



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 221498321 U

(45) 授权公告日 2024. 08. 09

(21) 申请号 202190001061.3

(51) Int.Cl.

(22) 申请日 2021.09.28

B62K 19/38 (2006.01)

B62L 3/00 (2006.01)

(85) PCT国际申请进入国家阶段日
2024.03.04

(86) PCT国际申请的申请数据
PCT/JP2021/035712 2021.09.28

(87) PCT国际申请的公布数据
W02023/053224 JA 2023.04.06

(73) 专利权人 本田技研工业株式会社
地址 日本东京都港区

(72) 发明人 鹤川源也 内田雄大 石川隼也
中村拓郎 岸裕司 堀内哲

(74) 专利代理机构 北京律诚同业知识产权代理
有限公司 11006

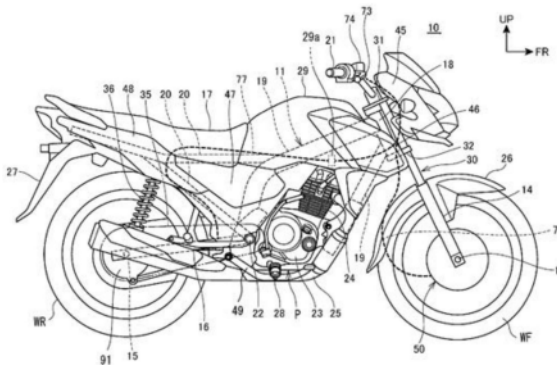
专利代理师 徐金国 吴启超

权利要求书1页 说明书4页 附图3页

(54) 实用新型名称
跨骑型车辆

(57) 摘要

本实用新型提供一种跨骑型车辆,借由制动拉索的配设结构的改良,可以改善组装性和外观性。一种跨骑型车辆(10),具有安装于转向手把(21)并且使后轮制动器(91)工作的制动拉索(77),并且,前述制动拉索(77)仅配设于比车宽方向的中央更靠左右的任一侧处。前述制动拉索(77)的中间部支承于设置在燃料箱(29)上的固定部(29a)。前述制动拉索(77)的后端部支承于后座踏板(50)。



1. 一种跨骑型车辆(10), 具有安装于转向手把(21)并且使后轮制动器(91)工作的制动拉索(77), 所述跨骑型车辆(10)的特征在于,

前述制动拉索(77)仅配设于比车宽方向的中央更靠左右的任一侧处,

前述制动拉索(77)的中间部支承于设置在燃料箱(29)上的固定部(29a),

前述燃料箱(29)以跨越车身框架(11)的方式配置, 前述制动拉索(77)在比前述车身框架(11)更靠下方处支承于前述固定部(29a),

在前述燃料箱(29)的下表面, 形成有用于跨越前述车身框架(11)的凹部,

在前述凹部的车宽方向右侧的壁面上, 设置有前述固定部(29a),

在前述凹部的车宽方向右侧的壁面上, 设置有前述固定部。

2. 根据权利要求1所述的跨骑型车辆, 其中, 前述制动拉索(77)的后端部支承于后座踏板(50)。

3. 根据权利要求1或2所述的跨骑型车辆, 其中, 前述制动拉索(77)配设成, 与前述燃料箱(29)的内侧连续, 穿过座位(17)的里侧, 并与使前述后轮制动器(91)工作的制动踏板(49)相连。

跨骑型车辆

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种跨骑型车辆,尤其是涉及一种具有制动拉索的跨骑型车辆,所述制动拉索用于将驾驶者的操作力传递给制动装置。

背景技术

[0002] 以往,已知有一种具有制动拉索的跨骑型车辆,所述制动拉索用于将驾驶者的操作力传递给制动装置。

[0003] 在专利文献1中公开了在申请前后联动制动器的跨骑型车辆中,从车身的前部直到后部来配策制动拉索的构造。

[0004] 现有技术专利文献1:日本特开2020-32733号公报

实用新型内容

[0005] [实用新型所要解决的问题]

[0006] 但是,在专利文献1的跨骑型车辆中,制动拉索除了配策成跨越左右的转向手把,还配策成穿过发动机的侧方,为了改善在工厂中的组装性和外观性,依然存在改良的余地。

[0007] 本实用新型的目的是解决上述现有技术的问题,提供一种跨骑型车辆,借由设计制动拉索的配策结构,可以改善组装性和外观性。

[0008] [解决问题的技术手段]

[0009] 为了实现前述目的,本实用新型的第一特征在于,一种跨骑型车辆(10),具有安装于转向手把(21)并且使后轮制动器(91)工作的制动拉索(77),并且,前述制动拉索(77)仅配策于比车宽方向的中央更靠左右的任一侧处。

[0010] 另外,第二特征在于,前述制动拉索(77)的中间部支承于设置在燃料箱(29)上的固定部(29a)。

[0011] 另外,第三特征在于,前述制动拉索(77)的后端部支承于后座踏板(50)。

[0012] 另外,第四特征在于,前述制动拉索(77)配设成,与前述燃料箱(29)的内侧连续,穿过座位(17)的里侧,并与使前述后轮制动器(91)工作的制动踏板(49)相连。

[0013] 进而,第五特征在于,前述燃料箱(29)以跨越车身框架(11)的方式配置,前述制动拉索(77)在比前述车身框架(11)更靠下方处支承于前述固定部(29a)。

[0014] (实用新型的效果)

[0015] 根据第一特征,在跨骑型车辆(10)中,具有安装于转向手把(21)并且使后轮制动器(91)工作的制动拉索(77),前述制动拉索(77)仅配策于比车宽方向的中央更靠左右的任一侧处,所以,容易进行制动拉索的配策,由此容易在工厂中进行组装作业。另外,能够提高可维护性。

[0016] 根据第二特征,前述制动拉索(77)的中间部支承于设置在燃料箱(29)上的固定部(29a),所以,可以有效活用燃料箱附近的死角,可以提高布局的自由度。另外,借由以隐藏于燃料箱的内侧的方式来配策制动拉索,可以改善跨骑型车辆的外观性。

[0017] 根据第三特征,前述制动拉索(77)的后端部支承于后座踏板(50),所以,可以有效活用后座踏板下的空间。另外,能够使用现有的零件将制动拉索的后端部支承于合适的位置。

[0018] 根据第四特征,前述制动拉索(77)配设成,与前述燃料箱(29)的内侧连续,穿过座位(17)的里侧,并与使前述后轮制动器(91)工作的制动踏板(49)相连,所以,可以减少制动拉索的外露。

[0019] 根据第五特征,前述燃料箱(29)以跨越车身框架(11)的方式配置,前述制动拉索(77)在比前述车身框架(11)更靠下方处支承于前述固定部(29a),所以,可以在不影响燃料箱的容量的情况下,将制动拉索配策于车辆单侧。

附图说明

[0020] 图1是本实用新型的一实施方式的摩托车的右侧面图。

[0021] 图2是从车宽方向右侧上方观察摩托车的立体图。

[0022] 图3是图2的局部放大图。

[0023] [附图标记]

[0024] 10:摩托车(跨骑型车辆)

[0025] 11:车身框架

[0026] 17:座位

[0027] 21:转向手把

[0028] 29:燃料箱

[0029] 29a:固定部

[0030] 49:制动踏板

[0031] 50:后座踏板

[0032] 77:制动拉索

[0033] 91:后轮制动器。

具体实施方式

[0034] 以下,参照附图对本实用新型的优选实施方式进行详细说明。图1是本实用新型的一实施方式的摩托车10的右侧面图。摩托车10是具备车身框架11、支承于车身框架11的动力单元P、转向操作自如地支承前轮WF的前叉14、支承后轮WR的摇臂16、及前后尺寸长的座位17,由驾驶者及同乘者跨乘座位17而就座的跨骑型车辆。车身框架11具备头管18、连结于头管18的后方的前框架19、及连结于前框架19的后方的后框架20。座位17支承于后框架20。

[0035] 前叉14由头管18支承为左右转向操作自如。前轮WF支承于车轴13,所述车轴13设置于前叉14的下端部。乘员所握持的转向手把21安装为能够对于前叉14进行转向操作。摇臂16支承于枢轴22,所述枢轴22位于前框架19的后端下部并沿车宽方向延伸。在摇臂16的前端部,插入有枢轴22。摇臂16借由后缓冲器36而悬挂于后框架20,以枢轴22为中心上下摇动。后轮WR支承于车轴15,所述车轴15设置于摇臂16的后端部。

[0036] 作为内燃机的动力单元P位于前轮WF与后轮WR之间,支承于车身框架11。动力单元P具备曲轴箱23、及收容进行往返运动的活塞的气缸部24。在气缸部24的排气口连接有排气

装置25。动力单元P的驱动力借由传动链35而传递给后轮WR,所述传动链35架设于动力单元P与后轮WR之间。

[0037] 摩托车10具备:从上方对前轮WF进行覆盖的前挡泥板26、从上方对后轮WR进行覆盖的后挡泥板27、供驾驶者放脚的左右一对踏板28、及贮存动力单元P的燃料的燃料箱29。前挡泥板26安装于前叉14,后挡泥板27安装于后框架20。燃料箱29支承于车身框架11的上部。

[0038] 转向操作系统30具备:枢接于头管18的转向轴(未图示)、固定于转向轴的上端的上横梁31、固定于转向轴的下端的下横梁32、支承于上横梁31和下横梁32的左右一对前叉14、及固定于上横梁31的转向手把21。

[0039] 摩托车10具备:对头管18的前方进行覆盖的前罩45、从侧方对车身框架11的前部进行覆盖的前方侧罩46、对燃料箱29和座位17的前部的下方进行覆盖的侧罩47、及对座位17的后部的下方进行覆盖的后方侧罩48。

[0040] 摩托车10采用了前后联动制动系统(Combined Brake System,CBS)。该制动系统具备:制动杆73,安装于车宽方向右侧的转向手把21;制动软管75,连接于制动杆73并使前轮制动器50工作;及,制动拉索77,连接于制动杆73并使后轮制动器91工作。

[0041] 在制动杆73上连接有压送工作液的主缸74。在固定于主缸74的保持部件上连接有制动拉索77。制动软管75及制动拉索77在配策于前罩45的内侧之后,汇集于摩托车10的车宽方向右侧。制动软管75连接于前轮制动器50。制动拉索77朝向后方配设而连接于使后轮制动器91工作的制动踏板49。

[0042] 在燃料箱29的下表面,形成有用于跨越前框架19的凹部。在该凹部的车宽方向右侧的壁面上,设置有用以对制动拉索77的中间部进行支承的固定部29a。

[0043] 前轮制动器50是液压式的盘式制动器。当驾驶者操作制动杆73时,工作液从主缸74经由制动软管75被压送至前轮制动卡钳。前轮制动器50以前轮制动卡钳来按压制动盘而产生的摩擦对前轮WF进行制动。

[0044] 后轮制动器91是机械式的鼓式制动器。后轮制动器91以制动蹄被紧按至制动鼓的内周面而产生的摩擦来对后轮WR进行制动。本实施方式的前后联动制动系统构成为前轮制动器50及后轮制动器91两者根据制动杆73的操作而工作,并且后轮制动器91根据制动踏板49的操作而工作。

[0045] 制动软管75及制动拉索77被未图示的扎带捆扎,并从上横梁31与前罩45的间隙配设于前罩45的内侧。制动软管75及制动拉索77在配策于前罩45的内侧之后,汇集配置于摩托车10的车宽方向右侧。

[0046] 图2是从车宽方向右侧上方观察摩托车10的立体图。另外,图3是图2的局部放大图。在图2中,示出了拆卸下燃料箱29的状态。在本实施方式中,特征在于:制动拉索77仅配策于比车宽方向的中央更靠右侧处,换言之仅配设于比车身的中心线更靠车宽方向右侧处。

[0047] 制动拉索77在从上横梁31与前罩45的间隙穿过前罩45的内侧后,在被燃料箱29和座位17隐藏的状态下穿过前框架19的车宽方向右侧而向后方延伸,并在侧罩47的后方向下方弯曲后,朝向车宽方向右侧的制动踏板49延伸。在该构造中,制动拉索77始终仅存在于车身的车宽方向右侧。由此,容易进行制动拉索77的配策作业,并且可维护性提高。另外,从车

身外可看到制动拉索77的部分少,摩托车10的外观性也得以改善。

[0048] 在左右一对后框架20上安装有供同乘者放脚的后座踏板50。后座踏板50具有固定于后框架20的撑条51、及可摇动地枢接于撑条51的下端部的放脚部52。在车宽方向右侧的后座踏板50的撑条51上,固定有用于对制动拉索77的后端部进行支承的支承板53。从固定于支承板53的制动拉索77的端部起,线77a向前方延伸。

[0049] 在制动踏板49的后部,设置有后方延出部49a,后方延出部49a的上端部经由摇动自如的均衡器49b而连结于线77a。在支承板53与均衡器49b之间,卡合有复位弹簧54。

[0050] 借由该构造,当随着制动杆73的操作而牵引制动拉索77的线77a时,制动踏板49顺时针方向摇动而使后轮制动器91工作。在本实施方式中,借由将制动拉索77的后端部支承于后座踏板50,而能够有效活用后座踏板下的空间。另外,能够使用现有的零件将制动拉索77的后端部支承于合适的位置。

[0051] 此外,摩托车的形态、前后联动制动器的构造、后座踏板的形状和结构、制动拉索的长度和缠绕路径等不限于上述实施方式,而能够进行各种变更。例如,制动拉索也可以相对于车身的中心,仅配策于车宽方向左侧。本实用新型的制动拉索的配策方法不限于摩托车,而能够应用于跨骑型的三轮车或四轮车等。

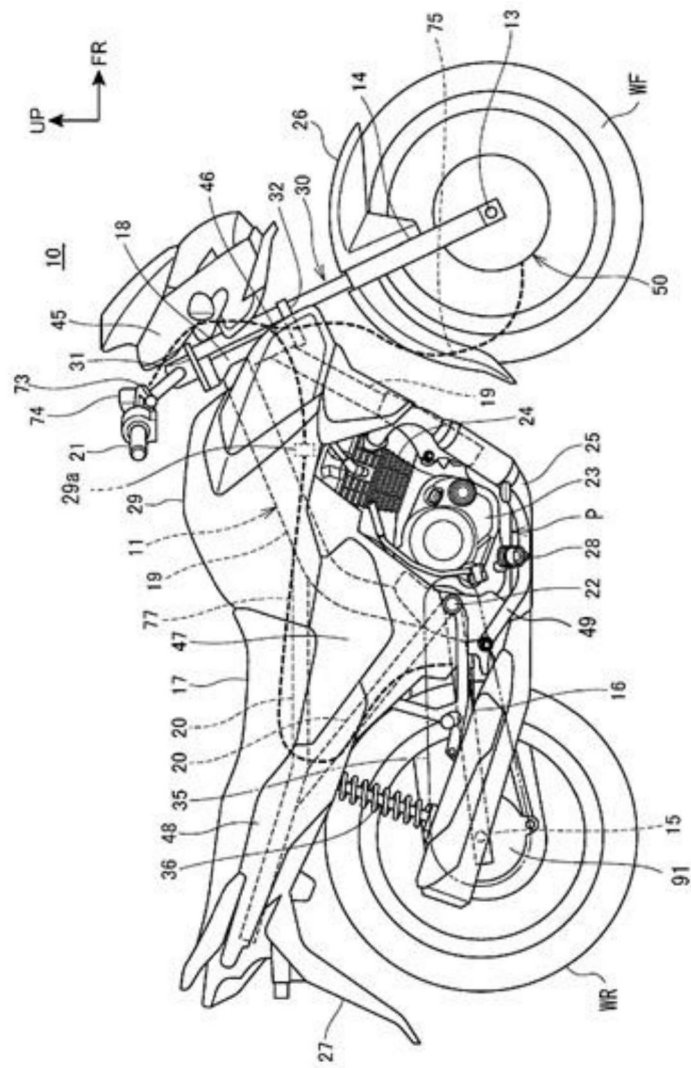


图1

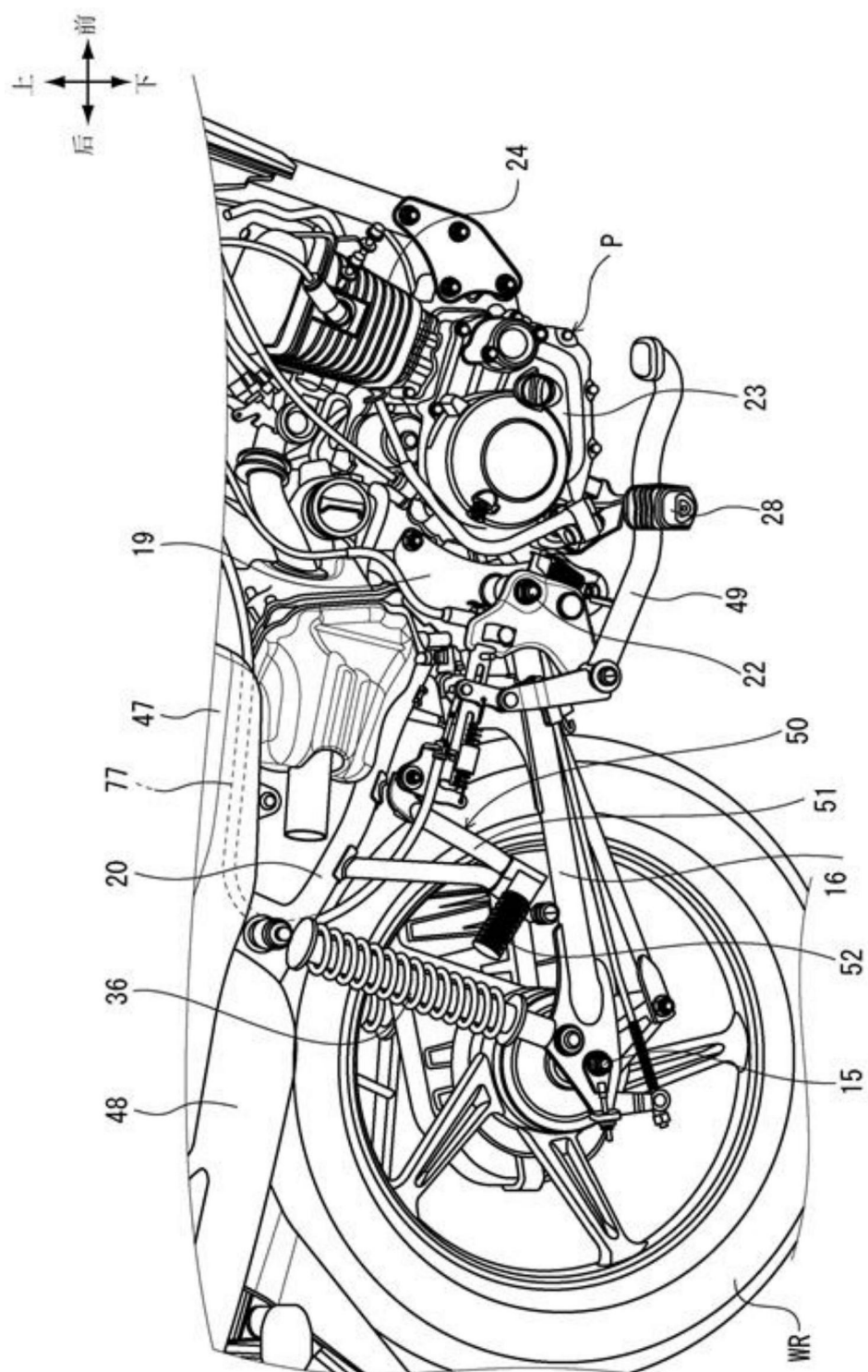


图2

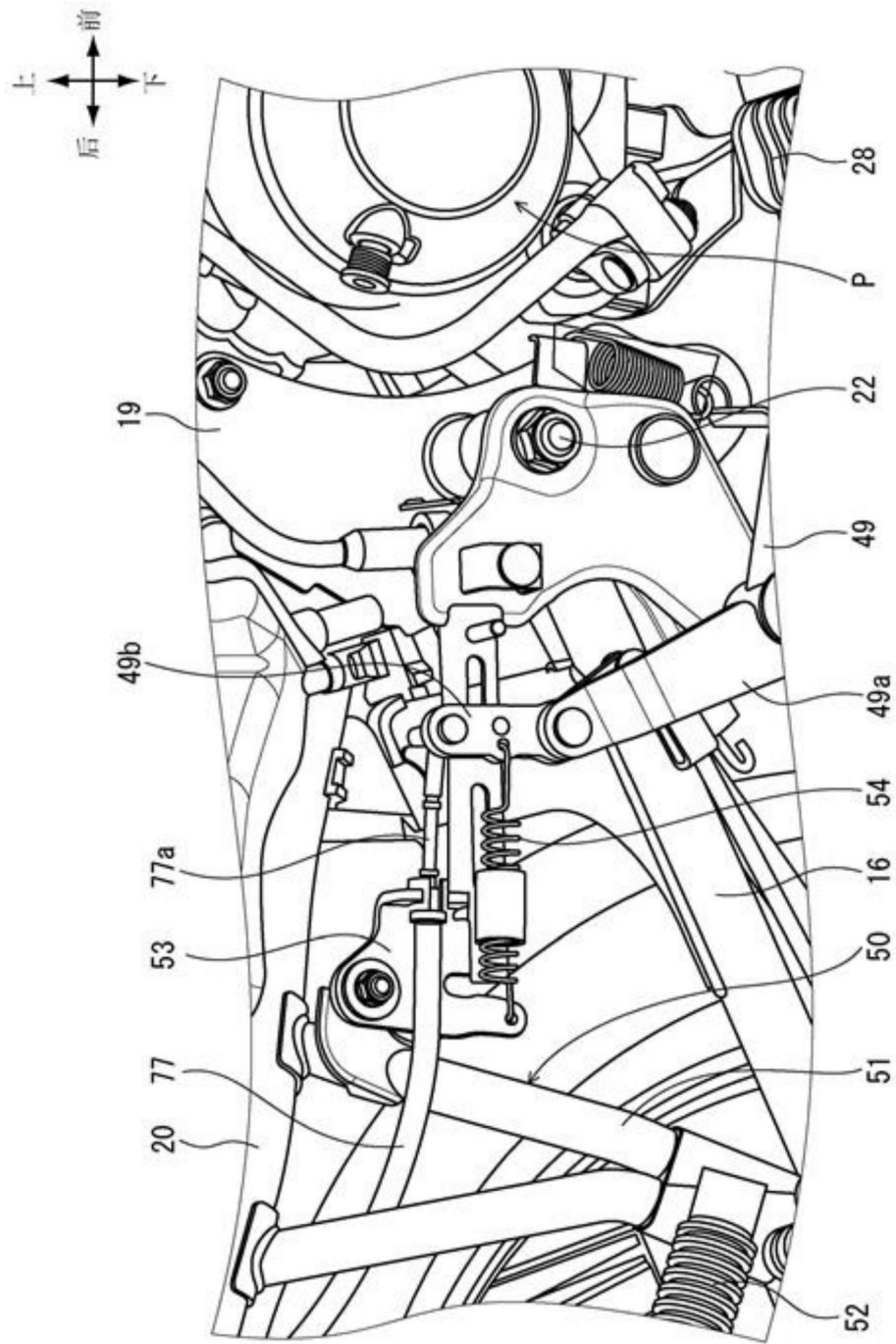


图3