

發明專利說明書

(本說明書格式、順序及粗體字，請勿任意更動，※記號部分請勿填寫)

※申請案號：04/46566

※申請日期：94.12.26

※IPC 分類：B62J 39/00

B60T 5/00

B62J 17/00

F16D 65/847

一、發明名稱：(中文/英文)

跨坐型車輛

STRADDLE-TYPE VEHICLE

二、申請人：(共 1 人)

姓名或名稱：(中文/英文)

日商山葉發動機股份有限公司

YAMAHA MOTOR CO., LTD.

代表人：(中文/英文)

尾川 隆

KAJIKAWA, TAKASHI

住居所或營業所地址：(中文/英文)

日本國靜岡縣磐田市新貝 2500 番地

2500, SHINGAI, IWATA-SHI, SHIZUOKA 438-8501, JAPAN

國 籍：(中文/英文)

日本 JAPAN

三、發明人：(共 2 人)

姓 名：(中文/英文)

1. 大平 優

OOHIRA, MASARU

2. 坂下 保治

SAKASHITA, YASUHARU

國 籍：(中文/英文)

1. 日本 JAPAN

2. 日本 JAPAN

四、聲明事項：

☐ 主張專利法第二十二條第二項 ☐ 第一款或 ☐ 第二款規定之事實，其事實發生日期為： 年 月 日。

☒ 申請前已向下列國家（地區）申請專利：

【格式請依：受理國家（地區）、申請日、申請案號 順序註記】

☒ 有主張專利法第二十七條第一項國際優先權：

1. 日本；2005 年 02 月 02 日；特願 2005-025876

2.

☐ 無主張專利法第二十七條第一項國際優先權：

1.

2.

☐ 主張專利法第二十九條第一項國內優先權：

【格式請依：申請日、申請案號 順序註記】

☐ 主張專利法第三十條生物材料：

☐ 須寄存生物材料者：

國內生物材料 【格式請依：寄存機構、日期、號碼 順序註記】

國外生物材料 【格式請依：寄存國家、機構、日期、號碼 順序註記】

☐ 不須寄存生物材料者：

所屬技術領域中具有通常知識者易於獲得時，不須寄存。

九、發明說明：

【發明所屬之技術領域】

本發明係有關於一種跨坐型車輛，其具有一用剎車油液壓制動的後輪剎車裝置的冷卻結構。

【先前技術】

在跨坐型車輛的機車(或摩托車)中，慣常所用的是盤式剎車(或制動器)，這是因為：制動力易於控制；及有良好的冷卻效率，由於剎車鉗及圓盤都暴露在外，驅進誘發氣流可對其等直接吹襲。

然而，由於小輪型式的機車的盤式剎車為車體罩蓋所覆蓋，驅進誘發氣流不易直接吹襲到剎車鉗和圓盤，而可能導致不良的冷卻效率。因此，最好在車體罩蓋上設置驅進誘發氣流引入口，將驅進誘發氣流入到剎車鉗及其它部件上，以改進冷卻效率。

有一關於具有上述後輪剎車裝置的小輪型機車的發明，記述在專利文件1中。在專利文件1中的第4頁第15行至24行記述：「一驅進誘發氣流引入口製成在車體罩蓋上的一在後輪剎車裝置前方、引擎單元旁側的部位上。車體罩蓋還在該驅進誘發氣流引入口前方的一部位，形成一向車體內側退縮且連續延伸到該驅進誘發氣流入口的凹處。從車體罩蓋內側的該凹處，沿車體罩蓋的底線，設置一氣流引進構件，從側面看去係成一直線向車體的後方延伸，和車體罩蓋內表面共同形成一氣流移動通道，用於將驅進誘發氣流從驅進誘發氣流引入口引導到後輪剎車裝置的剎車

鉗。」

此外，在專利文件1中，從第3頁右欄的第50行到第4頁左欄的第1-15行記述：「該邊蓋側面部分係形成要使從凹處開始受連續引導到該驅進誘發氣流入口的驅進誘發氣流，可以流到氣流導件；該氣流導件則與後蓋內側表面合作，將驅進誘發氣流導到後蓋的內側。」

根據上面文件第4頁右欄第24-29行的記述：「藉利用該驅進誘發氣流，即可冷卻後輪剎車裝置的剎車鉗。此外，驅進誘發氣流可在無太大轉折下予以平滑引導到剎車鉗。此外，氣流導件使冷驅進誘發氣流受引導不在中途吸收引擎所生的熱而直接去冷卻剎車鉗成為可能。」

[專利文件1]JP-B-3010221

【發明內容】

[本發明所要解決的問題]

然而，根據專利文件1中所記述的發明，想要經由氣流導件(驅進誘發氣流導引管)吹送一較大容量的驅進誘發氣流到剎車鉗，必須形成一較大的氣流導件，增加後蓋(車體罩蓋)板料的厚度，以支持氣流導件，並使用一較高強度及較大尺寸的組件來連接它。所以，結構會變得複雜而機械零件數目也會增加。

此外，如果氣流導件的導出口是設置在比較接近剎車鉗的一位置上時，就要考慮改進剎車鉗的冷卻效率。

因為在騎士擱腳的腳踏以下的區域中沒有驅進誘發氣流的障礙存在，驅進誘發氣流不會發生擾動，所以已經認為藉將驅進誘發氣流引入口形成在腳踏的下方，用無擾動的

驅進誘發氣流來冷卻剎車鉗，以改進冷卻的效率，要比將驅進誘發氣流引入口形成在後輪剎車裝置的前方、引擎單元前部的旁邊的一位置上來得好。

因此，本發明的一目的是在提供一種小輪型機車，其能直接吹送大量的驅進誘發氣流到剎車鉗，改進冷卻的效率。

本發明的另一目的是在提供具有一種簡單結構，使用少數零件的剎車鉗冷卻機制的小輪型機車。

本發明還有另一目的是在提供一種具有後輪剎車冷卻裝置的小輪型機車，其藉將供應氣流到剎車鉗的驅進誘發氣流導引管的氣流遞送口設置在剎車鉗的鄰近，來改進剎車鉗冷卻的效率。

本發明還有另一目的是在提供一種具有後輪剎車冷卻裝置的小輪型機車，其藉用無擾動的驅進誘發氣流來冷卻剎車鉗。

[解決問題的方法]

為要達成以上的目的，申請專利範圍第1項的發明為一種跨坐型車輛，包括：一車體框架、一後輪、一具有該後輪用剎車鉗的後輪剎車裝置、及一包圍後輪剎車裝置的車體罩蓋。該跨坐型車輛具有特徵為：在車體罩蓋上形成一驅進誘發氣流引入口；設置一用車體框架支撐的驅進誘發氣流導引管，用於從該驅進誘發氣流引入口引導驅進誘發氣流到後輪剎車裝置的剎車鉗；及該驅進誘發氣流導引管具有一流入口形成在其一端上，供經由該驅進誘發氣流引入口進入的驅進誘發氣流流進之用，並具有一氣流遞送口形

成在其另一端上，遞送口的開口設在於剎車鉗的鄰近，將經由流入口引進的驅進誘發氣流遞送到剎車鉗去。

申請專利範圍第2項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第1項所述的構成外，該驅進誘發氣流導引管是由連同流入口構成的前管和連同氣流遞送口構成的後管所湊合成。

申請專利範圍第3項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第1項所述的構成外，有一腳踏設置在驅進誘發氣流導引管的前方，而該驅進誘發氣流引入口是設在該腳踏的下方。

申請專利範圍第4項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第3項所述的構成外，該腳踏在其後部上具有一縱後腳踏部分，位置高於其前部；及該車體罩蓋係在縱後腳踏部分下方的一位置上設置驅進誘發氣流引入口。

申請專利範圍第5項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第4項所述的構成外，該車體罩蓋是由一連同驅進誘發氣流引入口一起製成的外觀側面護蓋，和一用以覆蓋後輪剎車裝置的後輪側面護蓋所湊合成；及該驅進誘發氣流導引管係固著在車體框架上，以使橫跨外觀側面護蓋和用以覆蓋後輪剎車裝置的後輪側面護蓋。

申請專利範圍第6項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第1項所述的構成外，一消音器設置在剎車鉗鄰近；及該氣流遞送口的開口是朝向該消音器及剎車鉗。

申請專利範圍第7項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第6項所述的構成外，該氣流遞送口的開口係朝向該車體的底側。

申請專利範圍第8項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第6項所述的構成外，該剎車鉗及該消音器係同時在垂直方向及車寬方向上重疊放置。

申請專利範圍第9項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第2項所述的構成外，該驅進誘發氣流導引管係通過一前托架及一後托架固定到車體框架上；兩托架係分別配置在該驅進誘發氣流導引管的前及後兩部分上。

申請專利範圍第10項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第9項所述的構成外，該前管係固著到該前托架上，而後管係固著到該後托架上。

申請專利範圍第11項的發明具有特徵為：除申請專利範圍第3項所述的構成外，該前托架為一腳踏托架，用於支持該腳踏。

[發明效果]

就申請專利第1項的發明來說，因為驅進誘發氣流導引管是用車體框架支撐，該驅進誘發氣流導引管的重量未加在車體罩蓋上。因此，支撐強度之獲得不用增加車體罩蓋的板料厚度。

此外，一供驅進誘發氣流經由該驅進誘發氣流引入口進入用的流入口，作成在該驅進誘發氣流導引管的一端上，而一氣流遞送口，其開口張開在剎車鉗的鄰近，用於遞送經由該流入口引進的驅進誘發氣流到該剎車鉗者，作成在該驅進誘發氣流導引管的另一端上。所以，經由驅進誘發氣流引入口引入的驅進誘發氣流，從流入口流經該驅進誘

發氣流導引管的內裏，然後經過該氣流遞送口被遞送出。所以，便可以投遞大量的驅進誘發氣流到剎車鉗去改善剎車鉗的冷卻效率。

就申請專利第2項的發明來說，由於該驅進誘發氣流導引管是由連同該流入口一起製成的前管，和連同該氣流遞送口一起製成的後管所湊合成，所以就可以藉調整該前管和後管的連接狀況，將流入口和氣流遞送口放置到適於引導驅進誘發氣流的位置上。

就申請專利第3項的發明來說，由於該驅進誘發氣流引入口是設置在腳踏的下方，該驅進誘發氣流因未碰撞騎士腿腳而未遭擾動。由於該剎車鉗是用無擾動的驅進誘發氣流來冷卻，可以改進該剎車鉗的冷卻效率。

就申請專利第4項的發明來說，由於該腳踏在其後部具有一高於其前部的縱後腳踏部分，以及該車體罩蓋是在縱後腳踏部分下方的一位置上設置驅進誘發氣流引入口，因而可將驅進誘發氣流導引管的流入口做大而可平滑地引導在腳踏板下方的空氣的流動。

就申請專利第5項的發明來說，由於車體罩蓋是由與驅進誘發氣流引入口一起製成的外觀側面護蓋，和用於覆蓋後輪剎車裝置的後輪側面護蓋所湊合成，該車體罩蓋不必形成一在前後方向上的狹長的單獨零件，但可用適宜的成形方式形成兩分立零件。

此外，由於驅進誘發氣流導引管是固著到車體框架上，成為橫跨外觀側面護蓋和後輪側面護蓋的狀態，就不必顧

慮該導管之因前後兩零件的配合表面的移位所引起的連接移位問題。

就申請專利第6項的發明來說，由於消音器是設置在剎車鉗的鄰近，而該氣流遞送口的開口是朝向消音器和剎車鉗，所以，驅進誘發氣流不僅能夠冷卻剎車鉗還能夠冷卻消音器。

就申請專利第7項的發明來說，由於該氣流遞送口的開口是朝向車體的底面，讓熱空氣在冷卻剎車鉗和消音器之後，便可平滑地從車體底側流到外側去。

就申請專利第8項的發明來說，由於剎車鉗和消音器是同時在車寬方向及垂直方向上重疊佈設，所以不用增加車輛寬度就能維持冷卻的實效。

就申請專利第9項的發明來說，由於該驅進誘發氣流導引管係透過設置在驅進誘發氣流導引管的前及後兩部件處的前托架及後托架固定到車體框架上，所以便可能用車體框架在良好的均衡情況下支持著在前後方向上伸展的驅進誘發氣流導引管的重量。

就申請專利第10項的發明來說，前管是固定到前托架而後管是固定到後托架。所以，前管的重量和後管的重量就按分佈在前托架、後托架及車體框架上的重量予以支撐。因此可以避免所有的重量都集中在一單獨構件上，使得支撐構件不容易變壞。

就申請專利第11項的發明來說，由於前托架是用以支撐腳踏的腳踏托架，該單一零件通常可作兩用。

【實施方式】

本發明之一具體實施例說明如下文。圖1-7顯示本發明該一具體實施例。

圖1顯示一為跨坐型車輛的小輪型機車10，用以解說構成。整個車體，從在前輪11一側的車輛前部到在後輪12一側的車輛後部，是用車體罩蓋13覆蓋。該車輛在車體罩蓋13的兩側上都還設有：一主鞍座14及一縱後鞍座15；一腳踏板9或擱腳零件供坐在兩鞍座14及15上的騎士擱腳用，腳踏板9有一主腳踏部分16在其前部，和一縱後腳踏部分17在其後部。

後輪剎車裝置8(見圖7)的側面有後輪12用的剎車鉗32，是如圖1中所示用車體罩蓋13覆蓋。

該主鞍座14及縱後鞍座15是形成開合式的一單獨鞍座19，藉繞一設在主鞍座14前端的鉸鏈18抬起及放下縱後鞍座15的前端，即可將其打開及閉合。

小輪型機車10具有腳踏板9。構成車體罩蓋13一部分的外觀側面護蓋21，是固著到腳踏板9的下邊緣。構成車體罩蓋13一部分的後輪側面護蓋22是緊接固著到該外觀側面護蓋21的後部。

外觀側面護蓋21，如在圖1及2中所示，在其接近中心處具有一驅進誘發氣流引入口21a，以致當小輪型機車10被驅動前進時，驅進誘發氣流平滑通過該驅進誘發氣流引入口21a流入。該驅進誘發氣流引入口21a是設置在構成腳踏板9的縱後腳踏部分17的下方。腳踏板9在其前邊側部分具有主

腳踏部分16或駕駛者擱腳的部分，而在其後邊側部分具有縱後腳踏部分17或後座騎士擱腳的部分。縱後腳踏部分17是高於主腳踏部分16而設置。該驅進誘發氣流引入口21a是在車體罩蓋13上的縱後腳踏部分17的下方設置。

後輪側面護蓋22，如圖3所示，是和供固著外觀側面護蓋21用的接合部分22a一起形成，斷面彎曲成V狀，用以保護剎車裝置8、空氣濾清器及皮帶間(未圖示)。

一驅進誘發氣流導引管23(見圖1)是設置在外觀側面護蓋21與後輪側面護蓋22的下側部分22b之間的長度的內側。因此，後輪側面護蓋22設置有一切口22c，俾便容讓驅進誘發氣流導引管23。

該驅進誘發氣流導引管23，如圖4所示，是用一引擎托架24及一鞍座軌條25或車體框架予以支持，用於從驅進誘發氣流引入口21a引導驅進誘發氣流到後輪剎車裝置8的剎車鉗32，以後將加以說明。

該驅進誘發氣流導引管23是由連帶一流入口23a製成的前管23X與連帶一氣流遞送口23b製成的後管23Y所湊合成；前管23X的流入口23a供作經由驅進誘發氣流引入口21a進入的驅進誘發氣流流入之用；而後管23Y的氣流遞送口23b是用於將該驅進誘發氣流，其從流入口23a起受引導者，遞送到剎車鉗23。前管23X的後端是恰好配合該後管23Y的前端。

前管23X是固著到一用於支持腳踏板9的腳踏托架26(一前托架)，而其上端透過該腳踏托架26緊固到引擎托架24

上。後管23Y的後上端是透過一支架27(一後托架)緊固到一鞍座軌條25上。

車體罩蓋13具有與驅進誘發氣流引入口21a一齊製成的外觀側面護蓋21和覆蓋後輪剎車裝置8的後輪側面護蓋22，是固著成可罩蓋驅進誘發氣流導引管23、引擎托架24、及鞍座軌條25。因此，該驅進誘發氣流導引管23最後成為橫跨外觀側面護蓋21及後輪側面護蓋22的狀態固著在引擎托架24和鞍座軌條25上。

驅進誘發氣流導引管23是如圖1及4所示將氣流遞送口23b高於流入口23a設置，成為從流入口23a到氣流遞送口23b的向上斜坡，以致經由流入口23a進入的任何碎屑或類似物不得從氣流遞送口23b排出。

氣流遞送口23b是佈設成如圖5及6所示，在一設置在後輪剎車裝置8鄰近的消音器33及一為後輪剎車裝置8組件的剎車鉗32之間朝下開口。而且，氣流遞送口23b是建構成使剎車鉗32及消音器33兩者都用驅進誘發氣流來冷卻。經由驅進誘發氣流引入口21a吸入的驅進誘發氣流，從流入口23a流動通過驅進誘發氣流導引管23內側，而後被遞送出氣流遞送口23b。如圖6中所示，因為剎車鉗32和消音器33是在垂直方向上重疊放置，而驅進誘發氣流導引管23是設置在該等組件的傍側，車輛本體(或車體)可以製造成瘦長的構形。

換言之，消音器33是佈設在剎車鉗32的右下側。驅進誘發氣流導引管23是佈設在剎車鉗32的右上側。因為剎車鉗

32、消音器33、和導管33不是成橫向行列佈設，而不致在橫向上佔據太大的空間，車體在寬度方向上可避免擴大。

驅進誘發氣流導引管23，就如圖5中所示，是把氣流遞送口23b向內並向下彎曲製成。該氣流遞送口23b是建構成朝向下方，俾以從上方來冷卻剎車鉗32和消音器33。用於控制後輪12的圓盤板31的剎車鉗32，是設置在該氣流遞送口23b的對面。

如圖6及7所示，剎車鉗32設有剎車襯塊32a及32b。當一活塞(未圖示)被液壓推出時，該剎車襯塊32a及32b即被壓向圓盤板31(見圖5)。在剎車鉗32因按壓的反作用力而橫向移動時，在於內側的剎車襯塊32a及32b即受壓抵靠圓盤板31。剎車就是如此施用。

以下將就作為本發明之一具體實施例的小輪型機車10中的驅進誘發氣流的行為加以說明。

當該小輪型機車10被驅動前進時，驅進誘發氣流在驅進誘發氣流引入口21a進入，從流入口23a流動經過連接到驅進誘發氣流引入口21a的驅進誘發氣流導引管23的內側，然後從氣流遞送口朝向剎車鉗32和消音器33的中間流出。

對於這種小輪型機車10，因為驅進誘發氣流導引管23是用引擎托架24和鞍座軌條25支持，驅進誘發氣流導引管23的重量並未加在外觀側面護蓋21和後輪側面護蓋22的上面，因此外觀側面護蓋21和後輪側面護蓋22的支持強度，不必增加其板料厚度即可獲得。

供經由驅進誘發氣流引入口21a進入的驅進誘發氣流流

入用的流入口 23a，是形成在驅進誘發氣流導引管 23 的一端。開口在剎車鉗 32 鄰近、供將經由流入口 23a 引進的驅進誘發氣流遞送到剎車鉗 32 用的氣流遞送口 23b，是形成在驅進誘發氣流導引管 23 的另一端上。所以，經由流入口 23a 引進的驅進誘發氣流，通過驅進誘發氣流導引管 23 的流入口 23a 並通過導管 23 的內側，然後被遞送出氣流遞送口 23b。因此，就可以直接投遞大量的驅進誘發氣流到剎車鉗 32 去，及改進剎車鉗 32 的冷卻效率。

此外，因為驅進誘發氣流導引管 23 是由同流入口 23a 一起製成的前管 23X，和同氣流遞送口 23b 一起製成的後管 23Y 所湊成，就可以藉調整該前管 23x 和後管 23y 的連接狀況，把驅進誘發氣流導引管 23 的流入口 23a 和氣流遞送口 23b 佈設在最適宜的位置上來引導驅進誘發氣流。

此外，萬一前管 23X 和後管 23Y 中之一者損壞，該驅進誘發氣流導引管 23 可藉把前管 23X 和後管 23Y 中損壞之一者換新，就可修復。此外，將前管 23X 和後管 23Y 建構成可自由地予以固著和移除，就可能分別清理前管 23X 和後管 23Y。這樣還便利於清除驅進誘發氣流導引管 23 的內側。

此外，由於驅進誘發氣流引入口 21a 設置在腳踏板 9 的下方，驅進誘發氣流因為沒有撞擊到騎士的腿腳而未受擾動。由於剎車鉗 32 是用沒有這種擾動的驅進誘發氣流冷卻，就可以進一步改進剎車鉗 32 的冷卻效率。

因為腳踏板 9 具有縱後腳踏部分 17 在腳踏板 9 高於前部的後部上，而外觀側面護蓋 21 是在縱後腳踏部分 17 下方的一

位置上設置驅進誘發氣流引入口21a，或可獲得一較廣闊的驅進誘發氣流導引管23的流入口23a，以致可以在腳踏板9下方平滑引導空氣流到流入口。

因為藉將驅進誘發氣流引入口21a設置在腳踏板9後部的縱後腳踏部分17的下方，而不是設置在腳踏板9前部的主腳部16的下方，就可以把驅進誘發氣流導引管23的流入口23a適宜地設置在車體的後部，一較短長度的驅進誘發氣流導引管23即可達成使用目的，以致驅進誘發氣流可在不折損能量下被引導到剎車鉗32去。

此外，由於車體罩蓋13是由外觀側面護蓋21和覆蓋後輪剎車裝置8的後輪側面護蓋22所湊合成，該車體罩蓋13無須形成一在前到後方向上伸長的單獨零件，可用適宜的成形方式形成分開的兩零件。

因為驅進誘發氣流導引管23是成為橫跨外觀側面護蓋和後輪側面護蓋的狀態固著到引擎托架24和鞍座軌條25，就不必顧慮該導管23之會因前後兩零件的配合表面的移位引起連接移位的問題。

此外，由於消音器33是設置在剎車鉗32的鄰近，而該氣流遞送口23b的開口是朝向消音器33和剎車鉗32，就可以用驅進誘發氣流冷卻消音器33並冷卻剎車鉗32。

因為該氣流遞送口23b的開口是朝向車體的底面，所以就可讓熱空氣在冷卻剎車鉗32和消音器33之後，從車體的底側平滑流到外側去。

由於剎車鉗32和消音器33是在垂直方向上重疊放置，所

以不用增加車輛寬度就能維持冷卻的實效。

因為該驅進誘發氣流導引管23是透過設置在驅進誘發氣流導引管23的前及後兩部分的腳踏托架26及支架27固定到引擎托架24和鞍座軌條25上，就可能用腳踏托架26及支架27在良好均衡情況下支持著在前後方向上伸展的驅進誘發氣流導引管23的重量。所以，就可能使為要獲得強度而增加外觀側面護蓋21和後輪側面護蓋22的板材厚度變成非必要了。

此外，由於前管23X是固著到腳踏托架26上而後管23Y固著到支架27上，要支持前管23X和後管23Y的重量是可能的，因為重量被分開到腳踏托架26、支架27、引擎托架24、和鞍座軌條25上，沒有把驅進誘發氣流導引管23的全部重量集中在一單獨構件上。所以，便可能使腳踏托架26、支架27、引擎托架24、和鞍座軌條25較不容易變壞。

因為用以支持腳踏板9的腳踏托架26，除支持腳踏板9之外，也能夠支持驅進誘發氣流導引管23，這個零件，即腳踏托架26，可加倍成為兩零件。

儘管上述具體實施例是就小輪型機車10作為一跨坐型車輛加以說明，該車輛可以是小輪型機車以外的車輛，諸如一小輪型三輪機車或小輪型四輪車，只要它是利用驅進誘發氣流來冷卻剎車鉗32的構成。

【圖式簡單說明】

圖1為一與本發明之一實施例有關聯的小輪型機車的側視圖。

圖 2 為一固著於與該一實施例有關聯的小輪型機車的外觀側面護蓋的放大斜視圖。

圖 3 為一固著於與該一實施例有關聯的小輪型機車的後輪側面護蓋的放大斜視圖。

圖 4 為一放大視圖，顯示有關於該一實施例的驅進誘發氣流導引管、引擎托架、及鞍座軌條之間關係。

圖 5 為一放大視圖，顯示有關於該一實施例的驅進誘發氣流導引管、車體罩蓋、及剎車鉗之間的關係。

圖 6 為一放大視圖，顯示有關於該一實施例的驅進誘發氣流導引管、剎車鉗、及消音器之間的關係。

圖 7 為小輪型機車之一放大側視圖，顯示有關於該一實施例的後輪及剎車裝置。

【主要元件符號說明】

8	後輪剎車裝置
9	腳踏板
10	小輪型機車
13	車體罩蓋
14	主鞍座
15	縱後鞍座
16	腳踏部分
17	縱後腳踏部分
18	鉸鏈
21	外觀側面護蓋
21a	驅進誘發氣流引入口

22	後輪側面護蓋
22a	接合部分
22b	下側部分
22c	切口
23	驅進誘發氣流導引管
23a	流入口
23b	氣流遞送口
23X	前管
23Y	後管
24	引擎托架
25	鞍座軌條
26	腳踏托架
27	支架
31	圓盤板
32	剎車鉗
32a、32b	剎車襯塊
33	消音器

五、中文發明摘要：

本發明係提供一種能夠改善剎車鉗冷卻效率的小輪型機車。一種跨坐型車輛係構成包含有一覆蓋後輪剎車裝置8的車體罩蓋21，其上形成有一驅進誘發氣流引入口21a；一以車體框架24及25支撐的驅進誘發氣流導管23，其用以引導驅進誘發氣流自驅進誘發氣流引入口21a至後輪剎車裝置8之剎車鉗32；該驅進誘發氣流導引管23具有一流入口23a形成在其一端上，供在驅進誘發氣流引入口21a進入的驅進誘發氣流流入，並有一開口於剎車鉗32的鄰近之氣流遞送口23b形成在其另一端上，用於將經由該流入口23a導入之驅進誘發氣流遞送到剎車鉗32。

六、英文發明摘要：

十、申請專利範圍：

1. 一種跨坐型車輛，包括：一車體框架、一後輪、一包含該後輪用剎車鉗的後輪剎車裝置、及一包圍後輪剎車裝置的車體罩蓋，其中

於車體罩蓋形成有一驅進誘發氣流引入口；

設有一以該車體框架支撐之驅進誘發氣流導引管，以從該驅進誘發氣流引入口引導驅進誘發氣流到該後輪剎車裝置的剎車鉗；

及該驅進誘發氣流導引管包含一流入口形成在其一端上，供經由該驅進誘發氣流引入口進入的該驅進誘發氣流流入之用，並包含一氣流遞送口形成在其另一端上，該遞送口開口於該剎車鉗的鄰近，將經由該流入口引進的該驅進誘發氣流遞送至剎車鉗。

2. 如請求項1之跨坐型車輛，其中該驅進誘發氣流導引管係包含具有該流入口的前管與具有該氣流遞送口的後管。
3. 如請求項1之跨坐型車輛，其中有一腳踏設置在該驅進誘發氣流導引管的前方，而該驅進誘發氣流引入口係設置在該腳踏的下方。
4. 如請求項3之跨坐型車輛，其中該腳踏在其後部具有一位置高於其前部的縱後(tandem)腳踏部分，且其中該車體罩蓋係在縱後腳踏部分下方的一位置上設置驅進誘發氣流引入口。
5. 如請求項4之跨坐型車輛，其中該車體罩蓋係包含形成有該驅進誘發氣流引入口之外觀側面護蓋，和一覆蓋該後

輪剎車裝置的後輪側面護蓋；其中該驅進誘發氣流導引管係固著在該車體框架上而橫跨該外觀側面護蓋和用以覆蓋後輪剎車裝置的該後輪側面護蓋。

6. 如請求項1之跨坐型車輛，其中一消音器係設置在該剎車鉗鄰近；其中該氣流遞送口係開口朝向該消音器及剎車鉗。
7. 如請求項6之跨坐型車輛，其中該氣流遞送口係開口朝向該車體底側。
8. 如請求項6之跨坐型車輛，其中該剎車鉗及該消音器係在垂直方向及車寬方向上均重疊地放置。
9. 如請求項2之跨坐型車輛，其中該驅進誘發氣流導引管係介由一前托架及一後托架固定到該車體框架上；該前、後托架係配置在該驅進誘發氣流導引管的前及後部分上。
10. 如請求項9之跨坐型車輛，其中該前管係附接到該前托架上，而後管係附接到該後托架上。
11. 如請求項3之跨坐型車輛，其中該前托架為一腳踏托架，用以支持該腳踏。

十一、圖式：

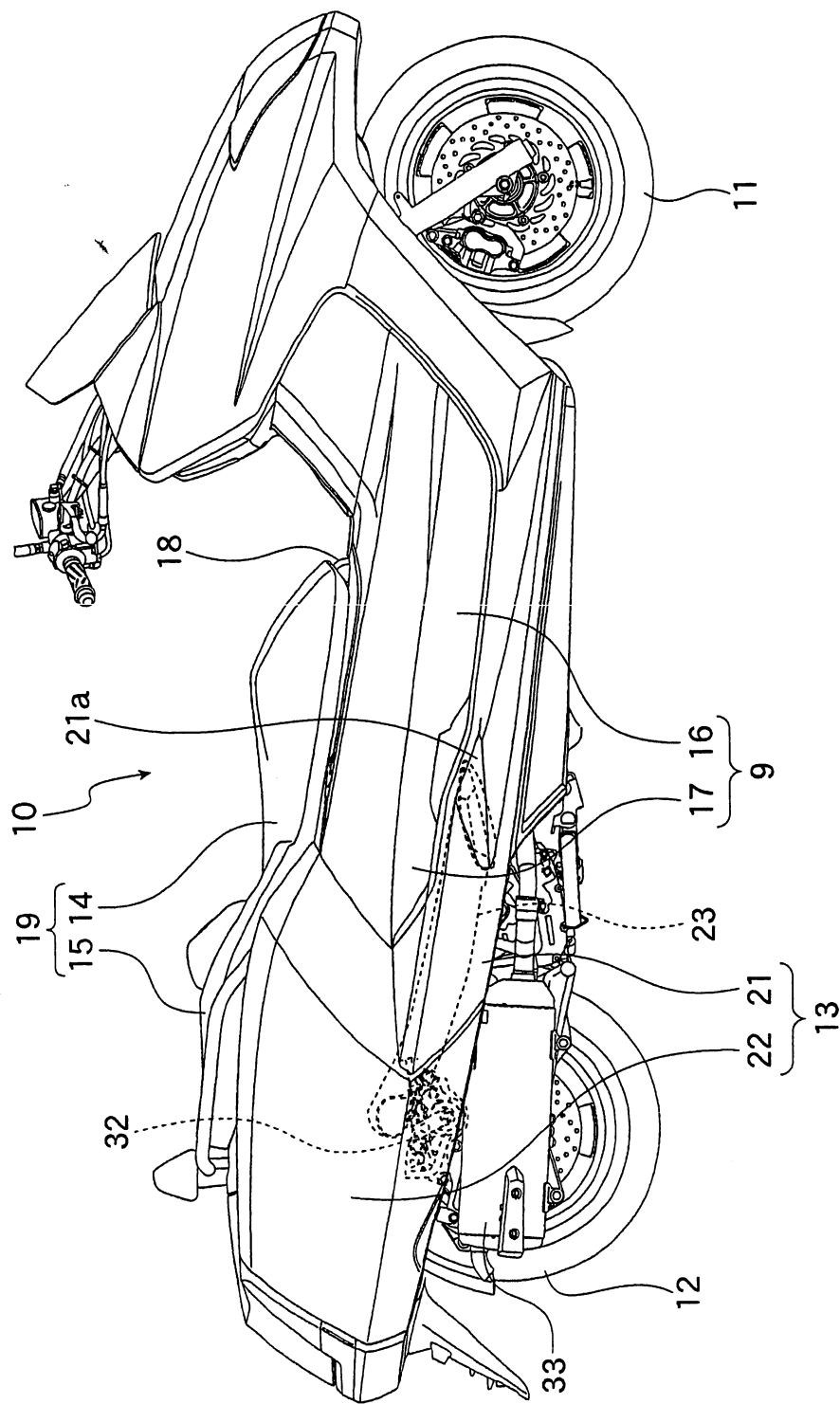


圖1

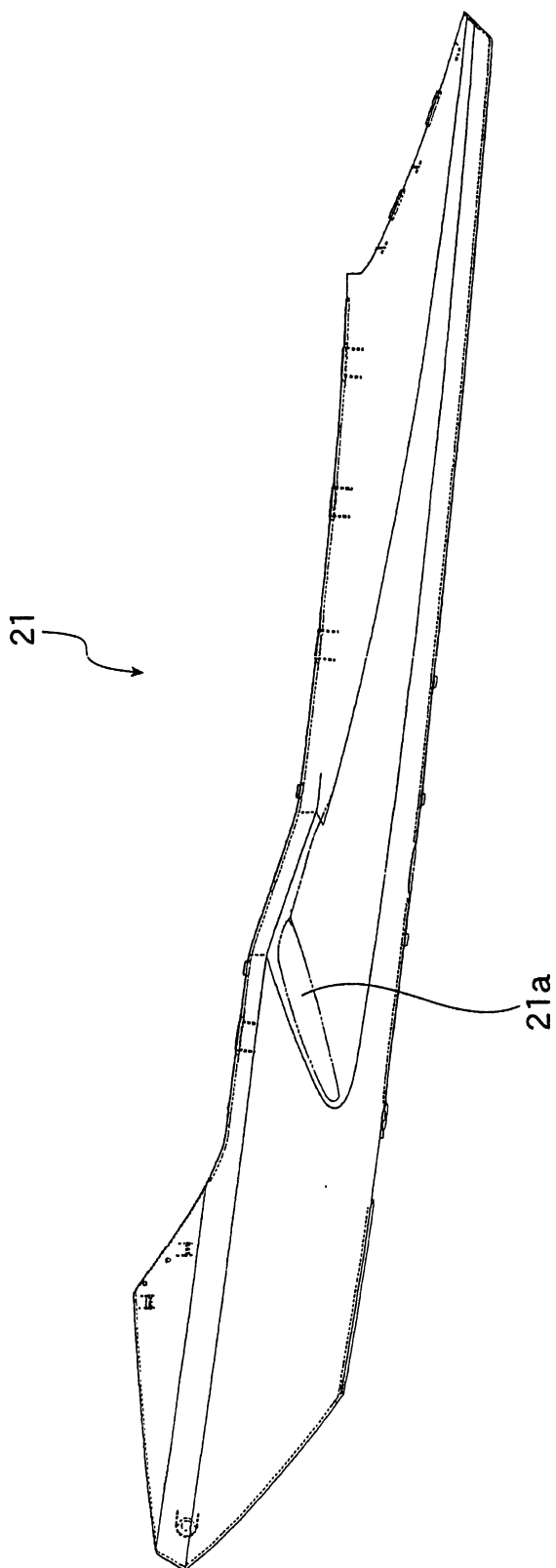


圖2

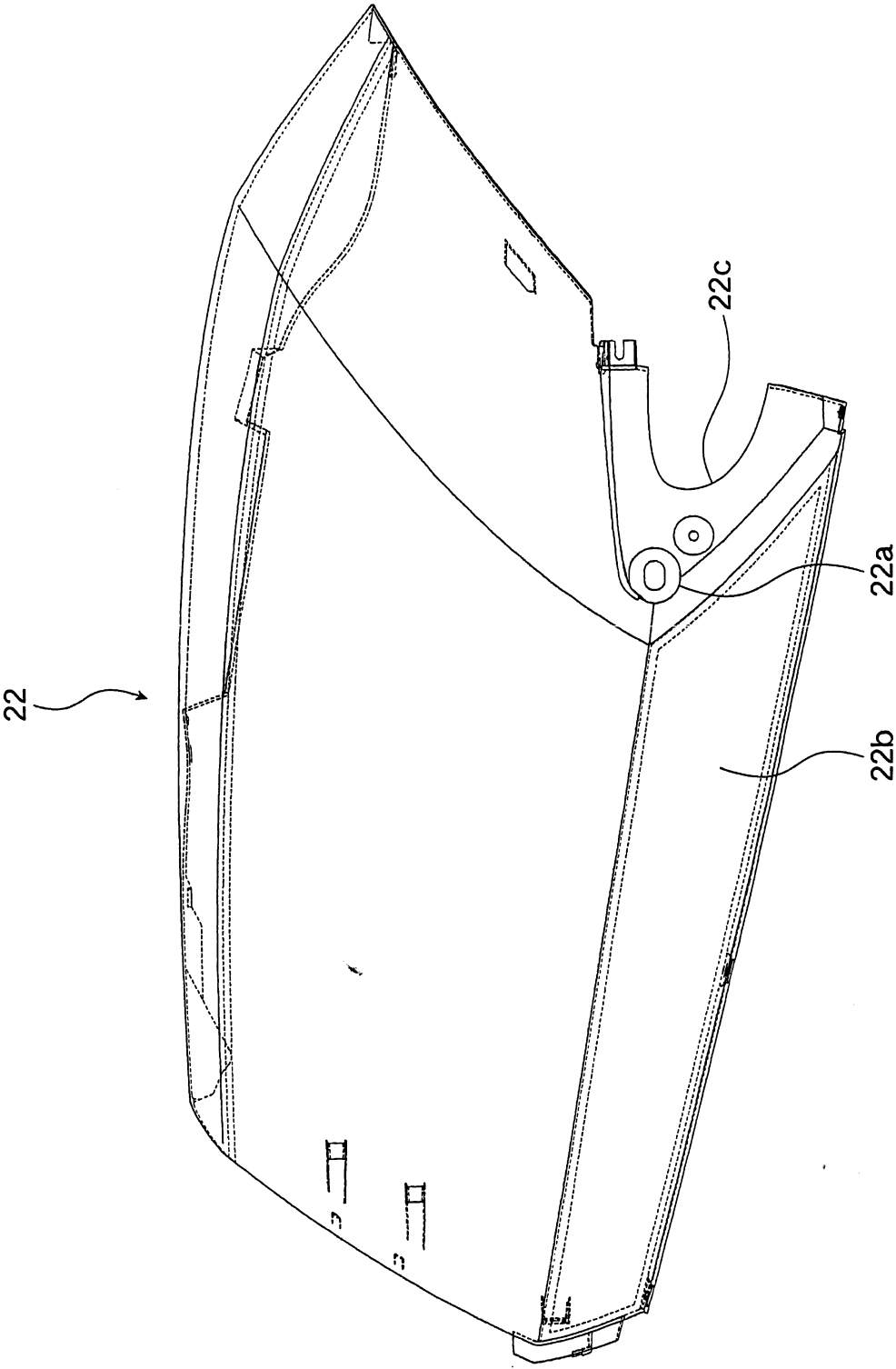


圖3

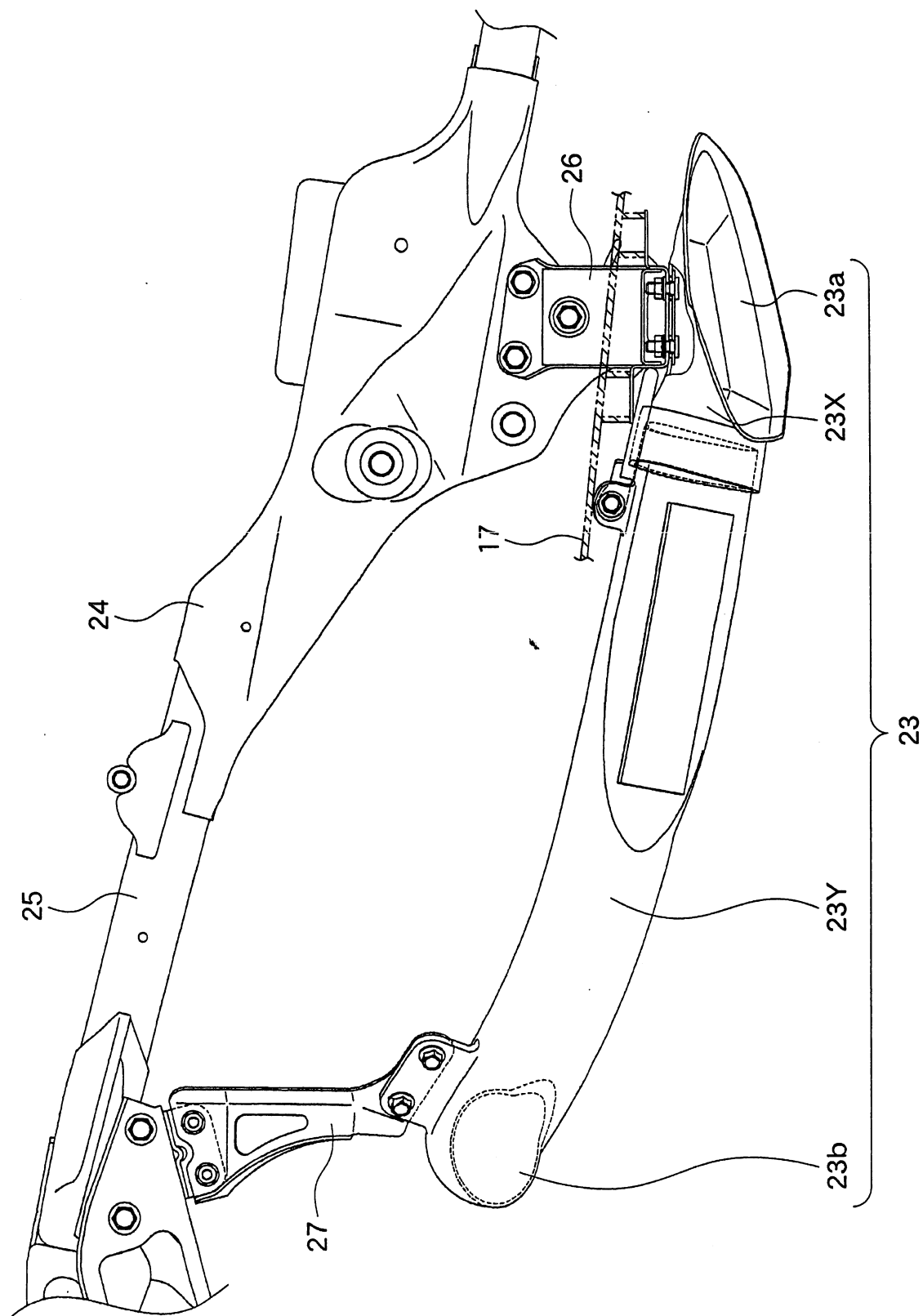


圖4

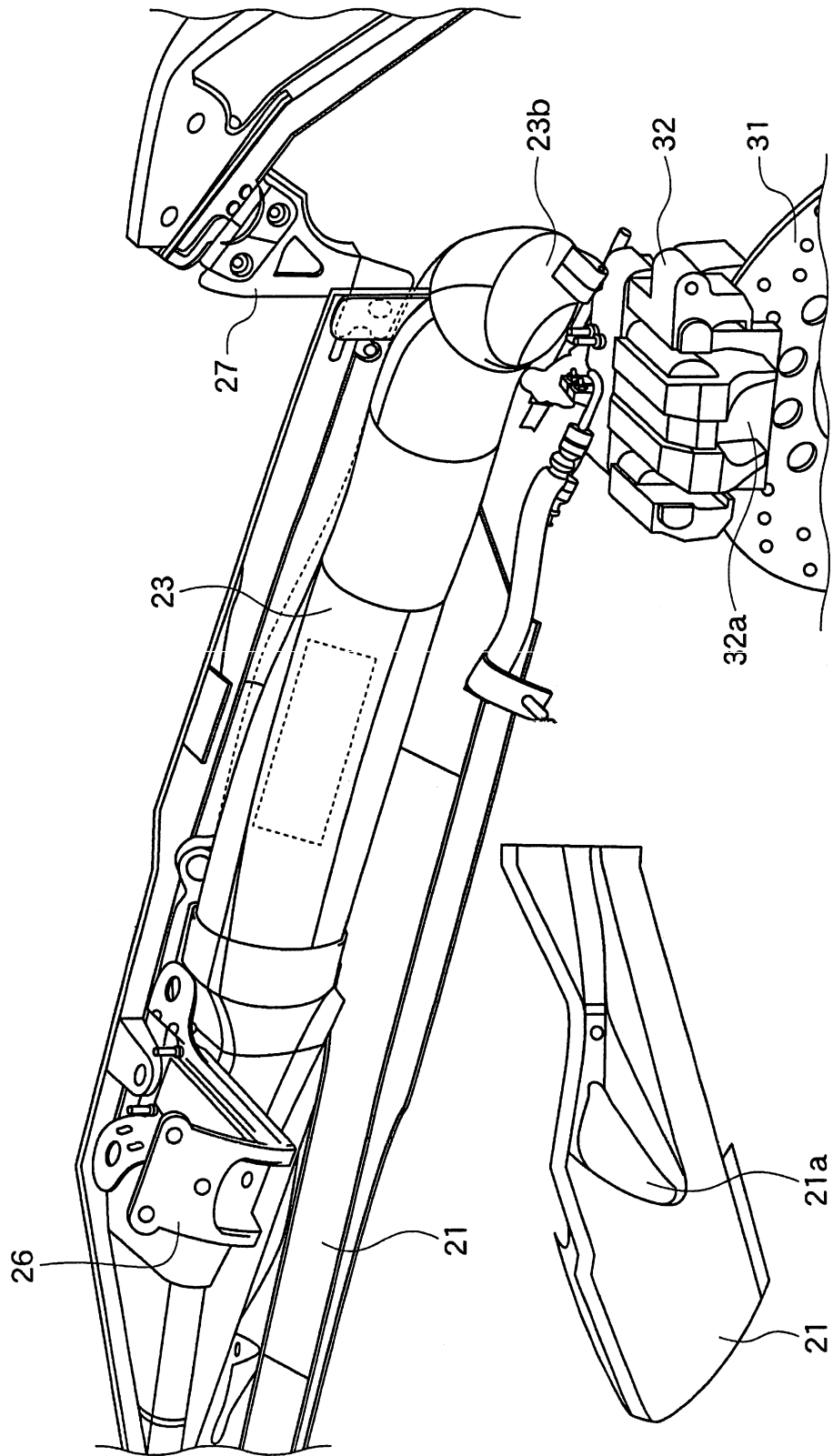


圖5

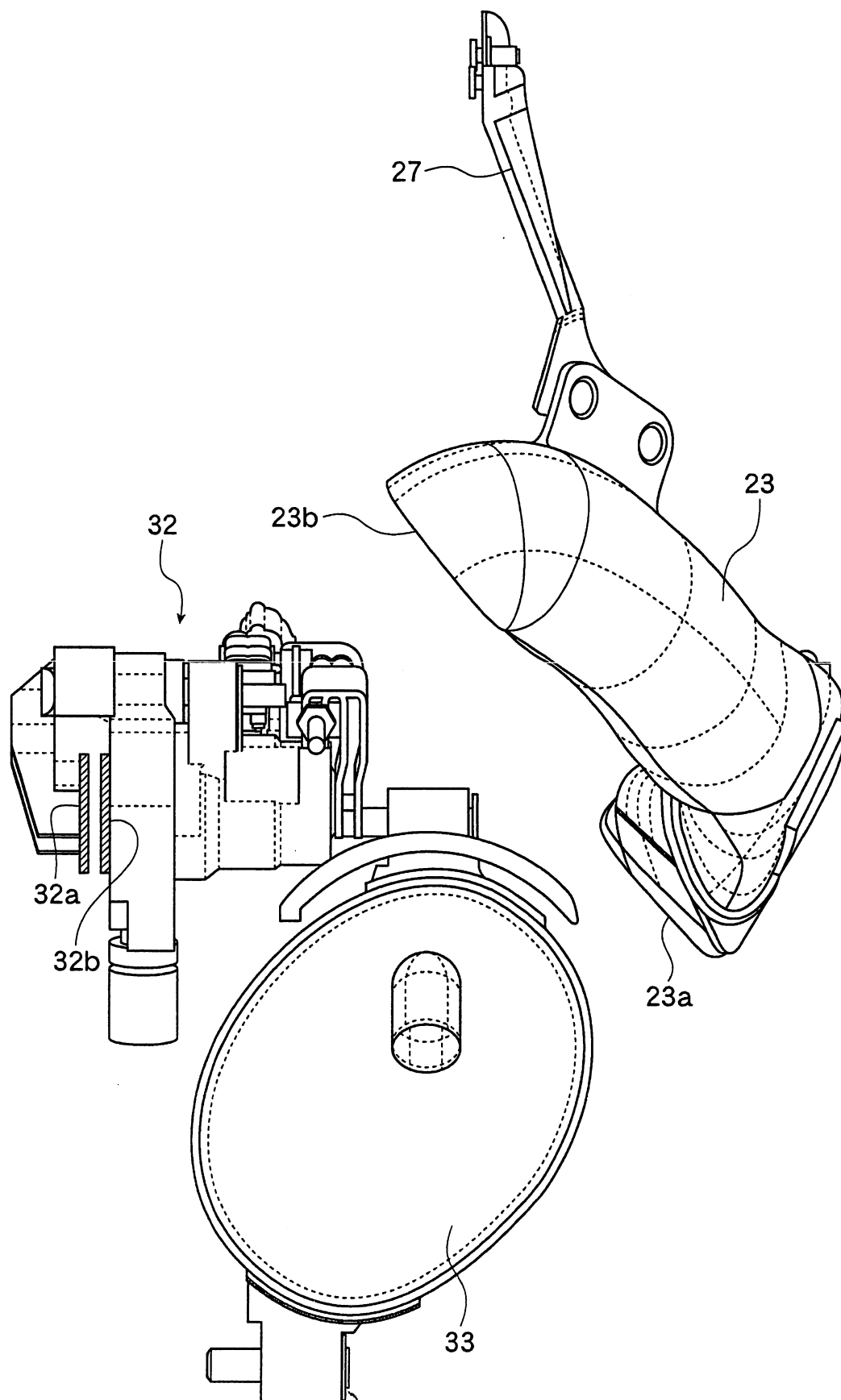


圖6

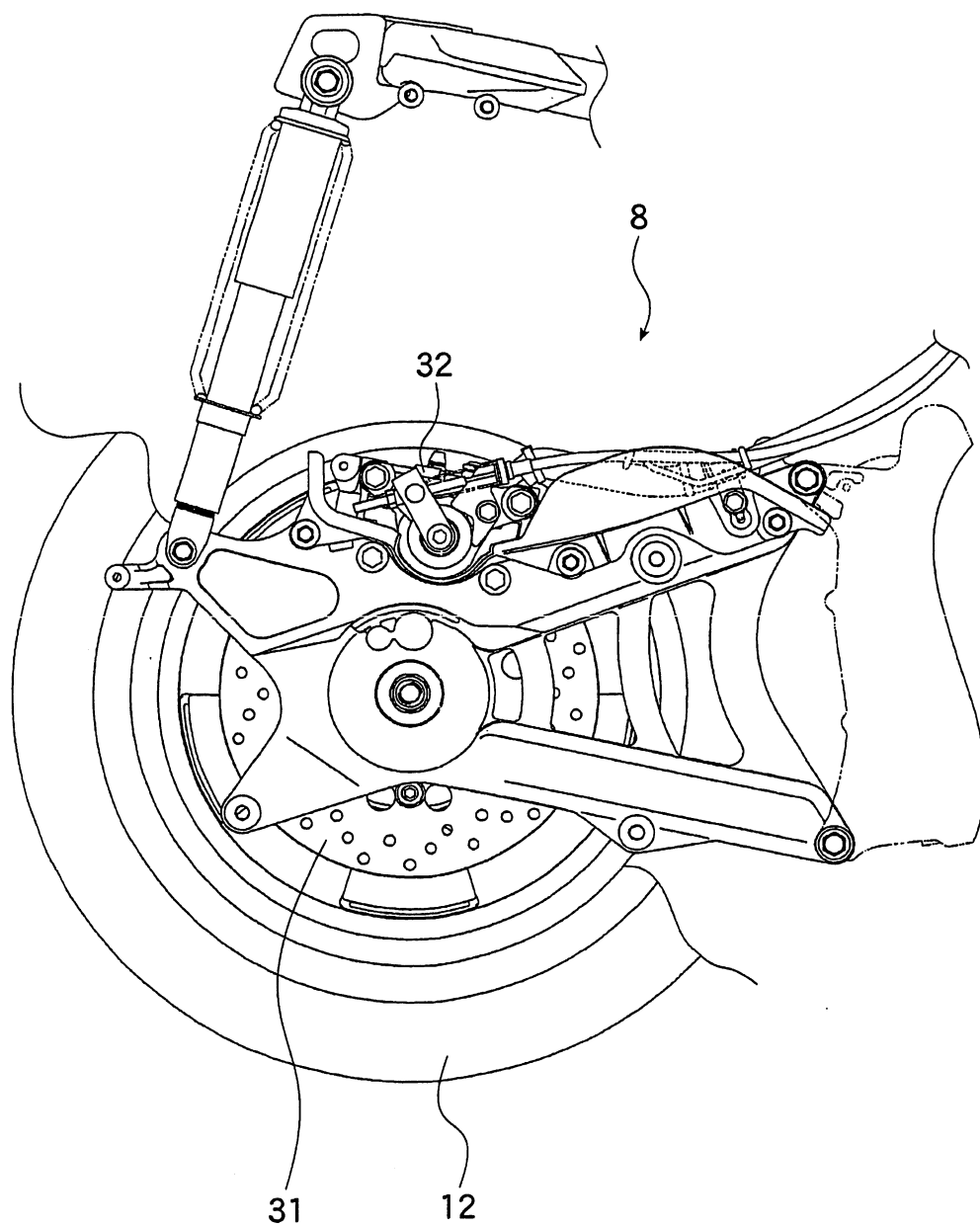


圖 7

七、指定代表圖：

(一)本案指定代表圖為：第（ 5 ）圖。

(二)本代表圖之元件符號簡單說明：

21	外觀側面護蓋
21a	驅進誘發氣流引入口
22	驅進誘發氣流導引管
23b	氣流遞送口
26	腳踏托架
27	支架
31	圓盤板
32	剎車鉗
32a	剎車襯塊

八、本案若有化學式時，請揭示最能顯示發明特徵的化學式：

（無）