



(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)



1-0043039

(51)^{2006.01} B62K 19/18; B62K 11/10

(13) B

(21) 1-2021-05270

(22) 26/08/2021

(30) 2020-143476 27/08/2020 JP

(45) 25/02/2025 443

(43) 25/03/2022 408

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Tsutomu KAWAGUCHI (JP); Mitsuharu TSUKAMOTO (JP).

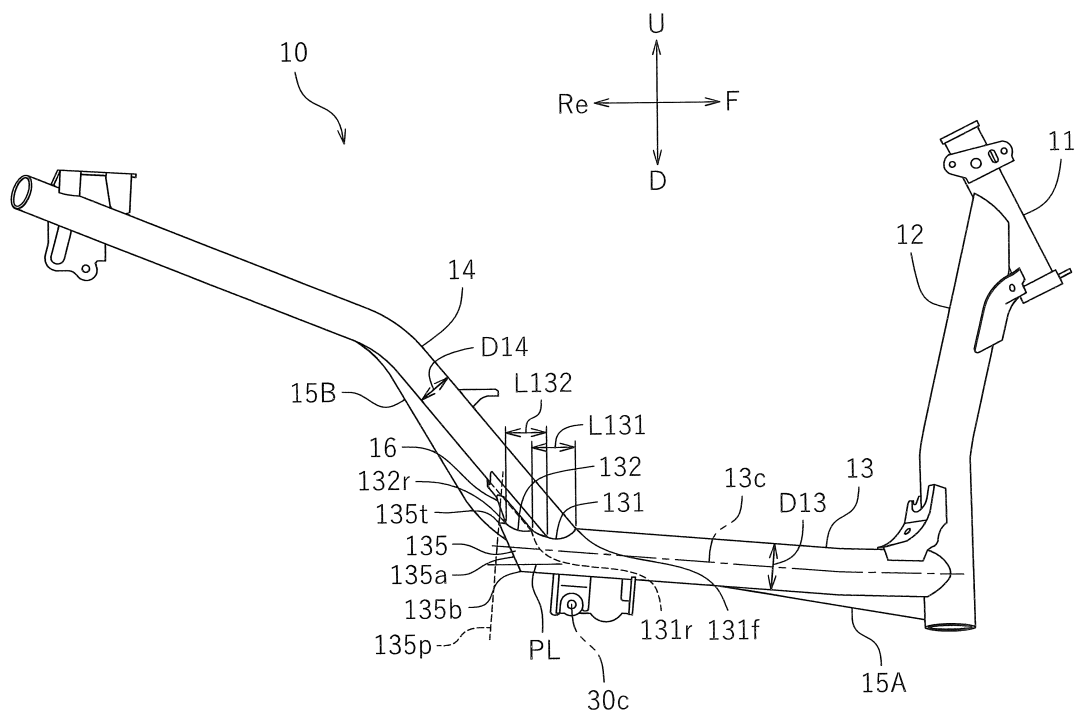
(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU SCUTO

(21) 1-2021-05270

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu scutơ, trong đó khung thân (10) của phương tiện gồm khung đi xuống (12) kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ (11), khung dưới (13) kéo dài về phía sau từ khung đi xuống (12), và khung yên (14) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới (13). Khung dưới (13) và khung yên (14) được tạo ra dưới dạng các phần tách biệt. Khung dưới (13) gồm phần nối chính (131) được nối vào mặt đầu dưới của khung yên (14), và phần kéo dài sau (135) được nằm về phía sau so với phần nối chính (131). Đầu dưới (135b) của mép sau (135a) của phần kéo dài sau (135) được nằm ra phía trước so với đầu trên (135t) của mép sau (135a). Mép sau (135a) kéo dài về phía sau và lên phía trên.

FIG.2



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu scutor.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu scutor gồm ống cổ đỡ trục lái để cho trục lái có thể quay trái và phải, khung đi xuống kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ, khung dưới kéo dài về phía sau từ phần đầu dưới của khung đi xuống, khung yên kéo dài về phía sau và lên phía trên từ đầu sau của khung dưới, bản đế chân được sắp xếp lên phía trên của khung dưới, yên được sắp xếp trên khung yên, và cụm công suất được đỡ trên khung dưới hoặc khung yên để cho cụm công suất có thể xoay lên và xuống.

Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP 2016-16736 A mô tả phương tiện giao thông kiểu scutor mà khung dưới và khung yên của nó được tạo nên bởi một ống duy nhất. Với phương tiện giao thông kiểu scutor này, không có nhu cầu nối khung dưới và khung yên.

Bây giờ, với phương tiện giao thông kiểu scutor, khung dưới cần phải khỏe hơn so với khung yên. Với phương tiện giao thông kiểu scutor trong đó khung dưới và khung yên được tạo nên bởi một ống duy nhất, đường kính ngoài và độ dày thành của ống được thiết kế để cho đáp ứng độ bền cần thiết đối với khung dưới. Do vậy, khung yên trở nên lớn hơn và nặng hơn so với cần thiết.

Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP 2006-96203 A mô tả phương tiện giao thông kiểu scutor trong đó khung dưới và khung yên được tạo nên bởi các ống riêng biệt, và phần đầu dưới của khung yên được hàn vào đầu sau của khung dưới. Do vậy, với khung dưới và khung yên là riêng biệt với nhau, đường kính ngoài hoặc độ dày thành của khung yên có thể được làm giảm. Do đó, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của khung yên.

Tuy nhiên, khi khung dưới và khung yên riêng biệt với nhau, tồn tại sự cần thiết đối với phần nối tại đầu sau của khung dưới cho việc nối với phần đầu dưới của khung yên. Có nhu cầu phải đảm bảo diện tích đủ cho phần nối tại đầu sau của khung dưới. Do đó, độ dài theo hướng trước - sau của bản đế chân được sắp xếp lên phía trên của

khung dưới cần được rút ngắn, theo đó dẫn tới khoảng không để chân nhỏ hơn cho người điều khiển.

Công bố đơn quốc tế số WO 2005/063559 A1 mô tả phương tiện giao thông kiểu scutor trong đó đầu sau của khung dưới được kéo dài về phía sau và phần kéo dài được dùng làm một phần của phần nối với khung yên. Với phương tiện giao thông kiểu scutor này, được hy vọng là có thể để đảm bảo đủ diện tích cho phần nối mà không phải rút ngắn độ dài của bản để chân theo hướng trước - sau.

Với phương tiện giao thông kiểu scutor, cụm công suất xoay lên và xuống quanh trục xoay được bố trí ở vùng lân cận của đầu sau của khung dưới. Với phương tiện giao thông kiểu scutor trong đó đầu sau của khung dưới được kéo dài về phía sau, tồn tại sự e ngại rằng cụm công suất đang xoay hoặc các bộ phận của phương tiện giao thông được gắn vào đó có thể gây cản trở với sự kéo dài của khung dưới. Để tránh sự gây cản trở này, trục xoay cần được sắp xếp về phía sau hơn. Tuy nhiên, nếu trục xoay được sắp xếp về phía sau hơn, độ dài của thân phương tiện theo hướng trước - sau gia tăng dẫn tới một kích cỡ lớn hơn của thân phương tiện.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu scutor có kích cỡ nhỏ hơn và trọng lượng nhẹ hơn trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ. Mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu scutor có các dấu hiệu theo một khía cạnh của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu scutor được bộc lộ ở đây gồm khung thân gồm ống cổ, khung đi xuống kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ, khung dưới thứ nhất kéo dài về phía sau từ khung đi xuống, và khung yên thứ nhất kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới thứ nhất. Phương tiện giao thông kiểu scutor gồm yên được sắp xếp lên phía trên của khung yên thứ nhất; bản để chân được sắp xếp ra phía trước của yên và lên phía trên của khung dưới thứ nhất mà chân của người điều khiển ngồi trên yên được để trên đó; trục xoay được gắn vào khung dưới thứ nhất hoặc khung yên thứ nhất; và cụm công suất được đỡ theo cách xoay được trên trục xoay. Khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất được tạo ra dưới dạng các phần tách biệt. Khung dưới thứ nhất gồm phần nối chính được nối vào mặt đầu dưới của khung yên thứ nhất, và phần kéo dài sau được nằm về phía sau so với phần nối chính. Đầu dưới của mép sau của

phần kéo dài sau được nằm ra phía trước so với đầu trên của mép sau của phần kéo dài sau.

Với phương tiện giao thông kiểu scutor được đưa ra trên đây, khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất được tạo ra dưới dạng các phần tách biệt. Đường kính ngoài và độ dày thành của khung yên thứ nhất không cần phải khớp với đường kính ngoài và độ dày thành của khung dưới thứ nhất. Vì là có thể để làm giảm đường kính ngoài hoặc độ dày thành của khung yên thứ nhất, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của khung yên thứ nhất. Với phương tiện giao thông kiểu scutor được đưa ra trên đây, khung dưới thứ nhất gồm phần kéo dài sau. Do đó, là có thể để đảm bảo đủ diện tích cho phần nổi của khung dưới thứ nhất cho việc nối với khung yên thứ nhất mà không phải làm giảm kích cỡ của bản đế chân theo hướng trước - sau. Vì không cần làm giảm kích thước của bản đế chân theo hướng trước - sau, là có thể để đảm bảo đủ khoảng không để chân. Với phương tiện giao thông kiểu scutor được đưa ra trên đây, đầu dưới của mép sau của phần kéo dài sau được nằm ra phía trước so với đầu trên của mép sau. Ngay cả khi cụm công suất xoay quanh trục xoay, cụm công suất không có khả năng gây cản trở với phần kéo dài sau. Trục xoay không cần được sắp xếp về phía sau hơn để tránh sự gây cản trở giữa cụm công suất và phần kéo dài sau. Do đó, là có thể để tránh sự gia tăng về kích cỡ của phương tiện giao thông kiểu scutor. Do đó, với phương tiện giao thông kiểu scutor được đưa ra trên đây, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ.

Đầu dưới của mép sau của phần kéo dài sau có thể được nằm ra phía trước so với mặt phẳng ảo đi qua đầu trên của mép sau của phần kéo dài sau và vuông góc với trục tâm của khung dưới thứ nhất.

Khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên, mép sau của phần kéo dài sau có thể được làm nghiêng lên phía trên so với đường nằm ngang trong lúc kéo dài về phía sau.

Theo một phương án được ưu tiên, đường kính ngoài của khung yên thứ nhất nhỏ hơn so với đường kính ngoài của khung dưới thứ nhất.

Theo phương án được đưa ra trên đây, là có thể để làm giảm kích cỡ của khung yên thứ nhất.

Theo một phương án được ưu tiên, khung dưới thứ nhất được làm bằng ống; và khung yên thứ nhất được làm bằng ống mà độ dày thành của nó nhỏ hơn so với ống của khung dưới thứ nhất.

Theo phương án được đưa ra trên đây, là có thể để làm giảm trọng lượng của khung yên thứ nhất.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu scutor gồm bộ phận tăng cứng sau được nối vào phần của khung dưới thứ nhất nằm về phía sau của phần nối chính và vào khung yên thứ nhất.

Theo phương án được đưa ra trên đây, khung yên thứ nhất được nối vào phần kéo dài sau của khung dưới thứ nhất qua bộ phận tăng cứng sau. Phần kéo dài sau được dùng làm một phần của phần nối của khung dưới thứ nhất cho việc nối với khung yên thứ nhất. Với bộ phận tăng cứng sau, là có thể để gia tăng hơn nữa độ bền nối giữa khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ.

Theo một phương án được ưu tiên, phần kéo dài sau của khung dưới thứ nhất gồm phần nối sau được nối vào bộ phận tăng cứng sau. Đầu dưới của mép sau của phần kéo dài sau được nằm ra phía trước so với đầu sau của phần nối sau.

Theo phương án được đưa ra trên đây, là có thể để tránh được dễ dàng sự gây cản trở giữa cụm công suất và phần kéo dài sau trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ và gia tăng độ bền nối giữa khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu scutor gồm bộ phận tăng cứng trước được nối vào phần của khung dưới thứ nhất nằm ra phía trước của phần nối chính và vào khung yên thứ nhất.

Theo phương án được đưa ra trên đây, với bộ phận tăng cứng trước, là có thể để gia tăng hơn nữa độ bền nối giữa khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất.

Theo một phương án được ưu tiên, khung dưới thứ nhất được làm bằng ống; và phương tiện giao thông kiểu scutor gồm bộ phận tăng cứng trong được sắp xếp bên trong khung dưới thứ nhất và về phía sau so với đầu trước của phần nối chính.

Theo phương án được đưa ra trên đây, với bộ phận tăng cứng trong, là có thể để gia tăng độ bền của phần kéo dài sau của khung dưới thứ nhất. Do vậy, là có thể để gia tăng độ bền nối giữa khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất.

Theo một phương án được ưu tiên, tâm của trục xoay được nằm ra phía trước so với đầu sau của phần nối chính của khung dưới thứ nhất.

Theo phương án được đưa ra trên đây, trục xoay được sắp xếp ra phía trước tương đối. So với trường hợp mà trục xoay được sắp xếp về phía sau tương đối, là có thể để làm giảm kích thước của thân phương tiện theo hướng trước - sau. Do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ của thân phương tiện.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu scutơ gồm hộp chứa vật dụng được sắp xếp xuống phía dưới của yên và gối chông với một phần của khung yên thứ nhất khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên.

Theo phương án được đưa ra trên đây, bằng cách làm giảm bề rộng của khung yên thứ nhất, là có thể để gia tăng bề rộng theo phương ngang của hộp chứa vật dụng. Do đó, là có thể để gia tăng dung tích của hộp chứa vật dụng.

Theo một phương án được ưu tiên, cụm công suất gồm động cơ đốt trong. Phương tiện giao thông kiểu scutơ gồm bánh sau được sắp xếp về phía sau so với trục xoay, và ống xả được nối vào động cơ đốt trong. Ống xả gồm phần ở phía bên được sắp xếp sang phía bên của bánh sau. Khung dưới thứ nhất, khung yên thứ nhất và phần ở phía bên của ống xả được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện.

Theo phương án được đưa ra trên đây, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của phương tiện giao thông kiểu scutơ trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ, trong lúc tránh sự gây cản trở giữa phần kéo dài sau của khung dưới thứ nhất và ống xả.

Theo một phương án được ưu tiên, khung thân gồm khung dưới thứ hai kéo dài về phía sau từ khung đi xuống và khung yên thứ hai kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới thứ hai. Khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện. Khung dưới thứ hai và khung yên thứ hai được sắp xếp ở bên còn lại trong số bên phải và bên trái của trục

tâm phương tiện. Khung dưới thứ hai và khung yên thứ hai được tạo ra dưới dạng phần liền khối bởi một khung duy nhất.

Theo phương án được đưa ra trên đây, vì khung dưới thứ nhất và khung yên thứ nhất đỡ tải trọng tương đối lớn, là có thể để làm giảm tải cần được đặt vào khung dưới thứ hai và khung yên thứ hai. Là có thể để làm giảm đường kính ngoài hoặc độ dày thành của khung dưới thứ hai và khung yên thứ hai. Do đó, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của khung dưới thứ hai và khung yên thứ hai.

Theo một phương án được ưu tiên, cụm công suất gồm động cơ đốt trong và bộ truyền động. Phương tiện giao thông kiểu scutor gồm bánh sau được sắp xếp về phía sau so với trục xoay, và ống xả được nối vào động cơ đốt trong. Ống xả gồm phần ở phía bên được sắp xếp sang phía bên của bánh sau. Khung dưới thứ nhất, khung yên thứ nhất và phần ở phía bên của ống xả được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện. Khung dưới thứ hai, khung yên thứ hai và bộ truyền động được sắp xếp ở bên còn lại trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện.

Theo phương án được đưa ra trên đây, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của phương tiện giao thông kiểu scutor trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ, trong lúc tránh sự gây cản trở giữa phần kéo dài sau của khung dưới thứ nhất và ống xả.

Theo một phương án được ưu tiên, phương tiện giao thông kiểu scutor gồm quạt để làm mát cụm công suất. Khung dưới thứ nhất, khung yên thứ nhất và quạt được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện.

Theo phương án được đưa ra trên đây, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của phương tiện giao thông kiểu scutor trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ, trong lúc tránh sự gây cản trở giữa phần kéo dài sau của khung dưới thứ nhất và quạt.

Các tác dụng có lợi của sáng chế

Theo sáng chế, là có thể để tạo ra phương tiện giao thông kiểu scutor có kích cỡ nhỏ hơn và trọng lượng nhẹ hơn trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG. 1 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu scutor theo một phương án của sáng chế.

FIG. 2 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện khung thân.

FIG. 3 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung thân.

FIG. 4 là hình vẽ mặt cắt không đầy đủ thể hiện khung dưới phải và khung yên phải.

FIG. 5 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện một phần của phương tiện giao thông kiểu scutor.

FIG. 6 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện một phần của phương tiện giao thông kiểu scutor.

FIG. 7 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện một phần của khung thân của phương tiện giao thông kiểu scutor theo một phương án khác.

Mô tả chi tiết phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Một phương án của sáng chế sẽ được mô tả bây giờ có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG. 1 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu scutor (sau đây gọi là "xe scutor") 1 theo phương án này.

Các thuật ngữ phía trước, sau, trái, phải, lên và xuống như được dùng trong phần mô tả sau đây dùng để chỉ các hướng này khi được quan sát từ người điều khiển ảo (không được thể hiện trên hình vẽ) ngồi trên yên 5 trong lúc xe scutor 1 đang dừng đứng trên mặt phẳng nằm ngang không có người điều khiển và tải trên xe, trừ khi được chỉ ra khác đi. Theo đó, hướng trước – sau của phương tiện, hướng lên – xuống của phương tiện và hướng trái – phải của phương tiện được đề cập. Các ký hiệu F, Re, L, R, U và D như được dùng trên các hình vẽ lần lượt dùng để chỉ các hướng trước, sau, trái, phải, lên và xuống.

Xe scutor 1 gồm khung thân 10, yên 5 cho người điều khiển ngồi, bản đế chân 20 mà chân của người điều khiển ngồi trên yên 5 được để trên đó, cụm công suất 50, bánh trước 4, tay lái 2 để lái bánh trước 4, và bánh sau 9 được dẫn động bởi cụm công suất 50.

Bánh trước 4 được đỡ trên phần đầu dưới của càng dịch chuyển 3. Trục lái (không được thể hiện trên hình vẽ) được nối vào phần trên của càng dịch chuyển 3. Tay lái 2 được bắt chặt vào phần trên của trục lái.

FIG. 2 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện khung thân 10. FIG. 3 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung thân 10. Như được thể hiện trên FIG. 2, khung thân 10 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11, khung dưới phải 13 kéo dài về phía sau từ khung đi xuống 12, và khung yên phải 14 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới phải 13. Như được thể hiện trên FIG. 3, khung thân 10 gồm khung dưới trái 15A kéo dài về phía sau từ khung đi xuống 12, và khung yên trái 15B kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới trái 15A. Như được thể hiện trên FIG. 2, khung dưới phải 13 là khung duy nhất nối khung đi xuống 12 và khung yên phải 14. Không có khung khác nối cầu từ khung đi xuống 12 tới khung yên phải 14 phía trên khung dưới phải 13.

Trục lái được lắp vào trong ống cổ 11. Ống cổ 11 đỡ trục lái để cho trục lái có thể quay trái và phải.

Trong khi khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11 như được mô tả trên đây, thuật ngữ "xuống phía dưới" như được dùng ở đây dùng để chỉ không chỉ hướng xuống phía dưới theo phương thẳng đứng khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên mà còn chỉ hướng bất kỳ được nghiêng từ hướng đó theo một góc nhỏ hơn 90 độ theo hướng trước - sau. Trong lúc khung dưới phải 13 và khung dưới trái 15A kéo dài về phía sau từ khung đi xuống 12, thuật ngữ "về phía sau" như được dùng ở đây dùng để chỉ không chỉ hướng kéo dài về phía sau dọc theo trục tâm phương tiện CL khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía trên mà còn chỉ hướng bất kỳ được nghiêng từ hướng đó theo một góc nhỏ hơn 90 độ theo hướng trái - phải.

Như được thể hiện trên FIG. 2, khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 được tạo ra dưới dạng các phần tách biệt. Khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 được tạo nên bởi các thành phần tách biệt. Ở đây, khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 được tạo nên bởi các ống riêng biệt. Khung dưới phải 13 được làm bằng ống, và khung yên phải 14 được làm bằng ống mà độ dày thành của nó nhỏ hơn so với ống của khung dưới phải 13. Độ dày thành t14 của khung yên phải 14 nhỏ hơn so với độ dày thành

t13 của khung dưới phải 13 (xem FIG. 4). $t14 < t13$. Đường kính ngoài D14 của khung yên phải 14 nhỏ hơn so với đường kính ngoài D13 của khung dưới phải 13. $D14 < D13$.

Khung dưới phải 13 được nối vào khung yên phải 14. Ở đây, khung dưới phải 13 được nối bằng cách hàn vào khung yên phải 14. Khung dưới phải 13 gồm phần nối chính 131 được nối vào mặt đầu dưới của khung yên phải 14. Ký hiệu chỉ dẫn L131 trên FIG. 2 chỉ ra độ dài theo hướng trước - sau của phần nối chính 131.

Một phần của khung dưới phải 13 được kéo dài về phía sau so với phần nối chính 131. Khung dưới phải 13 gồm phần kéo dài sau 135 được nằm về phía sau so với phần nối chính 131. Ký hiệu chỉ dẫn 135a chỉ rõ mép sau của phần kéo dài sau 135. Khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên, mép sau 135a kéo dài về phía sau và lên phía trên. Mép sau 135a được làm nghiêng lên phía trên so với đường nằm ngang PL trong lúc kéo dài về phía sau. Đầu dưới 135b của mép sau 135a được nằm ra phía trước so với đầu trên 135t của mép sau 135a. Trên FIG. 2, đường đứt nét 135p biểu diễn mặt phẳng ảo đi qua đầu trên 135t của mép sau 135a và vuông góc với trục tâm 13c của khung dưới phải 13. Đầu dưới 135b của mép sau 135a được nằm ra phía trước so với mặt phẳng ảo 135p.

Bộ phận tăng cứng sau 16 được nối vào phần của khung dưới phải 13 nằm về phía sau của phần nối chính 131 và vào khung yên phải 14. Bộ phận tăng cứng sau 16 được sắp xếp giữa khung yên phải 14 và phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13. Ở đây, bộ phận tăng cứng sau 16 được hàn vào khung yên phải 14 và phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13. Phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13 gồm phần nối sau 132 được nối vào bộ phận tăng cứng sau 16. Ký hiệu chỉ dẫn L132 trên FIG. 2 biểu thị độ dài của phần nối sau 132 theo hướng trước - sau. Đầu dưới 135b của mép sau 135a được nằm ra phía trước so với đầu sau 132r của phần nối sau 132.

Như được thể hiện trên FIG. 4, bộ phận tăng cứng trong 17 được bố trí bên trong khung dưới phải 13. Bộ phận tăng cứng trong 17 được tạo ra theo hình dạng đĩa. Bộ phận tăng cứng trong 17 được sắp xếp về phía sau so với đầu trước 131f của phần nối chính 131 của khung dưới phải 13. Bộ phận tăng cứng trong 17 có thể tăng cứng phần nối chính 131 của khung dưới phải 13 hoặc có thể tăng cứng phần nối sau 132.

Như được thể hiện trên FIG. 3, khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B được tạo ra dưới dạng một bộ phận liền khối. Khung dưới trái 15A và khung yên trái

15B được tạo ra dưới dạng phần liền khối bởi một khung duy nhất. Ở đây, khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B được tạo nên bởi một ống duy nhất 15. Đường kính ngoài D15A của khung dưới trái 15A và đường kính ngoài D15B của khung yên trái 15B là bằng nhau. Độ dày thành của khung dưới trái 15A và độ dày thành của khung yên trái 15B là bằng nhau. Ở phương án này, đường kính ngoài D15A của khung dưới trái 15A và đường kính ngoài D15B của khung yên trái 15B là bằng đường kính ngoài D14 của khung yên phải 14. $D15A=D15B=D14$. Độ dày thành của khung dưới trái 15A và độ dày thành của khung yên trái 15B là bằng độ dày thành của khung yên phải 14. Đường kính ngoài D15A của khung dưới trái 15A nhỏ hơn so với đường kính ngoài D13 của khung dưới phải 13, và độ dày thành của khung dưới trái 15A nhỏ hơn so với độ dày thành của khung dưới phải 13.

Bộ phận ngang 18 kéo dài theo hướng trái - phải được nối vào khung dưới trái 15A và khung dưới phải 13. Bộ phận ngang 18 nối cầu từ khung dưới trái 15A tới khung dưới phải 13. Ở đây, bộ phận ngang 18 được sắp xếp ra phía trước so với phần nối chính 131 của khung dưới phải 13. Tuy nhiên, lưu ý rằng không có sự giới hạn về kết cấu này.

Như được thể hiện trên FIG. 5, hộp chứa vật dụng 32 được sắp xếp lên phía trên của cụm công suất 50. Hộp chứa vật dụng 32 được sắp xếp xuống phía dưới của yên 5. Khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên, hộp chứa vật dụng 32 gối chồng phần 14a của khung yên phải 14. Một phần của hộp chứa vật dụng 32 được sắp xếp giữa khung yên trái 15B và khung yên phải 14.

Trục xoay 30 được gắn vào khung dưới phải 13 và khung dưới trái 15A. Cụm công suất 50 được đỡ trên trục xoay 30 để cho cụm công suất 50 có thể xoay lên và xuống. Cụm công suất 50 được đỡ theo cách xoay được trên khung thân 10 qua trục xoay 30. Như được thể hiện trên FIG. 2, tâm 30c của trục xoay 30 được nằm ra phía trước so với đầu sau 131r của phần nối chính 131 của khung dưới phải 13.

Như được thể hiện trên FIG. 5, cụm công suất 50 gồm động cơ đốt trong 52. Như được thể hiện trên FIG. 6, cụm công suất 50 gồm bộ truyền động 55 là bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai. Bộ truyền động 55 được nối vào động cơ đốt trong 52 và bánh sau 9. Lưu ý rằng, bộ truyền động 55 được sắp xếp về phía sau so với trục xoay 30. Bánh sau 9 được sắp xếp về phía sau so với trục xoay 30.

Như được thể hiện trên FIG. 5, ống xả 54 được nối vào động cơ đốt trong 52. Ống xả 54 gồm ống 54a kéo dài về phía sau từ động cơ đốt trong 52, và bộ tiêu âm 54b được nối vào ống 54a. Bộ tiêu âm 54b được sắp xếp ở phía bên của bánh sau 9. Bộ tiêu âm 54b là một ví dụ về "phần ở phía bên của ống xả". Ở phương án này, khung dưới phải 13, khung yên phải 14 và bộ tiêu âm 54b được sắp xếp sang bên phải của trục tâm phương tiện CL (xem FIG. 3). Khung dưới trái 15A, khung yên trái 15B và bộ truyền động 55 được sắp xếp sang bên trái của trục tâm phương tiện CL.

Quạt 56 để làm mát cụm công suất 50 được sắp xếp sang bên phải của cụm công suất 50. Vỏ quạt 58 được sắp xếp quanh quạt 56. Vỏ quạt 58 che quạt 56. Ở phương án này, khung dưới phải 13, khung yên phải 14 và quạt 56 được sắp xếp sang bên phải của trục tâm phương tiện CL.

Xe scutơ 1 được tạo kết cấu như được mô tả trên đây. Tiếp theo, các tác dụng khác nhau được đem lại nhờ xe scutơ 1 theo phương án này sẽ được mô tả.

Với xe scutơ 1 theo phương án này, khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 được tạo ra dưới dạng các phần tách biệt. Không có nhu cầu để làm khớp đường kính ngoài D14 và độ dày thành t14 của khung yên phải 14 với đường kính ngoài D13 và độ dày thành t13 của khung dưới phải 13. Do vậy, là có thể để làm giảm đường kính ngoài D14 hoặc độ dày thành t14 của khung yên phải 14. Do đó, là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của khung yên phải 14.

Khung dưới phải 13 gồm phần kéo dài sau 135. Do đó, là có thể để đảm bảo đủ diện tích cho phần nối của khung dưới phải 13 cho việc nối với khung yên phải 14 mà không phải làm giảm kích cỡ của bản đế chân 20 theo hướng trước - sau. Do đó, là có thể để đảm bảo đủ diện tích của bản đế chân 20. Là có thể để đảm bảo đủ khoảng không để chân của xe scutơ 1.

Bây giờ, với xe scutơ 1, cụm công suất 50 xoay lên và xuống quanh trục xoay 30. Tồn tại sự e ngại rằng cụm công suất 50 có thể gây cản trở với phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13. Để tránh sự gây cản trở, trục xoay 30 có thể được sắp xếp về phía sau hơn nữa. Tuy nhiên, nếu trục xoay 30 được sắp xếp về phía sau hơn, nó sẽ làm gia tăng kích cỡ của xe scutơ 1 theo hướng trước - sau. Ở phương án này, tuy nhiên, đầu dưới 135b của mép sau 135a của phần kéo dài sau 135 được nằm ra phía trước so với đầu trên 135t. Mép sau 135a của phần kéo dài sau 135 kéo dài về phía sau

và lên phía trên. Do đó, ngay cả khi cụm công suất 50 xoay, cụm công suất 50 không có khả năng gây cản trở với phần kéo dài sau 135. Với xe scutor 1 theo phương án này, trục xoay 30 không cần được sắp xếp về phía sau hơn để tránh sự gây cản trở giữa cụm công suất 50 và phần kéo dài sau 135. Do đó, là có thể để tránh sự gia tăng về kích cỡ của xe scutor 1.

Như được mô tả trên đây, xe scutor 1 theo phương án này có kích cỡ nhỏ hơn và trọng lượng nhẹ hơn trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ. Là có thể để tạo ra được xe scutor 1 có khoảng không để chân lớn trong lúc là nhỏ về kích cỡ.

Theo phương án này, như được thể hiện trên FIG. 2, khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 được nối nhau bởi phần nối chính 131 và bởi bộ phận tăng cứng sau 16. Đó là, khung yên phải 14 được nối vào phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13 qua bộ phận tăng cứng sau 16. Phần kéo dài sau 135 được dùng làm một phần của phần nối của khung dưới phải 13 cho việc nối với khung yên phải 14. Theo phương án này, là có thể để gia tăng độ bền nối giữa khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ.

Phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13 gồm phần nối sau 132 được nối vào bộ phận tăng cứng sau 16, và đầu dưới 135b của mép sau 135a của phần kéo dài sau 135 được nằm ra phía trước so với đầu sau 132r của phần nối sau 132. Do đó, là có thể để tránh được dễ dàng sự gây cản trở giữa cụm công suất 50 và phần kéo dài sau 135 trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ và gia tăng độ bền nối giữa khung dưới phải 13 và khung yên phải 14.

Ở phương án này, như được thể hiện trên FIG. 4, khung dưới phải 13 được làm bằng ống, và bộ phận tăng cứng trong 17 được sắp xếp bên trong khung dưới phải 13 và về phía sau so với đầu trước 131f của phần nối chính 131. Do vậy, là có thể để gia tăng độ bền của khung dưới phải 13 trong lúc đảm bảo khoảng không để chân đầy đủ. Khi độ bền của khung dưới phải 13 được gia tăng, là có thể để cải thiện độ bền nối giữa khung dưới phải 13 và khung yên phải 14.

Theo phương án này, như được thể hiện trên FIG. 2, tâm 30c của trục xoay 30 được nằm ra phía trước so với đầu sau 131r của phần nối chính 131 của khung dưới phải 13. Trục xoay 30 được sắp xếp ra phía trước tương đối. Do vậy, so với trường hợp mà trục xoay 30 được sắp xếp về phía sau tương đối, là có thể để hạn chế kích

thước của xe scuto 1 theo hướng trước - sau. Do đó, là có thể để làm giảm kích cỡ của xe scuto 1.

Theo phương án này, hộp chứa vật dụng 32 gối chồng với phần 14a của khung yên phải 14 khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên như được thể hiện trên FIG. 5. Hộp chứa vật dụng 32 được sắp xếp ở phía bên của phần 14a của khung yên phải 14. Như được mô tả trên đây, đường kính ngoài D14 của khung yên phải 14 nhỏ hơn so với đường kính ngoài D13 của khung dưới phải 13. Theo phương án này, vì khung yên phải 14 mảnh, là có thể để gia tăng bề rộng theo phương ngang của hộp chứa vật dụng 32. Do đó, là có thể để gia tăng dung tích của hộp chứa vật dụng 32.

Ở phương án này, khung dưới phải 13, khung yên phải 14 và bộ tiêu âm 54b của ống xả 54 được sắp xếp sang bên phải của trục tâm phương tiện CL. Vì ống xả 54 được nối vào động cơ đốt trong 52 của cụm công suất 50, ống xả 54 xoay quanh trục xoay 30. Có sự lo ngại về việc gây cản trở giữa ống 54a của ống xả 54 và phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13. Tuy nhiên, như được mô tả trên đây, mép sau 135a của phần kéo dài sau 135 kéo dài về phía sau và lên phía trên. Do đó, theo phương án này, là có thể để tránh được dễ dàng sự gây cản trở giữa phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13 và ống xả 54.

Theo phương án này, quạt 56 để làm mát cụm công suất 50 được sắp xếp sang bên phải của bánh sau 9. Quạt 56 và vỏ quạt 58 che quạt 56 được đỡ trên cụm công suất 50. Quạt 56 và vỏ quạt 58 xoay, cùng với cụm công suất 50, quanh trục xoay 30. Có sự lo ngại về việc gây cản trở giữa quạt 56 hoặc vỏ quạt 58 và phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13. Tuy nhiên, mép sau 135a của phần kéo dài sau 135 kéo dài về phía sau và lên phía trên. Do vậy, theo phương án này, là có thể để tránh được dễ dàng sự gây cản trở giữa phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13 và quạt 56 và vỏ quạt 58.

Theo phương án này, khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 là các phần tách biệt được nối vào nhau, trong khi đó khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B được tạo ra dưới dạng phần liền khối bởi một ống duy nhất 15. Như được mô tả trên đây, vì độ bền nối giữa khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 cao, và khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 có khả năng đỡ tải tương đối lớn. Theo đó, là có thể để làm giảm tải cần được đặt vào khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B. Do vậy, là có thể để

làm giảm đường kính ngoài hoặc độ dày thành của khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B. Là có thể để làm giảm kích cỡ và trọng lượng của khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B.

Trong khi một phương án đã được mô tả trên đây, phương án này chỉ đơn thuần là một ví dụ và nhiều phương án khác nhau là khả thi. Tiếp theo, các phương án làm ví dụ khác sẽ được mô tả vắn tắt.

Như được thể hiện trên FIG. 7, bộ phận tăng cứng trước 19 có thể được bố trí ra phía trước của khung yên phải 14. Đó là, xe scuter 1 có thể gồm bộ phận tăng cứng trước 19 được nối vào phần trước của phần nối chính 131 của khung dưới phải 13 và khung yên phải 14. Do vậy, là có thể để gia tăng hơn nữa độ bền nối giữa khung dưới phải 13 và khung yên phải 14.

Tuy nhiên, lưu ý rằng bộ phận tăng cứng trước 19 có thể không có mặt miễn là độ bền nối đủ giữa khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 được đảm bảo. Một hoặc cả hai trong số bộ phận tăng cứng sau 16 và bộ phận tăng cứng trong 17 có thể không có mặt miễn là độ bền nối giữa khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 được đảm bảo.

Đường kính ngoài D14 của khung yên phải 14 có thể bằng với đường kính ngoài D13 của khung dưới phải 13 hoặc có thể lớn hơn so với đường kính ngoài D13 của khung dưới phải 13.

Độ dày thành t14 của khung yên phải 14 có thể bằng với độ dày thành t13 của khung dưới phải 13 hoặc có thể lớn hơn so với độ dày thành t13 của khung dưới phải 13.

Một hoặc cả hai trong số khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 không bị giới hạn ở ống và có thể là thanh đặc. Khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B không bị giới hạn ở các ống mà có thể là các thanh đặc.

Theo phương án được mô tả trên đây, đầu dưới 135b của mép sau 135a của phần kéo dài sau 135 của khung dưới phải 13 được nằm ra phía trước so với đầu sau 132r của phần nối sau 132 như được thể hiện trên FIG. 2. Tuy nhiên, lưu ý rằng không có sự giới hạn về kết cấu này. Đầu dưới 135b của mép sau 135a không cần được nằm ra phía trước so với đầu sau 132r của phần nối sau 132.

Vị trí của tâm 30c của trục xoay 30 có thể là giống như vị trí của đầu sau 131r của phần nổi chính 131 của khung dưới phải 13 đối với hướng trước - sau của phương tiện giao thông. Tâm 30c của trục xoay 30 có thể được nằm về phía sau so với đầu sau 131r của phần nổi chính 131 của khung dưới phải 13.

Hộp chứa vật dụng 32 ở xuống phía dưới của yên 5 không cần gối chồng với khung yên phải 14 khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên. Hộp chứa vật dụng 32 ở xuống phía dưới của yên 5 có thể không có mặt.

Ở phương án được mô tả trên đây, khung dưới phải 13 và khung yên phải 14 là các phần tách biệt được nối vào nhau, trong khi đó khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B được tạo ra dưới dạng phần liền khối. Đó là, "khung dưới thứ nhất" và "khung yên thứ nhất" là các phần tách biệt được nối vào nhau, được sắp xếp sang bên phải của trục tâm phương tiện CL, trong khi đó "khung dưới thứ hai" và "khung yên thứ hai" được tạo ra dưới dạng phần liền khối, được sắp xếp sang bên trái của trục tâm phương tiện CL. Tuy nhiên, lưu ý rằng không có sự giới hạn về kết cấu này. Theo cách khác, "khung dưới thứ nhất" và "khung yên thứ nhất" là các phần tách biệt được nối vào nhau, có thể được sắp xếp sang trái của trục tâm phương tiện CL, trong khi đó "khung dưới thứ hai" và "khung yên thứ hai" được tạo ra dưới dạng phần liền khối, có thể được sắp xếp sang phải của trục tâm phương tiện CL.

"Khung dưới thứ nhất" và "khung yên thứ nhất" là các phần tách biệt được nối vào nhau, có thể được sắp xếp sang trái của trục tâm phương tiện CL, và bộ tiêu âm 54b của ống xả 54 có thể còn được sắp xếp sang trái của trục tâm phương tiện CL.

"Khung dưới thứ nhất" và "khung yên thứ nhất" là các phần tách biệt được nối vào nhau, có thể được sắp xếp sang trái của trục tâm phương tiện CL, và quạt 56 có thể còn được sắp xếp sang trái của trục tâm phương tiện CL.

"Khung dưới thứ nhất" và "khung yên thứ nhất" là các phần tách biệt được nối vào nhau, và bộ tiêu âm 54b của ống xả 54 có thể được sắp xếp sang trái của trục tâm phương tiện CL, trong khi đó "khung dưới thứ hai" và "khung yên thứ hai" được tạo ra dưới dạng phần liền khối, và bộ truyền động 55 có thể được sắp xếp sang phải của trục tâm phương tiện CL.

Khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B không cần được tạo ra dưới dạng phần liền khối. Giống như là khung dưới phải 13 và khung yên phải 14, khung dưới

trái 15A và khung yên trái 15B có thể được tạo ra dưới dạng các phần tách biệt được nối vào nhau. Kết cấu của khung dưới trái 15A và khung yên trái 15B có thể tương tự với kết cấu của khung dưới phải 13 và khung yên phải 14.

Ở phương án được mô tả trên đây, trục xoay 30 được gắn vào khung dưới phải 13 và khung dưới trái 15A. Tuy nhiên, lưu ý rằng không có sự giới hạn về kết cấu này. Trục xoay 30 có thể được gắn vào khung yên phải 14 và khung yên trái 15B.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu scutơ (1) bao gồm:

khung thân (10) gồm ống cổ (11), khung đi xuống (12) kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ (11), khung dưới thứ nhất (13) được làm bằng ống kéo dài về phía sau theo hướng trước - sau của phương tiện từ khung đi xuống (12), và khung yên thứ nhất (14) kéo dài về phía sau theo hướng trước - sau của phương tiện và lên phía trên từ khung dưới thứ nhất (13) theo hướng lên - xuống của phương tiện;

yên (5) được sắp xếp lên phía trên của khung yên thứ nhất (14);

bản đế chân (20) được sắp xếp ra phía trước của yên (5) theo hướng trước - sau của phương tiện và lên phía trên của khung dưới thứ nhất (13) theo hướng lên - xuống của phương tiện, bản đế chân (20) được tạo kết cấu để đỡ chân của người điều khiển ngồi trên yên (5);

trục xoay (30) được gắn vào khung dưới thứ nhất (13) hoặc khung yên thứ nhất (14); và

cụm công suất (50) được đỡ theo cách xoay được trên trục xoay (30), trong đó:

khung dưới thứ nhất (13) và khung yên thứ nhất (14) được tạo ra dưới dạng các phần tách biệt;

khung dưới thứ nhất (13) gồm phần nổi chính (131) được nối vào mặt đầu dưới của khung yên thứ nhất (14), và phần kéo dài sau (135) được nằm về phía sau theo hướng trước - sau của phương tiện so với phần nổi chính (131), trong đó đầu dưới (135b) của mép sau (135a) của phần kéo dài sau (135) được nằm ra phía trước theo hướng trước - sau của phương tiện so với đầu trên (135t) của mép sau (135a) của phần kéo dài sau (135), khác biệt ở chỗ phương tiện giao thông kiểu scutơ gồm bộ phận tăng cứng trong (17) được sắp xếp bên trong khung dưới thứ nhất (13) và về phía sau so với đầu trước (131f) của phần nổi chính (131) theo hướng trước - sau của phương tiện.

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, khác biệt ở chỗ đầu dưới (135b) của mép sau (135a) của phần kéo dài sau (135) được nằm ra phía trước so với mặt phẳng ảo (135p) theo hướng trước - sau của phương tiện đi qua đầu trên (135t) của mép sau (135a) của phần kéo dài sau (135) và vuông góc với trục tâm (13c) của khung dưới thứ nhất (13).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên, mép sau (135a) của phần kéo dài sau (135) được làm nghiêng lên phía trên so với đường thẳng nằm ngang (PL) theo hướng lên - xuống của phương tiện trong lúc kéo dài về phía sau theo hướng trước - sau của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ đường kính ngoài (D14) của khung yên thứ nhất (14) nhỏ hơn so với đường kính ngoài (D13) của khung dưới thứ nhất (13).

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ khung yên thứ nhất (14) được làm bằng ống mà độ dày thành của nó nhỏ hơn so với ống của khung dưới thứ nhất (13).

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, khác biệt bởi bộ phận tăng cứng sau (16) được nối vào phần của khung dưới thứ nhất (13) nằm về phía sau của phần nối chính (131) theo hướng trước - sau của phương tiện và vào khung yên thứ nhất (14).

7. Phương tiện giao thông theo điểm 6, khác biệt ở chỗ phần kéo dài sau (135) của khung dưới thứ nhất (13) gồm phần nối sau (132) được nối vào bộ phận tăng cứng sau (16); và

đầu dưới (135b) của mép sau (135a) của phần kéo dài sau (135) được nằm ra phía trước so với đầu sau (132r) của phần nối sau (132) theo hướng trước - sau của phương tiện.

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt bởi bộ phận tăng cứng trước (19) được nối vào phần của khung dưới thứ nhất (13) nằm ra phía trước của phần nối chính (131) theo hướng trước - sau của phương tiện và vào khung yên thứ nhất (14).

9. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ tâm (30c) của trục xoay (30) được nằm ra phía trước so với đầu sau (131r) của phần nối chính (131) của khung dưới thứ nhất (13) theo hướng trước - sau của phương tiện.

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt bởi hộp chứa vật dụng (32) được sắp xếp xuống phía dưới của yên (5) theo hướng lên -

xuống của phương tiện và gối chông với một phần (14a) của khung yên thứ nhất (14) khi phương tiện giao thông được quan sát từ phía bên.

11. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, khác biệt ở chỗ cụm công suất (50) gồm động cơ đốt trong (52);

phương tiện giao thông kiểu scutơ (1) gồm bánh sau (9) được sắp xếp về phía sau so với trục xoay (30) theo hướng trước - sau của phương tiện;

phương tiện giao thông kiểu scutơ (1) gồm ống xả (54) được nối vào động cơ đốt trong (52);

ống xả (54) gồm phần ở phía bên (54b) được sắp xếp sang phía bên của bánh sau (9) theo hướng trái - phải của phương tiện; và

khung dưới thứ nhất (13), khung yên thứ nhất (14) và phần ở phía bên (54b) của ống xả (54) được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện (CL) theo hướng trái - phải của phương tiện.

12. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, khác biệt ở chỗ khung thân (10) gồm khung dưới thứ hai (15A) kéo dài về phía sau từ khung đi xuống (12) theo hướng trước - sau của phương tiện và khung yên thứ hai (15B) kéo dài về phía sau theo hướng trước - sau của phương tiện và lên phía trên từ khung dưới thứ hai (15A) theo hướng lên - xuống của phương tiện;

khung dưới thứ nhất (13) và khung yên thứ nhất (14) được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện (CL) theo hướng trái - phải của phương tiện; khung dưới thứ hai (15A) và khung yên thứ hai (15B) được sắp xếp ở bên còn lại trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện (CL) theo hướng trái - phải của phương tiện; và

khung dưới thứ hai (15A) và khung yên thứ hai (15B) được tạo ra dưới dạng phần liền khối bởi một khung duy nhất (15).

13. Phương tiện giao thông theo điểm 12, khác biệt ở chỗ cụm công suất (50) gồm động cơ đốt trong (52) và bộ truyền động (55);

phương tiện giao thông kiểu scutơ (1) gồm bánh sau (9) được sắp xếp về phía sau so với trục xoay (30) theo hướng trước - sau của phương tiện;

phương tiện giao thông kiểu scutor (1) gồm ống xả (54) được nối vào động cơ đốt trong (52);

ống xả (54) gồm phần ở phía bên (54b) được sắp xếp sang phía bên của bánh sau (9) theo hướng trái - phải của phương tiện;

khung dưới thứ nhất (13), khung yên thứ nhất (14) và phần ở phía bên (54b) của ống xả (54) được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện (CL) theo hướng trái - phải của phương tiện; và

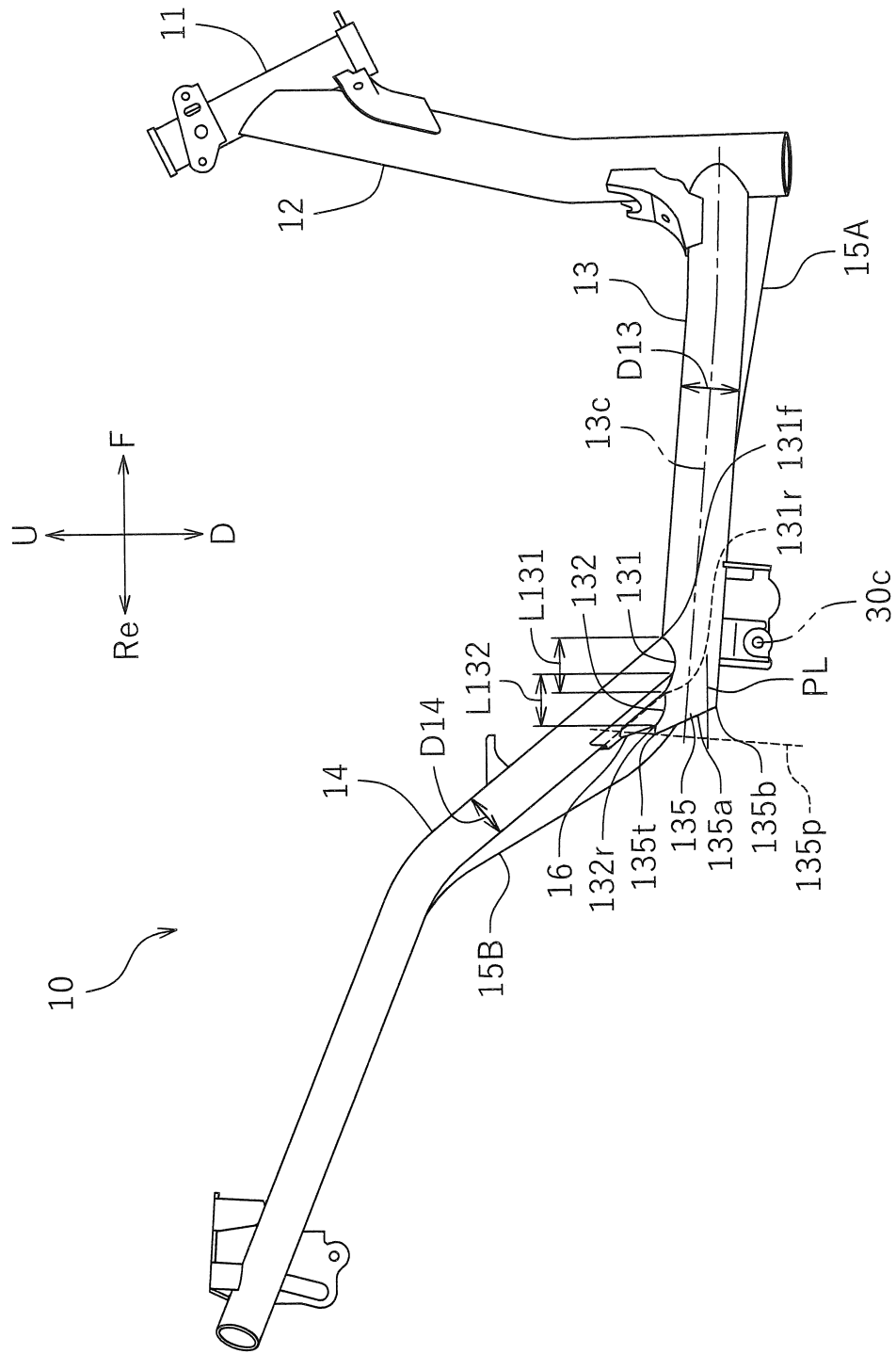
khung dưới thứ hai (15A), khung yên thứ hai (15B) và bộ truyền động (55) được sắp xếp ở bên còn lại trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện (CL) theo hướng trái - phải của phương tiện.

14. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, khác biệt bởi quạt (56) để làm mát cụm công suất (50),

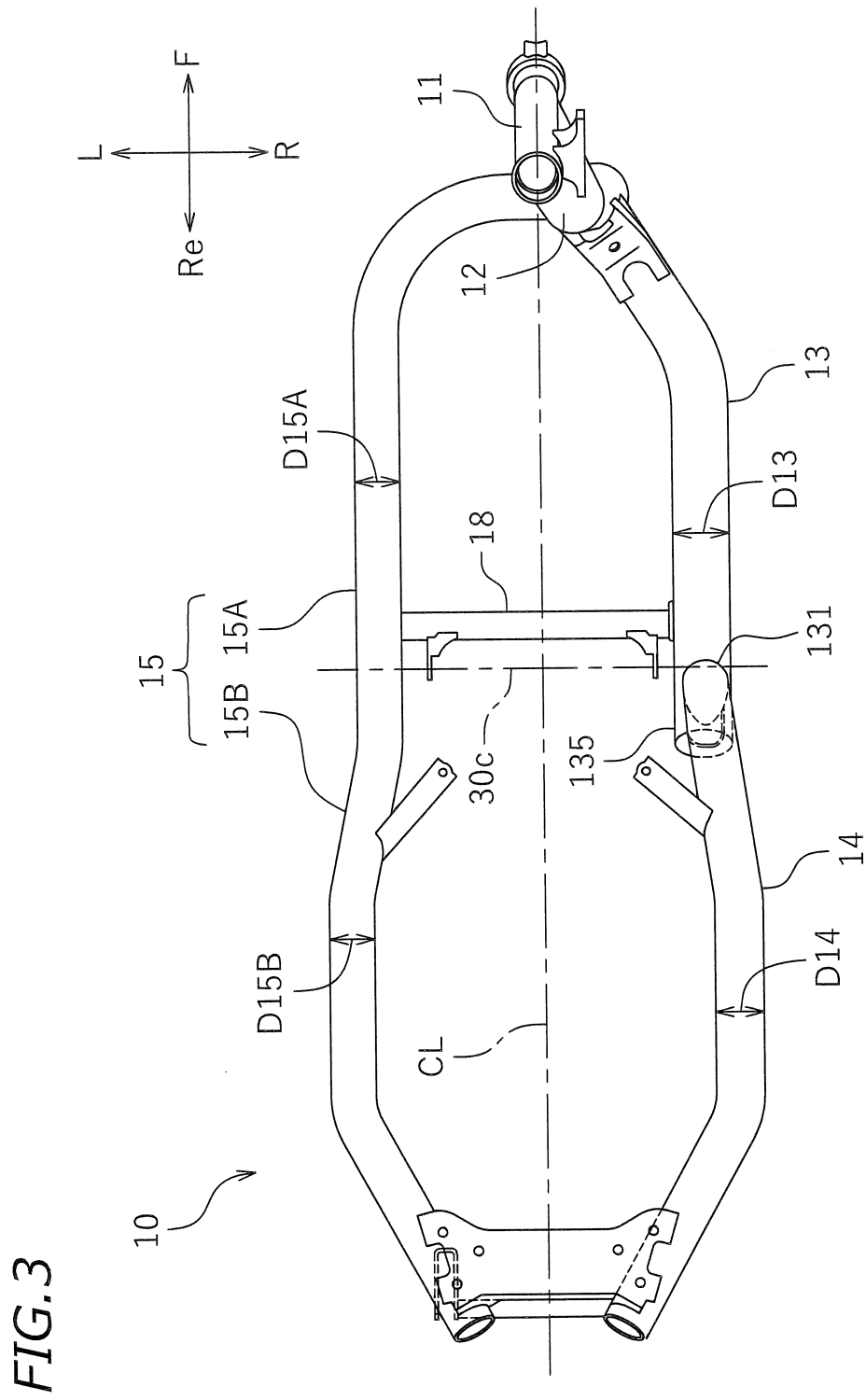
trong đó khung dưới thứ nhất (13), khung yên thứ nhất (14) và quạt (56) được sắp xếp ở một bên trong số bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện (CL) theo hướng trái - phải của phương tiện.

2/7

FIG. 2

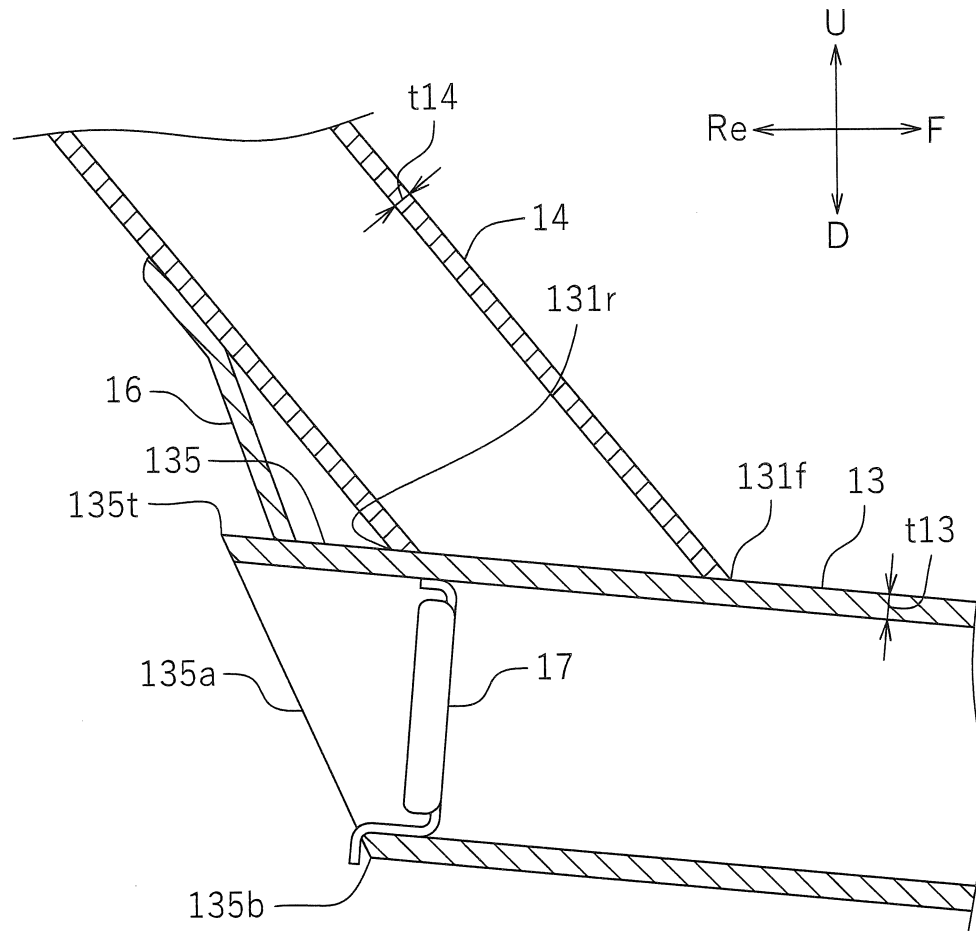


3/7



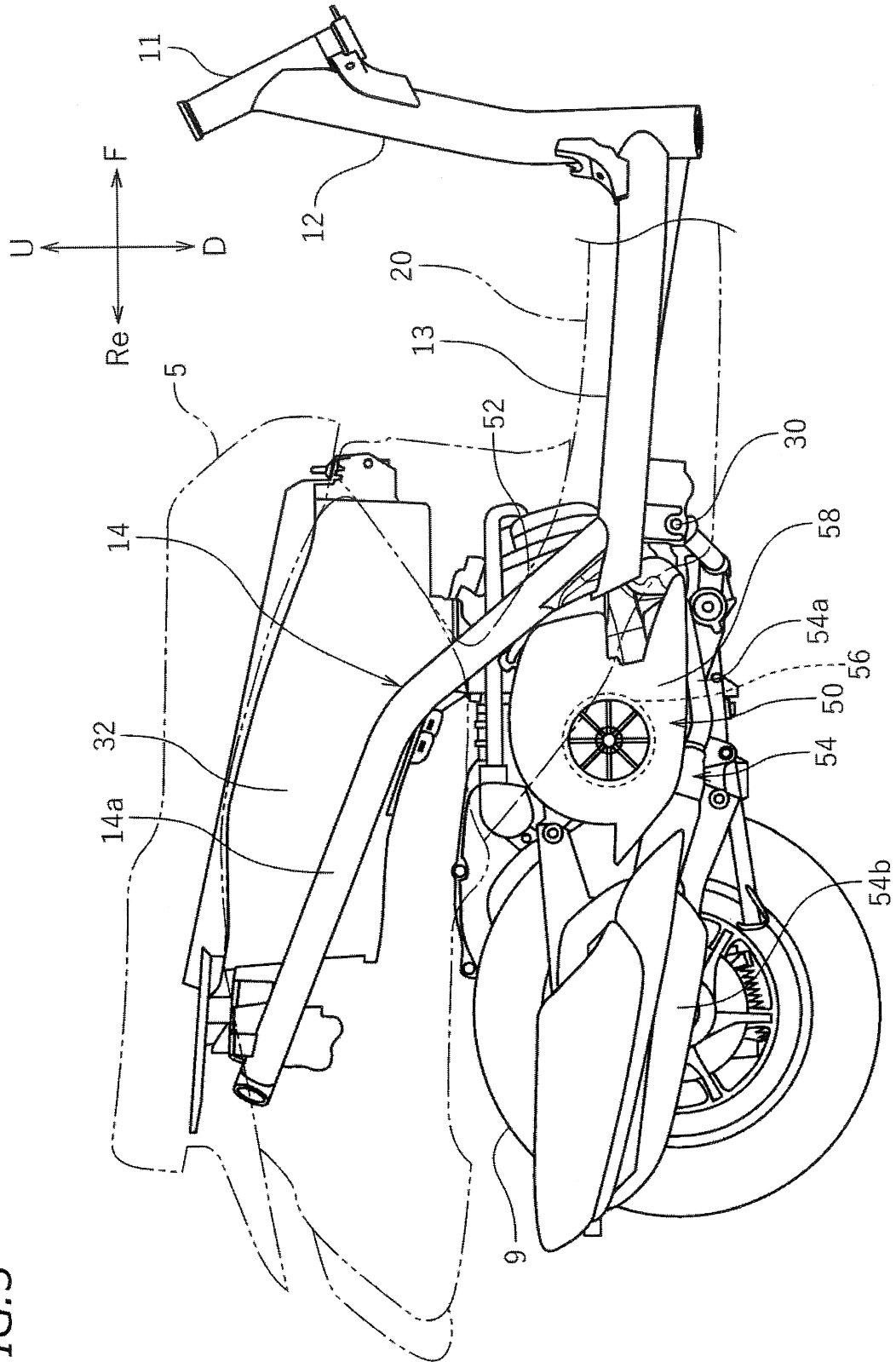
4/7

FIG. 4

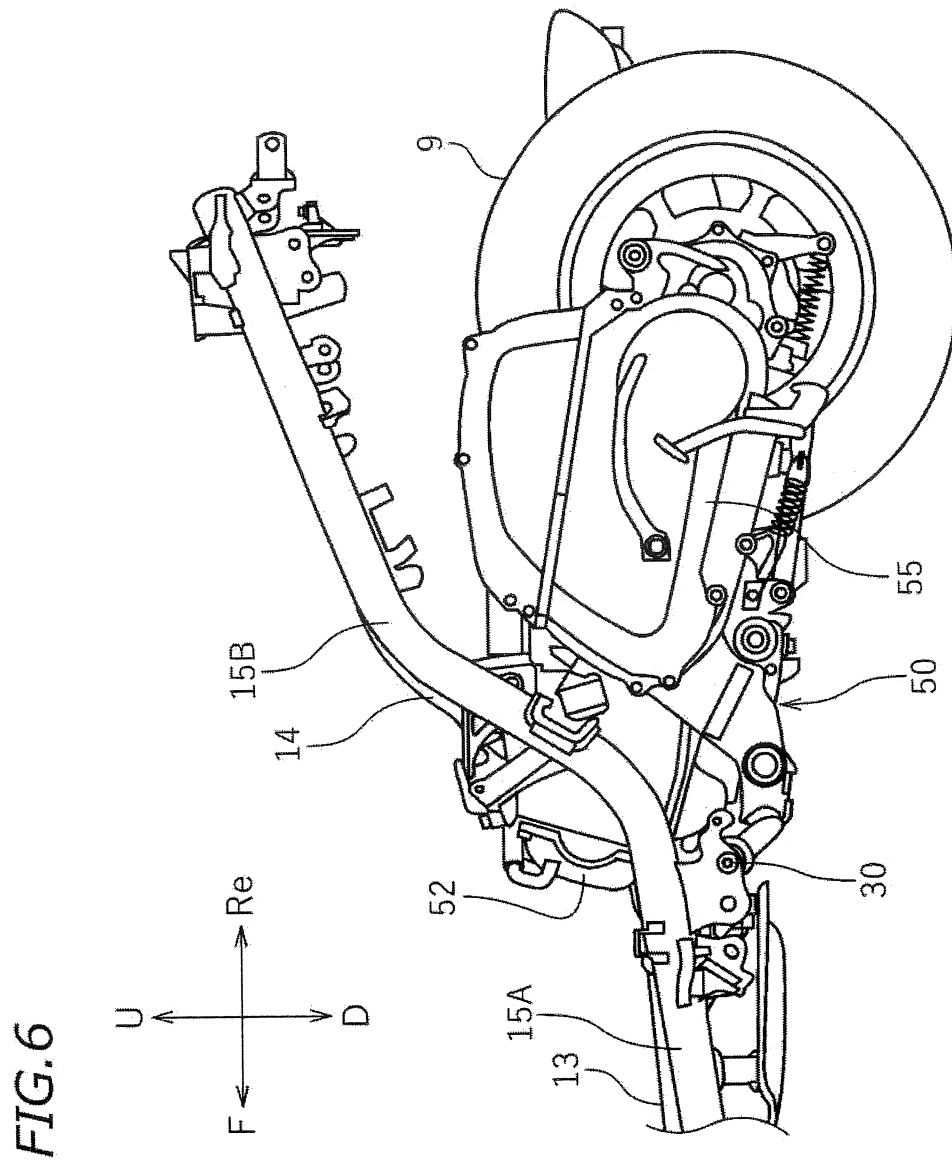


5/7

FIG. 5



6/7



7/7

FIG. 7

