

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2010-13066

(P2010-13066A)

(43) 公開日 平成22年1月21日(2010.1.21)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 2 J 9/00 (2006.01)	B 6 2 J 9/00 B	3 D 2 4 6
B 6 2 J 23/00 (2006.01)	B 6 2 J 23/00 F	
B 6 2 M 7/02 (2006.01)	B 6 2 M 7/02 J	
B 6 2 J 99/00 (2009.01)	B 6 2 J 23/00 D	
B 6 0 T 8/34 (2006.01)	B 6 2 J 39/00 Z	
審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 19 頁) 最終頁に続く		

(21) 出願番号	特願2008-177151 (P2008-177151)	(71) 出願人	000005326
(22) 出願日	平成20年7月7日(2008.7.7)		本田技研工業株式会社
			東京都港区南青山二丁目1番1号
		(74) 代理人	100071870
			弁理士 落合 健
		(74) 代理人	100097618
			弁理士 仁木 一明
		(74) 代理人	100152227
			弁理士 ▲ぬで▼島 慎二
		(72) 発明者	福山 慶
			埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
			社本田技術研究所内
		(72) 発明者	小島 孝政
			埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会
			社本田技術研究所内
		最終頁に続く	

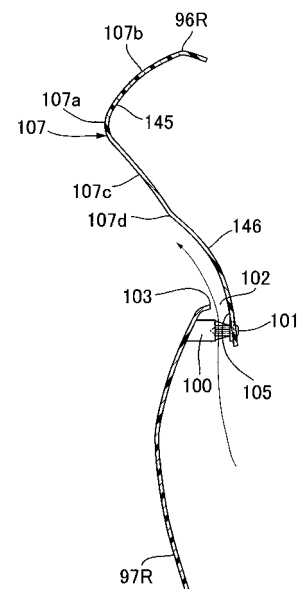
(54) 【発明の名称】 自動二輪車

(57) 【要約】

【課題】車体フレームの後部に、後輪の左右少なくともいずれかに配置される収納ボックスが取付けられ、車体フレームに搭載されたエンジンが備える排気装置の一部を構成する排気マフラーが前記後輪の左右少なくともいずれかに配置される自動二輪車において、車体後部周辺の嵩張りをなくして機敏性を確保するとともに外観性も高め、スポーツタイプとして適切な自動二輪車とする。

【解決手段】後輪WRの左右方向一側に、排気マフラー78と、排気マフラー78を覆うマフラーカバー79とから成るマフラー組立体80が配置され、後輪WRの左右方向他側には、マフラー組立体80に類似した形状を有して擬似マフラー組立体をなす収納ボックス123が、マフラー組立体80と略平行に配置される。

【選択図】 図9



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車体フレーム（F）の後部に、後輪（WR）の左右少なくともいずれかに配置される収納ボックス（123）が取付けられ、車体フレーム（F）に搭載されたエンジン（E）が備える排気装置（75）の一部を構成する排気マフラー（78）が前記後輪（WR）の左右少なくともいずれかに配置される自動二輪車において、前記後輪（WR）の左右方向一側に、前記排気マフラー（78）と、該排気マフラー（78）を覆うマフラーカバー（79）とから成るマフラー組立体（80）が配置され、前記後輪（WR）の左右方向他側には、前記マフラー組立体（80）に類似した形状を有して擬似マフラー組立体をなす単一の前記収納ボックス（123）が、前記マフラー組立体（80）と略平行に配置されることを特徴とする自動二輪車。

10

【請求項 2】

前記マフラーカバー（79）が、前記排気マフラー（78）を上方および外側方から覆うようにして略 L 字状の横断面形状を有するように形成されることを特徴とする請求項 1 記載の自動二輪車。

【請求項 3】

前記車体フレーム（F）の後部に取付けられる乗車用シート（41）の下方で前記車体フレーム（F）の両側が、左右一対のリヤサイドカバー（122L, 122R）で覆われ、前記後輪（WR）の左右方向一側には、両リヤサイドカバー（122L, 122R）のうち一方のリヤサイドカバー（122R）の下方に配置されて前後に延びる前記マフラー組立体（80）が配置され、前記両リヤサイドカバー（122L, 122R）のうち他方のリヤサイドカバー（122L）の下方に前記収納ボックス（132）が配置されることを特徴とする請求項 1 または 2 記載の自動二輪車。

20

【請求項 4】

前記収納ボックス（123）は、上部を上方および外側方に開放するように形成されたボックス本体（124）と、該ボックス本体（124）の開放部を閉鎖すべく横断面略 L 字状として前記マフラーカバーと略同一形状に形成されるとともに車幅方向での取付けおよび取外し操作を可能として前記ボックス本体（124）を覆う蓋部材（125）とから成り、該蓋部材（125）が前記マフラーカバー（79）と同一色に着色されることを特徴とする請求項 1～3 のいずれかに記載の自動二輪車。

30

【請求項 5】

前記収納ボックス（123）に、アンチロックブレーキ制御を実行するための ABS モジュレータ（126）が収容されることを特徴とする請求項 1～4 のいずれかに記載の自動二輪車。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、車体フレームの後部に、後輪の左右少なくともいずれかに配置される収納ボックスが取付けられ、車体フレームに搭載されたエンジンが備える排気装置の一部を構成する排気マフラーが前記後輪の左右少なくともいずれかに配置される自動二輪車に関する。

40

【背景技術】

【0002】

左右一対の収納ボックスおよび左右一対の排気マフラーが、後輪の両側に配置される自動二輪車が、特許文献 1 で知られている。

【特許文献 1】 実公昭 58-43508 号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

ところが、オフロード用等のスポーツタイプの自動二輪車に、上記特許文献 1 で開示さ

50

れるような後輪の左右に収納ボックスが配置される構成を適用した場合、車体の後部周辺が嵩張り、オフロード用等のスポーツタイプの自動二輪車に必要な機敏性への対応が必要な場合や、外観性の配慮が要求される場合がある。

【0004】

本発明は、かかる事情に鑑みてなされたものであり、車体後部周辺の嵩張りをなくして機敏性を確保するとともに外観性も高め、スポーツタイプとして適切な自動二輪車を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0005】

上記目的を達成するために、請求項1記載の発明は、車体フレームの後部に、後輪の左右少なくともいずれかに配置される収納ボックスが取付けられ、車体フレームに搭載されたエンジンが備える排気装置の一部を構成する排気マフラーが前記後輪の左右少なくともいずれかに配置される自動二輪車において、前記後輪の左右方向一侧に、前記排気マフラーと、該排気マフラーを覆うマフラーカバーとから成るマフラー組立体が配置され、前記後輪の左右方向他側には、前記マフラー組立体に類似した形状を有して擬似マフラー組立体をなす単一の前記収納ボックスが、前記マフラー組立体と略平行に配置されることを特徴とする。

【0006】

また請求項2記載の発明は、請求項1記載の発明の構成に加えて、前記マフラーカバーが、前記排気マフラーを上方および外側方から覆うようにして略L字状の横断面形状を有するように形成されることを特徴とする。

【0007】

請求項3記載の発明は、請求項1または2記載の発明の構成に加えて、前記車体フレームの後部に取付けられる乗車用シートの下方で前記車体フレームの両側が、左右一対のリヤサイドカバーで覆われ、前記後輪の左右方向一侧には、両リヤサイドカバーのうち一方のリヤサイドカバーの下方に配置されて前後に延びる前記マフラー組立体が配置され、前記両リヤサイドカバーのうち他方のリヤサイドカバーの下方に前記収納ボックスが配置されることを特徴とする。

【0008】

請求項4記載の発明は、請求項1～3のいずれかに記載の発明の構成に加えて、前記収納ボックスは、上部を上方および外側方に開放するように形成されたボックス本体と、該ボックス本体の開放部を閉鎖すべく横断面略L字状として前記マフラーカバーと略同一形状に形成されるとともに車幅方向での取付けおよび取外し操作を可能として前記ボックス本体を覆う蓋部材とから成り、該蓋部材が前記マフラーカバーと同一色に着色されることを特徴とする。

【0009】

さらに請求項5記載の発明は、請求項1～4のいずれかに記載の発明の構成に加えて、前記収納ボックスに、アンチロックブレーキ制御を実行するためのABSモジュレータが収容されることを特徴とする。

【発明の効果】

【0010】

請求項1～5記載の発明によれば、後輪の左右一侧に、排気マフラーと、該排気マフラーを覆うマフラーカバーとから成るマフラー組立体が配置され、後輪の左右方向他側には、マフラー組立体に類似した形状を有して擬似マフラー組立体をなす収納ボックスがマフラー組立体と略平行に配置されるので、車体後部周辺が収納ボックスで嵩張ることがないようにして機敏性を高めることができ、後輪の左右に略類似した形状のマフラー組立体および収納ボックスが配置されるので、自動二輪車の左右での走行風の整流効果を均等とすることができ、さらに収納ボックスがマフラー組立体に見えるようにしてツインマフラーのような外観を得ることができ、スポーツタイプとして適切な自動二輪車を提供することができる。

10

20

30

40

50

【0011】

また特に請求項4記載の発明によれば、収納ボックスをボックス本体と協働して構成する蓋部材が、車幅方向での取付けおよび取外し操作を可能としてボックス本体を覆うので、蓋部材の取付けおよび取外しにあたって収納ボックスの上方のリヤサイドカバーが邪魔になることはなく、蓋部材の取付けおよび取外し作業を容易とすることができる。またボックス本体は、その上部を上方および外側方に開放するように形成されており、蓋部材は、ボックス本体の開放部を閉鎖すべく横断面略L字状に形成されるので、蓋部材を取外したときのボックス本体の開口部を大きくして収納ボックスへの被収納物の収納作業および取外し作業を容易とすることができる。しかも蓋部材は、マフラーカバーと同一色を有し、マフラーカバーと略同一形状に形成されるので、収納ボックスがマフラー組立体に見え易くして、ツインマフラーのような外観をより得やすくすることができる。

10

【0012】

また特に請求項5記載の発明によれば、収納ボックス内に、ABSモジュレータが収納されるので、ABSモジュレータを隠すようにして外観性を高めるとともにABSモジュレータを保護することができ、ABSモジュレータをデッドスペースに配置するようにしてレイアウト上の自由度を高め、しかも収納ボックス側の重量をマフラー組立体側の重量に近づけて左右の重量バランスを良くすることができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0013】

以下、本発明の実施の形態を、添付の図面に示した本発明の一実施例に基づいて説明する。

20

【0014】

図1～図13は本発明の一実施例を示すものであり、図1は自動二輪車の左側面図、図2は自動二輪車の右側面図、図3は図1の3矢視正面図、図4は図1の4矢視拡大図、図5は図4の5-5線断面図、図6は図5の6矢視図、図7は図1の7矢視図、図8はフロントサイドカウルおよびシュラウドの側面図、図9は図8の9-9線断面図、図10は図2の10矢示部拡大図、図11は図1の11矢示部拡大図、図12は蓋部材を外した状態にある収納ボックス付近の側面図、図13は図11の13-13線断面図である。

【0015】

先ず図1および図2において、オフロード用である自動二輪車の車体フレームFは、前輪WFを下端部で軸支するフロントフォーク15を操向可能に支承するヘッドパイプ16と、該ヘッドパイプ16から後下がり延びるメインパイプ17と、該メインパイプ17の後端から下方に延びる左右一対のセンターパイプ18…と、前記メインパイプ17よりも急角度に傾斜して前記ヘッドパイプ16から後下がり延びるダウンパイプ19と、該ダウンパイプ19の後端および前記両センターパイプ18…間を結ぶ左右一対のロアパイプ20…と、前記センターパイプ18…の上部から後上がり延びる左右一対のシートレール21…と、前記メインパイプ17および前記ダウンパイプ19の中間部間を結んで後上がり延びる補強パイプ22と、前記両センターパイプ18…の下部および前記両シートレール21…の中間部間を結んで後上がり延びる左右一対のリヤステイ23…とを備え、センターパイプ18…およびロアパイプ20…は一体に連なって形成される。

30

40

【0016】

車体フレームFには、空冷の単気筒4サイクルであるエンジンEのエンジン本体24が、前記メインパイプ17の後部、前記両センターパイプ18…、前記ダウンパイプ19の下部および前記両ロアパイプ20…で囲まれるようにして搭載されるものであり、このエンジン本体24は、車幅方向に沿う軸線を有するクランクシャフト25を回転自在に支承するクランクケース26と、該クランクケース26の前側上部に結合されて上方に立ち上がるシリンダブロック27と、該シリンダブロック27の上端に結合されるシリンダヘッド28と、該シリンダヘッド28の上端に結合されるヘッドカバー29とを備える。

【0017】

前記センターパイプ18…の下部には、スイングアーム30の前端を上下揺動可能に支

50

承する支持部 31 が設けられており、前記スイングアーム 30 の後部には後輪 WR が軸支される。またセンターパイプ 18 … の下部およびスイングアーム 30 の前部間にはリンク機構 32 が設けられており、そのリンク機構 32 の一部を構成するリンク部材 33 と、前記メインパイプ 17 の後端部間にはリヤクッションユニット 34 が設けられる。

【0018】

ところで前記クランクケース 26 内には、前記クランクシャフト 25 の回転動力を変速する歯車式変速機（図示せず）が収容されており、その歯車式変速機の出力軸 35 は前記クランクケース 26 の左側壁から側方に突出する。而してクランクケース 26 から突出した前記出力軸 35 の端部に固定された駆動スプロケット 36 と、後輪 WR に同軸に設けられた被動スプロケット 37 とに無端状のチェーン 38 が巻き掛けられ、前記歯車式変速機の出力は前記チェーン 38 を介して後輪 WR 側に伝達される。

10

【0019】

前記エンジン本体 24 の上方で前記メインパイプ 17 には、該メインパイプ 17 を跨ぐようにして燃料タンク 40 が搭載されており、この燃料タンク 40 の後方には、タンデム型である乗車用シート 41 が配置され、この乗車用シート 41 は前記両シートレール 21 … で支持される。

【0020】

図 3 および図 4 において、前記フロントフォーク 15 は、伸縮可能に構成されるとともに前記前輪 WF の両側に配置されて上下に延びる左右一対のクッションユニット 42 L, 42 R と、両クッションユニット 42 L, 42 R の上端部間を連結するトップブリッジ 43（図 1 および図 2 参照）と、トップブリッジ 43 よりも下方で両クッションユニット 42 L, 42 R の上部間を連結するボトムブリッジ 44 とで構成され、前輪 WF は両クッションユニット 42 L, 42 R の下端部間に軸支され、前記トップブリッジ 43 には操向ハンドル 45 の左右方向中央部が固定される。

20

【0021】

前記ボトムブリッジ 44 よりも下方で前記両クッションユニット 42 L, 42 R 間には前輪 WF を上方から覆う下部フェンダ 46 が設けられ、この下部フェンダ 46 は、前記両クッションユニット 42 L, 42 R にそれぞれ取付けられる左右一対の支持部 46 a, 46 b と、それらの支持部 46 a, 46 b 間に設けられて前記前輪 WR を上方から覆う覆い部 46 c とを一体に有して、合成樹脂によって形成される。

30

【0022】

前記エンジン本体 24 の前方かつ前記ダウンパイプ 19 の右側には、該ダウンパイプ 19 に取付けられるようにしてオイルクーラ 47 が配置されており、ダウンパイプ 19 に関してオイルクーラ 47 とは反対側に配置されるホーン 48 が、ダウンパイプ 19 に固着された支持ステイ 49 で支持される。

【0023】

ところで前記前輪 WF の左側に装着された前輪用ディスクブレーキ BF のキャリパ 50 がフロントフォーク 15 における両クッションユニット 42 L, 42 R のうち左側のクッションユニット 42 L の下部に取付けられる。この前輪用ディスクブレーキ BF は、操向ハンドル 45 の右側に回動操作可能に取付けられたブレーキレバー 51 の操作に応じてブレーキ力を発揮するノーマルブレーキ状態となり、車体フレーム F における右側のロアパイプ 20 … に回動可能に支承されたブレーキペダル 52 を回動操作したときには後輪 WR に装着された後輪用ディスクブレーキ BR に連動してブレーキ作動する連動ブレーキ状態となる。

40

【0024】

すなわち前輪用ディスクブレーキ BF のキャリパ 50 には、ブレーキレバー 51 の操作に応じてブレーキ液圧を発揮するようにして前記操向ハンドル 45 に取付けられたマスタシリンダ 53 からの液圧を導くノーマルブレーキ用ブレーキホース 55 と、ブレーキペダル 52 の操作に応じてブレーキ液圧を発揮するようにして前記車体フレーム F のうち右側のセンターパイプ 18 の下部に取付けられたマスタシリンダ 54（図 10 参照）から液圧

50

を導く連動ブレーキ用ブレーキホース 5 6 とが接続される。

【0025】

図 5 および図 6 を併せて参照して、前記フロントフォーク 1 5 におけるボトムブリッジ 4 4 の下面にはステイ 5 7 が取付けられる。このステイ 5 7 はボトムブリッジ 4 4 の下面に一对のボルト 5 8, 5 8 で締結される取付け板部 5 7 a と、該取付け板部 5 7 a の両端に一体に連設されて下方に延びる左右一对の支持板部 5 7 b, 5 7 c とを一体に有するものであり、両支持板部 5 7 b, 5 7 c は、下方に向かうにつれて相互間の間隔が広くなるように傾斜している。すなわちステイ 5 7 は、図 5 の鎖線で示すように前記フロントフォーク 1 5 のクッションユニット 4 2 L, 4 2 R が最も収縮して下部フェンダ 4 6 の覆い部 4 6 c がボトムブリッジ 4 4 に最接近したときに、前記覆い部 4 6 c との干渉を回避して覆い部 4 6 c を跨ぐように、下方に向かうにつれて幅を広くした台形状に形成される。しかもステイ 5 7 における支持板部 5 7 b, 5 7 c の下端には第 2 および第 5 クランプ部材 6 2, 6 5 が取付けられるのであるが、下部フェンダ 4 6 の覆い部 4 6 c がボトムブリッジ 4 4 に最接近したときに、第 2 および第 5 クランプ部材 6 2, 6 5 は側面視で下部フェンダ 4 6 の覆い部 4 6 c と重なるものの覆い部 4 6 c に接触、干渉することはない。

10

【0026】

前記ステイ 5 7 における前記取付け板部 5 7 a の左端部上面には第 1 クランプ部材 6 1 が固定され、ステイ 5 7 の両支持板部 5 7 b, 5 7 c のうち左側の支持板部 5 7 b の下端には第 1 クランプ部材 6 1 の下方に位置するようにして第 2 クランプ部材 6 2 が取付けられ、下部フェンダ 4 6 の左側面には第 2 クランプ部材 6 2 の下方に位置する第 3 クランプ部材 6 3 (図 1 参照) が取付けられる。而して前記連動ブレーキ用ブレーキホース 5 6 は、第 1 ~ 第 3 クランプ部材 6 1, 6 2, 6 3 に挿通、保持されるようにして左側のクッションユニット 4 2 L の後方で上下に延びるものであり、連動ブレーキ用ブレーキホース 5 6 の下端は前輪 W F の左側に配置されているキャリパ 5 0 に接続される。

20

【0027】

また前記ステイ 5 7 における前記取付け板部 5 7 a の右端部上面には第 4 クランプ部材 6 4 が固定され、ステイ 5 7 の両支持板部 5 7 b, 5 7 c のうち右側の支持板部 5 7 c の下端には第 4 クランプ部材 6 4 の下方に位置するようにして第 5 クランプ部材 6 5 が取付けられ、下部フェンダ 4 6 の右側面には第 5 クランプ部材 6 5 の下方に位置する第 6 クランプ部材 6 6 (図 2 参照) が取付けられる。而して前記ノーマルブレーキ用ブレーキホース 5 5 は、第 4 ~ 第 6 クランプ部材 6 4, 6 5, 6 6 に挿通、保持されるようにして右側のクッションユニット 4 2 R の後方で上下に延びる。

30

【0028】

右側のクッションユニット 4 2 R において前記第 6 クランプ部材 6 6 の下方には、屈曲保持部材 6 7 が取付けられており、第 6 クランプ部材 6 6 の下方で上方に屈曲するように折り曲げられた前記ノーマルブレーキ用ブレーキホース 5 5 の折り曲げ部が、前記屈曲保持部材 6 7 で保持される。しかも屈曲保持部材 6 7 から上方に延びるノーマルブレーキ用ブレーキホース 5 5 は、フロントフォーク 1 5 よりも後方で下部フェンダ 4 6 の上部に設けられた嵌合凹部 6 8 (図 2 および図 5 参照) に嵌合されて前輪 W F の右側に延出され、前記キャリパ 5 0 に接続される。

40

【0029】

また前輪 W F の左側には、アンチロックブレーキ制御を実行するために前輪 W F の回転を検出する A B S 用回転速度センサ (図示せず) が取付けられており、その A B S 用回転速度センサに連なるケーブル 6 9 が、連動ブレーキ用ブレーキホース 5 6 とともに第 1 ~ 第 3 クランプ部材 6 1, 6 2, 6 3 に挿通、保持される。

【0030】

さらに前輪 W F の右側には車輪速度センサ (図示せず) が取付けられており、その車輪速度センサに連なるケーブル 7 0 が、ノーマルブレーキ用ブレーキホース 5 5 とともに第 4 ~ 第 6 クランプ部材 6 4, 6 5, 6 6 に挿通、保持される。

【0031】

50

前記エンジン本体 24 における前記シリンダヘッド 28 の後部側壁には吸気装置 71 が接続されており、この吸気装置 71 は、下流端が吸気管 72 を介してシリンダヘッド 28 に接続される気化器 73 と、該気化器 73 の後方に配置されて気化器 73 の上流端に接続されるエアクリーナ 74 とを備える。

【0032】

また前記シリンダヘッド 28 の前部側壁には排気装置 75 が接続されており、この排気装置 75 は、シリンダヘッド 28 に接続される上流端が接続される第 1 排気管 76 と、第 1 排気管 76 の下流端に上流端が接続される第 2 排気管 77 と、第 2 排気管 77 の下流端に接続される排気マフラー 78 とを備える。

【0033】

第 1 排気管 76 はシリンダヘッド 28 の前部側壁からシリンダブロック 27 の右側を後方に延びるように彎曲して形成されており、第 2 排気管 77 は、車体フレーム F における右側のセンターパイプ 18 および右側のリヤステイ 23 の内方を通して後方に延出され、後輪 WR の右側上方で後上がりに延びる排気マフラー 78 に第 2 排気管 77 の下流端が接続される。また排気マフラー 78 には、該排気マフラー 78 を上方および外側方から覆うようにして横断面略 L 字状に形成されるマフラーカバー 79 が取付けられており、排気マフラー 78 およびマフラーカバー 79 は協働してマフラー組立体 80 を構成し、後輪 WR の右側に配置される。

【0034】

図 2 で示すように、第 1 および第 2 排気管 76, 77 の接続部は、プロテクタ 81 で側方から覆われており、このプロテクタ 81 は第 1 および第 2 排気管 76, 77 にそれぞれ締結される。しかも前記プロテクタ 81 は、車体フレーム F におけるセンターパイプ 18 …の近傍まで延びる後方延出部 81a (図 2 参照) を一体に有しており、上下に延びてエンジン本体 24 の後部右側に配置されるクラッチケーブル 82 が前記後方延出部 81a で外側方から覆われる。

【0035】

前記フロントフォーク 15 に取付けられた下部フェンダ 46 は、その上方から上部フェンダ 85 で覆われるものであり、ヘッドパイプ 16 の後方で前記車体フレーム F のメインパイプ 17 に搭載される燃料タンク 40 の少なくとも一部、この実施例では燃料タンク 40 の前部を側方から覆う左右一対のフロントサイドカウル 96L, 96R が、前記上部フェンダ 85 の両側後部に連なって配置される。

【0036】

図 7 を併せて参照して、前記上部フェンダ 85 は、下部フェンダ 46 の上方で該下部フェンダ 46 よりも前方に延びるようにして側面視ではくちばし状に形成されて前記ヘッドパイプ 16 の前方に配置されるフェンダ前部 85a と、該フェンダ前部 85a の両側後部から後方に延びる左右一対のフェンダ後部 85b, 85c とを一体に有し、前記燃料タンク 40 の前部を側方から覆うように形成される両フェンダ後部 85b, 85c の前部はヘッドパイプ 16 の前部に固着されたステイ 87 に固定され、両フェンダ後部 85b, 85c の後端部は燃料タンク 40 の前部両側に固着された支持部材 88 …に固定される。

【0037】

前記上部フェンダ 85 におけるフェンダ前部 85a の後側上部は後方に向けて開いた略 U 字状に開放されており、ヘッドライト 89 を覆うヘッドライトカバー 90 の下部が前記フェンダ前部 85a の開放部に上方から挿入される。すなわちヘッドライトカバー 90 の下部と、上部フェンダ 85 におけるフェンダ前部 85a の上部とは側面視で重なって配置される。しかもヘッドライトカバー 90 は前記ヘッドパイプ 16 の前部に固着されたステイ 87 で支持される。

【0038】

前記ヘッドライトカバー 90 の後方には、上部フェンダ 85 の前側上部から上方に突出する前記ヘッドライトカバー 90 で前方から覆われるようにしてインストルメントパネル 86 が配置され、このインストルメントパネル 86 は前記ステイ 87 に支持される。一方

10

20

30

40

50

上部フェンダ 8 5 におけるフェンダ後部 8 5 b, 8 5 c の中間部には内方側に突出する突部 8 5 d, 8 5 e が一体に突設されており、これらの突部 8 5 d, 8 5 e は、前記インストールメントパネル 8 6 の両側下部に面一に連なるように配置される。またヘッドライトカバー 9 0 の両側面には、後上がりに延びる凹部 9 1, 9 1 が形成される。

【0039】

前記上部フェンダ 8 5 のフェンダ前部 8 5 a には、図 5 および図 6 で明示するように、前記ヘッドライトカバー 9 0 の下面に当接するようにしてフェンダ前部 8 5 a に一体に連なる底板 9 2 を下部閉塞端として上方に開放した凹部 9 3 が、前記ヘッドライトカバー 9 0 の下部を収容するようにして形成されており、前記フロントフォーク 1 5 のボトムブリッジ 4 4 には、前記底板 9 2 側に向けて前方に延びるマッドガード 9 4 が複数のボルト 9 5 …で取付けられる。しかも前記底板 9 2 の後端縁にはヘッドパイプ 1 6 の軸線を中心とした円弧状にして後下がりに延びる後部円弧壁 9 2 a が一体に形成されており、前記マッドガード 9 4 の前部には、前記後部円弧壁 9 2 a に後方から対向するようにして前上がりに延びるとともにヘッドパイプ 1 6 の軸線を中心とした円弧状に形成される前部円弧壁 9 2 a が一体に形成される。

【0040】

而して自動二輪車の走行時に前輪 W F で跳ね上げられた上部フェンダ 8 5 内に入った泥等が、上部フェンダ 8 5 を上方に貫通してヘッドパイプ 1 6 の後方に飛散することは、前記底板 9 2 および前記マッドガード 9 4 によって阻止されるものであり、底板 9 2 の後端縁の後部円弧壁 9 2 a と、該後部円弧壁 9 2 a に後方から対向するようにしてマッドガード 9 4 の前部に形成される前部円弧壁 9 2 a とは、ヘッドパイプ 1 6 の軸線を中心とした円弧状のものであるので、操向ハンドル 4 5 の操向操作によっても後部円弧壁 9 2 a および前部円弧壁 9 2 a 間の間隔は一定に保持される。

【0041】

左右一対の前記フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R は、前記上部フェンダ 8 5 におけるフェンダ後部 8 5 b, 8 5 c の後側下部に一部を重ねるようにして該上部フェンダ 8 5 に着脱可能に取付けられるものであり、両フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R に、前記車体フレーム F の前部であるダウンパイプ 1 9 に取付けられたオイルクーラ 4 7 を側方から覆うシュラウド 9 7 L, 9 7 R が連結される。

【0042】

フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の上部は、前記上部フェンダ 8 5 におけるフェンダ後部 8 5 b, 8 5 c の後側下部に外側方から重なるように配置されるものであり、前記燃料タンク 4 0 の側面に固着されたステイ 9 8 …にフロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の後部が固定され、フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の前部は前記ヘッドパイプ 1 6 に固着されたステイ 8 7 に固定される。またフロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の前部から側方に突出するウインカ 9 9, 9 9 が、前記ヘッドパイプ 1 6 に固着された前記ステイ 8 7 に取付けられる。

【0043】

図 8 において、右側のフロントサイドカウル 9 6 R は、前記上部フェンダ 8 5 の前後方向中間部から乗車用シート 4 1 上のライダーの膝上に向けて後方に延びる上部延出部 1 4 5 と、前記上部フェンダ 8 5 の前後方向中間部から側面視でオイルクーラ 4 7 の後方に延びるとともに前記上部延出部 1 4 5 の後部との間に後方に開いた略 V 字状の凹部 1 4 7 を形成する下部延出部 1 4 6 とを一体に有する。

【0044】

右側の前記フロントサイドカウル 9 6 R と、右側のシュラウド 9 7 R とは、フロントサイドカウル 9 6 R の下部にシュラウド 9 7 R の上部を外側方から重なるようにして相互に連結されるものであり、図 9 で示すように、シュラウド 9 7 R の上部裏面に一体に設けられてフロントサイドカウル 9 6 R 側に突出する複数個たとえば 3 個のボス 1 0 0 …の先端に、フロントサイドカウル 9 6 R の下部表面が当接され、フロントサイドカウル 9 6 R の下部に裏面側から挿通されるねじ部材 1 0 1 …が前記各ボス 1 0 0 …にねじ込まれること

によって、フロントサイドカウル 9 6 R の下部にシュラウド 9 7 R の上部が連結されることになる。

【0045】

しかもフロントサイドカウル 9 6 R の後側下部およびシュラウド 9 7 R の上部間には、前後方向に延びて下方に開放した整流溝 1 0 5 が形成され、シュラウド 9 7 R の上部には、前記整流溝 1 0 5 に連なって上下方向に指向した排風口 1 0 2 を前記フロントサイドカウル 9 6 R の下部との間に形成する切欠き部 1 0 3 が設けられる。

【0046】

またシュラウド 9 7 R の後部は燃料タンク 4 0 の後部側面に固着されたステイ 1 0 4 (図 2 参照) に取付けられ、シュラウド 9 7 R の下部は、前記オイルクーラ 4 7 に取付けられる。

10

【0047】

左側の前記フロントサイドカウル 9 6 L および左側の前記シュラウド 9 7 L は、右側の前記フロントサイドカウル 9 6 R および右側のシュラウド 9 7 R と同様に構成される。但し左側のシュラウド 9 7 L の下部は、前記ホーン 4 8 を支持するようにしてダウンパイプ 1 9 に固着された支持ステイ 4 9 に取付けられる。

【0048】

ところで右側のフロントサイドカウル 9 6 R および左側のフロントサイドカウル 9 6 L には、側面視で前記上部フェンダ 8 5 の下縁部に直線状に連なる稜線部 1 0 7 a …を形成するようにして横断面形状を略 V 字状とした膨出部 1 0 7 …が車幅方向外方に膨出するようにしてそれぞれ設けられており、それらの膨出部 1 0 7 …は、車幅方向内方に向かうにつれて上方位置となるように傾斜して前記燃料タンク 4 0 の前側上部まで延出される上傾斜部 1 0 7 b …と、前記車幅方向内方に向かうにつれて下方位置となるように傾斜して燃料タンク 4 0 の前側下部まで延出される下傾斜部 1 0 7 c …とを前記稜線部 1 0 7 a の上下に形成するようにして、前記フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R に設けられる。しかも上部延出部 1 4 5 および下部延出部 1 4 6 の境界で下傾斜部 1 0 7 c の中間部には、車幅方向外方に突出するように屈曲して前後方向に延びる屈曲線 1 0 7 d が形成され、下傾斜部 1 0 7 c のうち前記屈曲線 1 0 7 d よりも下方の部分は、屈曲線 1 0 7 d よりも上方の部分よりも急傾斜で車幅方向内方に傾斜して形成される。

20

【0049】

図 1 0 において、ロアパイプ 2 0 …の後部には、乗車用シート 4 1 に座ったライダーが足を載せるようにしてステップ 1 0 8 …が設けられており、センターパイプ 1 8 …およびリヤステイ 2 3 …の連設部は、前記ステップ 1 0 8 …に載せた足の踵部に内方側から対向するヒールガード 1 0 9 …で外側方から覆われる。このヒールガード 1 0 9 …は、センターパイプ 1 8 …およびリヤステイ 2 3 …の下部間を結ぶ連結パイプ 1 1 0 …にねじ部材 1 1 1 …で締結されるとともに、リヤステイ 2 3 …の下部後面に設けられたブラケット 1 1 2 …にねじ部材 1 1 3 で締結される。

30

【0050】

ところで一端にペダル部 5 2 a を有するブレーキペダル 5 2 の中間部は、前記ブラケット 1 1 2 の下方で右側のセンターパイプ 1 8 の下端部後面に固着された支持板 1 1 4 で回動可能支承されており、ブレーキペダル 5 2 の他端は、前記ブラケット 1 1 2 に一對のボルト 1 1 5, 1 1 5 で取付けられるマスタシリンダ 5 4 のピストンロッド 5 4 a に連結される。またロアパイプ 2 0 …の後端および前記ブレーキペダル 5 2 間には戻しばね 1 1 6 が設けられる。

40

【0051】

さらに前記ブラケット 1 1 2 と、該ブラケット 1 1 2 よりも上方でリヤステイ 2 3 …の後面に設けられたブラケット 1 1 7 …とは、ピリオンステップ 1 1 8 …がボルト 1 1 9, 1 2 0 で固着される。而して前記ヒールガード 1 0 9 …は、前記マスタシリンダ 5 4 を支持する前記ブラケット 1 1 2 を覆うように形成されており、図示しないブレーキスイッチに連なるべく前記ブレーキペダル 5 2 に一端が連結されるとともにリヤステイ 2 3 …に

50

沿って後上がりに延びるケーブル 1 2 1 も前記ヒールガード 1 0 9 …で覆われる。

【0052】

乗車用シート 4 1 の下方で前記車体フレーム F におけるシートレール 2 1 …およびリヤステイ 2 3 …の両側は、左右一対のリヤサイドカバー 1 2 2 L, 1 2 2 R で覆われる。ところで後輪 WR の左右方向一側、この実施例では右側には、両リヤサイドカバー 1 2 2 L, 1 2 2 R のうち右側のリヤサイドカバー 1 2 2 R の下方に配置されるとともに上縁を前記右側のリヤサイドカバー 1 2 2 R に下縁に沿わせるようにして後上がりに傾斜しつつ前後に延びる排気マフラー 7 8 と、該排気マフラー 7 8 を上方および外側方から覆うようにして略 L 字状の横断面形状を有するマフラーカバー 7 9 とから成るマフラー組立体 8 0 が配置されるのに対し、後輪 WR の左右方向他側、この実施例では後輪 WR の左側には、図 1 および図 1 1 で示すように、マフラー組立体 8 0 に類似した形状を有して擬似マフラー組立体 8 0 をなす単一の収納ボックス 1 2 3 が、マフラー組立体 8 0 と略平行にして前記両リヤサイドカバー 1 2 2 L, 1 2 2 R のうち左側のリヤサイドカバー 1 2 2 L の下方で前後に延びるように配置される。

10

【0053】

図 1 2 および図 1 3 を併せて参照して、前記収納ボックス 1 2 3 は、ボックス本体 1 2 4 と、ボックス本体 1 2 4 の開放部を閉鎖する蓋部材 1 2 5 とから成るものであり、前記ボックス本体 1 2 4 は、その上部を上方および外側方に開放するように形成され、車体フレーム F のうち左側のリヤステイ 2 3 と、該リヤステイ 2 3 に取付けられるガード部材 1 2 7 とに支持される。また蓋部材 1 2 5 は、前記マフラーカバー 7 9 と同一色を有し、前記マフラーカバー 7 9 と略同一形状に形成される。

20

【0054】

前記ガード部材 1 2 7 は、屈曲された金属パイプから成る第 1 および第 2 枠体 1 2 8, 1 2 9 が結合されて成るものであり、第 1 枠体 1 2 8 の一端には、左側のリヤステイ 2 3 の後端に設けられるブラケット 1 5 0 にボルト 1 5 1 およびナット 1 5 2 で締結される第 1 取付け板 1 5 3 が設けられ、第 1 枠体 1 2 8 の他端には、前記ピロンステップ 1 1 8 …の取付け位置よりも上方で前記リヤステイ 2 3 の中間部に設けられたブラケット 1 5 4 にボルト 1 5 5 およびナット 1 5 6 で締結される第 2 取付け板 1 5 7 が設けられる。

【0055】

而して第 1 枠体 1 2 8 は、第 1 取付け板 1 5 3 が内端に設けられるとともに第 1 取付け板 5 3 からわずかに下がった位置で外側方に延びる上枠部 1 2 8 a と、上枠部 1 2 8 a の外端から下方に延びる中間枠部 1 2 8 b と、中間枠部 1 2 8 b の下端から前方に延びるとともに前端に第 2 取付け板 1 5 7 が設けられる下枠部 1 2 8 c とを一体に有しており、下枠部 1 2 8 c の中間部よりも前方の部分は、前方に向かうにつれて車幅方向内方に位置するように傾斜して形成される。

30

【0056】

また第 2 枠体 1 2 9 は、略 L 字状に屈曲形成されており、第 1 枠体 1 2 8 における中間枠部 1 2 8 b の上部と、第 1 枠体 1 2 8 における下枠部 1 2 8 c の中間部とに第 2 枠体 1 2 9 の両端が溶接等によって結合される。

【0057】

ガード部材 1 2 7 における上枠部 1 2 8 a には、ボックス本体 1 2 4 の後部側壁に前方から対向する支持板 1 5 8 が設けられ、その支持板 1 5 8 に固着されたウエルドナット 1 5 9 に、ボックス本体 1 2 4 の後部側壁および支持板 1 5 8 をボックス本体 1 2 4 の外方から挿通されるボルト 1 6 0 が螺合される。またガード部材 1 2 7 における下枠部 1 2 8 c の前部には、ボックス本体 1 2 4 の前部底壁に上方から対向する支持板 1 6 1 が設けられ、その支持板 1 6 1 に固着されたウエルドナット 1 6 2 に、ボックス本体 1 2 4 の前部底壁および支持板 1 6 1 をボックス本体 1 2 4 の下方から挿通されるボルト 1 6 3 が螺合される。さらに前記ブラケット 1 5 0 よりも前方で左側のリヤステイ 2 3 には、ボックス本体 1 2 4 の上部に車体フレーム F 側から対向するステイ 1 6 4 が設けられており、このステイ 1 6 4 に固着されたウエルドナット 1 6 5 に、ボックス本体 1 2 4 および前記ステ

40

50

イ 1 6 4 をボックス本体 1 2 4 の内側から挿通されるボルト 1 6 6 が螺合される。

【 0 0 5 8 】

すなわちボックス本体 1 2 4 は、該ボックス本体 1 2 4 に収納されるようにして車体フレーム F における左側のリヤステイ 2 3 に取付けられた前記ガード部材 1 2 7 と、左側のリヤステイ 2 3 とに支持されることになる。

【 0 0 5 9 】

蓋部材 1 2 5 は、前記ボックス本体 1 2 4 の開放部を閉鎖すべく横断面略 L 字状に形成されるとともに車幅方向での取付けおよび取外し操作を可能として左側の前記リヤステイ 2 3 および前記ガード部材 1 2 7 に着脱可能に取付けられる。すなわち左側のリヤステイ 2 3 に設けられた前記ブラケット 1 5 0 には、ウエルドナット 1 6 8 が固着されており、蓋部材 1 2 5 の上部および前記ブラケット 1 5 0 に挿通されるボルト 1 6 9 が前記ウエルドナット 1 6 8 に螺合される。またガード部材 1 2 7 における下枠部 1 2 8 c の前部には、ウエルドナット 1 7 1 が固着されたステイ 1 7 0 が設けられており、蓋部材 1 2 5 の前部および前記ステイ 1 7 0 に挿通されたボルト 1 7 2 が前記ウエルドナット 1 7 1 に螺合される。

【 0 0 6 0 】

また前記ガード部材 1 2 7 における第 2 枠体 1 2 9 の前部には、蓋部材 1 2 5 の内面に突設された位置決め突起 1 7 3 を嵌合せしめる嵌合孔 1 7 4 を有する位置決め部材 1 7 5 が設けられる。

【 0 0 6 1 】

前輪用ディスクブレーキ B F および後輪用ディスクブレーキ B R の作動時に前輪 W F および後輪 W R がロック状態に陥ることを回避するために、前輪用ディスクブレーキ B F および後輪用ディスクブレーキ B R が発揮する制動力は、前輪用ディスクブレーキ B F および後輪用ディスクブレーキ B R に共通である単一の A B S モジュレータ 1 2 6 で制御されるのであるが、この A B S モジュレータ 1 2 6 は、後輪 W R の左右少なくとも一側、この実施例では、タンデム型の乗車用シート 4 1 の後部に座った同乗者の下方かつピリオンステップ 1 1 8 … に載せた前記同乗者の足よりも後方で、前記後輪 W R の左側に配置されており、前記収納ボックス 1 2 3 内に収納される。

【 0 0 6 2 】

しかも前記収納ボックス 1 2 3 内には、ガード部材 1 2 7 が收容されているのであるが、前記 A B S モジュレータ 1 2 6 は前記ガード部材 1 2 7 に取付けられる。すなわち前記ガード部材 1 2 7 における下枠部 1 2 8 c に設けられた支持板 1 7 6 に、たとえば 2 つのマウントゴム 1 7 8 , 1 7 8 を介して前記 A B S モジュレータ 1 2 6 の下部が取付けられ、前記ガード部材 1 2 7 における中間枠部 1 2 8 b に設けられた支持板 1 7 7 に、マウントゴム 1 7 9 を介して前記 A B S モジュレータ 1 2 6 の後側側面が取付けられる。

【 0 0 6 3 】

しかもガード部材 1 2 7 に取付けられた状態の前記 A B S モジュレータ 1 2 6 の外側方に、ガード部材 1 2 7 における第 1 枠体 1 2 8 の一部および第 2 枠体 1 2 9 が配置されることになり、A B S モジュレータ 1 2 6 は、収納ボックス 1 2 3 に収納されるガード部材に保護されるようにして該ガード部材 1 2 7 に取付けられることになる。

【 0 0 6 4 】

またリヤサイドカバー 1 2 2 L , 1 2 2 R の上部には、側方に膨出した膨出部 1 3 2 , 1 3 2 が設けられており、それらの膨出部 1 3 2 … は、タンデム型である乗車用シート 4 1 の後部に座った同乗者が、両足をピリオンステップ 1 1 8 … に載せるときに、同乗者の両足を後輪 W R に近づけないように拡げるものであり、特に、右側のリヤサイドカバー 1 2 2 R の膨出部 1 3 2 は、前記同乗者の右足が排気マフラー 7 8 に近接しないようにする機能を果たす。

【 0 0 6 5 】

ところでエアクリーナ 7 4 の左側には、バッテリー 1 3 3 を収納する収納室 1 3 4 と、該収納室 1 3 4 との間に隔壁 1 3 6 a を介在させて収納室 1 3 4 の下方に配置される工具収

10

20

30

40

50

納室 1 3 5 を有して左側方に開放した箱形の物入れ 1 3 6 が固定配置される。

【0066】

左側のリヤサイドカバー 1 2 2 L は、前記物入れ 1 3 6 の上部を覆うように形成されており、前記工具収納室 1 3 5 を開閉可能に閉じる蓋板 1 3 7 が、左側のリヤサイドカバー 1 2 2 L の下部に接続される。而して左側のリヤサイドカバー 1 2 2 L および前記蓋板 1 3 7 を合わせた形状が、右側のリヤサイドカバー 1 2 2 R に対応した形状となる。

【0067】

前記左側のリヤサイドカバー 1 2 2 L の下部には、前記工具収納室 1 3 5 の上方で前後に並ぶ 3 つの係合孔 1 3 8 …と、前記工具収納室 1 3 5 の前方に配置される凹部 1 3 9 と、前記工具収納室 1 3 5 の後部上方に配置されるねじ孔 1 4 0 とが設けられる。一方、前記蓋板 1 3 7 には、前記各係合孔 1 3 8 …にそれぞれ係合する係合突部 1 4 1 …と、前記凹部 1 3 9 に位置決め嵌合する嵌合突部 1 4 2 とが一体に突設されるとともに、前記ねじ孔 1 4 0 に螺合するねじ部材 1 4 3 が回転可能に装着される。

【0068】

次にこの実施例の作用について説明すると、フロントフォーク 1 5 に取付けられて前輪 WF を上方から覆う下部フェンダ 4 6 をさらに上方から覆う上部フェンダ 8 5 が、その両側後端部で燃料タンク 4 0 の一部を側方から覆うように形成され、上部フェンダ 8 5 の後部に一部を重ねるようにして該上部フェンダ 8 5 に着脱可能に連設される左右のフロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R に、側面視で前記上部フェンダ 8 5 の下縁部に直線状に連なる稜線部 1 0 7 a …を形成するようにして横断面形状を略 V 字状とした膨出部 1 0 7 …が、車幅方向外方に膨出するようにして設けられている。

【0069】

したがって上部フェンダ 8 5 およびフロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R が流線型をなすように連なることになり、外観性を高めることが可能となるとともに、走行風をスムーズに後方へ導く整流効果を得ることができ、自動二輪車の走行時の空気抵抗を低減することができる。

【0070】

またフロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R と、車体フレーム F の前部に取付けられたオイルクーラ 4 7 を側方から覆うシュラウド 9 7 L, 9 7 R とが、フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の後側下部にシュラウド 9 7 L, 9 7 R の上部を外側方から重ねるようにして相互に連結され、フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の下部と、シュラウド 9 7 L, 9 7 R の上部との間に、前後方向に延びて下方に開放した整流溝 1 0 5 …が形成されるので、フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R およびシュラウド 9 7 L, 9 7 R 内に入った走行風を整流溝 1 0 5 …で整流することができる。

【0071】

しかもシュラウド 9 7 L, 9 7 R の上部には、前記整流溝 1 0 5 …に連なって上下方向に指向した排風口 1 0 2 …をフロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の後側下部との間に形成する切欠き部 1 0 3 …が設けられており、シュラウド 9 7 L, 9 7 R の上部に切欠き部 1 0 3 …が設けられるだけの簡単な構成で、フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R の後側下部およびシュラウド 9 7 L, 9 7 R の上部間に排風口 1 0 2 …を容易に形成することができ、フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R およびシュラウド 9 7 L, 9 7 R 内に入った走行風の一部をシュラウド 9 7 L, 9 7 R の下方に排出するとともに残余の走行風を前記排風口 1 0 2 …から上方に排出することができる。

【0072】

また前記膨出部 1 0 7 …は、車幅方向内方に向かうにつれて上方位置となるように傾斜して燃料タンク 4 0 の前側上部まで延出される上傾斜部 1 0 7 b …と、前記車幅方向内方に向かうにつれて下方位置となるように傾斜して燃料タンク 4 0 の前側下部まで延出される下傾斜部 1 0 7 c …とを稜線部 1 0 7 a …の上下に形成して、フロントサイドカウル 9 6 L, 9 6 R に設けられるので、膨出部 1 0 7 …で走行風を上下に分離して整流効果を高めつつ、上傾斜部 1 0 7 b …でライダー側に走行風を効果的に導くようにしてライダーの

居住性を高めることができ、またシュラウド 97L, 97R を外してもフロントサイドカウル 96L, 96R の膨出部 107…で整流効果を得ることができるので、多様な外観を楽しむことができる。

【0073】

また前記下傾斜部 107c の中間部には、車幅方向外方に突出するように屈曲して前後方向に延びる屈曲線 107d が形成され、下傾斜部 107c のうち屈曲線 107d よりも下方の部分は、屈曲線 107d よりも上方の部分よりも急傾斜で車幅方向内方に傾斜して形成されているので、前記排風口 102…から上方に配置される空気は、図 9 の矢印で示すように、下傾斜部 107c のうち屈曲線 107d よりも下方の部分でガイドされて車幅方向外側に導かれることになり、乗車用シート 41 上のライダーに排風口 102…から排出される空気が当たらないようにすることができる。

10

【0074】

さらにヘッドライト 89 を覆うヘッドライトカバー 90 が上部フェンダ 85 の上部から上方に突出するようにして配置され、このヘッドライトカバー 90 の両側面に、後上がりに延びる凹部 91…が形成されるので、それらの凹部 91…によって走行風をライダー側に導いてライダーの居住性を高めることができる。

【0075】

また乗車用シート 41 の下方で車体フレーム F の両側が左右一対のリヤサイドカバー 122L, 122R で覆われており、後輪 WR の右側には、右側のリヤサイドカバー 122R の下方に配置されて前後に延びる単一の排気マフラー 78 と、該排気マフラー 78 を上
20
方および外側方から覆うようにして略 L 字状の横断面形状を有するマフラーカバー 79 とから成るマフラー組立体 80 が配置され、後輪 WR の左側には、マフラー組立体 80 に類似した形状を有して擬似マフラー組立体 80 をなす単一の収納ボックス 123 が、マフラー組立体 80 と略平行にして左側のリヤサイドカバー 122L の下方で前後に延びるように配置されるので、車体後部周辺が収納ボックスで嵩張ることがないようにして機敏性を高めることができ、後輪 WR の左右に略類似した形状のマフラー組立体 80 および収納ボックス 123 が配置されるので、自動二輪車の左右での走行風の整流効果を均等とすることができ、さらに収納ボックス 123 がマフラー組立体 80 に見えるようにしてツインマフラーのような外観を得ることができ、スポーツタイプとして適切な自動二輪車を提供
30
することができる。

30

【0076】

また収納ボックス 123 をボックス本体 124 と協働して構成する蓋部材 125 が、車幅方向での取付けおよび取外し操作を可能としてボックス本体 124 の開口部を覆うので、蓋部材 125 の取付けおよび取外しにあたって、収納ボックス 123 の上方に在る左側のリヤサイドカバー 122L が邪魔になることはなく、蓋部材 125 の取付けおよび取外し作業を容易とすることができる。

【0077】

またボックス本体 124 は、その上部を上方および外側方に開放するように形成されており、蓋部材 125 はボックス本体 124 の開放部を閉鎖すべく横断面略 L 字状に形成されるので、蓋部材 125 を取外したときのボックス本体 124 の開口部を大きくして収納
40
ボックス 123 への被収納物の収納作業および取外し作業を容易とすることができる。

40

【0078】

しかも蓋部材 125 は、マフラーカバー 79 と同一色を有し、マフラーカバー 79 と略同一形状に形成されるので、収納ボックス 123 がマフラー組立体 80 に見え易くして、ツインマフラーのような外観をより得やすくすることができる。

【0079】

また前輪用ディスクブレーキ BF および後輪用ディスクブレーキ BR の作動時に前輪 F および後輪 WR がロック状態に陥ることを回避するため ABS モジュレータ 126 が、後輪 WR の左右少なくとも一側、この実施例では、後輪 WR の左側に配置されるので、ABS モジュレータ 126 をデッドスペースに配置するようにしてレイアウト上の自由度を
50
高めることができる。

50

高め、ABSモジュレータ126の配置によっても車体をコンパクトに構成することができる。

【0080】

しかも収納ボックス123にABSモジュレータ126が収容されるので、ABSモジュレータ126を隠すようにして外観性を高めるとともにABSモジュレータ126を保護することができる。

【0081】

また車体フレームFの後部の左側のリヤステイ23に、前記ABSモジュレータ126を保護して収納ボックス123に収納されるガード部材127が取付けられ、該ガード部材127に前記ABSモジュレータ126が取付けられるので、ABSモジュレータ126が、ABSモジュレータ126を車体フレームFに支持するブラケットとしての機能も果たすガード部材127で保護されることになる。またガード部材127の形状を変えることによってABSモジュレータ126の取付け位置を調整できるので収納ボックス123内でのABSモジュレータ126のレイアウトの自由度を高めることができ、しかもガード部材127がABSモジュレータ126とともに収納ボックス123に収納されるので外観性も優れたものとすることができる。

【0082】

またタンデム型の乗車用シート41の後部に座った同乗者の下方かつピリオンステップ118…に載せた前記同乗者の足よりも後方にABSモジュレータ126が配置されるので、同乗者の足にABSモジュレータ126が当たらないようにすることができる。しかも排気マフラー78およびABSモジュレータ126が後輪WRの両側に配置されるので、収納ボックス123側の重量をマフラー組立体80側の重量に近づけて左右の重量バランスを良くすることができる。

【0083】

以上、本発明の実施例を説明したが、本発明は上記実施例に限定されるものではなく、特許請求の範囲に記載された本発明を逸脱することなく種々の設計変更を行うことが可能である。

【図面の簡単な説明】

【0084】

【図1】自動二輪車の左側面図である。

【図2】自動二輪車の右側面図である。

【図3】図1の3矢視正面図である。

【図4】図1の4矢視拡大図である。

【図5】図4の5-5線断面図である。

【図6】図5の6矢視図である。

【図7】図1の7矢視図である。

【図8】フロントサイドカウルおよびシュラウドの側面図である。

【図9】図8の9-9線断面図である。

【図10】図2の10矢示部拡大図である。

【図11】図1の11矢示部拡大図である。

【図12】蓋部材を外した状態にある収納ボックス付近の側面図である。

【図13】図11の13-13線断面図である。

【符号の説明】

【0085】

41・・・乗車用シート

75・・・排気装置

78・・・排気マフラー

79・・・マフラーカバー

80・・・マフラー組立体

123・・・収納ボックス

10

20

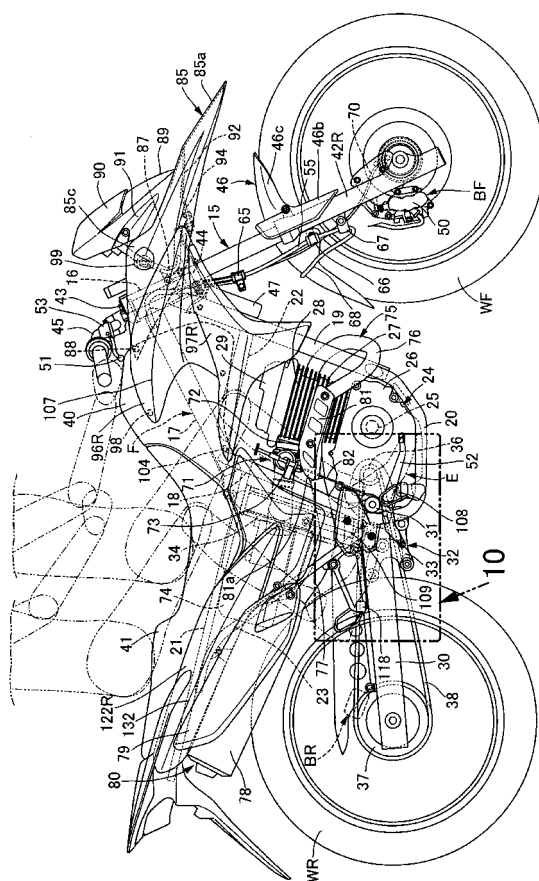
30

40

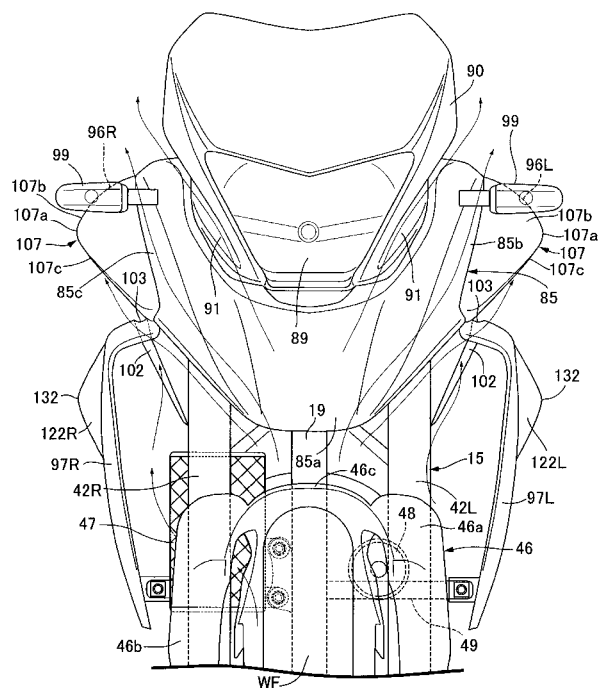
50

1 2 2 L, 1 2 2 R・・・リヤサイドカバー
1 2 4・・・ボックス本体
1 2 5・・・蓋部材
1 2 6・・・ABSモジュレータ
E・・・エンジン
F・・・車体フレーム
WR・・・後輪

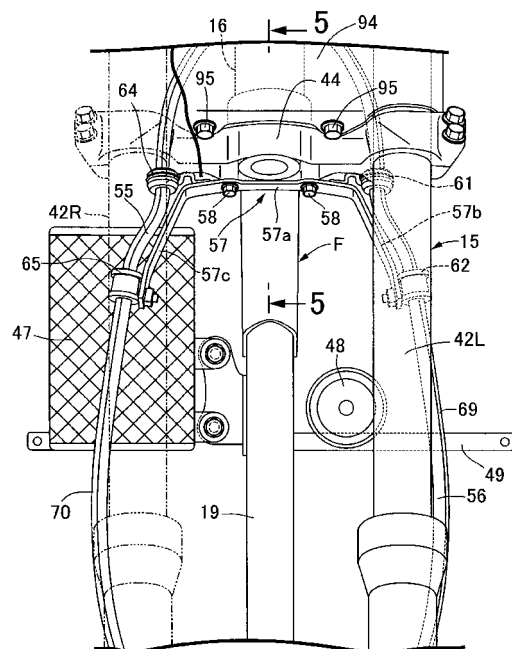
【図 2】



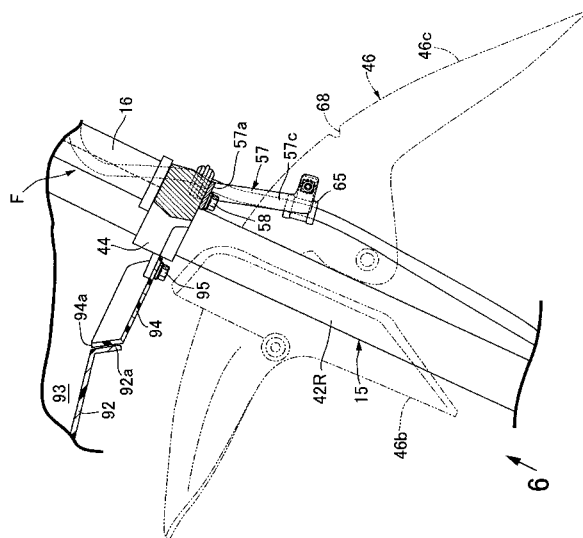
【 図 3 】



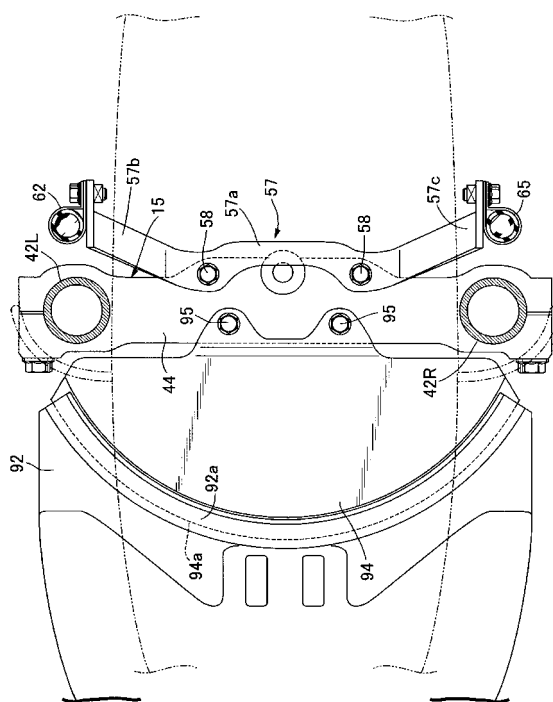
【図 4】



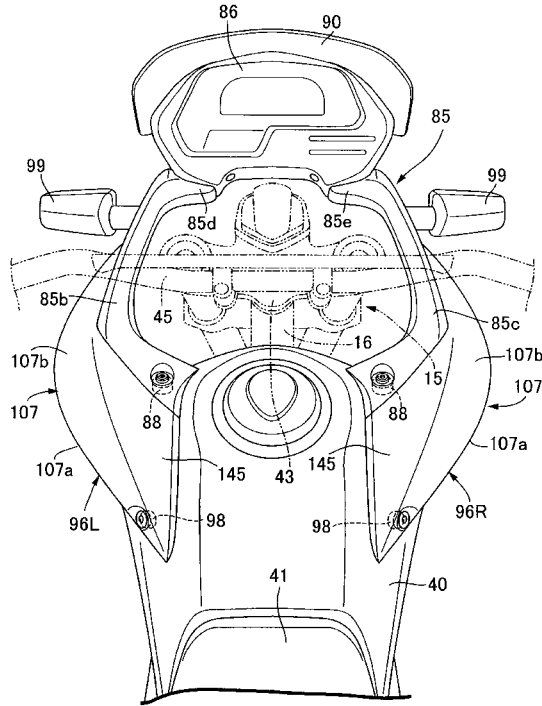
【図 5】



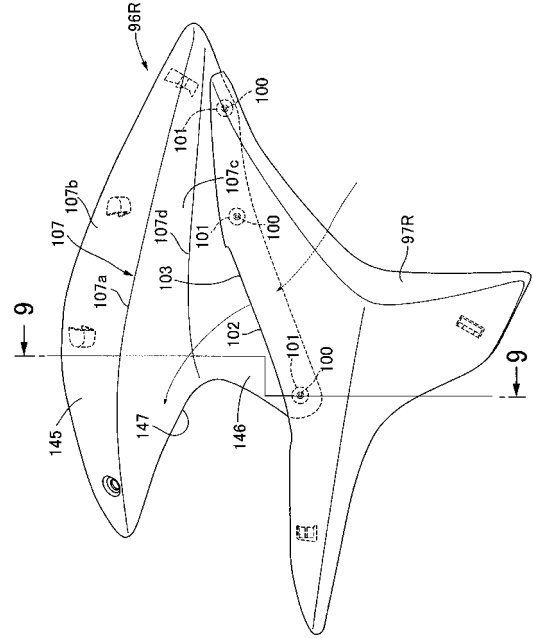
【 図 6 】



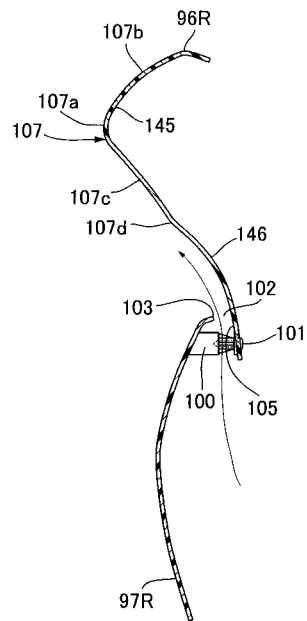
【図 7】



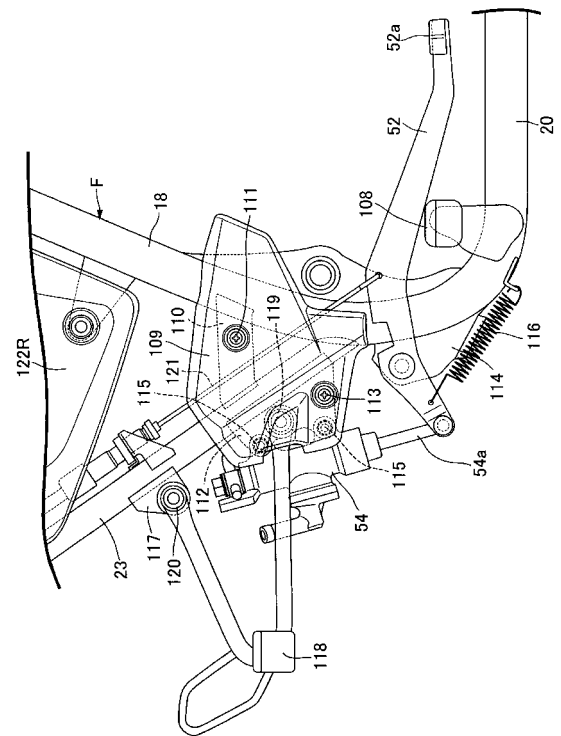
【図 8】



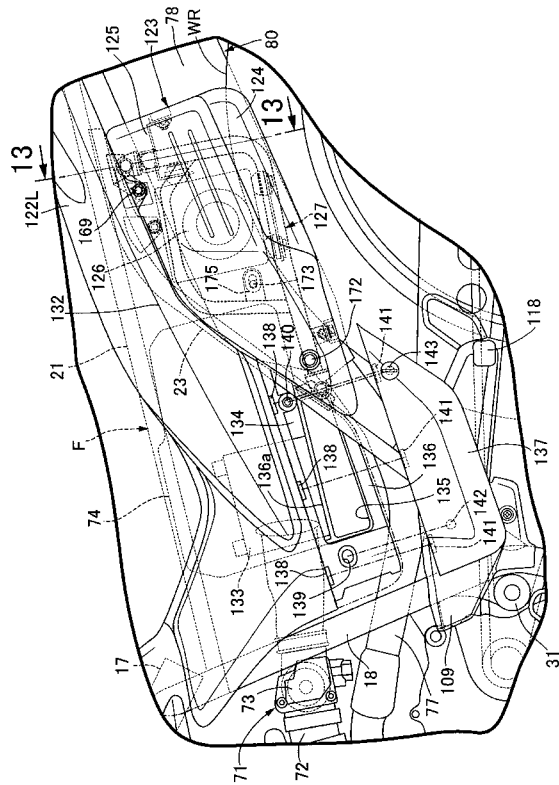
【図 9】



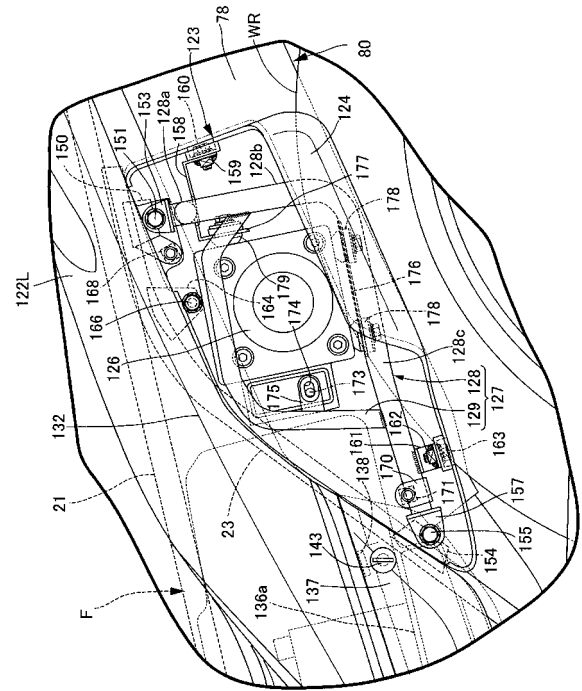
【図 10】



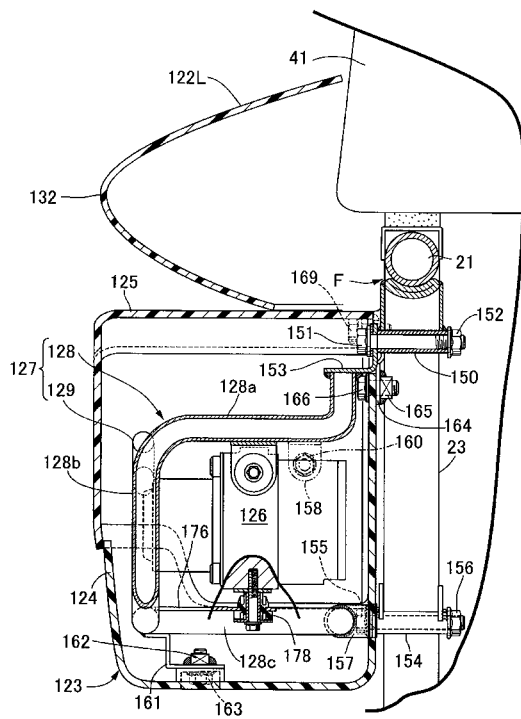
【図 1 1】



【図 1 2】



【図 1 3】



フロントページの続き

(51)Int.Cl.

F I

テーマコード (参考)

B 6 0 T 8/34

Fターム(参考) 3D246 AA11 BA02 DA01 GB01 LA21B LA59B