



(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)



1-0027688

(51)⁷ B62J 23/00; B62J 99/00

(13) B

(21) 1-2016-01134

(22) 30/03/2016

(30) 2015-072662 31/03/2015 JP

(45) 25/03/2021 396

(43) 25/10/2016 343A

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

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

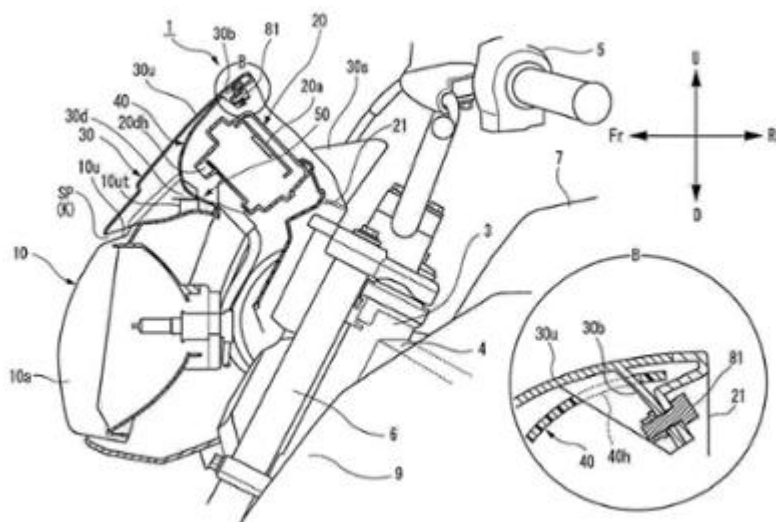
(72) Kumi HASHIMOTO (JP); Tetsu HORIUCHI (JP); Takamasa IGUCHI (JP);
Norimasa HATTORI (JP).

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

(54) KẾT CẤU PHẦN TRƯỚC DÙNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu phần trước dùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên mà có thể làm tăng hiệu quả ngăn ngừa các chất ngoại lai như nước đi vào bên trong cụm đồng hồ đo và có thể ngăn ngừa việc mở rộng vỏ chứa mà cụm đèn trước và cụm đồng hồ đo được đặt cùng với nhau trong đó.

Kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm cụm đèn trước (10), cụm đồng hồ đo (20) chứa các đồng hồ đo và các đồng hồ chỉ báo (20a), và nắp che trước (30) chứa cụm đèn trước (10) và cụm đồng hồ đo (20). Khe hở (K) được tạo ra ở nắp che trước (30), và tấm chống nước mềm dẻo (40) được lắp để che hướng phía trước của cụm đồng hồ đo (20) bên trong nắp che trước (30).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên, cụ thể là đề cập đến kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó đặc tính chống nước của phần trước của xe được cải thiện.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Các xe kiểu ngồi để chân hai bên gồm các xe máy thường có các cụm đồng hồ đo chứa các thiết bị như đồng hồ đo tốc độ và thiết bị tương tự vốn được lắp ở phần trước của xe. Đã biết rộng rãi cụm đồng hồ đo trong đó lỗ không khí để duy trì khả năng thấm không khí giữa không khí bên ngoài được lắp để chuẩn bị cho trường hợp mà không khí bên trong vỏ cụm giãn nở do tăng nhiệt độ và lý do tương tự (ví dụ xem tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn sáng chế Nhật Bản số 2009-202787

Như đối với kết cấu được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1, kết cấu được thực hiện sao cho các chất ngoại lai như nước khó đi vào từ lỗ không khí do thực tế là còi dùng để cảnh báo bằng âm thanh được bố trí theo hướng phía trước của lỗ không khí. Tuy nhiên, đối với xe có kết cấu phần trước chứa cụm đồng hồ đo và cụm đèn trước được đặt bên trong cùng một vỏ chứa, và bố trí còi trong vỏ chứa dẫn tới vấn đề mở rộng vỏ chứa.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu phần trước dùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể tăng hiệu quả ngăn không cho các chất ngoại lai như nước đi vào bên trong cụm đồng hồ đo và có thể ngăn ngừa việc mở rộng vỏ chứa mà cụm đèn trước và cụm đồng hồ đo được đặt cùng với nhau trong đó.

Để đạt được các mục đích nêu trên, kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi

để chân hai bên theo khía cạnh thứ nhất bao gồm: cụm đèn trước, cụm đồng hồ đo chứa các đồng hồ đo và các đồng hồ chỉ báo, và nắp che trước vỏ cụm đèn trước và cụm đồng hồ đo, khe hở được tạo ra ở nắp che trước, tấm chống nước mềm dẻo được lắp để che hướng phía trước của cụm đồng hồ đo bên trong nắp che trước.

Ngoài kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, kết cấu theo khía cạnh thứ hai khác biệt ở chỗ, khe hở là khe tạo ra giữa phần phía trên của cụm đèn trước và nắp che trước.

Ngoài kết cấu theo khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, kết cấu theo khía cạnh thứ ba khác biệt ở chỗ, nắp che trước có vành chắn đồng hồ đo che ít nhất hướng phía trước của cụm đồng hồ đo, phần đỡ được tạo ra ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo, tấm chống nước được đỡ ở phần đỡ để ngăn không cho trượt.

Ngoài kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh thứ nhất đến khía cạnh thứ ba, kết cấu theo khía cạnh thứ tư khác biệt ở chỗ, phần đầu dưới của tấm chống nước được đỡ ở cụm đèn trước.

Ngoài kết cấu theo khía cạnh thứ tư, kết cấu theo khía cạnh thứ năm khác biệt ở chỗ, phần cố định ăn khớp được tạo ra để ăn khớp phần phía trên của cụm đèn trước và vành chắn đồng hồ đo, và phần đầu dưới được lắp bởi bộ phận kẹp mà có thể lắp và cố định phần cố định ăn khớp để được lắp với phần lắp của phần cố định ăn khớp.

Ngoài kết cấu theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh thứ nhất đến khía cạnh thứ năm, kết cấu theo khía cạnh thứ sáu khác biệt ở chỗ, tấm chống nước được tạo ra để được cong lồi tới hướng phía trước ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng.

Kết cấu theo khía cạnh thứ nhất, cụm đèn trước chiếu sáng hướng phía trước xe, cụm đồng hồ đo chứa các đồng hồ đo và các đồng hồ chỉ báo, và nắp che trước vỏ cụm đèn trước và cụm đồng hồ đo được lắp. Khe hở được tạo ra ở nắp che trước. Tấm chống nước được lắp để che hướng phía trước của cụm đồng hồ đo bên trong nắp che trước. Do đó, nắp che trước có khả năng thấm không khí, đồng thời tấm chống nước che phía sau của cụm đồng hồ đo. Do vậy, đặc tính chống nước có thể được cải thiện mà không cần thêm khoảng trống. Tấm chống nước mềm dẻo có thể khớp vừa một cách tự do bên trong hộp mà không cần thêm khoảng trống. Kết quả là, kết cấu phần trước dùng cho

các xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể được tạo ra sao cho đặc tính chống nước của cụm đồng hồ đo được cải thiện và đồng thời việc mở rộng nắp che trước được ngăn ngừa.

Kết cấu theo khía cạnh thứ hai, khe hở được tạo ra giữa phần phía trên của cụm đèn trước và nắp che trước. Do đó, sự ảnh hưởng bởi nắp che trước có thể tránh được trong quá trình điều chỉnh quang học của cụm đèn trước, điều này cho phép dễ dàng thực hiện việc điều chỉnh. Sau đó, tấm chống nước có thể ngăn không có nước đi qua khe hở.

Kết cấu theo khía cạnh thứ ba, nắp che trước có vành chắn đồng hồ đo che ít nhất hướng phía trước của cụm đồng hồ đo, phần đỡ được tạo ra ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo, và phần đỡ đỡ tấm chống nước để ngăn không cho trượt. Do đó, tấm chống nước được kéo dài từ bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo. Do vậy, khe hở ở phía bề mặt trước của cụm đồng hồ đo có thể được bịt kín một cách hiệu quả ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo. Tấm chống nước có thể được đỡ mà không cần tạo ra kết cấu đỡ đặc biệt.

Kết cấu theo khía cạnh thứ tư, phần đầu dưới của tấm chống nước được đỡ ở cụm đèn trước.

Tấm chống nước được gài cố định ở vị trí để bịt kín khe hở giữa nắp che trước và phần phía trên của cụm đèn trước. Do đó, khe hở có thể được giảm thiểu và đặc tính chống nước có thể được cải thiện.

Kết cấu theo khía cạnh thứ năm, phần đầu dưới của tấm chống nước được đưa vào và được ăn khớp với phần phía trên của cụm đèn trước và phần cố định ăn khớp của vành chắn đồng hồ đo bằng bộ phận kẹp. Do đó, tấm chống nước không cần có chi tiết chuyên dụng để cố định, và có thể được gắn mà không làm tăng số lượng các bộ phận cấu thành.

Kết cấu theo khía cạnh thứ sáu, tấm chống nước được tạo ra để được cong lồi tới hướng phía trước ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng.

Do đó, nước và thứ tương tự lọt vào từ khe hở có thể được loại bỏ một cách

hiệu quả dọc theo tấm phía bề mặt trước theo dạng bề mặt lồi. Ngoài ra, tấm chống nước được tạo cong lồi tới hướng phía trước, mà cho phép dễ dàng đảm bảo khoảng trống lắp của cụm đồng hồ đo mà không làm ảnh hưởng đến cụm đồng hồ đo.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu đứng phía trước của các phần chính nhìn từ phía trước xe trong kết cấu phần trước của xe máy theo sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ mặt cắt dạng sơ đồ của các phần chính nhìn từ bên trái xe ở vị trí dọc theo đường A-A trên Fig.1, và vùng B là phần phóng to của các phần chính;

Fig.3 là hình chiếu cạnh dạng sơ đồ của nắp che trước đã được tháo ra trong kết cấu phần trước của xe máy thể hiện trên Fig.1;

Fig.4 là hình phối cảnh chi tiết rời thể hiện cụm đèn trước và cụm đồng hồ đo của xe máy thể hiện trên Fig.2;

Fig.5 là hình phối cảnh chi tiết rời của tấm chống nước thể hiện trên Fig.2;

Fig.6 là hình phối cảnh của các phần chính thể hiện bên trong vành chắn đồng hồ đo thể hiện trên Fig.3; và

Fig.7 là hình vẽ cắt dạng sơ đồ và hình phối cảnh trong trạng thái lắp ở vị trí dọc theo đường C-C trên Fig.6.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, xe máy là xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.7. Ngoài ra, các hình vẽ cần được xem theo các hướng của các ký tự. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng “trước và sau”, “phải và trái”, và “trên và dưới” được mô tả theo các hướng nhìn từ người đi xe, và thể hiện hướng phía trước xe là “Fr”, hướng sau là “Rr”, bên trái là “L”, bên phải là “R”, hướng bên trên là “U”, và hướng bên dưới là “D”. Ngoài ra, các hướng của các chi tiết tương ứng của xe máy được thể hiện giống nhau trên các hình vẽ.

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 1 có kết cấu phần trước trong đó đèn

trước 10a chiếu sáng hướng phía trước xe nhìn từ hướng phía trước xe được lộ ra trên bề mặt trước và nắp che trước 30 nhô theo phương nằm ngang so với các đèn báo rẽ 18. Nắp che trước 30 có vành chắn đồng hồ đo 30u sẽ được mô tả dưới đây, nắp che đồng hồ đo 21 (xem Fig.2), và nắp che phía trước 30s.

Như được thể hiện trên Fig.2, xe máy 1 có các bộ phận khung gồm hai khung chính 4 kéo dài từ ống đầu 3 đến hướng sau xe, chạc trước 6 được đỡ quay trên ống đầu 3 và đỡ bánh xe trước (không được thể hiện trên hình vẽ) ở phần đầu dưới, và tay lái 5 được lắp ở phần đầu trên của chạc trước 6. Ngoài ra, kết cấu phần trước của xe máy 1, cụ thể là, kết cấu ở phía trước ống đầu 3 có cụm đèn trước 10 với đèn trước 10a chiếu sáng hướng phía trước xe, cụm đồng hồ đo 20 chứa các đồng hồ đo và các đồng hồ chỉ báo 20a như đồng hồ đo tốc độ và đồng hồ chỉ báo nhiên liệu, và nắp che trước 30 vỏ cụm đèn trước 10 và cụm đồng hồ đo 20. Ngoài ra, bình chứa nhiên liệu 7 được bố trí giữa các khung chính 4, vỏ che 9 che cả bên phải lẫn bên trái của bình chứa nhiên liệu 7. Ngoài ra, nắp che bên 8 và chi tiết tương tự che một cách thích hợp cả hai bên xe. Ngoài ra, cụm đèn trước 10 và cụm đồng hồ đo 20 được đỡ ở phần đầu trên của chạc trước 6 cơ cấu đỡ riêng và không được thể hiện.

Nắp che trước 30 che cụm đèn trước 10 và cụm đồng hồ đo 20 theo phương án thực hiện này. Như được thể hiện trên Fig.3, nắp che trước 30 được tạo kết cấu để che các hướng bên trên và bên dưới, các hướng bên phải và bên trái, và hướng sau của cụm đèn trước 10 và cụm đồng hồ đo 20, ngoại trừ lộ ra hướng phía trước của đèn trước 10a và bề mặt trên của cụm đồng hồ đo 20 (phần hiển thị của các đồng hồ đo và các đồng hồ chỉ báo). Cụ thể là, nắp che trước 30 tạo ra khoảng trống chứa cụm đèn trước 10 và cụm đồng hồ đo 20 có vành chắn đồng hồ đo 30u, nắp che đồng hồ đo 21, và nắp che phía trước 30s.

Vành chắn đồng hồ đo 30u được tạo kết cấu để che chu vi của đèn trước 10a, đồng thời che hướng phía trước và các bên phải và bên trái của cụm đồng hồ đo 20. Cụ thể là, thành bề mặt phía vành chắn 30sw và thành đầu dưới vành chắn 30db được tạo ra sao cho chúng có lỗ trước 30fh bao quanh chu vi của đèn trước 10a ở phía dưới của

thành bề mặt trước 30f che phía trước cụm đồng hồ đo 20. Ngoài ra, nắp che đồng hồ đo 21 có phần bề mặt trên 21u với khe hở lộ ra phần hiển thị của cụm đồng hồ đo 20, đồng thời có thành phía nắp che 21sw che phía sau cụm đồng hồ đo 20 và cụm đèn trước 10. Ngoài ra, thành phía nắp che 21sw có phần mép trước 21swe gần như phù hợp với các hình dạng của thành bề mặt phía vành chắn 30sw và phần mép sau 30swe của thành đầu dưới vành chắn 30db. Do đó, khi vành chắn đồng hồ đo 30u và nắp che đồng hồ đo 21 được kết hợp, cả hai bên theo hướng chiều rộng của xe được tạo kết cấu để được đóng lại. Ngoài ra, nắp che phía trước 30s được lắp để che thành bề mặt phía vành chắn 30sw của vành chắn đồng hồ đo 30u từ bên ngoài trong trạng thái mà ở đó vành chắn đồng hồ đo 30u và nắp che đồng hồ đo 21 được kết hợp.

Ngoài ra, khe hở K được tạo ra ở nắp che trước 30. Khe hở K được tạo ra như khe SP giữa phần phía trên 10u của cụm đèn trước 10 và nắp che trước 30 theo phương án thực hiện này. Nếu khe hở SP được tạo ra, chẳng hạn, sự ảnh hưởng bởi nắp che trước 30 có thể tránh được trong quá trình điều chỉnh quang học của đèn trước 10a, điều này cho phép dễ dàng thực hiện việc điều chỉnh. Ngoài ra, khe hở K có thể được tạo lỗ để hút không khí và loại tương tự thay cho khe hở SP giữa phần phía trên 10u và nắp che trước 30.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4, hai phần nhô ăn khớp phải và trái 10ut vốn có thể được ăn khớp với vành chắn đồng hồ đo 30u được tạo ra ở phần phía trên 10u của cụm đèn trước 10. Lỗ ăn khớp 10us nối thông theo phương dọc của xe được tạo ra ở phần nhô ăn khớp 10ut, đồng thời bề mặt trên phần lõi 10ud được tạo ra ở bề mặt trên của phần nhô ăn khớp 10ut.

Sau đó, cụm đồng hồ đo 20 được gắn ở vị trí bên trên và hơi nằm sau cụm đèn trước 10 như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.4, ở các khoảng định trước với cụm đèn trước 10. Ngoài ra, cụm đồng hồ đo 20 được tạo nghiêng lắp theo góc sao cho cụm đồng hồ đo phần dưới 20d có thể được nhìn từ hướng phía trước xe. Các lỗ không khí 20dh để duy trì khả năng thấm không khí với không khí bên ngoài được tạo ra trên cụm đồng hồ đo 20 để chuẩn bị cho trường hợp mà không khí bên trong vỏ cụm 20c giãn nở,

ví dụ, do tăng nhiệt độ và lý do tương tự. Như được thể hiện trên Fig.4, các lỗ không khí 20dh của cụm đồng hồ đo phần dưới 20d được quay về các hướng phía trước và bên dưới của xe.

Như đã mô tả trên đây, các lỗ không khí 20dh của cụm đồng hồ đo 20 được quay về hướng phía trước xe. Ngoài ra, do thực tế là khe hở SP được tạo ra, nên kết cấu này có thể cho phép nước mưa và nước rửa xe dễ dàng lọt vào từ hướng phía trước qua khe hở SP này. Tuy nhiên, theo phương án thực hiện sáng chế, tấm chống nước 40 được tạo ra bên trong nắp che trước 30 để che hướng phía trước của cụm đồng hồ đo 20.

Dưới đây, tấm chống nước 40 theo phương án thực hiện này sẽ được mô tả.

Tấm chống nước 40 được tạo kết cấu với chi tiết dạng tấm mỏng như được thể hiện trên Fig.5. Tấm chống nước có phần đầu trên 40u mà tâm của nó theo phương nằm ngang nhô gần như tới hướng bên trên ở phía phần trên, phần nhô 40de nhô tới cả hai phía theo phương nằm ngang để mở rộng hơn chạy tới cả hai phía bên ở phía phần dưới, và đồng thời có phần đầu dưới 40d với phần mép uốn 40dd mà phần tâm mép đầu dưới của nó có phần mép uốn 40dd hơi uốn theo hướng lên trên. Như đã mô tả trên đây, tấm chống nước 40 được tạo kết cấu sao cho phần đầu dưới 40d vốn là vùng tương với khe hở SP trở nên rộng hơn theo phương nằm ngang. Ngoài ra, khe hở gắn dạng chữ nhật 40h được tạo ra ở phần đầu trên 40u.

Ngoài ra, các đường chia thẳng đứng 40s theo phương thẳng đứng được tạo ra ở cả hai bên phải và bên trái của các khe hở gắn h. Ngoài ra, hai đường chia nằm ngang 40ds tạo về hai bên được tạo ra tương ứng ở các vị trí gần với các phần nhô phải và trái 40de ở phần đầu dưới 40d. Đường chia nằm ngang 40ds là kết cấu để gắn bộ phận kẹp 60 sẽ được mô tả dưới đây để gắn phần đầu dưới 40d của tấm chống nước 40.

Ngoài ra, tấm chống nước 40 theo phương án thực hiện này có thể được tạo kết cấu bằng các vật liệu, như các bộ phận mềm dẻo, ví dụ nhựa, cao su và vật liệu tương tự. Các vật liệu với đặc tính chống nước có thể được sử dụng mà không bị giới hạn.

Bộ phận kẹp 60 có thành bên 60a, thành dưới 60b, và thành trên 60u, và là bộ

phần mềm dẻo có dạng gần như chữ U mà một phía đầu đầu của nó được để hở. Ngoài ra, thành trên 60u có phần uốn 60uc uốn theo hướng lên trên và được tạo kết cấu sao cho đầu nhọn 60ut được vênh lên lên.

Như được thể hiện trên Fig.6, phần đỡ 30b được tạo ra ở phía bề mặt sau trên vành chắn đồng hồ đo 30u che hướng bên trên của cụm đồng hồ đo 20. Ví dụ, phần đỡ 30b có lỗ lắp 30bh xuyên theo phương thẳng đứng, và được tạo kết cấu sao cho vít dạng bao 30bm được gắn và vít cố định 81 có thể được vặn vào. Do đó, vít cố định 81 được vặn vào phần đỡ 30b sao cho nó tương ứng với lỗ lắp 21bh của nắp che đồng hồ đo 21, cho phép nối vành chắn đồng hồ đo 30u và nắp che đồng hồ đo 21.

Ngoài ra, phần nhô ăn khớp 30c nhô theo cùng hướng (theo hướng sau xe) với phần đỡ 30b được tạo ra ở cả hai bên phải và bên trái của phần đỡ 30b sao cho nó được tách biệt khỏi phần đỡ 30b với các khoảng định trước theo phương nằm ngang. Phần nhô ăn khớp 30c được tạo kết cấu là phần nhô thẳng đứng sao cho nó được lắp vào trong đường chia thẳng đứng 40s của tấm chống nước 40.

Ngoài ra, hai phần thành ăn khớp phải và trái 30d tương ứng với phần nhô ăn khớp 10ut được lắp ở phần trên của lỗ trước 30fh của vành chắn đồng hồ đo 30u. Phần cố định ăn khớp 50 được tạo kết cấu có phần thành ăn khớp 30d và phần nhô ăn khớp 10ut. Phần thành ăn khớp 30d có kết cấu thành nhô nhô theo hướng phía sau của xe, và có thành nhô theo phương ngang 30dd có dạng gần như tam giác và nối hai thành nhô thẳng đứng phải và trái 30dw và phía đầu dưới của thành nhô thẳng đứng 30dw. Sau đó, lỗ ăn khớp 30dh được tạo xuyên theo phương thẳng đứng ở thành nhô theo phương ngang 30dd. Bề mặt bên khe hở 30sh để gắn đèn báo rẽ 18 được tạo ra ở cả hai bề mặt thành bên phải và bên trái của vành chắn đồng hồ đo 30u.

Dưới đây, việc gắn tấm chống nước 40 theo phương án thực hiện này sẽ được mô tả.

Tấm chống nước 40 được gắn sao cho phần đỡ 30b được xuyên qua và đặt vào trong khe hở gắn 40h và được đặt (thực hiện theo hướng mũi tên X1 trên Fig.3) trước khi cố định nắp che đồng hồ đo 21 với phần đỡ 30b. Do đó, tấm chống nước 40 được

đỡ ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo 30u.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, như đã mô tả trên đây, do thực tế là phần nhô ăn khớp 30c được tạo ra ở cả bên phải và bên trái của phần đỡ 30b, phần nhô ăn khớp 30c được lắp vào trong đường chia thẳng đứng 40s. Do đó, phần đầu trên 40u của tấm chống nước 40 được đỡ ở ba điểm và cố định tạm sao cho nó nằm dọc theo bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo 30u.

Như đã mô tả trên đây, phần nhô ăn khớp 10ut của phần phía trên 10u của cụm đèn trước 10 và phần thành ăn khớp 30d được xếp chồng để lắp đèn trước 10a vào trong phần trước khe hở 30fh của vành chắn đồng hồ đo 30u ở trạng thái mà tấm chống nước 40 được gắn.

Như được thể hiện trên Fig.7, ở thời điểm xếp chồng, bề mặt trên phần lõi 10ud của phần nhô ăn khớp 10ut được lắp vào trong lỗ ăn khớp 30dh. Do đó, phần cố định ăn khớp 50 được kết hợp trong trạng thái lắp tạm thời.

Sau đó, bộ phận kẹp 60 được lắp từ hướng phía sau của xe vào trong phần cố định ăn khớp 50. Bộ phận kẹp 60 được lắp để lắp phần đầu dưới 40d của tấm chống nước 40. Cụ thể là, bộ phận kẹp 60 được lắp để xuyên qua đường chia nằm ngang 40ds từ hướng phía sau của tấm chống nước 40 so với phần cố định ăn khớp 50. Đối với bộ phận kẹp 60, thành dưới 60b được lắp vào trong lỗ ăn khớp 10us nhờ thao tác lắp bộ phận kẹp 60. Trong khi đó, đầu nhọn 60ut của thành trên 60u được lắp để đi qua bề mặt trên phần lõi 10ud, và được ăn khớp ở trạng thái mà phần uốn 60uc được treo trên bề mặt trên phần lõi 10ud.

Như đã mô tả trên đây, ở trạng thái mà phần đầu dưới 40d của tấm chống nước 40 được gài, tấm chống nước 40 được tạo ra để được cong lồi tới hướng phía trước ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng (xem Fig.2), và có thể che hướng phía trước của cụm đồng hồ đo 20 mà không làm ảnh hưởng đến cụm đồng hồ đo 20.

Ngoài ra, vít cố định 81 cố định phần trên của nắp che đồng hồ đo 21 ở phần đỡ 30b của vành chắn đồng hồ đo 30u, cho phép ăn khớp phần đầu trên 40u của tấm chống nước 40 sao cho nó không bị rời ra. Ngoài ra, nắp che trước 30 được tạo kết cấu

sao cho nắp che phía trước 30s được kết hợp và gắn cố định một cách thích hợp sau khi kết hợp vành chắn đồng hồ đo 30u và nắp che đồng hồ đo 21.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, cụm đèn trước 10 với đèn trước 10a chiếu sáng hướng phía trước xe, cụm đồng hồ đo 20 chứa các đồng hồ đo và các đồng hồ chỉ báo 20a, và nắp che trước 30 vỏ cụm đèn trước 10 và cụm đồng hồ đo 20 được lắp. Nắp che trước 30 có khe hở K. Tấm chống nước mềm dẻo 40 được lắp để che hướng phía trước của cụm đồng hồ đo 20 bên trong nắp che trước 30. Do đó, khe hở K đảm bảo khả năng thẩm không khí, đồng thời tấm chống nước 40 che phía sau của cụm đồng hồ đo 20. Kết quả là, đặc tính chống nước có thể được cải thiện mà không cần thêm khoảng trống, và đặc tính chống nước của cụm đồng hồ đo 20 có thể được cải thiện và đồng thời tránh được việc mở rộng nắp che trước 30.

Ngoài ra, như đã nêu ở phần tình trạng kỹ thuật rằng việc bố trí còi trong vỏ (ở nắp che trước) cần mở rộng vỏ chứa, tuy nhiên không có nghĩa là không bố trí còi trong cùng nắp che. Ngay cả nếu còi được bố trí trong khoảng trống tự do bên trong vỏ, thì vẫn có thể làm giảm tổng kích cỡ của nắp che.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, khe hở K là khe hở SP được tạo ra giữa phần phía trên 10u của cụm đèn trước 10 và nắp che trước 30. Do đó, việc điều chỉnh quang học của cụm đèn trước 10 có thể được thực hiện một cách dễ dàng mà không bị ảnh hưởng bởi nắp che trước 30.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, nắp che trước 30 có vành chắn đồng hồ đo 30u che ít nhất hướng phía trước của cụm đồng hồ đo 20. Tấm chống nước 40 được đỡ ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo 30u. Sau đó, tấm chống nước 40 được kéo dài từ bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo 30u.

Do đó, khe hở SP ở phía bề mặt trước của cụm đồng hồ đo 20 có thể bịt kín một cách hiệu quả ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo 30u.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, tấm chống nước 40 được đỡ ở phần đỡ 30b với nắp che đồng hồ đo 21 ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo 30u. Do đó, tấm chống nước 40 có thể được đỡ mà không cần tạo ra kết cấu đỡ đặc biệt. Ngoài

ra, tấm chống nước 40 là kết cấu để được đỡ trên phần nhô ăn khớp 30c vốn được tạo ra sao cho nó được tách riêng khỏi phần đỡ 30b theo phương nằm ngang của xe. Do đó, tấm chống nước 40 có thể được giữ ở nhiều vị trí, điều này cho phép tấm chống nước này được giữ cố định hơn. Do đó, tấm chống nước 40 có thể được định vị chắc chắn trong quá trình lắp, và có thể cải thiện hiệu quả lắp ráp.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, phần đầu dưới 40d của tấm chống nước 40 được đỡ ở cụm đèn trước 10. Do đó, tấm chống nước 40 được gài cố định ở vị trí để bịt kín khe hở giữa nắp che trước 30 và phần phía trên 10u của cụm đèn trước 10. Do đó, khe hở SP có thể được giảm thiểu và đặc tính chống nước có thể được cải thiện.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, phần đầu dưới 40d của tấm chống nước 40 được đưa vào và được gài bởi bộ phận kẹp 60 với phần phía trên 10u của cụm đèn trước 10 và phần cố định ăn khớp 50 của nắp che trước 30. Tấm chống nước 40 không cần có chi tiết chuyên dụng để cố định, và được gắn mà không làm tăng số lượng các bộ phận cấu thành.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, tấm chống nước 40 được tạo ra để được cong lồi tới hướng phía trước ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng. Do đó, nước và thứ tương tự lọt vào từ khe hở SP có thể được loại bỏ một cách hiệu quả dọc theo phía bề mặt trước tấm dạng bề mặt lồi. Ngoài ra, tấm chống nước 40 được tạo cong lồi tới hướng phía trước, mà cho phép dễ dàng đảm bảo khoảng trống lắp của cụm đồng hồ đo 20 mà không làm ảnh hưởng đến cụm đồng hồ đo 20.

Một phương án thực hiện của sáng chế đã được mô tả như trên đây. Sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện này, các biến thể khác nhau có thể được áp dụng một cách hợp lý. Ví dụ, hình dạng của tấm chống nước 40 có thể được thay đổi. Tấm chống nước 40 được tạo kết cấu theo dạng tấm phẳng. Tuy nhiên, tấm chống nước có thể được tạo kết cấu theo dạng cong nằm dọc theo bề mặt thành trong của vành chắn đồng hồ đo 30u hoặc theo dạng sao cho nó nằm dọc theo hình dạng của phía bề mặt trước của cụm đồng hồ đo 20, chẳng hạn. Đối với kết cấu cố định của tấm chống nước 40, kết cấu để cố định tấm chống nước ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo 30u

được tạo ra theo phương án thực hiện nêu trên. Tuy nhiên, nó có thể là kết cấu trong đó tấm chống nước được cố định trên bề mặt trước của cụm đồng hồ đo 20. Ngoài ra, đối với chất lượng của các vật liệu làm tấm chống nước 40, các bộ phận mềm dẻo được sử dụng theo phương án thực hiện nêu trên. Tuy nhiên, các vật liệu không mềm dẻo hoặc tương đối cứng như nhựa, kim loại hoặc các bộ phận cấu thành composit bằng nhựa và các kim loại có thể được sử dụng.

Ngoài ra, xe máy đã được mô tả theo phương án thực hiện nêu trên. Tuy nhiên, sáng chế có thể là các xe kiểu ngồi để chân hai bên không chỉ gồm các xe máy mà còn là các xe bốn bánh khác và xe tương tự.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:
 - cụm đèn trước (10),
 - cụm đồng hồ đo (20) chứa các đồng hồ đo và các đồng hồ chỉ báo (20a),
 - và nắp che trước (30) chứa cụm đèn trước (10) và cụm đồng hồ đo (20),
 - kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) khác biệt ở chỗ, khe hở (K) được tạo ra ở nắp che trước (30), tấm chống nước mềm dẻo (40) được lắp để che hướng phía trước của cụm đồng hồ đo (20) bên trong nắp che trước (30),
 - tấm chống nước (40) được tạo để được cong lồi theo hướng phía trước ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng,
 - lỗ không khí (20dh) được tạo ở phần dưới (20d) của cụm đồng hồ đo (20), và
 - tấm chống nước (40) được tạo để được cong lồi nhằm che bề mặt trước và bề mặt dưới của lỗ không khí (20dh).
2. Kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 1 khác biệt ở chỗ, khe hở (K) là khe (SP) được tạo ra giữa phần phía trên (10u) của cụm đèn trước (10) và nắp che trước (30).
3. Kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 1 hoặc 2 khác biệt ở chỗ, nắp che trước (30) có vành chắn đồng hồ đo (30u) che ít nhất hướng phía trước của cụm đồng hồ đo (20),
 - phần đỡ (30b) được tạo ra ở phía bề mặt sau của vành chắn đồng hồ đo (30u), và
 - tấm chống nước (40) được đỡ ở phần đỡ (30b) để ngăn không cho trượt.
4. Kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3 khác biệt ở chỗ, phần đầu dưới (40d) của tấm chống nước (40) được đỡ ở cụm đèn trước (10).

5. Kết cấu phần trước dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 4 khác biệt ở chỗ, phần cố định ăn khớp (50) được tạo ra để ăn khớp phần phía trên (10u) của cụm đèn trước (10) và vành chắn đồng hồ đo (30u), và phần đầu dưới (40d) được lắp bởi bộ phận kẹp (60) có thể lắp và cố định phần cố định ăn khớp (50) để được lắp với phần lắp của phần cố định ăn khớp (50).

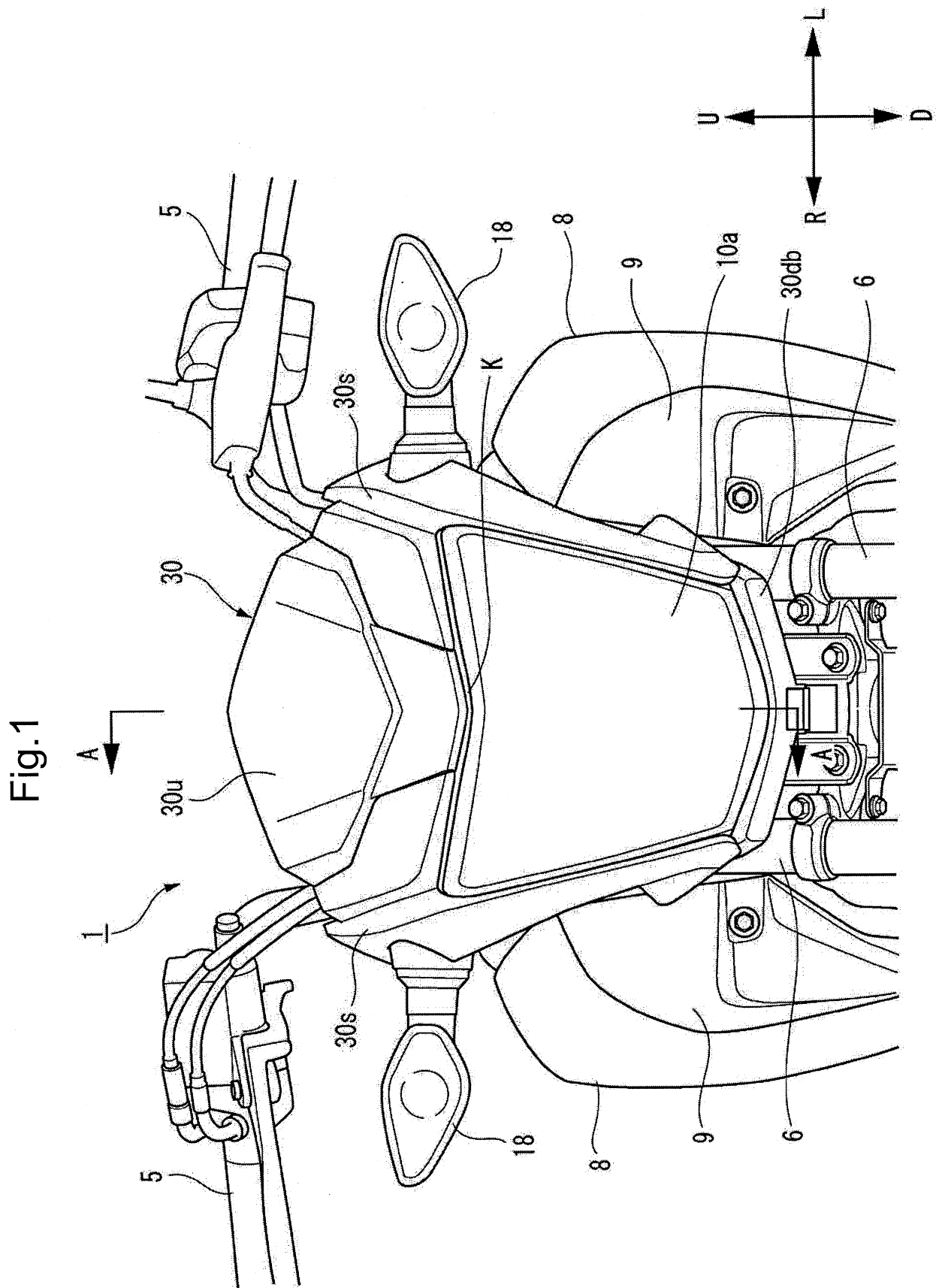


Fig.2

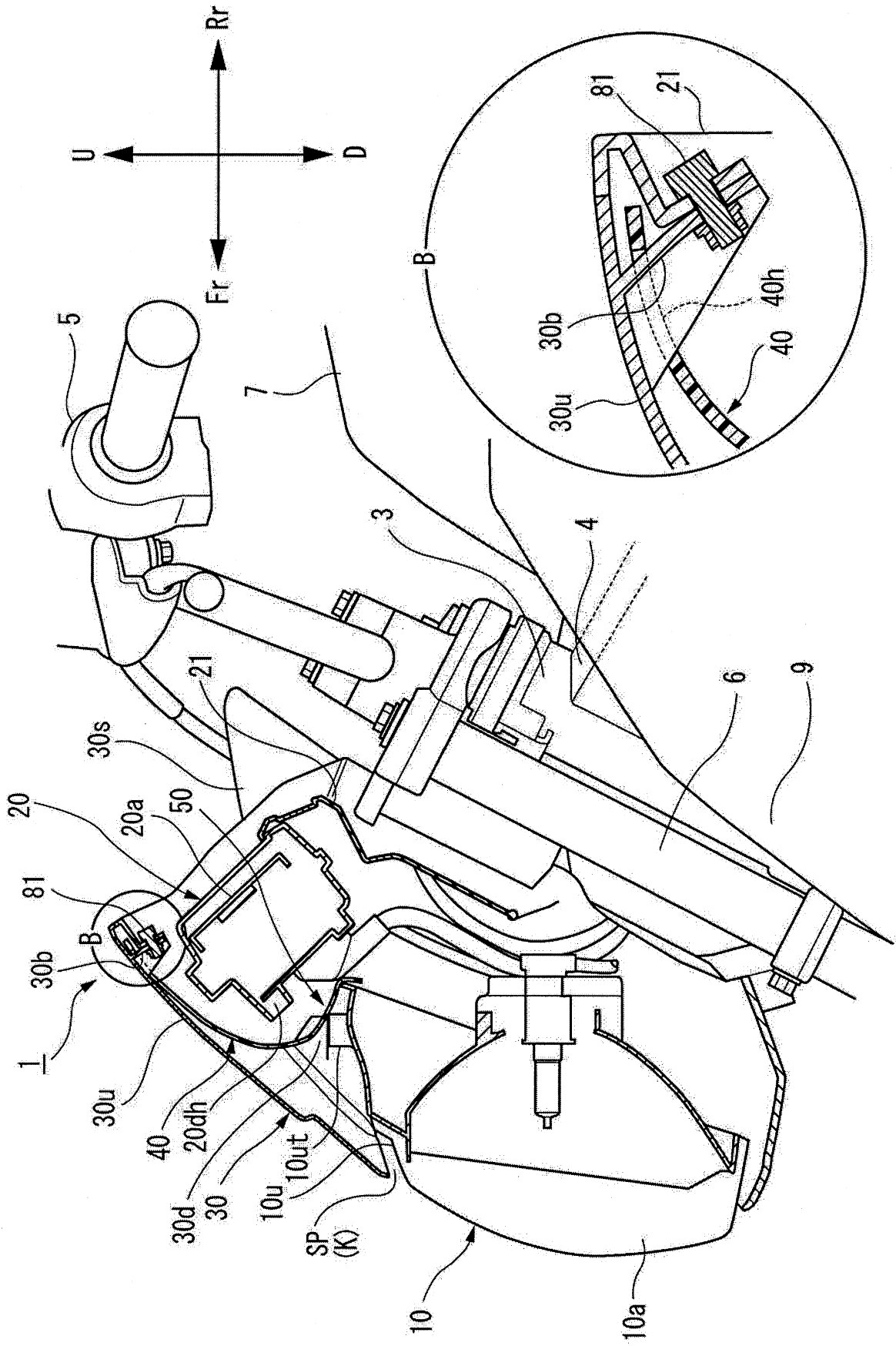
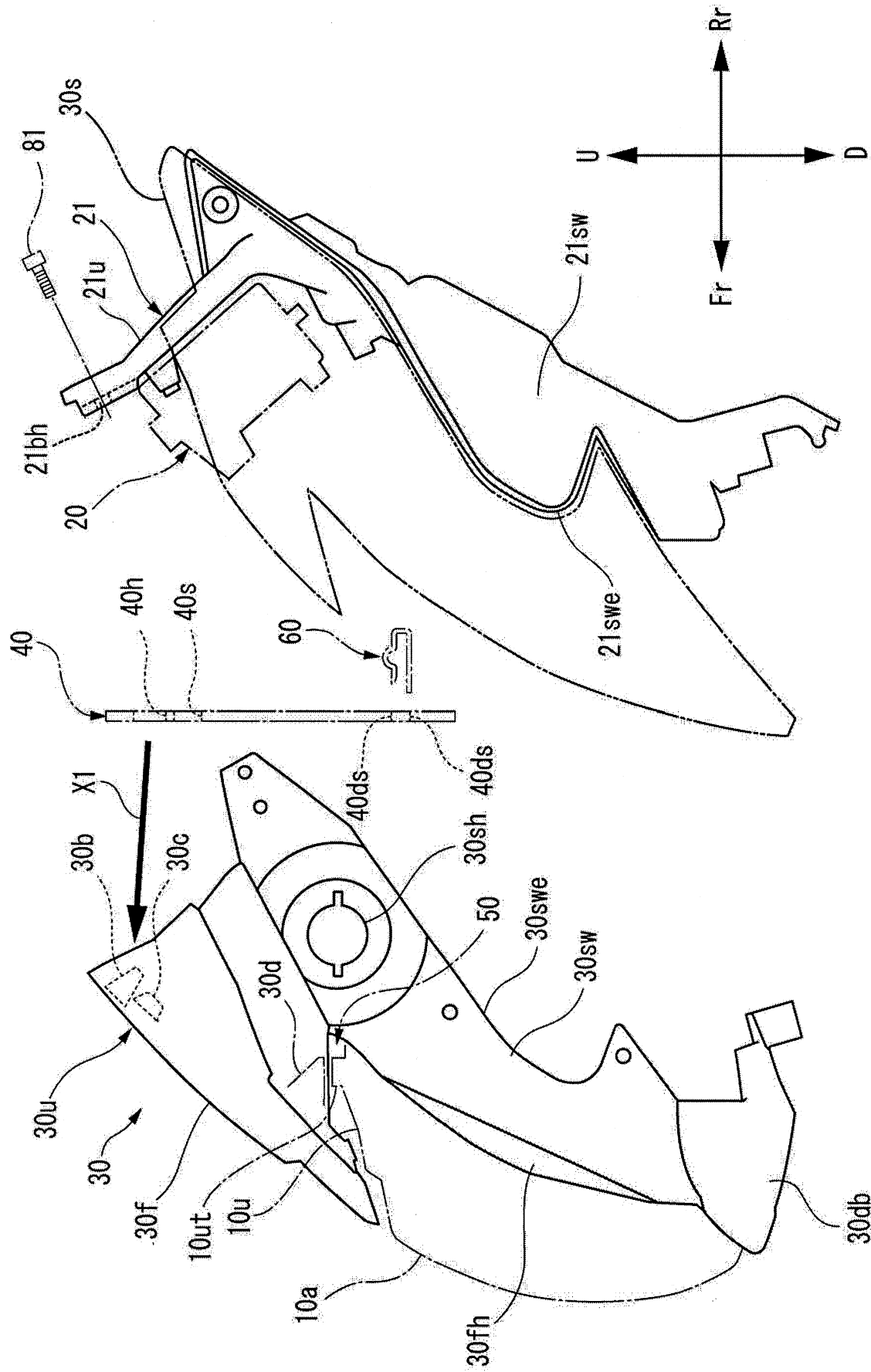


Fig. 3



27688
Fig.4

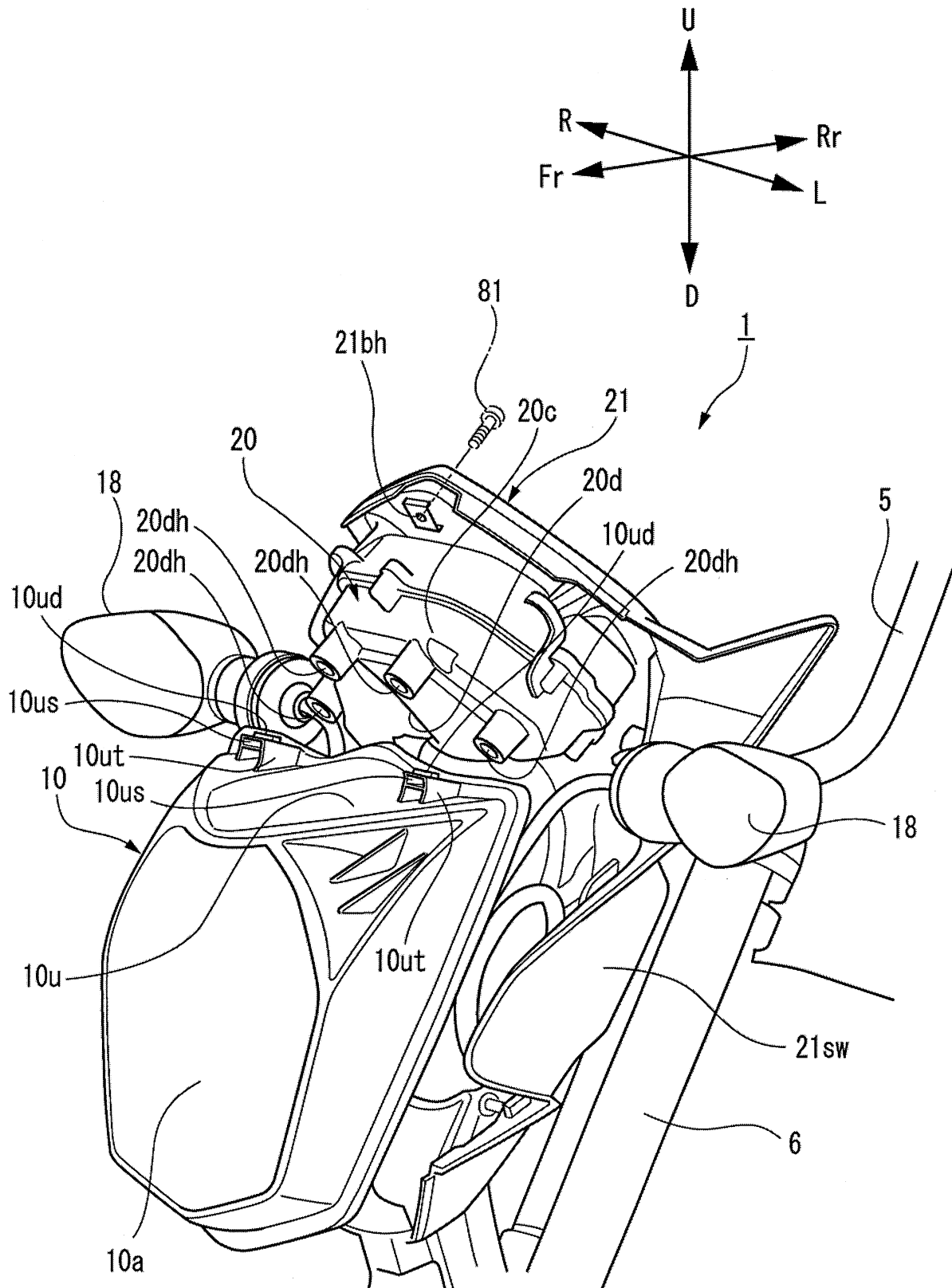


Fig.5

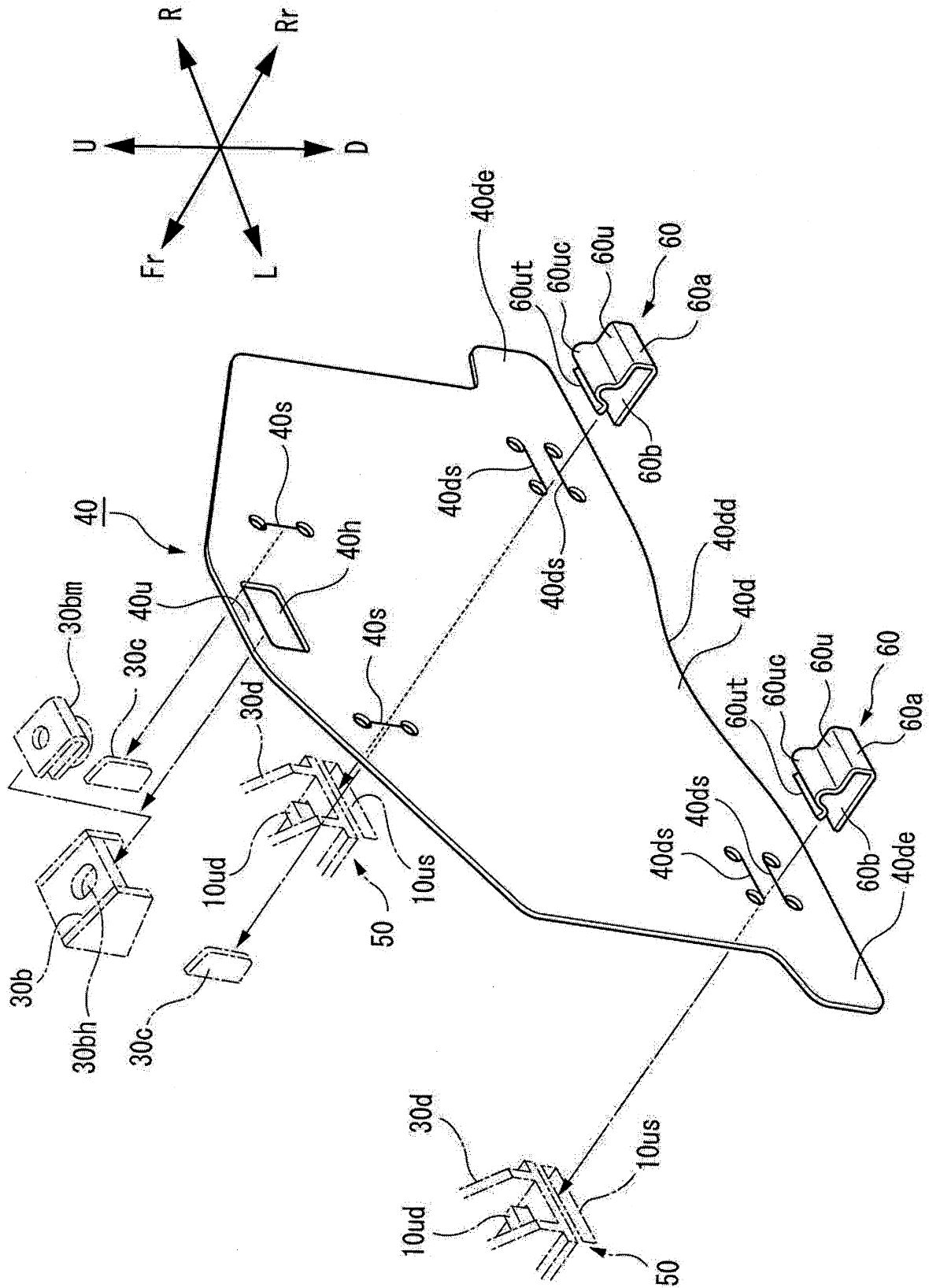


Fig.6

