



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)

(11) 

CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

1-0022650

(51)⁷ B62J 35/00

(13) B

(21) 1-2014-01788

(22) 02.06.2014

(30) 2013-117971 04.06.2013 JP

(45) 27.01.2020 382

(43) 25.12.2014 321

(73) SUZUKI MOTOR CORPORATION (JP)

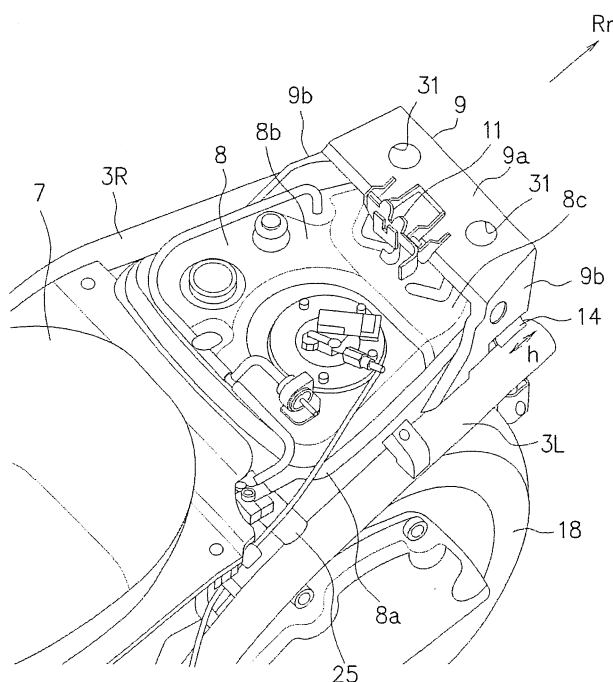
300, Takatsuka-cho, Minami-ku, Hamamatsu-shi, Shizuoka 432-8611 Japan

(72) Daisuke IWATA (JP)

(74) Công ty TNHH một thành viên Sở hữu trí tuệ VCCI (VCCI-IP CO.,LTD)

(54) XE MÔ TÔ

(57) Sáng chế đề cập đến xe mô tô có cầu được bố trí giữa các phần phía sau của thanh ố yên xe bên phải và bên trái, cầu có phần phẳng đặt ở phía trên các thanh ố yên xe và các phần bên phải và bên trái kéo dài xuống phía dưới từ các đầu phải và đầu trái của phần phẳng và lần lượt được nối với các thanh ố yên xe bên phải và bên trái. Ngoài ra, ở vị trí bên dưới cầu, cầu phụ là thân tách biệt với cầu, được bố trí ở giữa các phần phía sau của các thanh ố yên xe bên phải và bên trái. Phần sau của bình chứa nhiên liệu đặt ở vị trí bên dưới phần phẳng của cầu và được đỡ theo cách sao cho bản cánh được lắp trên các giá gắn trên bề mặt phía trên của cầu phụ.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe mô tô trong đó bình chứa nhiên liệu được bố trí ở giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Xe mô tô kiểu tay ga có cấu hình trong đó phần phía trước yên xe được uốn cong xuống phía dưới và người điều khiển xe lên/xuống xe mô tô kiểu tay ga bằng cách sử dụng khoảng không gian phía trước yên xe. Ở loại xe mô tô kiểu tay ga này, không thể bố trí được bình chứa nhiên liệu ở phần phía trước của thân xe và do đó nó được thiết kế sao cho bình chứa nhiên liệu được bố trí tại vị trí bên dưới yên xe ở phần phía sau của thân xe.

Đối với kỹ thuật thuộc loại này, ví dụ tài liệu sáng chế 1 bộc lộ rằng, bằng cách cấu hình sao cho hộp chứa đồ được bố trí ở phía trước và bình chứa nhiên liệu được bố trí ở phía sau giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái và bằng cách tạo nên các phần bên tương ứng ở phần dưới của bình chứa nhiên liệu kéo dài tới các vị trí phía dưới thanh ốp yên xe tương ứng, dung tích bình chứa được bảo đảm.

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2002-225769.

Ở xe mô tô kiểu tay ga, cầu (thanh ngang) được bố trí ở giữa các phần phía sau của thanh ốp yên xe bên phải và bên trái. Khi hộp chứa đồ được bố trí ở phía trước và bình chứa nhiên liệu được bố trí ở phía sau giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái, có thể xem xét cấu hình trong đó bình chứa nhiên liệu được bố trí ở vị trí phía trước cầu để tránh gây trở ngại cho cầu. Tuy nhiên, ở cấu hình trong đó bình chứa nhiên liệu được bố trí ở vị trí phía trước cầu, độ dài theo hướng về phía trước và về phía sau của bình chứa nhiên liệu trở nên ngắn,

dẫn tới dung tích của bình chứa nhiên liệu trở nên nhỏ. Theo cách khác, khi cố gắng đảm bảo độ dài theo hướng về phía trước và về phía sau của bình chứa, thì dung tích của hộp chứa đồ vẫn trở nên nhỏ.

Ngoài ra, trong tài liệu sáng chế 1, xe được tạo kết cấu sao cho các phần bên sườn riêng biệt ở phần dưới của bình chứa nhiên liệu được kéo dài tới các vị trí bên dưới thanh ốp yên xe tương ứng. Tuy nhiên, vì khoảng bên dưới các thanh ốp yên xe bị choán chỗ, nên mức độ tự do khi bố trí bộ lọc khí, chi tiết đệm hoặc tương tự ở vị trí phía dưới các thanh ốp yên xe đều bị giảm.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được thực hiện để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là cho phép đảm bảo dung tích của bình chứa nhiên liệu bằng việc sử dụng một cách hiệu quả khoảng trống phía dưới cầu được bố trí ở giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái.

Xe mô tô theo sáng chế khác biệt ở chỗ, xe mô tô bao gồm: các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái chạy dài theo hướng về phía trước và phía sau của thân xe; cầu được đặt giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái; và bình chứa nhiên liệu được bố trí ở giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái, trong đó cầu có phần phẳng được đặt ở phía trên các thanh ốp yên xe và các phần bên phải và bên trái kéo dài xuống phía dưới từ các đầu phải và đầu trái của phần phẳng và lần lượt được nối với các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái và một phần của bình chứa nhiên liệu được đặt ở phía dưới phần phẳng và được gồi lên phần phẳng trong hình chiếu bằng của thân xe.

Ngoài ra, đặc điểm khác của xe mô tô theo sáng chế là ở chỗ có bố trí cầu phụ đặt giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái và bình chứa nhiên liệu được đỡ bởi cầu phụ. Trong trường hợp này, tốt hơn là cấu hình sao cho các lỗ luôn dụng cụ được tạo nên ở phần phẳng và thao tác vặn chặt vít được thực hiện từ các lỗ luôn dụng cụ ở

trạng thái, trong đó phần gá lắp bình chứa nhiên liệu được lắp lên cầu phụ. Ngoài ra, tốt hơn là cấu hình sao cho cầu phụ được đặt ở phía dưới phần phẳng và được gó lên phần phẳng trong hình chiếu bằng của thân xe. Ngoài ra, tốt hơn là cấu hình sao cho phần gá lắp bình chứa nhiên liệu được đỡ bằng cách lắp lên cầu phụ.

Ngoài ra, đặc điểm khác của xe mô tô theo sáng chế là ở chỗ, bình chứa nhiên liệu phình ra theo chiều lên và xuống của các thanh ố yên xe trong hình chiếu cạnh của thân xe.

Ngoài ra, đặc điểm khác của xe mô tô theo sáng chế là ở chỗ, cầu và cầu phụ được kết hợp nguyên khối.

Ngoài ra, đặc điểm khác của xe mô tô theo sáng chế là ở chỗ, cầu được bố trí ở giữa các phần phía sau của thanh ố yên xe bên phải và bên trái.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh bên trái minh họa cấu hình phác họa của xe mô tô kiểu tay ga theo một phương án;

Fig.2 là hình chiếu phối cảnh minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu của xe mô tô kiểu tay ga theo phương án;

Fig.3 là hình chiếu cạnh bên trái minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu của xe mô tô kiểu tay ga theo phương án;

Fig.4 là hình chiếu, trong đó cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu của xe mô tô kiểu tay ga theo phương án được nhìn từ phía sau;

Fig.5 là hình chiếu bằng minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu của xe mô tô kiểu tay ga theo phương án; và

Fig.6 là hình chiếu bằng minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của

bình chứa nhiên liệu của xe mô tô kiểu tay ga theo phương án.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sau đây, phương án ưu tiên theo sáng chế sẽ được mô tả kết hợp tham khảo các hình vẽ kèm theo.

Fig.1 là hình chiếu cạnh bên trái minh họa cấu hình phác họa của xe mô tô kiểu tay ga theo phương án này. Trong các hình vẽ riêng biệt được mô tả dưới đây, lần lượt mặt trước của xe mô tô được biểu thị bằng mũi tên đánh dấu là Fr và mặt sau của xe mô tô được biểu thị bằng mũi tên đánh dấu là Rr, một cách riêng biệt. Lưu ý rằng, các chiều trước, sau, phải và trái để chỉ các chiều được quan sát từ người điều khiển xe đang điều khiển xe mô tô.

Như được minh họa trên Fig.1, khung thân xe của xe mô tô kiểu tay ga được tạo nên bởi, đóng vai trò là các thành phần chính, giống đầu 1, giống nghiêng 2 được bố trí kéo dài xuống phía dưới từ giống đầu 1 và kéo dài gần như nằm ngang về phía sau từ phần giữa của nó, ống cầu nối 32 được bố trí kéo dài theo chiều ngang về bên phải và bên trái từ phần đuôi của giống nghiêng 2 và các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái (còn được gọi là khung sau) 3R, 3L được bố trí kéo dài theo chiều lên trên ra sau cơ bản từ cả hai phần cuối bên phải và bên trái của ống cầu nối 32.

Hai giảm xóc trước phải và trái 4 được đỡ bởi giống đầu 1 để có thể quay được theo chiều phải và trái. Bánh trước 5 được đỡ theo kiểu quay được ở phần dưới của giảm xóc trước 4 và bánh trước 5 được điều khiển theo chiều phải và trái bằng tay lái 6.

Các thanh ốp yên xe 3R, 3L được tạo nên có dạng ống tương ứng lần lượt hướng lên cơ bản từ cả hai đầu mút bên phải và bên trái của ống cầu nối 32 và kéo dài về phía sau với mức độ hướng lên vừa phải từ phần giữa.

Cũng được minh họa trên Fig.2, hộp chứa đồ 7 được bố trí ở giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái 3R, 3L. Hộp chứa đồ 7 được lắp sao cho phần phía trước của nó nhô về phía trước của các thanh ốp yên xe 3R, 3L. Ngoài ra, ở phía sau của hộp chứa đồ 7 giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái 3R, 3L, bình chứa nhiên liệu 8 được bố trí.

Tại vị trí phía trên hộp chứa đồ 7 và bình chứa nhiên liệu 8, được bố trí yên xe 12. Phần phía trước của yên xe 12 được đỡ theo cách di chuyển được xoay quanh trục theo chiều lên và xuống bằng một cơ cấu bản lề và yên xe 12 cũng dùng làm nắp hộp chứa đồ 7 và bình chứa nhiên liệu 8.

Khung đỡ được bố trí ở phần dưới của các thanh ốp yên xe 3R, 3L và bộ phận động cơ 15 được ghép nối với khung đỡ theo cách đung đưa được. Bộ phận động cơ 15 có động cơ xi lanh chính 4 kỳ 16 được bố trí gần như nằm ngang với đầu xi lanh hướng về phía trước và hộp truyền động 17 kéo dài về phía sau từ phía bên trái của động cơ chính 16, được cung cấp liền khối. Hộp truyền động 17, cũng được dùng làm tay quay, đỡ xoay quanh trục, tại đầu phía sau của nó, bánh sau 18 là bánh dẫn động và được đỡ theo kiểu đàn hồi lên thanh đỡ yên xe 3L bằng bộ giảm xóc sau 19. Bộ lọc khí 22 lấy khí vào và làm sạch khí xả ra được bố trí trên hộp truyền động 17 của bộ phận động cơ 15. Bộ lọc khí 22 được nối với động cơ chính 16 và được tạo nên liền khối với bộ phận động cơ 15.

Ngoài ra, ở phía đối diện với hộp truyền động 17, cụ thể là ở phía bên phải của thân xe, ống xả được nối với cửa xả của động cơ chính 16 của bộ phận động cơ 15 và bộ giảm thanh 21 kéo dài theo chiều nghiêng về phía sau trên được nối với đầu sau của ống xả.

Trong xe mô tô kiểu tay ga, phần ở phía trước yên xe 12 được uốn cong về phía dưới và sàn để chân 26 được tạo nên ở phần đáy của

đường cong. Phần ngoại vi của khung thân xe được phủ bằng vỏ bọc thân xe và vỏ bọc thân xe tạo nên hình dáng bên ngoài của thân xe. Vỏ bọc thân xe được tạo nên bằng cách kết hợp nhiều chi tiết vỏ bọc như mặt trước ốp thanh đỡ yên xe 27 và ốp thanh đỡ yên xe 28. Tại đầu sau của ốp thanh đỡ yên xe 28, đèn hậu 10 được bố trí. Ngoài ra, chấn bùm hậu 29 kéo dài về phía sau sao cho tiếp tục từ ốp thanh đỡ yên xe 28.

Sau đây, cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu 8 sẽ được mô tả kết hợp tham khảo hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4. Hình vẽ trên Fig.2 là hình chiếu phối cảnh minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu 8. Hình vẽ trên Fig.3 là hình chiếu cạnh bên trái minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu. Hình vẽ trên Fig.4 là hình chiếu, trong đó cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu 8 được nhìn từ phía sau. Hình vẽ trên Fig.5 là hình chiếu bằng minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu 8 và minh họa trạng thái, trong đó cầu 9 được cắt ở giữa các phần bên 9b theo chiều cao. Hình vẽ trên Fig.6 là hình chiếu bằng minh họa cấu trúc của phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu 8 và minh họa trạng thái, trong đó thanh neo móc (thanh kẹp đôi) 13 được gá lắp vào.

Cầu 9 được bố trí ở giữa các phần phía sau của thanh ốp yên xe bên phải và bên trái 3R, 3L. Cầu 9 thể hiện hình dạng cái cổng được đặt sao cho hướng lên so với các thanh ốp yên xe 3R, 3L. Cụ thể, cầu 9 có phần phẳng 9a được đặt ở phía trên các thanh ốp yên xe 3R, 3L và các phần bên phải và bên trái 9b, 9b kéo dài xuống phía dưới từ các đầu phải và đầu trái của phần phẳng 9a và lần lượt được nối với các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái 3R, 3L.

Cơ cấu khóa yên xe 11 mà nó ăn khớp với phần phía sau của yên xe 12 được bố trí trên phần phẳng 9a. Ngoài ra, thanh neo móc 13 có thể được cố định vào phần phẳng 9a, như được minh họa trên Fig.6. Thanh neo móc 13 được bố trí sao cho chạy dọc theo hai phía của phần

sau của các thanh ốp yên xe 3R, 3L và kéo dài về phía sau. Lưu ý rằng, mặc dù thanh neo móc 13 được giải thích ở đây, cũng có thể cố định giá (giá mang hành lý) được bố trí sao cho chạy dọc theo cả hai phía của phần sau của thanh ốp yên xe 3R, 3L và kéo dài về phía sau theo cách tương tự.

Ngoài ra, ở vị trí bên dưới cầu 9, cầu phụ 14 là một thân riêng biệt với cầu 9, được bố trí ở giữa các phần phía sau của thanh ốp yên xe bên phải và bên trái 3R, 3L. Cầu phụ 14 có kích thước h theo chiều trước và sau (tham khảo hình vẽ trên Fig.2) mà kích thước này nhỏ hơn kích thước theo chiều trước và sau của phần phẳng 9a của cầu 9 và được bố trí để chồng lên phần phẳng 9a của cầu 9 trong hình chiếu bằng của thân xe. Như được minh họa trên Fig.4, các giá gắn 20, 20 tiếp nhận tải theo phương thức phẳng được bố trí ở bên phải và bên trái ở mặt trên của cầu phụ 14 và sẽ được mô tả sau, bản cánh 8a của bình chứa nhiên liệu 8 được lắp lên các giá gắn 20, 20 này.

Như được minh họa trên Fig.4, tám gia cường 24 được nối với đầu sau của phần phẳng 9a và đầu sau của các phần bên phải và bên trái 9b, 9b của cầu 9 và đầu sau của cầu phụ 14. Lưu ý rằng, cũng có thể sử dụng dạng trong đó, ví dụ cầu phụ 14 và tám gia cường 24 được kết hợp nguyên khối.

Như được minh họa trên Fig.5, bình chứa nhiên liệu 8 có hình dạng, trong đó chiều ngang của phần phía trước của bình chứa nhiên liệu thì rộng và chiều ngang của phần sau của bình chứa nhiên liệu thì hẹp, để được lắp khít vào chiều ngang giữa các thanh ốp yên xe 3R, 3L. Ngoài ra, như được minh họa trên Fig.3, bình chứa nhiên liệu 8 có hình dạng, trong đó bình chứa nhiên liệu phình ra theo chiều lên và xuống của các thanh ốp yên xe 3R, 3L trong hình chiếu cạnh của thân xe và phần sau 8c của bề mặt phía trên 8b được hạ thấp xuống một bậc.

Ở phần ngoại vi của bình chứa nhiên liệu 8, gờ 8a được tạo nên

như là chi tiết gá lắp được mô tả theo sáng chế.

Ở đây, cấu trúc gá lắp của bình chứa nhiên liệu 8 sẽ được mô tả.

Ống cầu 25 được bố trí ở giữa các vị trí giữa của thanh ốp yên xe 3R, 3L và phần phía trước của bình chứa nhiên liệu 8 được đỡ theo cách sao cho gờ 8a được lắp lên ống cầu nối 25.

Trong khi đó, phần sau của bình chứa nhiên liệu 8 khớp vào vị trí phía dưới phần phẳng 9a của cầu 9 và được đỡ theo cách sao cho gờ 8a được lắp lên các giá gắn 20, 20 trên bề mặt phía trên của cầu phụ 14. Cụ thể, phần sau của bình chứa nhiên liệu 8 được gồi lên phần phẳng 9a của cầu 9 trong hình chiếu bằng của thân xe.

Cấu trúc gá lắp của phần sau của bình chứa nhiên liệu 8 sẽ được mô tả cụ thể hơn. Đai ốc siết chặt bình chứa (không được minh họa) được siết chặt vào các giá gắn 20 ở bề mặt phía trên của cầu phụ 14. Ngoài ra, như được minh họa trên Fig.5, trên gờ 8a ở phần sau của bình chứa nhiên liệu 8, các lỗ 30 tương ứng với các đai ốc của các giá gắn 20 được tạo nên. Bằng cách bắt chặt các vít vào lỗ 30 và đai ốc từ phía trên, ở trạng thái trong đó gờ 8a được lắp lên các giá gắn 20, có thể siết chặt phần sau của bình chứa nhiên liệu 8.

Ở đây, các lỗ luồn dụng cụ 31 được tạo nên ở bên phải và bên trái của phần phẳng 9a của cầu 9 và lỗ luồn dụng cụ 31 được thiết kế để được chông lên bởi lỗ 30 và đai ốc khi quan sát từ hướng dọc trục của lỗ luồn dụng cụ (tham chiếu trên Fig.6). Do đó, có thể thực hiện thao tác vặn chặt vít từ các lỗ luồn dụng cụ 31 ở trạng thái, trong đó gờ 8a ở phần sau của bình chứa nhiên liệu 8 được lắp lên các giá gắn 20.

Như được mô tả ở trên, cần thiết kế sao cho phần sau của bình chứa nhiên liệu 8 được đặt ở phía dưới phần phẳng 9a của cầu 9 và được gồi lên phần phẳng 9a trong hình chiếu bằng của thân xe. Nhờ

cấu trúc này, có thể kéo dài bình chứa nhiên liệu 8 về phía sau bằng việc sử dụng một cách hiệu quả khoang phía dưới cầu 9, và đảm bảo được dung tích của bình chứa nhiên liệu 8. Theo cách khác, có thể bảo đảm dung tích của hộp chứa đồ 7 được đặt ở phía trước của bình chứa nhiên liệu 8 bằng cách để bình chứa nhiên liệu 8 được đặt ở phía sau.

Ngoài ra, vì cần thiết kế sao cho bình chứa nhiên liệu 8 được đỡ, không phải bởi cầu 9, mà bởi cầu phụ 14 là thân tách biệt với cầu 9, nên có thể ngăn chặn tải nặng trên yên xe, sự va chạm hoặc tương tự tác động lên cầu 9 không bị truyền sang bình chứa nhiên liệu 8. Ngoài ra, không cần phải đỡ bình chứa nhiên liệu 8 nhờ sử dụng cầu 9, do đó mức độ tự do của thiết kế cầu 9 được tăng lên và có thể mở rộng bề mặt ngồi bằng cách bố trí phần đỡ của phần sau yên xe 12 tới vị trí về phía sau nhất có thể. Ngoài ra, khi thanh neo móc 13 hoặc giá mang hàng hóa được cố định vào cầu 9 như được minh họa trên Fig.6, bằng cách bố trí phần đỡ của thanh neo móc 13 hoặc giá mang hàng hóa ở vị trí phía sau để giảm thiểu khoảng cách với điểm mà ở đó lực được tác động, có thể giảm thiểu mômen uốn tác động lên thanh neo móc 13 hoặc giá mang hàng hóa.

Ngoài ra, vì gờ 8a của bình chứa nhiên liệu 8 được đỡ bằng cách lắp lên các giá gắn 20 trên bề mặt phía trên của cầu phụ 14, trọng lượng của bình chứa nhiên liệu 8 có thể được tiếp nhận trong hình chiếu bằng. Do đó, khi so sánh với trạng thái, trong đó bình chứa nhiên liệu 8 được đỡ bằng cách treo, ví dụ tải nạp liên quan đến bình chứa nhiên liệu 8 được giảm thiểu, điều này tạo thuận lợi về mặt lực. Lưu ý rằng, mặc dù ví dụ về việc bố trí các giá gắn 20 vào cầu phụ 14 được viện dẫn trong phương án này, song không gặp vấn đề gì, thậm chí ngay cả khi gờ 8a của bình chứa nhiên liệu 8 được lắp trực tiếp lên cầu phụ 14.

Mặc dù sáng chế đã được mô tả ở trên theo các phương án khác

nhau, song sáng chế không chỉ giới hạn bởi các phương án này và việc cải biến và thay đổi tương tự có thể được thực hiện mà không đi trệch khỏi phạm vi bảo hộ của sáng chế.

Trong phương án nêu trên, có thể thiết kế sao cho cầu 9 và cầu phụ 14 được bố trí một cách riêng biệt và được đặt riêng giữa các thanh ốp yên xe 3R, 3L, nhưng cũng có thể kết hợp nguyên khối cầu 9 và cầu phụ 14 thông qua việc đúc khuôn. Trong trường hợp này, có thuận lợi ở chỗ là, độ cứng ở dạng cầu có thể được tăng lên.

Ngoài ra, trong phương án nêu trên, ví dụ trong đó hộp chứa đồ 7 được bố trí ở phía trước và bình chứa nhiên liệu 8 được bố trí ở phía sau giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái 3R, 3L được mô tả, nhưng sáng chế cũng có thể ứng dụng cho trường hợp mà cầu 9 được bố trí ở giữa các phần đầu phía trước của thanh ốp yên xe bên phải và bên trái 3R, 3L và bình chứa nhiên liệu 8 được bố trí ở phía trước và hộp chứa đồ 7 được bố trí ở phía sau.

Theo sáng chế, có thể bảo đảm dung tích bình chứa nhiên liệu bằng việc sử dụng một cách hiệu quả khoảng trống phía dưới cầu được đặt giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái.

Cần lưu ý rằng, các phương án nêu trên của sáng chế chỉ minh họa các ví dụ thực hiện sáng chế cụ thể và phạm vi kỹ thuật của sáng chế không được hiểu là chỉ bị hạn chế bởi các phương án này. Tức là, sáng chế có thể được thực hiện ở các dạng khác nhau mà không đi trệch khỏi phạm vi và các dấu hiệu chính của sáng chế này.

YÊU CẦU BẢO HỘ**1. Xe mô tô gồm có:**

các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái chạy dài theo hướng về phía trước và phía sau của thân xe;

cầu được đặt giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái;

cầu phụ được đặt giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái;
và

bình chứa nhiên liệu được bố trí ở giữa các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái, trong đó:

cầu có phần phẳng được đặt ở phía trên các thanh ốp yên xe và các phần bên phải và bên trái kéo dài xuống phía dưới từ các đầu phải và đầu trái của phần phẳng và lần lượt được nối với các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái;

bình chứa nhiên liệu được đỡ bởi cầu phụ, một phần bình chứa nhiên liệu được đặt ở phía dưới phần phẳng và được gồi lên phần phẳng trong hình chiếu bằng của thân xe;

cầu phụ được đặt ở phía dưới phần phẳng, và được gồi lên phần phẳng trong hình chiếu bằng của thân xe; và

cơ cấu khóa yên xe mà ăn khớp với phần phía sau của yên xe mà có phần phía trước được đỡ theo cách di chuyển được xoay quanh trục theo chiều lên và xuống bằng một cơ cấu bản lề được bố trí trên phần phẳng.

2. Xe mô tô theo điểm 1, trong đó, xe mô tô này còn bao gồm:

các lỗ luôn dụng cụ được tạo nên ở phần phẳng; và

thao tác vặn chặt vít được thiết lập để cho phép được thực hiện từ các lỗ luôn dụng cụ ở trạng thái trong đó phần gá lắp bình chứa nhiên liệu được lắp lên cầu phụ.

3. Xe mô tô theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

phần gá lắp bình chứa nhiên liệu được đỡ bằng cách lắp lên cầu phụ.

4. Xe mô tô theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:

bình chứa nhiên liệu phình ra theo chiều lên và xuống của các thanh ốp yên xe trong hình chiếu cạnh của thân xe.

5. Xe mô tô theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó:

cầu và cầu phụ được kết hợp nguyên khối.

6. Xe mô tô theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:

cầu được bố trí ở giữa các phần phía sau của các thanh ốp yên xe bên phải và bên trái.

FIG.1

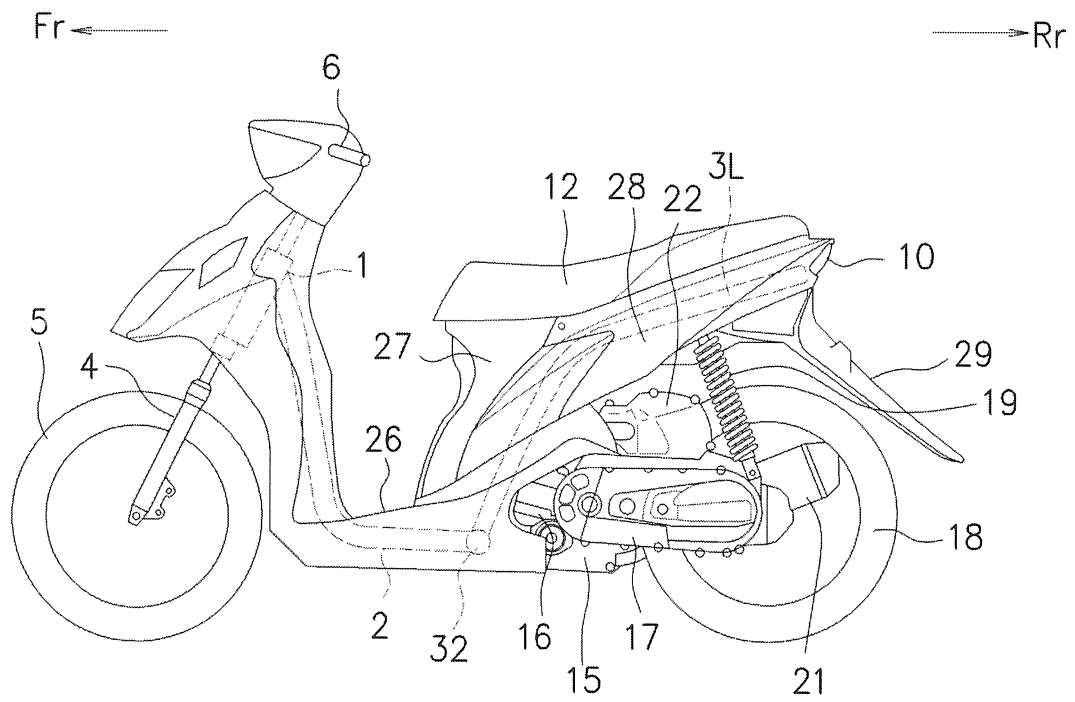


FIG.2

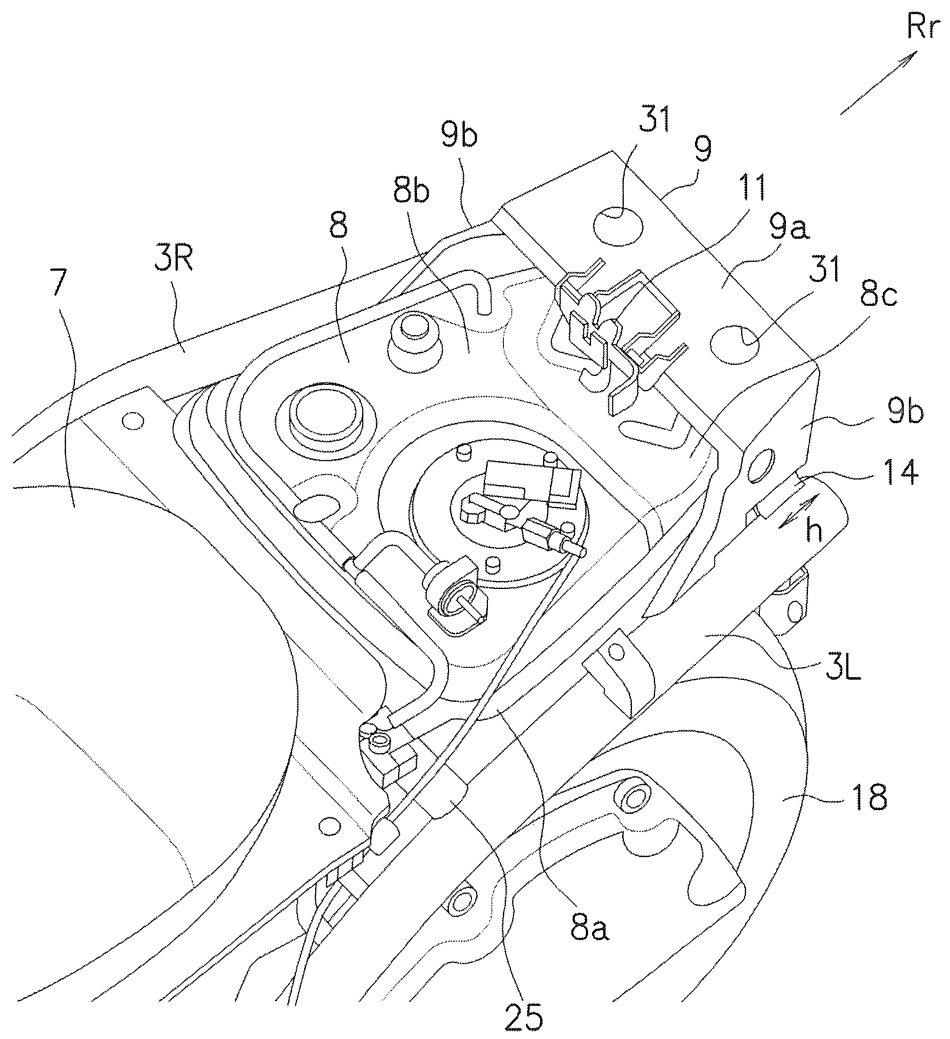


FIG.3

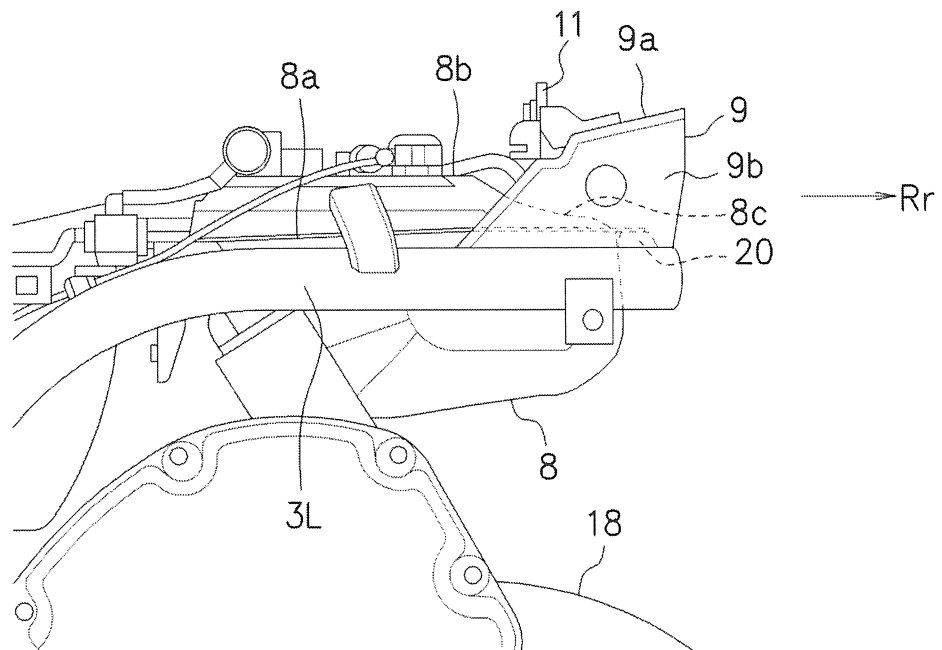


FIG.4

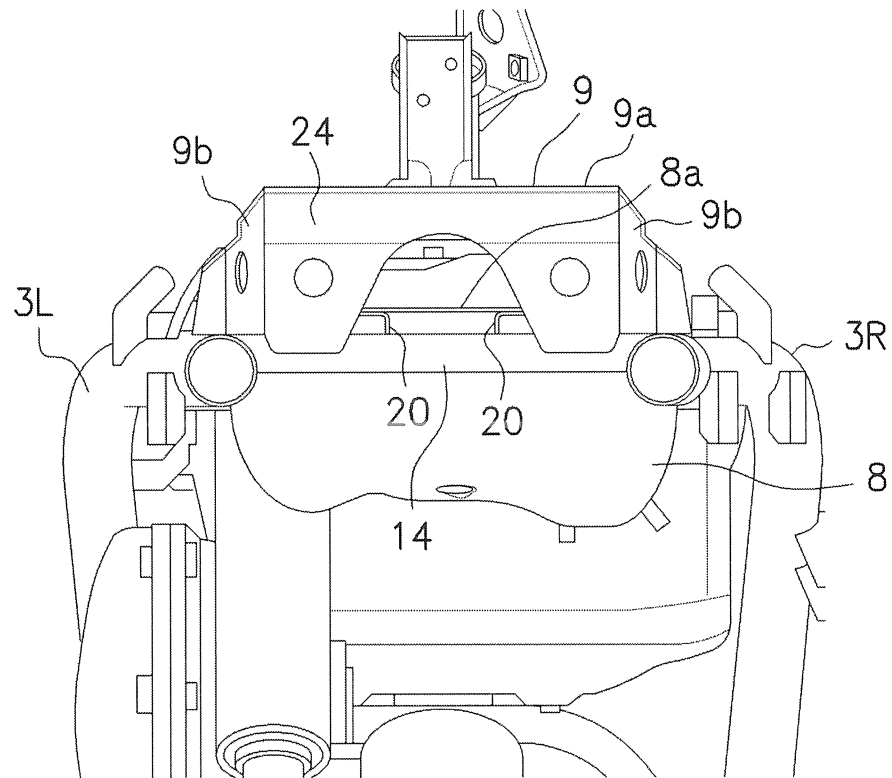


FIG.5

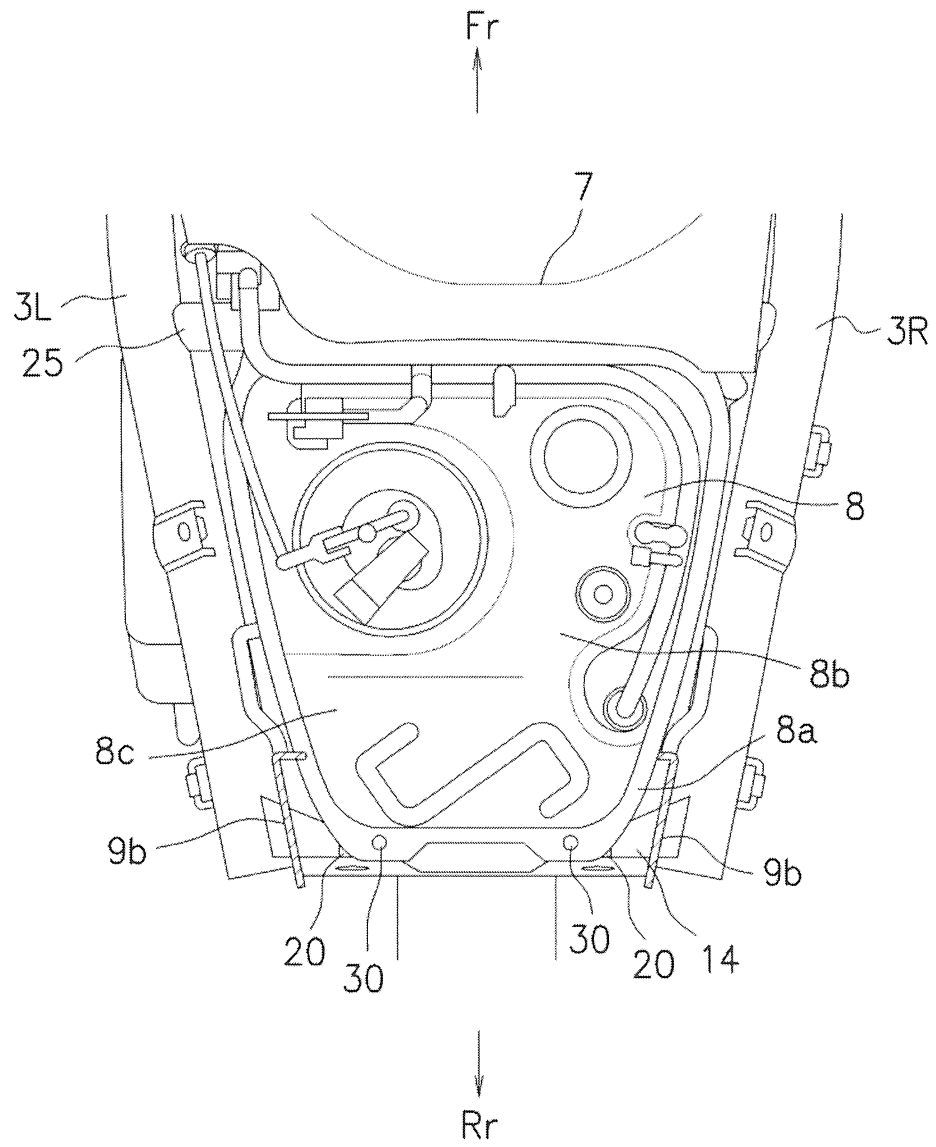


FIG.6

