性變得較小的構造。

此外，將前述各補強肋 3 1 ~ 3 6 以及橫置構件部 1 7 上的轂部 2 8 …、2 9 …係大致上沿著與頭管 1 3 的

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (11)

軸線呈平行的平面來分別形成，所以只要利用以沿著頭管 1 3 的軸線的方向來作為開模方向的簡單的鑄模構造，就可很容易鑄造成型出從頭管 1 3 至橫置構件部 1 7 為止之附帶有補強肋的前部骨架 1 1。

說明藉由如以上的實施例所進行的車體骨架的剛性測試結果的一例。已知騎乘者為了獲得騎乘舒適性，需要調整車體骨架的剛性。

例如如鋁角剖面難以撓曲（剛性高）的情形，轉動方向盤對體重移動的旋轉操作變的過敏，使騎乘者的操作變成困難。

而且，如車體骨架為細的鐵管車體骨架者，易撓曲（剛性低）的車體骨架有旋轉不穩定搖晃的傾向。

因此，為了獲得快適的騎乘舒適性，車體骨架需要適度的〔撓曲〕。

顯示此撓曲的數值有求出扭轉車體骨架時的扭轉中心。

此扭轉中心的理想值（圖 8 的 X）係試作幾個車體骨架的剛性不同的車體骨架，由實際走行試驗的結果求得。

本實施例的速克達的情形其理想值 X 為 4 5 0 m m。

相對於此，在連結部前方的踏板部的橫剖面形狀形成朝下方開口的溝槽形的車體骨架係比此值還少 7 0 m m，無法獲得所需的〔撓曲〕。

但是，在連結部前方的踏板部的橫剖面形狀形成朝上方開口的溝槽形的車體骨架，其扭轉中心大約為 4 5 0

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(12)

m m 與理想值 X 一致，故可獲得適度的〔撓曲〕。

以上，雖然是詳述本發明的實施例，但是本發明並不侷限在上述實施例，只要在不超脫本案的申請專利範圍所述的發明的範圍內，當然亦可進行各種的設計上的變更。

例如在上述實施例當中，雖然係將前部骨架 1 1 製作成一體的方式具有橫置構件部 1 7，但是本發明也可以適用在將前部骨架 1 1 製作成僅包含從頭管 1 3 至踏板部 1 6 為止的例子。此外，本發明亦可適用於將從頭管 1 3 至踏板部 1 6 為止的前部骨架 1 1，利用塑膠材料射出成型方式來形成者。

【發明之效果】

根據本案的請求項 1 所述的發明，各骨架要素的兩側部將會以改變上部開口面積的方式發生撓曲，而可達到吸收上述的外力之效果，因此可極力地抑制外力直接作用到騎乘者身上，以提高騎乘舒適性。

根據本案的請求項 2 所述的發明，外力主要將被彎曲部所吸收，所以可極力地抑制因吸收外力所導致的車把的變位，同時又可提高踏板部的剛性達到可防止踏板部的振動變大的程度，而且可很容易設定由頭管至踏板部為止的各個部位的剛性平衡。

根據本案的請求項 3 和請求項 5 所述的發明，可很容易形成利用補強肋來將後方傾斜部和踏板部的剛性製作成較大，而將彎曲部的剛性製作成較小的構造。

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (13)

根據本案的請求項 4 所述的發明，只要利用以沿著頭管的軸線的方向來作為開模方向的簡單的鑄模構造，就可很容易一體成型鑄造出從頭管至踏板部為止之附帶有補強肋的骨架。

【圖面之簡單說明】

第 1 圖係從斜前方觀察速克達型車輛的車體骨架時的立體圖。

第 2 圖係車體骨架的側面圖。

第 3 圖係將頭管配置成垂直狀態下的前部骨架的擴大側面圖。

第 4 圖係從第 3 圖中的箭頭 4 的方向觀察時的平面圖。

第 5 圖係沿著第 4 圖的 5 - 5 線的斷面圖。

第 6 圖係沿著第 4 圖的 6 - 6 線的斷面圖。

第 7 圖係沿著第 4 圖的 7 - 7 線的斷面圖。

第 8 圖係車體骨架的理想的扭轉距離 X 的說明圖。

第 9 圖係扭轉中心的說明圖。

【圖號說明】

1 3：頭管

1 4：後方傾斜部

1 4₁：1 5₁、1 5₂、1 5₃；1 6₁、1 6₂、

1 6₃：骨架要素

1 5：彎曲部

1 6：踏板部

五、發明說明 (14)

2 7 : 後避震器

3 1 ~ 3 6 : 補強肋

3 7 : 排水孔

F : 車體骨架

W F : 前輪

W R : 後輪

a : 接地點到扭轉中心的距離

b : 方向盤到扭轉中心的距離

若 b 對 a 越大，則對於施加於輪胎的外力，越容易由方向盤控制

c : 朝上方開口的 U 形骨架，扭轉中心在頭管下

4 5 0 m m (本發明的構造)

d : 朝下方開口的 U 形骨架，扭轉中心在頭管下

3 8 0 m m (引證案)

T : 扭轉中心

X : 理想的扭轉距離

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

裝

訂

四、中文發明摘要（發明之名稱：

速克達型車輛之車體骨架

本發明係關於速克達型車輛之車體骨架，其技術課題係針對於具備有：頭管；和從該頭管朝後下方延伸的後方傾斜部；和朝下方突出彎曲且連接於前述後方傾斜部的後端之彎曲部；和從該彎曲部往後方延伸的踏板部之速克達型車輛之車體骨架，將其設計成可很容易吸收外力以求提高騎乘舒適性。

本發明的解決課題之手段係：將頭管 1 3；以及由單一個或由複數個骨架要素 1 4₁；1 5₁、1 5₂、1 5₃；1 6₁、1 6₂、1 6₃所分別構成的後方傾斜部 1 4；彎曲部 1 5 以及踏板部 1 6 予以一體形成，而且各骨架要素 1 4₁；1 5₁、1 5₂、1 5₃；1 6₁、1 6₂、1 6₃的橫斷面形狀係形成在上方呈開口的溝形。

英文發明摘要（發明之名稱：

六、申請專利範圍 1

1 . 一種速克達型車輛之車體骨架，係具有低底面式踏板部之速克達型車輛，其特徵為：將頭管（13）、自前述頭管（13）朝後垂延伸的後方傾斜部（14）、朝下方突出彎曲且連接於前述後方傾斜部（14）的後端之彎曲部（15）、從該彎曲部（15）往後方延伸的踏板部予以一體形成的前骨架，與配設於其後方，懸架動力單元的後骨架分別獨立形成，將前骨架與後骨架的連接部當做踏板部後端位置，連接部前方的踏板部之橫剖面形狀係形成在上方呈開口的溝形。

2 . 如申請專利範圍第1項之速克達型車輛之車體骨架，其中將前述彎曲部（15）的上下方向的剛性設定成較之後方傾斜部（14）以及踏板部（16）的上下方向的剛性更低

3 . 如申請專利範圍第2項之速克達型車輛之車體骨架，其中為了將後方傾斜部（14）以及踏板部（16）的剛性設定成高於彎曲部（15）的剛性，而在於構成後方傾斜部（14）以及踏板部（16）的骨架要素（14₁；16₁～16₃）的至少其中一部份（14₁；16₁、16₂）上，分別設有補強肋（31、32、33、34、35、36）。

4 . 如申請專利範圍第3項之速克達型車輛之車體骨架，其中前述各補強肋（31～36）係分別被形成在於大致沿著與前述頭管（13）的軸線成平行的平面上。

5 . 如申請專利範圍第2項之速克達型車輛之車體骨

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

六、申請專利範圍 2

架，其中爲了將後方傾斜部（14）以及踏板部（16）的剛性設定成高於彎曲部（15）的剛性，而將沿著後方傾斜部（14）以及踏板部（16）的上下方向的橫斷面形狀上的上下長度設定成：較之沿著彎曲部（15）的上下方向的橫斷面形狀上的上下長度更大。

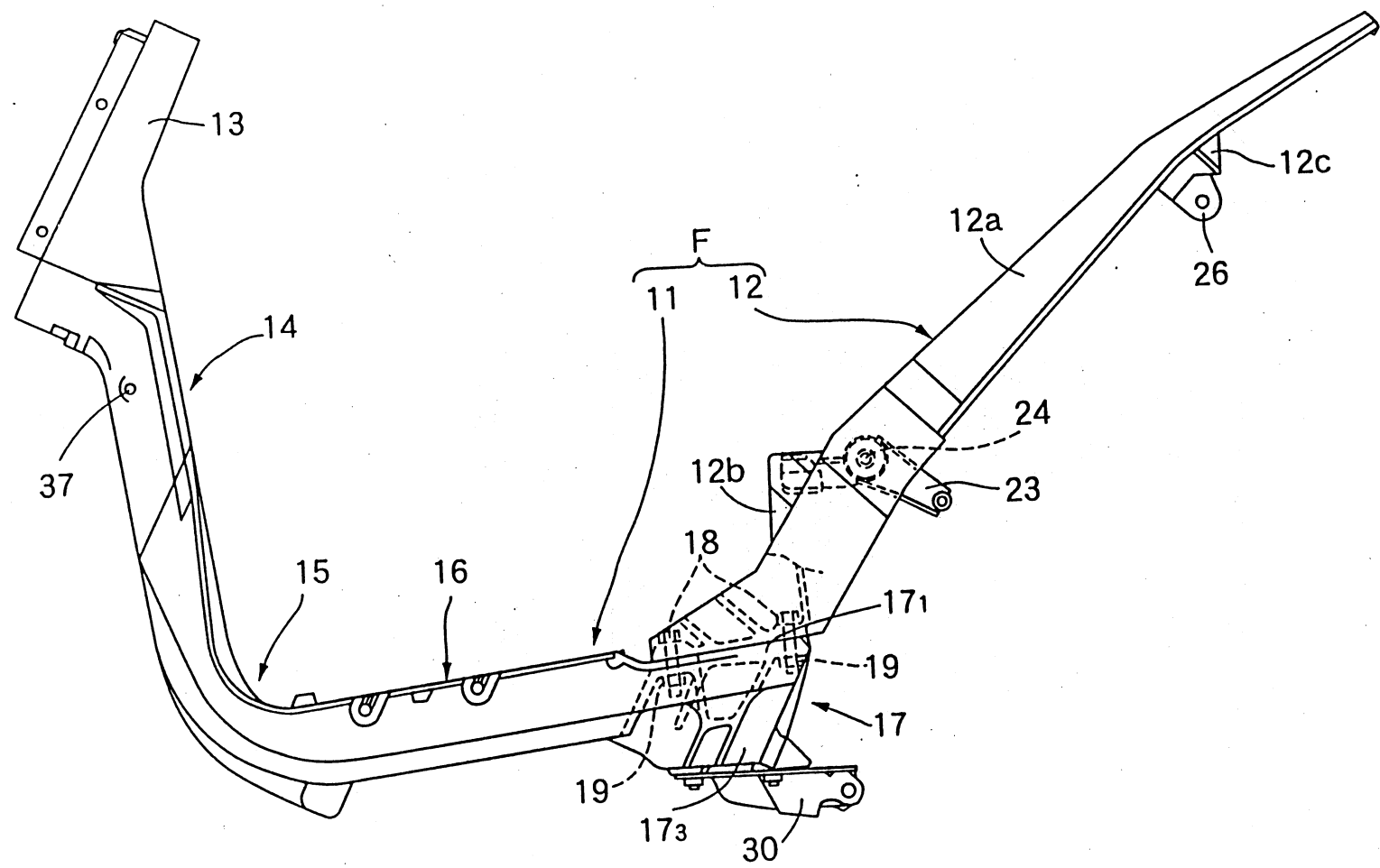
（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

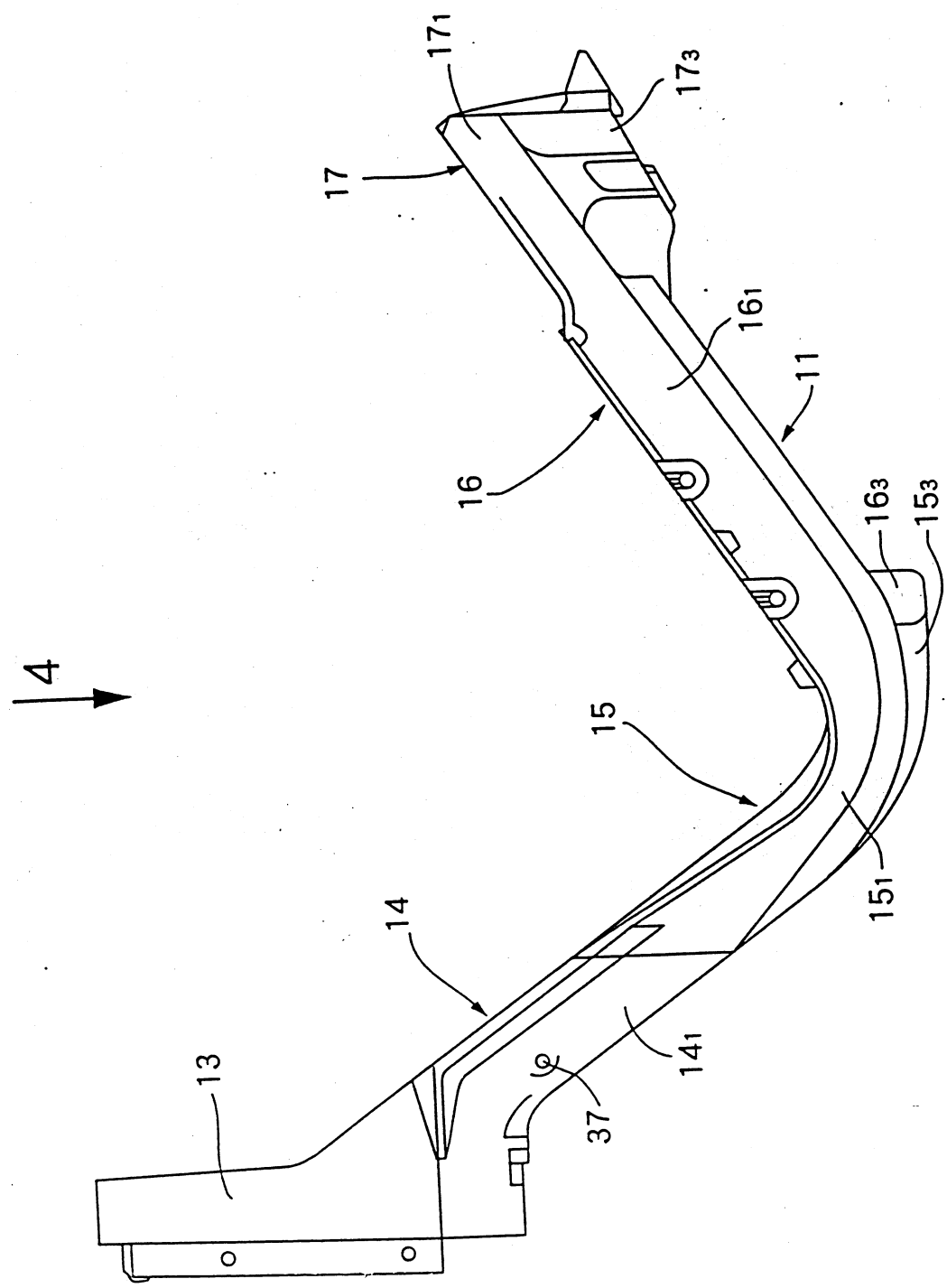
經濟部智慧財產局員工消費合作社印製



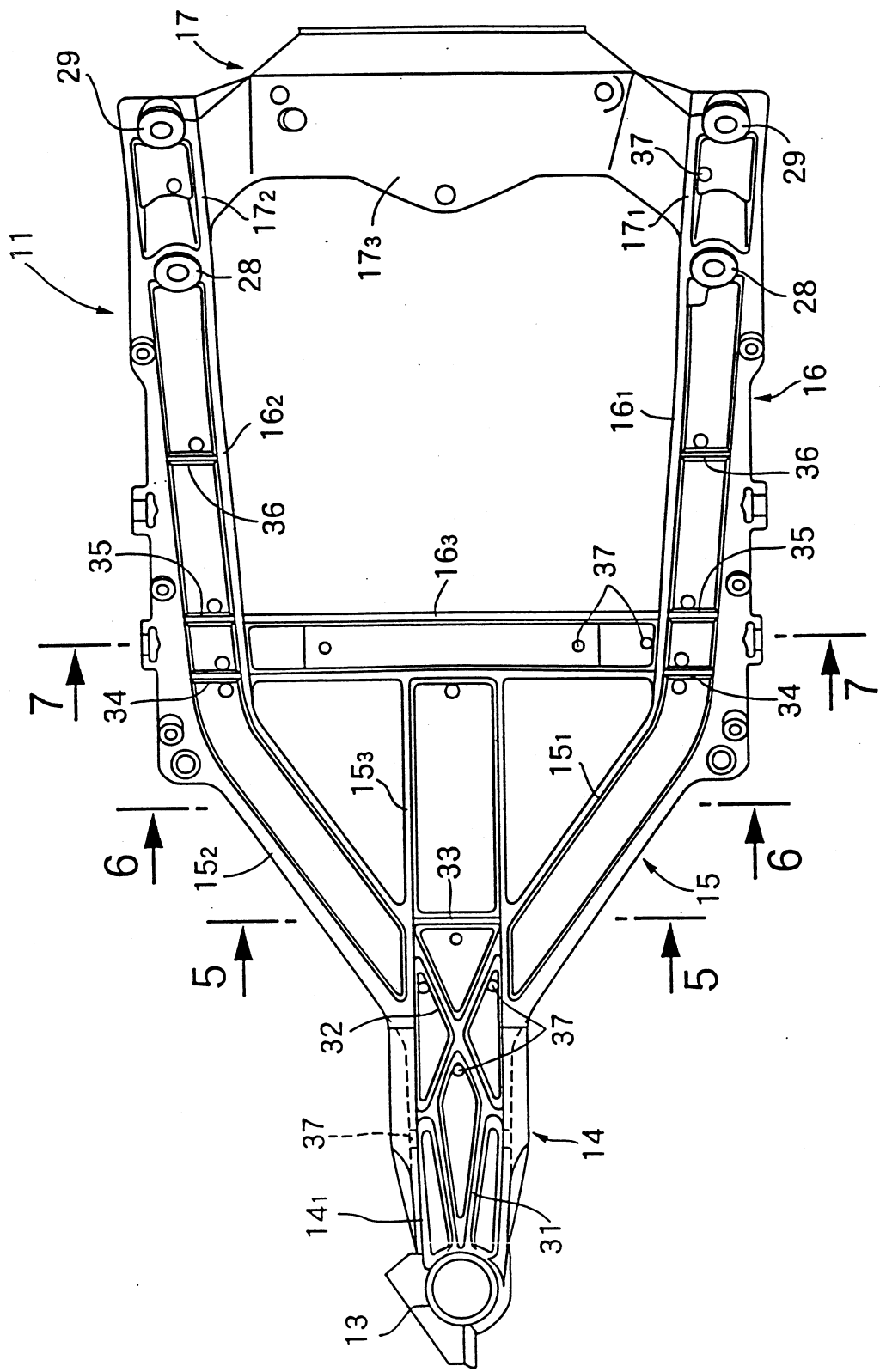
第 1 圖



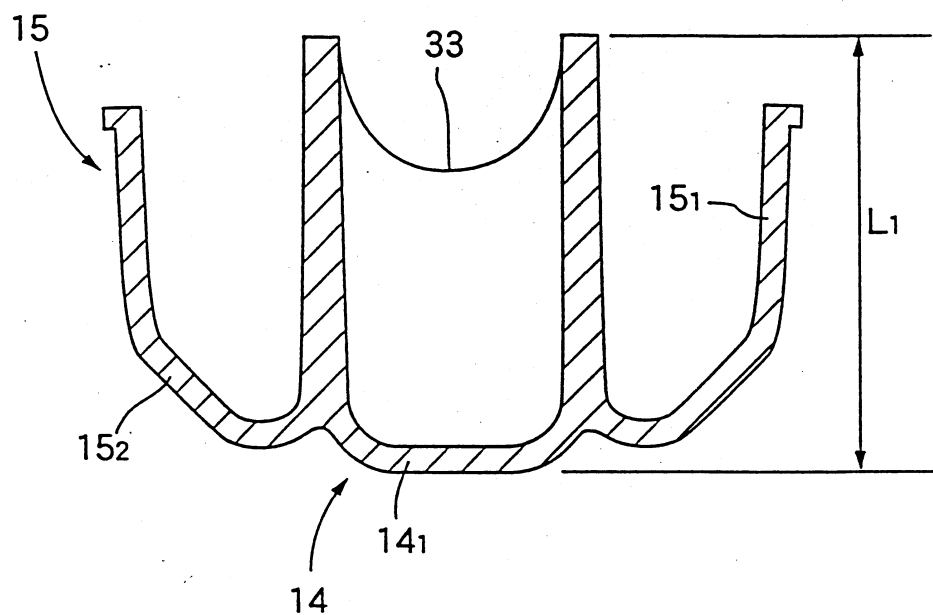
第 2 圖



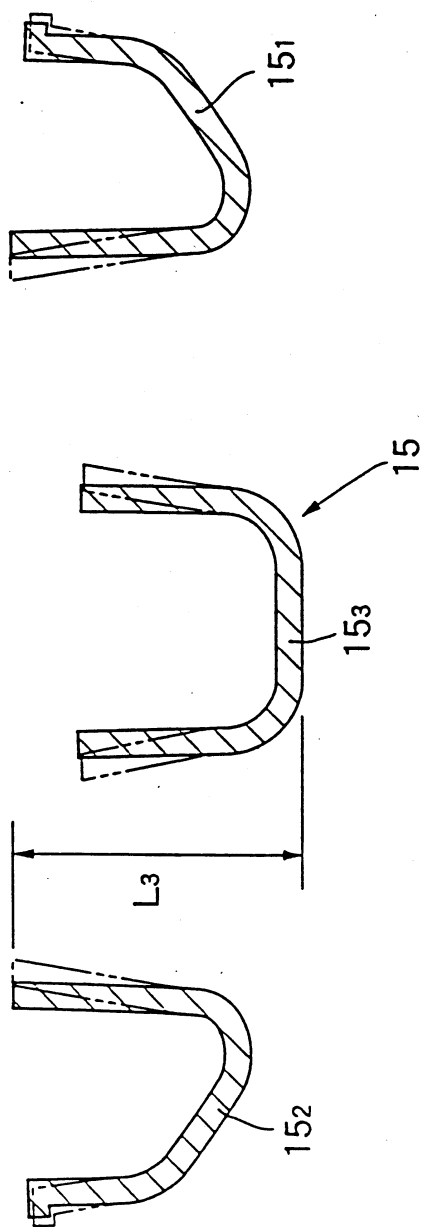
第 3 圖



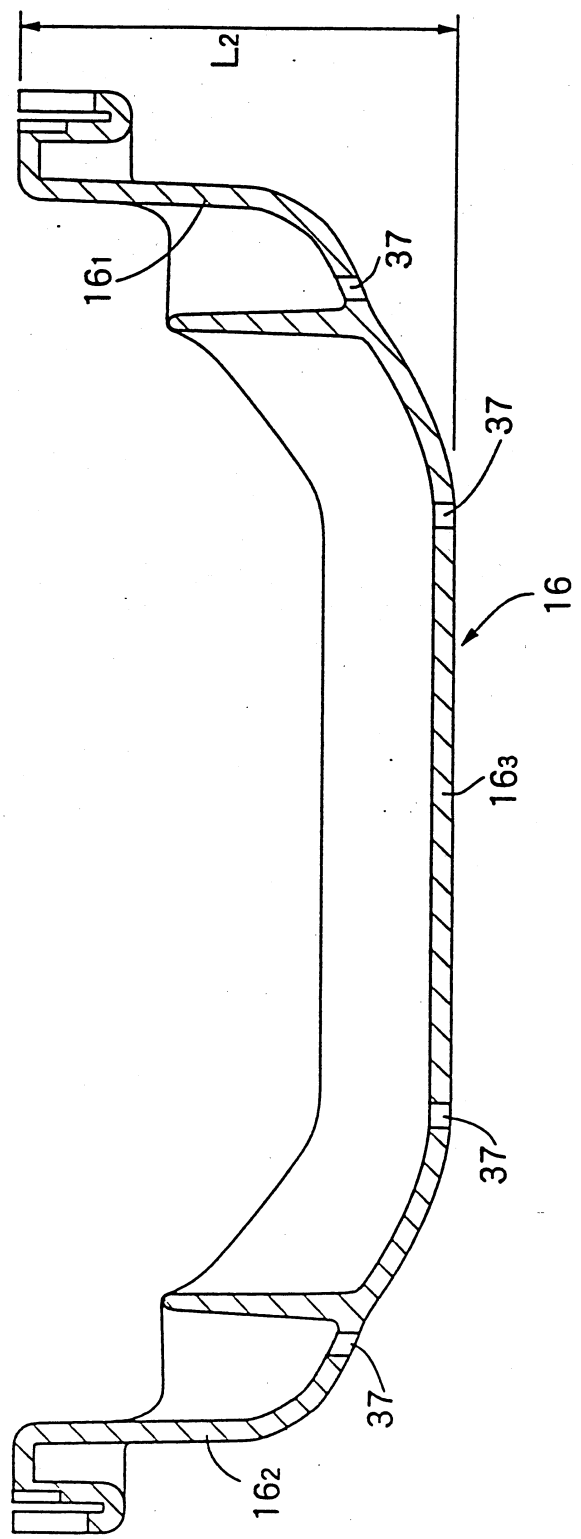
第 4 圖



第 5 圖

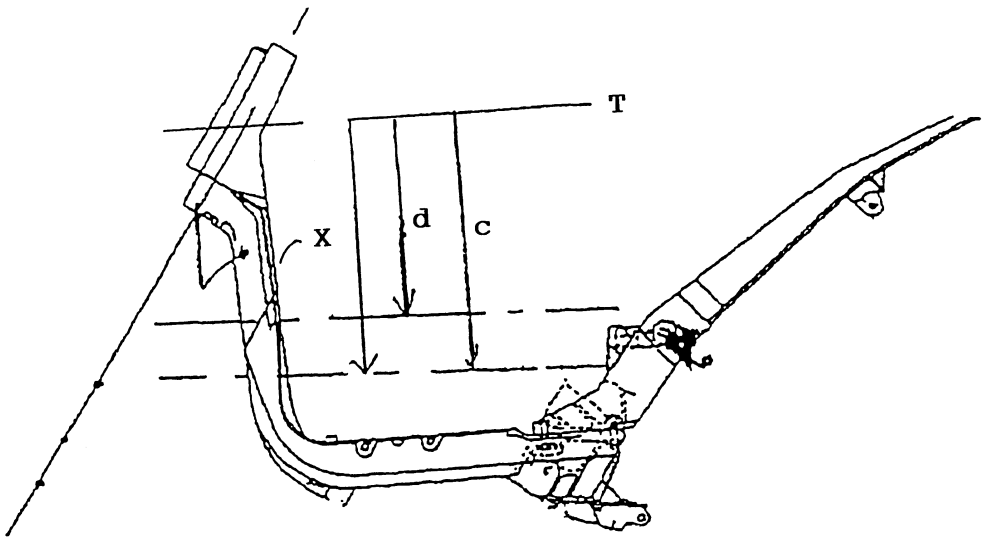


第6圖

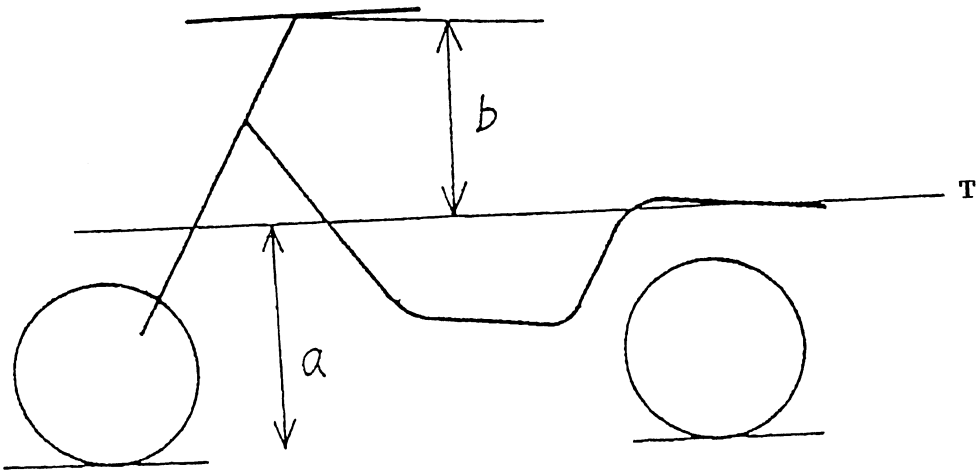


第 7 圖

91. 3. 22 修正
年 月 日 補充



第 8 圖



第 9 圖