



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0033455

(51)⁷ B62J 1/12; B62J 9/00; B62J 35/00

(13) B

(21) 1-2016-00769

(22) 25/11/2010

(62) 1-2012-01488

(86) PCT/JP2010/071022 25/11/2010

(87) WO2011/065424 03/06/2011

(30) 2009-271439 30/11/2009 JP

(45) 25/10/2022 415

(43) 25/05/2016 338A

(73) SUZUKI MOTOR CORPORATION (JP)

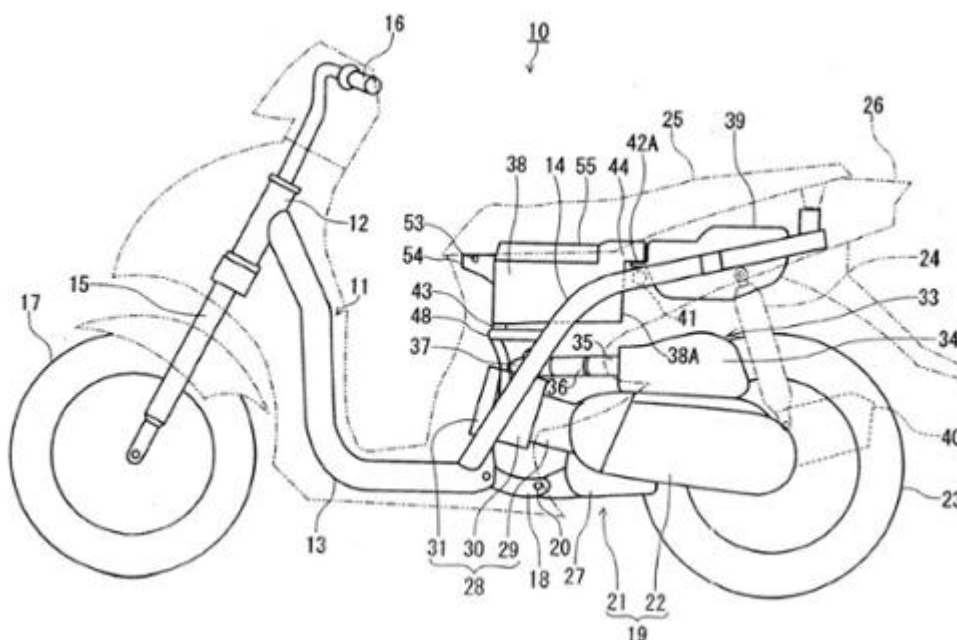
300, Takatsuka-Cho, Minami-Ku, Hamamatsu-Shi, Shizuoka-Ken 432-8611, Japan

(72) MASUDA Takanobu (JP).

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU ĐỖ YÊN DÙNG CHO XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến xe máy có kết cấu đỡ yên, hộp chứa đồ và bình nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe lần lượt ở phía trước và ở phía sau, theo hướng dọc của thân xe, và hộp chứa đồ và bình nhiên liệu này được đỡ bởi khung thân xe để đỡ tải trọng của yên xe bởi khung thân xe qua hộp chứa đồ. Hộp chứa đồ được tạo ra có bộ phận tiếp nhận bản lề tạo ra ở phần đầu xa của nó theo hướng dọc của thân xe, bộ phận này đỡ phần đầu trước của yên xe qua bản lề và bộ đỡ yên xe tạo ra ở phần đầu sau để tiếp xúc được với tấm đế của yên xe, và bộ đỡ yên xe này được đỡ bởi khung thân xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy và, cụ thể hơn, đề cập đến kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy trong đó tải trọng của yên xe được đỡ bởi khung thân xe qua hộp chứa đồ.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Nói chung, xe máy được tạo ra có kết cấu đỡ yên trong đó hộp chứa đồ và bình nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe, và tải trọng của yên xe được đỡ bởi khung thân xe qua hộp chứa đồ và bình nhiên liệu như đã bộc lộ, ví dụ, công bố đơn yêu cầu cấp bằng sáng chế Nhật bản số 11-139371 (tài liệu sáng chế 1).

Cụ thể hơn, hộp chứa đồ được đỡ, ở phần trước và phần sau của đáy, trên khung thân xe và còn được đỡ bởi khung thân xe qua bình nhiên liệu do việc có phần nắp vốn được tạo ra ở phần sau để che phần trên của bình nhiên liệu. Tấm đế của yên xe được tạo ra để tiếp xúc được với mép trên của hộp chứa đồ. Do vậy, xe máy được kết cấu sao cho tải trọng của yên xe được đỡ bởi khung thân xe qua mép trên của hộp chứa đồ và sau đó phần trước của đáy, phần sau của đáy và phần nắp của hộp chứa đồ.

Do kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy đã được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1 được kết cấu theo cách nêu trên, nên cần thiết phải gia cường hộp chứa đồ bằng cách tạo ra gân từ phần mép trên, mà tải trọng của yên xe tác động trực tiếp lên đó, đến phần trước của đáy, phần sau của đáy và phần nắp đỡ bởi khung thân xe, tức là, trên toàn bộ hộp chứa đồ. Điều này chắc chắn dẫn đến việc tăng trọng lượng và kích thước của hộp chứa đồ.

Hơn nữa, do hộp chứa đồ được đỡ bởi khung thân xe ở ba điểm, nên phần trước của đáy, phần sau của đáy và phần nắp, kết cấu để đỡ bởi khung thân xe được chế tạo phức tạp.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra khi tính đến các trường hợp nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy có khả năng giảm trọng lượng và kích thước của hộp chứa đồ của xe máy, nhờ đó đỡ tải trọng của yên xe của nó.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy, trong đó hộp chứa đồ và bình nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe lần lượt ở phía trước và ở phía sau, theo hướng dọc của thân xe, và hộp chứa đồ và bình nhiên liệu này được đỡ bởi khung thân xe để đỡ tải trọng của yên xe bởi khung thân xe qua hộp chứa đồ, trong đó hộp chứa đồ được tạo ra có bộ phận tiếp nhận bản lề tạo ra ở phần đầu xa của nó theo hướng dọc của thân xe, bộ phận này đỡ phần đầu trước của yên xe qua bản lề và bộ đỡ yên xe tạo ra ở phần đầu sau để tiếp xúc được với tấm đế của yên xe, và bộ đỡ yên xe này được đỡ bởi khung thân xe.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện ưu tiên của khía cạnh nêu trên của sáng chế, có thể mong muốn là hộp chứa đồ được đỡ ở hai điểm bởi phần trước của đáy của nó hộp chứa đồ theo hướng dọc của thân xe và bởi bộ đỡ yên xe.

Có thể tốt hơn là, bộ đỡ yên xe được tạo ra theo dạng hình hộp, bộ đỡ này phình ra ngoài về phía bình nhiên liệu.

Hơn nữa, có thể mong muốn là bộ đỡ yên xe được gắn chặt vào khung thân xe cùng với vành gờ, vành gờ này được tạo ra liền khối với bình nhiên liệu để nhô về phía trước theo hướng dọc của thân xe của bình nhiên liệu.

Có thể mong muốn hơn nữa là bộ đỡ yên xe được gắn chặt vào khung thân xe cùng với vành gờ của bình nhiên liệu với chi tiết đàn hồi được đặt giữa bộ đỡ yên xe và vành gờ.

Theo sáng chế có các dấu hiệu khác biệt nêu trên, do bộ đỡ yên xe của hộp chứa đồ tiếp xúc với tấm đế của yên xe để đỡ tải trọng của yên xe được đỡ bởi khung thân xe, nên chỉ cần phải gia cường bộ đỡ yên xe và không cần phải gia cường toàn bộ kết cấu của hộp chứa đồ. Do đó, việc giảm trọng lượng và kích thước của hộp chứa đồ có thể đạt được.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Các dấu hiệu, chức năng và lợi ích khác của sáng chế sẽ được hiểu rõ hơn từ phần mô tả phương án thực hiện dưới đây của sáng chế.

Fig.1 là hình chiếu trong suốt nhìn từ bên trái thể hiện xe máy mà kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy theo phương án thực hiện của sáng chế áp dụng.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu chi tiết của hộp chứa đồ, bình nhiên liệu, và khung sau trên Fig.1.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh phóng to cắt riêng phần theo đường III-III trên Fig.2.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh cắt riêng phần theo đường IV-IV trên Fig.2.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V trên Fig.3.

Mô tả chi tiết sáng chế

Phương án ưu tiên nhất để thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Hơn nữa, cần lưu ý rằng các thuật ngữ dùng để chỉ các hướng như "trên" "dưới", "trái", và "phải" dùng ở đây dựa vào trạng thái được minh họa trên các hình vẽ hoặc ở trạng thái đứng của xe máy như được thể hiện trên Fig.1.

Theo xe máy được thể hiện trên Fig.1, mà kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy theo phương án thực hiện của sáng chế áp dụng, xe máy 10 kiểu xe tay ga bao gồm khung thân xe 11 dạng khung gầm thấp. Trong khung thân xe 11, một khung chính 13 kéo dài xuống dưới từ phần sau của ống lái 12 dùng làm đầu trước, và cặp khung sau trái và phải 14 kéo dài về phía sau và nghiêng lên trên từ phần của khung chính 13, phần này nằm ở phần dưới của xe.

Càng trước 15, cùng với tay lái 16, được đỡ trên ống lái 12 để xoay được về bên trái và bên phải, và bánh trước 17 được đỡ xoay được ở đầu xa của càng trước 15. Cụm động lực 19 được đỡ xoay được bởi phần của khung chính 13, phần này nằm ở phần giữa bên dưới của xe qua chi tiết nối 18 để lắc được theo phương thẳng đứng quanh trục xoay 20.

Cụm động lực 19 là cụm thường dùng trong xe tay ga, và bao gồm động cơ 21 và hộp truyền động 22 được tạo ra liền khối. Bánh sau 23 được đỡ trực tiếp và đỡ xoay được ở phần sau của hộp truyền động 22. Cụm treo sau 24 được lắp theo

phương thẳng đứng giữa phần sau của hộp truyền động 22 và các khung sau 14. Nhờ cụm treo sau 24 này, cụm động lực 19 và bánh sau 23 được treo theo cách giảm xóc.

Trong khung thân xe 11, yên xe 25 được tạo ra bên trên các khung sau 14 để mở hoặc đóng được. Bên dưới yên xe 25, hộp chứa đồ 38, hộp này chứa đồ vật như mũ bảo hiểm hoặc các thứ tương tự, được bố trí ở phía trước của xe, và bình nhiên liệu 39 được bố trí ở phía sau của xe. Khi yên xe 25 được mở, thì đồ vật có thể được cất vào và lấy ra khỏi hộp chứa đồ 38. Hơn nữa, khung thân xe 11 và phần trước của cụm động lực 19 được che hoàn toàn bởi nắp che khung 26 làm bằng nhựa tổng hợp để cải thiện hình dạng bên ngoài và bảo vệ thiết bị bên trong.

Động cơ 21 được kết cấu sao cho cụm xi lanh 28 được nghiêng về phía trước và kéo dài theo phương gần như nằm ngang từ phần trước của hộp trục khuỷu 27. Hộp truyền động 22 được tạo ra liền khối với hộp trục khuỷu 27 để kéo dài về phía sau từ phía bên trái của hộp trục khuỷu 27. Cụm xi lanh 28 bao gồm khối xi lanh 29, đầu xi lanh 30 và nắp che đầu xi lanh 31, các bộ phận này được lắp chồng lên nhau từ hộp trục khuỷu 27.

Hệ thống nạp 33 của động cơ, hệ thống này cấp hỗn hợp (hỗn hợp nhiên liệu-không khí) vào cửa nạp, không được thể hiện trên hình vẽ, của đầu xi lanh 30, được bố trí bên trên cụm xi lanh 28 và hộp trục khuỷu 27. Hệ thống nạp 33 của động cơ này bao gồm bộ lọc không khí 34, ống mềm đầu ra 35, thân tiết lưu 36, ống nạp 37 và thiết bị phun nhiên liệu, không được thể hiện trên hình vẽ.

Một đầu của ống nạp 37 được nối với cửa nạp, cửa nạp này được mở ở phần trên của đầu xi lanh 30. Thân tiết lưu 36 được nối với đầu kia của ống nạp 37 và làm tăng hoặc giảm lượng không khí hút cần được cấp vào cửa nạp của đầu xi lanh 30.

Thiết bị phun nhiên liệu này được lắp đặt thẳng đứng ở phần trên của ống nạp 37 để phun lượng nhiên liệu định trước ra từ bình nhiên liệu 39 về phía cửa nạp của đầu xi lanh 30.

Bộ lọc không khí 34 được gắn chặt vào phần trên của hộp truyền động 22 bằng bu lông hoặc các chi tiết tương tự. Bộ lọc không khí 34 và thân tiết lưu 36 được nối bởi ống mềm đầu ra 35. Bộ lọc không khí 34 lấy không khí bên ngoài, loại bỏ bụi

và các thứ tương tự ra khỏi không khí bằng bộ lọc, không được thể hiện trên hình vẽ, và dẫn không khí sạch như không khí hút vào trong thân tiết lưu 36.

Cửa xả, không được thể hiện trên hình vẽ, được mở ở bề mặt dưới của đầu xi lanh 30. Ống xả, không được thể hiện trên hình vẽ, kéo dài về phía sau từ cửa xả, và ống giảm âm khí xả 40 được nối với đầu sau của ống xả. Cửa xả, ống xả và ống giảm âm khí xả 40 tạo thành hệ thống khí xả của động cơ. Hệ thống khí xả của động cơ này và hệ thống nạp 33 của động cơ lắp theo phương thẳng đứng quanh trục xoay 20 cùng với cụm động lực 19.

Cặp khung sau trái và phải 14 kéo dài dọc theo các phía bên trái và bên phải của hộp chứa đồ 38, nhô lên về phía sau và nghiêng lên trên về phía phần giữa phần trên của thành sau 38A của hộp chứa đồ 38 và phần trước của bình nhiên liệu 39, và sau đó kéo dài về phía sau theo phương gần như nằm ngang.

Ống nối ngang 41 được đặt giữa cặp khung sau 14 ở vị trí giữa phần trên của thành sau 38A của hộp chứa đồ 38 và phần trước của bình nhiên liệu 39.

Như được thể hiện trên Fig.2, vành gờ 42 được tạo ra liền khối với bình nhiên liệu 39 quanh gần như toàn bộ chu vi. Trong vành gờ 42, phần trước vành gờ 42A, phần này nhô về phía trước của thân xe, được đặt trên ống nối ngang 41. Phần trước vành gờ 42A này được gắn chặt theo cách sẽ được mô tả dưới đây. Phần sau vành gờ 42B trong vành gờ 42 được gắn cố định vào các khung sau 14. Nhờ phần trước vành gờ 42A và phần sau vành gờ 42B, bình nhiên liệu 39 được đỡ bởi các khung sau 14.

Như được thể hiện trên Fig.1, phần lắp khung 43 được lắp đặt phần đáy phía trước của hộp chứa đồ 38, và bộ đỡ yên xe 44, bộ đỡ này phình ra ngoài về phía sau của thân xe, được tạo ra liền khối với thành sau 38A ở phần trên của thành sau 38A.

Như được thể hiện trên Fig.3, bộ đỡ yên xe 44 bao gồm cặp phần thành bên bộ đỡ trái và phải 45, phần đáy bộ đỡ 46, phần này liền khối với các phần dưới của hai phần thành bên bộ đỡ 45 và thành sau 38A của hộp chứa đồ 38, và phần thành sau bộ đỡ 47, phần này liền khối với các phần sau của phần đáy bộ đỡ 46 và hai phần thành bên bộ đỡ 45 và được tạo ra để tạo thành hình dạng bên ngoài dạng hình hộp.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, phần lắp khung 43 được gắn cố định vào thanh giằng 48, thanh giằng này được kéo căng giữa cặp khung sau trái và phải

14. Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.5, phần đáy bộ đỡ 46 của bộ đỡ yên xe 44 được đặt ở bề mặt trên của phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39 và được gắn chặt bằng các bu lông 49 và các đai ốc 50 vào giá lắp 51, giá lắp này được lắp vào ống nối ngang 41, cùng với phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39. Do vậy, hộp chứa đồ 38 được đỡ ở hai điểm, tức là, phần lắp khung 43 và phần đáy bộ đỡ 46 của bộ đỡ yên xe 44 bởi các khung sau 14.

Chi tiết đàn hồi 52 được đặt giữa đầu của bu lông 49 ép phần đáy bộ đỡ 46 của bộ đỡ yên xe 44 và phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39. Cụ thể hơn, phần đáy bộ đỡ 46 của bộ đỡ yên xe 44 được lắp bằng các bu lông 49 và các đai ốc 50 vào giá lắp 51 của ống nối ngang 41 qua chi tiết đàn hồi 52 giữa phần đáy bộ đỡ 46 và phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39.

Như được thể hiện trên Fig.4, phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39 được tạo ra để kéo dài theo chiều rộng của xe. Phần đáy bộ đỡ 46 của bộ đỡ yên xe 44 được gắn chặt bằng các (ví dụ, hai) bu lông 49 vào giá lắp 51 của ống nối ngang 41 cùng với phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39.

Mặc dù yên xe 25 được thể hiện trên Fig.1 có kết cấu yên xe đôi bao gồm yên cho người lái xe và yên cho người ngồi sau theo phương án thực hiện này, song yên xe 25 này có thể là kết cấu yên xe đơn chỉ bao gồm yên cho người lái xe. Phần đầu trước của yên xe 25 được đỡ xoay được vào bộ phận tiếp nhận bản lề 54 của hộp chứa đồ 38 qua bản lề 53 để xoay được theo hướng dọc của thân xe. Yên xe 25 che hộp chứa đồ 38 và bình nhiên liệu 39 từ phía trên của nó, và lỗ trên 55 của hộp chứa đồ 38 được tạo ra để mở hoặc đóng được bằng cách xoay yên xe 25.

Phần đầu sau của yên xe 25 tiếp xúc và được đỡ trên tấm ngang đuôi 56, tấm này được bố trí giữa các phần đầu sau của các khung sau 14 để lắp được vào hoặc tháo được ra khỏi tấm ngang đuôi 56 nhờ sử dụng cơ cấu khóa, không được thể hiện trên hình vẽ, tạo ra cho tấm ngang đuôi 56. Phần giữa, theo hướng dọc của thân xe, của tấm đế 57 (Fig.5) của yên xe 25 tiếp xúc và được đỡ trên các phần thành bên bộ đỡ 45 của bộ đỡ yên xe 44, bộ đỡ yên xe này được tạo ra ở phần trên của thành sau 38A của hộp chứa đồ 38.

Do vậy, như được thể hiện trên Fig.1, tải trọng tác dụng lên yên xe 25 được đỡ bởi khung thân xe 11 qua bộ phận tiếp nhận bản lề 54 của hộp chứa đồ 38, phần lắp khung 43, và thanh giằng 48. Tải trọng này còn được đỡ bởi khung thân xe 11 qua các phần thành bên bộ đỡ 45 của bộ đỡ yên xe 44 của hộp chứa đồ 38, phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39, và ống nối ngang 41. Hơn nữa, tải trọng này còn được đỡ bởi khung thân xe 11 qua tấm ngang đuôi 56.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện, các phần thành bên bộ đỡ 45 của bộ đỡ yên xe 44 tiếp xúc với tấm đế 57 của yên xe 25 được gia cường bởi các gân 58 kéo dài theo phương thẳng đứng của xe và các gân 59 kéo dài theo phương nằm ngang của xe, các gân này được tạo ra bên trong các phần thành bên bộ đỡ 45 liền khối với chúng theo cách như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4.

Theo kết cấu và cách bố trí theo phương án thực hiện của sáng chế, sẽ đạt được các chức năng và hiệu quả có lợi từ (1) đến (6) dưới đây.

(1) Do bộ đỡ yên xe 44 của hộp chứa đồ 38 tiếp xúc với tấm đế 57 của yên xe 25 để đỡ tải trọng của yên xe được đỡ bởi các khung sau 14 qua giá lắp 51 và ống nối ngang 41, nên chỉ cần phải gia cường bộ đỡ yên xe 44 nhờ sử dụng các gân 58 và 59 và không cần phải gia cường toàn bộ kết cấu của hộp chứa đồ 38, nhờ đó đạt được việc giảm trọng lượng và kích thước của hộp chứa đồ 38. Ngoài ra, do kích thước của hộp chứa đồ 38 có thể được giảm, nên hộp chứa đồ 38 ít ảnh hưởng đến bộ phận hoặc các chi tiết bố trí ở phần theo chu vi của hộp chứa đồ 38, như các khung sau 14 hoặc yên xe 25.

(2) Hộp chứa đồ 38 được đỡ ở hai điểm, tức là, phần lắp khung 43 và bộ đỡ yên xe bởi các khung sau 14. Kết cấu này có thể đơn giản hóa kết cấu để đỡ hộp chứa đồ 38 bởi khung thân xe 11.

(3) Bộ đỡ yên xe 44 của hộp chứa đồ 38 tiếp xúc với tấm đế 57 của yên xe 25 để đỡ tải trọng của yên xe được tạo ra theo dạng hình hộp, và do vậy, độ cứng vững của hộp chứa đồ 38 được tăng và độ bền chống các rung động và nghiêng theo phương nằm ngang của xe có thể được tăng.

(4) Bộ đỡ yên xe 44 của hộp chứa đồ 38 được gắn cố định vào ống nối ngang 41 qua phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39. Ngay cả khi ống nối ngang

41 có kết cấu hình trụ, thì việc lắp của bộ đỡ yên xe 44 vào ống nối ngang 41 có thể được bảo đảm bằng cách đặt phần trước vành gờ phẳng 42A giữa ống nối ngang 41 và bộ đỡ yên xe 44.

(5) Bộ đỡ yên xe 44 cho hộp chứa đồ 38 tiếp xúc với tấm đế 57 của yên xe 25 được gắn chặt vào ống nối ngang 41 cùng với phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39 với chi tiết đàn hồi 52 được đặt giữa bộ đỡ yên xe 44 và phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39. Theo cách bố trí này, ngay cả khi các rung động của động cơ 21 được truyền đến phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39 qua các khung sau 14 và ống nối ngang 41, thì chi tiết đàn hồi 52 có thể hấp thu các rung động này. Kết quả là, các rung động của động cơ 21 có thể được ngăn không cho truyền đến yên xe 25.

(6) Theo phương án thực hiện này, tốt hơn là chỉ các phần thành bên bộ đỡ 45 trong bộ đỡ yên xe 44 của hộp chứa đồ 38 tiếp xúc với tấm đế 57 của yên xe 25 cần phải tiếp xúc với tấm đế 57 của yên xe 25. Do đó, chỉ cần tăng độ chính xác kích thước của chỉ các phần thành bên bộ đỡ 45 tương đối với tấm đế 57 của yên xe 25. Cách bố trí này tạo điều kiện thuận lợi cho việc chế tạo hộp chứa đồ 38.

Mặc dù sáng chế đã được mô tả trên đây theo phương án ưu tiên, song sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án thực hiện này.

Ví dụ, nếu hộp chứa đồ 38 có thể được kết cấu sao cho gần như toàn bộ bề mặt của phần đáy bộ đỡ 46 của bộ đỡ yên xe 44 tiếp xúc với phần trước vành gờ 42A của bình nhiên liệu 39, thì diện tích tiếp xúc của phần đáy bộ đỡ 46 của bộ đỡ yên xe 44 với phần trước vành gờ 42A tăng, và do vậy, độ bền của bộ đỡ yên xe 44 có thể được tăng.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy, mà trong đó hộp chứa đồ và bình nhiên liệu được bố trí bên dưới yên dùng cho người lái xe lần lượt ở phía trước và ở phía sau, và được đỡ bởi khung thân xe để đỡ tải trọng của yên dùng cho người lái xe bởi khung thân xe qua hộp chứa đồ,

trong đó hộp chứa đồ được tạo ra có bộ phận tiếp nhận bản lề tạo ra ở phần đầu xa của nó, bộ phận này đỡ phần đầu trước của yên dùng cho người lái xe qua bản lề và bộ đỡ yên xe tạo ra ở phần đầu sau để đỡ yên dùng cho người lái xe,

trong đó phần đầu sau của hộp chứa đồ với bộ đỡ yên xe được đỡ vào khung thân xe ở hai điểm qua các chi tiết đàn hồi tương ứng, và các chi tiết đàn hồi được bố trí trên bộ đỡ yên xe dọc theo chiều rộng của xe, và

trong đó vành gờ của bình nhiên liệu kéo dài theo chiều rộng của xe sao cho vành gờ được gắn cố định vào khung thân xe và yên dùng cho người lái xe được đỡ bởi bình nhiên liệu.

2. Kết cấu đỡ yên dùng cho xe máy theo điểm 1, trong đó bộ đỡ yên xe được tạo ra dưới dạng bộ phình ra ngoài về phía bình nhiên liệu và được tạo ra liền khối với hộp chứa đồ.

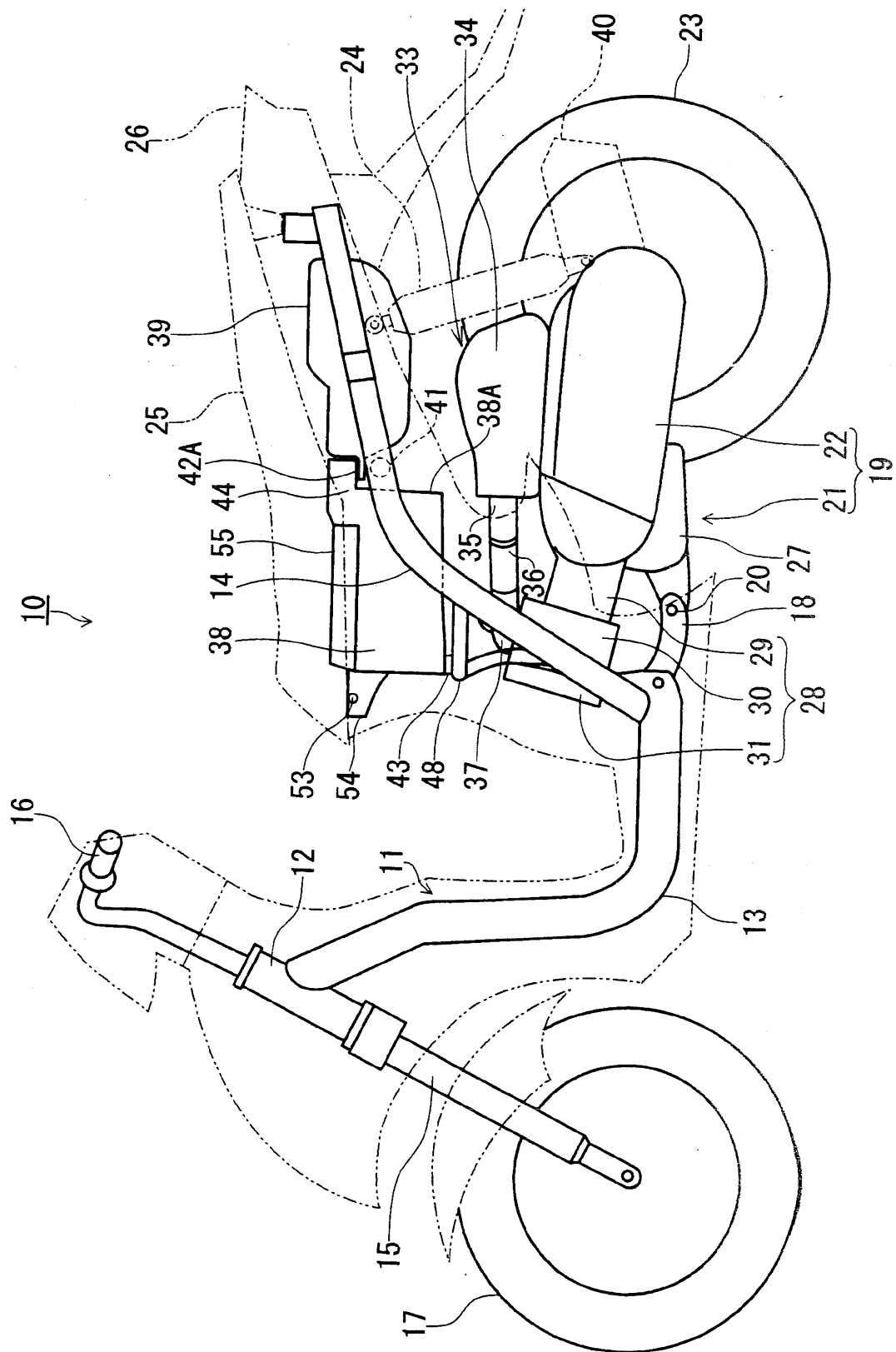


FIG. 1

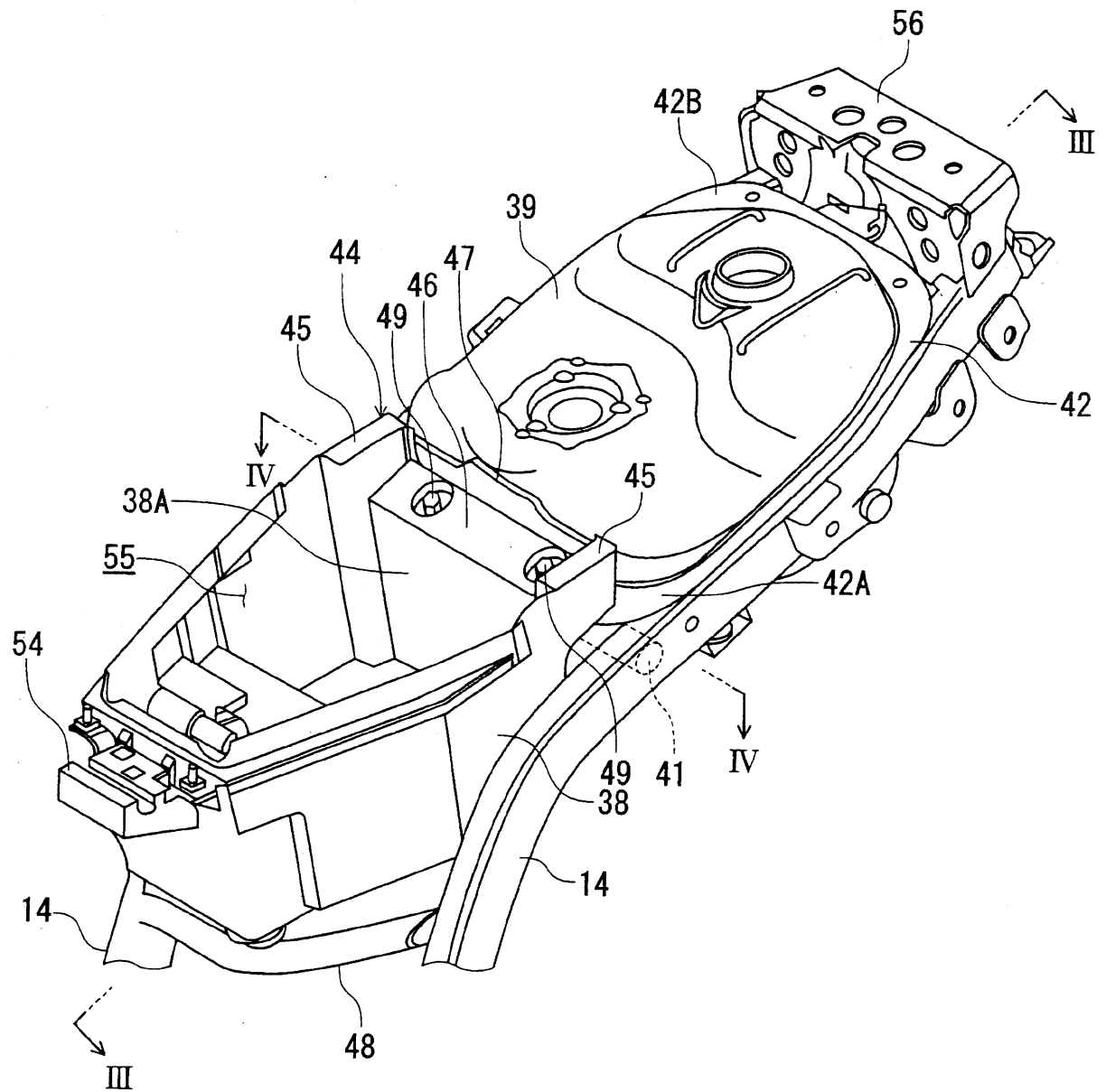


FIG. 2

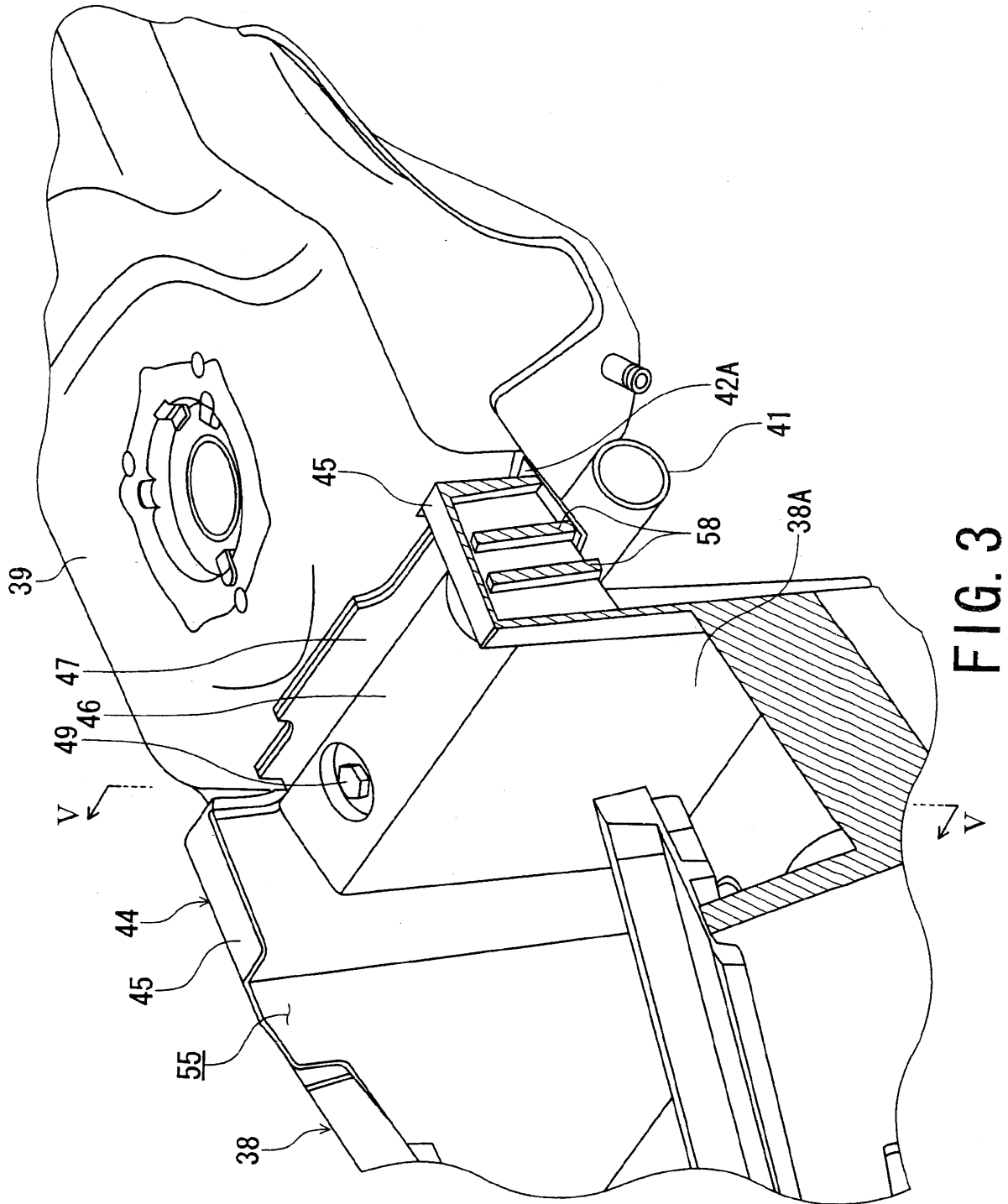


FIG. 3

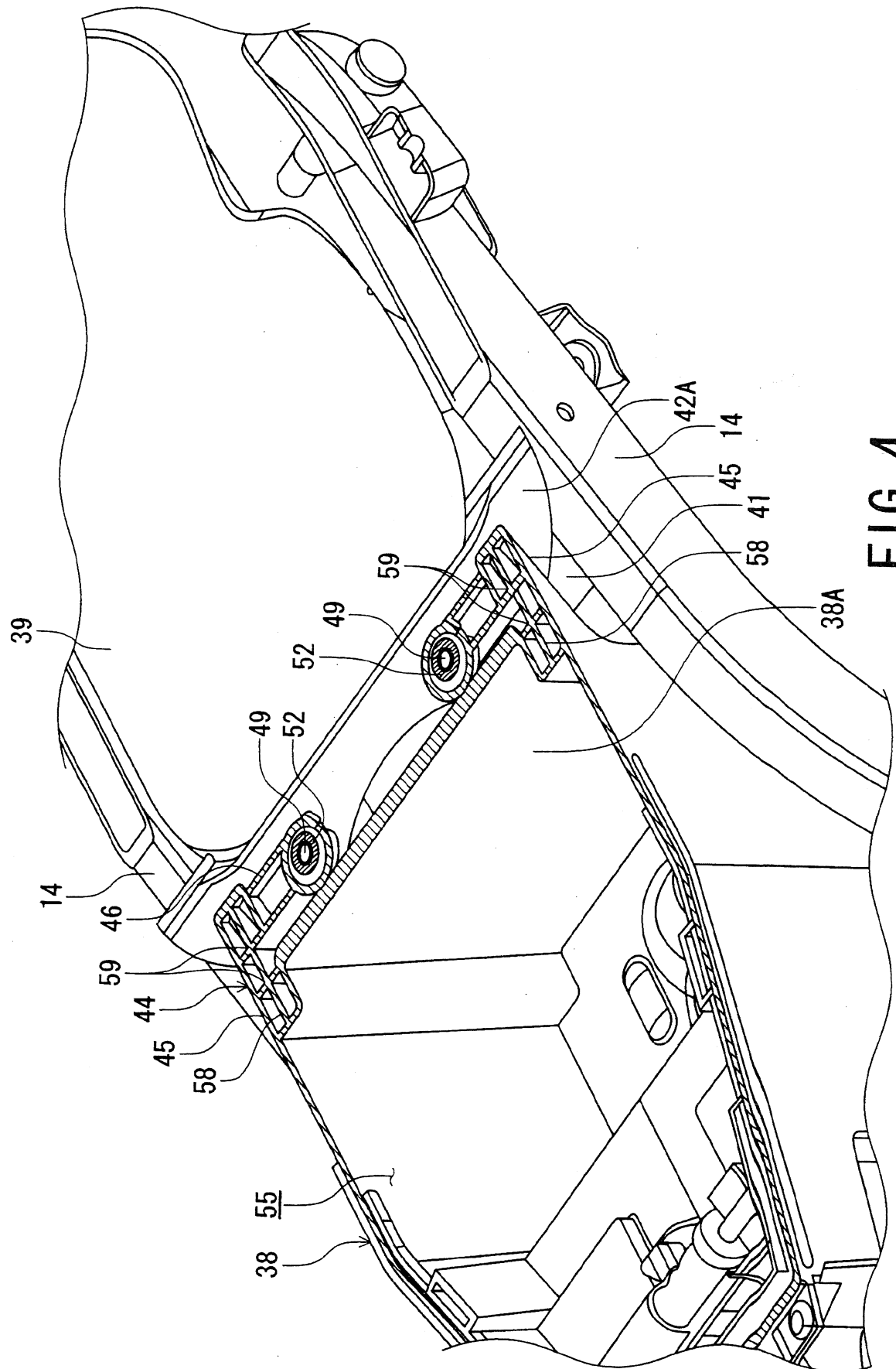


FIG. 4

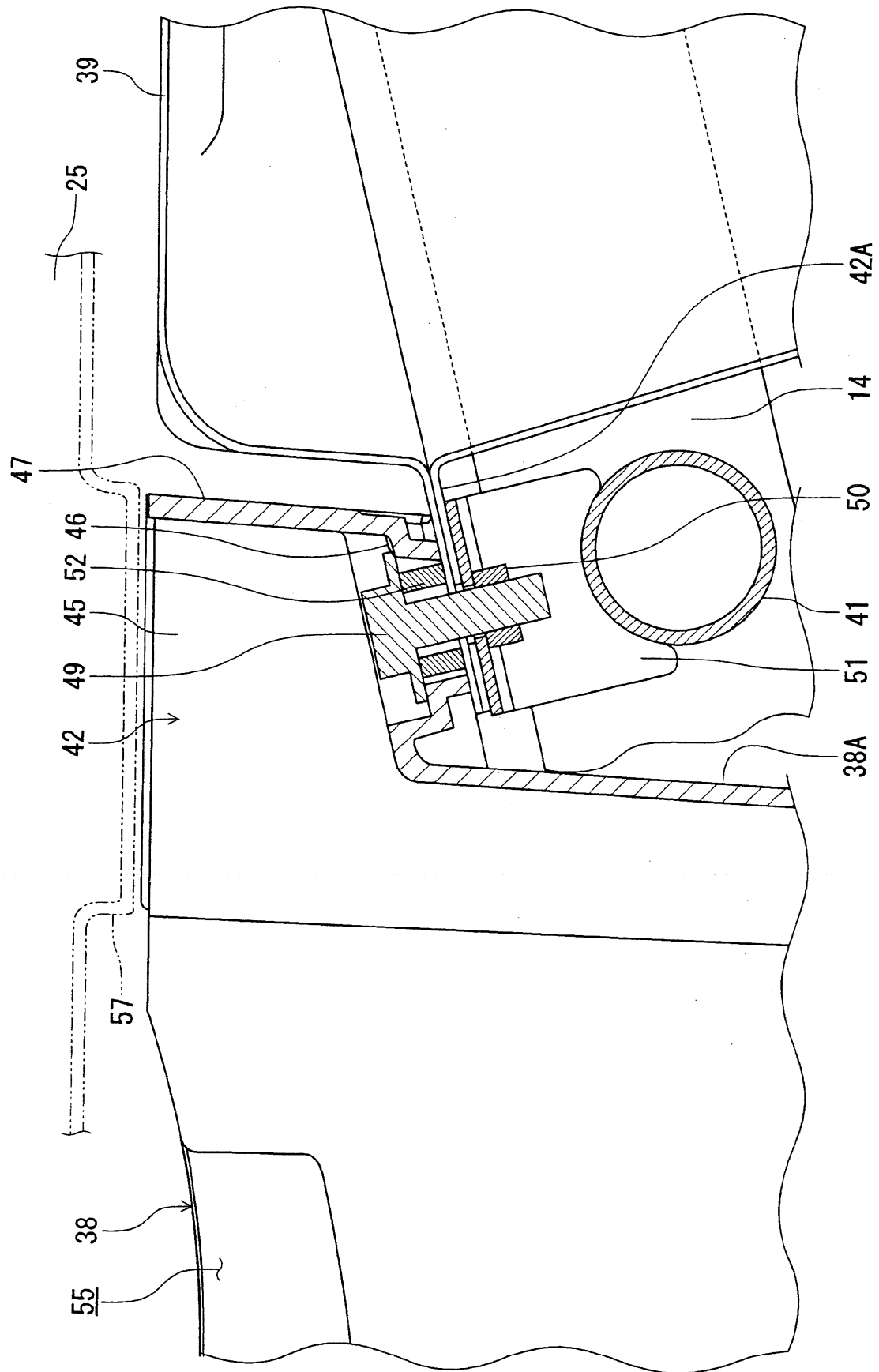


FIG. 5