

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5858369号
(P5858369)

(45) 発行日 平成28年2月10日 (2016. 2. 10)

(24) 登録日 平成27年12月25日 (2015. 12. 25)

(51) Int. Cl.		F 1			
B 6 2 J	1/28	(2006. 01)	B 6 2 J	1/28	C
B 6 2 J	6/00	(2006. 01)	B 6 2 J	6/00	A

請求項の数 5 (全 10 頁)

(21) 出願番号	特願2014-7084 (P2014-7084)	(73) 特許権者	000005326
(22) 出願日	平成26年1月17日 (2014. 1. 17)		本田技研工業株式会社
(65) 公開番号	特開2015-134572 (P2015-134572A)		東京都港区南青山二丁目1番1号
(43) 公開日	平成27年7月27日 (2015. 7. 27)	(74) 代理人	100071870
審査請求日	平成26年11月26日 (2014. 11. 26)		弁理士 落合 健
		(74) 代理人	100097618
			弁理士 仁木 一明
		(74) 代理人	100152227
			弁理士 ▲ぬで▼島 慎二
		(72) 発明者	寺田 充
			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
		(72) 発明者	横村 光
			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

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】

前輪(WF)および操向ハンドル(12)を操向可能に支承するヘッドパイプ(13)、該ヘッドパイプ(13)から後下がり延びるメインフレーム(14)ならびに前記メインフレーム(14)から後上がり延びるシートレール(18)を有する車体フレーム(F)と、前記操向ハンドル(12)を操向操作する運転者が座る前席(25a)ならびに同乗者を載せるようにして前記前席(25a)の後方に配置される後席(25b)を有してタンDEM型に構成されるとともに前記シートレール(18)で支持される乗車用シート(25)と、前記後席(25b)の同乗者が握ることを可能として前記シートレール(18)に支持される左右一対のリヤグリップ(26)とを備える鞍乗り型車両において、前記リヤグリップ(26)の一部を構成して前記後席(25b)の左右両側で前後方向に延びるグリップ部(26b)が、車幅方向外方の外側壁(29)と、その外側壁(29)に車幅方向内方から対向する内側壁(30)とを有して下方に開いた逆U字形の横断面形状を有するように形成され、前記内側壁(30)の一部を前記外側壁(29)の下端よりも下方に延出して形成されるウインカ取付け壁部(31)に、外側方に突出する後ウインカ(32)が取付けられることを特徴とする鞍乗り型車両。

10

【請求項2】

前記リヤグリップ(26)が、前記乗車用シート(25)で上方から覆われるようにして前記シートレール(18)に支持される前側取付け部(26a)と、その前側取付け部(26a)の車幅方向外側端に連なって前記後席(25b)の側方を後方に延びる前記グ

20

リップ部(26b)と、該グリップ部(26b)の後端から車幅方向内方に延出されて前記シートレール(18)に支持される後側取付け部(26c)とを一体に有するように形成され、前記ウインカ取付け壁部(31)が、前後方向で前記後側取付け部(26c)に対応する位置で前記グリップ部(26b)に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】

前記後ウインカ(32)が、車両後方に向かって点滅発光する点灯部(33)と、前記ウインカ取付け壁部(31)に取付けられる取付け部(34)との間が、前記点灯部(33)よりも上下寸法を小さくして前記外側壁(29)の下方を通して車幅方向に延びるとともに柔軟性を有する支持腕部(35)で連結されて成り、前記点灯部(33)の上面(33a)が、前記後ウインカ(32)に対応する部分での前記グリップ部(26b)の下端よりも高くかつ前記グリップ部(26b)の上端よりも低い位置に配置されることを特徴とする請求項2に記載の鞍乗り型車両。

10

【請求項4】

前後方向で前記前側取付け部(26a)および前記後側取付け部(26c)の少なくとも一方に対応する位置で前記グリップ部(26b)に、該グリップ部(26b)よりも下方に延びる複数の荷掛けフック(39, 40, 41)が設けられることを特徴とする請求項2または3に記載の鞍乗り型車両。

【請求項5】

樹脂または軽合金から成る前記リヤグリップ(26)の前記前側取付け部(26a)および前記後側取付け部(26c)の少なくとも一方に、車体カバー(45)を取付けるためのカバー取付け部(42, 43, 44)が設けられることを特徴とする請求項2~4のいずれか1項に記載の鞍乗り型車両。

20

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、前輪および操向ハンドルを操向可能に支承するヘッドパイプ、該ヘッドパイプから後下がり延びるメインフレームならびに前記メインフレームから後上がり延びるシートレールを有する車体フレームと、前記操向ハンドルを操向操作する運転者が座る前席ならびに同乗者を載せるようにして前記前席の後方に配置される後席を有してタンデム型に構成されるとともに前記シートレールで支持される乗車用シートと、前記後席の同乗者が握ることを可能として前記シートレールに支持される左右一対のリヤグリップとを備える鞍乗り型車両に関する。

30

【背景技術】

【0002】

乗車用シートの後席に座った同乗者が握ることを可能とした左右一対のリヤグリップが、車体フレームがその後部に備えるシートレールに支持されるようにした自動二輪車が、特許文献1で知られている。

【先行技術文献】

【特許文献】

40

【0003】

【特許文献1】特許第4375715号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

ところで、自動二輪車のような鞍乗り型車両は、車両後方に向かって点滅発光して自動二輪車の旋回方向を表示する後ウインカを備えるのが一般的であり、上記特許文献1には、そのような後ウインカが開示されていないが、部品点数の増加や重量増加を回避して後ウインカを配設するにあたってリヤグリップに後ウインカを取付けることが考えられる。この場合、車幅方向に比較的長く構成される後ウインカが、車幅方向外方に大きく出っ張

50

ることは望ましくない。

【0005】

本発明は、かかる事情に鑑みてなされたものであり、車幅方向外方への出っ張りを抑えてリヤグリップに後ウインカを取付け得るようにした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】

上記目的を達成するために、本発明は、前輪および操向ハンドルを操向可能に支承するヘッドパイプ、該ヘッドパイプから後下がり延びるメインフレームならびに前記メインフレームから後上がり延びるシートレールを有する車体フレームと、前記操向ハンドルを操向操作する運転者が座る前席ならびに同乗者を載せるようにして前記前席の後方に配置される後席を有してタンデム型に構成されるとともに前記シートレールで支持される乗車用シートと、前記後席の同乗者が握ることを可能として前記シートレールに支持される左右一対のリヤグリップとを備える鞍乗り型車両において、前記リヤグリップの一部を構成して前記後席の左右両側で前後方向に延びるグリップ部が、車幅方向外方の外側壁と、その外側壁に車幅方向内方から対向する内側壁とを有して下方に開いた逆U字形の横断面形状を有するように形成され、前記内側壁の一部を前記外側壁の下端よりも下方に延出して形成されるウインカ取付け壁部に、外側方に突出する後ウインカが取付けられることを第1の特徴とする。

【0007】

また本発明は、第1の特徴の構成に加えて、前記リヤグリップが、前記乗車用シートで上方から覆われるようにして前記シートレールに支持される前側取付け部と、その前側取付け部の車幅方向外側端に連なって前記後席の側方を後方に延びる前記グリップ部と、該グリップ部の後端から車幅方向内方に延出されて前記シートレールに支持される後側取付け部とを一体に有するように形成され、前記ウインカ取付け壁部が、前後方向で前記後側取付け部に対応する位置で前記グリップ部に形成されることを第2の特徴とする。

【0008】

本発明は、第2の特徴の構成に加えて、前記後ウインカが、車両後方に向かって点滅発光する点灯部と、前記ウインカ取付け壁部に取付けられる取付け部との間が、前記点灯部よりも上下寸法を小さくして前記外側壁の下方を通して車幅方向に延びるとともに柔軟性を有する支持腕部で連結されて成り、前記点灯部の上面が、前記後ウインカに対応する部分での前記グリップ部の下端よりも高くかつ前記グリップ部の上端よりも低い位置に配置されることを第3の特徴とする。

【0009】

本発明は、第2または第3の特徴の構成に加えて、前後方向で前記前側取付け部および前記後側取付け部の少なくとも一方に対応する位置で前記グリップ部に、該グリップ部よりも下方に延びる複数の荷掛けフックが設けられることを第4の特徴とする。

【0010】

さらに本発明は、第2～第4の特徴の構成のいずれかに加えて、樹脂または軽合金から成る前記リヤグリップの前記前側取付け部および前記後側取付け部の少なくとも一方に、車体カバーを取付けるためのカバー取付け部が設けられることを第5の特徴とする。

【発明の効果】

【0011】

本発明の第1の特徴によれば、リヤグリップの一部を構成するグリップ部が、車幅方向外方の外側壁と、車幅方向内方の内側壁とを有して下方に開いた逆U字形の横断面形状を有するように形成され、内側壁の一部を下方に延出して形成されるウインカ取付け壁部に、外側方に突出する後ウインカが取付けられるので、部品点数の増加や重量増加を回避して後ウインカがリヤグリップに取付けられ、しかも車幅方向に比較的長く構成される後ウインカの車幅方向外方への出っ張りを抑えることができる。

【0012】

また本発明の第2の特徴によれば、グリップ部の後端から車幅方向内方に延出されてシートレールに支持される後側取付け部に対応する位置でグリップ部にウインカ取付け壁部が形成されるので、ウインカ取付け壁部の剛性を高くするとともに、車両の前後方向の後端部に後ウインカを配置するようにして後ウインカの後方からの視認性を高めることができる。

【0013】

本発明の第3の特徴によれば、後ウインカの車幅方向最外端の点灯部の上面が、その後ウインカに対応する部分でのグリップ部の下端よりも高くかつグリップ部の上端よりも低いので、グリップの上面を越えて車幅方向外方に張り出すようにして車体後部に積まれる可能性がある荷物が後方から見たときに点灯部と重なることがないようにして良好な視認性を確保することができるとともに、荷物と重ならない範囲で点灯部を極力上方に配置することができる。

10

【0014】

本発明の第4の特徴によれば、グリップ部に設けられる複数の荷掛けフックが、前後方向で前側取付け部および後側取付け部の少なくとも一方に対応する位置に配置されるので、リヤグリップのうち後席に座った同乗者が握る可能性が低い位置に荷掛けフックを配置してリヤグリップを握り易くするとともに、荷掛けフックにバンドを介して伝達される荷物の荷重を前側取付け部および後側取付け部の少なくとも一方の近くで受けるようにして強度上有利である。

【0015】

20

さらに本発明の第5の特徴によれば、前側取付け部および後側取付け部の少なくとも一方に設けられるカバー取付け部に車体カバーが取付けられるので、カバー取付け部が車体フレームに設けられる場合に比べると、リヤグリップが樹脂または軽合金から成るので軽量化を図ることができ、またリヤグリップを型成形する場合には、製作工数も削減することができる。

【図面の簡単な説明】

【0016】

【図1】自動二輪車の側面図である。

【図2】図1の2矢示部拡大図である。

【図3】図2の3-3線断面図である。

30

【図4】図2の4矢視平面図である。

【図5】乗車用シートを外した状態での図に対応した平面図である。

【発明を実施するための形態】

【0017】

以下、本発明の実施の形態を添付の図1～図5を参照しながら説明する。なお以下の説明で前後、上下および左右の各方向は自動二輪車に搭乗した乗員から見た方向を言うものとする。

【0018】

先ず図1において、この鞍乗り型車両は、不整地走行も可能な所謂オン・オフ走行用自動二輪車であり、その車体フレームFは、前輪WFを軸支するフロントフォーク11およびバー状の操向ハンドル12を操向可能に支承するヘッドパイプ13と、該ヘッドパイプ13から後下がり延びるメインフレーム14と、そのメインフレーム14よりも急角度で前記ヘッドパイプ13から後下がり延びるダウンフレーム15と、該ダウンフレーム15の下端部に連設されて後方に延びる左右一対のロアフレーム16と、前記メインフレーム14の後端部に左右の上端部が接合されて下方に延びるとともに前記両ロアフレーム16の後端部が下端部に連設される左右一対のピボットフレーム17と、前記メインフレーム14から後上がり延びる左右一対のシートレール18と、前記両ピボットフレーム17の上下方向中間部および前記両シートレール18の後部間を連結する左右一対のサブフレーム19とを備え、前記ロアフレーム16および前記ピボットフレーム17は一体に連なって形成される。

40

50

【 0 0 1 9 】

前記メインフレーム 1 4、前記ダウンフレーム 1 5、前記ロアフレーム 1 6 および前記ピボットフレーム 1 7 で囲まれる空間には、車体フレーム F に支持されるエンジン E が配設される。前記ピボットフレーム 1 7 の下部に設けられるブラケット 2 0 には、後輪 W R を後端部で軸支するスイングアーム 2 1 の前端部が上下揺動可能に支承されており、前記スイングアーム 2 1 の前部と、前記メインフレーム 1 4 の後端部間にはリヤクッション 2 3 が設けられる。

【 0 0 2 0 】

また前記エンジン E の上方で前記メインフレーム 1 4 上には燃料タンク 2 4 が設けられ、その燃料タンク 2 4 の後方に、前記操向ハンドル 1 2 を操向操作する運転者が座る前席 2 5 a ならびに同乗者を載せるようにして前記前席 2 5 a の後方に配置される後席 2 5 b を有してタンデム型に構成される乗車用シート 2 5 が配置され、この乗車用シート 2 5 も前記シートレール 1 8 で支持される。

10

【 0 0 2 1 】

また前記シートレール 1 8 には、前記後席 2 5 b の同乗者が握ることを可能とした左右一対のリヤグリップ 2 6 , 2 6 が支持される。

【 0 0 2 2 】

左右一対のリヤグリップ 2 6 , 2 6 は、樹脂または軽合金から成るものであり、基本的には同一の構成を有して左右対称に形成されるものであり、以下、一方のリヤグリップ 2 6 についてのみ説明し、他方のリヤグリップ 2 6 についてはその主要部に同一の参照符号を付して図示するのみとする。

20

【 0 0 2 3 】

図 2 ~ 図 5 を併せて参照して、前記リヤグリップ 2 6 は、前記乗車用シート 2 5 で上方から覆われるようにして前記シートレール 1 8 に支持される前側取付け部 2 6 a と、その前側取付け部 2 6 a の車幅方向外側端に連なって前記後席 2 5 b の側方を後方に延びるグリップ部 2 6 b と、該グリップ部 2 6 b の後端から車幅方向内方に延出されて前記シートレール 1 8 に支持される後側取付け部 2 6 c とを一体に有するように形成される。

【 0 0 2 4 】

前記前側取付け部 2 6 a は、前記シートレール 1 8 の前後方向中間部を上方から覆うように形成されており、この前側取付け部 2 6 a の下部に一体に形成された取付け板部 4 8 がボルト 4 7 で前記シートレール 1 8 に固定される。また前記後側取付け部 2 6 c の前部は、左右一対のシートレール 1 8 の後端部を結ぶクロスメンバ 2 7 にボルト 2 8 で締結されており、前記後側取付け部 2 6 c は、その後部が前記シートレール 1 8 よりも後方に張り出すように形成される。

30

【 0 0 2 5 】

前記リヤグリップ 2 6 の一部を構成しつつ前記後席 2 5 b の側方で前後方向に延びるグリップ部 2 6 b は、車幅方向外方の外側壁 2 9 と、その外側壁 2 9 に車幅方向内方から対向する内側壁 3 0 とを有して下方に開いた逆 U 字形の横断面形状を有するように形成され、前記内側壁 3 0 の一部を前記外側壁 2 9 の下端よりも下方に延出して形成されるウインカ取付け壁部 3 1 に、外側方に突出する後ウインカ 3 2 が取付けられる。しかも前記ウインカ取付け壁部 3 1 は、前後方向で前記後側取付け部 2 6 c に対応する位置で前記グリップ部 2 6 b に形成される。

40

【 0 0 2 6 】

前記後ウインカ 3 2 は、車両後方に向かって点滅発光する点灯部 3 3 と、前記ウインカ取付け壁部 3 1 に取付けられる取付け部 3 4 との間が、前記点灯部 3 3 よりも上下寸法を小さくして前記外側壁 2 9 の下方を通して車幅方向に延びるとともに柔軟性を有する支持腕部 3 5 で連結されて成る。

【 0 0 2 7 】

前記取付け部 3 4 は、段付きボルト 3 6 が埋設されて前記ウインカ取付け部 3 1 を貫通するものであり、前記段付きボルト 3 6 および前記ウインカ取付け壁部 3 1 の内面に当接

50

するワッシャ 37 に当接、係合するようにナット 38 を前記ワッシャ 37 からの前記段付きボルト 36 の突出部に螺合して締めつけることで、前記取付け部 34 が前記ウインカ取付け壁部 31 に取付けられる。

【0028】

また前記点灯部 33 の上面 33a は、前記後ウインカ 32 に対応する部分での前記グリップ部 26b の下端よりも高くかつ前記グリップ部 26b の上端よりも低い位置に配置される。すなわち前記後ウインカ 32 に対応する部分での前記グリップ部 26b の下端を通る水平線 La よりも前記点灯部 33 の上面 33a が高い位置にあり、前記後ウインカ 32 に対応する部分での前記グリップ部 26b の上端を通る水平線 Lb よりも前記点灯部 33 の上面 33a が低い位置にある。

10

【0029】

前後方向で前記前側取付け部 26a および前記後側取付け部 26c の少なくとも一方に対応する位置で前記グリップ部 26b に、該グリップ部 26b よりも下方に延びる複数の荷掛けフックが設けられるものであり、この実施の形態では、前後方向で前記前側取付け部 26a に対応する位置で前記グリップ部 26b に 1 本の荷掛けフック 39 が設けられ、また前後方向で前記後側取付け部 26c に対応する位置で前記グリップ部 26b に前後に分かれた 2 本の荷掛けフック 40, 41 が設けられる。

【0030】

前記リヤグリップ 26 の前記前側取付け部 26a および前記後側取付け部 26c の少なくとも一方に、車体カバーであるリヤカウル 45 を付けるためのカバー取付け部が設けられるものであり、この実施の形態では、前記前側取付け部 26a の 1 箇所にカバー取付け部 42 が設けられ、前記後側取付け部 26c の前後に分かれた 2 箇所にカバー取付け部 43, 44 が設けられる。

20

【0031】

前記リヤカウル 45 は、左右一対の前記後側取付け部 26c を覆って前記乗車用シート 25 の後方に配置される荷台形成部 45a と、その荷台形成部 45a の左右両側前部から前記乗車用シート 25 の後席 25b の側方を通して前方に延出する左右一対の延出部 45b, 45b を有しており、延出部 45b, 45b の先端部が前記カバー取付け部 42 に取付けられ、前記荷台形成部 45a がカバー取付け部 43, 44 に取付けられる。

【0032】

前記リヤカウル 45 は、前記乗車用シート 25 の後席 25b の下方に配置されるバッテリー収容部 45c を一体に有しており、このバッテリー収容部 45c にバッテリー 46 が収容される。

30

【0033】

次にこの実施の形態の作用について説明すると、タンデム型の乗車用シート 25 の後席 25b に座った同乗者が握ることを可能としたリヤグリップ 26 がシートレール 18 に支持されており、このリヤグリップ 26 の一部を構成して前記後席 25b の側方を前後方向に延びるグリップ部 26b が、車幅方向外方の外側壁 29 と、その外側壁 29 に車幅方向内方から対向する内側壁 30 とを有して下方に開いた逆 U 字形の横断面形状を有するように形成され、前記内側壁 30 の一部を前記外側壁 29 の下端よりも下方に延出して形成されるウインカ取付け壁部 31 に、外側方に突出する後ウインカ 32 が取付けられるので、部品点数の増加や重量増加を回避して後ウインカ 32 がリヤグリップ 26 に取付けられ、しかも車幅方向に比較的長く構成される後ウインカ 32 の車幅方向外方への出っ張りを抑えることができる。

40

【0034】

また前記リヤグリップ 26 が、乗車用シート 25 で上方から覆われるようにして前記シートレール 18 に支持される前側取付け部 26a と、その前側取付け部 26a の車幅方向外側端に連なって前記後席 25b の側方を後方に延びる前記グリップ部 26b と、該グリップ部 26b の後端から車幅方向内方に延出されて前記シートレール 18 に支持される後側取付け部 26c とを一体に有するように形成され、前記ウインカ取付け壁部 31 が、前

50

後方向で前記後側取付け部 2 6 c に対応する位置で前記グリップ部 2 6 b に形成されるので、ウインカ取付け壁部 3 1 の剛性を高くするとともに、車両の前後方向の後端部に後ウインカ 3 2 を配置するようにして後ウインカ 3 2 の後方からの視認性を高めることができる。

【 0 0 3 5 】

また前記後ウインカ 3 2 が、車両後方に向かって点滅発光する点灯部 3 3 と、前記ウインカ取付け壁部 3 1 に取付けられる取付け部 3 4 との間が、前記点灯部 3 3 よりも上下寸法を小さくして前記外側壁 2 9 の下方を通して車幅方向に延びるとともに柔軟性を有する支持腕部 3 5 で連結されて成り、前記点灯部 3 3 の上面 3 3 a が、前記後ウインカ 3 2 に対応する部分での前記グリップ部 2 6 b の下端よりも高くかつ前記グリップ部 2 6 b の上端よりも低い位置に配置されるので、グリップ 2 6 の上面を越えて車幅方向外方に張り出すようにして車体後部に積まれる可能性がある荷物が後方から見たときに点灯部 3 3 と重なることがないようにして良好な視認性を確保することができるとともに、荷物と重ならない範囲で点灯部 3 3 を極力上方に配置することができる。

10

【 0 0 3 6 】

また前後方向で前記前側取付け部 2 6 a および前記後側取付け部 2 6 c の少なくとも一方（この実施の形態では両方）に対応する位置で前記グリップ部 2 6 b に、該グリップ部 2 6 b よりも下方に延びる複数の荷掛けフック 3 9 , 4 0 , 4 1 が設けられるので、リヤグリップ 2 6 のうち後席 2 5 b に座った同乗者が握る可能性が低い位置に荷掛けフック 3 9 , 4 0 , 4 1 を配置してリヤグリップ 2 6 を握り易くするとともに、荷掛けフック 3 9 ~ 4 1 にバンドを介して伝達される荷物の荷重を前側取付け部 2 6 a および後側取付け部 2 6 c の少なくとも一方の近くで受けるようにして強度上有利である。

20

【 0 0 3 7 】

さらに樹脂または軽合金から成る前記リヤグリップ 2 6 の前記前側取付け部 2 6 a および前記後側取付け部 2 6 c の少なくとも一方（この実施の形態では両方）に、リヤカウル 4 5 を取付けるためのカバー取付け部 4 2 , 4 3 , 4 4 が設けられており、カバー取付け部が車体フレーム F に設けられる場合に比べると、リヤグリップ 2 6 が樹脂または軽合金から成るので軽量化を図ることができ、またリヤグリップ 2 6 を型成形する場合には、製作工数も削減することができる。

30

【 0 0 3 8 】

以上、本発明の実施の形態について説明したが、本発明は上記実施の形態に限定されるものではなく、特許請求の範囲に記載された本発明を逸脱することなく種々の設計変更を行うことが可能である。

【符号の説明】

【 0 0 3 9 】

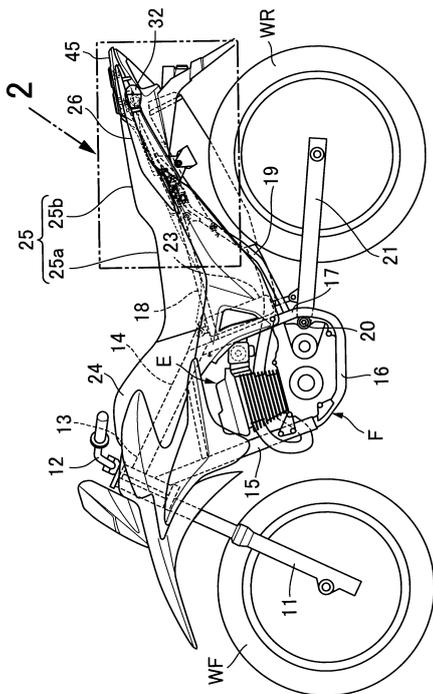
- 1 2 . . . 操向ハンドル
- 1 3 . . . ヘッドパイプ
- 1 4 . . . メインフレーム
- 1 8 . . . シートレール
- 2 5 . . . 乗車用シート
- 2 5 a . . . 前席
- 2 5 b . . . 後席
- 2 6 . . . リヤグリップ
- 2 6 a . . . 前側取付け部
- 2 6 b . . . グリップ部
- 2 6 c . . . 後側取付け部
- 2 9 . . . 外側壁
- 3 0 . . . 内側壁
- 3 1 . . . ウインカ取付け壁部
- 3 2 . . . 後ウインカ

40

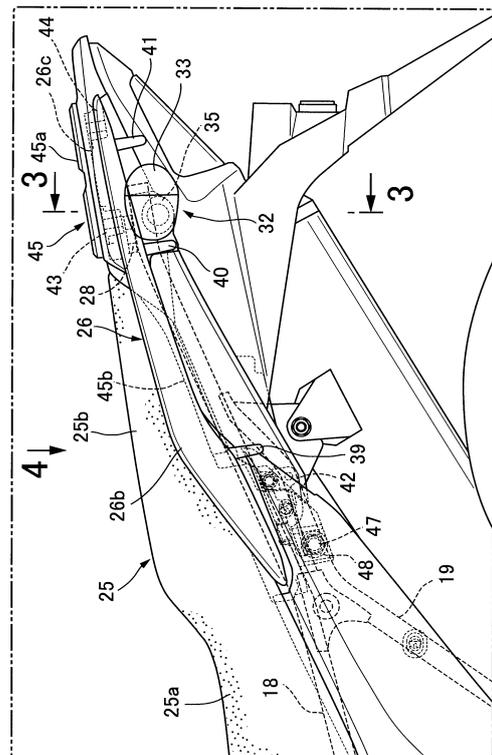
50

- 3 3 . . . 点灯部
- 3 3 a . . . 点灯部の上面
- 3 4 . . . 取付け部
- 3 5 . . . 支持腕部
- 3 9 , 4 0 , 4 1 . . . 荷掛けフック
- 4 2 , 4 3 , 4 4 . . . カバー取付け部
- 4 5 . . . 車体カバーであるリヤカウル
- F . . . 車体フレーム
- W F . . . 前輪

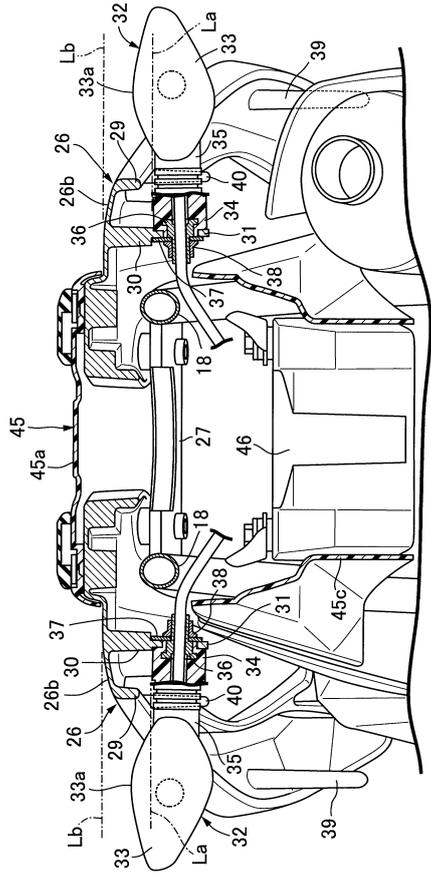
【 図 1 】



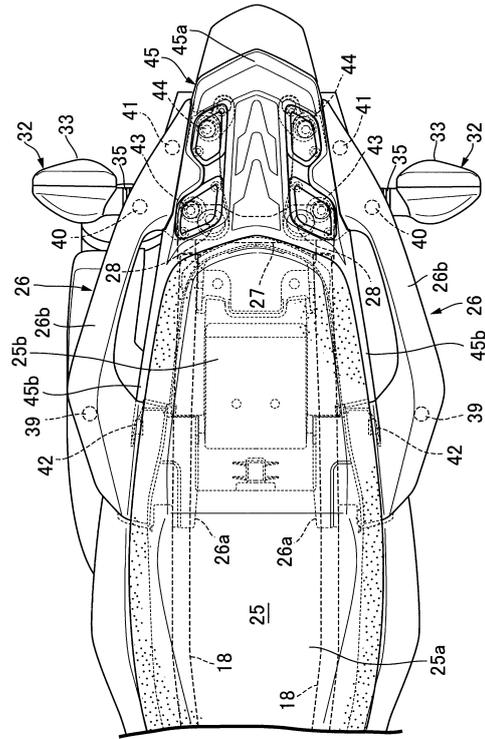
【 図 2 】



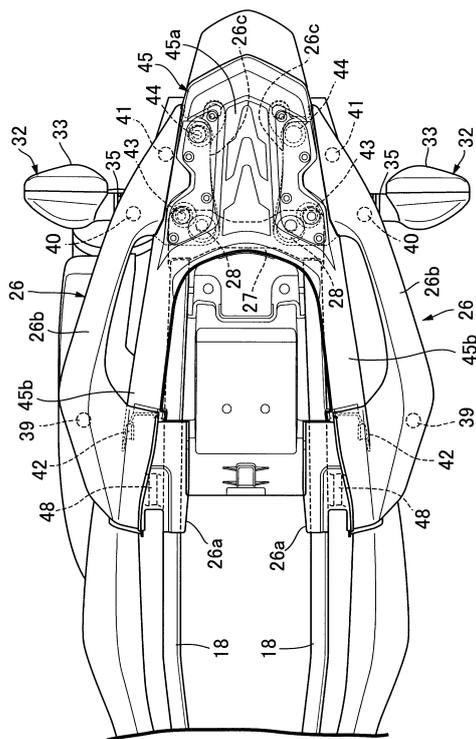
【 図 3 】



【 図 4 】



【 図 5 】



フロントページの続き

審査官 鈴木 敏史

- (56)参考文献 特開2011-156915(JP,A)
特開2010-52578(JP,A)
特開平10-181652(JP,A)
特開昭61-268575(JP,A)
特開昭59-109478(JP,A)
実開昭58-54986(JP,U)
特開昭56-149229(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B62J 1/28

B62J 6/00