



(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) 
1-0020834

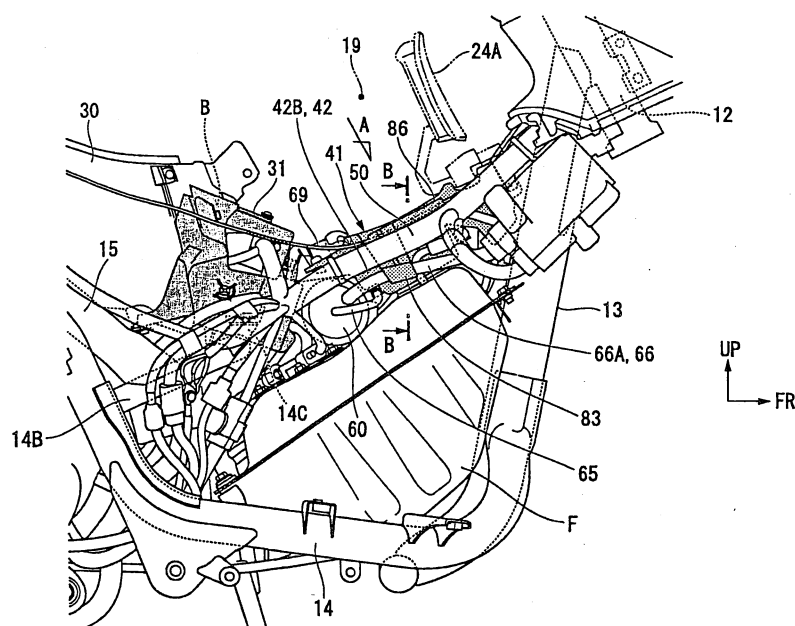
(51)⁷ B62J 37/00, 9/00, 35/00

(13) B

(21) 1-2015-04755 (22) 09.04.2014
(86) PCT/JP2014/060308 09.04.2014 (87) WO2014/208177A1 31.12.2014
(30) 2013-137285 28.06.2013 JP
(45) 27.05.2019 374 (43) 25.03.2016 336
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN
(72) Taiki SASAGE (JP), Kazunori YOSHIMURA (JP)
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) CƠ CẤU ĐI DÂY ĐIỆN DỪNG CHO XE KIỂU YÊN NGỰA

(57) Cơ cấu đi dây điện dừng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm phần ốp thân phía sau, tấm ốp giữa, bình nhiên liệu (F) có miệng nạp nhiên liệu trên mặt trên, và khay nạp lại nhiên liệu (41) được tạo kết cấu theo cách được đỡ bởi bình nhiên liệu (F), trong cơ cấu đi dây điện dừng cho xe kiểu yên ngựa dùng trong xe kiểu yên ngựa có khoảng không vồng theo hình yên ngựa (19) nằm ở phía trên tấm ốp giữa và mà người đi xe đưa chân của mình qua đó để ngồi lên xe xe, dây điện chính (50) kéo dài từ phía trước của khoảng không vồng theo hình yên ngựa (19) được đi bên dưới tấm ốp giữa, được đi qua phía bên của khay nạp lại nhiên liệu (41), và được đi giữa phần ốp thân phía sau và khay nạp lại nhiên liệu (41).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong xe máy có sàn để chân thấp (xe kiểu scuter) được bộc lộ trong công bố lần đầu đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2012-148659, nắp đầy bơm nhiên liệu được lắp trên mặt trên của bình nhiên liệu nằm bên dưới yên xe. Hơn nữa, một chi tiết kẹp có kết cấu để giữ cố định dây điện được lắp trên nắp đầy bơm nhiên liệu. Trong xe này, dây điện được lắp cố định vào chi tiết kẹp và được dẫn ra từ đó.

Ngoài ra, theo giải pháp kỹ thuật đã biết này, dây điện nêu trên thường được đi ở trạng thái mà dây điện này được đỡ dọc theo khung thân xe vốn có độ cứng vững cao.

Như được bộc lộ trong công bố lần đầu đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2012-148659, trong xe máy có sàn để chân thấp trong đó khoảng không vống theo hình yên ngựa mà người đi xe đưa chân của mình qua đó được tạo ra ở phía trước yên xe, nếu dây điện kéo dài theo chiều từ phía trước đến phía sau của xe được đi ở bên trong phần vống theo hình yên ngựa (phần đường hầm ở giữa) được tạo ra bởi phần tấm ốp thân xe, thì nói chung khung thân xe phải được tạo ra theo cách kéo dài dọc theo phần thành trong của phần tấm ốp thân xe vốn tạo ra phần vống theo hình yên ngựa nêu trên nằm bên dưới khoảng không vống theo hình yên ngựa, dây điện được đi dọc theo khung thân xe, và dây điện có thể được lắp với chiều dài ngắn.

Ở đây, nếu dây điện được đi theo cách này, kích thước của phần vống theo hình yên ngựa bị tăng bởi khung thân xe hoặc bởi dây điện. Vì lý do này, để khiến cho người đi xe dễ dàng ngồi lên xe, phần vống theo hình yên ngựa cần phải có kết cấu nhỏ gọn hơn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do có các vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa có khả năng đảm bảo cho người đi xe dễ dàng ngồi lên xe đồng thời cho phép giảm chiều cao của khoảng không vống theo hình yên ngựa trong xe kiểu yên ngựa mà khoảng không vống theo hình yên ngựa được tạo ra trên đó.

Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo sáng chế đề xuất các kết cấu sau để giải quyết các vấn đề nêu trên.

(1) Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo một khía cạnh của sáng chế được sử dụng trong xe kiểu yên ngựa, cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm tay lái được đỡ bởi ống đầu; yên xe để người đi xe ngồi trên đó được bố trí ở phía sau của tay lái; phần sàn để chân được bố trí giữa tay lái và yên xe và được bố trí bên dưới tay lái và yên xe, và để người đi xe ngồi trên yên xe đặt chân của mình lên đó; phần ốp thân phía sau được tạo kết cấu để che mặt bên của thân xe; phần ốp giữa kéo dài từ phần ốp thân phía sau theo chiều rộng xe; bình nhiên liệu được bố trí trong khoảng không được bao quanh bởi phần ốp thân phía sau và phần ốp giữa, và có miệng nạp nhiên liệu trên mặt trên của nó; và khay nạp lại nhiên liệu được bố trí theo cách bao quanh vùng xung quanh của miệng nạp nhiên liệu, và được tạo kết cấu theo cách được đỡ bởi bình nhiên liệu, trong đó khoảng không vống theo hình yên ngựa mà người đi xe đưa chân của mình qua đó khi ngồi lên xe được tạo ra ở phía trên phần ốp giữa và giữa tay lái và yên xe, và dây điện kéo dài từ phía trước của khoảng không vống theo hình yên ngựa đến phía sau của khoảng không vống theo hình yên ngựa được đi bên dưới phần ốp giữa, được đi qua phía bên của khay nạp lại nhiên liệu, và được đi giữa phần ốp thân phía sau và khay nạp lại nhiên liệu.

(2) Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (1) nêu trên, dây điện có thể được đi theo cách gối chông lên khay nạp lại nhiên liệu khi nhìn từ trên xuống.

(3) Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (1) hoặc (2) nêu trên, hộp thu gom hơi nhiên liệu, được tạo kết cấu để thu gom khí mà được tạo ra trong bình nhiên liệu, có thể được bố trí trong khoảng trống theo chiều từ phía trên xuống phía dưới mà vốn được tạo ra giữa bình nhiên liệu và khay nạp lại nhiên liệu, và ống nạp, được tạo kết cấu để nối bình nhiên liệu và hộp thu gom hơi nhiên liệu, có thể được đi theo cách mà ống nạp này kéo dài từ mặt trên của bình nhiên liệu và kết thúc ở hộp thu gom hơi nhiên liệu đồng thời đi quanh miệng nạp nhiên liệu và vùng xung quanh của khay nạp lại nhiên

liệu nằm bao quanh miệng nạp nhiên liệu, và được đỡ bởi khay nạp lại nhiên liệu.

(4) Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (3) nêu trên, nắp che bình nhiên liệu, có kết cấu nhằm mở và đóng miệng nạp nhiên liệu, có thể được lắp trên phần ốp giữa, và cáp khóa nắp che bình nhiên liệu được tạo kết cấu để kích hoạt nhằm mở/đóng nắp che bình nhiên liệu có thể là cáp khóa nắp che bình nhiên liệu mà đi qua phía bên của khay nạp lại nhiên liệu là phía đối diện mà dây điện đi qua đó trong số hai phía bên của khay nạp lại nhiên liệu, và sao cho nắp che bình nhiên liệu có khả năng nằm gối chồng lên ống nạp khi nhìn từ trên xuống.

(5) Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (4) nêu trên, yên xe có thể được bố trí theo cách có khả năng mở và đóng khoảng không bên dưới của yên xe, và cáp khóa yên xe, được tạo kết cấu để kích hoạt nhằm mở/đóng yên xe, có thể được đi ở phía trên dây điện và được đỡ bởi khay nạp lại nhiên liệu.

(6) Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (5) nêu trên, hộp thu gom hơi nhiên liệu và hệ thống nạp của xe kiểu yên ngựa có thể được nối với nhau thông qua van điều khiển xả, ống xả thứ nhất và ống xả thứ hai, van điều khiển xả được đỡ bởi khung thân xe, ống xả thứ nhất nằm ở phía trước của van điều khiển xả, ống xả thứ hai nằm ở phía sau của van điều khiển xả, ống xả thứ nhất có thể được đi theo cách gối chồng lên dây điện và cáp khóa yên xe khi nhìn từ trên xuống, ống xả thứ hai có thể được đi theo cách gối chồng lên ống nạp và cáp khóa nắp che bình nhiên liệu khi nhìn từ trên xuống, và khay nạp lại nhiên liệu có thể đỡ ống xả thứ nhất và ống xả thứ hai.

(7) Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (6) nêu trên, hộp chứa vật dụng thứ nhất có thể nằm bên dưới yên xe, hộp chứa vật dụng thứ hai nhô về phía trước từ phần trước của hộp chứa vật dụng thứ nhất và được tạo kết cấu để chứa ắc quy có thể được lắp trên hộp chứa vật dụng thứ nhất, và khay nạp lại nhiên liệu và hộp chứa vật dụng thứ hai có thể được nối đồng thời tỳ vào nhau theo chiều từ phía trước đến phía sau của xe, và đỡ ống xả thứ hai trong vùng nối của chúng.

(8) Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (3) nêu trên, trên khay nạp lại nhiên liệu, phần hở được tạo kết cấu để làm cho ống nạp hướng về phía phần ốp giữa có thể được tạo ra, và phần thành được tạo kết cấu để bao quanh vùng xung quanh của phần hở có thể được tạo ra.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (1) nêu trên, do dây điện đi qua giữa phần ốp thân phía sau và khay nạp lại nhiên liệu, nên chiều cao của khoảng không vống theo hình yên ngựa có thể giảm. Do vậy, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (2) nêu trên, do dây điện nằm gối chồng lên khay nạp lại nhiên liệu khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra của dây điện theo chiều rộng xe có thể được hạn chế, và kích thước khoảng không vống theo hình yên ngựa theo chiều rộng xe có thể giảm. Do vậy, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo hơn nữa.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (3) nêu trên, do ống nạp đi qua vùng xung quanh của miệng nạp nhiên liệu và vùng của khay nạp lại nhiên liệu mà bao quanh miệng nạp nhiên liệu, nên phần ốp thân phía sau có thể được tạo ra theo cách mà mức nhô ra theo chiều rộng xe được giảm. Do vậy, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo hơn nữa.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (4) nêu trên, do nắp khóa nắp che bình nhiên liệu và ống nạp nằm gối chồng lên nhau khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra của nắp khóa nắp che bình nhiên liệu theo chiều rộng xe có thể được hạn chế, và kích thước khoảng không vống theo hình yên ngựa theo chiều rộng xe có thể giảm. Do vậy, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo hơn nữa.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (5) nêu trên, do nắp khóa yên xe và dây điện nằm gối chồng lên nhau khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra của nắp khóa yên xe theo chiều rộng xe có thể được hạn chế, và kích thước khoảng không vống theo hình yên ngựa theo chiều rộng xe có thể giảm. Do vậy, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo hơn nữa.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (6) nêu trên, do ống xả thứ nhất nằm gối chồng lên dây điện và nắp khóa yên xe khi nhìn từ trên xuống và ống xả thứ hai nằm gối chồng lên ống nạp và nắp khóa nắp che bình nhiên liệu khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra của ống xả thứ nhất và ống xả thứ hai theo chiều rộng xe có thể được hạn chế, và kích thước khoảng không vống theo hình yên ngựa theo chiều rộng xe có thể giảm. Do vậy, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo hơn nữa.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (7) nêu trên, do hộp chứa vật dụng thứ hai có độ cứng vững để có thể chứa ắc quy được nối với khay nạp lại nhiên liệu, nên độ cứng vững của khay nạp lại nhiên liệu có thể tăng.

Do vậy, đường ống dẫn hay các bộ phận tương tự được đỡ bởi khay nạp lại nhiên liệu có thể được đỡ theo cách chắc chắn.

Trong cơ cấu theo khía cạnh nêu trong mục (8) nêu trên, do ống nạp hướng về phía phần ổ giữa thông qua phần hở, nên khả năng lắp của ống nạp có thể được cải thiện. Do vậy, hiệu suất làm việc có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy mà kết cấu theo một phương án thực hiện của sáng chế được áp dụng.

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện các phần chính của xe máy.

Fig.3 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện các phần chính của xe máy.

Fig.4 là hình vẽ phóng to phần chính được thể hiện trên Fig.2.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện vùng xung quanh của khay nạp lại nhiên liệu lắp trên xe máy.

Fig.6 là hình vẽ nhìn theo chiều mũi tên A trên Fig.3.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường B-B trên Fig.3.

Fig.8 là hình chiếu bằng thể hiện vùng xung quanh của bình nhiên liệu lắp trên xe máy, ở trạng thái mà khay nạp lại nhiên liệu đã được tháo ra.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường C-C trên Fig.6.

Fig.10 là hình chiếu bằng của khay nạp lại nhiên liệu.

Fig.11 là hình chiếu cạnh từ bên trái của khay nạp lại nhiên liệu.

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

Kết cấu theo một phương án thực hiện của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Hơn nữa, trên các hình vẽ dùng trong phần mô tả dưới đây, mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, mũi tên UP biểu thị phía trên của xe, và mũi tên LH biểu thị phía bên trái của xe.

Fig.1 thể hiện xe máy kiểu scuter 1 có kết cấu theo một phương án thực hiện của

sáng chế được áp dụng. Xe máy 1 có cụm lắ 4 bao gồm động cơ 2 và cơ cấu truyền động lực 3 được liên kết với nhau theo cách liên khối. Ngoài ra, trong xe máy 1, bánh sau 5 được đỡ quay được trên phần sau của cụm lắ 4, và bánh trước 6 được bố trí ở phía trước của cụm lắ 4. Bánh trước 6 được đỡ quay được trên phần dưới của hai chạc trước bên trái và bên phải 7 và 7. Cầu nối 8 được lắp ngang qua các phần trên của các chạc trước bên trái và bên phải 7 và 7. Trục lái 9 để làm đường trục lái xe được tạo ra theo cách dựng đứng ở chính giữa cầu nối 8 theo chiều rộng xe.

Tay lái 10 được lắp vào phần trên của trục lái 9, và tay lái 10 được tạo ra bởi một chi tiết dạng ống kéo dài theo chiều rộng xe. Hệ thống lái của xe máy 1 chủ yếu được tạo ra bởi bánh trước 6, các chạc trước 7 và 7, trục lái 9, tay lái 10, và các chi tiết tương tự.

Trục lái 9 được đỡ quay được bởi ống đầu 12. Ống đầu 12 được lắp trên đầu trước của khung thân xe 11, mà được tạo ra bằng cách liên kết liên khối các bộ phận của khung xe bằng cách hàn hay các phương pháp gia công tương tự. Khung thân xe 11 của xe bao gồm ống đầu 12, khung chính 13 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 12, hai khung bên ở bên trái và bên phải 14 và 14, và hai khung yên xe bên trái và bên phải 15 và 15. Hai khung bên ở bên trái và bên phải 14 và 14 được nối theo cách tiếp xúc với mặt bên ở phía dưới của khung chính 13 theo cách kéo dài về phía sau, và sau đó kéo dài về phía sau và lên phía trên. Hai khung yên xe bên trái và bên phải 15 và 15 được nối với các đầu trên trên phần sau của các khung bên 14 và 14, và sau đó kéo dài về phía sau và lên phía trên. Hơn nữa, khung chính 13 được bố trí hơi nghiêng so với chiều thẳng đứng chuẩn, và kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 12.

Cụm lắ 4 được đỡ bởi phần dưới phía sau của các khung bên 14 và 14 thông qua chi tiết cong dạng vòng 14A, và có thể lắ được theo chiều lên trên và xuống dưới. Bộ lọc không khí 36 được lắp trên phần trên của cụm lắ 4. Bộ lọc không khí 36 được nối với động cơ 2 thông qua ống nối, thân van tiết lưu và ống nạp.

Yên xe 16 mà người đi xe ngồi trên đó được bố trí ở phía trên cụm lắ 4. Yên xe 16 kéo dài theo chiều từ phía trước đến phía sau, và yên xe chính 17 mà người lái xe ngồi trên đó và yên xe cho người ngồi sau 18 mà người cùng đi ngồi trên đó được tạo ra theo cách liên khối với nhau.

Xe máy 1 được che bởi tấm ốp thân xe CV bao gồm các tấm che ngoài làm bằng nhựa. Tấm ốp trước 21 được bố trí ở phía trên bánh trước 6 và phía trước ống đầu 12.

Ngoài ra, hai tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 22 và 22 được tạo ra có dạng hình chữ L và có các góc nằm ở phía trước khi nhìn từ phía bên nối tiếp với các phần mép sau của hai phần bên của tấm ốp trước 21. Các tấm ốp bên phía trước 22 và 22 được tạo ra có hình dạng mà một cạnh bên của hình chữ L nối tiếp với các phần mép sau của hai phần bên của tấm ốp trước 21 và cạnh kia của nó kéo dài về phía sau.

Tấm ốp trước 21 được tạo ra có hình dạng khí động học, nghĩa là thon dần về phía trước của xe khi nhìn từ trên xuống. Một chỗ lõm thon dần từ phía sau về phía trước dọc theo đường tâm theo chiều rộng xe được tạo ra trên phần trên của tấm ốp trước 21, và tấm chắn gió 21A được bố trí bên trong chỗ lõm này. Tấm chắn gió 21A được lắp cố định vào phần mép hay các bộ phận tương tự của chỗ lõm của tấm ốp trước 21, và có phần sau phía trên nhô lên theo chiều từ phía trước về phía sau khi nhìn từ phía bên. Tấm chắn gió 21A được bố trí để không khí khi xe chạy sẽ đi từ phía trước về phía sau và lên phía trên nhờ tấm chắn gió 21A này. Ngoài ra, tấm ốp trước 21 có đèn pha và các đèn xi nhan bên trái và bên phải được tạo ra theo cách liền khối với nhau.

Khoảng không giữa các phần sau bên trái và bên phải của các tấm ốp bên phía trước 22 và 22 được che bởi tấm ốp trong 23 có phía trên kéo dài theo chiều rộng xe. Ngoài ra, phần dưới của khoảng không giữa các phần sau bên trái và bên phải của các tấm ốp bên phía trước 22 và 22 được che bởi tấm ốp giữa 24. Phần thành sau của tấm ốp trong 23 kéo dài theo chiều từ trên xuống dưới dọc theo trục lái 9. Đầu dưới của phần thành sau của tấm ốp trong 23 nằm ở phía sau đầu dưới của ống đầu 12. Đồng thời, tấm ốp giữa 24 nối tiếp với đầu dưới của phần thành sau của tấm ốp trong 23 theo cách kéo dài về phía sau, và đầu sau của tấm ốp giữa 24 kết thúc ở phía dưới đầu trước của yên xe 16.

Hai tấm ốp thân phía sau 29 và 29 ở bên trái và bên phải mà nối tiếp với phần sau của tấm ốp giữa 24 và phần sau của tấm ốp bên phía trước 22 theo cách kéo dài về phía sau được bố trí ở phía sau của tấm ốp giữa 24 và tấm ốp bên phía trước 22. Các tấm ốp thân phía sau 29 và 29 được bố trí bên dưới yên xe 16 theo cách kéo dài dọc theo chiều từ phía trước về phía sau của xe từ phần sau của tấm ốp giữa 24 và phần sau của tấm ốp bên phía trước 22 và kết thúc ở phía trên bánh sau 5.

Các sàn để chân bên trái và bên phải 20 và 20, nằm cách ở bên trái và bên phải so với đường tâm theo chiều rộng xe, được bố trí trên phần giữa bên dưới theo chiều từ phía trước về phía sau của xe. Các sàn để chân 20 và 20 có độ rộng không đổi theo

chiều rộng xe, và được tạo ra để người đi xe đặt chân của mình lên mặt trên của nó. Hai phần ốp thân phía dưới bên trái và bên phải 25 và 25 nhô lên trên và nối tiếp theo cách trơn tru giữa phần sau của tấm ốp bên phía trước 22 và các phần trước của các tấm ốp thân phía sau 29 và 29 được tạo ra theo cách liền khối với các phần đầu phía trong theo chiều rộng xe của các sàn để chân 20 và 20. Các phần ốp thân phía dưới 25 và 25 kéo dài dọc theo chiều từ phía trước về phía sau của xe, và kết thúc ở bên dưới yên xe chính 17 so với khung chính 13.

Đồng thời, các phần ốp gầm xe 26 và 26, kéo dài về phía đường tâm theo chiều rộng xe khi chúng đi xuống dưới, được tạo ra theo cách liền khối với các phần đầu ngoài theo chiều rộng xe của các sàn để chân 20 và 20. Hơn nữa, theo phương án thực hiện này, các phần ốp thân phía dưới 25 và 25 và các phần ốp gầm xe 26 và 26 được lắp liền khối vào các sàn để chân 20 và 20 vốn được tạo ra theo cách riêng biệt với chúng. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án thực hiện này và tất cả các bộ phận này có thể được tạo ra theo cách liền khối với nhau.

Theo phương án thực hiện này, phần đường hầm ở giữa TN kéo dài lên trên từ phần đầu phía trong theo chiều rộng xe của các sàn để chân ở bên trái và bên phải 20 và 20 và được tạo ra có dạng hình chữ U lộn ngược để tạo thành một khoảng không mà khi nhìn trên hình vẽ mặt cắt nó được tạo ra bởi tấm ốp giữa 24, các phần sau của các tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 22 và 22, các phần trước của các tấm ốp thân phía sau bên trái và bên phải 29 và 29 và các phần trước của các phần ốp thân phía dưới 25 và 25.

Bình nhiên liệu F được bố trí trong phần đường hầm ở giữa TN. Bình nhiên liệu F được đỡ bởi khung chính 13 và các khung bên 14 và 14. Miệng nạp nhiên liệu hình trụ 40 được tạo ra trên mặt trên của bình nhiên liệu F. Nắp che bình nhiên liệu 24A, có kết cấu cho phép mở ra được nhằm để lộ miệng nạp nhiên liệu 40 của bình nhiên liệu F ra bên ngoài, được lắp theo cách có thể mở ra và đóng lại trên tấm ốp giữa 24 nhờ bản lề.

Ngoài ra, khoảng không vống theo hình yên ngựa 19 mà người đi xe đưa chân của mình qua đó khi ngồi lên xe được tạo ra giữa tay lái 10 và yên xe 16 ở phía trên phần đường hầm ở giữa TN (tấm ốp giữa 24). Người lái xe (người đi xe) có thể ngồi lên xe máy 1 bằng cách đưa chân của mình qua khoảng không vống theo hình yên ngựa 19 và ngồi lên yên xe 16 (yên xe chính 17) rồi đặt chân lên các sàn để chân bên trái và bên

phải 20 và 20 vốn được bố trí ở bên dưới phần giữa theo chiều từ phía trước về phía sau của thân xe.

Ngoài ra, hộp chứa vật dụng 30 được bố trí bên dưới yên xe 16 giữa các tấm ốp thân phía sau bên trái và bên phải 29 và 29. Yên xe 16 được đỡ bởi hộp chứa vật dụng 30, và có thể mở và đóng hộp chứa vật dụng 30 từ phía sau nhờ sử dụng phần đầu trước của yên xe 16 làm tâm quay. Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, phần chứa ắc quy 31 được bố trí theo cách riêng biệt trên phần trước của hộp chứa vật dụng 30, và ắc quy B được bố trí trong phần chứa ắc quy 31. Phần chứa ắc quy 31 kéo dài về phía trước và xuống phía dưới từ phần trước của hộp chứa vật dụng 30.

Fig.2 và Fig.3 là các hình vẽ nhìn từ bên trái và bên phải thể hiện vùng xung quanh của bình nhiên liệu F ở trạng thái mà tấm che ngoài, vốn tạo thành phần đường hầm ở giữa TN, đã được tháo ra.

Như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, bình nhiên liệu F nằm trải dài trên phần mà trải dài theo chiều từ phía trước về phía sau của các khung bên 14 và 14 về phía trước và lên phía trên so với khung chính 13, và được đỡ ở trạng thái nằm bên trên khung chính 13 tương đối với các khung bên 14 và 14. Khay nạp lại nhiên liệu 41 được đỡ bởi bình nhiên liệu F và được bố trí theo cách bao quanh vùng xung quanh của miệng nạp nhiên liệu 40. Hơn nữa, trên Fig.2 và Fig.3, khay nạp lại nhiên liệu 41 và phần chứa ắc quy 31 được bổ sung các dấu chấm chấm nhằm thuận tiện cho việc mô tả.

Trong các vùng kéo dài về phía sau và lên phía trên từ vùng nằm theo chiều từ phía trước về phía sau của các khung bên 14 và 14 và nối với các khung yên xe 15 và 15, phần giá đỡ 14B có dạng hình chữ U khi nhìn từ trên xuống được nối vào vị trí gần như ở giữa theo chiều từ phía trước về phía sau giữa các cạnh bên trái và bên phải. Nghĩa là, phần giá đỡ 14B hình chữ U được nối vào vị trí gần như ở giữa của các khung bên 14 và 14 theo chiều từ phía trước về phía sau, vốn nằm giữa một phần của các khung bên 14 và 14 kéo dài theo chiều từ phía trước về phía sau và một phần của các khung bên 14 và 14 nối với các khung yên xe 15 và 15, theo cách bắc qua giữa các phía bên trái và bên phải khi nhìn từ trên xuống. Phần giá đỡ 14B kéo dài về phía trước và lên phía trên từ các khung bên 14 và 14.

Các khung yên xe 15 và 15 tiếp tục kéo dài về phía trước từ vị trí nối giữa các khung bên 14 và 14, và các phần đầu trước của các khung yên xe 15 và 15 được nối vào vị trí gần như ở giữa của phần giá đỡ 14B theo chiều từ phía trước về phía sau. Hai phần

giá đỡ phụ bên trái và bên phải 14C và 14C kéo dài lên trên được tạo ra trên phần trước của phần giá đỡ 14B. Các phần giá đỡ phụ 14C và 14C được lắp cố định vào phần chứa ắc quy 31 để đỡ phần chứa ắc quy 31 từ phía dưới. Do vậy, phần chứa ắc quy 31 được đỡ bởi các khung yên xe 15 và 15 và các khung bên 14 và 14 thông qua phần giá đỡ 14B. Ngoài ra, hộp chứa vật dụng 30 được đỡ bởi các khung yên xe 15 và 15.

Như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, khay nạp lại nhiên liệu 41 được làm bằng nhựa hay các vật liệu tương tự, và là một khối liền bao gồm phần bao 42 được tạo kết cấu để bao quanh vùng xung quanh của miệng nạp nhiên liệu 40 và phần nhô 43 mà nhô về phía trước, phía sau, bên trái và bên phải từ phần đầu trên của phần thành theo chu vi 42B của phần bao 42. Phần bao 42 có phần đáy 42A có lỗ mà miệng nạp nhiên liệu 40 được lồng qua đó, và phần thành theo chu vi 42B dựng đứng lên từ mép theo chu vi ngoài của phần đáy 42A.

Như được thể hiện trên Fig.6, miệng nạp nhiên liệu 40, lắp xuyên qua lỗ được tạo ra trên phần đáy 42A của phần bao 42, được để lộ lên phía trên từ phần đáy 42A, nằm đối diện với nắp che bình nhiên liệu 24A ở trạng thái đóng. Trên các hình vẽ này, số chỉ dẫn 40A biểu thị nắp đáy được lắp tháo ra được vào miệng nạp nhiên liệu 40.

Fig.9 thể hiện mặt cắt theo chiều dọc của miệng nạp nhiên liệu 40. Như được thể hiện trên Fig.9, vòng đệm hình khuyên 44 được lắp vào phần đế của vùng của miệng nạp nhiên liệu 40 mà nhô lên trên từ bình nhiên liệu F. Vòng đệm 44 tỳ lên mặt trên của bình nhiên liệu F. Khay nạp lại nhiên liệu 41 nối theo cách kín nước phần mép theo chu vi trong của lỗ được tạo ra trên phần đáy 42A của phần bao 42 vào bề mặt theo chu vi ngoài của miệng nạp nhiên liệu 40 bằng cách lắp phần mép theo chu vi trong của lỗ được tạo ra trên phần đáy 42A của phần bao 42 vào trong rãnh lắp kéo dài theo chu vi được tạo ra trên bề mặt theo chu vi ngoài của vòng đệm 44. Ngoài ra, khay nạp lại nhiên liệu 41 được đỡ bởi bình nhiên liệu F thông qua vòng đệm 44 từ phía dưới.

Miệng nạp nhiên liệu 40 nhô về phía sau và lên phía trên từ mặt trên của bình nhiên liệu F. Khay nạp lại nhiên liệu 41 được đỡ bởi bình nhiên liệu F theo cách mà mặt trước và mặt sau của phần đáy 42A nằm theo chiều vuông góc với chiều dọc trục (chiều nhô ra) của miệng nạp nhiên liệu 40.

Fig.10 là hình chiếu bằng của khay nạp lại nhiên liệu 41, và Fig.11 là hình vẽ nhìn từ bên trái của khay nạp lại nhiên liệu 41. Kết cấu của khay nạp lại nhiên liệu 41 sẽ được mô tả dưới đây. Theo phương án thực hiện này, phần đáy 42A của phần bao 42

được tạo ra có dạng hình chữ nhật, và phân thành theo chu vi 42B được tạo ra có hình dạng mà trong đó các phân thành bên trái, bên phải, phía trước và phía sau nối tiếp với hình chữ nhật này khi nhìn trên hình vẽ mặt cắt. Phần nhô 43 có phần nhô bên trái 43L nhô về phía bên trái từ phần đầu trên của phần bên trái của phân thành theo chu vi 42B, phần nhô bên phải 43R nhô về phía bên phải từ phần đầu trên của phần bên phải của phân thành theo chu vi 42B, phần nhô phía trước 43F nhô về phía trước từ phần đầu trên của phần trước của phân thành theo chu vi 42B, và phần nhô phía sau 43B nhô về phía sau từ phần sau của phân thành theo chu vi 42B.

Phần nhô bên trái 43L có phần tấm đáy bên trái 43L1 nhô về phía bên trái từ phần đầu trên của phần bên trái của phân thành theo chu vi 42B để kéo dài theo chiều từ phía trước về phía sau, và phần thành thẳng đứng 43L2 dựng đứng lên từ mép theo chu vi ngoài của phần tấm đáy bên trái 43L1.

Phần nhô bên phải 43R có phần tấm đáy bên phải 43R1 nhô về phía bên phải từ phần đầu trên của phần bên phải của phân thành theo chu vi 42B theo cách kéo dài theo chiều về phía trước và phía sau, và phần thành thẳng đứng 43R2 dựng đứng lên từ mép theo chu vi ngoài của phần tấm đáy bên phải 43R1.

Phần nhô phía trước 43F có phần tấm đáy 43F1 nhô về phía trước và xuống phía dưới từ phần đầu trên của phần trước của phân thành theo chu vi 42B và sau đó kéo dài về phía trước và lên phía trên để tạo thành một hình dạng cong, và phần thành thẳng đứng 43F2 dựng đứng lên từ mép theo chu vi ngoài của phần tấm đáy 43F1. Fig.9 thể hiện phần trục 34A lắp trên tấm ốp giữa 24 và kéo dài theo chiều từ bên trái sang bên phải, và phần đòn 34B dạng móc kéo dài từ phần trục 34A và nối với nắp che bình nhiên liệu 24A. Phần nhô phía trước 43F tạo ra khoang chứa được tạo kết cấu để chứa phần đòn 34B khi nắp che bình nhiên liệu 24A nằm ở trạng thái đóng.

Như được thể hiện trên Fig.10, phần thành thẳng đứng 43L2 của phần nhô bên trái 43L kéo dài từ phía sau về phía trước và sau đó uốn cong sang bên phải, và phần thành thẳng đứng 43R2 của phần nhô bên phải 43R kéo dài từ phía sau về phía trước và sau đó uốn cong sang bên trái.

Phần thành thẳng đứng 43F2 của phần nhô phía trước 43F được tạo ra có dạng hình chữ C (gần như hình chữ U) mở về phía sau. Một phần đầu trong số hai phần đầu hình chữ C (gần như hình chữ U) được nối liền khối với phần đầu của vùng cong nằm ở phía trước của phần thành thẳng đứng 43L2, và phần đầu kia trong số hai phần đầu hình

chữ C (gần như hình chữ U) được nối liền khối với phần đầu của vùng cong nằm ở phía trước của phần thành thẳng đứng 43R2.

Đồng thời, như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.11, phần nhô phía sau 43B có phần kéo dài 43B1 kéo dài về phía sau từ vị trí gần như ở giữa theo chiều từ trên xuống dưới trên phần sau của phần thành theo chu vi 42B, và phần tấm nối 43B2 được tạo ra trên đầu sau của phần kéo dài 43B1 và hướng về phía phần chứa ắc quy 31.

Lỗ lắp 43Ba được tạo ra trên phần tấm nối 43B2. Phần trục lắp 31A kéo dài về phía trước và xuống phía dưới từ phần trước của phần chứa ắc quy 31 được lắp khớp vào trong lỗ lắp 43Ba. Do vậy, theo phương án thực hiện này, khay nạp lại nhiên liệu 41 được nối với và được đỡ bởi phần chứa ắc quy 31.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4 và các hình vẽ khác, cụm cơ cấu khoá nắp che 35 được tạo kết cấu để đỡ theo cách quay được lấy khóa 35A, dùng để giữ nắp che bình nhiên liệu 24A ở trạng thái đóng, được đỡ ở phía trên của phần kéo dài 43B1. Cụm cơ cấu khoá nắp che 35 giữ nắp che bình nhiên liệu 24A ở trạng thái đóng bằng cách gài lấy khóa 35A vào then cài ở phía nắp che bình nhiên liệu 24A.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.10, phần cầu nối 45 hình chữ L, được tạo ra giữa phần sau của phần kéo dài 43B1 và góc bên phải của phần thành theo chu vi 42B, có một đầu nối với phần sau của phần kéo dài 43B1 và đầu kia nối với góc bên phải của phần thành theo chu vi 42B.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.7, theo phương án thực hiện này, các dây điện, đường ống dẫn, các dây cáp, và các bộ phận khác, được tạo kết cấu để nối các hệ thống thiết bị điện được đi xung quanh miệng nạp nhiên liệu 40 và khay nạp lại nhiên liệu 41. Các chi tiết neo buộc như kẹp, móc, hay các chi tiết tương tự, được tạo kết cấu để đỡ các dây điện hay các bộ phận tương tự nêu trên được tạo ra trên khay nạp lại nhiên liệu 41.

Kết cấu đi dây như dây điện hay các bộ phận tương tự xung quanh khay nạp lại nhiên liệu 41 sẽ được mô tả dưới đây.

Trước hết, kết cấu này sẽ được mô tả có dựa vào Fig.3. Trên Fig.3, số chỉ dẫn 50 biểu thị dây điện chính đi qua khoảng không bên dưới tấm ốp giữa 24 từ khoảng không (khoảng không trên phần trước của xe) mà được bao quanh bởi tấm ốp trước 21, tấm ốp bên phía trước 22 và tấm ốp trong 23 được bố trí ở phía trước khoảng không vống theo

hình yên ngựa 19 đến khoảng không (khoảng không trên phần sau của xe) mà được bao quanh bởi các tấm ốp thân phía sau 29 và 29 được bố trí ở phía sau khoảng không vồng theo hình yên ngựa 19. Dây điện chính 50 có kết cấu mà liên kết các dây điện hay các bộ phận tương tự được tạo kết cấu để cấp điện từ ắc quy B nằm trong phần chứa ắc quy 31 đến các bộ phận điện nằm trong khoảng không ở phía phần trước của xe, khoảng không ở phía phần sau của xe, và ở khoảng giữa, và có đường kính tương đối lớn.

Dây điện chính 50 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ phía ống đầu 12 về phía bên phải phần dưới của phần chứa ắc quy 31, và sau đó kéo dài về phía phần sau của xe. Theo phương án thực hiện này, như được thể hiện trên Fig.3, Fig.5 và Fig.6, dây điện chính 50 đi qua phần bên (phần bên phải) của phần thành theo chu vi 42B của phần bao 42 trên khay nạp lại nhiên liệu 41, và được đi giữa phần ốp thân phía dưới 25 và khay nạp lại nhiên liệu 41.

Ngoài ra, Fig.7 thể hiện mặt cắt theo đường B-B trên Fig.3. Như được thể hiện rõ trên Fig.7, theo phương án thực hiện này, dây điện chính 50 được đi theo cách gổì chống lên khay nạp lại nhiên liệu 41 khi nhìn từ trên xuống. Nghĩa là, dây điện chính 50 được bố trí gần như ở cùng độ cao như khay nạp lại nhiên liệu 41 theo chiều từ trên xuống dưới của xe.

Như được thể hiện trên Fig.5, chi tiết kẹp hình khuyên 46 được lắp cố định vào phần cầu nối 45 của khay nạp lại nhiên liệu 41. Dây điện chính 50 được quấn quanh và móc vào chi tiết kẹp 46 và được đỡ đồng thời được định vị ở vị trí trên phần bên của phần thành theo chu vi 42B của phần bao 42.

Hơn nữa, mặc dù không được thể hiện trên các hình vẽ, dây điện chính 50 được đỡ bởi phần chứa ắc quy 31 và hộp chứa vật dụng 30 ở phía phần sau của xe từ gần như ở giữa của xe, và đi giữa phần chứa ắc quy 31 và hộp chứa vật dụng 30, và tấm ốp thân phía sau 29. Do vậy, trong xe máy 1, do dây điện chính 50 được đỡ bởi phần chứa ắc quy 31 dùng làm hộp ắc quy có độ cứng vững cao, nên dây điện chính 50 có thể được đỡ theo cách chắc chắn. Ngoài ra, do tấm ốp thân phía sau 29 trên phần xung quanh phía dưới của yên xe 16 được bố trí không nhô ra theo chiều rộng xe, nên các đặc tính về hình dạng bên ngoài cũng có thể được cải thiện.

Tiếp theo, như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4, theo phương án thực hiện này, hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 được tạo kết cấu để thu gom khí (hơi nhiên liệu) được tạo ra trong bình nhiên liệu F được bố trí trong khoảng không theo chiều từ trên xuống

dưới vốn tạo thành giữa mặt trên của bình nhiên liệu F và phần nhô phía sau 43B trên khay nạp lại nhiên liệu 41.

Như được thể hiện trên Fig.9, hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 được tạo ra có hình dạng ống, và chi tiết giữ 61 hình khuyên làm bằng vật liệu đàn hồi được lắp vào bề mặt theo chu vi ngoài của nó. Phần lắp cố định 62 nhô ra từ bề mặt theo chu vi ngoài được tạo ra trên chi tiết giữ 61. Lỗ thông, được tạo ra có hình dạng một khe hở và đi theo chiều vuông góc với chiều theo hướng kính của chi tiết giữ 61, được tạo ra trên phần lắp cố định 62.

Hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 cho phép vấu giữ 63, được lắp cố định vào mặt trên của bình nhiên liệu F và dựng thẳng đứng, đi xuyên qua lỗ thông của phần lắp cố định 62 để định vị hộp thu gom hơi nhiên liệu 60. Do vậy, hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 được đỡ đồng thời phân cách với bình nhiên liệu F ở trạng thái mà đường trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 được bố trí theo chiều từ bên trái sang bên phải.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.8, ống nạp 65 nối thông với hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 và phần bên trong của bình nhiên liệu F được bố trí giữa hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 và bình nhiên liệu F.

Ngoài ra, ống xả 66 nối thông với hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 và hệ thống nạp của xe máy 1 được bố trí giữa hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 và hệ thống nạp. Theo phương án thực hiện này, ống xả 66 được nối với bộ lọc không khí 36 trong hệ thống nạp. Tuy nhiên, ống xả 66 có thể nối với một bộ phận bất kỳ trong số ống nạp, thân van tiết lưu và ống nối trong hệ thống nạp.

Ống xả 66 có ống xả thứ nhất 66A và ống xả thứ hai 66B. Một đầu của ống xả thứ nhất 66A được nối với hộp thu gom hơi nhiên liệu 60, và đầu kia được nối với một đầu của ống xả thứ hai 66B thông qua van điều khiển xả 67. Đầu kia của ống xả thứ hai 66B được nối với bộ lọc không khí 36.

Ống nạp 65 và ống xả 66 sẽ được mô tả dưới đây. Một đầu của ống nạp 65 được nối vào vị trí ở phía bên phải của miệng nạp nhiên liệu 40 trên mặt trên của bình nhiên liệu F, đi qua phía trước của miệng nạp nhiên liệu 40 từ bình nhiên liệu F, được uốn cong ở phía sau, đi qua phía sau của miệng nạp nhiên liệu 40, và sau đó được uốn cong để tiếp tục kéo dài sang bên trái được nối với mặt đầu hướng về phía bên phải của hộp thu gom hơi nhiên liệu 60.

Nghĩa là, như cũng được thể hiện trên Fig.4, ống nạp 65 kéo dài từ mặt trên của bình nhiên liệu F, và đi quanh vùng xung quanh của miệng nạp nhiên liệu 40 và phần bao 42 vốn là vùng bao quanh miệng nạp nhiên liệu 40 trên khay nạp lại nhiên liệu 41 để đi đến hộp thu gom hơi nhiên liệu 60. Theo cách đi ống này, đường đi của ống nạp 65 có thể được đảm bảo đủ dài, và khí (hơi nhiên liệu) trong bình nhiên liệu F có thể được ngưng tụ theo cách có hiệu quả. Do vậy, khả năng thu gom của hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 có thể được cải thiện.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện này, như được thể hiện trên Fig.8, ống nạp 65 được bố trí nằm gọn trên (mặt trên của) bình nhiên liệu F. Vì lý do này, ống nạp 65 không nhô ra theo chiều rộng xe, và xe có thể được thu nhỏ.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.11, phần móc phía trước 80 có dạng hình chữ L kéo dài xuống dưới được tạo ra theo cách liên khối với phần tấm đáy 43F1 của phần nhô phía trước 43F trên khay nạp lại nhiên liệu 41. Phần móc phía trước 80 được bố trí ở vị trí nằm cách về phía trước so với phần bao 42.

Ngoài ra, phần móc bên trái 81 có dạng hình chữ L được tạo ra theo cách liên khối với phần thành bên trái của phần bao 42 trên khay nạp lại nhiên liệu 41. Ngoài ra, một phần móc có dạng hình chữ L và phần móc phía sau 82 nằm cách phần móc này và bao gồm phần tấm nằm đối diện với nó theo chiều từ phía trước về phía sau được tạo ra theo cách liên khối trên phần thành sau của phần bao 42 trên khay nạp lại nhiên liệu 41.

Ống nạp 65 được đặt lên phần móc phía trước 80, phần móc bên trái 81 và phần móc phía sau 82 và được đỡ bởi các phần móc này từ phía dưới.

Quay trở lại Fig.8, ống xả thứ nhất 66A có một đầu nối với mặt đầu của hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 mà hướng về phía bên phải và kéo dài về phía trước từ hộp thu gom hơi nhiên liệu 60, và đầu kia nối với van điều khiển xả 67. Van điều khiển xả 67 được đỡ bởi khung chính 13 thông qua giá đỡ 13A và nằm gần như ở giữa theo chiều rộng xe. Ngoài ra, một đầu của ống xả thứ hai 66B được nối với van điều khiển xả 67 theo cách kéo dài về phía sau và được uốn cong để đi qua phía sau hộp thu gom hơi nhiên liệu 60, và tiếp tục kéo dài về phía sau để nối với bộ lọc không khí 36.

Van điều khiển xả 67 được mở khi áp suất bên trong của ống xả thứ nhất 66A bằng hoặc lớn hơn một trị số định trước. Khi van điều khiển xả 67 được mở, khí được

hấp thụ trong hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 được cấp vào trong hệ thống nạp thông qua ống xả thứ nhất 66A và ống xả thứ hai 66B. Nghĩa là, theo chiều đi xuống của khí từ hộp thu gom hơi nhiên liệu 60 đến hệ thống nạp, ống xả thứ nhất 66A được bố trí ở phía đầu trước của van điều khiển xả 67, và ống xả thứ hai 66B được bố trí ở phía sau của van điều khiển xả 67.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.5, phần móc bên phải 83 có dạng hình chữ L được tạo ra theo cách liền khối với phần thành bên phải của phần bao 42 trên khay nạp lại nhiên liệu 41. Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4, các phần móc bên trái 84 được tạo ra theo cách liền khối với phần thành bên trái ở vị trí cao hơn phần móc bên trái 81 của phần thành bên trái của phần bao 42 trên khay nạp lại nhiên liệu 41.

Ống xả thứ nhất 66A được đặt lên phần móc bên phải 83 và được đỡ bởi phần móc bên phải 83 từ phía dưới. Ngoài ra, ống xả thứ hai 66B được đặt lên các phần móc bên trái 84 và được đỡ bởi các phần móc bên trái 84.

Hơn nữa, ống xả thứ hai 66B được đặt lên mặt trên của phần trục lắp 31A kéo dài về phía trước và xuống phía dưới từ phần trước của phần chứa ắc quy 31 trong vùng đi qua phía sau hộp thu gom hơi nhiên liệu 60, và cũng được đỡ bởi phần trục lắp 31A từ phía dưới.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 được tạo kết cấu để kích hoạt theo cách quay lấy khóa 35A được nối với cụm cơ cấu khóa nắp che 35 vốn được đỡ bởi phần kéo dài 43B1 trên phần nhô phía sau 43B của khay nạp lại nhiên liệu 41. Cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 được đi qua phía bên trái, đối diện với phía mà dây điện chính 50 đi qua đó, trên hai mặt bên của khay nạp lại nhiên liệu 41. Như được thể hiện trên Fig.8, cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 được đi theo cách gối chồng lên ống nạp 65 khi nhìn từ trên xuống.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4, phần móc giữa bên trái 85 được tạo ra theo cách liền khối giữa phần móc bên trái 81 và các phần móc bên trái 84 của phần thành bên trái của phần bao 42 trên khay nạp lại nhiên liệu 41. Khi đó, cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 được đỡ bởi phần móc giữa bên trái 85 này.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.3, Fig.5 và Fig.6, trên phần bên phải của khay nạp lại nhiên liệu 41, cáp khóa yên xe 69 được tạo kết cấu để kích hoạt nhằm mở/đóng yên xe 16 được đi ở phía trên dây điện chính 50. Cáp khóa yên xe 69 được đỡ

bởi phần tấm đỡ 86 nhô về phía bên phải từ phần thành thẳng đứng 43R2 của phần nhô bên phải 43R trên khay nạp lại nhiên liệu 41 từ phía dưới. Phần tấm đỡ 86 có mặt cắt hình chữ L được tạo ra theo cách kéo dài theo chiều từ phía trước về phía sau của xe.

Do cáp khóa yên xe 69 nhẹ hơn dây điện chính 50 và nằm ở phía trên dây điện chính 50 theo cách gối chồng lên dây điện chính 50 khi nhìn từ trên xuống, nên xe máy 1 có thể được thiết kế để có trọng tâm thấp.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, các phần khoá được tạo kết cấu để đỡ các đường ống dẫn hay các bộ phận tương tự được tạo ra trên khay nạp lại nhiên liệu 41. Theo kết cấu nêu trên, do số lượng các bộ phận được tạo kết cấu để đỡ đường ống dẫn hay các bộ phận tương tự có thể giảm và độ cứng vững của khay nạp lại nhiên liệu 41 có thể tăng, nên các đường ống dẫn hay các bộ phận tương tự có thể được đỡ theo cách chắc chắn.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.8, theo phương án thực hiện này, khi nhìn từ trên xuống, ống xả thứ nhất 66A nằm gối chồng lên cáp khóa yên xe 69 ở phía dưới của nó đồng thời nằm gối chồng lên dây điện chính 50 ở phía dưới của nó. Ngoài ra, ống xả thứ hai 66B nằm gối chồng lên ống nạp 65 và cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 ở phía trên của nó khi nhìn từ trên xuống.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.10, theo phương án thực hiện này, phần hở 90 được tạo ra trên phần tấm đáy 43F1 của phần nhô phía trước 43F trên khay nạp lại nhiên liệu 41, và phần móc phía trước 80 nêu trên kéo dài xuống dưới từ phần mép sau trên phần mép theo chu vi của phần hở 90. Ở đây, như được thể hiện trên Fig.6, ống nạp 65, được đỡ bởi phần móc phía trước 80, được bố trí theo cách hướng về phía tấm ốp giữa 24 thông qua phần hở 90. Như được thể hiện trên Fig.9, phần thành trước của phần bao 42 được bố trí ở phía sau phần hở 90 trong vùng xung quanh của phần hở 90, phần thành thẳng đứng 43F2 của phần nhô phía trước 43F được bố trí ở bên trái, bên phải và phía trước, và vùng xung quanh của phần hở 90 được bao quanh bởi các phần thành này từ phía trước, phía sau, bên trái và bên phải.

Phần hở 90 được tạo ra để tạo điều kiện thuận lợi cho việc đi ống nạp 65. Do các phần thành được tạo ra trong vùng xung quanh của phần hở 90, chất lỏng vẫn còn trong khay nạp lại nhiên liệu 41 có thể được ngăn không cho chảy qua phần hở 90, và chất lỏng có thể chảy theo cách thích hợp qua ống thoát 70 nối với khay nạp lại nhiên liệu 41. Như được thể hiện trên Fig.4, ống thoát 70 được nối với lỗ thoát 71 (xem Fig.9 và

Fig.10) được tạo ra ở vị trí trên phần dưới phía sau của phần thành bên trái của phần thành theo chu vi 42B của phần bao 42, và kéo dài xuống dưới.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.10, theo phương án thực hiện này, phía trên phần thành sau của phần bao 42 trên khay nạp lại nhiên liệu 41 được uốn cong lên trên, và phần hở 91 được tạo ra trong vùng được uốn cong ở phía trên. Như được thể hiện trên Fig.6, phần hở 91 được tạo ra theo cách hướng về phía ống nạp 65 vốn được đỡ bởi phần móc phía sau 82 mà hướng về phía tấm ốp giữa 24. Phần hở 91 cải thiện được khả năng lắp ống nạp 65.

Trong xe máy 1 mà kết cấu theo phương án thực hiện mô tả trên đây được áp dụng, do dây điện chính 50 đi qua giữa phần sau của tấm ốp bên phía trước 22, phần ốp thân phía dưới 25 hoặc tấm ốp thân phía sau 29 còn được gọi là phần ốp thân phía sau và khay nạp lại nhiên liệu 41, nên chiều cao của khoảng không vồng theo hình yên ngựa 19 có thể được hạ thấp. Do vậy, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo. Ngoài ra, trọng lượng của xe máy 1 có thể giảm nhờ kết cấu mà trong đó dây điện chính 50 được đỡ bởi khay nạp lại nhiên liệu 41 mà không cần lắp một khung xe kéo dài theo cách nghiêng về phía khoảng không bên dưới của tấm ốp giữa 24 bên dưới khoảng không vồng theo hình yên ngựa 19.

Ngoài ra, trong xe máy 1, do dây điện chính 50 nằm gối chồng lên khay nạp lại nhiên liệu 41 khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra theo chiều rộng xe của dây điện chính 50 có thể được hạn chế, và kích thước khoảng không vồng theo hình yên ngựa 19 theo chiều rộng xe có thể giảm.

Ngoài ra, trong xe máy 1, do ống nạp 65 đi qua miệng nạp nhiên liệu 40 và vùng xung quanh của phần bao 42 của khay nạp lại nhiên liệu 41, nên phần ốp thân phía dưới 25 có thể được bố trí để hạn chế mức nhô ra theo chiều rộng xe.

Hơn nữa, trong xe máy 1, do cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 và ống nạp 65 nằm gối chồng lên nhau khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra của cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 theo chiều rộng xe có thể được hạn chế, và kích thước khoảng không vồng theo hình yên ngựa theo chiều rộng xe có thể giảm.

Ngoài ra, trong xe máy 1, do cáp khóa yên xe 69 và dây điện chính 50 nằm gối chồng lên nhau khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra của cáp khóa yên xe 69 theo chiều rộng xe có thể được hạn chế, và kích thước khoảng không vồng theo hình yên ngựa theo chiều rộng xe có thể giảm.

Hơn nữa, trong xe máy 1, do ống xả thứ nhất 66A nằm gối chồng lên dây điện chính 50 và cáp khóa yên xe 69 khi nhìn từ trên xuống và ống xả thứ hai 66B nằm gối chồng lên ống nạp 65 và cáp khóa nắp che bình nhiên liệu 68 khi nhìn từ trên xuống, nên mức nhô ra của ống xả thứ nhất 66A và ống xả thứ hai 66B theo chiều rộng xe có thể được hạn chế và kích thước khoảng không vòng theo hình yên ngựa theo chiều rộng xe có thể giảm.

Kết quả là, trong xe máy 1, khả năng ngồi lên xe có thể được đảm bảo hơn nữa.

Ngoài ra, trong xe máy 1, do phần chứa ắc quy 31 có độ cứng vững đủ lớn để chứa ắc quy B và khay nạp lại nhiên liệu 41 được nối bởi phần trục lắp 31A, nên độ cứng vững của khay nạp lại nhiên liệu 41 có thể tăng. Vì lý do này, các đường ống dẫn hay các bộ phận tương tự được đỡ bởi khay nạp lại nhiên liệu 41 có thể được đỡ theo cách chắc chắn.

Ngoài ra, trong xe máy 1, do ống nạp 65 hướng về phía tấm ốp giữa 24 thông qua phần hở 90, khả năng lắp của ống nạp 65 có thể được cải thiện và hiệu suất làm việc có thể được cải thiện.

Mặc dù kết cấu theo một phương án thực hiện của sáng chế đã được mô tả trên đây song sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án thực hiện này mà có thể thay đổi theo cách thích hợp mà không vượt quá ý đồ của sáng chế.

Đơn sáng chế này yêu cầu hưởng quyền ưu tiên trên cơ sở đơn yêu cấp patent Nhật Bản số 2013-137285, nộp ngày 28.06.2013 mà nội dung của nó được đưa vào đây bằng cách viện dẫn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa dùng trong xe kiểu yên ngựa, cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa này bao gồm:
 - tay lái được đỡ bởi ống đầu;
 - yên xe để người đi xe ngồi trên đó được bố trí ở phía sau của tay lái;
 - phần sàn để chân được bố trí giữa tay lái và yên xe và được bố trí bên dưới tay lái và yên xe, và để người đi xe ngồi trên yên xe đặt chân của mình lên đó;
 - phần ốp thân phía sau được tạo kết cấu để che mặt bên của thân xe;
 - phần ốp giữa kéo dài từ phần ốp thân phía sau theo chiều rộng xe;
 - bình nhiên liệu được bố trí trong khoảng không được bao quanh bởi phần ốp thân phía sau và phần ốp giữa, và có miệng nạp nhiên liệu trên mặt trên của nó; và khay nạp lại nhiên liệu được bố trí theo cách bao quanh vùng xung quanh của miệng nạp nhiên liệu, và được tạo kết cấu theo cách được đỡ bởi bình nhiên liệu, trong đó khoảng không vống theo hình yên ngựa mà người đi xe đưa chân của mình qua đó khi ngồi lên xe được tạo ra ở phía trên phần ốp giữa và giữa tay lái và yên xe, và
 - dây điện kéo dài từ phía trước của khoảng không vống theo hình yên ngựa đến phía sau của khoảng không vống theo hình yên ngựa được đi bên dưới phần ốp giữa, được đi qua phía bên của khay nạp lại nhiên liệu, và được đi giữa phần ốp thân phía sau và khay nạp lại nhiên liệu.
2. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó dây điện được đi theo cách gối chồng lên khay nạp lại nhiên liệu khi nhìn từ trên xuống.
3. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 2, trong đó hộp thu gom hơi nhiên liệu, được tạo kết cấu để thu gom khí mà được tạo ra trong bình nhiên liệu, được bố trí trong khoảng không theo chiều từ phía trên xuống phía dưới mà vốn được tạo ra giữa bình nhiên liệu và khay nạp lại nhiên liệu, và
 - ống nạp, được tạo kết cấu để nối bình nhiên liệu và hộp thu gom hơi nhiên liệu, được đi theo cách ống nạp này kéo dài từ mặt trên của bình nhiên liệu và kết thúc ở hộp thu gom hơi nhiên liệu đồng thời đi quanh miệng nạp nhiên liệu và vùng xung quanh của khay nạp lại nhiên liệu nằm bao quanh miệng nạp nhiên liệu, và được đỡ

bởi khay nạp lại nhiên liệu.

4. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 3, trong đó nắp che bình nhiên liệu, có kết cấu cho phép mở và đóng kín miệng nạp nhiên liệu, được lắp trên phần ốp giữa, và

cáp khóa nắp che bình nhiên liệu, được tạo kết cấu để kích hoạt nhằm mở/đóng nắp che bình nhiên liệu, được đi theo cách cáp khóa nắp che bình nhiên liệu đi qua phía bên của khay nạp lại nhiên liệu là phía đối diện mà dây điện đi qua đó trong số hai phía bên của khay nạp lại nhiên liệu, và sao cho cáp khóa nắp che bình nhiên liệu nằm gối chồng lên ống nạp khi nhìn từ trên xuống.

5. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 4, trong đó yên xe được bố trí theo cách có khả năng mở và đóng khoảng không bên dưới của yên xe, và cáp khóa yên xe, được tạo kết cấu để kích hoạt nhằm mở/đóng yên xe, được đi ở phía trên dây điện và được đỡ bởi khay nạp lại nhiên liệu.

6. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 5, trong đó hộp thu gom hơi nhiên liệu và hệ thống nạp của xe kiểu yên ngựa được nối thông qua van điều khiển xả, ống xả thứ nhất và ống xả thứ hai, van điều khiển xả được đỡ bởi khung thân xe, ống xả thứ nhất nằm ở phía trước của van điều khiển xả, ống xả thứ hai nằm ở phía sau của van điều khiển xả,

ống xả thứ nhất được đi theo cách gối chồng lên dây điện và cáp khóa yên xe khi nhìn từ trên xuống,

ống xả thứ hai được đi theo cách gối chồng lên ống nạp và cáp khóa nắp che bình nhiên liệu khi nhìn từ trên xuống, và

khay nạp lại nhiên liệu đỡ ống xả thứ nhất và ống xả thứ hai.

7. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 6, trong đó hộp chứa vật dụng thứ nhất được bố trí bên dưới yên xe,

hộp chứa vật dụng thứ hai nhô về phía trước từ phần trước của hộp chứa vật dụng thứ nhất và được tạo kết cấu để chứa ắc quy được lắp trên hộp chứa vật dụng thứ nhất, và

khay nạp lại nhiên liệu và hộp chứa vật dụng thứ hai được nối đồng thời tỳ vào

nhau theo chiều từ phía trước đến phía sau của xe, và đỡ ống xả thứ hai trong vùng nối của chúng.

8. Cơ cấu đi dây điện dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 3, trong đó, trên khay nạp lại nhiên liệu, phần hở được tạo kết cấu để làm cho ống nạp hướng về phía phần ốp giữa được tạo ra, và phần thành được tạo kết cấu để bao quanh vùng xung quanh của phần hở được tạo ra.

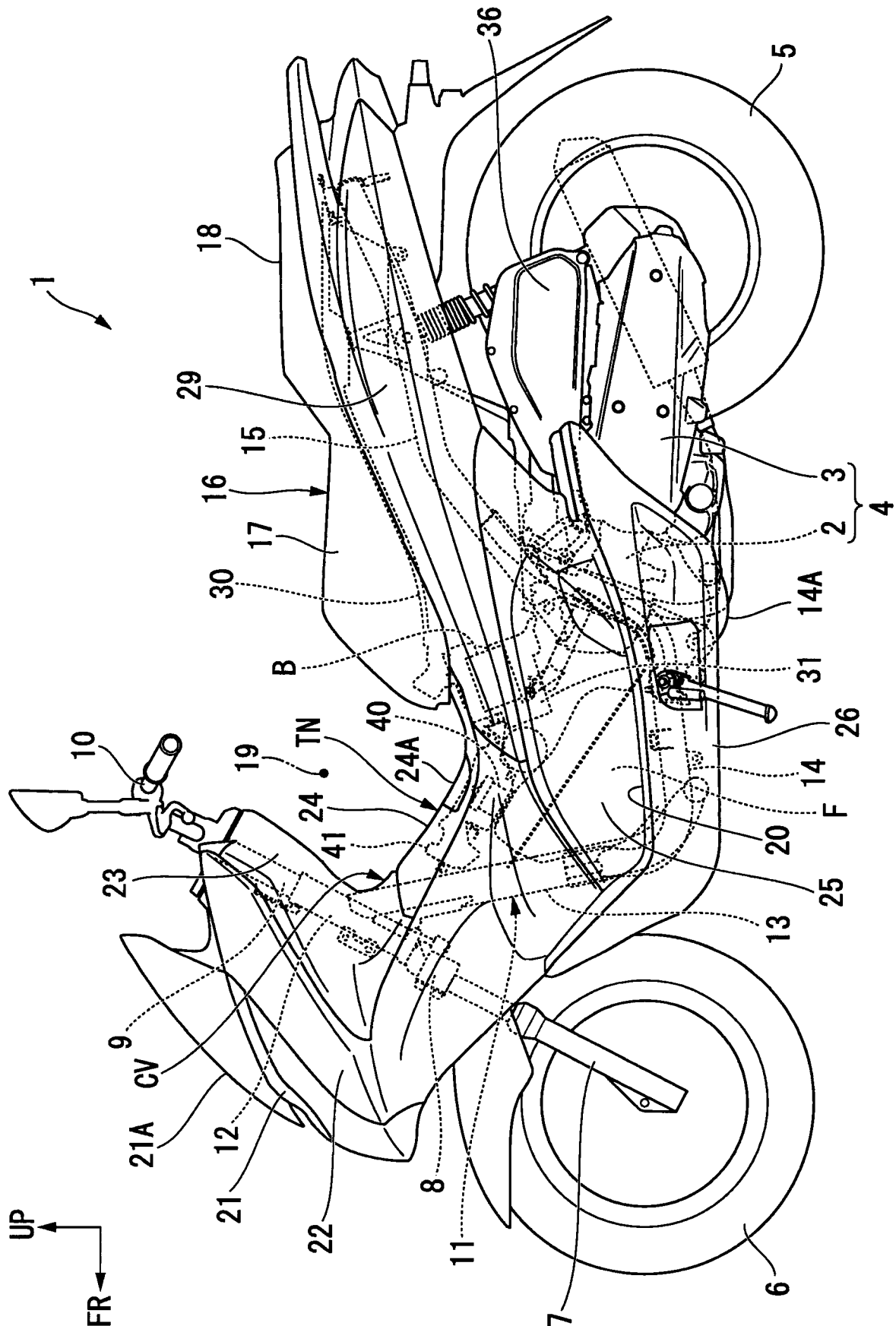


FIG. 1

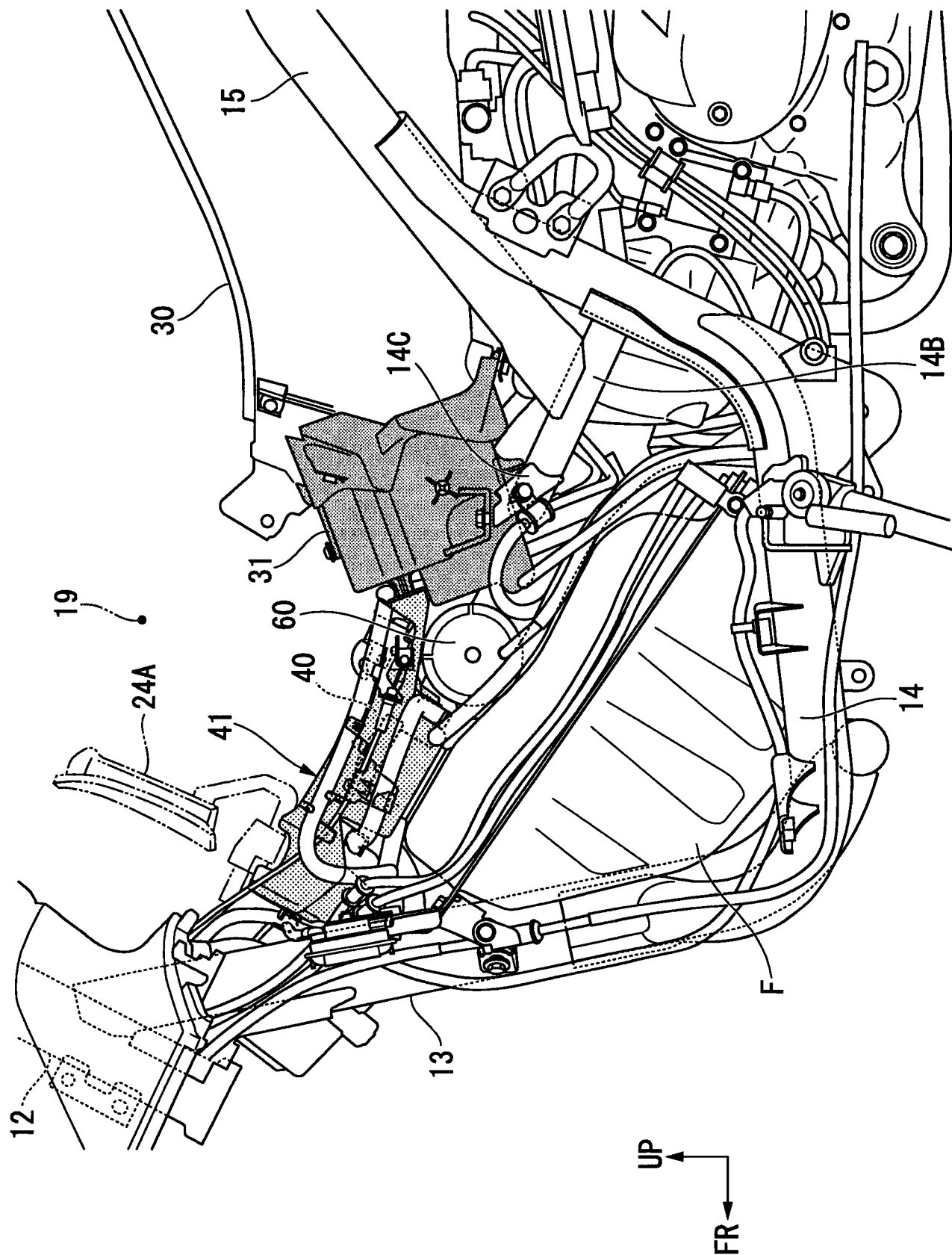


FIG. 2

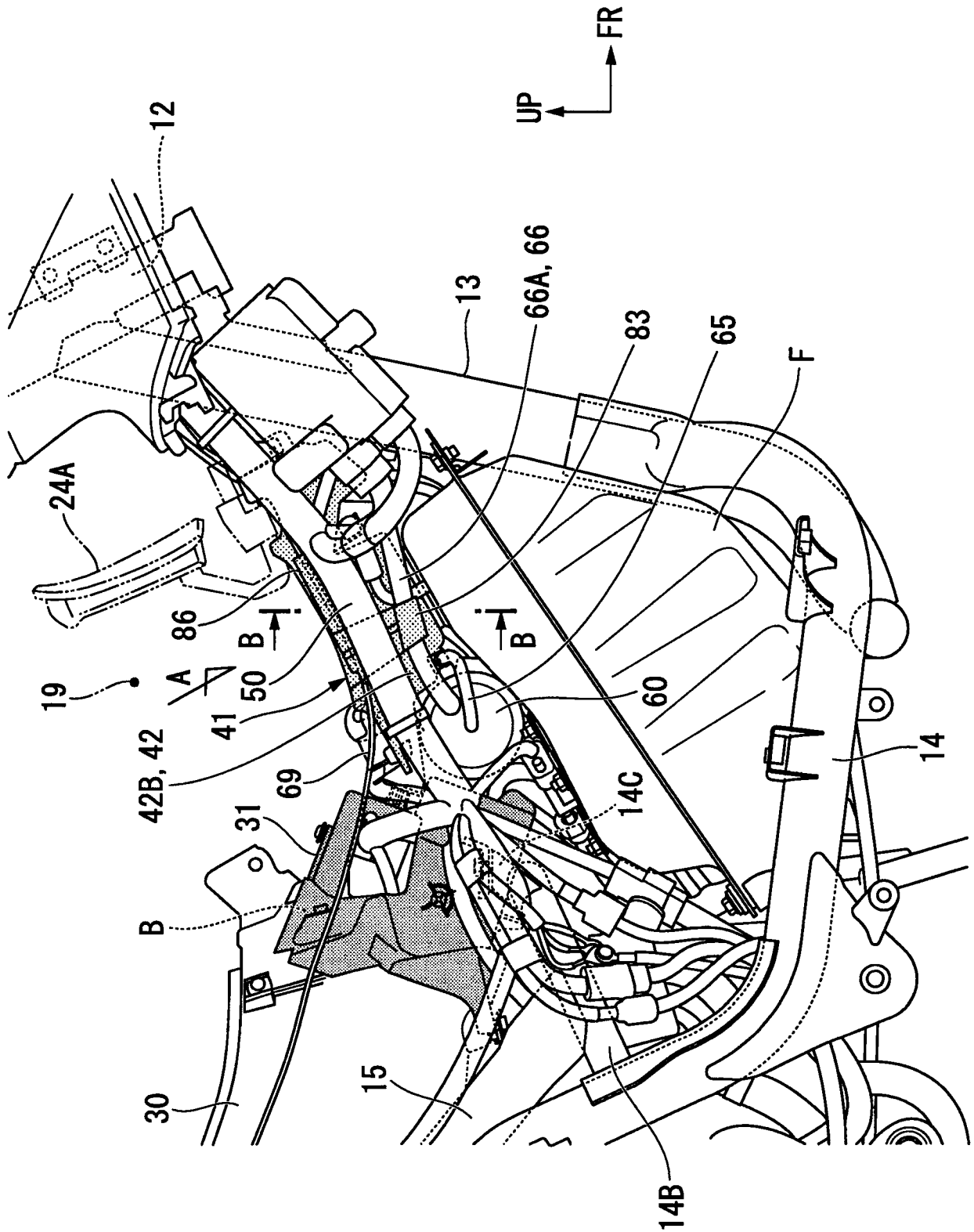


FIG. 3

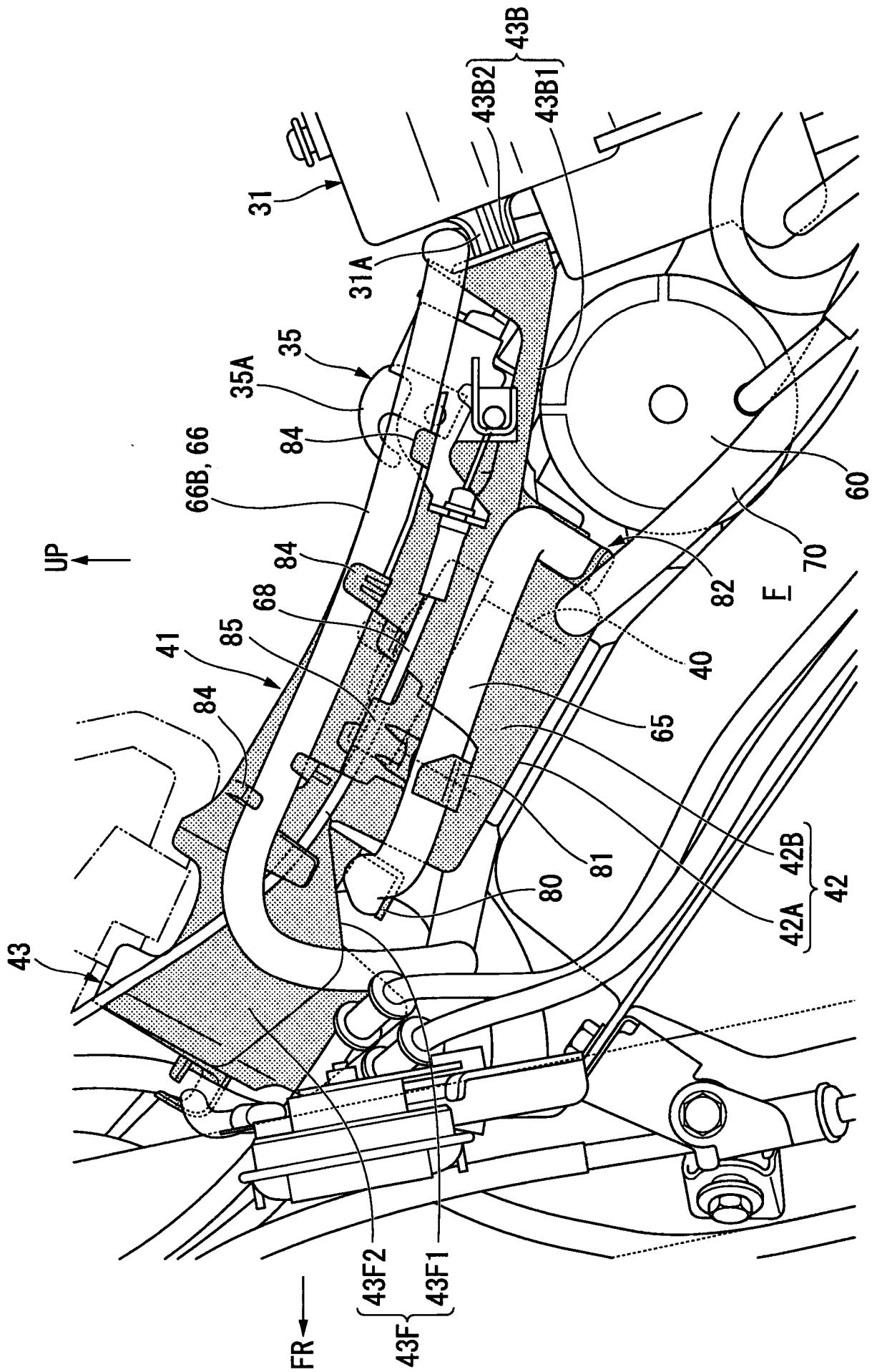
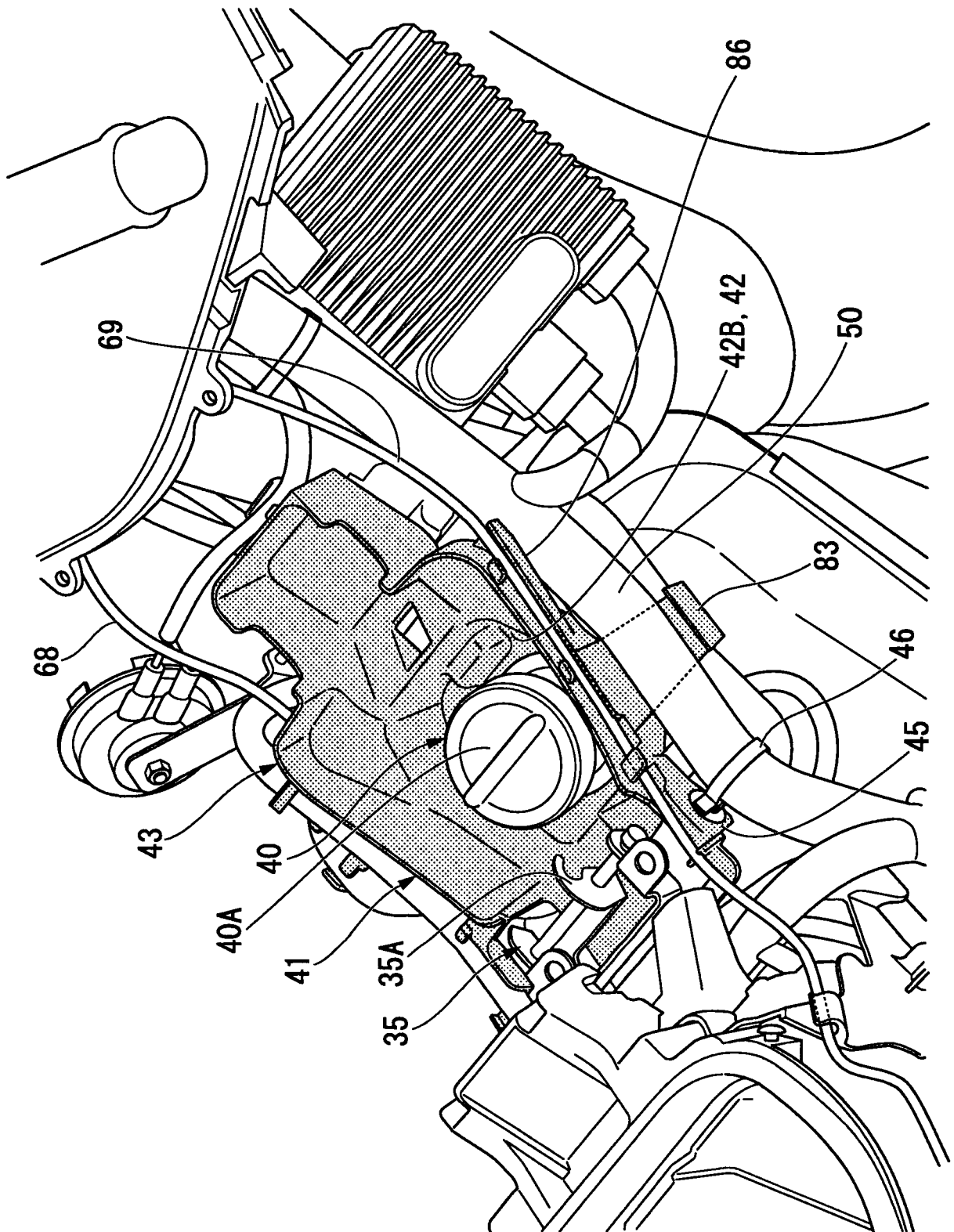


FIG. 4

**FIG. 5**

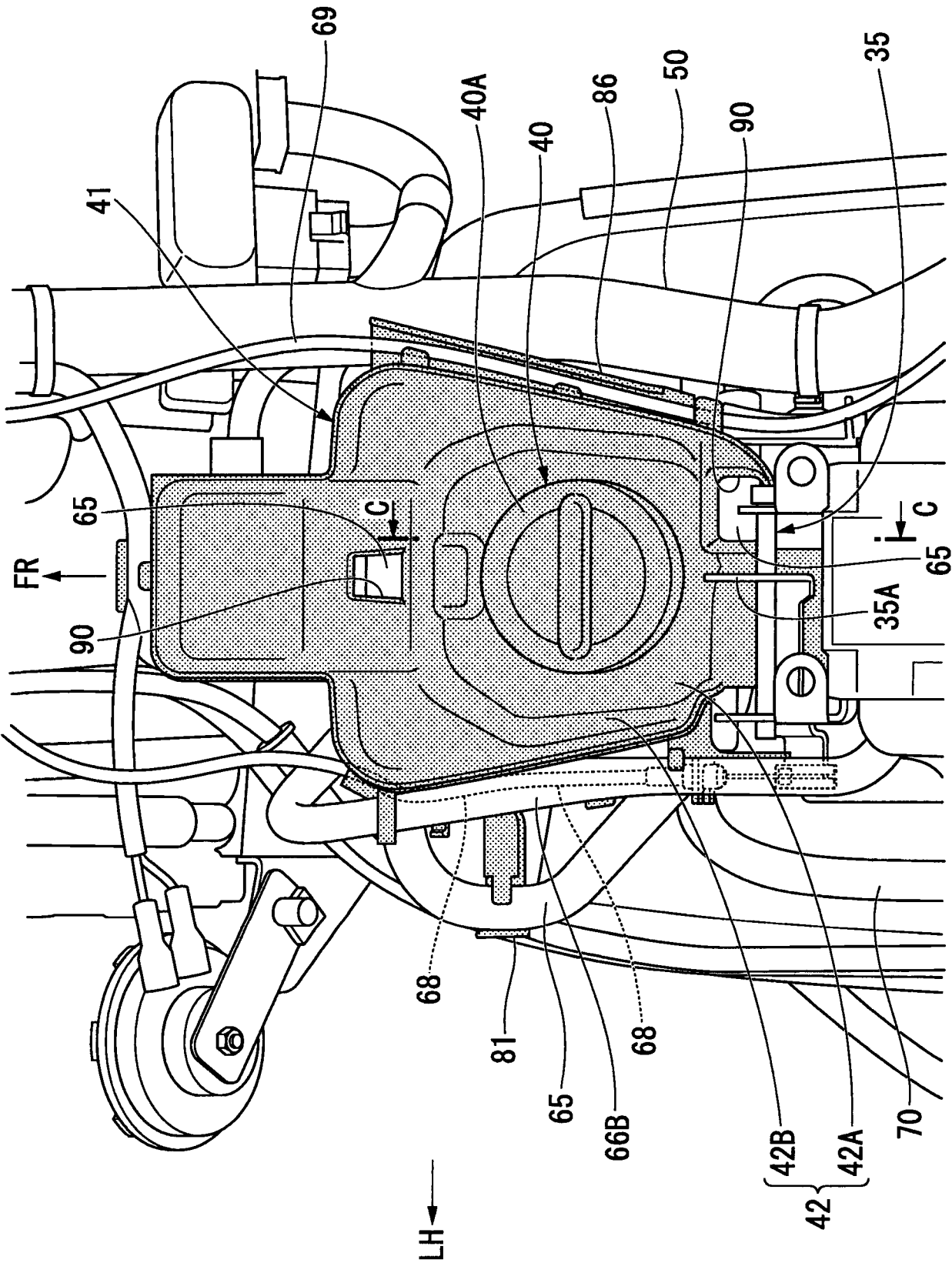


FIG. 6

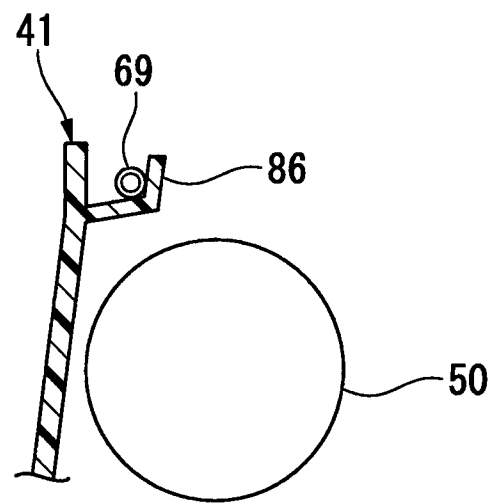
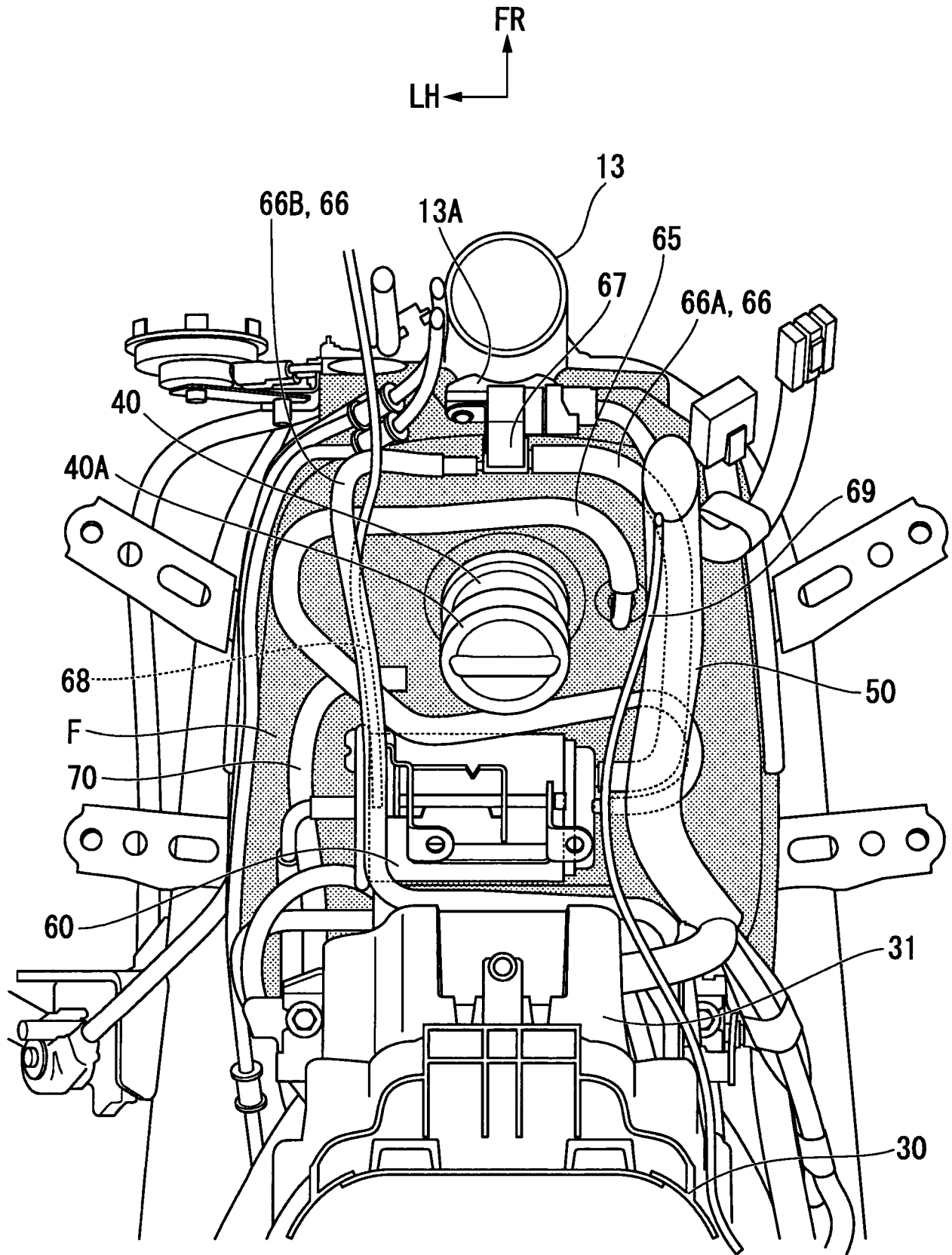
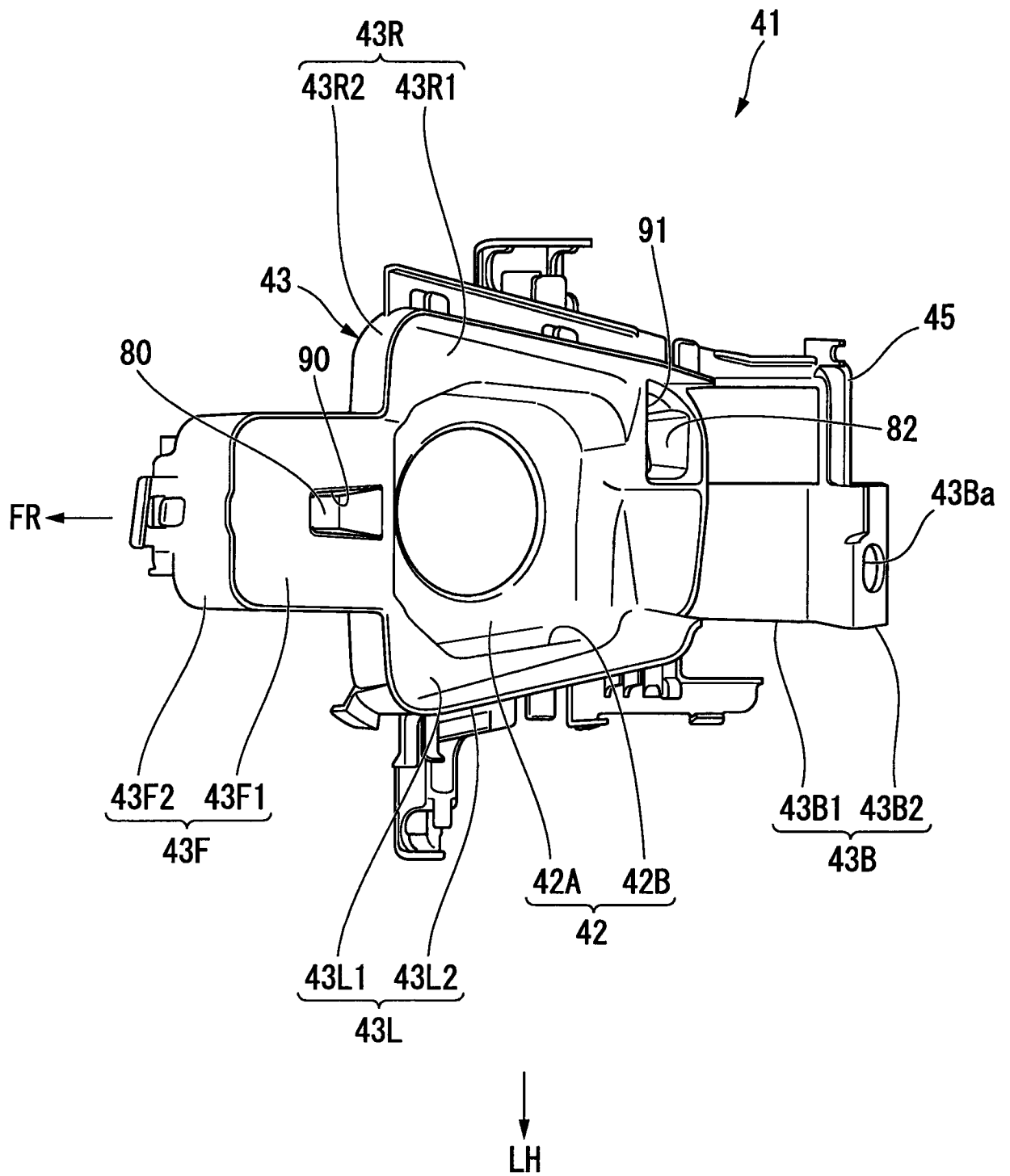
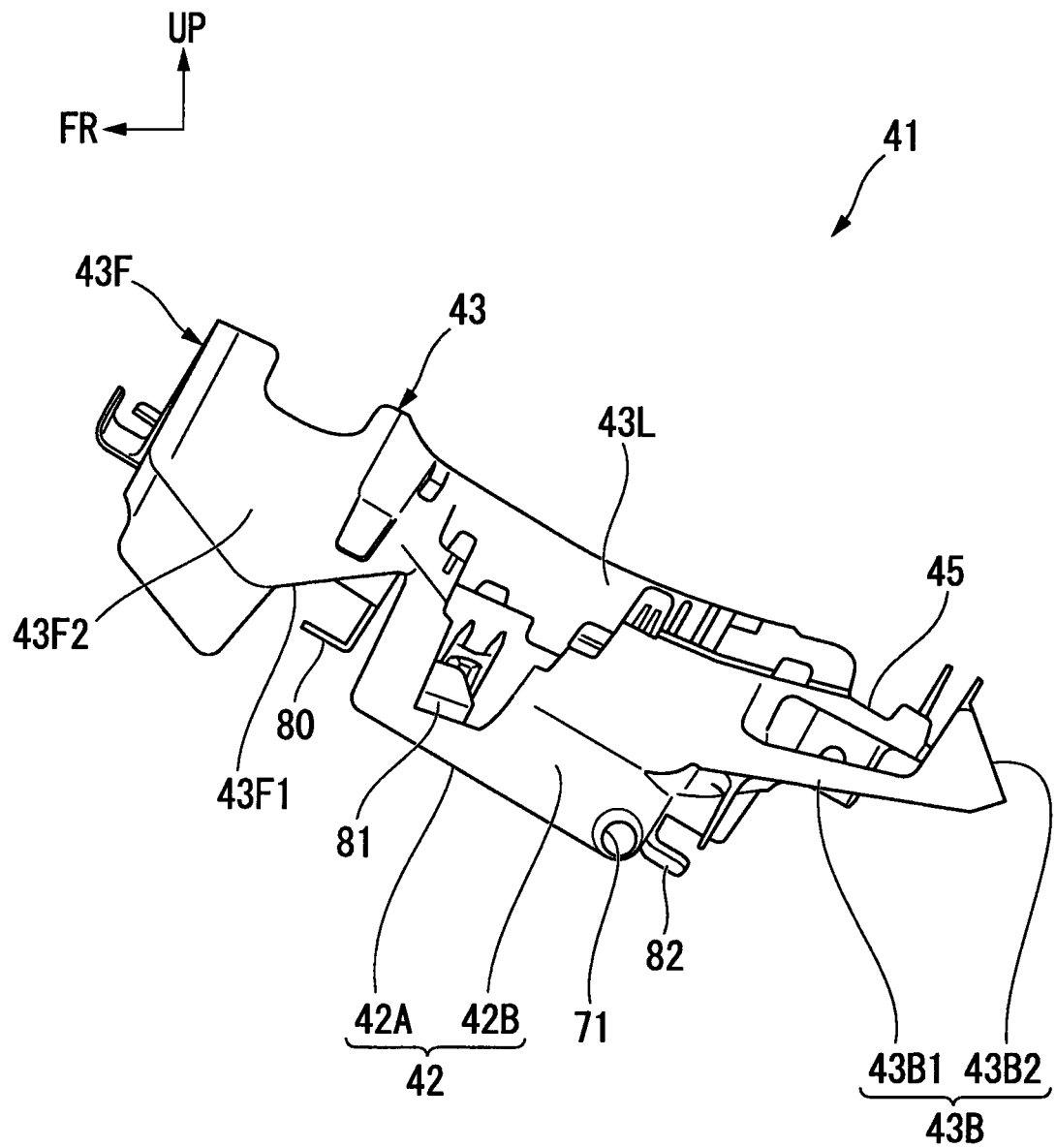


FIG. 7

**FIG. 8**

**FIG. 10**

**FIG. 11**