



(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)



1-0023733

(51)⁷

B62J 35/00

(13) **B**

(21) 1-2016-01672

(22) 29/11/2013

(86) PCT/JP2013/082224 29/11/2013

(87) WO2015/079566A1 04/06/2015

(45) 25/05/2020 386

(43) 25/07/2016 340A

(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)

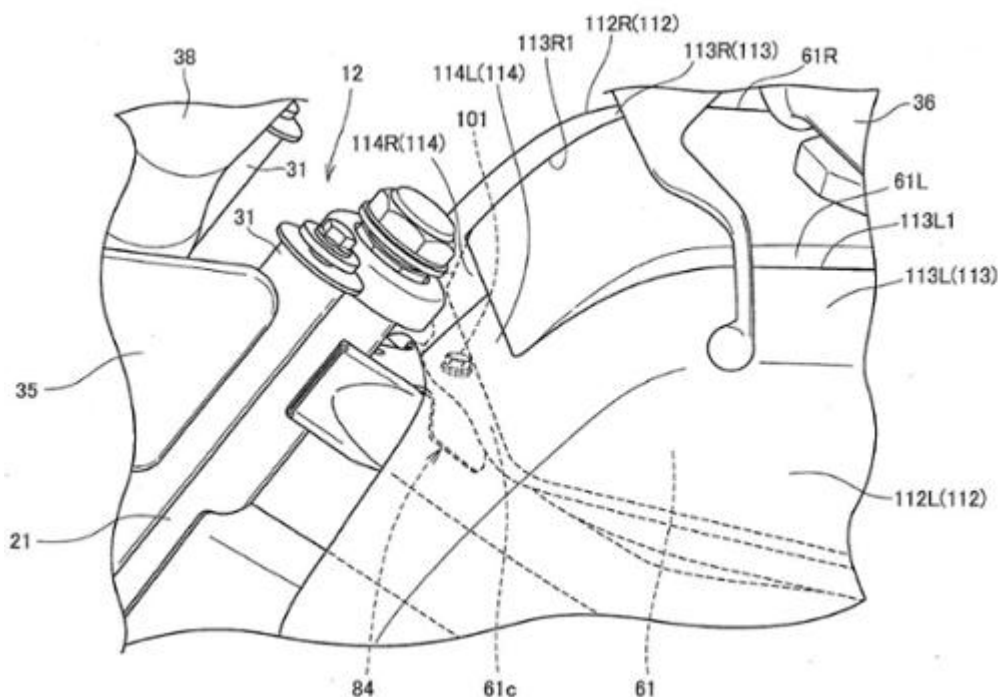
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Yoshikazu ICHIHARA (JP); Kazuya MINOWA (JP); Kiyoshi KATAGIRI (JP);
Taiki SASAGE (JP); Jun TOMIYAMA (JP)

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng có được tấm ốp bình nhiên liệu với hình dáng bên ngoài liền khối, đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu. Tấm ốp bình nhiên liệu (110) có các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) để che các mặt bên trái và bên phải của bình nhiên liệu (61), và các phần ốp trước (114) kéo dài đến giữa ống đầu (21) và bình nhiên liệu (61) để che mặt trước của bình nhiên liệu (61), và nối các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp bình nhiên liệu.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết kết cấu trong đó bình nhiên liệu có mặt cắt có dạng gần như hình chữ U và ôm lấy từ hai phía ống chính mà kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu, và hai tấm ốp bên trái và bên phải (tấm ốp bình nhiên liệu) được lắp vào bình nhiên liệu trên xe kiểu ngồi để chân hai bên như xe máy (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2007-320427). Trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2007-320427, các phần lõm mà được làm lõm với một lượng bằng chiều dày tấm của tấm ốp bình nhiên liệu được tạo ra trên hai phần bên ở phía trước của bình nhiên liệu, và tấm ốp bình nhiên liệu được lắp vào các phần lõm tương ứng nhờ các chi tiết lắp như đinh vít.

Tuy nhiên, trong kết cấu đã biết này, hình dáng bên ngoài liền khối của tấm ốp bình nhiên liệu được tạo ra bởi các phần lõm (hai phần bên ở phía trước) của bình nhiên liệu, và do vậy, bình nhiên liệu, trừ một số phần, bị lộ ra ngoài. Do đó, cần phải tạo hình tất cả các mặt (mặt trước, mặt trên và mặt sau) mà bị lộ ra ngoài, thành các hình dạng trong đó cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học.

Do vậy, rất khó tạo ra các hình dạng của bình nhiên liệu mà có khả năng được chế tạo với chi phí sản xuất tương đối thấp như bình nhiên liệu có hình dạng đơn giản như hình hộp chữ nhật, và bình nhiên liệu có kết cấu phân chia theo phương thẳng đứng được kết nối với nhau bởi các gờ.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra để giải quyết các vấn đề nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng có được tấm ốp bình nhiên liệu có hình dáng bên ngoài liền khối, đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu.

Để giải quyết các vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm khung (24) kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu (21), bình nhiên liệu (61) được bố trí ở phía trên khung (24), và tấm ốp bình nhiên liệu (110) che bình nhiên liệu (61), khung (24) là hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải kéo dài về phía sau từ phần trên của ống đầu (21), và xe kiểu ngồi để chân hai bên này bao gồm: khung chính (22) kéo dài chéo xuống phía dưới về phía sau từ phần dưới của ống đầu (21); hai tấm chốt xoay bên trái và bên phải (23) kéo dài xuống dưới từ phần đầu sau của khung chính (22); và hai khung sau bên trái và bên phải (26) kéo dài chéo lên trên về phía sau từ các phần trên của các tấm chốt xoay (23) được nối vào các phần sau của các thanh đỡ yên xe (24), trong đó tấm ốp bình nhiên liệu (110) có các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính (22) để che các phía bên của bình nhiên liệu (61), và phần ốp trước (114) kéo dài đến giữa ống đầu (21) và bình nhiên liệu (61) để che mặt trước của bình nhiên liệu (61), và nối các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112), hai tấm ốp góc sau bên trái và bên phải (94) được bố trí ở các phần nối của các thanh đỡ yên xe (24) và các khung sau (26), các bộ giảm xóc sau (69) được lắp vào các tấm ốp góc sau bên trái và bên phải (94), tấm ốp bình nhiên liệu (110) là một khối liền bao gồm các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) để che các mặt bên bình nhiên liệu (61), và các phần ốp bên (116L, 116R) che các phía bên của thân xe, và mỗi phần trong số các phần ốp bên (116L, 116R) kéo dài xuống dưới và xuống dưới về phía sau từ các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112), và được tạo ra dưới dạng một tấm che gần như có hình tam giác ngược để che khoảng không (63) có hình tam giác khi nhìn từ phía bên và được bao quanh bởi khung chính (22), thanh đỡ yên xe (24) và khung sau (26), khi nhìn từ phía bên. Theo cấu hình này, vùng được che bởi tấm ốp bình nhiên liệu có thể được làm rộng ra, và mặt trước và các mặt tương tự của bình nhiên liệu không cần phải được tạo hình mà cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học. Do vậy, có thể tạo ra được tấm ốp bình nhiên liệu với hình dáng bên ngoài liền khối, đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu.

Hơn nữa, phần ốp trước (114) có thể được phân chia thành các phần bên trái và bên phải, mà lần lượt được tạo ra liền khối với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và

bên phải (112). Theo cấu hình này, so với trường hợp phần ốp trước và phần ốp bình nhiên liệu được tạo ra riêng biệt, việc lắp ráp chúng vào thân xe được tạo thuận lợi.

Hơn nữa, các phần ốp trước bên trái và bên phải (114) có thể được liên kết với nhau trên đường tâm theo chiều rộng xe. Theo cấu hình này, so với tấm ốp có kích thước lớn được tạo ra có các phần bên trái và bên phải liền khối, việc lắp ráp được tạo thuận lợi, và phần nổi có thể được bố trí ở vị trí không bị nhìn thấy từ phía ngoài.

Hơn nữa, phần ốp trước (114) có thể là riêng biệt với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112), và có thể được nối với phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) ở mặt trước của bình nhiên liệu (61). Theo cấu hình này, có thể tạo ra được tấm ốp bình nhiên liệu với hình dáng bên ngoài liền khối đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu nhờ sử dụng phần ốp trước riêng biệt.

Hơn nữa, bình nhiên liệu (61) có thể có kết cấu phân chia theo phương thẳng đứng được liên kết nhờ các gờ, và tấm ốp bình nhiên liệu (110) có thể được tạo ra để che gờ (61c) trên các mặt bên trái và bên phải và mặt trước của bình nhiên liệu (61). Theo cấu hình này, gờ này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài từ phía trước, đồng thời bình nhiên liệu có khả năng được chế tạo một cách dễ dàng với chi phí thấp.

Hơn nữa, khung (24) có thể là hai khung bên trái và bên phải kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu (21), gờ (61c) của bình nhiên liệu (61) có thể tỳ vào và được liên kết với các phần mặt trên của hai khung bên trái và bên phải (24), tấm ốp bình nhiên liệu (110) có thể kéo dài về phía dưới từ gờ (61c) để che hai khung bên trái và bên phải (24). Theo cấu hình này, tấm ốp bình nhiên liệu có thể được lắp cố định bằng cách sử dụng gờ, và gờ này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài. Hơn nữa, phần nằm thấp hơn gờ của bình nhiên liệu có thể được bố trí giữa hai khung bên trái và bên phải, và thể tích của bình nhiên liệu có thể tăng.

Hơn nữa, phần nổi (101) liên kết với khung (24) có thể được bố trí ở phần trước của gờ (61c), và phần nổi (101) có thể được che bởi phần ốp trước (114). Theo cấu hình này, phần nổi này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài.

Hơn nữa, khung chính (22) kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu (21), bên dưới khung (11), có thể được trang bị, và tấm ốp bình nhiên liệu (110) có thể kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính (22). Theo cấu hình này, có thể tạo ra được tấm ốp có kích thước lớn để che bình nhiên liệu và kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính, và có thể dễ dàng tạo ra được tấm ốp với hình dáng bên ngoài liền khối.

Hơn nữa, một khoảng không có thể được tạo ra theo chiều rộng xe giữa các phần ốp trước bên trái và bên phải (114), và phần ốp (142) để che khoảng không này từ phía trước có thể được tạo ra trên ít nhất một trong số các phần ốp trước (114). Theo cấu hình này, các sai số về kích thước của các phần ốp trước bên trái và bên phải có thể được phép với một lượng bằng kích thước của khoảng không, và khoảng không này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài.

Hơn nữa, các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) có thể có các phần kéo dài lên trên (113) mà lần lượt kéo dài để che mặt trên của bình nhiên liệu (61) nhằm để lộ một phần ở mặt trên của bình nhiên liệu (61) trên đường tâm theo chiều rộng xe, nơi có cửa nạp nhiên liệu (61f). Theo cấu hình này, so với tấm ốp dùng để che toàn bộ bình nhiên liệu, phần lộ ra ngoài làm nổi bật hình dáng bên ngoài, nên hình dáng bên ngoài được cải thiện, và tấm ốp có thể được làm nhỏ gọn.

Hơn nữa, các phần đầu (113L1, 113R1) của các phần kéo dài lên trên (113) của các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) có thể kéo dài theo đường thẳng. Theo cấu hình này, các phần ốp bình nhiên liệu được sắp ngang bằng một cách dễ dàng nhờ các phần có hình dạng thẳng được tạo ra trên bình nhiên liệu, hình dạng của bình nhiên liệu và hình dạng của tấm ốp được sắp ngang bằng với nhau một cách dễ dàng, nhờ các hình dạng đơn giản, và việc định vị khi lắp ráp được tạo thuận lợi.

Hơn nữa, các phần đầu (113L1, 113R1) có thể kéo dài theo cách song song với đường tâm theo chiều rộng xe. Theo cấu hình này, phần lộ ra ngoài được tạo hình có dạng dải khiến cho đường viền của bình nhiên liệu và tấm ốp bình nhiên liệu trở nên nổi bật một cách rõ ràng hơn, và hình dáng bên ngoài được cải thiện.

Theo sáng chế, tấm ốp bình nhiên liệu che bình nhiên liệu có các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải để che các mặt bên trái và bên phải của bình nhiên liệu,

và phần ốp trước kéo dài đến giữa ống đầu và bình nhiên liệu, và che mặt trước của bình nhiên liệu, và do vậy có thể tạo ra được tấm ốp bình nhiên liệu với hình dáng bên ngoài liền khối, đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu.

Hơn nữa, nếu phần ốp trước được phân chia thành các phần bên trái và bên phải, và chúng lần lượt được tạo ra liền khối trên các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải, thì việc lắp ráp chúng vào thân xe được tạo thuận lợi so với trường hợp các phần ốp trước và các phần ốp bình nhiên liệu được tạo ra riêng biệt.

Hơn nữa, nếu các phần ốp trước bên trái và bên phải được liên kết với nhau trên đường tâm theo chiều rộng xe, thì việc lắp ráp được tạo thuận lợi so với tấm ốp có kích thước lớn có các phần bên trái và bên phải được làm liền khối, và phần nối có thể được bố trí ở vị trí không bị nhìn thấy từ phía ngoài.

Hơn nữa, nếu phần ốp trước được tạo ra riêng biệt với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải, và được nối với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải ở mặt trước của bình nhiên liệu, có thể tạo ra được tấm ốp bình nhiên liệu với hình dáng bên ngoài liền khối, đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu nhờ sử dụng phần ốp trước riêng biệt.

Hơn nữa, nếu bình nhiên liệu là một kết cấu được phân chia theo phương thẳng đứng được liên kết nhờ các gờ, và tấm ốp bình nhiên liệu được trang bị để che gờ ở bên trái và bên phải các mặt bên và mặt trước của bình nhiên liệu, gờ này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài từ phía trước đồng thời cho phép bình nhiên liệu được chế tạo một cách dễ dàng với chi phí thấp.

Hơn nữa, nếu khung gồm hai khung bên trái và bên phải kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu, gờ của bình nhiên liệu tỳ vào và được liên kết với các phần mặt trên của hai khung bên trái và bên phải, và tấm ốp bình nhiên liệu kéo dài xuống phía dưới từ gờ để che hai khung bên trái và bên phải, thì tấm ốp bình nhiên liệu có thể được lắp cố định bằng cách sử dụng gờ, và gờ này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài. Hơn nữa, phần dưới từ gờ, của bình nhiên liệu có thể được bố trí giữa hai khung bên trái và bên phải, và thể tích của bình nhiên liệu có thể tăng.

Hơn nữa, nếu phần nổi mà liên kết với khung được bố trí ở phần trước của gờ, và phần nổi được che bởi phần ốp trước, thì phần nổi này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài.

Hơn nữa, nếu khung chính được tạo ra kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu, ở bên dưới khung, và tấm ốp bình nhiên liệu kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính, thì có thể tạo ra được tấm ốp có kích thước lớn để che bình nhiên liệu và kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính, và có thể dễ dàng tạo ra được tấm ốp với hình dáng bên ngoài liền khối.

Hơn nữa, nếu giữa các phần ốp trước bên trái và bên phải, khoảng không được tạo ra theo chiều rộng của xe, và phần ốp để che khoảng không từ phía trước được tạo ra trên ít nhất một trong số các phần ốp trước, thì các sai số về kích thước của các phần ốp trước bên trái và bên phải có thể được phép với một lượng bằng kích thước của khoảng không, và khoảng không này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài.

Hơn nữa, nếu các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải có các phần kéo dài lên trên mà lần lượt kéo dài để che mặt trên của bình nhiên liệu theo cách để lộ một phần ở mặt trên của bình nhiên liệu trên đường tâm theo chiều rộng xe nơi có cửa nạp nhiên liệu, thì phần lộ ra ngoài làm nổi bật hình dáng bên ngoài, nên hình dáng bên ngoài được cải thiện, và tấm ốp có thể được làm nhỏ gọn.

Hơn nữa, nếu các phần đầu của các phần kéo dài lên trên của các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải kéo dài theo đường thẳng, thì hình dạng của bình nhiên liệu và hình dạng của tấm ốp được sắp ngang bằng một cách dễ dàng với nhau nhờ các hình dạng đơn giản, và việc định vị khi lắp ráp được tạo thuận lợi.

Hơn nữa, nếu các phần đầu kéo dài theo cách song song với đường tâm theo chiều rộng xe, phần lộ ra ngoài được tạo hình có dạng dải, thì ranh giới giữa bình nhiên liệu và tấm ốp bình nhiên liệu trở nên nổi bật một cách rõ ràng hơn, và hình dáng bên ngoài được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu từ bên trái của khung thân xe.

Fig.3 là hình chiếu từ phía trên của khung thân xe.

Fig.4 là hình chiếu từ phía trên của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh của bình nhiên liệu cùng với các bộ phận lân cận nhìn từ phía trước bên trái thân xe.

Fig.6 là hình chiếu từ phía trên của tấm ốp góc trước phía trên cùng với các bộ phận lân cận.

Fig.7 là hình chiếu từ bên trái của tấm ốp góc trước phía trên được thể hiện trên Fig.6.

Fig.8 là hình chiếu từ phía trên của tấm ốp bình nhiên liệu.

Fig.9(A), Fig.9(B), và Fig.9(C) là các hình vẽ mặt cắt thể hiện các ví dụ về phần nổi của các phần ốp trước bên trái và bên phải.

Fig.10 là hình vẽ thể hiện một ví dụ về trường hợp phần ốp trước được tạo ra dưới dạng một chi tiết riêng biệt.

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

Dưới đây, sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý là trong phần mô tả này, các từ chỉ hướng như phía trước và phía sau, bên trái và bên phải, phía trên và phía dưới là trùng với các hướng của thân xe trừ khi có quy định cụ thể khác. Hơn nữa, ký hiệu FR được thể hiện trên các hình vẽ biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe, và ký hiệu LE biểu thị phía bên trái của thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo một phương án của sáng chế.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là xe máy trong đó bánh trước 13 được lắp ở phần đầu trước của khung thân xe 11 thông qua chạc trước 12, và động cơ 14 được đỡ ở phần dưới của khung thân xe 11, còn bánh sau 17 được lắp thông qua đòn lắc 16.

Khung thân xe 11 bao gồm ống đầu 21, khung chính 22, hai tấm chốt xoay bên trái và bên phải 23, hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24, và hai khung sau bên trái và bên phải 26.

Chạc trước 12 được đỡ bởi ống đầu 21 theo cách có thể lái được. Chạc trước 12 bao gồm hai ống chạc bên trái và bên phải 31 cấu thành bộ giảm xóc, cầu nối trên 32 và cầu nối dưới 33 để nối các ống chạc bên trái và bên phải 31. Bánh trước 13 được đỡ ở các phần đầu dưới của các ống chạc bên trái và bên phải 31 thông qua trục 34. Đòn pha 37 được lắp vào các phần trên của các ống chạc bên trái và bên phải 31 thông qua giá đỡ 35. Đòn pha 37 có đồng hồ đo (còn được gọi là cụm đồng hồ đo) 38 lắp vào phần trên. Tay lái 36 được lắp vào cầu nối trên 32. Cần lái (không được minh họa) được bố trí giữa cầu nối trên 32 và cầu nối dưới 33, và cần lái này được đỡ quay được trong ống đầu 21.

Khung chính 22 kéo dài chéo xuống phía dưới về phía sau từ phần dưới của ống đầu 21. Hai tấm chốt xoay bên trái và bên phải 23 kéo dài xuống dưới từ phần đầu sau của khung chính 22.

Động cơ 14 được đỡ trên khung chính 22 và các tấm chốt xoay bên trái và bên phải 23. Động cơ 14 bao gồm hộp trục khuỷu 41, và phần xi lanh 42 được bố trí ở phần đầu trước của hộp trục khuỷu 41 theo cách kéo dài gần như về phía trước, và bộ truyền động 43 được lắp liền khối vào hộp trục khuỷu 41.

Phần trên của hộp trục khuỷu 41 được đỡ bởi hai giá treo động cơ bên trái và bên phải 44 được tạo ra trên khung chính 22, và hai bậc để chân bên trái và bên phải cho người lái xe 46 được bố trí ở phần dưới của hộp trục khuỷu 41.

Phần xi lanh 42 bao gồm cụm xi lanh 47 được bố trí trên phần đầu trước của hộp trục khuỷu 41, đầu xi lanh 48 lắp vào phần đầu trước của cụm xi lanh 47, và tấm che đầu 49 để che phần miệng trên phần đầu trước của đầu xi lanh 48. Đầu xi lanh 48 có cơ cấu nạp nối với phần trên và cơ cấu xả nối với phần dưới của nó.

Trục chốt xoay 52 kéo dài theo chiều rộng xe được bố trí trên các tấm chốt xoay bên trái và bên phải 23, và các đòn lắc 16 được đỡ bởi trục chốt xoay 52 theo cách có thể lắc được theo phương thẳng đứng. Hơn nữa, chân chống 28 được lắp quay được vào phần đầu dưới của tấm chốt xoay 23 ở phía bên trái thông qua trục đỡ 27, và có thể quay được đến trạng thái thu lại được thể hiện trên hình vẽ này và trạng thái dựng đứng khi đỗ xe.

Bánh sau 17 được đỡ ở phần đầu sau của đòn lắc 16 thông qua trục 53, và hai bậc để chân bên trái và bên phải cho người ngồi sau 54 được bố trí trên các mặt bên của các đòn lắc 16, ở phía trước trục 53.

Đĩa xích dẫn động 56 được lắp trên trục đầu ra 43a của bộ truyền động 43, đĩa xích bị dẫn 57 được lắp liền khối vào bánh sau 17, và xích 58 được quấn quanh đĩa xích dẫn động 56 và đĩa xích bị dẫn 57. Xích 58 có phần trên được che bởi hộp xích 59.

Hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24 là các chi tiết khung kéo dài về phía sau từ phần trên của ống đầu 21. Hai khung sau bên trái và bên phải 26, kéo dài chéo lên trên về phía sau từ các phần trên của các tấm chốt xoay 23, được nối vào các phần sau của các thanh đỡ yên xe 24.

Bình nhiên liệu 61 được đỡ trên các phần trước của các thanh đỡ yên xe 24, và yên xe 62 được đỡ trên các phần sau của các thanh đỡ yên xe 24. Hai mặt bên của bình nhiên liệu 61 và khoảng không 63, có dạng gần như hình tam giác khi nhìn từ phía bên được bao quanh bởi khung chính 22, các thanh đỡ yên xe 24 và các khung sau 26, được che bởi hai tấm ốp thân xe bên trái và bên phải 64. Bộ lọc không khí 65 cấu thành cơ cấu nạp của động cơ 14 được bố trí bên trong khoảng không 63.

Yên xe 62 được tạo thành bởi yên xe dùng cho người lái xe 62A cấu thành phần trước, và yên xe dùng cho người ngồi sau 62B được bố trí ở phía sau yên xe dùng cho người lái xe 62A.

Fig.2 là hình chiếu từ bên trái của khung thân xe 11, và Fig.3 là hình chiếu từ phía trên của khung thân xe 11.

Tay nắm cho người ngồi sau 66 có dạng hình chữ U được nối vào các phần đầu sau của các thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24. Hai tấm ốp góc sau bên trái và

bên phải 94 được bố trí trong các vùng lân cận các phần nổi của các thanh đỡ yên xe 24 và các khung sau 26, và thanh ngang sau 68 được lắp vào các tấm ốp góc sau bên trái và bên phải 94 theo cách kéo dài theo chiều rộng xe. Hai bộ giảm xóc sau bên trái và bên phải 69 (xem Fig.1) được lắp theo cách nằm giữa các phần đầu sau của các đòn lắc 16 và thanh ngang sau 68.

Số chỉ dẫn 75 được thể hiện trên Fig.1 biểu thị khóa nhiên liệu nằm ở phía dưới bên trái bình nhiên liệu 61, số chỉ dẫn 76 biểu thị chấn bùn trong để che phần trên phía trước của bánh sau 17, số chỉ dẫn 77 biểu thị chấn bùn sau để che phần trên phía sau của bánh sau 17, và số chỉ dẫn 78 biểu thị đèn đuôi.

Khung chính 22 là một chi tiết kéo dài theo đường thẳng chéo xuống dưới về phía sau từ phần sau của phần dưới của ống đầu 21, và là một ống tròn có đường kính lớn nhất trong số các bộ phận của khung thân xe 11. Phần nổi của ống đầu 21 và khung chính 22 được gia cường bởi tấm ốp góc trước 81 dạng tấm được hàn vào từng phần sau bên dưới của ống đầu 21 và phần trước bên dưới của khung chính 22.

Hai tấm chốt xoay bên trái và bên phải 23 có các phần đầu dưới của chúng được nối với nhau bởi ống ngang 82 kéo dài theo chiều rộng xe, và các phần đỡ hình trụ 83 để tiếp nhận trục đỡ 27 (xem Fig.1) của chân chống 28 (xem Fig.1) được lắp vào các tấm chốt xoay 23 tương ứng.

Thanh đỡ yên xe 24 là một ống tròn được tạo ra bằng cách uốn và bao gồm đoạn thẳng trước 24a, đoạn thẳng giữa 24b và đoạn thẳng sau 24c theo thứ tự này từ phía trước.

Đoạn thẳng trước 24a là phần kéo dài chéo xuống dưới về phía sau bên trên khung chính 22 theo đường thẳng từ phần sau phía trên của ống đầu 21 theo cách gần như nằm song song với khung chính 22. Tấm ốp góc trước phía trên 84 dạng tấm được gắn vào các mặt trên ở các phần đầu trước của đoạn thẳng trước bên trái và bên phải 24a bằng cách hàn. Hơn nữa, tấm ốp góc trước phía trên 84 cũng được hàn vào phần sau của ống đầu 21, và do vậy cũng trở thành chi tiết gia cường để gia cường các phần nổi của ống đầu 21 và các thanh đỡ yên xe 24. Hơn nữa, phần đầu trước của bình nhiên liệu 61 (xem Fig.1) được đỡ bởi tấm ốp góc trước phía trên 84 như sẽ được mô tả dưới đây.

Đoạn thẳng giữa 24b là phần kéo dài về phía sau từ phần đầu sau của đoạn thẳng trước 24a theo đường thẳng và gần như nằm ngang. Hai chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu bên trái và bên phải 86 dùng để đỡ phần đầu sau của bình nhiên liệu 61 lần lượt được lắp trên các đoạn thẳng giữa bên trái và bên phải 24b gần như ở khoảng giữa theo chiều dọc của các đoạn thẳng giữa bên trái và bên phải 24b tương ứng. Hơn nữa, các phần chân 88 và 89 (được biểu thị bởi các đường hai chấm trên hình vẽ này) được bố trí trên yên xe 62 (xem Fig.1) được đỡ theo cách đàn hồi thông qua các chi tiết bằng cao su 87, nằm giữa các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và các đầu sau của các đoạn thẳng giữa 24b.

Đoạn thẳng sau 24c là phần kéo dài chéo lên trên về phía sau theo đường thẳng từ phần đầu sau của đoạn thẳng giữa 24b, và tay nắm cho người ngồi sau 66 được lắp vào phần đầu sau của đoạn thẳng sau 24c bằng cách hàn thẳng hàng với đoạn thẳng sau 24c khi nhìn từ phía bên.

Các khung sau 26 là các ống tròn kéo dài chéo lên trên về phía sau theo đường thẳng từ các phần trên của các tấm chốt xoay bên trái và bên phải 23. Các phần trước của các khung sau bên trái và bên phải 26 được nối với nhau bởi tấm ốp góc dưới 93 dạng tấm. Hơn nữa, do mép trước của tấm ốp góc dưới 93 được hàn vào phần trên của phần đầu sau của khung chính 22, nên các phần nối của khung chính 22 và các khung sau bên trái và bên phải 26 được gia cường. Hơn nữa, các tấm ốp góc sau 94 dạng tấm được hàn vào các khung sau bên trái và bên phải 26 và các thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24 tương ứng. Nhờ đó, các phần nối của các thanh đỡ yên xe 24 và các khung sau 26 được gia cường. Thanh ngang sau 68 được lắp vào các tấm ốp góc sau bên trái và bên phải 94 mà đi xuyên qua các tấm ốp góc sau bên trái và bên phải 94.

Như được thể hiện trên Fig.3, trên các thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24, các đoạn thẳng trước 24a và các phần nửa trước của các đoạn thẳng giữa 24b kéo dài chéo ra phía ngoài về phía sau sang bên trái và bên phải từ ống đầu 21, và các phần nửa sau của các đoạn thẳng giữa 24b và các đoạn thẳng sau 24c ở bên trái và bên phải kéo dài về phía sau theo cách song song với nhau. Phần lớn khung sau bên trái và bên phải 26 kéo dài về phía sau từ khung chính 22 ở bên dưới các phần nửa sau của các đoạn thẳng giữa 24b.

Lỗ bu lông (lỗ ren) 84a được tạo ra trên tấm ốp góc trước phía trên 84, và các bu lông (các trục ren) 86a và 86b được tạo ra trên các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và 86. Bình nhiên liệu 61 (xem Fig.1) được lắp ở ba điểm trên tấm ốp góc trước phía trên 84 và các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và 86 bằng cách lần lượt vặn các chi tiết lắp (bu lông lắp 101, và các đai ốc lắp 102) vào lỗ bu lông 84a và các bu lông 86a và 86b.

Yên xe 62 (xem Fig.1) được bố trí trải dài gần như từ chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 đến đầu sau của thanh đỡ yên xe 24 theo chiều dọc.

Bình nhiên liệu

Bình nhiên liệu 61 sẽ được mô tả dưới đây.

Fig.4 là hình chiếu từ phía trên của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10, và Fig.5 là hình vẽ phối cảnh của bình nhiên liệu 61 cùng với các bộ phận lân cận được nhìn từ phía trước bên trái thân xe. Lưu ý là trên Fig.4, yên xe 62 được tháo ra.

Bình nhiên liệu 61 có hình dạng gần như hình hộp chữ nhật rộng, và được tạo ra dưới dạng một bình chứa được phân chia thành hai phần theo phương thẳng đứng để có thể được chế tạo một cách dễ dàng với chi phí thấp. Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.4, bình nhiên liệu 61 được tạo ra bằng cách liên kết liền khối nửa thân bình trên 61a và nửa thân bình dưới 61b mà được phân chia dọc theo mặt phân cách gần như nằm ngang. Nửa thân bình trên 61a được tạo ra có hình dạng của một bình tương đối sâu mở xuống phía dưới, và nửa thân bình dưới 61b được tạo ra có hình dạng của một bình tương đối nông mở lên phía trên. Nửa thân bình trên 61a và nửa thân bình dưới 61b đều là các sản phẩm dập từ một tấm vật liệu bằng thép, và được liên kết với nhau bằng cách hàn vào gờ trên được tạo ra ở miệng dưới của nửa thân bình trên 61a và gờ dưới được tạo ra ở miệng trên của nửa thân bình dưới 61b nằm chồng lên nhau. Các gờ trên và gờ dưới được liên kết liền khối này cấu thành gờ nối 61c để liên kết nửa thân bình trên 61a và nửa thân bình dưới 61b với nhau.

Như được thể hiện trên Fig.4, gờ nối 61c kéo dài liên tục ở tất cả các phía bên gồm phía trước, phía sau, bên trái và bên phải của bình nhiên liệu 61, và nhô ra trên toàn bộ mép theo chu vi (phía trước, phía sau, bên trái và bên phải) của bình nhiên liệu 61. Phần trước và phần sau của gờ nối 61c được lắp vào hai thanh đỡ yên xe bên

trái và bên phải 24 vốn là các khung thân xe nằm ở phía trên cùng, bằng cách sử dụng bu lông lắp 101 và các đai ốc lắp 102.

Chi tiết hơn, như được thể hiện trên Fig.5, tấm ốp góc trước phía trên 84 bắc ngang qua các thanh đỡ yên xe 24 được liên kết với các phần trước (các đoạn thẳng trước 24a) của hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24, và phần trước của gờ nối 61c được lắp cố định vào tấm ốp góc trước phía trên 84 nhờ sử dụng bu lông lắp 101. Nhờ đó, phần trước của bình nhiên liệu 61 được lắp vào các thanh đỡ yên xe 24 thông qua tấm ốp góc trước phía trên 84.

Fig.6 là hình chiếu từ phía trên của tấm ốp góc trước phía trên 84 cùng với các bộ phận lân cận, và Fig.7 là hình chiếu từ bên trái của tấm ốp góc trước phía trên được thể hiện trên Fig.6. Như được thể hiện trên Fig.6, tấm ốp góc trước phía trên 84 là một tấm kim loại liền khối bao gồm phần kéo dài sang phía bên 84b kéo dài theo chiều ngang (chiều rộng của xe) từ đường tâm theo chiều rộng xe C1 và được liên kết với các mặt trên của các thanh đỡ yên xe 24 và 24 tương ứng, và phần kéo dài về phía trước 84c kéo dài về phía trước dọc theo đường tâm theo chiều rộng xe C1 để được liên kết với mặt sau của ống đầu 21. Nhờ đó, tấm ốp góc trước phía trên 84 thực hiện chức năng làm chi tiết gia cường dạng tấm nhằm cải thiện độ bền liên kết của các thanh đỡ yên xe 24 và 24 tương ứng và ống đầu 21.

Như được thể hiện trên Fig.7, hai phần đầu của phần kéo dài sang phía bên 84b uốn xuống dưới, và các đầu dưới của nó được liên kết với các mặt trên của các thanh đỡ yên xe 24 và 24 tương ứng, nhờ đó mặt trên của phần kéo dài sang phía bên 84b và mặt trên của phần kéo dài về phía trước 84c được tạo ra có dạng một mặt phẳng (mặt nằm nghiêng) kéo dài xuống dưới về phía sau với một góc gần với phương nằm ngang. Phần trước của gờ nối 61c của bình nhiên liệu 61 được đặt trên mặt phẳng này, và phần trước của gờ nối 61c được lắp cố định vào tấm ốp góc trước phía trên 84 từ phía trên bằng cách sử dụng bu lông lắp 101, như được thể hiện trên Fig.5.

Như được thể hiện trên Fig.5, ở phần trước của gờ nối 61c, một vùng trên đường tâm theo chiều rộng xe C1 nhô ra về phía trước so với các phần khác, và tạo ra một vùng đủ rộng để bu lông lắp 101 được mô tả trên đây đi xuyên qua. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.6, lỗ bu lông 84a dùng cho bu lông lắp 101 nêu trên được tạo ra

trên đường tâm theo chiều rộng xe C1, và do vậy, phần giữa phía trước của bình nhiên liệu 61 có thể được lắp vào tấm ốp góc trước phía trên 84.

Do bình nhiên liệu 61 được lắp cố định (được liên kết) bằng cách sử dụng tấm ốp góc trước phía trên 84 theo cách này, không cần phải có một chi tiết đỡ bình nhiên liệu chuyên dùng để bình nhiên liệu có thể được đỡ theo cách hiệu quả trong một khoảng không hẹp giữa bình nhiên liệu 61 và ống đầu 21. Hơn nữa, do tấm ốp góc trước phía trên 84 được sử dụng, nên độ cứng vững lắp ráp (độ cứng vững của mỗi liên kết) của bình nhiên liệu 61 được đảm bảo một cách dễ dàng.

Các mặt trên của các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và 86 dùng để đỡ phần sau của bình nhiên liệu 61 cũng được tạo ra dưới dạng các mặt phẳng (các mặt nằm nghiêng) kéo dài xuống dưới về phía sau với một góc gần với phương nằm ngang, tương tự như mặt trên của tấm ốp góc trước phía trên 84, như được thể hiện trên Fig.1. Phần sau của gờ nổi 61c được đặt lên các mặt trên của các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và 86, và phần sau của gờ nổi 61c được lắp cố định vào các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và 86 từ phía trên bằng cách sử dụng các đai ốc lắp 102. Nhờ đó, gờ nổi 61c của bình nhiên liệu 61 được đỡ ở trạng thái hơi nghiêng xuống dưới về phía sau.

Nói cách khác, gờ nổi 61c của bình nhiên liệu 61 được bố trí theo cách nghiêng xuống dưới về phía sau với một góc gần với phương nằm ngang ở trạng thái mà bình nhiên liệu 61 được lắp đặt trên khung thân xe 11, và mặt trên của tấm ốp góc trước phía trên 84 và các mặt trên của các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và 86 được bố trí nằm dọc theo độ nghiêng của gờ nổi 61c. Nhờ độ nghiêng này, đường trục của bu lông lắp 101 nghiêng lên phía trên về phía sau, và bu lông lắp 101 có thể được lắp vào và tháo ra một cách dễ dàng từ phía sau của bình nhiên liệu 60. Hơn nữa, do khoảng không giữa mặt trước của bình nhiên liệu 61 và ống đầu 21 là một khoảng không hẹp mở lên phía trên về phía sau như được thể hiện trên Fig.1, đường trục của bu lông lắp 101 nghiêng lên phía trên về phía sau, nên có thể dễ dàng tiếp cận bu lông lắp 101, và việc lắp và tháo nó có thể được tạo thuận lợi. Hơn nữa, nếu xem xét đến việc lực hướng về phía trước từ bình nhiên liệu 61 tại thời điểm thực hiện thao tác phanh hay các thao tác tương tự cũng có thể được tiếp nhận bởi tấm ốp góc trước phía

trên 84 và các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86 và 86, và độ cứng vững của việc đỡ được đảm bảo một cách dễ dàng.

Hơn nữa, phần dưới của bình nhiên liệu 61 tính từ gờ nổi 61c, nghĩa là nửa thân bình dưới 61b được bố trí giữa hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24. Nhờ đó, khoảng không được tạo ra giữa thanh đỡ yên xe 24 được sử dụng theo cách hiệu quả, và thể tích của bình nhiên liệu 61 có thể tăng theo chiều xuống phía dưới.

Hơn nữa, bộ lọc không khí 65 (xem Fig.1) là một bộ phận có kích thước lớn của cơ cấu nạp được bố trí bên trong khoảng không được tạo ra bên dưới các thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24 và bình nhiên liệu 61, và phía trên khung chính 22, và do vậy khoảng không dùng để bố trí bộ lọc không khí 65 được đảm bảo một cách dễ dàng. Hơn nữa, phần còn lại của cơ cấu nạp (thân van tiết lưu, ống nạp và các bộ phận tương tự) được bố trí bên trong khoảng không được tạo ra bên dưới bình nhiên liệu 61, ở phía trước bộ lọc không khí 65 và bên trên động cơ 14. Nhờ đó, các bộ phận của hệ thống nhiên liệu (bình nhiên liệu, ống dẫn nhiên liệu không được thể hiện trên hình vẽ), và cơ cấu nạp được đưa vào gần nhau và có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn.

Tấm ốp bình nhiên liệu

Như được mô tả trên đây, bình nhiên liệu 61 theo sáng chế này là một kết cấu được phân chia theo phương thẳng đứng bởi gờ nổi 61c, và xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có hai tấm ốp bình nhiên liệu bên trái 110L và bên phải 110R để che bình nhiên liệu 61.

Fig.8 là hình vẽ của tấm ốp bình nhiên liệu 110L và 110R nhìn từ phía trên.

Hai tấm ốp bình nhiên liệu bên trái 110L và bên phải 110R được tạo ra có hình dạng gần như đối xứng theo chiều ngang với đường tâm theo chiều rộng xe C1 là trục đối xứng, và được đúc từ vật liệu có độ cứng cao như vật liệu nhựa. Các tấm ốp bình nhiên liệu 110L và 110R đều là một khối liền bao gồm các phần ốp bình nhiên liệu 112L và 112R để che các phía bên của bình nhiên liệu 61, các phần ốp trước 114L và 114R để che phần trước của bình nhiên liệu 61, và các phần ốp bên 116L và 116R để che các phía bên của thân xe. Lưu ý là, trong phần mô tả dưới đây khi tấm ốp bình nhiên liệu 110L và 110R, các phần ốp bình nhiên liệu 112L và 112R, các phần ốp trước 114L và 114R, và các phần ốp bên 116L và 116R không cần phải được mô tả

theo cách phân biệt giữa bên trái và bên phải, thì chúng được gọi chung là tấm ốp bình nhiên liệu 110, các phần ốp bình nhiên liệu 112, các phần ốp trước 114 và các phần ốp bên 116.

Như được thể hiện trên Fig.1, phần ốp bình nhiên liệu 112L ở phía bên trái che toàn bộ mặt bên trái của bình nhiên liệu 61. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4, phần ốp bình nhiên liệu 112L là một khối liền bao gồm phần kéo dài lên trên 113L mà kéo dài theo cách che mặt trên ở phía bên trái của bình nhiên liệu 61. Phần ốp bình nhiên liệu 112R ở phía bên phải che toàn bộ mặt bên phải của bình nhiên liệu 61. Hơn nữa, phần ốp bình nhiên liệu 112R ở phía bên phải cũng là một khối liền bao gồm phần kéo dài lên trên 113R mà kéo dài theo cách che mặt trên ở phía bên phải của bình nhiên liệu 61.

Như được thể hiện trên Fig.1, các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112 được tạo ra để che toàn bộ các mặt bên của bình nhiên liệu 61 khi nhìn từ phía bên, và che gờ nổi 61c từ phía bên để ngăn không cho gờ nổi 61c bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài. Do đó, mặt bên của bình nhiên liệu 61 không cần phải được tạo hình mà cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học, và mức độ tự do về hình dạng mặt bên của bình nhiên liệu 61 tăng. Hơn nữa, nhờ các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112, hình dáng bên ngoài của các mặt bên của bình nhiên liệu 61 có thể được thiết lập một cách tự do.

Như được thể hiện trên Fig.4, các phần kéo dài lên trên bên trái và bên phải 113L và 113R kéo dài về phía sau để lần lượt che mặt trên của bình nhiên liệu 61 theo cách để lộ một phần trên đường tâm theo chiều rộng xe C1 bao gồm cả cửa nạp nhiên liệu (phần cấp nhiên liệu) 61f ở mặt trên của bình nhiên liệu 61. Do đó, so với tấm ốp mà che toàn bộ bình nhiên liệu 61, hình dáng bên ngoài được làm nổi bật nhờ phần lộ ra ngoài này, nên hình dáng bên ngoài được cải thiện, và tấm ốp có thể được làm nhỏ gọn.

Hơn nữa, các phần đầu 113L1 và 113R1 của các phần kéo dài lên trên bên trái và bên phải 113L và 113R kéo dài theo đường thẳng theo chiều dọc, và cụ thể hơn, kéo dài theo cách song song với đường C1 đi qua chính giữa theo chiều rộng xe (cũng là đường tâm theo chiều rộng xe). Bình nhiên liệu 61 có phần lộ ra ngoài nhô lên trên mà được để lộ một phần trên đường tâm theo chiều rộng xe C1, và có các phần bậc

61L và 61R kéo dài theo chiều dọc, và các phần đầu 113L1 và 113R1 lần lượt được sắp ngang bằng với các phần bậc 61L và 61R.

Các phần đầu 113L1 và 113R1 của các phần kéo dài lên trên 113L và 113R kéo dài theo đường thẳng theo cách này, và do vậy các phần đầu 113L1 và 113R1 có thể dễ dàng được sắp ngang bằng với các phần có hình dạng thẳng (các phần bậc 61L và 61R) được tạo ra trên bình nhiên liệu 61. Do vậy, hình dạng của bình nhiên liệu 61 và hình dạng của các tấm ốp được sắp ngang bằng một cách dễ dàng nhờ các hình dạng đơn giản, và việc định vị khi lắp ráp được tạo thuận lợi. Ngoài ra, do các phần đầu 113L1 và 113R1 kéo dài theo cách song song với đường tâm theo chiều rộng xe, phần lộ ra ngoài được tạo hình có dạng dải khiến cho đường viền của bình nhiên liệu 61 và tấm ốp bình nhiên liệu 110L và 110R nổi bật một cách rõ ràng hơn, và hình dáng bên ngoài được cải thiện. Lưu ý là, khi các phần kéo dài lên trên 113L và 113R không cần phải được mô tả bằng cách phân biệt giữa bên trái và bên phải, các phần kéo dài lên trên 113L và 113R được gọi chung là các phần kéo dài lên trên 113.

Hơn nữa, theo một phương án của sáng chế, một tấm ốp bình nhiên liệu riêng biệt được bố trí quanh cửa nạp nhiên liệu 61f của bình nhiên liệu 61, nghĩa là trong vùng mà bị lộ ra ngoài từ các phần đầu 113L1 và 113R1 của các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112. Bằng cách bố trí tấm ốp bình nhiên liệu riêng biệt này, mặt trên của bình nhiên liệu 61 trở nên không nhìn thấy được trên hình dáng bên ngoài, mặt trên của bình nhiên liệu 61 không cần phải được tạo hình mà cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học, và mức độ tự do về hình dạng mặt trên của bình nhiên liệu 61 tăng. Hơn nữa, nhờ các phần ốp bình nhiên liệu 112 và tấm ốp bình nhiên liệu riêng biệt, hình dáng bên ngoài ở mặt trên của bình nhiên liệu 61 có thể được thiết lập một cách tự do. Lưu ý là, các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112 có thể được tạo ra theo cách che toàn bộ mặt trên (ngoại trừ cửa nạp nhiên liệu 61f) của bình nhiên liệu 61.

Yên xe 62 được bố trí ở phía sau các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112. Nhờ yên xe 62, phần sau ở giữa các phần đầu 113L1 và 113R1 vốn nằm giữa các phần ốp bình nhiên liệu 112 được che từ phía sau, và phần sau và các phần nổi (gồm các đai ốc lắp 102, các bu lông 86a) của gờ nổi 61c của bình nhiên liệu 61 được che lại. Nhờ đó, mặt sau của bình nhiên liệu 61 không cần phải được tạo hình mà

cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học. Do vậy, mức độ tự do về hình dạng ở mặt sau của bình nhiên liệu 61 tăng.

Như được thể hiện trên Fig.8 và Fig.4, các phần ốp trước bên trái 114L và bên phải 114R kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ các phần trước của các phần ốp bình nhiên liệu bên trái 112L và bên phải 112R theo cách được nối với nhau ở vị trí trên đường tâm theo chiều rộng xe C1, và nối các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112L 112R. Lưu ý là, trên Fig.8, đường nét đậm LL là ký hiệu chỉ dẫn thể hiện vị trí nối của các phần ốp trước 114L và 114R.

Như được thể hiện trên Fig.4, các phần ốp trước bên trái 114L và bên phải 114R kéo dài theo chiều rộng xe bên trong khoảng không giữa bình nhiên liệu 61 và ống đầu 21, và che mặt trước của bình nhiên liệu 61, và do vậy, mặt trước của bình nhiên liệu 61 không cần phải được tạo hình mà cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học. Do vậy, mức độ tự do về hình dạng mặt trước của bình nhiên liệu 61 tăng, và hình dáng bên ngoài của mặt trước bình nhiên liệu 61 có thể được thiết lập một cách tự do nhờ các phần ốp trước 114.

Hơn nữa, các phần ốp trước 114L và 114R kéo dài để che phía trước và phía trên của gờ nối 61c của bình nhiên liệu 61, và ngăn không cho gờ nối 61c bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài. Do vậy, các phần nối (bu lông lắp 101 và các bộ phận tương tự) của gờ nối 61c và tấm ốp góc trước phía trên 84 được che lại và được ngăn để không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.5, các phần ốp trước 114L và 114R được tạo ra có hình dạng tấm nghiêng mà nghiêng lên trên về phía sau. Do đó, gió thổi khi xe chạy từ phía trước có thể dễ dàng đi lên phía trên về phía sau mà không phụ thuộc vào hình dạng của bình nhiên liệu 61, điều này có lợi trong việc giảm độ cản của không khí và giảm tiếng ồn do gió gây ra.

Fig.9(A), Fig.9(B) và Fig.9(C) là các hình vẽ mặt cắt thể hiện các ví dụ về phần nối của các phần ốp trước bên trái 114L và bên phải 114R.

Trên Fig.9(A), phần bậc 141 mà phần đầu ngoài của phần ốp trước 114L ở phía kia (phía bên trái) lọt vào đó được tạo ra trên phần đầu ngoài của phần ốp trước 114R ở một phía bên (phía bên phải). Phần đầu ngoài của phần ốp trước 114L ở phía kia

(phía bên trái) lọt vào phần bậc 141, nhờ đó phần ốp 142 nghĩa là phần kéo dài mà nhô về phía trước theo cách kéo dài theo chiều rộng xe để tạo ra phần bậc 141 gói chồng lên phần trước của phần đầu ngoài của phần ốp trước 114L ở phía kia (phía bên trái). Lưu ý là, phần ốp 142 được tạo ra từ phía trên đến phía dưới của phần ốp trước 114L.

Nhờ đó, như được thể hiện trên Fig.9(A), phần trước của khoảng không S được tạo ra giữa các phần ốp trước 114L và 114R có thể được che bởi phần ốp 142, và khoảng không S có thể được ngăn để không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài. Hơn nữa, bằng cách tạo ra khoảng không S, các sai số về kích thước của các phần ốp trước 114L và 114R có thể được phép với một lượng bằng kích thước của khoảng không S, và các phần ốp trước 114L và 114R có thể dễ dàng được lắp vào nhau.

Trên Fig.9(B), phần lõm 144 mà phần đầu ngoài của phần ốp trước 114L ở phía kia (phía bên trái) lọt vào đó được tạo ra trên phần đầu ngoài của phần ốp trước 114R ở một phía bên (phía bên phải). Lưu ý là, các bộ phận giống với các bộ phận được thể hiện trên Fig.9(A) được biểu thị bởi cùng các số chỉ dẫn.

Phần đầu ngoài của phần ốp trước 114L ở phía kia (phía bên trái) lọt vào phần lõm 144, nhờ đó phần ốp 142 mà nhô về phía trước theo cách kéo dài theo chiều rộng xe để tạo ra phần trước của phần lõm 144 gói chồng lên phần trước của phần đầu ngoài của phần ốp trước 114L ở phía kia (phía bên trái). Lưu ý là, phần ốp 142 cũng được tạo ra từ phía trên đến phía dưới của phần ốp trước 114L. Lưu ý là, phần ốp 142 có thể được tạo ra trên phần ốp trước 114L ở phía kia (phía bên trái), hoặc có thể được tạo ra trên cả hai phần ốp trước 114L và 114R.

Hơn nữa, trên phần kéo dài 145 mà lệch về phía sau theo cách kéo dài theo chiều rộng xe để tạo ra phần sau của phần lõm 144 để hạn chế độ lệch về phía sau của phần ốp trước 114L ở phía kia (phía bên trái). Nhờ đó, khoảng không S được tạo ra theo chiều rộng của xe giữa các phần ốp trước bên trái 114L và bên phải 114R để đối phó với sự biến thiên về kích thước, đồng thời khoảng không S được ngăn để không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài, và việc định vị theo chiều dọc các phần ốp trước 114L và 114R với nhau có thể được thực hiện tốt hơn.

Trên Fig.9(C), các phần bậc 141L và 141R mà được gài vào nhau được tạo ra trên các phần đầu trước của các phần ốp trước bên trái 114L và bên phải 114R. Theo kết cấu này, khoảng không S mà hở ở phía sau giữa các phần ốp trước 114L và 114R có thể không nhìn thấy được từ phía trước, và hình dáng bên ngoài có thể được cải thiện. Hơn nữa, trong kết cấu được thể hiện trên Fig.9(C), chiều dày của các phần đầu trước của các phần ốp trước 114L và 114R có thể được tạo ra có chiều dày bằng chiều dày của phần kia.

Lưu ý là, trong ví dụ được thể hiện trên Fig.9(C), phần lồi về phía trước của phần bậc 141R của phần ốp trước 114L thực hiện chức năng làm phần ốp 142 dùng để che khoảng không S từ phía trước. Hơn nữa, trong ví dụ được thể hiện trên Fig.9(C), đầu ngoài của phần ốp 142 được sắp ngang bằng với đường tâm theo chiều rộng xe C1. Nhờ đó, đường ranh giới giữa các phần ốp trước 114L và 114R có thể xuất hiện trên đường tâm theo chiều rộng xe C1 khi được nhìn từ phía trước.

Như được thể hiện trên Fig.1, các phần ốp bên trái 116L và bên phải 116R kéo dài xuống dưới và về phía sau từ các phần ốp bình nhiên liệu bên trái 112L và bên phải 112R, và đều được tạo ra với hình dạng tấm ốp gần như có dạng hình tam giác ngược để che khoảng không 63 có dạng gần như hình tam giác khi nhìn từ phía bên được bao quanh bởi khung chính 22, thanh đỡ yên xe 24 và khung sau 26 khi nhìn từ phía bên. Nghĩa là, các phần ốp bên 116 được tạo ra dưới dạng các tấm ốp bên có kích thước lớn để che các mặt bên khung chính 22 theo chiều dọc, và che các mặt bên các khung sau 26 theo chiều dọc. Nhờ đó, các bộ phận của thân xe (bộ lọc không khí 65 và các bộ phận tương tự) mà nằm bên trong khoảng không 63 đã được mô tả trên đây được làm cho không nhìn thấy được trên hình dáng bên ngoài, và có thể được thiết lập với hình dạng mà không cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học và các đặc tính tương tự nhờ các phần ốp bên 116.

Hơn nữa, các phần ốp bên trái 116L và bên phải 116R có các phần ốp mặt dưới khung sau 117L và 117R (xem Fig.8) mà kéo dài dọc theo các mặt dưới của các khung sau bên trái và bên phải 26. Các lỗ luồn bu lông (các lỗ liên kết) 118 dùng để nối các phần ốp bên 116L và 116R vào các khung sau 26 tương ứng được tạo ra trên các phần ốp mặt dưới khung sau 117L và 117R. Nhờ đó, các phần ốp bên 116L và

116R có thể được lắp cố định (được liên kết) từ phía dưới các khung sau 26 bằng cách sử dụng các bu lông lắp (các chi tiết lắp) không được minh họa.

Theo cách này, tấm ốp bình nhiên liệu 110 có cấu hình này được tạo ra dưới dạng một tấm ốp có kích thước lớn mà kéo dài theo phương thẳng đứng và theo chiều dọc, và kéo dài từ đầu trên của bình nhiên liệu 61 đến đầu dưới của khung chính 22, và kéo dài từ đầu trước của khung chính 22 đến đầu sau của khung sau 26, và do vậy, khiến cho vùng được che bởi tấm ốp bình nhiên liệu 110 khá rộng. Nhờ đó, có thể dễ dàng có được hình dạng của tấm ốp với hình dáng bên ngoài liền khối, đồng thời mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu 61 được đảm bảo, và số lượng các bộ phận của tấm ốp có thể giảm.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.4, các phần ốp mặt dưới khung sau 117L và 117R lần lượt kéo dài đến đường tâm theo chiều rộng xe C1, và khoảng không giữa các phần ốp mặt dưới khung sau 117L và 117R được đóng kín. Nhờ đó, các mặt đáy của các phần ốp bên 116L và 116R được nối theo chiều ngang, và có thể che hộp chứa 119, sẽ được mô tả dưới đây, từ phía dưới.

Liên quan đến phương pháp lắp cố định tấm ốp bình nhiên liệu 110, tốt hơn là, ví dụ, các phần ốp bình nhiên liệu 112 được lắp cố định vào bình nhiên liệu 61 bằng cách tạo ra các vòng đệm và các phần lắp bu lông ở phía bình nhiên liệu 61, lồng các vấu nhô đã được tạo ra trên các phần ốp bình nhiên liệu 112 vào trong các vòng đệm, và lắp cố định nhờ các bu lông. Hơn nữa, tốt hơn là các phần ốp bên 116 được lắp cố định vào khung thân xe 11 bằng cách tạo ra các vòng đệm và các phần lắp bu lông ở phía khung thân xe 11, lồng các vấu nhô được tạo ra trên các phần ốp bên 116 vào trong các vòng đệm, và lắp cố định nhờ các bu lông. Hơn nữa, các phần ốp trước 114L và 114R có thể được liên kết với nhau bằng cách sử dụng các chi tiết lắp như các bu lông, hay các kết cấu gài khớp. Liên quan đến kết cấu lắp cố định tấm ốp bình nhiên liệu 110, có thể áp dụng thoải mái các phương pháp lắp cố định tấm ốp đã biết.

Như được thể hiện trên Fig.8, hộp chứa 119 được bố trí giữa hai tấm ốp bình nhiên liệu bên trái 110L và bên phải 110R. Hộp chứa 119 được bố trí giữa các phần ốp bên trái 116L và bên phải 116R, và nhờ đó được đặt bên trong khoảng không 63 có dạng gần như hình tam giác khi nhìn từ phía bên được bao quanh bởi khung chính 22, các thanh đỡ yên xe 24 và các khung sau 26. Như được thể hiện trên Fig.8, do các

phần ốp mặt dưới khung sau 117L và 117R được kéo dài đến đường tâm theo chiều rộng xe C1, hộp chứa 119 có thể được che từ phía dưới, có thể tránh được việc hộp chứa 119 bị để lộ ra bên ngoài, và mặt đáy của hộp chứa 119 có thể được bảo vệ. Hơn nữa, phần nổi của các phần ốp mặt dưới khung sau 117L và 117R có thể được bố trí ở vị trí không nhìn thấy được trên hình dáng bên ngoài, và do vậy, có thể tránh được ảnh hưởng xấu đến hình dáng bên ngoài.

Hộp chứa 119 được tạo ra có dạng hình hộp với phần miệng 119a ở một phía bên (phía bên phải), và phần đáy 119b ở phía đối diện với phần miệng 119a được lắp cố định vào phần ốp bên trái 116L. Cụ thể hơn, trên phần ốp bên trái 116L, các lỗ luồn bu lông được tạo ra nằm cách nhau theo chiều dọc, các bu lông lắp 103 đi xuyên qua các lỗ luồn bu lông này từ phía ngoài tấm ốp, và được lắp cố định vào phần đáy 119b của hộp chứa 119, nhờ đó hộp chứa 119 được lắp cố định (được liên kết) vào phần ốp bên trái 116L.

Như vậy, hộp chứa 119 được bố trí bên trong tấm ốp bình nhiên liệu 110L ở một phía bên (phía bên trái). Khi tấm ốp bình nhiên liệu 110R ở phía kia (phía bên phải) được tháo ra, phần miệng 119a của hộp chứa 119 sẽ bị lộ ra ngoài, và các vật dụng có thể được lấy ra hoặc đặt vào trong đó. Hơn nữa, phần lõm 120 mà phần mép tạo thành phần miệng 119a của hộp chứa 119 được lắp vào đó được tạo ra trên tấm ốp bình nhiên liệu 110R ở phía kia (phía bên phải), khiến cho phần miệng 119a có thể được đóng kín nhờ tấm ốp bình nhiên liệu 110R, và sự xâm nhập của bụi, nước và các thứ tương tự được ngăn chặn. Do vậy, khoang chứa có thể được tạo ra bằng cách sử dụng hai tấm ốp bình nhiên liệu bên trái 110L và bên phải 110R có kích thước lớn, và một nắp đáy chuyên dùng để cho phép tiếp cận khoang chứa có thể là không cần thiết. Lưu ý là, các vật dụng là các bộ phận (ắc quy và các bộ phận tương tự) của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10, các vật dụng mà người lái xe hoặc những người tương tự mang theo, và các vật dụng tương tự. Hơn nữa, hộp chứa 119 có thể được đúc liền khối bên trong phần ốp bên trái 116L.

Tay lái và các bộ phận lân cận

Tay lái và các bộ phận lân cận sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên Fig.4, cầu nổi trên 32 được tạo ra có dạng gần như hình chữ U mà được làm lõm về phía sau khi nhìn từ phía trên, ống đầu 21 được nối vào vị trí chính giữa theo chiều rộng xe, và hai chạc trước bên trái và bên phải 12 được nối vào hai phần đầu theo chiều rộng xe. Mặt trước của cầu nổi trên 32 có rãnh lõm 32a mà được làm lõm về phía sau, và theo một phương án của sáng chế, rãnh lõm 32a được tạo ra dưới dạng một rãnh hình cung tròn lõm về phía sau. Đồng hồ đo 38 có hình bao ngoài nằm men theo rãnh lõm 32a được bố trí ở phía trước rãnh lõm 32a này.

Cụ thể hơn, đồng hồ đo 38 là loại đồng hồ có một mặt kính với phần hình trụ nằm men theo rãnh lõm 32a, và một phần của nó (phần sau) nằm bên trong rãnh lõm 32a. Đồng hồ đo 38 được bố trí liền khối hoặc riêng biệt ở phần sau phía trên của đèn pha (cụm đèn pha) 37 để chiếu sáng phía trước thân xe, và nhờ đó được đỡ ở vị trí mà một phần của đồng hồ đo 38 nằm bên trong rãnh lõm 32a.

Theo cách này, cầu nổi trên 32 được tạo ra có dạng gần như hình chữ U mà được làm lõm về phía sau, và một phần của đồng hồ đo 38 nằm trong rãnh lõm 32a được tạo ra trên cầu nổi trên 32, nhờ đó đồng hồ đo 38 có thể được bố trí bằng cách được đưa vào gần với cầu nổi trên 32, và đồng hồ đo 38 và cầu nổi trên 32 có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn. Hơn nữa, đồng hồ đo 38 có thể được bố trí sát với người lái xe.

Hơn nữa, tay lái 36 được liên kết với cầu nổi trên 32 bằng cách hàn. Cụ thể hơn, tay lái 36 có hai ống tay lái bên trái 36L và bên phải 36R, các phần đầu trong của các ống tay lái 36L và 36R tương ứng lần lượt được lồng vào trong hai phần lỗ bên trái và bên phải 32h (xem Fig.4) được tạo ra trên cầu nổi trên 32, và được hàn lại. Nhờ đó, các ống tay lái 36L và 36R lần lượt được lắp cố định vào cầu nổi trên 32 theo cách độc lập với nhau. Nhờ kết cấu này, không cần đến giá lắp tay lái thông thường hay một bộ phận tương tự dùng để đỡ tay lái 36 bằng cách kẹp tay lái 36 từ phía trên và phía dưới, và số lượng các bộ phận có thể giảm. Lưu ý là, chi tiết bắc cầu (tay lái) 36M mà bắc ngang giữa các ống tay lái 36L và 36R được tạo ra liền khối trên tay lái 36 có cấu hình này.

Bạc đế chân cho người ngồi sau

Bậc đế chân cho người ngồi sau 54 mà người ngồi sau đang ngồi trên yên xe dùng cho người ngồi sau 62B đặt chân của mình lên đó được đỡ bởi hai giá đỡ trước và giá đỡ sau 16s mà nhô ra theo chiều rộng xe từ đòn lắ 16 như được thể hiện trên Fig.4. Các giá đỡ 16s này được làm bằng kim loại, và được liên kết với đòn lắ 16 bằng cách hàn. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.1, bậc đế chân cho người ngồi sau 54 được tạo ra dưới dạng một bậc đế chân có kích thước lớn mà kéo dài từ vùng lân cận trục 53 đến gần như phần giữa của đòn lắ 16, khi nhìn từ phía bên. Bậc đế chân cho người ngồi sau 54 được làm bằng vật liệu có độ cứng vững cao như chi tiết dạng tấm bằng kim loại, và được liên kết với các giá đỡ 16s nhờ kết cấu lắp cố định, hàn hay các cách tương tự. Hơn nữa, bậc đế chân cho người ngồi sau 54 có thể được lắp vào đòn lắ 16 theo cách có thể dễ dàng lắp vào và tháo ra bằng cách sử dụng các chi tiết lắp như các bu lông.

Do bậc đế chân cho người ngồi sau 54 được đỡ bởi đòn lắ 16 theo cách này, một bộ phận chuyên dùng để đỡ bậc đế chân cho người ngồi sau 54 có thể được bỏ qua. Hơn nữa, khả năng đỡ bậc đế chân cho người ngồi sau 54 có thể được đảm bảo một cách dễ dàng bằng cách tận dụng độ cứng vững của đòn lắ 16.

Hơn nữa, khi chân chống 28 để dựng xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 được đưa vào trạng thái thu lại, chân chống 28 tỳ vào bậc đế chân cho người ngồi sau 62B. Nghĩa là, bậc đế chân cho người ngồi sau 62B cũng thực hiện chức năng làm chi tiết định vị để định vị chân chống 28 ở trạng thái được thu lại. Nói cách khác, bậc đế chân cho người ngồi sau 62B kéo dài về phía trước đến vị trí mà chân chống 28 tỳ vào bậc đế chân cho người ngồi sau 54, và nhờ đó tạo ra bậc đế chân có kích thước lớn mà người ngồi sau dễ dàng đặt chân của mình lên đó, và đồng thời được sử dụng làm chi tiết định vị dùng cho chân chống 28. Theo cấu hình này, mức độ dễ dàng của việc để chân của người ngồi sau được cải thiện, không cần phải trang bị một chi tiết định vị chuyên dùng cho chân chống 28, và số lượng các bộ phận có thể giảm.

Như được mô tả trên đây, theo phương án này, tấm ốp bình nhiên liệu 110 có các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112 dùng để che các mặt bên trái và bên phải của bình nhiên liệu 61, và các phần ốp trước 114, kéo dài ở giữa ống đầu 21 và bình nhiên liệu 61, che mặt trước của bình nhiên liệu 61, và nối các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112. Do vậy, vùng được che bởi tấm ốp bình nhiên liệu

110 có thể tăng, và các mặt bên và mặt trước của bình nhiên liệu 61 không cần phải được tạo hình mà cần xem xét đến hình dáng bên ngoài và các đặc tính khí động học. Do vậy, có thể tạo ra được tấm ốp bình nhiên liệu 110 với hình dáng bên ngoài liền khối đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu 61.

Hơn nữa, do các phần ốp trước 114 được phân chia thành các phần bên trái và bên phải, và lần lượt được tạo ra liền khối trên các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112, nên việc lắp ráp chúng vào thân xe được tạo thuận lợi, so với trường hợp các phần ốp trước 114 và các phần ốp bình nhiên liệu 112 được tạo ra dưới dạng các bộ phận riêng biệt.

Hơn nữa, do các phần ốp trước bên trái và bên phải 114 được nối với nhau trên đường tâm theo chiều rộng xe C1, nên việc lắp ráp được tạo thuận lợi so với tấm ốp có kích thước lớn được tạo ra dưới dạng một khối liền bao gồm các tấm ốp bên trái và bên phải, và phần nối có thể được bố trí ở vị trí không nhìn thấy được từ bên ngoài.

Hơn nữa, do bình nhiên liệu 61 có kết cấu được phân chia theo phương thẳng đứng mà được nối với nhau bởi các gờ, và tấm ốp bình nhiên liệu 110 được bố trí để che gờ nối 61c trên các mặt bên trái và bên phải và mặt trước của bình nhiên liệu 61, nên gờ nối 61c có thể được làm cho không nhìn thấy được trên hình dáng bên ngoài từ phía trước và các phía bên, đồng thời bình nhiên liệu 61 có khả năng được chế tạo dễ dàng với chi phí thấp.

Hơn nữa, xe kiểu ngồi để chân hai bên có hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 24 kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu 21, gờ nối 61c của bình nhiên liệu 61 tỳ vào và liên kết với các phần mặt trên (phần mặt trên của tấm ốp góc trước 81, và các phần mặt trên của các chi tiết đỡ phía sau bình nhiên liệu 86) của các thanh đỡ yên xe 24 tương ứng, và tấm ốp bình nhiên liệu 110 kéo dài xuống dưới từ gờ nối 61c để che các thanh đỡ yên xe 24 tương ứng. Nhờ đó, tấm ốp bình nhiên liệu 110 có thể được lắp cố định bằng cách sử dụng gờ nối 61, và gờ nối 61 có thể được làm cho không nhìn thấy được trên hình dáng bên ngoài. Hơn nữa, phần dưới từ gờ nối 61c của bình nhiên liệu 61, có thể được bố trí giữa các thanh đỡ yên xe 24, và do vậy thể tích của bình nhiên liệu 61 có thể tăng.

Hơn nữa, do phần trước của bình nhiên liệu 61 có phần nổi (bu lông lắp 101) được liên kết với các thanh đỡ yên xe 24, và phần nổi được che bởi các phần ốp trước 114, phần nổi này có thể không bị nhìn thấy trên hình dáng bên ngoài.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.9(A) và Fig.9(B), do khoảng không S được tạo ra theo chiều rộng của xe giữa các phần ốp trước bên trái 114L và bên phải 114R, và phần ốp 142 dùng để che khoảng không S từ phía trước được bố trí trên ít nhất phần ốp trước 114R ở một phía bên, nên các sai số về kích thước của các phần ốp trước bên trái 114L và bên phải 114R có thể được phép với một lượng bằng kích thước của khoảng không S, và khoảng không S có thể được làm cho không nhìn thấy được trên hình dáng bên ngoài.

Hơn nữa, do các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112 có các phần kéo dài lên trên 113 mà lần lượt kéo dài để che mặt trên của bình nhiên liệu 61 theo cách để lộ một phần ở mặt trên của bình nhiên liệu 61 trên đường tâm theo chiều rộng xe C1 nơi có cửa nạp nhiên liệu 61f, như được thể hiện trên Fig.4, phần lộ ra ngoài làm nổi bật hình dáng bên ngoài, nên hình dáng bên ngoài được cải thiện, và tấm ốp có thể được làm nhỏ gọn, so với tấm ốp dùng để che toàn bộ bình nhiên liệu 61.

Ngoài ra, các phần đầu 113L1 và 113R1 của các phần kéo dài lên trên 113 của các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112 kéo dài theo đường thẳng, và do vậy có thể dễ dàng được sắp ngang bằng với các phần (các phần bậc 61L và 61R) có hình dạng thẳng được bố trí trên bình nhiên liệu 61, khiến cho hình dạng của bình nhiên liệu 61 và hình dạng của các tấm ốp có thể dễ dàng được sắp ngang bằng, và việc định vị khi lắp ráp được tạo thuận lợi nhờ các hình dạng đơn giản.

Hơn nữa, do các phần đầu 113L1 và 113R1 kéo dài theo cách song song với đường tâm theo chiều rộng xe, đường ranh giới giữa bình nhiên liệu 61 và tấm ốp bình nhiên liệu 110L và 110R trở nên nổi bật một cách rõ ràng hơn bằng cách làm cho phần lộ ra ngoài có dạng dải, và hình dáng bên ngoài được cải thiện.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.1, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm khung chính 22 kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu 21, bên dưới các thanh đỡ yên xe 24, và tấm ốp bình nhiên liệu 110 kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính 22. Do vậy, có thể thu được tấm ốp có kích thước lớn dùng để che bình

nhiên liệu 61 và kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính 22, và có thể thu được tấm ốp có hình dáng bên ngoài liền khối.

Hơn nữa, do hai ống tay lái bên trái 36L và bên phải 36R cấu thành tay lái 36 được liên kết với cầu nối trên 32 bằng cách hàn, giá lắp tay lái thông thường được bỏ qua, và số lượng các bộ phận có thể giảm.

Hơn nữa, do cầu nối trên 32 được tạo ra có dạng hình chữ U được làm lõm về phía sau, và một phần của đồng hồ đo 38 nằm trong rãnh lõm 32a mà có được nhờ dạng hình chữ U này, đồng hồ đo 38 và cầu nối trên 32 có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn, và đồng hồ đo 38 có thể được bố trí gần với người lái xe.

Hơn nữa, do khoang chứa được bố trí bên trong tấm ốp bình nhiên liệu 110L ở một phía bên (phía bên trái), và khoang chứa được che bởi tấm ốp bình nhiên liệu 110R ở phía kia (phía bên phải), nên phần bên trong của tấm ốp bình nhiên liệu 110 được sử dụng làm khoang chứa, và có thể không cần đến một nắp đậy chuyên dùng cho khoang chứa.

Hơn nữa, do bậc để chân cho người ngồi sau 54 được đỡ bởi đòn lắc 16, bộ phận chuyên dụng dùng để đỡ bậc để chân cho người ngồi sau 54 có thể giảm, và khả năng đỡ bậc để chân cho người ngồi sau 54 có thể được đảm bảo ở mức độ đủ lớn bằng cách tận dụng độ cứng vững của đòn lắc 16.

Mặc dù đến đây sáng chế đã được mô tả trên cơ sở một phương án của nó, song sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án này, và nhiều thay đổi về kết cấu có thể được thực hiện. Ví dụ, theo phương án nêu trên, là trường hợp các phần ốp trước 114 được tạo ra liền khối trên các phần ốp bình nhiên liệu bên trái 112L và bên phải 112R, song sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án này, và các phần ốp trước 114 có thể được tạo ra riêng biệt từ các phần ốp bình nhiên liệu 112L và 112R.

Fig.10 thể hiện một ví dụ về trường hợp phần ốp trước 114 được tạo ra riêng biệt. Được thể hiện trên Fig.10, các đường nét đậm LL là các ký hiệu chỉ dẫn thể hiện các vị trí nối của phần ốp trước 114 và các phần ốp bình nhiên liệu 112 tương ứng. Phần ốp trước 114 được tạo ra có dạng một tấm ốp thu được bằng cách liên kết liền khối các phần ốp trước 114L và 114R nêu trên, và được liên kết với các phần ốp bình nhiên liệu 112 tương ứng ở mặt trước của bình nhiên liệu 61. Lưu ý là, việc liên kết

phần ốp trước 114 và các phần ốp bình nhiên liệu 112 tương ứng có thể được thực hiện nhờ kết cấu lắp cố định bằng cách vặn các bu lông, hoặc kết cấu gài dạng chốt khóa hay các kết cấu tương tự, và các kết cấu liên kết đã biết có thể được áp dụng rộng rãi.

Ngay cả khi phần ốp trước 114 được tạo ra riêng biệt với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải 112, và được nối vào các phần ốp bình nhiên liệu 112 tương ứng ở mặt trước của bình nhiên liệu 61 theo cách này, vùng được che bởi tấm ốp bình nhiên liệu 110 có thể được tạo ra có kích thước lớn tương tự như phương án nêu trên. Do vậy, có thể thu được các hiệu quả khác nhau như cho phép tạo ra tấm ốp bình nhiên liệu 110 với hình dáng bên ngoài liền khối, đồng thời đảm bảo được mức độ tự do về hình dạng của bình nhiên liệu 61.

Hơn nữa, trong phương án nêu trên, là trường hợp sáng chế được áp dụng cho xe máy được mô tả, song sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án này, và sáng chế có thể được áp dụng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên mà không phải là xe máy. Lưu ý là, các xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tất cả các xe trong đó người đi xe ngồi để chân hai bên thân xe, và bao gồm các xe mà không chỉ là xe máy (kể cả xe đạp có động cơ), mà còn là xe ba bánh và xe bốn bánh được phân loại như xe địa hình ATV (all-terrain vehicle), xe đạp ba bánh và các xe tương tự.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm khung (24) kéo dài về phía sau của thân xe từ ống đầu (21), bình nhiên liệu (61) được bố trí ở phía trên khung (24), và tấm ốp bình nhiên liệu (110) che bình nhiên liệu (61),

khung (24) là hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải kéo dài về phía sau từ phần trên của ống đầu (21), và

xe kiểu ngồi để chân hai bên này bao gồm:

khung chính (22) kéo dài chéo xuống phía dưới về phía sau từ phần dưới của ống đầu (21);

hai tấm chốt xoay bên trái và bên phải (23) kéo dài xuống dưới từ phần đầu sau của khung chính (22); và

hai khung sau bên trái và bên phải (26) kéo dài chéo lên trên về phía sau từ các phần trên của các tấm chốt xoay (23) được nối vào các phần sau của các thanh đỡ yên xe (24),

trong đó tấm ốp bình nhiên liệu (110) có các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) kéo dài về phía sau của thân xe dọc theo khung chính (22) để che các phía bên của bình nhiên liệu (61), và phần ốp trước (114) kéo dài đến giữa ống đầu (21) và bình nhiên liệu (61) để che mặt trước của bình nhiên liệu (61), và nối các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112),

hai tấm ốp góc sau bên trái và bên phải (94) được bố trí ở các phần nối của các thanh đỡ yên xe (24) và các khung sau (26), các bộ giảm xóc sau (69) được lắp vào các tấm ốp góc sau bên trái và bên phải (94) ,

tấm ốp bình nhiên liệu (110) là một khối liền bao gồm các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) để che các mặt bên bình nhiên liệu (61), và các phần ốp bên (116L, 116R) che các phía bên của thân xe, và

mỗi phần trong số các phần ốp bên (116L, 116R) kéo dài xuống dưới và xuống dưới về phía sau từ các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112), và được tạo ra dưới dạng một tấm che gần như có hình tam giác ngược để che khoảng không (63) có hình tam giác khi nhìn từ phía bên và được bao quanh bởi khung chính (22), thanh đỡ yên xe (24) và khung sau (26), khi nhìn từ phía bên.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó phần ốp trước (114) được phân chia thành các phần bên trái và bên phải, mà lần lượt được tạo ra liền khối với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112).
3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó các phần ốp trước bên trái và bên phải (114) được liên kết với nhau trên đường tâm theo chiều rộng xe.
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó phần ốp trước (114) được tạo ra riêng biệt với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112), và nối với các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) ở mặt trước của bình nhiên liệu (61).
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó bình nhiên liệu (61) là một kết cấu được phân chia theo phương thẳng đứng được liên kết nhờ các gờ, và tấm ốp bình nhiên liệu (110) được bố trí để che gờ (61c) trên các mặt bên trái và bên phải và mặt trước của bình nhiên liệu (61).
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 5, trong đó gờ (61c) của bình nhiên liệu (61) tỳ vào và được liên kết với các phần mặt trên của hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải (24), và tấm ốp bình nhiên liệu (110) kéo dài về phía dưới từ gờ (61c) để che hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải (24).
7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 5, trong đó phần nối (101) liên kết với thanh đỡ yên xe (24) được bố trí ở phần trước của gờ (61c), và phần nối (101) được che bởi phần ốp trước (114).
8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó một khoảng không được tạo ra theo chiều rộng xe giữa các phần ốp trước bên trái và bên phải (114), và phần ốp (142) để che khoảng không này từ phía trước được bố trí ở ít nhất một trong số các phần ốp trước (114).

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) có các phần kéo dài lên trên (113) mà lần lượt kéo dài để che mặt trên của bình nhiên liệu (61) theo cách để lộ một phần ở mặt trên của bình nhiên liệu (61) trên đường tâm theo chiều rộng xe nơi có cửa nạp nhiên liệu (61f).
10. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 9, trong đó các phần đầu (113L1, 113R1) của các phần kéo dài lên trên (113) của các phần ốp bình nhiên liệu bên trái và bên phải (112) kéo dài theo đường thẳng.
11. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 10, trong đó các phần đầu (113L1, 113R1) kéo dài theo cách song song với đường tâm theo chiều rộng xe.
12. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó bộ lọc không khí (65) được bố trí bên trong khoảng không nằm bên dưới hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải (24) và bình nhiên liệu (61), và ở phía trên từ khung chính (22).
13. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:
 - các phần ốp bên (116L, 116R) có các phần ốp mặt dưới khung sau (117L, 117R) kéo dài dọc theo các mặt dưới của các khung sau (26), và
 - các phần ốp mặt dưới khung sau (117L, 117R) kéo dài đến đường tâm theo chiều rộng xe, và khoảng không giữa các phần ốp mặt dưới khung sau (117L, 117R) được đóng kín.

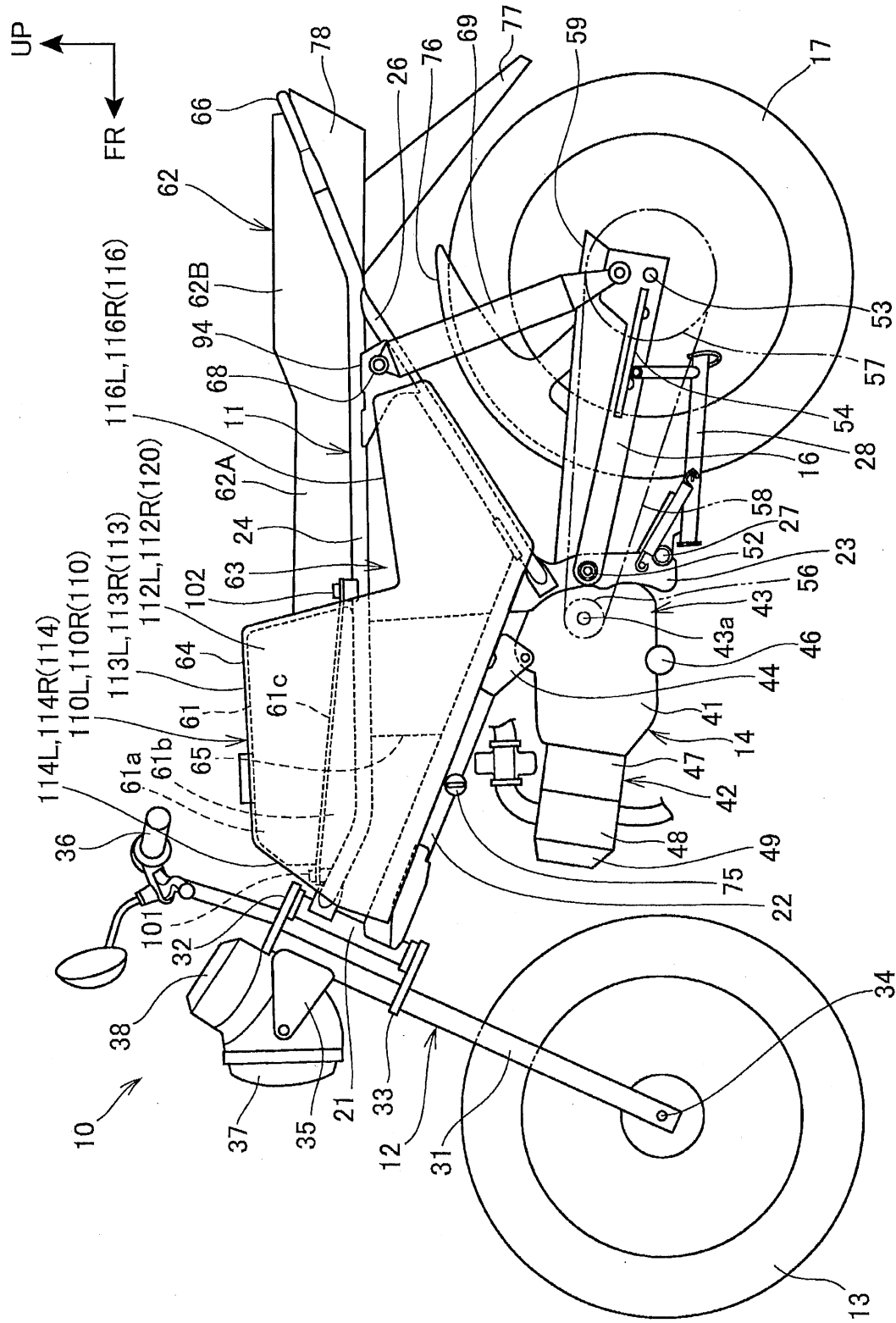


FIG.1

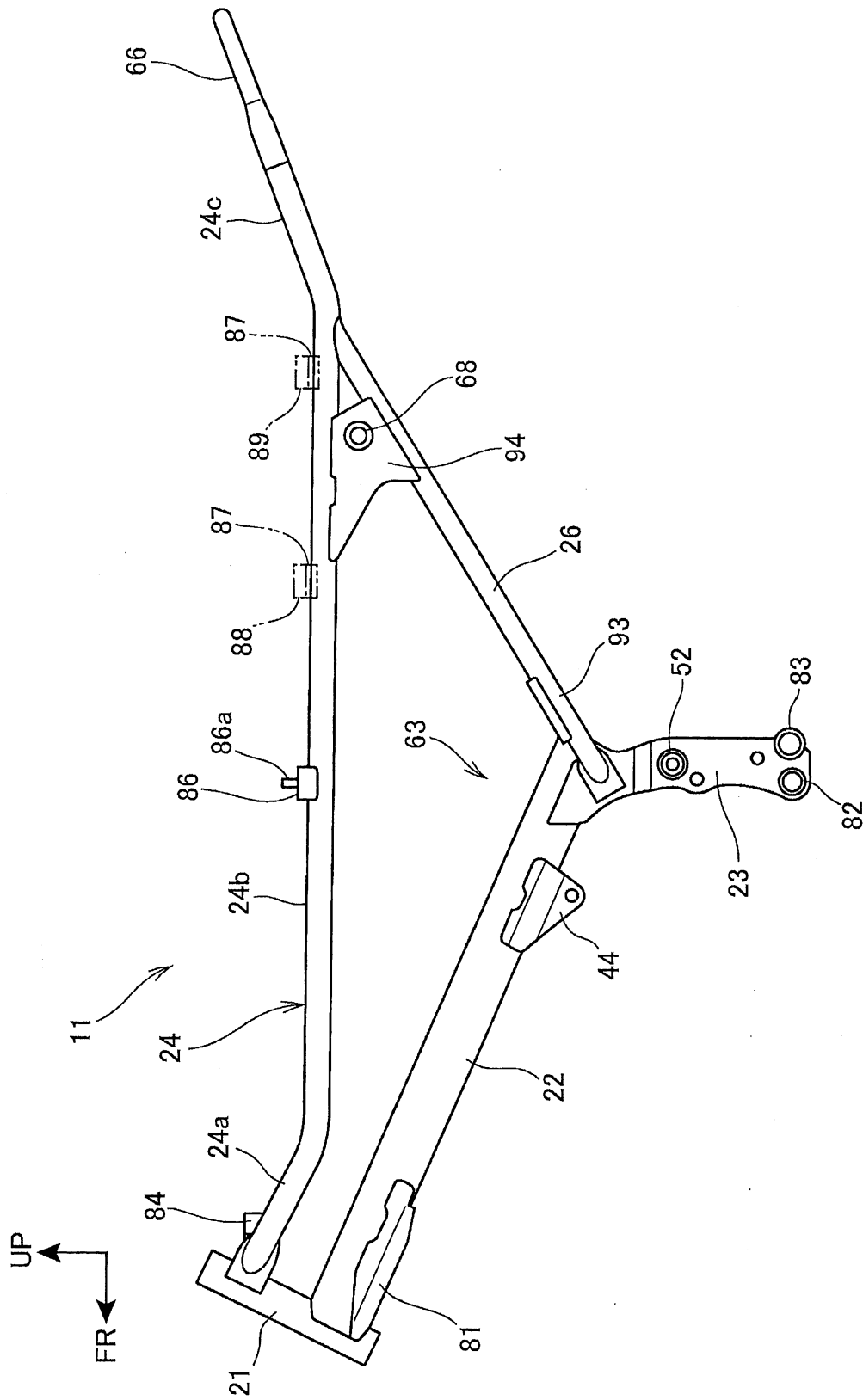


FIG. 2

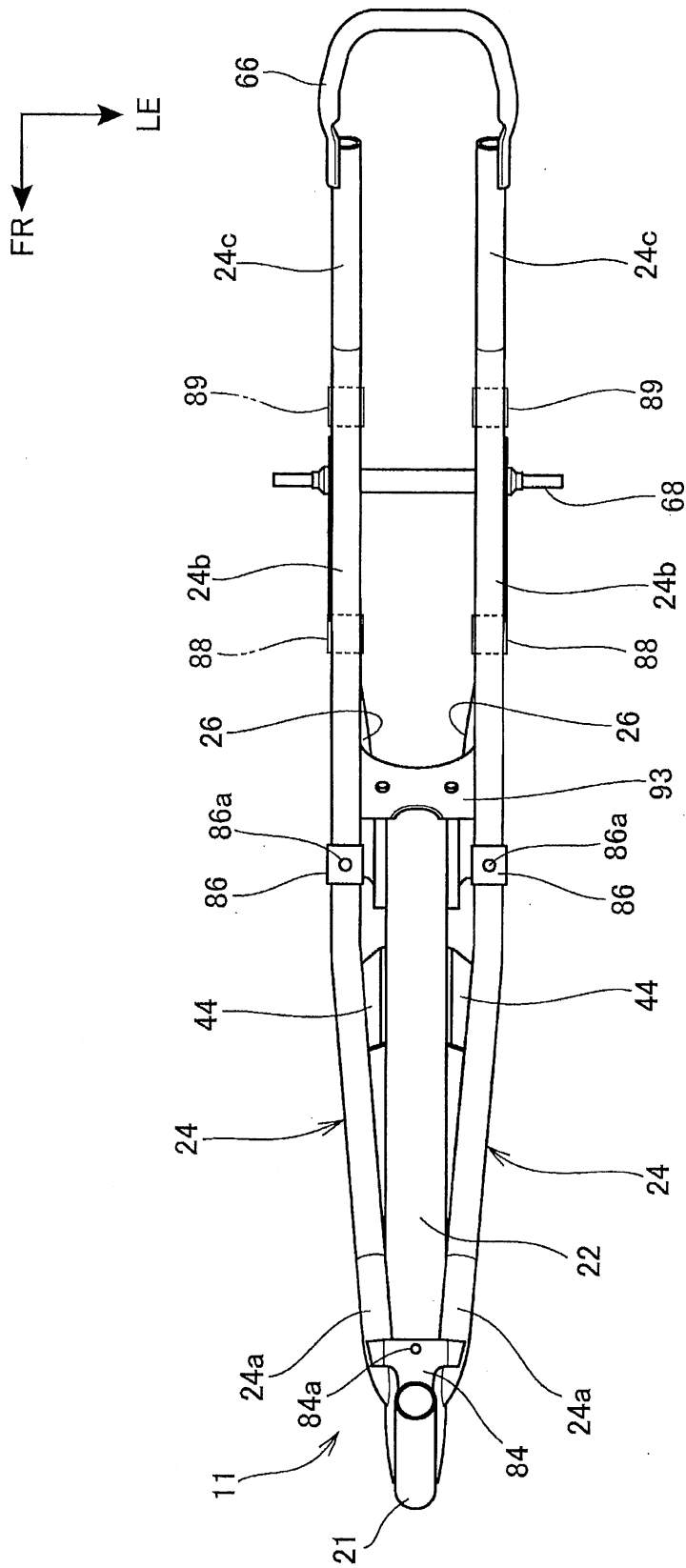


FIG.3

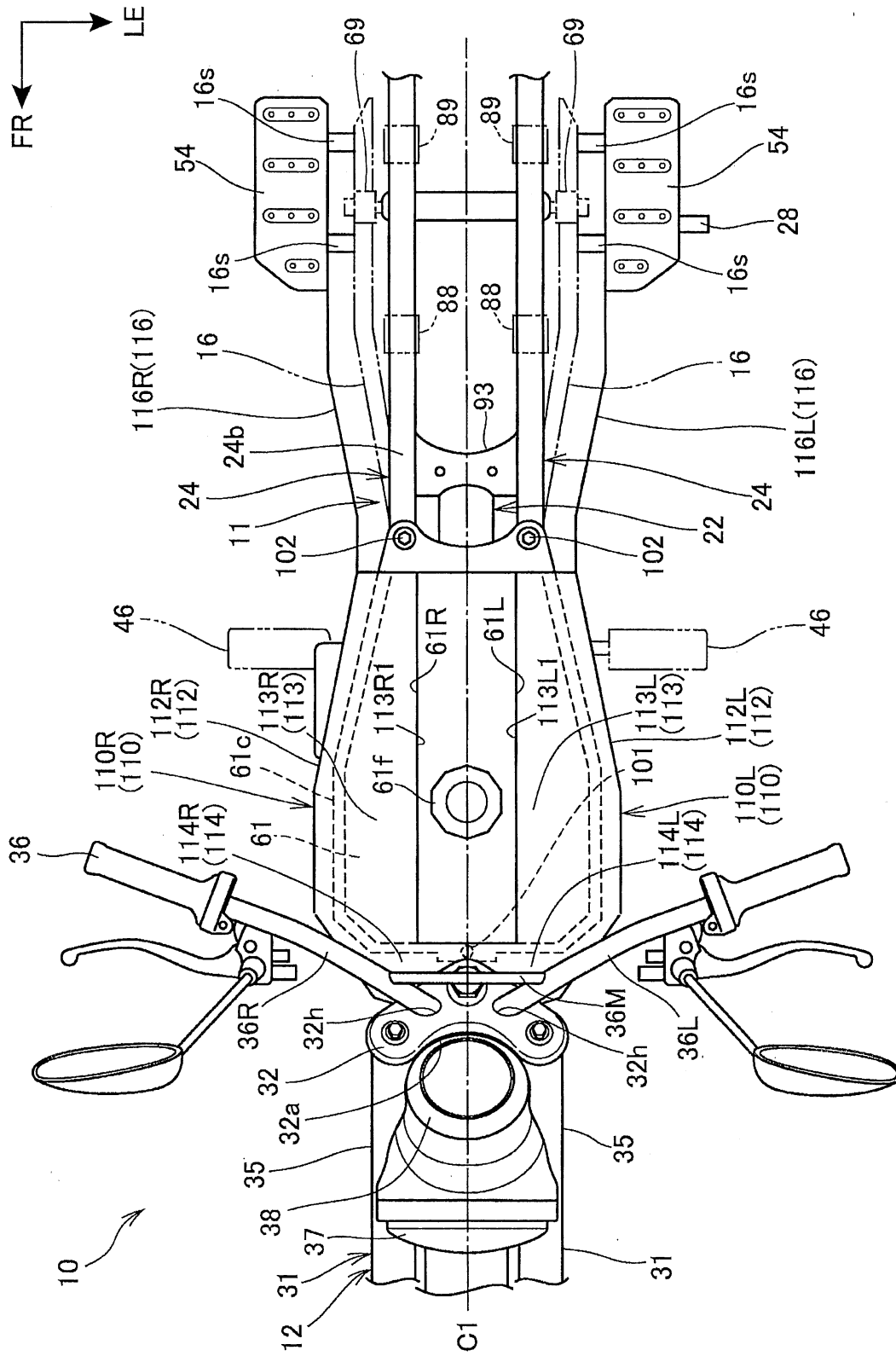


FIG.4

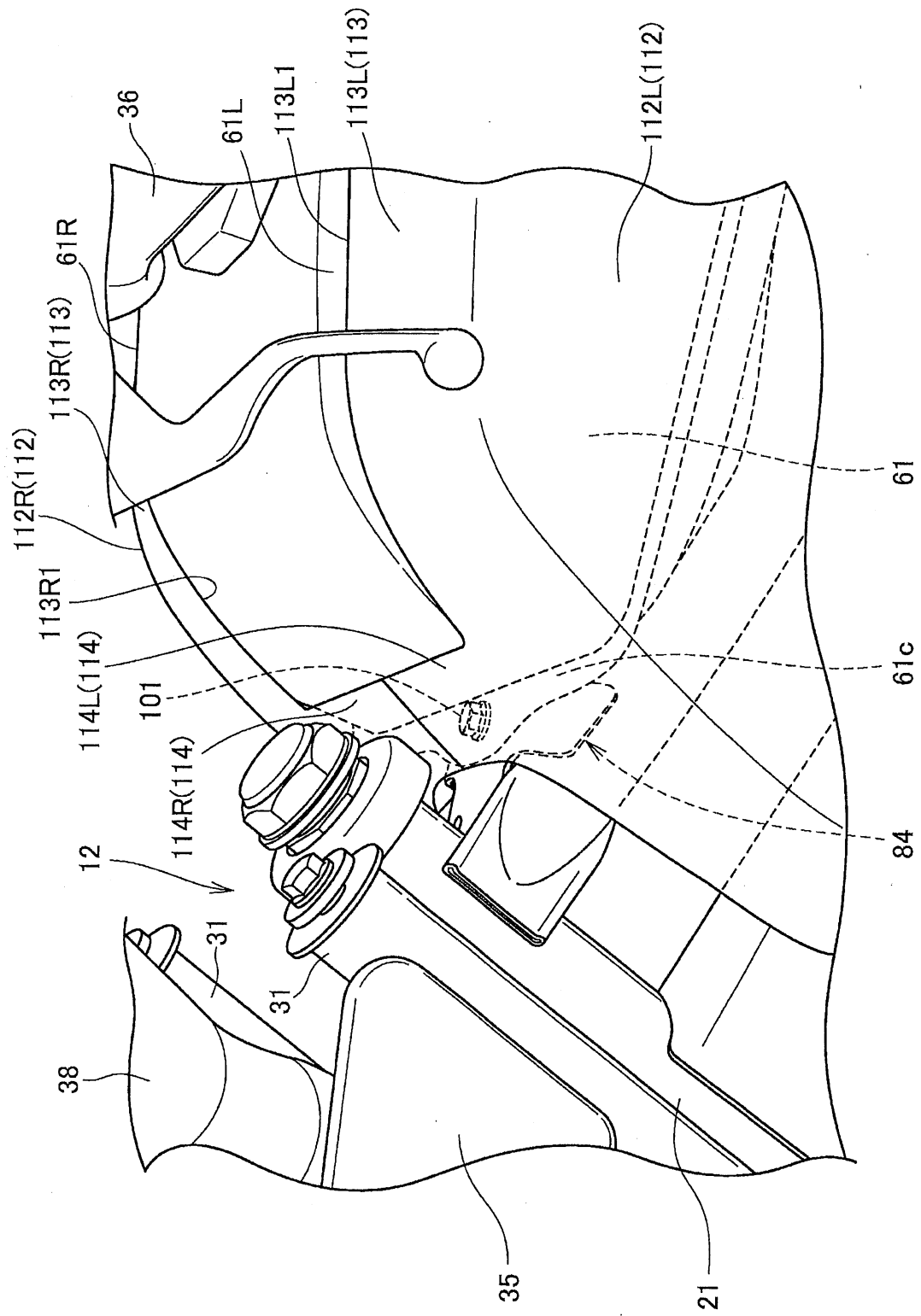


FIG. 5

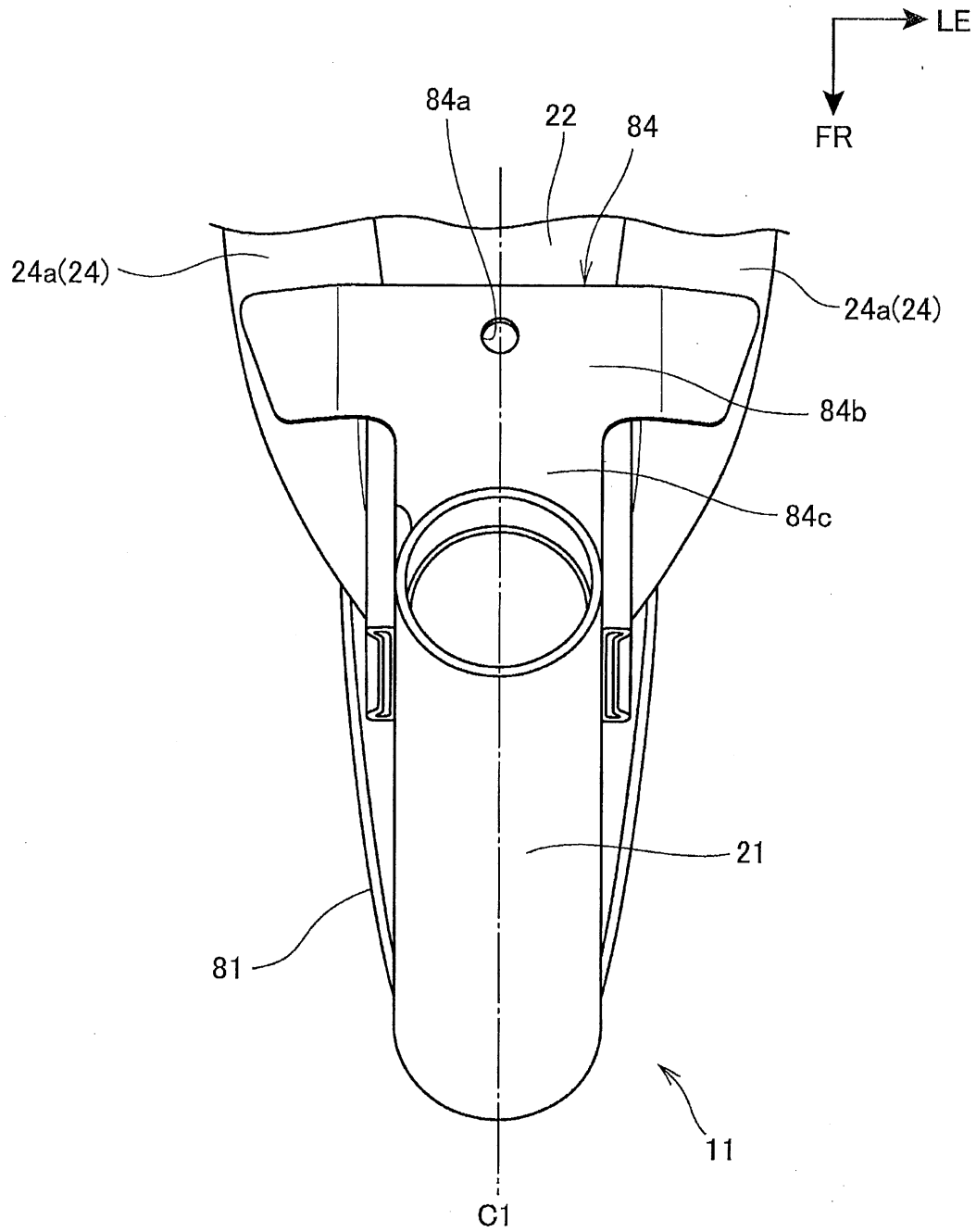


FIG. 6

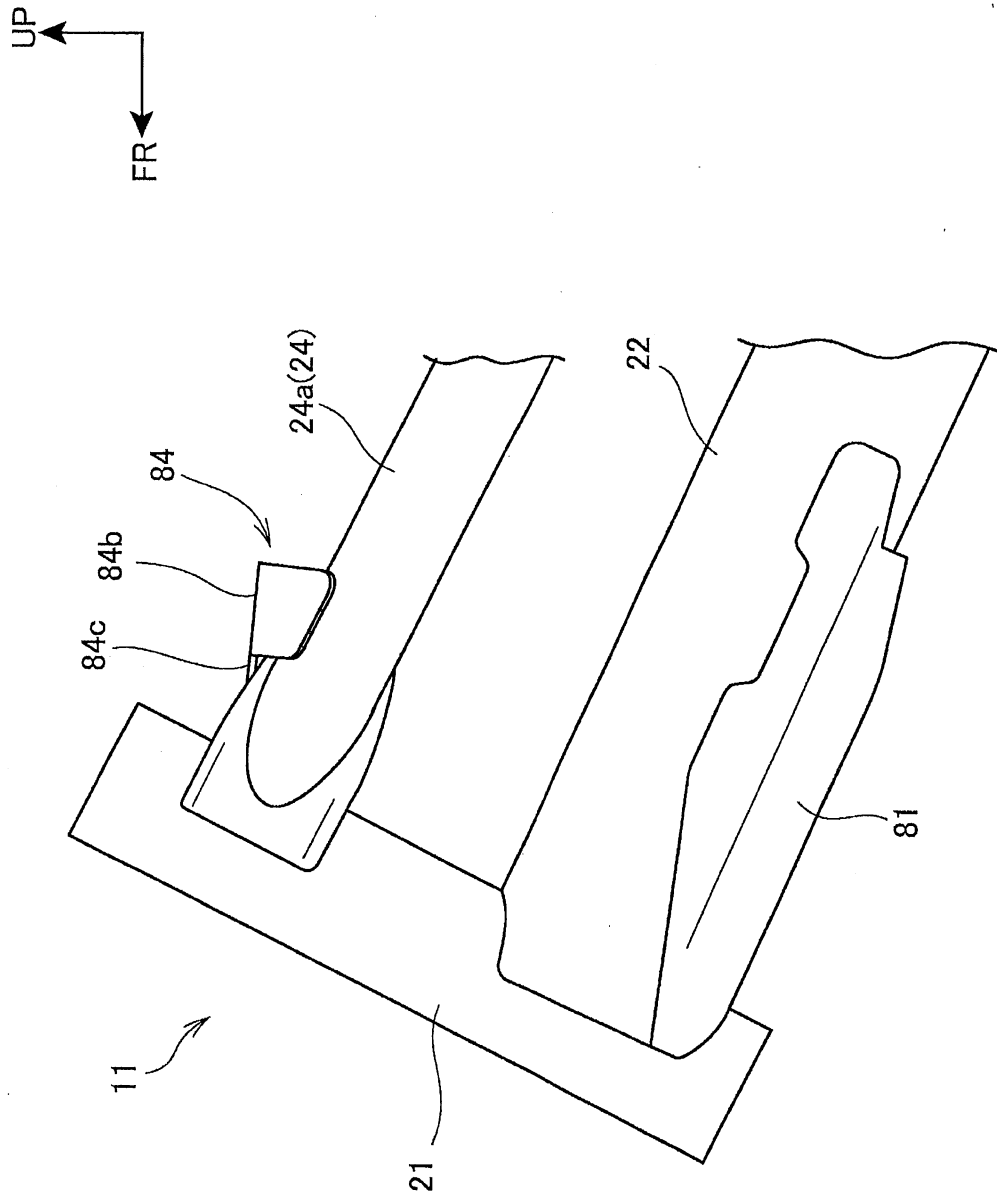


FIG. 7

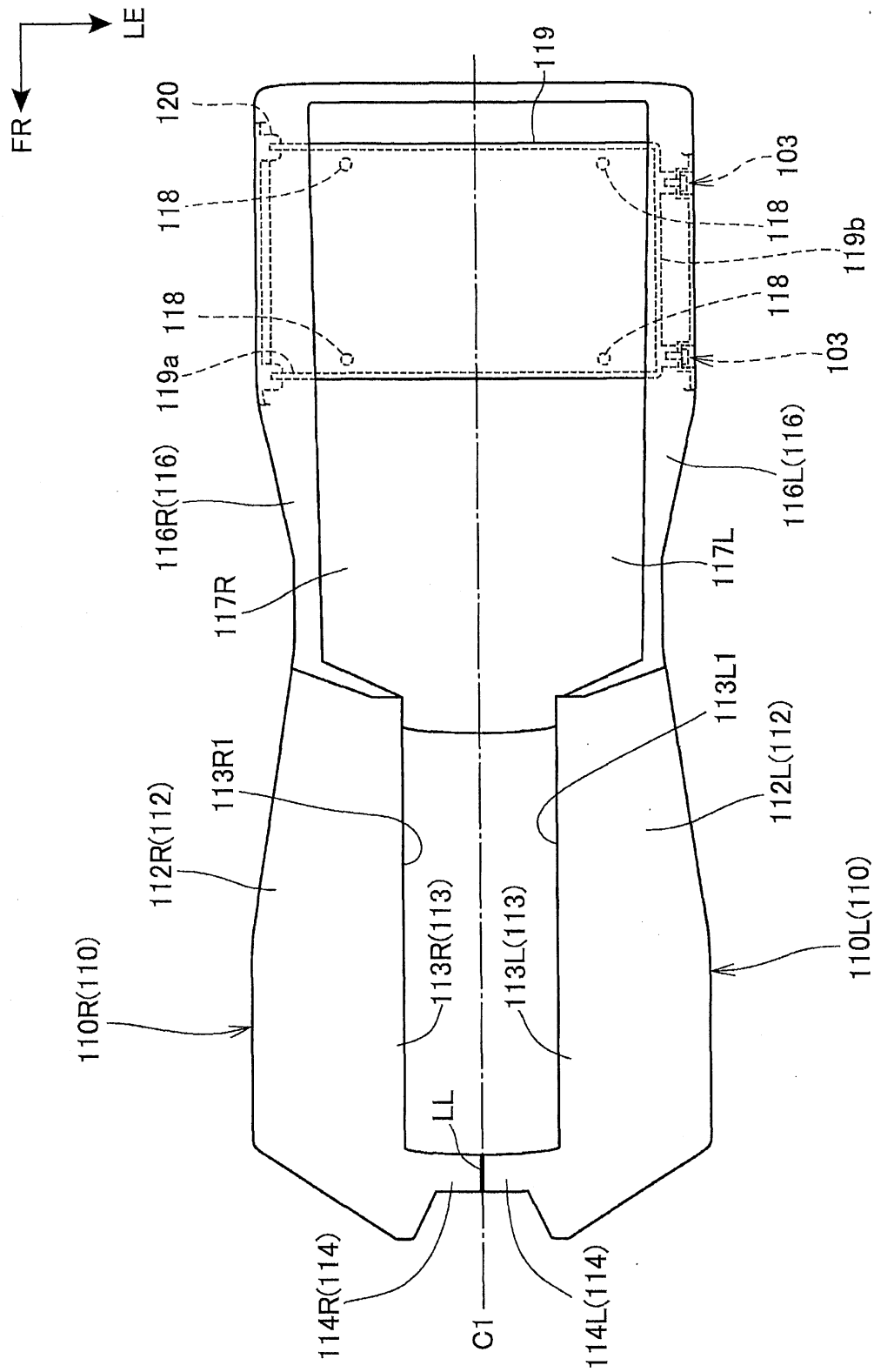


FIG. 8

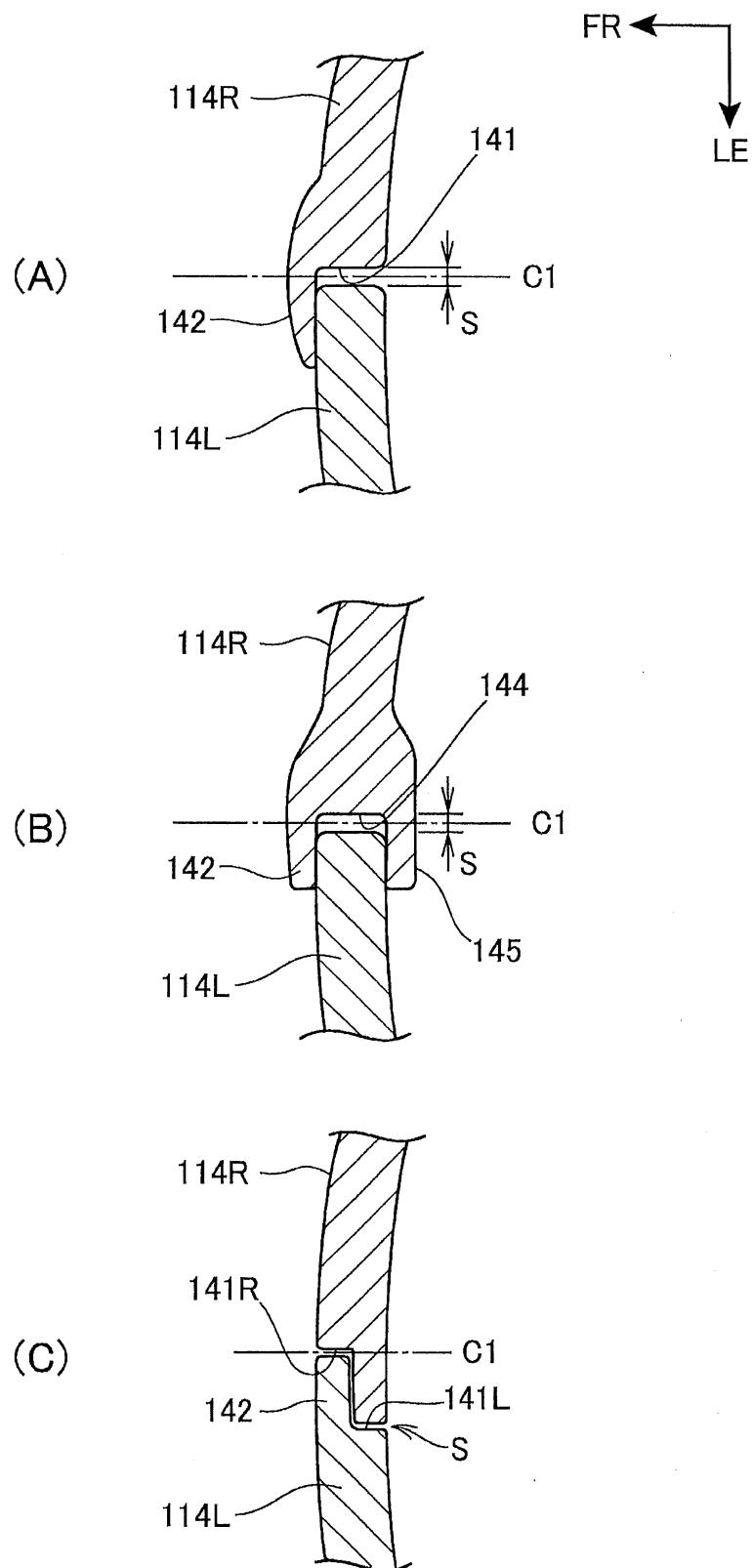


FIG.9

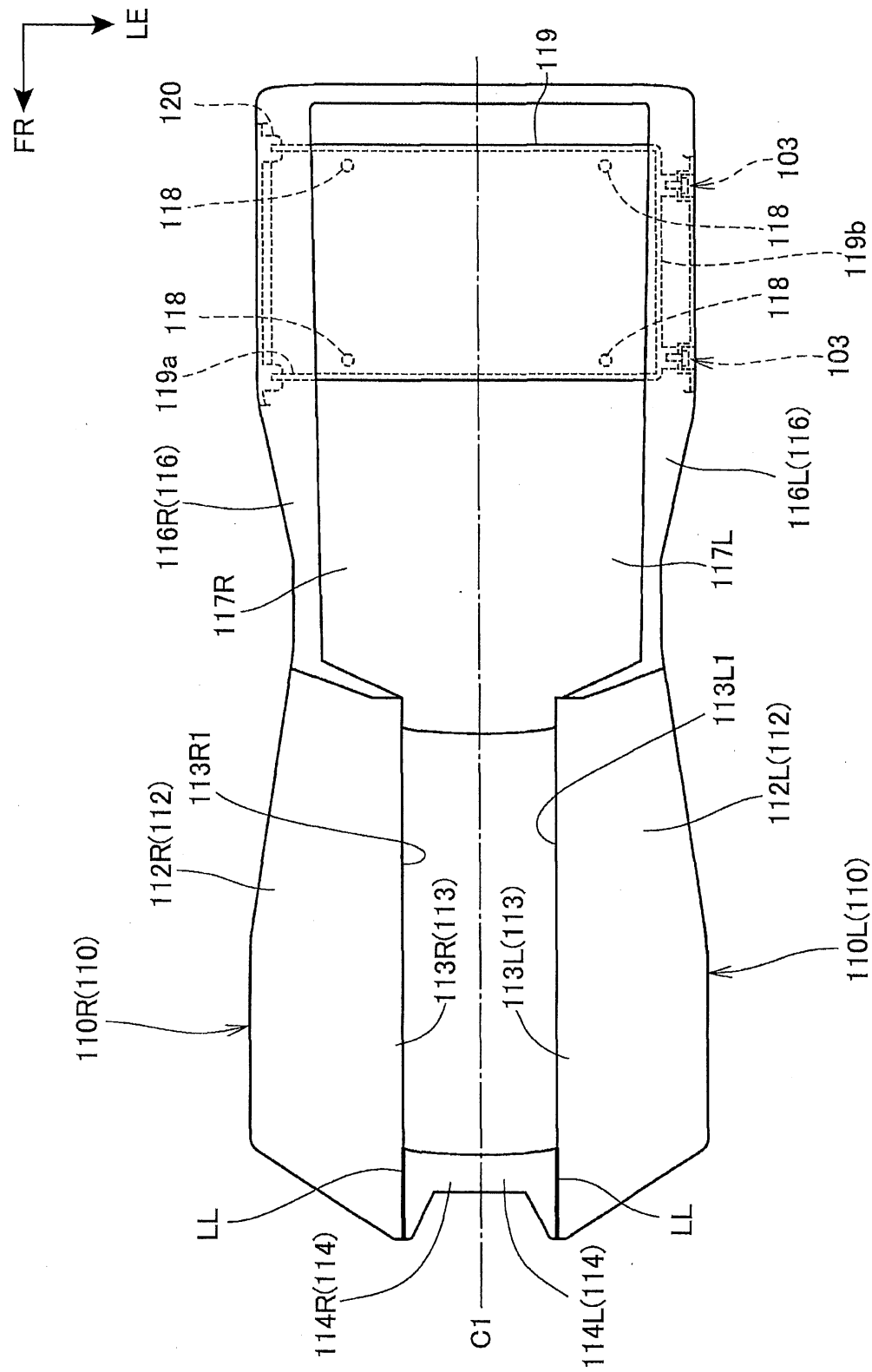


FIG. 10