

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

車幅方向の中央部に配置される第一灯火器（５３）と、
 車幅方向の外側部に配置される第二灯火器（７５）と、
 車幅方向の外側部に配置されるサイドカバー（６０）と、
 前輪操舵系（２Ａ）を支持するヘッドパイプ（１１）を有する車体フレーム（１０）と

、
 前記前輪操舵系（２Ａ）における前記ヘッドパイプ（１１）の下方に配置されるボトムブリッジ（５ｂ）と、

を備える鞍乗型車両（１）において、

前記第二灯火器（７５）は、前記サイドカバー（６０）に配置され、前記第二灯火器（７５）の発光面（７５ａ）は、前記ボトムブリッジ（５ｂ）よりも上方に位置し、かつ上下方向位置が前記第一灯火器（５３）の発光面（５３ａ）と重なる範囲に配置されていることを特徴とする鞍乗型車両。

10

【請求項 2】

前記第二灯火器（７５）の発光面（７５ａ）は、前記サイドカバー（６０）の上下方向中央部（Ｌ１）よりも上方に配置されていることを特徴とする請求項 1 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 3】

車幅方向の中央部に配置されるフロントカウル（５０）を備え、

前記フロントカウル（５０）の車幅方向の外側部の後方には、前記サイドカバー（６０）が連なるように配置され、

前記サイドカバー（６０）の外側面（６０ａ）と前記フロントカウル（５０）の外側面（５０ａ）との間には、車両前方を向く段差面（７１）が形成され、

前記段差面（７１）に、前記第二灯火器（７５）の発光面（７５ａ）が配置されていることを特徴とする請求項 1 又は 2 に記載の鞍乗型車両。

20

【請求項 4】

前記第二灯火器（７５）の発光面（７５ａ）は、車両前面視において、前記段差面（７１）と重なる範囲に設けられていることを特徴とする請求項 3 に記載の鞍乗型車両。

【請求項 5】

前記サイドカバー（６０）の上部には、車両前面視において、下側ほど前記フロントカウル（５０）の外側面（５０ａ）から離れるように傾斜する上傾斜面（６７ａ）が形成され、

前記第二灯火器（７５）の発光面（７５ａ）は、車両前面視において、上下方向位置が前記上傾斜面（６７ａ）と重なる範囲に設けられ、かつ前記上傾斜面（６７ａ）に沿う一辺を有する上下方向に長い三角形に形成されていることを特徴とする請求項 3 又は 4 に記載の鞍乗型車両。

30

【請求項 6】

前記第二灯火器（７５）の発光面（７５ａ）は、前記フロントカウル（５０）の外側面（５０ａ）よりも車幅方向外側に配置されていることを特徴とする請求項 3 から 5 の何れか一項に記載の鞍乗型車両。

40

【請求項 7】

前記第二灯火器（７５）の発光面（７５ａ）は、前記サイドカバー（６０）の前後方向中央部（Ｌ２）よりも前方に配置されていることを特徴とする請求項 1 から 6 の何れか一項に記載の鞍乗型車両。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、鞍乗型車両に関する。

【背景技術】

50

【 0 0 0 2 】

従来、例えば特許文献 1 において、補助光源を備える鞍乗型車両が開示されている。特許文献 1 の補助光源は、車幅方向で離間して一対設けられ、車幅方向の発光領域を広げている。

【 先行技術文献 】

【 特許文献 】

【 0 0 0 3 】

【 特許文献 1 】 特開 2 0 1 5 - 1 9 3 3 1 4 号公報

【 発明の概要 】

【 発明が解決しようとする課題 】

10

【 0 0 0 4 】

ところで、鞍乗型車両は車幅が四輪車に比べて小さく、特に夜間において周囲からの車幅の認識が難しいことから、自車の車幅を周囲の他車両および歩行者等に対してより明確に認識させるような構成が要望されている。

【 0 0 0 5 】

本発明は上記事情に鑑みてなされたもので、灯火器の配置によって車幅の被認識性を向上させることができる鞍乗型車両を提供する。

【 課題を解決するための手段 】

【 0 0 0 6 】

上記課題の解決手段として、本発明の第一の態様は、車幅方向の中央部に配置される第一灯火器（53）と、車幅方向の外側部に配置される第二灯火器（75）と、車幅方向の外側部に配置されるサイドカバー（60）と、前輪操舵系（2A）を支持するヘッドパイプ（11）を有する車体フレーム（10）と、前記前輪操舵系（2A）における前記ヘッドパイプ（11）の下方に配置されるボトムブリッジ（5b）と、を備える鞍乗型車両（1）において、前記第二灯火器（75）は、前記サイドカバー（60）に配置され、前記第二灯火器（75）の発光面（75a）は、前記ボトムブリッジ（5b）よりも上方に位置し、かつ上下方向位置が前記第一灯火器（53）の発光面（53a）と重なる範囲に配置されていることを特徴とする。

20

本発明の第二の態様は、前記第二灯火器（75）の発光面（75a）は、前記サイドカバー（60）の上下方向中央部（L1）よりも上方に配置されていることを特徴とする。

30

本発明の第三の態様は、車幅方向の中央部に配置されるフロントカウル（50）を備え、前記フロントカウル（50）の車幅方向の外側部の後方には、前記サイドカバー（60）が連なるように配置され、前記サイドカバー（60）の外側面（60a）と前記フロントカウル（50）の外側面（50a）との間には、車両前方を向く段差面（71）が形成され、前記段差面（71）に、前記第二灯火器（75）の発光面（75a）が配置されていることを特徴とする。

本発明の第四の態様は、前記第二灯火器（75）の発光面（75a）は、車両前面視において、前記段差面（71）と重なる範囲に設けられていることを特徴とする。

本発明の第五の態様は、前記サイドカバー（60）の上部には、車両前面視において、下側ほど前記フロントカウル（50）の外側面（50a）から離れるように傾斜する上傾斜面（67a）が形成され、前記第二灯火器（75）の発光面（75a）は、車両前面視において、上下方向位置が前記上傾斜面（67a）と重なる範囲に設けられ、かつ前記上傾斜面（67a）に沿う一辺を有する上下方向に長い三角形形状に形成されていることを特徴とする。

40

本発明の第六の態様は、前記第二灯火器（75）の発光面（75a）は、前記フロントカウル（50）の外側面（50a）よりも車幅方向外側に配置されていることを特徴とする。

本発明の第七の態様は、前記第二灯火器（75）の発光面（75a）は、前記サイドカバー（60）の前後方向中央部（L2）よりも前方に配置されていることを特徴とする。

【 発明の効果 】

50

【 0 0 0 7 】

本発明の第一の態様によれば、車幅方向の外側部に第二灯火器を配置することで、特に夜間時における車幅の被視認性を向上させることができる。車幅方向の外側部に第二灯火器を配置することで、照射範囲を広げ、例えば車体をバンクさせたカーブ走行時に路面等の周辺環境を照射することが可能となり、コーナーリング時における視野を広げてさらなる安全性向上を図ることができる。第二灯火器の発光面は、ボトムブリッジよりも上方で、かつ上下方向位置が第一灯火器の発光面と重なる範囲に配置するので、第二灯火器の発光面の配置位置が高くなる。これにより、第二灯火器は、車両周囲の第三者の目線に近づいて車幅の被視認性をより向上させるとともに、周辺環境をより遠方まで照射することができる。第二灯火器はサイドカバーに配置されるので、サイドカバーを利用して第二灯火器を支持可能となり、第二灯火器用の支持部品の削減を図ることができる。

10

本発明の第二の態様によれば、第二灯火器の発光面をサイドカバーの上部に配置することで、第二灯火器の発光面の配置位置が高くなり、車幅の被視認性をより向上させるとともに、周辺環境をより遠方まで照射することができる。

本発明の第三の態様によれば、第二灯火器の発光面を、サイドカバーとフロントカウルとの間の車両前方を向く段差面に配置することで、サイドカバーとフロントカウルとの境界部分を利用し、車両前方を照射する第二灯火器を効率よく配置することができる。

本発明の第四の態様によれば、第二灯火器の発光面を、車両前面視でサイドカバーの段差面と重なる範囲に設けることで、車幅方向において第二灯火器を含めて車両のコンパクト化を図ることができる。

20

本発明の第五の態様によれば、第二灯火器をサイドカバーの上部に配置することで、第二灯火器の配置位置が高くなり、車幅の被視認性をより向上させるとともに、周辺環境をより遠方まで照射することができる。第二灯火器の発光面を、車両前面視でサイドカバーの上傾斜面に沿う一辺を有する上下方向に長い三角形状とすることで、発光面をサイドカバーの形状に沿うようにコンパクトに形成するとともに、発光面の面積を上下幅によって確保しつつ、発光面の左右幅の増加を抑えることができる。

本発明の第六の態様によれば、第二灯火器の発光面をフロントカウルよりも車幅方向外側に配置することで、車幅の被視認性をより向上させることができる。

本発明の第七の態様によれば、第二灯火器の発光面をサイドカバーの前部に配置することで、走行車両を車両前方からみたときの車幅の被視認性をより向上させることができる。

30

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 0 8 】

【 図 1 】 本発明の実施形態における自動二輪車の左側面図である。

【 図 2 】 上記自動二輪車の上面図である。

【 図 3 】 上記自動二輪車の前面図である。

【 図 4 】 上記自動二輪車のサイドランプ周辺の側面図である。

【 図 5 】 上記自動二輪車のサイドランプ周辺の斜視図である。

【 発明を実施するための形態 】

【 0 0 0 9 】

40

以下、本発明の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。また、本実施形態で用いる「中間」とは、対象の両端間の中央のみならず、対象の両端間の内側の範囲を含む意とする。

【 0 0 1 0 】

図1～図3に示すように、本実施形態は、鞍乗型車両である自動二輪車1に適用される。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、ステアリングシステム4を介して、車体フレーム10の前端部のへ

50

ッドパイプ 11 に支持される。

【0011】

ステアリングステム 4 は、ヘッドパイプ 11 の上方に配置されるトップブリッジ 5 a と、ヘッドパイプ 11 の下方に配置されるボトムブリッジ 5 b と、ヘッドパイプ 11 内に挿通されてトップブリッジ 5 a およびボトムブリッジ 5 b を連結する不図示のステムパイプと、を備える。トップブリッジ 5 a には、バータイプの操向ハンドル 6 が取り付けられる。ヘッドパイプ 11 は、車体フレーム 10 を含む車体主部 10 A に対して、操舵輪である前輪 2 を含む前輪操舵系 2 A を転舵可能に支持する部位である。

【0012】

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 13 a 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。

10

【0013】

車体フレーム 10 は、ヘッドパイプ 11 と、ヘッドパイプ 11 の後方で左右に分岐して後下方へ延びる一对のメインフレーム 12 と、左右メインフレーム 12 の後下端部に結合されるピボットフレーム 13 と、を備える。左右メインフレーム 12 の各々は、上下フレームパイプ 12 a, 12 b の間を連結部材 12 c で結合して構成される。ピボットフレーム 13 は、スイングアーム 8 の前端部を支持するピボット部 13 a を備える。

【0014】

スイングアーム 8 の前端部は、左右方向に沿うピボット軸 13 b (揺動軸) を介して、ピボット部 13 a に支持される。メインフレーム 12 の下方には、ヘッドパイプ 11 の下部から後下方へ延びる不図示のダウンフレームを備え、このダウンフレームの下端部にエンジン 30 のクランクケース 31 の前端部が支持される。メインフレーム 12 の後部の後方には、後上方へ延びるシートフレーム 20 を備え、このシートフレーム 20 上にシート 41 が支持される。

20

【0015】

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、例えば水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、前記ダウンフレームに支持される。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。

30

【0016】

シリンダ 32 のシリンダヘッドの後部には、不図示の吸気通路が接続され、シリンダヘッドの前部には、排気管 36 の基端部が接続される。排気管 36 は、エンジン 30 の前方で下方に湾曲し、エンジン 30 の下方を後方へ延びた後、例えば車体後部右側に配置した排気マフラー 37 に接続される。

【0017】

エンジン 30 の上方には、エンジン 30 の燃料を貯留する燃料タンク (車両構成部品) 40 が配置される。燃料タンク 40 は、例えば鋼板のプレス成型により形成されている。燃料タンク 40 は、車体フレームに支持されている。燃料タンク 40 の後方には、乗員が着座するシート 41 が配置される。シート 41 の下方の左右側部には、乗員が足を載せる左右ステップ 42 が配置される。

40

【0018】

車体前部にはフロントカウル 50 が装着され、車体前後中間部の車幅方向外側にはセンターサイドカバー 44 が装着され、車体後部にはリアカウル 45 が装着されている。例えば、フロントカウル 50 は、左右側部が燃料タンク 40 の車幅方向外側を覆うように後方に延出している。フロントカウル 50 の車幅方向外側には、さらにフロントサイドカバー 60 が装着されている。

図中符号 46 はエンジン 30 の前下方を覆うアンダーカバー、符号 47 はハンドル 6 のグリップ周辺を囲うハンドルプロテクタ、符号 48 は前輪 2 とともに上下動するフロント

50

フェンダ、符号 49 はシート 41 の後方に延びるリアフェンダ、符号 33 はエンジン 30 の前方に配置されたラジエータをそれぞれ示している。

【0019】

次に、本実施形態の要部について、図 4、図 5 を併せて参照して説明する。

燃料タンク 40 は、前部が車幅方向で幅広に形成されるのに対し、後部が車幅方向で幅狭に形成されている。燃料タンク 40 の後部の左右外側（または当該部位を覆うフロントカウル 50 の後部の左右外側）には、シート 41 に着座した運転者の両膝に沿うように、凹状のニグリップ部 40 a が形成されている。ニグリップ部 40 a の前方に車幅方向外側に張り出す部位が存在することで、運転者の膝周辺に走行風が当たり難くなる。

【0020】

燃料タンク 40 の前部は、ヘッドパイプ 11 の上端よりも上方に膨出する。燃料タンク 40 の前部の頂部 40 b には、給油口ユニット 40 c が配置されている。頂部 40 b の後方には、燃料タンク 40 の後部に渡って後下がり傾斜して延びる後下傾斜部 40 d が形成される。後下傾斜部 40 d の後半部分には、シート 41 の前部に一体形成されて前上がりに延びるシート前延長部 41 a が乗り上がる。

【0021】

ヘッドパイプ 11 の周囲は、ヘッドパイプ 11 の前方から左右側方に渡ってフロントカウル 50 に覆われる。フロントカウル 50 は、ヘッドパイプ 11 の前方に配置される不図示のカウルステーに内側から支持される。フロントカウル 50 の上方には、フロントカウル 50 の上部に連なるようにスクリーン 51 が起立している。スクリーン 51 の後方には、カウルステーの上方に支持されたメータユニット 52 が配置される。

【0022】

実施形態では、フロントカウル 50 は左右に分割され、カウル前端部においてフロントカウル 50 の左右分割体同士が離間している。例えば、フロントカウル 50 の前端部は、スクリーン 51 の下部に一体形成されて下方に延びるスクリーン下延長部 51 a で構成される。フロントカウル 50 の前端部には、例えば縦長の発光面 53 a を有するヘッドランプ 53 が配置されている。ヘッドランプ 53 は、車幅方向中央部に配置（車体左右中心 CL と交差して配置）される。ヘッドランプ 53 は、例えば左右二灯式等で車体左右中心 CL と直接交差しなくても、一体の灯火器として機能するものであれば、車幅方向中央部に配置されるといえる。

【0023】

フロントカウル 50 の左右外側には、フロントサイドカバー 60 が装着される。フロントサイドカバー 60 は、フロントカウル 50、メインフレーム 12 およびボトムブリッジ 5 b よりも下方に延びる範囲まで車幅方向外側から覆う。フロントサイドカバー 60 は、メインフレーム 12 よりも下方において、ラジエータ 33 の外側方を覆う。フロントサイドカバー 60 は、ラジエータ 33 の外側方を覆うシュラウドとしても機能する。フロントサイドカバー 60 の後方には、ラジエータ 33 を通過した走行風を車幅方向外側へ導く排風口 61 が形成される。

【0024】

フロントサイドカバー 60 は、車両側面視でフロントカウル 50 の前部の左右外側部から下方へ延出するように設けられる。フロントサイドカバー 60 は、車両側面視で下側ほど後側に位置するように傾斜した前縁部 62 を形成する。前縁部 62 の上端からは、車両側面視で後上がりに傾斜した上縁部 63 が延びる。前縁部 62 の下端からは、車両側面視で後上がりに傾斜した下縁部 64 が延びる。上縁部 63 および下縁部 64 の後端間には、車両前面視で上後方に凸の V 字状に屈曲する後縁部 65 が設けられる。図中線 L1 はフロントサイドカバー 60 の上下方向中央部、図中線 L2 はフロントサイドカバー 60 の前後方向中央部をそれぞれ示す。

【0025】

フロントサイドカバー 60 は、フロントカウル 50 の前部の左右外側部形状と一体的な外観をなすように形成される。

10

20

30

40

50

フロントカウル 50 の前部の左右外側部には、車両側面視で上後方に凸の V 字状をなす突出形状部 54 が形成される。突出形状部 54 は、車両前面視で車幅方向外側に凸の浅い V 字状に屈曲する。突出形状部 54 は、車両側面視で上後方に向けた頂部 54 a から前下方に向けて前下がりに傾斜して延びるカウル稜線部 56 を形成する。カウル稜線部 56 は、フロントカウル 50 の後部に形成された稜線部と連続するように形成される。カウル稜線部 56 よりも上方の部位は、下側ほど車幅方向外側に位置するように傾斜したカウル上傾斜部 57 とされ、カウル稜線部 56 よりも下方の部位は、下側ほど車幅方向内側に位置するように傾斜したカウル下傾斜部 58 とされる。カウル下傾斜部 58 は、車両前面視において、カウル上傾斜部 57 よりも、上下方向に対する傾斜が小さい。突出形状部 54 は、車両側面視で上後方に凸の V 字状に屈曲する突出形状前縁部 59 を形成する。突出形状前縁部 59 とフロントサイドカバー 60 の後縁部 65 とは相互に離間し、この離間部分が前記排風口 61 とされる。

10

【0026】

フロントサイドカバー 60 は、フロントカウル 50 の突出形状部 54 と同様、車両前面視で車幅方向外側に凸の浅い V 字状に屈曲する。フロントサイドカバー 60 は、車両側面視で後縁部 65 の上後方に向けた頂部 65 a から前下方に向けて前下がりに傾斜して延びるカバー稜線部 66 を形成する。カバー稜線部 66 は、カウル稜線部 56 と排風口 61 を空けて連続するように形成される。カバー稜線部 66 よりも上方の部位は、下側ほど車幅方向外側に位置するように傾斜したカバー上傾斜部 67 とされ、カバー稜線部 66 よりも下方の部位は、下側ほど車幅方向内側に位置するように傾斜したカバー下傾斜部 68 とされる。カバー下傾斜部 68 は、車両前面視において、カバー上傾斜部 67 よりも上下方向に対する傾斜が小さい。カバー稜線部 66 は、フロントサイドカバー 60 における最も車幅方向外側に張り出す最外側部となる。カバー上傾斜部 67 の上部およびカバー下傾斜部 68 の下部には、フロントサイドカバー 60 をフロントカウル 50 等に取り付けるための締結部 69 が設けられる。これら二箇所締結部 69 と、後縁部 65 近くに設けられる不図示の係止部と、の三点を用いて、フロントサイドカバー 60 がフロントカウル 50 等に固定されている。

20

【0027】

フロントサイドカバー 60 の前縁部 62 の車幅方向内側には、例えば前縁部 62 から車幅方向内側へ屈曲して延びる前端壁部 62 a が設けられる。前端壁部 62 a は、例えば実質的に車幅方向に沿うように形成される。前端壁部 62 a は、車両前後方向とは交差し、車両前方に前面 62 b を向けている。

30

フロントサイドカバー 60 の上部の前方には、フロントカウル 50 の前部の外側部が連なるように配置される。フロントサイドカバー 60 の上部の外側面 60 a は、フロントカウル 50 の前部の外側面 50 a よりも車幅方向外側に位置する。フロントサイドカバー 60 の上部の外側面 60 a とフロントカウル 50 の前部の外側面 50 a との間には、前端壁部 62 a の前面 62 b と同一面状の段差面 71 が存在する。

【0028】

段差面 71 は、車両前面視において、上下方向位置がカバー上傾斜部 67 の外側面（以下、上傾斜面 67 a という）の前端と重なる範囲に設けられている。上傾斜面 67 a は、下側ほどフロントカウル 50 の前部の外側面 50 a から離れるように傾斜する。段差面 71 は、車両前面視において、上傾斜面 67 a に沿う第一辺と、フロントカウル 50 の前部の外側面 50 a に沿う第二辺と、第一辺および第二辺の間に渡る第三辺と、を有する縦長の三角形に形成されている。

40

【0029】

ところで、自動二輪車 1 は、例えば灯火器の配置の工夫により、特に夜間において周囲に車幅を認識させることで、四輪車ではなく二輪車であることを認識させることが望ましい。

このため、本実施形態では、主光源であるヘッドランプ 53 に加えて、左右フロントサイドカバー 60 の前端部に、左右一対の補助光源としてのサイドランプ 75 を備えている

50

。サイドランプ 75 は、車幅灯の他、例えばウインカー、フォグランプ、コーナーリングランプ等が挙げられる。

【0030】

サイドランプ 75 は、車幅方向の外側部に左右一対に設けられる。サイドランプ 75 は、例えばフロントサイドカバー 60 の内側に取り付けられて支持される。サイドランプ 75 は、フロントサイドカバー 60 の前縁部 62 の上部から車幅方向内側に屈曲する段差面 71 に発光面 75 a を配置する。発光面 75 a は、車両前面視において、段差面 71 と実質的に整合する縦長の三角形状に形成される。発光面 75 a は、フロントカウル 50 の外側面 50 a よりも車幅方向外側に配置されている。

【0031】

発光面 75 a は、全体的にボトムブリッジ 5 b よりも上方に位置し、かつ少なくとも一部の上下方向位置がヘッドランプ 53 の発光面 53 a と重なる範囲に配置されている。発光面 75 a は、全体的にフロントサイドカバー 60 の上下方向中央部 L1 よりも上方に配置されている。さらに、発光面 75 a は、全体的にフロントサイドカバー 60 のカバー稜線部 66 よりも上方に配置されている。すなわち、発光面 75 a は、全体的に上下方向位置がカバー上傾斜部 67 と重なる範囲に配置されている。

【0032】

発光面 75 a は、車両前後方向においては、全体的にヘッドランプ 53 の発光面 53 a よりも後方に位置し、かつ車両側面視で少なくとも一部の前後方向位置がフロントフォーク 3 と重なる範囲に配置されている。発光面 75 a は、全体的にフロントサイドカバー 60 の前後方向中央部 L2 よりも前方に配置されている。サイドランプ 75 は、フロントカウル 50、フロントサイドカバー 60 およびヘッドランプ 53 等とともに、前記車体主部 10 A に支持されている。サイドランプ 75 は、前輪操舵系 2 A を転舵しても照射方向を変化させず、夜間時における車幅の被視認性を向上させる。サイドランプ 75 は、ヘッドランプ 53 と重なる上下方向位置において、車体前部の最外側近くに配置されるので、車両前方の照射範囲を効果的に広げる。

【0033】

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、車幅方向の中央部に配置されるヘッドランプ 53 と、車幅方向の外側部に配置される左右一対のサイドランプ 75 と、車幅方向の外側部に配置される左右一対のフロントサイドカバー 60 と、前輪操舵系 2 A を支持するヘッドパイプ 11 を有する車体フレーム 10 と、前記前輪操舵系 2 A における前記ヘッドパイプ 11 の下方に配置されるボトムブリッジ 5 b と、を備え、前記サイドランプ 75 は、前記フロントサイドカバー 60 に配置され、前記サイドランプ 75 の発光面 75 a は、前記ボトムブリッジ 5 b よりも上方に位置し、かつ上下方向位置が前記ヘッドランプ 53 の発光面 53 a と重なる範囲に配置されている。

【0034】

この構成によれば、車幅方向の外側部に左右一対のサイドランプ 75 を配置することで、特に夜間時における車幅の被視認性を向上させることができる。車幅方向の外側部にサイドランプ 75 を配置することで、照射範囲を広げ、例えば車体をバンクさせたカーブ走行時に路面等の周辺環境を照射することが可能となり、コーナーリング時における視野を広げてさらなる安全性向上を図ることができる。サイドランプ 75 の発光面 75 a は、ボトムブリッジ 5 b よりも上方で、かつ上下方向位置がヘッドランプ 53 の発光面 53 a と重なる範囲に配置するので、サイドランプ 75 の発光面 75 a の配置位置が高くなる。これにより、サイドランプ 75 は、車両周囲の第三者の目線に近づいて車幅の被視認性をより向上させるとともに、周辺環境をより遠方まで照射することができる。サイドランプ 75 はフロントサイドカバー 60 に配置するので、フロントサイドカバー 60 を利用してサイドランプ 75 を支持可能となり、サイドランプ 75 用の支持部品の削減を図ることができる。

【0035】

上記自動二輪車 1 において、前記サイドランプ 75 の発光面 75 a は、前記フロントサ

10

20

30

40

50

イドカバー 60 の上下方向中央部 L1 よりも上方に配置されている。

この構成によれば、サイドランプ 75 の発光面 75 a をフロントサイドカバー 60 の上部に配置することで、サイドランプ 75 の発光面 75 a の配置位置が高くなり、車幅の被視認性をより向上させるとともに、周辺環境をより遠方まで照射することができる。

【0036】

上記自動二輪車 1 において、車幅方向の中央部に配置されるフロントカウル 50 を備え、前記フロントカウル 50 の車幅方向の外側部の後方には、前記フロントサイドカバー 60 が連なるように配置され、前記フロントサイドカバー 60 の外側面 60 a と前記フロントカウル 50 の外側面 50 a との間には、車両前方を向く段差面 71 が形成され、前記段差面 71 に、前記サイドランプ 75 の発光面 75 a が配置されている。

10

この構成によれば、サイドランプ 75 の発光面 75 a を、フロントサイドカバー 60 とフロントカウル 50 との間の車両前方を向く段差面 71 に配置することで、フロントサイドカバー 60 とフロントカウル 50 との境界部分を利用し、車両前方を照射するサイドランプ 75 を効率よく配置することができる。

【0037】

上記自動二輪車 1 において、前記サイドランプ 75 の発光面 75 a は、車両前面視において、前記段差面 71 と重なる範囲に設けられている。

この構成によれば、サイドランプ 75 の発光面 75 a を、車両前面視でフロントサイドカバー 60 の段差面 71 と重なる範囲に設けることで、車幅方向においてサイドランプ 75 を含めて車両のコンパクト化を図ることができる。

20

【0038】

上記自動二輪車 1 において、前記フロントサイドカバー 60 には、車両前面視において、下側ほど前記フロントカウル 50 の外側面 50 a から離れるように傾斜する上傾斜面 67 a が形成され、前記サイドランプ 75 の発光面 75 a は、車両前面視において、上下方向位置が前記上傾斜面 67 a と重なる範囲に設けられ、かつ前記上傾斜面 67 a に沿う一辺を有する上下方向に長い三角形形状に形成されている。

この構成によれば、サイドランプ 75 をフロントサイドカバー 60 の上部に配置することで、サイドランプ 75 の配置位置が高くなり、車幅の被視認性をより向上させるとともに、周辺環境をより遠方まで照射することができる。サイドランプ 75 の発光面 75 a を、車両前面視でフロントサイドカバー 60 の上傾斜面 67 a に沿う一辺を有する上下方向に長い三角形形状とすることで、発光面 75 a をフロントサイドカバー 60 の形状に沿うようにコンパクトに形成するとともに、発光面 75 a の面積を上下幅によって確保しつつ、発光面 75 a の左右幅の増加を抑えることができる。

30

【0039】

上記自動二輪車 1 において、前記サイドランプ 75 の発光面 75 a は、前記フロントカウル 50 の外側面 50 a よりも車幅方向外側に配置されている。

この構成によれば、サイドランプ 75 の発光面 75 a をフロントカウル 50 よりも車幅方向外側に配置することで、車幅の被視認性をより向上させることができる。

【0040】

上記自動二輪車 1 において、前記サイドランプ 75 の発光面 75 a は、前記フロントサイドカバー 60 の前後方向中央部 L2 よりも前方に配置されている。

40

この構成によれば、サイドランプ 75 の発光面 75 a をフロントサイドカバー 60 の前部に配置することで、走行車両を車両前方からみたときの車幅の被視認性をより向上させることができる。

【0041】

なお、本発明は上記実施形態に限られるものではなく、例えば、フロントサイドカバーに配置した第二灯火器が、ヘッドランプ等のメインランプであり、フロントサイドカバーの車幅方向内側に配置した第一灯火器が、ポジションランプ等のサブランプであってもよい。

第二灯火器は、フロントサイドカバーに取り付けられて支持される構成に限らず、車幅

50

方向内側の構成（フロントカウル、車体フレーム等）に取り付けられて支持される構成であってもよい。

【0042】

フロントカウルおよびスクリーンを無くし、車体前部の車幅方向内側の部品配置領域の外側にサイドカバー（サイドカウル）を配置した構成としてもよい。

上記実施形態では、燃料タンクをシート前方に配置したが、燃料タンクに限らず、エアクリナーボックス、物品収容ボックス、タンクカバー（車体カバー）、ステアリングダンパー（操舵系部品）、バッテリーボックス、各種電装部品等、他の車両構成部品を、前記燃料タンクと同様に配置してもよい。

【0043】

前記鞍乗型車両には、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。また、原動機に電気モータを含む車両も含まれる。

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。

【符号の説明】

【0044】

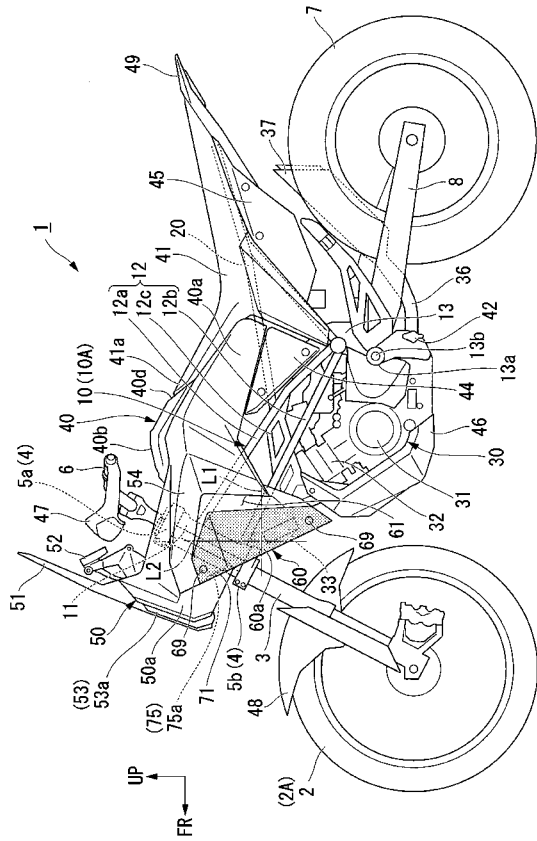
- 1 自動二輪車（鞍乗型車両）
- 2 A 前輪操舵系
- 5 b ボトムブリッジ
- 10 車体フレーム
- 11 ヘッドパイプ
- 50 フロントカウル
- 50 a 外側面
- 53 ヘッドランプ（第一灯火器）
- 53 a 発光面
- 60 フロントサイドカバー（サイドカバー）
- 60 a 外側面
- 67 a 上傾斜面
- 71 段差面
- 75 サイドランプ（第二灯火器）
- 75 a 発光面
- L1 上下方向中央部
- L2 前後方向中央部

10

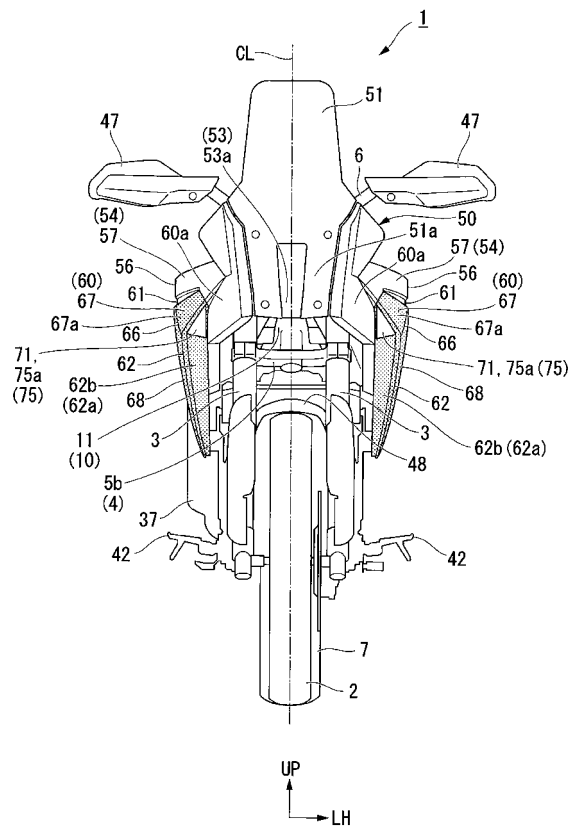
20

30

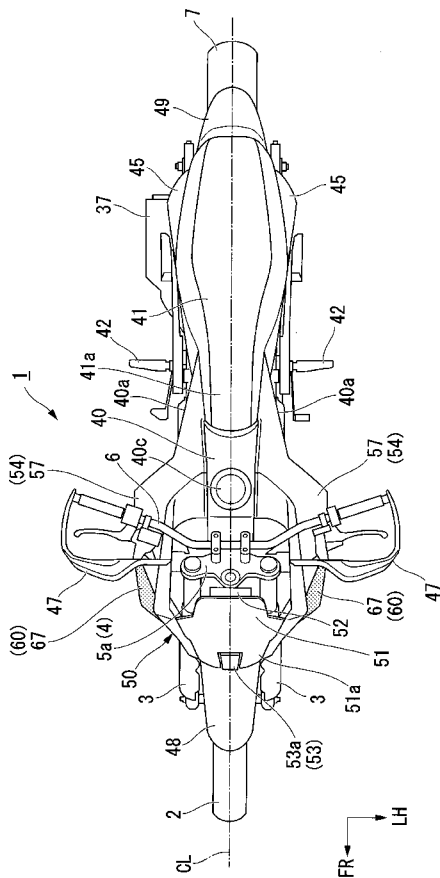
【 図 1 】



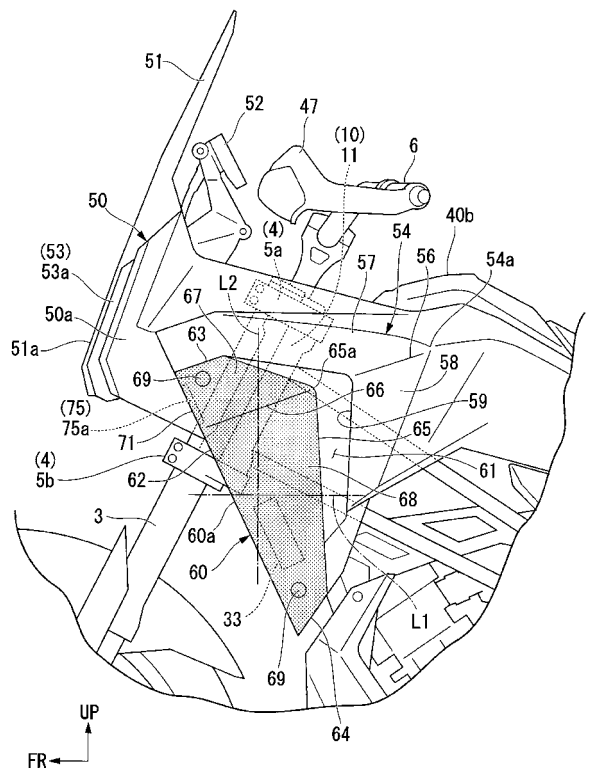
【 図 2 】



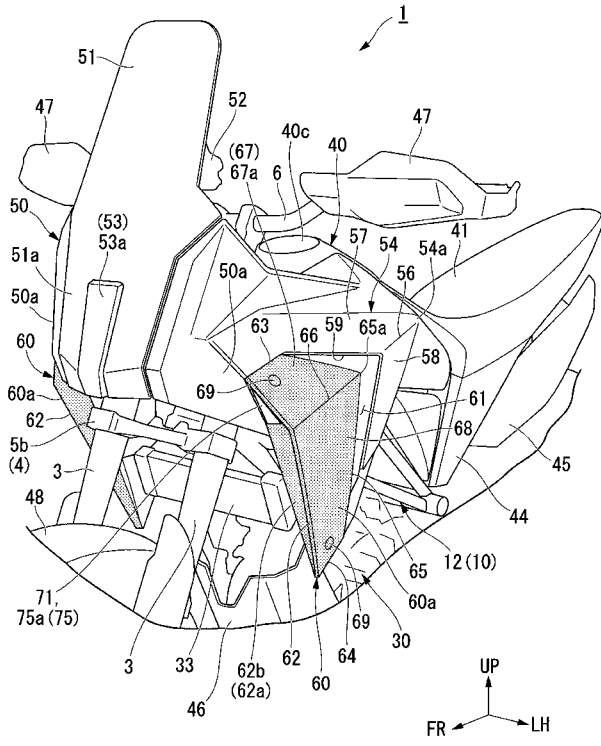
【 図 3 】



【 図 4 】



【 図 5 】



フロントページの続き

(72)発明者 アイエロ バレリオ

イタリア国 00143 ローマ、ヴィア・デラ・チェチノーラ 13 ホンダ アール アンド
ディー ヨーロッパ イタリア エス アール エル内

(72)発明者 アルカデウ アントニオ

イタリア国 00143 ローマ、ヴィア・デラ・チェチノーラ 13 ホンダ アール アンド
ディー ヨーロッパ イタリア エス アール エル内