



(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) 
1-0021319

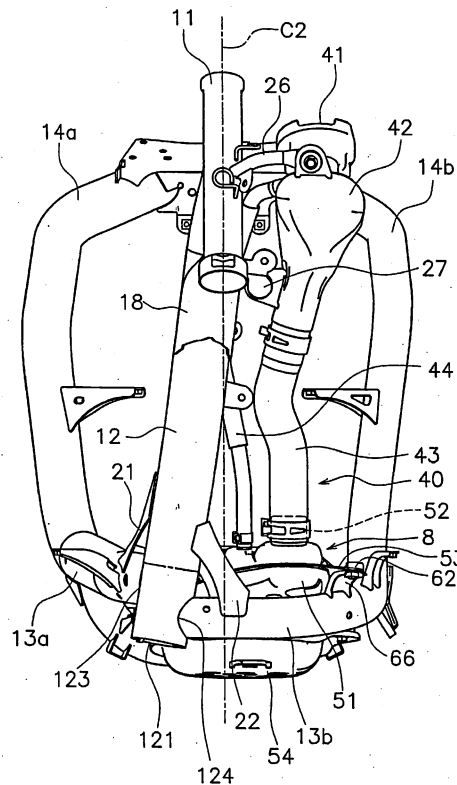
(51)⁷ **B62J 37/00, B62K 19/06, 11/10**

(13) **B**

(21) 1-2015-02450 (22) 07.07.2015
(30) JP2014-140489 08.07.2014 JP
(45) 25.07.2019 376 (43) 25.01.2016 334
(73) YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA (JP)
2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, Japan
(72) Yuu FUJIWARA (JP), Tsutomu KAWAGUCHI (JP)
(74) Công ty cổ phần tư vấn Trung Thực (TRUNG THUC.,JSC)

(54) **XE SCUTO**

(57) Sáng chế đề cập đến xe scutơ trong đó nếu khung dưới kéo dài về phía bên phải, thì khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía bên trái của xe so với đường tâm. Nếu khung dưới kéo dài về phía bên trái, thì khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu được bố trí trên phía bên phải của xe so với đường tâm. Phần giữa của chỗ để chân phẳng được bố trí ở phía sau phần đầu dưới của khung dưới và của ống cấp nhiên liệu. Phần đế chân bên trái được bố trí ở phía trước của phần giữa, và lệch về phía bên trái của phần đầu dưới của khung dưới và của ống cấp nhiên liệu. Phần đế chân bên phải được bố trí ở phía trước của phần giữa, và lệch về phía bên phải của phần đầu dưới của khung dưới và của ống cấp nhiên liệu.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe scutor.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của ít nhất một khía cạnh của sáng chế theo ít nhất một phương án thực hiện của nó là khắc phục hoặc ít nhất là hạn chế một hoặc nhiều vấn đề hoặc nhược điểm trong tình trạng kỹ thuật đã biết. Thực chất, xe scutor bao gồm chỗ để chân phẳng đã được biết đến trong tình trạng kỹ thuật đã biết. Trong số các xe scutor, có dạng xe trong đó bình nhiên liệu được bố trí bên dưới chỗ để chân phẳng. Bình nhiên liệu này có khoảng trống để chứa nhiên liệu, và được lắp vừa bên dưới chỗ để chân phẳng. Ống cấp nhiên liệu được nối với bình nhiên liệu. Ống cấp nhiên liệu nhô ra khỏi bình nhiên liệu. Ví dụ, trong xe scutor được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2003-246287 (của người nộp đơn Yamaha), ống cấp nhiên liệu được bố trí trên một phía bên của khung dưới.

Để thoải mái cho người lái xe, việc tăng tối đa hoặc có đủ chiều dài cho chỗ để chân phẳng dọc theo chiều dọc (chiều từ trước ra sau) của xe là điều được mong muốn. Tuy nhiên, khung dưới, mà kéo dài xuống dưới từ ống đầu, được bố trí ở phía trước chỗ để chân phẳng. Do vậy, khoảng phía trước của chỗ để chân phẳng bị giới hạn bởi khung dưới này. Do vậy, việc kéo dài chỗ để chân phẳng theo chiều dọc xe là không đơn giản.

Hơn nữa, để dễ dàng cấp nhiên liệu, lỗ cấp nhiên liệu mà nhiên liệu được cấp qua đó nằm ở vị trí cao là điều được mong muốn. Do vậy, ống cấp nhiên liệu được lắp ở phía trước chỗ để chân phẳng để kéo dài lên trên là điều được mong muốn. Tuy nhiên, nếu bình nhiên liệu được lắp bên dưới chỗ để chân phẳng như nêu trên, khi đó chính ống cấp nhiên liệu này mà được bố trí ở phía trước chỗ để chân phẳng có thể là nguyên nhân giới hạn vị trí hoặc chiều dài của chỗ để chân phẳng. Ví dụ, nếu ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía sau của khung dưới, thì khi chỗ để chân phẳng được bố trí ở phía sau ống cấp nhiên liệu, kích thước của chỗ để chân phẳng theo chiều dọc bị giới hạn hoặc bị thu nhỏ. Hơn nữa, rất khó để bố trí ống cấp nhiên liệu ở phía trước của khung dưới, do bánh trước vốn quay, được bố trí ở phía

trước của khung dưới và phía trước ống cấp nhiên liệu.

Trái lại, trong xe scutơ theo công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2003-246287, ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía bên của khung dưới. Do vậy, như được thể hiện trên Fig.18A, ví dụ, xe này có thể kéo dài chỗ để chân phẳng 103 lên đến vị trí ngay dưới phần sau của khung dưới 100 và ống cấp nhiên liệu 101, trong khi vẫn tránh được sự gây trở ngại cho bánh trước 102. Kết quả là, xe này có thể kéo dài chỗ để chân phẳng 103 theo chiều dọc (L1) của xe. Tuy nhiên, để làm cho xe này có thể nâng cao mức độ thoải mái của người lái xe hơn nữa, thì có mong muốn là kéo dài chiều dài của chỗ để chân phẳng hơn nữa.

Như được thể hiện trên Fig.18B, cần phải hiểu rằng nếu, chiều rộng của chỗ để chân phẳng 103 theo phương nằm ngang của xe (chiều từ trái sang phải) tăng, thì chiều dài của chỗ để chân phẳng 103 theo chiều dọc xe (W0 trên Fig.18A và W0' trên Fig.18B) có thể tăng. Tuy nhiên, nếu chiều rộng của chỗ để chân phẳng 103 theo phương nằm ngang của xe tăng, thì có thể làm phát sinh nhược điểm trong đó góc nghiêng mà theo đó người lái xe có thể nghiêng xe scutơ sẽ bị hạn chế, hoặc các nhược điểm tương tự. Do vậy, không có mong muốn về chỗ để chân phẳng được làm rộng theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, việc tăng chiều dài của chỗ để chân phẳng theo chiều dọc xe có thể là điều được mong muốn, trong khi vẫn ngăn không cho tăng chiều rộng của nó theo phương nằm ngang của xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Ít nhất một nhược điểm mà sáng chế theo ít nhất một phương án thực hiện của nó hướng đến là việc làm tăng sự thoải mái của người lái xe bằng cách khiến cho có thể kéo dài chỗ để chân phẳng dọc theo chiều dọc của xe scutơ trong đó bình nhiên liệu có thể được bố trí bên dưới chỗ để chân phẳng, mà không làm tăng kích thước của chỗ để chân phẳng theo phương nằm ngang của xe. Sáng chế được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ độc lập kèm theo. Một số dấu hiệu ưu tiên được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ phụ thuộc kèm theo

Sáng chế đề xuất xe scutơ bao gồm: ống đầu, khung dưới kéo dài xuống dưới từ ống đầu, khung thấp kéo dài về phía sau từ khung dưới, khung yên kéo dài về phía sau và lên

trên từ khung thấp, yên xe được bố trí ở phía sau ống đầu và được đỡ trên khung yên, chỗ để chân phẳng để đặt chân của người lái xe lên trên, chỗ để chân phẳng này được bố trí bên dưới và ở phía trước của yên xe, và bên trên khung thấp, bình nhiên liệu được bố trí bên dưới chỗ để chân phẳng, ống cấp nhiên liệu nhô lên trên từ bình nhiên liệu, và bánh trước được bố trí ở phía trước phần đầu dưới của khung dưới, ở phía trước ống nhiên liệu và ở phía trước bình nhiên liệu khi nhìn từ phía bên của xe scutơ.

Hơn nữa, khi nhìn từ phía bên của xe scutơ, ít nhất một phần của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu có thể chồng lên khung dưới. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, đường tâm của xe scutơ kéo dài theo chiều dọc xe scutơ qua ống đầu.

Chỗ để chân phẳng có thể bao gồm phần giữa được bố trí ở phía sau phần đầu dưới của khung dưới và ống cấp nhiên liệu, phần để chân bên trái được bố trí ở phía trước của phần giữa và ở bên trái của ống cấp nhiên liệu và phần đầu dưới của khung dưới và phần để chân bên phải được bố trí ở phía trước của phần giữa, và ở bên phải ống cấp nhiên liệu và phần đầu dưới của khung dưới, khác biệt ở chỗ khung dưới kéo dài về phía bên từ ống đầu sao cho, khi nhìn xe scutơ từ trên xuống, ít nhất một phần của phần đầu dưới của khung dưới được bố trí ở phía bên so với đường tâm, và trong đó khi nhìn xe scutơ từ trên xuống, ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía kia hoặc phía đối diện của đường tâm so với phía bên của đường tâm mà theo đó khung dưới kéo dài.

Ví dụ, trong các kết cấu mà trong đó khung dưới kéo dài về bên phải thì trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu có thể được bố trí trên bên trái so với đường tâm. Trong các kết cấu mà trong đó khung dưới kéo dài về phía bên trái thì khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu có thể được bố trí trên bên phải so với đường tâm.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đầu dưới của khung dưới có thể được bố trí trên bên phải, hoặc trên phía bên trái, so với đường tâm. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ống cấp nhiên liệu có thể được bố trí trên phía đối diện với phần đầu dưới của khung dưới so với đường tâm của xe. Do vậy, nếu so với kết cấu trong đó phần đầu dưới của khung dưới được bố trí trên đường tâm của xe, và ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía bên của nó, kết cấu này có thể đảm bảo được các khoảng trống rộng trên cả hai phía của phần đầu dưới

của khung dưới và của ống cấp nhiên liệu trong khi vẫn hạn chế tăng kích thước của chỗ để chân phẳng theo phương nằm ngang của xe. Phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải của chỗ để chân phẳng có thể lần lượt được bố trí ở phía bên trái và phía bên phải của phần đầu dưới của khung dưới và của ống cấp nhiên liệu. Do vậy, kết cấu này có thể tăng chiều dài của chỗ để chân phẳng theo chiều dọc xe trên phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải trong khi vẫn hạn chế tăng kích thước của chỗ để chân phẳng theo phương nằm ngang của xe.

Chiều rộng của phần giữa có thể lớn hơn so với chiều rộng của phần giữa của xe theo tình trạng kỹ thuật như đã nêu trên. Nói cách khác, do phần giữa của chỗ để chân phẳng, mà có thể ngắn hơn theo chiều dọc so với phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải của nó, nên phần này có thể được mở rộng hơn theo phương nằm ngang. Chính vì điều này, có thể quan ngại rằng kết cấu này có thể làm giảm sự thoải mái của người lái xe.

Tuy nhiên, các tác giả sáng chế đã nhận thấy rằng, thậm chí nếu chiều rộng của phần giữa của chỗ để chân phẳng lớn, thì ảnh hưởng của chiều rộng này tác động đến sự thoải mái của người lái xe có thể là tương đối nhỏ, và việc kéo dài phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải theo chiều dọc có góp phần nhiều hơn đến việc tăng sự thoải mái của người lái xe.

Nói cách khác, phần giữa của chỗ để chân phẳng có thể được sử dụng chủ yếu để một chân đưa ngang qua khi người lái xe lên xe hoặc xuống xe. Do vậy, thích hợp nếu kích thước của phần giữa này theo chiều dọc là đủ lớn để cho phép chân của người lái xe đưa ngang qua. Ngược lại, trong khi lái xe, số lần mà người lái xe đặt chân lên phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải hơn là đặt lên phần giữa có thể là cao. Do vậy, thậm chí nếu chiều rộng của phần giữa lớn, thì ảnh hưởng của chiều rộng này tác động đến sự thoải mái của người lái xe trong khi lái xe có thể là nhỏ. Như vậy, có thể nâng cao hơn nữa sự thoải mái của người lái xe bằng cách kéo dài kích thước theo chiều dọc của phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải, do đó kết cấu này sẽ là thích hợp hơn.

Như nêu trên, có thể kéo dài kích thước của phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải của chỗ để chân phẳng theo chiều dọc xe, trong khi vẫn hạn chế tăng kích thước của chỗ để chân phẳng theo phương nằm ngang của xe, nên nhờ đó có thể nâng cao mức độ

thoải mái cho người lái xe.

Tốt hơn, nếu ít nhất một phần của phần đế chân bên trái và ít nhất một phần của phần đế chân bên phải có thể được bố trí về phía trước đầu sau của phần đầu dưới của khung dưới và/hoặc đầu sau của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu. Trong kết cấu này, bằng cách khiến cho kết cấu này có thể kéo dài phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải theo chiều dọc xe, mà mức độ thoải mái của người lái xe có thể được nâng cao.

Tốt hơn, nếu ít nhất một phần của phần đế chân bên trái và ít nhất một phần của phần đế chân bên phải có thể được bố trí về phía trước mép trước của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu. Trong kết cấu này, phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải có thể được kéo dài về phía trước mà không phải chịu sự giới hạn bất kỳ từ ống cấp nhiên liệu và khung dưới. Do vậy, kết cấu này có thể kéo dài cả phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải về phía trước trong khi vẫn ngăn không cho tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, có thể nâng cao mức độ thoải mái cho người lái xe.

Tốt hơn, nếu đường tâm của xe theo phương nằm ngang của xe có thể được bố trí giữa mép trong, theo phương nằm ngang của xe, của phần đầu dưới của khung dưới, và mép trong, theo phương nằm ngang của xe, của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu. Trong kết cấu này, phần đầu dưới của khung dưới và phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu có thể được bố trí để tách biệt ở bên trái và bên phải so với đường tâm của xe. Do vậy, có thể dễ dàng mở rộng phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải theo phương nằm ngang của xe theo cách bằng nhau ở bên trái và bên phải, trong khi vẫn ngăn không cho tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, có thể nâng cao mức độ thoải mái cho người lái xe, nếu so với kết cấu trong đó chỉ một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải tăng kích thước trong khi phần kia bị hạn chế.

Tốt hơn, nếu đường kính của khung dưới có thể lớn hơn so với đường kính của ống cấp nhiên liệu. Trên mặt phẳng hoặc bề mặt theo phương nằm ngang mà có phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu, khoảng cách từ mép trong, theo phương nằm ngang của xe, của khung dưới đến đường tâm của xe, theo phương nằm ngang của xe, có thể nhỏ hơn so với khoảng cách từ mép trong, theo phương nằm ngang của xe, của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu đến đường tâm của xe, theo phương nằm ngang của xe. Trong kết cấu này, bằng

cách bố trí khung dưới mà có đường kính lớn hơn ở vị trí gần hơn so với tâm của xe, theo phương nằm ngang của xe, nên có thể dễ dàng tăng kích thước của phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải theo cách bằng nhau ở bên trái và bên phải, trong khi vẫn giữ kích thước chiều rộng của chỗ đế chân phẳng gọn.

Tốt hơn, nếu ống cấp nhiên liệu có thể có ống nổi mà nhô lên trên từ thân chính bình. Khi nhìn từ phía bên của xe, tâm của đầu trên của ống nổi chồng lên khung dưới theo chiều dọc xe. Trên hoặc theo đường lý thuyết hoặc đường chiếu ảo kéo dài theo phương nằm ngang của xe và đi qua tâm của đầu trên của ống nổi theo chiều dọc xe, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe: kích thước theo phương nằm ngang của xe ở phần đế chân bên trái có thể nhỏ hơn so với kích thước theo phương nằm ngang của xe ở phần giữa; và/hoặc kích thước theo phương nằm ngang của xe ở phần đế chân bên phải có thể nhỏ hơn so với kích thước theo phương nằm ngang của xe ở phần giữa; và/hoặc tổng của kích thước theo phương nằm ngang của xe ở phần đế chân bên trái và kích thước theo phương nằm ngang của xe ở phần đế chân bên phải có thể nhỏ hơn so với kích thước theo phương nằm ngang của xe ở phần giữa. Trong kết cấu này, toàn bộ chỗ đế chân phẳng có thể được làm gọn hơn theo phương nằm ngang của xe, ngay cả khi kéo dài phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải về phía trước. Như vậy, mức độ thoải mái của người lái xe có thể được nâng cao.

Tốt hơn, nếu khoảng cách giữa khung dưới và ống cấp nhiên liệu theo phương nằm ngang của xe có thể nhỏ hơn so với chiều rộng của khung dưới theo phương nằm ngang của xe. Trong kết cấu này, có thể bố trí phần đầu dưới của khung dưới và ống cấp nhiên liệu gần hơn với tâm của xe. Do vậy, có thể mở rộng phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải về bên trái và bên phải.

Tốt hơn, nếu khi nhìn từ phía bên của xe, phần trước của bình nhiên liệu và phần dưới của khung dưới có thể chồng lên nhau. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần trước của bình nhiên liệu có thể được bố trí giữa phần dưới của khung dưới và một trong số phần đế chân bên trái và/hoặc phần đế chân bên phải.

Trong kết cấu này, bình nhiên liệu có thể được bố trí bằng cách sử dụng khoảng trống mà được đảm bảo hoặc tạo ra bằng cách làm so le khung dưới với một trong số khung bên trái hoặc khung bên phải. Bằng cách làm này, có thể kéo dài phần đế chân bên trái hoặc

phần đế chân bên phải về phía trước, trong khi vẫn ngăn không cho tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng theo phương nằm ngang của xe, ngay cả khi, trên hình chiếu bằng của xe, bình nhiên liệu có thể được bố trí giữa phần đế chân bên trái hoặc phần đế chân bên phải và khung dưới. Do vậy, sự thoải mái của người lái xe có thể được nâng cao. Hơn nữa, bằng cách kéo dài bình nhiên liệu về phía trước, có thể giảm chiều cao của bình nhiên liệu, trong khi vẫn đảm bảo dung tích đủ lớn cho bình nhiên liệu. Nói cách khác, kết cấu này có thể hạ thấp chỗ đế chân phẳng và đảm bảo đủ khoảng trống cho người lái xe ngồi lên trên xe trong khi vẫn ngăn không cho phần bất kỳ của bình nhiên liệu đến quá gần mặt đất. Theo cách này, sự thoải mái của người lái xe có thể được nâng cao.

Tốt hơn, nếu khung thấp có thể bao gồm khung thấp thứ nhất và khung thấp thứ hai. Khung thấp thứ nhất, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, có thể được bố trí trên cùng phía so với đường tâm của xe như chiều mà theo đó khung dưới kéo dài, và có thể được nối với phần đầu dưới của khung dưới. Khung thấp thứ hai, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, có thể được bố trí trên phía đối diện so với đường tâm của xe theo chiều mà theo đó khung dưới kéo dài, và có thể được nối với phần đầu dưới của khung dưới. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của bình nhiên liệu có thể được bố trí giữa khung thấp thứ nhất và khung thấp thứ hai. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, khung thấp thứ hai có thể kéo dài ngang qua đường tâm của xe từ phía bên mà phần đầu dưới của khung dưới có thể được bố trí ở đó. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải có thể chồng lên một phần của khung thấp thứ hai. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, khoảng cách từ đường tâm của xe đến cạnh ngoài của khung thấp thứ hai có thể lớn hơn so với khoảng cách từ đường tâm của xe đến cạnh ngoài của khung thấp thứ nhất.

Trong kết cấu này, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải có thể chồng lên khung thấp thứ hai. Do vậy, có thể đảm bảo được độ cứng đỡ của phần đế chân bên trái hoặc phần đế chân bên phải và còn đảm bảo rằng phần đế chân bên trái hoặc phần đế chân bên phải có thể được mở rộng. Hơn nữa, bằng cách tạo ra khe hở giữa khung thấp thứ nhất và khung thấp thứ hai lớn, nên có thể tăng kích thước theo phương nằm ngang của xe ở bình nhiên liệu mà được bố trí giữa các chi tiết này.

Do vậy, kết cấu này có thể khiến cho kích thước của bình nhiên liệu theo kích thước thẳng đứng nhỏ, trong khi vẫn đảm bảo dung tích của bình nhiên liệu là đủ lớn. Theo cách này, có thể đảm bảo đủ khoảng trống cho người lái xe để ngồi lên trên xe trong khi vẫn đảm bảo khoảng cách thích hợp giữa bình nhiên liệu và mặt đất, nên sự thoải mái của người lái xe có thể được nâng cao.

Tốt hơn, nếu phần trước hoặc phần trước tiên của bình nhiên liệu có thể được bố trí trên, ví dụ trực tiếp bên trên, khung thấp thứ hai. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần trước hoặc phần trước tiên của bình nhiên liệu có thể chồng lên khung thấp thứ hai. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải có thể được bố trí ở phía bên ngoài của vị trí mà ở đó phần trước của bình nhiên liệu và khung thấp thứ hai chồng lên nhau.

Trong kết cấu này, bình nhiên liệu và khung thấp thứ hai có thể được bố trí để chồng lên theo chiều thẳng đứng bằng cách sử dụng khoảng trống mà có thể được tạo ra bằng cách làm so le khung dưới so với khung bên trái hoặc khung bên phải. Do vậy, ngay cả khi phần đế chân bên trái hoặc phần đế chân bên phải có thể được bố trí ở bên ngoài vị trí mà ở đó, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần trước hoặc phần trước tiên của bình nhiên liệu và khung thấp thứ hai có thể được chồng lên nhau, kết cấu này còn có thể kéo dài phần đế chân bên trái hoặc phần đế chân bên phải về phía trước trong khi vẫn ngăn không cho tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng theo phương nằm ngang của xe. Bằng cách này, sự thoải mái của người lái xe có thể được nâng cao.

Cần phải hiểu rằng, do bình nhiên liệu và khung thấp thứ hai được chồng lên một bộ phận khác theo phương thẳng đứng (chiều từ trên xuống) của xe, nên có thể có lo ngại là kích thước của tổ hợp này theo phương thẳng đứng có thể là quá lớn. Tuy nhiên, bằng cách kéo dài bình nhiên liệu về phía trước, nên có thể giữ chiều cao của bình nhiên liệu thấp trong khi vẫn đảm bảo dung tích đủ lớn cho bình nhiên liệu. Do vậy, kết cấu này có thể đảm bảo đủ khoảng trống cho người lái xe để ngồi lên trên xe bằng cách hạ chiều cao của chỗ đế chân phẳng trong khi vẫn ngăn không cho phần bất kỳ của bình nhiên liệu quá gần với mặt đất. Do vậy, kết cấu này có thể nâng cao sự thoải mái của người lái xe. Hơn nữa, với khung thấp thứ hai, kết cấu này có thể bảo vệ bình nhiên liệu khỏi bị hư hại từ phía dưới. Hơn thế

nữa, kết cấu này có thể là đơn giản và dễ dàng để lắp vừa ống cấp nhiên liệu, do kết cấu này không cần phải đi vòng ống cấp nhiên liệu về phía trước của khung thấp từ phía dưới khung thấp và kéo dài nó lên trên.

Tốt hơn, nếu ít nhất một phần của phần nối giữa ống cấp nhiên liệu và bình nhiên liệu có thể được bố trí trên, ví dụ trực tiếp trên hoặc bên trên, khung thấp thứ hai, và có thể chồng lên khung thấp thứ hai trên hình chiếu bằng của xe. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải có thể được bố trí ở phía bên ngoài vị trí mà ở đó ít nhất một phần của phần nối giữa ống cấp nhiên liệu và bình nhiên liệu và khung thấp thứ hai chồng lên nhau.

Trong kết cấu này, có thể bố trí bình nhiên liệu, ống cấp nhiên liệu, và khung thấp thứ hai theo trình tự theo phương thẳng đứng bằng cách tận dụng ưu điểm của khoảng trống mà có thể được tạo ra bằng cách làm so le khung dưới so với khung bên trái hoặc khung bên phải. Do vậy, ngay cả khi, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đế chân bên trái hoặc phần đế chân bên phải có thể được bố trí ở phía bên ngoài của bình nhiên liệu, ống cấp nhiên liệu, và khung thấp thứ hai, vẫn có thể ngăn không cho tăng kích thước của chỗ đế chân theo phương nằm ngang của xe. Hơn thế nữa, kết cấu này còn có thể kéo dài phần đế chân bên trái hoặc phần đế chân bên phải về phía trước. Do vậy, có thể nâng cao sự thoải mái cho người lái xe.

Cần phải hiểu rằng, khi bình nhiên liệu, ống cấp nhiên liệu, và khung thấp thứ hai được bố trí theo trình tự theo phương thẳng đứng, có thể có sự lo ngại là kích thước của tổ hợp này theo phương thẳng đứng có thể là quá lớn. Tuy nhiên, bằng cách kéo dài bình nhiên liệu về phía trước, có thể giữ chiều cao của bình nhiên liệu thấp trong khi vẫn đảm bảo dung tích đủ lớn cho bình nhiên liệu. Do vậy, kết này có thể đảm bảo đủ khoảng trống cho người lái xe để ngồi lên trên xe bằng cách hạ chiều cao của chỗ đế chân phẳng trong khi vẫn ngăn không cho phần bất kỳ của bình nhiên liệu từ quá gần với mặt đất. Do vậy, có thể nâng cao sự thoải mái cho người lái xe.

Hơn thế nữa, nhờ khung thấp thứ hai, kết cấu này có thể bảo vệ ống cấp nhiên liệu khỏi bị hư hại từ phía dưới. Hơn thế nữa, kết cấu này có thể là đơn giản và dễ dàng để lắp vừa ống cấp nhiên liệu, do kết cấu này không cần phải đi vòng ống cấp nhiên liệu về phía

trước của khung thấp từ phía dưới khung thấp và kéo dài nó lên trên.

Tốt hơn, nếu bình nhiên liệu còn bao gồm thân chính bình. Phần gờ có thể nhô ra khỏi thân chính bình theo phương nằm ngang. Ít nhất một phần của phần gờ có thể được bố trí trên, ví dụ trực tiếp bên trên, khung thấp thứ hai, và có thể chồng lên khung thấp thứ hai khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải có thể được bố trí ở phía ngoài vị trí mà ở đó phần gờ và khung thấp thứ hai chồng lên nhau. Trong kết cấu này, có thể tăng kích thước của bình nhiên liệu theo chiều dọc xe. Hơn nữa, kết cấu này có thể bảo vệ bình nhiên liệu bằng khung thấp.

Tốt hơn, nếu ống cấp nhiên liệu có thể bao gồm ống nổi mà nhô lên trên từ thân chính bình. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, tốt hơn, nếu ống nổi không thể chồng lên phần gờ. Trong kết cấu này, do ống nổi nhô lên trên, nên không thể làm cản trở việc hàn gờ. Hơn nữa, do ống nổi được bố trí ở phía bên của khung dưới, do vậy các phần đế chân của chỗ đế chân phẳng không thể bị hạn chế, ngay cả khi ống nổi được lắp để nhô lên trên.

Tốt hơn, nếu khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần gờ có thể bao quanh chu vi của thân chính bình, và ranh giới giữa thân chính bình và phần gờ không có phần mà lõm, ví dụ về phía thân chính bình hoặc về phía bên của thân chính bình. Trong kết cấu này, việc hàn bình nhiên liệu có thể là đơn giản và dễ dàng. Hơn nữa, do khung dưới có thể lệch tâm trên phía đối diện với chiều mà theo đó khung thấp thứ hai kéo dài, do vậy kết cấu này có thể kéo dài thân chính bình đến vị trí bên trên, ví dụ trực tiếp bên trên, khung thấp thứ hai, mà không tạo ra phần bất kỳ mà lõm về phía thân chính bình hoặc về phía bên của thân chính bình, chẳng hạn.

Tốt hơn, nếu khung dưới có thể bao gồm phần khung dưới thấp mà có phần đầu dưới của khung dưới. Phần khung dưới thấp có thể được bố trí, khi nhìn từ phía trước của xe, trên cùng phía với đường tâm của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng như chiều mà theo đó khung dưới kéo dài. Ống cấp nhiên liệu có thể được bố trí, khi nhìn từ phía trước của xe, trên phía đối diện với đường tâm của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng so với chiều mà theo đó khung dưới kéo dài. Khi nhìn từ phía trước của xe, đường tâm của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng có thể được bố trí giữa phần khung dưới thấp và ống cấp nhiên

liệu. Trong kết cấu này, có thể bố trí ống cấp nhiên liệu và khung dưới gần với đường tâm của xe. Do vậy, có thể lần lượt kéo dài phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải sang bên trái và bên phải.

Nhờ đó, trong xe scutor nêu trên trong đó bình nhiên liệu được bố trí bên dưới chỗ đế chân phẳng, xe này có thể có thể kéo dài chỗ đế chân phẳng dọc theo chiều dọc xe trong khi vẫn ngăn không cho tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng theo phương nằm ngang của xe, do đó nâng cao được sự thoải mái cho người lái xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Dưới đây, phương án thực hiện của sáng chế sẽ được mô tả, chỉ bằng cách ví dụ, có dựa vào các hình vẽ kèm theo, đó là:

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện xe scutor theo phương án thực hiện của sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu cạnh thể hiện khung thân của xe scutor này;

Fig.3 là hình chiếu bằng thể hiện khung thân này;

Fig.4 là hình chiếu đứng nhìn từ phía trước thể hiện khung thân này;

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện hệ thống cấp nhiên liệu của xe scutor này và khung thân của nó, khi nhìn ở góc từ phía trước bên trái của nó;

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện hệ thống cấp nhiên liệu này và khung thân này, khi nhìn ở góc từ phía sau bên trái của nó;

Fig.7 là hình chiếu cạnh thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân;

Fig.8 là hình chiếu bằng thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân;

Fig.9 là hình chiếu đứng nhìn từ phía trước thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân;

Fig.10 là hình chiếu cạnh phóng to thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân;

Fig.11 là hình vẽ thể hiện bề mặt sau của nắp che trước;

Fig.12 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bề mặt sau của nắp che trước;

Fig.13 là hình chiếu bằng phóng to thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân;

Fig.14 là hình vẽ nhìn từ trên xuống của mặt cắt ngang thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân, và một phần của nắp che trước;

Fig.15 là hình chiếu bằng thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân của xe scutơ theo phương án khác của sáng chế;

Fig.16 là hình chiếu đứng nhìn từ phía trước thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân của xe scutơ này theo phương án thực hiện khác của sáng chế;

Fig.17A là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện kết cấu của xe scutơ theo một ví dụ so sánh;

Fig.17B là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện kết cấu của xe scutơ theo phương án thực hiện này của sáng chế;

Fig.18A là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện xe scutơ theo ví dụ so sánh; và

Fig.18B là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện xe scutơ theo ví dụ so sánh.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Trong phần tiếp theo, xe scutơ 1 theo phương án thực hiện của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ.

Fig.1 là hình chiếu cạnh thể hiện xe scutơ này 1. Xe scutơ 1 bao gồm bánh trước 4, yên xe 5, bánh sau 6, cụm động lực 7, và bình nhiên liệu 8.

Cần phải hiểu rằng, trong phạm vi bản mô tả này, chiều dọc (chiều từ trước ra sau) của xe scutơ 1, phương thẳng đứng (chiều từ trên xuống) của xe scutơ 1, và phương nằm ngang (chiều từ trái sang phải) của xe scutơ 1 là chiều dọc, phương thẳng đứng, và phương nằm ngang của xe scutơ 1 từ điểm nhìn của người lái xe khi đang ngồi trên xe này. Cụ thể, liên quan đến trái, phải, trước hoặc về phía trước và sau hoặc về phía sau được đưa ra trong bản mô tả này là từ điểm nhìn của người lái xe khi đang ngồi trên xe 1. Hơn nữa, giả sử rằng chiều dọc không chỉ có nghĩa là chiều mà song song theo chiều từ trước ra sau của xe scutơ 1, mà còn bao gồm chiều bất kỳ được làm nghiêng khoảng $\pm 45^\circ$ theo chiều từ trước ra sau của xe scutơ 1. Theo cách hiểu khác, chiều bất kỳ mà gần với chiều từ trước ra sau của xe 1 hơn so với phương nằm ngang hoặc phương thẳng đứng của nó sẽ được coi như bao gồm trong sự định nghĩa về "chiều dọc".

Theo cách tương tự, giả sử rằng phương thẳng đứng còn bao gồm đường trục bất kỳ

được làm nghiêng khoảng $\pm 45^\circ$ so với phương thẳng đứng của xe scutor 1. Theo cách khác, chiều bất kỳ mà gần với phương thẳng đứng của xe 1 hơn so với chiều dọc hoặc phương nằm ngang của nó sẽ được coi như bao gồm trong sự định nghĩa về "phương thẳng đứng".

Hơn thế nữa, giả sử rằng phương nằm ngang còn bao gồm chiều bất kỳ được làm nghiêng khoảng $\pm 45^\circ$ so với phương nằm ngang của xe scutor 1. Theo cách hiểu khác, chiều bất kỳ mà gần với phương nằm ngang của xe 1 hơn so với chiều dọc hoặc phương thẳng đứng của nó sẽ được coi như bao gồm trong sự định nghĩa về "phương nằm ngang".

Fig.2 là hình chiếu cạnh thể hiện khung thân xe 2. Fig.3 là hình chiếu bằng thể hiện khung thân xe 2. Hơn nữa, Fig.4 là hình chiếu đứng nhìn từ phía trước thể hiện khung thân xe 2. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4, khung thân xe 2 bao gồm ống đầu 11, khung dưới 12, khung thấp 13, và khung yên 14. Như được thể hiện trên Fig.3, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, đường tâm C1 theo phương nằm ngang của xe kéo dài qua ống đầu 11 theo chiều dọc xe.

Như được thể hiện trên Fig.1, trục lái 15 được lắp trong ống đầu 11 để có thể quay sang bên phải và sang bên trái trong ống đầu này. Phần dưới của trục lái 15 này được nối với chạc trước 16. Chạc trước 16 đỡ quay được bánh trước 4. Phần trên của trục lái 15 được nối với các tay lái 17.

Như được thể hiện trên Fig.2, khung dưới 12 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 11. Chi tiết hơn, phần trên của khung dưới 12 kéo dài xuống dưới và về phía sau từ ống đầu 11. Phần dưới của khung dưới 12 kéo dài xuống dưới và về phía trước từ phần trên của khung dưới 12. Khi nhìn từ phía bên của xe, theo phương thẳng đứng, khung dưới 12 có hình dạng cong mà lồi về phía sau trên phần giữa của nó.

Chi tiết tăng cường 18 được lắp cố định ngang qua giữa khung dưới 12 và ống đầu 11. Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4, khung dưới 12 kéo dài xuống dưới và về phía bên phải từ ống đầu 11 sao cho, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm C1. Chi tiết hơn, trong kết cấu theo phương án thực hiện này của sáng chế, toàn bộ phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm C1. Như được thể hiện trên Fig.4, khi nhìn từ phía trước của xe, phần đầu trên 122 của khung dưới 12 được bố trí để

chồng lên đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng. Hơn nữa, khi nhìn từ phía trước của xe, khung dưới 12 kéo dài gần như theo dạng đường thẳng.

Khung dưới 12 có phần khung dưới thấp 120. Phần khung dưới thấp 120 này có phần đầu dưới 121 của khung dưới 12. Như được thể hiện trên Fig.4, khi nhìn từ phía trước của xe, phần khung dưới thấp 120 được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng. Nói cách khác, khi nhìn từ phía trước của xe, phần khung dưới thấp 120 được bố trí trên cùng phía so với đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng là chiều mà trong đó khung dưới 12 kéo dài.

Cần phải hiểu rằng, trong phần mô tả các phương án thực hiện sáng chế, cụm từ “bên phải so với đường tâm C1 hoặc C2 của xe” có thể được đổi thành “cùng phía như chiều mà trong đó khung dưới 12 kéo dài so với đường tâm C1 hoặc C2 của xe”. Hơn nữa, cụm từ “phía bên trái so với đường tâm C1 hoặc C2 của xe” có thể được đổi thành “phía đối diện với chiều mà theo đó khung dưới 12 kéo dài so với đường tâm C1 hoặc C2 của xe”.

Khung thấp 13 được nối với phần khung dưới thấp 120. Khung thấp 13 kéo dài về phía sau từ khung dưới 12. Khung thấp 13 được nối với ống đầu 11 chỉ thông qua khung dưới 12. Nói cách khác, khung thân xe 2 không có phần bất kỳ mà kéo dài ở phía bên trái từ ống đầu 11 và được nối với khung thấp 13.

Khung thấp 13 bao gồm phần khung thấp thứ nhất 13a và phần khung thấp thứ hai 13b. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần khung thấp thứ nhất 13a được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm C1 của xe. Khi nhìn từ phía bên của xe, phần khung thấp thứ nhất 13a này kéo dài về phía sau từ phần đầu dưới 121 của khung dưới 12. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần khung thấp thứ nhất 13a không cắt đường tâm C1 của xe.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần khung thấp thứ hai 13b kéo dài về phía sau và về phía bên trái từ phần khung dưới thấp 120. Phần trước của phần khung thấp 13b này kéo dài từ bên phải về phía bên trái. Như được thể hiện trên Fig.4, phần khung thấp thứ hai 13b kéo dài từ phần khung dưới thấp 120 về phía bên trái của đường tâm C2 của xe. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần trước của phần khung thấp thứ hai 13b cắt đường tâm C1 của xe. Hơn nữa, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, khoảng cách từ đường tâm C1 của xe đến cạnh ngoài của phần khung thấp thứ hai 13b lớn hơn so với khoảng cách từ

đường tâm C1 của xe đến cạnh ngoài của phần khung thấp thứ nhất 13a.

Như được thể hiện trên Fig.4, phần nổi 124 giữa phần khung thấp thứ hai 13b và khung dưới 12 (sau đây sẽ được gọi là “phần nổi thứ hai 124”) được bố trí bên dưới hoặc thấp hơn so với phần nổi 123 giữa phần khung thấp thứ nhất 13a và khung dưới 12 (sau đây sẽ được gọi là “phần nổi thứ nhất 123”). Chi tiết hơn, phần đầu trên của phần nổi thứ hai 124 được bố trí bên dưới hoặc thấp hơn so với phần đầu trên của phần nổi thứ nhất 123. Hơn nữa, phần đầu dưới của phần nổi thứ hai 124 được bố trí bên dưới hoặc thấp hơn so với phần đầu dưới của phần nổi thứ nhất 123.

Chi tiết tăng cường thứ nhất 21 được lắp trên phần khung thấp thứ nhất 13a và khung dưới 12. Chi tiết tăng cường thứ hai 22 được lắp trên phần khung thấp thứ hai 13b và khung dưới 12.

Khung yên 14 được nối với khung thấp 13. Khung yên 14 này kéo dài về phía sau và lên trên từ phần sau của khung dưới 12. Khung yên 14 bao gồm phần khung yên thứ nhất 14a và phần khung yên thứ hai 14b. Phần khung yên thứ nhất 14a được nối với phần khung thấp thứ nhất 13a. Phần khung yên thứ nhất 14a kéo dài về phía sau và lên trên từ phần sau của phần khung thấp thứ nhất 13a. Hơn nữa, phần khung yên thứ hai 14b được nối với phần khung thấp thứ hai 13b. Phần khung yên thứ hai 14b kéo dài về phía sau và lên trên từ phần sau của phần khung thấp thứ hai 13b.

Khung thân xe 2 bao gồm khung ngang 23. Khung ngang 23 này được nối với phần khung thấp thứ nhất 13a và phần khung thấp thứ hai 13b. Khung ngang 23 kéo dài theo phương nằm ngang của xe, và được bố trí để liên kết giữa phần khung thấp thứ nhất 13a và phần khung thấp thứ hai 13b. Khung ngang 23 được tạo hình để được uốn cong xuống dưới. Như được thể hiện trên Fig.1, nắp che thân xe 3 bao gồm nắp che trước 31, nắp che sau 32, và nắp che dưới 33. Nắp che trước 31 che phía ngoài của ống đầu 11 và khung dưới 12. Nắp che sau 32 che phía ngoài của khung yên 14.

Yên xe 5 được bố trí trên nắp che sau 32. Yên xe 5 được bố trí ở phía sau của ống đầu 11. Yên xe 5 được đỡ trên khung thân xe 2. Chi tiết hơn, yên xe 5 được đỡ trên khung yên 14 thông qua các thanh chống không được thể hiện trên các hình vẽ.

Nắp che dưới 33 được bố trí giữa nắp che trước 31 và nắp che sau 32. Nắp che dưới

33 này che phía ngoài của khung thấp 13. Mặt trên của nắp che dưới 33 bao gồm chỗ để chân phẳng 34. Chỗ để chân phẳng 34 này được bố trí bên dưới và/hoặc thấp hơn so với yên xe 5 và về phía trước của nó. Hơn nữa, chỗ để chân phẳng 34 được bố trí trên, ví dụ trực tiếp trên, khung thấp 13. Chỗ để chân phẳng 13 được tạo ra sao cho người lái xe có thể đặt chân lên đó. Chỗ để chân phẳng 13 này có hình dạng phẳng.

Cần phải hiểu rằng cụm từ "hình dạng phẳng" liên quan đến chỗ để chân phẳng 34 có nghĩa là phẳng đến mức mà người lái xe có thể lái xe một cách thoải mái với chân được đặt trên phần bất kỳ của chỗ để chân phẳng 34. Nói cách khác, có thể chấp nhận chỗ để chân phẳng được tạo ra bao gồm các chỗ lõm và/hoặc chỗ lồi trên bề mặt của nó sao cho nó có đặc tính không trượt tốt, hoặc các đặc tính tương tự.

Cụm động lực 7 được bố trí bên dưới, ví dụ trực tiếp bên dưới, yên xe 5. Cụm động lực 7 này bao gồm động cơ 9 và cơ cấu truyền động 10. Cụm động lực 7 đỡ quay được bánh sau 6. Bánh sau 6 còn được đỡ bởi khung thân xe 2 thông qua hệ thống treo sau.

Cụm động lực 7 được đỡ bởi khung thân xe 2 để có thể quay đến mức độ nhất định so với khung thân. Như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, phần đỡ cụm động lực 24 và phần đỡ cụm động lực 25 được nối với khung ngang 23. Cụm động lực 7 được lắp vào phần đỡ cụm động lực 24 và phần đỡ cụm động lực 25 này. Cụm động lực 7 được đỡ xoay được thông qua phần đỡ cụm động lực 24 và phần đỡ cụm động lực 25, để có thể dịch chuyển đến mức độ nhất định.

Như được thể hiện trên Fig.1, bình nhiên liệu 8 được bố trí bên trong nắp che dưới 33. Bình nhiên liệu 8 được định vị bên dưới, ví dụ trực tiếp bên dưới, chỗ để chân phẳng 34.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bình nhiên liệu 8 của xe scutor này 1 và kết cấu để đổ đầy lại nhiên liệu vào trong bình nhiên liệu 8 (sau đây được gọi là "hệ thống cấp nhiên liệu"), và còn thể hiện khung thân xe 2, khi nhìn ở góc từ bên trái phía trước của nó. Fig.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện hệ thống cấp nhiên liệu này và khung thân 2, khi nhìn ở góc từ bên trái phía sau của nó. Hơn nữa, Fig.7 là hình chiếu cạnh thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân 2. Fig.8 là hình chiếu bằng thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân 2. Fig.9 là hình chiếu đứng nhìn từ phía trước thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân 2.

Hệ thống cấp nhiên liệu của xe scutor này 1 bao gồm phần cấp nhiên liệu 41, bình nhiên liệu phụ 42, ống cấp nhiên liệu 40, và bình nhiên liệu 8 đã nêu trên. Phần cấp nhiên liệu 41 được định vị cao hơn so với chỗ để chân phẳng 34. Phần cấp nhiên liệu 41 được bố trí ở phía bên trái ống đầu 11. Như được thể hiện trên Fig.5 và Fig.6, phần cấp nhiên liệu 41 có lỗ cấp nhiên liệu 50. Như được thể hiện trên Fig.7 và Fig.8, nắp miệng rót 49 mà mở và đóng lỗ cấp nhiên liệu 50 được lắp trên phần cấp nhiên liệu 41. Nắp miệng rót 49 này được đặt ở phía bên của ống đầu 11.

Bình nhiên liệu phụ 42 được nối với phần cấp nhiên liệu 41. Phần cấp nhiên liệu 41 được bố trí ở phía bên trái của ống đầu 11. Bình nhiên liệu phụ 42 được bố trí bên dưới, ví dụ trực tiếp bên dưới, phần cấp nhiên liệu 41. Bình nhiên liệu phụ 42 được bố trí ở phía bên trái của ống đầu 11 và của khung dưới 12. Khi nhìn từ phía bên của xe, bình nhiên liệu phụ 42 chồng lên ống đầu 11. Khi nhìn từ phía bên của xe, bình nhiên liệu phụ 42 chồng lên khung dưới 12.

Cần phải hiểu rằng hệ thống cấp nhiên liệu của xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế được bố trí ở phía bên trái hơn so với ống đầu 11. Nói chung, người lái xe thường leo lên xe scutor 1 từ phía bên trái. Hơn nữa, người lái xe thường xuống xe scutor 1 về phía bên trái. Hơn thế nữa, chân chống bên 19 được lắp trên phần bên trái của xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế (xem Fig.1). Do vậy, do thực tế là hệ thống cấp nhiên liệu được lắp ở phía bên trái của ống đầu 11, như trong kết cấu của xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế, việc cấp nhiên liệu sau khi người lái xe xuống xe ở phía bên trái của xe scutor 1 là dễ dàng. Hơn nữa, sau khi việc cấp nhiên liệu được hoàn thành, người lái xe dễ dàng leo lên xe scutor 1.

Phần đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 26 được nối với ống đầu 11. Phần đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 26 này nhô về phía bên trái từ ống đầu 11. Phần đỡ bình nhiên liệu thứ hai 27 được nối với khung dưới 12. Phần đỡ bình nhiên liệu thứ hai 27 này nhô về phía bên trái từ khung dưới 12. Bình nhiên liệu phụ 42 được lắp trên phần đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 26 và phần đỡ bình nhiên liệu thứ hai 27. Nói cách khác, bình nhiên liệu phụ 42 được đỡ bởi ống đầu 11 thông qua phần đỡ bình nhiên liệu thứ nhất 26. Hơn nữa, bình nhiên liệu phụ 42 được đỡ bởi khung dưới 12 thông qua phần đỡ bình nhiên liệu thứ hai 27.

Ống cấp nhiên liệu 40 được nối với bình nhiên liệu 8, và kéo dài lên trên từ bình nhiên liệu 8. Ống cấp nhiên liệu này 40 có ống nhiên liệu 43. Phần đầu trên của ống nhiên liệu 43 được nối với bình nhiên liệu phụ 42. Ống nhiên liệu 43 kéo dài xuống dưới từ bình nhiên liệu phụ 42. Khi được nhìn từ phía trước của xe, ống nhiên liệu 43 được bố trí ở phía bên trái so với đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng. Nói cách khác, khi nhìn từ phía trước của xe, so với đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng, ống nhiên liệu 43 được bố trí ở phía đối diện của xe từ chiều mà theo đó khung dưới 12 kéo dài. Do đó, đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng được định vị giữa phần khung dưới thấp 120 và ống nhiên liệu 43 khi nhìn từ phía trước của xe.

Ống thông hơi 44 được nối với bình nhiên liệu phụ 42 và bình nhiên liệu 8. Ống thông hơi 44 này kéo dài xuống dưới từ bình nhiên liệu phụ 42. Ít nhất một phần của ống thông hơi 44 được bố trí giữa khung dưới 12 và ống nhiên liệu 43 khi nhìn từ phía trước của xe. Hơn nữa, ít nhất một phần của ống thông hơi 44 chồng lên khung dưới 12 khi nhìn từ phía trước của xe. Ngoài ra, ít nhất một phần của ống thông hơi 44 chồng lên ống nhiên liệu 43 khi nhìn từ phía trước của xe.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của bình nhiên liệu 8 được bố trí giữa phần khung thấp thứ nhất 13a và phần khung thấp thứ hai 13b. Bình nhiên liệu 8 bao gồm thân chính bình 51 và phần gờ 53. Thân chính bình 51 có khoảng trống bên trong để chứa nhiên liệu. Thân chính bình 51 được bố trí bên dưới, ví dụ trực tiếp bên dưới, chỗ để chân phẳng 34.

Phần trước hoặc phần trước tiên của thân chính bình 51 được bố trí ở phía bên trái của khung dưới 12. Như được thể hiện trên Fig.7, khi nhìn từ phía bên của xe, phần trước hoặc phần trước tiên của thân chính bình 51 chồng lên khung dưới 12. Phần trước hoặc phần trước tiên của thân chính bình 51 được bố trí trên, ví dụ trực tiếp bên trên phần khung thấp thứ hai 13b. Như được thể hiện trên Fig.8, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần trước hoặc phần trước tiên của thân chính bình 51 chồng lên phần khung thấp thứ hai 13b.

Phần sau hoặc phần sau cùng của thân chính bình 51 được bố trí trên, ví dụ trực tiếp bên trên, khung ngang 23. Như được thể hiện trên Fig.8, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần sau hoặc phần sau cùng của thân chính bình 51 chồng lên khung ngang 23. Một

phần của thân chính bình 51 được bố trí giữa phần khung thấp thứ nhất 13a và phần khung thấp thứ hai 13b. Như được thấy từ phía bên của xe, một phần của thân chính bình 51 chồng lên phần khung thấp thứ nhất 13a. Khi nhìn từ phía bên của xe, một phần của thân chính bình 51 chồng lên phần khung thấp thứ hai 13b.

Bề mặt đáy của thân chính bình 51 được bố trí bên dưới hoặc thấp hơn so với phần khung thấp thứ nhất 13a và phần khung thấp thứ hai 13b. Tấm bảo vệ bình 54 được bố trí bên dưới, ví dụ trực tiếp bên dưới, bề mặt đáy của thân chính bình 51. Phần đỡ tấm bảo vệ bình thứ nhất 45 được nối với phần khung thấp thứ nhất 13a. Phần đỡ tấm bảo vệ bình thứ hai 46 được nối với phần khung thấp thứ hai 13b. Hơn nữa, phần đỡ tấm bảo vệ bình thứ ba 47 và phần đỡ tấm bảo vệ bình thứ tư 48 được nối với khung ngang 23. Tấm bảo vệ bình 54 được lắp vào các phần đỡ từ phần đỡ tấm bảo vệ bình thứ nhất 45 đến phần đỡ tấm bảo vệ bình thứ tư 48 này.

Phần xả nhiên liệu 55 được lắp trên phần sau của mặt trên của thân chính bình 51. Ống dẫn nhiên liệu ra 56 được nối với phần xả nhiên liệu 55 này. Ống dẫn nhiên liệu ra 56 được nối với thiết bị phun nhiên liệu (không được thể hiện trên các hình vẽ) mà được lắp vào động cơ 9 nêu trên. Lỗ thông hơi không khí 57 (xem Fig.13) được lắp trên phần sau của mặt trên của thân chính bình 51. Ống thông hơi 44 đã nêu trên được nối với lỗ thông hơi không khí 57 này.

Ống cấp nhiên liệu 40 bao gồm ống nối 52. Ống nối 52 này được nối với phần trước của mặt trên của thân chính bình 51. Ví dụ, ống nối 52 có thể được nối với thân chính bình 51 bằng cách hàn. Ống nối 52 nhô lên trên từ thân chính bình 51. Ống nối 52 được nối với ống nhiên liệu 43 đã nêu trên. Ống nối 52 được bố trí ở phía bên trái của khung dưới 12. Khi nhìn từ phía bên của xe, một phần của ống nối 52 chồng lên khung dưới 12. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ít nhất một phần của ống nối 52 được bố trí ở phía bên trái so với đường tâm C1. Theo phương án thực hiện này của sáng chế, trên hình chiếu bằng của xe, toàn bộ ống nối 52 được bố trí ở phía bên trái so với đường tâm C1.

Ống nối 52 được bố trí trên, ví dụ trực tiếp bên trên, phần khung thấp thứ hai 13b. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một phần của ống nối 52 chồng lên phần khung thấp thứ hai 13b. Một phần của phần nối giữa ống nối 52 và thân chính bình 51 được bố trí trên,

ví dụ trực tiếp bên trên, phần khung thấp thứ hai 13b. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một phần của phần nối giữa ống nối 52 và thân chính bình 51 chồng lên phần khung thấp thứ hai 13b. Phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 và ống nối 52 là ở sau đường tâm C1 của xe. Khoảng cách theo phương nằm ngang của xe giữa khung dưới 12 và ống cấp nhiên liệu nhỏ hơn so với chiều rộng của khung dưới 12 theo phương nằm ngang của xe.

Như được thể hiện trên Fig.9, đường tâm C2 của xe theo phương nằm ngang của xe được bố trí giữa mép trong của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 theo phương nằm ngang của xe và mép trong của ống nối 52 theo phương nằm ngang của xe. Đường kính của khung dưới 12 lớn hơn so với đường kính của ống nối 52. Hơn nữa, khoảng cách từ mép trong của phần dưới của khung dưới 12 theo phương nằm ngang của xe so với đường tâm C2 của xe theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với khoảng cách từ mép trong của ống nối 52 theo phương nằm ngang của xe so với đường tâm C2 của xe theo phương nằm ngang của xe.

Fig.10 là hình chiếu cạnh phóng to thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và của khung thân 2. Như được thể hiện trên Fig.10, ít nhất một phần của ống nối 52 chồng lên khung dưới 12 khi nhìn từ phía bên của xe. Chi tiết hơn, ít nhất một phần của đầu trên hoặc đầu trên cùng của ống nối 52 chồng lên khung dưới 12 khi nhìn từ phía bên của xe. Hơn nữa, ít nhất một phần của đầu dưới hoặc đầu dưới cùng của ống nối 52 chồng lên khung dưới 12 khi nhìn từ phía bên của xe. Khi được nhìn từ phía trước của xe, phần mà ở đó ống nối 52 và ống nhiên liệu 43 được nối chồng lên khung dưới 12. Như được thể hiện trên Fig.9, đầu trên của ống nối 52, ống nhiên liệu 43, và phần cấp nhiên liệu 41 được bố trí trên cùng phía so với đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng khi nhìn từ phía trước của xe. Đầu trên của ống nối 52 được bố trí bên dưới, ví dụ trực tiếp bên dưới, phần cấp nhiên liệu 41.

Như được thể hiện trên Fig.1, ống nối 52 được bố trí bên trong nắp che trước 31. Hơn nữa, khi nhìn từ phía bên của xe, bánh trước 4 nêu trên được bố trí ở phía trước, ví dụ trực tiếp ở phía trước, phần đầu dưới 121 của khung dưới 12, của ống nối 52, và bình nhiên liệu 8.

Phần gờ 53 nhô ra khỏi thân chính bình 51 theo phương nằm ngang. Bình nhiên liệu

8 được chia thẳng đứng và bao gồm hai chi tiết kết cấu, và các chi tiết này được tạo liên khối với nhau bằng cách hàn vào nhau ở phần gờ 53. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần gờ 53 bao quanh chu vi của thân chính bình 51. Khi nhìn từ phương thẳng đứng so với phần gờ 53, ranh giới giữa thân chính bình 51 và phần gờ 53 không có phần được làm lõm về phía thân chính bình 51.

Một phần của phần gờ 53 được bố trí trên, ví dụ trực tiếp bên trên, phần khung thấp thứ hai 13b. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, một phần của phần gờ 53 chồng lên trên phần khung thấp thứ hai 13b. Phần đầu trước hoặc phần đầu trước tiên của phần gờ 53 được bố trí ở phía trước ống nối 52. Đường trục của ống nối 52 được làm nghiêng lên trên và về phía trước. Tuy nhiên, ống nối 52 được bố trí ở sau hoặc về phía sau phần gờ 53, sao cho, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đầu trước của ống nối 52 không chồng lên phần gờ 53.

Phần gờ 53 bao gồm phần lắp cố định trước thứ nhất 61. Phần lắp cố định trước thứ nhất 61 này được bố trí ở phía bên trái của phần khung thấp thứ nhất 13a. Phần đỡ trước thứ nhất 65 được nối với phần khung thấp thứ nhất 13a. Phần đỡ trước thứ nhất 65 này nhô về phía bên trái từ phần khung thấp thứ nhất 13a. Hơn nữa, phần lắp cố định trước thứ nhất 61 của phần gờ 53 được lắp vào phần đỡ trước thứ nhất 65.

Phần gờ 53 bao gồm phần lắp cố định trước thứ hai 62. Phần lắp cố định trước thứ hai 62 này được bố trí ở phía trước hoặc về phía trước của phần khung thấp thứ hai 13b. Phần lắp cố định trước thứ hai 62 được bố trí ở phía trước của phần lắp cố định trước thứ nhất 61. Phần đỡ trước thứ hai 66 được nối với phần khung thấp thứ hai 13b. Phần đỡ trước thứ hai 66 này nhô về phía trước từ phần khung thấp thứ hai 13b. Hơn nữa, phần lắp cố định trước thứ hai 62 của phần gờ 53 được lắp vào phần đỡ trước thứ hai 66.

Phần gờ 53 còn bao gồm phần lắp cố định sau thứ nhất 63. Phần lắp cố định sau thứ nhất 63 này được bố trí ở phía sau hoặc về phía sau của phần lắp cố định trước thứ nhất 61. Phần lắp cố định sau thứ nhất 63 được bố trí ở phía bên trái của phần khung thấp thứ nhất 13a. Phần lắp cố định sau thứ nhất 63 này được bố trí ở phía trước, ví dụ trực tiếp ở phía trước, của khung ngang 23. Phần đỡ sau thứ nhất 67 được nối với khung ngang 23. Phần đỡ sau thứ nhất 67 này nhô về phía trước từ khung ngang 23. Hơn nữa, phần lắp cố định sau

thứ nhất 63 của phần gờ 53 được lắp vào phần đỡ sau thứ nhất 67.

Phần gờ 53 còn bao gồm phần lắp cố định sau thứ hai 64. Phần lắp cố định sau thứ hai 64 này được bố trí ở phía sau hoặc về phía sau của phần lắp cố định trước thứ hai 62. Phần lắp cố định sau thứ hai 64 được bố trí ở phía bên phải của phần khung thấp thứ hai 13b. Phần lắp cố định sau thứ hai 64 này được bố trí ở phía trước, ví dụ trực tiếp ở phía trước, của khung ngang 23. Phần đỡ sau thứ hai 68 được nối với khung ngang 23. Phần đỡ sau thứ hai 68 này nhô về phía trước từ khung ngang 23. Hơn nữa, phần lắp cố định sau thứ hai 64 của phần gờ 53 được lắp vào phần đỡ sau thứ hai 68.

Fig.11 là hình vẽ thể hiện bề mặt sau của nắp che trước 31. Fig.12 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bề mặt sau của nắp che trước 31. Như được thể hiện trên Fig.11 và Fig.12, bề mặt sau của nắp che trước 31 bao gồm tấm che chân 38. Tấm che chân 38 này kéo dài lên trên từ mép trước của chỗ để chân phẳng 34. Do vậy, người lái xe bị giới hạn bởi tấm che chân 38 ở vị trí mà ở đó anh ta đuổi thẳng chân của mình về phía trước. Tấm che chân 38 che lên trên ống đầu 11 và khung dưới 12 từ phía sau. Tấm che chân còn che ống cấp nhiên liệu 40 từ phía sau. Phần cấp nhiên liệu 41 được lắp vào tấm che chân 38.

Fig.13 là hình chiếu bằng phóng to thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu và khung thân xe 2. Cần phải hiểu rằng trên Fig.13, với mục đích để đơn giản cho sự giải thích, phần cấp nhiên liệu 41, bình nhiên liệu phụ 42, và ống nhiên liệu 43 được bỏ qua. Hơn nữa, trên Fig.13, vị trí của chỗ để chân phẳng 34 được thể hiện bằng đường nét đứt hai chấm. Như được thể hiện trên Fig.12 và Fig.13, chỗ để chân phẳng 34 bao gồm phần giữa 35, phần đế chân bên trái 36, và phần đế chân bên phải 37. Phần giữa 35 được bố trí ở phía sau, ví dụ trực tiếp ở phía sau, khung dưới 12 và ống nối 52. Phần mép trước của phần giữa 35 có hình dạng mà vuốt thon về phía sau. Nói cách khác, chiều rộng từ trái sang phải của phần mép trước của phần giữa 35 trở nên nhỏ hơn về phía sau.

Phần đế chân bên trái 36 được bố trí ở phía trước của phần giữa 35, và hơn nữa về phía bên trái của khung dưới 12 và ống nối 52. Phần đế chân bên phải 37 được bố trí ở phía trước của phần giữa 35, và hơn nữa được bố trí ở phía bên phải của khung dưới 12 và ống nối 52.

Như được thể hiện trên Fig.1, phần đầu trước 361 của phần đế chân bên trái 36 được

bố trí ở phía sau của điểm sau của bánh trước 4. Như được thể hiện trên Fig.10, phần đầu trước 361 của phần đế chân bên trái 36 được bố trí ở phía trước của đầu sau của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 và đầu sau của ống nối 52. Hơn nữa, phần đế chân bên phải 37 được lắp để đối xứng với phần đế chân bên trái 36, từ phải sang trái. Nói cách khác, kích thước theo chiều dọc của phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 là giống nhau, trong khi kích thước theo phương nằm ngang của chúng là giống nhau song theo chiều ngược lại. Do vậy, tương tự phần đầu trước 361 của phần đế chân bên trái 36, phần đầu trước 371 của phần đế chân bên phải 37 được bố trí ở phía dưới điểm sau của bánh trước 4. Giống như phần đầu trước 361 của phần đế chân bên trái 36, phần đầu trước 371 của phần đế chân bên phải 37 được bố trí ở phía trước đầu sau của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 và đầu sau của ống nối 52.

Cần phải hiểu rằng, trên Fig.7 và Fig.10, vị trí của chỗ đế chân phẳng 34 và tấm che chân 38 được thể hiện bằng các đường nét đứt hai chấm. Chi tiết hơn, vị trí phía ngoài cùng của chỗ đế chân phẳng 34 và vị trí phía ngoài cùng của tấm che chân 34 mà kéo dài lên trên từ các vị trí này được thể hiện bằng các đường nét đứt hai chấm.

Như được thể hiện trên Fig.10, khi nhìn từ phía bên của xe, phần đầu trước hoặc phần đầu trước tiên của thân chính bình 51 được chồng lên trên phần dưới của khung dưới 12. Hơn nữa, ít nhất một phần của phần đế chân bên trái 36 và ít nhất một phần của phần đế chân bên phải 37 được bố trí ở phía trước đầu trước của phần đầu dưới của ống nối 52. Chi tiết hơn, phần đầu trước 361 của phần đế chân bên trái 36 và phần đầu trước 371 của phần đế chân bên phải 37 được bố trí ở phía trước đầu trước của phần đầu dưới của ống nối 52.

Như được thể hiện trên Fig.13, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đầu trước hoặc phần đầu trước tiên của thân chính bình 51 được bố trí giữa phần dưới của khung dưới 12 và phần đế chân bên trái 36.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đế chân bên trái 36 được bố trí ở phía bên trái vị trí mà ở đó phần trước hoặc phần trước tiên của thân chính bình 51 và phần khung thấp thứ hai 13b chồng lên phần kia. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đế chân bên trái 36 được bố trí ở phía bên trái vị trí mà ở đó ít nhất một phần của phần nối giữa ống nối 52 và thân chính bình 51 và phần khung thấp thứ hai 13b chồng lên phần kia. Hơn nữa,

khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đế chân bên trái 36 được bố trí ở phía bên trái vị trí mà ở đó phần gờ 53 và phần khung thấp thứ hai 13b chồng lên phần kia.

Mép trong của phần đế chân bên trái 36 được đặt nghiêng để đến gần đường tâm C1 của xe về phía sau. Do vậy, kích thước theo phương nằm ngang của phần sau hoặc phần phía sau của phần đế chân bên trái 36 lớn hơn so với kích thước theo phương nằm ngang của phần trước hoặc phần trước tiên của phần đế chân bên trái 36. Nói cách khác, phần đế chân bên trái 36 có hình dạng trong đó kích thước chiều rộng tăng về phía sau. Do vậy, ngay cả khi phần đế chân bên trái 36 được kéo dài về phía trước, người lái xe vẫn có thể di chuyển chân trái về phía trước một cách đơn giản và dễ dàng. Nói chung, phần đế chân bên phải 37 có hình dạng đối xứng với phần đế chân bên trái 36, trái sang phải. Do vậy, theo cách tương tự như kết cấu của phần đế chân bên trái 36, ngay cả khi phần đế chân bên phải 37 được kéo dài về phía trước, thì người lái xe vẫn có thể di chuyển chân phải về phía trước một cách đơn giản và dễ dàng.

Như được thể hiện trên Fig.7, khi nhìn từ phía bên của xe, tâm C3 theo chiều dọc xe của đầu trên của ống nối 52 chồng lên khung dưới 12. Trên Fig.13, đường ảo hoặc đường lý thuyết VL1 là đường thẳng mà kéo dài theo phương nằm ngang của xe và, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, đi qua tâm C3 theo chiều dọc xe của đầu trên của ống nối 52. Trên đường ảo hoặc đường lý thuyết VL1 này, kích thước W36 của phần đế chân bên trái 36 theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với kích thước W35 của phần giữa 35 theo phương nằm ngang của xe. Hơn nữa, trên đường ảo hoặc đường lý thuyết VL1, kích thước W37 của phần đế chân bên phải 37 theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với kích thước W35 của phần giữa 35 theo phương nằm ngang của xe. Đúng hơn, trên đường ảo hoặc đường lý thuyết VL1, tổng của kích thước W36 của phần đế chân bên trái 36 theo phương nằm ngang của xe và kích thước W37 của phần đế chân bên phải 37 theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với kích thước W35 của phần giữa 35 theo phương nằm ngang của xe.

Fig.14 là hình vẽ nhìn từ trên xuống của mặt cắt ngang thể hiện các phần của hệ thống cấp nhiên liệu, của khung thân 2, và tấm che chân 38. Tấm che chân 38 bao gồm phần đáy bên trái 71, phần đáy bên phải 72, và phần đáy giữa 73. Phần đáy bên trái 71 được bố trí ở phía trước, ví dụ trực tiếp ở phía trước, của phần đế chân bên trái 36. Phần đáy bên phải

72 được bố trí ở phía trước, ví dụ trực tiếp ở phía trước, của phần đế chân bên phải 37. Phần đáy giữa 73 được bố trí ở phía trước, ví dụ trực tiếp ở phía trước, của phần giữa 35.

Phần đáy bên trái 71 kéo dài lên trên và về phía sau từ phần đế chân bên trái 36. Phần đầu trước 361 và phần đáy bên trái 71 của phần đế chân bên trái 36 được nối với nhau bởi bề mặt cong nhẵn. Nói chung, phần đáy bên trái 71 và phần đáy bên phải 72 có hình dạng đối xứng trái và phải. Do đó, phần đáy bên phải 72 kéo dài lên trên và về phía sau từ phần đế chân bên phải 37. Phần đầu trước 371 và phần đáy bên phải 72 của phần đế chân bên phải 37 được nối với nhau bởi bề mặt cong nhẵn. Do phần đáy bên trái 71 và phần đáy bên phải 72 có hình dạng kiểu này, nên các khoảng trống trong đó người lái xe có thể đặt chân được mở rộng theo chiều dọc xe.

Phần đáy giữa 73 kéo dài lên trên từ phần giữa 35. Tuy nhiên, phần đáy giữa 73 không kéo dài về phía sau từ phần giữa 35. Chi tiết hơn, phần đáy giữa 73 kéo dài lên trên và về phía trước từ phần giữa 35.

Cần phải hiểu rằng vị trí của đường chia giữa tấm che chân 38 và chỗ để chân phẳng 34 không được coi là bị giới hạn theo cách bất kỳ. Ví dụ, có thể bố trí các chi tiết mà bao gồm tấm che chân 38 để tạo ra một phần của chỗ để chân phẳng 34. Theo cách khác có thể bố trí chi tiết mà bao gồm chỗ để chân phẳng 34 để tạo ra một phần của tấm che chân 38. Theo phương án thực hiện này của sáng chế, một phần của phần đế chân bên trái 36 và một phần của phần đế chân bên phải 37 được tạo ra bởi chi tiết mà bao gồm tấm che chân 38.

Đối với xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế như nêu trên, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm C1 của xe. Hơn nữa, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ống nối 52 được bố trí ở phía bên trái so với đường tâm C1 của xe. Do vậy, có thể bảo đảm các khoảng trống rộng hơn trên cả hai phía của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 và ống nối 52, nếu so với kết cấu mà trong đó phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 được bố trí trên đường tâm C1 của xe và ống nối 52 được bố trí ở phía bên của nó. Đối với xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế, phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 và của ống nối 52. Do vậy, mặc dù hạn chế được việc tăng kích thước của chỗ để chân phẳng 34 theo

phương nằm ngang của xe, song vẫn có thể tăng chiều dài của chỗ để chân phẳng 34 theo chiều dọc ở phần để chân bên trái 36 và phần để chân bên phải 37 của nó.

Trên Fig.7, đường nét đứt hai chấm LG thể hiện hình dáng chân của người lái xe khi đang ngồi trên xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế. Phần đầu trước hoặc phần đầu trước tiên 361 của phần để chân bên trái 36 nêu trên và phần đầu trước hoặc phần đầu trước tiên 371 của phần để chân bên phải 37 nêu trên là các vị trí giới hạn đối với người lái xe khi anh ta đặt chân về phía trước. Do vậy, như được thể hiện trên Fig.7, có thể người lái xe đặt chân ở các vị trí mà, khi nhìn từ phía bên của xe, chòng lên một phần của ống cấp nhiên liệu 40 và một phần của khung dưới 12. Người lái xe có thể đặt chân về phía trước cạnh sau của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu 40. Hơn nữa, người lái xe có thể đặt chân về phía trước mép trước của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu 40. Hơn thế nữa, do phần đầu trước 361 hoặc phần đầu trước tiên 371 của phần để chân bên trái 36 và phần để chân bên phải 37 được tạo ra là các bề mặt cong, do vậy người lái xe dễ dàng đặt chân lên đó.

Hơn nữa, trong xe theo phương án thực hiện này của sáng chế, khung dưới 12 được bố trí ở phía bên phải của đường tâm C1 của xe, và ống nối 52 được bố trí ở phía bên trái của nó. Nói cách khác, khung dưới 12 và ống nối 52 thường được bố trí đối xứng ở bên trái và bên phải của đường tâm C1 của xe. Do vậy, cùng với chiều rộng của phần để chân bên trái 36 và phần để chân bên phải 37 được làm bằng nhau, vẫn có thể tăng chiều rộng của phần để chân bên trái 36 và phần để chân bên phải 37, trong khi vẫn hạn chế được việc tăng kích thước của chỗ để chân phẳng 34 theo phương nằm ngang của xe.

Tiếp theo, các dấu hiệu phân biệt của xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế sẽ được thể hiện có dựa vào Fig.17A và 17B. Fig.17A là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện kết cấu của xe scutor theo một ví dụ so sánh. Fig.17B là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện kết cấu của xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế.

Như được thể hiện trên Fig.17B, trong xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế, xe này có thể tăng chiều rộng của phần để chân bên trái 36 và phần để chân bên phải 37, trong khi vẫn giữ nguyên kích thước W0 của chỗ để chân phẳng 34 theo phương nằm ngang của xe.

Mặt khác, trong xe scutor theo ví dụ so sánh này, như được thể hiện trên Fig.17A, tâm của khung dưới 100 được bố trí trên đường tâm C1 của xe. Ống nối 101 được bố trí ở phía bên của khung dưới 100. Trong kết cấu này, có thể kéo dài chỗ để chân phẳng 103, mà được bố trí ở phía trước của yên xe 104, lên đến vị trí ở phía sau của khung dưới 100. Do vậy, có thể kéo dài chiều dài của phần giữa của chỗ để chân phẳng 103 theo chiều dọc (xem L1).

Ngược lại, trong xe scutor 1 theo phương án thực hiện này của sáng chế, như được thể hiện trên Fig.17B, chiều rộng W35 của phần giữa 35 lớn hơn so với chiều rộng W1 của phần giữa theo xe scutor theo tình trạng kỹ thuật đã biết đã nêu trên. Nói cách khác, do phần giữa 35 mà ngắn hơn theo chiều dọc so với phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 trở nên rộng hơn theo phương nằm ngang, do vậy, do đó, có mối quan tâm về việc giảm sự thoải mái của người lái xe.

Tuy nhiên, các tác giả của sáng chế đã nhận thấy rằng, thậm chí nếu chiều rộng W35 của phần giữa 35 của chỗ để chân phẳng 34 lớn, sự ảnh hưởng mà phần này tác động đến sự thoải mái của người lái xe là tương đối nhỏ, và việc kéo dài phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải theo chiều dọc góp phần nhiều hơn nhằm làm tăng sự thoải mái của người lái xe.

Nói cách khác, phần giữa 35 của chỗ để chân phẳng được sử dụng chủ yếu để một chân đưa ngang qua khi người lái xe lên xe hoặc xuống xe. Do vậy, sẽ là đủ nếu kích thước L2 của phần giữa 35 này theo chiều dọc đủ lớn để cho phép chân của người lái xe đưa ngang qua.

Ngược lại, trong khi lái xe, số lần mà người lái xe đặt chân lên trên phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 lớn hơn nhiều so với số lần mà anh ta đặt chân lên phần giữa 35. Do vậy, thậm chí nếu chiều rộng W35 của phần giữa 35 lớn, sự ảnh hưởng mà phần này tác động đến sự thoải mái của người lái xe trong khi đang lái xe là nhỏ. Hơn nữa, bình thường người lái xe lái xe scutor ở tư thế trong đó đầu gối hướng về phía trước và bị uốn cong. Với kiểu tư thế này, mức độ thoải mái được nâng cao bằng cách giảm việc xoay phần trước và phần đuôi của chân người lái xe (từ đầu gối trở xuống) quanh đầu gối của anh ta như các điểm tựa. Do vậy cần phải hiểu rằng, bằng cách kéo dài phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 theo chiều dọc, có thể nâng cao đáng kể mức độ thoải mái cho

người lái xe, thậm chí nếu chiều rộng W35 của phần giữa 35 lớn.

Do đó, trong xe theo phương án thực hiện này của sáng chế, các kích thước theo chiều dọc xe của phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 của chỗ đế chân phẳng 34 có thể được kéo dài, mà vẫn hạn chế tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng 34 theo phương nằm ngang của xe, nên nhờ đó có thể nâng cao mức độ thoải mái cho người lái xe.

Hơn nữa, ống nối 52, ống nhiên liệu 43, và ống cấp nhiên liệu 40 được bố trí trên cùng phía so với đường tâm C2 của xe mà kéo dài theo phương thẳng đứng khi nhìn từ phía trước của xe. Do vậy, có thể rút ngắn chiều dài của ống nhiên liệu 43, và do vậy có thể thực hiện sự định tuyến của ống nhiên liệu 43 một cách đơn giản và dễ dàng hơn.

Ít nhất một phần của phần đế chân bên trái 36 và ít nhất một phần của phần đế chân bên phải 37 được bố trí ở phía trước mép trước của phần đầu dưới của ống nối 52. Do vậy, phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 có thể được kéo dài về phía trước mà không có bất kỳ sự giới hạn do ống nối 52 và khung dưới 12. Do vậy, có thể kéo dài phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 của chỗ đế chân phẳng 34 về phía trước, trong khi vẫn hạn chế tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng 34 theo phương nằm ngang của xe, nên nhờ đó có thể nâng cao mức độ thoải mái cho người lái xe.

Đường tâm C2 theo phương nằm ngang của xe scutơ 1 này được bố trí giữa đầu trong của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 theo phương nằm ngang của xe và đầu trong của ống nối 52 theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 và ống nối 52 được bố trí riêng biệt ở bên trái và bên phải so với đường tâm C2 của xe. Do vậy, dễ dàng mở rộng phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 một cách bằng nhau theo phương nằm ngang của xe, trong khi vẫn hạn chế tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng 34 theo phương nằm ngang của xe.

Đường kính của khung dưới 12 lớn hơn so với đường kính của ống nối 52. Hơn nữa, khoảng cách từ mép trong của phần dưới của khung dưới 12 theo phương nằm ngang của xe so với đường tâm C2 của xe theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với khoảng cách từ mép trong của ống nối 52 theo phương nằm ngang của xe so với đường tâm C2 của xe theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, bằng cách bố trí khung dưới 12 mà có đường kính tương

đổi lớn ở vị trí gần hơn với đường tâm C2 của xe theo phương nằm ngang của xe, nên dễ dàng mở rộng phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 một cách bản nhau ở bên trái và bên phải, trong khi vẫn giữ kích thước chiều rộng của chỗ đế chân phẳng 34 gọn.

Kích thước W36 của phần đế chân bên trái 36 theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với kích thước W35 của phần giữa 35 theo phương nằm ngang của xe. Kích thước W37 của phần đế chân bên phải 37 theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với kích thước W35 của phần giữa 35 theo phương nằm ngang của xe. Hơn nữa, tổng của kích thước W36 của phần đế chân bên trái 36 theo phương nằm ngang của xe và kích thước W37 của phần đế chân bên phải 37 theo phương nằm ngang của xe nhỏ hơn so với kích thước W35 của phần giữa 35 theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, có thể làm cho chỗ đế chân phẳng 34 gọn hơn theo phương nằm ngang của xe, trong khi vẫn kéo dài phần đế chân bên trái 36 và phần đế chân bên phải 37 về phía trước và do đó khiến cho sự thoải mái của người lái xe có thể được nâng cao.

Khi nhìn từ phía bên của xe, phần đầu trước của thân chính bình 51 chồng lên phần dưới của khung dưới 21. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đầu trước của thân chính bình 51 được bố trí giữa phần dưới của khung dưới 12 và phần đế chân bên trái 36. Do vậy, bình nhiên liệu 8 được bố trí để sử dụng khoảng trống mà được tạo ra bởi khung dưới 12 được bố trí lệch tâm theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, ngay cả khi bình nhiên liệu 8 được bố trí giữa phần đế chân bên trái 36 và khung dưới 12 khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, thì vẫn có thể nâng cao mức độ thoải mái cho người lái xe trong khi vẫn đảm bảo độ gọn của chỗ đế chân phẳng 34 theo phương nằm ngang của xe. Hơn nữa, bằng cách kéo dài bình nhiên liệu 8 về phía trước của xe, nên có thể ngăn không cho chiều cao của bình nhiên liệu 8 trở nên quá lớn, trong khi vẫn đảm bảo đủ dung tích cho bình nhiên liệu 8. Do vậy, mặc dù ngăn không cho bình nhiên liệu 8 quá gần với mặt đất, song vẫn có thể đảm bảo khoảng trống rộng cho người lái xe bằng cách hạ thấp chiều cao của chỗ đế chân phẳng 34.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, phần đế chân bên trái 36 chồng lên phần khung thấp thứ hai 13b. Do vậy, có thể đảm bảo độ cứng vững mà phần đế chân bên trái 36 được đỡ, nên kết cấu này có thể đảm bảo chiều dài của phần đế chân bên trái 36. Hơn nữa, do

thực tế là khe hở giữa phần khung thấp thứ nhất 13a và phần khung thấp thứ hai 13b lớn, nên có thể tăng kích thước của bình nhiên liệu 8 theo phương nằm ngang của xe, bình nhiên liệu 8 được bố trí giữa các phần khung thấp 13A, 13B. Do vậy, có thể giữ kích thước chiều cao của bình nhiên liệu 8 thấp, trong khi vẫn đảm bảo dung tích phù hợp cho bình nhiên liệu 8. Điều đó có nghĩa là kết cấu này có thể đảm bảo khoảng trống đủ lớn cho người lái xe, trong khi vẫn bảo đảm khoảng cách thích hợp giữa bình nhiên liệu 8 và mặt đất.

Thân chính bình 51, ống nối 52, và phần khung thấp thứ hai 13b được bố trí theo trình tự theo phương thẳng đứng bằng cách sử dụng khoảng trống mà được đảm bảo bởi khung dưới 12 được bố trí so le theo phương nằm ngang của xe. Do vậy, ngay cả khi phần đế chân bên trái 36 được bố trí trên phía bên ngoài của thân chính bình 51, ống nối 52, và phần khung thấp thứ hai 13b khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, thì vẫn có thể ngăn không cho tăng kích thước của chỗ đế chân phẳng 34 theo phương nằm ngang của xe, nên có thể nâng cao mức độ thoải mái cho người lái xe.

Cần phải hiểu rằng, do thân chính 51, ống nối 52, và phần khung thấp thứ hai 13b được bố trí theo trình tự theo phương thẳng đứng, nên có mối quan tâm là kích thước của cụm khung này theo phương thẳng đứng có thể quá lớn. Tuy nhiên, có thể giảm chiều cao của bình nhiên liệu 8 bằng cách kéo dài bình nhiên liệu 8 về phía trước, trong khi vẫn đảm bảo dung tích đủ lớn cho bình nhiên liệu 8. Do vậy, có thể đảm bảo khoảng trống rộng cho người lái xe bằng cách hạ chiều cao của chỗ đế chân phẳng 34, trong khi vẫn ngăn không cho bình nhiên liệu 8 quá gần với mặt đất.

Hơn thế nữa, có thể bảo vệ ống nối 52 từ phía dưới với phần khung thấp thứ hai 13b. Hơn nữa, do không cần phải đi vòng ống nhiên liệu 43 từ phía dưới phần khung thấp thứ hai 13b quanh phần trước của phần khung thấp thứ hai 13b và kéo dài lên trên, sự làm việc của ống nhiên liệu 43 trở nên đơn giản và dễ dàng.

Mặc dù phương án thực hiện của sáng chế có đã nêu trên, song sáng chế không được coi là bị giới hạn ở phương án thực hiện này của nó, và sáng chế có thể thực hiện các thay đổi khác nhau mà không trệt khỏi phạm vi bảo hộ của nó.

Xe scuter theo sáng chế không chỉ giới hạn ở xe hai bánh; xe này có thể là xe có ba hoặc nhiều bánh. Ví dụ, xe này có thể có hai bánh trước và một bánh sau.

Cũng có thể bố trí khung dưới 12 và ống cấp nhiên liệu theo kết cấu đối diện trái/phải so với kết cấu theo phương án thực hiện đã nêu trên. Nói cách khác, như được thể hiện trên Fig.15 và Fig.16, trong trường hợp của khung dưới 12, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, có thể chấp nhận khung dưới 12 kéo dài từ ống đầu 11 về phía bên trái, sao cho ít nhất một phần của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 được bố trí ở phía bên trái so với đường tâm C1. Hơn nữa, khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, có thể chấp nhận ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu 4 được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm C1. Trong kết cấu này, hình dạng của bình nhiên liệu 8 và hình dạng của khung thân xe 2 cũng có kết cấu đối diện trái/phải so với kết cấu theo phương án thực hiện đã nêu trên là điều mong muốn.

Việc chỉ một phần của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 được bố trí ở phía bên phải hoặc phía bên trái so với đường tâm C1 là chấp nhận được. Nói cách khác, có thể chấp nhận phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 chồng lên đường tâm C1. Hơn nữa, việc chỉ một phần của ống cấp nhiên liệu 40 được bố trí ở phía bên phải hoặc phía bên trái so với đường tâm C1 cũng chấp nhận được. Nói cách khác, có thể chấp nhận một phần của ống cấp nhiên liệu 40 chồng lên đường tâm C1.

Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, chấp nhận được việc toàn bộ phần nối giữa ống cấp nhiên liệu 40 và thân chính bình 51 chồng lên phần khung thấp thứ hai 13b. Khi nhìn trên hình chiếu bằng của xe, ống nối 52 còn có thể chồng lên phần gờ 53. Hơn nữa, có thể chấp nhận việc bố trí ranh giới giữa thân chính bình 51 và phần gờ 53 để có một phần mà lồm về phía thân chính bình 51.

Việc bố trí toàn bộ phần đế chân bên trái 36 và toàn bộ phần đế chân bên phải 37 được bố trí về phía trước đầu sau của phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 là chấp nhận được. Việc khoảng cách theo phương nằm ngang của xe giữa phần đầu dưới 121 của khung dưới 12 và ống cấp nhiên liệu 40 lớn hơn hoặc bằng chiều rộng của khung dưới 12 theo phương nằm ngang của xe là chấp nhận được. Bình nhiên liệu phụ 42 còn có thể được loại bỏ. Nói cách khác, xe 1 bao gồm khung thân xe 2, nắp che thân xe 3, trước có thể ống nhiên liệu 43 được nối trực tiếp với phần cấp nhiên liệu 41. Còn có thể có thể loại bỏ cả ống nhiên liệu 43 và bình nhiên liệu phụ 42. Nói cách khác, ống nối 52 có thể được nối với phần cấp nhiên liệu 41. Việc bố trí toàn bộ phần đế chân 36 và toàn bộ phần đế chân bên phải 37 được

lắp về phía trước mép trước của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu 40 là chấp nhận được.

Từ ngữ và các cụm từ được dùng trong bản mô tả này chỉ được dùng cho mục đích giải thích, và không được hiểu là bị hạn chế phạm vi bảo hộ của sáng chế theo cách bất kỳ. Hơn nữa, không có vấn đề loại trừ các bộ phận bất kỳ mà có thể được coi là tương đương với các bộ phận cụ thể được thể hiện hoặc được mô tả trong bản mô tả này; các sự thay đổi bất kỳ có thể được coi là nằm trong phạm vi bảo hộ của các điểm yêu cầu bảo hộ của đơn đăng ký sáng chế này được thừa nhận là chấp nhận được. Sáng chế theo một phương án thực hiện của nó có thể được thực hiện theo nhiều dạng khác nhau. Phần mô tả của đơn đăng ký sáng chế này được coi là đủ để tạo ra các phương án thực hiện theo nguyên lý của sáng chế. Các phương án thực hiện này đã được mô tả trong bản mô tả này dựa trên sự hiểu biết là không có ý định giới hạn sáng chế theo các phương án thực hiện được ưu tiên của nó như được mô tả trong bản mô tả này và/hoặc như được thể hiện trên các hình vẽ của đơn đăng ký sáng chế này. Do đó, sáng chế không được coi là bị giới hạn ở các phương án thực hiện được mô tả trong bản mô tả này. Hơn nữa, sáng chế còn được coi là bao trùm phương án thực hiện bất kỳ mà kết hợp các bộ phận tương đương, hoặc các sửa đổi, loại bỏ, kết hợp, cải tiến, và/hoặc thay đổi so với nội dung của sự bộ lộ này có thể được hiểu bởi người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này. Các sự giới hạn của các điểm yêu cầu bảo hộ của đơn đăng ký sáng chế này có thể được hiểu một cách rộng rãi dựa trên các từ ngữ được dùng trong các điểm yêu cầu bảo hộ này; và sáng chế không được coi là bị giới hạn theo cách bất kỳ ở các phương án thực hiện mà đã được mô tả trong đơn đăng ký sáng chế này, hoặc đã được mô tả trong khi thực hiện đơn đăng ký sáng chế này.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe scutor (1), xe scutor này bao gồm:

ống đầu (11);

khung dưới (12, 100) kéo dài xuống dưới từ ống đầu;

khung thấp (13) kéo dài về phía sau từ khung dưới;

khung yên (14) kéo dài về phía sau và lên trên từ khung thấp;

yên xe (5) được bố trí về phía sau ống đầu và được đỡ trên khung yên;

chỗ để chân phẳng (34, 103) để đặt chân của người lái xe lên trên, chỗ để chân phẳng này được bố trí bên dưới và về phía trước của yên xe, và trên khung thấp;

bình nhiên liệu (8) được bố trí bên dưới chỗ để chân phẳng;

ống cấp nhiên liệu (40) nhô lên trên từ bình nhiên liệu; và

bánh trước (4) được bố trí ở phía trước của phần đầu dưới (121) của khung dưới, ở phía trước ống nhiên liệu (43) và ở phía trước bình nhiên liệu khi nhìn từ phía bên của xe scutor;

trong đó khi nhìn từ phía bên của xe scutor, ít nhất một phần của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu chổng lên khung dưới,

khi nhìn xe scutor từ trên xuống, đường tâm (C1) của xe scutor kéo dài theo chiều dọc xe scutor qua ống đầu, và

chỗ để chân phẳng bao gồm:

phần giữa (35) được bố trí ở phía sau phần đầu dưới của khung dưới và ống cấp nhiên liệu;

phần đế chân bên trái (36) được bố trí ở phía trước của phần giữa, và ở bên trái của ống cấp nhiên liệu và phần đầu dưới của khung dưới; và

phần đế chân bên phải (37) được bố trí ở phía trước của phần giữa, và ở bên phải ống cấp nhiên liệu và phần đầu dưới của khung dưới,

khác biệt ở chỗ khung dưới kéo dài về phía bên từ ống đầu sao cho, khi nhìn xe scutor từ trên xuống, ít nhất một phần của phần đầu dưới của khung dưới được bố trí ở phía bên so với đường tâm, và khác biệt ở chỗ:

khi nhìn xe scutor từ trên xuống, ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía kia hoặc phía đối diện của đường tâm so với phía bên của đường tâm mà khung dưới kéo dài theo đó.

2. Xe scutor theo điểm 1, trong đó phía bên là phía bên trái hoặc phía bên phải và phía kia hoặc phía đối diện là phía còn lại của bên phải hoặc phía bên trái, do khung dưới hoặc kéo dài về phía bên trái từ ống đầu nên, khi nhìn xe scutor từ trên xuống, ít nhất một phần của phần đầu dưới của khung dưới được bố trí ở phía bên trái so với đường tâm; hoặc khung dưới kéo dài về phía bên phải từ ống đầu nên, ít nhất một phần của phần đầu dưới của khung dưới được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm, khi nhìn xe scutor từ trên xuống; và

khi khung dưới kéo dài về bên phải thì ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía bên trái so với đường tâm khi nhìn xe scutor từ trên xuống, hoặc khi khung dưới kéo dài về phía bên trái, ít nhất một phần của ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía bên phải so với đường tâm khi nhìn xe scutor từ trên xuống.

3. Xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó ít nhất một phần của phần đế chân bên trái và ít nhất một phần của phần đế chân bên phải được bố trí ở phía trước đầu sau của phần đầu dưới của khung dưới và đầu sau của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu.

4. Xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó ít nhất một phần của phần đế chân bên trái và ít nhất một phần của phần đế chân bên phải (72) được bố trí ở phía trước mép trước của phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu.

5. Xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó đường tâm (C1; C2) của xe scutor theo phương nằm ngang của xe scutor được bố trí giữa mép trong theo phương nằm ngang của xe scutor ở phần đầu dưới của khung dưới, và mép trong theo phương nằm ngang của xe scutor ở phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu.

6. Xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó đường kính của khung

dưới lớn hơn so với đường kính của ống cấp nhiên liệu, và

trên mặt phẳng hoặc bề mặt theo phương nằm ngang mà có phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu, khoảng cách từ mép trong theo phương nằm ngang của xe scutơ ở khung dưới so với đường tâm của xe theo phương nằm ngang của xe scutơ nhỏ hơn so với khoảng cách từ mép trong theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần đầu dưới của ống cấp nhiên liệu so với đường tâm của xe scutơ theo phương nằm ngang của xe scutơ.

7. Xe scutơ theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó ống cấp nhiên liệu bao gồm ống nổi (52) nhô lên trên từ thân chính bình (51),

khi nhìn từ phía bên của xe scutơ, tâm theo chiều dọc xe scutơ của đầu trên của ống nổi chồng lên khung dưới; và

dọc theo đường ảo kéo dài theo phương nằm ngang của xe scutơ và đi qua tâm theo chiều dọc xe scutơ của đầu trên của ống nổi khi nhìn xe scutơ từ trên xuống:

kích thước theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần đế chân bên trái nhỏ hơn so với kích thước theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần giữa,

kích thước theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần đế chân bên phải nhỏ hơn so với kích thước theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần giữa, và

tổng của kích thước theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần đế chân bên trái và kích thước theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần đế chân bên phải nhỏ hơn so với kích thước theo phương nằm ngang của xe scutơ ở phần giữa.

8. Xe scutơ theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó khoảng cách giữa khung dưới và ống cấp nhiên liệu theo phương nằm ngang của xe scutơ nhỏ hơn so với chiều rộng của khung dưới theo phương nằm ngang của xe scutơ.

9. Xe scutơ theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó khi nhìn từ phía bên của xe scutơ, phần trước hoặc phần trước tiên của bình nhiên liệu chồng lên phần dưới của khung dưới, và

phần trước hoặc phần trước tiên của bình nhiên liệu được bố trí giữa phần dưới của

khung dưới và một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải, khi nhìn xe scutor từ trên xuống.

10. Xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó khung thấp bao gồm:

phần khung thấp thứ nhất (13a) được nối với phần đầu dưới của khung dưới, khung thấp thứ nhất này được bố trí trên cùng phía so với đường tâm của xe scutor như chiều mà theo đó khung dưới kéo dài khi nhìn xe scutor từ trên xuống; và

phần khung thấp thứ hai (13b) được nối với phần đầu dưới của khung dưới, khung thấp thứ hai này được bố trí trên phía đối diện so với đường tâm của xe scutor theo chiều mà theo đó khung dưới kéo dài khi nhìn xe scutor từ trên xuống;

ít nhất một phần của bình nhiên liệu được bố trí giữa khung thấp thứ nhất và khung thấp thứ hai khi nhìn xe scutor từ trên xuống,

phần khung thấp thứ hai kéo dài ngang qua đường tâm của xe scutor từ phía bên mà ở đó phần đầu dưới của khung dưới được bố trí khi nhìn xe scutor từ trên xuống,

một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải chồng lên một phần của phần khung thấp thứ hai khi nhìn xe scutor từ trên xuống, và

khoảng cách từ đường tâm của xe scutor đến cạnh ngoài của phần khung thấp thứ hai lớn hơn so với khoảng cách từ đường tâm của xe đến cạnh ngoài của phần khung thấp thứ nhất khi nhìn xe scutor từ trên xuống.

11. Xe scutor theo điểm 10, trong đó phần trước hoặc phần trước tiên của bình nhiên liệu được bố trí trên phần khung thấp thứ hai,

phần trước hoặc phần trước tiên của bình nhiên liệu chồng lên phần khung thấp thứ hai khi nhìn xe scutor từ trên xuống, và

một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải được bố trí ở phía bên ngoài của vị trí mà ở đó phần trước của bình nhiên liệu và phần khung thấp thứ hai chồng lên khi nhìn xe scutor từ trên xuống.

12. Xe scutor theo điểm 10 hoặc 11, trong đó ít nhất một phần của phần nối (124) giữa ống

cấp nhiên liệu và bình nhiên liệu được bố trí trên phần khung thấp thứ hai, và chồng lên phần khung thấp thứ hai khi nhìn xe scuto từ trên xuống, và

một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải được bố trí ở phía bên ngoài của phần mà ở đó phần khung thấp thứ hai chồng lên ít nhất một phần của phần nối giữa ống cấp nhiên liệu và bình nhiên liệu khi nhìn xe scuto từ trên xuống.

13. Xe scuto theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 10 đến 12, trong đó bình nhiên liệu bao gồm:

thân chính bình; và

phần gờ nhô ra khỏi thân chính bình theo phương nằm ngang;

ít nhất một phần của phần gờ được bố trí trên phần khung thấp thứ hai, và chồng lên phần khung thấp thứ hai khi nhìn xe scuto từ trên xuống, và

một trong số phần đế chân bên trái và phần đế chân bên phải được bố trí ở phía bên ngoài của phần mà ở đó phần gờ chồng lên phần khung thấp thứ hai khi nhìn xe scuto từ trên xuống.

14. Xe scuto theo điểm 13, trong đó ống cấp nhiên liệu bao gồm ống nối nhô lên trên từ thân chính bình, và

ống nối không chồng lên phần gờ khi nhìn xe scuto từ trên xuống; và tùy ý:

phần gờ bao quanh chu vi của thân chính bình khi nhìn xe scuto từ trên xuống;

và

ranh giới giữa thân chính bình và phần gờ không có phần được làm lõm về phía thân chính bình.

15. Xe scuto theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó khung dưới bao gồm phần khung dưới thấp (120) có phần đầu dưới của khung dưới, phần khung dưới thấp được bố trí ở phía bên thứ nhất so với đường tâm của xe scuto mà kéo dài theo phương thẳng đứng khi nhìn từ phía trước của xe scuto,

ống cấp nhiên liệu được bố trí ở phía bên thứ hai so với đường tâm của xe scuto mà

kéo dài theo phương thẳng đứng khi nhìn từ phía trước của xe scuto; và
đường tâm của xe scuto mà kéo dài theo phương thẳng đứng được bố trí giữa phần
khung dưới thấp và ống cấp nhiên liệu khi nhìn từ phía trước của xe scuto.

Fig.1

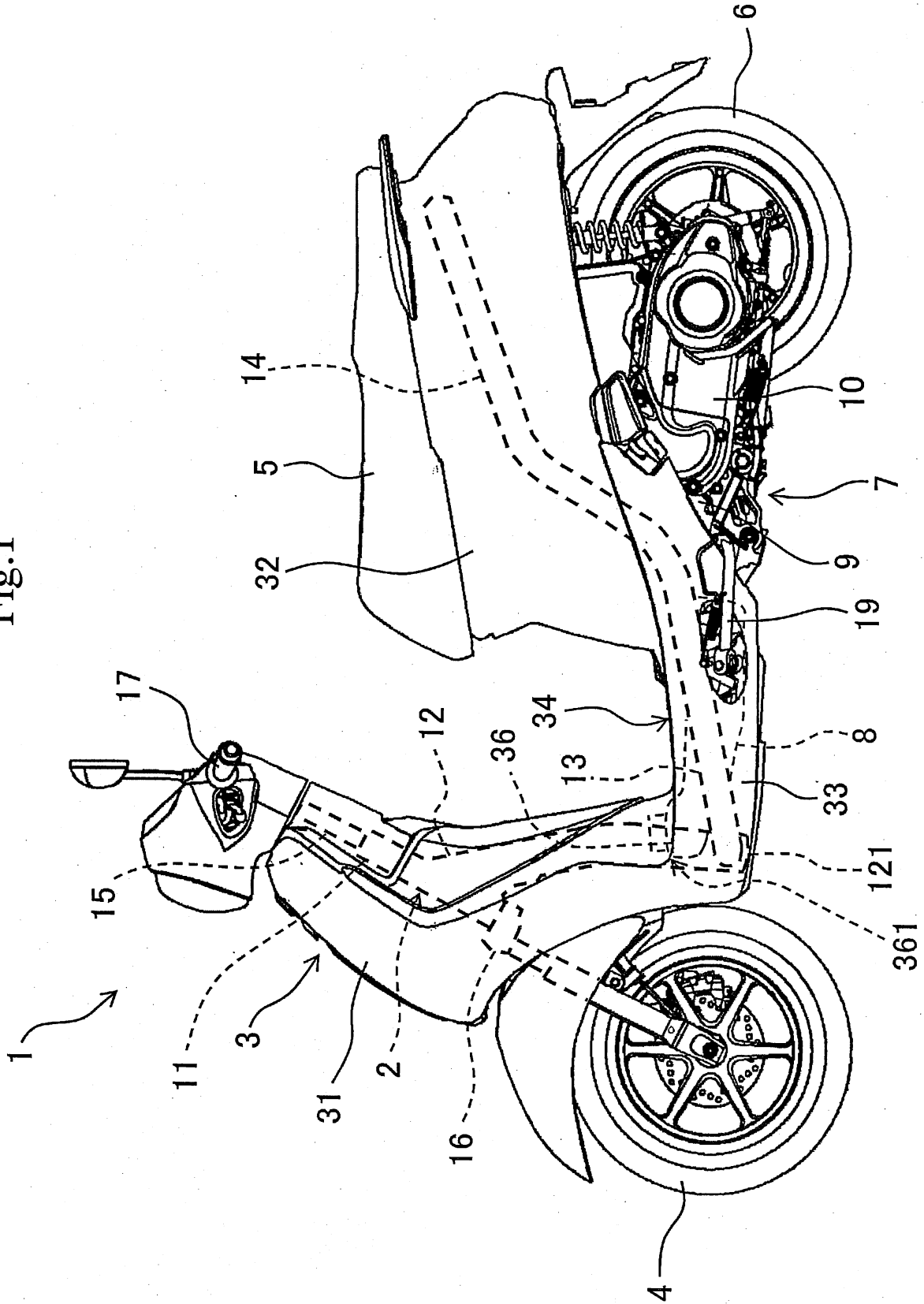


Fig.2

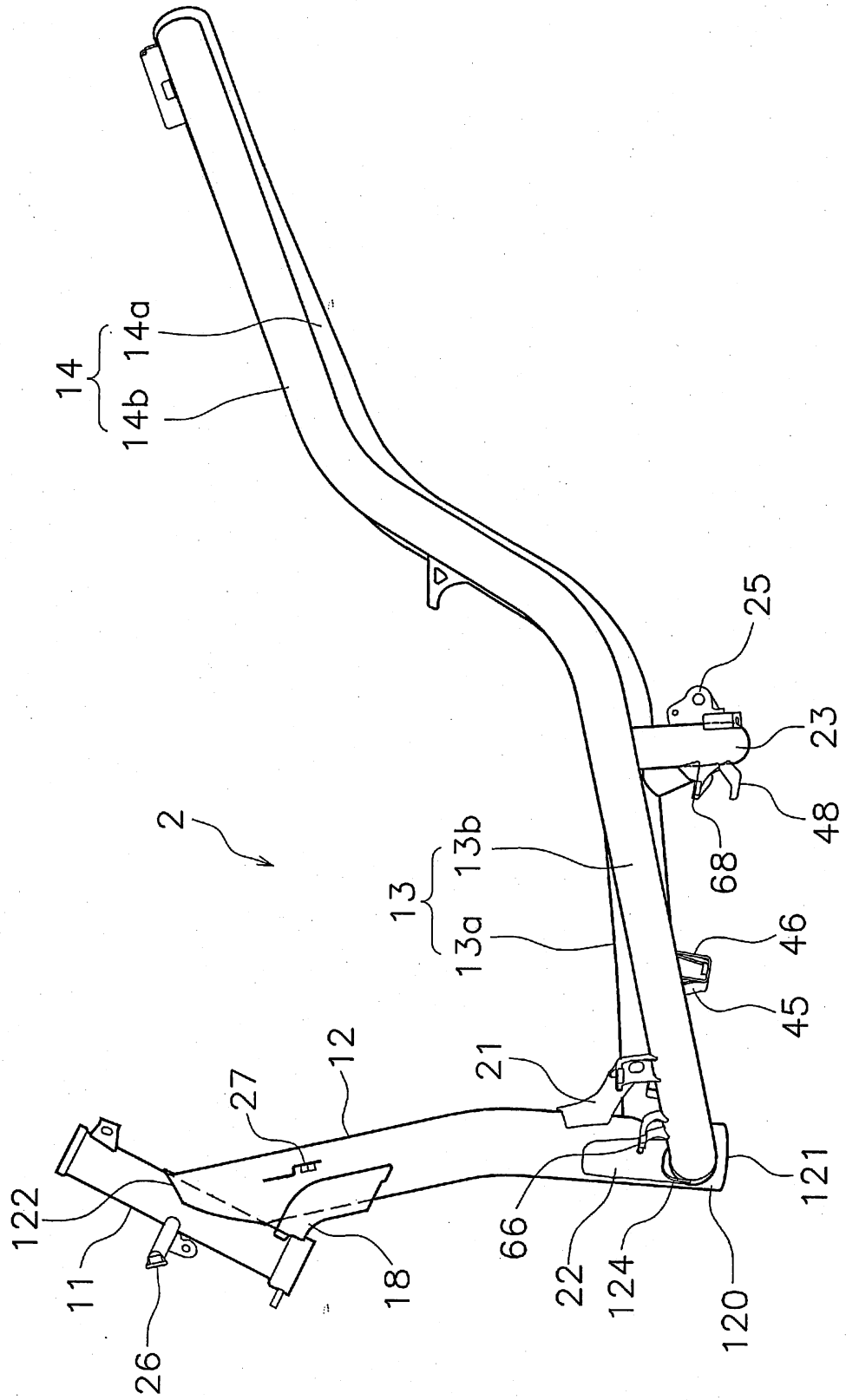


Fig.3

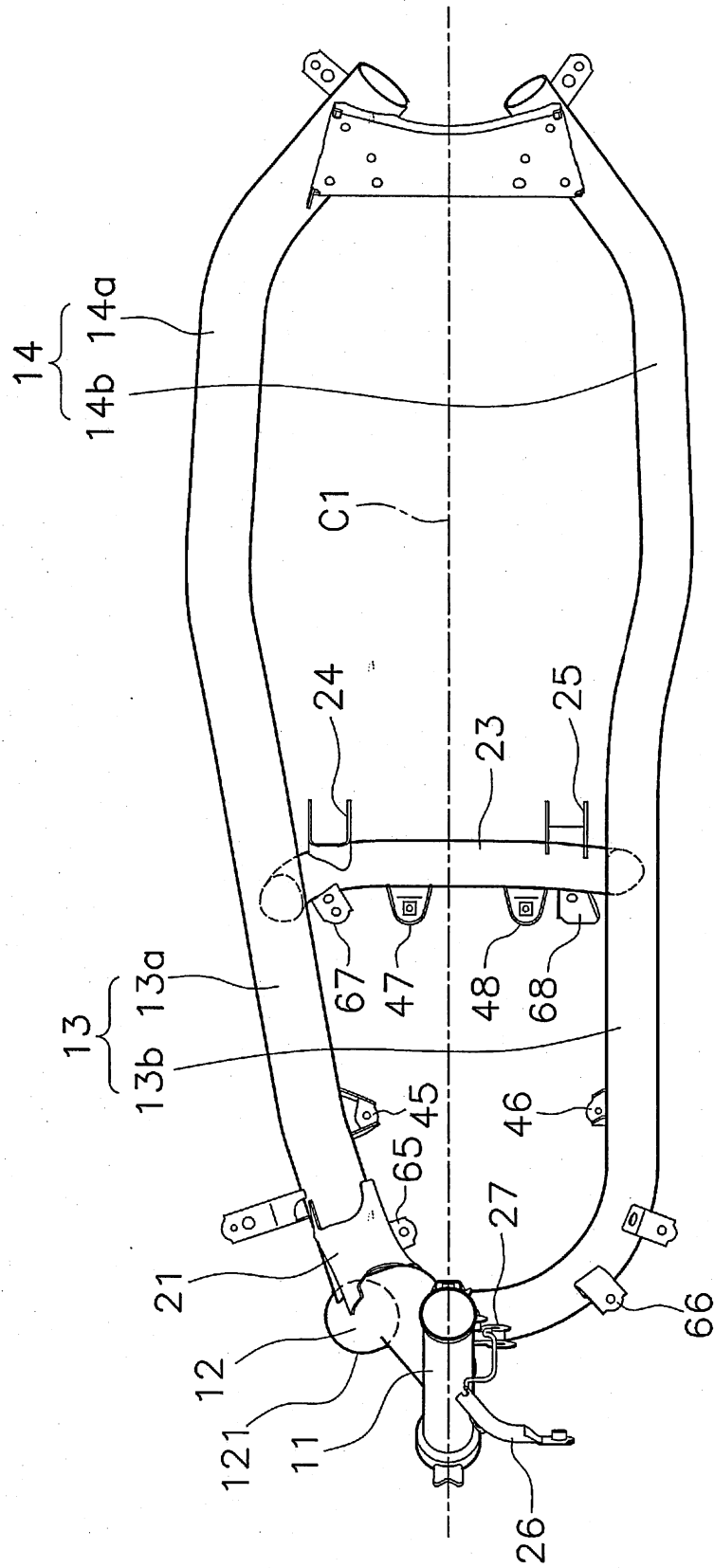


Fig.4

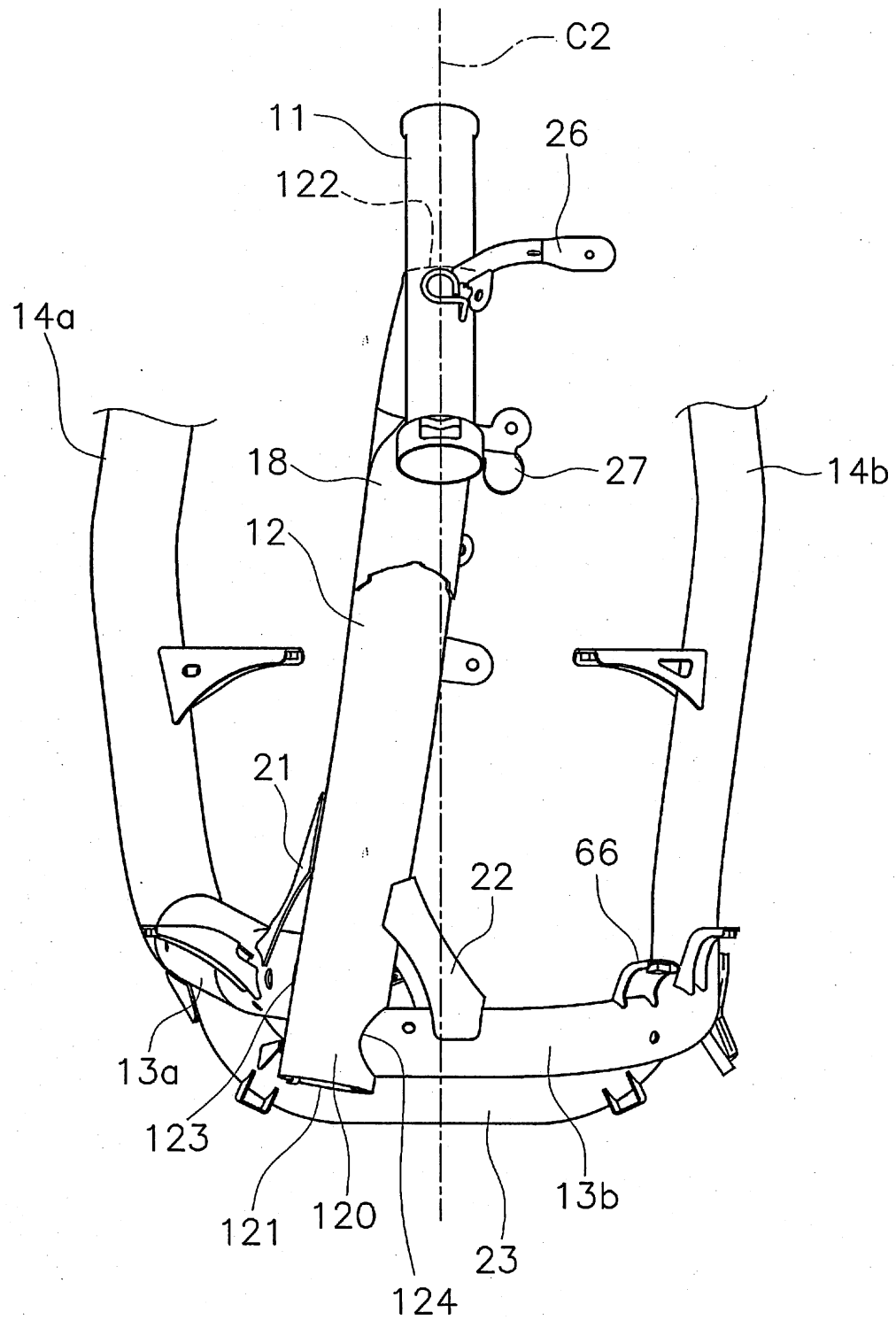


Fig.5

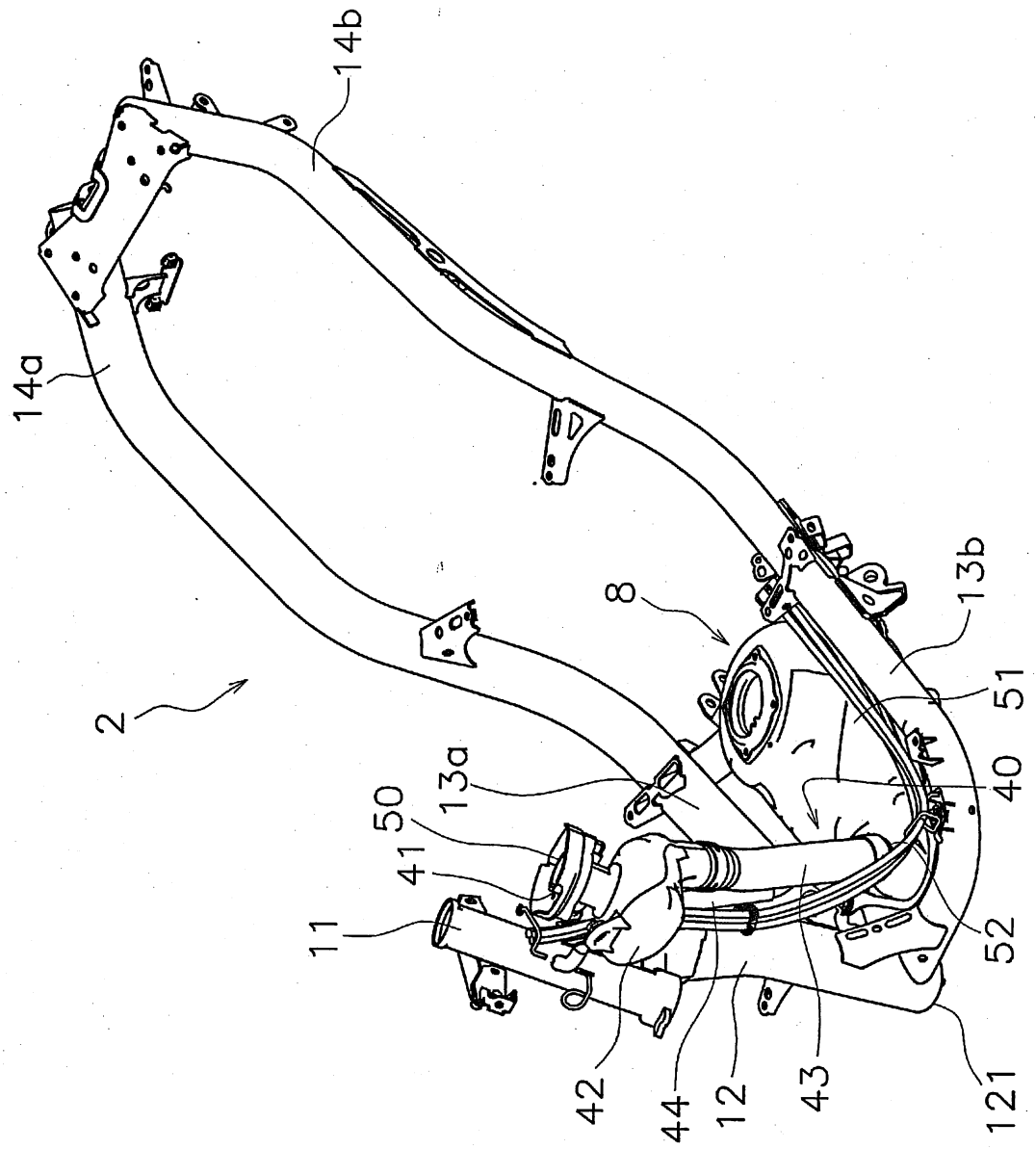


Fig. 6

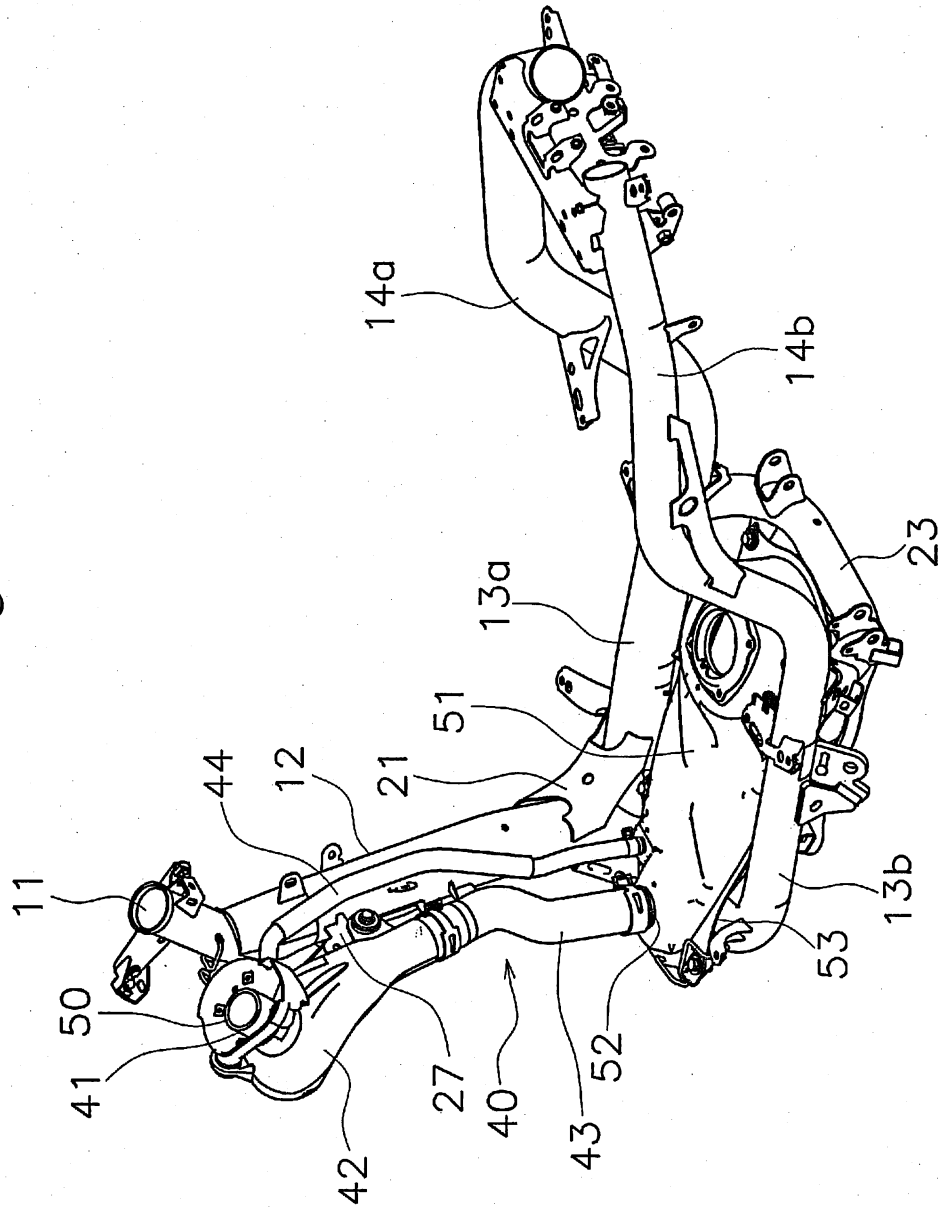


Fig.7

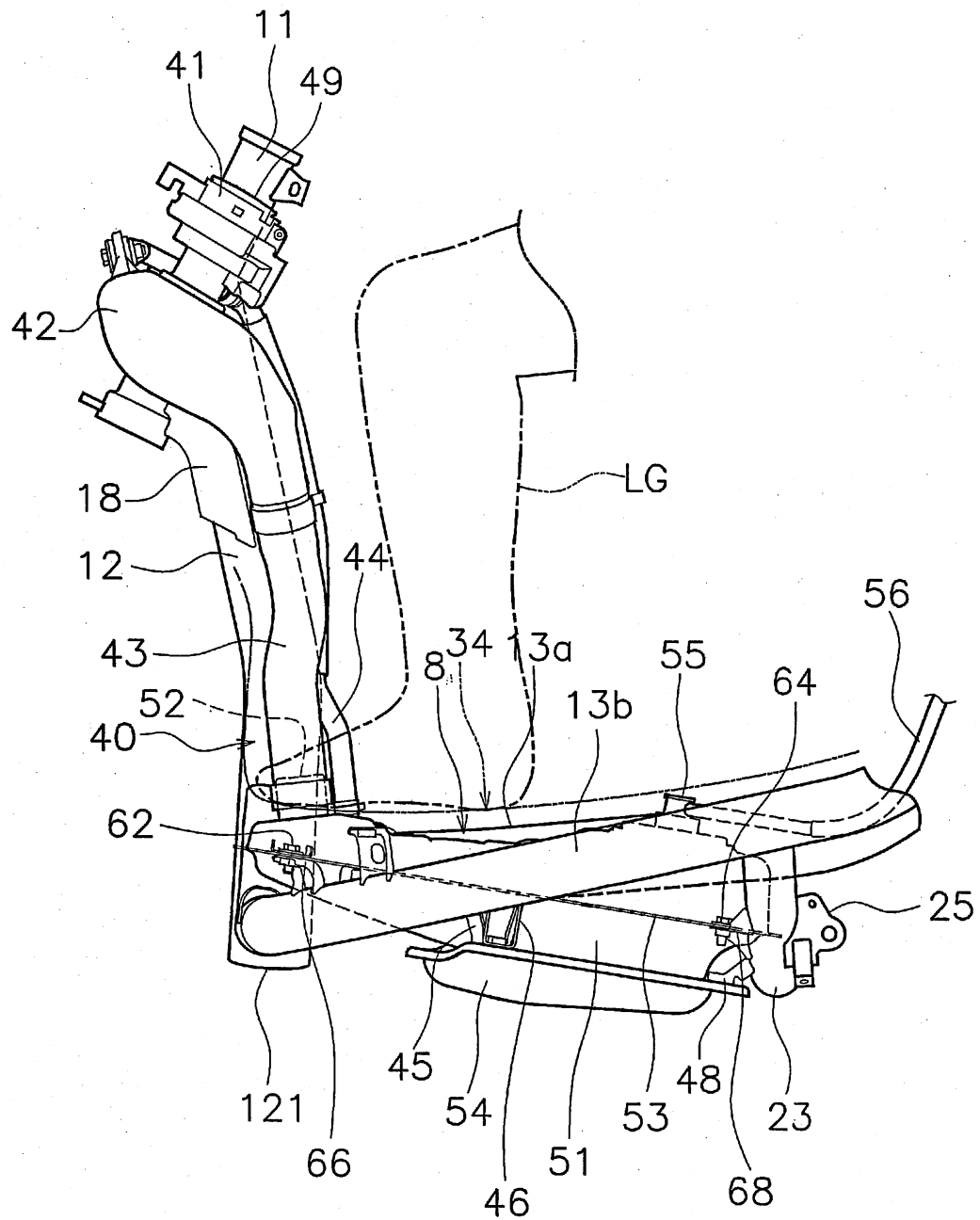


Fig.8

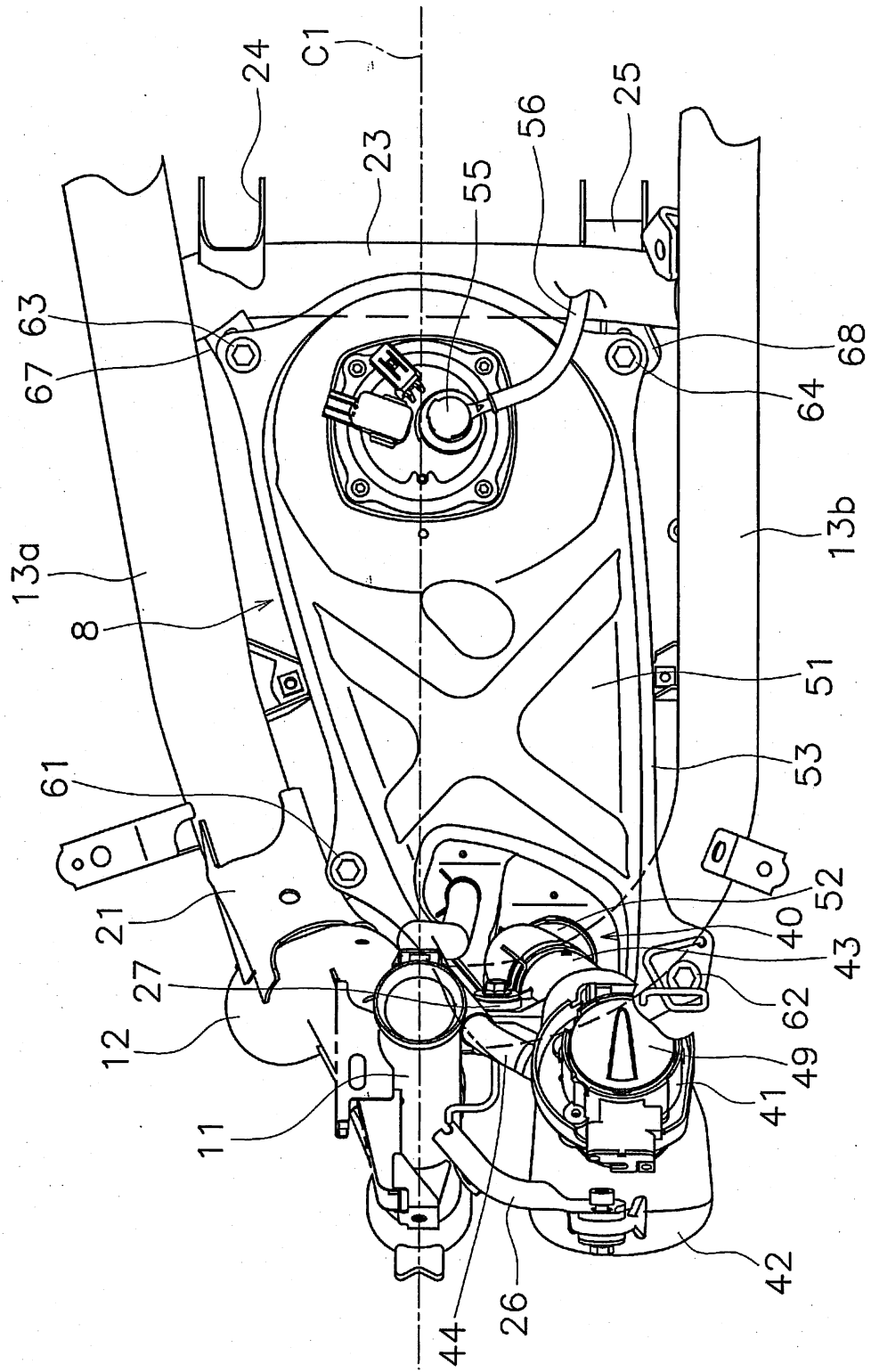


Fig.9

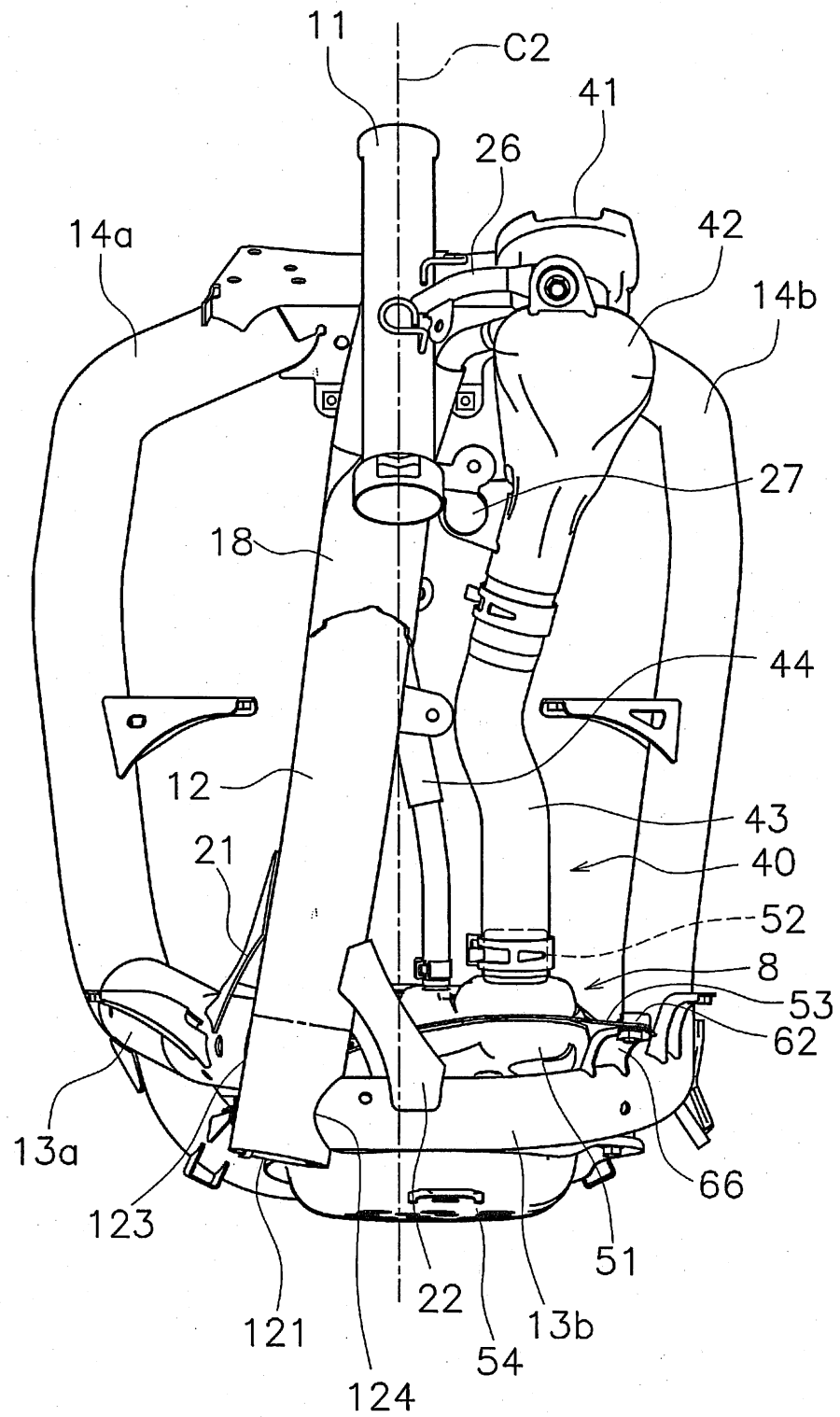


Fig.10

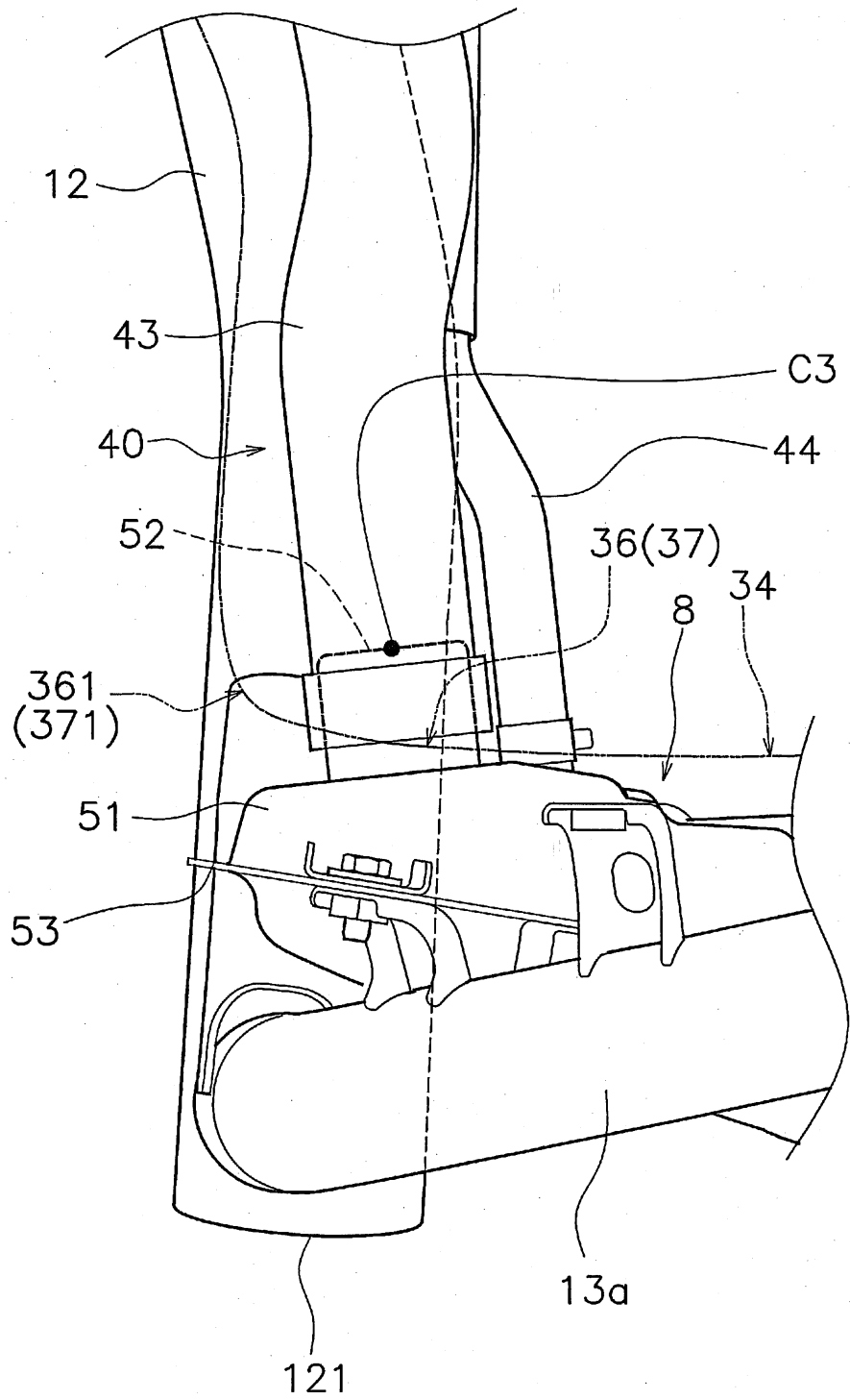


Fig.11

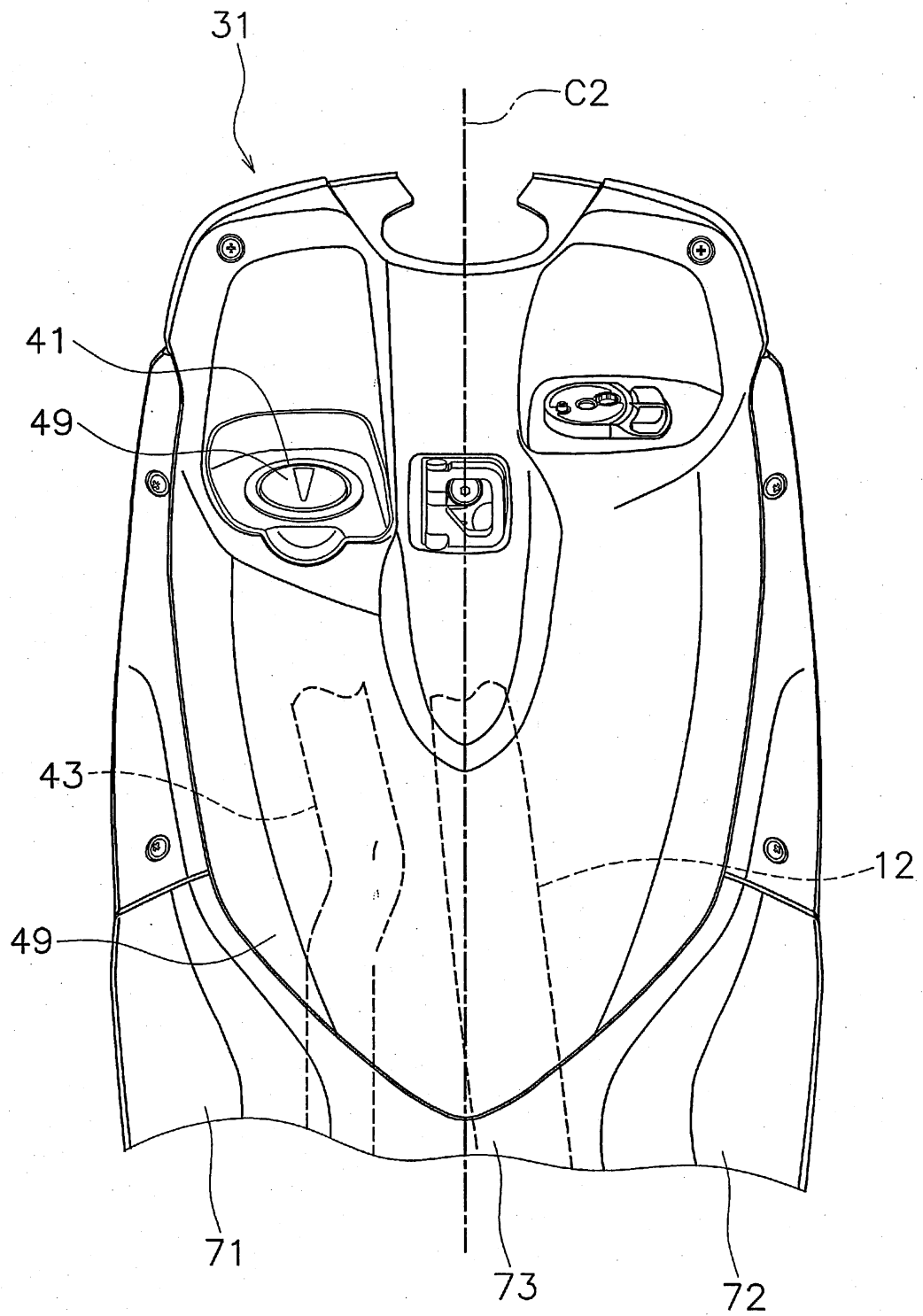


Fig.12

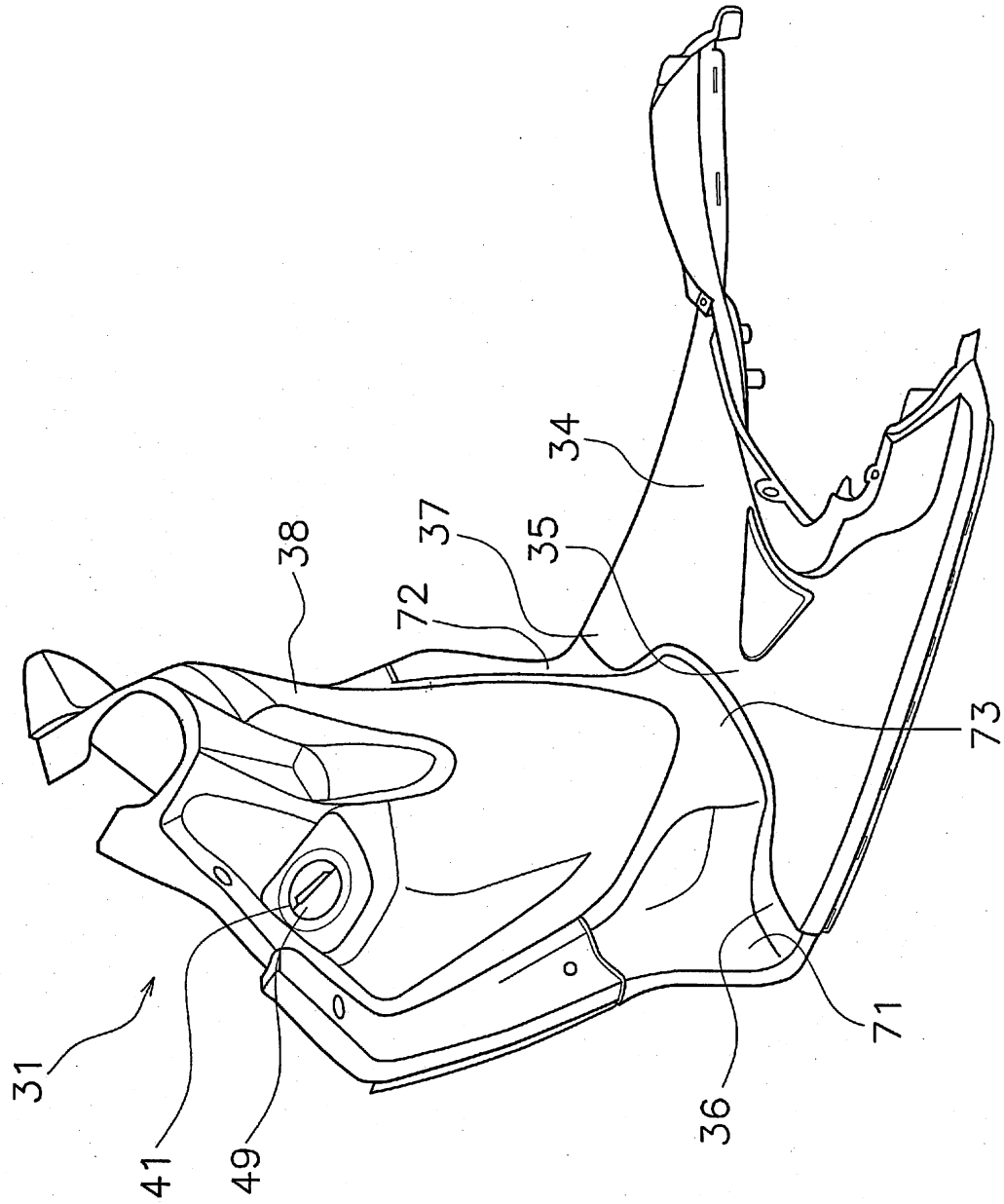


Fig.13

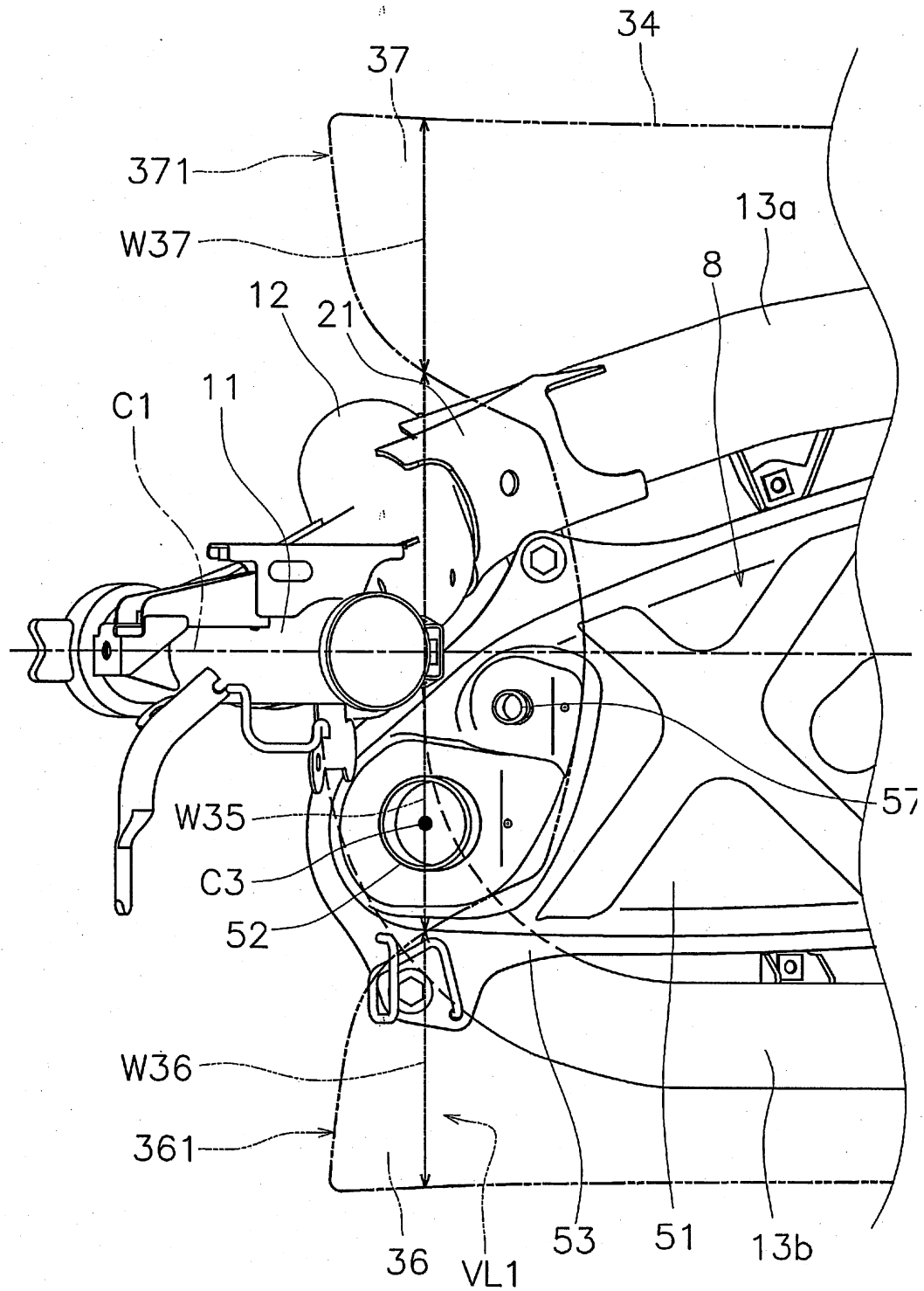


Fig.14

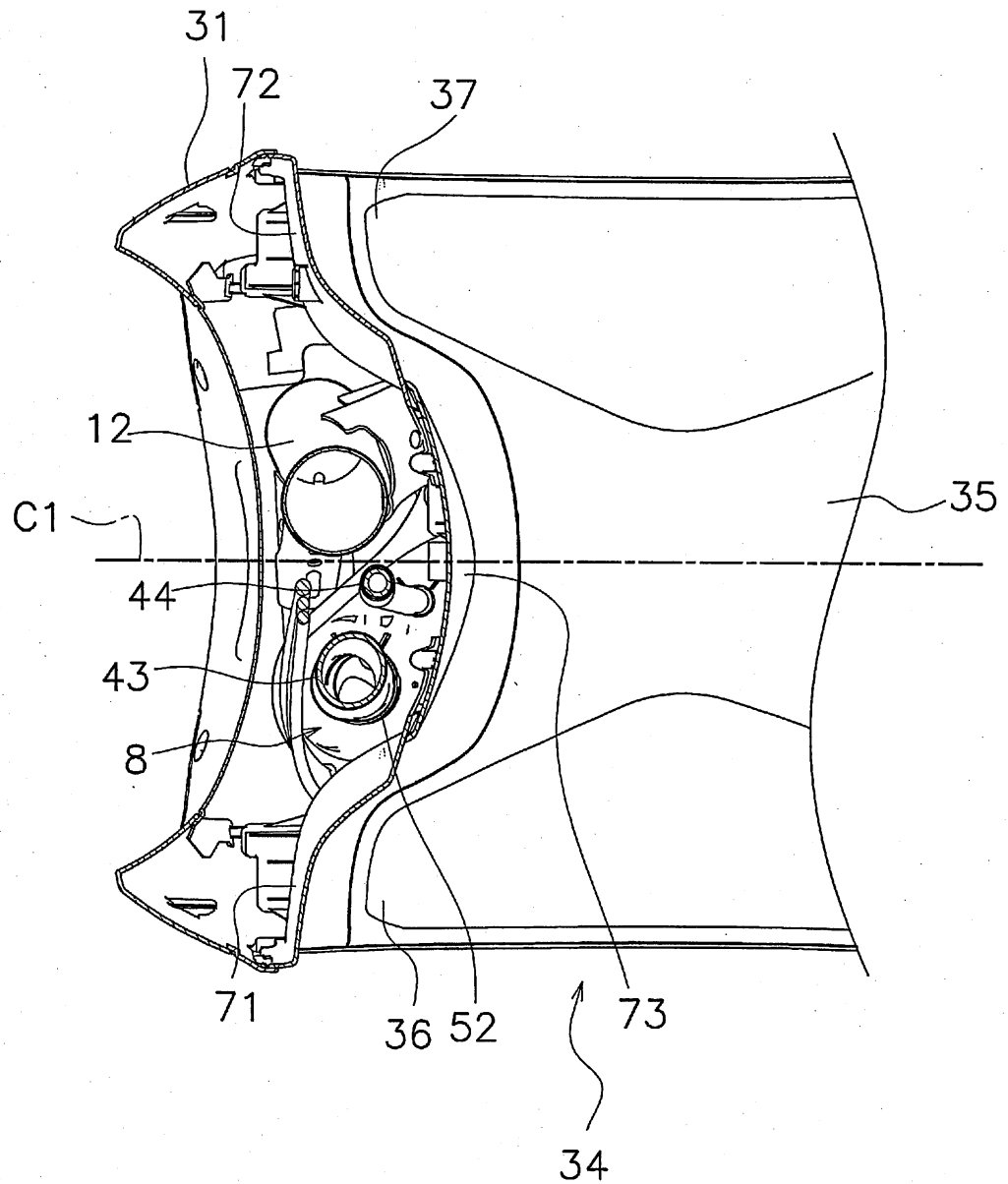


Fig.15

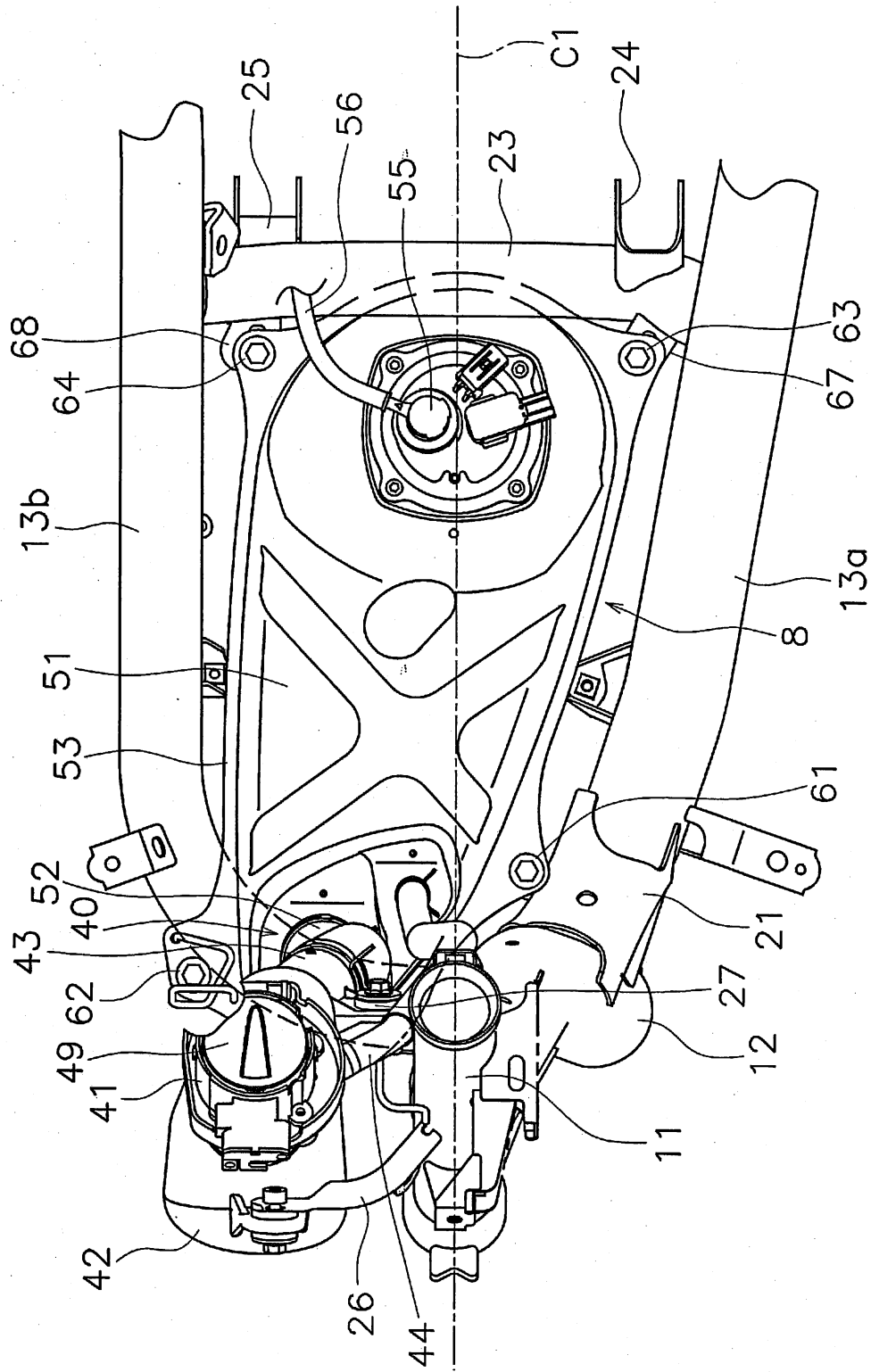


Fig.16

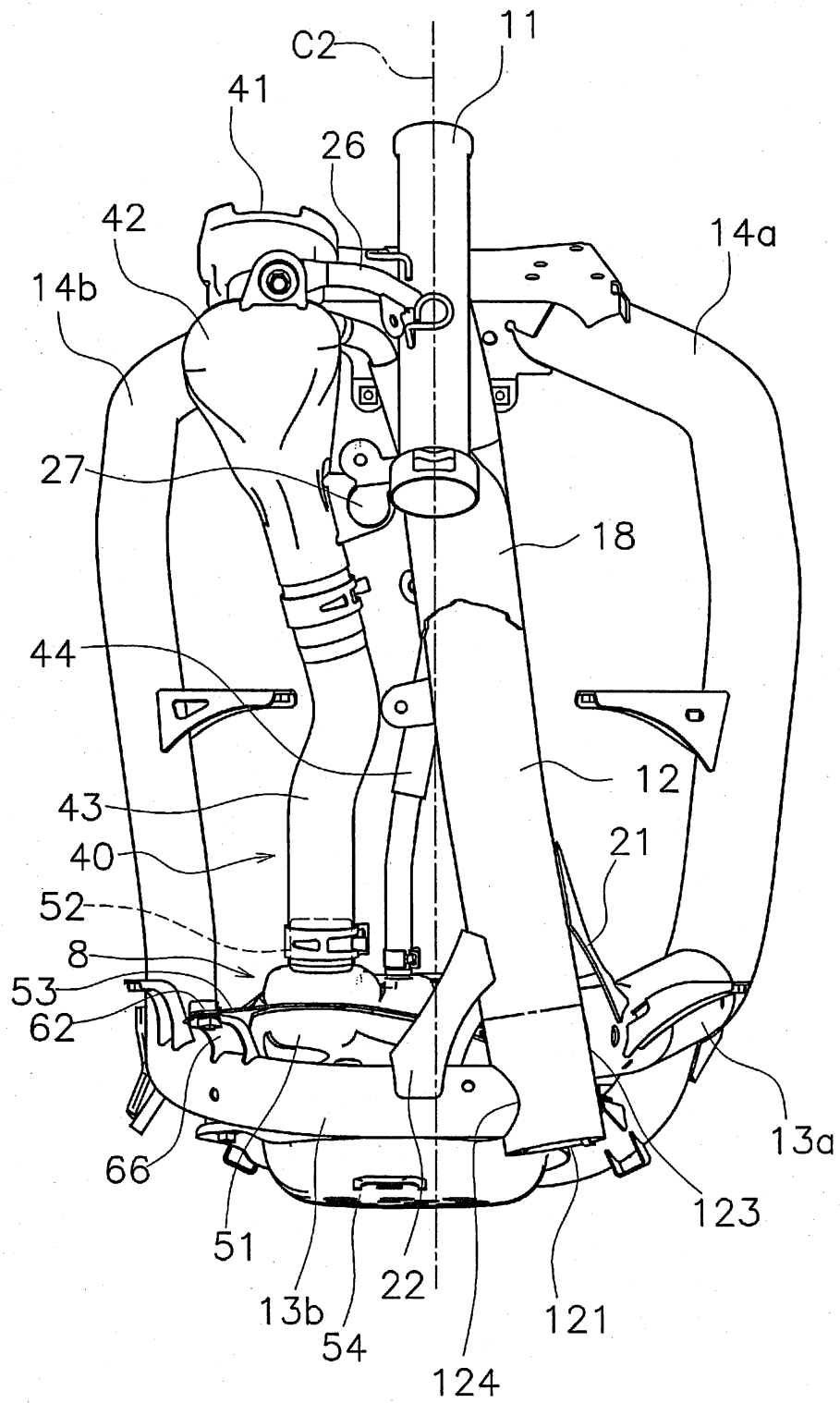


Fig.17A

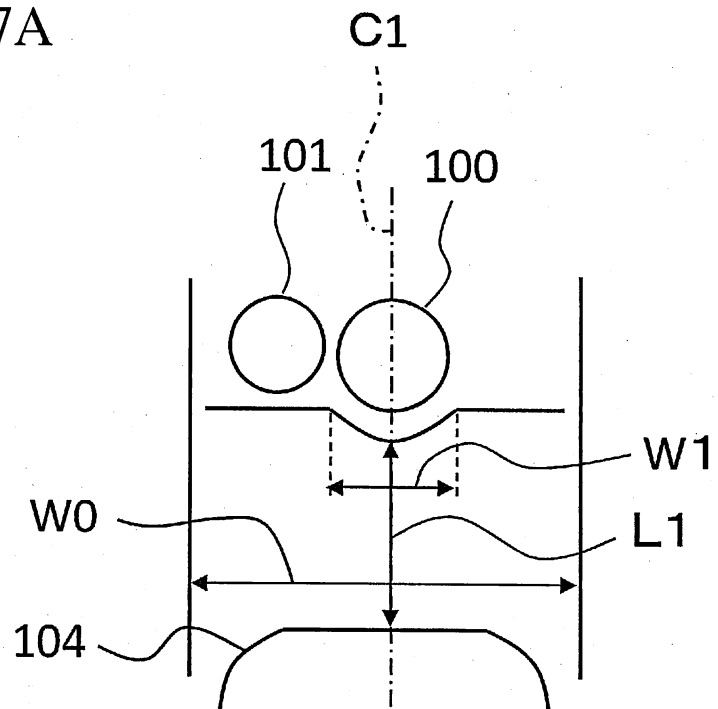


Fig.17B

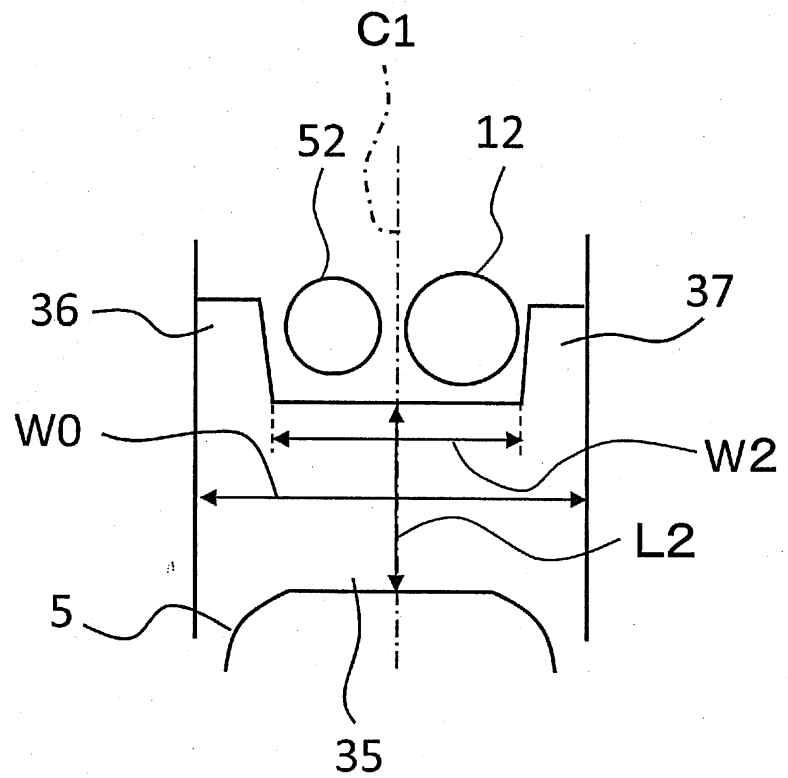


Fig.18A

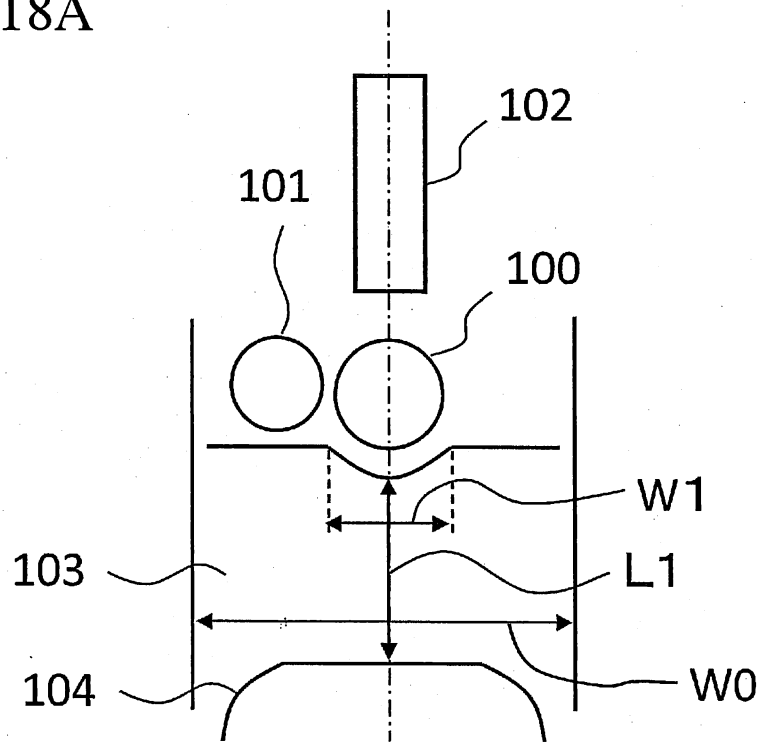


Fig.18B

