



(12) 发明专利

(10) 授权公告号 CN 101746449 B

(45) 授权公告日 2012. 06. 20

(21) 申请号 200810188900. 8

US 4923026 A, 1990. 05. 08,

(22) 申请日 2008. 12. 26

审查员 黄玉清

(30) 优先权数据

2008-304341 2008. 11. 28 JP

(73) 专利权人 雅马哈发动机株式会社

地址 日本静冈县

(72) 发明人 曾培伦

(74) 专利代理机构 北京东方亿思知识产权代理

有限责任公司 11258

代理人 柳春雷 南霆

(51) Int. Cl.

B62J 17/00 (2006. 01)

B62J 15/00 (2006. 01)

(56) 对比文件

JP 昭 60-174373 A, 1985. 09. 07,

JP 昭 60-183274 A, 1985. 09. 18,

CN 1497145 A, 2004. 05. 19,

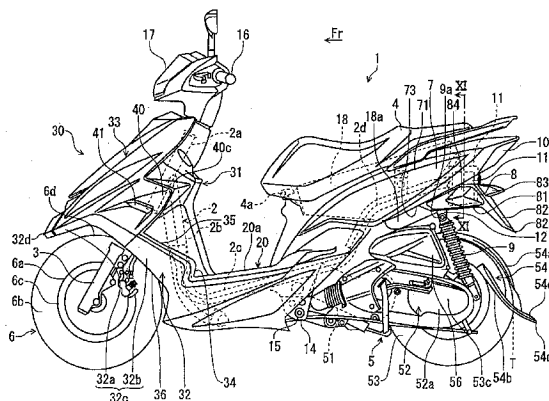
权利要求书 1 页 说明书 8 页 附图 17 页

(54) 发明名称

跨乘式车辆

(57) 摘要

本发明提供一种能够同时获得高水平的与雨等有关的舒适性和与乘车姿势有关的舒适性的跨乘式车辆。前盖体 (30) 的后侧盖 (31) 具有:在脚踏板 (20) 的前方向斜前上方延伸的载足壁 (35)、以及当从侧面观察时从载足壁 (35) 的上端向后方突出的突起部 (40)。当从侧面观察时,所述突起部 (40) 的后端 (40c) 与连接后侧盖 31 的上侧的后端和下侧的后端的线相比位于前方,并且与后侧盖 (31) 的上侧的后端和下侧的后端的上下方向上的中间位置相比位于上方。



1. 一种跨乘式车辆,包括:

前轮;

支撑所述前轮的前叉;

车架,具有可旋转地支撑所述前叉的头管、从所述头管向斜后下方延伸的下车架、从所述下车架的下部向后方延伸的下部车架、以及从所述下部车架的后部向斜后上方延伸的车座导轨;

布置在所述车座导轨的上方的车座;

脚踏板,至少一部分配置在所述车座的下前方中的所述下部车架的上方;以及

前盖体,设置在所述脚踏板的前方,具有覆盖所述下车架的上方和所述头管的后方的后侧盖、覆盖所述下车架的下方并位于所述前轮的上方的下侧盖、以及在所述下侧盖的上方覆盖所述头管的前方的前侧盖;

所述后侧盖具有:在所述脚踏板的前方向斜前上方延伸的左侧和右侧的载足壁、以及当从侧面观察时从各个所述载足壁的上端向后方突出的突起部,

所述突起部的后端在所述后侧盖的包括该突起部的水平截面中位于车辆宽度方向上的最外侧,

当从侧面观察时,所述突起部的后端与连接所述后侧盖的上侧的后端与下侧的后端的线相比位于前方,并且与所述后侧盖的上侧的后端与下侧的后端的上下方向上的中间位置相比位于上方。

2. 如权利要求 1 所述的跨乘式车辆,其中,

所述左侧和右侧的载足壁相对于水平面的倾斜角度彼此相等。

3. 如权利要求 1 所述的跨乘式车辆,其中,

在所述前盖体的所述突起部的车辆宽度方向上的外侧的表面上形成有向斜上方凹陷的台阶部。

4. 如权利要求 1 所述的跨乘式车辆,其中,

当从侧面观察时,所述后侧盖的所述突起部的后端与所述前轮的后端相比位于后方。

5. 如权利要求 1 所述的跨乘式车辆,其中,

当从正面观察时,所述后侧盖的突起部在所述前盖体上位于车辆宽度方向上的最外侧。

6. 如权利要求 1 所述的跨乘式车辆,其中,

在所述载足壁的上表面上形成有凹凸。

7. 如权利要求 1 所述的跨乘式车辆,其中,

所述前轮具有轮圈和安装在所述轮圈上的轮胎,

所述下侧盖的前端与所述轮圈的前端相比位于前方。

8. 如权利要求 1 所述的跨乘式车辆,其中,

所述下侧盖的前端位于与所述前轮的上端基本相等的高度处。

跨乘式车辆

技术领域

[0001] 本发明涉及跨乘式车辆。

背景技术

[0002] 在速可达 (scooter) 型车辆等跨乘式车辆中, 已知具有配置在车座下方的大致沿水平方向的脚踏板、以及配置在脚踏板的前方并向斜前上方延伸的护腿板的跨乘式车辆。

[0003] 在专利文献 1 中公开了以下速可达型车辆: 包括具有覆盖前轮的上方的挡泥部和护腿板的前盖体, 在护腿板的内侧设置有用于骑乘者放置脚的载足部。在专利文献 2 中公开了以下速可达型车辆: 包括具有护腿板的前盖体和与前盖体分别形成并与前轮一起转动的可动型前挡泥部, 在护腿板的内侧设置有载足部。

[0004] 专利文献 1: 台湾专利公开公报第 200626386 号;

[0005] 专利文献 2: 日本专利文献特开 2004-116375 号公报。

发明内容

[0006] 如图 19 的 (a) 所示意性地表示出的那样, 在如专利文献 1 所公开的速可达型车辆中, 由于不需要设置与前盖体 151 分别形成的前挡泥部, 因此能够将护腿板 152 配置在更靠前方的位置。另外, 能够将载足部 153 相对于水平面的倾斜角度 θ 抑制地较小, 从而能够使载足部 153 的倾斜平缓。通过这样的结构, 能够确保乘坐在车座 155 上的骑乘者 160 的膝盖的弯曲角度和脚的弯曲角度较大, 从而能够在腿比较伸展的状态下乘车。因此, 能够提高乘车时的舒适性。但是, 存在以下问题: 被前轮 154 卷起的水和泥、或者溅到前盖体 151 的前部的水和泥等很可能会由于行驶风而被卷入到护腿板 152 的内侧并溅到骑乘者 160 的腿上。因此, 从雨或泥难以溅到骑乘者身上这一点来说, 很难说具有足够高舒适性 (以下称为与雨等有关的舒适性)。

[0007] 另一方面, 如图 19 的 (b) 所示意性地表示出的那样, 在如专利文献 2 所公开的速可达型车辆中, 设置有可动型的前挡泥板 205, 并且护腿板 202 以与前挡泥板 205 的设置空间的量相应地配置在更靠后的位置。因此, 水和泥等难以卷入到护腿板 202 的内侧, 充分地提高了与雨等有关的舒适性。但是, 由于护腿板 202 位于更靠后的位置, 因此必须使载足部 203 相对于水平面的倾斜角度 θ 较大, 从而导致了载足部 203 的倾斜变得急剧。因此, 随着乘坐在车座 210 上的骑乘者 260 的膝盖的弯曲角度变小, 脚的弯曲角度也会变小。因此, 从能够采取舒适的乘车姿势这一点来说, 很难说具有足够高的舒适性 (以下称为与乘车姿势有关的舒适性)。

[0008] 本发明是鉴于上述问题而完成的, 其目的在于提供一种能够同时获得高水平的与雨等有关的舒适性和与乘车姿势有关的舒适性的跨乘式车辆。

[0009] 本发明的跨乘式车辆包括:

[0010] 前轮;

[0011] 支撑所述前轮的前叉;

[0012] 车架,具有可旋转地支撑所述前叉的头管、从所述头管向斜后下方延伸的下车架、从所述下车架的下部向后方延伸的下部车架、以及从所述下部车架的后部向斜后上方延伸的车座导轨;

[0013] 布置在所述车座导轨的上方的车座;

[0014] 脚踏板,至少一部分配置在所述车座的下前方中的所述下部车架的上方;以及

[0015] 前盖体,设置在所述脚踏板的前方,具有覆盖所述下车架的上方和所述头管的后方的后侧盖、覆盖所述下车架的下方并位于所述前轮的上方的下侧盖、以及在所述下侧盖的上方覆盖所述头管的前方的前侧盖;

[0016] 所述后侧盖具有:在所述脚踏板的前方向斜前上方延伸的左侧和右侧的载足壁、以及当从侧面观察时从所述各个载足壁的上端向后方突出的突起部,

[0017] 所述突起部的后端在所述后侧盖的包括该突起部的水平截面中位于车辆宽度方向上的最外侧,

[0018] 当从侧面观察时,所述突起部的后端与连接所述后侧盖的上侧的后端与下侧的后端的线相比位于前方,并且与所述后侧盖的上侧的后端与下侧的后端的上下方向上的中间位置相比位于上方。

[0019] 发明的效果

[0020] 根据本发明,能够实现可以同时获得高水平的与雨等有关的舒适性和与乘车姿势有关的舒适性的跨乘式车辆。

附图说明

[0021] 图 1 是速可达型车辆的左侧面图;

[0022] 图 2 是速可达型车辆的右侧面图;

[0023] 图 3 是速可达型车辆的正面图;

[0024] 图 4 是速可达型车辆的背面图;

[0025] 图 5 是速可达型车辆的平面图;

[0026] 图 6 是速可达型车辆的右侧面图;

[0027] 图 7 是载足壁的立体图;

[0028] 图 8 是后侧盖的突起部的侧面图;

[0029] 图 9 是速可达型车辆的右侧面图;

[0030] 图 10 是图 9 的 X-X 线剖面图;

[0031] 图 11 是图 1 的 XI-XI 线剖面图;

[0032] 图 12 是车牌支架的左侧面图;

[0033] 图 13 是车牌支架的左侧面图;

[0034] 图 14 是图 13 的 XIV-XIV 线剖面图;

[0035] 图 15 是变形例的速可达型车辆的背面图;

[0036] 图 16 是速可达型车辆的左侧面图;

[0037] 图 17 的 (a) 和 (b) 是变形例中的与图 8 相当的图;

[0038] 图 18 是后侧盖的水平剖面图;

[0039] 图 19 的 (a) 和 (b) 是以往的速可达型车辆的部分侧面图。

具体实施方式

[0040] < 实施方式的构成 >

[0041] 如图 1 所示,本实施方式的机动两轮车是速可达型车辆 1。但是,本发明的机动两轮车不限于速可达型车辆 1,也可以是其他的机动两轮车。在以下的说明中,前、后、左、右的方向分别表示骑乘在速可达型车辆 1 上的骑乘者 100(参考图 16)所观察到的前、后、左、右的方向。图 1 中的符号 Fr 表示前方。

[0042] 速可达型车辆 1 具有车架 2。车架 2 包括:头管 2a、从头管 2a 向斜后下方延伸的下车架 2b、从下车架 2b 的下部向后方延伸的下部车架 2c、以及从下部车架 2c 的后部向斜后上方延伸的车座导轨 2d。

[0043] 在下部车架 2c 上设置有向下方突出的支架 14。发动机单元 5 经由枢轴 15 安装在该支架 14 上。这样,发动机单元 5 的前端部能够以枢轴 15 为中心而上下摆动地被车架 2 支撑。即,发动机单元 5 是所谓整体摆动(unit swing)式的发动机单元。在车座导轨 2d 的后端部设置有上侧后减震器支架 12。在该上侧后减震器支架 12 与发动机单元 5 的后端部之间配置有左右一对的后减震器单元 9(参见图 4)。即,发动机单元 5 的后端部经由后减震器单元 9 被车架 2 支撑。

[0044] 发动机单元 5 具有发动机主体 51、以及从发动机主体 51 的车辆宽度方向上的一侧部分向后延伸的变速器单元 52。虽然省略了图示,但是发动机主体 51 包括:曲轴箱、从该曲轴箱突出的气缸、配置在该气缸内的活塞、以及曲轴,其中曲轴被配置在曲轴箱内并经由连杆与上述活塞连结。变速器单元 52 包括:兼作变速器箱的后臂 52a、配置在后臂 52a 内并接收从上述曲轴传递过来的驱动力的变速器主体、以及与变速器主体连结的离心式离合器。对变速器主体的类型没有特殊的限定,V 型带式无级变速器、齿轮式变速器等均适用。变速器主体与后轮 53 的车轴连结。通过这样的结构,发动机主体 51 的驱动力经由变速器单元 52 被传递到后轮 53。后轮 53 与发动机单元 5 一体地摆动。发动机单元 5 和后轮 53 构成了能够相对于车架 2 摆动的摆动体。标号 56 表示空气滤清器,标号 13(参见图 2)表示消声器。

[0045] 前叉 3 旋转自如地被头管 2a 支撑。前叉 3 向斜前下方延伸。前轮 6 旋转自如地被前叉 3 的下端部支撑。车把 16 安装在前叉 3 的上端部。

[0046] 速可达型车辆 1 包括配置在车座导轨 2d 的上方的车座 4。在车座 4 的前侧部分的内侧设置有铰链销 4a。车座 4 能够以该铰链销 4a 为中心而上下旋转。

[0047] 在车座 4 的下方配置有收纳箱 18 和电池箱 11。电池箱 11 配置在收纳箱 18 的后方,电池 11a 被收纳在电池箱 11 内。当以铰链销 4a 为中心使车座 4 旋转而使其倒立了时,收纳箱 18 和电池箱 11 就会露出到外部。因此,通过使车座 4 倒立,能够容易地从收纳箱 18 中取出物品或向收纳箱 18 中放入物品,并且能够容易地进行电池 11a 的更换等。

[0048] 速可达型车辆 1 包括设置在车座 4 的前下方的低地板式脚踏板 20。脚踏板 20 具有近似水平延伸的载足面 20a。载足面 20a 严格地说相对于水平面向斜前下方稍微倾斜,但即使这样稍微倾斜,实际上也能够看成是水平的。

[0049] 速可达型车辆 1 包括配置在脚踏板 20 的前方的前盖体 30。另外,速可达型车辆 1 包括配置在前盖体 30 的上方并覆盖车把 16 的上侧前盖 17。前盖体 30 包括:覆盖下车架

2b 的上方和头管 2a 的后方的后侧盖 31、覆盖下车架 2b 的下方（详细地说即比下车架 2b 靠下的位置）并位于前轮 6 的上方的下侧盖 32、以及在下侧盖 32 的上方覆盖头管 2a 的前方的前侧盖 33。这些后侧盖 31、下侧盖 32、以及前侧盖 33 是根据前盖体 30 的位置而在概念上进行分类的，并不表示这些车盖必须单独地形成。即，后侧盖 31、下侧盖 32、以及前侧盖 33 既可以分别是单独的个体，也可以由其中的两个以上的部件构成为一体。此外，这些车盖也可以分别由多个部件构成。此外，这多个部件中的某一个或两个以上的部件也可以与其他部件的一部分或者全部构成为一体。在本实施方式中，下侧盖 32 的前侧部分和后侧部分形成单独的个体，并且下侧盖 32 的前侧部分与前侧盖 33 构成为一体。

[0050] 后侧盖 31 和下侧盖 32 具有：从脚踏板 20 的前部向斜前上方延伸并包围下车架 2b 的下部的后部 32b、以及从后部 32b 的上部向前方（这里所说的前方不仅指严格地沿水平方向延伸的方向，还包括从水平方向向斜下方延伸的前方）延伸并覆盖前轮 6 的上方的前部 32a。这些前部 32a 和后部 32b 形成了防止从前轮 6 甩起的水和泥等喷溅到骑乘者的腿上的挡泥件 32c。

[0051] 如图 1 所示，前轮 6 具有轮圈 6a 和安装在轮圈 6a 上的轮胎 6b。挡泥件 32c 的前部 32a 的前端 32d 与轮圈 6a 的前端 6c 相比位于前方。此外，挡泥件 32c 的前部 32a 的前端 32d 位于与前轮 6 的上端 6d 大致相等的高度处。

[0052] 挡泥件 32c 的后部 32b 具有：从脚踏板 20 的前部基本垂直地立起的左侧和右侧的纵壁 34、从纵壁 34 的上部向斜前上方延伸的载足壁 35、以及当从侧面观察时位于各载足壁 35 的斜前下方并向斜前上方延伸的下边缘 36。纵壁 34 并不一定是必需的，也可以适当地省略。即，也可以连接脚踏板 20 与载足壁 35。如图 6 所示，当从侧面观察时，载足壁 35 相对于水平方向的倾斜角 $\theta 1$ 小于下边缘 36 相对于水平方向的倾斜角 $\theta 2$ 。即，与下边缘 36 相比，载足壁 35 更平缓地倾斜。

[0053] 左右的载足壁 35 相对于水平面的倾斜角度彼此相等。即，左侧的载足壁 35 的倾斜角 $\theta 1$ 与右侧的载足壁 35 的倾斜角 $\theta 1$ 彼此相等，左右的载足壁 35 处于同一假想面上。但是，对载足壁 35 的具体形状没有特殊的限定。载足壁 35 不限于如本实施方式那样形成近似平面的形状，例如也可以形成为曲面形状。如图 6 所示，当从侧面观察时，载足壁 35 的延长线 L1 与沿前叉 3 的长度方向延伸的线 L2 大致垂直。如图 7 所示，在载足壁 35 的上表面形成有凹部 35a。换句话说，在载足壁 35 的上表面形成有凹凸。

[0054] 如图 6 所示，车座 4 具有当从侧面观察时向前方突出的突出端 4b。当从侧面观察时，连接车座 4 的突出端 4b 和载足壁 35 的下端 35b 的直线 L3 与载足壁 35（换而言之即直线 L1）所成的角度 $\theta 3$ 大于等于 90 度。如图 6 所示，纵壁 34 的上下方向上的长度 M1 比载足壁 35 的上下方向上的长度 M2 短。

[0055] 如图 1 所示，后侧盖 31 具有上述载足壁 35、以及当从侧面观察时从载足壁 35 的上端向后方突出的突起部 40。这里，如图 8 所示，突起部 40 是具有当从侧面观察时比假想线 L4 和假想线 L5 向后方突出的部分的部分，其中假想线 L4 是延长了形成后侧盖 31 的轮廓的向斜前下方延伸的线而得到的，假想线 L5 是延长了向斜前上方延伸的线而得到的。突起部 40 的后端 40c 与连接上端 40a 和下端 40b 的线 L6 相比位于后方。图 8 中的点 P1 表示线 L4 和线 L5 的交点。突起部 40 的后端 40c 不必形成为点状。换句话说，突起部 40 的后侧部分也可以不形成为锐角。例如如图 17 的 (a) 所示，突起部 40 的后端 40c 也可以具

有沿上下方向的宽度。即,突起部 40 的后端 40c 也可以形成为线状。此外,当从侧面观察时,突起部 40 的后侧部分既可以形成为直线形状,也可以如图 17 的 (b) 所示形成为曲线形状。

[0056] 图 18 是前盖体 30 的包括突起部 40 的后端 40c 的水平剖面的图。如图 18 所示,突起部 40 的后端 40c 位于后侧盖 31 上的车辆宽度方向(图 18 的上下方向)上的最外侧。

[0057] 如图 3 所示,当从正面观察时,突起部 40 的后端 40c 是前盖体 30 中的位于车辆宽度方向上的最外侧的部分。突起部 40 的后端 40c 与后侧盖 31 的上侧的后端 31a 相比位于车辆宽度方向上的外侧。在图 3 中,直线 L8 表示通过后侧盖 31 的后端 31a 的垂直线。突起部 40 的后端 40c 与该直线 L8 相比位于外侧。另外,如图 9 所示,当从侧面观察时,突起部 40 的后端 40c 与连接后侧盖 31 的上侧的后端 31a 和下侧的后端 31b 的线 L7 相比位于前方。此外,突起部 40 的后端 40c 与后侧盖 31 的上侧的后端 31a 和下侧的后端 31b 的上下方向上的中间位置 31c 相比位于上方。突起部 40 的后端 40c 与前轮 6 的后端 6e 相比位于后方。

[0058] 如图 1 所示,在突起部 40 的车辆宽度方向上的外侧的表面上形成有台阶部 41。如图 10 所示,台阶部 41 向斜上方凹陷。对台阶部 41 的个数没有特殊的限定。

[0059] 如图 1 和图 4 所示,速可达型车辆 1 包括左侧和右侧的侧盖 7,该左侧和右侧的侧盖 7 划分了车座 4 和发动机单元 5 之间的空间 70(参见图 11)的车辆宽度方向上的左侧和右侧。如图 11 所示,侧盖 7 具有当以沿车辆宽度方向剖切的剖面观察时向车辆宽度方向(图 11 的左右方向)突出的突出部 71。如图 1 所示,由侧盖 7 的突出部 71 沿车辆前后方向连续地形成的线当从车辆的侧面观察时向后上方倾斜。由突出部 71 连续地形成的线也可以不必是明显的线。当如本实施方式那样使突出部 71 随着接近车辆宽度方向上的外侧而变得尖锐时,会呈现出明显的线。但是,在突出部 71 不尖锐、例如平缓地弯曲时等情况下,不会呈现出明显的线。在这种情况下,也可以构想出将位于车辆宽度方向上的最外侧的部分沿车辆前后方向连起来的线,可以将该线也看作是突出部 71 沿前后方向连续地形成的线。此外,突出部 71 沿车辆前后方向连续地形成的线也可以在上下方向上具有一定程度的宽度。

[0060] 如图 1 所示,收纳箱 18 的下部 18a 从侧盖 7 的下边缘 73 向下方露出。此外,电池箱 11 的一部分也从侧盖 7 的下边缘 73 向下方露出。收纳箱 18 或电池箱 11 是速可达型车辆 1 的部件的一个例子,也可以是其他的部件的一部分或全部从侧盖 7 的下边缘 73 向下方露出。作为其他的部件,例如考虑有后减震器单元 9、燃料箱等。此外,车架 2 的一部分也可以从侧盖 7 的下边缘 73 向下方露出。这样,对从侧盖 7 的下边缘 73 向下方露出的部件或部分没有特殊的限定,例如也可以是车架或上侧后减震器支架 12 等。

[0061] 如图 4 所示,在左侧的侧盖 7 的后端部与右侧的侧盖 7 的后端部之间配置有尾灯 10。在尾灯 10 的下方设置有反射板 87。

[0062] 速可达型车辆 1 具有支撑车牌 80 的车牌支架 8。车牌支架 8 被车架 2 支撑,并且与尾灯 10 相比位于下方。车牌支架 8 既可以直接接合在车架 2 上,也可以直接安装在车架 2 上。此外,也可以经由支架等安装部件间接地安装在车架 2 上。车牌支架 8 包括:配置在尾灯 10 的下方的后部 82、以及从后部 82 的左侧和右侧向前方延伸的左侧和右侧的侧部 81。后部 82 和两个侧部 81 构成为一体,后部 82 连结两个侧部 81。如图 5 所示,在俯视的

情况下,左侧和右侧的侧部 81 从后部 82 向前方呈逐渐扩展的形状延伸。如图 12 所示,车牌 80 安装在后部 82 上。

[0063] 如图 1 所示,侧部 81 沿侧盖 7 的下边缘 73 延伸。侧部 81 覆盖从侧盖 7 的下边缘 73 向下方露出的收纳箱 18 的一部分、即收纳箱 18 的下部 18a 的后侧部分。此外,侧部 81 还覆盖从侧盖 7 的下边缘 73 向下方露出的电池箱 11 的一部分。侧部 81 所覆盖的部分不限于速可达型车辆 1 的部件,也可以是车架 2 的一部分。

[0064] 如图 12 所示,当从侧面观察时,后减震器单元 9 的上侧后减震器支架 12 的支撑部分 9a 与车牌支架 8 的侧部 81 相比位于下方。因此,上述支撑部分 9a 在侧面露出。后减震器单元 9 的支撑部分 9a 与后述的后挡泥板 54 相比位于上方。

[0065] 如图 12 所示,车牌支架 8 在车辆上下方向上的长度 h1 比其在车辆前后方向上的长度 h2 短。另外,车牌支架 8 在车辆上下方向上的长度 h1 比其在车辆宽度方向上的长度 h3(参见图 5)短。如图 12 所示,该车牌支架 8 被形成为当在其上安装了车牌 80 时车牌支架 8 的后部 82 的下端 82a 与车牌 80 的下端 80a 相比位于上方。车牌支架 8 的下端 82a 也是车牌支架 8 的后端。该车牌支架 8 的后端 82a 与尾灯 10 的后端 10a 相比位于前方。

[0066] 在车牌支架 8 的侧部 81 上安装有后转向灯 84。即,左侧和右侧的车牌支架 8 分别支撑左侧和右侧的后转向灯 84。后转向灯 84 从车牌支架 8 的侧部 81 向车辆宽度方向上的外侧突出。如图 5 所示,在俯视的情况下,后转向灯 84 配置在至少其一部分会被侧盖 7 的突出部 71 遮挡的、与突出部 71 重合的位置处。

[0067] 此外,如图 12 所示,当从侧面观察时,后转向灯 84 与车身的后侧的轮廓线相比配置在前方。换句话说,后转向灯 84 与由尾灯 10 和车牌支架 8 形成的后侧的轮廓线相比配置在前方。详细地说,后转向灯 84 的后端 84a 与上述轮廓线相比位于前方。在本实施方式中,车牌支架 8 具有支撑照射车牌 80 的灯(未图示)的照明部 83。照明部 83 一体地形成在后部 82 上,并从后部 82 的上部向后方突出。但是,照明部 83 不是必需的,例如也可以利用尾灯 10 的光来照射车牌 80。因此,如图 13 所示,能够看作是由尾灯 10 和车牌支架 8 中的忽略了照明部 83 的部分形成了车身的后侧的轮廓线 BL(图 13 中的粗线)。后转向灯 84 的后端 84a 当从侧面观察时与上述轮廓线 BL 相比位于前方。

[0068] 如图 13 所示,当从侧面观察时,尾灯 10 和车牌支架 8 的后部 82 形成了从预定的谷底位置 85 向斜后上方和斜后下方延伸的大致横向的 V 字型。后转向灯 84 的车辆前后方向上的中间位置 84m 与谷底位置 85 相比位于前方。如图 5 所示,在俯视的情况下,后转向灯 84 与侧盖 7 中的位于车辆宽度方向上的最外侧的外端 72 相比在车辆宽度方向上位于内侧。换句话说,后转向灯 84 的外端 84b 与通过侧盖 7 的外端 72 并沿车辆前后方向延伸的线 L9 相比在车辆宽度方向上位于内侧。

[0069] 如图 12 所示,车牌支架 8 的侧部 81 与尾灯 10 相比位于前方。后转向灯 84 安装在侧部 81 上,并且与尾灯 10 相比位于前方。更详细地说,后转向灯 84 的后端 84a 与尾灯 10 的后端 10a 相比位于前方。如图 14 所示,在车牌支架 8 的侧部 81 上形成有凹部 81a,该凹部 81a 当以沿车辆宽度方向剖切的剖面观察时向车辆宽度方向上的内侧凹陷。后转向灯 84 安装在该凹部 81a 中。后转向灯 84 不经由从车牌支架 8 的侧部 81 向侧面突出的特别的支撑部而直接安装在侧部 81 上。

[0070] 但是,对车牌支架 8 的侧部 81 的形状没有特殊的限定。如图 15 所示,也可以在车

牌支架 8 上设置从侧部 81 向侧面突出的支撑部 86 并由该支撑部 86 来支撑后转向灯 84。在该情况下,后转向灯 84 也配置在当俯视时其一部分被侧盖 7 的突出部 71 遮挡的、与突出部 71 重合的位置处。

[0071] 如图 1 所示,后挡泥板 54 设置在后轮 53 的上方。后挡泥板 54 在前后方向上从比后轮 53 的中心 53c 靠前的位置延伸至比后轮 53 的后端的位置 T 靠后的位置。具体地说,后挡泥板 54 从发动机单元 5 的曲轴箱(未图示)的后方附近的位置向后方延伸,并延伸至比后轮 53 的后端的位置 T 靠后的位置。后挡泥板 54 形成为沿后轮 53 的形状的形状。即,当从侧面观察时,后挡泥板 54 形成为近似圆弧形状。

[0072] 如图 4 所示,后挡泥板 54 包括:覆盖后轮 53 的上方和左右两个方向的一部分的挡泥板主体 54a;从挡泥板主体 54a 向左侧和右侧突出的侧片部 54b;以及从挡泥板主体 54a 的下侧向斜后下方突出的下片部 54c。如图 1 所示,后挡泥板 54 的后部的下端、即下片部 54c 的下端 54d 与车牌支架 8 的后部 82 的下端 82a 相比位于下方。后挡泥板 54 的后部是指比后挡泥板 54 的前后方向上的中间位置靠后侧的部分。侧片部 54b 和下片部 54c 与车牌支架 8 的下端 82a 相比也位于下方。后挡泥板 54 的上端位于与车牌支架 8 的上端基本相等的高度处。

[0073] <实施方式的效果>

[0074] 如上所述,在本实施方式的速可达型车辆 1 中,前盖体 30 的后侧盖 31 具有在脚踏板 20 的前方向斜前上方延伸的左右的载足壁 35、以及当从侧面观察时从载足壁 35 的上端向后方突出的突起部 40。如图 9 所示,当从侧面观察时,突起部 40 的后端 40c 与连接后侧盖 31 的上侧的后端 31a 与下侧的后端 31b 的线 L7 相比位于前方。此外,突起部 40 的后端 40c 与后侧盖 31 的上侧的后端 31a 和下侧的后端 31b 的在上下方向上的中间位置 31c 相比位于上方。

[0075] 根据本实施方式,由于由前盖体 30 的下侧盖 32 覆盖前轮 6 的上方,因此不需要单独地设置与前盖体 30 相独立的前挡泥板,从而能够将前盖体 30 配置在更靠前方的位置。因此,如图 16 所示,骑乘者 100 能够确保大的膝盖弯曲角度 α 和脚弯曲角度 β 。在图 16 中,标号 101、102、103、104、105 分别表示骑乘者 100 的腿、膝盖、大腿部分、小腿部分、脚部。这样,由于骑乘者 100 能够以腿 101 的整体比较伸展的姿势乘车,因此能够提高与乘车姿势有关的舒适性。另一方面,由于在后侧盖 31 上设置有上述突起部 40,因此能够抑制由于行驶风而将雨或泥等卷入到后侧盖 31 的内侧。因此,能够提高与雨等有关的舒适性。并且,虽然设置了突起部 40,但是如图 9 所示,由于突起部 40 与连接后侧盖 31 的上侧的后端 31a 与下侧的后端 31b 的线 L7 相比位于前方,因此当骑乘者 100 将脚 105 放置在了载足壁 35 上时,能够抑制由于上述突起部 40 而导致与乘车姿势有关的舒适性的降低(参见图 16)。因此,根据本实施方式,能够同时获得高水平的与雨等有关的舒适性和与乘车姿势有关的舒适性。

[0076] 此外,根据本实施方式,左侧的载足壁 35 与右侧的载足壁 35 相对于水平面的倾斜角度彼此相等。即,两个载足壁 35 位于同一假想面上。因此,当将左右脚放置在了载足壁 35 上时,容易适度地保持双膝的打开状态。即,双膝不会向外侧过度地打开或向内侧过度地收拢,能够以更自然的姿势乘车。因此,能够提高乘车时的舒适性。

[0077] 此外,根据本实施方式,在前盖体 30 的突起部 40 的车辆宽度方向上的外侧的表面

上形成有向斜上方凹陷的台阶部 41。由此,能够通过上述台阶部 41 有效地阻止由于行驶风而将要沿着后侧盖 32 的表面卷入到内侧的雨等水滴的流动。因此,由于进一步抑制了雨等吹向骑乘者 100 的腿 101,能够进一步提高与雨等有关的舒适性。

[0078] 如图 9 所示,当从侧面观察时,后侧盖 32 的突起部 40 的后端 40c 与前轮 6 的后端 6e 相比位于后方。这样,由于突起部 40 延伸到比较靠后的位置,因此能够进一步有效地抑制雨等卷入到前盖体 30 的里侧。因此,能够进一步提高与雨等有关的舒适性。

[0079] 如图 3 所示,突起部 40 是前盖体 30 中的位于车辆宽度方向上的最外侧的部分。因此,能够进一步提高与雨等有关的舒适性。

[0080] 如图 7 所示,在载足壁 35 的上表面上形成有凹部 35a。因此,载足壁 35 的上表面难以打滑,骑乘者 100 容易将脚 105 牢固地保持在载足壁 35 上。因此,能够提高乘车时的舒适性。

[0081] 如图 1 所示,下侧盖 32 的前端 32d 与前轮 6 的轮圈 6a 的前端 6c 相比位于前方。这样,下侧盖 32 配置在更靠前的位置。因此,即便不另外设置与前盖体 30 相独立的前挡泥板,由于下侧盖 32 的挡泥性能高,因此能够提高与雨等有关的舒适性。

[0082] 此外,下侧盖 32 的前端 32d 位于与前轮 6 的上端 6d 基本相等的高度处。这样,下侧盖 32 延伸到更靠下的位置。因此,即便不设置与前盖体 30 相独立的前挡泥板,也能够充分地发挥挡泥性能。因此,能够提高与雨等有关的舒适性。

[0083] 本发明对于速可达型车辆等跨乘式车辆有用。

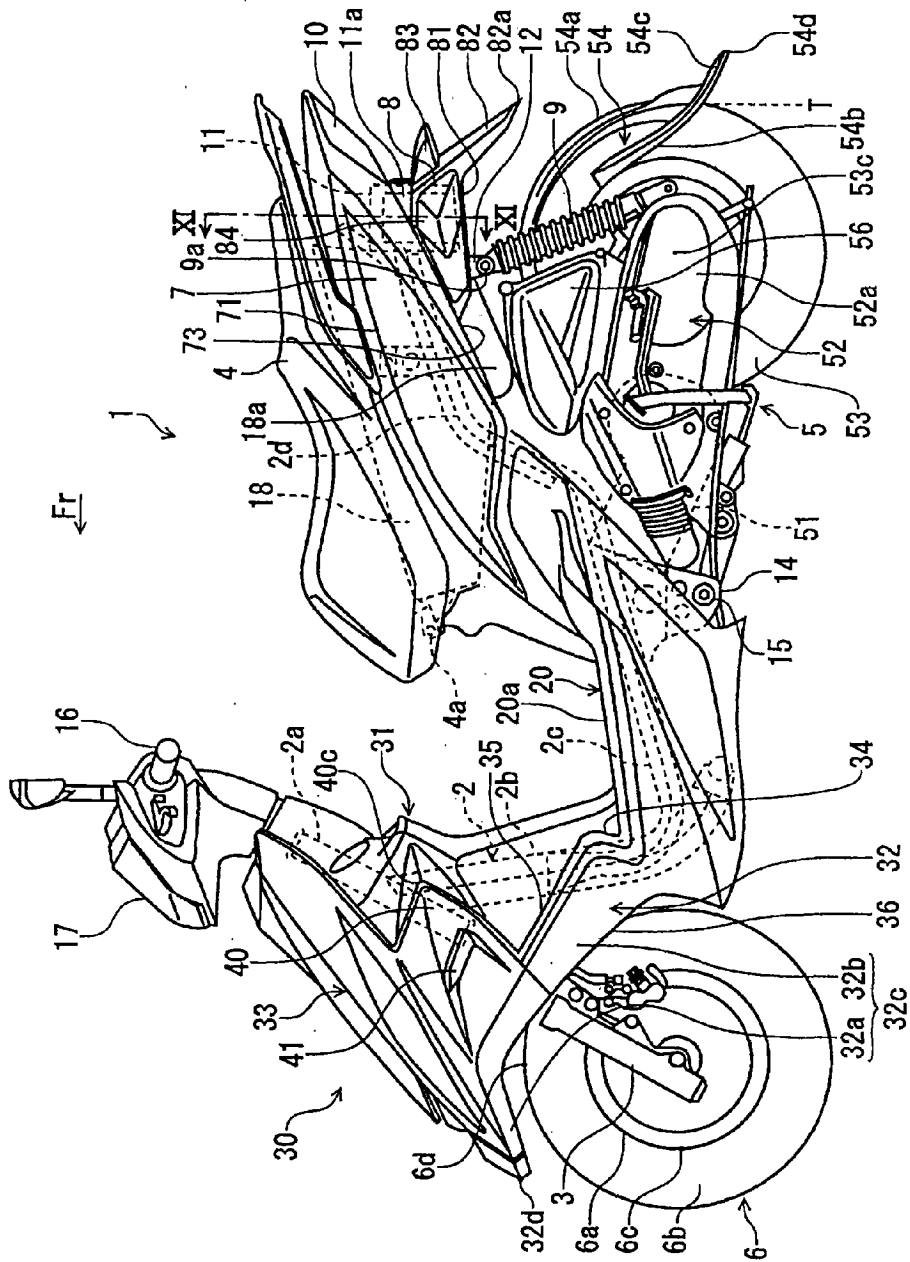


图1

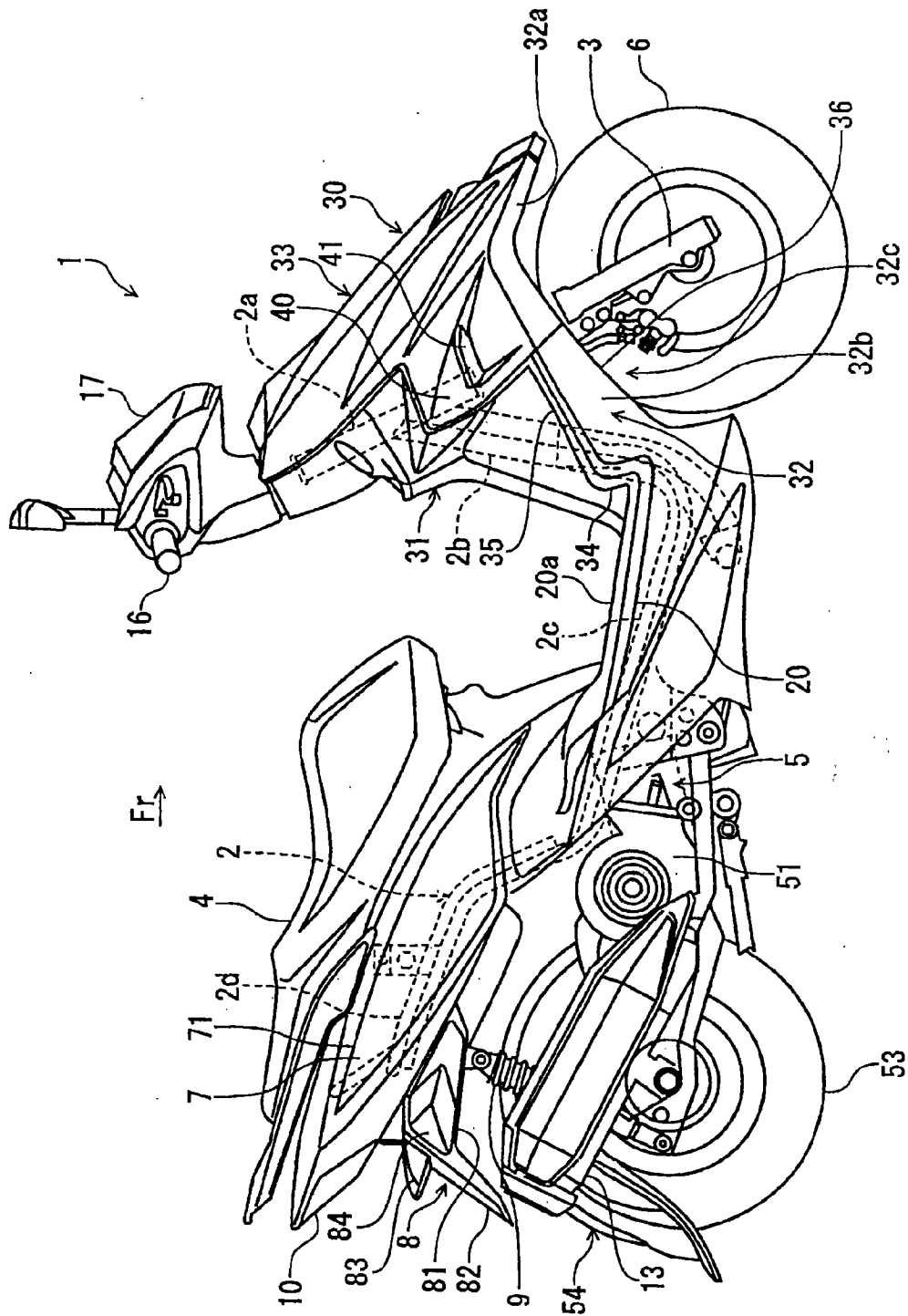


图2

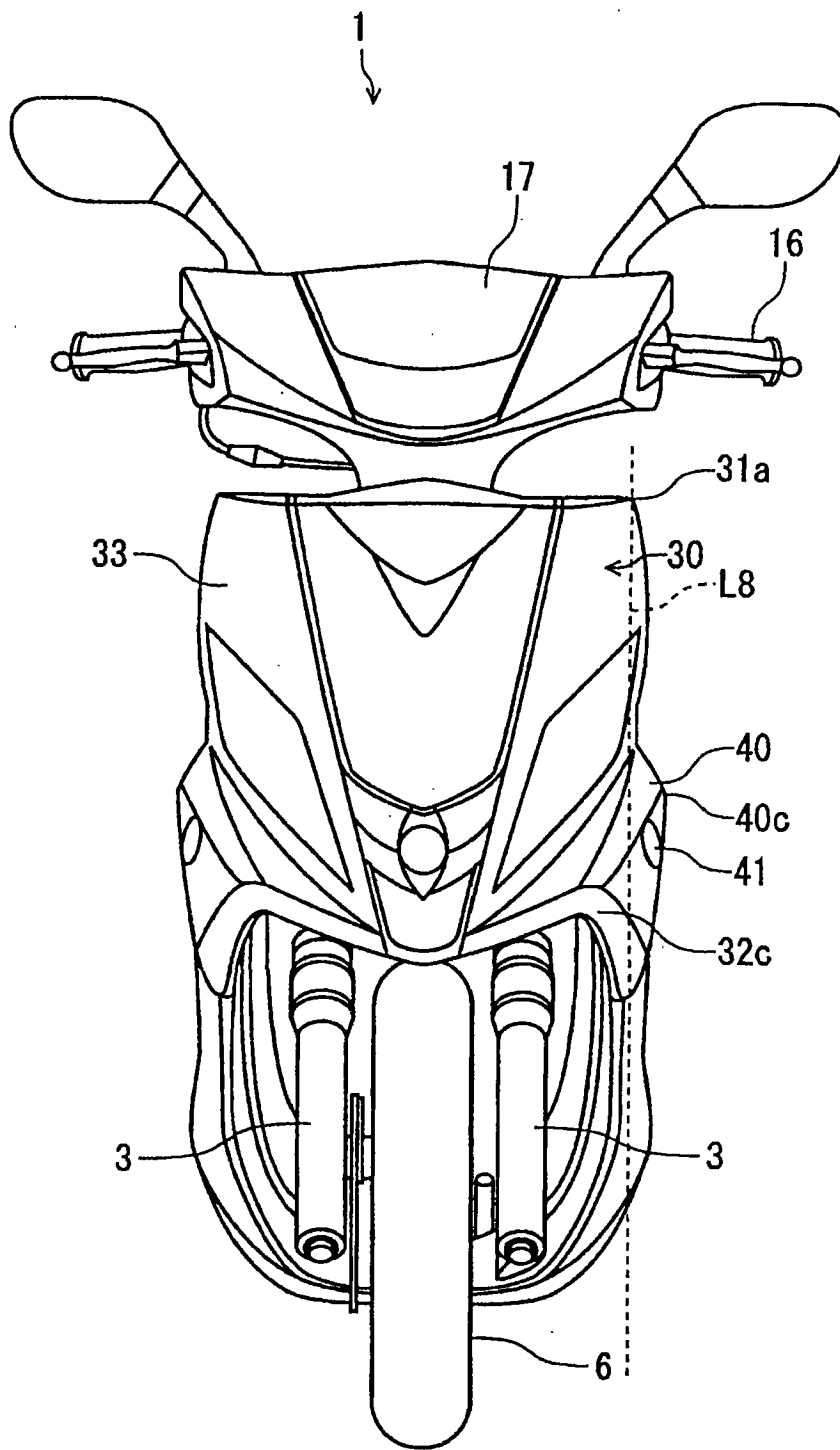


图 3

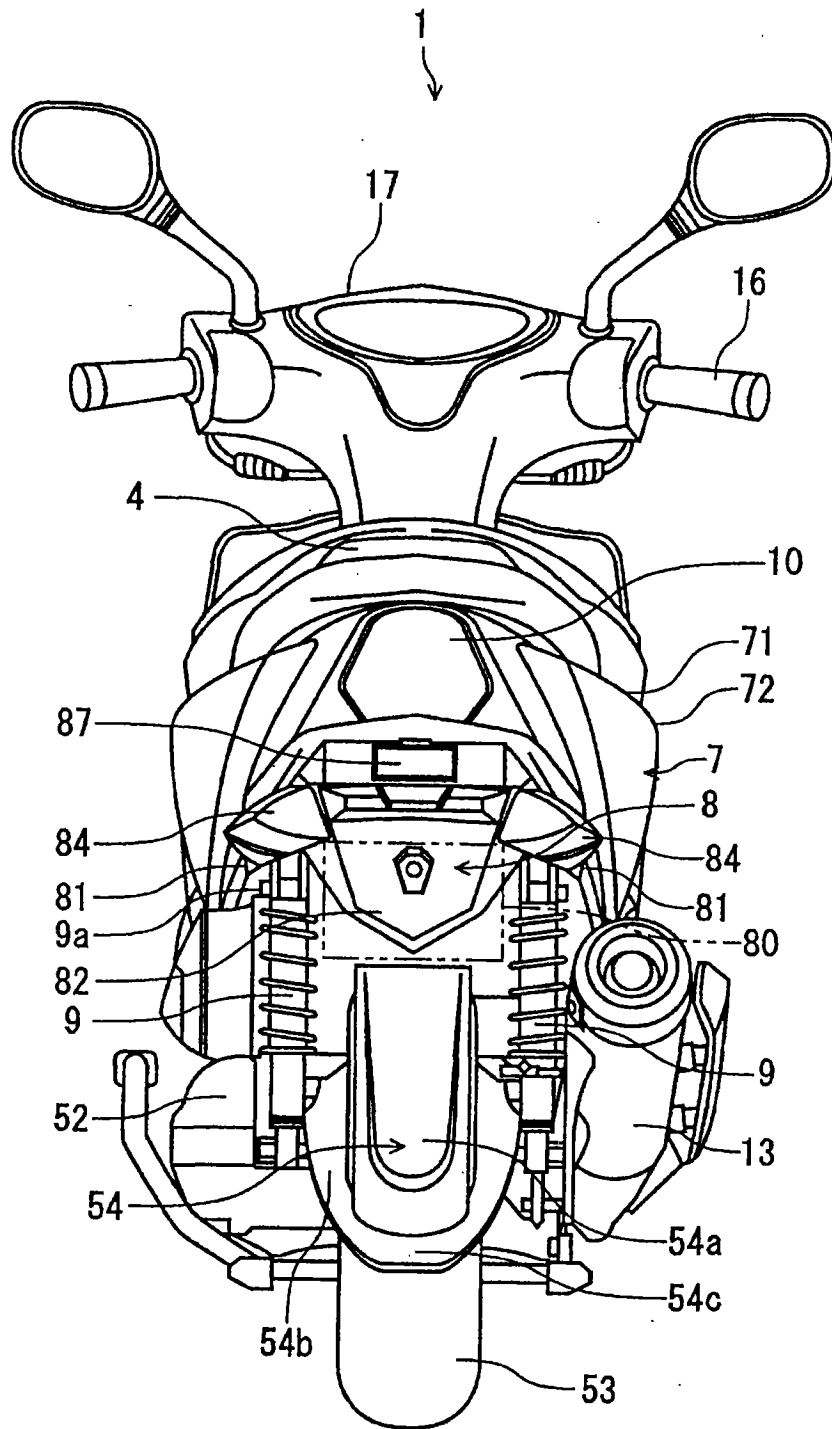


图 4

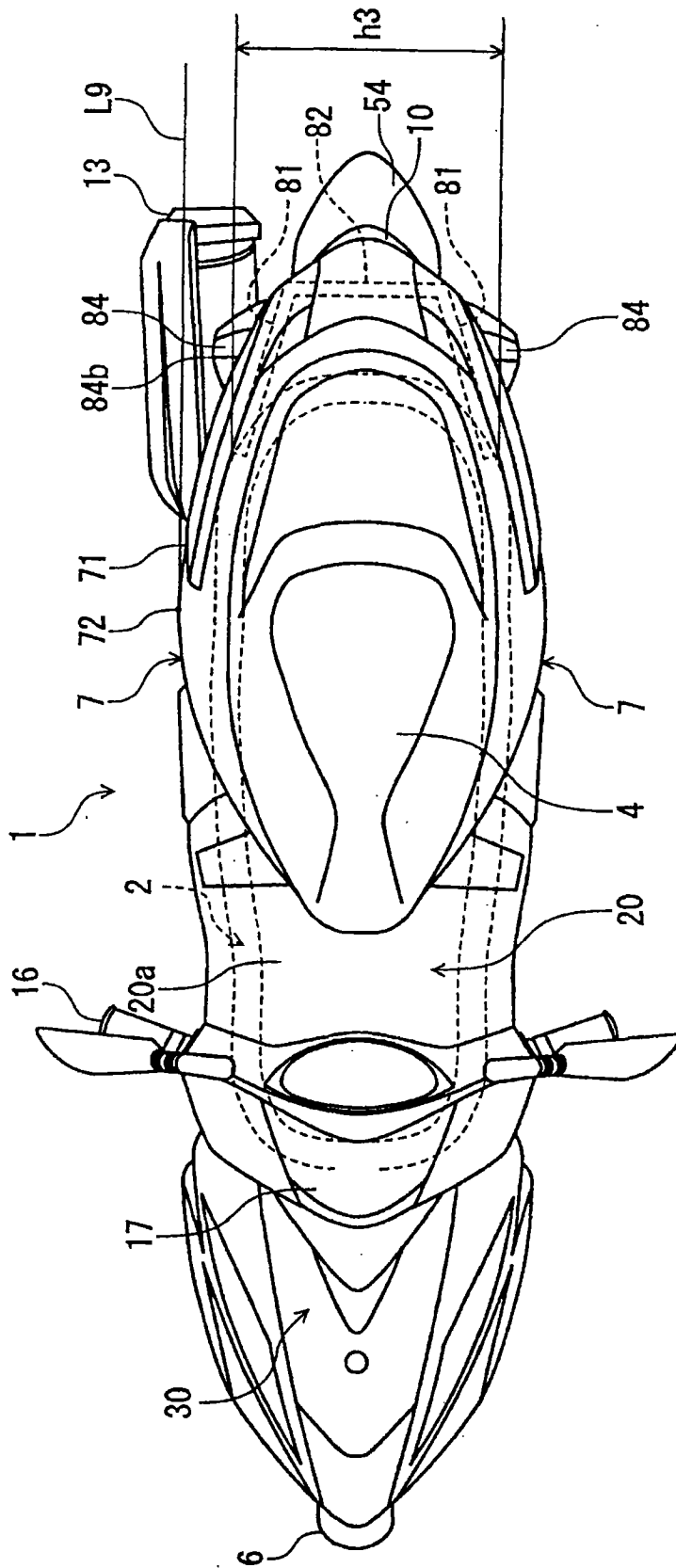


图5

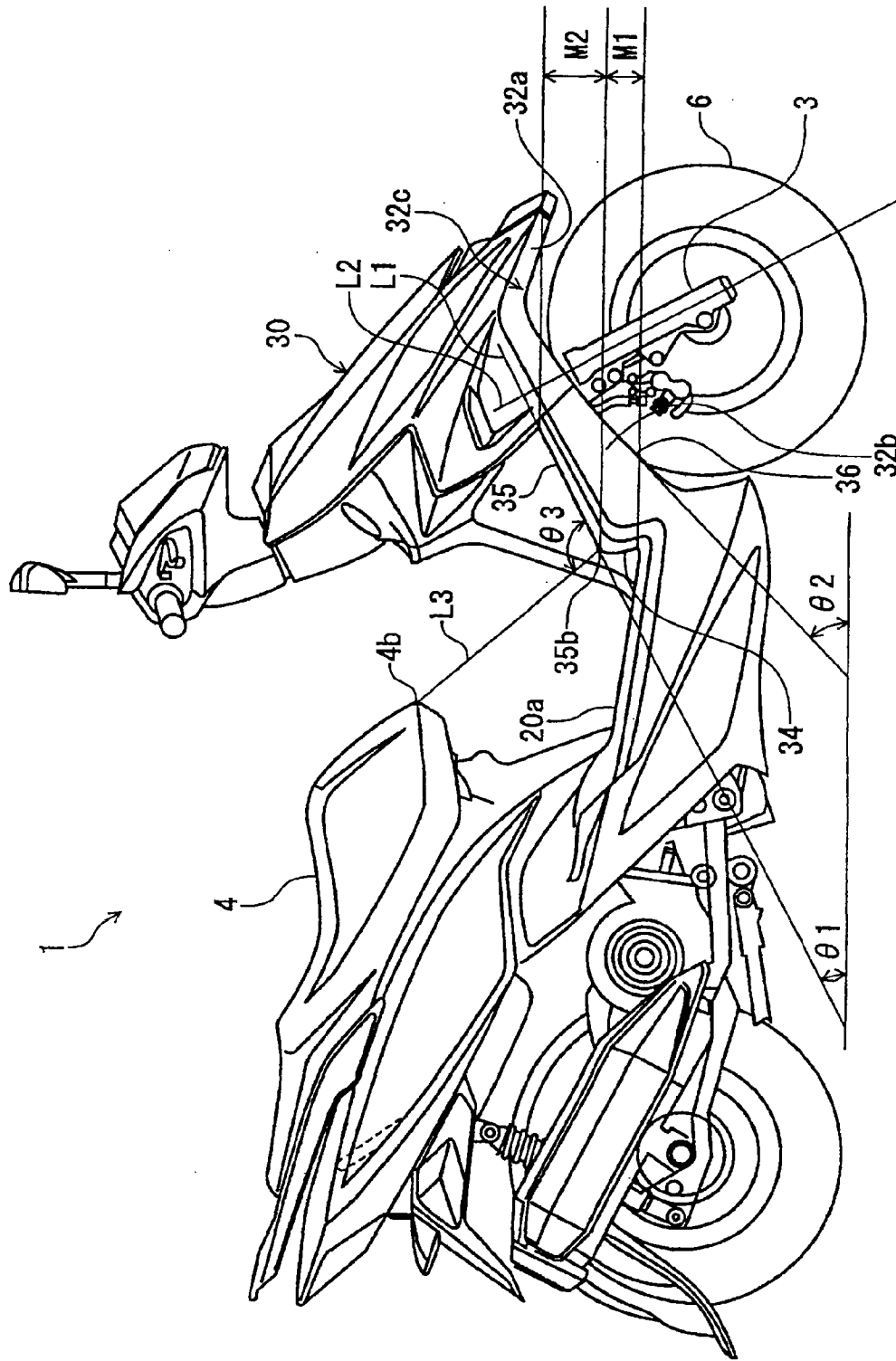


图6

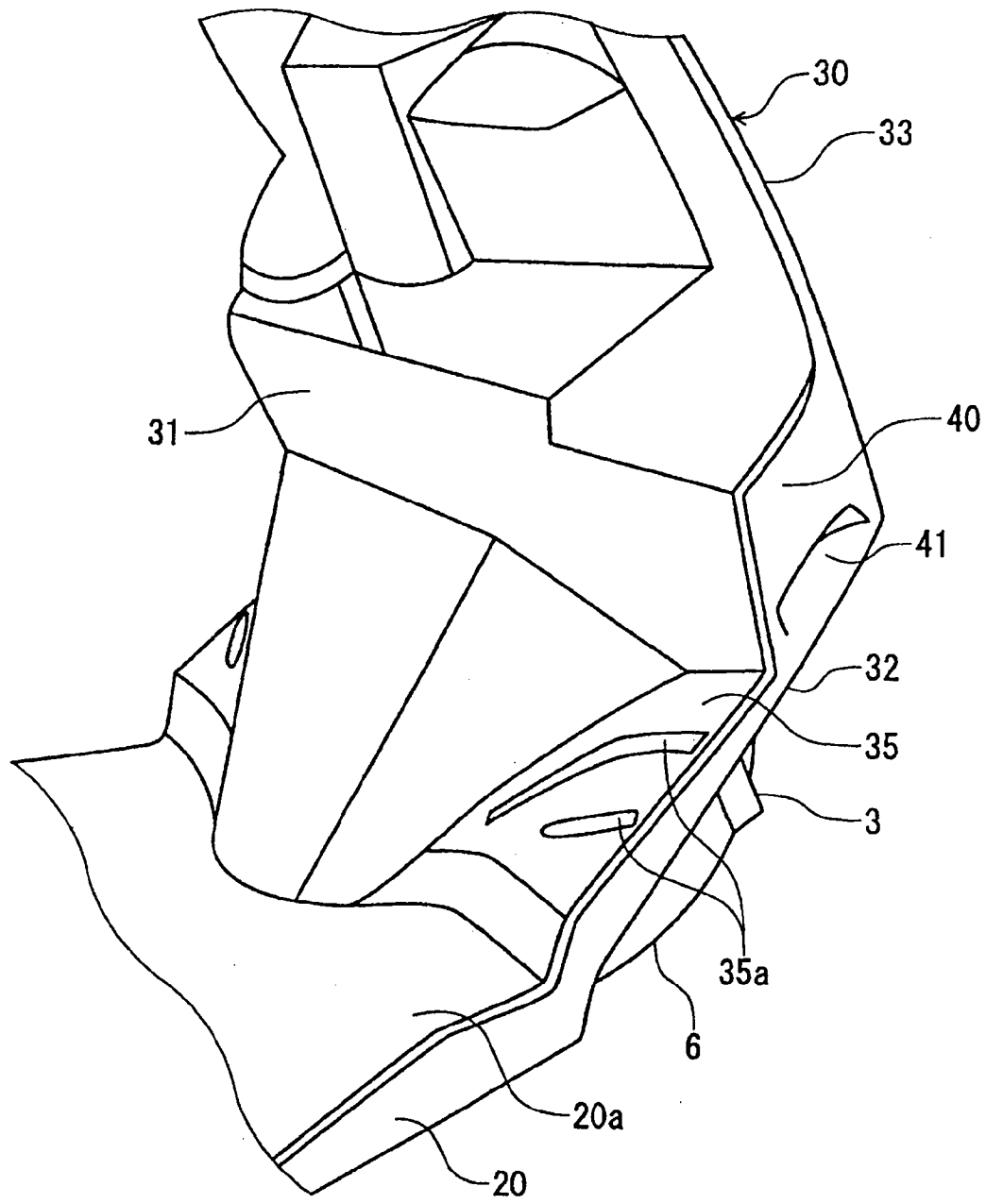


图 7

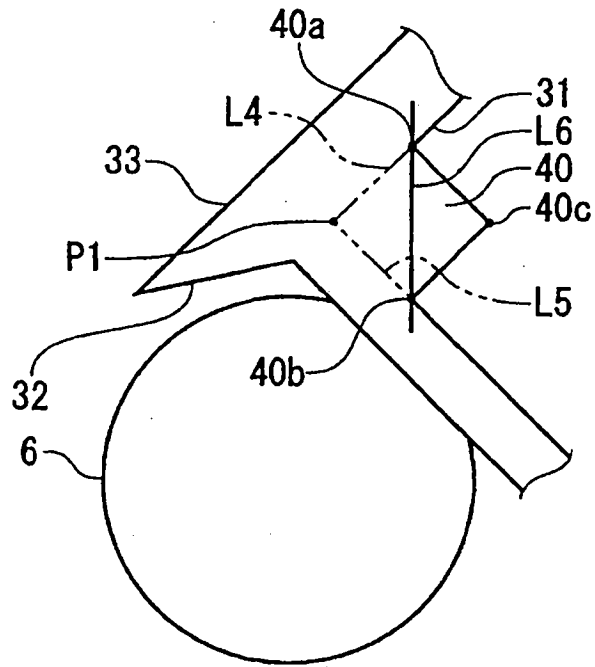


图 8

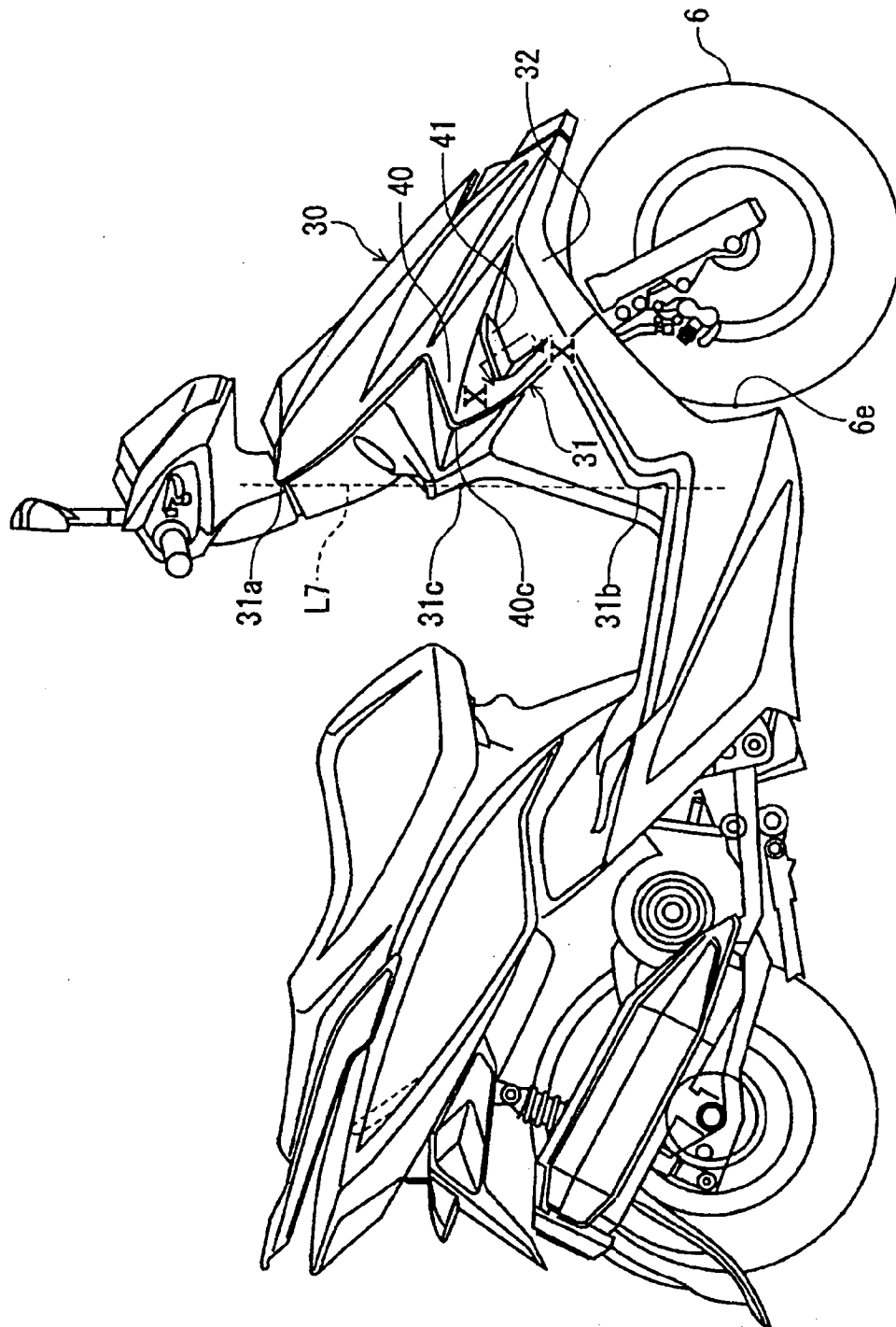


图9

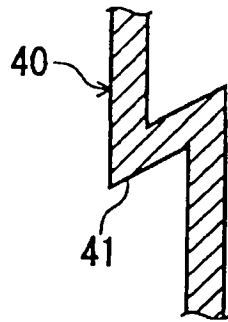


图 10

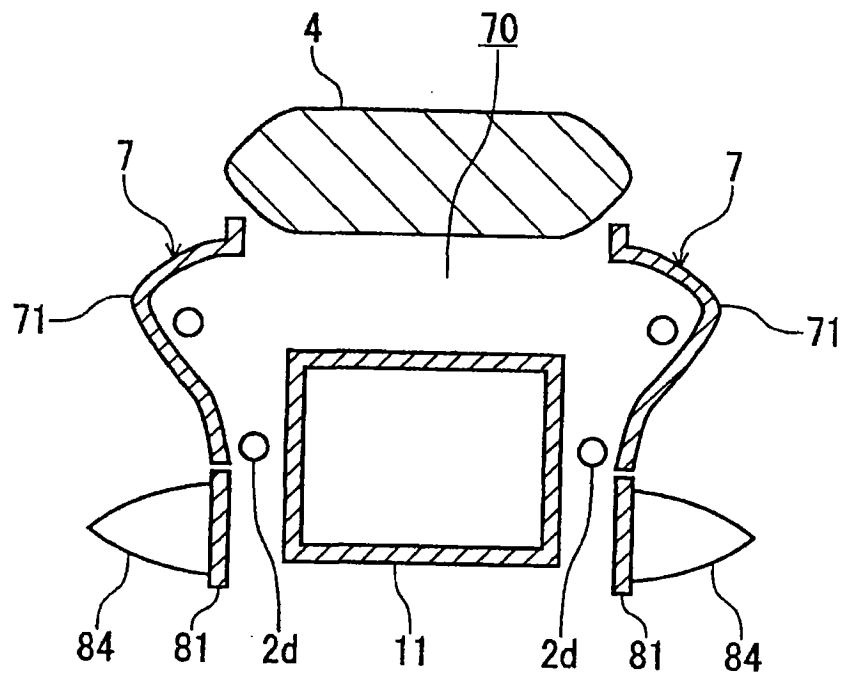


图 11

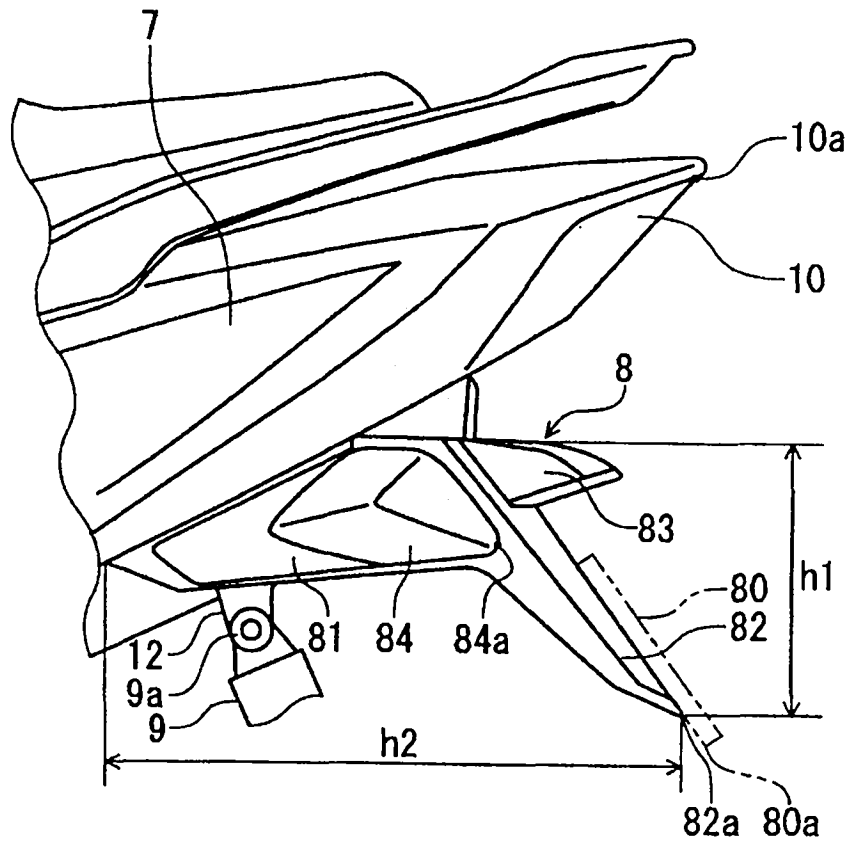


图 12

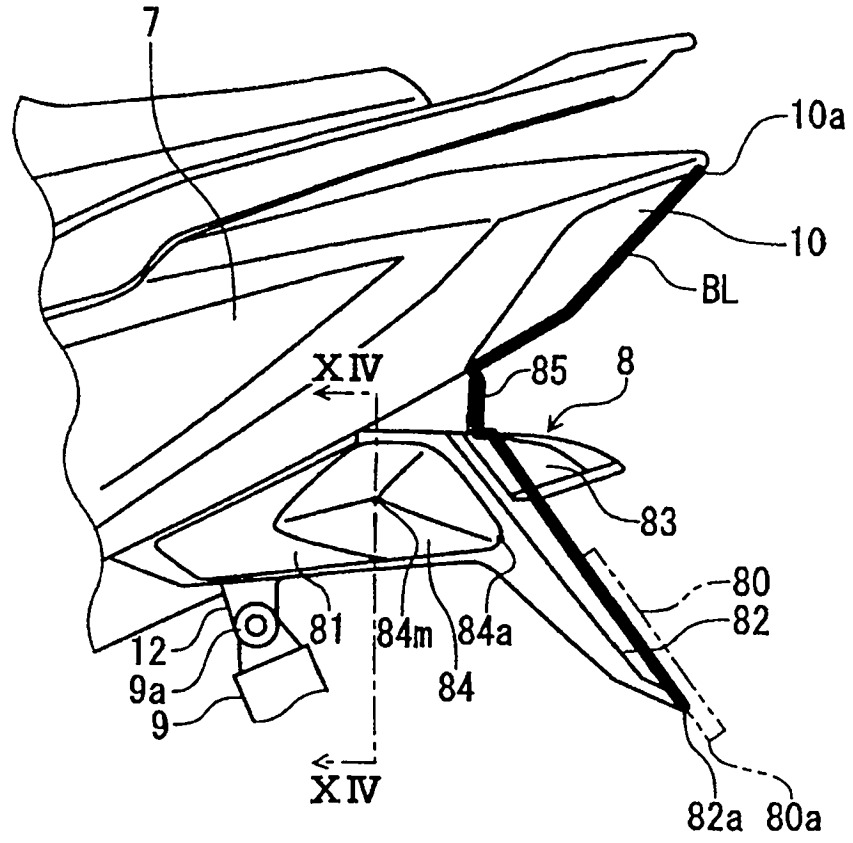


图 13

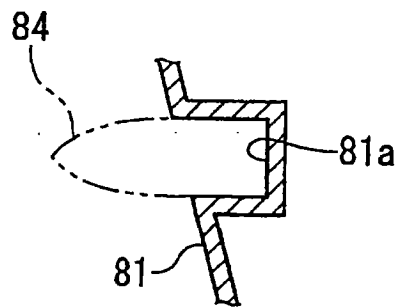


图 14

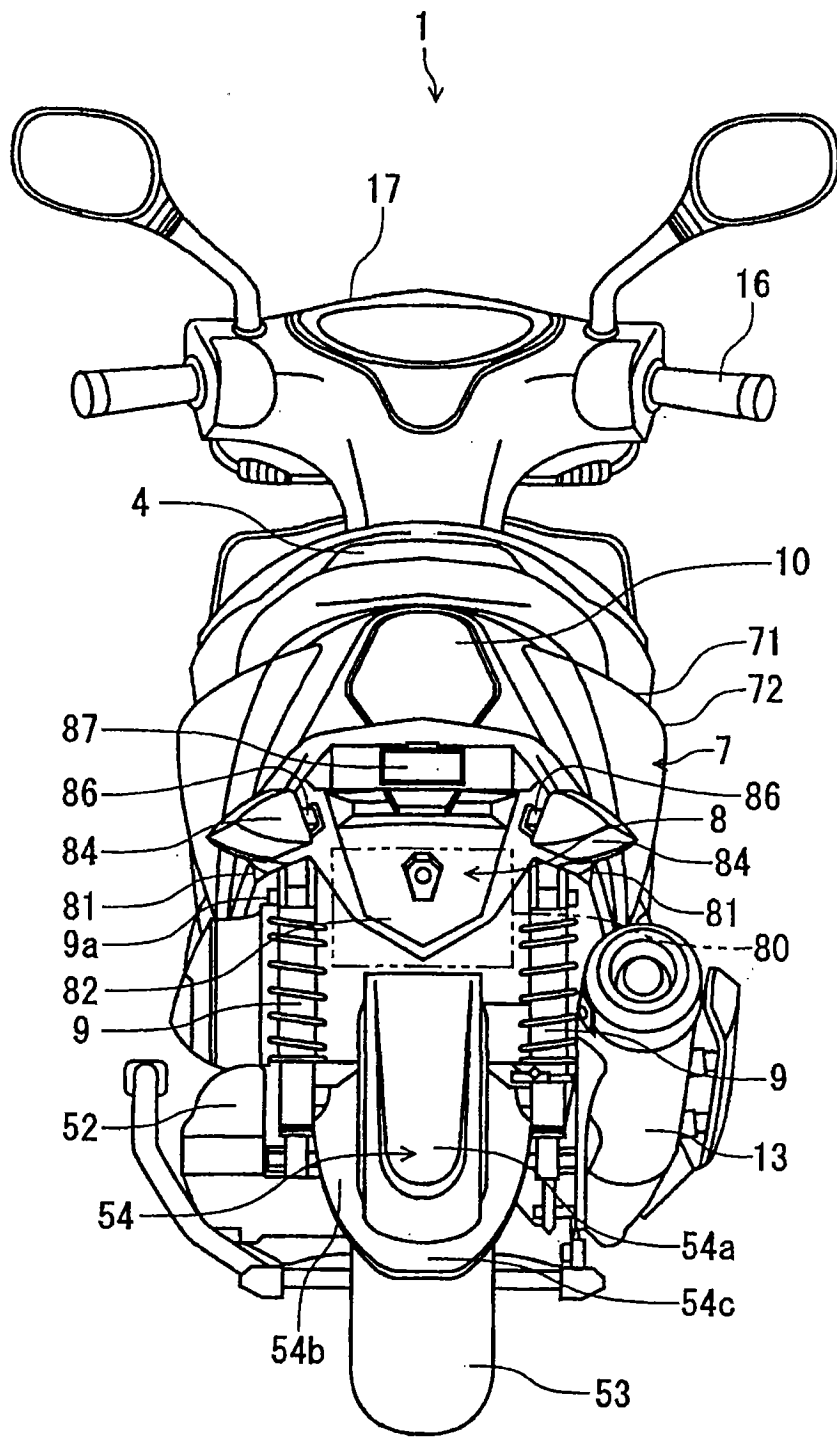


图 15

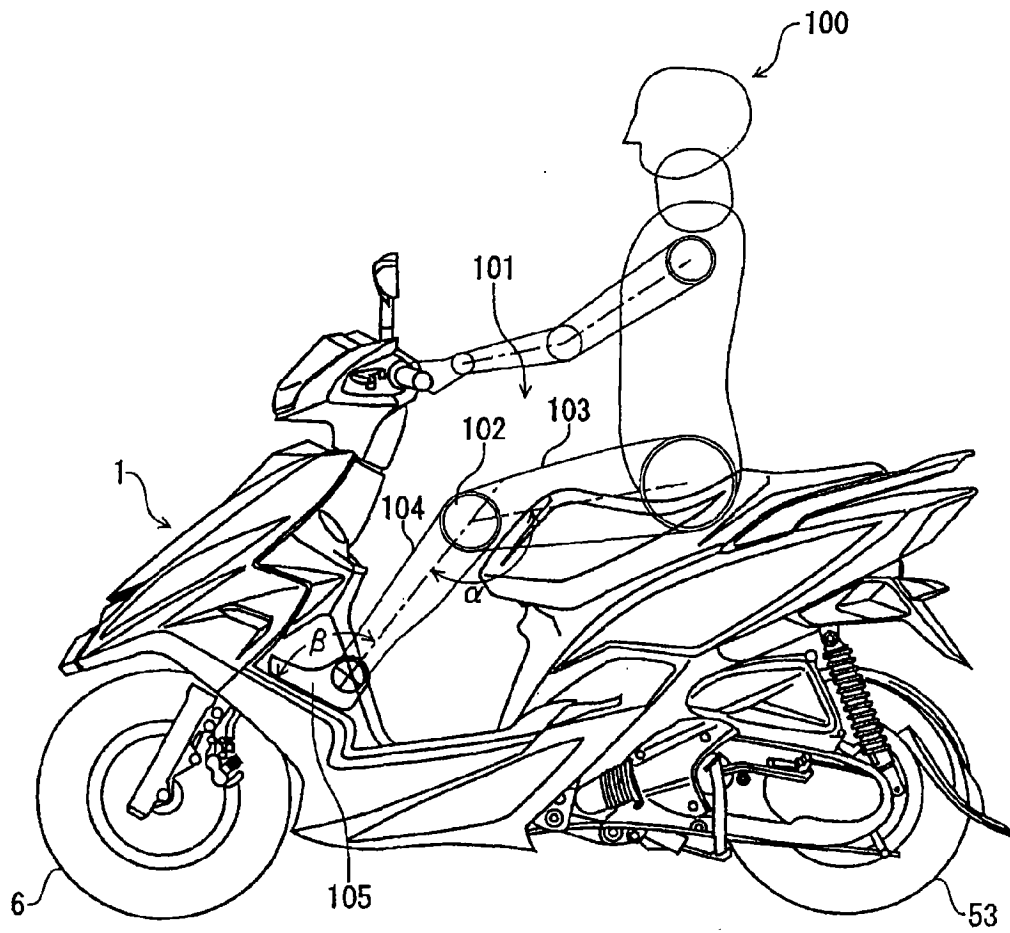


图 16

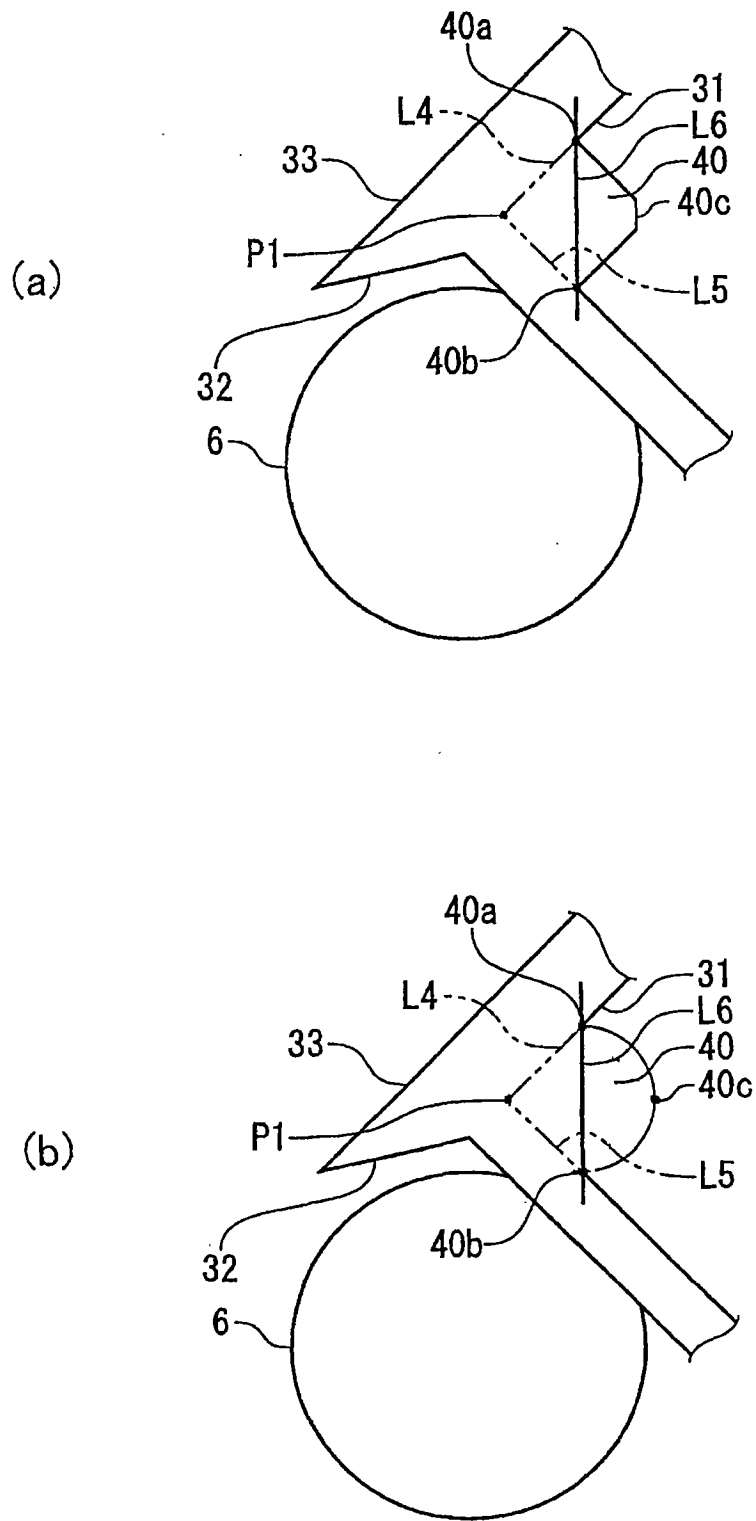


图 17

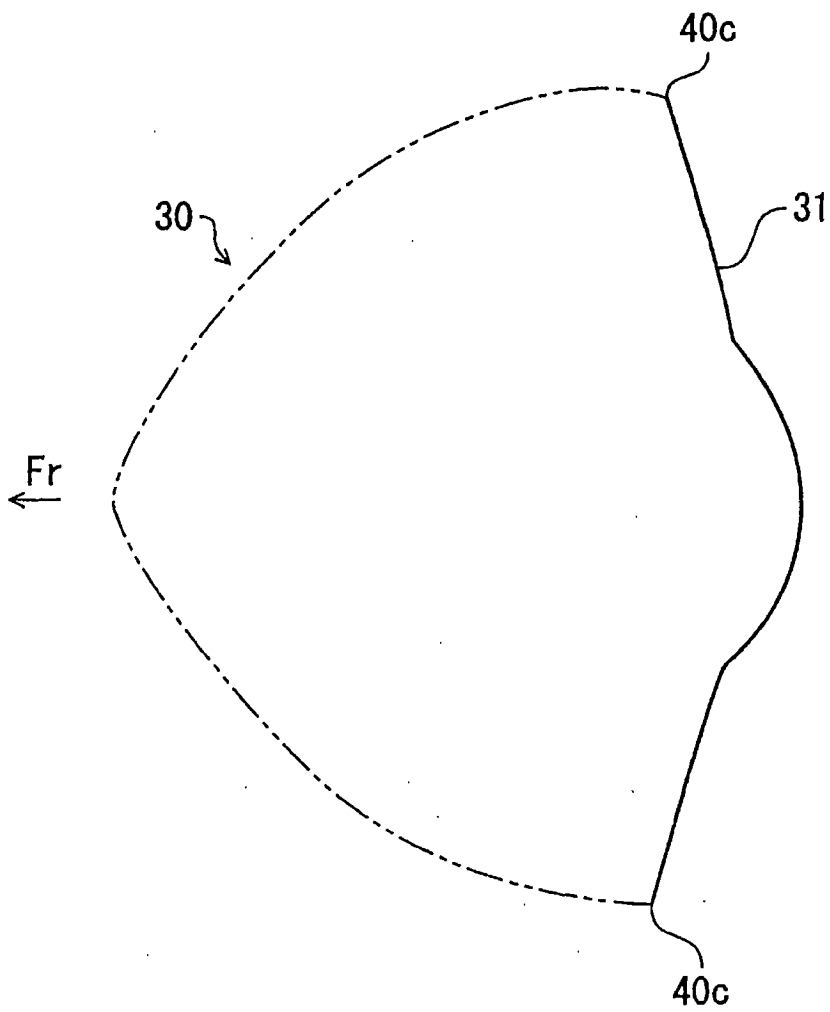


图 18

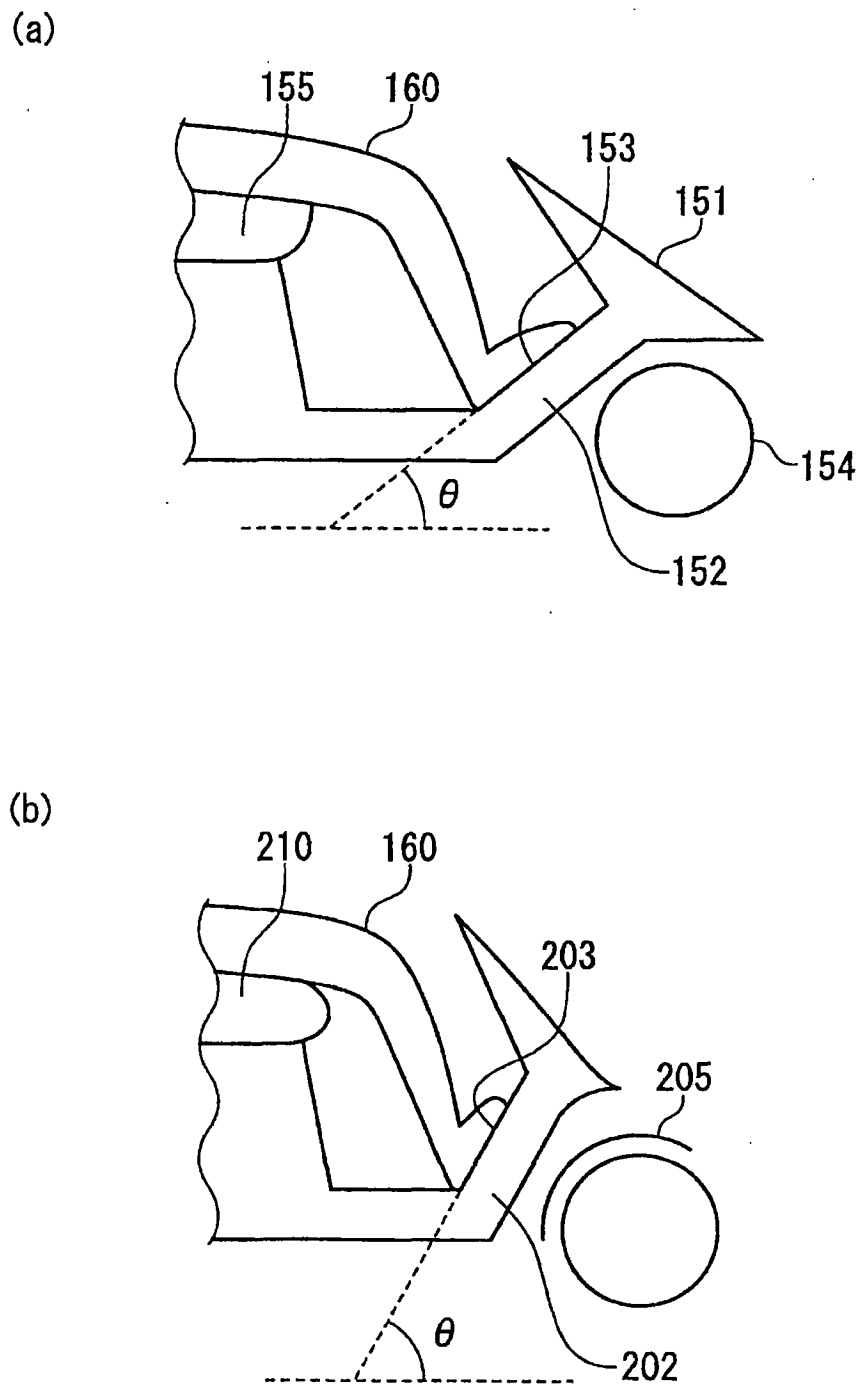


图 19