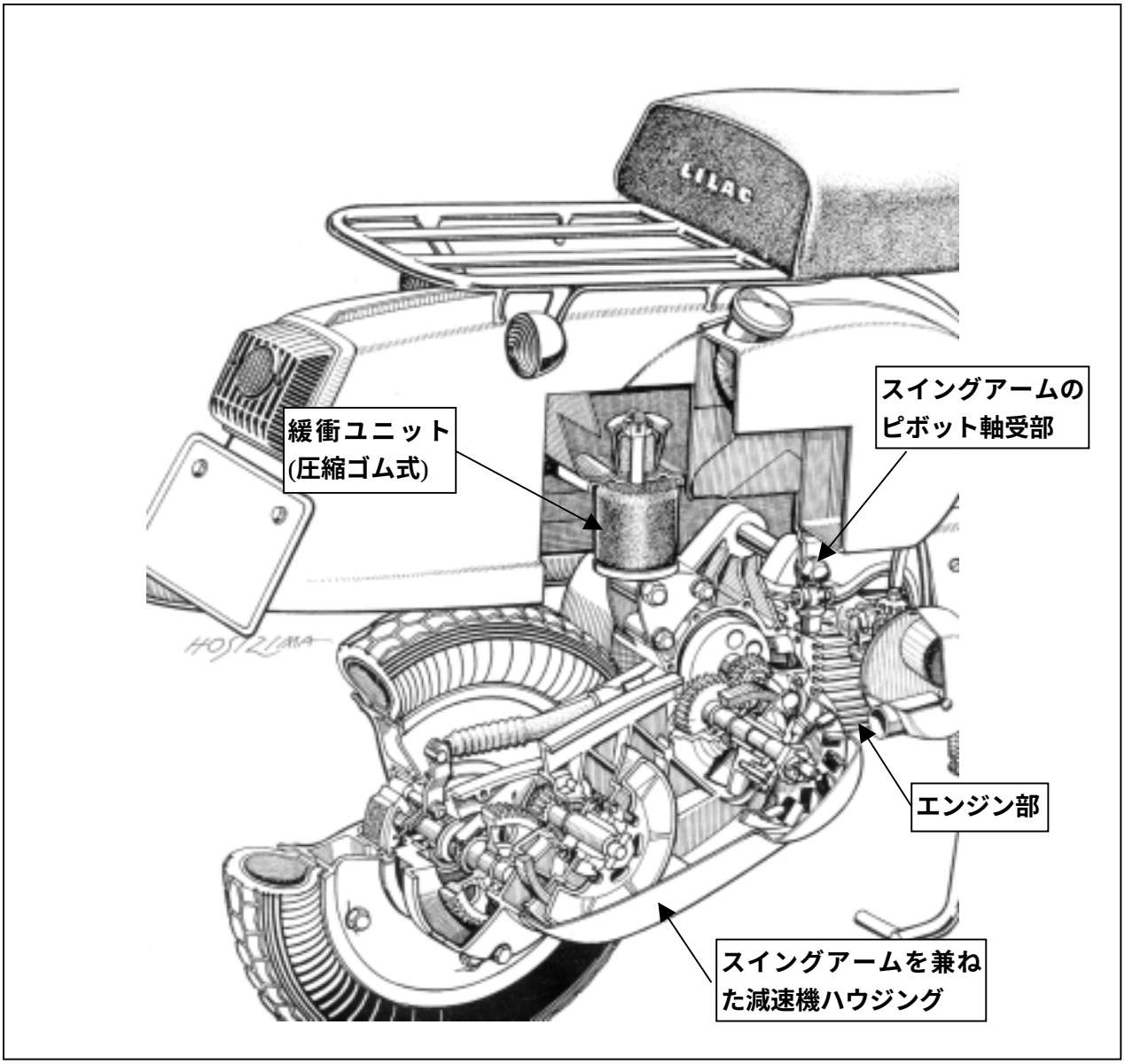
【技術分類】２１－６－1　自動二輪車サスペンション／リヤサスペンション 3／ユニットスイング式
【　ＦＩ　】B62K 25/12-25/26
【技術名称】２１－６－1－1　ユニットスイング式（エンジン前部支持式）

【技術内容】
　この方式はスクータで広く採用されている方式である。スクータの形態的構造からエンジンを含む駆動系の部品は座席シートの下から後ろに配置される。エンジンと後輪を結ぶリヤアームは駆動用変・減速部品のハウジングも兼ね、前方はエンジンと後方は後車軸と一体になっている。このユニットの前方をエンジン近傍でピボット軸受で受け、後方部分を緩衝ユニットで受けるスイングアームのような形式のサスペンション構造をユニットスイング方式と言う。

【図】　ユニットスイング式リヤサスペンション



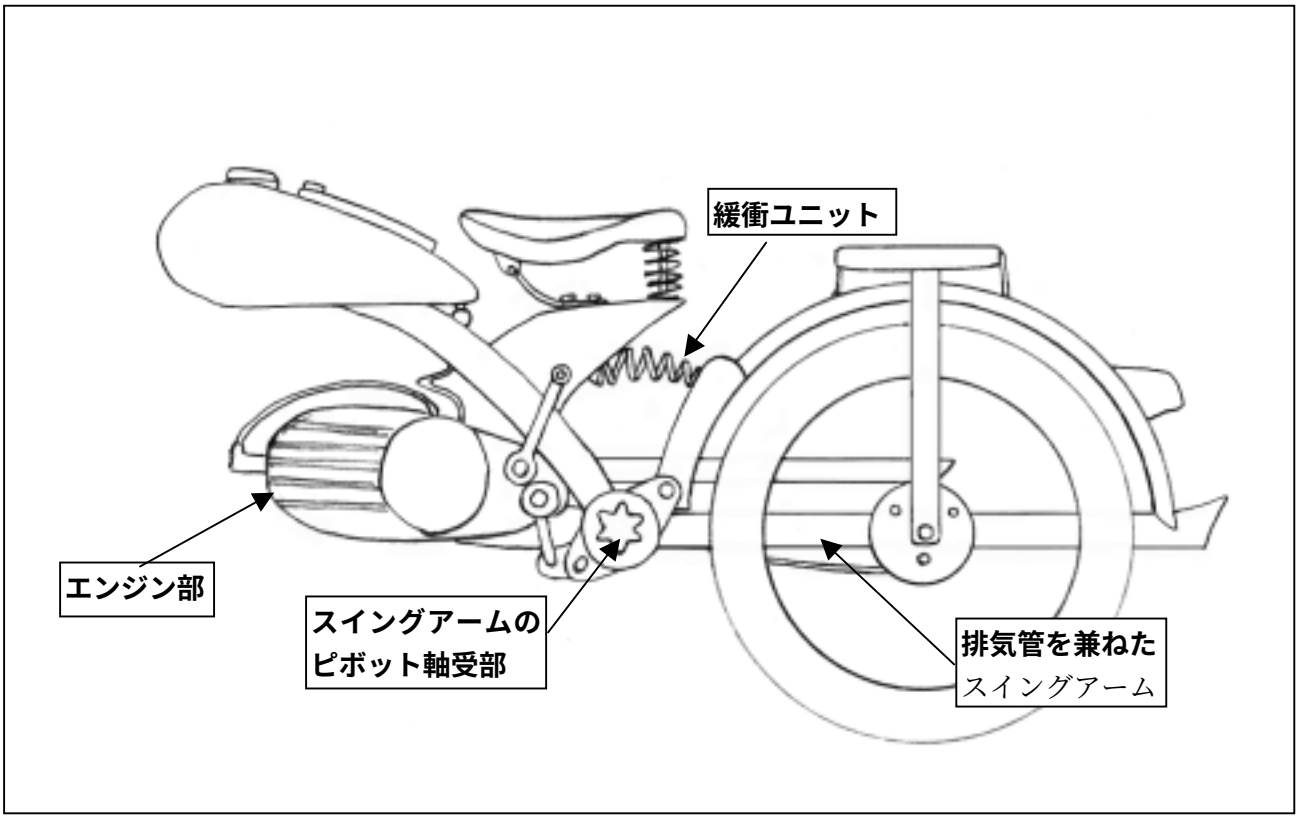
出典：「モーターファン」1960 年 5 月号、1960 年 5 月 1 日発行、星島浩著、株式会社三栄書房発行、
　　131 頁　ライラックモペット AS71

【出典／参考資料】
「モーターファン」1960 年 5 月号、1960 年 5 月 1 日、星島浩著、株式会社三栄書房発行

【技術分類】２１－６－1　自動二輪車サスペンション／リアサスペンション 3／ユニットスイング式
【　ＦＩ　】B62K 25/26
【技術名称】２１－６－1－２　ユニットスイング式（カウンタバランス式）

【技術内容】
　この図はオートバイでのユニットスイング方式の実施例である。スクータでの実施例ではエンジン、駆動系、後輪を一体（ユニット化）したものを、前方のエンジン近傍でピボット支持しているが、このオートバイでの実施例ではユニットの中央付近で支持している。スクータではエンジンを見せないデザインを採用するのに対し、オートバイでは積極的に見せるデザインを採用する傾向にある。そこからこの形態が採用された。

【図】　ユニットスイング式リヤサスペンション



図は、参考資料を基に本標準技術集のために作成

【参考資料】
「モーターサイクル名鑑」、1997 年 4 月 1 日、ヒューゴウィルソン著、株式会社世界文化社発行