

公告本

申請日期	91 年 3 月 5 日
案 號	91104023
類 別	B62J ¹⁷ /04

A4
C4

590931

(以上各欄由本局填註)

發明專利說明書

一、發明 名稱	中 文	摩托車用前罩支撐結構及擋風結構
	英 文	Front Cowl Supporting Structure and Wind Shield Structure for Motorcycle
二、發明 創作人	姓 名	(1) 八木澤勝一 (2) 竹內務 (3) 近藤信行
	國 籍	(1) 日本 (2) 日本 (3) 日本
	住、居所	(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 (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
	住、居所 (事務所)	(1) 日本國東京都港區南青山二丁目一番一號
	代 表 人 姓 名	(1) 吉野浩行

裝

訂

線

(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	2001 年 3 月 28 日	2001-094289	☒ 有主張優先權
日本	2001 年 3 月 28 日	2001-094341	☒ 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)

【本發明相關的技術領域】

本發明係關於用於摩托車的前部之前罩支撐結構與擋風結構。

【習知技術】

一種可用的摩托車，其中覆蓋車體框的前部且具有設在其上部之風擋之前罩是藉由撐桿而支撐在車體框上。如上述類型的摩托車，例如，日本實用新型專利公告第 S h o 6 2 - 3 6 7 0 8 號”摩托車用罩附接裝置”以下稱為「習知技術 1」，是熟知的。

上述的習知技術 1 係關於一種罩附接裝置，如上述公告的圖 1 所示，其中，作為撐桿之固定件 3 是附接至框 1 的前部引用於公告之參考數字。同樣地應用於以下說明，且儀錶 1 1 與罩 2 是附接至固定件 3 而風擋 6 是附接至罩 2 的上部。

再者，包括設在車輛車體的前部之腿罩、風擋與儀錶板且可高速行駛之較大尺寸的摩托車是可行的。因為摩托車可行駛在高速，駕駛者之風阻特性必須被考慮。如包括說明的擋風裝置之摩托車，例如，日本專利先行公開公告第 H e i - 2 0 3 4 5 3 號「機踏車型車輛用擋風裝置」以下稱為（習知技術 2）是熟知的。

上述之習知技術 2 係關於一種機踏車型車輛 1，如上述公告的圖 2 與 6 所示，其中，把手 7（引用於公告之參考數字）。同樣地應用於以下說明，然而進風口 3 5 a 是

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(2)

設於風擋裝飾 3 5 的前面且導風路徑 3 7 是設在把手蓋 3 3 的前面與風擋 3 4 的後面之間之具有其上設置的把手蓋 3 3 與風擋 3 4 且風擋裝飾 3 5 是設在風擋 3 4 的前面的下部。

於機踏車型車輛 1 的行駛中產生在風擋裝飾 3 5 的前面上之流動的風(前面氣流) F w 進入進風口 3 5 a 且通過導風路徑 3 7, 然後如後面氣流 R w 流至風擋 3 4 的後面的向上及側向位置。流過風擋 3 4 之前面氣流 F w 與後面氣流 R w 一起結合, 使得將產生在風擋 3 4 的後面上之負壓下降, 因此提升擋風效果(防風保護效果)。

【本發明所要解決的問題】

通常, 爲了確定摩托車的裝置, 固定件 3 是配置在罩 2 中。配置在窄罩 2 之固定件 3 藉由諸如儀錶 1 1 的其它部件的設計進行限制。因此, 不可避免地, 固定件 3 是小尺寸使得其不會阻礙到任何其它部件。即使固定件 3 是小尺寸, 固定的堅硬度是必要的使得其充份地支撐罩 2。再者, 於高速行駛時因爲作用在風擋 6 上之風壓是相較地高, 風擋 6 必須充份地支撐。

再者, 爲了更加地提升駕駛者之擋風效果, 要求不但要緩和回來風擋 3 4 的周緣之前面氣流 F w, 而且要緩和自包括腿罩的前部回來之前面氣流 F w。

因此, 本發明的第一目的提供一種技術, 其中前罩與風擋可藉由撐桿而更充份地支撐。

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(3)

本發明的第二目的提供一種技術，其可更加地提升摩托車的駕駛者之擋風效果。

【解決問題之手段】

爲了獲得上述之第一目的，依據申請專利範圍第1項，用於摩托車之前罩支撐結構，其中覆蓋車體框的前部且具有設在其上部之風擋之前罩是藉由撐桿而支撐在車體框上，其特徵在於，撐桿是包括下撐桿與附接至下撐桿的上撐桿之上下分開的兩件撐桿，且風擋是藉由上撐桿支撐而前罩是藉由下撐桿而支撐的。

因爲將配置於前罩內之小的空間之撐桿是以上下分開的兩件撐桿而行成的，這是容易地以適當架構形成撐桿，使得其不會阻礙到任何其它部件。因此，對撐桿的配置中之其它部件的設計之限制相較地緩和。結果，撐桿可以大尺寸而形成。因爲撐桿可以適當架構的大尺寸而形成，撐桿的堅硬度可隨時地提升以更有效地支撐前罩與風擋。

此外，因爲此撐桿是上下分開的兩件撐桿，不同的角色可指定給下撐桿與上撐桿，使得下撐桿支撐前罩而上撐桿支撐風擋，且各撐桿可以用於各別支撐目的之適當結構而形成。

申請專利範圍第2項之特徵在於，前罩具有設在其上之儀錶板且上撐桿是自儀錶板向前通過於前罩的內側。

在儀錶板組裝至車輛車體後，這是可能地將上撐桿引入儀錶板前方的自由空間，將上下分開的兩件撐桿組裝至

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(4)

車體框，然後自前側安裝前罩以組合前罩至下撐桿。以此方式，上撐桿可隨時地引入前罩內的小空間而不會阻礙到儀錶板。因此，上下分開的兩件撐桿的堅硬度可隨時更加地提升。此外，即使儀錶板、上下分開的兩件撐桿及前罩是大尺寸，它們可隨時地組裝，因此，組裝性能增大。

如申請專利範圍第3項之特徵在於，儀錶板向覆蓋把手之把手蓋延伸，使得儀錶板如側視地重疊在把手蓋的下方。

因為儀錶板是以與把手蓋之重疊關係，儀錶板的出風口及把手蓋的下開口可相互重疊。因此，自儀錶板的後側之流動的風（或自車輛車體的前側）可通過把手蓋的內側，且把手蓋的空氣阻力可被減小。結果，駕駛者的風阻效應提高。

爲了獲得上述之第二目的，依據申請專利範圍第4項，其中腿罩、風擋與儀錶板是設在車輛車體的前部之摩托車其特徵在於，進風口是至少設於風擋與儀錶板之間的車輛車體的前面，且出風口是設在儀錶板的儀錶附近。

於摩托車的行駛所產生及回來風擋周緣的流動的風（前面氣流）可以來自至少設在車輛車體的前面於風擋與儀錶板之間之進風口之後面氣流而緩和。再者，自包括腿罩之車輛車體的前部回來之前面氣流可以來自設在儀錶板的儀錶附近的出風口之後面氣流而大致地緩和。因此，駕駛者的風阻效應更加地增大。

依據申請專利範圍第5項其特徵在於，摩托車的把手

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(5)

是以把手蓋而覆蓋，且出風口是設於把手蓋。

自包括腿罩之車輛車體的前部回來之前面氣流可以更大的後面氣流而緩和，其是以來自把手蓋的出風口之後面氣流以及來自儀錶板的出風口之後面氣流而形成，且自適當位置吹出。因此，駕駛者的風阻效應更加地增大。

依據申請專利範圍第 6 項其特徵在於，儀錶板的出風口及把手蓋的下開口相互重疊。

來自儀錶板的後側之流動的風（或自車輛車體的前側）是自儀錶板的出風口而通過把手蓋的內側，因此，流動的風可有效地吹出。因此，駕駛者的風阻效應更加地增大。

【本發明實施的模式】

以下參考附圖而說明本發明的實施例。應注意到，”前”、”後”、”左”、”右”、”上”與”下”是如駕駛者所視的方向而界定。再者，此圖以應參考符號的方向而視之。

圖 1 是依據本發明的摩托車的左側的外觀圖，且顯示摩托車 10 是具有低型踏板 25 之機踏車型車輛。

車體蓋 20 覆蓋摩托車 10 的整個車體架包含：前罩 21，其覆蓋下述的車體架的前部與前輪的上部；上蓋 22，其覆蓋前罩 21 的上開口；內蓋 23，其覆蓋前罩 21 的後部；中央蓋 24，其自內蓋 23 的後端向後延伸且覆蓋車體架的縱向中間部；低型踏板 25，自中央蓋

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(6)

2 4 的下端的外緣向外延伸用以容納放置其上之駕駛者的腳；踏板外殼 2 6，自低型踏板 2 5 的外緣向下延伸；後側蓋 2 7，其自中央蓋 2 4 向後延伸且覆蓋車體架的後側部；及後蓋 2 8，其自後側蓋 2 7 的後端向後延伸且覆蓋車體架的後部。

前罩 2 1 具有設在其上部的透明的風擋 3 1。內蓋 2 3 包括腿罩 9 1，其覆蓋駕駛者的腳的前部。

再者，摩托車 1 0 包括設在車輛車體的前部之把手 2 0 3，及包括座椅 2 0 8 與設在車輛車體的後部之踏板托架 3 0 0。

座椅 2 0 8 是雙座椅，其包括駕駛者乘坐之座椅前部 2 0 8 a 與乘客乘坐之座椅後部 2 0 8 b。踏板托架 3 0 0 是設在中央蓋 2 4 的後部附近，且應放置乘客的腳（乘客用的踏板）之後座踏板 3 1 0 被附接用於容納並曝露至踏板托架 3 0 0。

在此圖式中，參考號碼 2 6 1 代表頭燈，2 6 2 代表眼罩，2 6 3 代表各鏡面，2 6 4 代表前擋泥板，2 6 5 代表座椅固定鎖，2 6 6 代表後空氣阻流板，2 6 7 代表尾燈，2 6 8 代表後擋泥板，2 6 9 代表補助立架與 3 2 0 代表主立架。

應注意到，參考號碼 2 7 1 與 2 7 2 代表主缸，其由剎車手板 2 7 3 或 2 7 4 的操作而產生剎車液壓。

圖 2 是依據本發明的摩托車的右側的外觀圖，且顯示儀錶板 9 2 是設在前罩 2 1 的上部且位於風擋 3 1 的後方

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(7)

位置。如明白地自先前的說明，風擋 3 1、腿罩 9 1 與儀錶板 9 2 可設在車輛車體的前部。

再者，此圖顯示包括後座踏板 3 1 0 之踏板托架 3 0 0 亦是配置在摩托車 1 0 的右側上。參考號碼 2 7 5 代表排氣用的消音器。

圖 3 是依據本發明的摩托車的側視截面圖，且顯示如自左側所視的摩托車 1 0。

摩托車 1 0 是一種機踏車型車輛，其主要組件包括：車體框 1 1 0；前叉 2 0 1，附接在車體框 1 1 0 的頭管 1 1 1 上用於向左及向右搖擺；前輪 2 0 2，附接至前叉 2 0 1；前述的把手 2 0 3，連接至前叉 2 0 1；引擎 2 1 1，附接至車體框 1 1 0 的後部；動力傳動機構 2 1 2，附接用於引擎 2 1 1 的曲軸附近的向上及向下搖擺作為獨立於引擎 2 1 1 的中心；後輪 2 0 5，附接至動力傳動機構 2 1 2 的後部；後減震單元 2 0 6，懸吊動力傳動機構 2 1 2 的後端部在車體框 1 1 0 上；容納箱 2 0 7，附接至車體框 1 1 0 的後部的上部；及座椅 2 0 8，配置在容納箱 2 0 7 的上方且附接用於開／關機構。

車體框 1 1 0 包括：一對左與右上框 1 1 3，自頭管 1 1 1 向後向下延伸；及一對左與右下管 1 1 4，自此對上框 1 1 3 的下方之頭管 1 1 1 向下延伸。

前叉 2 0 1 是配置在頭管 1 1 1 下方之框形叉。前叉 2 0 1 的上部與頭管 1 1 1 是以前罩 2 1 覆蓋。

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(8)

引擎 2 1 1 是水冷式雙缸引擎，實質地水平配置與包括兩個些微向前向上傾斜之左與右汽缸蓋 2 1 5。

動力傳動機構 2 1 2 是皮帶轉換器無段式變速器，具有用以將引擎 2 1 1 的電力傳輸至後輪 2 0 5 之離心離合器。

容納箱 2 0 7 是延伸於車體的向前與向後方向之箱，使得頭盔 H f 與 H r 可被容納前方與後方，且包括下箱 2 0 7 a 及設在下箱 2 0 7 a 的後上部之上箱 2 0 7 b。

於具有如上述之此種架構之摩托車 1 0，引擎 2 1 1 是配置在低型踏板 2 5 的後部（參考圖 1），然而引擎冷卻散熱器 2 2 1 是配置在低型踏板 2 5 的前部，且燃料箱 2 3 0 是配置在引擎 2 1 1 與散熱器 2 2 1 之間。

此圖式顯示引擎 2 1 1 的前部是以前下蓋 9 3 所覆蓋，散熱器 2 2 1 與燃料箱 2 3 0 的底部是以底蓋 9 4 所覆蓋，以及機油饋入蓋 3 3 0 是開啓當燃料經由加油口 2 3 4 而加入燃料箱 2 3 0 時，及檢查液體 3 6 0 是開啓當引擎 2 1 1 的火星塞（未顯示）將被檢查時，機油饋入蓋 3 3 0 與檢查液體 3 6 0 置在車體蓋 2 0 上。

於此圖中，參考號碼 2 8 1 代表空氣濾淨器，其配置在容納箱 2 0 7 的側部，2 8 2 代表連接管，2 8 3 代表空氣室，其配置在容納箱 2 0 7 前，2 8 4 代表節流閥，2 8 5 代表進氣管及 2 8 6 代表電池。

圖 4 是依據本發明的摩托車的前上部的側視截面圖，且顯示如自左側所視之摩托車 1 0 的前上部。

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(9)

此圖顯示兩個進風口 2 1 a 是配置在前罩 2 1 的前面的左與右上，且風擋 3 1 對前罩 2 1 的附接部是以裝飾 3 2 而覆蓋於其附近，其具有設在其前面的中間部之進風口 3 2 a，且進風口 9 6 是至少設在車體的前面於風擋 3 1 與儀錶板 9 2 之間。進風口 3 2 a 是與進風口 9 6 相通。

尤其，前罩 2 1 的進風口 2 1 a 是向前且向後延伸穿過前罩 2 1 之孔用以將流動的風導入前罩 2 1。裝飾 3 2 的進風口 3 2 a 是向前與向後延伸穿過裝飾 3 2 之孔用以將流動的風導入風擋 3 1 的後面。儀錶蓋 9 5 是自儀錶板 9 2 的上部沿著風擋 3 1 的內側面而延伸至風擋 3 1 的下部之蓋構件。

風擋 3 1 與儀錶板 9 2 之間的進風口 9 6 是風導引路徑，用以將導自裝飾 3 2 的進風口 3 2 a 之流動的風導入風擋 3 1 的後面與儀錶板 9 2 的上面之間的位置至風擋 3 1 的後面。

同時，把手 2 0 3 具有如此形狀使得其握把 2 0 3 a 是相對地高定位且向後延展。把手 2 0 3 是以把手蓋 1 0 1 而覆蓋。把手蓋 1 0 1 的詳細結構將以下說明之。

再者，此圖顯示上撐桿（罩撐桿）4 0 是帶有螺紋於儀錶板 9 2 的前方於前罩 2 1 的內側。撐桿 4 0 是上下分開的兩件式撐桿，其包括拆卸地安裝在頭管 1 1 1 的罩撐桿托架 1 1 1 a 上之下撐桿 4 1，及拆卸地附接至下撐桿 4 1 之上撐桿 5 1。下與上撐桿 4 1 與 5 1 是圓桿或／及

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(10)

管的組合結構。

由拆卸附接前罩 2 1 的前部的內側面至下撐桿 4 1 的第一罩附接部 4 2 及拆卸地附接前罩 2 1 的上部的內側面至下撐桿 4 1 的第二罩附接部 4 3，前罩 2 1 可經由撐桿 4 0 而附接至車體框 1 1 0。

本發明的特徵在於前罩 2 1 的內側是由水平延伸在前叉 2 0 1 的叉橋 2 0 1 a 上之分隔板 6 0 而分隔成上與下部。分隔板 6 0 下方的前罩 2 1 的內側的下部是開啓，而分隔板 6 0 上方的上部是大致封閉，其與進風口 2 1 a 相通。

應注意到，備用附接部 5 2（顯示數個此種構件被提供。此相似性應用以下說明），是設在上撐桿 5 1 的上部且使用來附接具有不同尺寸的風擋。

圖 5 是依據本發明的前罩附近的構件的分解圖，且顯示前罩 2 1、風擋 3 1、裝飾 3 2、裝飾密封構件 3 3、儀錶板 9 2、儀錶蓋 9 5、前下蓋 9 3、下撐桿 4 1 與上撐桿 5 1。

前罩 2 1 具有風擋附接部 2 1 b，其設在其上部的左與右上。風擋 3 1 具有設在其上的附接部 3 1 a 用以附接風擋 3 1 至前罩 2 1 的風擋附接部 2 1 b。前下蓋 9 3 具有數個散熱器進風口 9 3 a，設在其前面上。

撐桿 4 0 可整合成單體構件，其藉由以螺栓固定上撐桿 5 1 的前連接部 5 3 至下撐桿 4 1 的前連接部 4 4 且以螺栓固定上撐桿 5 1 的後連接部 5 4 至下撐桿 4 1 的後連

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(11)

接部 4 5。

下撐桿 4 1 是以實質地中空方形形狀的上撐桿部 4 7 的組合形成之管的三維結構，如在向前開口之實質地通道形狀的下撐桿部 4 6 上的平面所視。下撐桿部 4 6 是包括左與右側構件 4 8 及延伸於左側構件 4 8 的後端與右側構件 4 8 的後端之間的交叉構件 4 9 之單體模製部件。

上撐桿 5 1 包括：直立設立之左與右直立部 5 5；前交叉構件 5 6，延伸於左與右直立部 5 5 的前端之間；後交叉構件 5 7，延伸於左與右直立部 5 5 的後端之間；左交叉構件 5 8，延伸於前交叉構件 5 6 的左端與後交叉構件 5 7 的左端之間；及右交叉構件 5 9，延伸於前交叉構件 5 6 的右端與後交叉構件 5 7 的右端之間。

圖 6 是依據本發明的裝飾附近的構件的側視截面圖，且顯示風擋 3 1 的下部是藉由螺栓 3 5 而附接至前罩 2 1 的上部，其以橡膠襯套 3 4 插入於其間以獲得橡膠固定，且固定部的前面是以裝飾 3 2 而覆蓋。參考號碼 3 5 a 表示插入螺帽。

風擋 3 1 可藉由上撐桿 5 1 支撐前罩 2 1 的上部而支撐，亦即，風擋附接部 2 1 b 是藉固定部的後面上之左與右交叉構件 5 8 與 5 9。尤其於高速行駛時，作用在風擋 3 1 上之風壓是相對地高的。針對此點，風擋 3 1 可由上撐桿 5 1 充份地支撐。

應注意到，間隙是否應設在前罩 2 1 的上部與上撐桿 5 1 之間是隨意的，且間隙可被設置若需要時。

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(12)

圖 7 是依據本發明的儀錶板的前視圖，且顯示如自駕駛者側所視的結構。

儀錶板 9 2 是以樹脂製成的單體模製部件，且包括具有設置於其上之各種儀錶 8 5 至 8 8 之中央面板部 9 2 a，自面板部 9 2 a 延伸至左與右的側延伸部 9 2 b，及自中央面板部 9 2 a 向後延伸（至圖式中之較近側）之後延伸部 9 2 c。

左與右側延伸部 9 2 b 具有設於其中之第一出風口 9 2 d 各包括大量的散熱片（葉片）9 2 e。

後延伸部 9 2 c 是朝向以虛線標示之上蓋 2 2 而延伸的部份，且具有設在其底部之第二出風口 9 2 f 位於車寬方向的中央。再者，後延伸部 9 2 c 具有一對設在第二出風口 9 2 f 的左與右的後方之左與右第三出風口 9 2 g，且具有設在其端之弧形開口凹部 9 2 h 位於車寬方向的中央。第三出風口 9 2 g 各具有設在其上的大量的散熱孔 9 2 i。

以此方式，出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 可設置在儀錶板 9 2 的儀錶 8 5 至 8 8 附近。

再者，儀錶板 9 2 的後延伸部 9 2 c 是向後延伸，亦即，朝向以虛線所標示之把手蓋 1 0 1 且把手蓋 1 0 1 是放置在儀錶板 9 2 的後延伸部 9 2 c 上。因此，儀錶板 9 2 的第三出風口 9 2 g 與把手蓋 1 0 1 的下開口 1 0 5 可前後地相互重疊在左與右上。

尤其，因為儀錶板 9 2 是以重疊關係而配置在把手蓋

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明 (13)

1 0 1 下方，儀錶板 9 2 的第三出風口 9 2 g 與把手蓋 1 0 1 的下開口 1 0 5 可相互重疊。因此，來自儀錶板 9 2 的後側之流動的風（或來自車體的前側）可通過把手蓋 1 0 1 的內側，且把手蓋 1 0 1 的空氣阻力可被減小。因此，用於駕駛者之擋風效果提高。

以虛線標示之上蓋 2 2 是自儀錶板 9 2 向後延伸之蓋構件，且具有設在其端之弧形開口凹部 2 2 a 位於車寬方向的中央。上開口 9 7 可由調整儀錶板 9 2 的開口凹部 9 2 h 及上蓋 2 2 的開口凹部 2 2 a 而形成以使其相互對齊。

於此圖中，參考號碼 9 2 j、9 2 k、9 2 m 及 9 2 n 代表碼表顯示口，而 9 2 o 代表用以附接上蓋 2 2 的前端之附接部。

當摩托車 1 0 行駛時所產生之流動的風導入前罩 2 1（參考圖 4）且流至儀錶板 9 2 的後側。來自儀錶板 9 2 的後側之流動的風可向後吹出如自左與右第一出風口 9 2 d、中央第二出風口 9 2 f 與左與右第三出風口 9 2 g 之後面氣流 R w。

圖 8 是沿著圖 7 的線 8 - 8 之截面圖，且顯示儀錶板 9 2 的後延伸部 9 2 c 是自面板部 9 2 a 的下端向後延伸且第二出風口 9 2 f 被穿孔在後延伸部 9 2 c 的底部，使其上下延伸穿過底部。

圖 9 是如圖 8 的箭號 9 所標示的方向所視之圖，且顯示第二出風口 9 2 f 是延伸於車向的孔以及延伸於前後方

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(14)

向穿過第二出風口 9 2 f 之大量的散熱孔 9 2 p 是設在後延伸部 9 2 c 的下面上。

圖 1 0 是依據本發明的把手蓋的分解圖。

把手蓋 1 0 1 包括用於覆蓋把手 2 0 3 的左與右下部之左與右下把手蓋 1 0 2，以及具有如前視圖所示之實質 V 形用以覆蓋把手 2 0 3 的上部之上把手蓋 1 0 3。

尤其，把手 2 0 3 的左與右直立部 2 0 3 b 是以左與右下把手蓋 1 0 2 及上把手蓋 1 0 3 的側板部 1 0 3 a 而覆蓋。由可拆卸地附接左與右下把手蓋 1 0 2 至上把手蓋 1 0 3，其可相互整合。再者，藉由以螺栓固定上把手蓋 1 0 3 至把手 2 0 3，把手蓋 1 0 1 可拆卸地附接至把手 2 0 3。

圖 1 1 (a) 與 (b) 是顯示依據本發明的把手蓋的架構之簡圖，以及 (a) 顯示把手蓋 1 0 1 的左側面結構，而 (b) 顯示沿著 (a) 的線 b - b 的部份上的結構。

(a) 顯示覆蓋把手 2 0 3 之把手蓋 1 0 1 的內側是形成如凹穴 1 0 4，把手蓋 1 0 1 的下端是開的以形成下開口 1 0 5，以及垂直延伸的出風口 1 0 2 a 是設在把手蓋 1 0 1 的每一個左與右直立部。換言之，垂直延伸的出風口 1 0 2 a 是設在左與右下把手蓋 1 0 2 的每一個直立部。

下開口 1 0 5 是大於設在圖 7 所示之儀錶板 9 2 與上蓋 2 2 之間的接合部之上開口 9 7。出風口 1 0 2 a 是形成於左與右下把手蓋 1 0 2 使其對外側開口於車寬方向。

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (15)

(b) 顯示把手 2 0 3 的直立部 2 0 3 b 是以把手蓋 1 0 1 的直立部而覆蓋以及向後傾斜指向之散熱孔 1 0 2 b 是設在出風口 1 0 2 a 中。

摩托車 1 0 行駛中所產生流動的風導入前罩 2 1 (參考圖 4) 且向上通過上開口 9 7 , 然後自下開口 1 0 5 進入凹穴 1 0 4 。凹穴 1 0 4 中的流動風的氣流是藉由散熱孔 1 0 2 b 而規則化 , 且可向後傾斜吹出如自出風口 1 0 2 a 之後面氣流 R w 。

圖 1 2 是依據本發明的前叉、撐桿與分隔板附近的構件的前視圖 , 且顯示延伸在 * 形前叉 2 0 1 的叉橋 2 0 1 a 上之分隔板 6 0 且分成兩個左與右部 , 以及兩個液壓煞車管 8 1 與 8 2 延伸穿過設在分隔板 6 0 的分開部 6 0 a 之開口 6 0 b 。液壓煞車管 8 1 與 8 2 是連接於用於參考圖 1 之以上所述的前與後輪 2 0 2 與 2 0 5 之主缸 2 7 1 與 2 7 2 及煞車之間之管。

圖 1 3 是依據本發明的分隔板的分解圖 , 且顯示如自後面所視之分隔板 6 0 。

分隔板 6 0 是配置在左側上之左分隔板 6 1 及配置在右側上之右分隔板 7 1 的組合結構。左與右分隔板 6 1 與 7 1 是樹脂的模製件 , 其中相對於分開部 6 0 a 之開口 6 2 與 7 2 是分別地形成。

整合如單體構件之分隔板 6 0 可由以位於分開部 6 0 a 之螺絲 8 3 拆卸連接右分隔板 7 1 的前與後連接部 7 3 與 7 4 至左分隔板 6 1 的前與後連接部 6 3 與 6 4 而

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (16)

獲得。藉由連接左與右分隔板 6 1 與 7 1，設在分開部 6 0 a 的左與右開口 6 2 與 7 2 是相互相通因此形成左右延伸的開口 6 0 b。

左與右分隔板 6 1 與 7 1 分別具有整體形成在其後面上之鉤 6 5 與 7 5，且鉤 6 5 與 7 5 可鉤掛在下撐桿 4 1 的交叉構件 4 9 上。

圖 1 4 是依據本發明的儀錶板附近的構件的側視截面圖，且顯示儀錶箱 8 4 是附接至儀錶板 9 2 的後面，以及上撐桿 5 1 的前與後交叉構件 5 6 與 5 7 延伸於儀錶板 9 2 的前方在前罩 2 1 的內側（參考圖 4）。儀錶箱 8 4 具有內建於其中之儀錶 8 5 至 8 8。

再者，此圖顯示儀錶板 9 2 的左與右後端部是以螺絲 9 8 而附接至上蓋 2 2 的前端，以及儀錶板 9 2 的左與右上端部是以螺絲 9 8 而附接至儀錶蓋 9 5 的後端。

現在，參考圖 1、3、4 與 1 4 說明之具有上述架構之前罩支撐結構的組合過程。

（1）首先，如圖 1 與 3 所示，前叉 2 0 1 與把手 2 0 3 組合成車體框 1 1 0，剎車手板 2 7 3 與 2 7 4、主缸 2 7 1 與 2 7 2 及液壓煞車管 8 1 與 8 2（參考圖 1 2）組合成把手 2 0 3，然後把手蓋 1 0 1 組合成 2 0 3。

（2）然後，儀錶箱 8 4（儀錶 8 5 至 8 8）組合成儀錶板 9 2 如圖 1 4 所示。

（3）然後，下撐桿 4 1 組合成頭管 1 1 1 的罩撐桿

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明 (17)

托架 1 1 1 a 如圖 4 所示。

(4) 然後，上蓋 2 2 組合成車體框 1 1 0，而儀錶板 9 2 是自前下側插入且組合成上蓋 2 2 (車體側) 如圖 4 與 1 4 所示。

(5) 其後，上撐桿 5 1 引入儀錶板 9 2 前方的自由空間，以自儀錶板 9 2 向前向上地通過前交叉構件 5 6 且自儀錶箱 8 4 向前向上地通過後交叉構件 5 7 如圖 1 4 所示。

(6) 然後，上撐桿 5 1 是附接至下撐桿 4 1 如圖 4 所示。

(7) 然後，儀錶蓋 9 5 是附接至儀錶板 9 2 如圖 1 4 所示。

(8) 然後，此兩個左右分開的雙件分隔板 6 0 是附接至下撐桿 4 1 如圖 1 2 所示。

(9) 其後，其上設有風擋 3 1 之前罩 2 1 是自前側裝入且附接至下撐桿 4 1 如圖 4 所示。

以此方式，上撐桿 5 1 可隨時通過前罩 2 1 內的小空間而不會阻礙到儀錶板 9 2。因此，上下分開的雙件撐桿 4 0 的堅硬度可隨時更加地敵高。此外，即使儀錶板 9 2、上下分開的雙件撐桿 4 0 及前罩 2 1 是大尺寸，其可隨時組合，因此，組合性能增大。

因為配置於前罩 2 1 內的小空間之撐桿 4 0 是形成自上下分開的雙件撐桿，這是容易地以適當架構形成撐桿 4 0 使其不會阻礙到任何其它部件。因此，對撐桿 4 0 的

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (18)

配置中其它部件的設計之限制是比較適當的。結果，撐桿 4 0 可以大尺寸而形成。因為撐桿 4 0 可以大尺寸的適當架構而形成，撐桿 4 0 的堅硬度可隨時提升以更有效地支撐前罩 2 1 與風擋 3 1。更者，行駛中振動等等的影響可減至最低。

此外，因為撐桿 4 0 是上下分開的雙件撐桿，不同角色可指定給下撐桿 4 1 與上撐桿 5 1，使得下撐桿 4 1 支撐前罩 2 1 而上撐桿 5 1 支撐風擋 3 1，且各撐桿可以用於各別的支撐目的之適當結構而形成。

更者，因為分隔板 6 0 的結構使其分成兩個左與右部，且液壓煞車管 8 1 與 8 2 是旋入穿過設在分隔板 6 0 的分開部 6 0 a 之開口 6 0 b，分隔板 6 0 可被附接在液壓煞車管 8 1 與 8 2 置入後。因此，液壓煞車管 8 1 與 8 2 的組合性能增加。

接著，參考圖 7 與 1 5 至 1 7 說明之具有上述的架構之摩托車 1 0 的操作。

圖 1 5 是解說依據本發明的前罩附近的構件的操作之圖。

於摩托車 1 0 行駛時，流向前罩 2 1 的前面之流動的風（前面氣流） F_w 進入進風口 2 1 a 且流至前罩 2 1 中之分隔板 6 0 上方的部份，而其一部份吹出至把手蓋 1 0 1 附近的後位置如自儀錶板 9 2 的出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 之後面氣流 R_w ，然而其它部份向後吹出如自把手蓋 1 0 1 的出風口 1 0 2 a 之後面氣流 R_w 。同

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明 (19)

時，流入前罩 2 1 下方的部份之流動的風 F w 是被分隔板 6 0 所攔阻。

再者，流向裝飾 3 2 的前面之流動的風（前面氣流）F w 進入進風口 3 2 a 且流動如自風擋 3 1 的後面的進風口 9 6 之風擋 3 1 的後面的向上側向的後面氣流 R w。大量的自風擋 3 1 的後面之後面氣流 R w 與已流過風擋 3 1 的前面氣流 F w 結合在一起。結果，產生在風擋 3 1 的後面上之負壓是更加地小。因此，因為用以吸取前面氣流 F w 至風擋 3 1 的後面側之作用力變弱，前面氣流 F w 並未自風擋 3 1 的邊緣來到附近，然而向後流動。因此，駕駛者之風阻效應提高。

同時，當後面氣流 R w 吹至前罩 2 1 的下部時，流動的風 F w 可被分隔板 6 0 攔阻。因此，流動的風 F w 並未通過前罩 2 1 的內側。以此方式，甚至在前罩 2 1 的下部的開口區域是大之處，這是可能防止流動的風 F w 進入前罩 2 1。結果，流動的風 F w 吹至前罩 2 1 的下部的影響可以簡單結構降至最低。

再者，因為前罩 2 1 的上部與前部是藉由撐桿（罩撐桿）4 0 而附接至車體框 1 1 0 如圖 1 5 所示，當流動的風 F w 吹至前罩 2 1 的下部時，前罩 2 1 可藉由撐桿 4 0 堅固地支撐。

圖 1 6 是依據本發明的前罩附近的構件的操作（第 1 部份）之圖。

摩托車 1 0 行駛時流向前罩 2 1 的前面的流動的風

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(20)

F w 進入進風口 2 1 a 且向後流出如自把手蓋 1 0 1 的出風口 1 0 2 a 之後面氣流 R w。

大量的自出風口 1 0 2 a 之後面氣流 R w 與已流過前罩 2 1 的左與右上後端之前面氣流 F w 一起結合，亦即，腿罩 9 1 的上側端。結果，產生在腿罩 9 1 的上部後面上之負壓更加地減小。因此，因為用以吸取前面氣流 F w 至腿罩 9 1 的上部後面側之作用力減小，前面氣流 F w 並未自腿罩 9 1 的上部的邊緣回來，然而向後流動。因此，此駕駛者之風阻效應增大。

圖 1 7 是依據本發明的前罩附近的構件的操作（第 2 部份）之圖。

於摩托車 1 0 行駛時，流向前罩 2 1 的前面的流動的風 F w 進入前罩 2 1 的進風口 2 1 a（參考圖 1 6），且向後吹出如自儀錶板 9 2 的出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 之後面氣流 R w。

大量的源自出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 之後面氣流 R w 與已流過前罩 2 1 的左與右上後面端之前面氣流 F w 一起結合，亦即，腿罩 9 1 的上側端。結果，產生在腿罩 9 1 的上部後面上之負壓更加地減小。因此，因為用以吸取前面氣流 F w 至腿罩 9 1 的上部後面側之作用力減小，前面氣流 F w 並未自腿罩 9 1 的上部的邊緣回來，然而向後流動。因此，此駕駛者之風阻效應增大。

自先前的說明清楚地知道，因為進風口 9 6 是設在風擋 3 1 與儀錶板 9 2 之間，回來風擋 3 1 的周緣之前面氣

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明 (21)

流 F w 可以自進風口 9 6 之後面氣流 R w 而緩和。

並且，因為出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 是設在儀錶板 9 2 的儀錶 8 5 至 8 8 附近，來自包括前罩 2 1 與腿罩 9 1 之車輛車體的前部回來之前面氣流 F w 可以源自出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 之後面氣流 R w 而大致地減輕。

因此，此駕駛者之風阻效應增大。

再者，因為出風口 1 0 2 a 的設置亦用於配置於駕駛者附近的把手蓋 1 0 1，自包括前罩 2 1 與腿罩 9 1 之車輛車體的前部回來之前面氣流 F w 可以更大的後面氣流 R w 而緩和，其是來自把手蓋 1 0 1 的出風口 1 0 2 a 之後面氣流 R w 以及來自儀錶板 9 2 的出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 之後面氣流 R w 而形成的，且自適當位置吹出。因此，此駕駛者之風阻效應更加地增大。

更者，因為儀錶板 9 2 的第三出風口 9 2 d、9 2 f 及 9 2 g 與把手蓋 1 0 1 的下開口 1 0 5 是前後且左右相互重疊的，自儀錶板 9 2 的後側之流動的風（或自車輛車體的前側），亦即，導入前罩 2 1 的流動的風（參考圖 1 5），是自儀錶板 9 2 的出風口 9 2 g 及上開口 9 7 而通過把手蓋 1 0 1 的內側，因此，流動的風可有效地吹出。換言之，流經把手蓋 1 0 1 的內側之流動的風可有效地自圖 1 1 所示之出風口 1 0 2 a 而吹出。因此，此駕駛者之風阻效應更加地增大。

因為以此方式之風阻效應是高的，沒有必要設置突出

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明(22)

自摩托車 10 之風擋裝置。因為沒有突出的風擋裝置，摩托車 10 的外觀之形狀與尺寸不會改變，因此，增大尺寸的摩托車 10 被抑制，且摩托車 10 的良好外觀可被促成。

應注意到，上述本發明的實施例中之摩托車 10 並未受限於機踏車型車輛。

再者，如果出風口 99 是設在上蓋 22 及／或內蓋 23 的適當位置如上述地參考圖 2，使得後面氣流 R_w 可自出風口 99 中吹出，然後風阻效應更加地提升。

更者，未顯示之喇叭用的孔及散熱器用之儲存筒的水量檢查孔可穿孔於分隔板 60。

【本發明的功效】

因為本發明具有上述之架構，其發揮以下功效。

依據申請專利範圍第 1 項，因為將配置於前罩內之小的空間之撐桿是以上下分開的兩件撐桿而行成的，這是容易地以適當架構形成撐桿，使得其不會阻礙到任何其它部件。因此，對撐桿的配置中之其它部件的設計之限制相較地緩和。結果，撐桿可以大尺寸而形成。因為撐桿可以適當架構的大尺寸而形成，撐桿的堅硬度可隨時地提升以更有效地支撐前罩與風擋。

此外，因為此撐桿是上下分開的兩件撐桿，不同的角色可指定給下撐桿與上撐桿，使得下撐桿支撐前罩而上撐桿支撐風擋，且各撐桿可以用於各別支撐目的之適當結構

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (23)

而形成。

依據申請專利範圍第 2 項，因為上撐桿是自前罩的內側中的儀錶板向前通過，在儀錶板組裝至車輛車體後，這是可能地將上撐桿引入儀錶板前方的自由空間，將上下分開的兩件撐桿組裝至車體框，然後自前側安裝前罩以組合前罩至下撐桿。以此方式，上撐桿可隨時地引入前罩內的小空間而不會阻礙到儀錶板。因此，上下分開的兩件撐桿的堅硬度可隨時更加地提升。此外，即使儀錶板、上下分開的兩件撐桿及前罩是大尺寸，它們可隨時地組裝，因此，組裝性能增大。

依據申請專利範圍第 3 項，因為儀錶板向覆蓋把手之把手蓋延伸，使得儀錶板重疊在把手蓋的下方如自側邊所視，儀錶板的出風口及把手蓋的下開口可相互重疊。因此，自儀錶板的後側之流動的風（或自車輛車體的前側）可通過把手蓋的內側，且把手蓋的空氣阻力可被減小。結果，駕駛者的風阻效應提高。

依據申請專利範圍第 4 項，因為進風口是至少設在風擋與儀錶板之間的車輛車體的前面且出風口是設在儀錶板的儀錶附近，回來風擋的周緣之前面氣流可被緩和，而且自包括腿罩之車輛車體的前部回來之前面氣流可以來自儀錶板的出風口之後面氣流大致地緩和。因此，駕駛者的風阻效應更加地增大。

依據申請專利範圍第 5 項，因為摩托車的把手是以把手蓋而覆蓋，且出風口亦是設於把手蓋，自包括腿罩之車

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明 (24)

輛車體的前部回來之前面氣流可以更大的後面氣流而緩和，其是以自把手蓋的出風口之後面氣流以及自儀錶板的出風口之後面氣流而形成，且自適當位置吹出。因此，駕駛者的風阻效應更加地增大。

依據申請專利範圍第 6 項，因為儀錶板的出風口及把手蓋的下開口相互重疊，來自儀錶板的後側之流動的風（或自車輛車體的前側）是自儀錶板的出風口而通過把手蓋的內側，因此，流動的風可有效地吹出。因此，駕駛者的風阻效應更加地增大。

圖式簡單說明

圖 1 是顯示依據本發明的摩托車的左側的外觀之圖。

圖 2 是顯示依據本發明的摩托車的右側的外觀之圖。

圖 3 是依據本發明的摩托車的側視截面圖。

圖 4 是依據本發明的摩托車的前上部的側視截面圖。

圖 5 是依據本發明的前罩附近的構件的分解圖。

圖 6 是依據本發明的裝飾附近的構件的側視截面圖。

圖 7 是依據本發明的儀錶板的前視圖。

圖 8 是沿著圖 7 的線 8 - 8 之截面圖。

圖 9 是如以圖 8 中箭號標示方向所視之圖。

圖 10 是依據本發明的把手蓋的分解圖。

圖 11 (a) 與 11 (b) 是顯示依據本發明的把手蓋的架構之圖。

圖 12 是依據本發明的前叉、撐桿與分隔板附近的構

（請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁）

訂

五、發明說明 (25)

件的前視圖。

圖 1 3 是依據本發明的分隔板的分解圖。

圖 1 4 是依據本發明的儀錶板附近的構件的側視截面圖。

圖 1 5 是解說依據本發明的前罩附近的構件的操作之圖。

圖 1 6 是解說依據本發明的前罩附近的構件的操作 (第 1 部份) 之圖。

圖 1 7 是解說依據本發明的前罩附近的構件的操作 (第 2 部份) 之圖。

符號說明

- 1 機踏車型車輛
- 1 框
- 2 罩
- 3 固定件
- 6 風擋
- 7 把手
- 1 0 摩托車
- 1 1 儀錶
- 2 0 車體蓋
- 2 1 前罩
- 2 1 a 進風口
- 2 1 b 風擋附接部

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明(26)

- 2 2 上 蓋
- 2 2 a 弧 形 開 口 凹 部
- 2 3 內 蓋
- 2 4 中 央 蓋
- 2 5 低 型 踏 板
- 2 6 踏 板 外 殼
- 2 7 後 側 蓋
- 2 8 後 蓋
- 3 1 風 擋
- 3 1 a 附 接 部
- 3 2 裝 飾
- 3 2 a 進 風 口
- 3 3 把 手 蓋
- 3 3 裝 飾 密 封 構 件
- 3 4 風 擋
- 3 4 橡 膠 襯 套
- 3 5 風 擋 裝 飾
- 3 5 a 進 風 口
- 3 5 a 插 入 螺 帽
- 3 5 螺 栓
- 3 7 導 風 路 徑
- 4 0 上 撐 桿
- 4 1 下 撐 桿
- 4 2 第 一 罩 附 接 部

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (27)

- 4 3 第二罩附接部
- 4 4 前連接部
- 4 5 後連接部
- 4 6 下撐桿部
- 4 7 上撐桿部
- 4 8 左與右側構件
- 5 1 上撐桿
- 5 2 備用附接部
- 5 3 前連接部
- 5 4 後連接部
- 5 5 左與右直立部
- 5 6 前交叉構件
- 5 7 後交叉構件
- 5 8 左交叉構件
- 5 9 右交叉構件
- 6 0 分隔板
- 6 0 a 分開部
- 6 0 b 開口
- 6 1 左分隔板
- 6 2 開口
- 6 3 前連接部
- 6 4 後連接部
- 6 5 鉤
- 7 1 右分隔板

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (28)

7 2 開口

7 3 前連接部

7 4 後連接部

7 5 鉤

8 1 與 8 2 液壓煞車管

8 3 螺絲

8 4 儀錶箱

8 5 至 8 8 儀錶

9 1 腿罩

9 2 儀錶板

9 2 a 中央面板部

9 2 b 側延伸部

9 2 c 後延伸部

9 2 d 第一出風口

9 2 e 散熱片

9 2 f 第二出風口

9 2 g 左與右第三出風口

9 2 h 弧形開口凹部

9 2 i 散熱孔

9 2 j 、 9 2 k 、 9 2 m 及 9 2 n 碼表顯示口

9 2 o 附接部

9 2 p 散熱孔

9 3 前下蓋

9 3 a 散熱器進風口

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (29)

- 9 4 底 蓋
- 9 5 儀 錶 蓋
- 9 6 進 風 口
- 9 7 上 開 口
- 9 8 螺 絲
- 9 9 出 風 口 9 9
- 1 0 1 把 手 蓋
- 1 0 1 把 手 蓋
- 1 0 2 左 與 右 下 把 手 蓋
- 1 0 2 a 出 風 口
- 1 0 2 b 散 熱 孔
- 1 0 3 a 側 板 部
- 1 0 3 上 把 手 蓋
- 1 0 4 凹 穴
- 1 0 5 下 開 口
- 1 1 0 車 體 框
- 1 1 1 頭 管
- 1 1 1 a 罩 撐 桿 托 架
- 1 1 3 左 與 右 上 框
- 1 1 4 左 與 右 下 管
- 2 0 1 前 叉
- 2 0 1 a 叉 橋
- 2 0 2 前 輪
- 2 0 3 把 手

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (30)

- 2 0 3 a 握 把
- 2 0 3 b 左 與 右 直 立 部
- 2 0 5 後 輪
- 2 0 6 後 減 震 單 元
- 2 0 7 容 納 箱
- 2 0 7 a 下 箱
- 2 0 7 b 上 箱
- 2 0 8 座 椅
- 2 0 8 b 座 椅 後 部
- 2 0 8 a 座 椅 前 部
- 2 1 1 引 擎
- 2 1 2 動 力 傳 動 機 構
- 2 1 5 左 與 右 汽 缸 蓋
- 2 2 1 引 擎 冷 卻 散 熱 器
- 2 3 0 燃 料 箱
- 2 3 4 加 油 口
- 2 6 1 頭 燈
- 2 6 2 眼 罩
- 2 6 3 鏡 面
- 2 6 4 前 擋 泥 板
- 2 6 5 座 椅 固 定 鎖
- 2 6 6 後 空 氣 阻 流 板
- 2 6 7 尾 燈
- 2 6 8 後 擋 泥 板

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

五、發明說明 (31)

- 2 6 9 補助立架
- 2 7 1 主缸
- 2 7 2 主缸
- 2 7 3 剎車手板
- 2 7 4 剎車手板
- 2 7 5 消音器
- 2 8 1 空氣濾淨器
- 2 8 2 連接管
- 2 8 3 空氣室
- 2 8 4 節流閥
- 2 8 5 進氣管
- 2 8 6 電池
- 3 0 0 踏板托架
- 3 1 0 後座踏板
- 3 2 0 主立架
- 3 3 0 機油饋入蓋
- 3 6 0 檢查液體

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁)

訂

四、中文發明摘要(發明之名稱：

摩托車用前罩支撐結構及擋風結構)

【目的】藉由撐桿達到前罩與風擋的更有效支撐。

【解決手段】於摩托車 10 之前罩支撐結構中，覆蓋車體框 110 的前部且具有設在其上部之前罩 21 是藉由撐桿 40 而支撐在車體框 110 上。撐桿 40 是包括下撐桿 41 與附接至下撐桿 41 的上撐桿 51 之上下分開的兩件撐桿，且風擋 31 是藉由上撐桿 51 而支撐，而前罩 21 是藉由下撐桿 41 而支撐。再者，摩托車 10 是機踏車型車輛，其中腿罩、風擋 31 與儀錶板 92 是設在車輛車體的前部。進風口 96 是至少設在風擋 31 與儀錶板 92 之間的車輛車體的前面，且出風口 92d、92f 及 92g 是設在儀錶板 92 的儀錶附近。

(請先閱讀背面之注意事項再填寫本頁各欄)

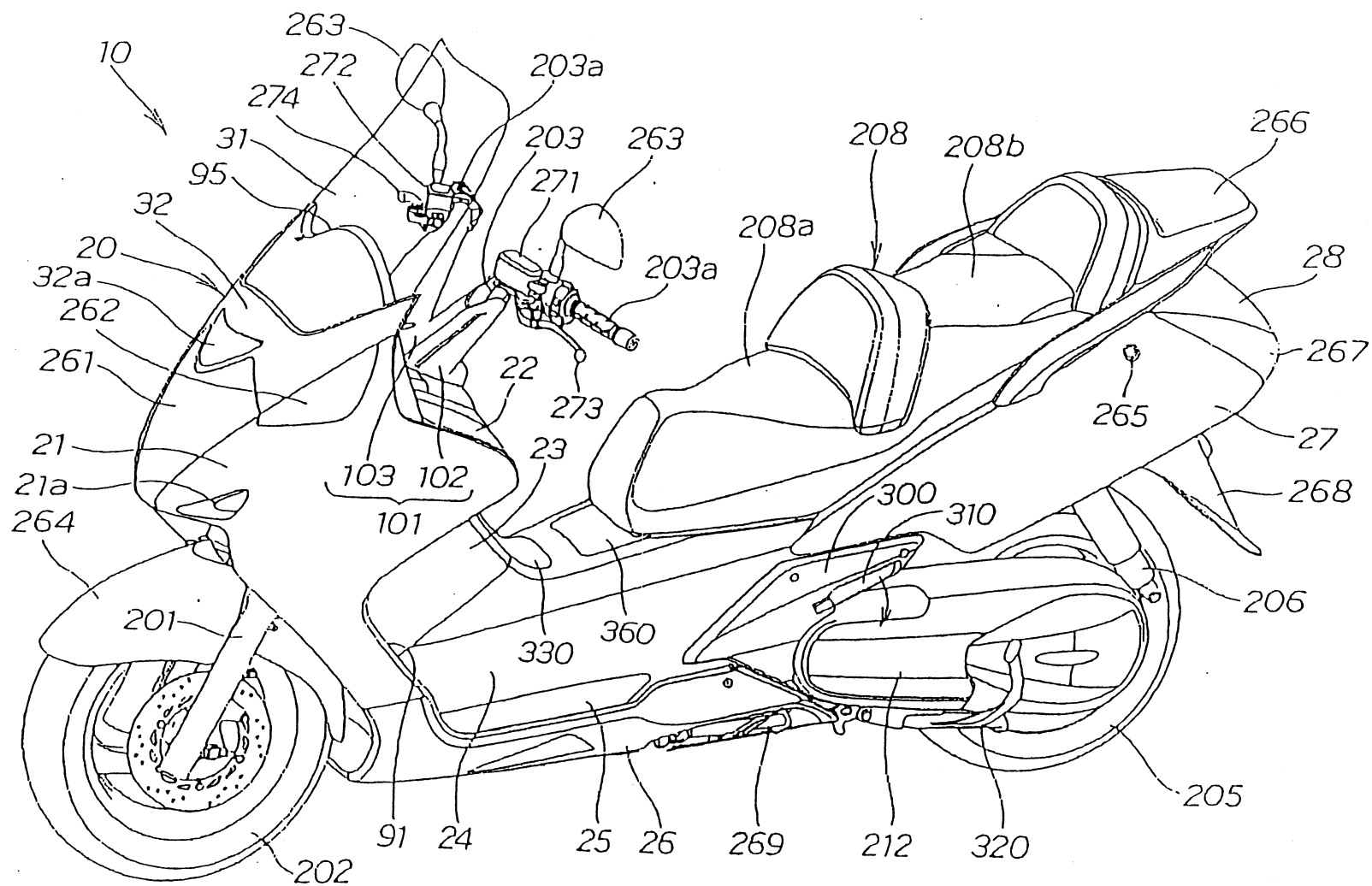
英文發明摘要(發明之名稱：Front Cowl Supporting Structure and Wind Shield Structure for Motorcycle)

To achieve more sufficient supporting of a front

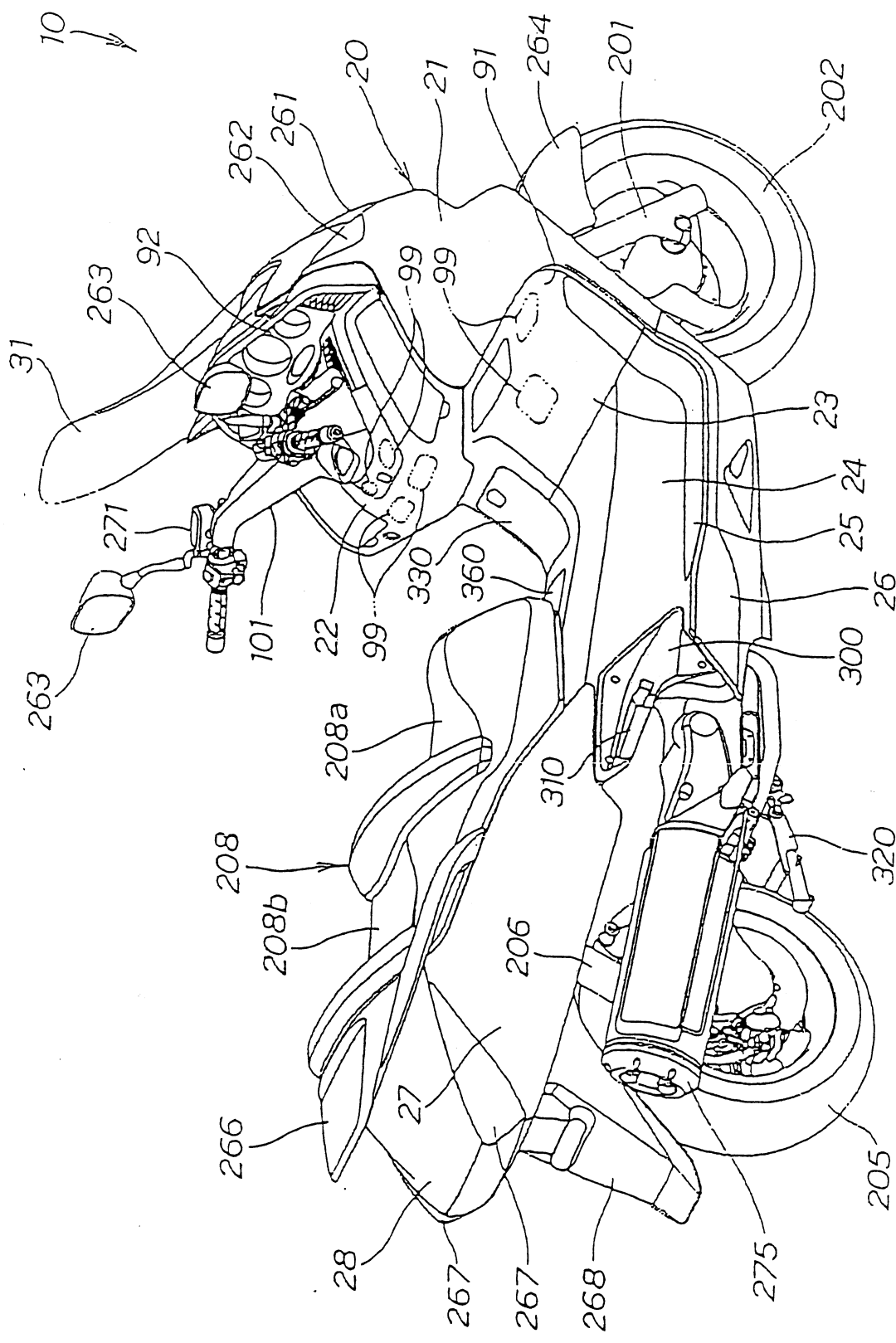
cowl and a wind screen by means of a stay.

[Solving Means] In a front cowl supporting structure for a motorcycle 10, a front cowl 21 which covers a front portion of a body frame 110 and has a wind screen 31 provided at an upper portion thereof is supported on the body frame 110 by means of a stay 40. The stay 40 is an upwardly and downwardly split two-piece stay including a lower stay 41 and an upper stay 51 attached to the lower stay 41, and the wind screen 31 is supported by the upper stay 51 while the front cowl 21 is supported by the lower stay 41. Further, a motorcycle 10 is a scooter type vehicle wherein a leg shield, a wind screen 31 and a meter panel 92 are provided at a front portion of a vehicle body. A wind inlet opening 96 is provided at least in a front face of the vehicle body between the wind screen 31 and the meter panel 92, and a wind outlet opening 92d, 92f or 92g is provided around a meter of the meter panel 92.

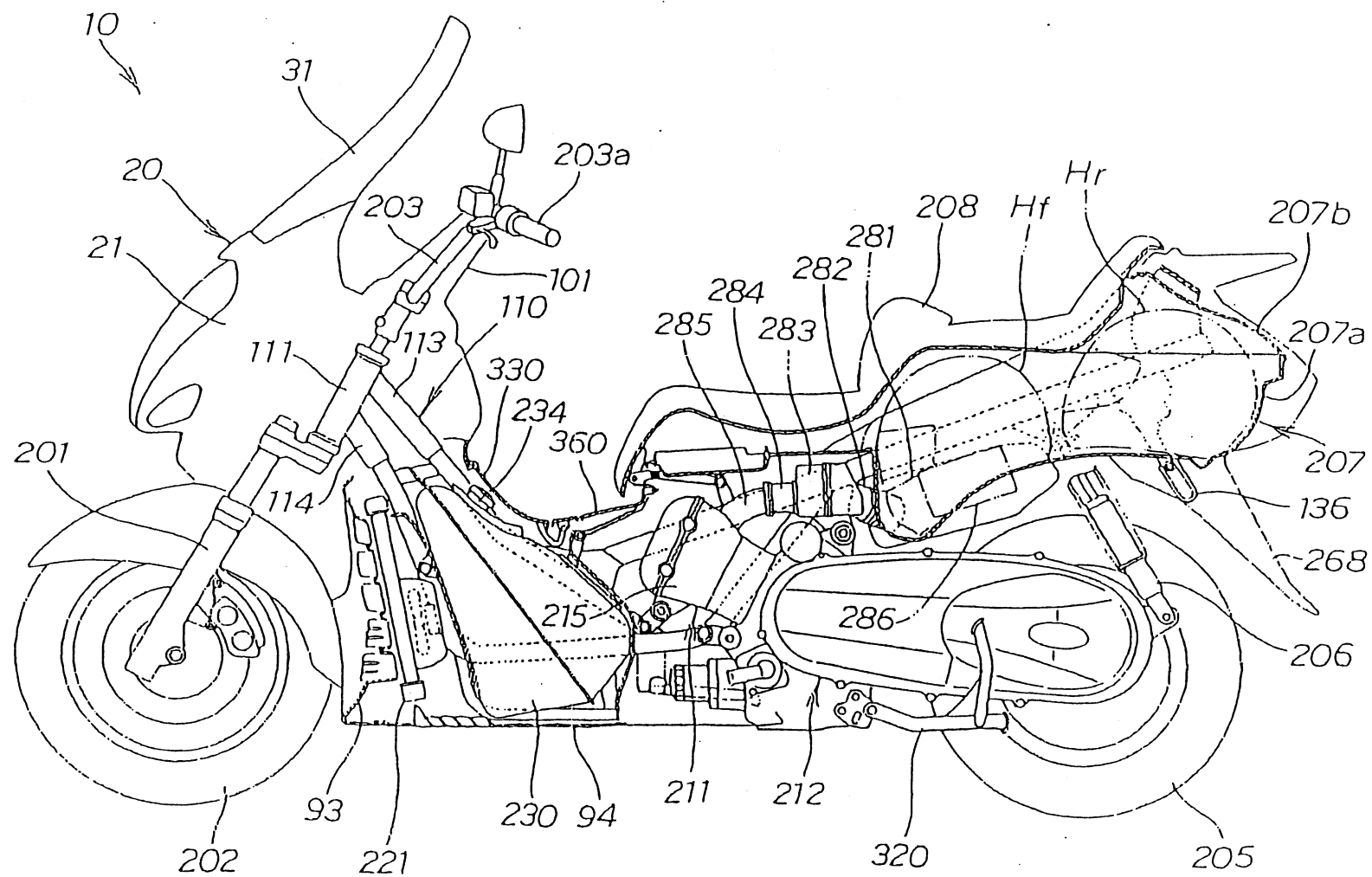
訂



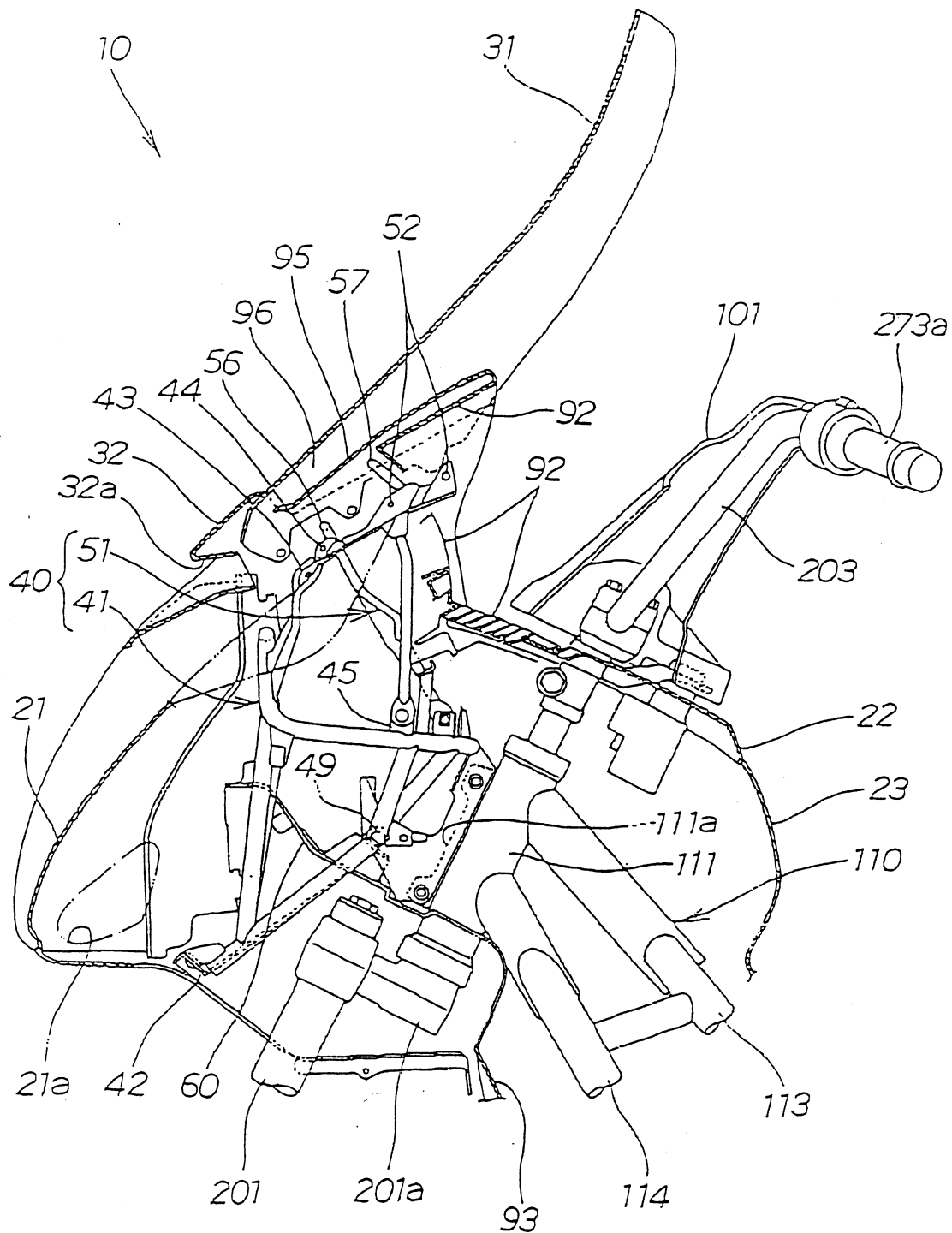
第 1 圖



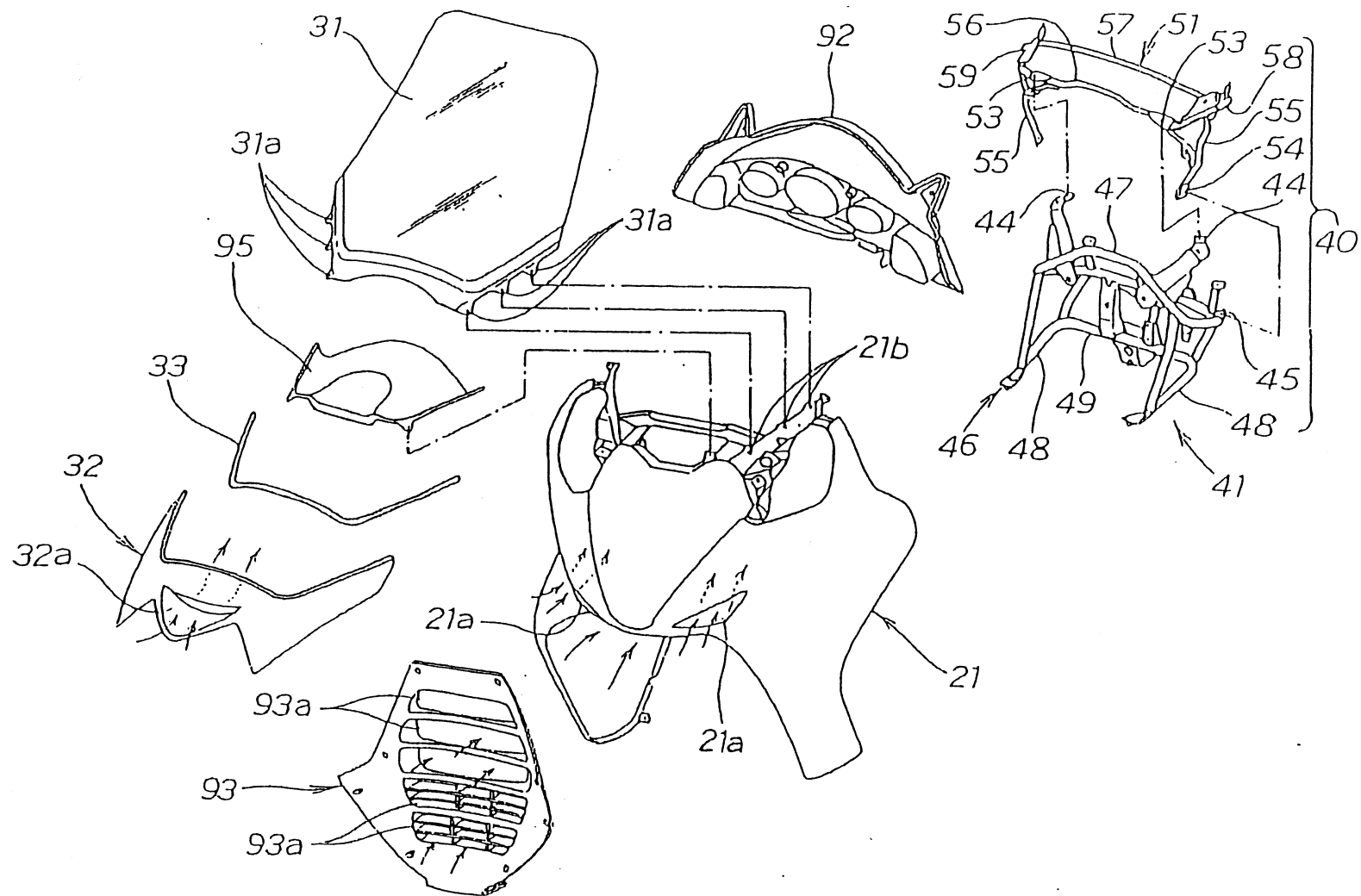
第2圖



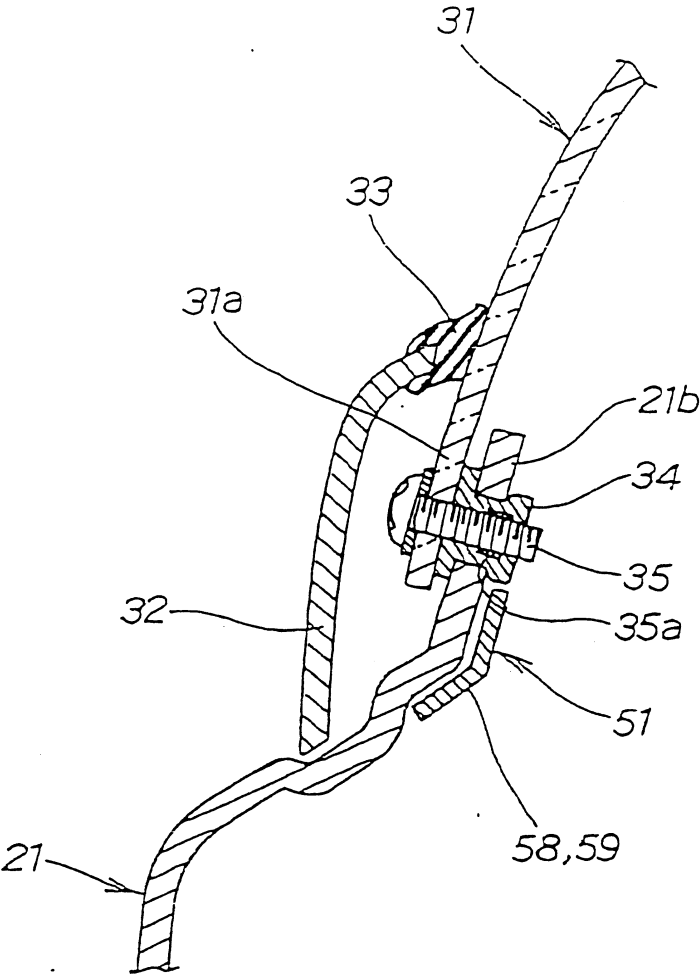
第3圖



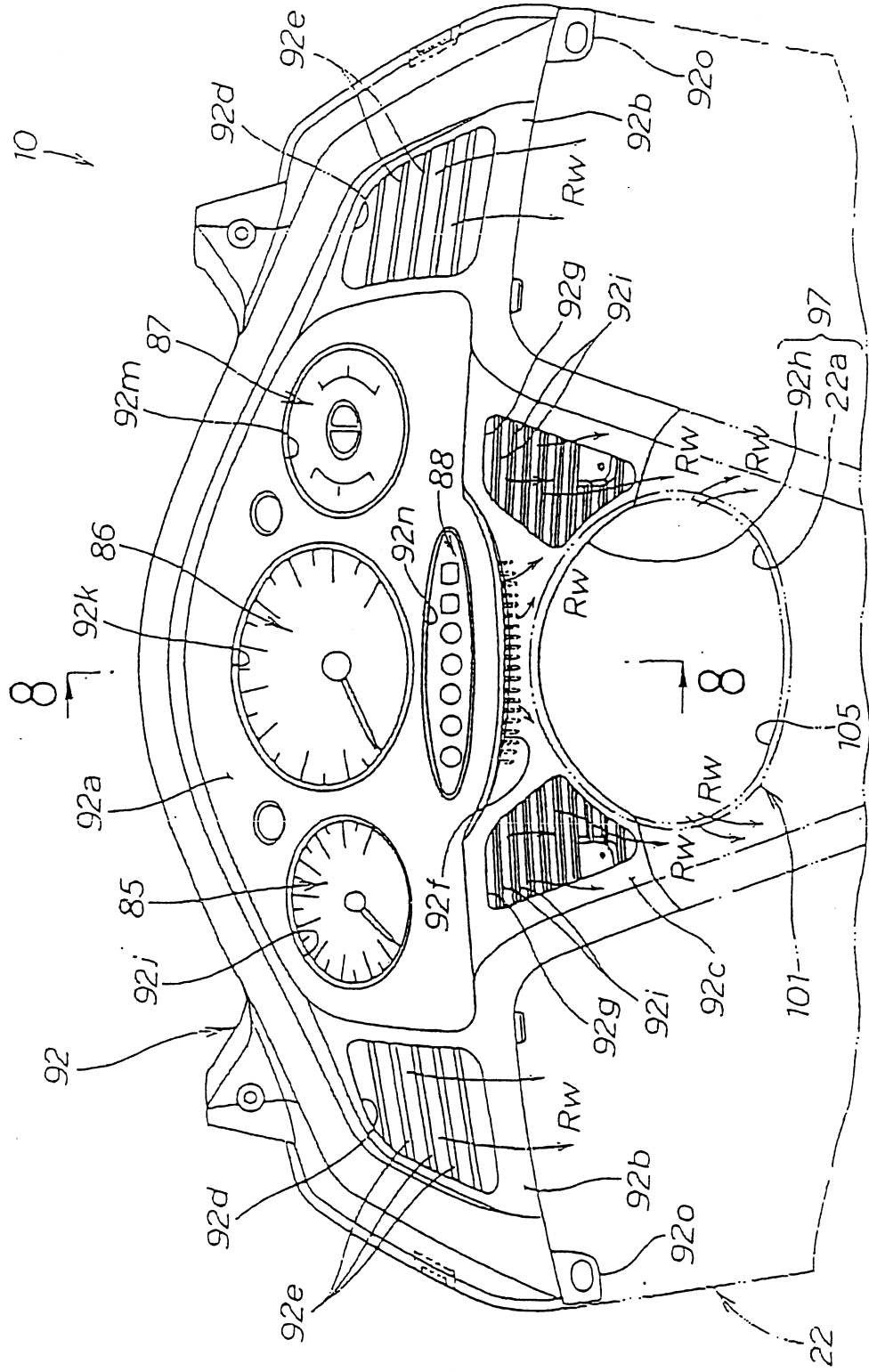
第 4 圖



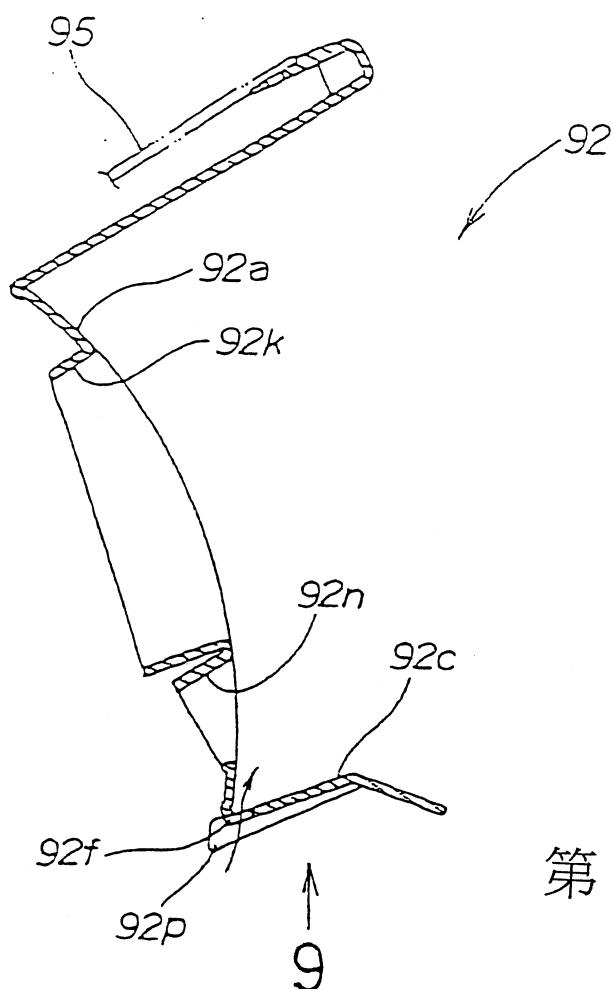
第5圖



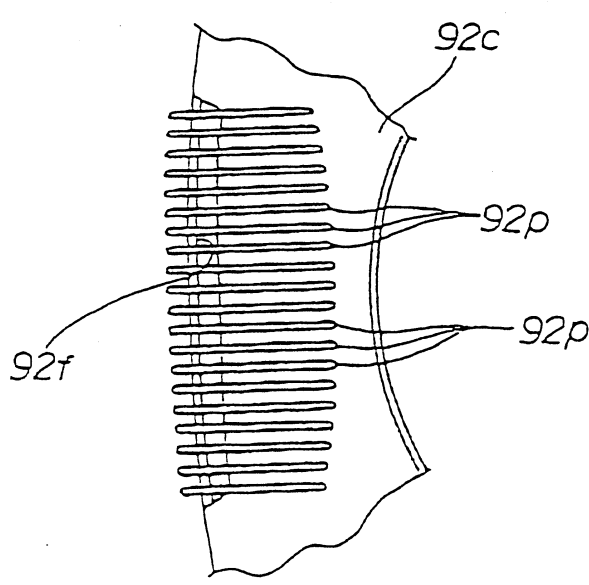
第 6 圖



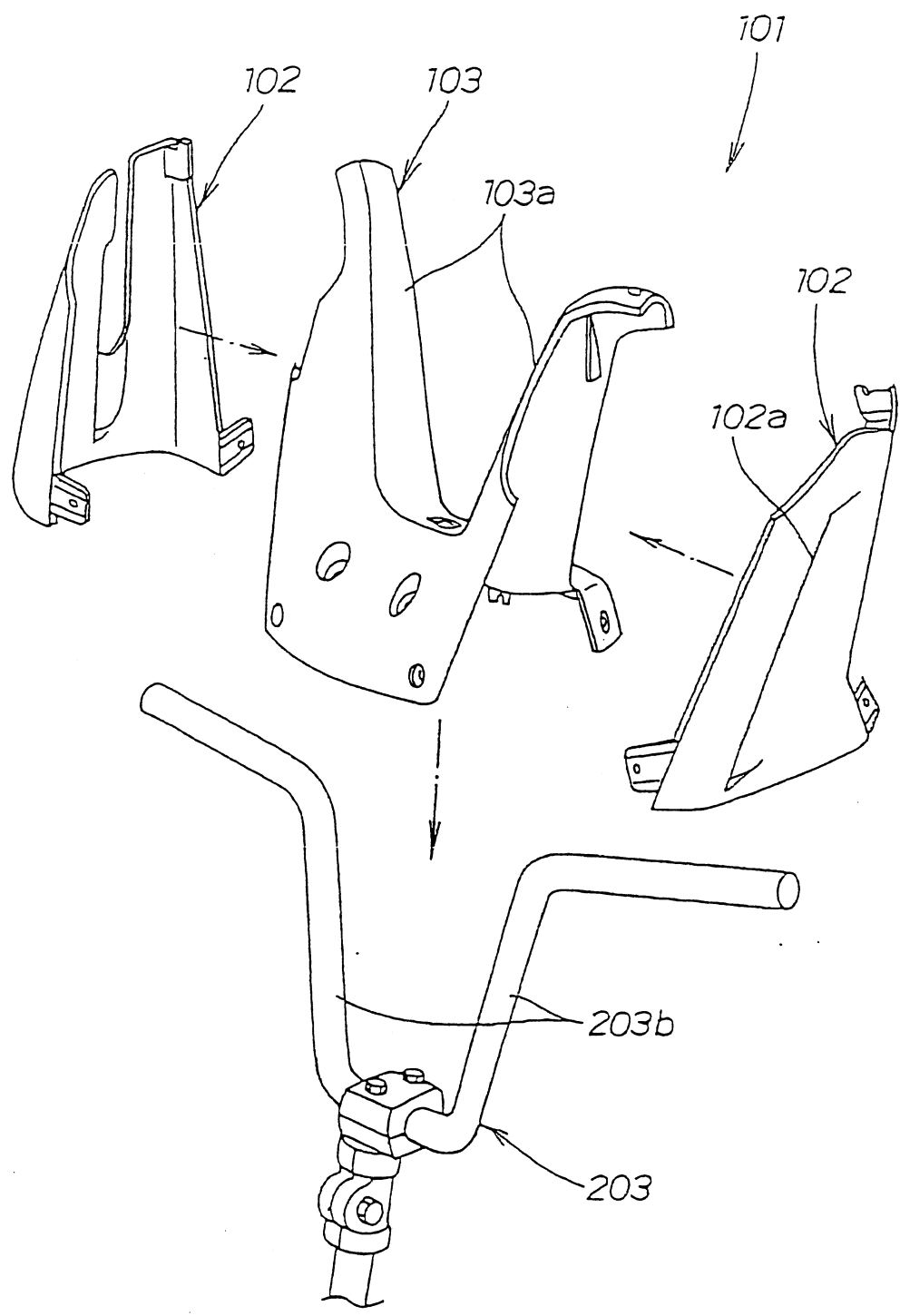
第7圖



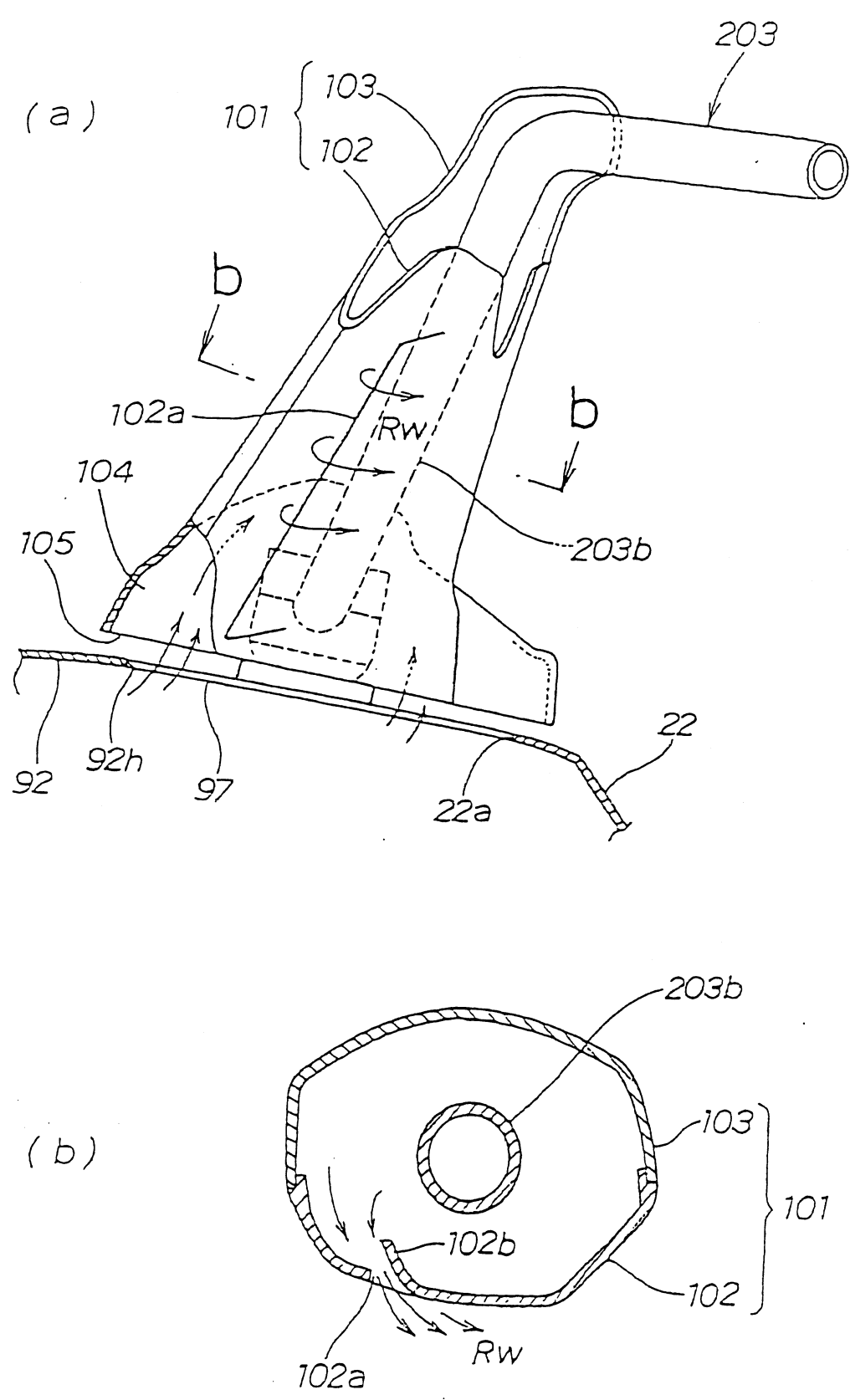
第 8 圖



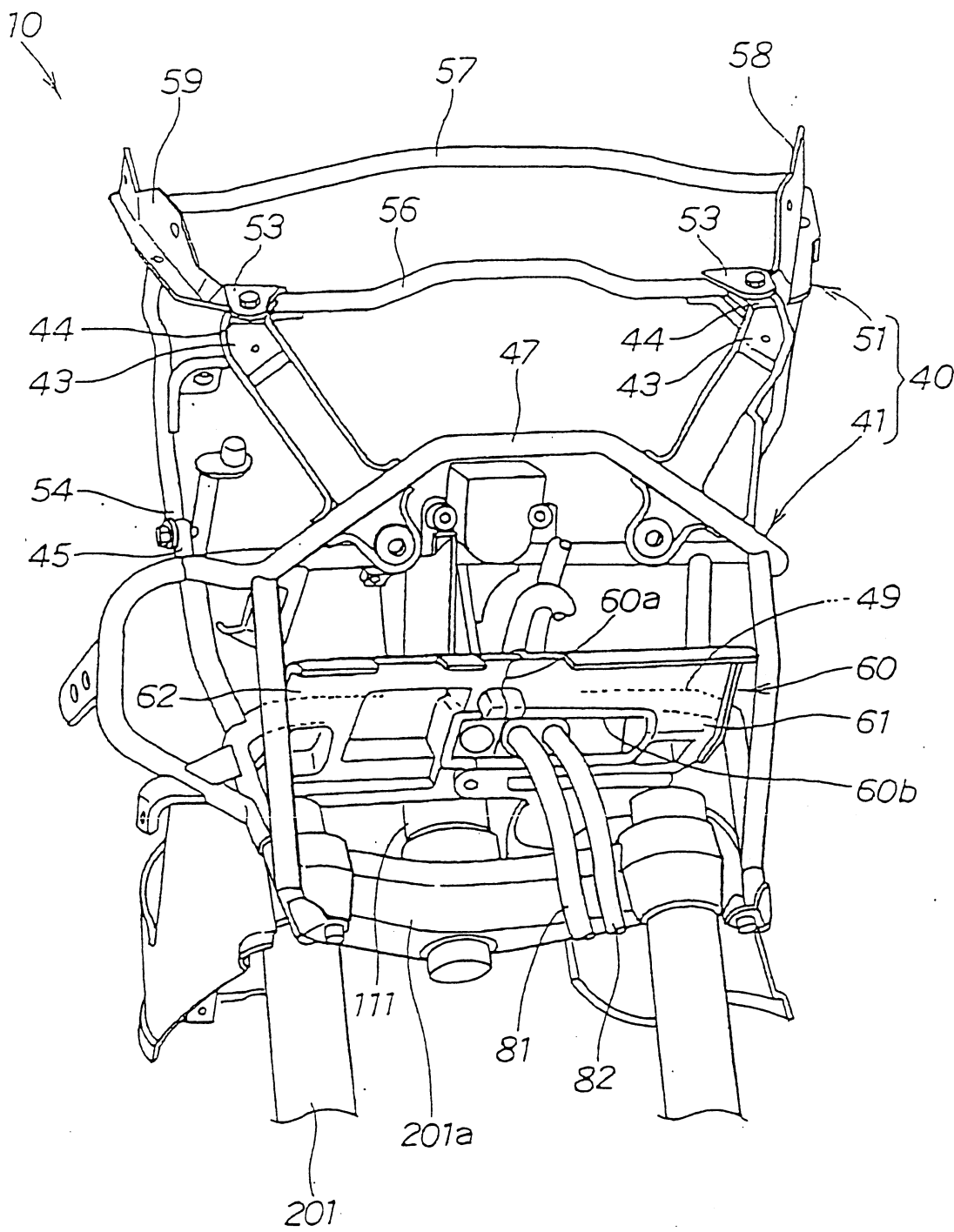
第 9 圖



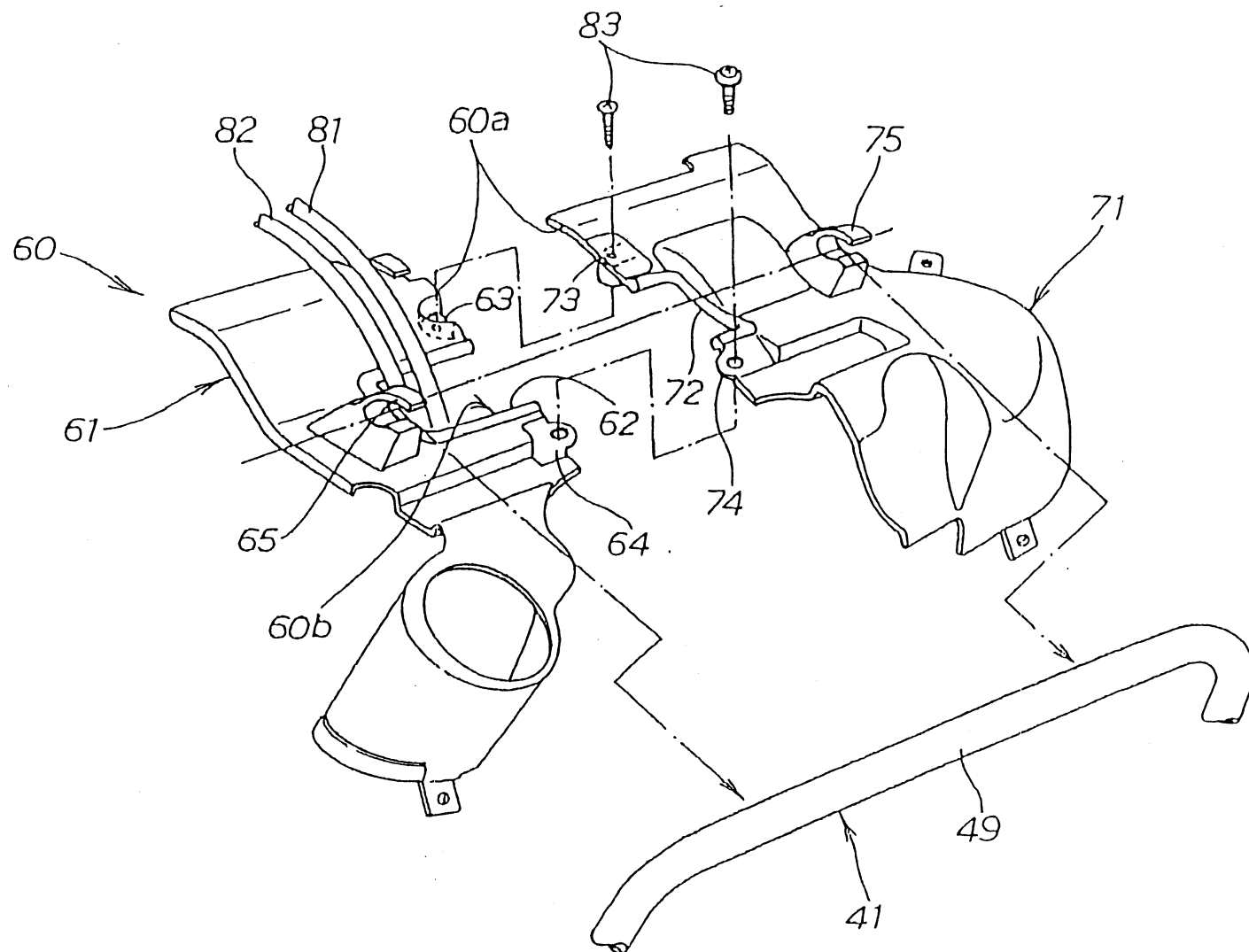
第 10 圖



第 11 圖



第 12 圖



第 13 圖

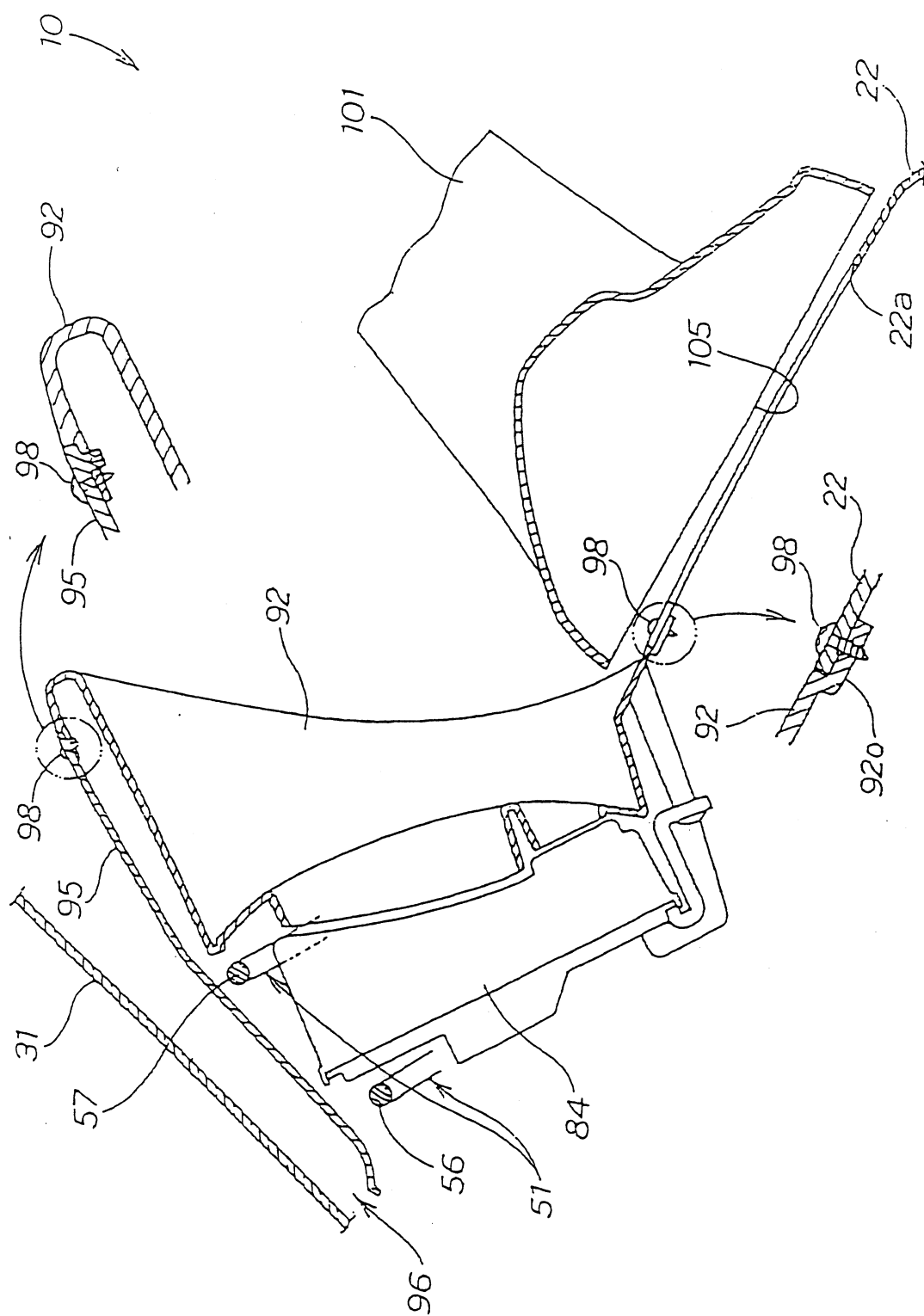
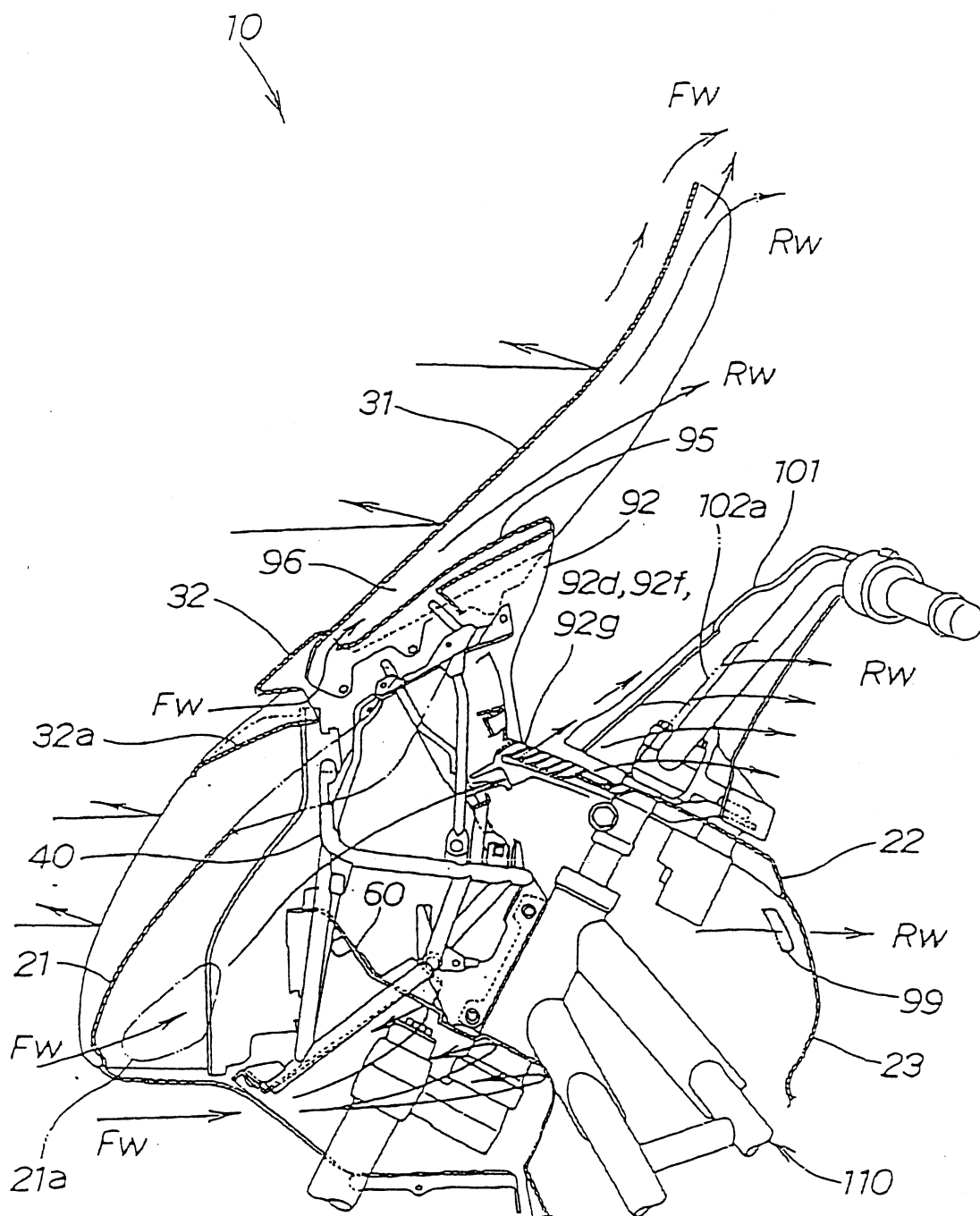
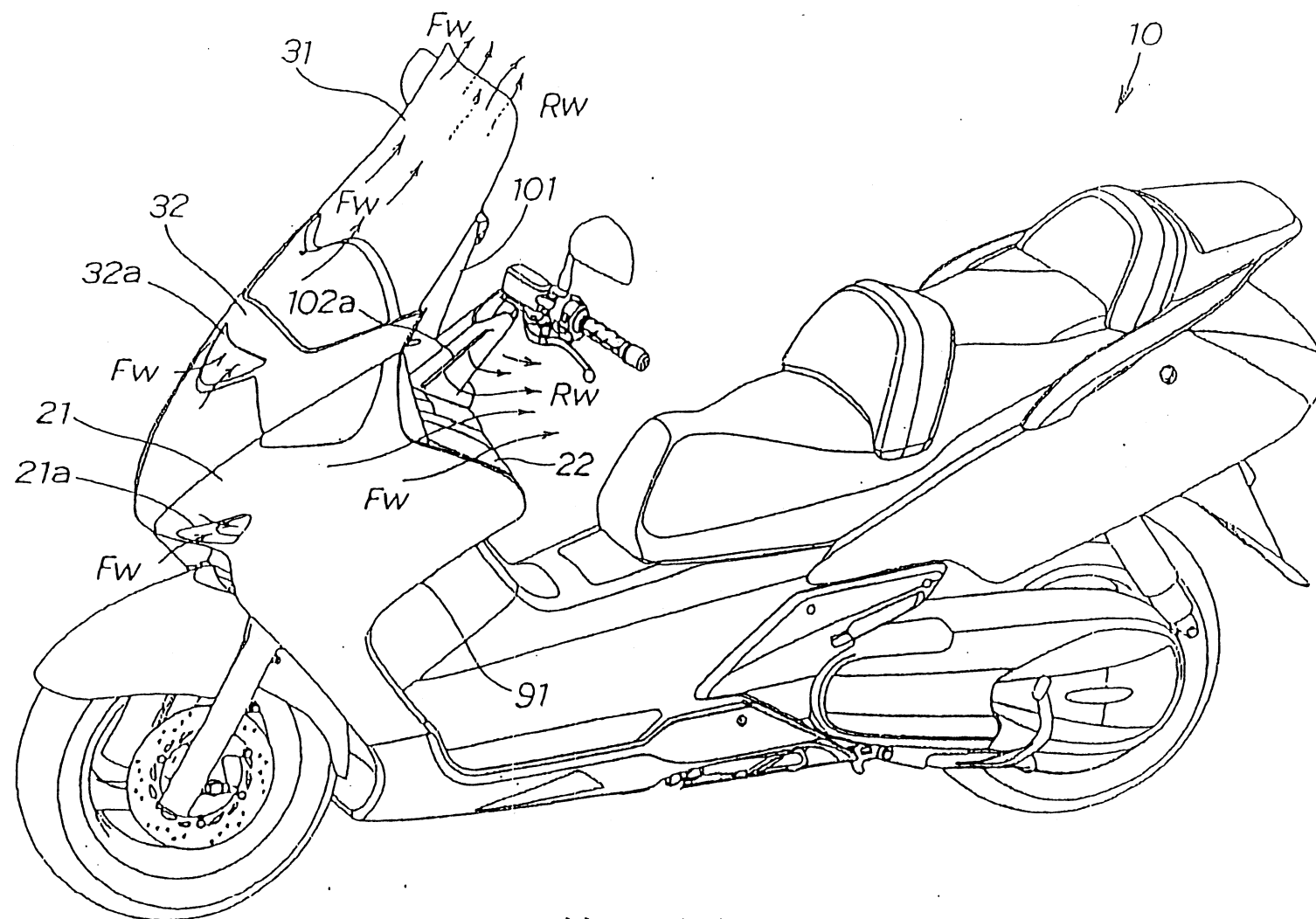


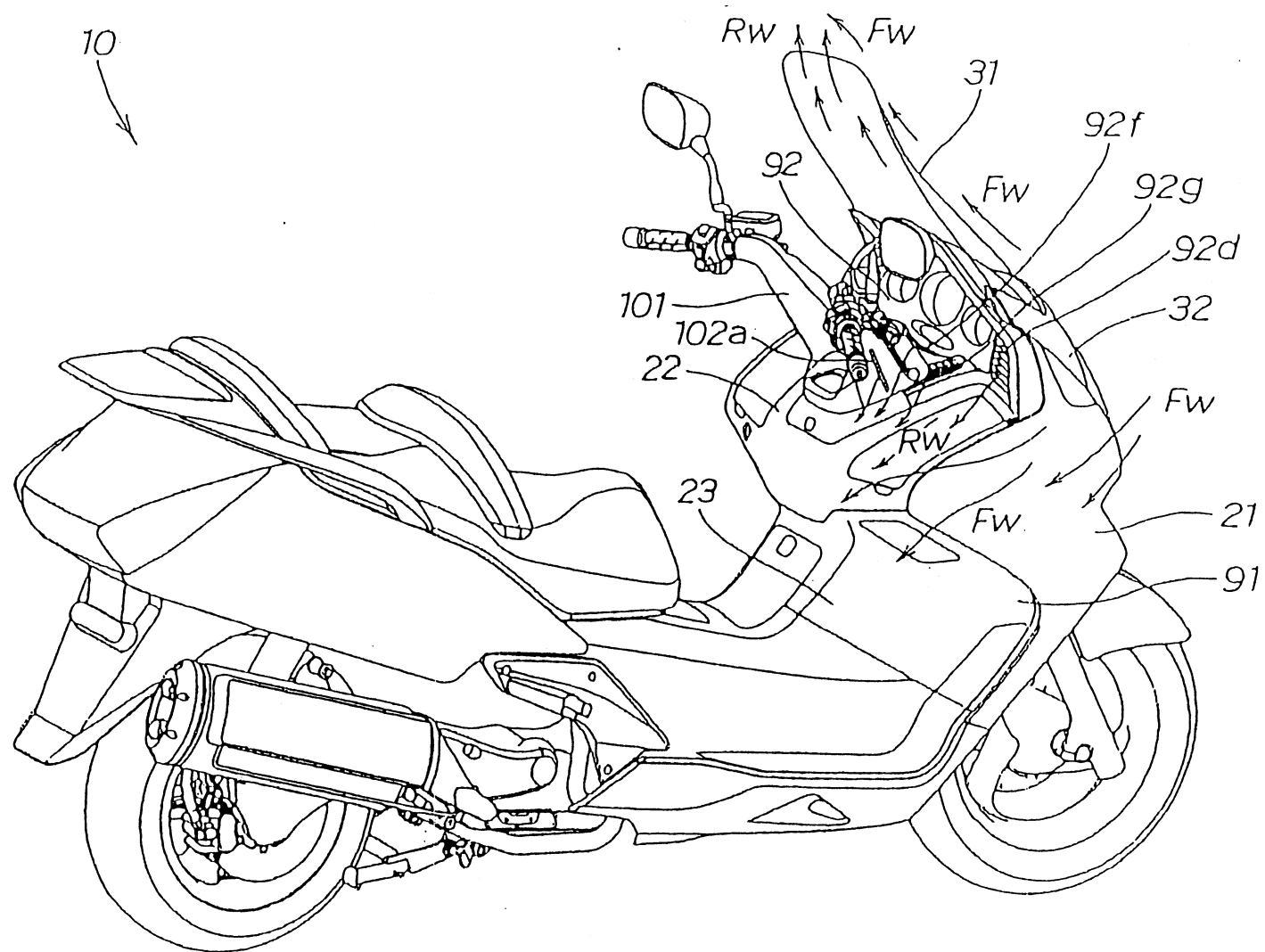
圖 14 策



第 15 圖



第 16 圖



第 17 圖

六、申請專利範圍

附件 2:

第 91104023 號專利申請案

中文申請專利範圍修正本

民國 93 年 1 月 20 日修正

1 . 一種摩托車用前罩支撐結構，其中覆蓋車體框的前部且具有設在其上部之風擋之前罩是藉由撐桿而支撐在該車體框上，其特徵在於，該撐桿是包括下撐桿與附接至該下撐桿的上撐桿之上下分開的兩件撐桿，且該風擋是藉由該上撐桿支撐而該前罩是藉由該下撐桿而支撐的。

2 . 如申請專利範圍第 1 項之摩托車用前罩支撐結構，其中該前罩具有設於其上之儀錶板，且該上撐桿是於該前罩的內側自該儀錶板向前通過。

3 . 如申請專利範圍第 2 項之摩托車用前罩支撐結構，其中該儀錶板向覆蓋把手之把手蓋延伸，使得該儀錶板如側視地重疊在該把手蓋的下方。

4 . 一種摩托車，在車體的前部，設置具有設在其下部的開口之前罩、及儀表板，且在該前罩的前面部設有進風口，其特徵為：

該儀表板的儀表附近設有出風口，且，該前罩內側設有分隔板，其把手是以把手蓋予以覆蓋，且，出風口是設於該把手蓋。

5 . 如申請專利範圍第 4 項之摩托車，其中該儀錶板的該出風口及該把手蓋的下開口相互重疊。

煩請委員明示，本案修正後是否變更原實質內容

經濟部智慧財產局員工消費合作社印製

(請先閱讀背面之注意事項
● 填寫本頁)

裝

訂

線