



# (12) 发明专利

(10) 授权公告号 CN 105584566 B

(45) 授权公告日 2021.09.24

(21) 申请号 201410578531.9

(22) 申请日 2014.10.24

(65) 同一申请的已公布的文献号  
申请公布号 CN 105584566 A

(43) 申请公布日 2016.05.18

(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 谢金育 许文卿

(74) 专利代理机构 北京市中咨律师事务所  
11247  
代理人 张鲁滨 吴鹏

(51) Int. Cl.

B62J 6/026 (2020.01)

B62J 35/00 (2006.01)

B62J 37/00 (2006.01)

(56) 对比文件

JP 特开平5-92780 A, 1993.04.16

JP 特开平5-198202 A, 1993.08.06

CN 101811536 A, 2010.08.25

CN 101301914 A, 2008.11.12

审查员 陈健

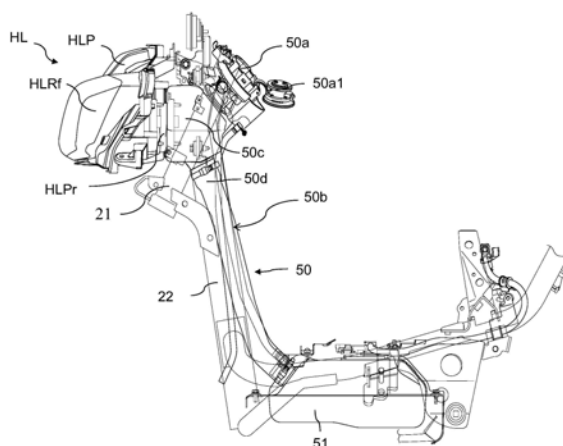
权利要求书1页 说明书11页 附图7页

(54) 发明名称

速克达型车辆

(57) 摘要

本发明的速克达型车辆包含：车体外壳；头灯单元，其布置于前部车体外壳部的前部；及供油部。头灯单元包含：反射头灯，其包括布置于较头管更右侧或左侧的一方的第1光源及第1反射器；及投射头灯，其包括布置于较头管更右侧或左侧的另一方的第2光源、第2反射器、及布置于第2光源前方且具有朝向车辆前方呈凸状的形状的透镜，且于侧视时，以其一部分与反射头灯重叠的方式布置。于俯视时反射头灯的后端位于较投射头灯的后端更前方。供油部包括：供油开口部，其布置于前部车体外壳部的后部，且布置于较头管更右侧或左侧的所述一方；及供油通路，其于前部车体外壳部的内侧布置于所述一方，且将供油开口部与燃料箱连接。



1. 一种速克达型车辆,其包含:

车体框架,其包括头管;

前轮,其被所述头管支持为可转动;

座部,其位于较所述头管更后方;

动力单元,其被所述车体框架支持,于车辆侧视时位于所述座部的下方;

车体外壳,其包括配置于较所述座部更前方且更下方的置脚部、从所述置脚部的前端朝上方延伸且覆盖所述头管的前部车体外壳部、及从所述置脚部的后端朝后方延伸且覆盖所述座部的下方的空间的后部车体外壳部;

头灯单元,其配置于所述前部车体外壳部的前部;

燃料箱,其配置于所述置脚部的下方;及

供油部,其向所述燃料箱供给燃料;且

所述头灯单元包含:反射头灯,其包括配置于较所述头管更右侧或左侧的一方的第1光源、及反射来自所述第1光源的光的第1反射器;及投射头灯,其包括配置于较所述头管更右侧或左侧的另一方的第2光源、反射来自所述第2光源的光的第2反射器、及配置于所述第2光源的前方且具有朝向车辆前方呈凸状的形状的透镜,且于侧视时,以其一部分与所述反射头灯重叠的方式配置;且所述头灯单元于俯视时,所述反射头灯的后端是位于较所述投射头灯的后端更前方,

所述供油部包括:供油开口部,其配置于所述前部车体外壳部的后部,且配置于较所述头管更右侧或左侧的所述一方;及供油通路,其于所述前部车体外壳部的内侧配置于所述一方,且将所述供油开口部与所述燃料箱连接,

于侧视时,所述供油部配置成至少一部分在车辆前后方向上与所述头管重叠,且至少一部分于车辆上下方向上位于通过所述头灯单元的上端的水平线与通过所述头灯单元的下端的水平线之间,

于前视时,所述供油部是至少一部分与所述反射头灯重叠,

于前视时,所述反射头灯的所述第1反射器的至少一部分与所述头管的中心线重叠,且所述投射头灯的所述第2反射器的至少一部分与所述反射头灯的所述第1反射器重叠。

2. 根据权利要求1所述的速克达型车辆,其中所述供油通路包括副油箱及供油管,所述供油管插入到配置于所述供油开口部的下方的副油箱内,且于侧视时,所述头灯单元配置成在车辆上下方向上与所述副油箱的至少一部分重叠,且于车辆前后方向上与所述副油箱的至少一部分重叠。

## 速克达型车辆

### 技术领域

[0001] 本发明涉及一种速克达型车辆,尤其涉及一种速克达型车辆的头灯及供油通路的配置。

### 背景技术

[0002] 先前,已知有速克达型车辆。

[0003] 于下述专利文献1中,揭示有一种具备头灯单元的速克达型车辆。专利文献1的头灯单元包括反射头灯及投射头灯,反射头灯利用反射器使光源发出的光朝前方反射,投射头灯于前表面具有朝向前方呈凸状的半球状的弯曲面的玻璃制的透镜,使光源所发出的光经反射器朝前方反射而透过透镜。而且,于专利文献1中,头灯单元是构成为在头管的前方将投射头灯与反射头灯上下方向排列地配置。

[0004] 于下述专利文献2中,揭示有一种设有用于补给燃料的供油部的速克达型车辆。所述专利文献2的速克达型车辆是在覆盖头管的前部车体外壳部配置供油部的供油口。

[0005] 专利文献1:日本专利特开2013-112295公报

[0006] 专利文献2:日本专利特开2010-215214公报

### 发明内容

[0007] [发明所欲解决的问题]

[0008] 速克达型车辆包含:车辆前部,其包括覆盖头管周围的前部车体外壳部及头灯;车辆后部,其包括覆盖座部的下方的空间的后部车体外壳部及驱动后轮的动力单元;及置脚部,其于车辆前后方向上位于车辆前部与车辆后部之间;且于车辆侧视时,在车辆前部的后方且车辆后部的前方的置脚部的上方形成有于左右方向上开放的置脚空间。而且,于具有此种结构的速克达型车辆中,较佳为于车辆前部及车辆后部分别确保其等的重量平衡。

[0009] 投射头灯因具有玻璃制的透镜,故而与反射头灯相比具有重量较大的特征。因此,所述专利文献1的速克达型车辆通过于头管的前方将反射头灯与投射头灯上下方向排列地配置,以确保车辆前部的车辆左右方向的重量平衡。

[0010] 然而,由于投射头灯在前表面具有透镜,故而于结构上与反射头灯相比具有前后方向较长的特征,且于所述专利文献1所揭示的头灯单元中,反射头灯与投射头灯是在头管的前方以上下方向排列的方式被配置,且为了不与一对前轮支持构件的旋动范围干涉,2个头灯之中位于下方的前后方向较长的投射头灯的后端是位于上方的反射头灯的后端更前方。因此,使得所述专利文献1的速克达型车辆于车辆前部在上下方向及前后方向的两者大型化。

[0011] 而且,于所述专利文献1的速克达型车辆中,供油部的供油开口部是位于座部的下方。因此,于进行供油作业的情形时,骑乘者或同乘者必须从车辆下来后移动到车辆后方,打开座部而接触供油部的供油开口部。因此,存在供油作业的便利性较低的问题。另一方面,于所述专利文献2的速克达型车辆中,是在覆盖头管的前部车体外壳部配置供油部的供

油开口部。因此,于专利文献2的速克达型车辆中,于进行供油作业的情形时,骑乘者从车辆下来后便可立即接触供油部的供油开口部,故而可提升供油作业的便利性。因此,于专利文献1的于头管的前方将反射头灯与投射头灯上下方向排列地配置在的速克达型车辆中,欲提升供油作业的便利性的情形时,考虑在专利文献1的速克达型车辆中,采用在专利文献2的覆盖头管的前部车体外壳部配置供油部的供油开口部的结构。

[0012] 然而,所述专利文献2的速克达型车辆是在车辆前部配置燃料箱的供油开口部,且将供油开口部与配置于置脚部下方的燃料箱连接的供油通路也配置于车辆前部,故而车辆前部于车辆前后方向容易大型化。

[0013] 因此,于所述专利文献1的速克达型车辆中,如所述专利文献2般在覆盖头管的前部车体外壳部配置供油部的供油开口部的情形时,有招致车辆前部进一步大型化之虞。

[0014] 本发明是鉴于此种状况研究而成者,其目的在于提供一种速克达型车辆,于头灯单元包括反射头灯及投射头灯,一方面可抑制车辆前部的大型化,一方面可提升供油作业的便利性。

[0015] [解决问题的技术手段]

[0016] 为解决所述问题,本发明的第1实施形态的速克达型车辆的主旨为,包含:车体框架,其包括头管;前轮,其被所述头管支持为可旋动;座部,其位于较所述头管更后方;动力单元,其被所述车体框架支持,且于车辆侧视时位于所述座部的下方;置脚部,其配置于较所述座部更前方且更下方;车体外壳,其包括从所述置脚部的前端朝上方延伸且覆盖所述头管的前部车体外壳部、及从所述置脚部的后端朝后方延伸且覆盖所述座部的下部的空间的后部车体外壳部;头灯单元,其配置于所述前部车体外壳部的前部;燃料箱,其配置于所述置脚部的下方;及供油部,其向所述燃料箱供给燃料;且所述头灯单元包含:反射头灯,其包括配置于较所述头管更右侧或左侧的一方的第1光源、及反射来自所述第1光源的光的第1反射器;及投射头灯,其包括配置于较所述头管更右侧或左侧的另一方的第2光源、反射来自所述第2光源的光的第2反射器、及配置于所述第2光源的前方且具有朝向车辆前方呈凸状的形状的透镜,且于侧视时,以其一部分与所述反射头灯重叠的方式配置;且所述头灯单元于俯视时,所述反射头灯的后端是位于较所述投射头灯的后端更前方,所述供油部包括:供油开口部,其配置于所述前部车体外壳部的后部,且配置于较所述头管更右侧或左侧的所述一方;及供油通路,其于所述前部车体外壳部的内侧配置于所述一方,且将所述供油开口部与所述燃料箱连接。

[0017] 根据所述本发明的第1实施形态,于本发明的速克达型车辆中,反射头灯及投射头灯的各者是在前部车体外壳部以头管为中心而左右排列地配置,故而与将反射头灯及投射头灯以上下方向排列的方式配置的形态相比,可抑制包括前部车体外壳部的车辆前部在上下方向上的大型化。

[0018] 而且,与将反射头灯及投射头灯配置于头管前方的形态相比,于本发明的速克达型车辆中,因有效地利用较头管更左侧及右侧的空间配置反射头灯及投射头灯,故可在不与头管干涉的前提下,提升反射头灯与投射头灯的车辆前后方向上的配置自由度。因此,可抑制包括前部车体外壳部的车辆前部于车辆前后方向上的大型化。

[0019] 然而,有因将重量不同的反射头灯及投射头灯分别配置于较头管更右侧及更左侧,而难以确保车辆前部的重量平衡的担忧。另一方面,于本发明的速克达型车辆中,为提

升供油作业的便利性,着眼于在较头管更右侧或左侧,配置于前部车体外壳部的后部的供油部。因此,于本发明的速克达型车辆中,是将重量较轻的反射头灯及供油部配置于较头管更右侧或左侧的一方,将重量较重的投射头灯配置于较头管更右侧或左侧的另一方。因此,利用配置于车辆左右方向的一方的供油部,弥补头灯单元单体中的重量平衡的不均,借此可减小因配置头灯单元导致车辆前部的车辆左右方向的重量平衡产生不均的影响,从而可确保车辆前部的车辆左右方向的重量平衡。

[0020] 进而,于本发明的速克达型车辆中,将前后方向的长度短于投射头灯的反射头灯配置成其后端位于较投射头灯的后端更前方,故可有效地活用反射头灯的后方的空间,借此提升供油部的车辆前后方向上的配置自由度。因此,于将反射头灯及供油部在车辆左右方向的一方呈前后配置的情形时,即便车辆前部于车辆前后方向不大型化,也可将供油部配置成不与反射头灯干涉。因此,可于确保车辆前部于左右方向的重量平衡的同时,抑制因配置供油部所致的车辆前部的车辆前后方向的大型化。

[0021] 根据以上,本发明的第1实施形态可提供一种具备投射头灯的速克达型车辆,其可于提升供油作业的便利性的同时,抑制车辆前部的大型化。

[0022] 本发明的第2实施形态的速克达型车辆的主旨为,于侧视时,所述供油部配置成至少一部分于车辆前后方向与所述头管重叠,且于车辆上下方向位于通过头灯单元的上端的水平线与通过头灯单元的下端的水平线之间。

[0023] 根据所述本发明的第2实施形态,于本发明的速克达型车辆中,是以反射头灯的后端位于较投射头灯的后端更前方的方式配置,此外,于侧视时,供油部配置成至少一部分于车辆前后方向与头管重叠,且于车辆上下方向位于通过头灯单元的上端的水平线与通过头灯单元的下端的水平线之间,故可有效地活用反射头灯的后方的空间以配置供油部。因此,可于确保车辆前部于左右方向的重量平衡的同时,进一步抑制因配置供油部所致的车辆前部于车辆前后方向的大型化。

[0024] 本发明的第3实施形态的速克达型车辆的主旨为,所述供油通路包括副油箱及供油管,且所述供油管插入到配置于所述供油开口部下方的副油箱内,于侧视时,所述头灯单元配置成于车辆上下方向与所述副油箱的至少一部分重叠,且于车辆前后方向与所述副油箱的至少一部分重叠。

[0025] 根据所述本发明的第3实施形态,于本发明的速克达型车辆中,是将副油箱配置为与头灯单元大致相同的高度,且侧视时,于车辆前后方向上至少一部分与头灯单元重叠,故可于较佳地确保车辆前部的车辆左右方向的重量平衡的同时,进而抑制车辆前部于上下方向及前后方向的大型化。

[0026] 本发明的第4实施形态的速克达型车辆的主旨为,于前视时,所述反射头灯是所述第1反射器的至少一部分与所述头管的中心线重叠,且所述投射头灯是所述第2反射器的至少一部分与所述反射头灯的所述第1反射器重叠。

[0027] 根据所述本发明的第4实施形态,本发明的速克达型车辆是一面以反射头灯的第1反射器的至少一部分与头管的中心线重叠的方式配置,一面以投射头灯的第2反射器的至少一部分与反射头灯的第1反射器重叠的方式配置。借此,可将反射头灯及投射头灯于车辆左右方向配置成尽可能地相互靠近,故即便将反射头灯及投射头灯左右排列而配置,也可抑制头灯单元于车辆左右方向的大型化。因此,可抑制车辆前部的大型化。

## 附图说明

- [0028] 图1是本发明的速克达型车辆1的左侧视图。
- [0029] 图2是本发明的速克达型车辆1的卸除车体外壳后的状态下的右侧视图。
- [0030] 图3是表示本发明的速克达型车辆1的车辆前部结构的外观的后视图。
- [0031] 图4是表示本发明的速克达型车辆1的车辆前部的一部分的结构的局部放大前视图。
- [0032] 图5是在本发明的速克达型车辆1的卸除车体外壳后的状态下表示头灯单元及供油部的配置的左侧视图。
- [0033] 图6是头灯单元的单品的前视图。
- [0034] 图7是从上方观察图4的A-A'线的剖面的图。

## 具体实施方式

- [0035] 以下,参照随附图式所示的一实施例,详细地说明本发明的速克达型车辆。
- [0036] 于以下的说明中,前、后、左、右的方向分别是指乘坐于速克达型车辆1的骑乘者观察的前、后、左、右的方向。此外,图1中的符号Fr表示前方。
- [0037] 图1是本发明的速克达型车辆1的左侧视图,以虚线表示被车体外壳遮住的车体框架2。图2是本发明的速克达型车辆1的卸除车体外壳后的状态下的右侧视图。图3是表示本发明的速克达型车辆1的车辆前部结构的外观的后视图,以虚线表示收纳部40的内部结构。图4是表示本发明的速克达型车辆1的车辆前部的一部分的结构的局部放大前视图,以虚线表示头管21,且省略转向机构3及前轮8等。图5是在本发明的速克达型车辆1的卸除车体外壳后的状态下表示头灯单元HL及供油部50的配置的左侧视图,以虚线表示车体框架2。图6是头灯单元HL的单品的前视图。图7是从上方观察图4的A-A'线的剖面的图。
- [0038] <车辆全体>
- [0039] 速克达型车辆1是所谓的“底梁式”的速克达型车辆。如图1、2所示,底梁式的车体框架2的前端部支持用于操纵前轮8的方向的转向机构3,且于所述车体框架2的中央部,支持有单元摆动式动力单元10使的能以枢轴部P为中心上下摆动。于动力单元10的上方,安装有座部9,所述座部9以其前端部的铰链销H为中心而可相对于置物箱12开闭。
- [0040] 如图2所示,转向机构3包括一对前悬架4、转向托架5、转向轴6、及把手7。一对前悬架4朝前方斜下方向延伸,且于其下端配设有前轮8。前悬架4的上端是安装于被固设于转向轴6的下端部的转向托架5。于转向轴6的上端设有供骑乘者操作的把手7。前轮8是可通过骑乘者操作把手7,而于车辆左右方向的中央相对于朝前后方向延伸的中心线左右偏向地旋转。
- [0041] 如图1、2所示,动力单元10是例如具备引擎101、及配置于从引擎101的侧方朝车辆后方延伸的传动箱102中的V型皮带式无段变速器,且将引擎101与传动箱102一体化的构造者。引擎101使汽缸轴大致水平朝前方地搭载。于传动箱102的前端部连接有吸入外部气体的导气管1021,所述外部气体用于使因V型皮带式无段变速器的皮带摩擦等产生的热散发。于传动箱102的后端部,旋转自如地支持有通过引擎101的驱动力而被驱动的后轮11。于传动箱102的上方,配置有对供给到引擎101的外部气体进行过滤的空气滤清器AC。此外,也可为引擎101与传动箱102构成为不一体化而分体的结构。再者,本发明的速克达型车辆1并

不限于两轮机车,也包括三轮机车的形态的速克达型车辆。

[0042] <车体框架>

[0043] 如图2所示,车体框架2包含:头管21,其可供转向轴6插入且可转动地支持转向轴6,且朝车辆前方向斜下方延伸;前框架部22,其通过例如焊接而连接于头管21,朝车辆后方向斜下方延伸,且位于较前轮8更后方;及后框架部23,其被焊接于前框架部22的下部,朝后方延伸,且从下方支持座部9。

[0044] 前框架部22较佳为由一根管构件构成,且于前视时,于转向机构3不转动时(即前轮8于车辆左右方向的中央相对于在前后方向延伸的中心线不偏向的状态)与前轮8重叠。然而,并不限于此,前框架部22也可由两根或两根以上的管构件构成。而且,如图2所示,于侧视时,在头管21与前框架部22的接合部附近配置有主开关单元14。

[0045] 后框架部23包含:左右一对下部后框架部231,其等被焊接于前框架部22的下部,且以缓斜度朝后方延伸;左右一对中间后框架部232,其等从左右一对下部后框架部231的各者的后部以陡斜度朝后且朝上地延伸;及左右一对上部后框架部233部,其等从左右一对中间后框架部232的各者的后部以缓斜度朝后且朝上地延伸,且从下方支持座部9。

[0046] 而且,左右一对下部后框架部231及上部后框架部233于各自的后端部之间,是通过朝下方开口的前视大致U字状的横向框架24F、24R而连结。座部9及置物箱12是通过横向框架24F、24R及左右一对上部后框架部233而被支持。而且,如图1、2所示,座部9以铰链销H为中心而相对于置物箱12闭合时,通过使设于座部9的座部闭合机构13与设于横向框架24R的锁定部卡合,而进行座部9的锁定。

[0047] 下部后框架231、中间后框架部232及上部后框架部233更佳为连续的管构件且左右设置为一对,然其中的一部分或全体也可由一根或两根以上的管构件所构成。进而,下部后框架部231可焊接于前框架部22的下端部,也可焊接于前框架部22的下部的“下端部以外的部位”。

[0048] 再者,本发明的车体框架并不限于上述所述的形态。例如,车体框架的接合方法并不限于焊接,可利用螺栓等进行固定,也可通过铸造而一体地制造。而且,车体框架并不限于管构件,也可为铸造框架,且剖面并不限于圆形状,也可为角形状。于可能的范围内可进行各种变更。

[0049] <车体外壳>

[0050] 车体外壳包括前部车体外壳部30、后部车体外壳部31及脚踏板33。

[0051] 如图1所示,于转向机构3、头管21、及前框架部22周围配设有前部车体外壳部30。如图1、2所示,于座部9下方且于置物箱12周围配设有后部车体外壳部31。于前部车体外壳部30与后部车体外壳部31之间配设有作为置脚部的低底板的脚踏板33,以供骑乘者放置脚。

[0052] 后部车体外壳部31包括位于置物箱12左侧的左侧外壳部31L、位于置物箱12右侧的右侧外壳部31R、及从脚踏板33的后端朝后方且上方延伸的中央外壳部31C。

[0053] 前部车体外壳部30包括位于头管21侧方的侧方外壳部301、位于头管21后方的后方外壳部302、及位于头管21前方的前方外壳部303。而且,于本实施例中,前部车体外壳部30的前部及前部车体外壳部30的后部是指将包括侧方外壳部301、后方外壳部302及前方外壳部303的前部车体外壳部30,以包括头管21的于左右方向延伸的平面切开时的前部及后

部。换句话说,前部车体外壳部30的前部是前部车体外壳部30之中具有朝前方的面的部分,前部车体外壳部30的后部是前部车体外壳部30之中具有朝后方的面的部分。

[0054] 前部车体外壳部30的后方外壳部302具备后方外壳上部302a及后方外壳下部302b,后方外壳上部302a从前方朝后方而向上方倾斜地延伸,且配设成从头管21的后方进行覆盖,后方外壳下部302b从后方外壳上部302a的下缘朝后方而向下方倾斜地延伸,与脚踏板33的前端连结,且配设成从前框架部22的后方进行覆盖。而且,后方外壳部302的后方外壳上部302a进而包括朝车辆后方突出的上部突出外壳部302c。后述主开关14及供油部50是配置于后方外壳部302的内侧,且主开关14是从设于上部突出外壳部302c的开口30202露出,供油部50是从设于上部突出外壳部302c的开口部41露出。

[0055] 前部车体外壳部30的侧方外壳部301包括位于头管21左侧的左侧方外壳部301L、及位于头管21右侧的右侧方外壳部301R。左侧方外壳部301L包括左侧方外壳上部301La、及与左侧方外壳上部301La分体设置的左侧方外壳下部301Lb,且右侧方外壳部301R包括右侧方外壳上部301Ra、及与右侧方外壳上部301Ra分体设置的右侧方外壳下部301Rb。当然,左侧方外壳下部301Lb与右侧方外壳下部301Rb也可不分体设置。左侧方外壳上部301La及右侧方外壳上部301Ra是朝车辆前方凹曲,于车辆侧视时具有回旋镖形状。

[0056] 如图1、4所示,前部车体外壳部30的前方外壳部303包括位于头灯单元HL上方的前方外壳上部303U、及位于头灯单元HL下方的前方外壳下部303D。

[0057] 如图3所示,于前部车体外壳部30的后方外壳部302的左右方向的中央部,将供转向机构3插通的开口部30201配设于后方上部302a的上端。于较开口部30201更下方,将用于使主开关单元14的钥匙插入孔露出的开口部30202配设于上部突出外壳302c的上表面。

[0058] 而且,下述供油部50的供油开口部50a是配置于前部车体外壳部30的后方外壳部302。下述供油部50的供油开口部50a是从前部车体外壳部30的后方外壳部302的开口部41露出。如图3所示,为使下述供油部50的供油开口部50a露出,而于后方前外壳部302的中心线C的左侧配设有开口部41。更佳为,开口部41的开口大小大于开口部30201。

[0059] 更佳为,于后方外壳部302的中心线C的右侧,将可收纳瓶子等的收纳部40与后方外壳部302一体地配设。当然,收纳部40与后方外壳部302也可并非一体。收纳部40具有朝上方开口的开口部400,且其开口部400位于较开口部30202更右侧。

[0060] 如图4所示,于前部车体外壳部30,通过前方外壳部303的下部外壳部303D、左侧方外壳上部301La及右侧方外壳上部301Ra而构成前视时大致H字状的H字状外壳体。于本实施形态中,下部外壳部303D是以连结左侧方外壳上部301La及右侧方外壳上部301Ra的方式与左侧方外壳上部301La及右侧方外壳上部301Ra一体地形成。一体形成的H字状外壳体的上部的开口部是用于配置头灯单元HL及上部外壳部303U的空间。此外,位于头灯单元HL下方的下部外壳部303D较佳为与头灯单元HL接触。借此,可通过下部外壳部303D而从下方支持头灯单元HL。于上部外壳部303U已安装于车体的状态下,于上部外壳部303U配设有使头灯单元HL的位置灯HLP露出的开口部303a。

[0061] 所述H字状外壳体被固定于位于头管21后方且安装于车体框架的后方外壳部302。此外,H字状外壳体被固定于安装于车体框架的头灯单元HL。此外,上部外壳部303U被固定于位于头管21后方且安装于车体框架的后方外壳部302。

[0062] 而且,如图1所示,脚踏板33是从与后方外壳部302的下端的连接部大致水平地朝



后方延伸,与中央外壳部31C的下端连接,且具有供骑乘者放置脚脚放置部330。借此,于车体侧视时,于前部车体外壳部30与后部车体外壳部31之间且脚放置部330的上方,形成有于左右方向开放的置脚空间。

[0063] 于脚踏板33的左右两侧,一对脚踏板侧外壳部34以从脚踏板33的左右两侧缘朝下方垂下的方式形成,且于脚踏板33的下方,车辆左右方向剖面为U字状的底外壳部35形成于一对脚踏板侧外壳部34之间。而且,于脚踏板33的下方,如图2、5所示的燃料箱51是配设于左右一对下部后框架部231之间。

[0064] 以上所说明的前部车体外壳部30、后部车体外壳部31、及脚踏板33等车体外壳为外观构件,分别可利用塑胶等材料适宜地形成。各外壳构件是通过射出成形的一体成形制品,也可由复数片的构件构成。例如,于本实施形态的前部车体外壳部30,后方前部车体外壳部302使后方外壳上部302a与后方外壳下部302b一体化,且使左侧方外壳上部301La、右侧方外壳上部301Ra及由前方外壳下部U构成的H字状外壳体一体化,但也可分别分体设置。而且,其等也可分别由复数的构件构成。再者,车体外壳从外观及制造方面而言均为整体左右对称地表现者较佳。

[0065] <头灯单元HL>

[0066] 如图1所示,头灯单元HL是在前部车体外壳部30的前部,位于较前轮8更上方、且较把手7更下方。头灯单元HL是配置于前部车体外壳部30的前部。头灯单元HL是从前部车体外壳部30的前部的所述H字状外壳体的上部的开口部露出。头灯单元HL被车体框架支持。头灯单元HL也可经由车体外壳而被车体框架支持。

[0067] 其次,利用图4、6、7详细说明头灯单元HL。如图6、7所示,头灯单元HL包括头灯本体HLA及头灯罩HLB。如图6所示,头灯本体HLA包括左右排列配置的反射头灯HLRf及投射头灯HLPr、于中央部配置于更高位置的位置灯HLP、及支持构件HLS,且反射头灯HLRf与投射头灯HLPr可选择性地点亮。反射头灯HLRf发出的光被用于远光,投射头灯HLPr发出的光被用于近光。

[0068] 如图7所示,头灯单元HL包括反射头灯HLRf及投射头灯HLPr。如图5所示,头灯单元HL进而包括位置灯HLP。

[0069] 如图5所示,于侧视时头灯单元HL配置于较头管21更前方。于侧视时,反射头灯HLRf的前后方向的长度短于投射头灯HLPr。于侧视时,投射头灯HLPr是以一部分与反射头灯HLRf重叠的方式配置。

[0070] 如图7所示,反射头灯HLRf具备位于其后端且配置于较头管21更左侧的光源S1、及反射来自光源S1的光的反射器Rf1。投射头灯HLPr具备位于其后端且配置于较头管21更右侧的光源S2、反射来自光源S2的光的反射器Rf2、及配置于光源S2前方且具有朝向车辆前方呈凸状的形状的玻璃制的透镜HLPrL。投射头灯HLPr进而具备具有半月状的贯通孔的作为遮光片的光遮蔽构件Sh。

[0071] 投射头灯HLPr具备具有朝车辆前方呈凸状的形状的玻璃制的透镜HLPrL。因此,投射头灯HLPr的重量大于反射头灯HLRf的重量。

[0072] 光源S1与光源S2为例如卤素灯。透镜HLPrL位于投射头灯HLPr的前端,前表面是朝向前方呈凸状的半球状的弯曲面,后表面呈于上下方向及左右方向扩展的平坦面。

[0073] 于反射头灯HLRf,反射器Rf1具有朝前方开口的凹部Rf1a,且光源S1是配置于凹部

Rf1a内。借此,光源S1发出的光经反射器Rf1而被反射朝向车体前方。

[0074] 于投射头灯HLPr,反射器Rf2具有朝前方开口的凹部Rf2a,且光源S2是配置于凹部Rf2a内。借此,光源S2发出的光经反射器Rf2而被反射朝向车体前方,并透过透镜HLPrL。而且,为避免朝车体上方的反射光对视线造成影响,光遮蔽构件Sh是在前视时,将半月状的贯通孔的弯曲面朝向上方配置,且于俯视时配置于反射器Rf2与透镜HLPrL之间。借此,于投射头灯HLPr,从车体下方朝上方前进的反射光可被光遮蔽构件Sh遮蔽。

[0075] 支持构件HLS支持反射头灯HLRf、投射头灯HLPr、及位置灯HLP。反射头灯HLRf是将光源S1固定于支持构件HLS的左部,投射头灯HLPr是将光源S2固定于支持构件HLS的右部。

[0076] 如图6所示,头灯罩HLB包括透明的左灯罩HLB1、右灯罩HLB2、及中央灯罩HLB3。于前视时,头灯罩HLB中,左灯罩HLB1、右灯罩HLB2、及中央灯罩HLB3的各者是以与反射头灯HLRf、投射头灯HLPr、及位置灯HLP的配置位置对应的方式与支持构件HLS卡合。

[0077] 如图6所示,支持构件HLS包括固定部HLSa、固定部HLSb、固定部HLSc、固定部HLSd、固定部HLSe、及固定部HLSf。于支持构件HLS的上部,固定部HLSa与固定部HLSb是配置于位置灯HLP的左右两侧。而且,于支持构件HLS的左右两侧,分别配置有固定部HLSc及固定部HLSd、以及固定部HLSe及固定部HLSf。头灯单元HL是通过固定部HLSa及固定部HLSb而被固定于与头管21连接的托架(未图示)。而且,头灯单元HL是通过固定部HLSc、固定部HLSd、固定部HLSe、及固定部HLSf而被固定于左侧方外壳上部301La及右侧方外壳上部301Ra。

[0078] 如图4所示,于前部车体外壳部30,反射头灯HLRf与投射头灯HLPr分别是配置于头管21左侧及右侧,故与将反射头灯HLRf及投射头灯HLPr在上下方向排列而配置的形态相比,可抑制包括前部车体外壳部30的车辆前部于上下方向的大型化。

[0079] 而且,与将反射头灯HLRf及投射头灯HLPr在上下方向排列而配置,且于前视时与头管21重叠的形态相比,于本发明的速克达型车辆1中,有效地利用较头管21更左侧及右侧的空间配置反射头灯HLRf及投射头灯HLPr。因此,可在以不与头管21干涉的前提下,提升反射头灯HLRf与投射头灯HLPr的车辆前后方向上的配置自由度。因此,可抑制包括前部车体外壳部30的车辆前部于车辆前后方向的大型化。

[0080] 而且,如图7所示,于俯视时,反射头灯HLRf的后端是位于较投射头灯HLPr的后端更前方。借此,于本发明的速克达型车辆1中,前后方向的长度短于投射头灯HLPr的反射头灯HLRf是配置成其后端位于较投射头灯HLPr的后端更前方,故可有效地活用反射头灯HLRf的后方的空间配置下述供油部50。

[0081] 更佳为,如图4所示,于前视时,反射头灯HLRf是反射器Rf1的至少一部分与头管21的中心线21C重叠,且投射头灯HLPr是反射器Rf2的至少一部分与反射头灯HLRf的反射器Rf1重叠。借此,反射头灯HLRf与投射头灯HLPr于车辆左右方向上可配置得彼此靠近,故即便将反射头灯HLRf与投射头灯HLPr左右排列而配置,也可抑制头灯单元HL于车辆左右方向上的大型化。因此,可抑制车辆前部的大型化。

[0082] <供油部>

[0083] 如图4、5所示,供油部50包括供油开口部50a及供油通路50b。供油部50是配置于前部车体外壳部30的后部。供油开口部50a与供油通路50b同样于前部车体外壳部30的内侧配置于较头管21更左侧。

[0084] 如图7所示,供油通路50b于俯视时是配置于反射头灯HLRf的后方且头管21的左

侧。如图5所示,供油通路50b是上端与供油开口部50a连接,下端与燃料箱51连接,借此将供油开口部50a与燃料箱51连接。而且,供油部50是从配置于如图3所示的开口部41的供油开口部50a而供给燃料,并经由供油通路50b而将燃料贮存于燃料箱51内。

[0085] 于本发明的速克达型车辆1中,是将头灯单元HL中的重量较轻的反射头灯HLRf及供油部50配置于头管21的左侧,将头灯单元HL中的重量较重的投射头灯HLPr配置于头管21的右侧。因此,可通过利用供油部50弥补头灯单元HL单体的重量平衡的不均,减小因配置头灯单元HL所致的车辆前部的车辆左右方向的重量平衡产生不均的影响,从而可确保车辆前部的车辆左右方向的重量平衡。

[0086] 而且,如上述般,于本发明的速克达型车辆1中,前后方向的长度短于投射头灯HLPr的反射头灯HLRf是配置成其后端位于较投射头灯HLPr的后端更前方,故可有效地活用反射头灯HLRf的后方的空间配置供油部50。因此,可提升供油部50的车辆前后方向上的配置自由度。因此,于将反射头灯HLRf及供油部50同样于头管21的左侧前后配置的情形时,即便不使车辆前部于车辆前后方向上大型化,也可将供油部50以不与反射头灯HLRf干涉的方式配置。因此,可于确保车辆前部的左右方向的重量平衡的同时,抑制因配置供油部50所致的车辆前部的车辆前后方向上的大型化。而且,即便将供油部50配置于前部车体外壳部30的后部,也可抑制前部车体外壳部30的车辆前后方向上的大型化,故而可抑制脚踏板33的上方的空间于前后方向变小。因此,可抑制骑乘者将脚放置于脚踏板33时的舒适性降低。

[0087] 而且,如图4所示,供油开口部50a于前视时至少一部分与反射头灯HLRf在左右方向重叠。如图5所示,供油开口部50a于侧视时是位于与反射头灯HLRf的上端部大致相同的高度,且于车体前后方向至少一部分与头管21重叠。供油开口部50a包括供油盖50a1,通过供油盖50a1而打开或关闭供油开口部50a的开口。再者,供油开口部50a也可进而具备覆盖供油盖50a1的上方的盖体。

[0088] 而且,如图5所示,供油通路50b较佳为于侧视时,至少一部分于车辆前后方向与头管21重叠,且于车辆上下方向位于通过头灯单元HL的上端的水平线与通过头灯单元HL的下端的水平线之间。

[0089] 借此,于供油通路50b中,在于车辆上下方向位于通过头灯单元HL的上端的水平线与通过头灯单元HL的下端的水平线之间的部分不与反射头灯HLRf干涉的前提下,可有效地活用反射头灯HLRf的后方的空间而配置供油部50。因此,可于确保车辆前部于左右方向的重量平衡的同时,进一步抑制因配置供油部50所致的车辆前后方向的车辆前部的大型化。

[0090] 而且,如图5所示,供油通路50b进而包括用于调整燃料的供给·运送的速度的副油箱50c、及供油管50d。

[0091] 如图4所示,副油箱50c是在前视时,至少一部分与反射头灯HLRf于左右方向重叠。如图7所示,于俯视时配置于反射头灯HLRf的后方且头管21的左侧,如图5所示,于侧视时在车体前后方向至少一部分与头管21重叠。而且,如图5所示,副油箱50c于侧视时是配置于供油开口部50a的下方,且位于与头灯单元HL(反射头灯HLRf)大致相同的高度。换句话说,副油箱50c是在侧视时,至少一部分在车辆上下方向位于通过头灯单元HL的上端的水平线与通过头灯单元HL的下端的水平线之间。更佳为,副油箱50c是在侧视时,至少一部分配置成于车辆前后方向与头灯单元HL的投射头灯HLPr重叠。

[0092] 供油管50d插入到副油箱50c内,其上端与供油开口部50a连接,其下端与燃料箱51

连接,借此将供油开口部50a与燃料箱51连接。而且,更佳为,于供油管50d,较副油箱50c更下方的部分在车体前后方向至少一部分与前框架部22重叠。

[0093] 于本发明的速克达型车辆1中,是将副油箱50c配置成与头灯单元HL大致相同的高度,且于侧视时,将副油箱50c的至少一部分配置成于车辆前后方向与头灯单元HL的投射头灯HLPr重叠,故可于较佳地确保车辆前部的车辆左右方向的重量平衡的同时,进而抑制车辆前部于上下方向及前后方向大型化。

[0094] 此外,供油通路50b并不限于包括副油箱50c,也可不配设副油箱50c。

[0095] 以上,对本发明的实施例进行了说明,但业者可基于所述本发明的教导而进行不脱离本发明的范围的各种设计变更,故而本发明的保护范围并非由所述实施例限定,还包括本发明的权利要求书内的各种不脱离本发明的设计变更。

[0096] 例如,本发明的置脚部33并不限于上述所述的实施例的脚踏板,只要至少能将脚放置于较座部9更前方且下方配置的置脚部33而乘坐即可。即,置脚部33可为整体平坦,也可为中央部朝上方突出,也可为于中央部的一部分形成凹凸。

[0097] 而且,车体外壳的构成并不限于上述所述的实施例,只要至少包括置脚部33、前部车体外壳部30及后部车体外壳部31即可,也可包括除其等以外的外壳部。而且,前部车体外壳部30的构成并不限于实施例,也可由复数的外壳构件形成,且其外壳构件的分割位置并不限于实施例。

[0098] 而且,主开关14的位置并不限于上述所述的实施例,其于前部车体外壳部30的后视时,可配置于中央,也可配置于较头管21更右侧或左侧的未配置供油部50的一方。

[0099] 而且,头灯单元HL的结构并不限于上述所述的实施例,远光与近光的位置也可为相反。头灯单元HL只要至少具备反射头灯HLRf及投射头灯HLPr便可,也可不包括位置灯HLP。而且,光源S1与光源S2的种类并不限于上述所述的实施例,可为任意者,可为灯泡也可为LED。进而,于头灯单元HL中,反射头灯HLRf与投射头灯HLPr可为一体也可分体设置。

[0100] 进而,头灯单元HL的反射头灯HLRf与投射头灯HLPr的配置、收纳部40的配置、及供油部50的配置并不限于上述所述的形态。例如,也可将反射头灯HLRf及投射头灯HLPr分别配置于较头管21更右侧及更左侧。于此情形时,收纳部40及供油部50是在车辆左右方向上配合反射头灯HLRf及投射头灯HLPr的位置而配置。更详细而言,于将反射头灯HLRf与投射头灯HLPr分别配置于较头管21更右侧及更左侧的情形时,收纳部40是配设于后方外壳部302的中心线C的左侧,用于使供油部50露出的开口部41是配设于后方外壳部302的中心线C的右侧。供油部50是配设于较头管21更右侧。

[0101] 而且,本发明也可适用于电动机车、运动型机车、轻型机车、或ATV(All Terrain Vehicle(全地形型车辆))等四轮车等速克达型车辆以外的跨坐型车辆。

[0102] <实施形态的效果>

[0103] 如以上般,本实施形态的速克达型车辆1包含:车体框架2,其包括头管21;前轮8,其被头管21支持为可旋动;座部9,其位于较头管21更后方;动力单元10,其被车体框架2支持,且于车辆侧视时位于座部9的下方;车体外壳,其包括配置于较座部9更前方且更下方的置脚部33、从置脚部33的前端朝上方延伸且覆盖头管21的前部车体外壳部30、及从置脚部33的后端朝后方延伸且覆盖座部9的下方的空间的后部车体外壳部31;头灯单元HL,其配置于前部车体外壳部30的前部;燃料箱51,其配置于置脚部33的下方;及供油部50,其向燃料

箱51供给燃料。头灯单元HL包含：反射头灯HLRf,其包括配置于较头管21更右侧或左侧的一方的第1光源S1、及反射来自第1光源S1的光的第1反射器Rf1;及投射头灯HLPr,其包括配置于较头管21更右侧或左侧的另一方的第2光源S2、反射来自第2光源S2的光的第2反射器Rf2、及配置于第2光源S2前方且具有朝向车辆前方呈凸状的形状的透镜HLPrL,且于侧视时,以一部分与反射头灯HLRf重叠的方式配置。于俯视时,反射头灯HLRf的后端是位于较投射头灯HLPr的后端更前方。供油部50包括：供油开口部50a,其配置于前部车体外壳部30的后部,且配置于较头管21更右侧或左侧的所述一方;及供油通路50b,其于前部车体外壳部30的内侧配置于所述一方,且将供油开口部50a与燃料箱51连接。

[0104] 根据本实施形态,于速克达型车辆1中,反射头灯HLRf及投射头灯HLPr的各者于前部车体外壳部30是以头管21为中心而左右排列地配置,故而与将反射头灯HLRf及投射头灯HLPr于上下方向排列而配置的形态相比,可抑制包括前部车体外壳部30的车辆前部于上下方向的大型化。

[0105] 而且,与将反射头灯HLRf及投射头灯HLPr配置于头管21前方的形态相比,于本实施形态的速克达型车辆1中,因有效地利用较头管21更左侧及右侧的空间配置反射头灯HLRf及投射头灯HLPr,故可在以不与头管21干涉的前提下,提升反射头灯HLRf及投射头灯HLPr的车辆前后方向上的配置自由度。因此,可抑制包括前部车体外壳部30的车辆前部于车辆前后方向的大型化。

[0106] 然而,有因将重量不同的反射头灯HLRf及投射头灯HLPr分别配置于较头管21更右侧及更左侧,而难以确保车辆前部的重量平衡的担忧。另一方面,于本实施形态的速克达型车辆1中,为提升供油作业的便利性,而着眼于配置在较头管21更右侧或左侧,前部车体外壳部30的后部的供油部50。因此,于本实施形态的速克达型车辆1中,将重量较轻的反射头灯HLRf及供油部50配置于较头管21更右侧或左侧的一方,将重量较重的投射头灯HLPr配置于较头管21更右侧或左侧的另一方。因此,利用配置于车辆的左右方向的一方的供油部50,弥补头灯单元HL单体的重量平衡的不均,借此可减小因配置头灯单元HL所致的车辆前部的车辆左右方向的重量平衡产生不均的影响,从而可确保车辆前部的车辆左右方向的重量平衡。

[0107] 进而,于本实施形态的速克达型车辆1中,前后方向的长度短于投射头灯HLPr的反射头灯HLRf是配置成其后端位于较投射头灯HLPr的后端更前方,故可有效地活用反射头灯HLRf的后方的空间,借此提升供油部50的车辆前后方向上的配置自由度。因此,于将反射头灯HLRf及供油部50在车辆左右方向的一方前后配置的情形时,即便车辆前部于车辆前后方向不大型化,也可将供油部50配置成不与反射头灯HLRf干涉。因此,可于确保车辆前部于左右方向的重量平衡的同时,抑制因配置供油部50所致的车辆前部的车辆前后方向的大型化。

[0108] 根据以上,本实施形态可提供一种能提升供油作业的便利性且能抑制车辆前部的大型化的具备投射头灯HLPr的速克达型车辆1。

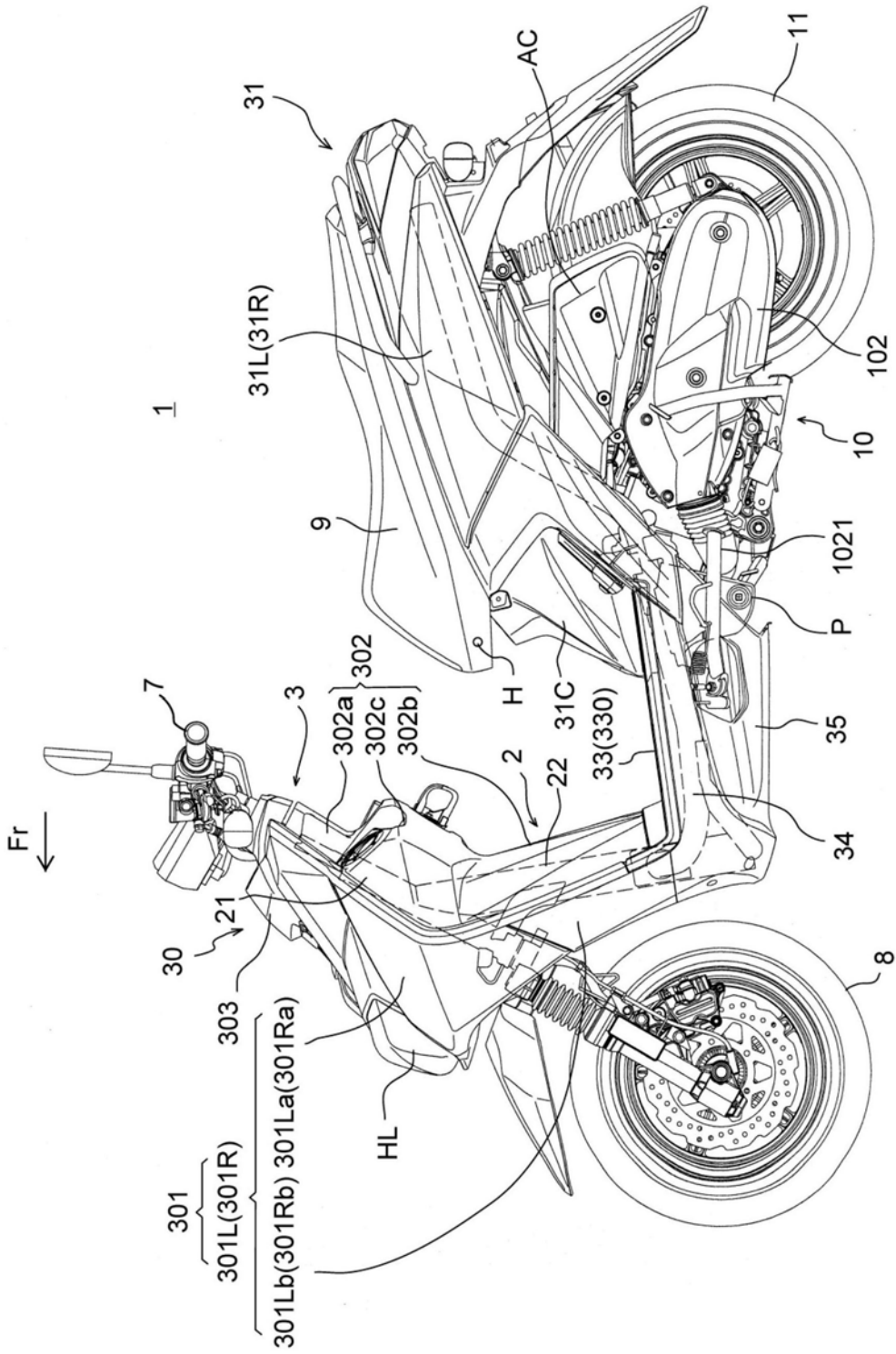


图1

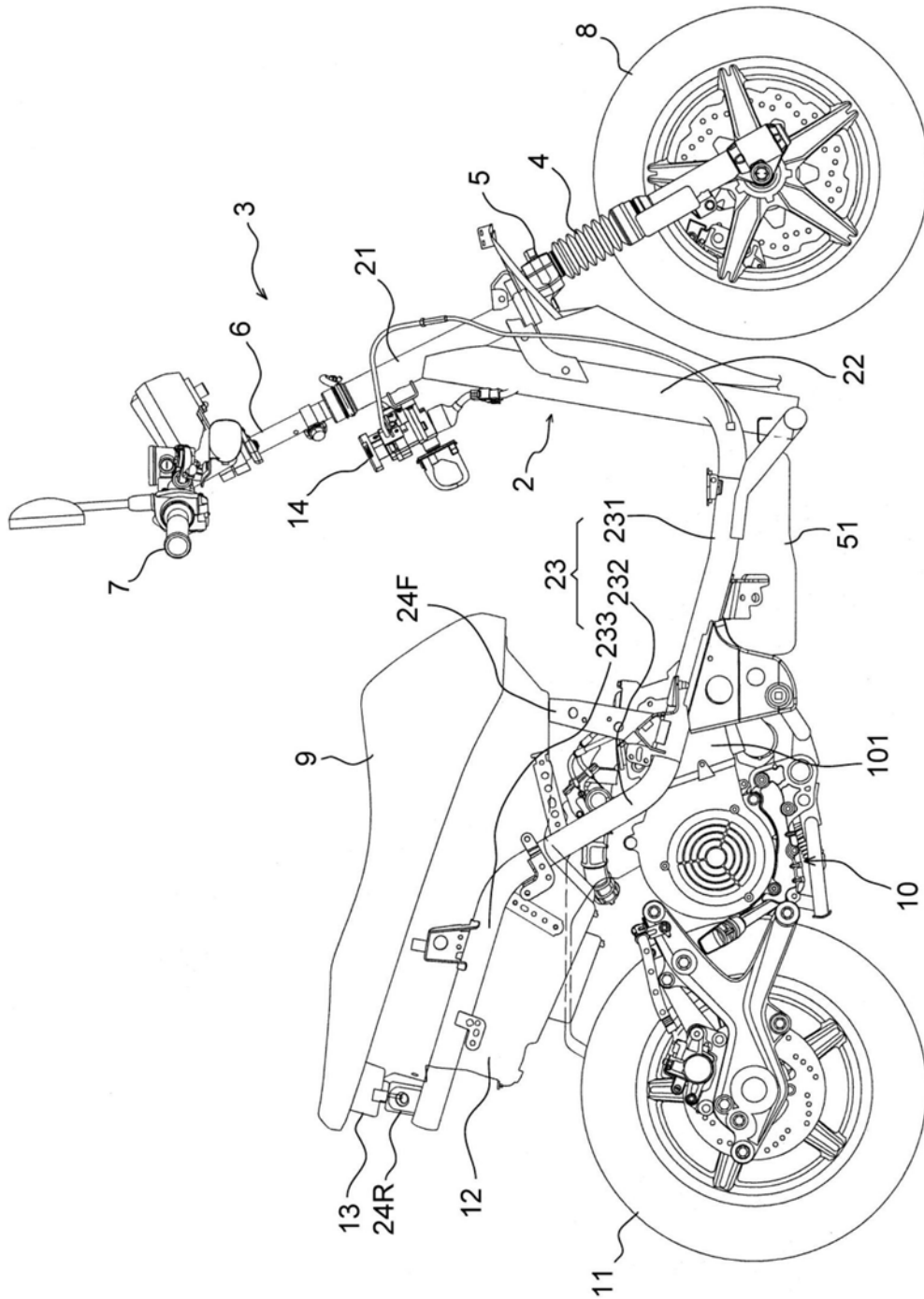


图2

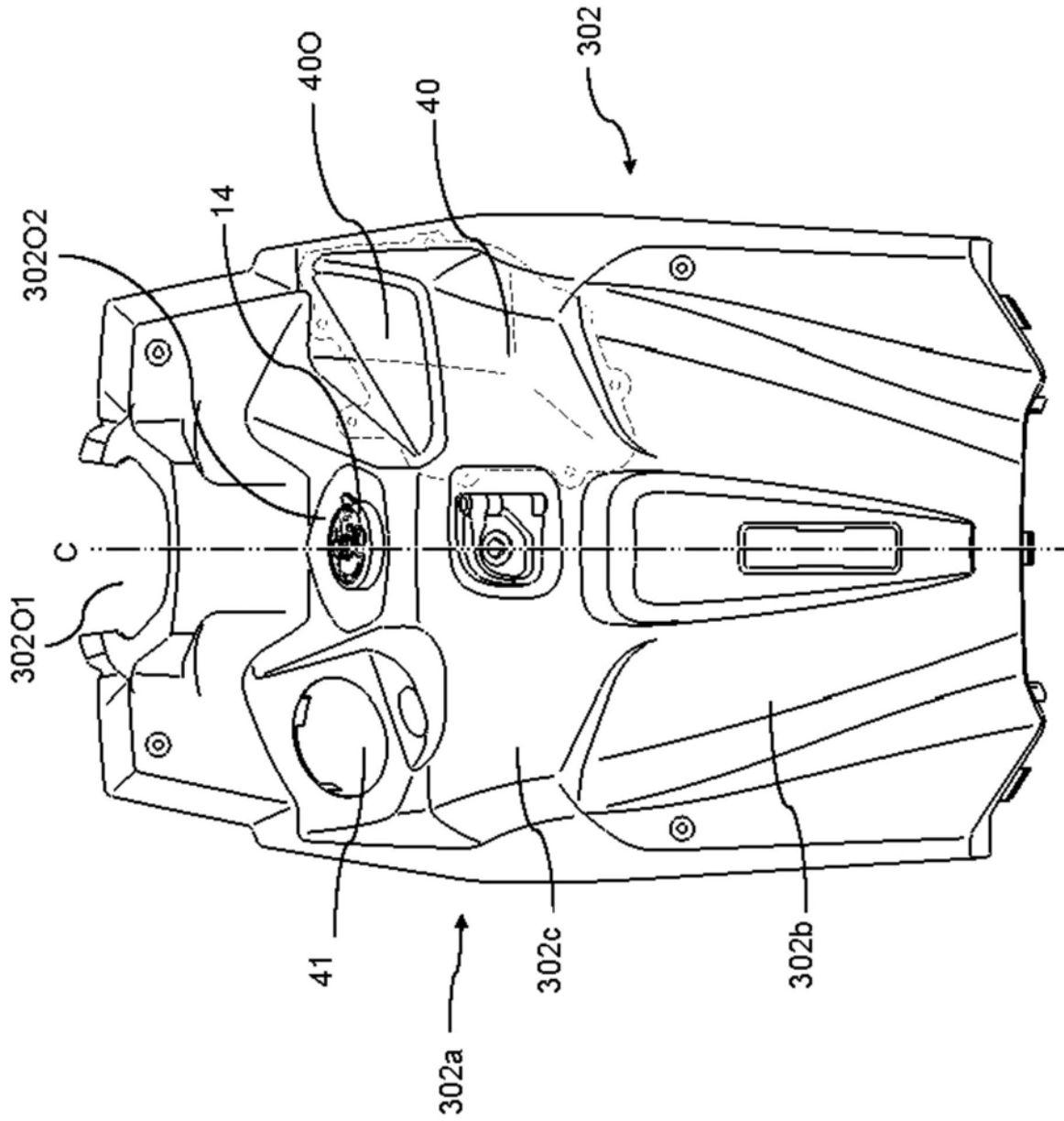


图3



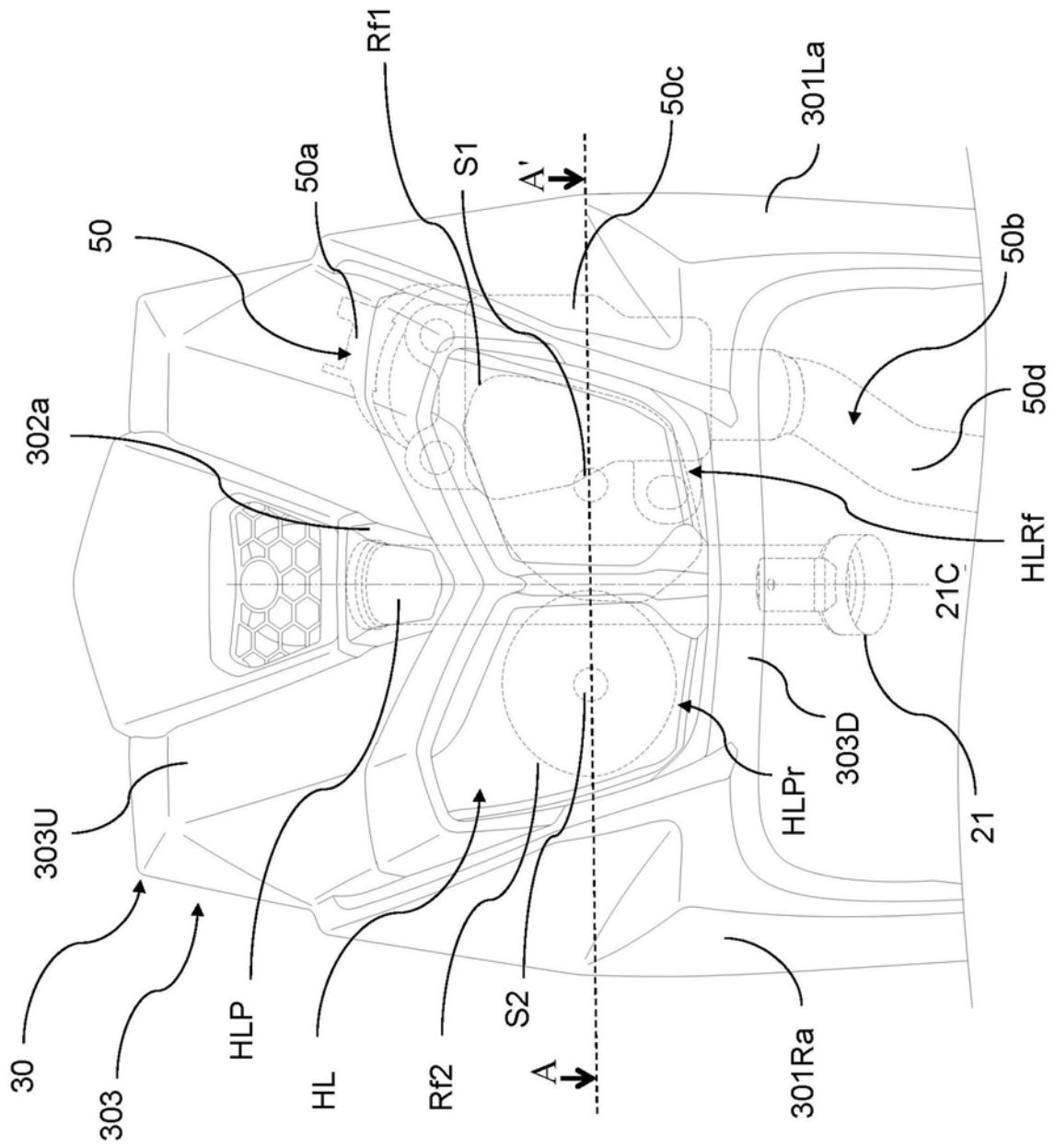


图4

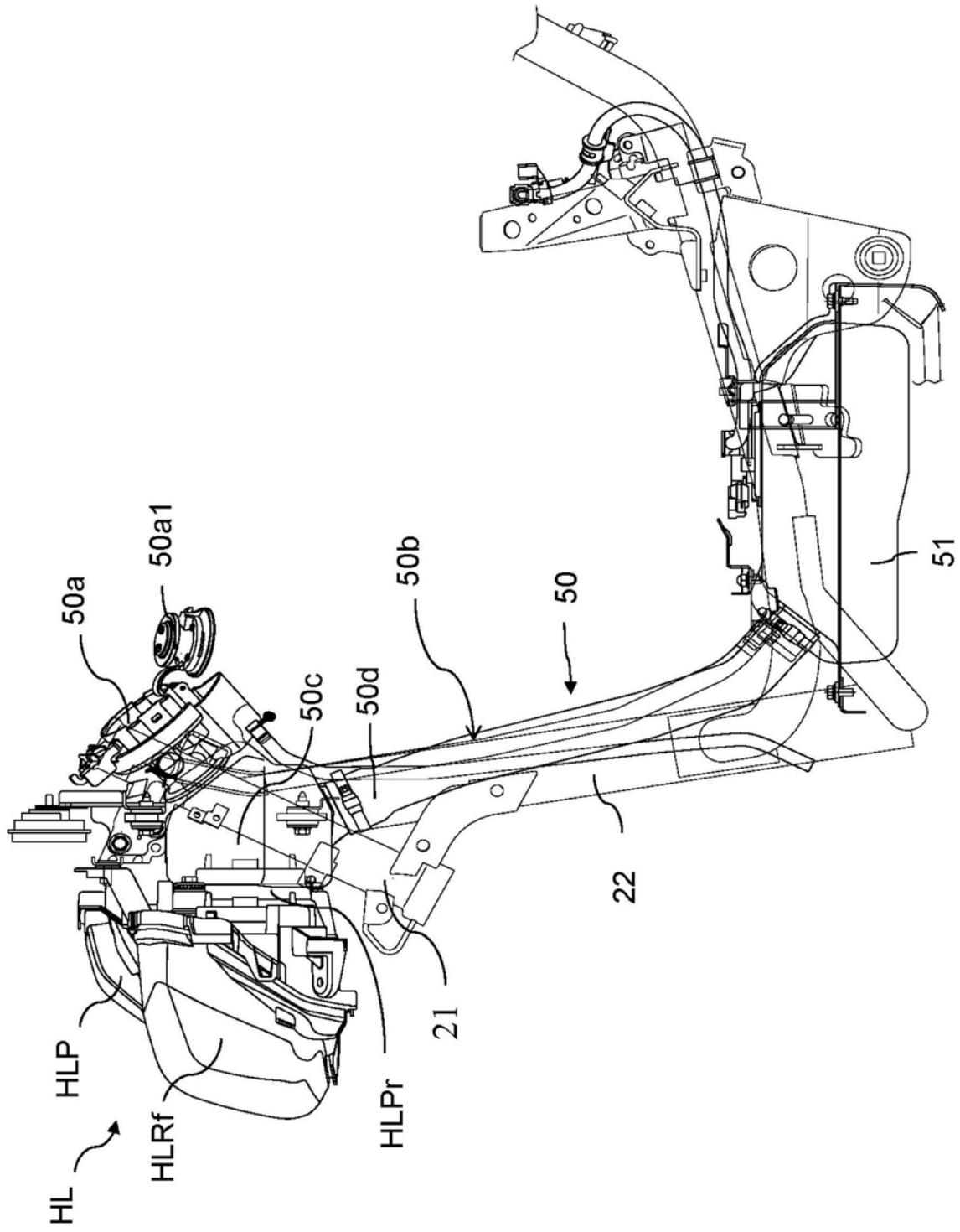


图5

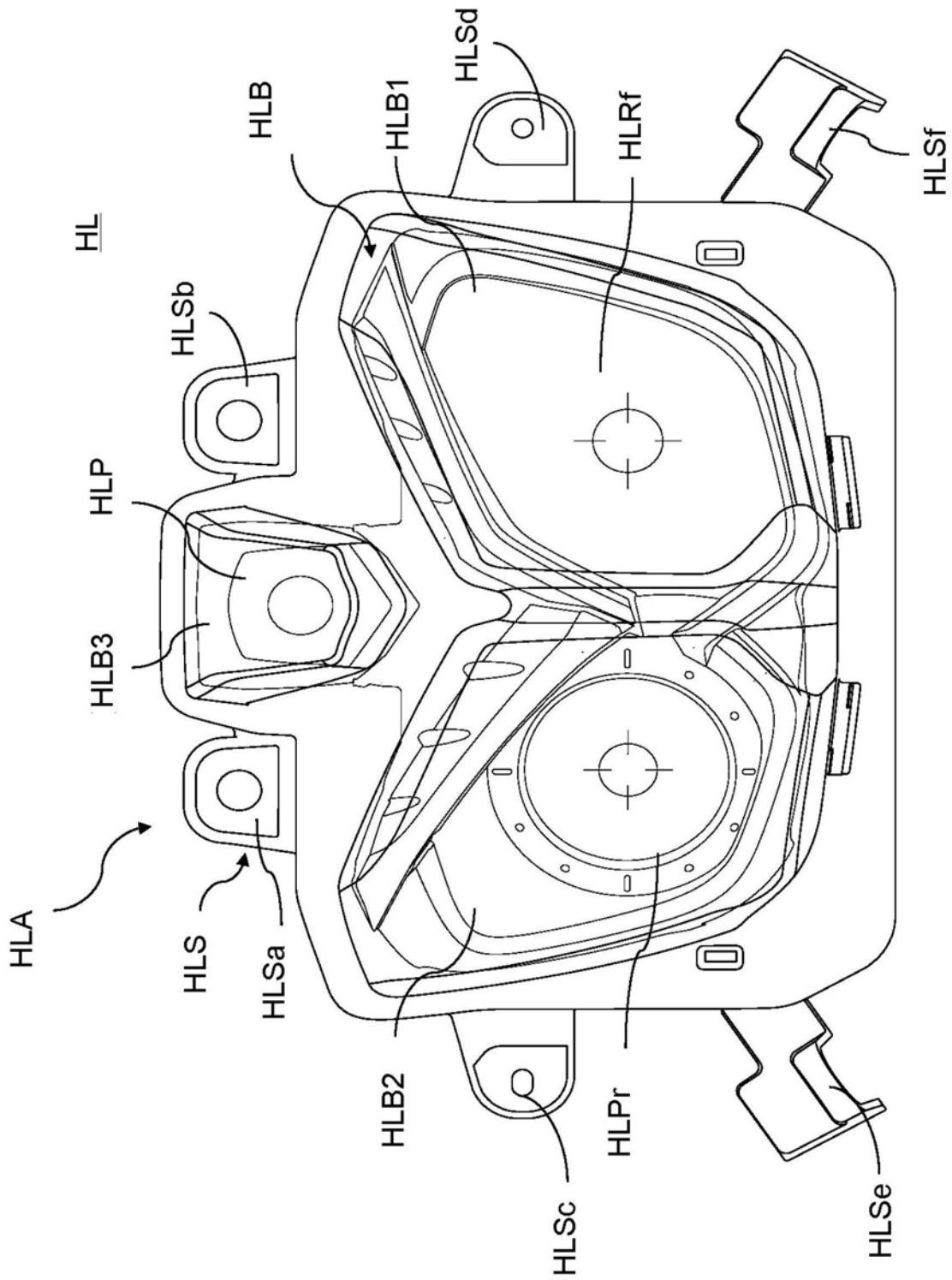


图6

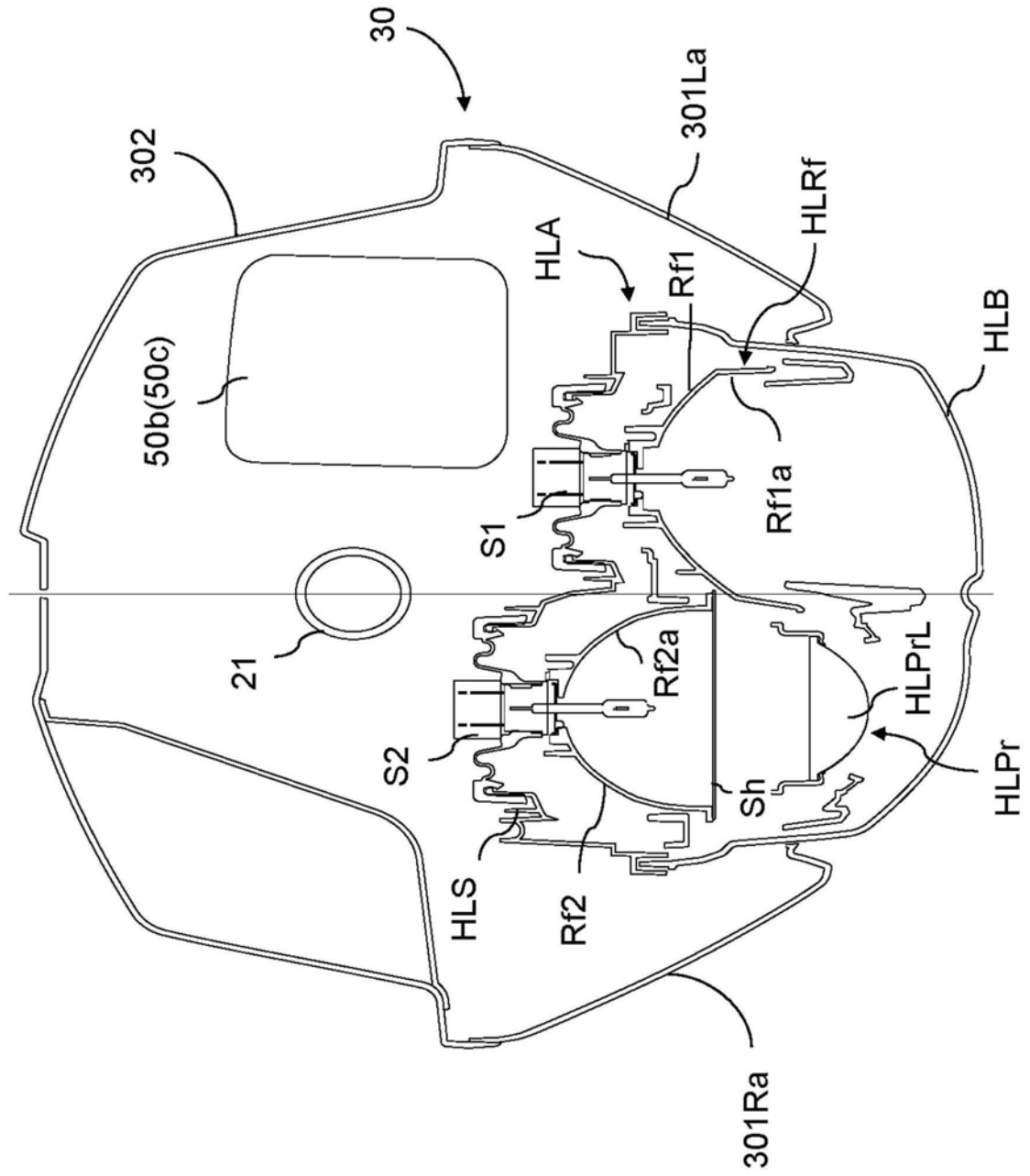


图7