



(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)



1-0049748

(51)^{2022.01} B62J 11/00; B62J 45/00; B62J 40/00

(13) B

(21) 1-2023-00819

(22) 10/06/2021

(86) PCT/JP2021/022178 10/06/2021

(87) WO 2022/059274 A1 24/03/2022

(30) 2020-157822 18/09/2020 JP

(45) 25/08/2025 449

(43) 26/06/2023 423A

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

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

(72) Hiroshi TAKENAKA (JP); Yuta ISHIZAKA (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỀ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2023-00819

(57) Mục đích của sáng chế là cải thiện công việc lắp ráp bộ điều biến ABS trong xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: khung thân xe (10); hộp lọc không khí (35) để hút lấy không khí nạp dùng cho động cơ (11); và bộ điều biến ABS (55) để điều khiển áp suất thủy lực cần được cấp đến cụm phanh, trong đó hộp lọc không khí (35) được bố trí ở bên dưới khung thân xe (10) và bộ điều biến ABS (55) được bố trí ở vị trí gói chông từ phía trên lên hộp lọc không khí (35) ở phía ngoài khung thân xe (10) theo hướng chiều rộng xe.

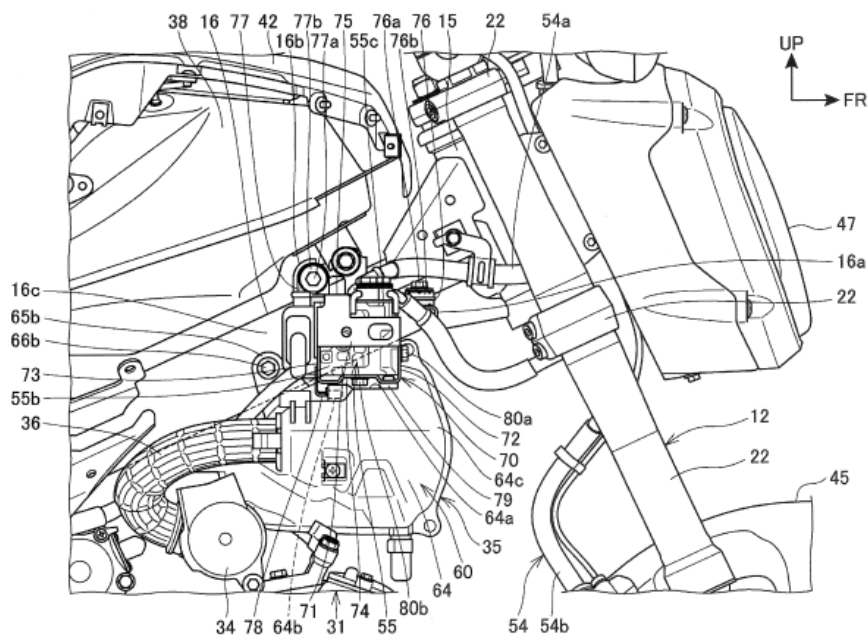


FIG.2

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

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, thường đã biết kết cấu trong đó bộ điều biến ABS được bố trí giữa hai khung thân xe bên trái và bên phải (ví dụ, xem Công bố Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật bản số 2008-74206).

Tuy nhiên, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên thông thường nêu trên, bộ điều biến ABS được bố trí giữa hai khung thân xe bên trái và bên phải và được bố trí ở vị trí sâu bên trong thân xe. Do vậy, cần nhiều thời gian và công sức để lắp ráp bộ điều biến ABS này.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là cải thiện công việc lắp ráp bộ điều biến ABS trong xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: khung thân xe; hộp lọc không khí để hút lấy không khí nạp dùng cho động cơ; và bộ điều biến ABS để điều khiển áp suất thủy lực cần được cấp đến cụm phanh, trong đó hộp lọc không khí được bố trí ở bên dưới khung thân xe và bộ điều biến ABS được bố trí ở vị trí gối chông từ phía trên lên hộp lọc không khí ở phía ngoài khung thân xe theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, cụm phanh có thể bao gồm cụm phanh trước dùng cho bánh trước; và cụm phanh trước và bộ điều biến ABS có thể được bố trí lệch về cùng một phía so với đường tâm theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, bộ điều biến ABS có thể được đỡ bởi giá đỡ kéo dài từ khung thân xe ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và giá đỡ có thể được đỡ từ phía dưới bởi hộp lọc không khí.

Hơn nữa, trong kết cấu nêu trên, giá đỡ có thể bao gồm: phần thành trước dùng

để che bộ điều biến ABS từ phía trước; và phần thành bên dùng để che bộ điều biến ABS từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, đầu trước của bộ điều biến ABS có thể được bố trí ở phía sau so với đầu trước của hộp lọc không khí.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, ống đầu có thể được trang bị để đỡ chạc trước mà đỡ bánh trước và bộ điều biến ABS có thể được bố trí trên đường trục lượn vòng có dạng đường thẳng nối điểm tiếp đất của bánh sau và ống đầu, khi nhìn từ phía bên của xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, khung thân xe có thể bao gồm: ống đầu dùng để đỡ chạc trước; và khung chính có dạng một chi tiết kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe, hộp lọc không khí có thể được bố trí ở bên dưới khung chính và ngang qua khung chính theo hướng chiều rộng xe và bộ điều biến ABS có thể gối chồng từ phía trên lên hộp lọc không khí ở phía ngoài khung chính theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, hộp lọc không khí có thể bao gồm: phần phình ở một phía bên mà phình ra ở một phía bên theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe; và phần phình ở phía còn lại mà phình ra ở phía còn lại theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe, phần phình ở một phía bên có thể bao gồm: miệng hở; nắp đậy mà có thể mở ra và đóng lại và dùng để che miệng hở; và bộ điều biến ABS có thể gối chồng từ phía trên lên phần phình ở phía còn lại.

Hơn nữa, trong kết cấu nêu trên, mặt trên của phần phình ở phía còn lại có thể được bố trí nằm thấp hơn mặt trên của phần phình ở một phía bên.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, bộ điều biến ABS có thể gối chồng từ phía ngoài lên khung thân xe theo hướng chiều rộng xe.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: khung thân xe; hộp lọc không khí để hút lấy không khí nạp dùng cho động cơ; và bộ điều biến ABS để điều khiển áp suất thủy lực cần được cấp đến cụm phanh. Hộp lọc không khí được bố trí ở bên dưới khung thân xe và bộ điều biến ABS được bố trí ở vị trí gối chồng từ phía trên lên hộp lọc không khí ở phía ngoài khung thân xe theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS được bố trí ở vị trí gối chông từ phía trên lên hộp lọc không khí ở phía ngoài khung thân xe theo hướng chiều rộng xe và do vậy, dễ dàng tiếp cận được vị trí bố trí bộ điều biến ABS. Do vậy, công việc lắp ráp bộ điều biến ABS được thuận lợi.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, cụm phanh có thể bao gồm cụm phanh trước dùng cho bánh trước; và cụm phanh trước và bộ điều biến ABS có thể được bố trí lệch về cùng một phía so với đường tâm theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS và cụm phanh trước trở nên gần nhau hơn theo hướng chiều rộng xe và có thể dễ dàng nối bộ điều biến ABS và cụm phanh trước. Đường dẫn của chi tiết dùng để nối bộ điều biến ABS và cụm phanh trước có thể được rút ngắn.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, bộ điều biến ABS có thể được đỡ bởi giá đỡ kéo dài từ khung thân xe ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và giá đỡ có thể được đỡ từ phía dưới bởi hộp lọc không khí.

Theo kết cấu này, giá đỡ dùng để đỡ bộ điều biến ABS được đỡ từ phía dưới bởi hộp lọc không khí và do vậy, bộ điều biến ABS có thể được đỡ theo cách chắc chắn nhờ sử dụng hộp lọc không khí.

Hơn nữa, trong kết cấu nêu trên, giá đỡ có thể bao gồm: phần thành trước dùng để che bộ điều biến ABS từ phía trước; và phần thành bên dùng để che bộ điều biến ABS từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, phần thành trước và phần thành bên của giá đỡ có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS từ phía trước và từ phía ngoài theo chiều ngang.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, đầu trước của bộ điều biến ABS có thể được bố trí ở phía sau so với đầu trước của hộp lọc không khí.

Theo kết cấu này, hộp lọc không khí có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS từ phía trước và từ phía dưới. Như vậy, có thể bảo vệ bộ điều biến ABS, ví dụ, khỏi đá hay các vật tương tự văng lên từ phía trước và từ phía dưới.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, ống đầu có thể được trang bị để đỡ chạc trước mà đỡ bánh trước và bộ điều biến ABS có thể được bố trí trên đường trục lượn vòng

có dạng đường thẳng nối điểm tiếp đất của bánh sau và ống đầu, khi nhìn từ phía bên của xe.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS được bố trí trên đường trục lượn vòng, bộ điều biến ABS ít có khả năng trở thành vật cản cho việc lượn vòng và dễ dàng nghiêng xe máy sang bên trái hoặc bên phải.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, khung thân xe có thể bao gồm: ống đầu dùng để đỡ chạc trước; và khung chính có dạng một chi tiết kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe, hộp lọc không khí có thể được bố trí ở bên dưới khung chính và ngang qua khung chính theo hướng chiều rộng xe và bộ điều biến ABS có thể gói chông từ phía trên lên hộp lọc không khí ở phía ngoài khung chính theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, có thể đảm bảo được một khoảng không lớn ở phía ngoài khung chính theo hướng chiều rộng xe có dạng một chi tiết kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, bộ điều biến ABS có thể dễ dàng được bố trí ở phía ngoài khung chính theo hướng chiều rộng xe và công việc lắp ráp bộ điều biến ABS được thuận lợi. Ngoài ra, hộp lọc không khí nằm ở hai bên khung chính theo hướng chiều rộng xe và do vậy, có thể đảm bảo được dung tích lớn của hộp lọc không khí.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, hộp lọc không khí có thể bao gồm: phần phình ở một phía bên mà phình ra ở một phía bên theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe; và phần phình ở phía còn lại mà phình ra ở phía còn lại theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe, phần phình ở một phía bên có thể bao gồm: miệng hở; nắp đậy mà có thể mở ra và đóng lại và dùng để che miệng hở; và bộ điều biến ABS có thể gói chông từ phía trên lên phần phình ở phía còn lại.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS gói chông từ phía trên lên phần phình ở phía còn lại và do vậy, bộ điều biến ABS ít có khả năng cản trở việc mở và đóng nắp đậy của phần phình ở một phía bên. Do vậy, nắp đậy của hộp lọc không khí có thể được mở và đóng một cách dễ dàng.

Hơn nữa, trong kết cấu nêu trên, mặt trên của phần phình ở phía còn lại có thể được bố trí nằm thấp hơn mặt trên của phần phình ở một phía bên.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS có thể được bố trí ở vị trí thấp và trọng tâm của xe máy có thể được hạ thấp.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, bộ điều biến ABS có thể gói chồng từ phía ngoài lên khung thân xe theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, khung thân xe có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS từ phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ từ phía bên phải của xe máy theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ từ phía bên phải thể hiện phần trước của xe máy ở trạng thái tấm che bình nhiên liệu được tháo ra.

FIG.3 là hình vẽ từ phía trên thể hiện cách bố trí hộp lọc không khí và bộ điều biến ABS so với khung thân xe khi nhìn từ phía trên.

FIG.4 là hình vẽ từ phía trước thể hiện cách bố trí hộp lọc không khí và bộ điều biến ABS so với khung thân xe khi nhìn từ phía trước xe.

FIG.5 là hình vẽ từ phía bên phải của giá đỡ.

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 hướng như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới cũng là các hướng này so với thân xe trừ khi có quy định cụ thể khác. Ngoài ra, trên các hình vẽ, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu RH biểu thị phía bên phải của thân xe.

FIG.1 là hình vẽ từ phía bên phải của xe máy 1 theo một phương án của sáng chế.

Xe máy 1 là xe bao gồm khung thân xe 10, động cơ 11 được đỡ bởi khung thân xe 10, chạc trước 12 đỡ bánh trước 2 theo cách lái được, đòn lắc 13 đỡ bánh sau 3 và yên xe 14 dùng cho người lái xe.

Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên mà người lái xe ngồi trên đó ở tư thế đặt chân hai bên yên xe 14. Yên xe 14 được bố trí ở bên trên phần sau của khung thân xe 10.

Khung thân xe 10 bao gồm: ống đầu 15, bố trí ở đầu trước của khung thân xe 10; khung chính 16, kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 15; và khung chốt xoay 17, kéo dài xuống phía dưới từ phần đầu sau của khung chính 16.

Ngoài ra, khung thân xe 10 còn bao gồm yên khung xe (không được minh họa trên hình vẽ) tạo thành phần sau của khung thân xe 10 ở phía sau khung chính 16.

Khung chính 16 là một chi tiết dạng ống kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe từ ống đầu 15. Tương tự như ống đầu 15, khung chính 16 là một chi tiết của khung xe được bố trí trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe.

Khung chốt xoay 17 là một chi tiết kéo dài xuống phía dưới từ phần đầu sau của khung chính 16 trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe.

Chạc trước 12 bao gồm: trục lái (không được minh họa trên hình vẽ) được đỡ xoay được bởi ống đầu 15; cầu nối trên 20 lắp cố định vào đầu trên của trục lái; cầu nối dưới 21 lắp cố định vào đầu dưới của trục lái; và hai ống chạc bên trái và bên phải 22 được đỡ bởi cầu nối trên 20 và cầu nối dưới 21. Các ống chạc 22 đều là hệ thống treo kiểu ống lồng.

Bánh trước 2 được đỡ bởi trục 2a, nằm ở hai bên phần đầu dưới của các ống chạc bên trái và bên phải 22.

Tay lái 23, để người lái xe lái chạc trước 12 sang bên trái và bên phải, được lắp vào phần đầu trên của chạc trước 12.

Đòn lắc 13 được đỡ bởi trục chốt xoay 25, vốn được đỡ nhờ khung chốt xoay 17. Trục chốt xoay 25 kéo dài theo phương nằm ngang theo hướng chiều rộng xe. Trục chốt xoay 25 được lồng xuyên qua phần đầu trước của đòn lắc 13. Đòn lắc 13 lắc lên phía trên và xuống phía dưới với trục chốt xoay 25 là tâm.

Bánh sau 3 được đỡ bởi trục 3a bố trí ở phần đầu sau của đòn lắc 13.

Bộ giảm xóc sau 26 được lắp giữa phần sau của đòn lắc 13 và phần sau của

khung thân xe 10.

Động cơ 11 được bố trí ở bên dưới khung chính 16 và ở phía trước khung chốt xoay 17. Động cơ 11 được lắp cố định vào khung chính 16 và khung chốt xoay 17.

Động cơ 11 là một động cơ đốt trong bao gồm hộp trục khuỷu 30 để chứa trục khuỷu (không được minh họa trên hình vẽ) kéo dài theo hướng chiều rộng xe và phần xi lanh 31 kéo dài về phía trước từ phần mặt trước của hộp trục khuỷu 30.

Phần xi lanh 31 bao gồm xi lanh 31a mà chứa pit tông (không được minh họa trên hình vẽ), đầu xi lanh 31b kéo dài về phía trước từ xi lanh 31a và tấm che đầu 31c che đầu xi lanh 31b từ phía trước.

Động cơ 11 là động cơ nằm ngang với đường trục xi lanh 31d của xi lanh 31a kéo dài về phía trước, gần như theo phương nằm ngang khi nhìn từ phía bên của xe. Pit tông chuyển động tịnh tiến dọc theo đường trục xi lanh 31d.

Công suất đầu ra của động cơ 11 được truyền đến bánh sau 3 nhờ bộ phận truyền động lực dẫn động 32, nối trục đầu ra (không được minh họa trên hình vẽ) bố trí ở phần sau của động cơ 11 và bánh sau 3.

Cơ cấu xả 33 của động cơ 11 kéo dài về phía sau xe từ cửa xả ở mặt dưới của đầu xi lanh 31b.

Thân van tiết lưu 34, để điều chỉnh lượng không khí nạp dùng cho động cơ 11, bố trí ở bên trên phần xi lanh 31. Thân van tiết lưu 34 được nối với cửa nạp ở mặt trên của đầu xi lanh 31b.

Hộp lọc không khí 35, để hút lấy không khí bên ngoài làm không khí nạp dùng cho động cơ 11, bố trí theo hướng trên-dưới giữa phần xi lanh 31 và khung chính 16 ở phía trước hộp trục khuỷu 30 và phía sau ống đầu 15. Hộp lọc không khí 35 được bố trí ở bên dưới khung chính 16 và gối chông từ phía trên lên phần xi lanh 31. Hộp lọc không khí 35 được bố trí ở phía trước và bên trên thân van tiết lưu 34.

Hộp lọc không khí 35 được nối với thân van tiết lưu 34 nhờ ống nối 36, mà kéo dài về phía sau từ phần sau của hộp lọc không khí 35.

Bình nhiên liệu 38 được bố trí ở bên trên khung chính 16 giữa ống đầu 15 và yên xe 14. Bình nhiên liệu 38 được lắp cố định vào khung thân xe 10.

Nhiên liệu trong bình nhiên liệu 38 được cấp đến cửa nạp nêu trên nhờ cơ cấu cấp nhiên liệu (không được minh họa trên hình vẽ) bố trí trong đường nạp.

Xe máy 1 bao gồm tấm ốp thân xe 40, dùng để che thân xe.

Tấm ốp thân xe 40 bao gồm: hai tấm che bình nhiên liệu bên trái và bên phải 41 để lần lượt che bình nhiên liệu 38 từ phía ngoài theo chiều ngang; và tấm che mặt trên 42 dùng để che bình nhiên liệu 38 từ phía trên.

Ngoài ra, tấm ốp thân xe 40 bao gồm: các tấm ốp bên 43 để lần lượt che thân xe ở bên dưới yên xe 14 từ phía ngoài theo chiều ngang; và các tấm che 44 để lần lượt che khung chót xoay 17 và các bộ phận tương tự ở bên dưới tấm ốp bên 43 từ phía ngoài theo chiều ngang.

Xe máy 1 bao gồm chắn bùn trước 45 dùng để che bánh trước 2 từ phía trên và chắn bùn sau 46 dùng để che bánh sau 3 từ phía trên.

Đèn pha 47 được bố trí ở phía trước ống đầu 15.

Xe máy 1 được trang bị chân chống bên 48, dùng để đỡ xe máy 1 ở trạng thái tiếp xúc với mặt đường trong quá trình đỗ xe. Chân chống bên 48 được bố trí ở phía bên trái phần dưới của khung chót xoay 17.

Ở trạng thái xe máy 1 đang đỗ nhờ chân chống bên 48, xe máy 1 nghiêng về phía bên trái.

Cơ cấu phanh 50 của bánh trước 2 bao gồm: cụm vận hành phanh 51 có thể được kích hoạt bởi người lái xe; đĩa phanh 52 lắp trên bánh trước 2; cụm phanh trước 53 để kẹp vào đĩa phanh 52; ống dẫn dầu phanh 54 dùng để nối cụm vận hành phanh 51 và cụm phanh trước 53; và bộ điều biến ABS 55 được lắp trên đường dẫn đến ống dẫn dầu phanh 54.

Áp suất thủy lực, sinh ra nhờ việc tác động lên cụm vận hành phanh 51, được truyền đến cụm phanh trước 53 thông qua ống dẫn dầu phanh 54. Cụm phanh trước 53 kẹp vào đĩa phanh 52 nhờ áp suất thủy lực này và tác động lực phanh lên bánh trước 2.

Bộ điều biến ABS 55 (ABS là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh - Anti-lock Brake System - có nghĩa là hệ thống chống bó cứng phanh) là một cơ cấu điều

chỉnh lực phanh để điều khiển áp suất thủy lực của cơ cấu phanh 50 nhằm ngăn không cho bánh trước 2 bị khóa cứng.

Bộ điều biến ABS 55 bao gồm một bơm được dẫn động bởi động cơ điện để điều chỉnh áp suất thủy lực, cụm mạch thủy lực nối với bơm, van để chuyển đổi cụm mạch thủy lực, cụm điều khiển điện tử để điều khiển động cơ điện và các bộ phận tương tự. Bộ điều biến ABS 55 có dạng gần như hình hộp chữ nhật khi nhìn từ phía bên và khi nhìn từ phía trên của xe.

FIG.2 là hình vẽ từ phía bên phải thể hiện phần trước của xe máy 1 với tấm che bình nhiên liệu 41 được tháo ra. FIG.3 là hình vẽ từ phía trên thể hiện cách bố trí hộp lọc không khí 35 và bộ điều biến ABS 55 so với khung thân xe 10 khi nhìn từ phía trên. FIG.4 là hình vẽ từ phía trước thể hiện cách bố trí hộp lọc không khí 35 và bộ điều biến ABS 55 so với khung thân xe 10 khi nhìn từ phía trước xe.

Theo các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.4, hộp lọc không khí 35 bao gồm thân hộp 60 có dạng hình hộp và nắp đậy 61 lắp vào thân hộp 60.

Thân hộp 60 là một hộp mà, khi nhìn từ phía trên, kích thước theo hướng chiều rộng xe lớn hơn kích thước theo hướng trước-sau của xe.

Miệng hở 60a, để làm hở phần bên trong của thân hộp 60 ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, bố trí ở một trong số các mặt bên phía ngoài của thân hộp 60.

Nắp đậy 61 được lắp tháo ra được vào mặt bên phía ngoài của thân hộp 60 và đóng kín miệng hở 60a. Bằng cách lắp vào và tháo nắp đậy 61 ra khỏi thân hộp 60, miệng hở 60a có thể được đóng lại và mở ra.

Hộp lọc không khí 35 được bố trí ở bên dưới khung chính 16 và ngang qua khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe. Nghĩa là, hộp lọc không khí 35 được bố trí ở bên dưới khung chính 16 theo cách đi ngang qua khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe và phần giữa theo hướng chiều rộng xe của hộp lọc không khí 35 gối chồng lên khung chính 16 khi nhìn từ phía dưới.

Hộp lọc không khí 35 bao gồm: phần phình ở một phía bên 63, mà phình ra ở một phía bên (phía bên trái) theo hướng chiều rộng xe so với khung chính 16; và phần phình ở phía còn lại 64, mà phình ra ở phía còn lại (phía bên phải) theo hướng chiều

rộng xe so với khung chính 16.

Phần phình ở một phía bên 63, ở phần phía bên trái của khung chính 16, được tạo ra gồm có thân hộp 60 và nắp đậy 61.

Phần phình ở phía còn lại 64, ở phần phía bên phải của khung chính 16, được tạo ra gồm có thân hộp 60.

Một chi tiết lọc không khí (không được minh họa trên hình vẽ), để lọc và làm sạch không khí bên ngoài, nằm trong phần phình ở một phía bên 63. Khi cần bảo dưỡng hay thực hiện các công việc tương tự, chi tiết lọc không khí này được tháo ra và lắp vào phần bên trong của phần phình ở một phía bên 63 qua miệng hở 60a, ở trạng thái nắp đậy 61 được tháo ra.

Theo hướng chiều rộng xe, chiều dài của phần phình ở phía còn lại 64 lớn hơn chiều dài của phần phình ở một phía bên 63.

Theo hướng trên-dưới, chiều dài của phần phình ở phía còn lại 64 nhỏ hơn chiều dài của phần phình ở một phía bên 63.

Theo hướng trước-sau của xe, chiều dài của phần phình ở phía còn lại 64 nhỏ hơn chiều dài của phần phình ở một phía bên 63.

Mặt trên 64a của phần phình ở phía còn lại 64 được bố trí nằm thấp hơn mặt trên 63a của phần phình ở một phía bên 63.

Phần gài 64b (xem FIG.2) mở về phía sau được bố trí ở phần sau của mặt trên 64a của phần phình ở phía còn lại 64.

Hộp lọc không khí 35 bao gồm: phần lắp 65a, kéo dài lên phía trên từ mặt trên 63a của phần phình ở một phía bên 63; và phần lắp 65b, kéo dài lên phía trên từ mặt trên 64a của phần phình ở phía còn lại 64.

Hộp lọc không khí 35 được lắp cố định vào khung chính 16 nhờ chi tiết lắp 66a được lồng vào trong phần lắp 65a từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và được vặn chặt vào mặt bên phía ngoài của khung chính 16 và chi tiết lắp 66b được lồng vào trong phần lắp 65b từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và được vặn chặt vào mặt bên phía ngoài của khung chính 16.

Mặt sau của phần phình ở phía còn lại 64 được bố trí ở phía trước so với mặt sau của phần phình ở một phía bên 63. Ống nối 36 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới và cũng kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ mặt sau của phần phình ở phía còn lại 64 và được nối với thân van tiết lưu 34.

Khung thân xe 10 bao gồm: phần lắp thứ nhất 16a, kéo dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu trước của khung chính 16; và phần lắp thứ hai 16b, kéo dài lên phía trên từ khung chính 16 ở phía sau phần lắp thứ nhất 16a.

Bộ điều biến ABS 55 được bố trí ở vị trí gối chông từ phía trên lên hộp lọc không khí 35 ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe ở phần trước của khung chính 16.

Nghĩa là, bộ điều biến ABS 55 được bố trí lệch ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe so với khung chính 16, vốn được bố trí trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe; và cũng được bố trí ở bên trên hộp lọc không khí 35.

Cụ thể, bộ điều biến ABS 55 được bố trí ở phía đối diện với phía được trang bị nắp đậy 61 so với khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe và gối chông từ phía trên lên mặt trên 64a của phần phình ở phía còn lại 64 của hộp lọc không khí 35, khi nhìn từ phía trên.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 55 gối chông từ phía ngoài lên mặt bên phía ngoài 16c của khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe, khi nhìn từ phía bên của xe.

Bộ điều biến ABS 55 được bố trí ở bên dưới bình nhiên liệu 38 (xem FIG.3) và một phần bên ở phần đầu trước của bình nhiên liệu 38 gối chông từ phía trên lên phần sau của bộ điều biến ABS 55.

Bộ điều biến ABS 55 được đỡ bởi giá đỡ 70, mà kéo dài ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ khung chính 16.

FIG.5 là hình vẽ từ phía bên phải của giá đỡ 70.

Theo các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.5, giá đỡ 70 có hình dạng một chiếc lồng mà bao quanh bộ điều biến ABS 55 theo chu vi của nó và bộ điều biến ABS 55 được bố trí ở bên trong giá đỡ 70.

Bộ điều biến ABS 55 và giá đỡ 70 được che từ phía ngoài bởi tấm che bình nhiên liệu 41 (xem FIG.1) ở phía bên phải theo hướng chiều rộng xe.

Giá đỡ 70 bao gồm: phần thành bên 71 dùng để che bộ điều biến ABS 55 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe; phần thành trước 72 dùng để che bộ điều biến ABS 55 từ phía trước; phần thành sau 73 dùng để che bộ điều biến ABS 55 từ phía sau; phần thành dưới 74 dùng để che bộ điều biến ABS 55 từ phía dưới; và phần thành trên 75 dùng để che bộ điều biến ABS 55 từ phía trên.

Mặt bên ở phía trong theo hướng chiều rộng xe của giá đỡ 70 là một mặt hờ mà hờ hoàn toàn về phía trong theo hướng chiều rộng xe và bộ điều biến ABS 55 có thể được đặt vào trong giá đỡ 70 từ mặt hờ này.

Giá đỡ 70 có hình dạng một chiếc lồng bao gồm nhiều phần hờ để nối thông phía trong và phía ngoài của giá đỡ 70 và che một phần bộ điều biến ABS 55 theo chu vi của nó.

Giá đỡ 70 bao gồm phần lắp thứ nhất 76, kéo dài về phía trước từ đầu trên của phần đầu ở phía trong của phần thành trước 72 theo hướng chiều rộng xe.

Giá đỡ 70 bao gồm phần lắp thứ hai 77, kéo dài lên phía trên từ phần đầu ở phía trong của phần thành trên 75 theo hướng chiều rộng xe.

Giá đỡ 70 được lắp cố định vào khung chính 16 thông qua phần lắp thứ nhất 76 và phần lắp thứ hai 77.

Cụ thể, phần lắp thứ nhất 76 được lắp cố định vào phần lắp thứ nhất 16a của khung chính 16 nhờ chi tiết lắp 76a lồng vào trong phần lắp thứ nhất 76 từ phía trên. Phần lắp thứ nhất 76 được lắp theo cách đàn hồi thông qua chi tiết bằng cao su 76b, mà được kẹp giữa phần lắp thứ nhất 76 và phần lắp thứ nhất 16a.

Phần lắp thứ hai 77 được lắp cố định vào phần lắp thứ hai 16b của khung chính 16 nhờ chi tiết lắp 77a lồng vào trong phần lắp thứ hai 77 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Phần lắp thứ hai 77 được lắp theo cách đàn hồi thông qua chi tiết bằng cao su 77b, mà được kẹp giữa phần lắp thứ hai 77 và phần lắp thứ hai 16b.

Ngoài ra, giá đỡ 70 bao gồm: phần gài 78, dùng để gài khớp với phần gài 64b của hộp lọc không khí 35; và phần tỳ 79, mà tỳ từ phía trên lên hộp lọc không khí 35.

Phần gài 78 bao gồm: phần kéo dài xuống phía dưới 78a, kéo dài từ phần thành sau 73 của giá đỡ 70 xuống bên dưới phần thành dưới 74; và phần kéo dài về phía

trước 78b, kéo dài về phía trước từ phần kéo dài xuống phía dưới 78a.

Phần gài 78 được gài với phần gài 64b nhờ phần kéo dài về phía trước 78b lồng vào trong phần gài 64b của phần phình ở phía còn lại 64 từ phía sau.

Phần tỳ 79 là một chi tiết bằng cao su lắp vào mặt dưới ở phần đầu trước của phần thành dưới 74. Phần tỳ 79 tỳ từ phía trên lên phần đầu ở phía ngoài của mặt trên 64a theo hướng chiều rộng xe của phần phình ở phía còn lại 64.

Giá đỡ 70 được đỡ từ phía dưới bởi phần phình ở phía còn lại 64 của hộp lọc không khí 35, thông qua phần gài 64b và phần tỳ 79.

Nghĩa là, bộ điều biến ABS 55 được đỡ bởi khung chính 16 thông qua giá đỡ 70 và được đỡ bởi hộp lọc không khí 35 thông qua giá đỡ 70. Do vậy, bộ điều biến ABS 55 có thể được đỡ theo cách chắc chắn nhờ sử dụng hộp lọc không khí 35.

Bộ điều biến ABS 55 được lắp cố định vào giá đỡ 70 nhờ chi tiết lắp phía trước 80a, mà được lồng xuyên qua phần thành trước 72 của giá đỡ 70 từ phía trước và được lắp cố định vào mặt trước 55a của bộ điều biến ABS 55.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 55 được lắp cố định vào giá đỡ 70 nhờ chi tiết lắp phía dưới 80b, mà được lồng xuyên qua phần thành dưới 74 của giá đỡ 70 từ phía dưới và lắp cố định vào mặt dưới của bộ điều biến ABS 55.

Mặt trước 55a, là đầu trước của bộ điều biến ABS 55, bố trí ở phía sau so với mặt trước của phần phình 64c, là đầu trước của phần phình ở phía còn lại 64, khi nhìn từ phía trên. Do vậy, bộ điều biến ABS 55 có thể được che bởi phần phình ở phía còn lại 64 từ bên dưới phía trước và bộ điều biến ABS 55 có thể được bảo vệ khỏi đá hay các vật tương tự văng lên từ bên dưới phía trước.

Ngoài ra, mặt bên phía ngoài 55b của bộ điều biến ABS 55 được bố trí ở phía trong theo hướng chiều rộng xe so với mặt bên phía ngoài của phần phình ở phía còn lại 64, khi nhìn từ phía trên. Do vậy, phần phình ở phía còn lại 64 có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS 55 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Theo FIG.2, ống dẫn dầu phanh 54 bao gồm: ống dẫn dầu phanh thứ nhất 54a dùng để nối cụm vận hành phanh 51 và bộ điều biến ABS 55; và ống dẫn dầu phanh thứ hai 54b dùng để nối bộ điều biến ABS 55 và cụm phanh trước 53.

Một đầu của ống dẫn dầu phanh thứ nhất 54a được nối với cụm vận hành phanh 51, bố trí ở phần đầu bên phải của tay lái 23 (xem FIG.1).

Đầu còn lại của ống dẫn dầu phanh thứ nhất 54a được nối với phần nối ống 55c ở mặt trên của bộ điều biến ABS 55.

Một đầu của ống dẫn dầu phanh thứ hai 54b được nối với phần nối ống 55c ở mặt trên của bộ điều biến ABS 55.

Ống dẫn dầu phanh thứ hai 54b kéo dài về phía trước và xuống phía dưới từ bộ điều biến ABS 55, bố trí ở phía bên phải so với khung chính 16 và đầu còn lại của ống dẫn dầu phanh thứ hai 54b được nối với cụm phanh trước 53, bố trí ở phần đầu dưới của ống chạc bên phải 22.

Nghĩa là, bộ điều biến ABS 55 và cụm phanh trước 53 đều được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm theo hướng chiều rộng xe và được bố trí lệch về cùng một phía so với đường tâm theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, bộ điều biến ABS 55 và cụm phanh trước 53 trở nên gần nhau hơn theo hướng chiều rộng xe và ống dẫn dầu phanh thứ hai 54b có thể được rút ngắn.

Theo FIG.1, khi nhìn từ phía bên của xe, đường thẳng mà nối điểm tiếp đất của bánh sau 3 và ống đầu 15 là đường trục lượn vòng R của xe máy 1. Xe máy 1 lượn vòng với đường trục lượn vòng R là tâm, bằng cách nghiêng sang bên trái và bên phải.

Bộ điều biến ABS 55 được bố trí trên đường trục lượn vòng R ở phần trước của xe máy 1, khi nhìn từ phía bên của xe.

Như được mô tả đến đây, theo một phương án áp dụng sáng chế, xe máy 1 bao gồm khung thân xe 10, hộp lọc không khí 35 để hút lấy không khí nạp dùng cho động cơ 11 và bộ điều biến ABS 55 để điều khiển áp suất thủy lực cần được cấp đến cụm phanh trước 53. Hộp lọc không khí 35 được bố trí ở bên dưới khung thân xe 10 và bộ điều biến ABS 55 được bố trí ở vị trí gối chồng từ phía trên lên hộp lọc không khí 35 ở phía ngoài khung thân xe 10 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS 55 được bố trí ở vị trí gối chồng từ phía trên lên hộp lọc không khí 35 ở phía ngoài khung thân xe 10 theo hướng chiều rộng xe và do vậy, dễ dàng tiếp cận được vị trí bố trí bộ điều biến ABS 55. Do vậy, công việc

lắp ráp bộ điều biến ABS 55 được thuận lợi. Ngoài ra, hộp lọc không khí 35 có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS 55 từ phía dưới theo cách hiệu quả.

Ngoài ra, cụm phanh bao gồm cụm phanh trước 53 dùng cho bánh trước 2 và cụm phanh trước 53 và bộ điều biến ABS 55 được bố trí lệch về cùng một phía so với đường tâm theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS 55 và cụm phanh trước 53 trở nên gần nhau hơn theo hướng chiều rộng xe và có thể dễ dàng nối bộ điều biến ABS 55 và cụm phanh trước 53. Đường dẫn của ống dẫn dầu phanh 54, là bộ phận dùng để nối bộ điều biến ABS 55 và cụm phanh trước 53, có thể được rút ngắn.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 55 được đỡ bởi giá đỡ 70, kéo dài từ khung thân xe 10 ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và giá đỡ 70 được đỡ từ phía dưới bởi hộp lọc không khí 35.

Theo kết cấu này, giá đỡ 70 dùng để đỡ bộ điều biến ABS 55 được đỡ từ phía dưới bởi hộp lọc không khí 35 và do vậy, bộ điều biến ABS 55 có thể được đỡ theo cách chắc chắn nhờ sử dụng hộp lọc không khí 35.

Hơn nữa, giá đỡ 70 bao gồm: phần thành trước 72 dùng để che bộ điều biến ABS 55 từ phía trước; và phần thành bên 71 dùng để che bộ điều biến ABS 55 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, phần thành trước 72 và phần thành bên 71 của giá đỡ 70 có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS 55 từ phía trước và từ phía ngoài theo chiều ngang.

Ngoài ra, mặt trước 55a, là đầu trước của bộ điều biến ABS 55, bố trí ở phía sau so với mặt trước của phần phình 64c, là đầu trước của hộp lọc không khí 35.

Theo kết cấu này, hộp lọc không khí 35 có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS 55 từ phía trước và từ phía dưới. Do vậy, bộ điều biến ABS 55 có thể được bảo vệ, ví dụ, khỏi đá hay các vật tương tự văng lên từ phía trước và từ phía dưới.

Ngoài ra, ống đầu 15 được trang bị để đỡ chạc trước 12 mà đỡ bánh trước 2, và bộ điều biến ABS 55 được bố trí trên đường trục lượn vòng R có dạng đường thẳng nối điểm tiếp đất của bánh sau 3 và ống đầu 15, khi nhìn từ phía bên của xe.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS 55 được bố trí trên đường trục lượn vòng

R. Như vậy, bộ điều biến ABS 55 ít có khả năng trở thành vật cản cho việc lượn vòng và dễ dàng nghiêng xe máy 1 sang bên trái hoặc bên phải. Bộ điều biến ABS 55 là một bộ phận cấu thành nặng hơn bộ phận điện như cảm biến con quay dùng để xác định, ví dụ, tư thế của xe máy 1. Tuy nhiên, bằng cách bố trí bộ điều biến ABS 55 vốn khá nặng trên đường trục lượn vòng R, có thể giảm ảnh hưởng của bộ điều biến ABS 55 đến việc lượn vòng của xe máy 1.

Ngoài ra, khung thân xe 10 bao gồm: ống đầu 15 dùng để đỡ chạc trước 12; và khung chính 16 có dạng một chi tiết, mà kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 15 trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe. Hộp lọc không khí 35 được bố trí ở bên dưới khung chính 16 và ngang qua khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe. Bộ điều biến ABS 55 gói chôn từ phía trên lên hộp lọc không khí 35 ở phía ngoài khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, có thể đảm bảo được một khoảng không lớn ở phía ngoài khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe có dạng một chi tiết, mà kéo dài về phía sau và xuống phía dưới trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, bộ điều biến ABS 55 dễ dàng được bố trí ở phía ngoài khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe và công việc lắp ráp bộ điều biến ABS 55 được thuận lợi. Ngoài ra, hộp lọc không khí 35 được bố trí ngang qua khung chính 16 theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, có thể đảm bảo được dung tích lớn của hộp lọc không khí 35.

Ngoài ra, hộp lọc không khí 35 bao gồm: phần phình ở một phía bên 63, mà phình ra ở một phía bên theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe 10; và phần phình ở phía còn lại 64, mà phình ra ở phía còn lại theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe 10. Phần phình ở một phía bên 63 bao gồm: miệng hở 60a; và nắp đậy 61, mà có thể mở ra và đóng lại và dùng để che miệng hở 60a; và bộ điều biến ABS 55 gói chôn từ phía trên lên phần phình ở phía còn lại 64.

Theo kết cấu này, bộ điều biến ABS 55 gói chôn từ phía trên lên phần phình ở phía còn lại 64 và do vậy, bộ điều biến ABS 55 ít có khả năng cản trở việc mở và đóng nắp đậy 61 của phần phình ở một phía bên 63. Do vậy, nắp đậy 61 của hộp lọc không khí 35 có thể được mở và đóng một cách dễ dàng.

Hơn nữa, mặt trên 64a của phần phình ở phía còn lại 64 được bố trí nằm thấp

hơn mặt trên 63a của phần phình ở một phía bên 63.

Theo kết cấu này, có thể bố trí bộ điều biến ABS 55 ở vị trí thấp và hạ thấp trọng tâm của xe máy 1. Ngoài ra, dễ dàng đảm bảo được một khoảng không ở bên trên bộ điều biến ABS 55 để bố trí một bộ phận cấu thành khác, ví dụ, bình nhiên liệu 38.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 55 gồi chông từ phía ngoài lên khung thân xe 10 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, khung thân xe 10 có khả năng bảo vệ bộ điều biến ABS 55 từ phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Bộ điều biến ABS 55 gồi chông từ phía ngoài lên khung thân xe 10 theo hướng chiều rộng xe và do vậy, giá đỡ 70, kéo dài từ khung thân xe 10 và dùng để lắp bộ điều biến ABS 55, có thể được rút ngắn.

Lưu ý là, phương án nêu trên minh họa một khía cạnh áp dụng sáng chế và sáng chế không bị giới hạn ở phương án này.

Phương án nêu trên đã mô tả rằng bộ điều biến ABS 55 điều khiển áp suất thủy lực của cơ cấu phanh 50 của bánh trước 2. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này và bộ điều biến ABS 55 cũng có thể điều khiển áp suất thủy lực của cơ cấu phanh của bánh sau 3.

Phương án nêu trên đã mô tả rằng miệng hở 60a của phần phình ở một phía bên 63 được mở ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này và miệng hở 60a có thể được mở, ví dụ, ít nhất về một phía trong số phía trên, phía dưới, phía trước và phía sau.

Ngoài ra, trong phương án nêu trên, xe máy 1 được mô tả làm ví dụ. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở phương án đó. Sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có ba bánh bao gồm hai bánh trước hoặc hai bánh sau và xe kiểu ngồi để chân hai bên có bốn bánh hoặc nhiều hơn.

Bản mô tả này bao gồm toàn bộ nội dung của Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật bản số 2020-157822 nộp ngày 18.09.2020.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: khung thân xe (10); hộp lọc không khí (35) để hút lấy không khí nạp dùng cho động cơ (11); và bộ điều biến ABS (55) để điều khiển áp suất thủy lực cần được cấp đến cụm phanh (53), khác biệt ở chỗ:
hộp lọc không khí (35) được bố trí ở bên dưới khung thân xe (10); và
bộ điều biến ABS (55) được bố trí ở vị trí gối chông từ phía trên lên hộp lọc không khí (35) ở phía ngoài khung thân xe (10) theo hướng chiều rộng xe.
2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:
cụm phanh bao gồm cụm phanh trước (53) dùng cho bánh trước; và
cụm phanh trước (53) và bộ điều biến ABS (55) được bố trí lệch về cùng một phía so với đường tâm theo hướng chiều rộng xe.
3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:
bộ điều biến ABS (55) được đỡ bởi giá đỡ (70) kéo dài từ khung thân xe (10) ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe; và
giá đỡ (70) được đỡ từ phía dưới bởi hộp lọc không khí (35).
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó giá đỡ (70) bao gồm phần thành trước (72) dùng để che bộ điều biến ABS (55) từ phía trước; và phần thành bên (71) dùng để che bộ điều biến ABS (55) từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó đầu trước (55a) của bộ điều biến ABS (55) được bố trí ở phía sau so với đầu trước (64c) của hộp lọc không khí (35).
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:
ống dầu (15) được trang bị để đỡ chạc trước (12) mà đỡ bánh trước (2); và
bộ điều biến ABS (55) được bố trí trên đường trục lượn vòng (R) có dạng

đường thẳng nối điểm tiếp đất của bánh sau (3) và ống đầu (15), khi nhìn từ phía bên của xe.

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

khung thân xe (10) bao gồm: ống đầu (15) dùng để đỡ chạc trước (12); và khung chính (16) có dạng một chi tiết kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu (15) trên đường tâm theo hướng chiều rộng xe,

hộp lọc không khí (35) được bố trí ở bên dưới khung chính (16) và ngang qua khung chính (16) theo hướng chiều rộng xe; và

bộ điều biến ABS (55) gói chồng từ phía trên lên hộp lọc không khí (35) ở phía ngoài khung chính (16) theo hướng chiều rộng xe.

8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó:

hộp lọc không khí (35) bao gồm: phần phình ở một phía bên (63) mà phình ra ở một phía bên theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe (10); và phần phình ở phía còn lại (64) mà phình ra ở phía còn lại theo hướng chiều rộng xe so với khung thân xe (10),

phần phình ở một phía bên (63) bao gồm: miệng hở (60a); và nắp đậy (61) mà có thể mở ra và đóng lại và dùng để che miệng hở (60a); và

bộ điều biến ABS (55) gói chồng từ phía trên lên phần phình ở phía còn lại (64).

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 8, trong đó mặt trên (64a) của phần phình ở phía còn lại (64) được bố trí nằm thấp hơn mặt trên (63a) của phần phình ở một phía bên (63).

10. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó bộ điều biến ABS (55) gói chồng từ phía ngoài lên khung thân xe (10) theo hướng chiều rộng xe.

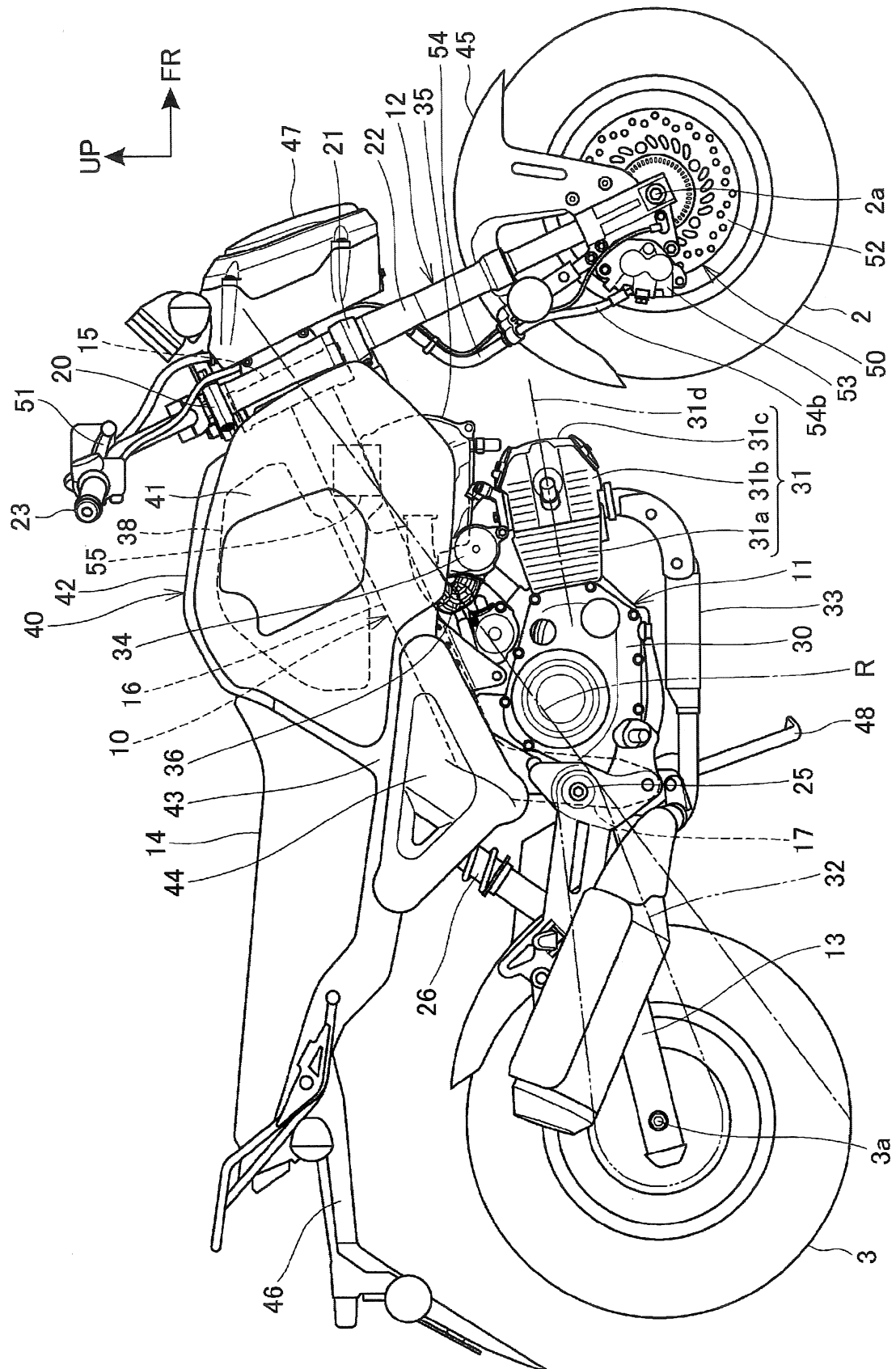


FIG. 1

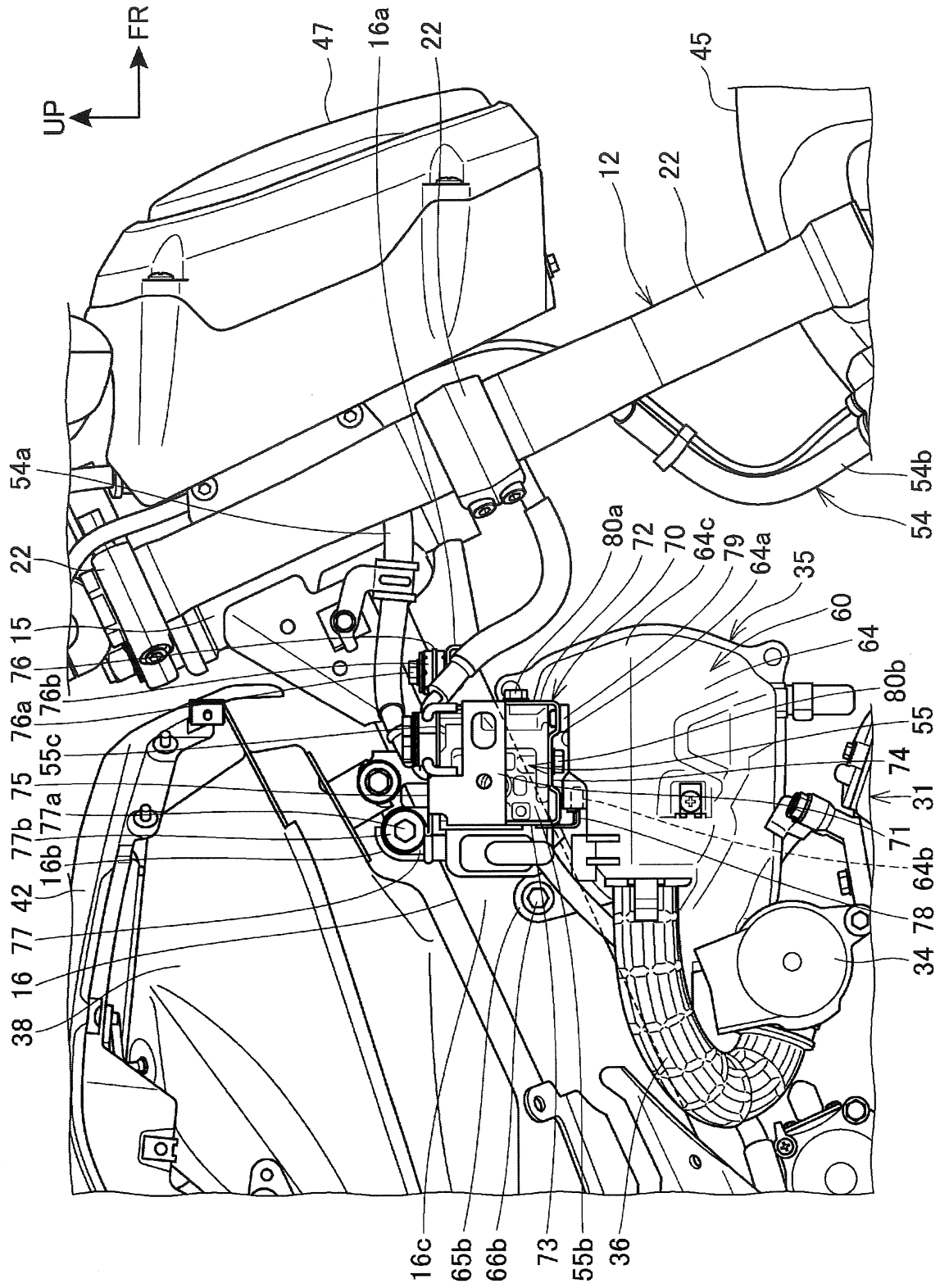


FIG. 2

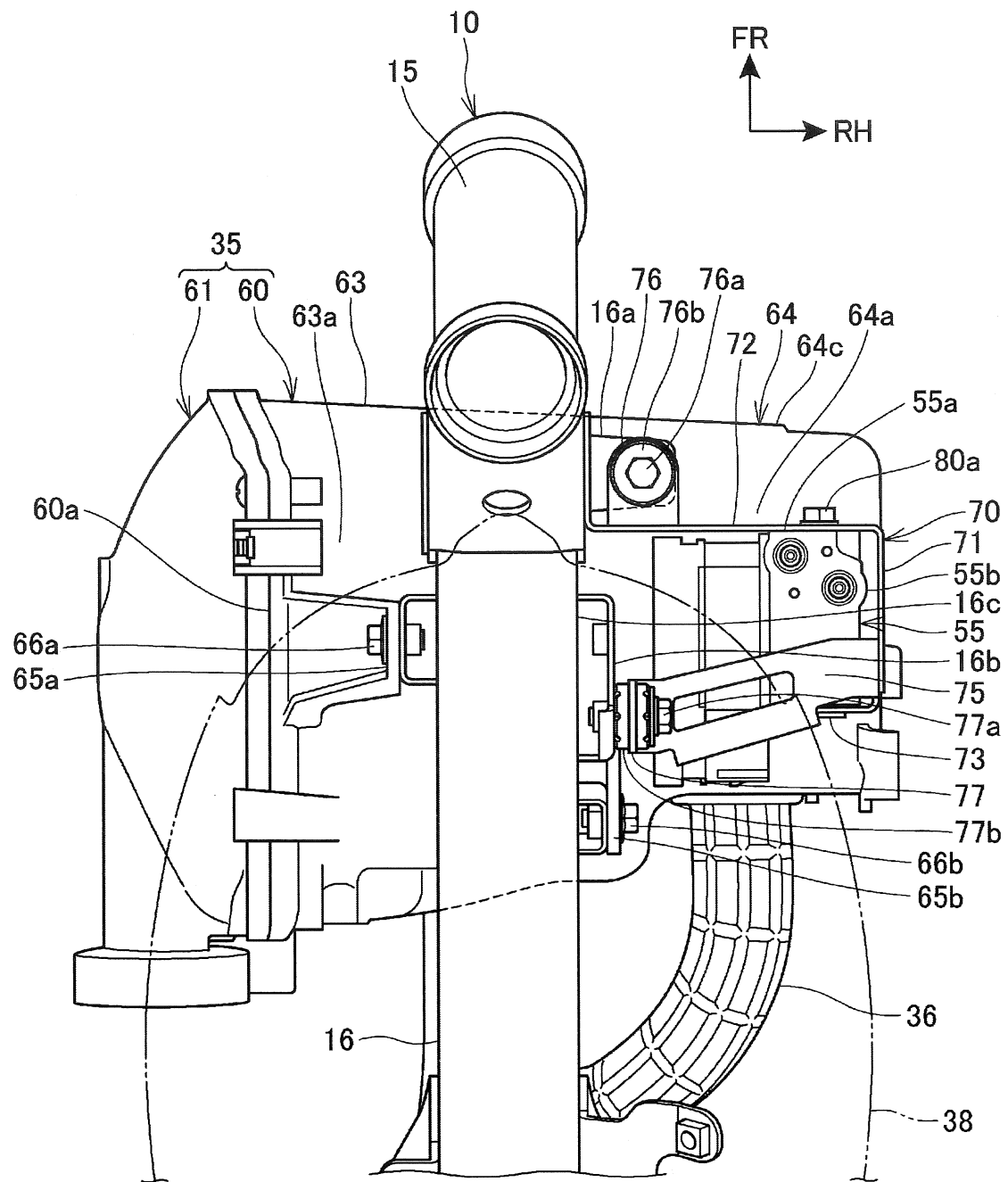


FIG. 3

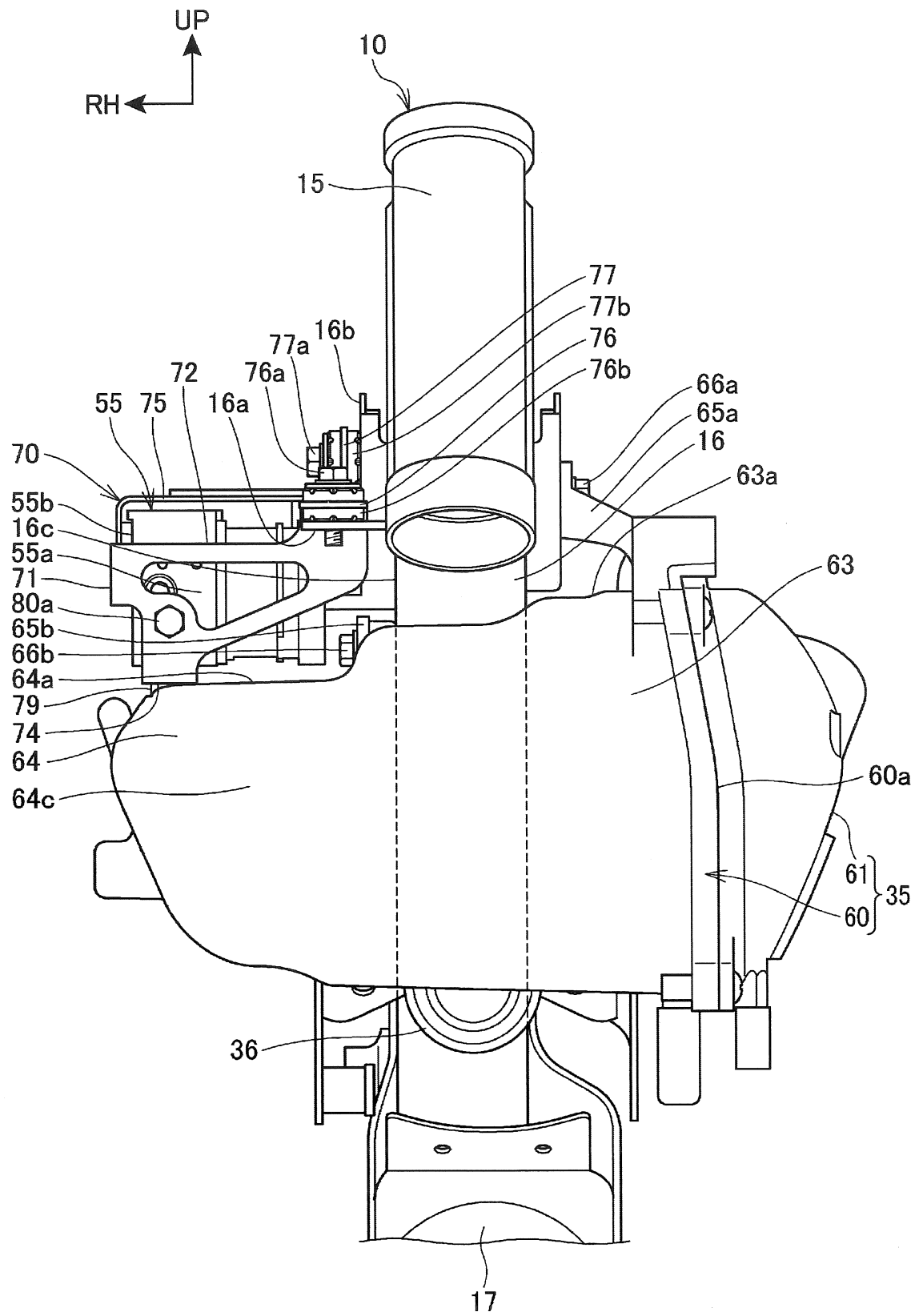


FIG. 4

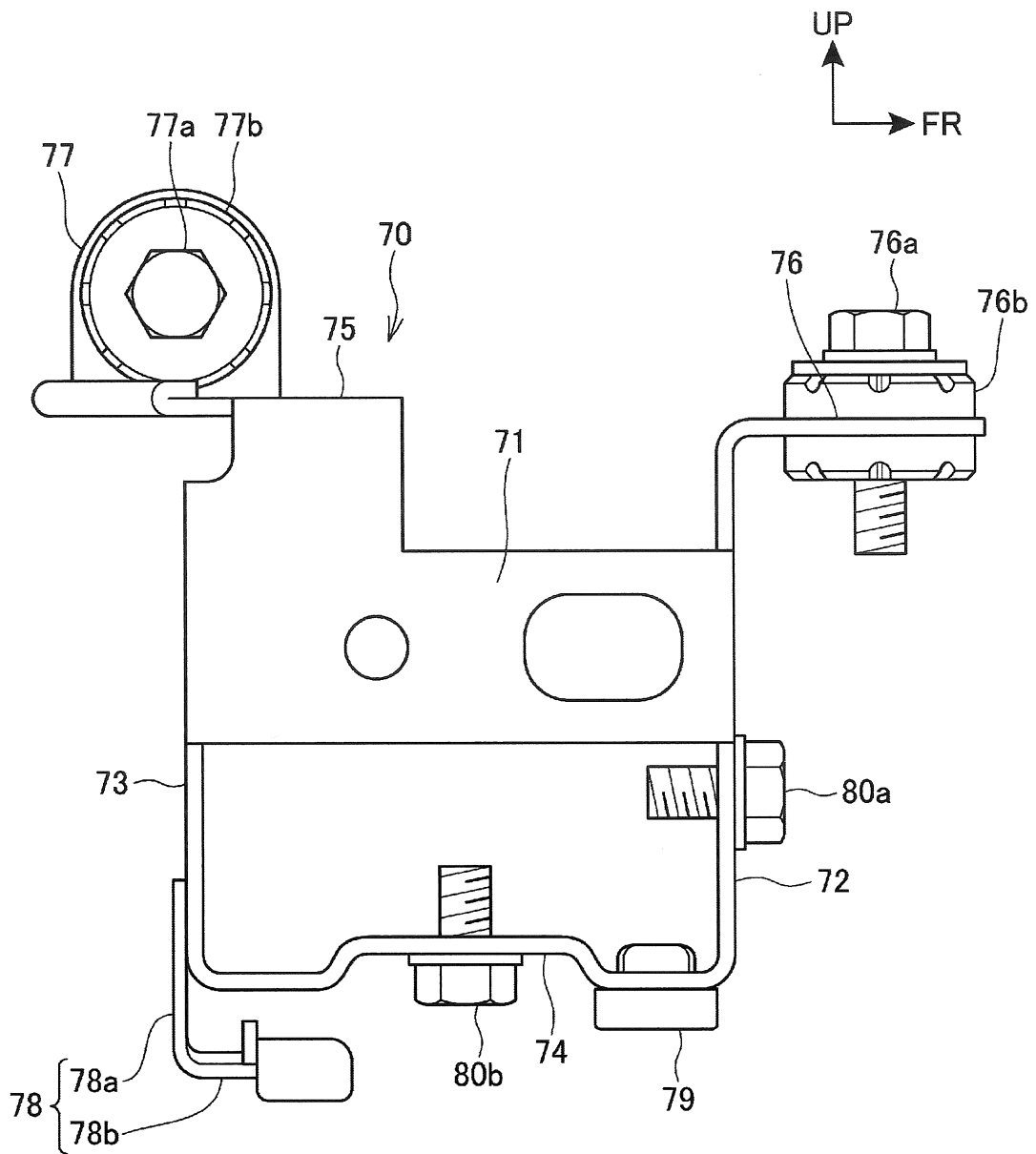


FIG.5