[19]中华人民共和国国家知识产权局

[51]Int.Cl[6]
B62J 15/02

[12]发明专利说明书

[21] ZL 专利号 94115413.0

[45]授权公告日 1999 年 5 月 26 日

[11]授权公告号 CN 1043466C

[22]申请日 94.8.18 [24]颁证日 99.3.4
[21]申请号 94115413.0
[30]优先权
[32]93.8.31 [33]JP [31]240722/93
[73]专利权人 本田技研工业株式会社
地址 日本东京
[72]发明人 铃木均
[56]参考文献
FR2633890A 1990. 1.12 B62J15/02
审查员 25 00

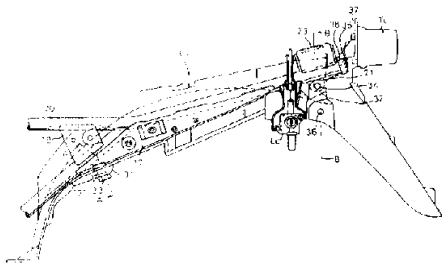
[74]专利代理机构 中国国际贸易促进委员会专利商标事务所
代理人 王礼华

权利要求书 1 页 说明书 6 页 附图页数 8 页

[54]发明名称 二轮摩托车后翼子板安装结构

[57]摘要

将后翼子板(30)置于左右一对座椅导轨 20 之间,同时,在后部左右一体 地形成突片状的临时紧固部 35,将其嵌合到左右座椅导轨 20 的各后端敞口 22 内,使后翼子板 30 的后部临时紧固到座椅导轨上,抬起前部用螺栓 33 将前侧安装部 31 安装到车身架侧上进而用螺栓 34 将后部的后侧安装部安装 到座椅导轨 20 上。在座椅导轨的后端部上设有盖罩 38,防止水进入。



ISSN1008-4274

权 利 要 求 书

1. 一种二轮摩托车后翼子板的安装结构，它包括一设在后轮上方的后翼子板以及取管状形式的座椅导轨，这些管状导轨顺车身的前后方向延伸，左右一对，用来支承后翼子板，同时，这种座椅导轨在其后端部分是敞口的，此种安装结构的特征在于：在前述后翼子板的后部成整体地设置临时紧固部，其与座椅导轨后端部分的敞口内或外周部相配合。

说　明　书

二轮摩托车后翼子板安装结构

本发明涉及二轮摩托车后翼子板安装结构。

日本实用新型公报实公昭63—4708号公开了一种后翼子板的安装结构，其中，沿着背撑的与后翼子板前半部分相当部分的大致全长上，设有特殊的槽，使后翼子板前半部侧左右端部嵌合到该槽内，将后部通过一紧固件连接到设在座椅导轨之间的支承件上。

可是，由于此种后翼子板有较大的重量，当只有一名操作人员试图把它安装上时，就希望能为前面传统实例中所述，使此后翼子板的一端部用配合方式临时性地简单紧固住。但要是在车身架侧，例如在上述传统实例的背撑上设置一种特殊的配合结构时，在生产中则要求付出相当多的劳动量，而这是不希望的。因此，本发明的目的在于解决上述这样一种问题。

为了解决上述问题，本发明的二轮摩托车的后翼子板安装结构包括一设在后轮上方的后翼子板，以及取管状形式的座椅导轨，这些管状件顺车身的前后方向延伸，左右各一对，用来支承在上面的后翼子板，而这种座椅导轨在其后端部分是敞口的，此安装结构的特征

在于：在此后翼子板的后部上成整体地设置有临时性紧固部，用以配合到座椅导轨后端部分的敞口内或与此后端部分的外周部相配合。

为了安装上后翼子板，首先将它的后部插在左与右座椅导轨之间，而同进入到座椅导轨后端部分敞口内或与此后端部分的外周部相配合的临时紧固部相结合。结果使得后翼子板的后部侧暂时紧固在座椅导轨上，因此，若将前部安装部固定到车身架侧，就能完成后翼子板的安装。

附图表示了本发明的实施例，其中：

图 1 是应用了本发明一实施例的二轮摩托车的整体侧视图；

图 2 是上述实施例的主要部分的放大侧视图；

图 3 是此实施例主要部分的平面图；

图 4 是沿图 2 中 A － A 线的放大剖面图；

图 5 是沿图 2 中 B － B 线的放大剖面图；

图 6 是此实施例主要部分的局部剖切的放大侧视图；

图 7 是此实施例主要部分的分解透视图；

图 8 是沿图 6 中 C － C 线截取的剖面及变型例的图；

图 9 是另一实施例的与图 7 相当的图；

图 10 是图 9 中之实施例的与图 8 相当的图；

图 11 是又一实施例的主要部分的图。

下面参照图 1 至 8 来描述本发明的实施例。图 1 是应用了本发明实施例的二轮摩托车的整体侧视图，前轮 1 是由支承着发动机 3

的车身架的前部上的前叉 2 所支承。

后轮 5 是通过后臂 4 支承在车身架的后部。燃油箱 6 支承在车身架的前部上，而座椅 7 则支承在车身架的后部。气化器 8 与空气滤清器 9 则连接到发动机 3 上。

车身架包括：一根车头管 10；一个主架 11，它从车头管 10 起，一边沿车身中央向下斜延，一边通过发动机 3 的上方向后延伸；一对左、右底架 12，通过发动机 3 下方朝后延伸；一对左、右下架 13，它们位于发动机 3 的后方，并在上下方向中连接着主架 11 与底架 12 后端部；座椅导轨 20，它们取管状形式，成左、右对设置，从后轮 5 的后端部向后并倾斜向上延伸；以及一对左、右背撑 14，它们连接着座椅导轨 20 的中间部与下架 13 的下部。在背撑 14 上安装有一个阶梯架 15。

后翼子板 30 支承在座椅导轨 20 之上，并在其顶部以座椅 7 覆盖。同时，在座椅 7 下方的车身两侧则用一对左、右后盖 40 覆盖，而在此左、右后盖 40 后端之间的座椅 7 的后部设置一后中心盖 50。空气滤清器 9 的左、右侧部则以一侧盖 60 覆盖。

图 2 与 3 分别是座椅导轨 20 与后翼子板 30，在它们安装到焊合在背撑 14 与座椅导轨 20 的增强托架 17（以后称为座椅导轨 20 侧）上时的侧视图与平面图。

后翼子板 30 对应后轮 5 的外周边弯曲，它的长度方向中央部被夹持在左、右座椅导轨 20 之间。安装后翼子板 30 时，是把形成在它

前部的左方与右方上的前侧安装部31以及形成在它后部的左方与右方上的后侧安装部32，分别用螺栓33与34安装到车身架侧上，同时以此后翼子板30的临时紧固部35与座椅导轨20的后端部相配合。

首先通过将螺栓33拧紧到焊接在增强托架17下部的撑杆171的焊装螺母172中，安装前侧安装部31．标号18指另一个增强托架。

另外，通过将螺栓34拧紧到形成在座椅导轨20的后端部分上且朝下突出的撑杆21的焊装螺母21a中安装后侧安装部32．图5中的标号36指一个用于通过后闪光灯WK的安装臂的孔。

上述临时紧固部35中之一以放大的尺寸示明于图6，同时在图7中示明了此种紧固部与座椅导轨20间的关系，此紧固部取上下拉长的扁平突起形式，从后翼子板30之后端壁37下部的左、右底壁37a向前延伸而整体成形，可以装配到座椅导轨20的后端敞口22内。

在后端敞口22中装配有盖罩38，使得临时紧固部35得以通过狭缝38a而装配到后端敞口22内，此狭缝38是事先以大致等同于临时紧固部35剖面形状的尺寸形成在盖罩38的中央部分处。应该注意到，这些盖罩不一定必须设置。

临时紧固部分35的剖面可取种种不同形状，如图8所示，除了表明本实施例的(a)外，还可以有圆形剖面的(b)和多边形剖面的(c)等等．并且，(b)与(c)的情形省略了盖罩38．

再来说明本实施例的作用．为了将后翼子板30安装到座椅导轨20侧，先将此后翼子板30如图2所示置放于左、右座椅导轨

20之间，然后在后翼子板30的后部侧上，首先将临时紧固部35配合到后端敞口22内。

由于后翼子板30能够通过上述操作临时紧固到座椅导轨20之上，所以可将后翼子板30的前端侧提高，以使前侧安装部31与撑杆171的焊装螺母172（图4）对准，而将螺栓33拧紧到此焊装螺母172中。然后让后侧安装部32与撑杆21的焊装螺母21a（图5）对准，并使螺栓34拧紧到焊装螺母21a中。

结果，尽管后翼子板30属较重的制品，但能由一名操作人员简便地安装到车身架侧上。此外，安装后的临时紧固部35能够用作为阻挡机构，即使螺栓34松动而脱落时，也能阻止后翼子板30的后部从座椅导轨20上掉落，同时此临时紧固部35借助盖罩38还能用作防止水进入后端敞口22内的构件。

图9与10示明了临时紧固部的另一实施例，此时的临时紧固部135呈管状形式，使得座椅导轨20的后端部20配合到此临时紧固部135之内。因此，在这种情形下，能获得一种更可靠地阻止水进入的构件。

图10中的(a)是这样一种状况下的剖面图，其中已配合有座椅导轨20的后端部，同时为(b)与(c)中所示，此临时紧固部135的剖

面形状可取(*b*)中的一正方形 135*b*,(*c*)中的一多边形 135*c*,或类似的其它几何构形。

应该注意到,要是临时紧固部 35 的底壁 137 形成为一种长或宽较座椅导轨 20 的直径为大的平板件,则即使在省除了盖罩 38 的条件下,也能获得一种阻止水进入的构件。在图 11 中,(*b*)乃是(*a*)中的 137*a* 从箭头标明的 *x* 方向看过去的视图。

根据本发明,由于与座椅导轨后端部的敞口内或外周边部相配合的临时紧固部是整体地形成于后翼子板的后部之上,因而当此后翼子板安装到座椅导轨上时,这一后翼子板的后部就能暂时性地紧固上。因此,尽管此后翼子板属一相当重的制品,也能仅由一名操作人员把它安装好。除此,由于此种临时紧固部能够与后翼子板整体形成,故不需要生产特殊部件,也不必增加部件的个数。另外,由于不需在座椅导轨侧设置特殊的构件,就使此种临时紧固部的制造变得容易。

再有,要是在后翼子板的后部上设有用于安装到座椅导轨侧的安装件,那么即使此安装件临时脱落,也不会使后翼子板从座椅导轨上掉下。

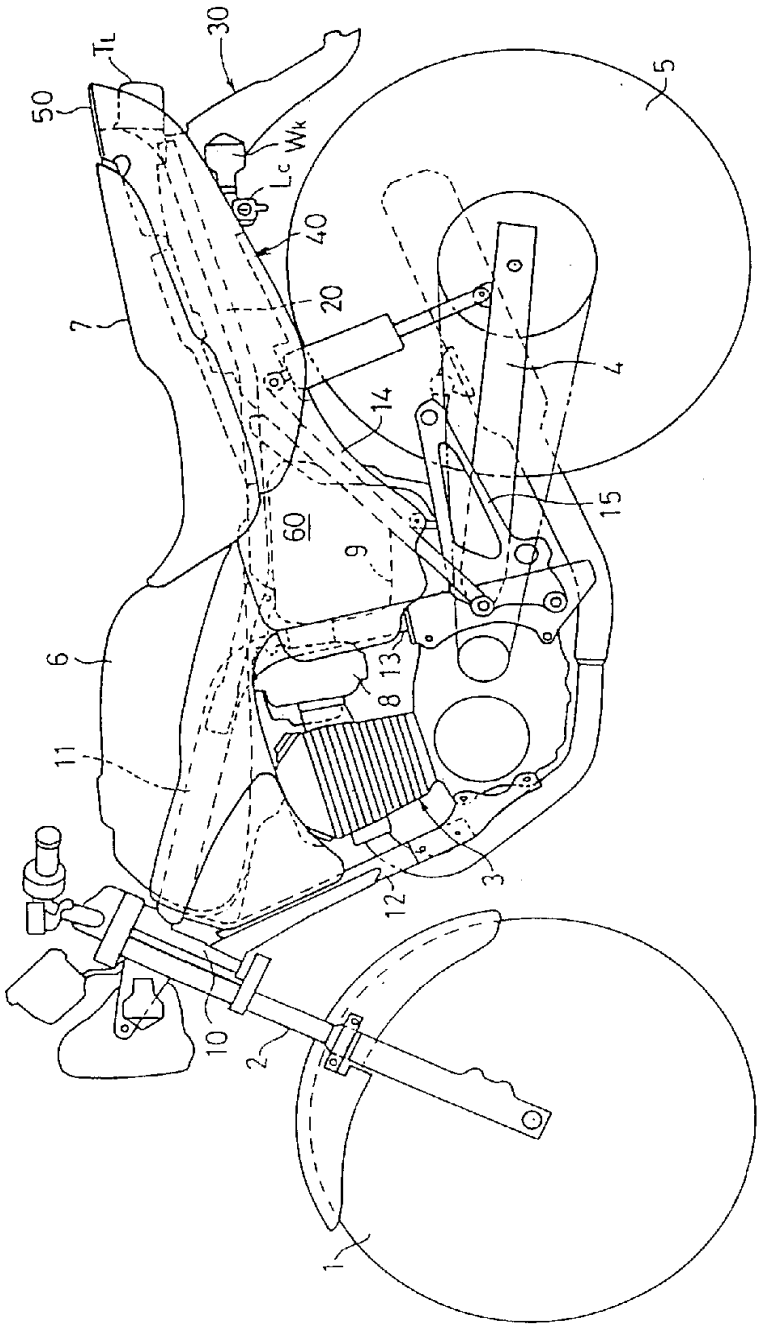


图 1

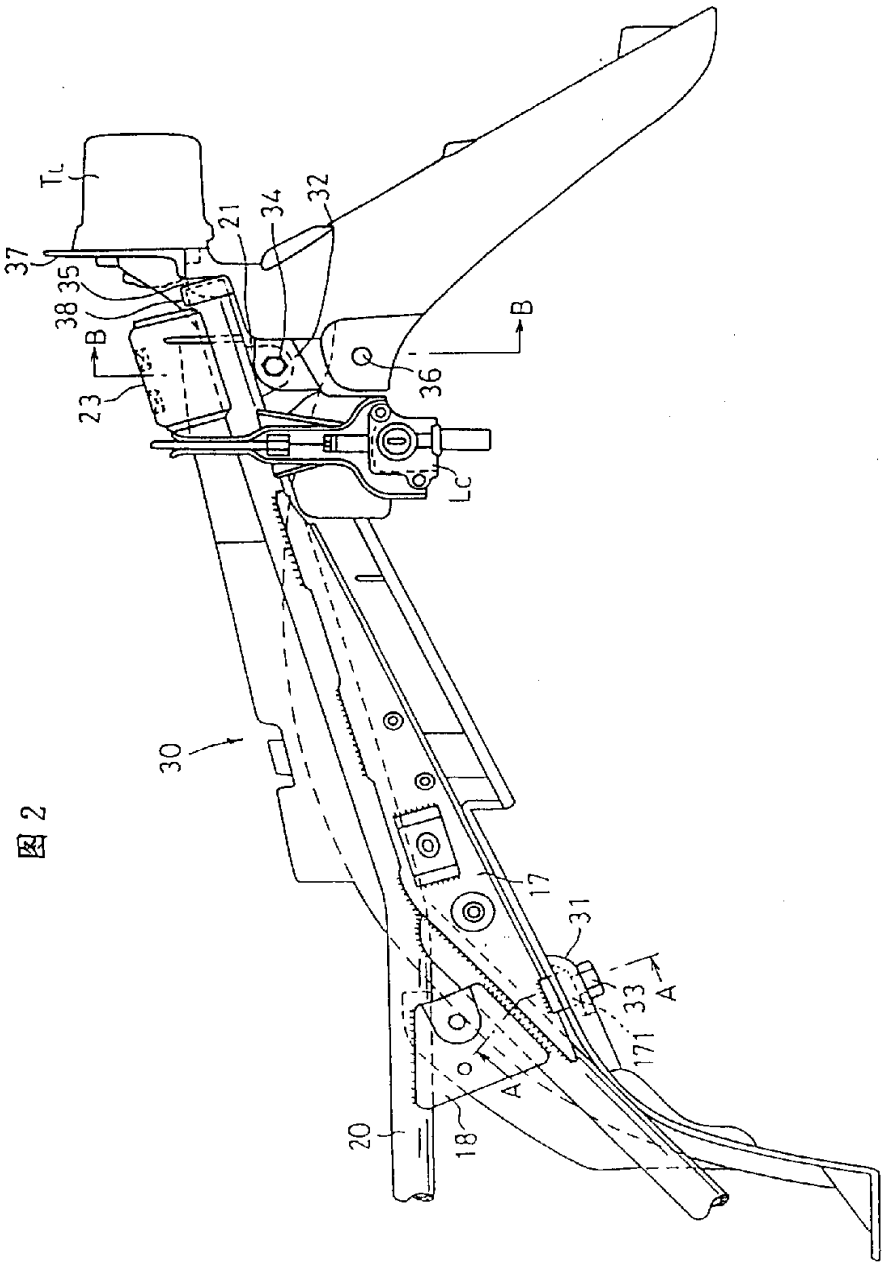


图 2

图 3

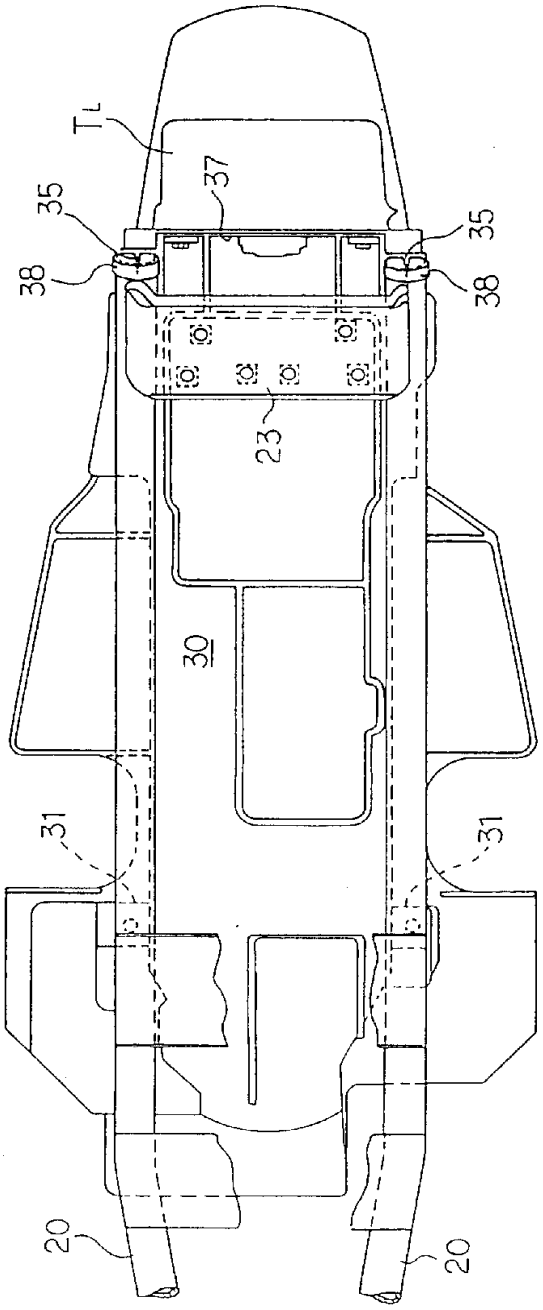


图 4

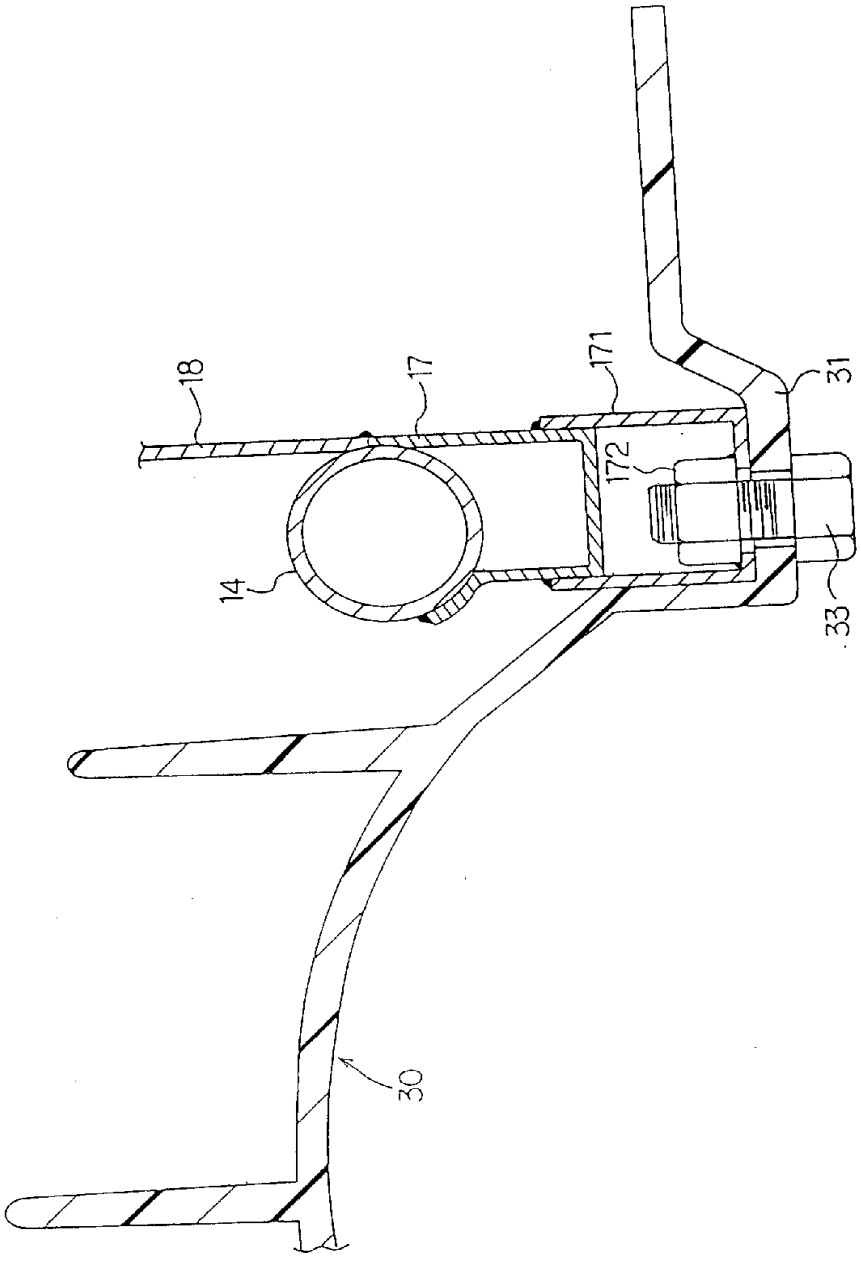


图 5

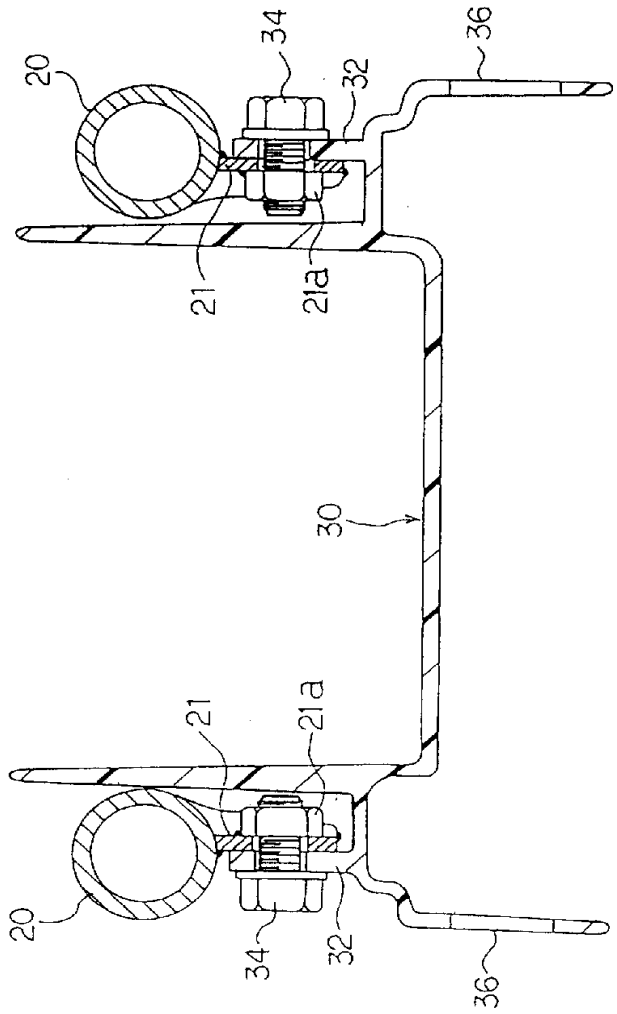


图 6

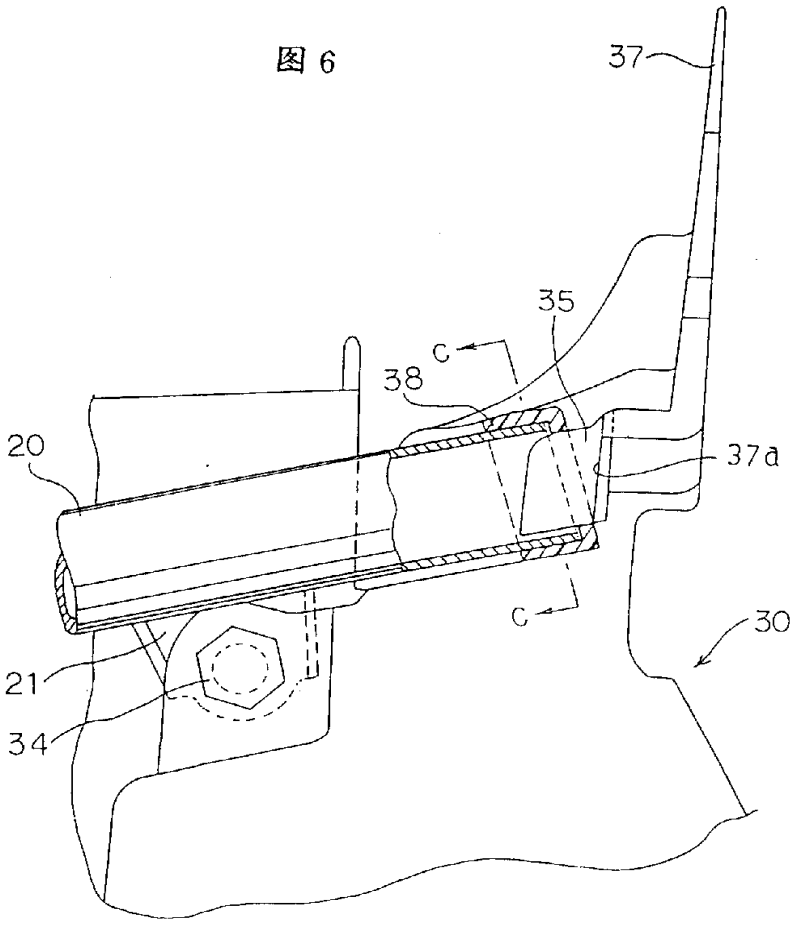


图 7

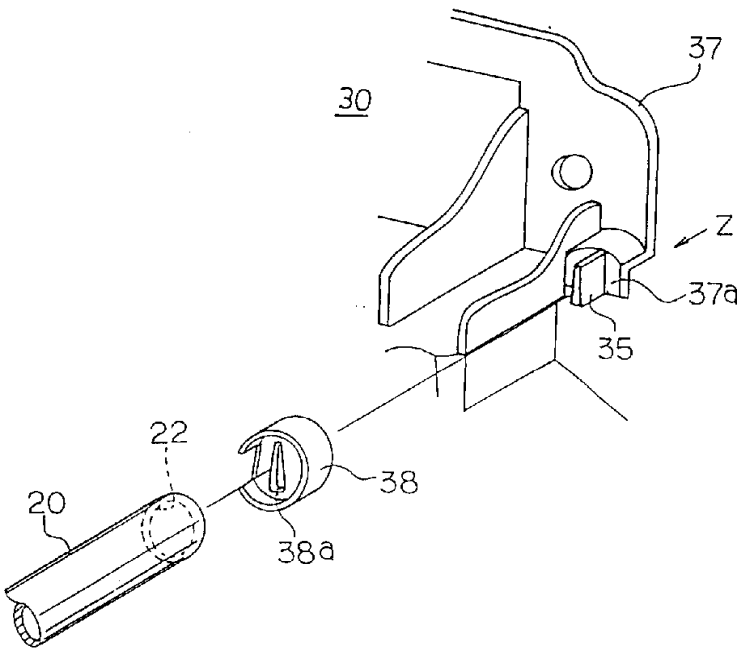


图 8

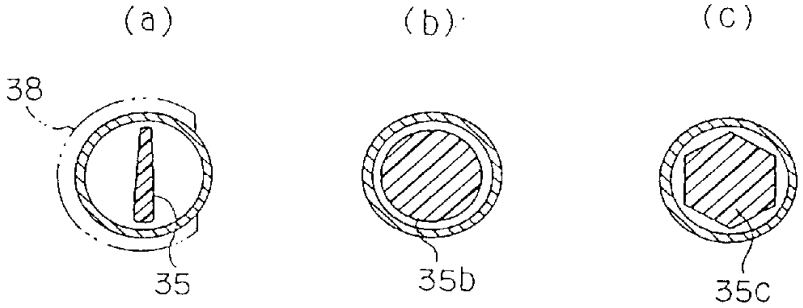


图 9

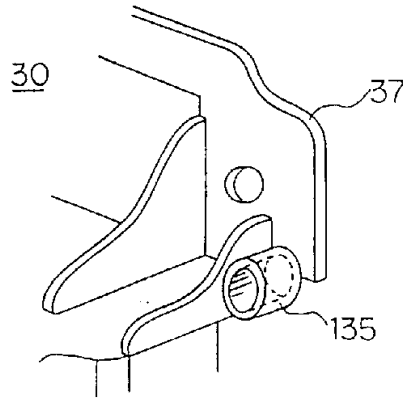


图 10

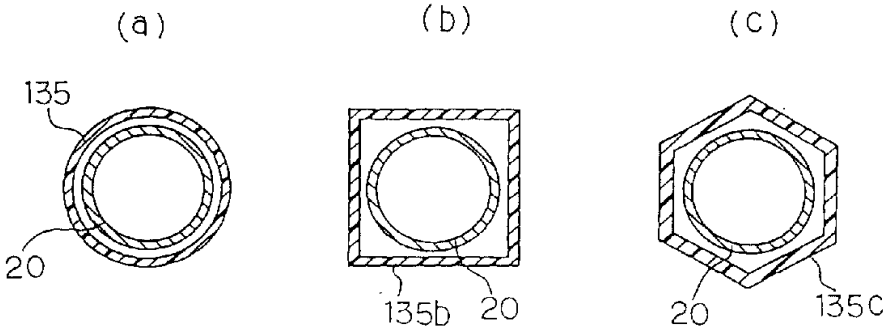


图11

