



(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) 
1-0023089

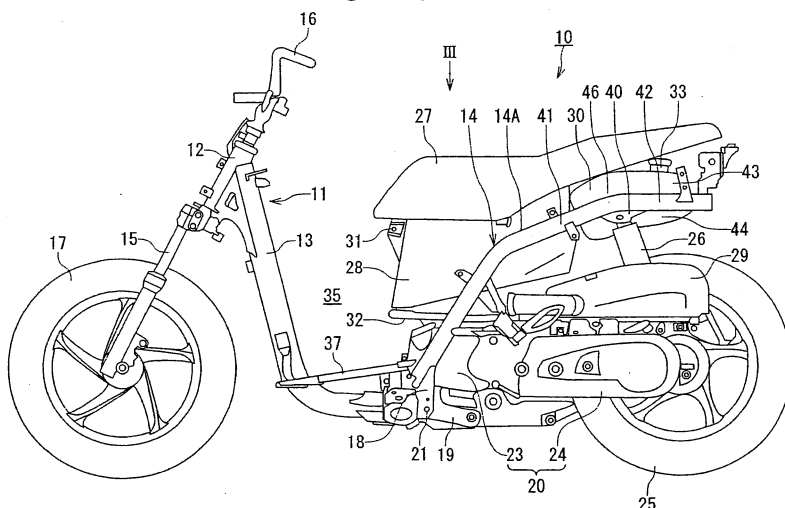
(51)⁷ **B62J 35/00**

(13) **B**

(21) 1-2014-02516 (22) 28.07.2014
(30) JP2013-156712 29.07.2013 JP
(45) 25.02.2020 383 (43) 25.02.2015 323
(73) SUZUKI MOTOR CORPORATION (JP)
300, Takatsuka-Cho, Minami-Ku, Hamamatsu-Shi, Shizuoka-Ken 432-8611 Japan
(72) Yuki MATSUDA (JP)
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) **BÌNH NHIÊN LIỆU CỦA XE MÁY**

(57) Sáng chế đề cập đến bình nhiên liệu của xe máy trong đó khoảng trống để chân được tạo ra giữa ống đầu của khung thân xe và yên xe bố trí ở phần sau xe, và bình nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe, trong đó khung thân xe có cặp ống đỡ yên bên phải và bên trái, các ống đỡ này đỡ yên xe và bình nhiên liệu, và các ống đỡ yên có phần đỡ giảm xóc, phần đỡ này đỡ đầu trên của cụm giảm xóc sau bên dưới phần sau của yên xe. Mỗi ống đỡ yên được tạo ra có phần ống nghiêng phía trước kéo dài theo hướng nghiêng lên trên về phía sau từ phần dưới xe bên dưới phần trước của yên xe về phía phần đỡ giảm xóc và được tạo ra có phần ống nằm ngang phía sau liên tục từ phần ống nghiêng phía trước và được uốn cong để kéo dài gần như nằm ngang về phía sau. Bình nhiên liệu được bố trí giữa các ống đỡ yên sao cho phần dưới của bình nhiên liệu chống lên các ống đỡ yên trên hình chiếu cạnh và được tạo ra có phần phình ra, phần này phình ra ngoài để chống theo phương thẳng đứng lên các ống đỡ yên ở phần trên của bình nhiên liệu bố trí bên trên các ống đỡ yên trên hình chiếu cạnh.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến bình nhiên liệu của xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Như được thể hiện trên Fig.7, trong xe máy kiểu xe ga trong đó bình nhiên liệu 101 được bố trí bên dưới yên xe 100, yên xe 100 và bình nhiên liệu 101 được đỡ bởi cặp ống đỡ yên bên phải và bên trái 102 của khung thân xe.

Phần đỡ giảm xóc, không được thể hiện trên hình vẽ, phần đỡ này đỡ đầu trên của cụm giảm xóc sau, không được thể hiện trên hình vẽ, cũng được tạo ra cho các ống đỡ yên 102. Phần đỡ giảm xóc này cần được bố trí tại vị trí cao trong xe để bảo đảm chiều dài hành trình của cụm giảm xóc sau. Vì lý do này, như đã bộc lộ trong tài liệu patent 1 (công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2007-118629), phần nửa dưới 101B của bình nhiên liệu 101 được bố trí giữa cặp ống đỡ yên 102.

Bình nhiên liệu 101 lần lượt có phần nửa trên 101A và phần nửa dưới 101B, các phần này có các phần vành gờ 103, chúng được nối với nhau như bình nhiên liệu 101. Khi các phần sau của các ống đỡ yên 102 được uốn cong thành trạng thái nằm ngang, thì các phần vành gờ 103 được tạo ra theo hướng nằm ngang của xe song song với các phần sau của các ống đỡ yên 102 ở trạng thái lắp.

Do phần nửa dưới 101B của bình nhiên liệu 101 được bố trí giữa cặp ống đỡ yên 102 như được mô tả trên đây, nên bình nhiên liệu 101 có thể tích bên trong nhỏ hơn.

Do các phần vành gờ 103 của bình nhiên liệu 101 được tạo ra theo hướng nằm ngang của xe, nên cần phải rút ngắn chiều dài theo chiều dọc xe của bình nhiên liệu 101 để bảo đảm khoảng trống hoặc khe hở giữa bình nhiên liệu 101 và tấm dưới yên 100A của yên xe 100 hoặc thành sau 104 của hộp chứa đồ. Trong bình nhiên liệu 101, cũng cần tránh gây cản trở giữa các phần vành gờ 103 và mép trên của nắp che khung, không được thể hiện trên hình vẽ, bố trí ở bên vào các ống đỡ yên 102. Từ quan điểm này, thể tích bên trong của bình nhiên liệu 101 cũng bị buộc phải giảm theo hướng chiều dọc xe và theo hướng chiều rộng xe.

Hơn nữa, do các phần vành gờ 103 của bình nhiên liệu 101 được tạo ra theo hướng nằm ngang của xe, nên phần trước của bình nhiên liệu 101 là phần nằm ở vị trí cách ra khỏi các ống đỡ yên 102. Do đó, giá lắp 105 cần phải có kích thước lớn để lắp phần trước của bình nhiên liệu 101 vào các ống đỡ yên 102.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra khi tính đến các tình huống nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất bình nhiên liệu của xe máy có khả năng tăng thể tích bên trong của bình nhiên liệu.

Mục đích nêu trên có thể đạt được theo sáng chế bằng cách đề xuất bình nhiên liệu của xe máy trong đó khoảng trống để chân được tạo ra giữa ống đầu của khung thân xe và yên xe bố trí ở phần sau xe, và bình nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe, trong đó khung thân xe có cặp ống đỡ yên bên phải và bên trái, các ống đỡ này đỡ yên xe và bình nhiên liệu, và các ống đỡ yên có phần đỡ giảm xóc, phần đỡ này đỡ đầu trên của cụm giảm xóc sau bên dưới phần sau của yên xe, mỗi ống đỡ yên được tạo ra có phần ống nghiêng phía trước kéo dài theo hướng nghiêng lên trên về phía sau từ phần dưới xe bên dưới phần trước của yên xe về phía phần đỡ giảm xóc và được tạo ra có phần ống nằm ngang phía sau liên tục từ phần ống nghiêng phía trước và được uốn cong để kéo dài gần như nằm ngang về phía sau, trong đó bình nhiên liệu được bố trí giữa các ống đỡ yên sao cho phần dưới của bình nhiên liệu chông lên các ống đỡ yên trên hình chiếu cạnh và được tạo ra có phần phình ra, phần này phình ra ngoài để chông theo phương thẳng đứng lên các ống đỡ yên ở phần trên của bình nhiên liệu bố trí bên trên các ống đỡ yên trên hình chiếu cạnh.

Theo khía cạnh nêu trên của sáng chế, có thể tốt hơn, nếu bình nhiên liệu được bố trí bên trên vùng từ phần ống nằm ngang phía sau đến phần sau của phần ống nghiêng phía trước của mỗi ống đỡ yên, và phần phình ra được bố trí dọc theo bề mặt trên của phần ống nằm ngang phía sau và bề mặt trên của phần sau của phần ống nghiêng phía trước.

Ngoài ra, cũng có thể tốt hơn, nếu bình nhiên liệu có phần nửa trên và phần nửa dưới, các phần này có các phần vành gờ được nối với nhau như bình nhiên liệu, thân phần nửa trên và phần nửa dưới lần lượt được tạo ra có dạng hình cái mũ với

các phần vành gờ tạo ra trên các chu vi ngoài của chúng, và các phần trước của các phần vành gờ được uốn cong xuống dưới dọc theo các bề mặt trên của phần ống nằm ngang phía sau và phần sau của phần ống nghiêng phía trước của mỗi ống đỡ yên. Phần phình ra có thể được tạo ra trong phần nửa trên của bình nhiên liệu, và bề mặt dưới của phần phình ra được tạo ra bởi phần vành gờ của phần nửa dưới của bình nhiên liệu.

Theo bình nhiên liệu có các dấu hiệu nêu trên, bình nhiên liệu được tạo ra có phần phình ra, phần này phình ra ngoài để chống theo phương thẳng đứng lên các ống đỡ yên ở phần trên của bình nhiên liệu, bình nhiên liệu này được bố trí bên trên các ống đỡ yên của khung thân xe, và nhờ đó thể tích bên trong của bình nhiên liệu có thể được tăng, do đó sẽ có lợi.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Bản chất và các dấu hiệu đặc trưng khác của sáng chế sẽ được hiểu rõ hơn từ phần mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái thể hiện xe máy kiểu xe ga mà bình nhiên liệu của xe máy theo một phương án thực hiện của sáng chế áp dụng;

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy trên Fig.1, trong đó nắp che khung được tháo ra khỏi đó;

Fig.3 là hình chiếu đứng của xe máy được thể hiện trên Fig.1, khi được nhìn theo hướng mũi tên III trên Fig.2, trong đó yên xe được tháo ra;

Fig.4 là hình chiếu cạnh phóng to thể hiện bình nhiên liệu trên Fig.2 cùng với một phần của ống đỡ yên;

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường V-V trên Fig.4;

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường VI-VI trên Fig.5; và

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt của bình nhiên liệu có kết cấu thông thường tương ứng với Fig.6.

Mô tả chi tiết sáng chế

Phương án thực hiện để thực hiện sáng chế được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Theo phương án thực hiện theo sáng chế, các thuật ngữ "trước" và "sau", "phải" và "trái", và "trên" và "dưới" biểu thị hướng được dùng có dựa vào sự minh họa của các hình vẽ hoặc ở trạng thái đứng bình thường của xe máy.

Theo các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, xe máy kiểu xe ga 10 có khung thân xe kiểu khung xương 11. Khung thân xe 11 có khung chính 13 kéo dài xuống dưới từ phần sau của ống đầu 12, ống đầu này được tạo ra trong phần đầu trước. Cặp ống đỡ yên bên trái 14A và bên phải 14B được bố trí để kéo dài theo hướng nghiêng lên trên về phía sau từ phần dưới của khung chính 13. Chi tiết cầu nối 14C được tạo ra giữa các ống đỡ yên 14A và 14B để tạo thành khung yên xe 14.

Càng trước 15 được đỡ bởi ống đầu 12 để quay được về bên phải và bên trái cùng với tay lái 16. Bánh trước 17 được đỡ xoay được ở đầu xa của càng trước 15. Giá treo động cơ 18 được lắp vào phần nối giữa phần đầu sau của khung chính 13 và các ống đỡ yên 14A và 14B. Cụm động cơ 20 được lắp xoay vào giá treo động cơ 18 qua khâu nối 19 để lắc được theo phương thẳng đứng quanh trục xoay 21.

Nói chung, cụm động cơ 20 dùng cho xe ga và có liên khối động cơ 23 và hộp truyền động 24. Bánh sau 25 được đỡ xoay được trực tiếp vào phần sau của hộp truyền động 24. Cụm giảm xóc sau 26 được bố trí thẳng đứng giữa phần sau của hộp truyền động 24 và ống đỡ yên 14A. Cụm động cơ 20 và bánh sau 25 được giảm chấn và treo bởi cụm giảm xóc sau 26. Hộp truyền động 24 có bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai và cơ cấu giảm tốc cuối cùng (cả hai không được thể hiện trên hình vẽ), chúng hoạt động để thay đổi tốc độ quay và truyền chuyển động quay của động cơ 23.

Yên xe 27 được tạo ra bên trên các ống đỡ yên 14A và 14B của khung thân xe 11 để mở được quanh trục quay yên xe 31. Hộp chứa đồ 28 có khả năng chứa đồ vật như mũ bảo hiểm được bố trí bên dưới yên xe 27 và bên trên động cơ 23. Bình nhiên liệu 30 được bố trí bên trên bộ lọc không khí 29. Hộp chứa đồ 28 và bình nhiên liệu 30 được đỡ bởi khung yên xe 14 có cặp ống đỡ yên bên trái 14A và bên phải 14B.

Ví dụ, hộp chứa đồ 28 được đỡ bởi khung yên xe 14 qua thanh đỡ hộp 32. Bằng cách quay yên xe 27 quanh trục quay yên xe 31, yên xe 27 được mở và đồ vật có thể được cất giữ vào trong và lấy ra khỏi hộp chứa đồ 28, và cũng như, nhiên liệu có thể được bơm vào trong lỗ nạp liệu 33 của bình nhiên liệu 30.

Trong xe máy kiểu xe ga 10 như được mô tả trên đây, khung thân xe 11, hộp chứa đồ 28 và bình nhiên liệu 30 được che liền khối bởi nắp che khung 34 (Fig.1) làm bằng nhựa tổng hợp để nâng cao hình dáng bên ngoài của xe máy và bảo vệ các bộ phận hoặc chi tiết bên trong.

Khung chính 13 kéo dài từ ống đầu 12 và được uốn cong bên dưới yên xe 27 để tạo ra khoảng trống để chân 35 giữa ống đầu 12 của khung thân xe 11 và yên xe 27. Số chỉ dẫn 36 trên Fig.1 biểu thị sàn để chân, sàn này được đỡ bởi thanh đỡ sàn để chân 37 (Fig.2).

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.4, phần đỡ giảm xóc 40, phần đỡ này đỡ đầu trên của cụm giảm xóc sau 26 được tạo ra bên dưới phần sau của yên xe 27 trong ống đỡ yên bên trái 14A ngoài cặp ống đỡ yên bên trái 14A và bên phải 14B của khung yên xe 14. Ống đỡ yên bên trái 14A này có phần ống nghiêng phía trước 41 và phần ống nằm ngang phía sau 42. Phần ống nghiêng phía trước 41 kéo dài nghiêng lên trên từ phần dưới xe bên dưới phần trước của yên xe 27 về phía phần đỡ giảm xóc 40. Phần ống nằm ngang phía sau 42 này liên tục từ phần ống nghiêng phía trước 41 và được uốn cong để kéo dài gần như nằm ngang về phía sau xe.

Mặc dù phần đỡ giảm xóc 40 không được tạo ra trong ống đỡ yên bên phải 14B trong cặp ống đỡ yên bên trái 14A và bên phải 14B, song ống đỡ yên bên phải 14B cũng có phần ống nghiêng phía trước 41, phần này kéo dài nghiêng lên trên từ phần dưới xe bên dưới phần trước của yên xe 27 về phía vị trí tương ứng với phần đỡ giảm xóc 40, và phần ống nằm ngang phía sau 42, phần này liên tục từ phần ống nghiêng phía trước 41 và được uốn cong để kéo dài gần như nằm ngang về phía sau xe.

Vị trí tương ứng với phần đỡ giảm xóc 40 trong ống đỡ yên bên phải 14B là vị trí nằm ở độ cao tương tự như phần đỡ giảm xóc 40 trong ống đỡ yên bên trái 14A. Do đó, các ống đỡ yên 14A và 14B được tạo ra có hình dạng gần như giống nhau ngoại trừ phần đỡ giảm xóc 40.

Bình nhiên liệu 30 được tạo ra có phần nửa trên 43 như phần trên và phần nửa dưới 44 như phần dưới, chúng được nối với nhau như bình nhiên liệu 30. Mỗi phần nửa trên 43 và phần nửa dưới 44 này lần lượt được tạo ra có dạng hình cái mũ với phần vành gờ 45 tạo ra trên phần theo chu vi ngoài. Các phần vành gờ 45 này được

nổi (ví dụ, bằng cách hàn lặn) và được tạo liền khối với nhau, nhờ đó tạo ra bình nhiên liệu 30.

Bình nhiên liệu 30 được bố trí bên trên vùng từ các phần ống nằm ngang phía sau 42 đến các phần sau của các phần ống nghiêng phía trước 41 của các ống đỡ yên 14A và 14B. Bình nhiên liệu 30 được bố trí giữa các ống đỡ yên 14A và 14B bên dưới phần sau của yên xe 27 sao cho phần nửa dưới 44 chồng lên các ống đỡ yên 14A và 14B trên hình chiếu cạnh của xe.

Các phần trước của hai phần vành gờ 45 của phần nửa trên 43 và phần nửa dưới 44 được uốn cong về phía dưới xe bởi góc nghiêng θ so với đường nằm ngang của xe dọc theo các bề mặt trên của các phần ống nằm ngang phía sau 42 và các bề mặt trên của các phần sau của các phần ống nghiêng phía trước 41 của các ống đỡ yên 14A và 14B. Do đó, phần trước của phần nửa trên 43 của bình nhiên liệu 30 được nghiêng về phía dưới xe bởi góc nghiêng θ .

Trong bình nhiên liệu 30, phần phình ra 46 cũng được tạo ra trong phần nửa trên 43 tại phần bên trên các ống đỡ yên 14A và 14B để không chồng lên các ống đỡ yên 14A và 14B trên hình chiếu cạnh của xe như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5. Phần phình ra 46 phình ra ngoài theo hướng chiều rộng xe để chồng theo phương thẳng đứng lên các ống đỡ yên 14A và 14B, và phần phình ra được tạo ra dọc theo các bề mặt trên của các phần ống nằm ngang phía sau 42 và các bề mặt trên của các phần sau của các phần ống nghiêng phía trước 41 của các ống đỡ yên 14A và 14B theo hướng chiều dọc xe.

Trong khi phần phình ra 46 chủ yếu được tạo ra trong nửa thân trên 43 của bình nhiên liệu 30, thì bề mặt dưới 46A của phần phình ra 46 được tạo ra bởi phần vành gờ 45 của nửa thân dưới 44.

Lỗ nạp liệu 33 được tạo ra trong phần nửa trên 43 của bình nhiên liệu 30, và bơm nhiên liệu 50 được lắp vào phần nửa trên 43. Nắp che bình 51 được lắp vào lỗ nạp liệu 33. Bơm nhiên liệu 50 này cấp nhiên liệu chứa trong bình nhiên liệu 30 đến vòi phun nhiên liệu của hệ thống nạp của động cơ, không được thể hiện trên hình vẽ. Phần lõm 52 như khe hở cho bánh sau cũng được tạo ra trong nửa thân dưới 44.

Số chỉ dẫn 47 trên Fig.4 và Fig.5 biểu thị giá lắp được lắp cố định vào các ống đỡ yên 14A và 14B để giữ cố định bình nhiên liệu 30. Các phần trước của các phần

vành gờ 45 được lắp cố định vào giá lắp 47 nhờ sử dụng bu lông lắp phần trước 48, sao cho phần trước của bình nhiên liệu 30 được lắp vào các ống đỡ yên 14A và 14B. Số chỉ dẫn 49 trên Fig.3 và Fig.4 biểu thị bu lông lắp phần sau để giữ cố định các phần sau của các phần vành gờ 45 của bình nhiên liệu 30 vào các ống đỡ yên 14A và 14B, nhờ đó lắp phần sau của bình nhiên liệu 30 vào các ống đỡ yên 14A và 14B.

Theo kết cấu và hình dạng được mô tả trên đây, có thể đạt được các hiệu quả có lợi từ (1) đến (4) dưới đây.

(1) Như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, trong bình nhiên liệu 30, phần phình ra 46, phần này phình ra ngoài theo hướng chiều rộng xe để chống theo phương thẳng đứng lên các ống đỡ yên 14A và 14B được tạo ra trong nửa thân trên 43 nằm bên trên các ống đỡ yên 14A và 14B của khung thân xe 11 theo cách sao cho phần phình ra 46 được bố trí dọc theo các bề mặt trên của các phần ống nằm ngang phía sau 42 và các bề mặt trên của các phần sau của các phần ống nghiêng phía trước 41 của các ống đỡ yên 14A và 14B. Do vậy, việc tạo ra phần phình ra 46 này có thể làm tăng thể tích bên trong của bình nhiên liệu 30, do đó sẽ có lợi.

(2) Trong bình nhiên liệu 30 theo phương án thực hiện của sáng chế, trong đó các phần vành gờ tương ứng 45 của nửa thân trên 43 và nửa thân dưới 44 được nối với nhau, các phần trước của các phần vành gờ 45 được uốn cong về phía dưới xe bởi góc nghiêng θ so với đường nằm ngang của xe dọc theo các bề mặt trên của các phần ống nằm ngang phía sau 42 và các bề mặt trên của các phần sau của các phần ống nghiêng phía trước 41 của các ống đỡ yên 14A và 14B. Kết quả là, phần trước của phần nửa trên 43 của bình nhiên liệu 30 được nghiêng về phía dưới xe bởi góc nghiêng θ . Do đó, không cần phải rút ngắn chiều dài theo chiều dọc xe của bình nhiên liệu 30 để bảo đảm khoảng trống hoặc khe hở giữa phần nửa trên 43 của bình nhiên liệu 30 và bề mặt dưới yên xe 27A của yên xe 27 hoặc thành sau 28A của hộp chứa đồ 28 như được thể hiện trên Fig.6.

Hơn nữa, do vị trí theo chiều rộng xe của các phần vành gờ 45 của bình nhiên liệu 30 có thể được tạo ra gần với bề mặt trong của nắp che khung 34 như được thể hiện trên Fig.5, nên thể tích bên trong của bình nhiên liệu 30 cũng có thể được tăng.

(3) Như được thể hiện trên Fig.5, mặc dù phần phình ra 46 trong bình nhiên liệu 30 chủ yếu được tạo ra trong phần nửa trên 43 của bình nhiên liệu 30, song bề

mặt dưới 46A của phần phình ra 46 được tạo ra bởi phần vành gờ 45 của phần nửa dưới của bình nhiên liệu 30. Do đó, ngay cả khi phần phình ra 46 được tạo ra trong bình nhiên liệu 30, thì phần nửa trên 43 và phần nửa dưới 44 có hình dạng đơn giản và được tạo ra một cách dễ dàng, do đó nâng cao năng suất của bình nhiên liệu 30.

(4) Như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.5, các phần trước của các phần vành gờ 45 của bình nhiên liệu 30 được uốn cong về phía dưới xe bởi góc nghiêng θ so với đường nằm ngang của xe, sao cho phần trước của phần nửa trên 43 của bình nhiên liệu 30 được nghiêng về phía dưới xe bởi góc nghiêng θ . Do đó, giá lắp 47 dùng để đỡ các phần trước của các phần vành gờ 45 của bình nhiên liệu 30 bởi các ống đỡ yên 14A và 14B có thể có kích thước giảm.

Lưu ý rằng mặc dù phương án thực hiện ưu tiên của sáng chế được mô tả trên đây, song sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án thực hiện này, và một số cải biến và biến thể hoặc thay đổi khác của nó có thể được tạo ra mà không nằm ngoài phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Bình nhiên liệu của xe máy mà trong đó khoảng trống để chân được tạo ra giữa ống đầu của khung thân xe và yên xe được bố trí ở phần sau xe, và bình nhiên liệu được bố trí bên dưới yên xe, trong đó khung thân xe có cặp ống đỡ yên bên phải và bên trái, các ống đỡ này đỡ yên xe và bình nhiên liệu, và các ống đỡ yên có phần đỡ giảm xóc, phần này đỡ đầu trên của cụm giảm xóc sau bên dưới phần sau của yên xe, mỗi ống đỡ yên được tạo ra có phần ống nằm nghiêng phía trước kéo dài theo hướng nghiêng lên trên về phía sau từ phần dưới xe bên dưới phần trước của yên xe về phía phần đỡ giảm xóc và được tạo ra có phần ống nằm ngang phía sau liên tục từ phần ống nằm nghiêng phía trước và được uốn cong để kéo dài gần như nằm ngang về phía sau, khác biệt ở chỗ,

bình nhiên liệu được bố trí giữa các ống đỡ yên sao cho phần dưới của bình nhiên liệu chông lên các ống đỡ yên trên hình chiếu cạnh và được tạo ra có phần phình ra, phần này phình ra ngoài để chông theo phương thẳng đứng lên các ống đỡ yên ở phần trên của bình nhiên liệu bố trí bên trên các ống đỡ yên trên hình chiếu cạnh,

bình nhiên liệu được bố trí bên trên vùng từ phần ống nằm ngang phía sau đến phần sau của phần ống nằm nghiêng phía trước mỗi ống đỡ yên, và phần phình ra được bố trí dọc theo bề mặt trên của phần ống nằm ngang phía sau và bề mặt trên của phần sau của phần ống nằm nghiêng phía trước, và

vị trí theo chiều rộng xe của các phần vành gờ, mà được tạo ra trên các chu vi ngoài của bình nhiên liệu, được bố trí gần với bề mặt trong của nắp che khung.

2. Bình nhiên liệu của xe máy theo điểm 1, trong đó bình nhiên liệu bao gồm phần nửa trên và phần nửa dưới, các phần này có các phần vành gờ được nối với nhau như bình nhiên liệu, thân phần nửa trên và phần nửa dưới lần lượt được tạo ra có dạng hình cái mũ với các phần vành gờ tạo ra trên các chu vi ngoài của chúng, và các phần trước của các phần vành gờ được uốn cong xuống dưới dọc theo các bề mặt trên của phần ống nằm ngang phía sau và phần sau của phần ống nằm nghiêng phía trước của mỗi ống đỡ yên.

3. Bình nhiên liệu của xe máy theo điểm 2, trong đó phần phình ra được tạo ra trong phần nửa trên của bình nhiên liệu, và bề mặt dưới của phần phình ra được tạo ra bởi phần vành gờ của phần nửa dưới của bình nhiên liệu.

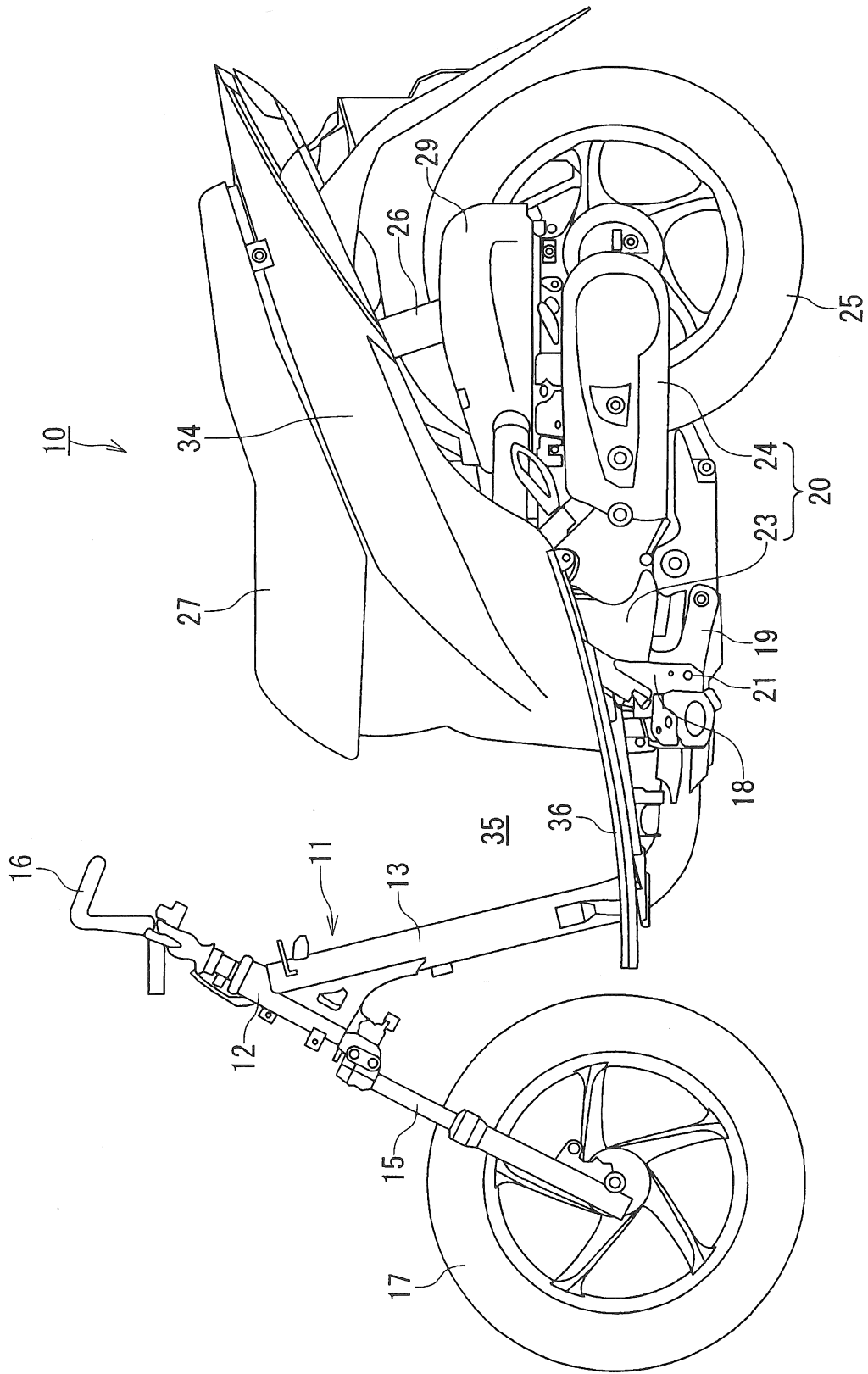


FIG. 1

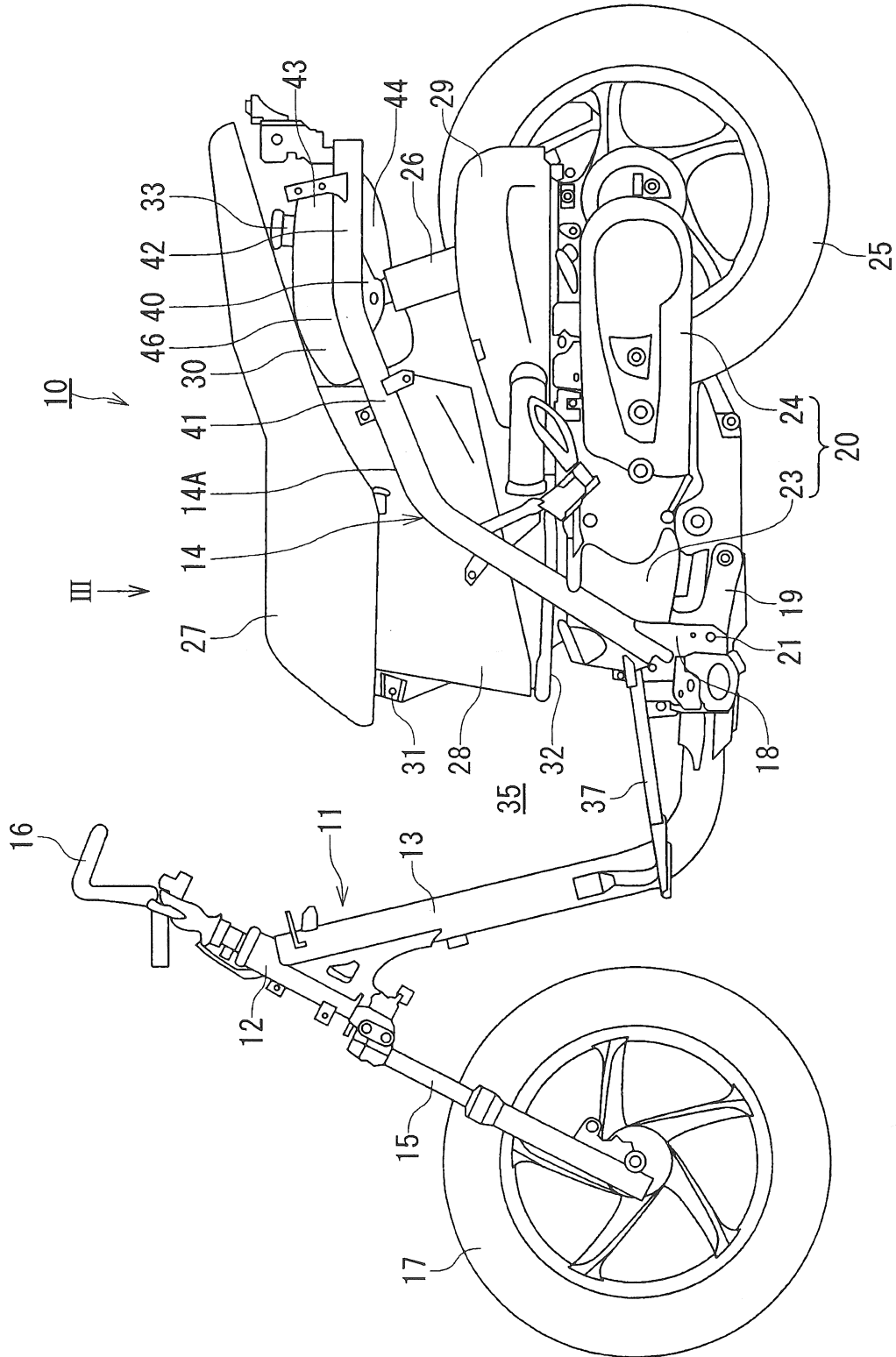


FIG. 2

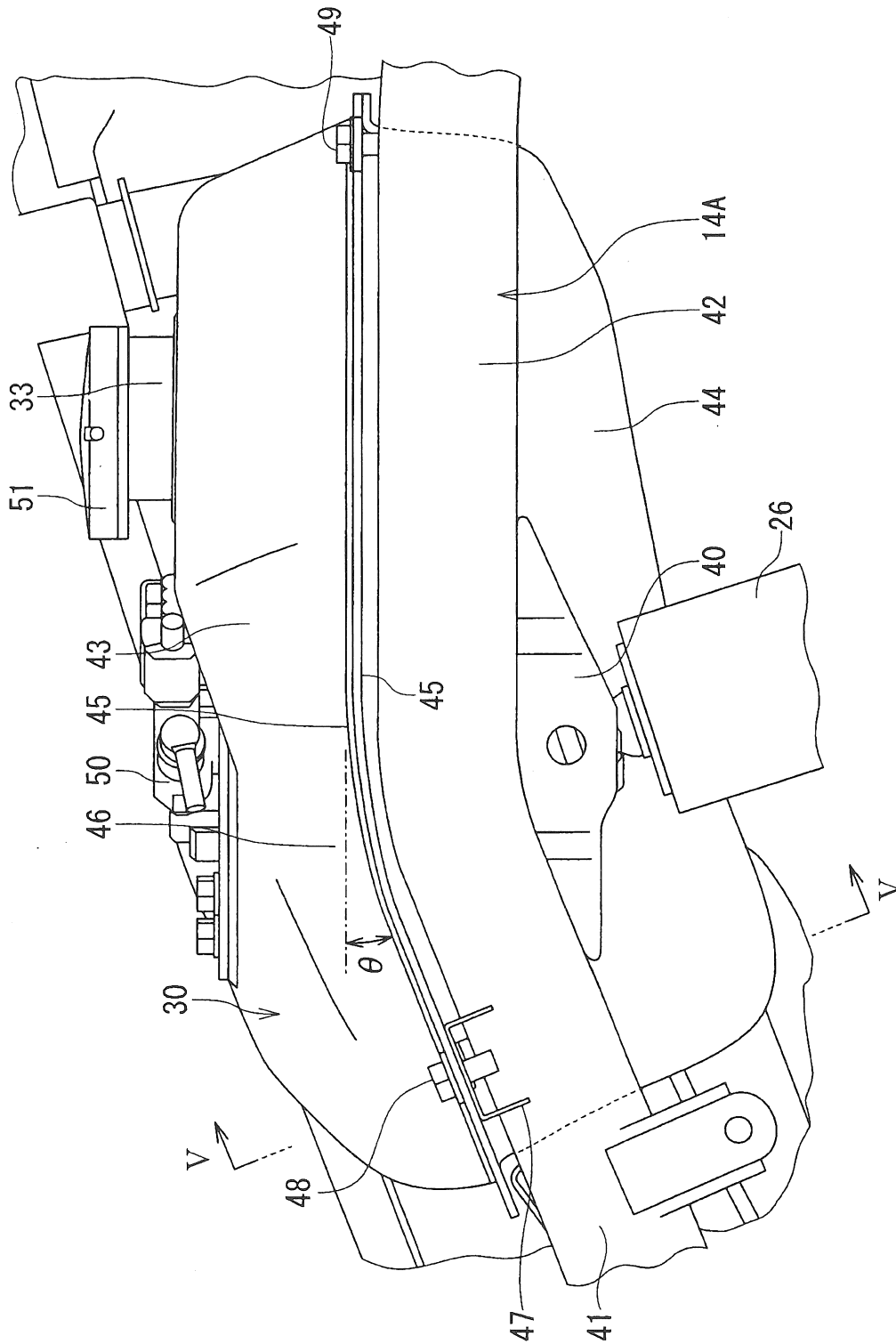


FIG. 4

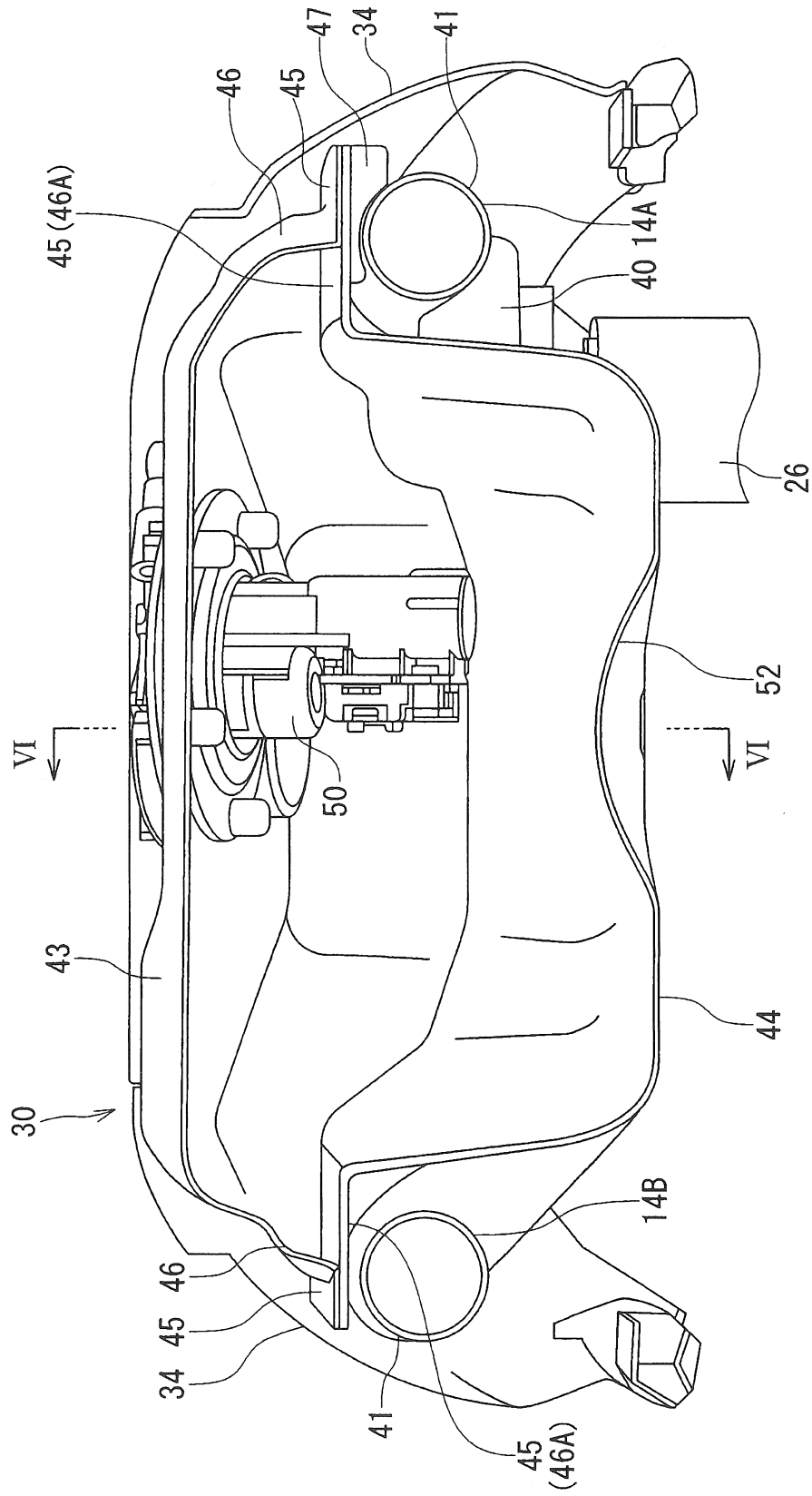


FIG. 5

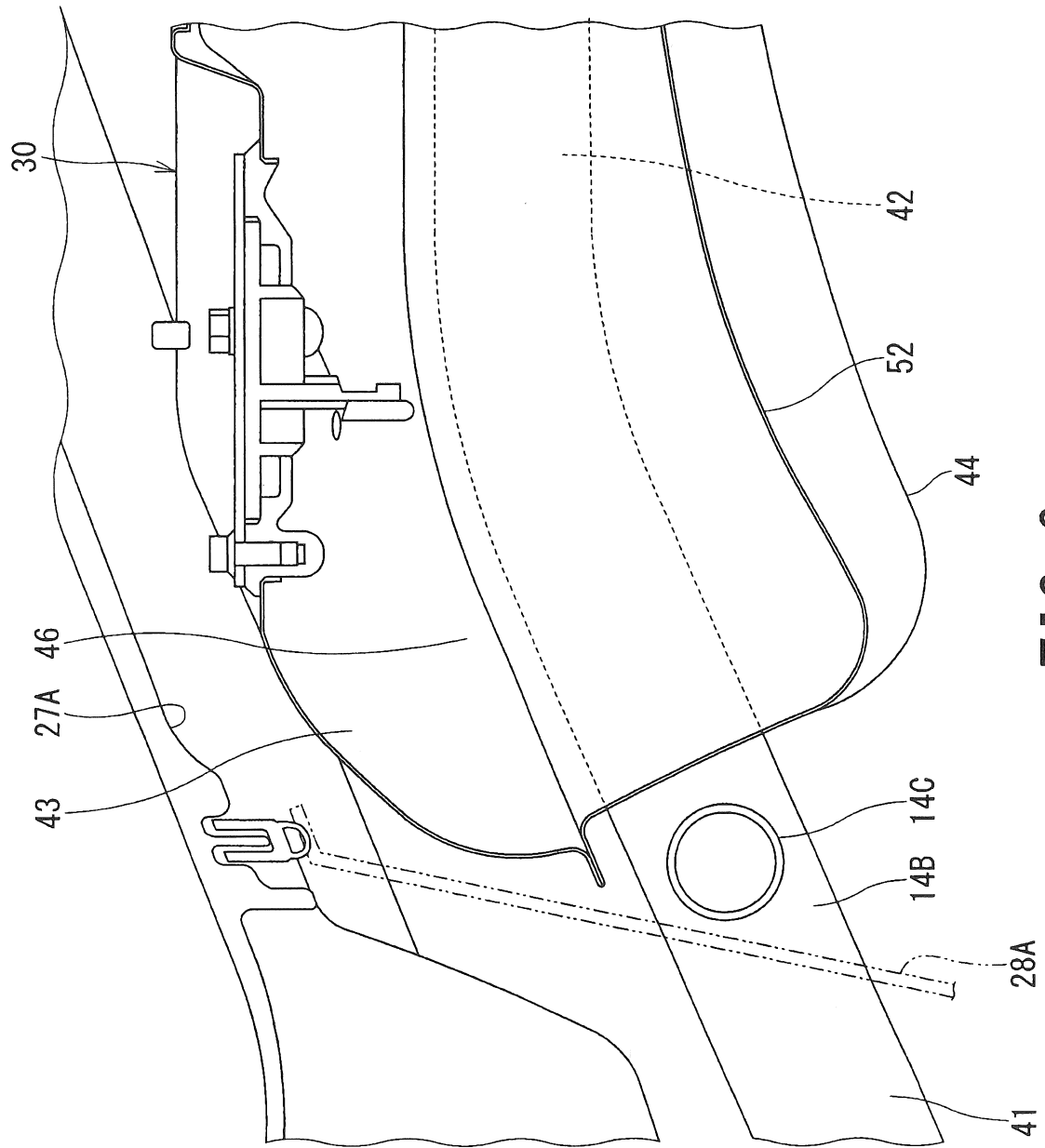


FIG. 6

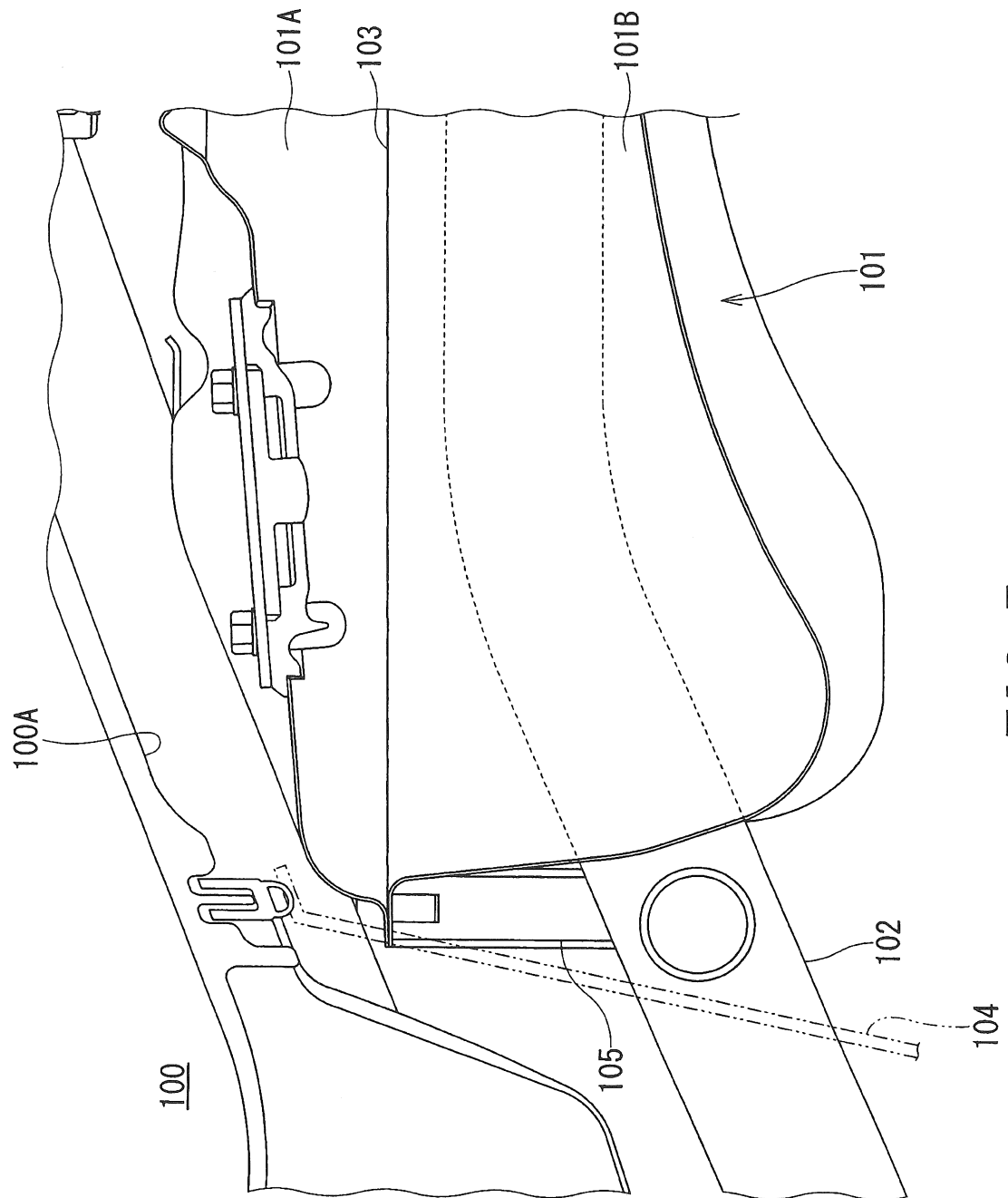


FIG. 7