

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第6415010号
(P6415010)

(45) 発行日 平成30年10月31日(2018.10.31)

(24) 登録日 平成30年10月12日(2018.10.12)

(51) Int. Cl.	F 1
B 6 2 J 6/02 (2006.01)	B 6 2 J 6/02 E
B 6 2 J 23/00 (2006.01)	B 6 2 J 23/00 A
F 2 1 S 41/00 (2018.01)	B 6 2 J 23/00 C
F 2 1 W 107/17 (2018.01)	F 2 1 S 41/00
F 2 1 W 102/00 (2018.01)	F 2 1 W 107:17

請求項の数 7 (全 12 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号 特願2017-530829 (P2017-530829)
 (86) (22) 出願日 平成28年7月22日(2016.7.22)
 (86) 国際出願番号 PCT/JP2016/071498
 (87) 国際公開番号 W02017/018331
 (87) 国際公開日 平成29年2月2日(2017.2.2)
 審査請求日 平成29年11月20日(2017.11.20)
 (31) 優先権主張番号 201510441357.8
 (32) 優先日 平成27年7月24日(2015.7.24)
 (33) 優先権主張国 中国 (CN)

(73) 特許権者 000005326
 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 100165179
 弁理士 田▲崎▼ 聡
 (74) 代理人 100126664
 弁理士 鈴木 慎吾
 (74) 代理人 100154852
 弁理士 酒井 太一
 (74) 代理人 100194087
 弁理士 渡辺 伸一
 (72) 発明者 タン ジン
 中華人民共和国 上海市松江区松江工業区
 趙家ジン路128号 本田摩托車研究開発
 有限公司内

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】

ヘッドパイプと、
 前記ヘッドパイプに対して回転可能に支持されるフロントフォークと、
 前記ヘッドパイプと前記フロントフォークの前方に配置されるヘッドランプユニットと
 、
 前記ヘッドランプユニットの車幅方向外側に配置されるフロントサイドカウルと、
 を備え、
 前記ヘッドランプユニットは、
 光源と、
 前記光源からの光を前方に配光する配光部材と、
 前記配光部材の前方に配置される前カバーと、
 前記配光部材の後方に配置されるベース部材と、を含み、
 前記フロントサイドカウルは、前記ヘッドランプユニットの前記ベース部材を前記車幅
 方向外側から覆うように配置され、
 前記フロントサイドカウルは、上部と、下部と、側面視で延伸方向を変える屈折部と、
 を含んで形成され、
 側面視で、前記フロントフォークと前記屈折部との間に開口部が設けられ、
 前記ベース部材の本体部から前記車幅方向外側に延出する意匠部が形成され、
 前記意匠部における意匠面は、前記開口部から前記車幅方向外側に露出するように配置

され、

車両前方視で、前記意匠部の車幅方向外側端部は、前記フロントサイドカウルの前記下部より車幅方向外側に位置し、

車両前方視で、前記フロントサイドカウルの上部は、前記意匠部の前記車幅方向外側端部より車幅方向外側に位置する

ことを特徴とする鞍乗り型車両。

【請求項 2】

前記意匠部に、前記フロントサイドカウルと当接する当接部が形成されることを特徴とする請求項 1 に記載の鞍乗り型車両。

【請求項 3】

前記意匠部の裏面に、前記意匠部と前記本体部を繋ぐ補強部が設けられることを特徴とする請求項 1 に記載の鞍乗り型車両。

【請求項 4】

前記補強部は、前記ベース部材の前記本体部の後部から前記車幅方向外側に延出するように平面状に形成される複数の板状部材である

ことを特徴とする請求項 3 に記載の鞍乗り型車両。

【請求項 5】

側面視で、前記意匠部の後端部は、前記フロントフォークの延伸方向に沿った形状に形成される

ことを特徴とする請求項 1 から 4 いずれか 1 項に記載の鞍乗り型車両。

【請求項 7】

前記フロントサイドカウルの前記屈折部は、前記フロントサイドカウルの前記上部の車幅方向外側端部より、車幅方向内側に配置される

ことを特徴とする請求項 1 に記載の鞍乗り型車両。

【請求項 8】

前記フロントサイドカウルの前記屈折部は、前記フロントサイドカウルの前記下部の車幅方向外側端部より、車幅方向内側に配置される

ことを特徴とする請求項 1 に記載の鞍乗り型車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、鞍乗り型車両に関するものである。

本願は、2015年7月24日に出版された中国特許出願201510441357.8号に基づき優先権を主張し、その内容をここに援用する。

【背景技術】

【0002】

従来、例えば特許文献1には、鞍乗り型車両のヘッドライトの側面に外観を演出する別色のサイドカバー（フロントサイドカウル）を設ける構成が開示されている。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0003】

【特許文献1】日本国特開2014-210486号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

外観を向上させるためには、例えば特許文献1に開示されるようにサイドカバー（23, 24）の部品を増加させることが考えられるが、部品点数が増加することや構造が複雑となる課題がある。

また、ヘッドランプユニットやヘッドランプユニット周辺部材は、走行時に前方からの走行風を受けるために、効率的に支持剛性を高めることが望まれる部材である。

10

20

30

40

50

【0005】

本発明に係る態様は、上記事情に鑑みてなされたもので、部品点数を増加させることなく、外部に露出する外観部材を形成することができ、デザインの自由度を向上することができる鞍乗り型車両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】

【0006】

本発明は、上記の課題を解決するために、以下の態様を採用した。

(1) 本発明に係る一態様の鞍乗り型車両は、ヘッドパイプと、前記ヘッドパイプに対して回転可能に支持されるフロントフォークと、前記ヘッドパイプと前記フロントフォークの前方に配置されるヘッドランプユニットと、前記ヘッドランプユニットの車幅方向外側に配置されるフロントサイドカウルと、を備え、前記ヘッドランプユニットは、光源と、前記光源からの光を前方に配光する配光部材と、前記配光部材の前方に配置される前カバーと、前記配光部材の後方に配置されるベース部材と、を含み、側面視で、前記フロントフォークと前記フロントサイドカウルとの間に開口部が設けられ、前記ベース部材の本体部から前記車幅方向外側に延出する意匠部が形成され、前記意匠部における意匠面は、前記開口部から前記車幅方向外側に露出するように配置される。

10

【0007】

(2) 上記(1)の態様において、前記意匠部に、前記フロントサイドカウルと当接する当接部が形成されてもよい。

【0008】

(3) 上記(1)または(2)の態様において、前記意匠部の裏面に、前記意匠部と前記本体部を繋ぐ補強部が設けられてもよい。

20

【0009】

(4) 上記(1)から(3)いずれか1つの態様において、前記補強部は、前記ベース部材の前記本体部の後部から前記車幅方向外側に延出するように平面状に形成される複数の板状部材であってもよい。

【0010】

(5) 上記(1)から(4)いずれか1つの態様において、側面視で、前記意匠部の後端部は、前記フロントフォークの延伸方向に沿った形状に形成されてもよい。

【0011】

(6) 上記(1)から(5)いずれか1つの態様において、前記フロントサイドカウルは、前記ヘッドランプユニットの前記ベース部材を前記車幅方向外側から覆うように配置され、前記フロントサイドカウルには、側面視で延伸方向を変える屈折部が形成され、前記開口部は、側面視で、前記フロントフォークと前記屈折部とにより形成される空間であってもよい。

30

【発明の効果】

【0012】

上記(1)の態様によれば、部品点数を増加させることなく、外部に露出する外観部材を形成することができ、デザインの自由度を向上することができる。

【0013】

上記(2)の場合、意匠部の端部にフロントサイドカウルと当接する当接部が形成されているため、車体前方からの走行風を受けるフロントサイドカウルを、ヘッドランプユニットのベース部から延出する意匠部で効果的に支持することができる。

40

【0014】

上記(3)の場合、意匠面の裏面に補強部が設けられているため、ベース部材において車幅方向外側に延出する意匠部の剛性を確保することができる。

【0015】

上記(4)の場合、補強部はベース部材の後部からベース部材の前部および車幅方向外側に延出するように平面状に複数形成されているため、ベース部材において車幅方向外側に延出する意匠部の剛性をより効果的に確保することができる。

50

【 0 0 1 6 】

上記(5)の場合、側面視で意匠部の後端部はフロントフォークの延伸方向に沿った形状に形成されているため、側面視でフロントフォークと意匠面とが明確に区別でき、デザインの統一感を演出でき、外観の向上を図ることができる。

【 0 0 1 7 】

上記(6)の場合、フロントサイドカウルには延伸方向を変える屈折部が形成され、開口部は側面視でフロントフォークと屈折部とにより形成される空間であるため、フロントサイドカウルと意匠面とのデザインの一体感を保ちながら連続する異なるデザインを演出でき、外観の向上を図ることができる。

【 図面の簡単な説明 】

10

【 0 0 1 8 】

【図1】本発明に係る一実施形態の鞍乗り型車両の側面図である。

【図2】本実施形態の鞍乗り型車両の上面図である。

【図3】本実施形態の鞍乗り型車両の正面図である。

【図4】本実施形態の鞍乗り型車両の前部の側面拡大図である。

【図5】本実施形態の鞍乗り型車両のフロントサイドカウルの側面図である。

【図6】本実施形態の鞍乗り型車両のヘッドランプユニットおよびその周辺部材の正面斜視図である。

【図7】本実施形態の鞍乗り型車両のヘッドランプユニットおよびその周辺部材の背面斜視図である。

20

【図8】本実施形態の鞍乗り型車両のヘッドランプユニットおよびその周辺部材の背面図である。

【図9】本実施形態の鞍乗り型車両のヘッドランプユニットの背面斜視図である。

【 発明を実施するための形態 】

【 0 0 1 9 】

以下、本発明に係る実施形態について図面を参照して説明する。なお、以下の説明における前後左右等の向きは、特に記載が無ければ以下に説明する車両における向きと同一とする。また、以下の説明に用いる図中適所には、車両前方を示す矢印FR、車両左方を示す矢印LH、車両上方を示す矢印UP、車体左右中心を示す線CLが示されている。

【 0 0 2 0 】

30

図1は、本発明に係る一実施形態の鞍乗り型車両である自動二輪車1の側面図である。

図2は、本実施形態の自動二輪車1の上面図である。

【 0 0 2 1 】

図1、図2に示すように、自動二輪車1の前輪2は、左右一对のフロントフォーク3の下端部に支持される。左右フロントフォーク3は、ステアリングステム4及びトップブリッジ5を介して、車体フレーム10の前端部のヘッドパイプ11に支持される。左右フロントフォーク3の上部及びトップブリッジ5には、バータイプの操向ハンドル6が取り付けられる。

【 0 0 2 2 】

自動二輪車1の後輪7は、スイングアーム8の後端部に支持される。スイングアーム8の前端部は、車体フレーム10のピボット部13aに支持される。後輪7は、自動二輪車1の原動機であるエンジン30に対し、例えばチェーン式の伝動機構を介して連係される。スイングアーム8の前部には、リアクッション9の下端部が連結される。

40

【 0 0 2 3 】

車体フレーム10の内側には、エンジン30が搭載される。エンジン30は、例えば空冷単気筒エンジンとされる。エンジン30は、クランクケース31の前部上方にシリンダ32を起立させる。クランクケース31の前端部は、フロントエンジンハンガー18に支持される。クランクケース31の後端部は、ピボットフレーム13に支持される。シリンダ32は、クランクケース31側から順に、シリンダブロック33、シリンダヘッド34及びヘッドカバー35を備える。

50

なお、エンジン 30 は、並列又は V 型等の複数気筒エンジンであってもよく、水冷式エンジンであってもよい。

【 0024 】

シリンダヘッド 34 の後部には、スロットル部等を含む吸気通路（不図示）が接続される。シリンダヘッド 34 の前部には、排気管 36 の基端部が接続される。排気管 36 は、シリンダヘッド 34 の前部で下方に湾曲し、クランクケース 31 の前下方で後方に湾曲する。

クランクケース 31 の下方には、排気マフラー 37 が配置される。排気マフラー 37 の前端部には、排気管 36 の後端部が接続される。排気マフラー 37 の後端部右側には、後右方に延びて後輪 7 の前端部右側で開口するテールパイプ 37a が設けられる。

【 0025 】

メインフレーム 12 の上方には、エンジン 30 の燃料を貯留する燃料タンク 40 が配置される。燃料タンク 40 の後方には、運転者及び後部同乗者が着座するシート 41 が配置される。

燃料タンク 40 は、メインフレーム 12 の前部を避けた中間位置の上方からシート 41 の前端位置まで設けられる。燃料タンク 40 の前方でメインフレーム 12 の前部の上方には、メインフレーム 12 の前部に支持されるメインスイッチ 42（キーシリンダ）が配置される。

【 0026 】

燃料タンク 40 及びメインスイッチ 42 の左右外側は、左右一対のタンクカバー 43 により覆われる。左右タンクカバー 43 は、燃料タンク 40 及びメインスイッチ 42 の左右外側を覆うカバー本体部 43a と、カバー本体部 43a の前部から前下方へ延びるシュラウド部 43b と、を一体形成する。

左右のカバー本体部 43a の下方には、左右一対のアップーサイドカバー 44 が配置される。アップーサイドカバー 44 は、シート 41 の前部の左右外側の下方まで延びる後方延出部 44a を形成する。

左右のアップーサイドカバー 44 の下方には、メインフレーム 12 の縦フレーム部 12c の周辺を覆う左右一対のセンターサイドカバー 45 が設けられる。

【 0027 】

左右のカバー本体部 43a の上部間には、燃料タンク 40 及びメインスイッチ 42 の上方を覆うタンクセンターカバー 46 が設けられる。タンクセンターカバー 46 には、燃料タンク 40 の給油口 40a へのアクセスを可能にする給油口アクセス部 46a と、メインスイッチ 42 のキー孔へのアクセスを可能にするスイッチアクセス部 46b と、が設けられる。

【 0028 】

左右のアップーサイドカバー 44 の後方延出部 44a の後方には、左右一対のリアサイドカバー 47 が設けられる。左右のリアサイドカバー 47 は、後上がりに後方へ延び、シート 41 の後部の左右外側の下方まで延びる。左右のリアサイドカバー 47 の前部の下方には、ピリオンステップブラケット 68 の取り付け部分を覆う左右一対のリアロアサイドカバー 48 が設けられる。

【 0029 】

左右のリアサイドカバー 47 の後方には、左右一対のフェンダサイドステー 49 及び左右一対のテールサイドカバー 50 が設けられる。左右テールサイドカバー 50 の後部間には、シート 41 の後端部の直下に位置するテールランプ 51 が配置される。左右フェンダサイドステー 49 は、テールランプ 51 から離間するように後下方へ延びる。左右フェンダサイドステー 49 の後端部は、後端連結部 52 を介して連結される。後端連結部 52 の左右外面には、左右一対のリアウインカ 53 が支持される。後端連結部 52 の後面には、ライセンスランプ 54 及びリフレクタ 55 が支持される。後端連結部 52 の下方には、後下方へ延びる後尾フェンダ 56 が設けられる。後尾フェンダ 56 の後面には、ライセンスプレート 57 が支持される。

10

20

30

40

50

【 0 0 3 0 】

ステアリングステム 4 及びトップブリッジ 5 には、ヘッドランプ 6 0、左右一対のフロントウインカ 6 1 及びメータ装置 6 2 が支持される。ヘッドランプ 6 0 とその上方に位置するメータ装置 6 2 との間には、フロントセンターカウル 6 3 が配置される。ヘッドランプ 6 0 の左右外側には、左右一対のフロントサイドカウル 6 4 が配置される。ヘッドランプ 6 0 の下方には、ヘッドランプ 6 0 と離間してフロントフェンダ 6 5 が配置される。

【 0 0 3 1 】

ピボットフレーム 1 3 の左右外側には、左右一対のステッププレート 6 6 が取り付けられる。左右ステッププレート 6 6 には、運転者の足を置く可倒式のメインステップ 6 7 が支持される。左右サポートフレーム 2 2 の左右外側には、左右一対のピリオンステップブラケット 6 8 が取り付けられる。左右ピリオンステップブラケット 6 8 には、後部同乗者の足を置く折り畳み式のピリオンステップ 6 9 が支持される。

10

【 0 0 3 2 】

ピボットフレーム 1 3 の下端部には、左右方向に沿うロアクロスパイプ 2 6 が固定される。ロアクロスパイプ 2 6 の左右外側には、左右一対のスタンドブラケット 2 7 が固定される。左右スタンドブラケット 2 7 には、車体を直立状態で支持するメインスタンド 7 0 が支持される。メインスタンド 7 0 は、左右方向に沿う揺動軸を介して格納可能に支持される。ロアクロスパイプ 2 6 の左外側には、サイドスタンドブラケット 2 8 が固定される。サイドスタンドブラケット 2 8 には、車体を左側に傾けて支持するサイドスタンド 7 1 が支持される。サイドスタンド 7 1 は、左右方向に対して左上がりに傾斜した揺動軸を介して格納可能に支持される。

20

【 0 0 3 3 】

図 3 は、本実施形態の自動二輪車 1 の正面図である。

なお、以下の説明では、上述した図 1 および図 2 と同様の構成については同一の符号を付して説明を省略する。

【 0 0 3 4 】

図 3 に示すように、自動二輪車 1 は、メータ装置 6 2 と、フロントセンターカウル 6 3 と、ヘッドランプ 6 0 (ヘッドランプユニット 1 0 0) と、フロントサイドカウル 6 4 と、意匠部 1 2 1 (意匠面 1 2 1 a) と、フロントフォーク 3 と、を備える。

フロントサイドカウル 6 4 は、車幅方向外側からヘッドランプユニット 1 0 0 の側部を挟むように、左右に 1 対設けられている。

30

意匠部 1 2 1 は、フロントサイドカウル 6 4 の屈折部 6 4 c の車幅方向外側に位置する空間 (図 5 における開口部 9 9) から、意匠面 1 2 1 a が車両外側に露出するように配置される。

【 0 0 3 5 】

図 4 は、本実施形態の自動二輪車 1 の前部の側面拡大図である。

図 5 は、本実施形態の自動二輪車 1 のフロントサイドカウル 6 4 の側面図である。

【 0 0 3 6 】

図 4 および図 5 に示すように、フロントサイドカウル 6 4 は延伸方向を変える屈折部 6 4 c を有する。

40

フロントサイドカウル 6 4 は、上部 6 4 a と下部 6 4 b と屈折部 6 4 c と、を含んで形成される。

下部 6 4 b は、屈折部 6 4 c から上部 6 4 a の延伸方向と異なる方向、かつ上部 6 4 a の延伸方向に対して鋭角になる方向に延伸し、その長さが上部 6 4 a より短い。

図 5 に示すように、フロントサイドカウル 6 4 は、上部 6 4 a と下部 6 4 b との間に開口部 (空間、隙間) 9 9 ができるように形成される。

【 0 0 3 7 】

フロントサイドカウル 6 4 は、上部 6 4 a の延伸方向が車両後方から車両斜め下前方を向くように、ヘッドランプユニット 1 0 0 の車幅方向外側に設けられる。

フロントサイドカウル 6 4 は、上部 6 4 a の前端部がヘッドランプユニット 1 0 0 の下

50

端とほぼ一致するように、かつ上部 6 4 a の後端部がフロントフォーク 3 の一部と重なるように、ヘッドランプユニット 1 0 0 の車幅方向外側に設けられる。

フロントサイドカウル 6 4 は、下部 6 4 b の後端部がフロントフォーク 3 の径方向前部とほぼ一致するよう、ヘッドランプユニット 1 0 0 の車幅方向外側に設けられる。

【 0 0 3 8 】

意匠部 1 2 1 は、フロントサイドカウル 6 4 の屈折部 6 4 c の車両後方に位置する空間（図 5 における開口部 9 9）から、意匠面 1 2 1 a が車両外側に露出するように配置される。

意匠部 1 2 1 の後端部 1 2 1 d は、側面視で、フロントフォーク 3 の延伸方向に沿った形状に形成される。

【 0 0 3 9 】

図 6 は、本実施形態の自動二輪車 1 のヘッドランプユニット 1 0 0 およびその周辺部材の正面斜視図である。

【 0 0 4 0 】

図 6 に示すように、ヘッドランプユニット 1 0 0 は、前カバー 1 1 0（本実施形態ではレンズ）とベース部材 1 2 0 とが接続され、その内部に光源（不図示）と配光部材（不図示）とが実装されるよう構成される。

ベース部材 1 2 0 は、本体部 1 2 3 と意匠部 1 2 1 とを含んで形成される。

意匠部 1 2 1 は、前カバー 1 1 0 とベース部材 1 2 0 とが接続されている状態において、その接続部分から車両の外側下方に延伸するように、かつ意匠面 1 2 1 a が車両外側を向くように形成される。

図 6 において 2 点鎖線で示すように、フロントサイドカウル 6 4 は、上部 6 4 a と下部 6 4 b との間の空間（図 5 における開口部 9 9）に意匠部 1 2 1 が配置されるように、ヘッドランプユニット 1 0 0 の側部に取り付けられる。

このとき、フロントサイドカウル 6 4 の下部 6 4 b は、意匠部 1 2 1 の当接部 1 2 1 c と当接している。

【 0 0 4 1 】

図 7 は、本実施形態の自動二輪車 1 のヘッドランプユニット 1 0 0 およびその周辺部材の背面斜視図である。

図 8 は、本実施形態の自動二輪車 1 のヘッドランプユニット 1 0 0 およびその周辺部材の背面図である。

図 9 は、本実施形態の自動二輪車 1 のヘッドランプユニット 1 0 0 の背面斜視図である。

【 0 0 4 2 】

図 7 ~ 図 9 に示すように、意匠部 1 2 1 の意匠面 1 2 1 a の裏面 1 2 1 b には、意匠部 1 2 1 と本体部 1 2 3 を繋ぐ補強部 1 2 2 が設けられている。

補強部 1 2 2 は、ベース部材 1 2 0 の本体部 1 2 3 の後部からベース部材 1 2 0 の前部および車幅方向外側に延出するように平面状に形成される複数の板状部材である。

図 8 に示すように、意匠部 1 2 1 は、フロントサイドカウル 6 4 の上部 6 4 a と下部 6 4 b との間の空間（図 5 における開口部 9 9）から、意匠面 1 2 1 a が車両外側に露出するように配置される。

【 0 0 4 3 】

以上説明したように、上記実施形態における自動二輪車 1 は、ヘッドパイプ 1 1 と、ヘッドパイプ 1 1 に対して回転可能に支持されるフロントフォーク 3 と、ヘッドパイプ 1 1 とフロントフォーク 3 の前方に配置されるヘッドランプユニット 1 0 0 と、ヘッドランプユニット 1 0 0 の車幅方向外側に配置されるフロントサイドカウル 6 4 と、を備え、ヘッドランプユニット 1 0 0 は、光源（不図示）と、光源（不図示）からの光を前方に配光する配光部材（不図示）と、配光部材（不図示）の前方に配置される前カバー 1 1 0 と、配光部材（不図示）の後方に配置されるベース部材 1 2 0 と、を含み、側面視で、フロントフォーク 3 とフロントサイドカウル 6 4 との間に開口部 9 9 が設けられ、ベース部材 1 2

10

20

30

40

50

0の本体部123から車幅方向外側に延出する意匠部121が形成され、意匠部121における意匠面121aは、開口部99から車幅方向外側に露出するように配置される。

この構成によれば、部品点数を増加させることなく、外部に露出する外観部材を形成することができ、デザインの自由度を向上することができる。

【0044】

上記自動二輪車1において、意匠部121に、フロントサイドカウル64と当接する当接部121cが形成されてもよい。

この場合、意匠部の端部にフロントサイドカウルと当接する当接部が形成されているため、車体前方からの走行風を受けるフロントサイドカウルを、ヘッドランプユニットのベース部から延出する意匠部で効果的に支持することができる。

10

【0045】

上記自動二輪車1において、意匠部121の裏面121bに、意匠部121と本体部123を繋ぐ補強部122が設けられてもよい。

この場合、意匠面の裏面に補強部が設けられているため、ベース部材において車幅方向外側に延出する意匠部の剛性を確保することができる。

【0046】

上記自動二輪車1において、補強部122は、ベース部材120の本体部123の後部から車幅方向外側に延出するように平面状に形成される複数の板状部材であってもよい。

この場合、補強部はベース部材の後部からベース部材の前部および車幅方向外側に延出するように平面状に複数形成されているため、ベース部材において車幅方向外側に延出する意匠部の剛性をより効果的に確保することができる。

20

【0047】

上記自動二輪車1において、側面視で、意匠部121の後端部121dは、フロントフォーク3の延伸方向に沿った形状に形成されてもよい。

この場合、側面視で意匠部の後端部はフロントフォークの延伸方向に沿った形状に形成されているため、側面視でフロントフォークと意匠面とが明確に区別でき、デザインの統一感を演出でき、外観の向上を図ることができる。

【0048】

上記自動二輪車1において、フロントサイドカウル64は、ヘッドランプユニット100のベース部材120を車幅方向外側から覆うように配置され、フロントサイドカウル64には、側面視で延伸方向を変える屈折部64cが形成され、開口部99は、側面視で、フロントフォーク3と屈折部64cとにより形成される空間であってもよい。

30

この場合、フロントサイドカウルには延伸方向を変える屈折部が形成され、開口部は側面視でフロントフォークと屈折部とにより形成される空間であるため、フロントサイドカウルと意匠面とのデザインの一体感を保ちながら連続する異なるデザインを演出でき、外観の向上を図ることができる。

【0049】

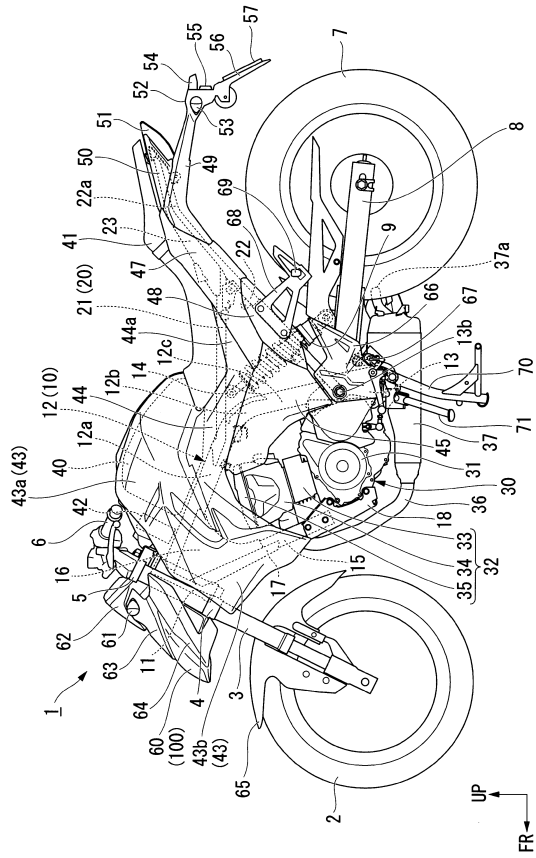
以上、この発明の実施形態を図面を参照して詳述してきたが、本発明は上記実施形態に限られるものではない。例えば、前記鞍乗り型車両には、運転者が車体を跨いで乗車する車両全般が含まれ、自動二輪車（原動機付自転車及びスクータ型車両を含む）のみならず、三輪（前一輪かつ後二輪の他に、前二輪かつ後一輪の車両も含む）又は四輪の車両も含まれる。

40

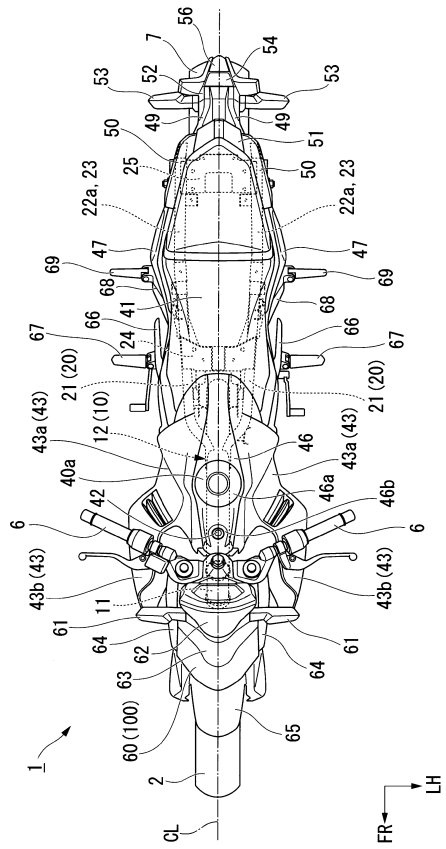
【0050】

そして、上記実施形態における構成は本発明の一例であり、実施形態の構成要素を周知の構成要素に置き換える等、本発明の要旨を逸脱しない範囲で種々の変更が可能である。

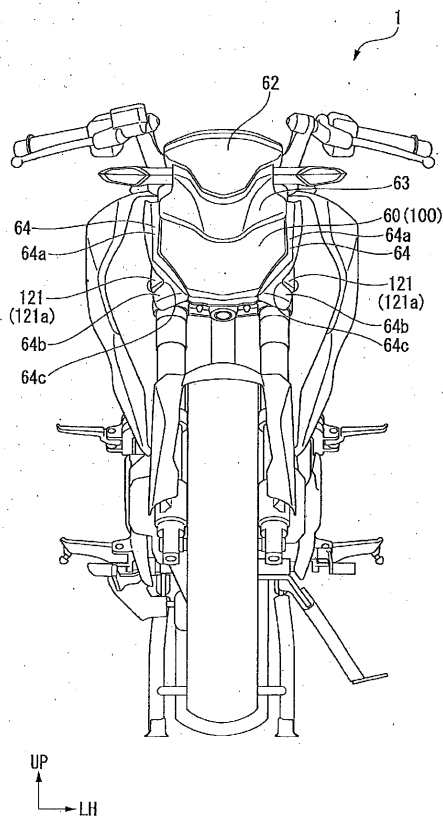
【図1】



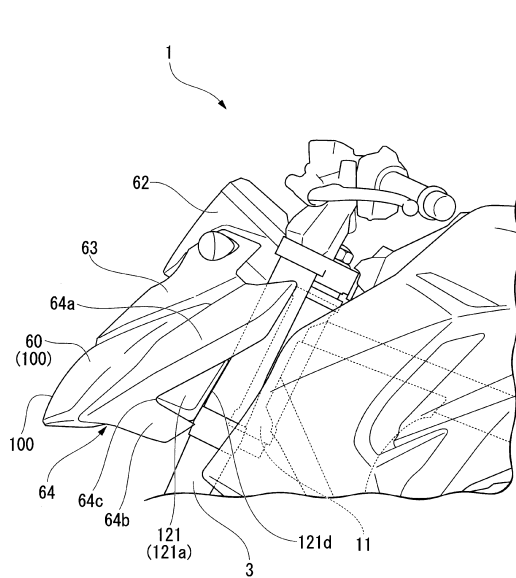
【図2】



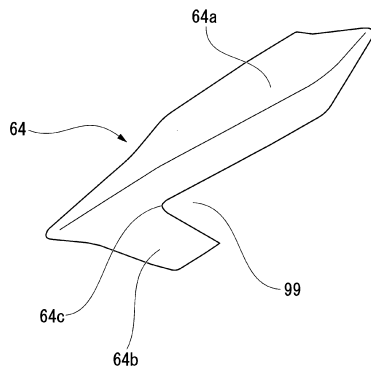
【図3】



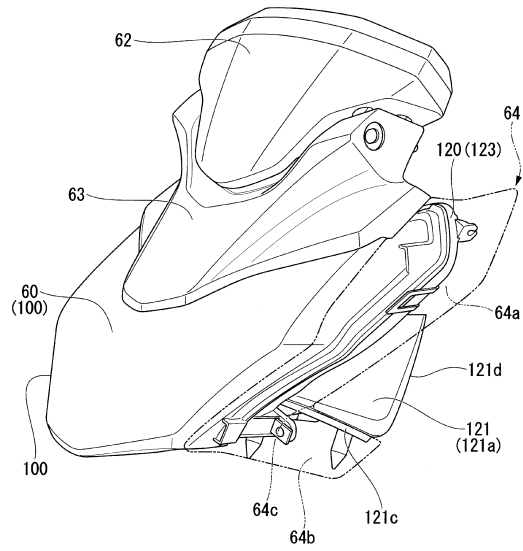
【図4】



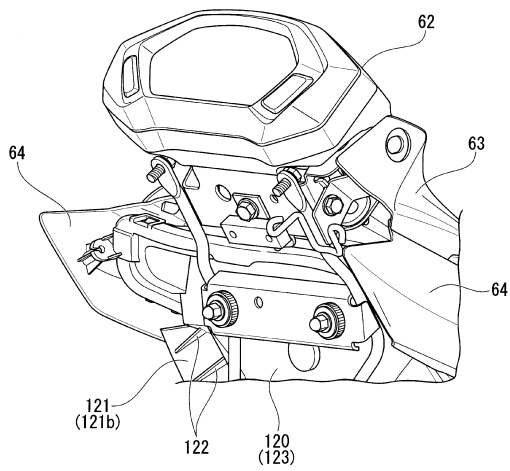
【 図 5 】



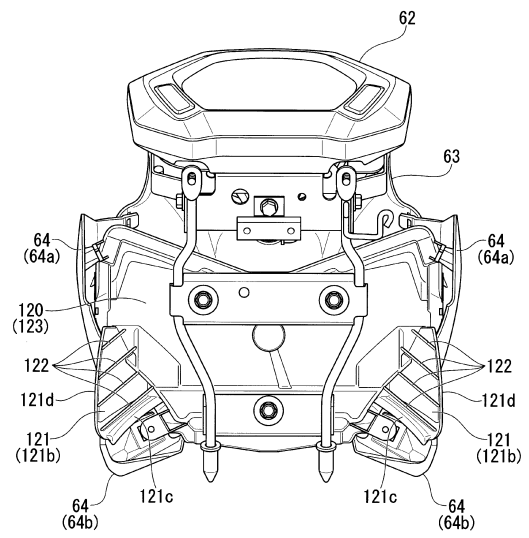
【 図 6 】



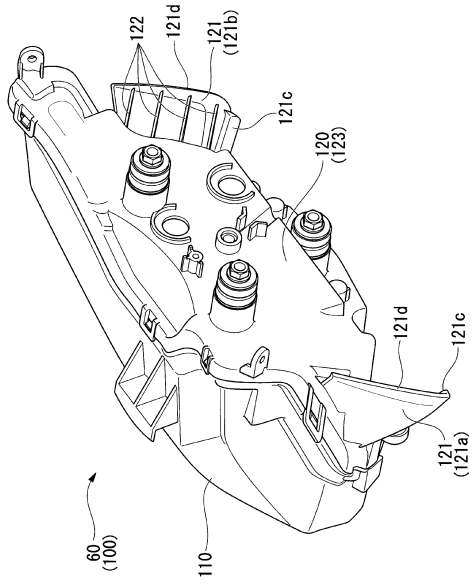
【 図 7 】



【 図 8 】



【 図 9 】



フロントページの続き

(51)Int.Cl.

F I

F 2 1 W 102:00

審査官 結城 健太郎

(56)参考文献 特開2014-125063(JP,A)

実公平7-19967(JP,Y2)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B 6 2 J 6 / 0 2

B 6 2 J 2 3 / 0 0