

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第3662345号
(P3662345)

(45) 発行日 平成17年6月22日(2005.6.22)

(24) 登録日 平成17年4月1日(2005.4.1)

(51) Int.Cl.⁷

B 6 2 K 21/12

B 6 2 L 3/02

F I

B 6 2 K 21/12

B 6 2 L 3/02

Z

請求項の数 4 (全 7 頁)

(21) 出願番号	特願平8-140911	(73) 特許権者	000112978
(22) 出願日	平成8年5月10日(1996.5.10)		ブリヂストンサイクル株式会社
(65) 公開番号	特開平9-301254		埼玉県上尾市中委3丁目1番地の1
(43) 公開日	平成9年11月25日(1997.11.25)	(74) 代理人	100086896
審査請求日	平成14年11月15日(2002.11.15)		弁理士 鈴木 悦郎
		(72) 発明者	坂田 孝
			埼玉県上尾市中委3-1-1 ブリヂストンサイクル株式会社内
		審査官	黒瀬 雅一
		(56) 参考文献	実開昭64-22594 (JP, U)
			実公昭48-33401 (JP, Y1)
			実公昭49-42130 (JP, Y1)
			特開昭62-214079 (JP, A)
			最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 自転車用ハンドルバー

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

自転車の前輪上部に前ホックやハンドルポストを介して取り付けとなる前輪操舵用の自転車用ハンドルバーにおいて、ハンドルバー1の中央部のハンドルポスト取付部1aから左右にほぼ直線部1b、1bを形成し、この直線部1b、1bの左右端部が乗車者側に向かって曲げられて別の直線部1c、1cを形成し、この直線部1c、1cの端部に内側に向かって折り返すように曲げ部1d、1dを形成し、この曲げ部1d、1dと左右の先端部1f、1fとの間に直線部1e、1eを形成し、このグリップ部の先端部1f、1fが前記ハンドルバー1の中央部上方に向かうように形成したことを特徴とする自転車用ハンドルバー。

【請求項2】

ハンドルバー1の中央部のハンドルポスト取付部1aから左右方向に対称に真っ直ぐにもしくは僅かに乗車者側に向かって直線部を形成した請求項第1項記載の自転車用ハンドルバー。

【請求項3】

ハンドルバー1の左右に各々3個所の向きの異なる直線部を形成し、この直線部にブレーキバ及びグリップを取付可能にした請求項第1項記載の自転車用ハンドルバー。

【請求項4】

曲げ部1d、1dと左右の先端部1f、1fとの間に直線部1e、1eを形成してグリップ部とすると共に、前記先端部1f、1fをハンドルバー1の中央部上方に向か

って折り返すように形成した請求項第 1 項記載の自転車用ハンドルバ - 。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、自転車用ハンドルバ - に関する。更に詳しく言えば、グリップポジション並びにブレ - キレバ - 取付部を左右夫々複数個所備えた自転車用ハンドルバ - に関する。

【0002】

【従来の技術】

自転車用ハンドルバ - の形状（構造）としては、大別して、フラット型、ドロップ型、アップ型の 3 種類が知られている。従来のフラット型の自転車用ハンドルバ - においては、
図 7 に示すように、ハンドルポスト取付部が U 字状形成部の底部のようなハンドルバ - や
図 8 のように、左右両側を U 字状に屈曲させた自転車用ハンドルバ - が提案されている。

10

【0003】

上記のような従来のハンドルバ - には、次のような問題点がある。即ち、図 7 のハンドルバ - にあっては、曲げ部が多いので、ハンドルポストをハンドルバ - の中央部まで挿入するのが困難であると共に、適用できる車種が限定されてしまうこと、ブレ - キバ - を固定できる個所がハンドルバ - 端部の直線部に限定されるので、安全なグリップポジションが 1 個所に限定されてしまうこと等の問題点があった。

【0004】

又、図 8 のハンドルバ - にあっては、左右の両端部を内側に向け U 字状に屈曲してグリップ部を形成しているため、グリップポジションが限定されるという問題点があった。

20

【0005】

【発明が解決しようとする課題】

このように、従来のハンドルバ - は、組付け性や安全性、更には適用範囲に問題があったが、本発明はこのような問題点を解決するために提案するものであり、その目的は、曲げ部に直線部を複数個所形成すると共に、曲げ方向の改良によって、アップライトポジションでもハンドル操作ができるなど、無理のない姿勢で自転車を操縦することができると共に、走行時の安全性や安定性を確保できる自転車用ハンドルバ - を提供することである。

【0006】

【課題を解決するための手段】

30

本発明の構成は次の通りである。即ち、自転車の前輪上部に前ホ - クやハンドルポストを介して取り付けてなる前輪操舵用のハンドルにおいて、このハンドル部のハンドルバ - 1 の中央部のハンドルポスト取付部から左右にほぼ直線部を形成し、この直線部の左右端部が乗車者側である手前に向かって曲げられて別の直線部を形成してこれをサイドグリップ部とし、この直線部 1 c、1 c の左右の端部に内側に向かって折り返すように曲げ部 1 d、1 d を形成し、この曲げ部 1 d、1 d と左右の先端部 1 f、1 f との間に直線部 1 e、1 e を形成してグリップ部とすると共に、このグリップ部の先端部 1 f、1 f が前記ハンドルバ - 1 の中央部上方に向かうように形成して、自転車用ハンドルバ - を構成するものである。

【0007】

40

このハンドルバ - 1 の中央部のハンドルポスト取付部 1 a から左右方向に対称に真っ直ぐに若しくは僅かに乗車者側に向かって直線部を形成して自転車用ハンドルバ - を構成し、好ましくは、ハンドルバ - 1 の左右に各々 3 個所の向きの異なる直線部を形成し、この直線部にブレ - キバ - 及びグリップを取付け可能にして自転車用ハンドルバ - を構成するものである。

【0008】

更に言えば、ハンドルバ - の曲げ部 1 d、1 d と左右の先端部 1 f、1 f との間に直線部 1 e、1 e を形成してグリップ部とすると共に、前記先端部 1 f、1 f をハンドルバ - 1 の中央部上方に向かって折り返すように形成して自転車用ハンドルバ - を構成するものがよい。

50

【 0 0 0 9 】

【 発明の実施の形態 】

本発明は以上の通りであるが、自転車の使用状態つまり走行状態においてはハンドルバ - のハンドルポストとの取付け部を直線に形成すると共に手前に曲げて形成したので、従来品と比較して手前でグリップ可能となる。又、ハンドルバ - 全体として曲げ部が少ないので、ハンドルバ - のハンドルポストとの取付けが容易である。更に曲げ部分の前後にブレーキバ - 及びグリップの取付けが可能な直線部を備えているので、複数のポジションで操縦した走行が可能となり、操縦性、安全性にすぐれる。

【 0 0 1 0 】

以上のように、本発明の自転車用ハンドルバ - によれば、ハンドルポストとの取付けが容易であると共に、走行時の操縦性にすぐれ、又、安全性を確保できる自転車用ハンドルバ - を提供することができる。

10

【 0 0 1 1 】

【 実施例 】

本発明のハンドルバ - の実施の形態について、図 1 ~ 図 3 に基づいて更に詳細に説明する。図 1 は本発明の自転車用ハンドルバ - の一例を示す平面図、図 2 は図 1 の正面図、図 3 は図 1 の右側面図である。

【 0 0 1 2 】

図中、符号 1 は自転車用ハンドルバ - であり、その中央はハンドルポスト取付け部 1 a である。このハンドルポスト 1 a から左右に直線部 1 b、1 b とされ、ここにブレーキバ - 及びグリップの取付けが可能な第 1 の直線部（フロントグリップ部）とされている。そしてこの直線部 1 b、1 b の左右端部が手前に向かって曲げられ、別の直線部 1 c、1 c が形成されている。この直線部 1 c、1 c はブレーキバ - 及びグリップの取付けが可能な第 2 の部位（サイドグリップ部）である。更に、この直線部 1 c、1 c の端部を内側に向かって折り返す曲げ部 1 d、1 d を形成し、左右の先端 1 f、1 f との間を直線部 1 e、1 e とし、先端 1 f、1 f をハンドルバ - 1 の中央部上方に向かうようになされている。この直線部 1 e、1 e はブレーキバ - 及びグリップの取付けが可能な第 3 の部位（メイングリップ部）である。

20

【 0 0 1 3 】

本発明のハンドルバ - は上記した三つの直線部にブレーキバ - 及びグリップの取付けを可能としたものであり、3 ポジションで操縦走行が可能であり、結果として操縦性、安定性にすぐれたものとなる。

30

そして、ハンドルバ - 全体として急な曲げ部が少ないのでハンドルバ - のハンドルポストとの取付けが容易となるという特徴がある。

【 0 0 1 4 】

図 4 はハンドルバ - 1 の第 1 の直線部（フロントグリップ部）1 b、1 b にブレーキバ - 6 及びグリップ 7 を取付けた例を示す斜視図である。図中、符号 2 はハンドルポスト、3 はフレームである。

【 0 0 1 5 】

図 5 はハンドルバ - 1 の第 2 の直線部（サイドグリップ部）1 c、1 c にブレーキバ - 6 及びグリップ 7 を取付けた例を示す斜視図である。

40

【 0 0 1 6 】

図 6 はハンドルバ - 1 の第 3 の直線部（メイングリップ部）1 e、1 e にブレーキバ - 6 及びグリップ 7 を取付けた例を示す斜視図である。

【 0 0 1 7 】

【 発明の効果 】

本発明は上記の構成を採用することによって次のような効果がある。

1) ハンドルバ - のハンドルポストとの取付け部を、ほぼ直線に形成すると共に手前に曲げて形成したので、手前でグリップ可能となる。

2) ハンドルバ - 全体として曲げ部が少ないので、ハンドルポストとの取付けが容易であ

50

る。

３）デザインの的には前後、左右側からは直線的でスッキリしていると共に、上方斜めから見ると乗車者にとっては安心感を与える。

４）ハンドルバ - の曲げ部分の前後にブレ - キバ - 及びグリップを取付け可能の直線部を備えているので、３ポジションで走行が可能となり、操縦性、安全性にすぐれている。

５）ハンドルバ - の中央部のハンドルポスト取付け部を中心に回転させることにより、端部のメイングリップ部（１ e、１ e）及びサイドグリップ部（１ c、１ c）を上下に調整自在であるので、アップライト及びフラットな姿勢で乗車が可能であると共に、走行姿勢を自在に調整でき、操縦性にすぐれている。

６）解放先端部（１ f、１ f）の上方への角度付けによって、手首及び肘の関節へのストレスを軽減できる。 10

【図面の簡単な説明】

【図１】図１は本発明の自転車用ハンドルバ - の平面図である。

【図２】図２は図１のハンドルバ - の正面図である。

【図３】図３は図１のハンドルバ - の右側面図である。

【図４】図４は本発明の自転車用ハンドルバ - の第１の直線部（フロントグリップ部）にグリップとブレ - キレバ - を取付けた自転車の部分斜視図である。

【図５】図５は本発明の自転車用ハンドルバ - の第２の直線部（サイドグリップ部）にグリップとブレ - キレバ - を取付けた自転車の部分斜視図である。

【図６】図６の本発明の自転車用ハンドルバ - の第３の直線部（メイングリップ部）にグリップとブレ - キレバ - を取付けた自転車の部分斜視図である。 20

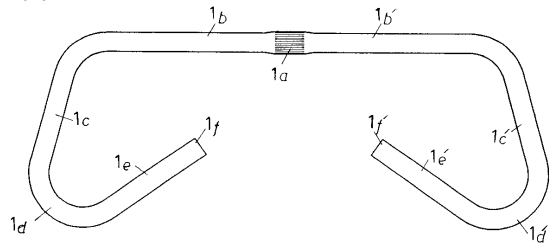
【図７】図７は従来の自転車用ハンドルバ - の平面図である。

【図８】図８は従来の他の自転車用ハンドルバ - の平面図である。

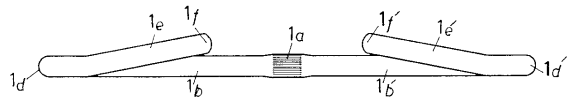
【符号の説明】

- １ ハンドルバ - 、
- １ a ハンドルポスト取付け部、
- １ b、１ b ハンドルバ - の第１の直線部、
- １ c、１ c ハンドルバ - の第２の直線部、
- １ d、１ d 曲げ部、
- １ e、１ e ハンドルバ - の第３の直線部、
- １ f、１ f ハンドルバ - の先端部、
- ２ ハンドルポスト、
- ３ フレ - ム、
- ６ ブレ - キレバ - 、
- ７ グリップ。

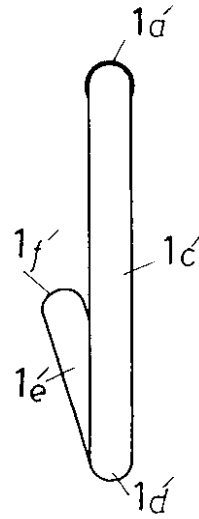
【 図 1 】



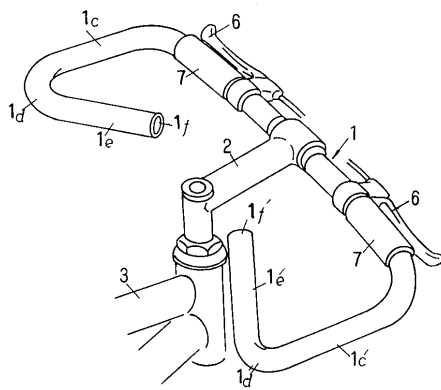
【 図 2 】



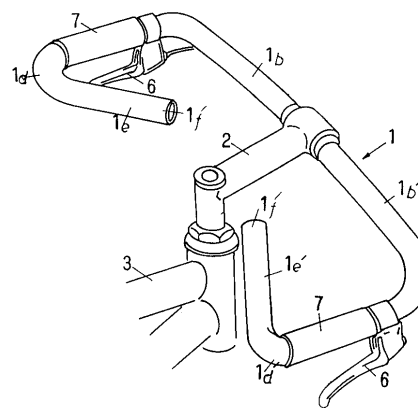
【 図 3 】



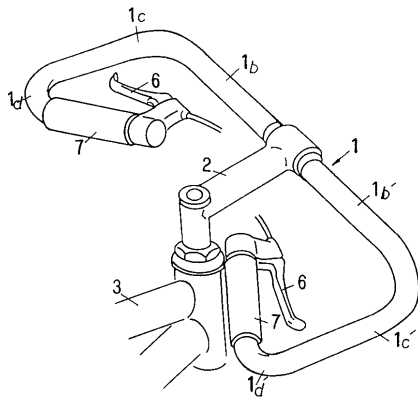
【 図 4 】



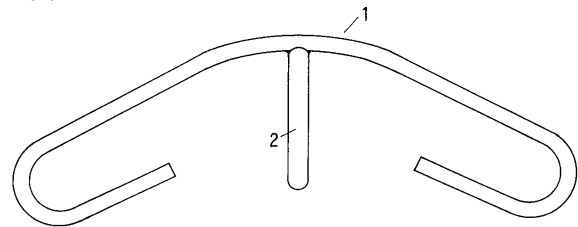
【 図 5 】



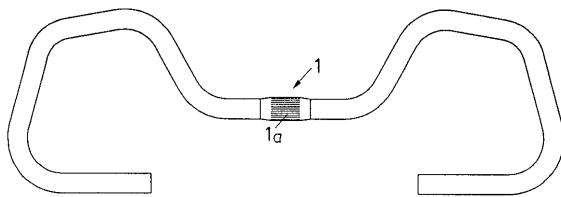
【図 6】



【図 8】



【図 7】



フロントページの続き

(58)調査した分野(Int.Cl.⁷, D B 名)

B62K 21/12

B62L 3/02