



(12) **BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ**

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

(11) 
1-0019671

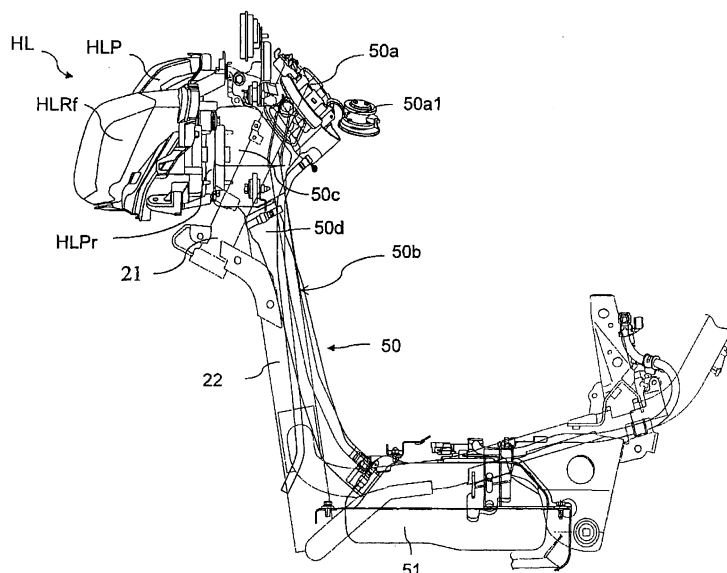
(51)⁷ **B62J 6/02, 17/02, 35/00, B62K 11/10,**
B62J 17/00, 25/00, 37/00

(13) **B**

- (21) 1-2015-03975 (22) 16.10.2015
(30) 201410578531.9 24.10.2014 CN
(45) 27.08.2018 365 (43) 25.04.2016 337
(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan
(72) HSIEH, CHINYU (TW), HSU, WENCHING (TW)
(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) **PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU SCUTOR**

(57) Phương tiện giao thông kiểu scutor (1) theo sáng chế gồm: tấm che phương tiện gồm phần che phương tiện phía trước (30) che ống cổ (21) và phần che phương tiện phía sau (31) kéo dài về phía sau từ đầu sau của phần đế chân (33) và che khoảng không phía dưới phần yên (9); cụm đèn trước (HL) được bố trí tại phần trước của phần che phương tiện phía trước (30); và phần nạp nhiên liệu (50). Cụm đèn trước (HL) gồm: đèn trước kiểu phản xạ (HLRf) gồm nguồn sáng thứ nhất (S1) được bố trí tại một phía bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ (21), bộ phản xạ thứ nhất (Rf1); và đèn trước kiểu đèn chiếu (HLPr) gồm nguồn sáng thứ hai (S2) được bố trí tại phía bên kia bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ (21), bộ phản xạ thứ hai (Rf2) và thấu kính (HLPrL) được bố trí ở phía trước nguồn sáng thứ hai (S2) theo hình dạng lõm về phía trước của phương tiện và trên hình chiếu cạnh, đèn trước kiểu đèn chiếu được bố trí theo cách mà một phần của nó gối chồng đèn trước kiểu phản xạ (HLRf). Trên hình chiếu từ trên, đầu sau của đèn trước kiểu phản xạ (HLRf) được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu (HLPr). Phần nạp nhiên liệu (50) gồm: phần miệng nạp liệu (50a) được bố trí tại phần sau của phần che phương tiện phía trước (30) và được bố trí tại một phía ở bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ (21); và đường dẫn nạp nhiên liệu (50b) được bố trí tại phía này bên trong phần che phương tiện phía trước (30) và nối phần miệng nạp liệu (50a) với bình nhiên liệu (51).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu scutor và cụ thể là tới kết cấu của các đèn trước và đường dẫn nạp nhiên liệu của phương tiện giao thông này.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, các phương tiện giao thông kiểu scutor là đã biết.

Công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số JP 2013-112295 A bộc lộ phương tiện giao thông kiểu scutor với cụm đèn trước. Cụm đèn trước có đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu. Đèn trước kiểu phản xạ có mặt phản xạ để phản xạ ánh sáng được phát ra từ nguồn sáng về phía trước. Mặt trước của đèn trước kiểu đèn chiếu có thấu kính thủy tinh theo hình dạng mặt được làm cong bán cầu lồi về phía trước. Điều này cho phép ánh sáng được phát ra từ nguồn sáng được phản xạ về phía trước bởi mặt phản xạ đi xuyên qua thấu kính.

Ở phương tiện giao thông kiểu scutor theo JP 2013-112295 A, cụm đèn trước được tạo kết cấu sao cho đèn trước kiểu đèn chiếu và đèn trước kiểu phản xạ được sắp xếp theo hướng lên-xuống ở phía trước ống cổ.

Phương tiện giao thông kiểu scutor theo JP 2013-112295 A được bố trí với phần nạp nhiên liệu để tiếp thêm nhiên liệu. Phương tiện giao thông kiểu scutor được bố trí với cửa nạp nhiên liệu của phần nạp nhiên liệu tại phần che phương tiện phía trước che ống cổ.

Phương tiện giao thông kiểu scutor có thể gồm phần trước phương tiện có thể bao gồm phần che phương tiện phía trước, phần này có thể che ngoại vi của ống cổ. Phần che phương tiện phía trước có thể bao gồm đèn trước. Phương tiện giao thông kiểu scutor có thể bao gồm phần sau phương tiện, phần này có thể bao gồm phần che phương tiện phía sau có thể che khoảng không phía dưới phần yên. Phần che phương tiện phía sau có thể bao gồm cụm công suất có thể dẫn động các bánh sau. Phương tiện giao thông kiểu scutor có thể bao gồm phần đế chân có thể được nằm giữa phần trước phương tiện và/hoặc phần sau phương tiện theo hướng trước-sau của phương tiện. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, khoảng không để chân hở theo hướng trái-phải có thể được tạo ra, ví dụ, bên trên phần đế chân ở phía sau của phần trước phương tiện và ở phía trước của phần sau phương tiện. Hơn nữa, ở các phương tiện giao thông kiểu scutor với kết cấu này, việc cân bằng trọng lượng của chúng có thể được ưu tiên là lần lượt được đảm bảo tại phần trước

phương tiện và phần sau phương tiện.

Do việc có thấu kính thủy tinh, đèn trước kiểu đèn chiếu có thể nặng hơn so với đèn trước kiểu phản xạ. Do đó, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2013-112295, việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện được đảm bảo bằng cách sắp xếp đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu theo hướng lên-xuống ở phía trước của ống cổ.

Tuy nhiên, khi đèn trước kiểu đèn chiếu có thấu kính ở mặt trước, đèn trước kiểu đèn chiếu về mặt kết cấu có hướng trước-sau dài hơn so với đèn trước kiểu phản xạ. Cụm đèn trước theo JP 2013-112295 có đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu được bố trí ở phía trước ống cổ theo cách được bố trí theo hướng lên-xuống. Để không gây cản trở với phạm vi quay của cặp bộ phận đỡ bánh trước, đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu được nằm thấp hơn ở hai đèn trước và với hướng trước-sau dài hơn, được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu phản xạ được nằm ở bên trên. Kết quả là, phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2013-112295 có kích cỡ lớn tại phần trước phương tiện cả theo hướng lên-xuống và theo hướng trước-sau.

Phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2013-112295 gồm phần miệng nạp liệu của phần nạp nhiên liệu được nằm phía dưới phần yên. Do đó, trong trường hợp thao tác nạp nhiên liệu, người điều khiển hoặc hành khách đi cùng phải xuống khỏi phương tiện và sau đó di chuyển tới phía sau của phương tiện để mở phần yên để tiếp cận phần miệng nạp liệu của phần nạp nhiên liệu. Do đó, tồn tại vấn đề về tính thuận tiện thấp của thao tác nạp nhiên liệu. Ở phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2010-215214 A, phần miệng nạp liệu của phần nạp nhiên liệu được bố trí tại phần che phương tiện phía trước che ống cổ. Do đó, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2010-215214 A, trong trường hợp thao tác nạp nhiên liệu, người điều khiển có thể ngay lập tức tiếp cận phần miệng nạp liệu của phần nạp nhiên liệu sau khi xuống khỏi phương tiện, nhờ vậy có thể tăng cường tính thuận tiện của thao tác nạp nhiên liệu. Vì vậy, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2013-112295A mà đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu được sắp xếp theo hướng lên-xuống ở phía trước của ống cổ, ở tình trạng được dự tính tăng cường tính thuận tiện của thao tác nạp nhiên liệu, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2013-112295A việc sử dụng kết cấu theo JP 2010-215214 A trong đó phần miệng nạp liệu của phần nạp nhiên liệu được bố trí tại phần che phương tiện phía trước che ống cổ được tính đến.

Tuy nhiên, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2010-215214 A, phần

miệng nạp liệu của bình nhiên liệu được bố trí tại phần trước phương tiện và đường dẫn nạp nhiên liệu nối phần miệng nạp liệu với bình nhiên liệu được bố trí phía dưới phần đế chân cũng được bố trí tại phần trước phương tiện; do đó, dễ dàng làm cho phần trước phương tiện lớn về kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện.

Ở đây, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ theo JP 2013-112295A, ở tình trạng mà phần miệng nạp liệu của phần nạp nhiên liệu được bố trí tại phần che phương tiện phía trước che ống cổ như ở JP 2010-215214 A, tồn tại nguy cơ là phần trước phương tiện là lớn hơn nữa về kích cỡ.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Ít nhất một mục đích của ít nhất một phương án theo sáng chế đã được thực hiện để giải quyết các trường hợp trên đây và mục đích của nó là đề xuất phương tiện giao thông kiểu scutơ mà cụm đèn trước gồm đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu, mặt khác, phương tiện này có thể ngăn chặn việc lớn về kích cỡ của phương tiện giao thông và mặt khác, có thể tăng cường tính thuận tiện của thao tác nạp nhiên liệu.

Một mục đích của ít nhất một phương án theo ít nhất một khía cạnh của sáng chế là tránh hoặc ít nhất là giảm bớt một hoặc nhiều các vấn đề hoặc các sự không thuận lợi trong lĩnh vực kỹ thuật này trước sáng chế.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu scutơ. Phương tiện giao thông này có thể bao gồm khung phương tiện. Khung phương tiện có thể gồm ống cổ. Phương tiện giao thông có thể bao gồm bánh trước có thể được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ. Phương tiện giao thông có thể bao gồm phần yên có thể được nằm ra phía sau hơn so với ống cổ. Phương tiện giao thông có thể bao gồm cụm công suất có thể được đỡ bởi khung phương tiện. Cụm công suất có thể được nằm bên dưới, ví dụ, ngay bên dưới phần yên trên hình chiếu cạnh của phương tiện. Phương tiện giao thông có thể bao gồm tấm che phương tiện. Tấm che phương tiện có thể gồm phần đế chân, phần che phương tiện phía trước và phần che phương tiện phía sau. Phần đế chân có thể được bố trí về phía trước hơn và thấp hơn so với phần yên. Phần che phương tiện phía trước có thể kéo dài lên phía trên từ đầu trước hoặc ở phía trước nhất của phần đế chân và có thể che ống cổ. Phần che phương tiện phía sau có thể kéo dài về phía sau từ đầu sau hoặc ở phía sau nhất của phần đế chân và có thể che khoảng không phía dưới, ví dụ, bên dưới hoặc ngay bên dưới phần yên. Phương tiện giao thông có thể bao gồm cụm đèn trước có thể được bố trí tại, ở hoặc trên phần trước của phần che phương tiện phía trước. Phương

tiện giao thông có thể bao gồm bình nhiên liệu có thể được bố trí phía dưới, ví dụ bên dưới hoặc ngay bên dưới phần đế chân. Phương tiện giao thông có thể bao gồm phần nạp nhiên liệu có thể cấp nhiên liệu cho bình nhiên liệu. Phương tiện giao thông có thể bao gồm cụm đèn trước. Cụm đèn trước có thể gồm đèn trước kiểu phản xạ có thể gồm nguồn sáng thứ nhất. Nguồn sáng thứ nhất có thể được bố trí tại một phía, ví dụ bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ. Đèn trước kiểu phản xạ có thể gồm bộ phản xạ thứ nhất có thể phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng thứ nhất. Cụm đèn trước có thể còn gồm đèn trước kiểu đèn chiếu có thể gồm nguồn sáng thứ hai mà có thể được bố trí tại phía khác, ví dụ phía đối diện, ví dụ sang phía bên kia trong số bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ, ví dụ so với nguồn sáng thứ nhất. Đèn trước kiểu đèn chiếu có thể bao gồm bộ phản xạ thứ hai có thể phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng thứ hai. Đèn trước kiểu đèn chiếu có thể bao gồm thấu kính có thể được bố trí ở phía trước nguồn sáng thứ hai. Thấu kính có thể được bố trí theo hình dạng lồi về phía trước của phương tiện. Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, đèn trước kiểu đèn chiếu có thể được bố trí sao cho một phần của nó gối chồng đèn trước kiểu phản xạ. Trên hình chiếu từ trên của cụm đèn trước, đầu sau của đèn trước kiểu phản xạ có thể được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu. Phần nạp nhiên liệu có thể gồm phần miệng nạp liệu có thể được bố trí tại phần sau, ở phía sau hoặc ở phía sau nhất của phần che phương tiện phía trước. Phần miệng nạp liệu có thể được bố trí tại một phía, ví dụ sang bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ. Phần nạp nhiên liệu có thể bao gồm đường dẫn nạp nhiên liệu có thể được bố trí tại một phía bên trong phần che phương tiện phía trước và có thể nối phần miệng nạp liệu với bình nhiên liệu.

Ở phương tiện giao thông kiểu scuter theo sáng chế, đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu có thể lần lượt được sắp xếp sang bên trái và bên phải tại, ở hoặc trên phần che phương tiện phía trước bằng cách lấy ống cổ làm tâm, cách này có thể ngăn chặn việc phần trước phương tiện có thể gồm phần che phương tiện phía trước có kích cỡ lớn theo hướng lên-xuống so với việc bố trí đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu theo hướng lên-xuống.

Hơn nữa, so với việc bố trí đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu ở phía trước của ống cổ, ở phương tiện giao thông kiểu scuter theo sáng chế, khi đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu có thể được bố trí bằng cách sử dụng hiệu quả khoảng không ở bên trái hoặc bên phải hơn so với ống cổ, mức tự do khi tạo kết cấu đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu theo hướng trước-sau của phương tiện có

thể được tăng cường mà không gây cản trở với ống cổ. Vì thế, phần trước phương tiện có thể gồm phần che phương tiện phía trước có thể được ngăn chặn việc có kích cỡ lớn theo hướng trước-sau của phương tiện.

Tuy nhiên, có thể là khó khăn để đảm bảo việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện khi đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu với trọng lượng khác nhau lần lượt được bố trí sang bên phải và bên trái hơn so với ống cổ. Ở phương tiện giao thông kiểu scutor theo sáng chế, để tăng cường tính thuận tiện của thao tác nạp nhiên liệu, phần nạp nhiên liệu được bố trí tại, ở hoặc trên phần sau, ở phía sau hoặc ở phía sau nhất của phần che phương tiện phía trước và bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ. Do đó, ở phương tiện giao thông kiểu scutor theo sáng chế, đèn trước kiểu phản xạ nhẹ hơn và phần nạp nhiên liệu có thể được bố trí tại một phía trong số bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ và đèn trước kiểu đèn chiếu nặng hơn có thể được bố trí tại phía còn lại trong số bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ. Do đó, tình trạng không đều của việc cân bằng trọng lượng ở một cụm đèn trước duy nhất có thể được khắc phục bằng cách dùng phần nạp nhiên liệu được bố trí ở một phía theo hướng trái-phải của phương tiện, cách này có thể làm giảm các ảnh hưởng của kết cấu của cụm đèn trước lên sự không đều bị tạo ra bởi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện để cho đảm bảo việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu scutor, đèn trước kiểu phản xạ mà độ dài của nó theo hướng trước-sau có thể ngắn hơn so với độ dài theo hướng trước-sau của đèn trước kiểu đèn chiếu có thể được bố trí sao cho đầu sau của nó được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu. Như vậy, việc sử dụng linh hoạt khoảng không ở phía sau của đèn trước kiểu phản xạ có thể được thực hiện một cách hiệu quả, nhờ vậy có thể tăng cường mức tự do khi tạo kết cấu phần nạp nhiên liệu theo hướng trước-sau của phương tiện. Do đó, ở trạng thái mà đèn trước kiểu phản xạ và phần nạp nhiên liệu được bố trí trước-sau theo hướng trái hoặc phải của phương tiện, cho dù phần trước phương tiện không lớn về kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện, phần nạp nhiên liệu có thể cũng được bố trí theo cách không gây cản trở với đèn trước kiểu phản xạ. Vì thế, việc phần trước phương tiện có kích cỡ lớn theo hướng trước-sau của phương tiện bị gây ra bởi kết cấu của phần nạp nhiên liệu có thể được ngăn chặn trong khi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải được đảm bảo.

Dựa trên cơ sở trên đây, phương tiện giao thông kiểu scutor có thể có đèn trước kiểu

đèn chiếu mà có thể ngăn chặn việc phản trước phương tiện có kích cỡ lớn trong khi tăng cường sự thuận tiện của thao tác nạp nhiên liệu.

Đèn trước kiểu phản xạ có thể là kiểu đèn trước khác với đèn trước kiểu đèn chiếu. Đèn trước kiểu đèn chiếu có thể bao gồm thấu kính, ví dụ thấu kính lõm chẳng hạn. Đèn trước kiểu phản xạ có thể không gồm thấu kính, ví dụ thấu kính thủy tinh như thấu kính lõm chẳng hạn, thấu kính này có thể lõm về phía trước của phương tiện. Đèn trước kiểu phản xạ có thể là hoặc bao gồm đèn chiếu xa hoặc đèn chiếu sáng. Đèn trước kiểu đèn chiếu có thể là hoặc bao gồm đèn chiếu gần hoặc đèn chiếu mờ. Đèn trước kiểu đèn chiếu có thể bao gồm bộ phận chắn sáng có thể được bố trí ra phía trước của bộ phản xạ thứ hai, ví dụ giữa ít nhất một phần của bộ phản xạ thứ hai và ít nhất một phần của thấu kính. Bộ phận chắn sáng có thể bao gồm hốc, ví dụ hốc có hình dạng lưới liềm mà có thể ở dạng tấm chắn sáng hoặc kết cấu chắn sáng.

Cụm đèn trước có thể bao gồm chụp đèn trước. Chụp đèn trước có thể bao gồm thấu kính trái và/hoặc thấu kính phải. Một trong số các thấu kính trái và phải của chụp đèn trước có thể tương ứng với đèn trước kiểu phản xạ, thấu kính còn lại trong số thấu kính trái và thấu kính phải của chụp đèn trước có thể tương ứng với đèn trước kiểu đèn chiếu.

Đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu có thể được chứa ở thân đèn trước mà theo cách tùy chọn, có thể độc lập với chụp đèn trước.

Ít nhất một phần hoặc toàn bộ phần nạp nhiên liệu có thể được bố trí vào phía sau của, ví dụ phía sau hoặc ngay phía sau đèn trước kiểu phản xạ. Ít nhất một phần của phần miệng nạp liệu có thể gói chồng đèn trước kiểu phản xạ khi được quan sát từ phía trước. Một phần, như phần lớn nhất hoặc hầu hết chẳng hạn, hoặc toàn bộ phần nạp nhiên liệu và/hoặc phần miệng nạp liệu có thể được sắp xếp phía sau hoặc ngay về phía sau của đèn trước kiểu phản xạ hoặc thẳng hàng với đèn trước kiểu phản xạ theo hướng trước-sau của phương tiện hoặc cụm đèn trước khi được quan sát từ bên trên.

Trên hình chiếu cạnh của phương tiện, phần nạp nhiên liệu có thể được bố trí sao cho ít nhất một phần của nó có thể gói chồng ống cổ theo hướng trước-sau của phương tiện và/hoặc theo hướng lên-xuống của phương tiện và có thể được nằm giữa đường nằm ngang đi qua đầu trên hoặc ở phía trên nhất của cụm đèn trước và đường nằm ngang đi qua đầu dưới hoặc ở dưới nhất của cụm đèn trước.

Theo cách này, đầu sau của đèn trước kiểu phản xạ có thể được bố trí về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu. Hơn nữa, trên hình chiếu cạnh, phần nạp

nhiên liệu có thể được bố trí sao cho ít nhất một phần của nó có thể gói chông ống cổ theo hướng trước-sau của phương tiện và theo hướng lên-xuống của phương tiện được nằm giữa đường nằm ngang đi qua đầu trên của cụm đèn trước và đường nằm ngang đi qua đầu dưới của cụm đèn trước. Như vậy, việc sử dụng linh hoạt khoảng không ở phía sau của đèn trước kiểu phản xạ có thể được thực hiện một cách hiệu quả để tạo kết cấu phần nạp nhiên liệu. Do đó, việc phần trước phương tiện lớn về kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện bị gây ra bởi kết cấu của phần nạp nhiên liệu có thể được ngăn chặn hơn nữa trong khi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải có thể được đảm bảo.

Đường dẫn nạp nhiên liệu có thể gồm bình phụ và ống dẫn nạp liệu. Ống dẫn nạp liệu có thể được lắp vào trong bình phụ được bố trí phía dưới phần miệng nạp liệu. Trên hình chiếu cạnh, cụm đèn trước có thể được bố trí để cho gói chông ít nhất một phần của bình phụ theo hướng lên-xuống của phương tiện và có thể gói chông ít nhất một phần của bình phụ theo hướng trước-sau của phương tiện.

Bình phụ có thể được bố trí với độ cao gần như giống với độ cao của cụm đèn trước. Trên hình chiếu cạnh, ít nhất một phần của bình phụ có thể gói chông cụm đèn trước theo hướng trước-sau của phương tiện, điều này có thể ngăn chặn việc phần trước phương tiện lớn về kích cỡ cả theo hướng lên-xuống và theo hướng trước-sau trong lúc ưu tiên là đảm bảo việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện.

Trên hình chiếu từ trước, ít nhất một phần của bộ phản xạ thứ nhất của đèn trước kiểu phản xạ có thể gói chông đường tâm của ống cổ và/hoặc ít nhất một phần của bộ phản xạ thứ hai của đèn trước kiểu đèn chiếu có thể gói chông bộ phản xạ thứ nhất của đèn trước kiểu phản xạ.

Phương tiện giao thông kiểu scutơ theo sáng chế có thể được bố trí sao cho ít nhất một phần của bộ phản xạ thứ nhất của đèn trước kiểu phản xạ có thể gói chông đường tâm của ống cổ và đồng thời có thể được bố trí theo cách mà ít nhất một phần của bộ phản xạ thứ hai của đèn trước kiểu đèn chiếu có thể gói chông bộ phản xạ thứ nhất của đèn trước kiểu phản xạ. Do vậy, đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu có thể được bố trí theo cách ở gần nhau đến mức có thể theo hướng trái-phải của phương tiện và cụm đèn trước có thể được ngăn chặn việc lớn về kích cỡ theo hướng trái-phải của phương tiện cho dù đèn trước kiểu phản xạ và đèn trước kiểu đèn chiếu được bố trí bên trái và bên phải. Do đó, phần trước phương tiện có thể được ngăn chặn việc lớn về kích cỡ.

Cần hiểu rằng, các dấu hiệu tương tự với các dấu hiệu được mô tả liên quan tới khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh trên đây có thể áp dụng độc lập, tách biệt hoặc kết hợp với khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh còn lại.

Các dấu hiệu kỹ thuật tương tự với hoặc được tạo kết cấu để thực hiện các phương án được mô tả trên đây liên quan tới phương pháp và các dấu hiệu phương pháp tương tự với việc sử dụng và sản xuất các bộ phận, chi tiết được mô tả trên đây liên quan tới cơ cấu, phương tiện đều được dự tính nằm trong phạm vi của sáng chế.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu scutor theo sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu scutor trên Fig.1 ở trạng thái mà tấm che phương tiện được tháo bỏ;

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện vẻ ngoài của kết cấu phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu scutor trên Fig.1 và Fig.2;

Fig.4 là hình vẽ nhìn từ trước được phóng to một phần thể hiện một phần kết cấu của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu scutor trên các hình vẽ từ Fig.1 tới Fig.3 ;

Fig.5 là hình vẽ nhìn từ bên trái chỉ ra kết cấu của cụm đèn trước và phần nạp nhiên liệu của phương tiện giao thông kiểu scutor trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4 ở trạng thái mà tấm che phương tiện được tháo bỏ;

Fig.6 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện cụm đèn trước duy nhất; và

Fig.7 là hình vẽ thể hiện mặt cắt theo đường A-A' trên Fig.4 được quan sát từ bên trên.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Phương tiện giao thông theo sáng chế theo ví dụ cụ thể này nhưng không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu scutor được mô tả chi tiết dưới đây trên cơ sở phương án được thể hiện trên các hình vẽ kèm theo.

Trong phần minh hoạ sau, các hướng trước, sau, trái và phải thể hiện các hướng trước, sau, trái và phải lần lượt như được quan sát bởi người điều khiển của phương tiện giao thông kiểu scutor 1. Hơn nữa, ký hiệu Fr trên Fig.1 chỉ ra phía trước.

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu scutor 1 theo sáng chế mà khung phương tiện 2 bị chắn bởi tấm che phương tiện được thể hiện với các đường chấm. Fig.2 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu scutor 1 ở trạng thái mà tấm che phương tiện được tháo bỏ theo sáng chế. Fig.3 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện vẻ ngoài của kết cấu phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu scutor 1 theo sáng chế mà kết cấu bên trong của phần chứa 40 được thể hiện với các đường chấm. Fig.4 là hình vẽ nhìn từ trước được phóng to một phần thể hiện một phần kết cấu của phần trước phương tiện của phương tiện giao thông kiểu scutor 1 theo sáng chế mà ống cổ 21 được thể hiện với các đường chấm và cơ cấu lái 3 và bánh trước 8 và các bộ phận tương tự được bỏ qua. Fig.5 là hình vẽ nhìn từ bên trái chỉ ra kết cấu của cụm đèn trước HL và phần nạp nhiên liệu 50 của phương tiện giao thông kiểu scutor 1 ở trạng thái mà tấm che phương tiện được tháo bỏ theo sáng chế trong đó khung phương tiện 2 được thể hiện với các đường chấm. Fig.6 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện cụm đèn trước HL đơn. Fig.7 là hình vẽ thể hiện mặt cắt theo đường A-A' trên Fig.4 được quan sát từ bên trên.

Toàn bộ phương tiện giao thông

Phương tiện giao thông kiểu scutor 1 là phương tiện giao thông kiểu scutor “kiểu khung xương dưới”. Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, phần đầu trước của khung phương tiện kiểu khung xương dưới 2 đỡ cơ cấu lái 3 để điều khiển hướng của bánh trước 8 và phần giữa của khung phương tiện 2 có thể lấy phần chốt P làm tâm để đỡ cụm công suất kiểu đung đưa 10 theo cách đung đưa hoặc lắc lên và xuống. Bên trên cụm công suất 10, phần yên 9 được lắp và phần yên 9 dùng chốt bản lề H ở phần đầu trước của nó làm tâm quay và có thể được mở và đóng so với hộp chứa vật dụng 12.

Như được thể hiện trên Fig.2, cơ cấu lái 3 gồm cặp các bộ treo trước 4, giá trực lái 5, trục lái 6 và tay lái 7. Các bộ treo trước 4 kéo dài về phía trước theo hướng chéo xuống dưới và đầu dưới của chúng được bố trí với bánh trước 8. Các đầu trên của các bộ treo trước 4 được lắp vào giá trực lái 5 được bố trí cố định tại phần đầu dưới của trục lái 6. Đầu trên của trục lái 6 được bố trí với tay lái 7 cho người điều khiển thao tác. Bánh trước 8, với người điều khiển thao tác tay lái 7, quay theo cách lệch sang trái và phải so với đường tâm kéo dài theo hướng trước-sau ở giữa theo hướng trái-phải của phương tiện.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, cụm công suất 10 ví dụ, có động cơ 101 và bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V được bố trí ở hộp truyền động 102 kéo dài từ một phía của động cơ 101 tới phía sau của phương tiện và là kết cấu trong đó

động cơ 101 và hộp truyền động 102 được làm liền khối. Động cơ 101 được bố trí theo cách làm cho trục xi lanh quay theo hướng phía trước gần như nằm ngang. Phần đầu trước của hộp truyền động 102 được nối vào ống dẫn khí 1021 lấy không khí bên ngoài vào để tán nhiệt sinh ra bởi ma sát của đai của bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V. Ở phần đầu sau của hộp truyền động 102, bánh sau 11 được dẫn động bởi lực dẫn động của động cơ 101 được đỡ theo cách quay được. Bên trên hộp truyền động 102, bộ làm sạch không khí AC lọc không khí bên ngoài được cấp cho động cơ 101 được bố trí. Hơn nữa, động cơ 101 và hộp truyền động 102 có thể không được làm liền khối mà là các kết cấu riêng biệt. Hơn nữa, phương tiện giao thông kiểu scutơ theo sáng chế không bị giới hạn ở các xe máy hai bánh và cũng gồm các phương tiện giao thông kiểu scutơ ở dạng các xe máy ba bánh.

Khung phương tiện

Như được thể hiện trên Fig.2, khung phương tiện 2 gồm: ống cổ 21 để lắp trục lái 6 để làm cho trục lái 6 được đỡ theo cách quay được và kéo dài chéo và hướng xuống dưới về phía trước của phương tiện; phần khung trước 22 được hàn lên trên ống cổ 21 chẳng hạn và kéo dài chéo và hướng xuống dưới về phía sau của phương tiện và nằm ra phía sau hơn so với bánh trước 8; và phần khung sau 23 được hàn lên trên phần dưới của phần khung trước 22 kéo dài về phía sau và đỡ phần yên 9 từ phía dưới.

Phần khung trước 22 được ưu tiên là được tạo nên bởi bộ phận ống và trên hình chiếu từ trước gối chông với bánh trước khi cơ cấu lái 3 không quay (tức là, trạng thái mà bánh trước 8 không lệch so với đường tâm kéo dài theo hướng trước-sau ở giữa theo hướng trái-phải của phương tiện). Tuy nhiên, phần khung trước 22 không bị giới hạn ở kết cấu đó và cũng có thể được tạo nên bởi hai hoặc nhiều bộ phận ống. Mặt khác, như được thể hiện trên Fig.2, trên hình chiếu cạnh, cụm chuyển mạch chính 14 được bố trí gần phần nối giữa ống cổ 21 và phần khung trước 22.

Phần khung sau 23 gồm: một cặp phần khung sau 231 gồm các phần khung sau bên trái và bên phải 231 được hàn lên trên phần dưới của phần khung trước 22 và kéo dài về phía sau với độ dốc thoải; cặp phần khung sau giữa 232 gồm các phần khung sau giữa bên trái và bên phải 232, kéo dài về phía sau và lên phía trên với độ dốc lớn từ các phần sau tương ứng của các phần khung sau bên dưới bên trái và bên phải 231 tương ứng; và cặp phần khung sau bên trên 233 gồm các phần khung sau bên trên bên trái và bên phải 233, kéo dài về phía sau và lên phía trên với độ dốc thoải từ các phần sau tương ứng của các phần khung sau giữa bên trái và bên phải 232 tương ứng và đỡ phần yên 9 từ phía dưới.

Mặt khác, các phần đầu sau tương ứng của các phần khung sau bên dưới bên trái và bên phải 231 và các phần khung sau bên trên bên trái và bên phải 233 tương ứng được nối bởi các khung ngang 24F và 24R gần như có hình dạng chữ U trên hình chiếu từ trước và có miệng chữ U hướng xuống phía dưới. Phần yên 9 và hộp chứa vật dụng 12 được đỡ bởi các khung ngang 24F và 24R và các phần khung sau bên trên 233 ghép cặp bên trái và bên phải. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, khi phần yên 9 được đóng so với hộp chứa vật dụng 12 với chốt bản lề H là tâm quay, phần yên 9 được khoá bằng cách gài khớp cơ cấu đóng phần yên 13 được bố trí tại phần yên 9 và phần khoá được bố trí ở khung ngang 24R.

Các phần khung sau bên dưới 231, các phần khung sau giữa 232 và các phần khung sau bên trên 233 được ưu tiên hơn là các bộ phận ống liên tục và được đặt bên trái và bên phải theo các cặp, nhưng một phần hoặc toàn bộ chúng cũng có thể được tạo nên bởi một hoặc nhiều hơn hai bộ phận ống. Sau đó, các phần khung sau bên dưới 231 có thể được hàn lên trên phần đầu dưới của phần khung trước 22 và có thể cũng được hàn lên trên "các phần khác với phần đầu dưới" ở phần dưới của phần khung trước 22.

Hơn nữa, khung phương tiện theo sáng chế không bị giới hạn ở các dạng trên đây. Ví dụ, phương pháp nối khung phương tiện không bị giới hạn ở phương pháp hàn mà có thể được cố định bằng các bulông hoặc bộ phận tương tự và cũng có thể được sản xuất liền khối thông qua quá trình đúc. Bên cạnh đó, khung phương tiện không bị giới hạn ở các bộ phận ống và cũng có thể là khung đúc chẳng hạn và mặt cắt của nó không bị giới hạn ở hình dạng tròn và cũng có thể là hình cung. Các thay đổi khác nhau có thể được thực hiện trong phạm vi có thể.

Tấm che phương tiện

Tấm che phương tiện gồm phần che phương tiện phía trước 30, phần che phương tiện phía sau 31 và nơi để chân hoặc bản để chân 33.

Như được thể hiện trên Fig.1, phần che phương tiện phía trước 30 được bố trí quanh cơ cấu lái 3, ống cổ 21 và phần khung trước 22. Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, phần che phương tiện phía sau 31 được bố trí phía dưới phần yên 9 và quanh hộp chứa vật dụng 12. Nơi để chân hoặc bản để chân 33 là tấm đáy thấp của phần để chân được bố trí giữa phần che phương tiện phía trước 30 và phần che phương tiện phía sau 31 cho người điều khiển đặt chân của mình.

Phần che phương tiện phía sau 31 gồm phần che trái 31L ở bên trái của hộp chứa

vật dụng 12, phần che phải 31R ở bên phải của hộp chứa vật dụng 12 và phần che giữa 31C kéo dài về phía sau và lên phía trên từ đầu sau của nơi để chân 33.

Phần che phương tiện phía trước 30 gồm phần che phía bên 301 được nằm ở hoặc sang một phía của ống cổ 21, phần che sau 302 trên hoặc về phía sau của ống cổ 21 và phần che trước 303 ở phía trước của ống cổ 21. Mặt khác, theo phương án này, phần trước của phần che phương tiện phía trước 30 và phần sau của phần che phương tiện phía trước 30 dùng để chỉ phía trước và phía sau khi phần che phương tiện phía trước 30 gồm phần che phía bên 301, phần che sau 302 và phần che trước 303 được cắt với mặt phẳng gồm ống cổ 21 kéo dài theo hướng trái-phải. Nói cách khác, phần trước của phần che phương tiện phía trước 30 là phần của phần che phương tiện phía trước 30 có mặt hướng về phía trước và phần sau của phần che phương tiện phía trước 30 là phần của phần che phương tiện phía trước 30 có mặt hướng về phía sau.

Phần che sau 302 của phần che phương tiện phía trước 30 có phần che sau bên trên 302a và phần che sau bên dưới 302b. Phần che sau bên trên 302a kéo dài ra phía sau từ phía trước theo cách chéo lên phía trên và được bố trí để che từ phía sau của ống cổ 21. Phần che sau bên dưới 302b kéo dài ra phía sau từ mép dưới của phần che sau bên trên 302a theo cách chéo xuống phía dưới được nối với đầu trước của nơi để chân 33 và được bố trí để che phần khung trước 22 từ phía sau. Mặt khác, phần che sau bên trên 302a của phần che sau 302 gồm phần che lồi bên trên 302c lồi về phía sau của phương tiện. Bộ chuyển mạch chính 14 và phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí bên trong phần che sau 302, bộ chuyển mạch chính 14 được để lộ ra từ hốc 302O2 được bố trí ở phần che lồi bên trên 302c, và phần nạp nhiên liệu 50 được để lộ ra từ phần hốc 41 được bố trí ở phần che lồi bên trên 302c.

Phần che phía bên 301 của phần che phương tiện phía trước 30 gồm phần che bên trái 301L ở bên trái của ống cổ 21 và phần che bên phải 301R ở bên phải của ống cổ 21. Phần che bên trái 301L gồm phần che trên bên trái 301La và phần che dưới bên trái 301Lb tách biệt với phần che trên bên trái 301La. Phần che bên phải 301R gồm phần che trên bên phải 301Ra và phần che dưới bên phải 301Rb tách biệt với phần che trên bên phải 301Ra. Tuy nhiên, phần che dưới bên trái 301Lb và phần che dưới bên phải 301Rb cũng có thể không được bố trí riêng biệt. Phần che trên bên trái 301La và phần che trên bên phải 301Ra được làm cong lõm về phía trước của phương tiện và có hình dạng bumorang trên hình chiếu cạnh của phương tiện.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.4, phần che trước 303 của phần che phương

tiện phía trước 30 gồm phần che trước bên trên 303U được nằm bên trên cụm đèn trước HL và phần che trước bên dưới 303D được nằm phía dưới cụm đèn trước HL.

Như được thể hiện trên Fig.3, tại phần giữa theo hướng trái-phải của phần che sau 302 của phần che phương tiện phía trước 30, phần hốc 302O1 để lắp cơ cấu lái 3 được bố trí tại đầu trên của phần che sau bên trên 302a. Thấp hơn so với phần hốc 302O1, phần hốc 302O2 để làm lộ ra hốc gài chìa khoá của cụm chuyển mạch chính 14 được bố trí trên mặt trên của phần che lồi bên trên 302c.

Mặt khác, phần miệng nạp liệu 50a của phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí tại phần che sau 302 của phần che phương tiện phía trước 30. Phần miệng nạp liệu 50a của phần nạp nhiên liệu 50 được để lộ ra từ phần hốc 41 của phần che sau 302 của phần che phương tiện phía trước 30. Như được thể hiện trên Fig.3, phần hốc 41 được bố trí ở bên trái của đường tâm C của phần che sau 302 để làm lộ ra phần miệng nạp liệu 50a của phần nạp nhiên liệu 50. Được ưu tiên hơn nữa là, kích cỡ của miệng của phần hốc 41 lớn hơn so với kích cỡ của miệng của phần hốc 302O1.

Được ưu tiên hơn là, phần chứa 40 có thể chứa các loại chai và vật dụng tương tự có thể được bố trí liền khối với phần che sau 302 ở bên phải của đường tâm C của phần che sau 302. Tuy nhiên, cũng là khả thi nếu phần chứa 40 và phần che sau 302 không liền khối. Phần chứa 40 có phần hốc 40O hở lên phía trên và phần hốc 40O được nằm sang phải hơn so với phần hốc 302O2.

Như được thể hiện trên Fig.4, tại phần che phương tiện phía trước 30, thân tấm che có hình dạng chữ H gần như có hình dạng chữ H trên hình chiếu từ trước được tạo ra nhờ phần che dưới 303D của phần che trước 303, phần che trên bên trái 301La và phần che trên bên phải 301Ra. Theo phương án này, phần che dưới 303D được tạo ra liền khối với phần che trên bên trái 301La và phần che trên bên phải 301Ra theo cách nối phần che trên bên trái 301La và phần che trên bên phải 301Ra. Phần hốc được tạo ra liền khối ở phần trên của thân tấm che có hình dạng chữ H được dùng để tạo kết cấu các khoảng không của cụm đèn trước HL và phần che trên 303U. Hơn nữa, phần che dưới 303D được nằm phía dưới cụm đèn trước HL được ưu tiên là tiếp xúc với cụm đèn trước HL. Trong trường hợp này, cụm đèn trước HL có thể được đỡ từ phía dưới qua phần che dưới 303D. Ở trạng thái mà phần che trên 303U đã được gắn vào thân phương tiện, phần che trên 303U được bố trí với phần hốc 303a để lộ ra ngoài đèn vị trí HLP của cụm đèn trước HL.

Thân tấm che có hình dạng chữ H được cố định vào phía sau của ống cổ 21 và lắp

vào phần che sau 302 của khung phương tiện. Hơn nữa, thân tấm che có hình dạng chữ H được cố định vào lắp vào cụm đèn trước HL của khung phương tiện. Hơn nữa, phần che trên 303U được cố định vào phía sau của ống cổ 21 và được lắp vào phần che sau 302 của khung phương tiện.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.1, nơi để chân hoặc bản để chân 33 kéo dài ra phía sau gần như nằm ngang từ phần nối tại đầu dưới của phần che sau 302. Nơi để chân hoặc bản để chân 33 được nối với đầu dưới của phần che giữa 31C và có phần đặt chân 330 cho người điều khiển đặt chân. Theo cách này, trên hình chiếu cạnh của thân phương tiện, khoảng không để chân hở theo hướng trái-phải được tạo ra giữa phần che phương tiện phía trước 30 và phần che phương tiện phía sau 31 và bên trên, ví dụ ngay bên trên hoặc ở phía trên của phần đặt chân 330.

Ở các bên trái và phải của nơi để chân hoặc bản để chân 33, cặp phần che phía bên nơi để chân 34 được tạo ra theo cách treo xuống phía dưới từ các mép trái và phải của nơi để chân hoặc bản để chân 33 và phía dưới nơi để chân hoặc bản để chân 33, phần che dưới cùng 35 có mặt cắt theo hướng trái-phải của phương tiện có hình dạng chữ U được tạo ra giữa cặp phần che phía bên nơi để chân 34. Hơn nữa, phía dưới (ví dụ bên dưới hoặc ngay bên dưới) nơi để chân hoặc bản để chân 33, bình nhiên liệu 51 như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.5 được bố trí giữa các phần khung sau dưới bên trái và bên phải 231.

Phần che phương tiện phía trước 30, phần che phương tiện phía sau 31, nơi để chân 33 và các tấm che phương tiện khác được mô tả trên đây là các bộ phận bên ngoài và có thể được tạo ra riêng biệt bằng chất dẻo và các vật liệu thích hợp khác. Mặc dù mỗi bộ phận che là một sản phẩm liền khối được đúc áp lực, các bộ phận này cũng có thể được tạo ra bởi nhiều các bộ phận. Ví dụ, tại phần che phương tiện phía trước 30 theo phương án này, phần che phương tiện phía trước ở phía sau 302 làm cho phần che sau bên trên 302a liền khối với phần che sau bên dưới 302b và làm cho thân tấm che có hình dạng chữ H được tạo nên bởi phần che trên bên trái 301La, phần che trên bên phải 301Ra và phần che dưới trước U cũng có thể được bố trí tách biệt. Hơn nữa, chúng cũng có thể được tạo nên bởi nhiều các bộ phận. Hơn nữa, được ưu tiên là toàn bộ tấm che phương tiện được bố trí theo cách đối xứng hai bên khi xét về vẻ ngoài và việc sản xuất.

Cụm đèn trước HL

Như được thể hiện trên Fig.1, cụm đèn trước HL nằm tại phần trước của phần che phương tiện phía trước 30, lên phía trên hơn so với, ví dụ bên trên hoặc ngay bên trên,

bánh trước và thấp hơn so với tay lái 7. Cụm đèn trước HL được bố trí ở phần trước của phần che phương tiện phía trước 30. Cụm đèn trước HL được để lộ ra từ phần hốc ở phần trên của thân tấm che có hình dạng chữ H ở phần trước của phần che phương tiện phía trước 30. Cụm đèn trước HL được đỡ bởi khung phương tiện. Cụm đèn trước HL cũng có thể được đỡ bởi khung phương tiện qua tấm che phương tiện.

Cụm đèn trước HL được mô tả chi tiết có dựa vào các hình vẽ Fig.4, Fig.6 và Fig.7.

Như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, cụm đèn trước HL gồm thân đèn trước HLA và chụp đèn trước HLB.

Như được thể hiện trên Fig.6, thân đèn trước HLA gồm đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được sắp xếp bên trái và bên phải, đèn vị trí HLP được bố trí ở vị trí cao hơn ở giữa và bộ phận đỡ HLS và đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr có thể được phát sáng theo cách được chọn. Ánh sáng được phát ra bởi đèn trước kiểu phản xạ HLRF được dùng làm ánh sáng chiếu xa và ánh sáng được phát ra bởi đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được dùng làm ánh sáng chiếu gần.

Như được thể hiện trên Fig.7, cụm đèn trước HL gồm đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr.

Như được thể hiện trên Fig.5, cụm đèn trước HL còn gồm đèn vị trí HLP.

Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu cạnh, cụm đèn trước HL được bố trí về phía trước hơn so với ống cổ 21. Trên hình chiếu cạnh, độ dài theo hướng trước-sau của đèn trước kiểu phản xạ HLRF ngắn hơn so với độ dài theo hướng trước-sau của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr. Trên hình chiếu cạnh, đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí sao cho một phần của nó gối chồng đèn trước kiểu phản xạ HLRF.

Như được thể hiện trên Fig.7, đèn trước kiểu phản xạ HLRF có nguồn sáng S1 được nằm ở đầu sau của nó và được bố trí ở bên trái hơn so với ống cổ 21. Mặt phản xạ Rf1 phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng S1. Đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr có nguồn sáng S2 tại đầu sau của nó và được bố trí ở bên phải hơn so với ống cổ 21, mặt phản xạ Rf2 phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng S2 và thấu kính thủy tinh HLPrL được bố trí ở phía trước nguồn sáng S2 và có hình dạng lõm về phía trước của phương tiện. Đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr còn có hốc xuyên có hình dạng lưới liềm làm bộ phận chắn sáng Sh của tấm chắn sáng.

Đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr có thấu kính thủy tinh HLPrL có hình dạng lõm về

phía trước của phương tiện. Do đó, trọng lượng của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr lớn hơn so với trọng lượng của đèn trước kiểu phản xạ HLRF.

Nguồn sáng S1 và nguồn sáng S2, ví dụ, là các đèn halogen. Thấu kính HLPrL được nằm ở đầu trước của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr, mặt trước là mặt cong bán cầu theo hình dạng lồi hướng về phía trước và mặt sau là mặt phẳng mở rộng theo hướng lên-xuống và theo hướng trái-phải.

Tại đèn trước kiểu phản xạ HLRF, mặt phản xạ Rf1 có phần lõm Rf1a hở về phía trước và nguồn sáng S1 được bố trí ở phần lõm Rf1a. Theo cách này, ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng S1 được phản xạ bởi mặt phản xạ Rf1 về phía trước của thân phương tiện.

Tại đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr, mặt phản xạ Rf2 có phần lõm Rf2a hở về phía trước và nguồn sáng S2 được bố trí ở phần lõm Rf2a. Theo cách này, ánh sáng được phát ra bởi nguồn sáng S2 được phản xạ bởi mặt phản xạ Rf2 về phía trước của thân phương tiện và đi qua thấu kính HLPrL. Hơn nữa, để tránh ánh sáng được phản xạ về phía trên của thân phương tiện làm ảnh hưởng đến tầm nhìn thẳng, trên hình chiếu từ trước của bộ phận chắn sáng Sh, mặt cong của hốc xuyên có hình dạng lưới liềm được bố trí hướng lên phía trên và được bố trí giữa mặt phản xạ Rf2 và thấu kính HLPrL trên hình chiếu từ trên. Theo cách này, tại đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr, ánh sáng được phản xạ đi lên phía trên từ phía dưới của thân phương tiện có thể được chắn bởi bộ phận chắn sáng Sh.

Bộ phận đỡ HLS đỡ đèn trước kiểu phản xạ HLRF, đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr và đèn vị trí HLP. Đèn trước kiểu phản xạ HLRF cố định nguồn sáng S1 sang phần trái của bộ phận đỡ HLS và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr cố định nguồn sáng S2 sang phần phải của bộ phận đỡ HLS.

Như được thể hiện trên Fig.6, chụp đèn trước HLB gồm thấu kính trái trong suốt HLB1, thấu kính phải HLB2 và thấu kính giữa HLB3. Trên hình chiếu từ trước, ở chụp đèn trước HLB, thấu kính trái HLB1, thấu kính phải HLB2 và thấu kính giữa HLB3 lần lượt gài khớp với bộ phận đỡ HLS theo cách tương ứng với các vị trí về kết cấu của đèn trước kiểu phản xạ HLRF, đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr và đèn vị trí HLP.

Như được thể hiện trên Fig.6, bộ phận đỡ HLS gồm phần cố định HLSa, phần cố định HLSb, phần cố định HLSc, phần cố định HLSe, phần cố định HLSd và phần cố định HLSf. Tại phần trên của bộ phận đỡ HLS, phần cố định HLSa và phần cố định HLSb được bố trí ở các bên trái và phải của đèn vị trí HLP. Hơn nữa, phần cố định HLSc, phần

cố định HLSe, phần cố định HLSd và phần cố định HLSf lần lượt được bố trí ở các bên trái và phải của bộ phận đỡ HLS. Cụm đèn trước HL được cố định vào giá (không được thể hiện trên hình vẽ) được nối với ống cổ 21 qua phần cố định HLSa và phần cố định HLSb. Mặt khác, cụm đèn trước HL được cố định vào phần che trên bên trái 301La và phần che trên bên phải 301Ra qua phần cố định HLSc, phần cố định HLSe, phần cố định HLSd và phần cố định HLSf.

Như được thể hiện trên Fig.4, tại phần che phương tiện phía trước 30, đèn trước kiểu phản xạ HLRf và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr lần lượt được bố trí ở các bên trái và phải của ống cổ 21 và do vậy phần trước phương tiện gồm phần che phương tiện phía trước 30 có thể được ngăn chặn việc có kích cỡ lớn theo hướng lên-xuống so với các cách bố trí mà theo đó đèn trước kiểu phản xạ HLRf và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được sắp xếp theo hướng lên-xuống.

Hơn nữa, so với các cách sắp xếp mà theo đó đèn trước kiểu phản xạ HLRf và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được sắp xếp theo hướng lên-xuống và gối chồng với ống cổ 21 trên hình chiếu từ trước, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo sáng chế, đèn trước kiểu phản xạ HLRf và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí bằng cách sử dụng hiệu quả các khoảng không ở bên trái và bên phải hơn so với ống cổ 21. Do đó, mức tự do khi tạo kết cấu đèn trước kiểu phản xạ HLRf và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr theo hướng trước-sau của phương tiện có thể được tăng cường mà không gây cản trở với ống cổ 21. Vì thế, phần trước phương tiện gồm phần che phương tiện phía trước 30 có thể được ngăn chặn việc có kích cỡ lớn theo hướng trước-sau của phương tiện.

Mặt khác, như được thể hiện trên Fig.7, trên hình chiếu từ trên, đầu sau của đèn trước kiểu phản xạ HLRf được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr. Theo cách này, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo sáng chế, đèn trước kiểu phản xạ HLRf mà độ dài của nó theo hướng trước-sau ngắn hơn so với độ dài của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí theo cách mà đầu sau của nó được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr và do vậy phần nạp nhiên liệu 50 có thể được bố trí một cách hiệu quả bằng cách thực hiện việc sử dụng linh hoạt khoảng không nằm ra phía sau của, ví dụ phía sau hoặc ngay phía sau, đèn trước kiểu phản xạ HLRf.

Được ưu tiên hơn là, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu từ trước, đèn trước kiểu phản xạ HLRf được bố trí sao cho ít nhất một phần của mặt phản xạ Rf1 gối chồng với đường tâm 21C của ống cổ 21 và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí

sao cho ít nhất một phần của mặt phản xạ Rf2 gó chồng với mặt phản xạ Rf1 của đèn trước kiểu phản xạ HLRf. Theo cách này, đèn trước kiểu phản xạ HLRf và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr có thể được bố trí gần với nhau theo hướng trái-phải của phương tiện và do vậy, cho dù đèn trước kiểu phản xạ HLRf và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí bên trái và bên phải, cụm đèn trước HL có thể được ngăn chặn khỏi việc có kích cỡ lớn theo hướng trái-phải của phương tiện. Do đó, phần trước phương tiện có thể được ngăn chặn khỏi việc có kích cỡ lớn.

Phản nạp nhiên liệu

Như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, phần nạp nhiên liệu 50 gồm phần miệng nạp liệu 50a và đường dẫn nạp nhiên liệu 50b. Phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí tại phần sau của phần che phương tiện phía trước 30. Phần miệng nạp liệu 50a và đường dẫn nạp nhiên liệu 50b được bố trí ở bên trái hơn so với ống cổ 21 bên trong phần che phương tiện phía trước 30.

Như được thể hiện trên Fig.7, trên hình chiếu từ trên, đường dẫn nạp nhiên liệu 50b được bố trí ra phía sau của, ví dụ, ngay phía sau đèn trước kiểu phản xạ HLRf và ở bên trái của ống cổ 21. Như được thể hiện trên Fig.5, đầu trên hoặc ở phía trên nhất của đường dẫn nạp nhiên liệu 50b được nối với phần miệng nạp liệu 50a và đầu dưới hoặc ở dưới nhất được nối với bình nhiên liệu 51 để cho nối phần miệng nạp liệu 50a với bình nhiên liệu 51. Mặt khác, phần nạp nhiên liệu 50 cấp nhiên liệu từ phần miệng nạp liệu 50a được bố trí tại phần hốc 41 như được thể hiện trên Fig.3 và lưu trữ nhiên liệu vào trong bình nhiên liệu 51 qua đường dẫn nạp nhiên liệu 50b.

Ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo sáng chế, đèn trước kiểu phản xạ HLRf nhẹ hơn ở cụm đèn trước HL và phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí ở bên trái của ống cổ 21 và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr nặng hơn ở cụm đèn trước HL được bố trí ở bên phải của ống cổ 21. Vì thế, sự không đều của việc cân bằng trọng lượng ở cụm đèn trước HL đơn lẻ được khắc phục bằng cách dùng phần nạp nhiên liệu 50, điều này do vậy có thể làm giảm các tác động của kết cấu của cụm đèn trước HL lên tính không đều gây ra bởi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện, để cho đảm bảo việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện.

Mặt khác, như được đề cập trên đây, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo sáng chế, đèn trước kiểu phản xạ HLRf mà độ dài của nó theo hướng trước-sau ngắn hơn

so với độ dài của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí sao cho đầu sau của nó được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr và do vậy phần nạp nhiên liệu 50 có thể được bố trí một cách hiệu quả bằng cách thực hiện việc sử dụng linh hoạt khoảng không ở phía sau của đèn trước kiểu phản xạ HLRF. Vì thế, mức tự do khi tạo kết cấu phần nạp nhiên liệu 50 theo hướng trước-sau của phương tiện có thể được tăng cường. Do đó, ở trạng thái mà đèn trước kiểu phản xạ HLRF và phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí trước và sau ở bên trái của ống cổ 21, phần nạp nhiên liệu 50 có thể được bố trí mà không gây cản trở với đèn trước kiểu phản xạ HLRF cho dù phần trước phương tiện không có kích cỡ lớn theo hướng trước-sau của phương tiện. Vì vậy, việc phần trước phương tiện lớn về kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện bị gây ra bởi kết cấu của phần nạp nhiên liệu 50 có thể được ngăn chặn trong khi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải được đảm bảo. Hơn nữa, cho dù phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí tại phần sau của phần che phương tiện phía trước 30, phần che phương tiện phía trước 30 có thể được ngăn chặn khỏi việc có kích cỡ lớn theo hướng trước-sau của phương tiện và do vậy khoảng không bên trên nơi để chân hoặc bản để chân 33 có thể được ngăn chặn khỏi việc trở nên nhỏ hơn theo hướng trước-sau. Vì thế, có thể ngăn chặn được việc bị giảm sự thoải mái khi người điều khiển đặt chân trên nơi để chân hoặc bản để chân 33.

Mặt khác, như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu từ trước của phần miệng nạp liệu 50a, ít nhất một phần của nó gối chồng với đèn trước kiểu phản xạ HLRF theo hướng trái-phải. Như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu cạnh, phần miệng nạp liệu 50a được nằm ở gần như cùng độ cao như phần đầu trên của đèn trước kiểu phản xạ HLRF và theo hướng trước-sau của phương tiện, ít nhất một phần của nó gối chồng với ống cổ 21. Phần miệng nạp liệu 50a gồm nắp miệng nạp nhiên liệu 50a1 và miệng của phần miệng nạp liệu 50a được mở ra hoặc đóng kín nhờ nắp miệng nạp nhiên liệu 50a1. Hơn nữa, phần miệng nạp liệu 50a có thể có thân nắp chụp che phía trên của nắp miệng nạp nhiên liệu 50a1.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, được ưu tiên là, trên hình chiếu cạnh của đường dẫn nạp nhiên liệu 50b, ít nhất một phần của nó gối chồng với ống cổ 21 theo hướng trước-sau của phương tiện, và theo hướng lên-xuống của phương tiện được nằm giữa đường nằm ngang đi qua đầu trên của cụm đèn trước HL và đường nằm ngang đi qua đầu dưới của cụm đèn trước HL.

Theo cách này, ở đường dẫn nạp nhiên liệu 50b, phần nạp nhiên liệu 50 có thể

được bố trí một cách hiệu quả bằng cách thực hiện việc sử dụng linh hoạt khoảng không nằm ra phía sau của, ví dụ, ngay phía sau đèn trước kiểu phản xạ HLRF theo tiền đề là phần giữa đường nằm ngang đi qua đầu trên của cụm đèn trước HL và đường nằm ngang đi qua đầu dưới của cụm đèn trước HL không gây cản trở với đèn trước kiểu phản xạ HLRF. Do đó, việc phản trước phương tiện lớn về kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện bị gây ra bởi kết cấu của phần nạp nhiên liệu 50 có thể được ngăn chặn hơn nữa trong khi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải được đảm bảo.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, đường dẫn nạp nhiên liệu 50b còn gồm bình phụ 50c để điều chỉnh tốc độ nạp hoặc tốc độ dẫn nhiên liệu và ống dẫn nạp liệu 50d.

Như được thể hiện trên Fig.4, trên hình chiếu từ trước của bình phụ 50c, ít nhất một phần của nó gối chồng với đèn trước kiểu phản xạ HLRF theo hướng trái-phải. Như được thể hiện trên Fig.7, trên hình chiếu từ trên, bình phụ 50c được bố trí ở phía sau của đèn trước kiểu phản xạ HLRF và ở bên trái của ống cổ 21 và như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu cạnh, ít nhất một phần của nó gối chồng với ống cổ 21 theo hướng trước-sau của thân phương tiện. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, trên hình chiếu cạnh, bình phụ 50c được bố trí phía dưới phần miệng nạp liệu 50a và được nằm ở gần như cùng độ cao như cụm đèn trước HL (đèn trước kiểu phản xạ HLRF). Nói cách khác, trên hình chiếu cạnh của bình phụ 50c, ít nhất một phần của nó được nằm giữa đường nằm ngang đi qua đầu trên của cụm đèn trước HL và đường nằm ngang đi qua đầu dưới của cụm đèn trước HL. Được ưu tiên hơn nữa là, trên hình chiếu cạnh của bình phụ 50c, ít nhất một phần của nó được bố trí để gối chồng với đèn trước kiểu phản xạ HLRF của cụm đèn trước HL theo hướng trước-sau của phương tiện.

Ống dẫn nạp liệu 50d được lắp vào trong bình phụ 50c, đầu trên của nó được nối với phần miệng nạp liệu 50a và đầu dưới của nó được nối với bình nhiên liệu 51 để cho nối phần miệng nạp liệu 50a với bình nhiên liệu 51. Mặt khác, được ưu tiên hơn nữa là, tại ống dẫn nạp liệu 50d, ít nhất một phần của phần thấp hơn so với bình phụ 50c gối chồng với phần khung trước 22 theo hướng trước-sau của thân phương tiện.

Ở phương tiện giao thông kiểu scuter 1 theo sáng chế, bình phụ 50c được bố trí tại độ cao gần như giống với độ cao của cụm đèn trước HL và trên hình chiếu cạnh, ít nhất một phần của bình phụ 50c được bố trí để gối chồng với đèn trước kiểu phản xạ HLRF của cụm đèn trước HL theo hướng trước-sau của phương tiện, vì thế, phần trước phương tiện có thể được ngăn chặn khỏi việc có kích cỡ lớn theo hướng lên-xuống và theo hướng

trước-sau trong khi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện được ưu tiên được đảm bảo.

Hơn nữa, đường dẫn nạp nhiên liệu 50b không bị giới hạn ở gầm bình phụ 50c và cũng có thể không được bố trí với bình phụ 50c.

Phần trên đây mô tả các phương án của sáng chế, nhưng chuyên gia có trình độ trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này có thể thực hiện nhiều thay đổi thiết kế khác nhau dựa vào hướng dẫn của sáng chế mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế. Do đó, phạm vi của sáng chế không bị giới hạn ở các phương án trên đây mà còn gồm nhiều các thay đổi thiết kế khác nhau không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, phần đế chân 33 theo sáng chế không bị giới hạn ở nơi đế chân hoặc bản đế chân theo phương án này miễn là chân có thể ít nhất là được đặt tại phần đế chân 33 được bố trí về phía trước hơn so với và phía dưới phần yên 9 để điều khiển. Tức là, phần đế chân 33 có thể phẳng toàn bộ hoặc nhô lên phía trên ở phần giữa hoặc là lõm và lồi trên một phần của phần giữa.

Hơn nữa, kết cấu tấm che phương tiện không bị giới hạn ở phương án này miễn là nó gồm phần đế chân 33, phần che phương tiện phía trước 30 và phần che phương tiện phía sau 31, tấm che phương tiện cũng có thể gồm các phần che khác với các bộ phận này. Mặt khác, kết cấu của phần che phương tiện phía trước 30 không bị giới hạn ở phương án này, nó cũng có thể được tạo nên bởi nhiều các bộ phận che và các vị trí mà các bộ phận che này là độc lập không bị giới hạn ở phương án này.

Mặt khác, kết cấu của bộ chuyển mạch chính 14 không bị giới hạn ở phương án này, mà trên hình chiếu từ sau của phần che phương tiện phía trước 30, có thể được bố trí ở giữa hoặc được bố trí tại một phía mà phần nạp nhiên liệu 50 không được bố trí bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ 21.

Mặt khác, kết cấu của cụm đèn trước HL không bị giới hạn ở phương án này và các vị trí của ánh sáng chiếu xa và ánh sáng chiếu gần có thể là ngược lại. Là khả thi nếu cụm đèn trước HL ít nhất có đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr, cụm này cũng có thể không gồm đèn vị trí HLP. Hơn nữa, kiểu của nguồn sáng S1 và nguồn sáng S2 không bị giới hạn ở phương án này mà có thể là kiểu bất kỳ, các bóng đèn tròn hoặc diot phát quang. Sau đó, ở cụm đèn trước HL, đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr có thể được làm liền khối hoặc tách rời.

Tiếp đó, kết cấu của đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu

HLPr của cụm đèn trước HL, kết cấu của phần chứa 40 và kết cấu của phần nạp nhiên liệu 50 không bị giới hạn ở các phương án trên đây. Ví dụ, đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr cũng có thể lần lượt được bố trí ở bên phải hơn và bên trái hơn so với ống cổ 21. Trong trường hợp này, phần chứa 40 và phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí kết hợp với các vị trí của đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr theo hướng trái-phải của phương tiện. Chi tiết hơn là, ở tình trạng mà đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr lần lượt được bố trí ở sang phải hơn và sang trái hơn so với ống cổ 21, phần chứa 40 được bố trí ở bên trái của đường tâm C của phần che sau 302, phần hốc 41 được dùng để lộ ra phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí ở bên phải của đường tâm C của phần che sau 302. Phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí ở sang phải hơn so với ống cổ 21.

Mặt khác, ngoài các phương tiện giao thông kiểu scutơ, sáng chế cũng có thể áp dụng được cho các phương tiện giao thông kiểu scutơ khác như các phương tiện giao thông có động cơ, các phương tiện giao thông kiểu thể thao, các phương tiện giao thông chiếu sáng, các phương tiện giao thông chạy mọi địa hình và các phương tiện giao thông bốn bánh khác.

Các hiệu quả theo các phương án

Như được đề cập trên đây, phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo phương án này gồm: khung phương tiện 2 gồm ống cổ 21; bánh trước 8 được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ 21; phần yên 9 được nằm ra phía sau hơn so với ống cổ 21; cụm công suất 10 được đỡ bởi khung phương tiện 2 và được nằm phía dưới phần yên 9 trên hình chiếu cạnh của phương tiện; tấm che phương tiện gồm phần đế chân 33 được bố trí về phía trước hơn và thấp hơn so với phần yên 9, phần che phương tiện phía trước 30 kéo dài lên phía trên từ đầu trước của phần đế chân 33 và che ống cổ 21 và phần che phương tiện phía sau 31 kéo dài xuống phía dưới từ đầu sau của phần đế chân 33 và che khoảng không phía dưới, ví dụ ngay bên dưới phần yên 9; cụm đèn trước HL được bố trí tại phần trước của phần che phương tiện phía trước 30; bình nhiên liệu 51 được bố trí phía dưới, ví dụ ngay bên dưới phần đế chân 33; và phần nạp nhiên liệu 50 nạp nhiên liệu cho bình nhiên liệu 51. Cụm đèn trước HL gồm: đèn trước kiểu phản xạ HLRF gồm nguồn sáng thứ nhất S1 được bố trí tại một phía sang bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ 21 và bộ phản xạ thứ nhất Rf1 phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng thứ nhất S1; và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr, gồm nguồn sáng thứ hai S2 được bố trí tại phía bên kia sang bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ 21, bộ phản xạ thứ hai Rf2 phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng thứ hai S2 và thấu kính

HLPrL được bố trí ở phía trước nguồn sáng thứ hai S2 và theo hình dạng lõi về phía trước của phương tiện, và trên hình chiếu cạnh, đèn trước kiểu đèn chiếu được bố trí theo cách mà một phần của nó gói chõng đèn trước kiểu phản xạ HLRF; và trên hình chiếu từ trên, đầu sau của đèn trước kiểu phản xạ HLRF được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr. Phần nạp nhiên liệu 50 gồm: phần miệng nạp liệu 50a được bố trí tại phần sau của phần che phương tiện phía trước 30 và được bố trí tại một phía hơn sang bên phải hoặc bên trái của ống cổ 21; và đường dẫn nạp nhiên liệu 50b được bố trí tại một phía bên trong của phần che phương tiện phía trước 30 và nối phần miệng nạp liệu 50a với bình nhiên liệu 51.

Theo phương án này, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1, đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr lần lượt được sắp xếp bên trái và bên phải bằng cách lấy ống cổ 21 làm tâm, do vậy cách này có thể ngăn chặn việc phản trước phương tiện gồm phần che phương tiện phía trước 30 có kích cỡ lớn theo hướng lên-xuống so với phương án mà theo đó đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được sắp xếp theo hướng lên-xuống.

Mặt khác, so với phương án mà theo đó đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí ở phía trước ống cổ 21, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo phương án này, do đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr được bố trí bằng cách thực hiện hiệu quả việc sử dụng khoảng không ở bên trái và bên phải hơn ống cổ 21, mức tự do khi tạo kết cấu đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr theo hướng trước-sau của phương tiện có thể được tăng cường mà không gây cản trở với ống cổ 21. Do đó, phần trước phương tiện gồm phần che phương tiện phía trước 30 có thể được ngăn chặn khỏi việc có kích cỡ lớn theo hướng trước-sau của phương tiện.

Tuy nhiên, là khó khăn để đảm bảo việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện khi đèn trước kiểu phản xạ HLRF và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr với trọng lượng khác nhau lần lượt được bố trí sang phải hơn và sang trái hơn so với ống cổ 21. Mặt khác, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo phương án này, để tăng cường tính thuận tiện của thao tác nạp nhiên liệu, tiêu điểm là trên phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí tại phần sau của phần che phương tiện phía trước 30 bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ 21. Do đó, ở phương tiện giao thông kiểu scutơ 1 theo phương án này, đèn trước kiểu phản xạ HLRF nhẹ hơn và phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí tại một phía bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ 21 và đèn trước kiểu đèn chiếu HLPr nặng hơn được bố trí tại phía

bên kia bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ 21. Vì thế, sự không đều về việc cân bằng trọng lượng ở cụm đèn trước HL đơn này được khắc phục bằng cách sử dụng phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí tại một phía theo hướng trái-phải của phương tiện nhờ đó có thể làm giảm các tác động của kết cấu của cụm đèn trước HL lên tính không đều bị gây ra bởi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện để cho đảm bảo việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải của phương tiện.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu scutor 1 theo phương án này, đèn trước kiểu phản xạ HLRF mà độ dài của nó theo hướng trước-sau ngắn hơn so với độ dài của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPPr được bố trí theo cách mà đầu sau của nó được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu HLPPr, vì thế việc sử dụng linh hoạt khoảng không nằm ra phía sau của đèn trước kiểu phản xạ HLRF có thể được thực hiện một cách hiệu quả, nhờ đó tăng cường mức tự do khi tạo kết cấu phần nạp nhiên liệu 50 theo hướng trước-sau của phương tiện. Do đó, ở trạng thái mà đèn trước kiểu phản xạ HLRF và phần nạp nhiên liệu 50 được bố trí trước-sau theo hướng trái hoặc phải của phương tiện, cho dù phần trước phương tiện không có kích cỡ lớn theo hướng trước-sau của phương tiện, phần nạp nhiên liệu 50 cũng có thể được bố trí theo cách không gây cản trở với đèn trước kiểu phản xạ HLRF. Vì thế, việc phần trước phương tiện lớn về kích cỡ theo hướng trước-sau của phương tiện bị gây ra bởi kết cấu của phần nạp nhiên liệu 50 có thể được ngăn chặn trong khi việc cân bằng trọng lượng của phần trước phương tiện theo hướng trái-phải được đảm bảo.

Trên cơ sở trên đây, phương án này có thể tạo ra phương tiện giao thông kiểu scutor 1 với đèn trước kiểu đèn chiếu HLPPr có thể tăng cường sự thuận tiện của thao tác nạp nhiên liệu và có thể ngăn chặn việc phần trước phương tiện có kích cỡ lớn.

Yêu cầu bảo hộ

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

khung phương tiện (2) bao gồm ống cổ (21);

bánh trước (8) được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ (21);

phần yên (9) nằm ra phía sau hơn so với ống cổ (21);

cụm công suất (10) được đỡ bởi khung phương tiện (2) và được nằm phía dưới hoặc ngay bên dưới phần yên (9) trên hình chiếu cạnh của phương tiện (1);

tấm che phương tiện bao gồm phần đế chân (33) được bố trí về phía trước hơn và thấp hơn so với phần yên (9), phần che phương tiện phía trước (30) kéo dài lên phía trên từ đầu trước của phần đế chân (33) và che ống cổ (21) và phần che phương tiện phía sau (31) kéo dài về phía sau từ đầu sau của phần đế chân (33) và che khoảng không phía dưới hoặc ngay bên dưới phần yên (9);

cụm đèn trước (HL) được bố trí tại phần trước của phần che phương tiện phía trước (30);

binh nhiên liệu (51) được bố trí phía dưới phần đế chân (33); và

phần nạp nhiên liệu (50) để nạp nhiên liệu cho bình nhiên liệu (51);

cụm đèn trước (HL) bao gồm: đèn trước kiểu phản xạ (HLRf) bao gồm nguồn sáng thứ nhất (S1) được bố trí tại một phía bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ (21) và bộ phản xạ thứ nhất (Rf1) phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng thứ nhất; và đèn trước kiểu đèn chiếu (HLPr) bao gồm nguồn sáng thứ hai (S2) được bố trí tại phía còn lại bên phải hoặc bên trái hơn so với ống cổ (21), bộ phản xạ thứ hai (Rf2) phản xạ ánh sáng từ nguồn sáng thứ hai (S2) và thấu kính (HLPrL) được bố trí ở phía trước nguồn sáng thứ hai (S2) và thấu kính (HLPrL) được bố trí theo hình dạng lõm về phía trước của phương tiện (1) và trên hình chiếu cạnh, đèn trước kiểu đèn chiếu (HLPr) được bố trí sao cho một phần của nó gối chồng với đèn trước kiểu phản xạ (HLRf); và trên hình chiếu từ trên của cụm đèn trước (HL), đầu sau của đèn trước kiểu phản xạ (HLRf) được nằm về phía trước hơn so với đầu sau của đèn trước kiểu đèn chiếu (HLPr), và

phần nạp nhiên liệu (50) bao gồm: phần miệng nạp liệu (50a) được bố trí tại phần sau của phần che phương tiện phía trước (30) và được bố trí tại một phía bên phải hoặc

bên trái hơn so với ống cổ (21); và đường dẫn nạp nhiên liệu (50b) được bố trí tại phía này bên trong phần che phương tiện phía trước (30) và nối phần miệng nạp liệu (50a) với bình nhiên liệu (51), trong đó:

trên hình chiếu cạnh, phần nạp nhiên liệu (50) được bố trí sao cho ít nhất một phần của nó gối chồng với ống cổ (21) theo hướng trước-sau của phương tiện (1) và theo hướng lên-xuống của phương tiện (1), ít nhất một phần của phần nạp nhiên liệu (50) được nằm giữa đường nằm ngang đi qua đầu trên của cụm đèn trước (HL) và đường nằm ngang đi qua đầu dưới của cụm đèn trước (HL), và

trên hình chiếu từ trước, phần nạp nhiên liệu (50) được bố trí sao cho ít nhất một phần của nó gối chồng với đèn trước kiểu phản xạ (HLRf) theo hướng trái-phải.

2. Phương tiện theo điểm 1, trong đó đường dẫn nạp nhiên liệu (50b) bao gồm bình phụ (50c) và ống dẫn nạp liệu (50d), và ống dẫn nạp liệu (50d) được lắp vào trong bình phụ (50c) được bố trí phía dưới phần miệng nạp liệu (50a) và trên hình chiếu cạnh cụm đèn trước (HL) được bố trí để gối chồng với ít nhất một phần của bình phụ (50c) theo hướng lên-xuống của phương tiện và gối chồng với ít nhất một phần của bình phụ (50c) theo hướng trước-sau của phương tiện (1).

3. Phương tiện theo điểm 1 hoặc 2, trong đó, trên hình chiếu từ trước, ít nhất một phần của bộ phản xạ thứ nhất (Rf1) của đèn trước kiểu phản xạ (HLRf) gối chồng với đường tâm của ống cổ (21) và ít nhất một phần của bộ phản xạ thứ hai (Rf2) của đèn trước kiểu đèn chiếu (HLPr) gối chồng với bộ phản xạ thứ nhất (Rf1) của đèn trước kiểu phản xạ (HLRf).

4. Phương tiện theo điểm bất kỳ trong số các điểm trên đây, trong đó ít nhất một phần của phần nạp nhiên liệu (50) được bố trí vào phía sau của hoặc phía sau đèn trước kiểu phản xạ (HLRf).

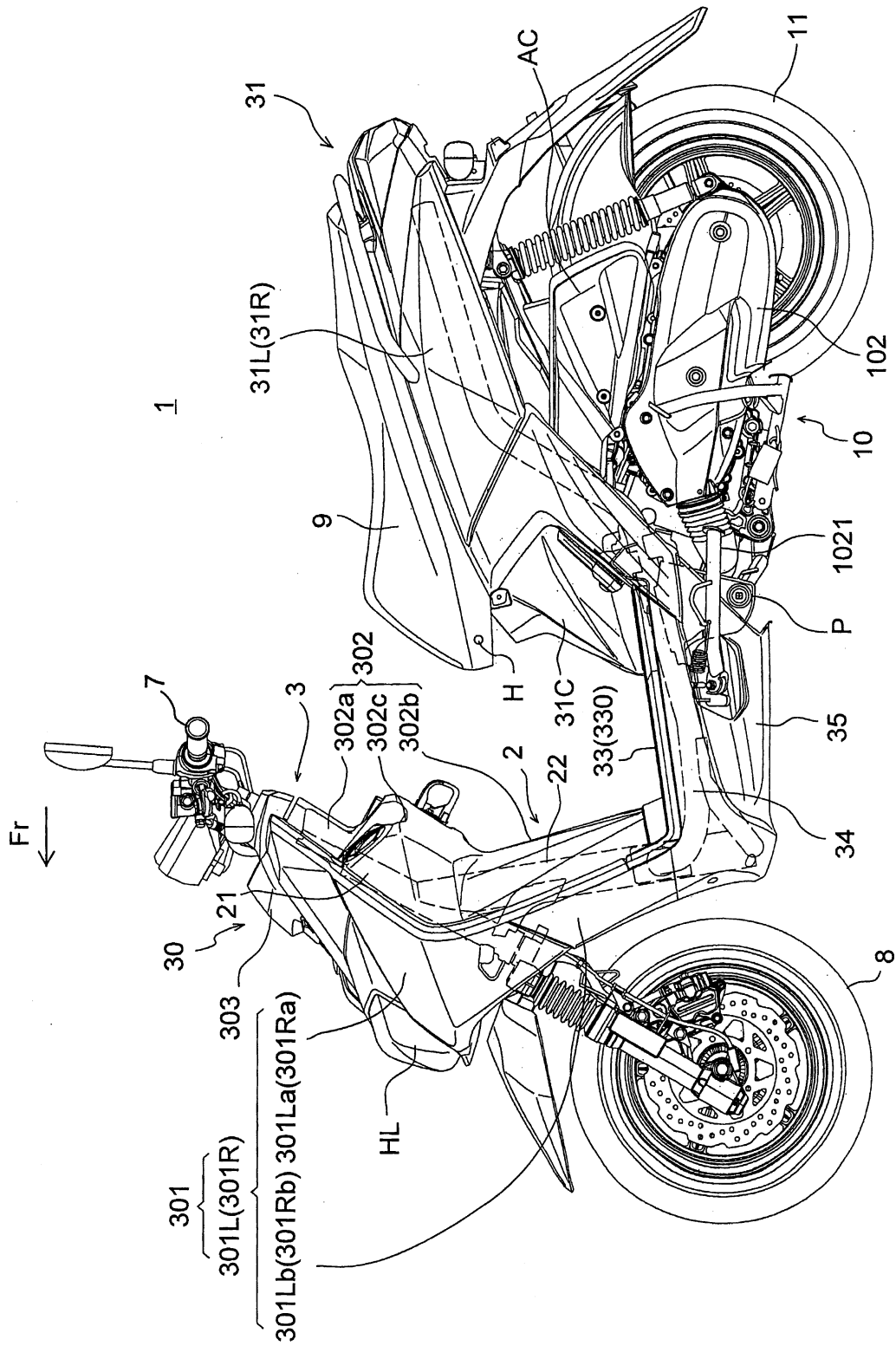


FIG. 1

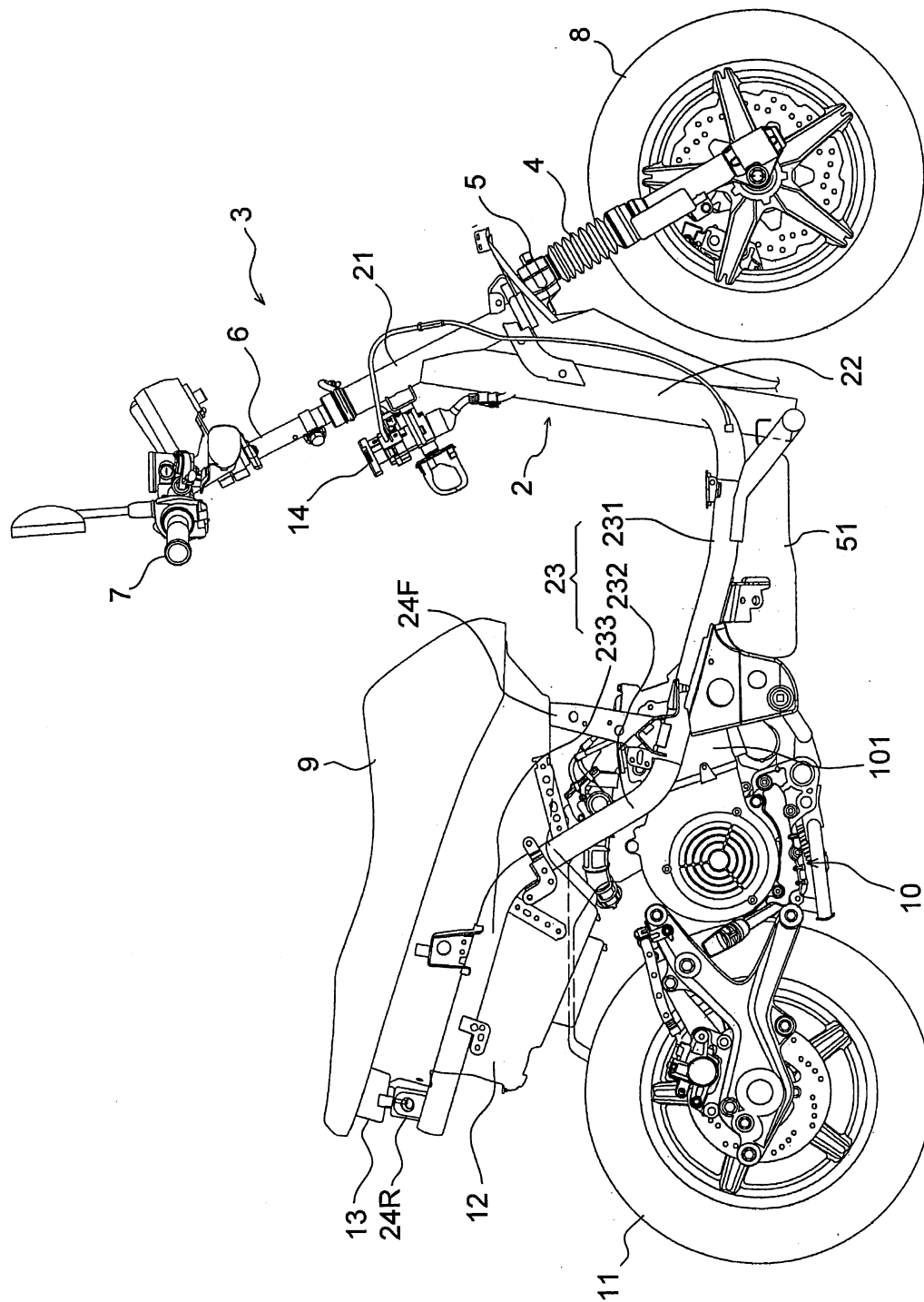


FIG. 2

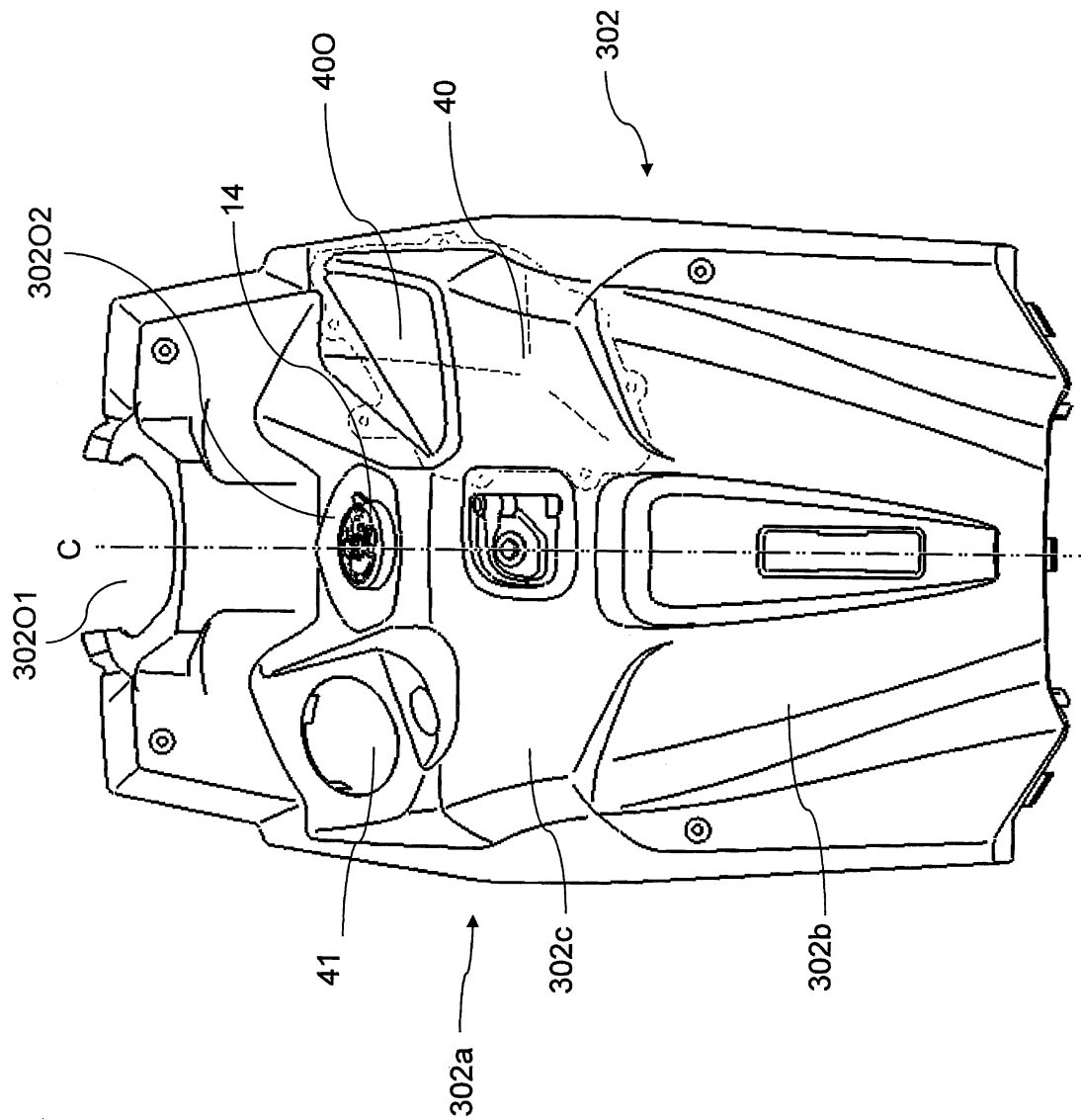


FIG. 3



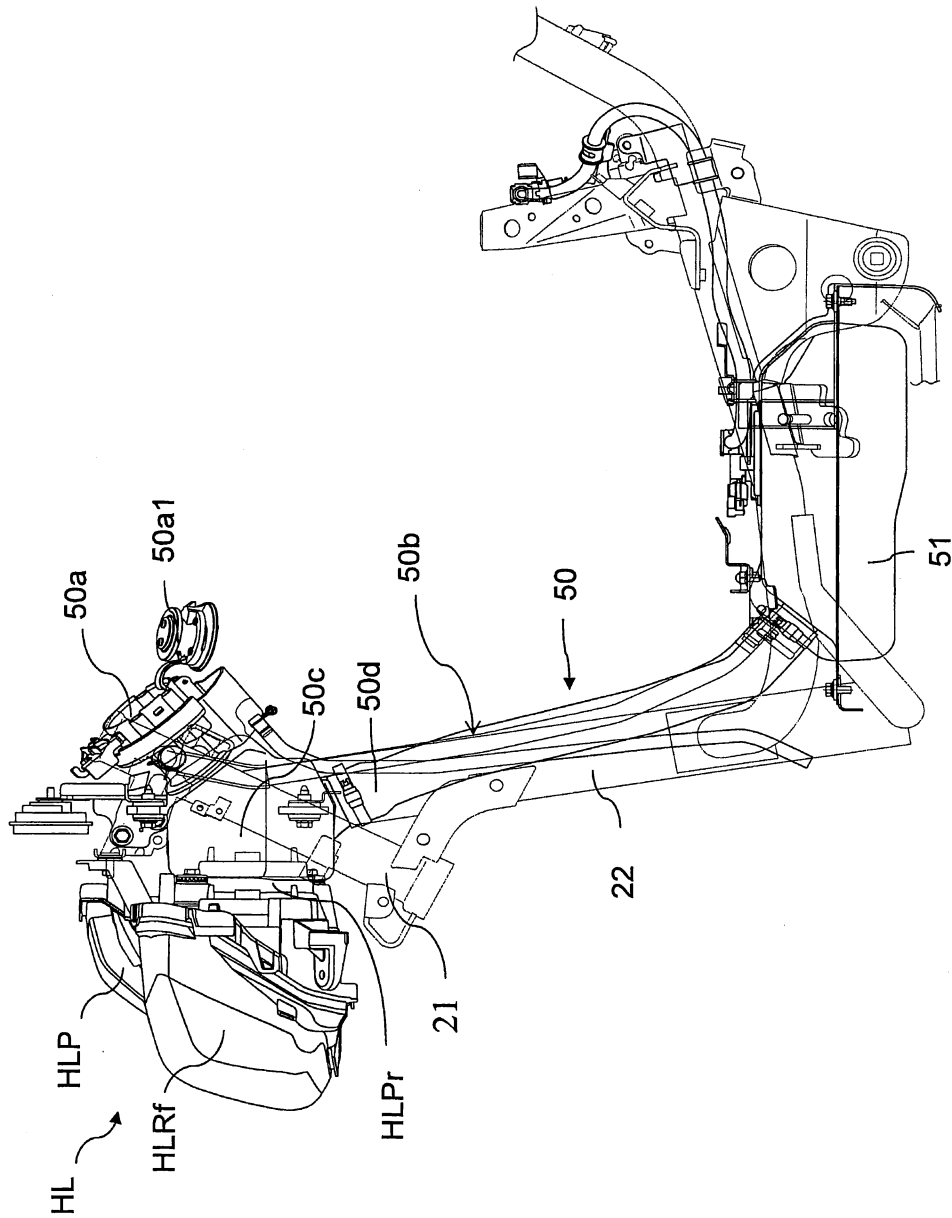
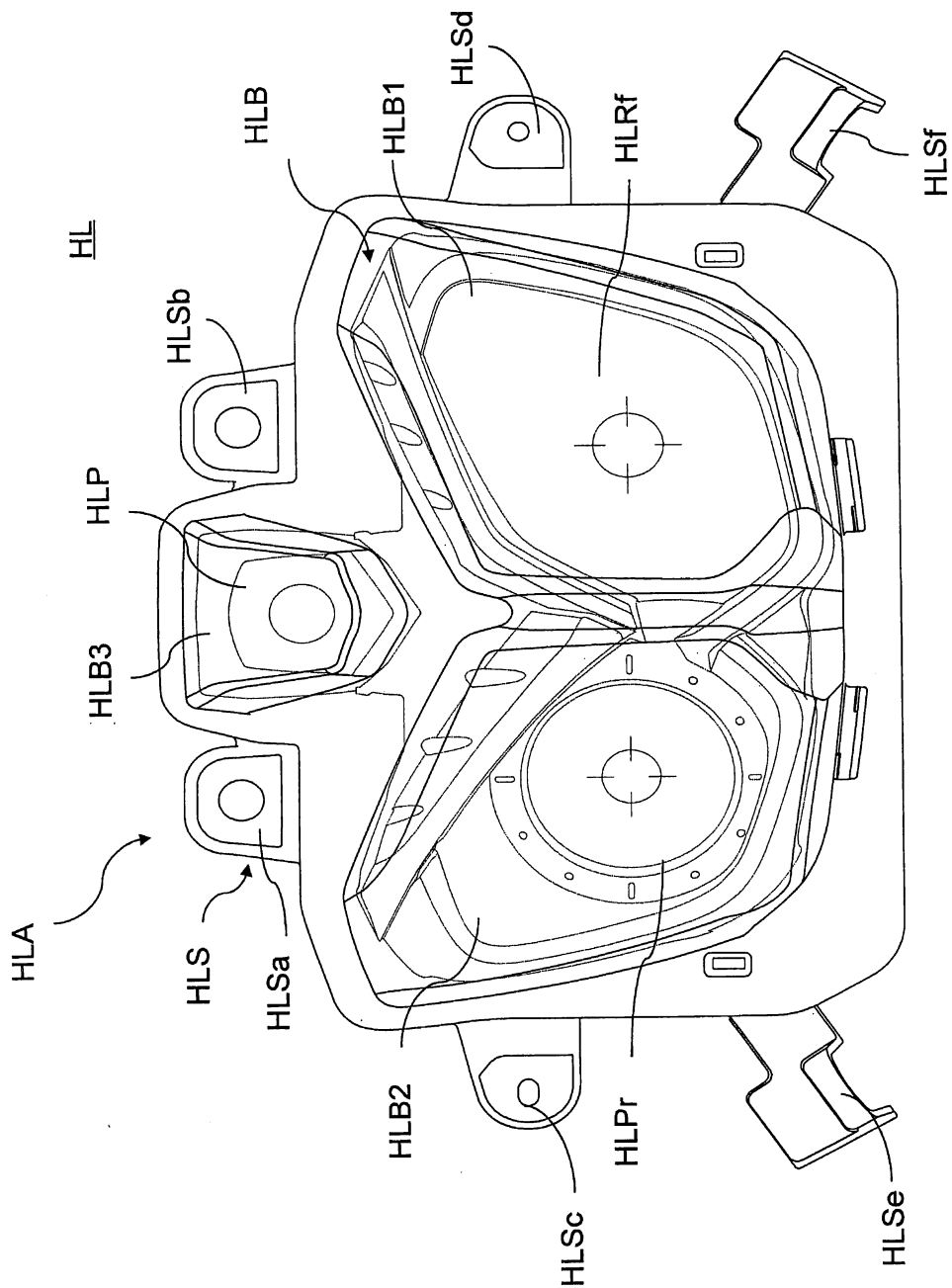


FIG. 5



E/G.6

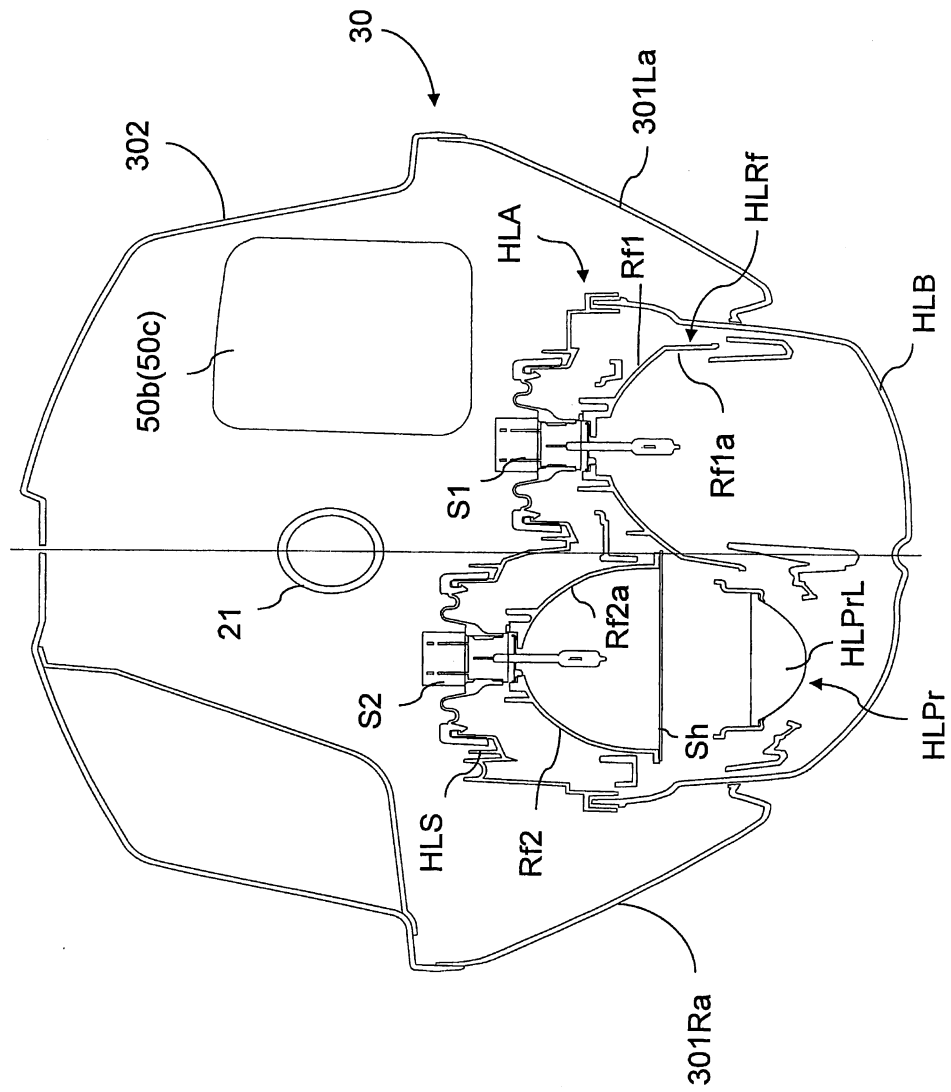


FIG. 7