

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4248616号
(P4248616)

(45) 発行日 平成21年4月2日(2009.4.2)

(24) 登録日 平成21年1月23日(2009.1.23)

(51) Int. Cl. F 1
B 6 2 J 23/00 (2006.01) B 6 2 J 23/00 A
B 6 2 J 17/06 (2006.01) B 6 2 J 17/06

請求項の数 3 (全 8 頁)

<p>(21) 出願番号 特願平10-6993 (22) 出願日 平成10年1月16日(1998.1.16) (65) 公開番号 特開平11-198881 (43) 公開日 平成11年7月27日(1999.7.27) 審査請求日 平成16年12月2日(2004.12.2)</p> <p>前置審査</p>	<p>(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 100089509 弁理士 小松 清光 (72) 発明者 石川 明子 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 審査官 田合 弘幸</p>
--	---

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 スクータ型車両のフロントカバー装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

レッグシールド前方に設けたフロントカバーを、前面にメンテナンス用開口部を設けたフロントカバー本体とこのメンテナンス用開口部を覆うメンテナンス用リッドで構成したスクータ型車両において、フロントカバー本体の上部左右をレッグシールドに取付け、前方下部を車体フレームへ取付けるとともに、メンテナンス用リッドの上部左右をレッグシールドに取付け、この取付部よりも下方側を前記メンテナンス用リッド中央部のみにて車体フレームへ取付け、

前記フロントカバー本体は、前記メンテナンス用リッドの下端に対応する位置に車体フレームへの取付部を備え、この取付部は前記メンテナンス用リッドの下端の下方で、かつ後方に位置し、

さらに、前記メンテナンス用リッドの下端に対応する位置にある前記車体フレームへの取付部の下方には、斜め下向きの開口部が形成される、ことを特徴とするスクータ型車両のフロントカバー装置。

【請求項2】

前記メンテナンス用リッドの下端に対応する位置にある前記車体フレームへの取付部は、前記メンテナンス用開口部の下側縁部が車体後方へ落ち込んで形成された段部であることを特徴とする請求項1に記載したスクータ型車両のフロントカバー装置。

【請求項3】

前記斜め下向きの開口部はホーンの警笛を外部へ聞こえるようにすることを特徴とする請

求項 1 に記載したスクータ型車両のフロントカバー装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明はスクータ型車両のフロントカバー装置に係り、特にフロントカバーを、前面にメンテナンス用開口部を設けたフロントカバー本体とこのメンテナンス用開口部を覆うメンテナンスリッドに分割構成したものに關する、

【0002】

【従来の技術】

特開平 5 - 254472 号には、前面にメンテナンス用開口部を設けたフロントカバー本体と、このメンテナンス用開口部を覆うメンテナンスリッドで構成したフロントカバーが示されている。このメンテナンス用開口部はフロントカバー本体の前面中央部に窓穴状に形成され、メンテナンス用リッドは、その上縁部に形成された係止片をメンテナンス用開口部の上方に形成された係止穴へ差し込み、下部左右をメンテナンス用開口部の下部内側左右に形成された段部に重ねてビス止めにより取付けている。

10

【0003】

【発明が解決しようとする課題】

上記のように、メンテナンス用リッドの周囲をフロントカバー本体へ取付けるように固定すると、メンテナンス用開口部を窓穴状に形成しなければならないため、それだけメンテナンス用開口部の開口面積が小さくなってしまふ。また、取付け所も可能な限り少なくしてメンテナンス性を向上することが望まれる。本願発明に係る課題の解決を目的とする。

20

【0004】

【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するためスクータ型車両のフロントカバー装置に係る第 1 の発明は、レッグシールド前方に設けたフロントカバーを、前面にメンテナンス用開口部を設けたフロントカバー本体とこのメンテナンス用開口部を覆うメンテナンス用リッドで構成したスクータ型車両において、フロントカバー本体の上部左右をレッグシールドに取付け、前方下部を車体フレームへ取付けるとともに、メンテナンス用リッドの上部左右をレッグシールドに取付け、この取付部よりも下方側を該メンテナンス用リッド中央部のみにて車体フレームへ取付けて支持させたことを特徴とする。

30

【0005】

さらに、前記フロントカバーは、前記メンテナンス用リッドの下端に対応する位置に車体フレームへの取付部を備え、該取付部はメンテナンス用リッドの下端の下方で、かつ後方に位置していることを特徴とする。

【0006】

【発明の効果】

第 1 の発明によれば、メンテナンス用リッドの上部をレッグシールドへ取付け、その取付位置よりも下方側を車体フレームへ取付けたので、フロントカバー本体へ取付ける必要が無くなる。したがって、メンテナンス用リッドの周囲をフロントカバー本体へ取付ける従来例と比べてメンテナンス用開口部の開口面積をより大きくできる。

40

【0007】

また、メンテナンス用リッドの取付け所は、最小にした場合上部左右とその下方部 1 ヶ所の計 3 ヶ所で済むため、取付け所を可能な限り少なくしてメンテナンス性を向上できる。

【0009】

【発明の実施の形態】

以下、図面に基づいて実施例を説明する。図 1 は実施例のフロントカバーの構造を示す分解斜視図、図 2 は本実施例の適用されたスクータ型車両の全体側面形状を示す図、図 3 は車体前部の断面図、図 4 はフロントカバーの正面図、図 5 は図 4 の 5 - 5 線断面図、図 6 はレッグシールドの分解斜視図である。

【0010】

50

まず、図2により自動2輪車の全体概略構造を説明する。図中符号1は前輪、2はフロントフォーク、3はボトムブリッジ、4はヘッドパイプ、5はステアリングシステム、6はハンドルであり、ヘッドパイプ4から斜め下がりに後方へ延出するセンターフレーム7の下部は左右のリアフレーム8の各前端部へ接続している。

【0011】

リアフレーム8はステップフロア9の下方を通して斜め上がりに後方へ延び、リンクアーム10を介してスイング式パワーユニット11を揺動自在に支持している。パワーユニット11の後部は後輪12を支持するとともに、緩衝器13で、リアフレーム8の後部へ懸架されている。

【0012】

パワーユニット11上方のリアフレーム8には上方へ開放された物入れ14が支持され、シート15により開口部を開閉されるようになっている。符号16はオイルタンク、17はキャリア、18はリアカウルである。

【0013】

車体前部はヘッドパイプ4の前後からフロントカバー20とレッグシールド21で覆われ、かつ、フロントカバー20はフロントカバー本体22とメンテナンス用リッド23に分離構成されている。

【0014】

フロントカバー本体22はヘッドパイプ4から前方へ延出する下部ステー24に前面下部を取付けられ、メンテナンス用リッド23も中央部でヘッドパイプ4から前方へ延出する上部ステー25へ取付けられている。

【0015】

下部ステー24及び上部ステー25は車体フレームの一部を構成するヘッドパイプ4と一体であるから、フロントカバー本体22及びメンテナンス用リッド23はそれぞれ、車体フレームへ取付けられることになる。なお、ヘッドパイプ4、センターフレーム7、及びリアフレーム8により車体フレームが構成されている。

【0016】

フロントカバー本体22と下部ステー24の取付部及びメンテナンス用リッド23と上部ステー25との各取付部には、仮想線で示すように長尺ボルト26を設けることにより、かご27を支持することができる。

【0017】

さらに、フロントカバー20の内側の空間である物品収納部29(図3)を利用して下部ステー24と上部ステー25の間でバッテリー28がヘッドパイプ4へ支持されている。なお、符号Fはボトムブリッジ3へ一体化されている可動フェンダである。

【0018】

次に、フロントカバー20について説明する。図1に明らかなように、フロントカバー本体22の前面部は上部側大半部が切り欠かれてメンテナンス用開口部30をなし、このメンテナンス用開口部30により、物品収納部29内のヘッドパイプ4へ支持されているバッテリー28のメンテナンスが可能になっている。

【0019】

メンテナンス用開口部30の左右側縁部は、メンテナンス用リッド23の肉厚分だけ後方へ落ち込んだ段部31をなし、ここに係合スリット32が上下に隔たって形成されている。

【0020】

左右の段部31の各上部間はクロス部33で連結されるとともに、各段部31の上方延長上に取付部34が形成され、ここでレッグシールド21の上端部左右から前方へ突出するボス35へそれぞれビス止めされる。

【0021】

メンテナンス用開口部30の下側縁部は、車体後方側へ落ち込む段部36をなし、この左右に取付穴37が形成され、この取付穴37を介してボルト38により下部ステー24へ

10

20

30

40

50

取付けられる。

【 0 0 2 2 】

段部 3 6 の下方にも、斜め下向きの開口部 3 9 が形成され、この開口部 3 9 を通してフロントカバー 2 0 の内側に配設されて下部ステー 2 4 により支持されたホーン 4 0 の警笛が外部へ聞こえるようになっている。

【 0 0 2 3 】

メンテナンス用リッド 2 3 はメンテナンス用開口部 3 0 を開閉する部材であり、メンテナンス用リッド 2 3 でメンテナンス用開口部 3 0 を覆うとその左右両端部は左右の段部 3 1 に重なり、一体に形成されている係止突起 4 1 が対応する係合スリット 3 2 へ係合するようになっている。

10

【 0 0 2 4 】

また、中央部に形成された取付穴 4 2 が上部ステー 2 5 の前端部に設けられたナット 4 3 (図 3) と一致し、ここでビス 4 4 により取付けられる。

【 0 0 2 5 】

さらに、メンテナンス用リッド 2 3 の上端部左右の背面には後方へ向かって突出するボス 4 5 が形成され、レッグシールド 2 1 の上端部左右でボス 3 5 と別に前方へ向かって突出するよう形成されたボス 4 6 と一致し、後方よりビス 4 7 をボス 4 6 へ通してボス 4 5 にインサートされているナットへ締結することにより一体化される。

【 0 0 2 6 】

フロントカバー本体 2 2 へメンテナンス用リッド 2 3 を取付けた状態は図 3 乃至図 5 に示すように、メンテナンス用リッド 2 3 の下端部 4 8 が段部 3 6 並びにその取付穴 3 7 より上方に位置するようになっている。

20

【 0 0 2 7 】

メンテナンス用リッド 2 3 とフロントカバー本体 2 2 は図 5 に明らかなように、連続曲面 4 9 を形成するようになっており、この連続曲面 4 9 に対して開口部 3 9 へ続く傾斜部 3 9 a 及び段部 3 6 はそれぞれ車体後方側へ後退している。

【 0 0 2 8 】

図 6 は、レッグシールド 2 1 を背面側から示し、背面上部に形成された取付穴 2 1 a にてヘッドパイプ 4 の上部から後方へ延びる背面側ステー 1 2 b へボルト 1 2 c で取付けられ (図 3) 、かつ周囲のフランジ部 5 0 に取付部 5 1 が適当間隔で形成され、フロントカバー本体 2 2 の対応部位に形成されたボス 5 2 (図 4) とビス止めされるようになっている。

30

【 0 0 2 9 】

背面中央部には前方へ向かって突出する凹部 5 3 が一体に形成され、その後方へ向かって開放された開口部は背面リッド 5 4 によって開閉されるようになっている、符号 5 5 はヒンジである。

【 0 0 3 0 】

次に、本実施例の作用を説明する。まず、フロントカバー本体 2 2 を車体へ取付けるには前面下部のメンテナンス用開口部 3 0 より下方位置である取付穴 3 7 にて、ビス 3 8 により左右 2 ヶ所で下部ステー 2 4 へ取付ける。

40

【 0 0 3 1 】

続いて、周囲の取付部 3 4 及びボス 5 2 を予め車体側へ取付けられているレッグシールド 2 1 のボス 3 5 及び取付部 5 1 と合わせ、レッグシールド 2 1 の背面側よりビス止めで一体化する。

【 0 0 3 2 】

次に、メンテナンス用リッド 2 3 をメンテナンス用開口部 3 0 の上方に被せ、左右の端部を段部 3 1 へ重ねて係止突起 4 1 を係合スリット 3 2 と係合させ、かつ取付穴 4 2 を上部ステー 2 5 のナット 4 3 と合わせてビス 4 4 で取付け、さらに上端部左右のボス 4 5 をレッグシールド 2 1 の上部左右に形成されているボス 4 6 と合わせて、後方よりビス 4 7 で一体化する。

50

【 0 0 3 3 】

これにより、メンテナンス用リッド 2 3 でメンテナンス用開口部 3 0 を覆うとともに、逆手順でメンテナンス用リッド 2 3 を取り外せば、メンテナンス用開口部 3 0 よりバッテリー 2 8 をメンテナンス可能になる。

【 0 0 3 4 】

このように、メンテナンス用リッド 2 3 をフロントカバー本体 2 2 へ直接取付けないように構成することにより、メンテナンス用開口部 3 0 の開口面積を十分に大きくして、メンテナンス性を向上させることができる。

【 0 0 3 5 】

しかも、メンテナンス用リッド 2 3 の締結ヶ所は、上部左右のボス 4 5 及び中央部の取付穴 4 2 における計 3 ヶ所で済むので、締結数を最小限にすることができ、それだけ着脱が容易になるので、この点でもメンテナンス性が向上する。

10

【 0 0 3 6 】

特に、フロントカバー全体を着脱する従来タイプはレッグシールド及びフロントフェンダと締結するようになっていたことが多いが、このような従来形式のものに比べれば、著しくメンテナンス性が向上していることを理解できる。

【 0 0 3 7 】

また、ビス 3 8 及びビス 4 4 に代えて長尺ボルト 2 6 (図 2) を取付ければ、この長尺ボルト 2 6 を利用してかご 2 7 を取付けることができる。しかしながら、メンテナンス用リッド 2 3 の取付時に下端部 4 8 を取付穴 3 7 よりも上方に位置させたので取付穴 4 2 以外に長尺ボルト 2 6 を通すための通し穴をメンテナンス用リッド 2 3 に形成する必要がない。

20

【 0 0 3 8 】

ゆえに、かごを使用しない状態ではメンテナンス用リッド 2 3 の外観される取付穴の数を最小限にできるので、外観性を向上させることができる。このとき、取付穴 3 7 は下端部 4 8 よりも後退した段部 3 6 に形成されているので、取付穴 3 7 及びビス 3 8 がさらに見えにくくなり、この点でも外観性の向上に貢献できる。

【 図面の簡単な説明 】

【 図 1 】 実施例のフロントカバーの構造を示す分解斜視図

【 図 2 】 本実施例の適用されたスクータ型車両の全体側面形状を示す図

30

【 図 3 】 車体前部の断面図

【 図 4 】 フロントカバーの正面図

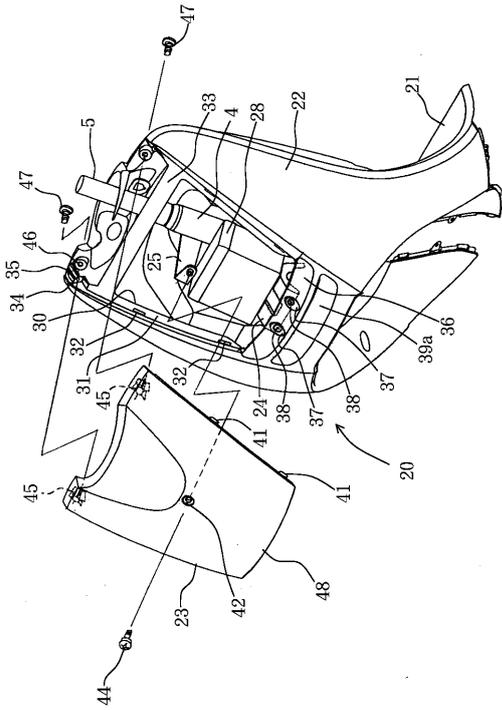
【 図 5 】 図 4 の 5 - 5 線断面図

【 図 6 】 レッグシールドの分解斜視図

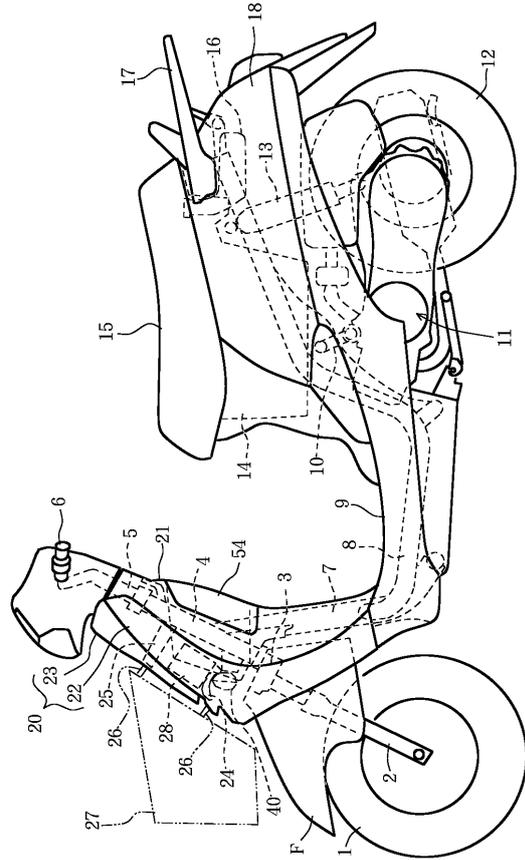
【 符号の説明 】

4 : ヘッドパイプ、 2 0 : フロントカバー、 2 1 : レッグシールド、 2 2 : フロントカバー本体、 2 3 : メンテナンス用リッド、 2 4 : 下部ステー、 2 5 : 上部ステー、 2 8 : バッテリー、 3 0 : メンテナンス用開口部、 3 6 : 段部、 3 7 : 取付穴、 3 8 : ビス、 4 2 : 取付穴、 4 4 : ビス、 4 5 : ボス

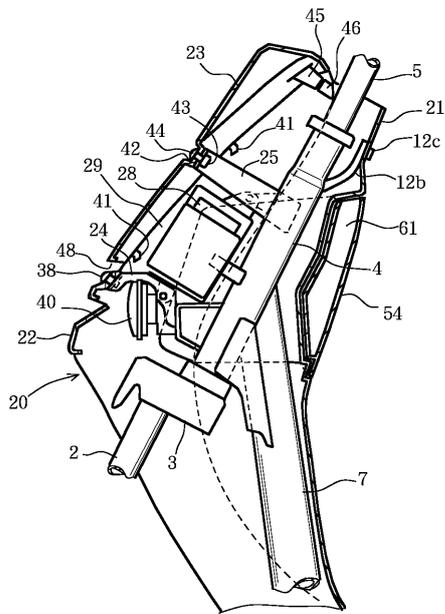
【 図 1 】



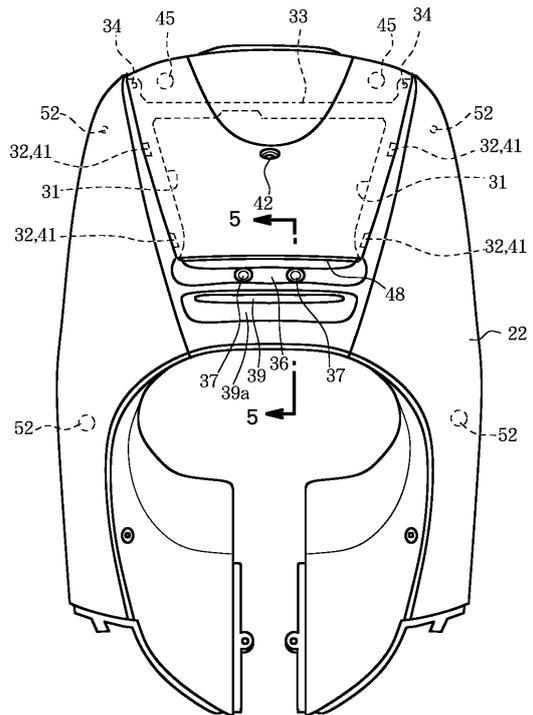
【 図 2 】



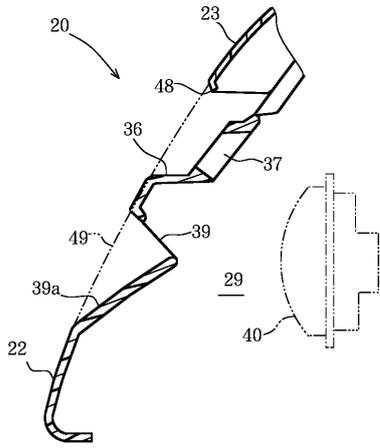
【 図 3 】



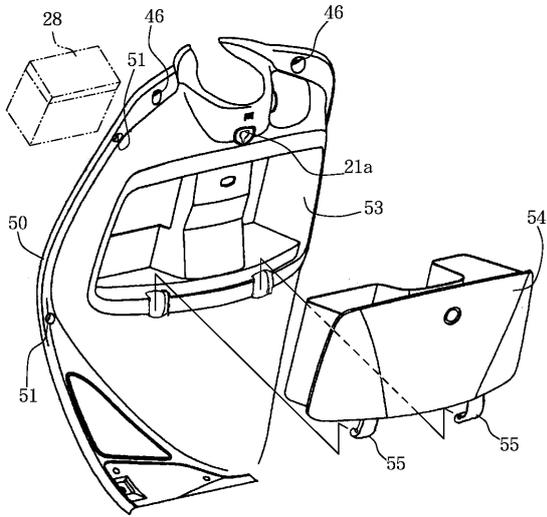
【 図 4 】



【図5】



【図6】



フロントページの続き

- (56)参考文献 特開平04 - 331685 (JP, A)
特開平07 - 040875 (JP, A)
特開平01 - 103590 (JP, A)
特開平05 - 254472 (JP, A)
特開平07 - 117758 (JP, A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B62J 23/00

B62J 17/00 - 17/08