

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第3813630号  
(P3813630)

(45) 発行日 平成18年8月23日(2006.8.23)

(24) 登録日 平成18年6月9日(2006.6.9)

(51) Int. Cl.	F I
<b>B 6 2 J 23/00 (2006.01)</b>	B 6 2 J 23/00 B
<b>B 6 2 J 6/16 (2006.01)</b>	B 6 2 J 6/16

請求項の数 4 (全 11 頁)

(21) 出願番号	特願2005-502691 (P2005-502691)	(73) 特許権者	000010076 ヤマハ発動機株式会社 静岡県磐田市新貝2500番地
(86) (22) 出願日	平成16年2月16日(2004.2.16)	(74) 代理人	100098327 弁理士 高松 俊雄
(86) 国際出願番号	PCT/JP2004/001616	(74) 代理人	100083806 弁理士 三好 秀和
(87) 国際公開番号	W02004/074079	(72) 発明者	松本 義治 静岡県磐田市新貝2500番地 ヤマハ発 動機株式会社内
(87) 国際公開日	平成16年9月2日(2004.9.2)		
審査請求日	平成16年11月11日(2004.11.11)		
(31) 優先権主張番号	特願2003-44622 (P2003-44622)		
(32) 優先日	平成15年2月21日(2003.2.21)		
(33) 優先権主張国	日本国(JP)		
早期審査対象出願		審査官	落合 弘之

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 鞍乗り型車両

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

鞍乗り型車両であって、  
左右両端部にハンドルグリップを有するハンドルバーと、  
ハンドルグリップの近傍に配置され、基部を中心に揺動するとともに運転者が操作する  
操作部を有する左右一対のハンドルレバーと、  
ハンドルグリップと上記操作部を外側に露出するようにハンドルバーを覆うハンドルカ  
バーとを有し、  
上記ハンドルカバーの一端部には、一方のハンドルレバーの操作部がハンドルカバーを  
貫通するのを可能ならしめる孔形状の第1レバー開口部が設けられ、  
上記ハンドルカバーの他端部には、他方のハンドルレバーの基部を囲むように開口する  
切欠き形状の第2レバー開口部が設けられていることを特徴とする鞍乗り型車両。

【請求項2】

油圧ブレーキ用のブレーキオイルを貯留する油ケースの少なくとも一部をハンドルカバ  
ーの内部であって第2レバー開口部を通して外部から見える位置に配置したことを特徴と  
する請求項1記載の鞍乗り型車両。

【請求項3】

操作部の揺動運動を進退運動に変換する機構を備え、その機構の一部を覆うケースの少  
なくとも一部を、前記第2レバー開口部を通して外部から見える位置に配置したことを特  
徴とする請求項1又2記載の鞍乗り型車両。

10

20

## 【請求項4】

前記第1レバー開口部の近傍に、操作スイッチを配置したことを特徴とする請求項1、2、3のいずれかに記載の鞍乗り型車両。

## 【発明の詳細な説明】

## 【技術分野】

## 【0001】

この発明は、例えば、スクータ型自動二輪車に適する鞍乗り型車両に関する。

## 【背景技術】

## 【0002】

一般にスクータ型自動二輪車においては、カバー部材によって車体フレーム全体が覆われる構造となっている。 10

## 【0003】

車体フレームを覆うカバー部材として、例えば、ハンドルカバーやアングカバー等がある。

## 【0004】

ハンドルカバーは、ハンドルバーの左右両サイドのハンドルグリップとその前方のハンドルレバーを露出した状態でカバーするようになっている（特開平9-193865号公報（特許文献1）参照）。

## 【0005】

カバー部材は、その取付けにあたって取付け性の面で優れていることと、高い外観品質が要求され、ハンドルカバーもその例外ではない。 20

## 【0006】

ハンドルカバーは、特許文献1に示すように、左右両サイドのハンドルグリップ及びハンドルカバーを残してハンドルバーを覆う形状となるため、例えば、組付性の面からハンドルグリップを中心として前後から合わせることができるよう前方のフロントカバーと後方のリヤカバーとに分割可能な形状をとっている。

## 【0007】

ハンドルグリップの領域は、ハンドルレバー及びケーブル等の配索の観点から大きく切欠開口されるようになるため、そこから、内部がみえることで高い外観品質が得られにくい面があった。また、外観品質を向上させるために別体のカバーで切欠開口の一部を覆うことも考えられるが、部品点数が増加する等、コストの面、組付性の面でも望ましくない。 30

## 【発明の開示】

## 【0008】

この発明は、取付け時の作業性を何等損なうことなく高い外観品質が得られる鞍乗り型車両を提供することを目的としている。

## 【0009】

前記目的を達成するために、この発明の第1のアスペクトの鞍乗り型車両は、左右両端部にハンドルグリップを有するハンドルバーと、ハンドルグリップの近傍に配置され、基部を中心に揺動するとともに運転者が操作する操作部を有する左右一对のハンドルレバーと、ハンドルグリップと上記操作部を外側に露出するようにハンドルバーを覆うハンドルカバーとを有し、上記ハンドルカバーの一端部には、一方のハンドルレバーの操作部がハンドルカバーを貫通するのを可能ならしめる孔形状の第1レバー開口部が設けられ、上記ハンドルカバーの他端部には、他方のハンドルレバーの基部を囲むように開口する切欠形状の第2レバー開口部が設けられていることを特徴とする。 40

## 【0010】

これにより、ハンドルカバーの取付け時に、孔形状の第1レバー開口部を一方のハンドルレバーのレバー操作部に対して内側から外側へ向かって貫通し突出させた後、切欠開放された第2レバー開口部を他方のハンドルレバーのレバー操作部側に位置決めすることで後付け作業が可能となる。 50

## 【0011】

この場合、ハンドルカバーの一方の第1レバー開口部を、レバー操作部に対して内側から外側へ向かって貫通させればよいため何等作業性を損なうことはない。しかも、第1レバー開口部の孔形状は、最小の開口面積で済む結果、露出部分が小さく抑えられ高い外観品質が得られる。しかも、部品点数の増加を抑えることが可能である。

## 【0012】

また、本発明の好適実施例にあつては、油圧ブレーキ用のブレーキオイルを貯留する油ケースの少なくとも一部をハンドルカバーの内部であつて第2レバー開口部を通して外部から見える位置に配置しても良い。

## 【0013】

これにより、油ケースが、切欠開放された第2レバー開口部を目隠しするカバー部材として機能するため、第2レバー開口部側の外観品質を向上させることが可能となる。しかも、部品点数の増加を抑えることが可能となる。

## 【0014】

また、操作部の揺動運動を進退運動に変換する機構を備え、その機構の一部を覆うケースの少なくとも一部を、前記第2レバー開口部を通して外部から見える位置に配置しても良い。

## 【0015】

これにより、操作部は例えば、スロットル機構であれば、ハンドルグリップやスロットルレバーとなる。また、冷寒時の始動性を向上させるためのチョーク機構であれば、操作部はチョークレバーとなり、これらの一部を覆うケースが、レバー開口部を目隠しするカバー部材として機能するため、切欠開放された第2レバー開口部側の外観品質を向上させることが可能となる。しかも、部品点数の増加を抑えることが可能となる。

## 【0016】

また、前記第1レバー開口部の近傍に、操作スイッチを配置しても良い。

## 【0017】

これにより、操作スイッチの操作面以外の面、特に、ハーネスが突出した部分や操作スイッチを取付けるブラケット等が外から見えにくくなり、操作スイッチの操作面以外の面を覆う別体のカバー部材がなくても外観品質の向上が図れる。

## 【図面の簡単な説明】

## 【0018】

【図1】図1は、この発明にかかるハンドルカバーを示した概要正面図である。

【図2】図2は、ハンドルレバーを構成する前カバーを取外した図1と同様の概要正面図である。

【図3】図3は、前カバーと後カバーの取付け状態を示した一方のハンドルカバーの分解説明図である。

【図4】図4は、図2のA-A線拡大断面図である。

【図5】図5は、この発明にかかるスクータ型自動二輪車の概要側面図である。

【図6】図6は、図2のB-B線拡大断面図である。

【図7】図7は、図1のC-C線拡大断面図である。

【図8】図8は、図1のD-D線拡大断面図である。

【図9】図9は、図1のE-E線拡大断面図である。

【図10】図10は、図1のF-F線拡大断面図である。

【図11】図11は、アンダカバーの概要平面図である。

【図12】図12は、アンダカバーの概要側面図である。

【発明を実施するための最良の形態】

## 【0019】

以下、図1乃至図12の図面を参照しながらこの発明の実施の形態について具体的に説明する。

## 【0020】

図5は鞍乗り型車両の代表例としてここではスクータ型自動二輪車の概要側面図を示している。

【0021】

スクータ型自動二輪車1の車体フレーム3はヘッドパイプ5から後方へ斜め下方に延びる鋼管製メインフレーム7と、メインフレーム7の後端に後方へ斜め上向きに延びる左右一对の鋼管製サイドフレーム9, 9とから成る構造となっている。サイドフレーム9, 9間にはスイング式動力ユニット11が上下揺動可能に枢支されている。スイング式動力ユニット11は、エンジン13及びエンジン13の左側部にVベルトドライブ式無段変速装置を内蔵する伝動ケース15を始めとしてエアクリーナ17等を一体に接続したものである。伝動ケース15の後端部に後輪19が軸支されている。また伝動ケース15と左側のサイドフレーム9との間にはリヤクッションユニット21が介設され、スイング式動力ユニット11はピボット23を中心として上下に揺動可能となっている。

10

【0022】

ヘッドパイプ5には、ステアリングシャフト25が回転自在に支持され、そのステアリングシャフト25の下方には、アンダブラケット27を介してフロントフォーク29が設けられている。ステアリングシャフト25の上端には、ハンドルバー31が固定され、フロントフォーク29の下端部には前輪33が軸支されている。

【0023】

ハンドルバー31は、左右両サイドにハンドルグリップ35を有し、その前方にはハンドルレバー37のレバー操作部37aが位置している。左右のレバー操作部37aはハンドルグリップ35と一緒に握ることで、例えば、左側にあつてはブレーキケーブル39を介して後輪ブレーキ(図示していない)のブレーキ操作が可能となっている。また、右側にあつては、内部にブレーキオイルが充填されたブレーキホース41を介して前輪ブレーキ43のブレーキ操作が可能となっている。

20

【0024】

ブレーキホース41を備えた右側のハンドルレバー37の基部は油ケース45等が配置され基部領域の目隠し部材として機能している。

【0025】

ハンドルバー31は左右のハンドルグリップ35を残してハンドルカバー47により覆われている。

30

【0026】

ハンドルカバー47は前カバー49と後カバー51とで構成され、各カバー端縁が閉じ合わさった状態で前記ハンドルバー31に固定支持されている。

【0027】

後カバー51は、ハンドルバー31に固定支持されるベースカバーとなっていて、そのベースカバーとなる後カバー51に対して前カバー49が後付け可能となっている。

【0028】

具体的に説明すると、後カバー51の一方(図1右側)は図3及び図4に示すようにハンドルバー31を挟んで後側に後カバー51が、前側に取付けブラケットがそれぞれ配置され、取付けブラケット53の上部側取付部53aには、操作スイッチ55のスイッチケース57から延長された上位側ボス部57aが後カバー51を介して接合し合い、取付けブラケット53、後カバー51、上位側ボス部57aの三者は締結ねじ59によって一体に固定支持されている。

40

【0029】

取付けブラケット53の下部側取付部53bには、前記スイッチケース57から延長された下位側ボス部57bが接合し合い締結ねじ61によって固定支持されている。

【0030】

後カバー51の他方(図1左側)は、図6に示すようにハンドルバー31に溶着された支持ブラケット63に対して、後カバー51及び操作スイッチ65のボス部65aが接合され、締結ねじ67により三者一体に固定支持されている。

50

## 【 0 0 3 1 】

さらに、後カバーは前記した左右両端の取付け位置から内側の取付部 6 9 (ここでは左右の内、片側のみ示す) が図 7 に示すように、後カバー 5 1 から筒状に突出し、その取付部 6 9 はハンドルバー 3 1 に溶着された支持ブラケット 7 1 に対して締結ねじ 7 3 により一体に固定支持されている。

## 【 0 0 3 2 】

前カバー 4 9 は、後カバー 5 1 に対して後付けするようになっていて、前カバー 4 9 の一方 (図 1 右側) には前記ハンドルレバー 3 7 のレバー操作部 3 7 a を内側から外側へ向かって貫通し突出させる孔形状のレバー開口部 7 5 を有している。前カバー 4 9 の他方には、ハンドルレバー 4 7 のレバー操作部 3 7 a 側に向かって切欠開口されたレバー開口部 7 7 を有している。したがって、孔形状のレバー開口部 7 5 は、前カバー 4 9 を後付けする時に、ハンドルレバー 3 7 のレバー操作部 3 7 a に対して内側から外側へ向かって貫通し、突出させる開口面積を備えていればよく、小さな開口面積で済むようになり、露出領域が小さく抑えられている。また、孔形状のレバー開口部 7 5 は、切欠開放されたレバー開口部 2 7 との組合せによって何等作業性を損なうことなく後カバー 5 1 に対する仮支持作業が容易に行なえるようになっている。

## 【 0 0 3 3 】

前カバー 4 9 の切欠開放されたレバー開口部 3 7 側は、前記した油ケース 4 5 の外に、操作子の揺動運動を進退運動に変換してケーブル 7 8 a に伝達する機構の一部を覆うケース 7 8 が位置することで見栄えの向上が図られている。なお、操作部としては、スロットル機構であれば、ハンドルグリップ 3 5 やスロットルレバー (図示していない) である。また、冷寒時の始動性を向上させるためのチョーク機構であれば、操作子はチョークレバーとなる。

## 【 0 0 3 4 】

一方、前カバー 4 9 は、レバー開口部 7 5 をレバー操作部 3 7 a に対して内側から外側へ向け貫通し突出させた後、後カバー 5 1 に対して複数箇所にわたって固定支持されるようになっている。

## 【 0 0 3 5 】

具体的には前カバー 4 9 の一方、図 1、右側の D - D の領域は、図 8 に示すように、後カバー 5 1 から前方へ延長された張出し部 7 9 に締結ねじ 8 1 によって一体に固定支持されている。この領域の前カバー 4 9 の上端縁は上端係合溝 4 9 a となっていて、上端係合溝 4 9 a が後カバー 5 1 の上端係合突部 5 1 a と係合し合うことで閉じ合せ結合され、下端縁の一部は操作スイッチ 5 5 のスイッチケース 5 7 と突合せ接合されている。なお、それ以外の前カバー 4 9 の上端縁は、図示していないが、前記した係合溝 4 9 a と係合突部 5 1 a との係合関係によって閉じ合せ結合されている。

## 【 0 0 3 6 】

前カバー 4 9 の他方、図 1、左側の E - E 領域は、図 9 に示すように後カバー 5 1 の屈曲部と重ね合せ結合され、締結ねじ 8 3 により固定支持されている。この領域の上端縁と下端縁は図 6 に示すように係合凹部 4 9 b が後カバー 5 1 の係合突部 5 1 b と係合し合うことで閉じ合せ結合されている。

## 【 0 0 3 7 】

前カバー 4 9 の下部側 F - F 領域は、図 10 に示すように後カバー 5 1 と重ね合せ結合され、締結ねじ 8 5 により固定支持されている。

## 【 0 0 3 8 】

一方、ハンドルレバー 3 7 の下方は、フロントカバー 8 7 及びインナフェンダ 8 9 によって前面側が覆われ車体フレーム 3 にそれぞれ固定支持されている。フロントカバー 8 7 及びインナフェンダ 8 9 の後側は車体フレーム 3 を挟んでレッグシールド 9 1 によって覆われ車体フレーム 3 に固定支持されている。レッグシールド 9 1 の外周縁は前記フロントカバー 8 7 及びインナフェンダ 8 9 の外周縁と突合せ結合されている。

## 【 0 0 3 9 】

レグシールド 91 の下端は、足を乗せる低床のフットボード 93 が連続して配設されている。フットボード 93 の下部は、前記インナフェンダ 89 と接続連通し合うアンダカバー 95 が、フットボード 93 の後部はシート 97 の下方周囲を囲むようサイドカバー 99 がそれぞれ配設されている。

【0040】

アンダカバー 95 は、サイドスタンド 101 が露出するスタンド開口孔 103 を有している。

【0041】

サイドスタンド 101 は、メインとなるセンタスタンド 102 の前方に位置し取付軸 105 によってサイドフレーム 9 の取付部 107 に回動自在に支持され、スタンド接地部 101a がサイドフレーム 7 に沿う収納状態（図 5 実線）と外方へ突出した使用状態（図 5 鎖線）とに切換え操作可能となっている。

10

【0042】

サイドスタンド 101 のスタンド接地部 101a は、付勢ばね 109 によるばね圧に抗して足によって下方（図 1 矢印）へ回動させることで使用状態（図 5 鎖線）となる。また、使用状態（図 5 鎖線）から上方へ足によって回動させることで収納状態（図 5 実線）とに切換え可能となっている。

【0043】

一方、サイドスタンド 95 のスタンド開口孔 103 は、取付け時に、収納状態にあるサイドスタンド 101 のスタンド接地部 101a を一部領域にわたって内側から外側へ向け貫通し突出させる楕円の孔形状となっていて、開口面積が最小に抑えられている。

20

【0044】

スタンド接地部 101a が外側へ突出した突出領域は、スタンド開口孔 103 の開口端縁からサイド面となる一般面へ向かうテーパ面 111 となっていて、収納状態時のスタンド接地部 101a に何等支障が起きないように工夫されている。

【0045】

図 11 と図 12 はアンダカバー 95 の平面図と側面図を示したもので、アンダカバー 95 の前部、中間部、後部の各取付部 113 は、フットボード 93 と締結ねじ（図示していない）によって重ね合せ結合されている。

【0046】

その他の取付部は、アンダカバー 95 の内側に設けられた複数の係合爪孔 115 と、フットボード 93 の係合爪（図示していない）との係合関係によって結合支持された構造となっている。

30

【0047】

このように構成されたスクータ型自動二輪車 1 によれば、ハンドルカバー 47 を取付けるには、まず、後カバー 51 をハンドルバー 31 に取付け後、続いて前カバー 49 を取付ける。この場合、ハンドルバー 31 の前面側から前カバー 49 のレバー開口部 75 をハンドルレバー 37 のレバー操作部 37a に位置合せした後、内側から外側へ向かって貫通させる。これによりレバー操作部 37a は、ハンドルグリップ 35 の前方に突出するようになるから、他方の切欠開口されたレバー開口部 77 をもう一方のハンドルレバー 37 のレバー操作部 37a に位置決めする。これにより、何等作業性を損なうことなく前カバーの後付け作業が可能な仮支持状態が得られるようになる。後カバー 51 に対する前カバー 49 の後付け作業完了時、一方の孔形状のレバー開口部 75 は開口面積が小さくて済むため、露出部分が小さく抑えられる結果、高い外観品質が得られるようになる。

40

【0048】

反対側の切欠開口されたレバー開口部 77 は、ブレーキ用の油ケース 45、あるいは、操作子の揺動運動を進退運動に変換する機構の一部を覆うケースが切欠開口のレバー開口部 77 をカバーする目隠し部材として機能するため見栄えを損なうことがなくなる。

【0049】

一方、アンダカバー 95 にあっては、図 5 仮想線で示すように、スタンド開口孔 103

50

を収納状態にあるサイドスタンド101のスタンド接地部101aに位置合せしながら、そのスタンド接地部101aが内側から外側へ向かって貫通し突出させることで、アンダカバー95の後付け作業が可能となる。

【0050】

アンダカバー95の後付け作業完了時、孔形状のスタンド開口部103は、開口面積が小さくて済むため、露出部分が小さく抑えられる結果、高い外観品質が得られるようになる。

【0051】

なお、この実施形態にあつては、スクータ型自動二輪タイプについて説明したが、三輪タイプ、四輪タイプに実施することも可能である。

10

【産業上の利用可能性】

【0052】

以上説明したように、この発明によれば、第1レバー開口部によってハンドルレバー周りの露出部分を小さく抑えることが可能となり、高い外観品質を得ることができる。しかも、第1レバー開口部の内側から外側へ向かってレバー操作部を貫通させればよいため、後付け作業にあたって何等作業性を損なうことはない。

【0053】

また、前記油ケースを第2レバー開口部を目隠しするカバー部材として機能させることが可能となるため、部品点数を増やすことなく切欠開放された第2レバー開口部側の外観品質を向上させることができる。

20

【0054】

また、操作部の揺動運動を進退運動に変換する機構を覆うケースが第2レバー開口部を目隠しするカバー部材として機能させることが可能となるため、部品点数を増やすことなく切欠開放された第2レバー開口部側の外観品質を向上させることができる。

【0055】

また、第1レバー開口部からは操作スイッチの操作面以外の面、特に、ハーネスが突出している部分や操作スイッチを取付けるブラケット等が外から見えにくくなるため、操作スイッチの操作面以外の面を覆う別体のカバー部材がなくても外観品質の向上を図ることができる。

【0056】

また、アンダカバーのスタンド開口部を、サイドスタンドのスタンド接地部に対して内側から外側に沿って貫通させることでサイドカバーの後付け作業が可能となる。また、スタンド開口部によってスタンド周りの露出部分を小さく抑えることが可能となり、高い外観品質を得ることができる。しかも、スタンド開口部の内側から外側へ向かってスタンドを貫通させればよいため、後付け作業にあたって何等作業性を損なうことはない。

30

【0057】

また、スタンドとの干渉をさけつつスタンド開口部を奥に位置させることが可能となるため外から見えにくくなり、外観品質の向上を図ることができる。

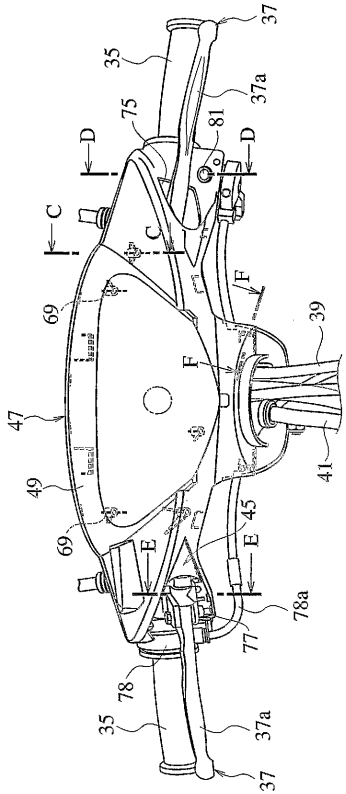
【0058】

また、スタンド開口部によって、エンジン懸架部が外部から見えなくなり、外観品質の向上を図ることができる。

40

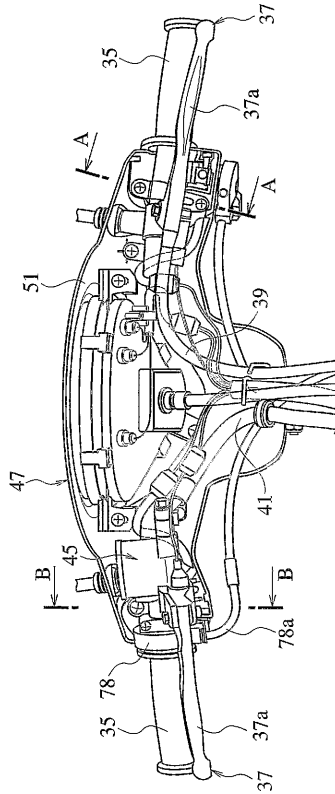
【 図 1 】

FIG.1



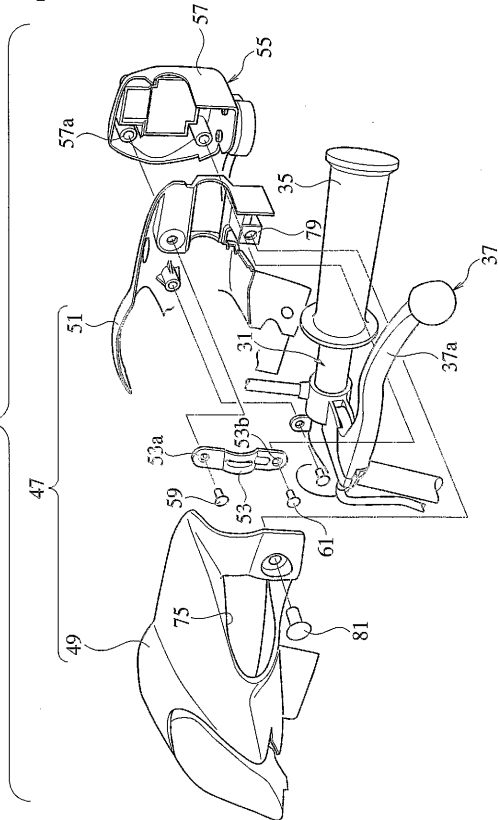
【 図 2 】

FIG.2



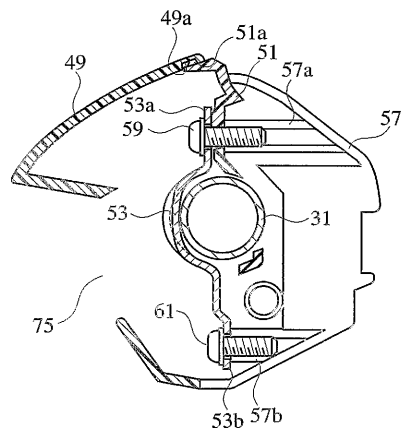
【 図 3 】

FIG.3

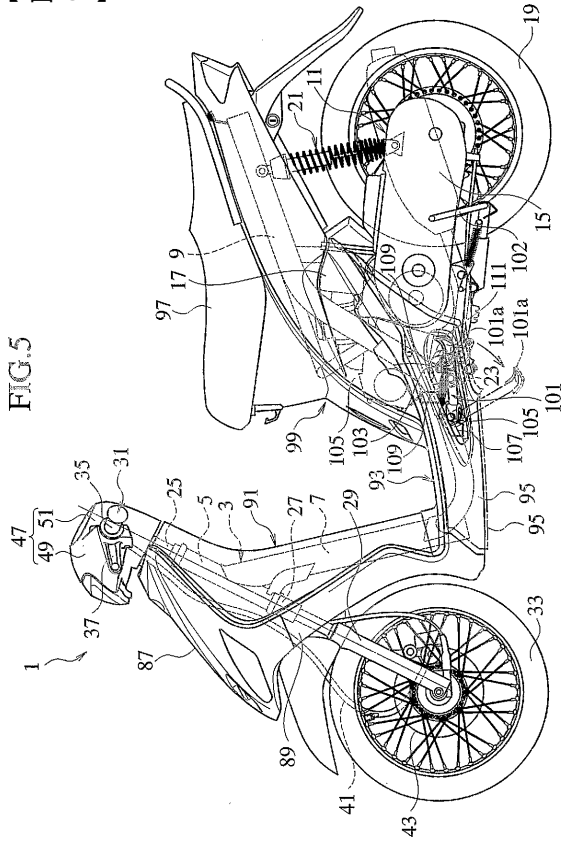


【 図 4 】

FIG.4

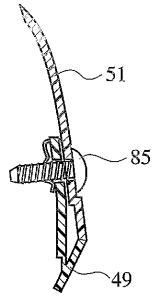


【 図 5 】



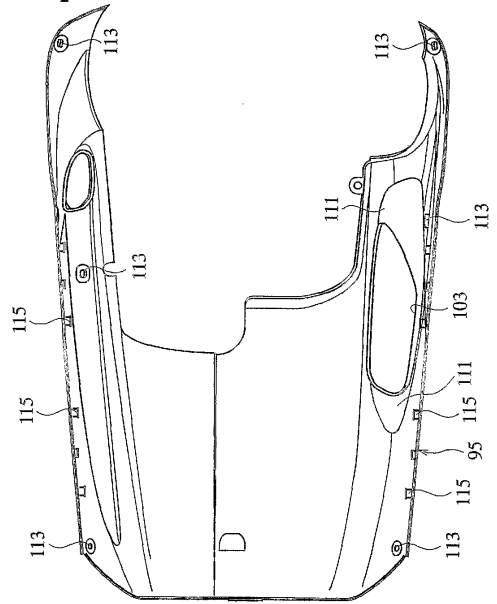
【 図 1 0 】

FIG.10



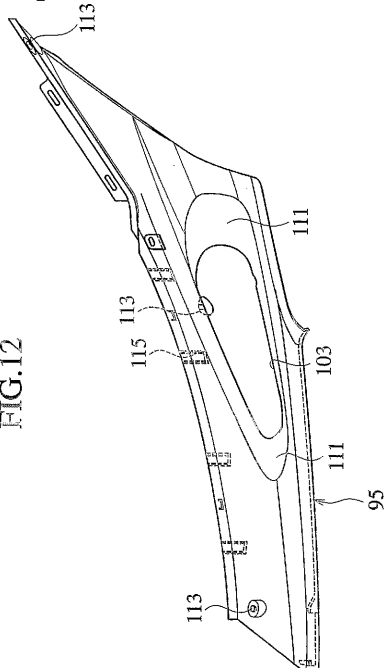
【 図 1 1 】

FIG.11



【 図 1 2 】

FIG.12



---

フロントページの続き

- (56)参考文献 特開平06 - 144325 (JP, A)  
特開平06 - 048345 (JP, A)  
特開平08 - 011762 (JP, A)  
実開平05 - 056780 (JP, U)  
実開平04 - 035982 (JP, U)

(58)調査した分野(Int.Cl. , DB名)

B62J 23/00

B62M 7/02