

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4023899号

(P4023899)

(45) 発行日 平成19年12月19日(2007.12.19)

(24) 登録日 平成19年10月12日(2007.10.12)

(51) Int. Cl. F I
B 6 2 J 1/28 (2006.01) B 6 2 J 1/28 B

請求項の数 1 (全 8 頁)

| | | | |
|-----------|-----------------------|-----------|---------------------|
| (21) 出願番号 | 特願平10-69153 | (73) 特許権者 | 000005326 |
| (22) 出願日 | 平成10年3月18日(1998.3.18) | | 本田技研工業株式会社 |
| (65) 公開番号 | 特開平11-263256 | | 東京都港区南青山二丁目1番1号 |
| (43) 公開日 | 平成11年9月28日(1999.9.28) | (74) 代理人 | 100089509 |
| 審査請求日 | 平成16年12月2日(2004.12.2) | | 弁理士 小松 清光 |
| | | (72) 発明者 | 英 誠二 |
| | | | 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 | 夏目 和夫 |
| | | | 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 | 落合 弘之 |
| | | | 最終頁に続く |

(54) 【発明の名称】 自動2輪車の背もたれ取付構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体後方へ延出する左右一对のシートレールと、その間に收容されて支持されるリヤフェンダと、リヤフェンダ上方でシートレールに支持されるシートと、このシート後方位置に配設された背もたれとを備えた自動2輪車において、

前記シートレールとリヤフェンダとの間に前記背もたれの取付脚部を收容するとともに、この取付脚部にナット部が軸心部に形成されたブッシュを設け、このナット部にシートレールから通したボルトを締結することにより背もたれをシートレールへ取付けたことを特徴とする自動2輪車の背もたれ取付構造。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、車幅をスリムにできる自動2輪車の背もたれ取付構造に関する。

【0002】

【従来の技術】

実開昭62-33978号には、シートの後方に背もたれ構造を有する自動2輪車が示されている。この背もたれは、リヤフェンダの外側に配設してリヤフェンダ内側の車体フレームと連結したグラブバーをシート後方へ回り込ませ、この回り込んだ部分に背もたれの脚部を上から嵌合取付けしている。

【0003】

10

20

【発明が解決しようとする課題】

ところで上記従来例のようにシートの後方に背もたれの取付スペースがある場合は問題ないが、そうでない場合には背もたれの取付脚部をシート側方でシートレールと連結する必要がある、さらに外観上の配慮からシートレール内側で連結することが要求されることがある。しかし、このような形式では背もたれの取付脚部の分だけシートレールが外側方へ張り出し易くなり、その結果、車幅が拡大しがちであり、このようなことは車幅のスリム化という設計上の基本要請に反することになる。そこで係る場合でも車幅をスリムにできる取付構造の提供を目的とする。

【0004】**【課題を解決するための手段】**

上記課題を解決するため、本願発明に係る自動2輪車の背もたれ取付構造は、車体後方へ延出する左右一对のシートレールと、その間に収容されて支持されるリヤフェンダと、リヤフェンダ上方でシートレールに支持されるシートと、このシート後方位置に配設された背もたれとを備えた自動2輪車において、

前記シートレールとリヤフェンダとの間に前記背もたれの取付脚部を収容するとともに、この取付脚部にナット部が軸心部に形成されたブッシュを設け、このナット部にシートレールから通したボルトを締結することにより背もたれをシートレールへ取付けたことを特徴とする。

【0005】**【発明の効果】**

シートレールとリヤフェンダとの間に背もたれの取付脚部を収容し、この取付脚部に設けられているブッシュの軸心部にシートレールから通したボルトを締結すると、この軸心部には予めナット部が形成されているので、ボルトはブッシュ内部のナット部で締結され、別体のナットを用いる必要がなくなる。このため、背もたれの取付脚部をシートレールの内側へ配設してもシートレールをあまり外側方へ張り出さずに済み、車幅をスリムにできる。

【0006】**【発明の実施の形態】**

図面にもとづいて自動2輪車に適用された本願発明の一実施例を説明する。まず、実施例が適用された自動2輪車の構造を概説する。図2は自動2輪車の外観における進行方向左側面図、図3はその部分拡大上面視図を示し、この自動2輪車はアメリカンタイプとして構成され、ロングホイールベースをなす前輪1及び後輪2、キャスト角の大きなフロントフォーク3、ドロップハンドル4、涙滴型燃料タンク5並びに比較的取付位置の低いタンデムシート6、その後部に設けられた背もたれ7等の特徴的な構造を備えている。

【0007】

前後輪間に配置されたエンジン8は、空冷式のシリンダ部9が前後方向へ略水平に寝かされた水平型エンジンである。このエンジン8は、シリンダ部9上方に配置された気化器10から混合気を吸気し、シリンダ部9の下部から後方へ延出する排気管11及びマフラー12を介して排気される。

【0008】

気化器10は燃料タンク5から燃料を供給され、後方のエアクリーナ13より新気を供給される。また気化器10は、燃料タンク5の下方に左右一对で設けられるフロントサイドカバー14で挟まれた空間内へ配設されている。

【0009】

フロントサイドカバー14は燃料タンク5の前部下方かつシリンダ部9上方の空間内に設けられ、前端部はホーン15の側方を覆うとともに、ホーン15と気化器10の間にも各種電装品を配置するようになっている。なお、ホーン15も電装品である。

【0010】

エンジン8は側面視(図2)で略ループ状をなす車体フレームの前部に支持され、この前部はヘッドパイプ16、上部パイプ17、下部パイプ18及びピボットプレート20で構

10

20

30

40

50

成され、上部パイプ 17 は車体中心に沿ってヘッドパイプ 16 から後方へ延びて燃料タンク 5 を支持するとともに、車体略中央部で屈曲して下方へ延びてピボットプレート 20 へ接続している。

【0011】

下部パイプ 18 は左右一対で設けられ、ヘッドパイプ 16 から車幅方向へ広がって下方へ延び、シリンダ部 9 の下方で屈曲してさらに後方へ向かい、側面視でピボットプレート 20 の側方へ重なるように延び、ここでピボットプレート 20 を貫通して車幅方向へ延びるクロスパイプ 21 (図 2) と接続している。

【0012】

車体フレームの後部は、上部パイプ 17 の屈曲部から左右一対で略水平に後方へ延出して 10
タンデムシート 6 を支持するシートレール 22 と、下部パイプ 18 と連続してピボットプレート 20 の側方から斜め上がりに後方へ延びてシートレール 22 の中間部へ接続するサイドフレーム 23 とで略トラス状に構成されている。

【0013】

ピボットプレート 20 には、リヤフォーク 24 の前端部がピボット軸 25 で上下方向へ揺動自在に支持され、このリヤフォーク 24 は後方へ延出してその後端部へ後輪 2 が回転自在に支持される。また、シートレール 22 とサイドフレーム 23 の連結部とリヤフォーク 24 の後端部間には緩衝器 26 が設けられている。

【0014】

後輪 2 はその側面に同心で設けられたドリブンスプロケット 27 とエンジン 8 のドライブ 20
スプロケット 28 間に巻き掛けられたチェーン 29 によりチェーン駆動される。図中の符号 30 はキャリア、31 はリヤフェンダ、32 はテールランプ、33 はマッドガード、34 はリヤウインカ、35 はリヤナンバープレートである。

【0015】

次に、背もたれの取付構造について説明する。図 1 は車体フレームに対する背もたれの取付構造を示す図、図 4 は車体後部の側面において背もたれの取付けを示す図、図 5 はリヤフェンダ上方から背もたれの取付構造を示す図、図 6 はマッドガードの側面図、図 7 はその背面図、図 8 は図 6 の 8 - 8 線に沿う金型構造を示す断面図である。

【0016】

図 4 及び図 5 に示すように、リヤフェンダ 31 は、左右一対のシートレール 22 間へ収容 30
されて、その前部を左右のシートレール 22 間に車体後方から差し込むことにより緩衝器 26 の取付軸 40 (図 4) と同軸で係合され、後部はシートレール 22 を貫通するキャリア取付軸 41 の車体内方端部へ、リヤフェンダ 31 の内側へ小組されているサブフレーム 42 と一緒に取付けられる。

【0017】

キャリア取付軸 41 の車体外方端部には、キャリア 30 がボルト 43 により取付けられる。キャリア取付軸 41 はシートレール 22 の後端部へ前後に間隔を持って 2ヶ所設けられ、シートレール 22 のうち前側のキャリア取付軸 41 より車体後方側は車体内方をつぶされた偏平部 44 になっている。

【0018】

この偏平部 44 によりリヤフェンダ 31 の側面との間に空間 45 (図 1、図 5) が形成され、この空間 45 を利用して背もたれ 7 のフレーム 46 下端部に設けられたプレート状の取付脚部 47 が上方から差し込まれ、偏平部 44 と平行に収容された状態で、予め側面に一体化されている環プッシュ 48 が偏平部 44 の外方より通されたボルト 49 で締結される。これにより背もたれ 7 がシートレール 22 と連結一体化して支持される。

【0019】

図 4 に示すように、偏平部 44 には予めボルト 49 の通し穴 50 が形成されている。また、図 1 に示すように、シートレール 22 は二重壁になっており、偏平部 44 では 4層に重なった剛性構造をなしている。

【0020】

10

20

30

40

50

一方、環ブッシュ 4 8 は同心構造の外筒 5 1 及び内筒 5 2 間を弾性部材 5 3 で連結したものであり、外筒 5 1 の周囲を取付脚部 4 7 へ溶接するとともに、内筒 5 2 の内周面は雌ネジが切られたナット部 5 4 をなし、ここにボルト 4 9 を締結するようになっている。

【 0 0 2 1 】

図 7 及び図 8 に示すように、マッドガードリヤフェンダ 3 1 は左右両側面 6 0 にリヤウィンカ 3 4 を取付けるためのウィンカ取付座 6 1 が設けられ、ここに位置決め穴 6 2 及び配線穴兼用の取付穴 6 3 が形成されている。また、背面 6 4 にはウィンカ取付座 6 1 近傍にナンバープレート 3 5 を取付けるためのナンバープレート用取付座 6 5 が周囲より一段高く形成されている。

【 0 0 2 2 】

このナンバープレート用取付座 6 5 は帯板状に左右方向へ延び、その左右両端は背面 6 4 の輪郭よりも側方へ長く張り出し、ここに取付穴 6 6 が長穴状に形成されている。符号 6 7 はテールランプのハウジング、6 8 は車体フレーム側への連結ステーであり、これらは後述するように全てが一体に成形される。

【 0 0 2 3 】

図 9 はウィンカ取付座 6 1 及びナンバープレート用取付座 6 5 部分は左右へスライドするスライド型 7 2、7 3 で形成される（図 7 のハッチング部分、符号 6 9 はパーティングライン）。

【 0 0 2 4 】

このうち、ウィンカ取付座 6 1 は割型 7 0 とスライド型 7 2 又は 7 3 の間で形成され、このときスライド型 7 2 又は 7 3 により位置決め穴 6 2 及び配線穴兼用の取付穴 6 3 も同時に形成される。また、ナンバープレート用取付座 6 5 は割型 7 1 とスライド型 7 2 又は 7 3 の間で形成され、このときスライド型 7 2 又は 7 3 により取付穴 6 6 も同時に形成される。

【 0 0 2 5 】

したがって、このようにスライド型を構成することにより、通常では割型 7 0、7 1 だけで成形できず複雑な金型構造で成形しなければならない部分を最小限度のスライド型を用いて成形できるので、金型構造を簡単化でき、かつ成形コストも軽減できる。

【 0 0 2 6 】

次に、本実施例の作用を説明する。図 1 及び図 5 に示すように、シートレール 2 2 の一部で車体内方部分に偏平部 4 4 を形成したので、背もたれ 7 を取付けるには図 4 に示すように、背もたれ 7 の取付脚部 4 7 を上方から偏平部 4 4 とリヤフェンダ 3 1 の側面との間に形成される空間 4 5 内へ差し込み、予め取付脚部 4 7 に設けられている環ブッシュ 4 8 をボルト 4 9 でシートレール 2 2 と締結すれば、背もたれ 7 をシートレール 2 2 へ支持できる。

【 0 0 2 7 】

このとき、図 1 に明らかなように、環ブッシュ 4 8 も内筒 5 2 にナット部 5 4 を設けたので、ここにボルト 4 9 を締結することができ、このようにすることにより、環ブッシュ 4 8 の外部に別体のナットを設ける通常の場合と比べて著しく車体内方への突出量を少なくすることができる。

【 0 0 2 8 】

したがって、偏平部 4 4 の外側表面から環ブッシュ 4 8 の車体内方側端部までの幅は、ほぼシートレール 2 2 の非偏平部の外径 D 以下に押さえることができ、その結果、偏平部 4 4 の内側表面からリヤフェンダ 3 1 の側面までの空間 4 5 の幅寸法 d 内へ十分に収容可能となる。

【 0 0 2 9 】

このため、シートレール 2 2 の内側で背もたれ 7 の取付脚部 4 7 を連結しても、シートレール 2 2 を車体外方へ張り出して配置する必要がなく、車幅をスリムにでき、かつ背もたれ 7 の取付脚部 4 7 の連結部を外観しにくくして体裁を良くできる。

【 0 0 3 0 】

10

20

30

40

50

なお、本願発明は上記実施例に限定されず種々応用可能であり、例えば、環ブッシュ 4 8 は実施例のように内外筒式でなく外筒が省略されたものなどが可能であり、要は軸心部にナット部が形成されているブッシュならば形式を問わない。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 リヤフェンダ上方から背もたれの取付構造を拡大して示す図

【図 2】 自動 2 輪車の外観における進行方向左側面図

【図 3】 その部分拡大上面視図

【図 4】 背もたれの取付けを示す車体後部の側面図

【図 5】 リヤフェンダ後部を車体上方から示す図

【図 6】 マッドガードの側面図

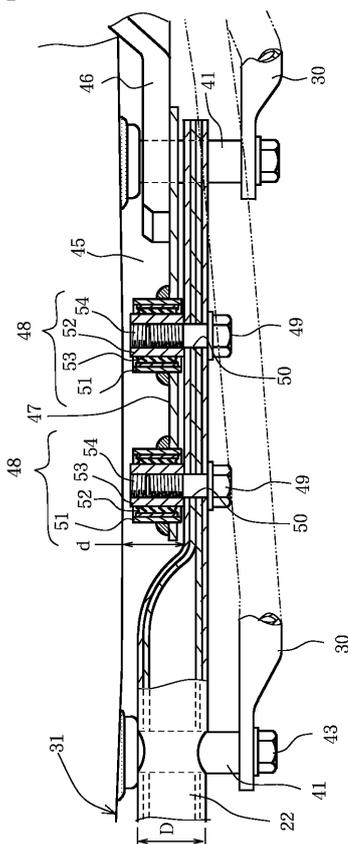
【図 7】 その背面図

【図 8】 図 6 の 8 - 8 線に沿う金型構造を示す断面図

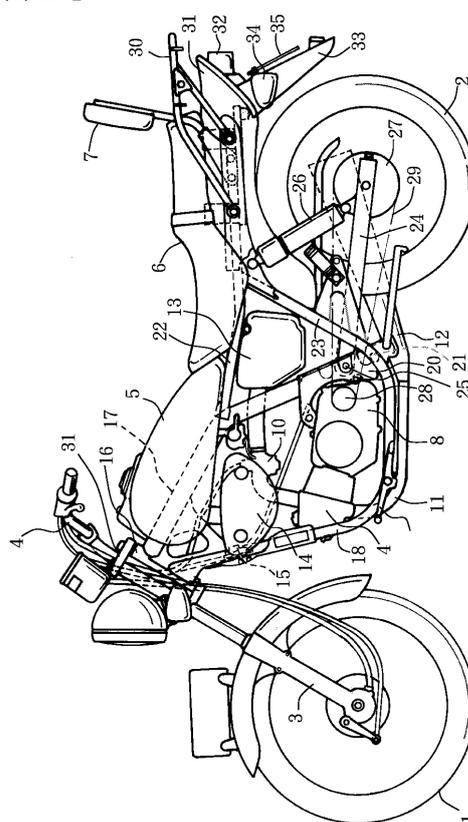
【符号の説明】

6 : タンデムシート、 7 : 背もたれ、 22 : シートレール、 23 : サイドフレーム、 26 : 緩衝器、 30 : キャリヤ、 31 : リヤフェンダ、 44 : 偏平部、 45 : 空間、 47 : 取付脚部、 48 : 環ブッシュ、 49 : ボルト、 54 : ナット部

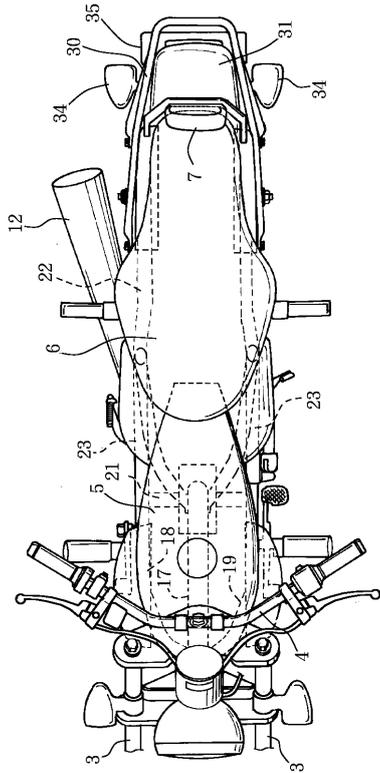
【 図 1 】



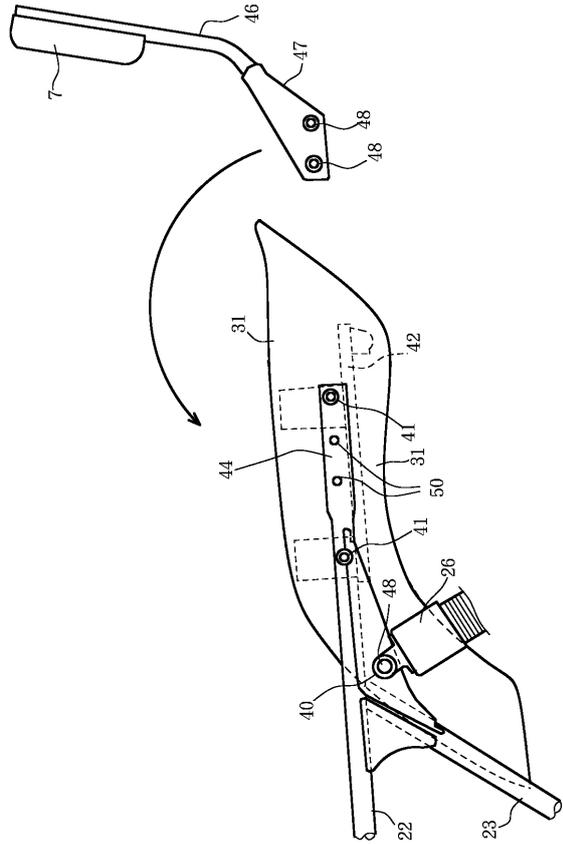
【 図 2 】



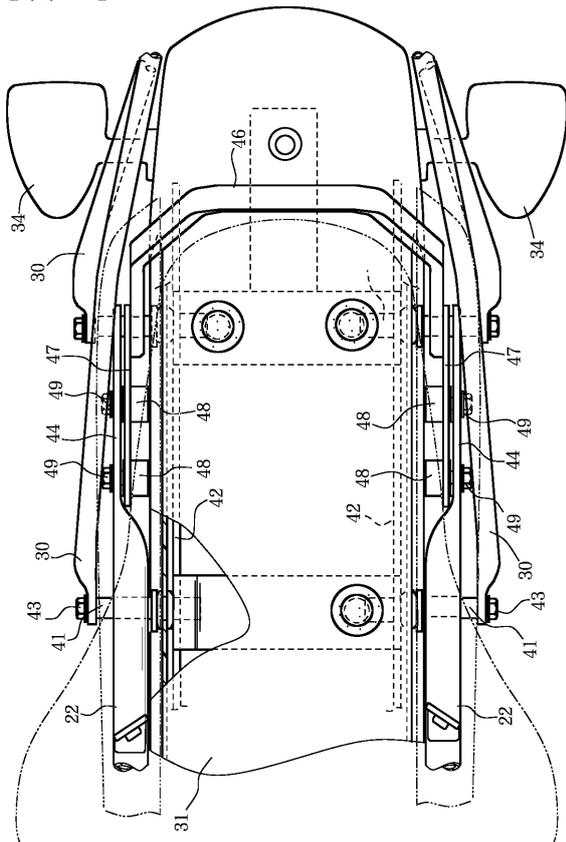
【 図 3 】



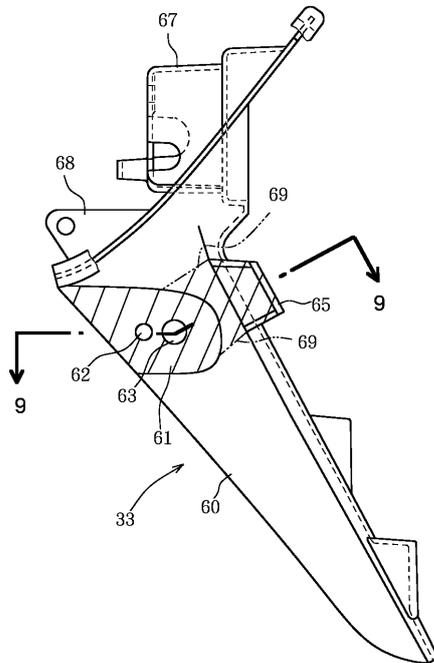
【 図 4 】



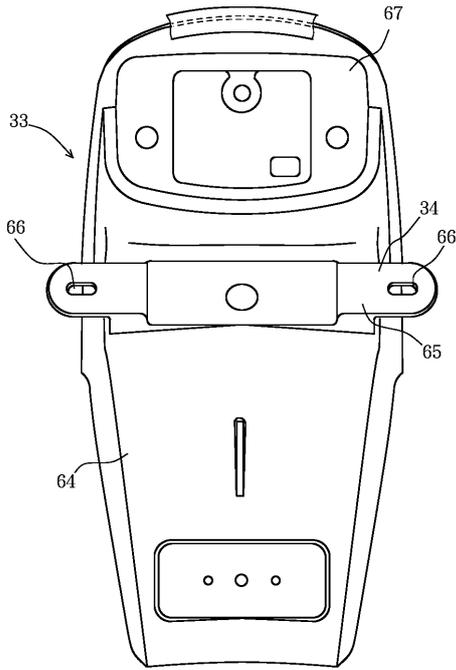
【 図 5 】



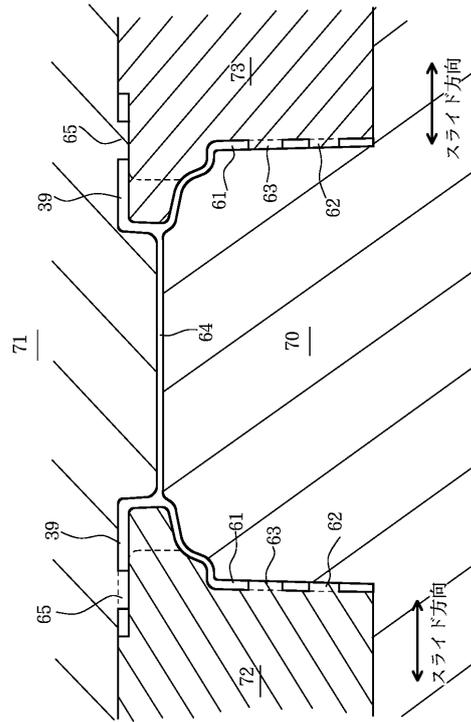
【 図 6 】



【図7】



【図8】



フロントページの続き

- (56)参考文献 特開平10 - 316069 (JP, A)
特開平10 - 181648 (JP, A)
特開平7 - 101369 (JP, A)
実公平4 - 37033 (JP, Y2)
実開昭59 - 151788 (JP, U)
特開昭56 - 8778 (JP, A)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B62J 1/28