



(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)



1-0026794

(51)⁸ B62J 9/00; B62J 99/00

(13) B

(21) 1-2017-03700

(22) 22/09/2017

(30) 2016-185547 23/09/2016 JP

(45) 25/12/2020 393

(43) 26/03/2018 360A

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

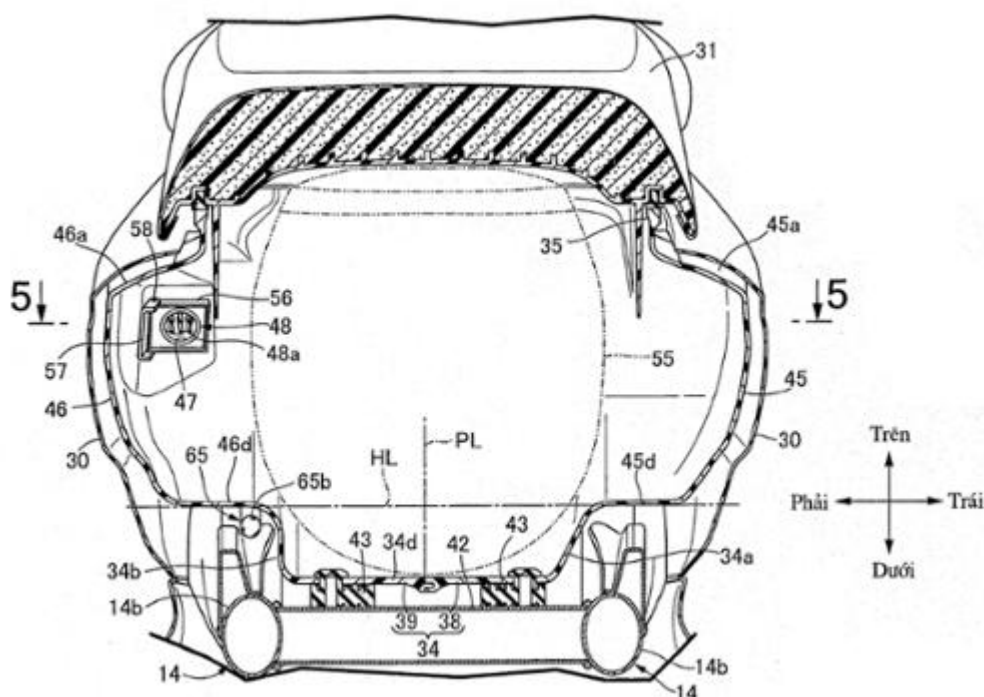
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan.

(72) Takafumi NAKANISHI (JP); Kenichi OISHI (JP).

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) HỘP CHỨA ĐỒ DÙNG TRONG XE KIỂU ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu để chân hai bên mà trong đó phần miệng ở đầu trên của hộp chứa đồ được che bởi yên dùng cho người lái xe để mở và đóng được, để tăng khả năng chứa của hộp chứa đồ trong khi ngăn không cho chi tiết nổi của đầu nổi và thiết bị điện được cất giữ trong hộp chứa đồ bị ẩm ướt bởi nước đi vào hộp chứa đồ qua phần miệng. Phần phình ra bên phải (46) phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với phần miệng (35) được tạo ra trên thành bên (34b) của hộp chứa đồ (34) quay ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Lỗ gài (47) bố trí bên dưới thành trên (46a) của phần phình ra bên phải (46) được tạo ra trong phần phình ra bên phải (46) để quay về phía bên trong hộp chứa đồ (34). Đầu nổi (48) có phần đầu cuối (48a) bố trí trong lỗ gài (47) để được nằm bên ngoài mép theo chu vi của phần miệng (35) khi được nhìn trên hình chiếu bằng được bố trí trên phần phình ra bên phải (46) trong khi cho phép nối đầu nổi (48) với thiết bị điện.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu để chân hai bên mà trong đó hộp chứa đồ có phần miệng ở đầu trên của nó được đỡ bởi khung thân xe và phần miệng của hộp chứa đồ được che bởi yên dùng cho người lái xe để mở và đóng được. Cụ thể là, sáng chế đề cập đến hộp chứa đồ cải tiến.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết hộp chứa đồ bọc lợp trong tài liệu sáng chế 1, trong đó túi không thấm nước được bố trí trong hộp chứa đồ, hộp chứa đồ này được che từ bên trên bởi yên dùng cho người lái xe để mở và đóng được, và ổ cắm có bộ nối nguồn điện quay về bên trong túi được bố trí trên hộp chứa đồ, bộ nối nguồn điện này được dùng để cấp năng lượng điện cho thiết bị điện trong hộp chứa đồ như bộ đổi điện dùng cho điện thoại di động và các bộ phận tương tự.

Tài liệu sáng chế 1: đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2009-40087.

Theo nội dung được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1, thiết bị điện nối với ổ cắm trong hộp chứa đồ và đang được cấp điện có thể được bảo vệ khỏi nước và bụi đi vào hộp chứa đồ qua phần miệng của nó. Tuy nhiên, khả năng chứa của hộp chứa đồ bị giảm do túi không thấm nước được bố trí trong hộp chứa đồ.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra khi xét đến trường hợp nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên khiến cho có thể tăng khả năng chứa của hộp chứa đồ trong khi ngăn không cho chi tiết nối của đầu nối và thiết bị điện trong hộp chứa đồ bị ẩm ướt bởi nước đi vào hộp chứa đồ qua phần miệng của nó.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên mà trong đó hộp chứa đồ có phần miệng ở đầu trên của nó được đỡ bởi khung thân xe và phần miệng của hộp chứa đồ được che bởi yên dùng cho người lái xe để mở và đóng được, khác biệt ở chỗ, phần phình

ra bên phải phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với phần miệng được tạo ra trên thành bên của hộp chứa đồ quay ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe, lỗ gài bố trí bên dưới thành trên của phần phình ra bên phải được tạo ra trong phần phình ra bên phải để quay về phía bên trong hộp chứa đồ, và đầu nối có phần đầu cuối bố trí trong lỗ gài để được nằm bên ngoài mép theo chu vi của phần miệng khi được nhìn trên hình chiếu bằng được bố trí trên phần phình ra bên phải trong khi cho phép nối đầu nối với thiết bị điện.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, khung thân xe bao gồm: ống đầu đỡ lái được càng trước, càng trước này đỡ xoay được bánh trước; khung chính kéo dài về phía sau từ ống đầu; và cặp khung sau bên trái và bên phải kéo dài về phía sau từ khung chính, phần phình ra bên phải được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng tương đối với khung sau nằm bên dưới phần phình ra bên phải.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ hai, khi được nhìn trên hình chiếu bằng, đầu nối được bố trí bên ngoài tương đối với phần miệng và bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với khung sau cụ thể như một khung trong số cặp khung sau bên trái và bên phải ở phía tương ứng với đầu nối, và chùm dây dẫn được nối với đầu nối ở vị trí bên ngoài hộp chứa đồ.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ ba, chùm dây dẫn kéo dài từ đầu nối để có phần kéo dài thứ nhất kéo dài xuống dưới từ đầu nối và phần kéo dài thứ hai liên tục đến đầu dưới của phần kéo dài thứ nhất và kéo dài theo hướng chiều dọc của xe, và phần kéo dài thứ hai được bố trí giữa phần phình ra bên phải và khung sau cụ thể theo hướng lên trên-xuống dưới để kéo dài dọc theo phần trên của khung sau cụ thể.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tư, phần phình ra bên phải được tạo ra để có thành trước quay về phía trước theo hướng chiều dọc của xe và thành sau quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe, và đầu nối được bố trí trên thành sau khiến cho chiều dài của đầu nối theo hướng chiều dọc của xe lớn hơn chiều dài của đầu nối theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng và phần đầu cuối được định hướng để đến gần tâm của hộp chứa đồ theo hướng chiều rộng của xe khi

đi về phía bên trong hộp chứa đồ.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh thứ năm, thành sau của phần phình ra bên phải được bố trí xa về phía trước hơn so với thành sau hộp tạo ra một phần của hộp chứa đồ và quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ sáu, hộp chứa đồ bao gồm các nửa hộp bên trái và bên phải bố trí ở các phía đối nhau theo hướng chiều rộng của xe và được nối với nhau.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ bảy, đầu nối được bố trí trên một phần phình ra bên phải trong số cặp phần phình ra bên trái và bên phải lần lượt được tạo ra trên các thành bên của hộp chứa đồ ở các phía đối nhau theo hướng chiều rộng của xe, và phần đỡ dụng cụ, mà dụng cụ trong xe được gắn vào đó theo cách tháo ra được, được bố trí trong phần phình ra bên trái khác, được tạo ra để có thể cất giữ dụng cụ trong xe.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tám, hộp chứa đồ được tạo kết cấu để có thể cất giữ mũ bảo hiểm, và đầu nối được bố trí sao cho phần đầu cuối nằm ở vị trí lệch khỏi mũ bảo hiểm đã được cất giữ theo hướng chiều rộng của xe trên hình chiếu lên mặt phẳng thẳng đứng song song với hướng chiều rộng của xe.

Theo khía cạnh thứ mười của sáng chế, bổ sung cho kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ chín, đầu nối được tạo kết cấu theo kiểu lỗ cắm để có thể cấp năng lượng điện cho thiết bị điện được cất giữ trong hộp chứa đồ.

Các hiệu quả

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, khả năng chứa của hộp chứa đồ có thể được tăng bằng cách tạo ra phần phình ra trên thành bên của hộp chứa đồ quay ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Hơn nữa, với kết cấu đơn giản mà trong đó lỗ gài bố trí bên dưới thành trên của phần phình ra bên phải được tạo ra trong phần phình ra bên phải và phần đầu cuối của đầu nối được bố trí trong lỗ gài để được nằm

bên ngoài mép theo chu vi của phần miệng khi được nhìn trên hình chiếu bằng, chi tiết nối của đầu nối và thiết bị điện được ngăn nhiều nhất có thể không cho bị ẩm ướt bởi nước như nước mưa và các thứ tương tự đi vào qua phần miệng ngay cả ở trạng thái mà trong đó thiết bị điện trong hộp chứa đồ được nối với đầu nối và phần miệng được mở.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, phần phình ra bên phải được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng tương đối với một khung trong số cặp khung sau bên trái và bên phải nằm bên dưới phần phình ra bên phải. Do đó, bằng cách tạo ra phần phình ra để phình ra ngoài nhiều hơn theo hướng chiều rộng của xe, khả năng chứa của hộp chứa đồ có thể được tăng hơn nữa và khoảng trống để ngăn không cho chi tiết nối của đầu nối và thiết bị điện bị ẩm ướt bởi nước như nước mưa và các thứ tương tự rơi qua phần miệng có thể được bảo đảm một cách chắc chắn hơn.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, chùm dây dẫn được nối với đầu nối, khi được nhìn trên hình chiếu bằng, đầu nối này được bố trí bên ngoài tương đối với phần miệng và bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với khung sau cụ thể ở phía tương ứng với đầu nối, chùm dây dẫn này nằm ở vị trí bên ngoài hộp chứa đồ. Do đó, đầu nối tiếp cận được một cách dễ dàng từ phía bên của xe vào thời điểm lắp ráp, và việc nối chùm dây dẫn với đầu nối cũng được tạo điều kiện thuận lợi. Bằng cách bố trí đầu nối ra bên ngoài nhiều hơn theo hướng chiều rộng của xe, chi tiết nối của phần đầu cuối và thiết bị điện trong phần phình ra có thể được bố trí ra bên ngoài nhiều hơn tương đối với phần miệng khi được nhìn trên hình chiếu bằng và sự ảnh hưởng của nước như nước mưa và các thứ tương tự đến chi tiết nối có thể được giảm hơn nữa.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, trong chùm dây dẫn nối với đầu nối, phần kéo dài thứ hai liên tục đến đầu dưới của phần kéo dài thứ nhất, phần này kéo dài xuống dưới từ đầu nối và kéo dài theo hướng chiều dọc của xe, kéo dài dọc theo phần trên của khung sau cụ thể trong khi được bố trí giữa phần phình ra và khung sau cụ thể theo hướng lên trên-xuống dưới. Do đó, một phần của chùm dây dẫn có thể được bố trí để dùng có hiệu quả khoảng trống tạo ra theo hướng lên trên-xuống dưới giữa hộp chứa đồ và khung thân xe, có thể tránh được sự cản trở đối với các chi

tiết khác, và chùm dây dẫn có thể được ngăn không cho nhô sang bên từ mép ngoài của xe theo hướng chiều rộng của xe.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, chiều dài của đầu nối, ở trạng thái được bố trí trên thành sau của phần phình ra, theo hướng chiều dọc của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng lớn hơn chiều dài theo hướng chiều rộng của xe của đầu nối. Do đó, phần nhô của đầu nối ra khỏi phần phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe có thể được hạn chế và chiều rộng của xe có thể được ngăn không cho tăng. Hơn nữa, do phần đầu cuối được định hướng để đến gần tâm của hộp chứa đồ theo hướng chiều rộng của xe khi đi về phía bên trong hộp chứa đồ, khả năng tiếp cận vào phần đầu cuối trong hộp chứa đồ có thể được nâng cao. Cụ thể là, nếu phần đầu cuối được bố trí để được định hướng theo hướng chiều dọc của xe, tay cầm thiết bị điện trong hộp chứa đồ bị cản trở bởi thành bên của phần phình ra và việc nối với phần đầu cuối trở nên khó. Kết cấu nêu trên ngăn không cho xảy ra trường hợp như vậy.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, thành sau của phần phình ra nằm xa về phía trước hơn so với thành sau hộp dùng làm một phần của hộp chứa đồ. Do đó, khả năng chứa của hộp chứa đồ có thể được tăng và khoảng trống để bố trí đầu nối có thể được bảo đảm một cách dễ dàng ít nhất ở một phía của thành sau hộp theo hướng chiều rộng của xe.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, hộp chứa đồ được tạo ra bằng cách nối vào nhau các nửa hộp bên trái và bên phải phân cách theo hướng chiều rộng của xe. Do đó, phần phình ra có thể được tạo ra một cách dễ dàng trái ngược với hộp chứa đồ được tạo ra liền khối, mà khuôn đúc tạo ra phần phình ra rất khó rút ra khỏi đó. Hơn nữa, việc gắn đầu nối vào phần phình ra cũng dễ dàng hơn.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, đầu nối được bố trí trên một phần trong số cặp phần phình ra, và phần đỡ dụng cụ được bố trí trong phần phình ra khác. Do đó, cách bố trí riêng biệt của phần đỡ dụng cụ và đầu nối ở các bên trái và bên phải khiến cho có thể dễ dàng có hiệu quả phần đỡ dụng cụ ngay cả ở trạng thái mà trong đó thiết bị điện được nối với đầu nối, và khoảng trống trong hộp chứa đồ có thể được dùng rộng rãi hơn.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, ở trạng thái mà trong đó mũ bảo hiểm

được cất giữ trong hộp chứa đồ, phần đầu cuối nằm ở vị trí lệch khỏi mũ bảo hiểm theo hướng chiều rộng của xe trên hình chiếu lên mặt phẳng thẳng đứng song song với hướng chiều rộng của xe. Do đó, mũ bảo hiểm có thể được cất giữ trong hộp chứa đồ ngay cả ở trạng thái mà trong đó thiết bị điện được nối với đầu nối.

Theo khía cạnh thứ mười của sáng chế, đầu nối có khả năng cấp năng lượng điện đến thiết bị điện được cất giữ trong hộp chứa đồ. Do đó, năng lượng điện có thể được cấp đến thiết bị điện trong khi cất giữ thiết bị điện trong hộp chứa đồ. Hơn nữa, do đầu nối được tạo kết cấu theo kiểu lỗ cắm, dễ dàng tạo kết cấu đầu nối để đóng, với nắp che, phần đầu trong của đầu nối quay về bên trong hộp chứa đồ khi đầu nối không được dùng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải của xe máy hai bánh theo phương án thứ nhất.

FIG.2 là hình chiếu cạnh thể hiện phần chủ yếu được thể hiện trên FIG.1 trong khi bỏ qua nắp che thân xe.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt dọc của phần chủ yếu được thể hiện trên FIG.1.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt của phần chủ yếu theo đường 4-4 được thể hiện trên FIG.3.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt của phần chủ yếu theo đường 5-5 được thể hiện trên FIG.4.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh của phần chủ yếu khi được nhìn theo hướng mũi tên 6 được thể hiện trên FIG.1 trong khi bỏ qua nắp che thân xe.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần chủ yếu theo phương án thứ hai và tương ứng với FIG.5.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần chủ yếu theo phương án thứ ba và tương ứng với FIG.4.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt của phần chủ yếu theo đường 9-9 được thể hiện trên FIG.8.

Mô tả chi tiết sáng chế

Các phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả dưới đây, các thuật ngữ như lên trên/xuống dưới, phía trước/phía sau và bên trái/bên phải được giả định để thể hiện các hướng khi được nhìn từ người lái xe đang ngồi trên xe máy hai bánh.

Phương án thứ nhất của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.6. Trước hết, trên FIG.1 và FIG.2, khung thân xe F của xe máy hai bánh như xe kiểu để chân hai bên bao gồm ống đầu 12 đỡ lái được càng trước 11, khung chính 13 kéo dài về phía sau từ ống đầu 12 và được nghiêng xuống dưới về phía sau, cặp khung sau bên trái và bên phải 14 nối với phần sau của khung chính 13 và kéo dài về phía sau, và khung nối phần sau 15 nối các phần đầu sau của cặp khung sau bên trái và bên phải 14. Bánh trước WF được đỡ xoay được trên đầu dưới của càng trước 11, trong khi tay lái dạng thanh 16 được nối với phần trên của càng trước 11. Chấn bùm trước 17 che phía trên bánh trước WF được đỡ bởi càng trước 11.

Mỗi khung sau 14 được tạo ra để liền khối với phần trước khung sau 14a có phần đầu trước nối với phần giữa của khung chính 13 và kéo dài về phía sau trong khi uốn cong để mở rộng ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe và phần sau khung sau 14b kéo dài từ đầu sau của phần trước khung sau 14a trong khi nghiêng lên trên về phía sau. Khung nối phần sau 15, tạo ra theo dạng gần như hình chữ U hở về phía trước khi được nhìn trên hình chiếu bằng, được gắn cố định vào các phần đầu trên của các phần sau khung sau 14b khiến cho các phần đầu trước của khung nối phần sau 15 hơi nhô về phía trước tương đối với các phần đầu trên của các phần sau khung sau 14b trong khung sau 14.

Các tấm treo thứ nhất 18 được gắn cố định vào các phần trước khung sau 14a của cặp khung sau bên trái và bên phải 14, và các tấm treo thứ hai 19 lắp vào phía sau của các tấm treo thứ nhất 18 được gắn cố định vào khung chính 13. Hơn nữa, tấm xoay 20 kéo dài theo hướng lên trên-xuống dưới được gắn cố định vào phần đầu sau của khung chính 13.

Bên dưới khung chính 13, thân động cơ 21 của động cơ đốt trong E cấp lực truyền động để dẫn động bánh sau WR được bố trí với trục xi lanh của nó hơi được nghiêng lên trên về phía trước. Thân động cơ 21 được đỡ bởi tấm xoay 20 và các

tấm treo thứ nhất 18 và tấm treo thứ hai 19 của khung thân xe F. Hệ thống xả 51 để xả khí xả ra khỏi thân động cơ 21 bao gồm ống xả 53 nối với thành bên dưới của đầu xi lanh 52 của thân động cơ 21 và kéo dài về phía sau bên dưới thân động cơ 21 và ống giảm âm khí xả 54 nối với ống xả 53 và lắp vào bên phải bánh sau WR.

Tấm xoay 20 đỡ phần đầu trước của đòn lắc 22, có phần đầu sau, phần này đỡ xoay được bánh sau WR, để cho phép đòn lắc 22 này lắc lên trên và xuống dưới. Các giảm xóc sau 23 được bố trí giữa đòn lắc 22 và các chi tiết nối giữa các khung sau 14 và khung nối phần sau 15.

Nắp che thân xe 25 được làm bằng nhựa tổng hợp và che một phần động cơ đốt trong E và khung thân xe F được gắn vào khung thân xe F. Nắp che thân xe 25 bao gồm các nắp che phía trước 26 bố trí ở các bên trái và bên phải của phần trước của khung thân xe F, các tấm chắn căng chân 27 liên tục đến các phần trước của các nắp che phía trước bên trái và bên phải 26 để che các căng chân người lái xe từ phía trước, nắp rẽ dòng trước 28 liên tục đến các tấm chắn căng chân 27 để che ống đầu 12 từ phía trước, nắp che trên 29 liên tục đến nắp rẽ dòng trước 28 để che ống đầu 12 từ phía sau và để che phần trước của khung thân xe F từ bên trên, và các nắp che phía sau 30 che phần sau của khung thân xe F từ các phía đối nhau. Yên dùng cho người lái xe 31 theo kiểu yên hai người ngồi trước sau được bố trí bên trên các nắp che phía sau 30, và chắn bùn sau 32 che phần sau của bánh sau WR từ bên trên được nối với các nắp che phía sau 30.

Trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5, trong phần sau của khung thân xe F, hộp chứa đồ 34, được tạo ra bằng cách nối vào nhau nửa hộp bên trái 38 và nửa hộp bên phải 39 bố trí ở các phía đối nhau theo hướng chiều rộng của xe và có phần miệng 35 ở đầu trên của nó, và bình nhiên liệu 36 bố trí ở phía sau hộp chứa đồ 34 được đỡ để được bố trí giữa cặp nắp che phía sau bên trái và bên phải 30. Phần trước yên dùng cho người lái xe 31 có khả năng che hộp chứa đồ 34 và bình nhiên liệu 36 từ bên trên được đỡ quay được bởi phần trên phía trước của hộp chứa đồ 34 qua bản lề 37. Phần miệng 35 của hộp chứa đồ 34 được che bởi yên dùng cho người lái xe 31 để mở và đóng được.

Hộp chứa đồ 34 được đỡ bởi khung nối phần sau 15 và các khung ngang thứ nhất 40 và thứ hai 42, các khung này được bố trí giữa cặp khung sau bên trái và bên

phải 14 trong khi giữ khoảng cách nhất định theo hướng chiều dọc của xe. Bình nhiên liệu 36 được đỡ bởi khung nối phần sau 15.

Nửa hộp bên trái 38 và nửa hộp bên phải 39 cùng nhau tạo ra hộp chứa đồ 34 được nối với nhau trong khi cho phép tách ra theo mặt phẳng thẳng đứng PL (xem FIG.4) đi qua tâm theo hướng chiều rộng của xe. Hơn nữa, trong phần tương ứng với phần trước của hộp chứa đồ 34 theo hướng chiều dọc của xe, khung ngang thứ nhất 40 bố trí bên dưới hộp chứa đồ 34 được bố trí giữa các phần trước khung 14a của cặp khung sau bên trái và bên phải 14 trong khung thân xe F, và các phần dưới của nửa hộp bên trái 38 và nửa hộp bên phải 39 của hộp chứa đồ 34 ở phía trước theo hướng chiều dọc của xe được đỡ bởi khung ngang thứ nhất 40 qua cặp chi tiết đàn hồi thứ nhất 41 bố trí ở khoảng cách nhất định theo hướng chiều rộng của xe. Hơn nữa, khung ngang thứ hai 42 được bố trí giữa các chi tiết nối giữa các phần trước khung 14a và các phần sau khung 14b của cặp khung sau bên trái và bên phải 14, và các phần dưới của các phần giữa theo hướng chiều dọc của xe của các nửa hộp bên trái 38 và bên phải 39 của hộp chứa đồ 34 được đỡ bởi khung ngang thứ hai 42 qua cặp chi tiết đàn hồi thứ hai 43 bố trí ở khoảng cách nhất định theo hướng chiều rộng của xe. Hơn nữa, nhờ các phần đầu trước của khung nối phần sau 15 hơi nhô về phía trước tương đối với các phần đầu trên của các phần sau khung sau 14b trong khung sau 14, các phần trên của các đầu sau theo hướng chiều dọc của xe của các nửa hộp bên trái 38 và bên phải 39 của hộp chứa đồ 34 được đỡ qua các chi tiết đàn hồi thứ ba 44.

Các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46, phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với phần miệng 35, lần lượt được tạo ra trên các thành bên 34a và 34b của hộp chứa đồ 34, lần lượt bố trí ở các bên trái và bên phải theo hướng chiều rộng của xe và quay ra ngoài. Như được thể hiện rõ trên FIG.4 và FIG.5, các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 này được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng tương đối với các khung sau 14 nằm bên dưới các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 và lần lượt tương ứng với các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46. Theo phương án này, như được thể hiện trên FIG.4, các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với các mép ngoài

theo hướng chiều rộng của xe của yên dùng cho người lái xe 31 bên trên hộp chứa đồ 34.

Các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được tạo ra để có các thành trên 45a và 46a, các thành trước 45b và 46b nối với các thành trên 45a và 46a để quay về phía trước theo hướng chiều dọc của xe, các thành sau 45c và 46c nối với các thành trên 45a và 46a để quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe, và các thành dưới 45d và 46d. Hơn nữa, hộp chứa đồ 34 được tạo ra để có, ở tâm theo hướng chiều rộng của xe, phần nhô xuống dưới 34d nhô xuống dưới tương đối với mặt phẳng nằm ngang HL đi qua các bề mặt bên ngoài của các thành dưới 45d và 46d của các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46. Trong mỗi nửa hộp bên trái 38 và bên phải 39, phần dưới ở phía trước theo hướng chiều dọc của xe của phần tạo ra phần nhô xuống dưới 34d được đỡ bởi khung ngang thứ nhất 40 qua chi tiết đàn hồi thứ nhất 41. Trong mỗi nửa hộp bên trái 38 và bên phải 39, phần dưới của phần giữa theo hướng chiều dọc của xe của phần tạo ra phần nhô xuống dưới 34d được đỡ bởi khung ngang thứ hai 42 qua chi tiết đàn hồi thứ hai 43.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.5, các thành sau 45c và 46c của các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được bố trí xa về phía trước hơn so với thành sau hộp 34c tạo ra một phần của hộp chứa đồ 34 và quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe.

Trên FIG.6, trong ít nhất một phần của cặp phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46, phần phình ra bên phải 46 theo phương án này, lỗ gài 47 (xem FIG.5) bố trí bên dưới thành trên 46a được tạo ra để quay về phía bên trong hộp chứa đồ 34. Đầu nối 48, được tạo kết cấu theo kiểu lỗ cắm để có phần đầu cuối dạng ống 48a, phần này được gài vào trong lỗ gài 47 để được nằm bên ngoài mép theo chu vi của phần miệng 35 khi được nhìn trên hình chiếu bằng, được bố trí trên phần phình ra bên phải 46 khiến cho một phần của đầu nối 48 chồng lên bình nhiên liệu 36 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh như được thể hiện rõ trên FIG.2 trong khi cho phép nối đầu nối 48 với thiết bị điện trong hộp chứa đồ 34, ví dụ bộ đổi điện dùng cho điện thoại di động, để cấp năng lượng điện.

Hơn nữa, lỗ gài 47 được tạo ra trong thành sau 46c của phần phình ra bên phải 46 để có đầu ngoài hở ở bề mặt gắn phẳng 49 tạo ra trên thành sau 46c. Đầu nối

48 được bố trí trên thành sau 46c sao cho chiều dài L1A của đầu nối 48 theo hướng chiều dọc của xe lớn hơn chiều dài L2A của đầu nối 48 theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng và phần đầu cuối 48a được định hướng để đến gần tâm của hộp chứa đồ 34 theo hướng chiều rộng của xe khi đi về phía bên trong hộp chứa đồ 34. Nói cách khác, đầu nối 48 được bố trí trên thành sau 46c để được nghiêng sao cho đường trục C của phần đầu cuối 48a đến gần tâm của hộp chứa đồ 34 theo hướng chiều rộng của xe, cụ thể là, mặt phẳng thẳng đứng PL đi qua tâm theo hướng chiều rộng của xe, khi đi về phía trước theo hướng chiều dọc của xe.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.5, đầu nối 48, khi được nhìn trên hình chiếu bằng, được bố trí bên ngoài tương đối với phần miệng 35 và bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với một khung cụ thể trong số cặp khung sau bên trái và bên phải 14 ở phía tương ứng với đầu nối 48, cụ thể là, khung sau bên phải 14.

Hơn nữa, hộp chứa đồ 34 được tạo kết cấu để có thể cất giữ mũ bảo hiểm, mũ bảo hiểm có cầm 55 theo phương án này, và như được thể hiện rõ trên FIG.4, đầu nối 48 được bố trí sao cho phần đầu cuối 48a nằm ở vị trí lệch khỏi mũ bảo hiểm có cầm đã được cất giữ 55 theo hướng chiều rộng của xe (theo phương án này, bên phải theo hướng chiều rộng của xe) trên hình chiếu lên mặt phẳng thẳng đứng song song với hướng chiều rộng của xe.

Bề mặt bên trong của thành sau 46c trong phần phình ra bên phải 46 được tạo ra có phần khung 56 bao quanh phần đầu trong của phần đầu cuối 48a, và nắp che 57 được gắn vào phần khung 56 để mở và đóng được. Trong khi nắp che 57 theo phương án này được gắn vào phần khung 56 qua chốt 58 kéo dài theo hướng lên trên-xuống dưới sao cho nắp che đã được mở 57 nằm bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với phần đầu cuối 48a, nắp che 57 cũng có thể được gắn vào phần khung 56 sao cho nắp che đã được mở 57 nằm bên trên phần đầu cuối 48a.

Trong khi đầu nối 48 được bố trí trong phần phình ra bên phải 46 như một phần phình ra bên phải trong số cặp phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46, phần phình ra bên trái 45 ở phía kia, cụ thể là, phần phình ra bên trái 45, có khả năng cất giữ dụng cụ trong xe. Ví dụ, phần phình ra bên trái 45 được tạo ra có phần đỡ dụng cụ 60, mà túi 59 cất giữ dụng cụ trong xe được gắn vào đó theo cách tháo ra được.

Theo phương án này, phần đỡ dụng cụ 60 được tạo ra từ các phần đỡ dạng dải 61 và 62 gắn cố định vào bề mặt bên trong của phần phình ra bên trái 45 trong khi giữ khoảng cách nhất định theo hướng chiều dọc của xe, móc 63 gắn cố định vào bề mặt bên trong của phần phình ra bên trái 45 ở vị trí bên trên các phần đỡ dạng dải 61 và 62, và dải cao su quay vòng 64 gắn cố định vào các phần đỡ dạng dải 61 và 62 để có thể gài khớp vào móc 63 theo cách tháo ra được.

Chùm dây dẫn 65 được nối với đầu nối 48 ở vị trí bên ngoài hộp chứa đồ 34. Chùm dây dẫn 65 kéo dài từ đầu nối 48 để có phần kéo dài thứ nhất 65a kéo dài từ đầu nối 48 xuống dưới dọc theo thành sau 46c của phần phình ra bên phải 46 và phần kéo dài thứ hai 65b liên tục đến đầu dưới của phần kéo dài thứ nhất 65a và kéo dài về phía trước theo hướng chiều dọc của xe. Phần kéo dài thứ hai 65b được bố trí giữa phần phình ra bên phải 46 và khung sau cụ thể, cụ thể là, khung sau bên phải 14, theo hướng lên trên-xuống dưới để kéo dài dọc theo phần trên của khung sau bên phải 14.

Hơn nữa, giá đỡ chùm dây dẫn 66 đỡ phần giữa theo hướng dọc của phần kéo dài thứ nhất 65a và giá đỡ chùm dây dẫn 67 đỡ phần giữa theo hướng dọc của phần kéo dài thứ hai 65b được gắn vào phần phình ra bên phải 46.

Tiếp theo, hoạt động của kết cấu theo phương án thứ nhất sẽ được mô tả dưới đây. Do các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với phần miệng 35 lần lượt được tạo ra trên các thành bên 34a và 34b của hộp chứa đồ 34 ở các phía đối nhau theo hướng chiều rộng của xe, khả năng chứa của hộp chứa đồ 34 có thể được tăng. Hơn nữa, trong phần phình ra bên phải 46 như một phần phình ra bên phải trong số cặp phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46, lỗ gài 47 bố trí bên dưới thành trên 46a của phần phình ra bên phải 46 được tạo ra để quay về phía bên trong hộp chứa đồ 34, và đầu nối 48, có phần đầu cuối 48a, phần này được gài vào trong lỗ gài 47 để được nằm bên ngoài mép theo chu vi của phần miệng 35 khi được nhìn trên hình chiếu bằng, được bố trí trên phần phình ra bên phải 46 trong khi cho phép nối đầu nối 48 với thiết bị điện trong hộp chứa đồ 34. Với kết cấu đơn giản, chi tiết nối của đầu nối 48 và thiết bị điện được ngăn nhiều nhất có thể không cho bị ẩm ướt bởi nước như nước mưa và các thứ tương tự đi vào qua phần miệng 35 ngay cả ở trạng thái mà trong đó thiết bị

điện trong hộp chứa đồ 34 được nối với đầu nối 48 và phần miệng 35 được mở.

Hơn nữa, khung thân xe F bao gồm cặp khung sau bên trái và bên phải 14 đỡ hộp chứa đồ 34 từ bên dưới, và cặp phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng tương đối với các khung sau 14 nằm bên dưới các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 lần lượt tương ứng với các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46. Do đó, bằng cách tạo ra các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 để phình ra ngoài nhiều hơn theo hướng chiều rộng của xe, khả năng chứa của hộp chứa đồ 34 có thể được tăng hơn nữa và khoảng trống để ngăn không cho chi tiết nối của đầu nối 48 và thiết bị điện bị ẩm ướt bởi nước như nước mưa và các thứ tương tự rơi qua phần miệng 35 có thể được bảo đảm một cách chắc chắn hơn.

Đầu nối 48 được bố trí, khi được nhìn trên hình chiếu bằng, bên ngoài tương đối với phần miệng 35 và bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với khung sau bên phải 14 như một khung trong số cặp khung sau bên trái và bên phải 14 ở phía tương ứng với đầu nối 48, và chùm dây dẫn 65 được nối với đầu nối 48 ở vị trí bên ngoài hộp chứa đồ 34. Do đó, đầu nối 48 tiếp cận được một cách dễ dàng từ phía bên của xe vào thời điểm lắp ráp, và việc nối chùm dây dẫn 65 với đầu nối 48 cũng được tạo điều kiện thuận lợi. Bằng cách bố trí đầu nối 48 ra bên ngoài nhiều hơn theo hướng chiều rộng của xe, chi tiết nối của phần đầu cuối 48a và thiết bị điện trong phần phình ra bên phải 46 có thể được bố trí ra bên ngoài nhiều hơn khi được nhìn trên hình chiếu bằng tương đối với phần miệng 35 và sự ảnh hưởng của nước như nước mưa và các thứ tương tự đến chi tiết nối có thể được giảm hơn nữa.

Chùm dây dẫn 65 kéo dài từ đầu nối 48 để có phần kéo dài thứ nhất 65a kéo dài xuống dưới từ đầu nối 48 và phần kéo dài thứ hai 65b liên tục đến đầu dưới của phần kéo dài thứ nhất 65a và kéo dài theo hướng chiều dọc của xe, và phần kéo dài thứ hai 65b được bố trí giữa phần phình ra bên phải 46 và khung sau bên phải 14 theo hướng lên trên-xuống dưới để kéo dài dọc theo phần trên của khung sau bên phải 14. Do đó, một phần của chùm dây dẫn 65 có thể được bố trí để dùng có hiệu quả khoảng trống tạo ra theo hướng lên trên-xuống dưới giữa hộp chứa đồ 34 và khung thân xe F, có thể tránh được sự cản trở đối với các chi tiết khác, và chùm dây dẫn 65 có thể được ngăn không cho nhô sang bên từ mép ngoài của xe theo hướng

chiều rộng của xe.

Các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được tạo ra để có các thành trước 45b và 46b quay về phía trước theo hướng chiều dọc của xe và các thành sau 45c và 46c quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe, và đầu nối 48 được bố trí trên thành sau 46c của phần phình ra bên phải 46 sao cho chiều dài L1A của đầu nối 48 theo hướng chiều dọc của xe lớn hơn chiều dài L2A của đầu nối 48 theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng và phần đầu cuối 48a được định hướng để đến gần tâm của hộp chứa đồ 34 theo hướng chiều rộng của xe khi đi về phía bên trong hộp chứa đồ 34. Do đó, phần nhô của đầu nối 48 ra khỏi phần phình ra bên phải 46 ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe có thể được hạn chế, chiều rộng của xe có thể được ngăn không cho tăng, và khả năng tiếp cận vào phần đầu cuối 48a trong hộp chứa đồ 34 có thể được nâng cao. Cụ thể là, nếu phần đầu cuối 48a được bố trí để được định hướng theo hướng chiều dọc của xe, tay cầm thiết bị điện trong hộp chứa đồ 34 bị cản trở bởi thành bên của phần phình ra bên phải 46 và việc nối với phần đầu cuối 48a trở nên khó. Kết cấu nêu trên ngăn không cho xảy ra trường hợp như vậy.

Các thành sau 45c và 46c của các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được bố trí xa về phía trước hơn so với thành sau hộp 34c tạo ra một phần của hộp chứa đồ 34 và quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe. Do đó, khả năng chứa của hộp chứa đồ 34 có thể được tăng và khoảng trống để bố trí đầu nối 48 có thể được bảo đảm một cách dễ dàng ít nhất ở một phía của thành sau hộp 34c theo hướng chiều rộng của xe.

Hộp chứa đồ 34 được tạo ra từ cặp nửa hộp bên trái và bên phải 38 và 39 bố trí ở các phía đối nhau theo hướng chiều rộng của xe và được nối với nhau. Do đó, các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 có thể được tạo ra một cách dễ dàng trái ngược với hộp chứa đồ được tạo ra liền khối, mà khuôn đúc tạo ra các phần phình ra rất khó rút ra khỏi đó. Hơn nữa, việc gắn đầu nối 48 vào phần phình ra bên phải 46 cũng dễ dàng hơn.

Đầu nối 48 được bố trí trên phần phình ra bên phải 46 như một phần phình ra bên phải trong số cặp phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46, và phần đỡ dụng cụ 60, mà dụng cụ trong xe được gắn vào đó theo cách tháo ra được, được bố trí trong

phần phình ra bên trái 45, được tạo ra để có thể cất giữ dụng cụ trong xe. Do đó, cách bố trí riêng biệt của phần đỡ dụng cụ 60 và đầu nối 48 ở các bên trái và bên phải khiến cho có thể dễ dàng có hiệu quả phần đỡ dụng cụ 60 ngay cả ở trạng thái mà trong đó thiết bị điện được nối với đầu nối 48, và khoảng trống trong hộp chứa đồ 34 có thể được dùng rộng rãi hơn.

Hộp chứa đồ 34 được tạo kết cấu để có thể cất giữ mũ bảo hiểm có cằm 55, và đầu nối 48 được bố trí sao cho phần đầu cuối 48a nằm ở vị trí lệch khỏi mũ bảo hiểm có cằm đã được cất giữ 55 theo hướng chiều rộng của xe (theo phương án này, bên phải theo hướng chiều rộng của xe) trên hình chiếu lên mặt phẳng thẳng đứng song song với hướng chiều rộng của xe. Do đó, mũ bảo hiểm có cằm 55 có thể được cất giữ trong hộp chứa đồ 34 ngay cả ở trạng thái mà trong đó thiết bị điện được nối với phần đầu cuối 48a của đầu nối 48.

Đầu nối 48 được tạo kết cấu theo kiểu lỗ cắm có khả năng cấp năng lượng điện đến thiết bị điện được cất giữ trong hộp chứa đồ 34. Do đó, năng lượng điện có thể được cấp đến thiết bị điện trong khi cất giữ thiết bị điện trong hộp chứa đồ 34, và dễ dàng tạo kết cấu đầu nối 48 để đóng, bằng nắp che 57, phần đầu trong của đầu nối 48 quay về bên trong hộp chứa đồ 34 khi đầu nối 48 không được dùng.

Phương án thứ hai của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào FIG.7, trong đó các chi tiết tương ứng với các chi tiết theo phương án thứ nhất nêu trên được thể hiện bằng các số chỉ dẫn và ký hiệu tương tự như theo phương án thứ nhất và phần mô tả giải thích chi tiết về nó được bỏ qua.

Ví dụ, phần phình ra bên trái 45 như một phần trong số các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được tạo ra có phần đỡ dụng cụ 60, mà túi 59 đã được cất giữ dụng cụ trong xe được gắn vào đó theo cách tháo ra được, và ngoài ra, phần phình ra bên phải 46 được tạo ra có phần đỡ thiết bị 70. Phần đỡ thiết bị 70 này được tạo ra từ các phần đỡ dạng dải 71 và 72 gắn cố định vào bề mặt bên trong của phần phình ra bên phải 46, móc 73 gắn cố định vào bề mặt bên trong của phần phình ra bên phải 46 ở vị trí bên trên các phần đỡ dạng dải 71 và 72, và dải cao su quay vòng 74 gắn cố định vào các phần đỡ dạng dải 71 và 72 để có thể gài khớp vào móc 73 theo cách tháo ra được, tương tự như phần đỡ dụng cụ 60 tạo ra từ các phần đỡ dạng dải 61 và 62, móc 63 và dải cao su 64.

Thiết bị điện luôn được cất giữ trong phần phình ra bên phải 46 của hộp chứa đồ 34, ví dụ thiết bị chống chộm 75, có thể được giữ trong phần đỡ thiết bị 70 trong khi luôn được nối với đầu nối 48. Kết cấu này khiến cho có thể cất giữ thiết bị chống chộm 75 trong hộp chứa đồ 34 với sự ảnh hưởng ít đến vùng chứa chính của hộp chứa đồ 34, trong khi cũng khiến cho hầu như không nhìn thấy thiết bị chống chộm 75 và gia tăng chức năng chống chộm.

Phương án thứ ba của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào FIG.8 và FIG.9, trong đó các chi tiết tương ứng với các chi tiết theo phương án thứ nhất được thể hiện bằng các số chỉ dẫn tương tự như theo phương án thứ nhất và phần mô tả giải thích chi tiết về nó được bỏ qua.

Trong thành sau 46c của phần phình ra bên phải 46 như một phần phình ra bên phải trong số cặp phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 của hộp chứa đồ 34, lỗ gài 77 bố trí bên dưới thành trên 46a của phần phình ra bên phải 46 được tạo ra để quay về phía bên trong hộp chứa đồ 34. Đầu nối 78 có phần đầu cuối dạng ống 78a, phần này được gài vào trong lỗ gài 77 để được nằm bên ngoài mép theo chu vi của phần miệng 35 khi được nhìn trên hình chiếu bằng cũng được bố trí trên thành sau 46c của phần phình ra bên phải 46.

Đầu nối 78 là đầu nối kiểu lỗ cắm có hình dạng và cách bố trí chốt tương hợp với đầu nối chuẩn đoán thế hệ hai (OBD2 - On Board Diagnosis second generation) và được bố trí trên thành sau 46c sao cho chiều dài L1B của đầu nối 78 theo hướng chiều dọc của xe lớn hơn chiều dài L2B của đầu nối 78 theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng và phần đầu cuối 78a được định hướng để đến gần tâm của hộp chứa đồ 34 theo hướng chiều rộng của xe khi đi về phía bên trong hộp chứa đồ 34.

Cảm biến để phát hiện tình trạng của hệ thống truyền lực truyền lực dẫn động từ động cơ đốt trong E đến bánh sau WR, hoặc cảm biến để phát hiện tình trạng của hệ thống truyền lực trong các trường hợp mà trong đó nguồn dẫn động là động cơ điện thay cho động cơ đốt trong E, và cảm biến để phát hiện tình trạng của chất xúc tác có trong hệ thống xả 51 của động cơ đốt trong E được nối với đầu nối 78. ECU như thiết bị điện cho phép kiểm tra được nối với phần đầu cuối 78a của đầu nối 78 từ bên trong hộp chứa đồ 34.

Theo phương án thứ ba được tạo kết cấu như đã nêu trên, tình trạng của hệ thống truyền lực và tình trạng của chất xúc tác có thể được phát hiện mà không cần tháo nắp che bên ngoài hoặc các bộ phận tương tự vào thời điểm kiểm tra.

Để nối theo lựa chọn các loại thiết bị điện khác nhau như đã nêu trên, các đầu nối 48 và 78 có các hình dạng tương ứng với thiết bị điện như các vật để nối có thể được chọn và bố trí trong phần phình ra bên phải 46.

Trong khi các phương án theo sáng chế đã được mô tả trên đây, sáng chế không chỉ giới hạn ở các phương án đã được mô tả và các cải biến khác nhau có thể được tạo ra mà không nằm ngoài phạm vi bảo hộ của sáng chế như được nêu trong các điểm yêu cầu bảo hộ.

Ví dụ, trong khi các phương án nêu trên đã được mô tả bằng cách chọn xe máy hai bánh làm ví dụ là xe kiểu để chân hai bên, sáng chế cũng có thể áp dụng được cho xe ba bánh. Hơn nữa, trong khi phần mô tả nêu trên đã mô tả các trường hợp mà trong đó các phần phình ra bên trái 45 và bên phải 46 được bố trí ở các bên trái và bên phải của hộp chứa đồ 34, sáng chế cũng có thể áp dụng được cho các trường hợp mà trong đó phần phình ra được bố trí ở bên trái hoặc bên phải của hộp chứa đồ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên mà trong đó hộp chứa đồ (34) có phần miệng (35) ở đầu trên của nó được đỡ bởi khung thân xe (F) và phần miệng (35) của hộp chứa đồ (34) được che bởi yên dùng cho người lái xe (31) để mở và đóng được, khác biệt ở chỗ:

phần phình ra bên phải (46) phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với phần miệng (35) được tạo ra trên thành bên (34b) của hộp chứa đồ (34) quay ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe, phần phình ra bên phải (46) có thành dưới (46d) kéo dài nằm ngang theo hướng chiều rộng của xe, thành dưới (46d) kéo dài vào bên trong mép theo chu vi của phần miệng (35) khi được nhìn trên hình chiếu bằng,

lỗ gài (47, 77) bố trí bên dưới thành trên (46a) của phần phình ra bên phải (46) được tạo ra trong phần phình ra bên phải (46) để quay về phía bên trong hộp chứa đồ (34), lỗ gài (47, 77) quay nghiêng xuống dưới khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của thân xe, và

đầu nối (48, 78) có phần đầu cuối (48a, 78a) bố trí trong lỗ gài (47, 77) để được nằm hoàn toàn bên ngoài mép theo chu vi của phần miệng (35) khi được nhìn trên hình chiếu bằng được bố trí trên phần phình ra bên phải (46) trong khi cho phép nối đầu nối (48, 78) với thiết bị điện.

2. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm 1, trong đó

khung thân xe (F) bao gồm:

ống đầu (12) đỡ lái được càng trước (11), càng trước này đỡ xoay được bánh trước (WF);

khung chính (13) kéo dài về phía sau từ ống đầu (12); và cặp khung sau bên trái và bên phải (14) kéo dài về phía sau từ khung chính (13),

phần phình ra bên phải (46) được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng tương đối với khung sau (14) nằm bên dưới phần phình ra bên phải (46).

3. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm 2, trong đó

khi được nhìn từ trên xuống, đầu nối (48, 78) được bố trí bên ngoài tương đối với phần miệng (35) và bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe tương đối với khung sau cụ thể (14) như một khung trong số cặp khung sau bên trái và bên phải (14) ở phía tương ứng với đầu nối (48, 78), và

chùm dây dẫn (65) được nối với đầu nối (48, 78) ở vị trí bên ngoài hộp chứa đồ (34).

4. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm 3, trong đó

chùm dây dẫn (65) kéo dài từ đầu nối (48, 78) để có phần kéo dài thứ nhất (65a) kéo dài xuống dưới từ đầu nối (48, 78) và phần kéo dài thứ hai (65b) liên tục đến đầu dưới của phần kéo dài thứ nhất (65a) và kéo dài theo hướng chiều dọc của xe, và

phần kéo dài thứ hai (65b) được bố trí giữa phần phình ra bên phải (46) và khung sau cụ thể (14) theo hướng lên trên-xuống dưới để kéo dài dọc theo phần trên của khung sau cụ thể (14).

5. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó

phần phình ra bên phải (46) được tạo ra để có thành trước (46b) quay về phía trước theo hướng chiều dọc của xe và thành sau (46c) quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe, và

đầu nối (48, 78) được bố trí trên thành sau (46c) sao cho chiều dài (L1A, L1B) của đầu nối (48, 78) theo hướng chiều dọc của xe lớn hơn chiều dài (L2A, L2B) của đầu nối (48, 78) theo hướng chiều rộng của xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng và phần đầu cuối (48a, 78a) được định hướng để đến gần tâm của hộp chứa đồ (34) theo hướng chiều rộng của xe khi đi về phía bên trong hộp chứa đồ (34).

6. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm 5, trong đó thành sau (46c) của phần phình ra bên phải (46) được bố trí xa về phía trước hơn so với thành

sau hộp (34c) tạo ra một phần của hộp chứa đồ (34) và quay về phía sau theo hướng chiều dọc của xe.

7. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó hộp chứa đồ (34) bao gồm các nửa hộp bên trái và bên phải (38, 39) bố trí ở các phía đối nhau theo hướng chiều rộng của xe và được nối với nhau.

8. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó:

đầu nối (48, 78) được bố trí trên một phần phình ra bên phải (46) trong số cặp phần phình ra bên trái (45) và bên phải (46) lần lượt được tạo ra trên các thành bên (34a, 34b) của hộp chứa đồ (34) ở các phía đối nhau theo hướng chiều rộng của xe, và

phần đỡ dụng cụ (60), mà dụng cụ trong xe được gắn vào đó theo cách tháo ra được, được bố trí trong phần phình ra bên trái (45) khác, được tạo ra để có thể cất giữ dụng cụ trong xe.

9. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

hộp chứa đồ (34) được tạo kết cấu để có thể cất giữ mũ bảo hiểm (55), và

đầu nối (48, 78) được bố trí sao cho phần đầu cuối (48a, 78a) nằm ở vị trí lệch khỏi mũ bảo hiểm đã được cất giữ (55) theo hướng chiều rộng của xe trên hình chiếu lên mặt phẳng thẳng đứng song song với hướng chiều rộng của xe.

10. Hộp chứa đồ dùng trong xe kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó đầu nối (48, 78) được tạo kết cấu theo kiểu lỗ cắm để có thể cấp năng lượng điện cho thiết bị điện được cất giữ trong hộp chứa đồ (34).

FIG.1

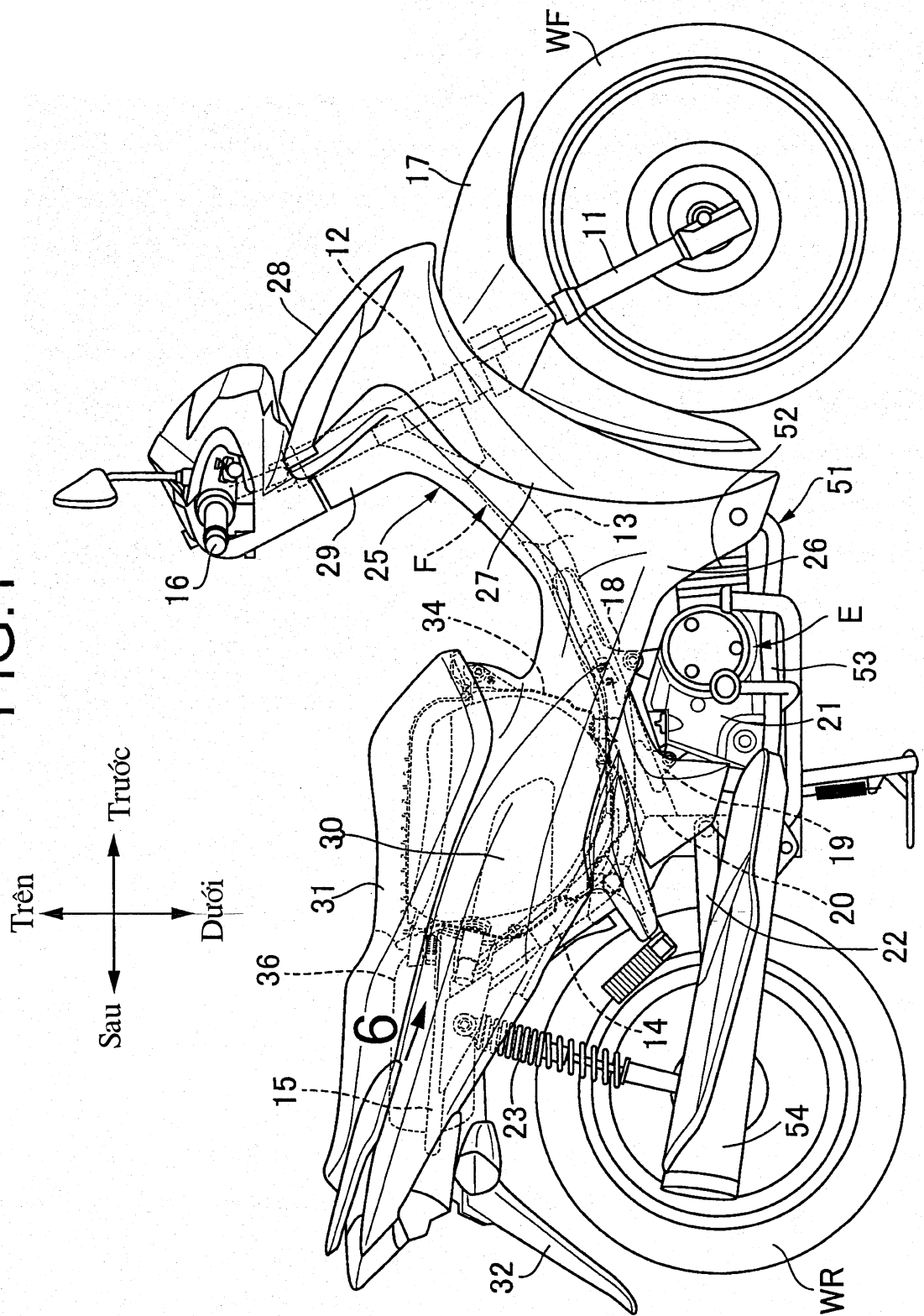
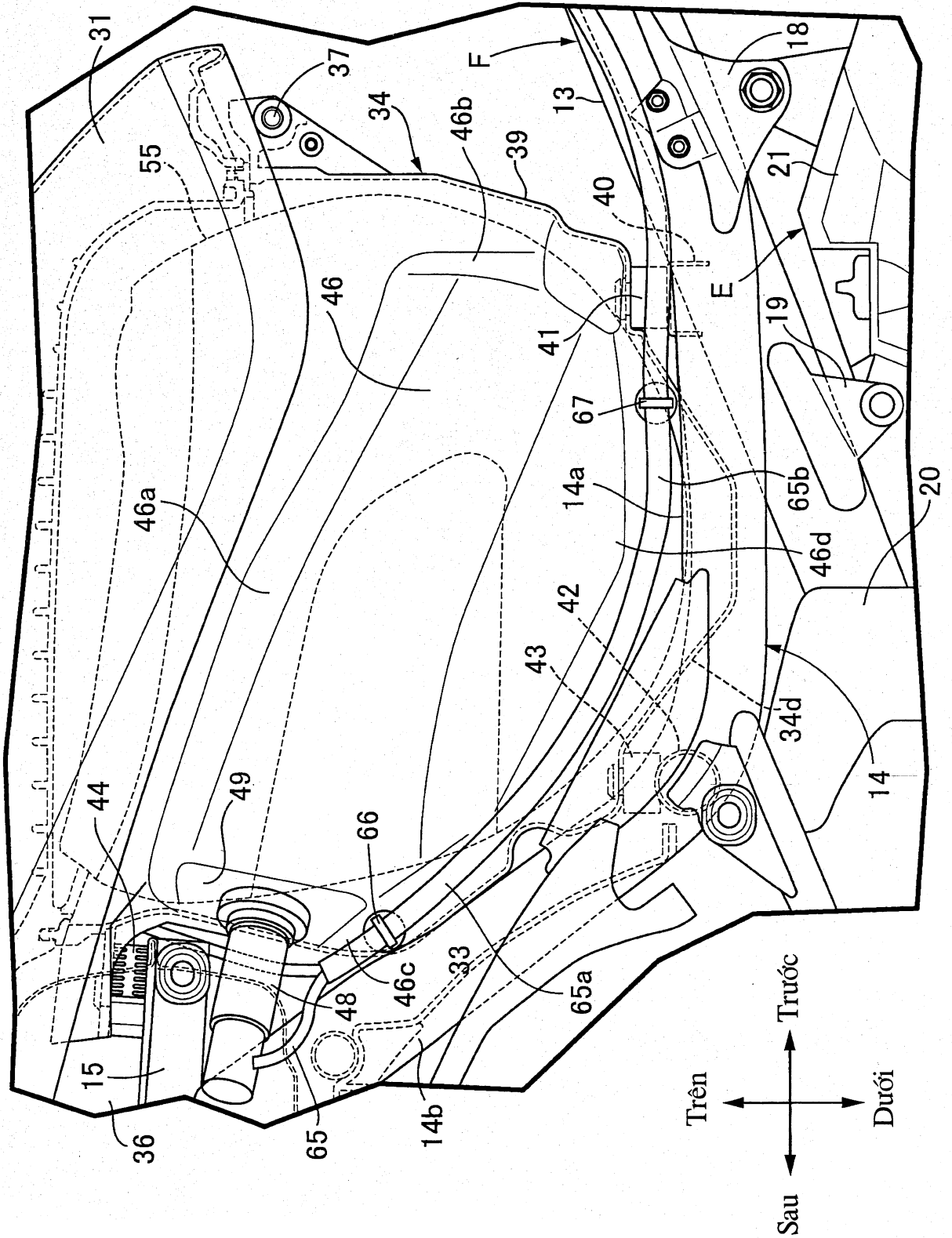


FIG.2



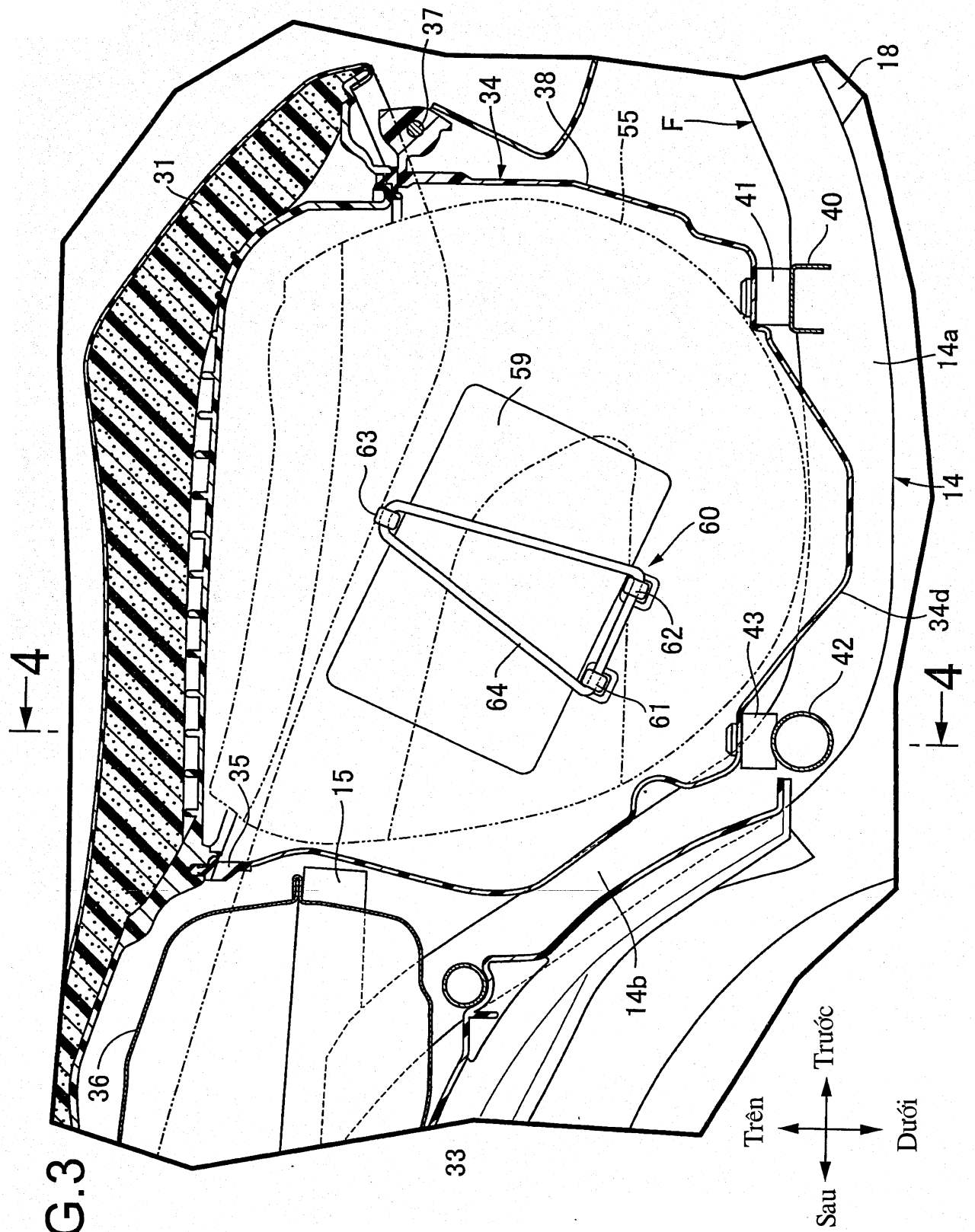
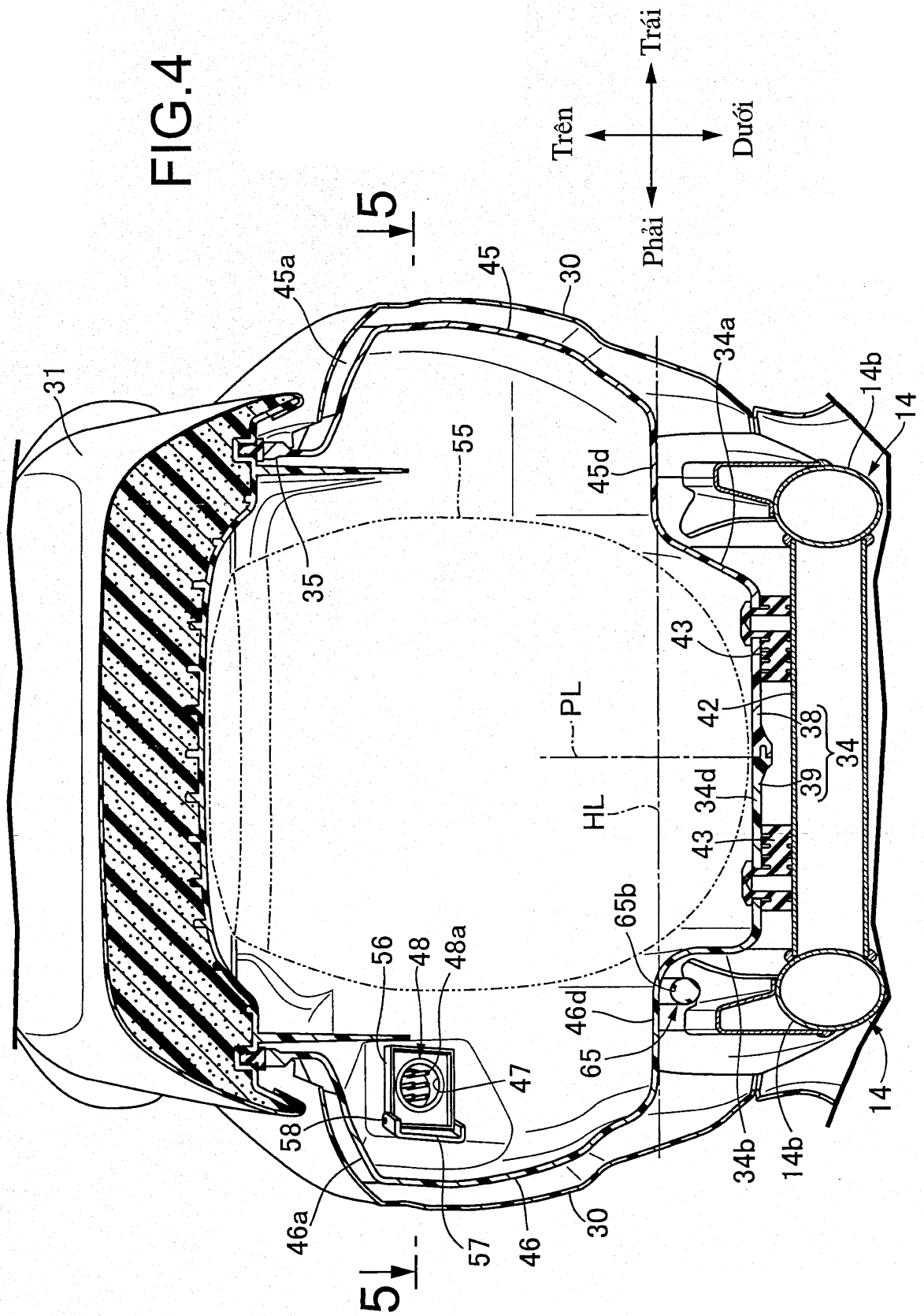


FIG. 3



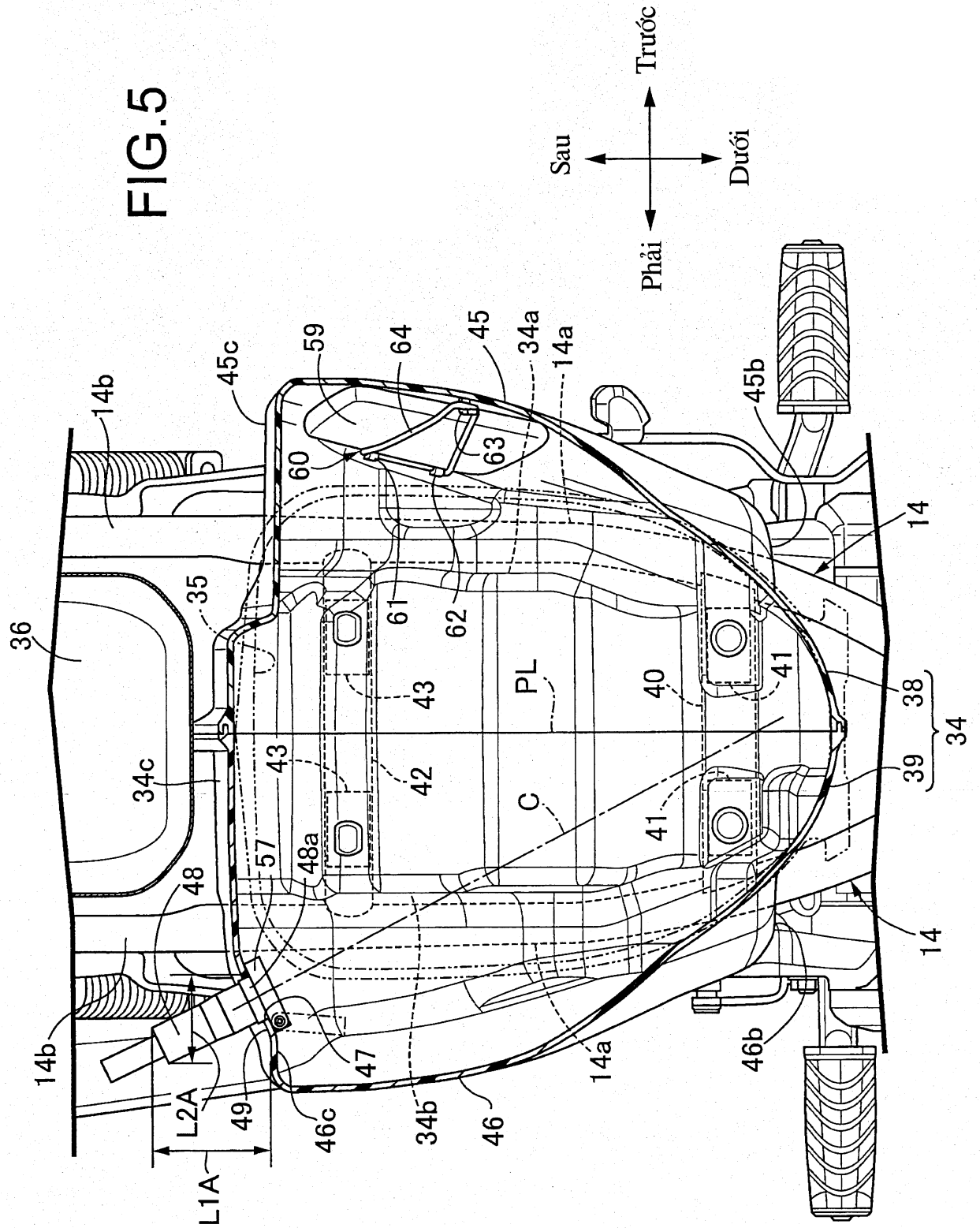
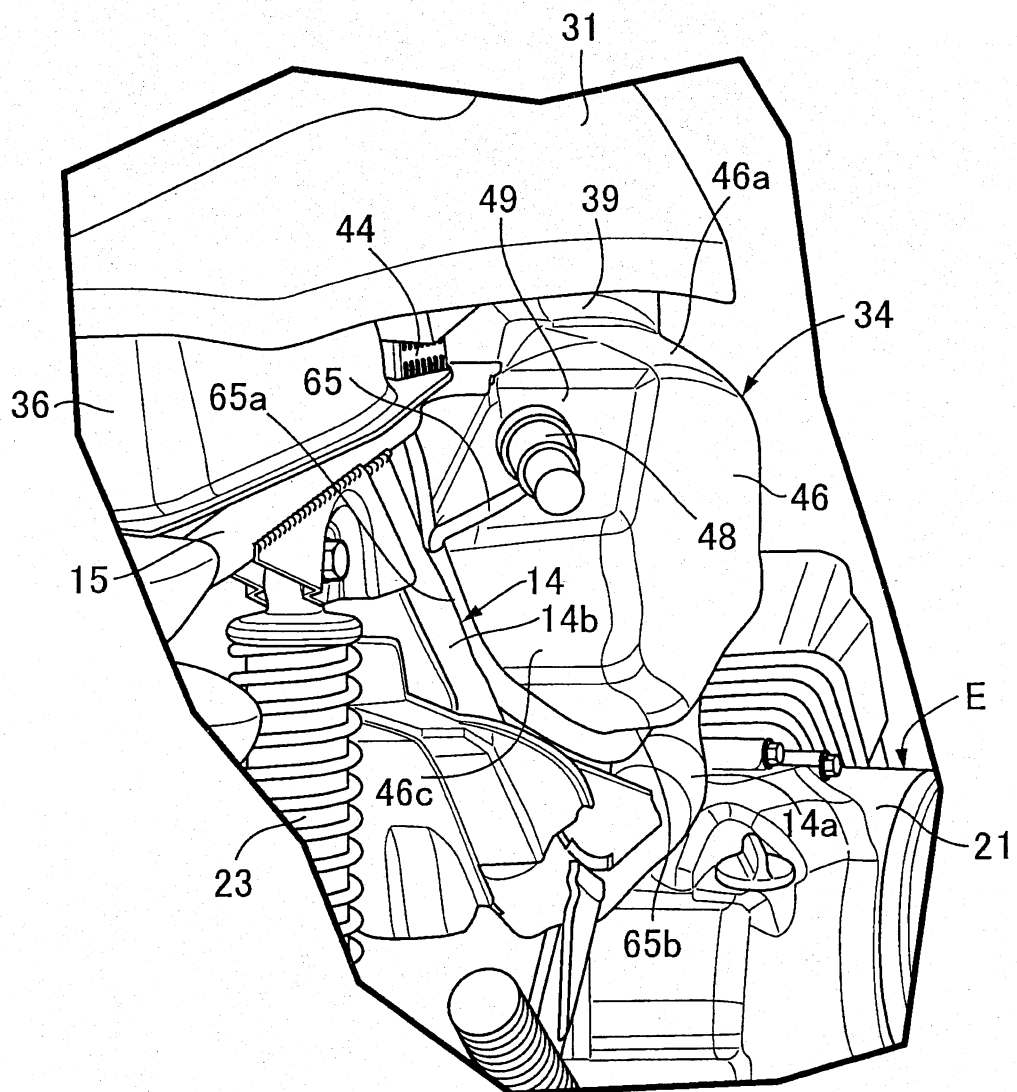
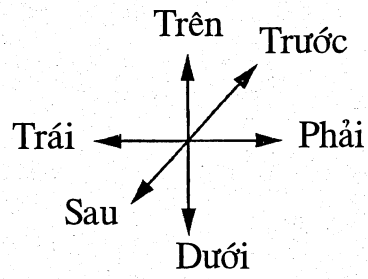


FIG.6



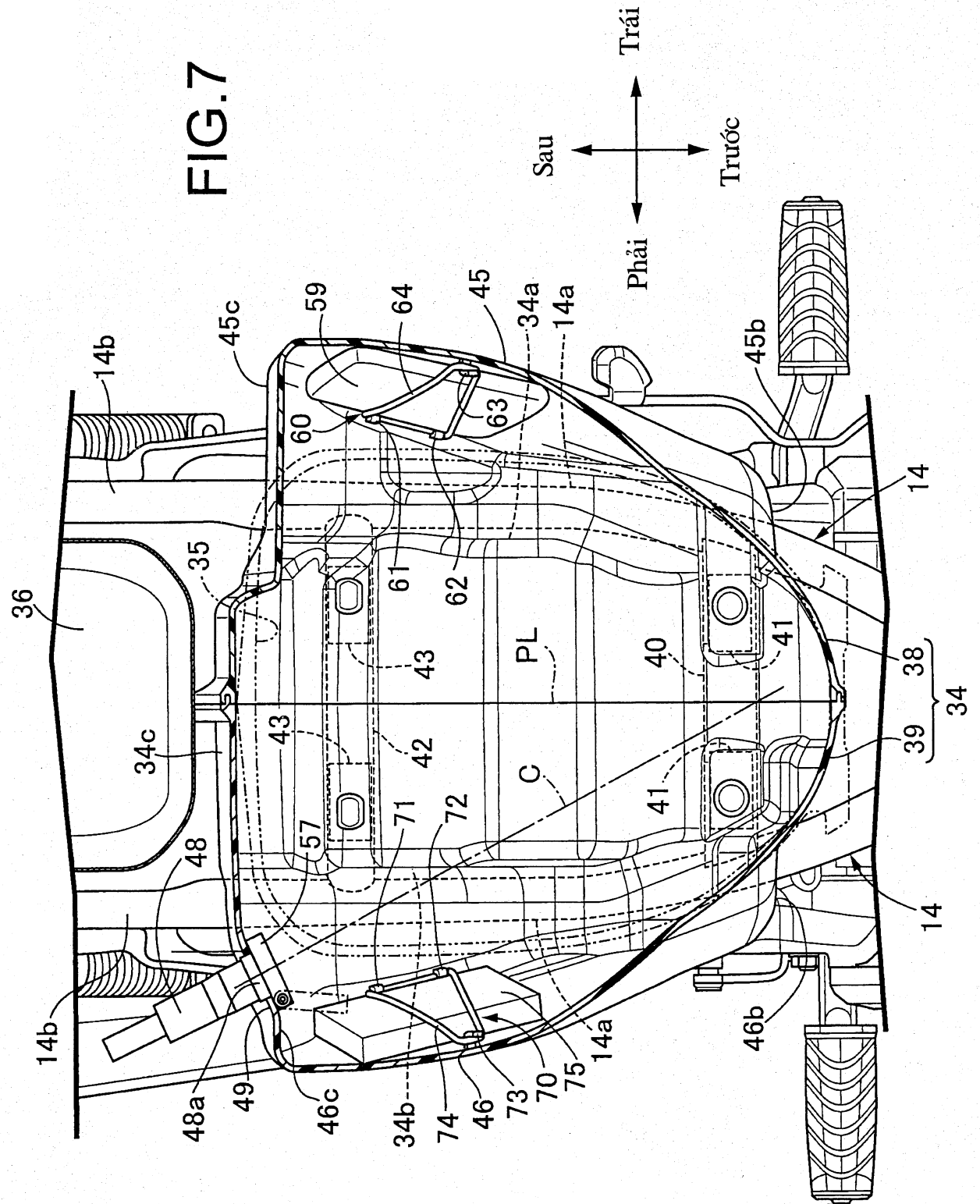


FIG. 8

