



(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)



1-0041706

(51)^{2020.01} B62J 37/00; B62J 35/00; B62K 25/20;
B62J 99/00; B62K 11/10; B62J 17/00

(13) B

(21) 1-2021-00469

(22) 05/04/2019

(86) PCT/JP2019/015068 05/04/2019

(87) WO 2020/021776 A1 30/01/2020

(30) 2018-140558 26/07/2018 JP

(45) 25/11/2024 440

(43) 26/04/2021 397

(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)

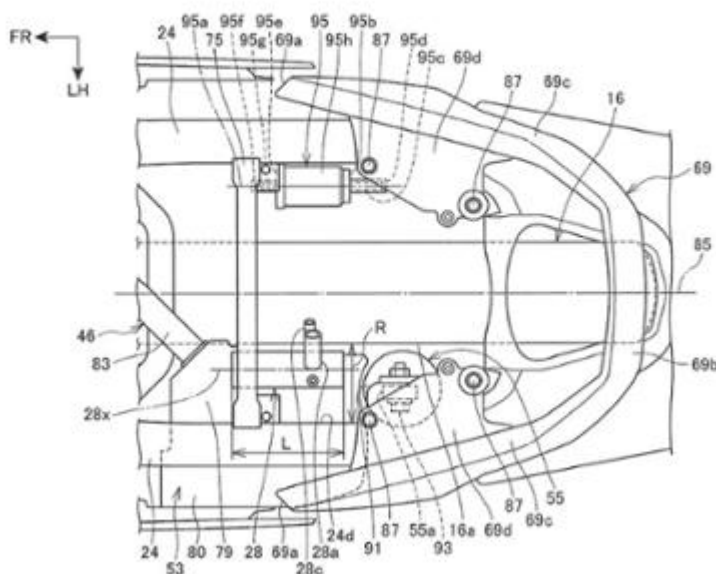
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Kota NAKAUCHI (JP); Kohei YOKOUCHI (JP); Kojiro SUZUKI (JP); Masayuki NAGAOKA (JP).

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó bơm nhiên liệu có thể được bố trí theo cách hiệu quả trong thân xe. Bình nhiên liệu được bố trí ở bên trên bánh sau (16) và bơm nhiên liệu (28) được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu. Bơm nhiên liệu (28) được bố trí theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe và đường trục tâm (28x) của bơm nhiên liệu (28) được bố trí theo cách lệch về một phía bên của đường tâm thân xe (85), khi nhìn từ trên xuống. Bơm nhiên liệu (28) được bố trí ở bên trên bộ lọc không khí (53).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết một ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai bên là xe kiểu scutor thông thường, bao gồm động cơ kiểu cụm lắp trong đó bơm nhiên liệu được bố trí ở phía ngoài bình nhiên liệu theo cách riêng biệt với bình nhiên liệu này (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-40417).

Xe kiểu ngồi để chân hai bên này được trang bị bình nhiên liệu ở phía sau hộp chứa vật dụng.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên như được minh họa trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-40417, để cấp một cách trơn tru nhiên liệu từ bình nhiên liệu đến bơm nhiên liệu thì cần phải bố trí bơm nhiên liệu ở phía dưới tương đối với bình nhiên liệu.

Tuy nhiên, cần phải có một khoảng không ở bên dưới bình nhiên liệu để bánh sau dịch chuyển lên trên và xuống dưới và do vậy rất khó bố trí bơm nhiên liệu trong khoảng không này. Hơn thế nữa, bộ truyền động biến thiên liên tục của động cơ kiểu cụm lắp, bộ lọc không khí, cơ cấu xả và các bộ phận tương tự được bố trí ở cả hai phía bên của bánh sau theo chiều rộng xe và do vậy cũng rất khó bố trí bơm nhiên liệu trong các khoảng không ở hai phía bên của bánh sau theo chiều rộng xe. Do vậy, cần phải bố trí theo cách hiệu quả bơm nhiên liệu trong thân xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó bơm nhiên liệu có thể được bố trí theo cách hiệu quả trong thân xe.

Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm cụm động lực (14) được đỡ lắp được trên khung thân xe (11); bánh sau (16) được tạo liền khối với cụm động lực (14) và được dẫn động bởi cụm động lực (14); bình nhiên liệu (27) được bố

trí ở bên trên bánh sau (16); và bơm nhiên liệu (28) được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu (27), trong đó bơm nhiên liệu (28) được bố trí theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe; đường trục tâm (28x) của bơm nhiên liệu (28) được bố trí theo cách lệch về một phía bên của đường tâm thân xe (85) kéo dài về phía trước và phía sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe, khi nhìn từ trên xuống; bộ lọc không khí (53) được nối với cụm động lực (14); và bơm nhiên liệu (28) được bố trí ở bên trên bộ lọc không khí (53).

Bổ sung cho sáng chế nêu trên, ít nhất một phần bơm nhiên liệu (28) có thể được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau (16), khi nhìn từ trên xuống.

Hơn thế nữa, bổ sung cho sáng chế nêu trên, độ dài của bơm nhiên liệu (28) theo chiều dọc có thể lớn hơn khoảng cách theo chiều rộng xe, khoảng cách này là khoảng cách từ phần đầu phía trong theo chiều rộng xe (24d) của hai khung xe bên trái và bên phải (24) tạo thành khung thân xe (11) đến phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe (16a) của bánh sau (16), khi nhìn từ trên xuống; và bơm nhiên liệu (28) có thể được bố trí giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe (24d) của khung xe (24) ở một phía bên theo chiều rộng xe và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe (16a) của bánh sau (16).

Hơn thế nữa, bổ sung cho sáng chế nêu trên, bộ giảm xóc sau (55) có thể được bố trí ở phía sau bơm nhiên liệu (28).

Hơn thế nữa, bổ sung cho sáng chế nêu trên, chắn bùn sau (72) để che bánh sau (16) từ phía trên có thể được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu (27), chắn bùn sau (72) có thể có phần lắp bơm (72b) mà bơm nhiên liệu (28) được lắp vào đó; và phần lắp bơm (72b) có thể được bố trí ở bên trên hoặc ở phía bên của bộ lọc không khí (53).

Hơn thế nữa, bổ sung cho sáng chế nêu trên, hộp thu gom (95) có thể được trang bị để lưu trữ nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình nhiên liệu (27), trong đó hộp thu gom (95) có thể được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu (27) theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe và có thể được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau (16), khi nhìn từ trên xuống; và ít nhất một phần hộp thu gom (95) có thể được bố trí theo cách gối chồng lên bơm nhiên liệu (28), khi nhìn từ phía bên.

Hơn thế nữa, bổ sung cho sáng chế nêu trên, bộ lọc không khí (53) có thể được

trang bị phần thoát (79a) để đảm bảo có được một khe hở với bơm nhiên liệu (28).

Hơn thế nữa, bổ sung cho sáng chế nêu trên, bơm nhiên liệu (28) có thể được lắp ở cùng một phía của đường tâm thân xe (85) kéo dài theo hướng trước-sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe với phía mà chân chống bên (73) được bố trí theo chiều rộng xe.

Hơn thế nữa, bổ sung cho sáng chế nêu trên, bơm nhiên liệu (28) và hộp thu gom (95) có thể lần lượt được bố trí ở một phía bên và ở phía còn lại của đường tâm thân xe (85) theo chiều rộng xe.

Bơm nhiên liệu của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được bố trí theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe; đường trục tâm của bơm nhiên liệu được bố trí theo cách lệch về một phía bên của đường tâm thân xe kéo dài về phía trước và phía sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe, khi nhìn từ trên xuống; bộ lọc không khí được nối với động cơ kiểu cụm lắc; và bơm nhiên liệu được bố trí ở bên trên bộ lọc không khí. Do vậy, bơm nhiên liệu có chiều dọc của nó hướng theo hướng trước-sau của xe được bố trí lệch về một phía bên của đường tâm thân xe, nhờ đó bơm nhiên liệu có thể được bố trí theo cách tránh được khoảng không nơi bánh sau dịch chuyển lên trên và xuống dưới. Hơn thế nữa, bơm nhiên liệu có thể được bố trí nhờ sử dụng khoảng không ở bên trên bộ lọc không khí, khiến cho bơm nhiên liệu có thể được bố trí theo cách hiệu quả trong thân xe.

Theo sáng chế nêu trên, ít nhất một phần bơm nhiên liệu được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau, khi nhìn từ trên xuống. Do vậy, xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể được ngăn không bị tăng kích thước theo hướng trên-dưới.

Hơn thế nữa, theo sáng chế nêu trên, độ dài của bơm nhiên liệu theo chiều dọc lớn hơn khoảng cách theo chiều rộng xe, khoảng cách này là khoảng cách từ phần đầu phía trong theo chiều rộng xe của hai khung xe bên trái và bên phải tạo thành khung thân xe đến phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe của bánh sau, khi nhìn từ trên xuống; và bơm nhiên liệu được bố trí giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe của khung xe ở một phía bên theo chiều rộng xe và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe của bánh sau. Do vậy, bơm nhiên liệu được bố trí giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe của khung xe và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe của bánh sau,

nhờ đó bơm nhiên liệu có thể được bố trí theo cách hiệu quả hơn ngay cả khi độ dài của bơm nhiên liệu theo chiều dọc là lớn.

Hơn thế nữa, theo sáng chế nêu trên, bộ giảm xóc sau được bố trí ở phía sau bơm nhiên liệu. Do vậy, bơm nhiên liệu có thể được bảo vệ từ phía sau bởi bộ giảm xóc sau.

Hơn thế nữa, theo sáng chế nêu trên, chấn bùn sau che bánh sau từ phía trên được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu, chấn bùn sau có phần lắp bơm mà bơm nhiên liệu được lắp vào đó và phần lắp bơm được bố trí ở bên trên hoặc ở phía bên của bộ lọc không khí. Do vậy, phần lắp bơm có thể được tạo ra trên chấn bùn sau hiện có, cho phép giảm được chi phí so với trường hợp phần lắp bơm được tạo ra trên một bộ phận chuyên dụng.

Hơn thế nữa, theo sáng chế nêu trên, sáng chế đề xuất hộp thu gom để lưu trữ nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình nhiên liệu, trong đó hộp thu gom được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe và được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau, khi nhìn từ trên xuống; và ít nhất một phần hộp thu gom được bố trí theo cách gối chồng lên bơm nhiên liệu, khi nhìn từ phía bên. Do vậy, bơm nhiên liệu và hộp thu gom có thể được bố trí theo cách hiệu quả trong thân xe.

Hơn thế nữa, theo sáng chế nêu trên, bộ lọc không khí được trang bị phân thoát để đảm bảo có được một khe hở với bơm nhiên liệu. Do vậy, sự va chạm giữa bơm nhiên liệu và bộ lọc không khí có thể được ngăn chặn.

Hơn thế nữa, theo sáng chế nêu trên, bơm nhiên liệu được bố trí ở cùng một phía của đường tâm thân xe kéo dài theo hướng trước-sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe với phía mà chân chống bên được bố trí theo chiều rộng xe. Do vậy, ngay cả trong quá trình sử dụng chân chống bên, nhiên liệu có thể dễ dàng được cấp từ bình nhiên liệu đến bơm nhiên liệu.

Hơn thế nữa, theo sáng chế nêu trên, bơm nhiên liệu và hộp thu gom lần lượt được bố trí ở một phía bên và ở phía còn lại của đường tâm thân xe theo chiều rộng xe. Do vậy, sự cân bằng về trọng lượng của thân xe theo chiều rộng xe có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa xe máy theo phương án thứ nhất của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái (theo phương án thứ nhất) minh họa phần sau của xe máy.

Fig.3 là hình chiếu bằng (theo phương án thứ nhất) minh họa phần sau của xe máy.

Fig.4 là hình chiếu bằng (theo phương án thứ nhất) minh họa phần chính được thể hiện trên Fig.3.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt (theo phương án thứ nhất) minh họa kết cấu đỡ dùng cho bơm nhiên liệu và hộp thu gom nhờ chấn bùn sau.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt (theo phương án thứ nhất) minh họa kết cấu đỡ dùng cho bơm nhiên liệu và hộp thu gom nhờ chấn bùn sau theo một ví dụ biến thể.

Fig.7 là hình chiếu bằng minh họa cách bố trí bơm nhiên liệu theo phương án thứ hai.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt (theo phương án thứ hai) minh họa phần trước thân xe.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý là trong phần mô tả này, các thuật ngữ biểu thị các hướng như phía trước và phía sau; bên trái và bên phải; và phía trên và phía dưới cũng dùng để chỉ các hướng này tương đối với thân xe trừ khi có quy định khác. Hơn thế nữa, ký hiệu FR minh họa trên mỗi hình vẽ biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

Phương án thứ nhất

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa xe máy 10 theo phương án thứ nhất của sáng chế và Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái (theo phương án thứ nhất) minh họa phần sau của xe máy 10.

Như được minh họa trên Fig.1 và Fig. 2, xe máy 10 bao gồm khung thân xe 11,

chạc trước 12, bánh trước 13, cụm động lực 14 và bánh sau 16.

Bánh trước 13 được đỡ ở phần đầu trước của khung thân xe 11 thông qua chạc trước 12. Cụm động lực 14 thuộc dạng cụm lắc được đỡ lắc được ở phần sau của khung thân xe 11. Bánh sau 16 được đỡ ở phần đầu sau của cụm động lực 14.

Xe máy 10 là xe scutơ kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm yên xe 17 mà người đi xe ngồi trên đó ở tư thế để chân hai bên thân xe.

Khung thân xe 11 bao gồm ống đầu 21, khung dưới 22, hai khung dưới bên trái và bên phải 23 và hai khung sau bên trái và bên phải 24.

Ống đầu 21 tạo thành phần đầu trước của khung thân xe 11 và chạc trước 12 được đỡ xoay được bởi ống đầu 21. Khung dưới 22 kéo dài xuống dưới và nghiêng về phía sau từ ống đầu 21. Các khung dưới bên trái và bên phải 23 lần lượt kéo dài xuống dưới và về phía sau từ các phía bên trái và bên phải ở phần dưới của khung dưới 22.

Các khung sau bên trái và bên phải 24 kéo dài liền khối từ đầu sau của các khung dưới bên trái và bên phải 23.

Khung sau 24 bao gồm phần nghiêng 24a kéo dài về phía sau và nghiêng lên trên từ đầu sau của khung dưới 23 và phần kéo dài phía sau 24b kéo dài về phía sau theo cách liền khối từ đầu sau của phần nghiêng 24a.

Hộp chứa vật dụng 26 và bình nhiên liệu 27, bố trí bên dưới yên xe 17, đều được đỡ trên khung sau 24. Phần trên của hộp chứa vật dụng 26 được trang bị miệng hở và miệng hở này được mở và đóng nhờ yên xe 17 lắp theo cách xoay được vào hộp chứa vật dụng 26. Bình nhiên liệu 27 được bố trí ở phía sau hộp chứa vật dụng 26 và cũng được bố trí ở bên trên bánh sau 16. Hơn thế nữa, bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở bên dưới phần trước của bình nhiên liệu 27.

Chạc trước 12 có phần đầu trên mà tay lái 31 được lắp vào đó và phần đầu dưới mà bánh trước 13 được đỡ trên đó thông qua trục 32.

Cụm động lực 14 được đỡ theo cách lắc được trên các khung sau bên trái và bên phải 24 thông qua cơ cấu liên kết 34. Cụ thể là, một phần đầu của cơ cấu liên kết 34 được lắp vào tấm đỡ 36 được tạo ra ở mỗi khung sau bên trái và bên phải 24 và phần trên của cụm động lực 14 được lắp vào phần đầu còn lại của cơ cấu liên kết 34.

Cụm động lực 14 bao gồm động cơ 38 tạo thành phần trước của nó và bộ truyền động biến thiên liên tục 39 được tạo liền khối với phần sau của động cơ 38.

Động cơ 38 bao gồm hộp trục khuỷu 41 và phần xi lanh 42 kéo dài về phía trước và nghiêng lên trên từ phần trước của hộp trục khuỷu 41. Phần xi lanh 42 bao gồm đầu xi lanh 44, trong khi cơ cấu nạp 46 được nối với mặt trên của đầu xi lanh 44 và cơ cấu xả (không được minh họa) được nối với mặt dưới của đầu xi lanh 44.

Bộ truyền động biến thiên liên tục 39 bao gồm hộp truyền động 48 nằm ở một phía bên (phía bên trái) của bánh sau 16, liền khối với đầu sau của hộp trục khuỷu 41. Hộp truyền động 48 chứa cặp puli dẫn động và puli bị dẫn và đai truyền động quấn quanh mỗi puli dẫn động và puli bị dẫn. Puli dẫn động được bố trí ở phía trục khuỷu (không được minh họa) của động cơ 38, puli bị dẫn được bố trí ở phía bánh sau 16 và động lực được truyền từ động cơ 38 đến phía bánh sau 16 thông qua puli dẫn động, đai truyền động và puli bị dẫn.

Phần đầu sau của bộ truyền động biến thiên liên tục 39 được trang bị trục đầu ra 51 và bánh sau 16 được lắp vào trục đầu ra 51. Bộ lọc không khí 53 được lắp vào phần trên của hộp truyền động 48. Bộ giảm xóc sau 55 dùng làm cơ cấu hấp thụ va đập được lắp giữa phần đầu sau của hộp truyền động 48 và khung sau 24 ở một phía bên (phía bên trái).

Mỗi vùng xung quanh của khung thân xe 11, chạc trước 12 và tay lái 31 được che bởi tấm ốp thân xe 60.

Tấm ốp thân xe 60 bao gồm tấm ốp tay lái 61, tấm ốp trước 62, tấm ốp trong phía trước 63, hai tấm che chân bên trái và bên phải 64, sàn để chân 66, hai tấm bao bên trái và bên phải 67 và hai tấm ốp thân bên trái và bên phải 68.

Tấm ốp tay lái 61 che phần giữa của tay lái 31. Tấm ốp trước 62 che phần trên của chạc trước 12 và ống đầu 21 từ phía trước. Tấm ốp trong phía trước 63 che phần trên của chạc trước 12 và ống đầu 21 từ phía sau. Các tấm che chân bên trái và bên phải 64, kéo dài ra phía ngoài theo chiều rộng xe từ hai mép bên của tấm ốp trong phía trước 63, được nối với hai mép bên của tấm ốp trước 62 và che phần ống chân của người đi xe từ phía trước.

Sàn để chân 66 là bộ phận mà người đi xe đặt bàn chân của mình lên đó, kéo

dài về phía sau từ các mép dưới của tấm ốp trong phía trước 63 và các tấm che chân bên trái và bên phải 64 và, che các khung dưới bên trái và bên phải 23 từ phía trên. Các tấm bao bên trái và bên phải 67 kéo dài xuống dưới từ hai mép của sàn để chân 66 và che các khung dưới bên trái và bên phải 23 từ hai phía bên. Các tấm ốp thân bên trái và bên phải 68 che phía dưới ở hai phần bên của yên xe 17.

Mỗi phần trên phía sau của các tấm ốp thân bên trái và bên phải 68 được trang bị thanh nắm tay 69 để người ngồi sau nắm tay vào đó.

Bánh trước 13 được che bởi chắn bùn trước 71 từ phía trên và bánh sau 16 được che bởi chắn bùn sau 72 từ phía trên.

Chân chống bên 73 được bố trí ở phần dưới của khung thân xe 11 và ở một phía bên theo chiều rộng xe (phía bên trái) của đường tâm thân xe 85, (xem Fig.3) kéo dài theo hướng trước-sau qua chính giữa theo chiều rộng xe.

Fig.3 là hình chiếu bằng (theo phương án thứ nhất) minh họa phần sau của xe máy 10. Fig.4 là hình chiếu bằng (theo phương án thứ nhất) minh họa phần chính được thể hiện trên Fig.3 và minh họa trạng thái mà bình nhiên liệu 27 và chắn bùn sau 72 (xem Fig.1) được tháo ra khỏi kết cấu được thể hiện trên Fig.3.

Như được minh họa trên Fig.3 và Fig.4, khung ngang 75, kéo dài theo chiều rộng xe, được nối giữa các khung sau bên trái và bên phải 24 nằm giữa các phần đầu trước bên trái và bên phải 69a của thanh nắm tay 69. Bình nhiên liệu 27 (cụ thể là, phần gờ 27a được tạo ra ở mép theo chu vi của bình nhiên liệu 27) được lắp vào các khung sau bên trái và bên phải 24 ở phía sau tương đối với khung ngang 75.

Bình nhiên liệu 27 có phần sau bao gồm cửa nạp nhiên liệu 27b và nắp đậy 77 để che cửa nạp nhiên liệu 27b và có phần trước bao gồm đồng hồ đo lượng nhiên liệu còn lại 78 để đo lượng còn lại của nhiên liệu.

Bộ lọc không khí 53 được bố trí ở vị trí từ một phía bên (phía bên trái) của bình nhiên liệu 27 nằm ngang ở phía trước, đồng thời giữ một khoảng cách so với bình nhiên liệu 27 theo hướng trên-dưới. Bộ lọc không khí 53 cấu thành một phần của cơ cấu nạp 46.

Cơ cấu nạp 46 bao gồm thân van tiết lưu 82 nối với đầu xi lanh 44 thông qua

ống nạp 81 và bộ lọc không khí 53 nối với thân van tiết lưu 82 thông qua ống nối 83.

Ống nạp 81 và thân van tiết lưu 82 được bố trí trên đường tâm thân xe 85 mà kéo dài theo hướng trước-sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe. Trong bộ lọc không khí 53, phần nối 53a mà ống nối 83 nối vào đó được bố trí ở phía sau tương đối với thân van tiết lưu 82 và giữa đường tâm thân xe 85 và khung sau 24 ở một phía bên (phía bên trái). Do vậy, ống nối 83 kéo dài về phía sau và nghiêng về một phía bên (phía bên trái) từ phần đầu sau của thân van tiết lưu 82 và được nối với phần nối 53a của bộ lọc không khí 53.

Bộ lọc không khí 53 bao gồm thân hộp lọc không khí 79 có ống nối 83 được nối vào đó và nắp che hộp lọc không khí 80 lắp vào phía ngoài theo chiều rộng xe của thân hộp lọc không khí 79.

Bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở bên trên thân hộp lọc không khí 79.

Thanh nắm tay 69 bao gồm phần nắm tay phía sau 69b kéo dài theo chiều rộng xe và hai phần nắm tay phía bên trái và bên phải 69c kéo dài về phía trước và nghiêng ra phía ngoài theo cách liên khối từ các đầu bên trái và bên phải của phần nắm tay phía sau 69b.

Mỗi phần nắm tay phía bên trái và bên phải 69c được trang bị phần kéo dài về phía trong 69d theo cách kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe. Phần kéo dài về phía trong 69d ở bên trái và bên phải được lắp cố định vào các khung sau bên trái và bên phải 24 (cụ thể là, các giá đỡ [không được minh họa] lắp vào các khung sau bên trái và bên phải 24) nhờ bu lông 87.

Bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở bên dưới phần trước của bình nhiên liệu 27 và cấp nhiên liệu trong bình nhiên liệu 27 cho van phun nhiên liệu 88 lắp vào cơ cấu nạp 46 (cụ thể là, ống nạp 81).

Bơm nhiên liệu 28 bao gồm phần thân 28h có thân bơm để thực hiện việc hút và xả nhiên liệu, động cơ điện để dẫn động thân bơm này và bộ lọc nhiên liệu để lọc nhiên liệu đã được hút vào và chiều dọc của phần thân 28h được bố trí theo cách hướng theo hướng trước-sau. Nói cách khác, bơm nhiên liệu 28 (cụ thể là, đường trục tâm 28x của trục quay trong động cơ điện của bơm nhiên liệu 28) được bố trí theo cách hướng theo hướng trước-sau.

Phần thân 28h của bơm nhiên liệu 28 được trang bị cửa nối với ống nạp 28a, cửa nối với ống cấp 28b và cửa nối với ống hồi lưu 28c.

Cửa nối với ống nạp 28a nối với ống nạp 101 (xem Fig.5) để nạp nhiên liệu từ bình nhiên liệu 27 đến bơm nhiên liệu 28.

Cửa nối với ống cấp 28b nối với ống cấp 102 (xem Fig.5) để cấp nhiên liệu từ bơm nhiên liệu 28 đến van phun nhiên liệu 88.

Cửa nối với ống hồi lưu 28c nối với ống hồi lưu 103 (xem Fig.5) để, khi nhiên liệu được nạp qua ống nạp 101 từ bình nhiên liệu 27 đến bơm nhiên liệu 28, đưa nhiên liệu dư quay về bình nhiên liệu 27.

Bơm nhiên liệu 28 (cụ thể là, phần thân 28h của bơm nhiên liệu 28) được bố trí giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe 24d của khung sau 24 ở một phía bên (phía bên trái) và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe 16a của bánh sau 16, khi nhìn trên hình chiếu bằng. Một phần của cửa nối với ống nạp 28a và cửa nối với ống hồi lưu 28c của bơm nhiên liệu 28 gói chồng lên bánh sau 16.

Nếu độ dài của bơm nhiên liệu 28 theo chiều dọc được gọi là L và khoảng cách giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe 24d của khung sau 24 ở một phía bên (phía bên trái) và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe 16a của bánh sau 16 được gọi là R thì chiều dài L của bơm nhiên liệu 28 lớn hơn khoảng cách R giữa khung sau 24 và bánh sau 16 ($L > R$).

Do vậy, bằng cách thiết lập $L > R$, trong khi chiều dọc của bơm nhiên liệu 28 hướng theo hướng trước-sau mà không hướng theo chiều rộng xe, bơm nhiên liệu 28 (cụ thể là, phần thân 28h) có thể được bố trí theo cách tránh được vùng nơi bánh sau 16 dịch chuyển lên trên và xuống dưới cùng với chuyển động lắc theo hướng trên-dưới của cụm động lực 14 (xem Fig.1).

Hơn thế nữa, mỗi cửa nối với ống nạp 28a và cửa nối với ống hồi lưu 28c của bơm nhiên liệu 28 được bố trí nghiêng về phía trong và nghiêng lên trên theo chiều rộng xe từ phần thân 28h và do vậy, khi nhìn trên hình chiếu bằng, ngay cả khi được bố trí theo cách gói chồng lên bánh sau 16, chúng có thể được bố trí theo cách tránh được vùng nơi bánh sau 16 dịch chuyển lên trên và xuống dưới.

Khung sau 24 ở một phía bên (phía bên trái) (cụ thể là, một giá lắp được lắp vào khung sau 24) được trang bị phần đỡ bộ giảm xóc 91 để đỡ phần đầu trên 55a của bộ giảm xóc sau 55. Phần đầu trên 55a của bộ giảm xóc sau 55 được lắp theo cách lắc được vào phần đỡ bộ giảm xóc 91 nhờ bu lông 93.

Bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở phía trước bộ giảm xóc sau 55. Nhờ đó, bơm nhiên liệu 28 có thể được bảo vệ từ phía sau bởi bộ giảm xóc sau 55.

Hộp thu gom 95 để tạm thời lưu trữ nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình nhiên liệu 27 được bố trí ở phía còn lại (phía bên phải) của bánh sau 16. Hơn thế nữa, hộp thu gom 95 được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe tương đối với khung sau 24 ở phía còn lại (phía bên phải). Cụ thể là, hộp thu gom 95 được bố trí giữa bánh sau 16 và khung sau 24 ở phía còn lại theo chiều rộng xe, khi nhìn trên hình chiếu bằng.

Hộp thu gom 95 bao gồm thân hộp thu gom 95h được tạo dạng hình trụ và đường trục tâm 95a của thân hộp thu gom 95h kéo dài theo hướng trước-sau. Mặt đầu sau 95b của thân hộp thu gom 95h được bố trí gần như ở bên trên trục đầu ra 51 (xem Fig.1) của bánh sau 16.

Mặt đầu sau 95b của hộp thu gom 95 được trang bị cửa nối với ống nạp 95c và cửa nối với ống xả 95d và mặt đầu trước 95e của hộp thu gom 95 được trang bị cửa nối với ống nạp không khí bên ngoài 95f và cửa nối với ống thoát 95g.

Ống nạp 105 (xem Fig.5) được nối với cửa nối với ống nạp 95c. Ống nạp 105 kéo dài lên đến vùng lân cận cửa nạp nhiên liệu 27b của bình nhiên liệu 27 và dẫn nhiên liệu bay hơi trong bình nhiên liệu 27 vào trong hộp thu gom 95.

Ống xả 106 (xem Fig.5) được nối với cửa nối với ống xả 95d. Ống xả 106 kéo dài đến cơ cấu nạp 46 của động cơ 38 (cụ thể là, thân van tiết lưu 82) và dẫn nhiên liệu bay hơi được hấp phụ bởi cacbon hoạt tính trong hộp thu gom 95 đến cơ cấu nạp 46.

Ống nạp không khí bên ngoài 107 (xem Fig.5) được nối với cửa nối với ống nạp không khí bên ngoài 95f. Ống nạp không khí bên ngoài 107 là một ống để nạp không khí bên ngoài từ phần đầu ngoài hở của nó vào bên trong hộp thu gom 95. Bằng cách lấy không khí bên ngoài vào trong hộp thu gom 95, nhiên liệu bay hơi được giải phóng ra khỏi cacbon hoạt tính và có thể được cấp đến cơ cấu nạp 46.

Ống thoát 108 (xem Fig.5) được nối với cửa nối với ống thoát 95g. Ống thoát 108 là một ống để xả chất lỏng như hơi ẩm tích tụ bên trong hộp thu gom 95 ra bên ngoài và chất lỏng được xả ra từ phần đầu ngoài hở của nó được bố trí ở phần dưới thân xe.

Như được mô tả trên đây, ít nhất một phần bơm nhiên liệu 28 được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau 16, khi nhìn trên hình chiếu bằng, khiến cho xe máy 10, là một loại xe kiểu ngồi để chân hai bên, có thể được ngăn không bị tăng kích thước theo hướng trên-dưới.

Hơn thế nữa, độ dài L theo chiều dọc của bơm nhiên liệu 28 lớn hơn khoảng cách R theo chiều rộng xe, khoảng cách R là khoảng cách từ phần đầu phía trong theo chiều rộng xe 24d của một khung sau 24 trong số hai khung xe bên trái và bên phải tạo thành khung thân xe 11 (khung sau 24 ở một phía bên theo chiều rộng xe) đến phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe 16a của bánh sau 16, khi nhìn trên hình chiếu bằng. Bơm nhiên liệu 28 được bố trí giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe 24d của khung sau 24 ở một phía bên theo chiều rộng xe và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe 16a của bánh sau 16.

Nhờ có kết cấu này, bơm nhiên liệu 28 được bố trí giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe 24d của khung sau 24 và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe 16a của bánh sau 16, nhờ đó bơm nhiên liệu 28 có thể được bố trí theo cách hiệu quả hơn ngay cả khi độ dài L theo chiều dọc của bơm nhiên liệu 28 là lớn.

Hơn thế nữa, như được minh họa trên Fig.2 và Fig.4, bộ giảm xóc sau 55 được bố trí ở phía sau bơm nhiên liệu 28, nhờ đó bơm nhiên liệu 28 có thể được bảo vệ từ phía sau bởi bộ giảm xóc sau 55.

Hơn thế nữa, như được minh họa trên Fig.1 và Fig.4, bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở cùng một phía của đường tâm thân xe 85 mà kéo dài theo hướng trước-sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe với phía mà chân chống bên 73 được bố trí theo chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, ngay cả trong quá trình sử dụng chân chống bên 73, nhiên liệu có thể dễ dàng được cấp từ bình nhiên liệu 27 đến bơm nhiên liệu 28.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt (theo phương án thứ nhất) minh họa kết cấu đỡ dùng

cho bơm nhiên liệu 28 và hộp thu gom 95 nhờ chấn bùn sau 72 và là hình vẽ cắt vuông góc với đường tâm thân xe 85 (xem Fig.3). Fig.6 là hình vẽ mặt cắt (theo phương án thứ nhất) minh họa kết cấu đỡ dùng cho bơm nhiên liệu 28 và hộp thu gom 95 nhờ chấn bùn sau 121 theo một ví dụ biến thể và là hình vẽ cắt vuông góc với đường tâm thân xe 85 (xem Fig.3). Lưu ý là trên Fig.6, các bộ phận giống với các bộ phận theo phương án được thể hiện trên Fig.5 được biểu thị bởi cùng các số chỉ dẫn và việc mô tả chúng một cách chi tiết sẽ được bỏ qua.

Như được minh họa trên Fig.5, chấn bùn sau 72 được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu 27 và bơm nhiên liệu 28 và hộp thu gom 95 đều được đỡ trên chấn bùn sau 72.

Ống nạp 101, ống cấp 102 và ống hồi lưu 103 lần lượt được nối với cửa nối với ống nạp 28a, cửa nối với ống cấp 28b và cửa nối với ống hồi lưu 28c của bơm nhiên liệu 28.

Ống nạp 105, ống xả 106, ống nạp không khí bên ngoài 107 và ống thoát 108 lần lượt được nối với cửa nối với ống nạp 95c (xem Fig.4), cửa nối với ống xả 95d (xem Fig.4), cửa nối với ống nạp không khí bên ngoài 95f và cửa nối với ống thoát 95g của hộp thu gom 95.

Chấn bùn sau 72 bao gồm phần phẳng 72a và phần lắp bơm 72b được tạo ra ở phần đầu của phần phẳng 72a ở một phía bên (phía bên trái) tương đối với đường tâm theo phương thẳng đứng của thân xe 100 mà kéo dài lên phía trên và xuống phía dưới đi qua chính giữa theo chiều rộng xe.

Phần phẳng 72a được bố trí ở bên trên bánh sau 16 (xem Fig.4). Phần lắp bơm 72b được bố trí ở vị trí lệch lên phía trên bánh sau 16 và được tạo ra thấp hơn một bậc so với phần phẳng 72a, để ngăn chặn sự va chạm khi bánh sau 16 dịch chuyển về phía chấn bùn sau 72.

Thành đáy 72c của phần lắp bơm 72b nằm cách với phần thoát 79a được tạo ra ở phần trên của bộ lọc không khí 53 (cụ thể là, thân hộp lọc không khí 79) với khoảng cách R1 lên phía trên và với khoảng cách R2 về phía trong theo chiều rộng xe.

Bơm nhiên liệu 28 được lắp vào phần lắp bơm 72b nêu trên nhờ các bu lông (không được minh họa). Hộp thu gom 95 được lắp vào phần phẳng 72a của chấn bùn

sau 72 thông qua giá đỡ (không được minh họa).

Như được minh họa trên Fig.6, chấn bùn sau 121, là một ví dụ biến thể của chấn bùn sau 72 (xem Fig.5), được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu 27 và bơm nhiên liệu 28 và hộp thu gom 95 đều được đỡ trên chấn bùn sau 121.

Chấn bùn sau 121 bao gồm phần phẳng 72a và phần lắp bơm 121b được tạo ra ở phần đầu của phần phẳng 72a ở một phía bên (phía bên trái) tương đối với đường tâm theo phương thẳng đứng của thân xe 100 kéo dài lên phía trên và xuống phía dưới đi qua chính giữa theo chiều rộng xe.

Phần lắp bơm 121b là phần kéo dài theo phương thẳng đứng và được bố trí ở phía trong bộ lọc không khí 53 theo chiều rộng xe.

Bơm nhiên liệu 28 được lắp vào phần lắp bơm 121b từ phía ngoài theo chiều rộng xe nhờ các bu lông (không được minh họa).

Bơm nhiên liệu 28 lắp vào phần lắp bơm 121b nằm cách với phần thoát 79a của bộ lọc không khí 53 (cụ thể là, thân hộp lọc không khí 79) với khoảng cách R1 lên phía trên và với khoảng cách R3 về phía trong theo chiều rộng xe.

Do vậy, bơm nhiên liệu 28 được đỡ trên chấn bùn sau 121 từ phía bên, khiến cho phần thoát 79a của bộ lọc không khí 53 có thể được làm nhỏ, cho phép tăng hơn nữa thể tích của bộ lọc không khí 53.

Như được minh họa trên Fig.1, Fig.4 và Fig.5 nêu trên, xe máy 10 là xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm cụm động lực 14 được đỡ lắp được trên khung thân xe 11 và bánh sau 16 được tạo liền khối với cụm động lực 14 và được dẫn động bởi cụm động lực 14.

Bình nhiên liệu 27 được bố trí ở bên trên bánh sau 16 và bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu 27.

Bơm nhiên liệu 28 được bố trí theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe và đường trục tâm 28x của bơm nhiên liệu 28 được bố trí theo cách lệch về một phía bên của đường tâm thân xe 85 mà kéo dài về phía trước và phía sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe, khi nhìn trên hình chiếu bằng. Bộ lọc không khí 53 được nối với cụm động lực 14 (cụ thể là, động cơ 38) và bơm nhiên liệu 28 được bố

trí ở bên trên bộ lọc không khí 53.

Nhờ có kết cấu này, bơm nhiên liệu 28 có chiều dọc của nó hướng theo hướng trước-sau của xe được bố trí lệch về một phía bên của đường tâm thân xe 85, nhờ đó bơm nhiên liệu 28 có thể được bố trí theo cách tránh được khoảng không nơi bánh sau 16 dịch chuyển lên trên và xuống dưới. Hơn thế nữa, bơm nhiên liệu 28 có thể được bố trí nhờ sử dụng khoảng không ở bên trên bộ lọc không khí 53, khiến cho bơm nhiên liệu 28 có thể được bố trí theo cách hiệu quả trong thân xe. Nhờ đó, xe máy 10 có thể được ngăn không bị tăng kích thước theo hướng trên-dưới và theo chiều rộng xe.

Hơn thế nữa, như được minh họa trên Fig.5 và Fig.6, chấn bunn sau 72 và 121 che bánh sau 16 từ phía trên được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu 27 và chấn bunn sau 72 và 121 có phần lắp bơm 72b và 121b để lắp bơm nhiên liệu 28. Phần lắp bơm 72b và 121b được bố trí ở bên trên hoặc ở phía bên của bộ lọc không khí 53.

Nhờ có kết cấu này, phần lắp bơm 72b và 121b có thể được tạo ra trong chấn bunn sau hiện có, cho phép giảm được chi phí so với trường hợp phần lắp bơm được tạo ra trên một bộ phận chuyên dụng.

Hơn thế nữa, như được minh họa trên Fig.2, Fig.4 và Fig.5, xe máy 10 bao gồm hộp thu gom 95 để lưu trữ nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình nhiên liệu 27. Hộp thu gom 95 được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu 27 theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe và được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau 16, khi nhìn trên hình chiếu bằng. Ít nhất một phần hộp thu gom 95 được bố trí theo cách gối chồng lên bơm nhiên liệu 28, trên hình chiếu cạnh.

Nhờ có kết cấu này, bơm nhiên liệu 28 và hộp thu gom 95 có thể được bố trí theo cách hiệu quả trong thân xe.

Hơn thế nữa, như được minh họa trên Fig.5, bộ lọc không khí 53 được trang bị phần thoát 79a để đảm bảo có được một khe hở với bơm nhiên liệu 28.

Nhờ có kết cấu này, sự va chạm giữa bơm nhiên liệu 28 và bộ lọc không khí 53 có thể được ngăn chặn.

Hơn thế nữa, bơm nhiên liệu 28 và hộp thu gom 95 lần lượt được bố trí ở một

phía bên và ở phía còn lại của đường tâm thân xe 85 theo chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, sự cân bằng về trọng lượng của thân xe theo chiều rộng xe có thể được cải thiện.

Phương án thứ hai

Fig.7 là hình chiếu bằng minh họa cách bố trí bơm nhiên liệu 28 theo phương án thứ hai.

Trong phương án thứ hai, các bộ phận giống với các bộ phận của phương án thứ nhất được biểu thị bởi cùng các số chỉ dẫn và việc mô tả chúng một cách chi tiết sẽ được bỏ qua.

Bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở phía trước tương đối với phần xi lanh 42 của động cơ 38 (xem Fig.1) và ở phía trước tương đối với khung ngang trên 131 được bố trí ở bên trên phần xi lanh 42 và nối các khung sau bên trái và bên phải 24. Chiều dọc của bơm nhiên liệu 28 được bố trí theo cách hướng theo chiều rộng xe.

Hơn thế nữa, bơm nhiên liệu 28 được bố trí giữa các khung sau bên trái và bên phải 24 và được bố trí ở bên trên khung ngang dưới 133 nằm ở phía trước tương đối với khung ngang trên 131 và nối các khung sau bên trái và bên phải 24.

Đường tâm theo chiều rộng xe 130 kéo dài ở chính giữa của phần thân 28h của bơm nhiên liệu 28 theo chiều rộng xe được bố trí ở một phía bên (phía bên trái) của đường tâm thân xe 85 theo chiều rộng xe.

Mỗi cửa nối với ống nạp 28a, cửa nối với ống cấp 28b và cửa nối với ống hồi lưu 28c của bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở phía trước một phần đầu phía bên (phần đầu phía bên trái) của phần xi lanh 42, khi nhìn trên hình chiếu bằng. Nhờ đó, ống dẫn (ống nạp 101, ống cấp 102 và ống hồi lưu 103 được minh họa trên Fig.8) nối với mỗi cửa nối với ống nạp 28a, cửa nối với ống cấp 28b và cửa nối với ống hồi lưu 28c có thể được kéo dài lên đến bình nhiên liệu 27 (xem Fig.2), đồng thời đi qua phía bên của phần xi lanh 42.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt (phương án thứ hai) minh họa phần trước thân xe và là hình vẽ mặt cắt theo hướng trên-dưới dọc theo đường tâm thân xe 85.

Phần chứa ắc quy hình hộp 135 được bố trí ở bên dưới sàn để chân 66 và ắc quy

136 được chứa trong phần chứa ắc quy 135.

Bơm nhiên liệu 28 được bố trí ở phía sau phần chứa ắc quy 135 và ở bên dưới phần đầu sau 66a của sàn để chân 66 và phần đầu trước 68a của tấm ốp thân phía bên 68.

Phần xi lanh 42 của động cơ 38 được bố trí nghiêng về phía trước và bơm nhiên liệu 28 được bố trí trong khoảng không 138 được tạo thành ở phía trước và nghiêng ở bên dưới phần xi lanh 42 (cụ thể là, tấm che đầu 45 cấu thành phần xi lanh 42).

Hộp chứa vật dụng 26, bố trí ở bên trên cụm động lực 14 (xem Fig.1), được để hở ở phần trên của nó và miệng hở này được mở và đóng bởi yên xe 17 (xem Fig.1).

Phần dưới phía trước của hộp chứa vật dụng 26 được đỡ bởi khung ngang trên 131.

Bơm nhiên liệu 28 được lắp vào khung ngang dưới 133 thông qua giá lắp bơm 141.

Do vậy, bơm nhiên liệu 28 được bố trí trong khoảng không 138 ở bên dưới sàn để chân 66 và ở phía trước và nghiêng bên dưới phần xi lanh 42 của động cơ 38, nhờ đó khoảng không chết ở phần dưới thân xe có thể được sử dụng theo cách hiệu quả và có thể giảm hơn nữa kích thước của phần dưới thân xe.

Các phương án nêu trên được trình bày chỉ để minh họa một khía cạnh của sáng chế và có thể thực hiện các cải biến và ứng dụng bất kỳ miễn là không vượt quá phạm vi của sáng chế.

Sáng chế không bị giới hạn ở việc áp dụng cho xe máy 10 và cũng có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các loại xe khác với xe máy 10.

Toàn bộ nội dung của đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2018-140558 nộp ngày 26.07.2018 được kết hợp vào đây bằng cách viện dẫn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

cụm động lực (14) được đỡ lắc được trên khung thân xe (11);
 bánh sau (16) được tạo liền khối với cụm động lực (14) và được dẫn động bởi cụm động lực (14);
 bình nhiên liệu (27) được bố trí ở bên trên bánh sau (16); và
 bơm nhiên liệu (28) được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu (27),
 khác biệt ở chỗ, bơm nhiên liệu (28) được bố trí theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe;
 đường trục tâm (28x) của bơm nhiên liệu (28) được bố trí theo cách lệch về một phía bên của đường tâm thân xe (85) kéo dài về phía trước và phía sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe, khi nhìn từ trên xuống;
 bộ lọc không khí (53) được nối với cụm động lực (14); và
 bơm nhiên liệu (28) được bố trí ở bên trên bộ lọc không khí (53).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó ít nhất một phần bơm nhiên liệu (28) được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau (16), khi nhìn từ trên xuống.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

độ dài của bơm nhiên liệu (28) theo chiều dọc lớn hơn khoảng cách theo chiều rộng xe, khoảng cách này là khoảng cách từ phần đầu phía trong theo chiều rộng xe (24d) của hai khung xe bên trái và bên phải (24) tạo thành khung thân xe (11) đến phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe (16a) của bánh sau (16), khi nhìn từ trên xuống; và

bơm nhiên liệu (28) được bố trí giữa phần đầu phía trong theo chiều rộng xe (24d) của khung xe (24) ở một phía bên theo chiều rộng xe và phần đầu phía ngoài theo chiều rộng xe (16a) của bánh sau (16).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó bộ giảm xóc sau (55) được bố trí ở phía sau bơm nhiên liệu (28).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó:

chấn bụn sau (72, 121) để che bánh sau (16) từ phía trên được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu (27),

chấn bụn sau (72, 121) bao gồm phần lắp bơm (72b, 121b) mà bơm nhiên liệu (28) được lắp vào đó; và

phần lắp bơm (72b, 121b) được bố trí ở bên trên hoặc ở phía bên của bộ lọc không khí (53).

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, bao gồm:

hộp thu gom (95) để lưu trữ nhiên liệu bay hơi sinh ra trong bình nhiên liệu (27),

trong đó hộp thu gom (95) được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu (27) theo cách có chiều dọc hướng theo hướng trước-sau của xe và được bố trí theo cách không gối chồng lên bánh sau (16), khi nhìn từ trên xuống; và

ít nhất một phần hộp thu gom (95) được bố trí theo cách gối chồng lên bơm nhiên liệu (28), khi nhìn từ phía bên.

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 6, trong đó bộ lọc không khí (53) được trang bị phần thoát (79a) để đảm bảo có được một khe hở với bơm nhiên liệu (28).

8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 6 hoặc 7, trong đó bơm nhiên liệu (28) được bố trí ở cùng một phía của đường tâm thân xe (85) kéo dài theo hướng trước-sau đi qua chính giữa theo chiều rộng xe với phía mà chân chống bên (73) được bố trí theo chiều rộng xe.

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 6 đến 8, trong đó bơm nhiên liệu (28) và hộp thu gom (95) lần lượt được bố trí ở một phía bên và ở phía còn lại của đường tâm thân xe (85) theo chiều rộng xe.

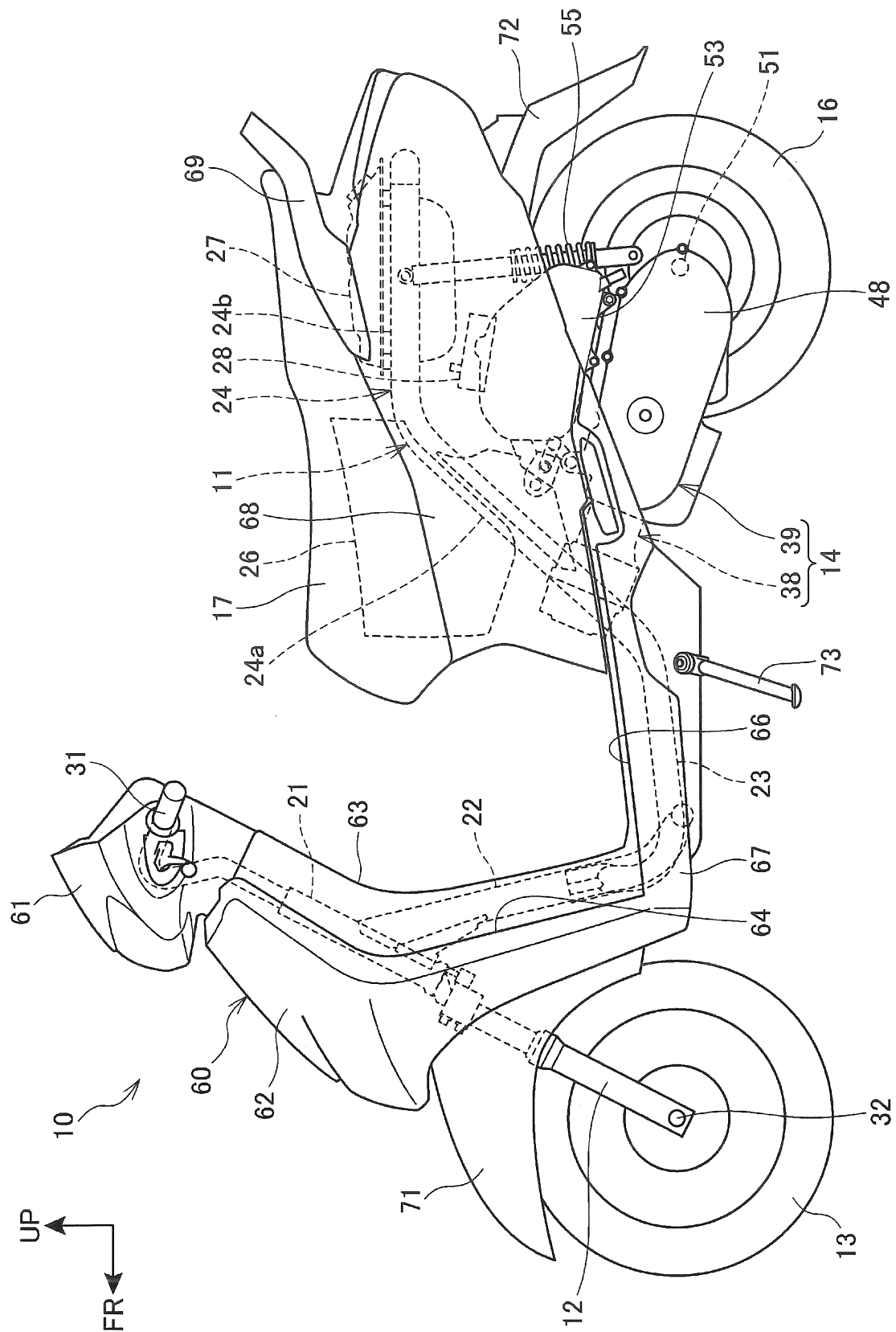


FIG. 1

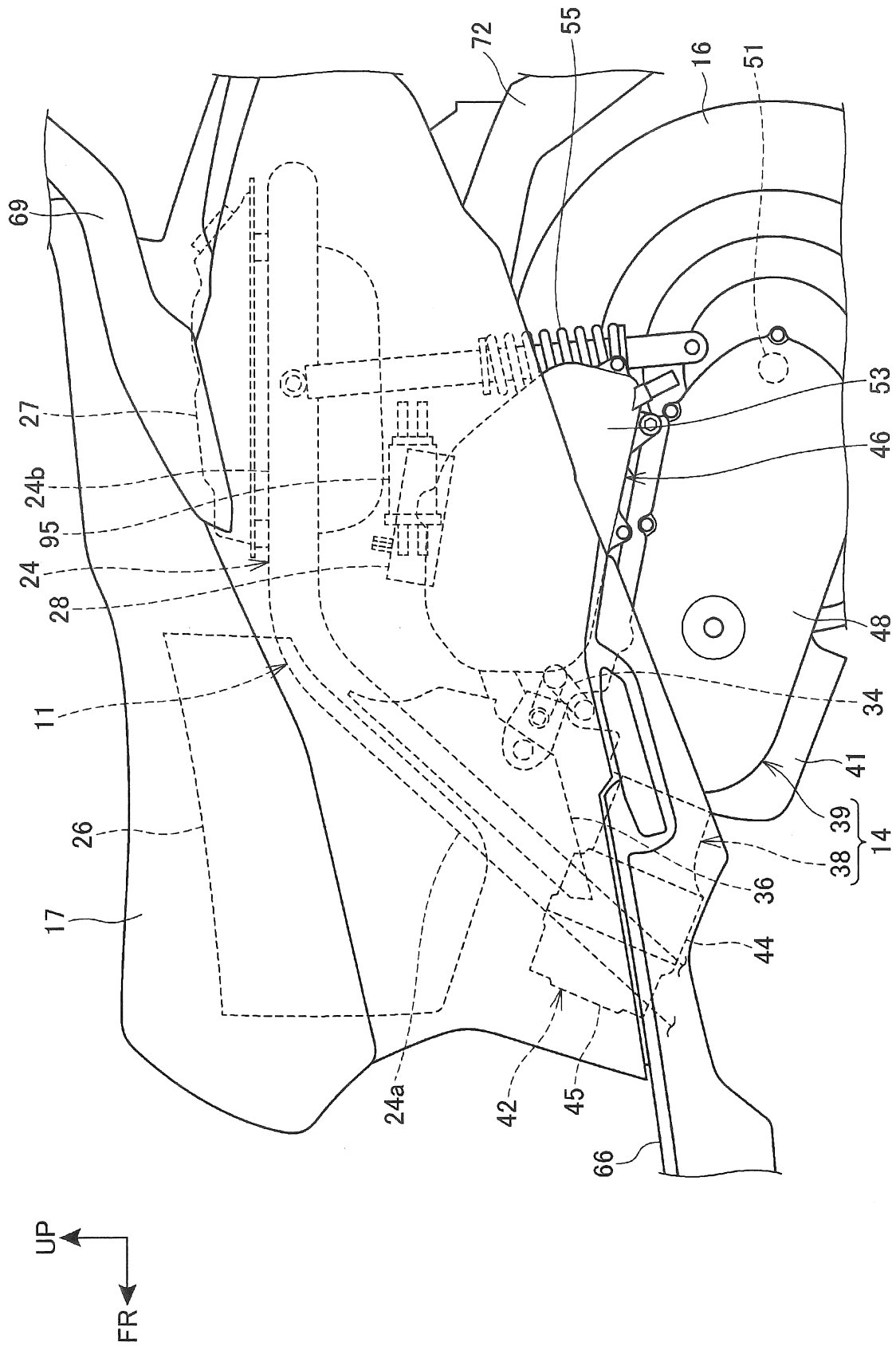


FIG. 2

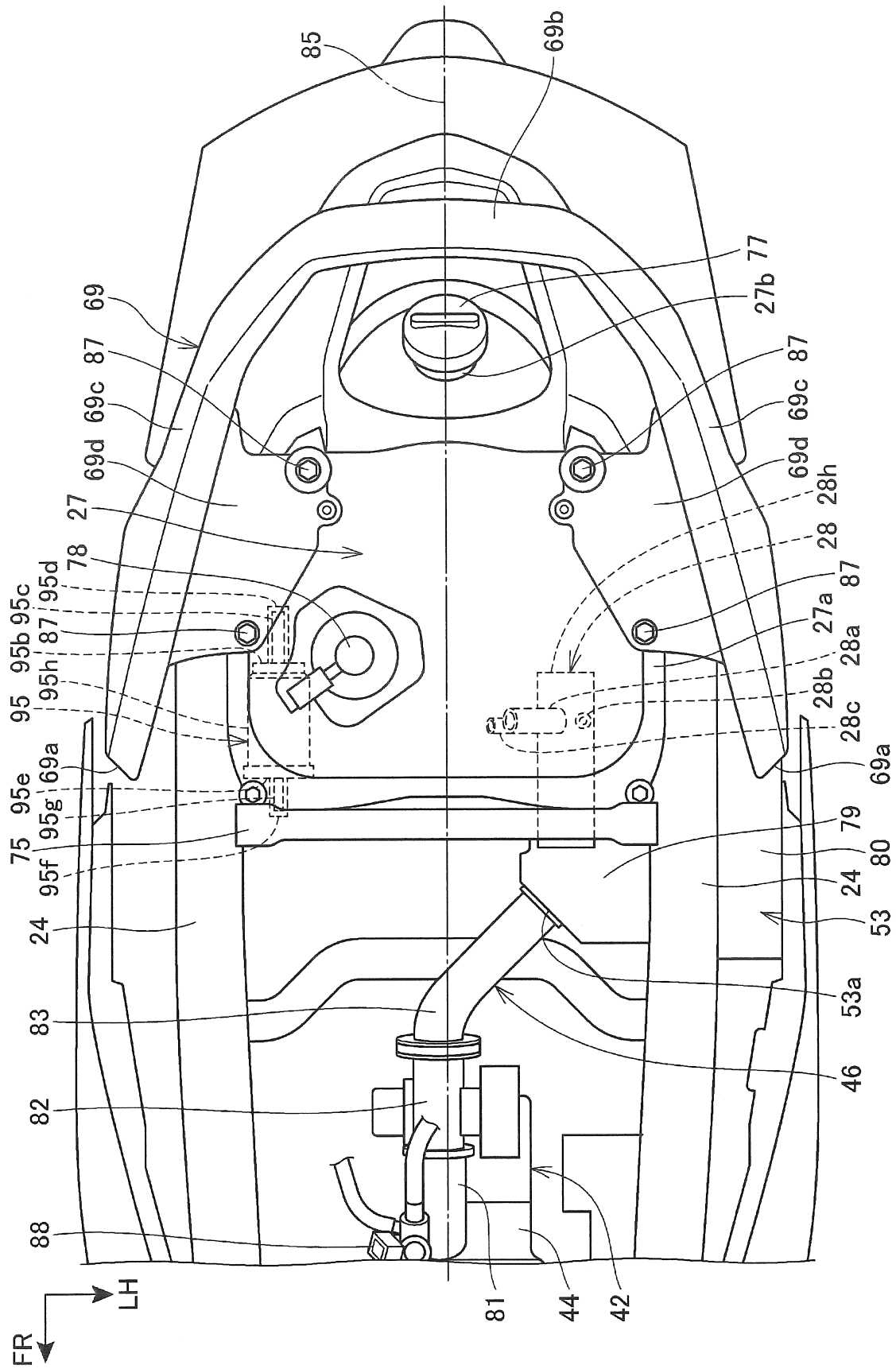


FIG. 3

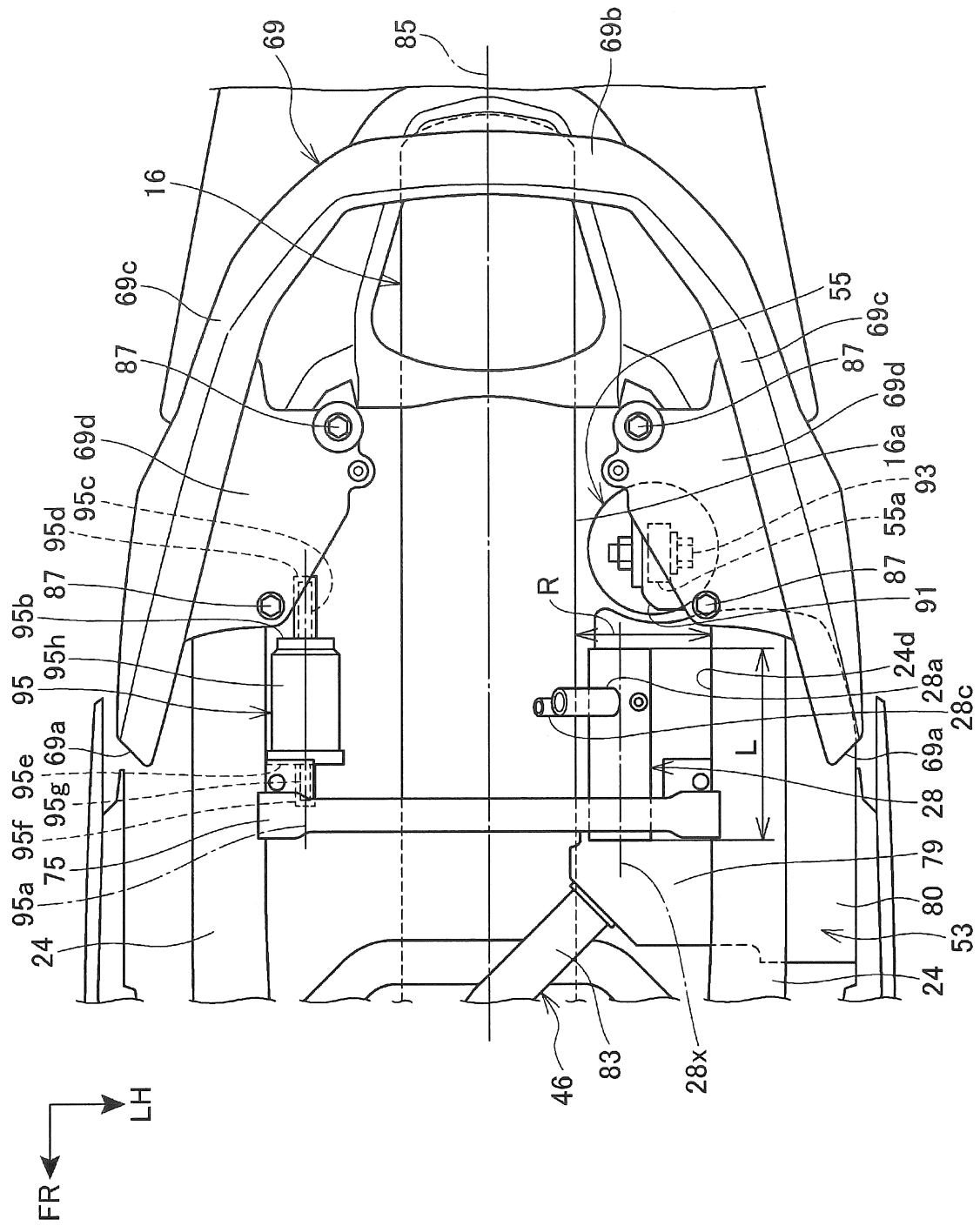


FIG. 4

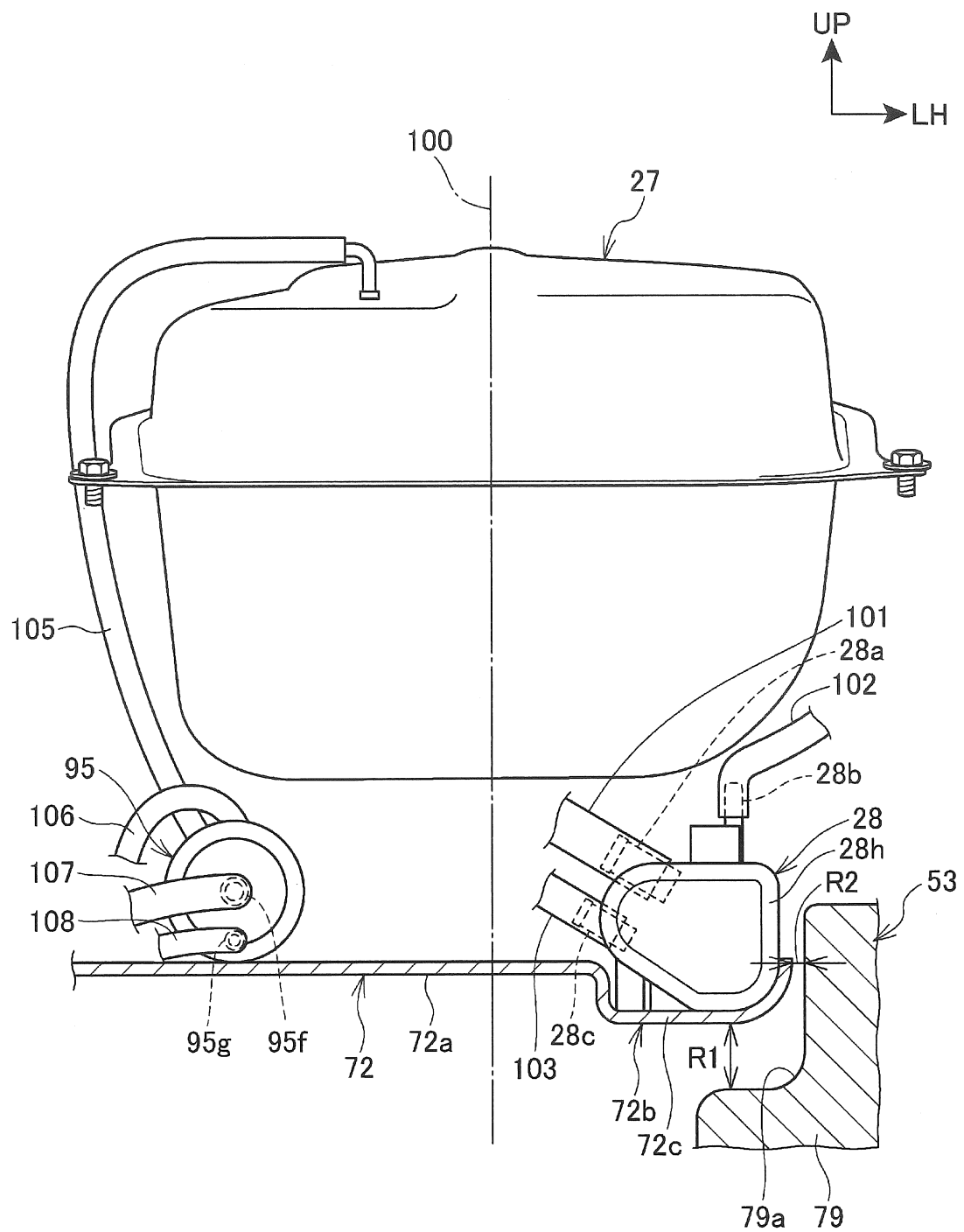


FIG. 5

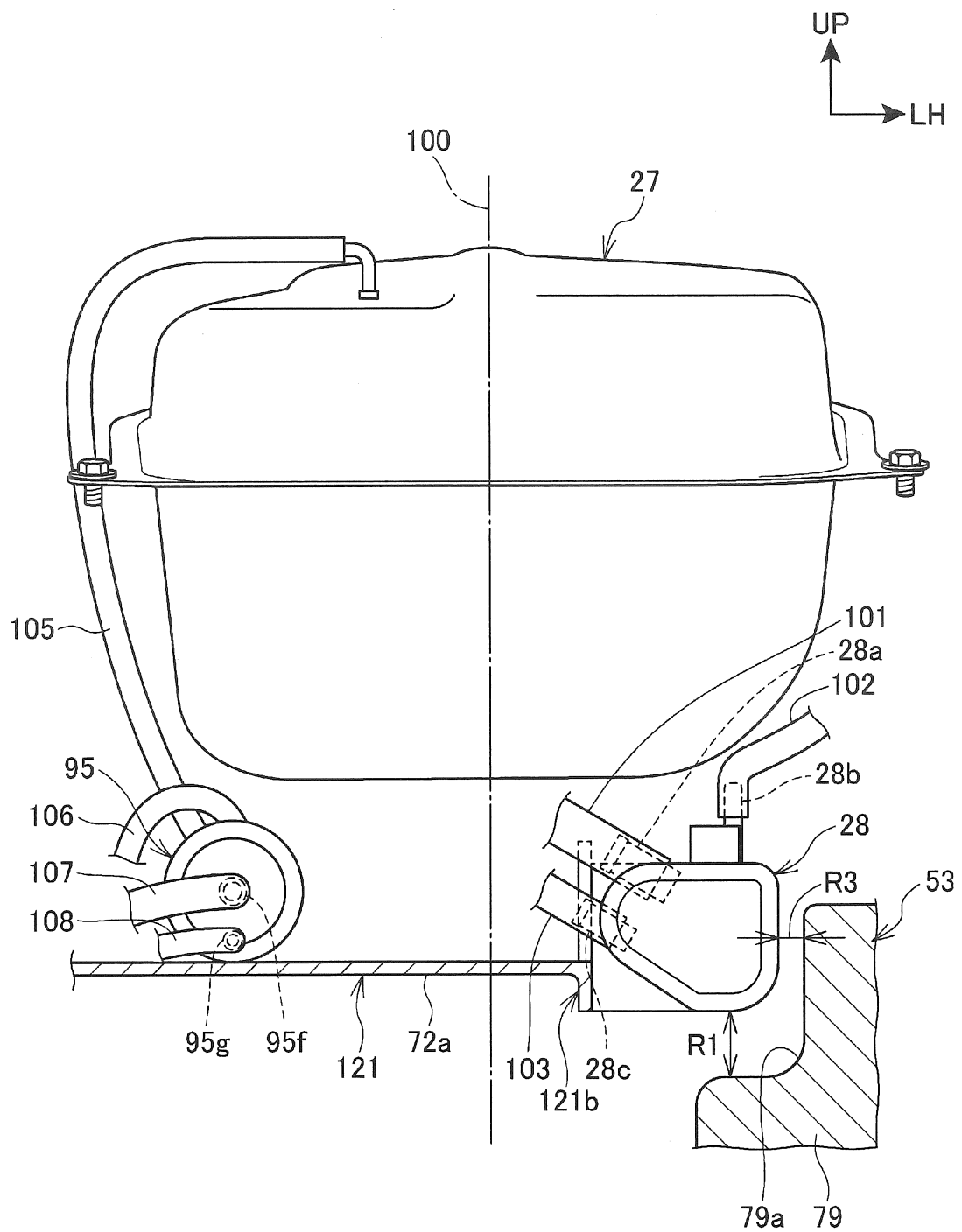


FIG. 6

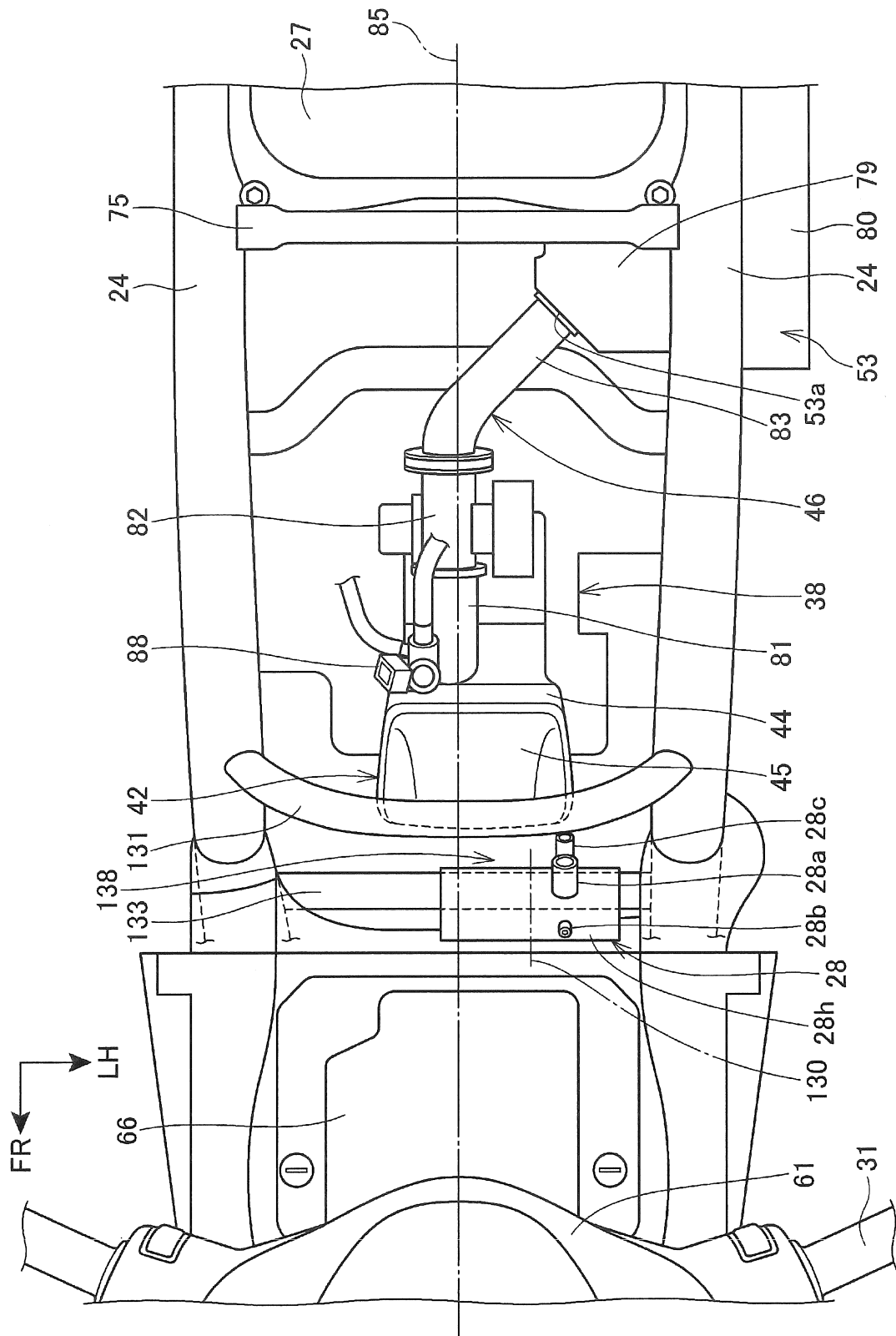


FIG. 7

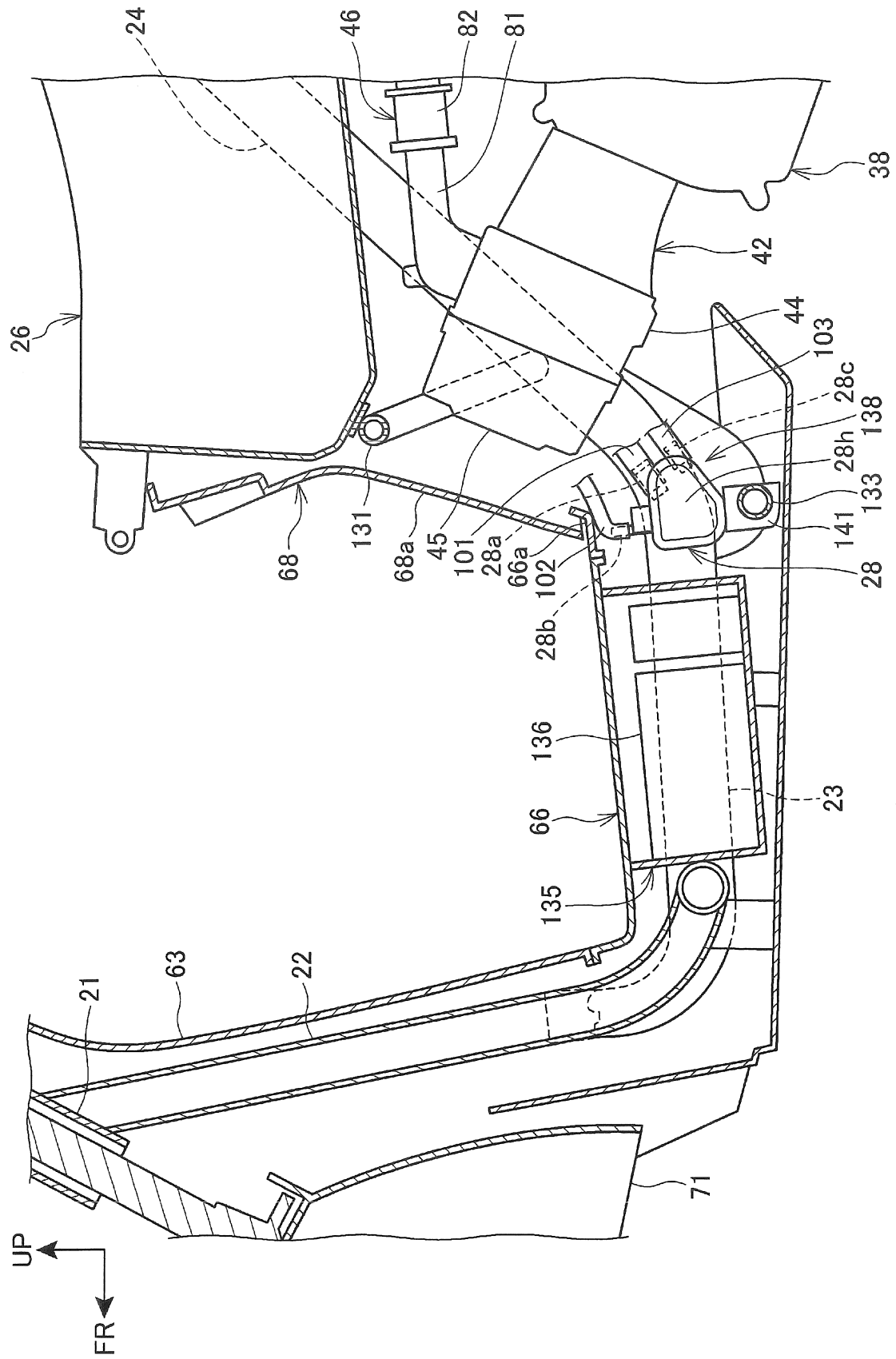


FIG. 8.