

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第2部門第5区分

【発行日】平成30年5月17日(2018.5.17)

【公開番号】特開2017-30705(P2017-30705A)

【公開日】平成29年2月9日(2017.2.9)

【年通号数】公開・登録公報2017-006

【出願番号】特願2015-156076(P2015-156076)

【国際特許分類】

B 6 2 K 11/04 (2006.01)

B 6 2 K 25/20 (2006.01)

【F I】

B 6 2 K 11/04 C

B 6 2 K 25/20

【手続補正書】

【提出日】平成30年3月27日(2018.3.27)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0028

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0028】

プラケット32の頂部に、車幅方向に延びるスイングアーム側支持部材34が、溶接により固着されている。つまり、スイングアーム側支持部材34は、プラケット32を介してスイングアーム12に取り付けられている。スイングアーム側支持部材34は、円筒状のパイプからなり、車幅方向の長さは、プラケット32の上面32eとほぼ同じである。プラケット32をこのような台形状とすることで、長い下面32dでガセット30を車幅方向に均一に補強すると共に、上面32eを短くして軽量化を達成できる。スイングアーム側支持部材34の一端部、本実施形態では右端部34aに、第2ナット56が溶接により取り付けられている。このスイングアーム側支持部材34の右端部34aに、後輪懸架装置22の下端部22bが回動自在に支持されている。後輪懸架装置22の取付構造は後述する。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0032

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0032】

つぎに、図9を用いて、後輪懸架装置22の下端部22bの取付構造を説明する。後輪懸架装置22の下端部22bの取付構造も、上端部22a(図8)の取付構造と同じである。つまり、後輪懸架装置22の下端部22bの第2挿通孔48に、防振型の第2カラー50を挿入する。つづいて、右側方から、第2ボルト52を第2ワッシャ54および第2カラー50の中空部50aの順に挿通し、スイングアーム側支持部材34の右端部34aに取り付けられた第2ナット56に締め付ける。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0033

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0033】

これにより、第2カラー50の内管51の右端部50bが、第2ワッシャ54を介して第2ボルト52の頭部52aに当接し、第2カラー50の内管51の左端部50cが第2ナット56に当接する。つまり、第2ボルト52は、後輪懸架装置22の下端部22bの挿通孔48およびパイプ状のスイングアーム側支持部材34の中空部を貫通する。この第2ボルト52と、第2ボルト52の首下52bに挿入された第2カラー50と、第2ボルト52の先端部に螺合された第2ナット56とによって、後輪懸架装置22の下端部22bが回動自在に支持されている。

【手続補正4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0034

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0034】

図8,9では、車体側支持部材26およびスイングアーム側支持部材34の各右端部26a,34aに、第1および第2ナット46,56を取り付け、第1および第2ボルト42,52を用いて後輪懸架装置22を支持しているが、これに代えて、車体側支持部材26およびスイングアーム側支持部材34の各右端部26a,34aに、右側方に突出するボルト(ねじ体)を設け、後輪懸架装置22の上下端部22a,22bの第1および第2挿通孔38,48にボルトを挿通し、外側方からナットを締め付けることで、後輪懸架装置22を支持するようにしてもよい。

【手続補正5】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0045

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0045】

本発明は、以上の実施形態に限定されるものでなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲内で、種々の追加、変更または削除が可能である。例えば、上記実施形態では、単一のバックボーン25からなるメインフレーム1を備えた車体フレームFRについて説明した、車体フレームFRの構造はこれに限定されない。また、支持台24の位置、形状は実施形態のものに限定されない。さらに、後輪懸架装置22は車体の左側方にオフセット配置されてもよい。