



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

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

(11) 
1-0021617

(51)⁷ **B62M 7/02, B62J 99/00, 23/00**

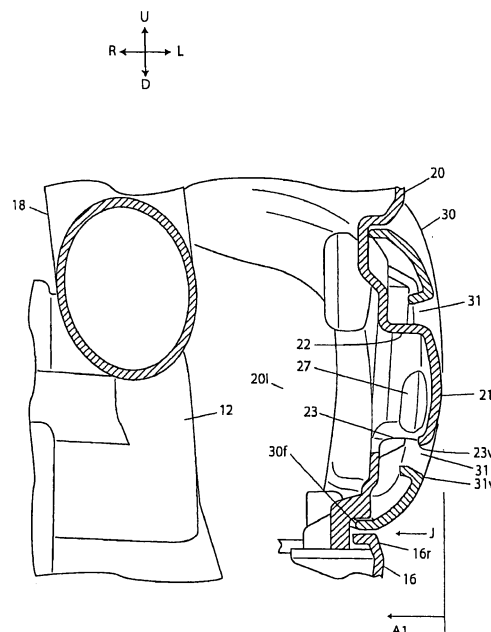
(13) **B**

-
- | | | | | | |
|------|---|------------|------------|------------|-----|
| (21) | 1-2015-02624 | (22) | 20.07.2015 | | |
| (30) | 2014-177201 | 01.09.2014 | JP | | |
| (45) | 25.09.2019 | 378 | (43) | 26.10.2015 | 331 |
| (73) | HONDA MOTOR CO., LTD. (JP) | | | | |
| | 1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN | | | | |
| (72) | Yasuka MORI (JP), Kenji SHIMIZU (JP), Kazuhiro SAKAMOTO (JP), Yoshikata KUBOTA (JP) | | | | |
| (74) | Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.) | | | | |
-

(54) **XE KIỂU SCUTOR**

(57) Mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu scutor trong đó không khí có thể được hút vào phần bên trong của tấm ốp thân đồng thời vẫn đảm bảo được khoảng không bên trong của tấm ốp thân.

Xe kiểu scutor bao gồm: yên xe để người đi xe ngồi trên đó; bộ lọc không khí và động cơ được bố trí bên dưới yên xe; và tấm ốp thân (20) dùng để che vùng bên dưới yên xe, trong đó tấm ốp thân (20) bao gồm: tấm ốp bên phía sau (30) dùng để che mặt bên của phần sau xe; và phần nhô (21) nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của xe trong vùng bên trong tấm ốp bên phía sau (30) theo chiều rộng của xe, lỗ hút không khí (23) mà không khí được hút qua đó vào phần bên trong của tấm ốp thân (20) được tạo ra trên một phần của thành theo chu vi của phần nhô (21), và phần miệng (31) được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau (30) theo cách bao quanh mép theo chu vi của phần nhô (21) khi nhìn từ phía bên của xe, và theo chiều rộng của xe, đầu ngoài (23v) của lỗ hút không khí (23) theo chiều rộng của xe được bố trí bên trong đầu ngoài (31v) của phần miệng (31) được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau (30) theo chiều rộng của xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu scutor.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đối với xe kiểu scutor, ví dụ như được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 07-329871, đã biết xe kiểu scutor thông thường bao gồm: yên xe (40) để người đi xe ngồi trên đó; bộ lọc không khí (56) và động cơ (cụm động lực 58) được bố trí bên dưới yên xe (40); và tấm ốp thân (48) dùng để che vùng bên dưới yên xe (40).

Cửa chớp phía bên (50), có dạng một bộ phận riêng biệt được lắp vào phần dưới của tấm ốp thân (48) sao cho cửa chớp phía bên (50) nằm chồng lên tấm ốp thân (48) từ phía ngoài, và miệng hút không khí (52) được tạo ra trên cửa chớp phía bên (50).

Trong xe kiểu scutor có kết cấu đã biết nêu trên, phần ống dẫn được tạo ra ở phía sau miệng hút không khí (52) nhờ sử dụng tấm ốp thân (48) và cửa chớp phía bên (50). Các gân (90), (92) kéo dài theo chiều rộng của xe được tạo ra trên phần ống để tách nước mưa hay các thứ tương tự. Do vậy, trong xe kiểu scutor có kết cấu đã biết nêu trên, có một nhược điểm là khoảng không bên trong của tấm ốp thân (48) hay cửa chớp phía bên (50) bị phần ống này chiếm chỗ.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để khắc phục nhược điểm nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu scutor trong đó không khí có thể được hút vào phần bên trong của tấm ốp thân đồng thời vẫn đảm bảo được khoảng không bên trong của tấm ốp thân.

Để khắc phục nhược điểm nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu scutor theo bao gồm: yên xe để người đi xe ngồi trên đó; bộ lọc không khí và động cơ được bố trí bên dưới yên xe; và tấm ốp thân dùng để che vùng bên dưới yên xe, trong đó tấm ốp thân bao gồm: tấm ốp bên phía sau dùng để che mặt bên của phần sau xe; và phần nhô, nhô

ra phía ngoài theo chiều rộng của xe trong vùng bên trong tấm ốp bên phía sau theo chiều rộng của xe, lỗ hút không khí mà không khí được hút qua đó vào phần bên trong của tấm ốp thân được tạo ra trên một phần của thành theo chu vi của phần nhô, và phần miệng được bố trí trên tấm ốp bên phía sau theo cách bao quanh mép theo chu vi của phần nhô khi nhìn từ phía bên của xe, và theo chiều rộng của xe, đầu ngoài của lỗ hút không khí theo chiều rộng của xe được bố trí bên trong đầu ngoài của phần miệng được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau theo chiều rộng của xe.

Theo xe kiểu scutor, lỗ hút không khí mà không khí được hút qua đó vào phần bên trong của tấm ốp thân được tạo ra trên phần nhô của tấm ốp thân nhô về phía ngoài theo chiều rộng của xe. Nhờ có kết cấu này, không có khả năng là phần nhô chiếm khoảng không ở phía trong tấm ốp thân và do vậy, có thể hút không khí vào phần bên trong của tấm ốp thân qua lỗ hút không khí được tạo ra trên phần nhô, đồng thời vẫn đảm bảo được khoảng không ở phía trong tấm ốp thân.

Hơn nữa, tấm ốp thân có tấm ốp bên phía sau dùng để che mặt bên của phần sau của xe, phần nhô mà nhô ra trong vùng bên trong tấm ốp bên phía sau theo chiều rộng của xe, lỗ hút không khí được tạo ra trên một phần của thành theo chu vi của phần nhô, vùng của một phần của tấm ốp bên phía sau xung quanh phần nhô mà không phải là phần miệng được tạo ra theo cách bao quanh mép theo chu vi của phần nhô được che bởi tấm ốp bên phía sau, và đầu ngoài của lỗ hút không khí theo chiều rộng của xe được bố trí bên trong đầu ngoài của phần miệng được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau theo chiều rộng của xe. Nhờ có kết cấu này, lỗ hút không khí có thể bị nhìn thấy từ phía ngoài của xe ở mức độ tối thiểu và do vậy, kiểu dáng bên ngoài của xe có thể được cải thiện.

Trong xe kiểu scutor, tấm ốp thân có thể có lỗ hút không khí thứ hai mở về phía trước theo chiều dọc của xe ở vị trí nằm sau phần nhô, và lỗ hút không khí thứ hai có thể được che bởi tấm ốp bên phía sau.

Nhờ có kết cấu này, không khí có thể được hút vào phần bên trong của tấm ốp thân qua cả lỗ hút không khí thứ hai.

Hơn nữa, lỗ hút không khí thứ hai được che bởi tấm ốp bên phía sau, và phần nhô được bố trí nằm trước lỗ hút không khí thứ hai và do vậy, có thể ngăn không cho

nước mưa hay các thứ tương tự xâm nhập vào phần bên trong của tấm ốp thân qua lỗ hút không khí thứ hai.

Trong xe kiểu scutor, lỗ hút không khí và/hoặc lỗ hút không khí thứ hai có thể được bố trí bên trên cửa không khí vào được tạo ra trên bộ lọc không khí.

Nhờ có kết cấu này, không khí nóng mà có khả năng tích tụ bên trong tấm ốp thân ở bên trên cửa không khí vào của bộ lọc không khí có thể được xả ra ngoài theo cách có hiệu quả nhờ không khí đã được hút vào phần bên trong của tấm ốp thân qua lỗ hút không khí và/hoặc lỗ hút không khí thứ hai. Kết quả là, có thể ngăn chặn sự xâm nhập của không khí nóng vào trong cửa không khí vào của bộ lọc không khí.

Trong xe kiểu scutor, khi nhìn từ phía bên của xe, phần miệng được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau được tạo ra bởi phần hình tròn lớn và phần hình tròn nhỏ, và phần hình tròn nhỏ được bố trí nằm trước hoặc nằm sau và bên dưới tâm của phần hình tròn lớn.

Nhờ có kết cấu này, phần miệng được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau có thể được tạo ra có dạng hình tròn và do vậy, có thể ngăn không làm giảm độ cứng vững của tấm ốp bên phía sau do việc tạo hình phần miệng gây ra.

Hơn nữa, diện tích phần miệng có thể tăng bằng cách kết hợp phần hình tròn lớn và phần hình tròn nhỏ.

Trong xe kiểu scutor, tấm ốp bên phía sau có thể được lắp vào tấm ốp thân ở các vị trí bên trên và bên dưới lỗ hút không khí và lỗ hút không khí thứ hai và trên phần của nó nằm sau lỗ hút không khí thứ hai.

Nhờ có kết cấu này, dòng không khí đi vào trong lỗ hút không khí và lỗ hút không khí thứ hai không bị cản trở bởi các phần lắp của tấm ốp bên phía sau.

Trong xe kiểu scutor, phần lõm có thể được tạo ra trên phần nhô trong vùng lân cận lỗ hút không khí.

Nhờ có kết cấu này, việc giảm độ cứng vững của phần nhô do việc tạo hình lỗ hút không khí gây ra có thể được ngăn chặn bằng cách tạo ra phần lõm.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu từ phía trước của xe kiểu scutor theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh của xe kiểu scutor theo một phương án của sáng chế.

Fig.3 là hình vẽ phóng to một phần được thể hiện trên Fig.2.

Fig.4 là hình vẽ phóng to thể hiện mặt cắt theo đường 4-4 được thể hiện trên Fig.3.

Fig.5 là hình vẽ phóng to thể hiện mặt cắt theo đường 5-5 được thể hiện trên Fig.3.

Fig.6 là hình chiếu cạnh thể hiện phần cơ bản của tấm ốp thân 20.

Fig.7 là hình vẽ phóng to thể hiện mặt cắt theo đường 7-7 được thể hiện trên Fig.6.

Fig.8 là các hình vẽ thể hiện tấm ốp bên phía sau 30, trong đó Fig.8(a) là hình chiếu từ phía trước, Fig.8(b) là hình chiếu từ phía sau, và Fig.8(c) là hình vẽ phối cảnh.

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

Xe kiểu scutor theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Các hình vẽ này được nhìn theo hướng của các số chỉ dẫn và, trong phần mô tả dưới đây, các từ chỉ hướng như “phía trước”, “phía sau”, “bên trái”, “bên phải”, “phía trên”, và “phía dưới” là các hướng khi nhìn từ phía người đi xe. Trên các hình vẽ này, hướng phía trước của xe được biểu thị bởi ký hiệu Fr, hướng phía sau của xe được biểu thị bởi ký hiệu Rr, hướng bên trái của xe được biểu thị bởi ký hiệu L, hướng bên phải của xe được biểu thị bởi ký hiệu R, hướng phía trên của xe được biểu thị bởi ký hiệu U, và hướng phía dưới của xe được biểu thị bởi ký hiệu D, nếu cần. Trên các hình vẽ này, các bộ phận giống hoặc tương tự nhau được biểu thị bởi cùng một số chỉ dẫn.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, xe kiểu scutor 10 theo phương án này bao gồm: yên xe 11 để người đi xe ngồi trên đó; bộ lọc không khí 12 và động cơ 13

được bố trí bên dưới yên xe 11; và tấm ốp thân 20 dùng để che vùng bên dưới yên xe 11.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.3 đến Fig.7, tấm ốp thân 20 bao gồm: các tấm ốp bên phía sau 30 (xem Fig.8) dùng để che các mặt bên của phần sau xe; và các phần nhô 21 (xem Fig.4) nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của xe trong vùng A1 nằm bên trong các tấm ốp bên phía sau 30 theo chiều rộng của xe.

Lỗ hút không khí 23 mà không khí được hút qua đó vào phần bên trong 20i của tấm ốp thân 20 được tạo ra trên một phần của thành theo chu vi 22 của phần nhô 21, và phần miệng 31 được bố trí trên tấm ốp bên phía sau 30 theo cách bao quanh mép theo chu vi của phần nhô 21 khi nhìn từ phía bên của xe (xem Fig.3).

Trong phần mô tả này, thành theo chu vi của phần nhô có nghĩa là phần thành của phần nhô mà kéo dài theo chiều nhô ra (chiều được biểu thị bởi mũi tên L được thể hiện trên Fig.4).

Như được thể hiện trên Fig.4, theo chiều rộng của xe (các hướng được biểu thị bởi các mũi tên L, R), đầu ngoài 23v của lỗ hút không khí 23 theo chiều rộng của xe được bố trí bên trong đầu ngoài 31v của phần miệng 31 được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 theo chiều rộng của xe.

Theo xe kiểu scuter có kết cấu nêu trên, lỗ hút không khí 23 mà không khí được hút qua đó vào phần bên trong 20i của tấm ốp thân 20 được tạo ra trên phần nhô 21 của tấm ốp thân 20 nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của xe. Do vậy, không có khả năng là phần nhô 21 chiếm khoảng không 20i ở phía trong tấm ốp thân 20 khiến cho có thể hút không khí vào trong khoảng không 20i ở phía trong tấm ốp thân 20 qua lỗ hút không khí 23 được tạo ra trên phần nhô 21 đồng thời vẫn đảm bảo được khoảng không bên trong của tấm ốp thân 20.

Hơn nữa, tấm ốp thân 20 có tấm ốp bên phía sau 30 dùng để che các mặt bên của phần sau của xe. Phần nhô 21 nhô ra trong vùng A1 bên trong tấm ốp bên phía sau 30 theo chiều rộng của xe. Lỗ hút không khí 23 được tạo ra trên một phần của thành theo chu vi 22 của phần nhô 21. Vùng A2 của tấm ốp bên phía sau 30 xung quanh phần nhô 21 mà không phải là phần miệng 31 được tạo ra theo cách bao quanh mép theo chu vi của phần nhô 21 (vùng được bao quanh bởi đường nét đứt được thể hiện

trên Fig.3) được che bởi tấm ốp bên phía sau 30. Đầu ngoài 23v của lỗ hút không khí 23 theo chiều rộng của xe được bố trí bên trong đầu ngoài 31v của phần miệng 31 được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 theo chiều rộng của xe. Nhờ có kết cấu này, lỗ hút không khí 23 có thể bị nhìn thấy từ phía ngoài của xe ở mức độ tối thiểu khiến cho hình dạng bên ngoài của xe có thể được cải thiện.

Hơn nữa, lỗ hút không khí 23 được tạo ra trên một phần của thành theo chu vi 22 của phần nhô 21, vùng A2 xung quanh phần nhô 21 (xem Fig.3) được che bởi tấm ốp bên phía sau 30, và đầu ngoài 23v của lỗ hút không khí 23 theo chiều rộng của xe được bố trí bên trong đầu ngoài 31v của phần miệng 31 được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 theo chiều rộng của xe. Do vậy, có thể ngăn không cho nước mưa hay các thứ tương tự lọt vào trong lỗ hút không khí 23.

Theo phương án này, lỗ hút không khí 23 được tạo ra trên thành theo chu vi trên phần dưới của phần nhô 21 và do vậy, việc nước mưa hay các thứ tương tự lọt vào trong lỗ hút không khí 23 có thể được ngăn chặn một cách thuận lợi.

Không khí đã được hút vào phần bên trong của tấm ốp thân 20 qua lỗ hút không khí 23 cũng có thể được dùng để làm mát động cơ 13 và các bộ phận tương tự.

Theo phương án này, động cơ 13 tạo thành cụm động lực PU, và không khí đã được hút vào phần bên trong của tấm ốp thân 20 qua lỗ hút không khí 23 cũng có thể được dùng để làm mát cụm động lực PU.

Như được thể hiện trên Fig.3 và các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.7, theo chiều dọc của xe (hướng được biểu thị bởi các mũi tên Fr, Rr), tấm ốp thân 20 có lỗ hút không khí thứ hai 24 mở về phía phía trước ở vị trí nằm sau phần nhô 21. Lỗ hút không khí thứ hai 24 được che bởi tấm ốp bên phía sau 30.

Nhờ có kết cấu này, không khí có thể được hút vào phần bên trong 20i của tấm ốp thân 20 qua cả lỗ hút không khí thứ hai 24.

Lỗ hút không khí thứ hai 24 được che bởi tấm ốp bên phía sau 30 và đồng thời, phần nhô 21 được bố trí nằm trước lỗ hút không khí thứ hai 24 và do vậy, sự xâm nhập của nước mưa hay các thứ tương tự qua lỗ hút không khí thứ hai 24 có thể được ngăn chặn.

Như được thể hiện trên Fig.3, lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24 được tạo ra bên trên cửa không khí vào 12a của bộ lọc không khí 12. Theo phương án này, cả lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24 đều được tạo ra bên trên cửa không khí vào 12a của bộ lọc không khí 12. Tuy nhiên, có thể chỉ cần một trong số lỗ hút không khí 23 hoặc lỗ hút không khí thứ hai 24 được bố trí bên trên cửa không khí vào 12a.

Nhờ có kết cấu này, không khí nóng mà có nhiều khả năng tích tụ trong tấm ốp thân 20 bên trên cửa không khí vào 12a của bộ lọc không khí 12 có thể được xả ra ngoài theo cách có hiệu quả nhờ sử dụng không khí đã được hút qua lỗ hút không khí 23 và/hoặc lỗ hút không khí thứ hai 24. Kết quả là, có thể ngăn chặn sự xâm nhập của không khí nóng vào trong cửa không khí vào 12a của bộ lọc không khí 12.

Hơn nữa, bằng cách bố trí cả lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24 bên trên cửa không khí vào 12a của bộ lọc không khí 12, nên lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24 đều có thể được bố trí ở các vị trí cao. Do vậy, nước hay các thứ tương tự bắn lên chỉ có thể xâm nhập vào trong lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24 ở mức độ tối thiểu và do vậy, có thể ngăn không cho bộ lọc không khí 12 bị bẩn.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.8, khi nhìn từ phía bên của xe, phần miệng 31 được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 được tạo ra bởi phần hình tròn lớn 31b và phần hình tròn nhỏ 31c, và phần hình tròn nhỏ 31c được bố trí nằm sau và bên dưới tâm 32 của phần hình tròn lớn 31b (xem Fig.8(a)). Cũng có thể bố trí phần hình tròn nhỏ 31c nằm trước và bên dưới tâm 32 của phần hình tròn lớn 31b (xem Fig.8(a)).

Nhờ có kết cấu này, phần miệng 31 được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 có dạng hình tròn và do vậy, có thể ngăn không làm giảm độ cứng vững của tấm ốp bên phía sau 30 do việc tạo hình phần miệng 31 gây ra.

Hơn nữa, bằng cách kết hợp phần hình tròn lớn và phần hình tròn nhỏ, diện tích phần miệng có thể tăng.

Bằng cách bố trí phần hình tròn nhỏ 31c nằm sau và bên dưới tâm 32 của phần hình tròn lớn 31b, lượng không khí đi vào trong lỗ hút không khí thứ hai 24 có thể tăng.

Tấm ốp bên phía sau 30 được lắp vào tấm ốp thân 20 ở các vị trí bên trên và bên dưới lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24 và trên phần nằm sau lỗ hút không khí thứ hai 24.

Nhờ có kết cấu này, không có khả năng là dòng không khí đi vào trong lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24 bị cản trở bởi phần lắp của tấm ốp bên phía sau 30.

Để giải thích cụ thể hơn, như được thể hiện trên Fig.8(b), các số chỉ dẫn 33a, 33b, 33c biểu thị các vấu lắp được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 để lắp tấm ốp bên phía sau 30 vào tấm ốp thân 20. Trên Fig.6, các số chỉ dẫn 25a, 25b, 25c biểu thị lỗ gài được tạo ra trên tấm ốp thân 20 và các vấu lắp nêu trên được gài vào đó. Trên Fig.8(b), các số chỉ dẫn 34a, 34b biểu thị các phần lắp cố định được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 mà nhờ nó tấm ốp bên phía sau 30 được lắp cố định vào tấm ốp thân 20. Trên Fig.6, các số chỉ dẫn 26a, 26b biểu thị các phần lắp cố định được tạo ra trên tấm ốp thân 20 mà các phần lắp cố định 34a, 34b nêu trên lần lượt được lắp cố định vào đó.

Tấm ốp bên phía sau 30 được lắp vào tấm ốp thân 20 bằng cách đưa các vấu lắp 33a, 33b, 33c của tấm ốp bên phía sau 30 lần lượt gài vào các lỗ gài 25a, 25b, 25c được tạo ra trên tấm ốp thân 20, và bằng cách lắp chặt và giữ cố định các phần lắp 34a, 34b lần lượt vào các phần lắp 26a, 26b của tấm ốp thân 20 nhờ sử dụng các bu lông, không được thể hiện trên hình vẽ, từ phía trong của tấm ốp thân 20.

Như được thể hiện rõ được thể hiện trên Fig.6, các vấu lắp 33a, 33b, 33c được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 và các lỗ gài 25a, 25b, 25c được tạo ra trên tấm ốp thân 20 được bố trí ở các vị trí lần lượt nằm bên trên và bên dưới lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24. Các phần lắp 34a, 34b được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 và các phần lắp 26a, 26b được tạo ra trên tấm ốp thân 20 lần lượt được bố trí ở các vị trí nằm sau lỗ hút không khí thứ hai 24.

Nhờ có kết cấu này, các phần lắp không cản trở dòng không khí đi vào trong lỗ hút không khí 23 và lỗ hút không khí thứ hai 24.

Như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, phần lõm 27 được tạo ra trên phần nhô 21 trong vùng lân cận lỗ hút không khí 23.

Nhờ có kết cấu này, sự giảm độ cứng vững của phần nhô 21 do việc tạo hình lỗ hút không khí 23 gây ra có thể được ngăn chặn bằng cách tạo ra phần lõm 27.

Hơn nữa, phần lõm 27 được bố trí ở vị trí tương ứng với phần hình tròn nhỏ 31c được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau 30 khi nhìn từ phía bên. Do vậy, phần lõm 27 cũng có thể được sử dụng làm chi tiết dẫn hướng khi lắp tấm ốp bên phía sau 30 vào tấm ốp thân 20.

Trên Fig.1 và Fig.2, số chỉ dẫn 14 biểu thị tay lái để điều khiển bánh trước WF, số chỉ dẫn WR biểu thị bánh sau được dẫn động bởi cụm động lực PU, số chỉ dẫn 15 biểu thị tấm che chân được bố trí nằm trước phần ống chân của người đi xe, số chỉ dẫn 16 biểu thị tấm ốp bên dùng để che phần bên của xe trên vùng trải dài từ phần dưới của tấm che chân 15 đến phần dưới của tấm ốp thân 20, và số chỉ dẫn 17 biểu thị tấm ốp dưới.

Như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.6, phần sau 16r của tấm ốp bên 16 được liên kết với phần dưới của tấm ốp thân 20. Phần nối được biểu thị bởi số chỉ dẫn J.

Phần dưới phía trước 30f của tấm ốp bên phía sau 30 (xem Fig.3) được bố trí dọc theo phần nối J.

Trên Fig.4, số chỉ dẫn 18 biểu thị khung của thân xe.

Mặc dù kết cấu theo một phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây song sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án nêu trên và nhiều biến thể khác có thể được thực hiện mà không vượt quá phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu scutor bao gồm: yên xe (11) để người đi xe ngồi trên đó; bộ lọc không khí (12) và động cơ (13) được bố trí bên dưới yên xe (11); và tấm ốp thân (20) dùng để che vùng bên dưới yên xe (11), trong đó:

tấm ốp thân (20) bao gồm: tấm ốp bên phía sau (30) dùng để che mặt bên của phần sau xe; và phần nhô (21) nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của xe trong vùng (A1) bên trong tấm ốp bên phía sau (30) theo chiều rộng của xe,

lỗ hút không khí (23) mà không khí được hút qua đó vào phần bên trong của tấm ốp thân (20) được tạo ra trên một phần của thành theo chu vi (22) của phần nhô (21), và phần miệng (31) được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau (30) theo cách bao quanh mép theo chu vi của phần nhô (21) khi nhìn từ phía bên của xe, và

theo chiều rộng của xe, đầu ngoài (23v) của lỗ hút không khí (23) theo chiều rộng của xe được bố trí bên trong đầu ngoài (31v) của phần miệng (31) được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau (30) theo chiều rộng của xe.

2. Xe kiểu scutor theo điểm 1, trong đó:

tấm ốp thân (20) có lỗ hút không khí thứ hai (24) mở về phía trước theo chiều dọc của xe ở vị trí nằm sau phần nhô (21), và

lỗ hút không khí thứ hai (24) được che bởi tấm ốp bên phía sau (30).

3. Xe kiểu scutor theo điểm 1 hoặc 2, trong đó lỗ hút không khí (23) và/hoặc lỗ hút không khí thứ hai (24) được bố trí bên trên cửa không khí vào (12a) được tạo ra trên bộ lọc không khí (12).

4. Xe kiểu scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó khi nhìn từ phía bên của xe, phần miệng (31) được tạo ra trên tấm ốp bên phía sau (30) được tạo ra bởi phần hình tròn lớn (31b) và phần hình tròn nhỏ (31c), và phần hình tròn nhỏ (31c) được bố trí nằm trước hoặc nằm sau và bên dưới tâm của phần hình tròn lớn (31b).

5. Xe kiểu scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 4, trong đó tấm ốp bên phía sau (30) được lắp vào tấm ốp thân (20) ở các vị trí bên trên và bên dưới lỗ hút không khí (23) và lỗ hút không khí thứ hai (24) và trên phần của nó nằm sau lỗ hút không khí thứ hai (24).
6. Xe kiểu scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phần lõm (27) được tạo ra trên phần nhô (21) trong vùng lân cận lỗ hút không khí (23).

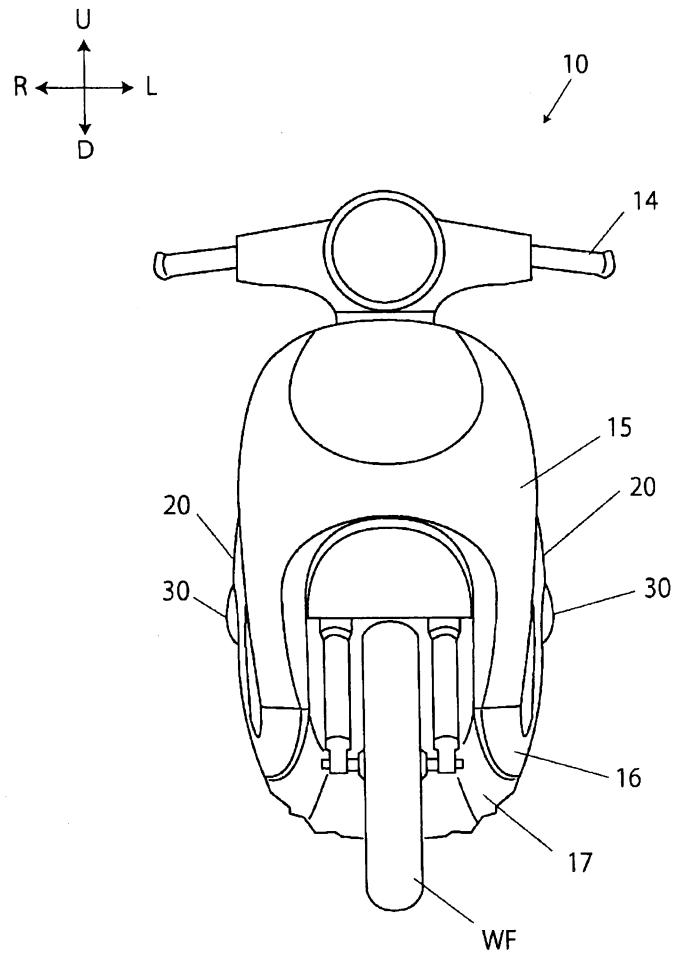


FIG. 1

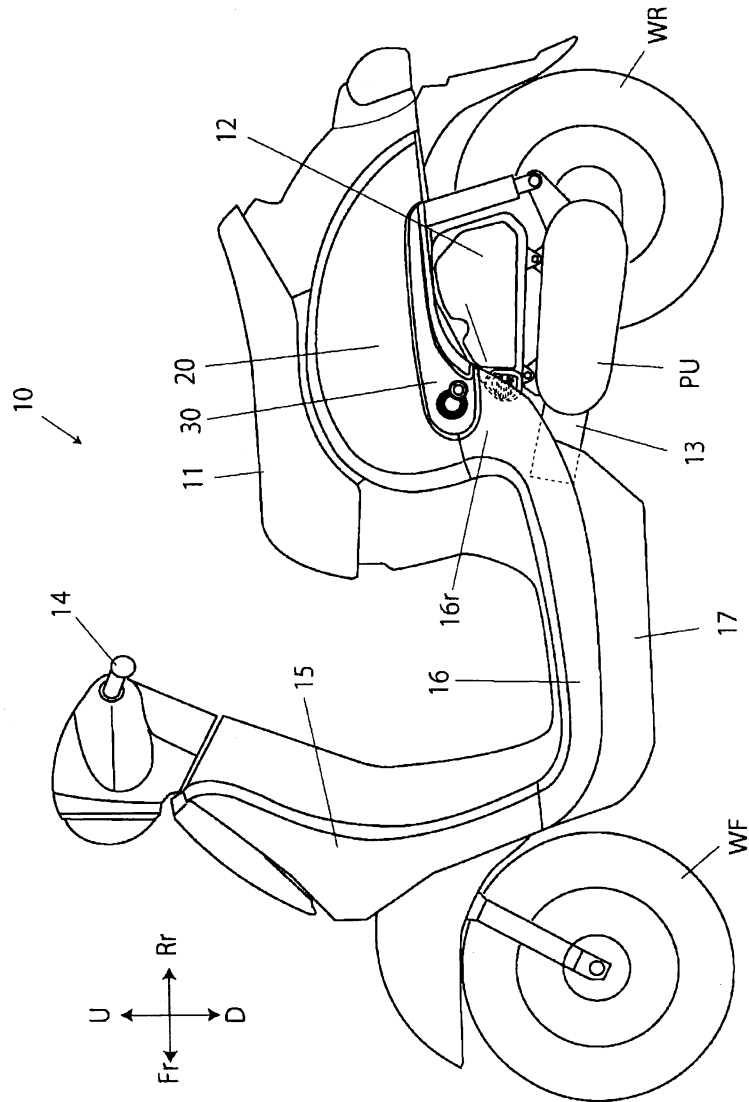


FIG. 2

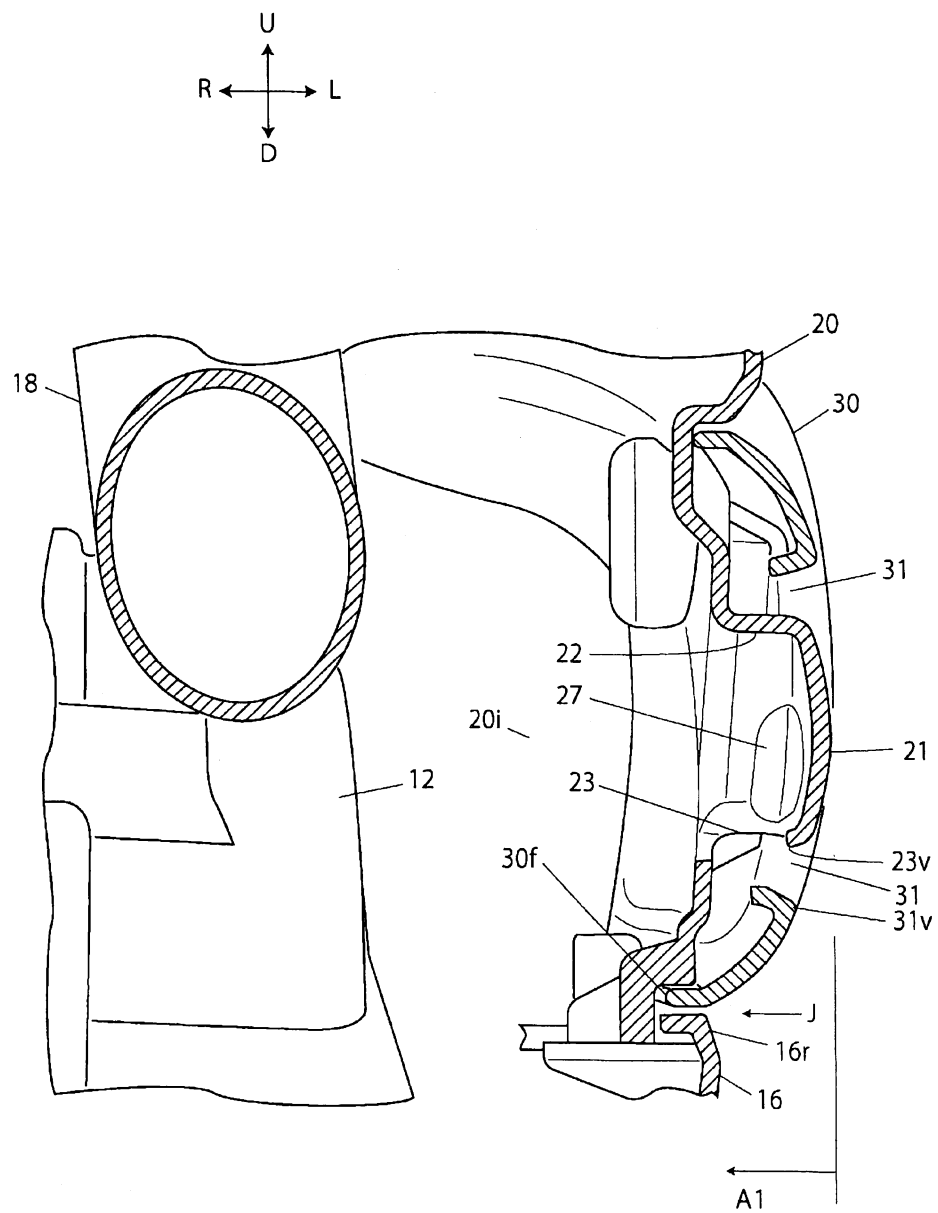


FIG. 4

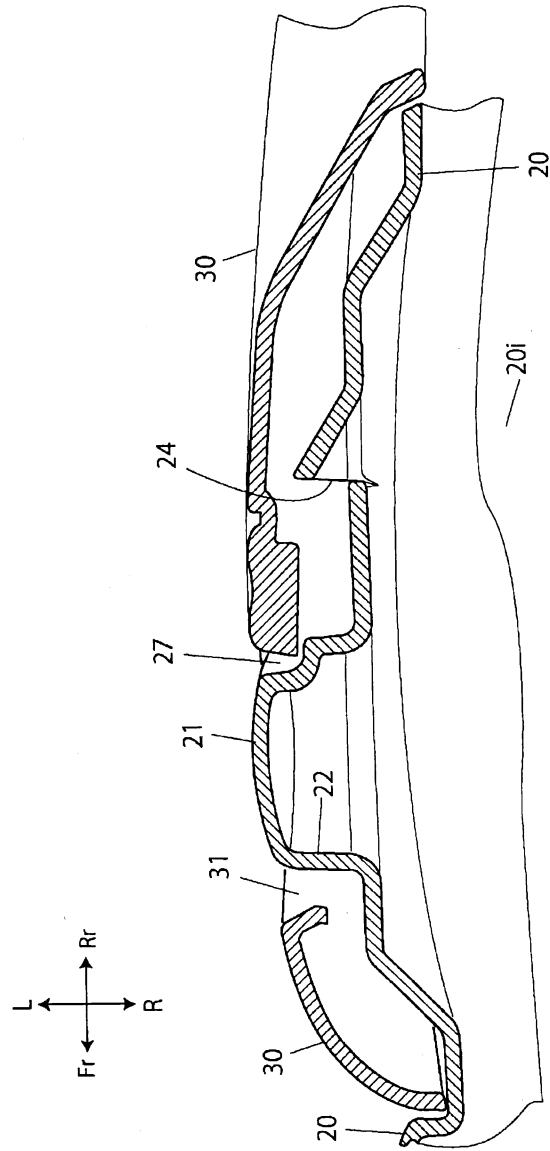


FIG. 5

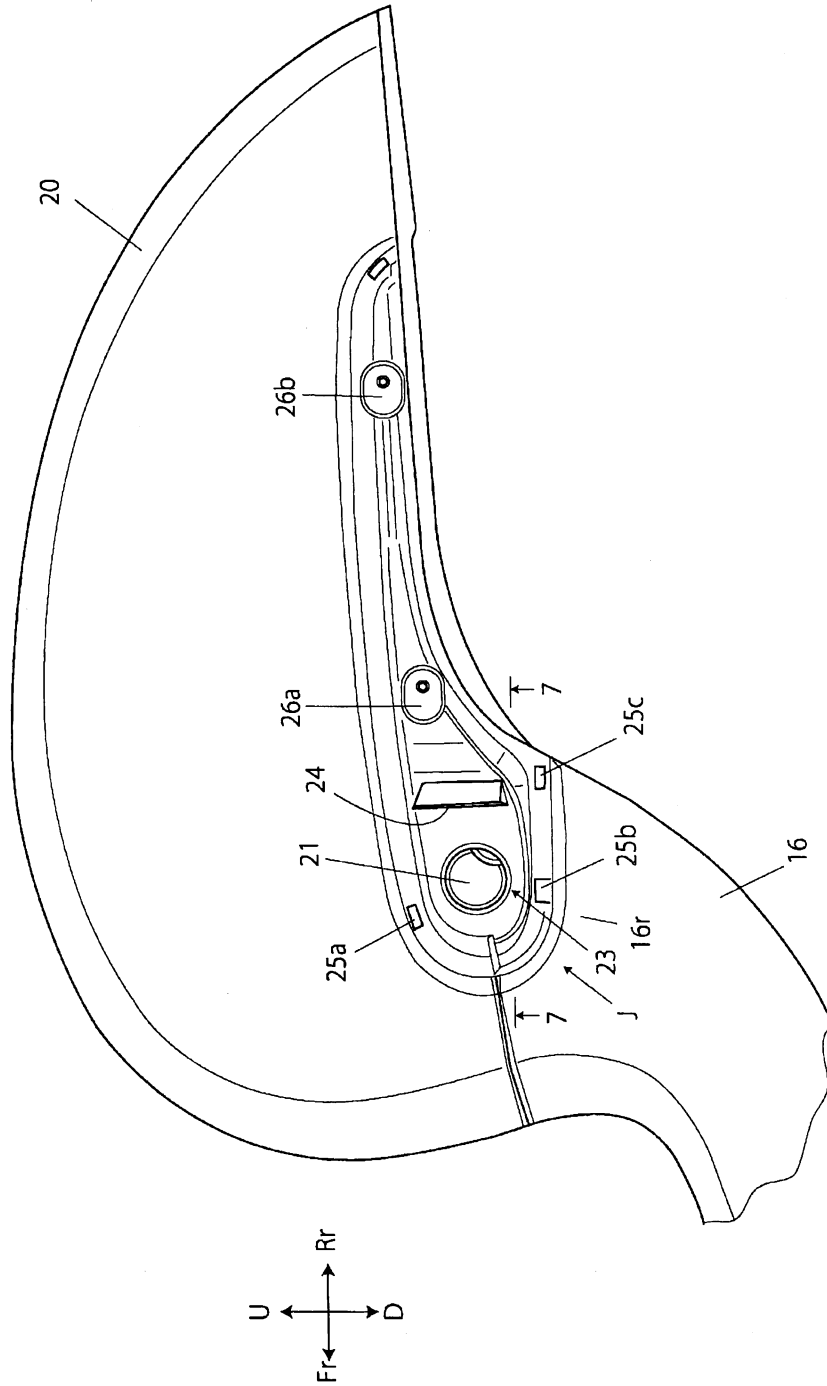


FIG. 6

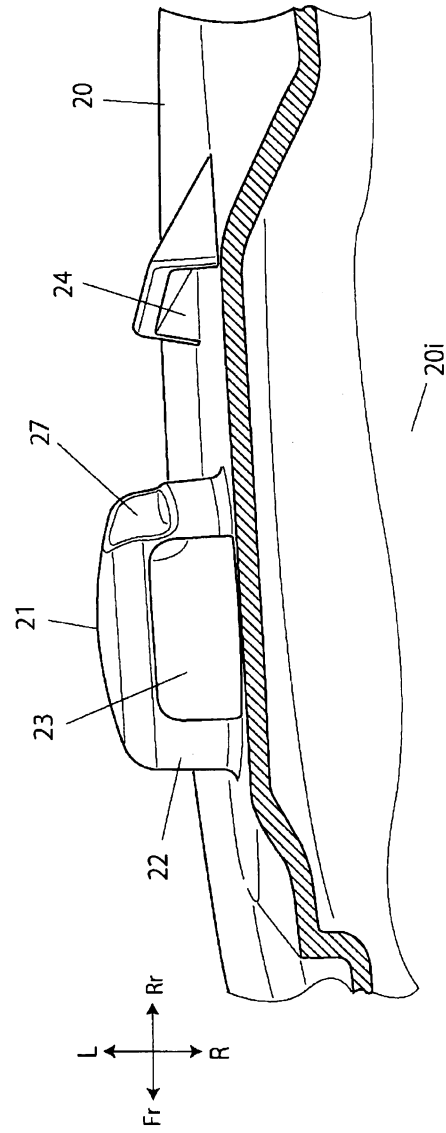


FIG. 7

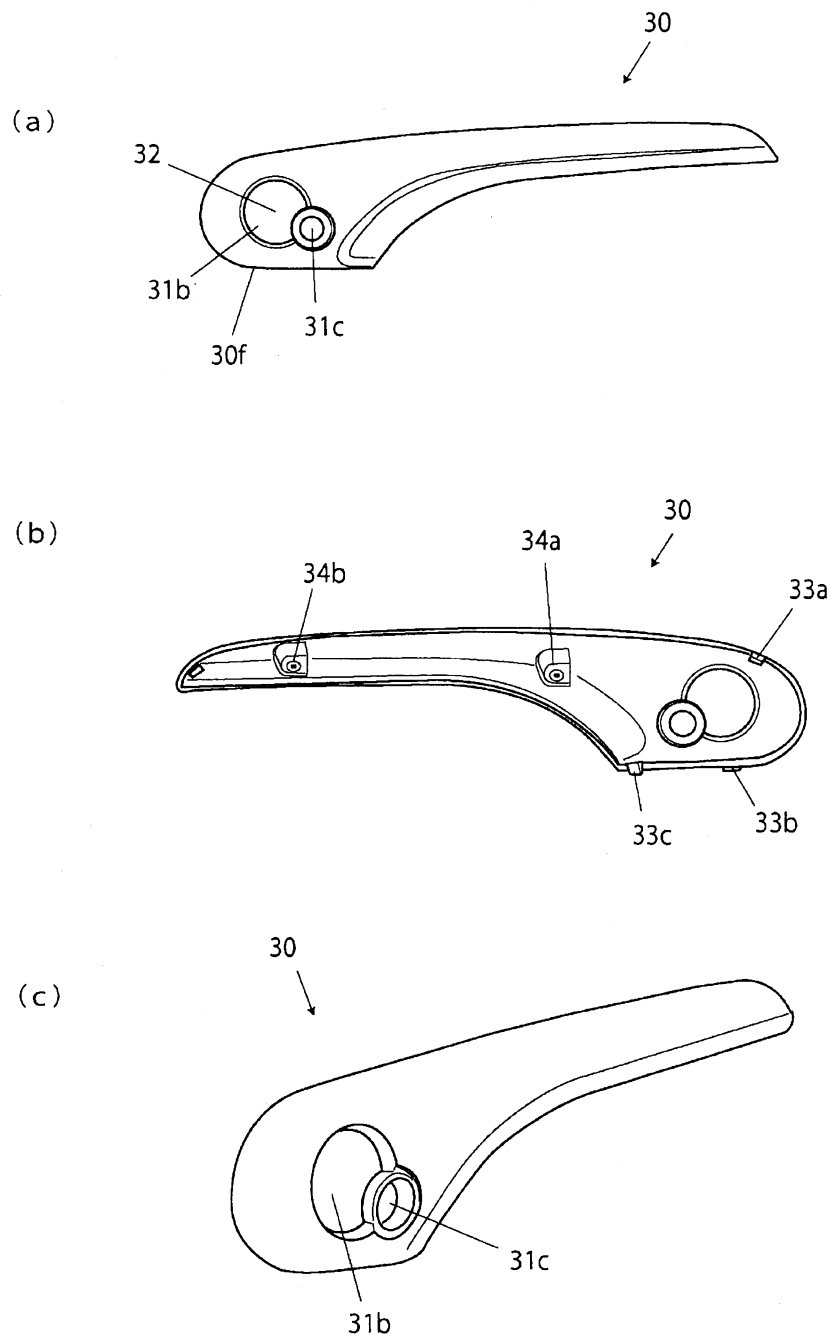


FIG. 8