



(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) 
1-0021180

(51)⁷ **B62J 37/00, 35/00, 6/18**

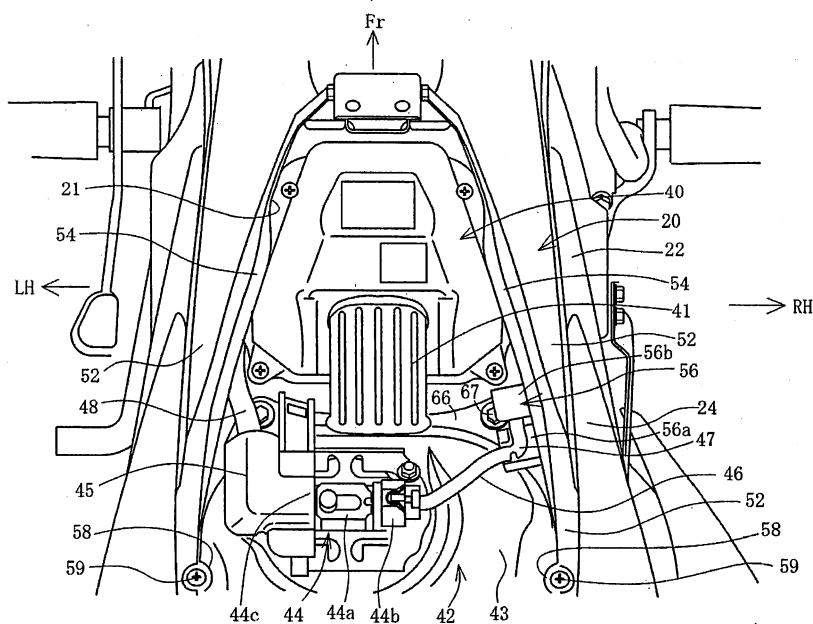
(13) **B**

- (21) 1-2016-03145 (22) 25.08.2016
(30) 2015-194309 30.09.2015 JP
(45) 25.06.2019 375 (43) 25.11.2016 344
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan
(72) Noriyuki MATSUI (JP), Atsushi NISHI (JP), Kohei YOKOUCHI (JP)
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) **CƠ CẤU GIỮ BÓ DÂY ĐIỆN**

(57) Mục đích của sáng chế là đề xuất cơ cấu giữ bó dây điện mà được lắp cố định vào bơm nhiên liệu ở một số lượng các vị trí nhỏ, bó dây điện được dẫn mà không va chạm với bình nhiên liệu, và thao tác đi dây có thể được dễ dàng.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất cơ cấu giữ bó dây điện trong đó bó dây điện (46) nối với đầu nối cáp điện (44b) của bơm nhiên liệu (44) được lắp trên mặt trên (43) của bình nhiên liệu (42) được đi dây trên mặt trên (43) của bình nhiên liệu theo cách không tiếp xúc. Bó dây điện (46) được dẫn và được giữ bởi phần giữ bó dây điện thứ nhất (56) được tạo ra liền khối trên mặt trên của tấm ốp bên (22). Ít nhất một phần của phần giữ bó dây điện thứ nhất (56) được bố trí ở vị trí cao hơn mặt trên (43) của bình nhiên liệu. Ở vị trí mà đoạn dây ngang (46a) của bó dây điện nằm chồng lên mặt trên (43) của bình nhiên liệu theo phương thẳng đứng, một khoảng không được tạo ra giữa mặt trên (43) của bình nhiên liệu và đoạn dây ngang (46a) của bó dây điện khi nhìn từ phía bên.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cơ cấu giữ bó dây điện dùng để dẫn bó dây điện cần được đi dây đến bơm nhiên liệu mà không va chạm với bình nhiên liệu trong xe kiểu yên ngựa như xe máy có bình nhiên liệu được trang bị bơm nhiên liệu.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết một giải pháp kỹ thuật trong đó phần giữ bó dây điện được bố trí trên nắp đầy bơm nhiên liệu được bố trí trên mặt trên của bình nhiên liệu. Cũng đã biết một giải pháp kỹ thuật khác trong đó bơm nhiên liệu được lắp trong bình nhiên liệu của xe máy, phần nối dây điện của nó được để lộ ra trên mặt trên của bình nhiên liệu, phần nối dây điện này được che bởi nắp đầy bơm nhiên liệu, nắp đầy bơm nhiên liệu được trang bị phần giữ bó dây điện, và một phần của bó dây điện được nối với phần nối dây điện được dẫn đến phần giữ bó dây điện (xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-196553).

Trong giải pháp kỹ thuật đã biết được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-196553, đã bộc lộ một kết cấu trong đó bó dây điện nối với bơm nhiên liệu kéo dài dọc theo mặt trên của bình nhiên liệu và sau đó được dẫn đến mặt bên, bó dây điện được lắp cố định vào phần giữ bó dây điện được bố trí trên nắp đầy bơm nhiên liệu, nhờ đó dẫn bó dây điện theo cách không đi vào tiếp xúc với đường hàn (gờ nối tiếp bằng cách hàn) nhô về phía mặt bên của bình nhiên liệu. Một vị trí để dẫn bó dây điện là không đủ, và ngay cả khi bó dây điện được dẫn đến mặt trên từ mặt bên của bình nhiên liệu, bó dây điện bị kẹp giữa nắp đầy bơm nhiên liệu và bình nhiên liệu. Nhờ kết cấu này, có thể giữ cố định bó dây điện theo cách chắc chắn khiến cho nó không bị chạm vào bình nhiên liệu khi bó dây điện rung và khiến cho bó dây điện không bị rơi lỏng. Tuy nhiên, nếu bó dây điện được lắp cố định ở nhiều vị trí, do bó dây điện cần phải được đi dây mà không bị lỏng ra để bó dây điện không bị chạm vào bình nhiên liệu ở các phần được giữ cố định thì sẽ gặp nhiều rắc rối trong việc đi dây.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do vậy, việc giảm số lượng các vị trí giữ cố định bó dây điện ở mức nhỏ nhất có thể đồng thời giảm được sự va chạm giữa bình nhiên liệu và bó dây điện là điều mong muốn.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất cơ cấu giữ bó dây điện của xe kiểu yên ngựa bao gồm: bình nhiên liệu (42) của xe để chứa nhiên liệu dùng cho động cơ (16), bơm nhiên liệu (44) lắp trên mặt trên của bình nhiên liệu, và bó dây điện (46) nối với bơm nhiên liệu, khác biệt ở chỗ, bơm nhiên liệu (44) được trang bị đầu nối cấp điện (44b) nối với bó dây điện (46) theo cách mà đầu nối cấp điện (44b) được định hướng về một phía bên theo chiều rộng xe, tấm ốp thân xe (22) được bố trí ở phía bên của bơm nhiên liệu (44), ít nhất một phần của tấm ốp thân xe (22) kéo dài đến vị trí cao hơn mặt trên (43) của bình nhiên liệu, tấm ốp thân xe (22) này có hai phần bên trái và bên phải (52) trải dài từ phía này đến phía kia và kéo dài về phía sau để che phần bên của bình nhiên liệu (42) khi nhìn từ phía bên, phần giữ bó dây điện (56) để giữ bó dây điện được tạo ra trên mép trên (54) ở một phía bên, theo chiều rộng xe, của hai phần bên trái và bên phải (52), ít nhất một phần của phần giữ bó dây điện được bố trí ở vị trí cao hơn mặt trên (43) của bình nhiên liệu này, và một khoảng không được tạo ra giữa mặt trên (43) của bình nhiên liệu và bó dây điện (46a) khi nhìn từ phía bên ở vị trí mà mặt trên (43) của bình nhiên liệu này và bó dây điện (46a) nằm chồng lên nhau theo phương thẳng đứng.

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, khung thân xe của xe này bao gồm ống đầu (30), khung chính (32) kéo dài về phía sau từ ống đầu, và thanh đỡ yên xe (36) kéo dài về phía sau từ phần sau của khung chính, bình nhiên liệu (42) được đỡ trên thanh đỡ yên xe, yên xe (18) được bố trí ở bên trên bình nhiên liệu theo cách mà yên xe (18) có thể mở và đóng, bình nhiên liệu (42) được che bởi yên xe khi yên xe được đóng, và phần trên của phần giữ bó dây điện (56) được che bởi yên xe (18) ở trạng thái đóng.

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, khi yên xe được mở ra, các phần giữ bó dây điện được để lộ ra.

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm yêu cầu bảo hộ bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, ít nhất một phần của phần giữ bó dây điện (56) nằm chồng lên bình nhiên liệu (42) khi nhìn từ phía trên.

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, phần giữ bó dây điện (56) được tạo ra dọc theo mép trên (54).

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm yêu cầu bảo hộ bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, bó dây điện (46) được giữ bởi phần giữ bó dây điện (56) được bố trí ở một phía bên theo chiều rộng xe của bơm nhiên liệu (44), ống dẫn nhiên liệu (48) dùng để cấp nhiên liệu cho động cơ (16) được nối với phía kia của bơm nhiên liệu (44) theo chiều rộng xe, và ít nhất một phần của ống dẫn nhiên liệu kéo dài từ bơm nhiên liệu (44) về phía kia theo chiều rộng xe.

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu tại điểm 7 yêu cầu bảo hộ, mặt trên (43) của bình nhiên liệu được đỡ theo cách nghiêng về phía trước theo hướng về phía trước của thân xe, phần giữ bó dây điện (56) được bố trí ở phía trước đầu nối (44b) khi nhìn từ phía bên, và phần giữ bó dây điện (56) được bố trí ở vị trí nằm ngang so với ít nhất một phần của đầu nối cấp điện (44b).

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm yêu cầu bảo hộ bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, theo sáng chế nêu tại điểm 8 yêu cầu bảo hộ, phần giữ bó dây điện (56) bao gồm phần giữ thứ nhất (56a) mà mở lên phía trên và tạo ra một thành bên, và phần giữ thứ hai (56b) tạo thành mặt trên, và khe hở (56d) mà bó dây điện (47b) có thể đi qua đó được tạo ra giữa phần giữ thứ nhất và phần giữ thứ hai.

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm yêu cầu bảo hộ bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, theo sáng chế nêu tại điểm 9 yêu cầu bảo hộ, bộ lọc không khí (40) được bố trí ở phía trước bình nhiên liệu (42), phần giữ bó dây điện được bố trí để dùng làm phần giữ bó dây điện thứ nhất (56), phần giữ bó dây điện thứ hai (61) kéo dài về phía sau từ bộ lọc không khí và giữ bó dây điện (46) được trang bị, và một phần (46b) của bó dây điện giữa phần giữ bó dây điện thứ hai (61) và phần giữ bó dây điện thứ nhất (56) tạo ra một khoảng không giữa bình nhiên liệu (42) và phần (46b) của bó dây điện này khi nhìn từ phía bên, và phần (46b) của bó dây điện kéo dài về phía trước của thân xe.

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, khoảng không được tạo ra giữa mặt trên của bình nhiên liệu và bó dây điện bằng cách giữ bó dây điện của bơm nhiên liệu trên phần giữ bó dây điện nằm bên trên mặt trên của bình nhiên liệu, và khoảng không này cho phép tránh được sự tiếp xúc giữa bó dây điện và mặt của bình nhiên liệu. Hơn nữa, số lượng các phần giữ bó dây điện có thể giảm đến mức tối thiểu, và các rắc rối trong việc đi dây có thể giảm. Ngoài ra do phần giữ bó dây điện được tạo ra trên một phần của tấm ốp thân xe nên không cần phải trang bị riêng một phần giữ bó dây điện, và số lượng các bộ phận có thể giảm.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, bình nhiên liệu và phần giữ bó dây điện được che bởi yên xe mà có thể mở và đóng. Do vậy, khi yên xe được đóng, phần trên của bình nhiên liệu có thể được bảo vệ, và bó dây điện có thể dễ dàng được lắp vào và tháo ra khỏi phần giữ bó dây điện chỉ cần bằng cách mở yên xe. Do vậy, khả năng bảo dưỡng được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, do bó dây điện có thể dễ dàng được lắp vào và tháo ra khỏi phần giữ bó dây điện thứ nhất chỉ cần bằng cách mở yên xe, khả năng bảo dưỡng được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, do ít nhất một phần của phần giữ bó dây điện nằm chồng lên bình nhiên liệu khi nhìn từ phía trên, khoảng cách từ bơm nhiên liệu đến phần giữ bó dây điện có thể được rút ngắn. Do vậy, sự xuất hiện chổ uốn trên bó dây điện có thể được hạn chế. Theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, do phần giữ bó dây điện được bố trí dọc theo mặt trên của tấm ốp thân xe, có thể dễ dàng bố trí bó dây điện ở vị trí cao hơn bơm nhiên liệu. Hơn nữa, có thể dễ dàng kiểm tra bằng mắt đối tượng của thao tác lắp khi bó dây điện được lắp trên phần giữ bó dây điện, và khả năng thực hiện thao tác này được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, thao tác đi dây của bó dây điện và thao tác đi đường ống của ống dẫn nhiên liệu được thực hiện theo cách riêng biệt ở bên phải và bên trái theo chiều rộng xe. Nhờ kết cấu này, bó dây điện và đường ống dẫn nhiên liệu không dễ dàng va chạm với nhau, và có thể làm cho việc đi dây và đi đường ống được dễ dàng.

Theo sáng chế nêu tại điểm 7 yêu cầu bảo hộ, khi bánh trước và bánh sau đồng

thời đi vào tiếp xúc với mặt đất, bình nhiên liệu nằm nghiêng về phía trước. Nhờ kết cấu này, độ cao trong vùng lân cận phần trước của bình nhiên liệu có thể được hạn chế. Do vậy, ngay cả khi phần giữ bó dây điện được bố trí ở bên trên phần trước của bình nhiên liệu, không cần phải bố trí phần giữ bó dây điện ở vị trí quá cao nên độ rộng theo phương thẳng đứng được giảm, và có thể đi dây bó dây điện mà không làm tăng chiều dài của nó nhiều hơn mức cần thiết.

Theo sáng chế nêu tại điểm 8 yêu cầu bảo hộ, do bó dây điện được giữ bởi phần giữ thứ nhất và phần giữ thứ hai thông qua khe hở, có thể giữ không cho bó dây điện bị dịch chuyển theo phương thẳng đứng, và giữ bó dây điện theo cách chắc chắn, và bó dây điện có thể được giữ một cách dễ dàng.

Theo sáng chế nêu tại điểm 9 yêu cầu bảo hộ, phần giữ bó dây điện thứ hai kéo dài về phía sau từ bộ lọc không khí mà được bố trí ở phía trước bình nhiên liệu, bó dây điện giữa phần giữ bó dây điện thứ nhất và phần giữ bó dây điện thứ hai được giữ sao cho khoảng không được tạo ra giữa bó dây điện và bình nhiên liệu khi nhìn từ phía bên và bó dây điện kéo dài về phía trước. Do vậy, bó dây điện kéo dài từ bơm nhiên liệu có thể được giữ theo cách tin cậy khiến cho sự va chạm giữa bó dây điện và bình nhiên liệu có thể được giảm.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện nửa trước bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện xe máy mà tấm ốp thân xe đã được tháo ra khỏi đó.

Fig.3 là hình chiếu bằng thể hiện các phần trên của bộ lọc không khí và phần trước của bình nhiên liệu.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện các phần trên của bộ lọc không khí và phần trước của bình nhiên liệu.

Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện các phần trên của bộ lọc không khí và phần trước của bình nhiên liệu.

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh của tấm ốp bên.

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

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện nửa trước bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng theo chiều dọc, chiều ngang và thẳng đứng của xe là dựa trên trạng thái đang sử dụng của xe và cụ thể hơn, các hướng này của xe là dựa trên hướng chuyển động của xe. Hơn nữa, hướng về phía trong biểu thị hướng về phía đường tâm của thân xe, và hướng ra phía ngoài là hướng ngược với hướng về phía trong. Chiều ngang cũng chính là chiều rộng của xe. Trên các hình vẽ này, ký hiệu Fr biểu thị phía trước, ký hiệu Rr biểu thị phía sau, ký hiệu LH biểu thị bên trái, ký hiệu RH biểu thị bên phải và ký hiệu Up biểu thị phía trên, nếu cần.

Bánh trước 10 được đỡ bởi đầu dưới của chạc trước 12 trên phần trước của thân xe, và bánh trước 10 được lái bởi các tay lái trên 14. Động cơ 16 được lắp ở phía sau bánh trước 10, và yên xe kiểu yên liền 18 được bố trí ở bên trên động cơ 16. Thân xe được che bởi tấm ốp thân xe 20, phía trước của thân xe được che bởi tấm ốp bên 22 và phía sau của nó được che bởi tấm ốp sau 24 ở bên dưới yên xe 18. Tấm ốp bên 22 và tấm ốp sau 24 là các phần của tấm ốp thân xe.

Bánh sau 26 được bố trí ở bên dưới yên xe 18 và phía sau động cơ 16. Bánh sau 26 được đỡ bởi đầu sau của đòn lắc sau 28. Bánh trước 10, bánh sau 26 và động cơ 16 được đỡ bởi khung thân xe (sẽ được mô tả sau).

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện xe máy, và tấm ốp thân xe đã được tháo ra khỏi xe máy này. Khung thân xe bao gồm ống đầu 30 trên đầu trước để đỡ theo cách xoay được phần trên của chạc trước 12, một ống chính 32 kéo dài chéo xuống dưới và về phía sau từ ống đầu 30 dọc theo đường tâm của thân xe, khung giữa 34 kéo dài xuống dưới về phía sau động cơ 16 từ đầu sau của ống chính 32, hai thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 36 kéo dài chéo lên phía trên và về phía sau từ đầu sau của ống chính 32, và hai giá đỡ sau bên phải và bên trái 38 để nối theo đường chéo các phần sau của các thanh đỡ yên xe 36 và phần dưới của khung giữa 34 với nhau.

Đầu trước của đòn lắc sau 28 được đỡ lắc được bởi khung giữa 34, và bánh sau 26 được đỡ bởi đầu sau của đòn lắc sau 28. Bộ giảm xóc sau 29 được bố trí giữa đòn lắc sau 28 và các thanh đỡ yên xe 36. Các thanh đỡ yên xe 36 đỡ yên xe 18, và đồng

thời đỡ bộ lọc không khí 40 và bình nhiên liệu 42 mà được bố trí ở phía trước và phía sau. Bộ lọc không khí 40 được bố trí ở bên dưới phần trước của yên xe 18, và bình nhiên liệu 42 được bố trí ngay sát phía sau bộ lọc không khí 40.

Bình nhiên liệu 42 được bố trí theo cách kéo dài dọc theo chiều dọc của mặt đáy yên xe 18, và được đỡ và nằm giữa các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 36 và các giá đỡ sau 38. Ở trạng thái mà bánh trước 10 và bánh sau 26 tiếp xúc với mặt đất như được minh họa trên hình vẽ này, mặt trên 43 được đỡ ở trạng thái nghiêng về phía trước trong đó phần trước của mặt trên 43 nằm dưới thấp.

Phần sau phía bên của ống chính 32, phần trên phía bên của bộ lọc không khí 40 và phần trên phía bên ở phía trước của bình nhiên liệu 42 mà nằm bên dưới phần trước của yên xe 18 được che bởi tấm ốp bên 22 (xem Fig.1). Phần dưới phía sau của yên xe 18, kể cả phần lớn của phía bên bình nhiên liệu 42, được che bởi tấm ốp sau 24 (xem Fig.1).

Yên xe 18 có thể mở và đóng thông qua bản lề 19 trên đầu trước của nó. Nếu yên xe 18 bị xoay lên trên (theo chiều mũi tên a) và mở ra, bộ lọc không khí 40 và bình nhiên liệu 42 nằm bên dưới yên xe 18 được để lộ ra, và có thể thực hiện việc bảo dưỡng chúng và bổ sung nhiên liệu. Nếu yên xe 18 bị xoay xuống dưới (theo chiều mũi tên b) và đóng lại, yên xe 18 che các phần trên của bộ lọc không khí 40 và bình nhiên liệu 42.

Fig.3 thể hiện phần trên của bộ lọc không khí 40 và phần trên phía trước của bình nhiên liệu 42 ở trạng thái mà yên xe 18 mở ra. Các mặt trên của các phần trước của bộ lọc không khí 40 và bình nhiên liệu 42 hướng vào trong phần miệng 23 được tạo ra trên phần trên của tấm ốp bên 22. Các mép trên 54 của các phần bên phải và bên trái 52 của phần miệng 23 là các gờ thẳng đứng có hình dạng các thành thẳng đứng mà dựng đứng lên trên.

Ống hút 41 nhô về phía sau từ giữa phần sau của mặt trên của bộ lọc không khí 40. Đầu ngoài của ống hút 41 được bố trí ở bên trên đầu trước của bình nhiên liệu 42, và ống hút 41 và bình nhiên liệu 42 nằm chồng lên nhau khi nhìn từ phía trên. Ống hút 41 mở về phía sau và chéo xuống dưới, ống hút này hút không khí bên ngoài qua miệng ống để làm sạch không khí nhờ bộ lọc không khí 40, và ống hút cấp không khí

đã được làm sạch đến phần xi lanh 17 (xem Fig.2) của động cơ 16 nằm ở phía trước và bên dưới ống hút này.

Mặt trên 43 của bình nhiên liệu 42 cũng nằm bên trong phần miệng 23. Toàn bộ bề mặt của bình nhiên liệu 42 là phẳng. Phần đế 44a của bơm nhiên liệu 44 được định vị và lắp cố định vào giữa phần trước của mặt trên 43. Thân của bơm nhiên liệu 44 được treo từ phía trên và nằm trong trong bình nhiên liệu 42. Đầu nối cáp điện 44b được bố trí ở một phía bên (phía bên phải trong ví dụ thực hiện này) của phần đế 44a, và một đầu của bó dây điện 46 được nối với đầu nối cáp điện 44b. Bơm nhiên liệu 44 được kích hoạt bởi điện của ắc quy 39 (xem Fig.2) mà điện được cấp vào đó từ bó dây điện 46. Đầu nối cáp điện 44b được định hướng và nhô sang phía bên phải của thân xe, và bó dây điện 46 cũng được định hướng sang phía bên phải của thân xe từ đầu nối cáp điện 44b, và kéo dài sang phía bên phải theo chiều rộng xe.

Nhiên liệu trong bình nhiên liệu 42 đã được hút bởi bơm nhiên liệu 44 sẽ được xả ra từ phần xả 44c được bố trí ở phía kia (phía bên trái trong ví dụ thực hiện này) của phần đế 44a, và nhiên liệu được cấp vào phần xi lanh 17 nhờ ống dẫn nhiên liệu 48. Phần xả 44c được định hướng và nhô sang bên trái của thân xe và phần nối 48a, là một đầu của ống dẫn nhiên liệu 48, được nối với phần xả 44c. Phần nối 48a được uốn gần như thành hình chữ L, và được định hướng sang bên trái của thân xe từ phần xả 44c và kéo dài sang bên trái và sau đó, phần nối này uốn về phía trước trong vùng lân cận mặt bên trái của bình nhiên liệu 42. Mặc dù không được thể hiện trên các hình vẽ, phần nối này kéo dài về phía trước dọc theo thanh đỡ yên xe bên trái. Phần xả 44c và phần nối 48a của ống dẫn nhiên liệu 48 được che bởi nắp đậy bơm nhiên liệu 45.

Bó dây điện 46 được định hướng sang phía bên và về phía trước của thân xe từ đầu nối cáp điện 44b bên trên mặt trên 43 của bình nhiên liệu 42, và kéo dài gần như nằm ngang. Sau đó, bó dây điện uốn về phía trước ở phía trong vùng lân cận các mép trên 54 của tấm ốp bên 22, phần uốn 47 này được đỡ bởi phần giữ bó dây điện thứ nhất 56, phần uốn này kéo dài chéo xuống dưới và về phía trước và đầu ngoài của nó, nằm bên dưới bộ lọc không khí 40, được nối với ắc quy 39 (xem Fig.2).

Phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 được tạo ra liền khối trên các mép trên 54, và phần giữ bó dây điện thứ nhất này nhô về phía trong các mép trên 54. Tấm ốp bên 22 được định vị và lắp cố định vào mặt bên của bình nhiên liệu 42 từ phía trên thông qua

các định vít 59 nhờ các vấu 58 được tạo ra trên các đầu sau của các phần bên phải và bên trái 52. Bó dây điện 46 và ống dẫn nhiên liệu 48 được bố trí theo cách riêng biệt ở bên phải và bên trái trên thân xe, đồng thời kẹp bơm nhiên liệu 44 và bình nhiên liệu 42 vào giữa.

Fig.4 thể hiện phần đế 44a và một phần của phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 khi nhìn chéo từ phía trên. Bó dây điện 46 bao gồm đoạn dây ngang 46a, kéo dài sang bên phải và hơi chéo về phía trước từ đầu nối cáp điện 44b về phía phần uốn 47, được đỡ bởi phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 và đoạn dây dọc 46b kéo dài về phía trước của thân xe từ phần uốn 47.

Đoạn dây ngang 46a được đi dây giữa đầu nối cáp điện 44b và phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 ở trạng thái không tiếp xúc với mặt trên 43 mà hơi bập bênh bên trên mặt trên 43, và chiều dài của đoạn dây ngang 46a là tương đối ngắn. Đoạn dây dọc 46b được đi dây giữa phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 và ắc quy 39, và phần ở phía bên của bộ lọc không khí 40 được đi dây giữa mặt bên phải và phía trong của các mép trên 54 (các phần bên 52) dọc theo bộ lọc không khí 40.

Phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 bao gồm phần giữ thứ nhất 56a nằm ở phía sau và phần giữ thứ hai 56b nằm ở phía trước. Phần giữ thứ nhất 56a và phần giữ thứ hai 56b được bố trí cạnh nhau theo chiều dọc, chúng được tạo ra liền khối bên trong các mép trên 54, và được bố trí ở bên trên mặt trên 43. Phần giữ thứ nhất 56a là một khối tương đối dày, và trên mặt trên của nó được tạo rãnh dẫn 56c (xem Fig.6) có dạng gần như hình chữ L hướng lên phía trên. Phần giữ thứ hai 56b có hình dạng tấm tương đối mỏng, mặt đáy 56f của phần giữ thứ hai 56b mà tỳ vào bó dây điện có độ cao gần như bằng mặt trên của phần giữ thứ nhất 56a. Khe hở 56d có chiều rộng gần như bằng chiều dày của bó dây điện 46 được tạo ra giữa phần giữ thứ nhất 56a và phần giữ thứ hai 56b.

Phần uốn 47 bao gồm phần trên 47a được giữ bởi phần giữ thứ nhất 56a, phần giữa 47b mà uốn xuống dưới và đi vào khe hở 56d, và phần dưới 47c mà uốn về phía trước bên dưới phần giữ thứ hai 56b. Bằng cách đẩy phần trên 47a vào trong rãnh dẫn 56c từ phía trên, phần trên 47a được uốn cong gần như với một góc vuông từ chiều ngang thành chiều dọc trên mặt phẳng gần như song song với mặt trên của phần giữ thứ nhất 56a. Phần giữa 47b uốn xuống dưới ở đầu trước của phần giữ thứ nhất 56a và

đi vào khe hở 56d, và phần dưới của phần giữa tiếp tục uốn về phía trước, và phần giữa này được nối với phần dưới 47c mà đi vào bên dưới phần giữ thứ hai 56b. Phần trên của phần giữa 47b bị ép bởi phần giữ thứ hai 56b.

Theo cách này, phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 đỡ phần trên 47a trên phần giữ thứ nhất 56a, phần trên của phần dưới 47c bị ép bởi phần giữ thứ hai 56b và được đỡ trên đó. Nhờ kết cấu này, phần giữ bó dây điện thứ nhất cùng với vấu ép 56e sẽ được mô tả sau (xem Fig.6) giữ cố định phần trên 47a khiến cho phần trên 47a không thể bị kéo lên phía trên ra khỏi rãnh dẫn 56c, và phần giữ bó dây điện thứ nhất giữ theo cách chắc chắn phần uốn 47 của bó dây điện 46. Bó dây điện 46 được uốn cong thành đoạn dây ngang 46a kéo dài về phía trong thân xe và đoạn dây dọc 46b kéo dài về phía trước của thân xe trên phần uốn 47, và đoạn dây ngang và đoạn dây dọc được dẫn.

Đoạn dây dọc 46b được định hướng về phía trước của thân xe từ phần dưới 47c, và uốn về phía trước ở bên dưới phần giữ thứ hai 56b, và đoạn dây dọc được giữ trên phần giữ bó dây điện thứ hai 61 nhờ băng kẹp 60 trong vùng lân cận phần uốn này. Phần giữ bó dây điện thứ hai 61 nằm chồng lên trên phần trước của phần giữ thứ hai 56b theo phương thẳng đứng.

Đầu sau của các mép trên 54 trên tấm ốp bên 22 được tạo ra liền khối trên mặt trên của đầu sau của các phần bên 52, các vấu 58 có các thành hình bán tròn 58a mà mở ra phía ngoài được tạo ra trên phần này, và các vấu 58 được lắp cố định vào tấm ốp sau được bố trí ở phía sau tấm ốp bên 22 ở phía bên của bình nhiên liệu 42. Phần thoát 43a là một chỗ lõm được tạo ra ở phía bên của mặt trên 43. Phần thoát 43a đi vòng qua thành 58a và cong về phía trong. Nhờ kết cấu này, có thể tránh được trường hợp mà kích thước theo chiều rộng xe phải tăng để lắp các phần bên 52 của tấm ốp bên 22 vào tấm ốp bên phía sau.

Số chỉ dẫn 66 biểu thị gờ được tạo ra quanh bình nhiên liệu 42, và các phần trên và phần dưới của bình nhiên liệu mà được phân chia sẵn từ trước theo phương thẳng đứng được tạo ra liền khối trên gờ 66 này bằng cách hàn. Số chỉ dẫn 67 biểu thị bu lông dùng để lắp gờ 66 vào các thanh đỡ yên xe 36, và số chỉ dẫn 44d biểu thị đai ốc để lắp cố định phần đế 44a, và đai ốc 44d được lắp cố định vào bu lông 44e nhô ra từ mặt trên 43 của bình nhiên liệu 42.

Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện các phần trên của bộ lọc không khí 40 và bình nhiên liệu 42 được đỡ trên các thanh đỡ yên xe 36 ở trạng thái mà yên xe 18 và tấm ốp bên 22 đã được tháo ra. Như được thể hiện rõ trên hình vẽ này, đoạn dây ngang 46a được giữ ở trạng thái mà nó nằm cách mặt trên 43 lên phía trên và bập bênh theo cách không tiếp xúc. Trên hình vẽ này, các mép trên 54 của tấm ốp bên 22 mà được thể hiện một phần dưới dạng đường nét đứt nhô cao hơn các thanh đỡ yên xe 36, tấm ốp bên ở vị trí có phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 uốn vào phía trong theo chiều rộng xe, phần giữ bó dây điện thứ nhất tạo thành mặt đối tiếp với yên xe, phần giữ bó dây điện thứ nhất được tạo ra trên các mép trên 54 của phần gờ mà tiếp tục kéo dài lên phía trên của thân xe, phần giữ bó dây điện thứ nhất nằm gần như ở cùng độ cao như đầu nối cấp điện 44b, và đầu nối cấp điện 44b và phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 được bố trí gần như theo phương nằm ngang.

Phần giữ bó dây điện thứ hai 61, dùng để đỡ phần trước và trên phần lân cận của phần dưới 47c, nhô về phía sau từ bộ lọc không khí 40 gần như song song với các thanh đỡ yên xe 36. Một phần của bó dây điện (phần uốn 47) giữa phần giữ bó dây điện thứ hai 61 và phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 cũng được giữ trong khoảng không được tạo ra giữa một phần của bó dây điện này và bình nhiên liệu 42 khi nhìn từ phía bên, và tránh được sự va chạm với phần trước và mặt trên của bình nhiên liệu 42. Bằng cách tạo ra phần giữ bó dây điện thứ hai 61 trong vùng lân cận đầu trước của bình nhiên liệu 42, có thể dễ dàng điều chỉnh sao cho chiều dài của đoạn dây ngang 46a giữa bom nhiên liệu 44 và phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 của bó dây điện 46 trở nên ngắn.

Đoạn dây dọc 46b tiếp tục kéo dài từ phần giữ bó dây điện thứ hai 61 chéo xuống dưới ở phía bên của bộ lọc không khí 40 dọc theo các thanh đỡ yên xe 36, và kéo dài về phía trước, và được giữ bởi phần giữ bó dây điện thứ ba 62. Phần giữ bó dây điện thứ ba 62 được tạo ra ở phía bên trong vùng lân cận đầu trước của bộ lọc không khí 40. Phần uốn hướng lên trên 62a và phần uốn hướng xuống dưới 62b được tạo ra trên đầu dưới của phần giữ bó dây điện thứ ba nằm cách nhau theo chiều dọc. Nhờ kết cấu này, một phần của đoạn dây dọc 46b được đỡ.

Bó dây điện 46 tiếp tục kéo dài về phía trước từ phần giữ bó dây điện thứ ba 62, và uốn xuống dưới và đi vào phía trong các thanh đỡ yên xe 36. Phần dưới của đầu

trước của bộ lọc không khí 40 được lắp cố định trên các thanh đỡ yên xe 36 thông qua các bu lông 65 nhờ các giá đỡ 64.

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh của tấm ốp bên 22. Tấm ốp bên 22 được làm bằng một loại nhựa thích hợp, và được tạo ra liền khối với phần trước 50 nằm trải theo chiều rộng, và các phần bên 52 trải dài theo các chiều bên phải và bên trái từ phần sau của phần trước 50 và kéo dài về phía sau. Lỗ lắp 51 được tạo ra ở giữa phần trước 50, và lỗ lắp được định vị và lắp cố định vào ống chính 32 trong vùng lân cận phần sau của ống đầu 30. Các mép đầu trên của các phần bên phải và bên trái 52 được tạo ra chéo lên phía trên, và phần miệng 23 được tạo ra giữa các mép đầu trên của các phần bên 52. Các mép trên 54 nhô liền khối lên phía trên.

Phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 được tạo ra liền khối trên mép trên bên phải 54 ở phía bên mà nằm sau phần giữa của thân xe. Các vấu 58 được tạo ra trên các đầu sau của các phần bên phải và bên trái 52. Như được thể hiện trên phần phóng to của hình vẽ này, vấu ép 56e nhô lên trên từ phía ngoài của phần uốn trong rãnh dẫn 56c có dạng gần như hình chữ L. Vấu ép nhô ra vào trong rãnh này. Vấu ép ngăn không cho phần trên 47a của phần uốn 47 mà đã được đẩy vào trong rãnh dẫn 56c bị kéo ra ngoài. Do vậy, phần giữ thứ hai 56b và vấu ép 56e ngăn không cho phần trên 47a của phần uốn 47 bị kéo ra ngoài theo cách chắc chắn hơn.

Tiếp theo, hoạt động của kết cấu theo phương án này sẽ được mô tả dưới đây. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.3 đến Fig.5, bó dây điện 46 nối với bơm nhiên liệu 44 được giữ bởi phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 mà được bố trí cao hơn mặt trên 43 của bình nhiên liệu. Nhờ kết cấu này, một khoảng không được tạo ra giữa mặt trên 43 của bình nhiên liệu và đoạn dây ngang 46a của bó dây điện, khoảng không này ngăn không cho đoạn dây ngang 46a của bó dây điện và mặt trên 43 của bình nhiên liệu đi vào tiếp xúc với nhau, và sự tiếp xúc với lớp bảo vệ được tạo ra trên mặt của bình nhiên liệu 42 có thể được ngăn chặn. Hơn thế nữa, chỉ cần phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 là đủ để làm phần giữ bó dây điện nhằm ngăn không cho bình nhiên liệu 42 đi vào tiếp xúc với mặt trên 43. Do vậy, số lượng các phần giữ bó dây điện dùng cho mục đích này có thể giảm đến mức nhỏ nhất có thể, và công sức dùng cho thao tác đi dây có thể giảm một cách tương ứng.

Nếu yên xe 18, vốn có thể mở và đóng, được đóng lại, bình nhiên liệu 42 và

các phần giữ bó dây điện được che bởi yên xe. Do vậy, nếu yên xe 18 được đóng, phần trên của bình nhiên liệu 42 được bảo vệ bởi yên xe 18, và nếu yên xe được mở ra, các phần giữ bó dây điện được để lộ ra. Do vậy, phần uốn 47 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 chỉ cần bằng cách mở yên xe 18. Phần giữ bó dây điện thứ hai 61 và phần giữ bó dây điện thứ ba 62 cũng có cùng kết cấu. Do vậy, do bó dây điện 46 có thể dễ dàng được lắp vào và tháo ra khỏi phần giữ bó dây điện, khả năng bảo dưỡng được cải thiện.

Hơn nữa, ít nhất một phần của phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 gói chòng lên bình nhiên liệu 42 khi nhìn từ phía trên. Do vậy, khoảng cách từ đầu nối cấp điện 44b của bơm nhiên liệu 44 đến phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 có thể được rút ngắn. Do vậy, đoạn dây ngang 46a có thể được rút ngắn và có thể hạn chế việc phát sinh lực uốn.

Hơn nữa, do phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 được tạo ra liền khối trên các mép trên 54 là một phần của tấm ốp bên 22, nên không cần phải tạo ra phần giữ bó dây điện chuyên dùng, và số lượng các bộ phận có thể giảm. Hơn nữa, do phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 được bố trí ở vị trí cao hơn mặt trên 43 dọc theo các mép trên 54 của tấm ốp bên, phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 có thể dễ dàng được bố trí ở vị trí cao hơn bơm nhiên liệu 44. Khi phần uốn 47 của bó dây điện 46 được lắp trên phần giữ bó dây điện thứ nhất, do thao tác này có thể được thực hiện đồng thời có thể kiểm tra bằng mắt đối tượng thực hiện thao tác nên thao tác này trở nên dễ dàng và khả năng thực hiện thao tác được cải thiện.

Phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 bao gồm phần giữ thứ nhất và phần giữ thứ hai, và phần giữa 47b của phần uốn 47 của bó dây điện được dẫn đi qua khe hở 56d được tạo ra giữa phần giữ thứ nhất và thứ hai. Nhờ kết cấu này, phần trên 47a của phần uốn 47 có thể được giữ bởi phần giữ thứ nhất 56a, và phần dưới 47c có thể được giữ bởi phần giữ thứ hai 56b. Do vậy, có thể giữ không cho bó dây điện 46 dịch chuyển theo phương thẳng đứng trên phần uốn 47 và giữ được bó dây điện 46 theo cách chắc chắn. Hơn thế nữa, thao tác giữ này có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, phần giữ bó dây điện thứ hai 61 kéo dài về phía sau từ bộ lọc không khí 40 mà được bố trí ở phía trước bình nhiên liệu 42, một

khoảng không được tạo ra giữa đoạn dây dọc 46b của bó dây điện 46 và bình nhiên liệu 42 khi nhìn từ phía bên, và đoạn dây dọc 46b của bó dây điện 46 giữa phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 và phần giữ bó dây điện thứ hai 61 có thể được giữ theo cách sao cho đoạn dây dọc 46b kéo dài về phía trước. Do vậy, có thể giữ theo cách tin cậy hơn bó dây điện 46 mà kéo dài từ bơm nhiên liệu 44 khiến cho sự va chạm giữa bó dây điện 46 và bình nhiên liệu 42 được giảm.

Như được thể hiện trên Fig.3, dây điện của bó dây điện 46 và đường ống của ống dẫn nhiên liệu 48 được bố trí theo cách riêng biệt ở bên phải và bên trái theo chiều rộng xe. Nhờ kết cấu này, bó dây điện 46 và ống dẫn nhiên liệu 48 không dễ va chạm với nhau, và có thể làm cho việc đi dây và đi đường ống được dễ dàng.

Như được thể hiện trên Fig.2, mặt trên 43 của bình nhiên liệu 42 khi bánh trước 10 và bánh sau 26 đồng thời đi vào tiếp xúc với mặt đất được bố trí nghiêng về phía trước. Nhờ kết cấu này, độ cao trong vùng lân cận phần trước của bình nhiên liệu 42 mà bơm nhiên liệu 44 được bố trí trong đó có thể được hạn chế. Do vậy, ngay cả khi phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 được bố trí ở bên trên phần trước của bình nhiên liệu 42, không cần phải bố trí phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 ở vị trí quá cao nên độ rộng theo phương thẳng đứng được giảm, và có thể đi dây bó dây điện 46 không làm tăng chiều dài của nó nhiều hơn mức cần thiết.

Sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án được mô tả trên đây, và sáng chế có thể được cải biến theo nhiều cách và được áp dụng trong phạm vi của sáng chế. Ví dụ, tấm ốp thân xe mà phần giữ bó dây điện thứ nhất 56 được bố trí trên đó không chỉ giới hạn ở tấm ốp bên 22 miễn là tấm ốp thân xe này nằm ở phía bên của bơm nhiên liệu 44, và tấm ốp thân xe cũng có thể là một bộ phận có tên gọi khác. Chúng loại và lĩnh vực sử dụng của xe mà sáng chế được áp dụng trên đó không bị giới hạn miễn là xe này là xe kiểu yên ngựa.

YÊU CẦU BẢO HỘ**1. Cơ cấu giữ bó dây điện của xe kiểu yên ngựa bao gồm:**

bình nhiên liệu (42) của xe để chứa nhiên liệu dùng cho động cơ (16),

bơm nhiên liệu (44) lắp trên mặt trên của bình nhiên liệu, và

bó dây điện (46) nối với bơm nhiên liệu, khác biệt ở chỗ:

bơm nhiên liệu (44) được trang bị đầu nối cấp điện (44b) nối với bó dây điện (46) theo cách mà đầu nối cấp điện (44b) được định hướng về một phía bên theo chiều rộng xe,

tấm ốp thân xe (22) được bố trí ở phía bên của bơm nhiên liệu (44), ít nhất một phần của tấm ốp thân xe (22) kéo dài đến vị trí cao hơn mặt trên (43) của bình nhiên liệu,

tấm ốp thân xe (22) này có hai phần bên trái và bên phải (52) trải dài từ phía này đến phía kia và kéo dài về phía sau để che phần bên của bình nhiên liệu (42) khi nhìn từ phía bên,

phần giữ bó dây điện (56) để giữ bó dây điện được tạo ra trên mép trên (54) ở một phía bên, theo chiều rộng xe, của hai phần bên trái và bên phải (52),

ít nhất một phần của phần giữ bó dây điện được bố trí ở vị trí cao hơn mặt trên (43) của bình nhiên liệu này, và

một khoảng không được tạo ra giữa mặt trên (43) của bình nhiên liệu và bó dây điện (46a) khi nhìn từ phía bên ở vị trí mà mặt trên (43) của bình nhiên liệu này và bó dây điện (46a) nằm chồng lên nhau theo phương thẳng đứng.

2. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm 1, trong đó:

khung thân xe của xe này bao gồm ống đầu (30), khung chính (32) kéo dài về phía sau từ ống đầu, và thanh đỡ yên xe (36) kéo dài về phía sau từ phần sau của khung chính,

bình nhiên liệu (42) được đỡ trên thanh đỡ yên xe, yên xe (18) được bố trí ở bên trên bình nhiên liệu theo cách mà yên xe (18) có thể mở và đóng, bình nhiên liệu (42) được che bởi yên xe khi yên xe được đóng, và

phần trên của phần giữ bó dây điện (56) được che bởi yên xe (18) ở trạng thái đóng.

3. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm 2, trong đó khi yên xe được mở ra, các phần giữ bó dây điện được để lộ ra.
4. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó ít nhất một phần của phần giữ bó dây điện (56) nằm chồng lên bình nhiên liệu (42) khi nhìn từ phía trên.
5. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm 1, trong đó phần giữ bó dây điện (56) được tạo ra dọc theo mép trên (54).
6. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:
 - bó dây điện (46) được giữ bởi phần giữ bó dây điện (56) được bố trí ở một phía bên của bơm nhiên liệu (44) theo chiều rộng xe,
 - ống dẫn nhiên liệu (48) dùng để cấp nhiên liệu cho động cơ (16) được nối với phía kia của bơm nhiên liệu (44) theo chiều rộng xe, và
 - ít nhất một phần của ống dẫn nhiên liệu kéo dài từ bơm nhiên liệu (44) về phía kia theo chiều rộng xe.
7. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm 6, trong đó:
 - mặt trên (43) của bình nhiên liệu được đỡ theo cách nghiêng về phía trước theo hướng về phía trước của thân xe,
 - phần giữ bó dây điện (56) được bố trí ở phía trước đầu nối (44b) khi nhìn từ phía bên, và
 - phần giữ bó dây điện (56) được bố trí ở vị trí nằm ngang so với ít nhất một phần của đầu nối cấp điện (44b).
8. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó:
 - phần giữ bó dây điện (56) bao gồm phần giữ thứ nhất (56a) mở lên phía trên và tạo ra một thành bên, và phần giữ thứ hai (56b) tạo thành mặt trên, và
 - khe hở (56d) mà bó dây điện (47b) có thể đi qua đó được tạo ra giữa phần giữ thứ nhất và phần giữ thứ hai.

9. Cơ cấu giữ bó dây điện theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

bộ lọc không khí (40) được bố trí ở phía trước bình nhiên liệu (42), phần giữ bó dây điện được bố trí để dùng làm phần giữ bó dây điện thứ nhất (56),

phần giữ bó dây điện thứ hai (61) kéo dài về phía sau từ bộ lọc không khí và giữ bó dây điện (46) được trang bị, và

một phần (46b) của bó dây điện giữa phần giữ bó dây điện thứ hai (61) và phần giữ bó dây điện thứ nhất (56) tạo ra một khoảng không giữa bình nhiên liệu (42) và phần (46b) của bó dây điện này khi nhìn từ phía bên, và phần (46b) của bó dây điện kéo dài về phía trước của thân xe.

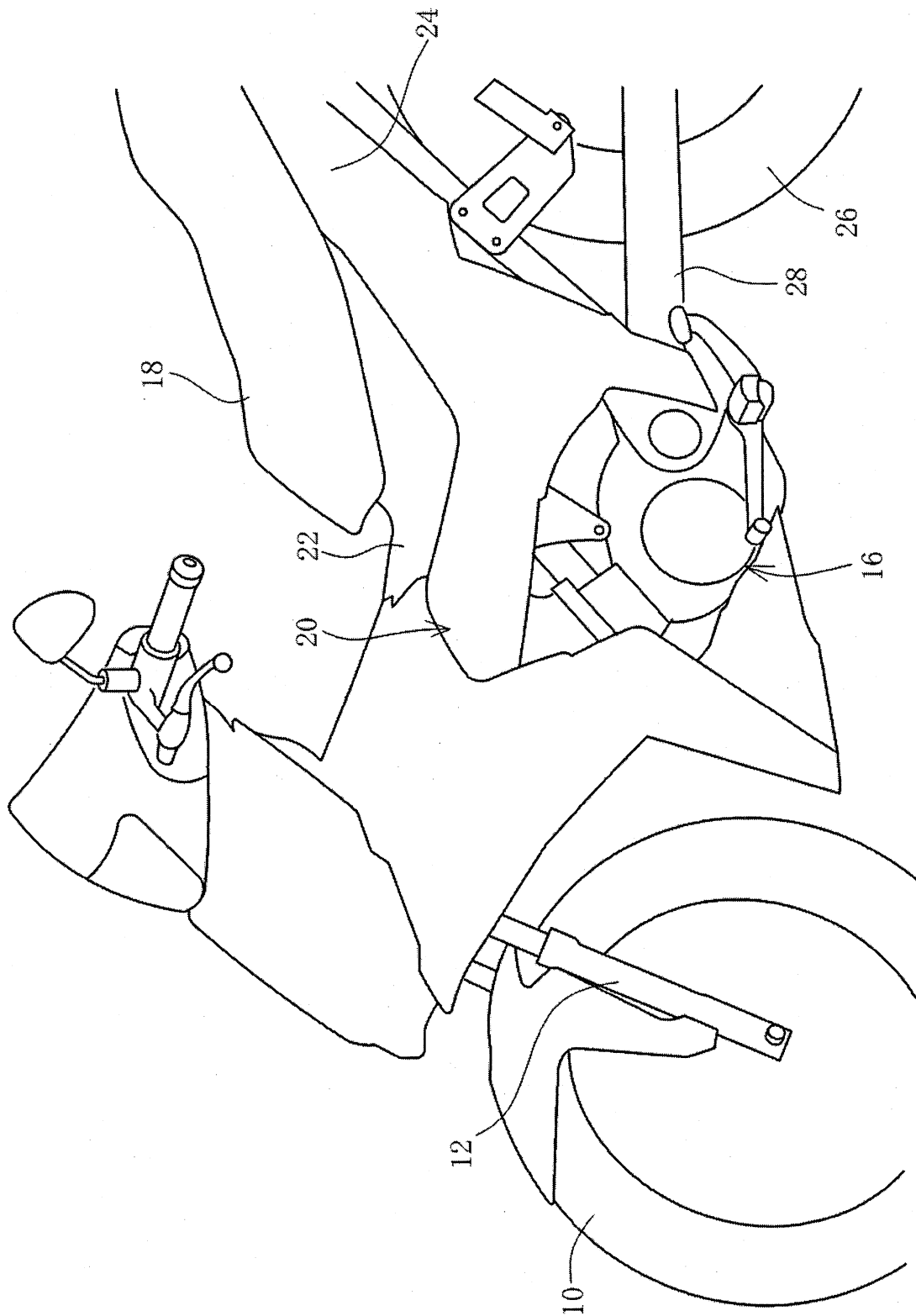


Fig.1

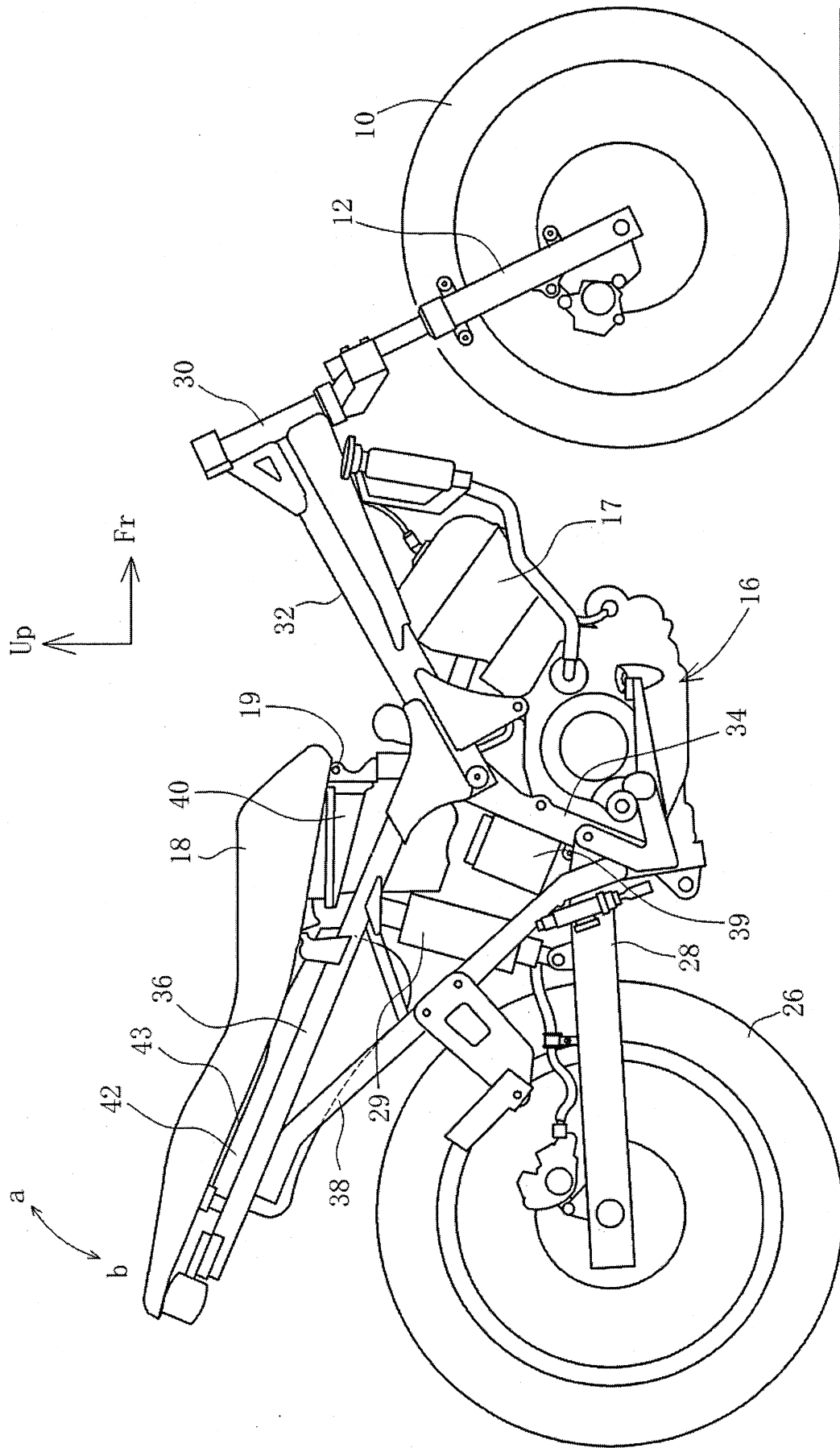


Fig.2

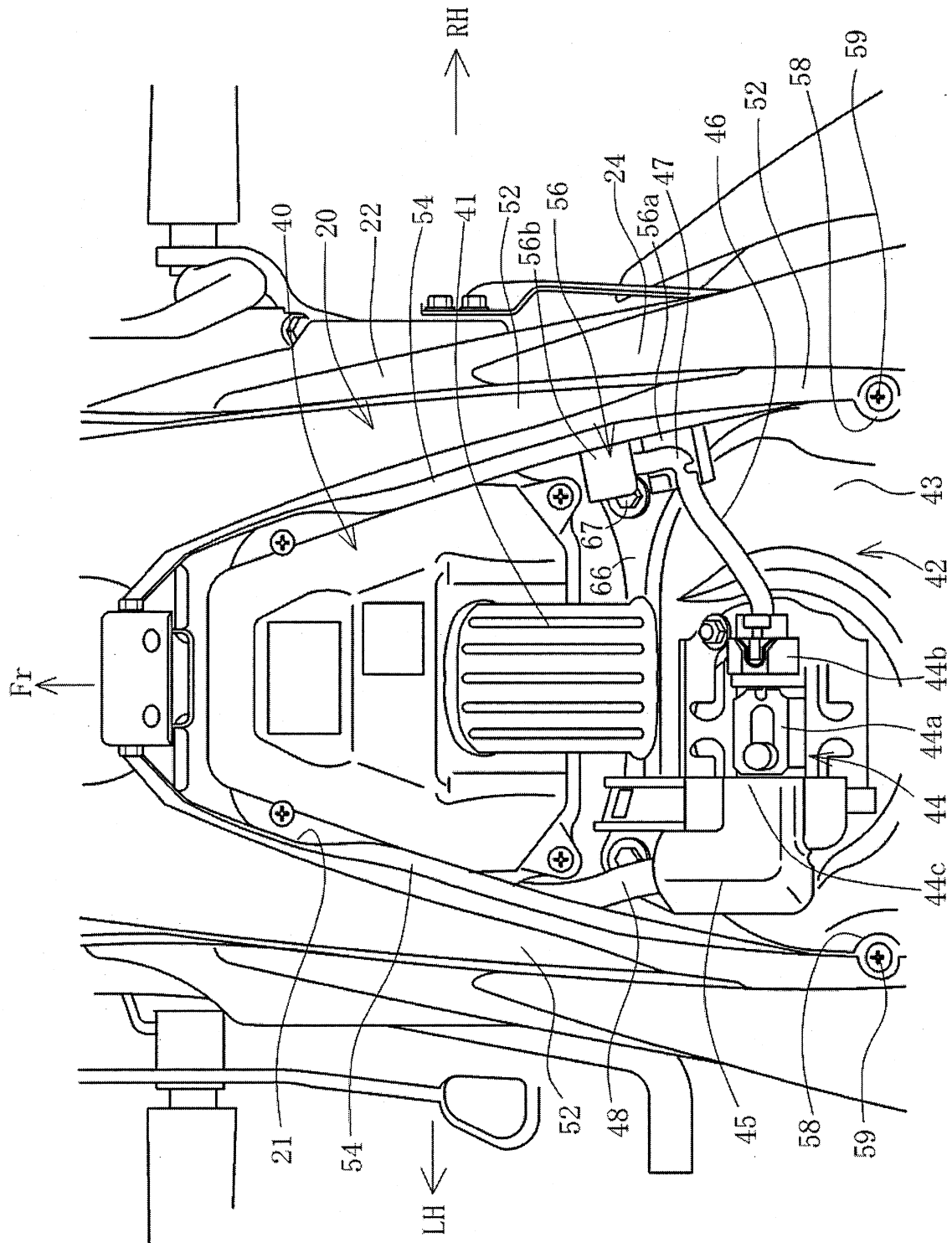


Fig.3

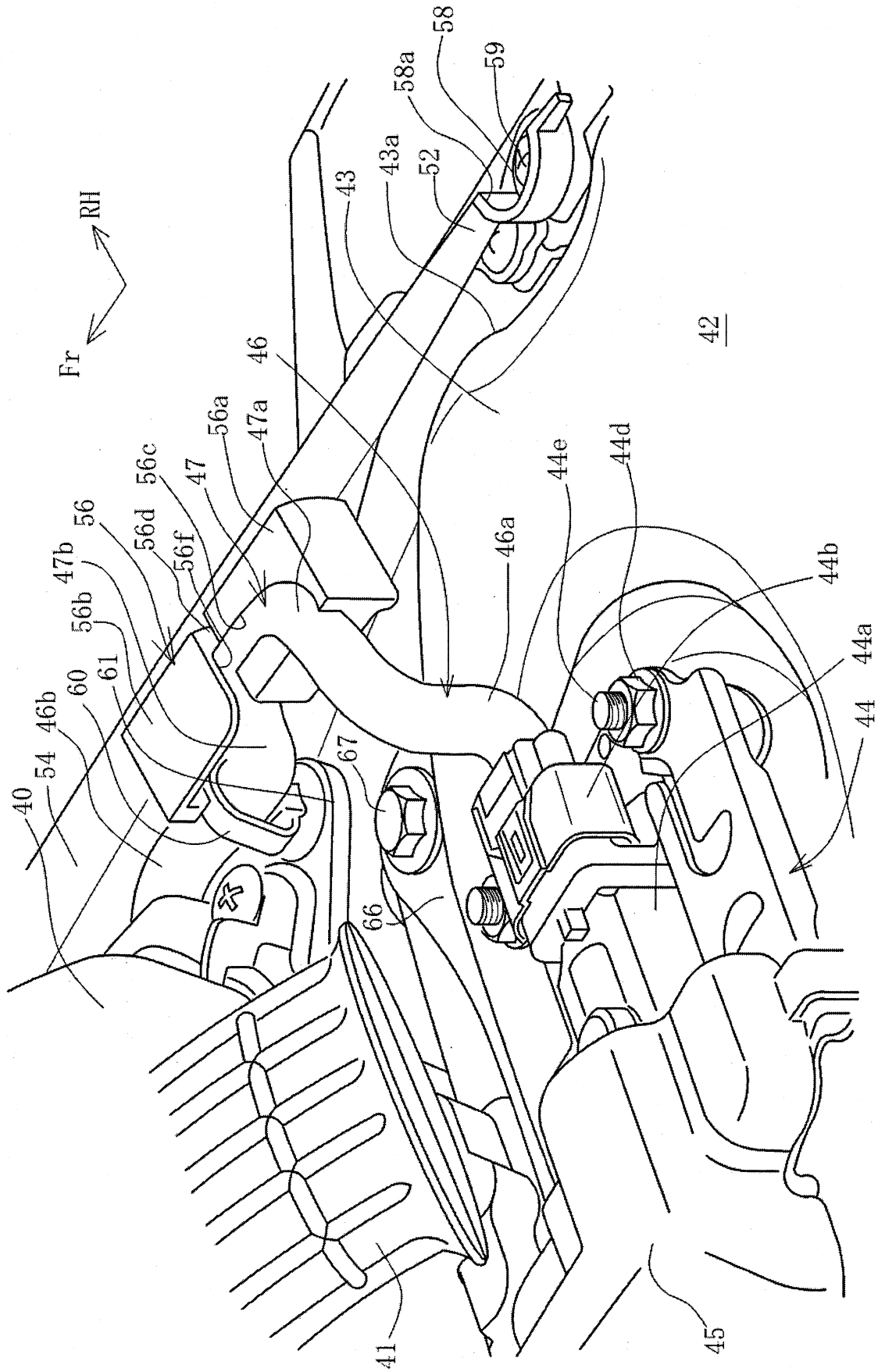


Fig.4

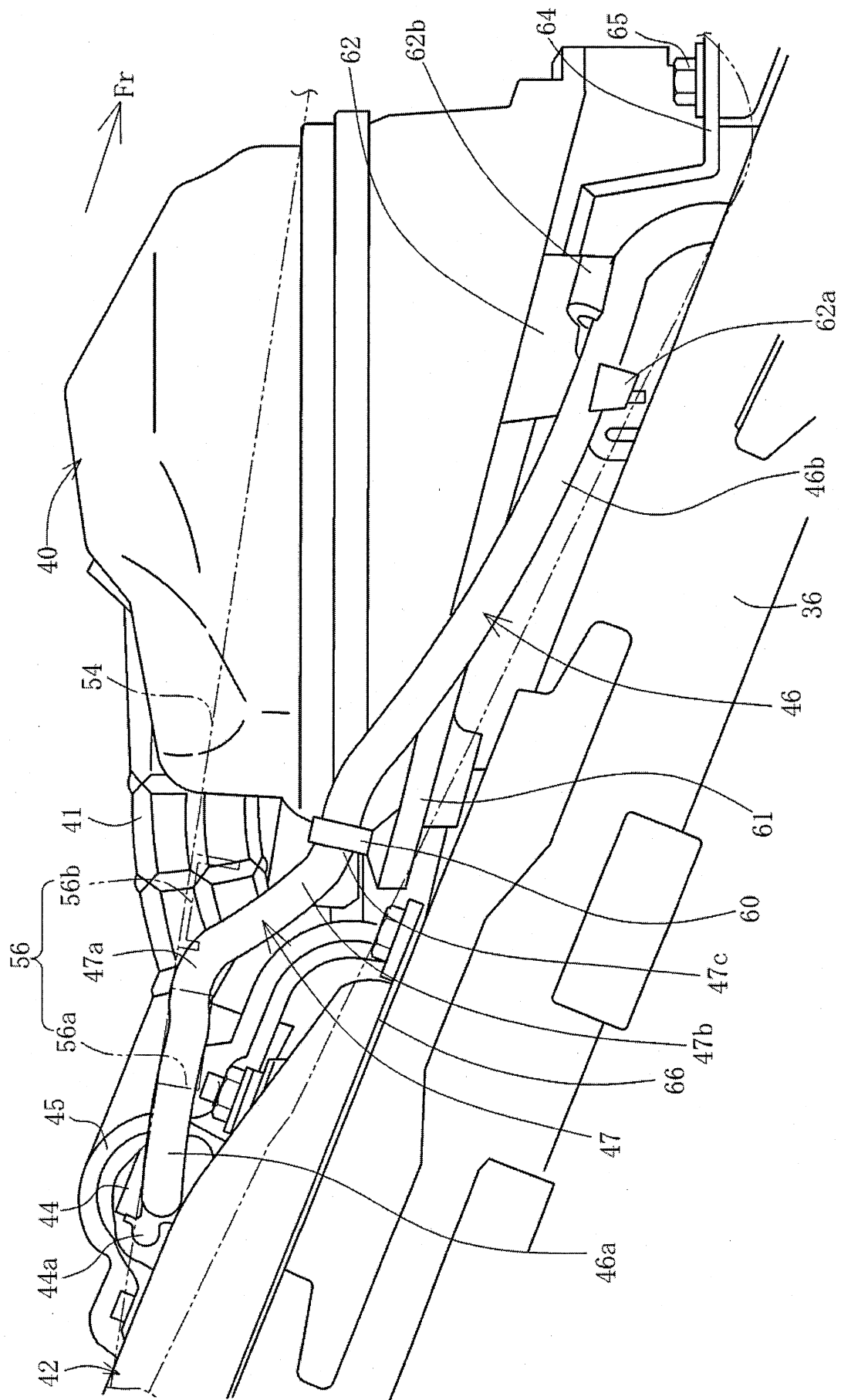


Fig. 5

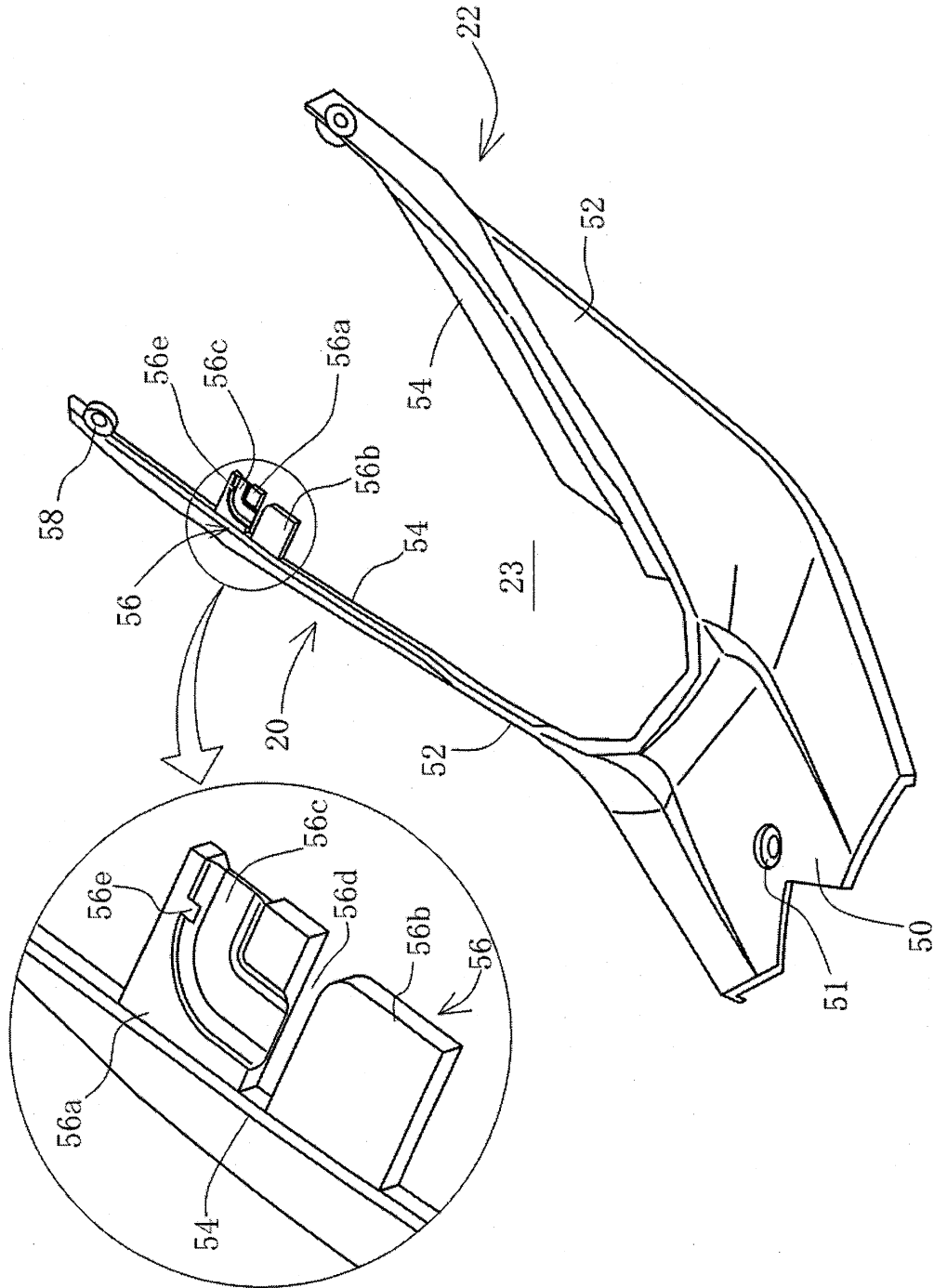


Fig.6