



(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)



1-0028786

(51)⁷ B62J 15/00

(13) B

(21) 1-2017-01060

(22) 16/09/2015

(86) PCT/JP2015/076231 16/09/2015

(87) WO2016/052184 07/04/2016

(30) 2014-202685 30/09/2014 JP

(45) 25/07/2021 400

(43) 26/06/2017 351A

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

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

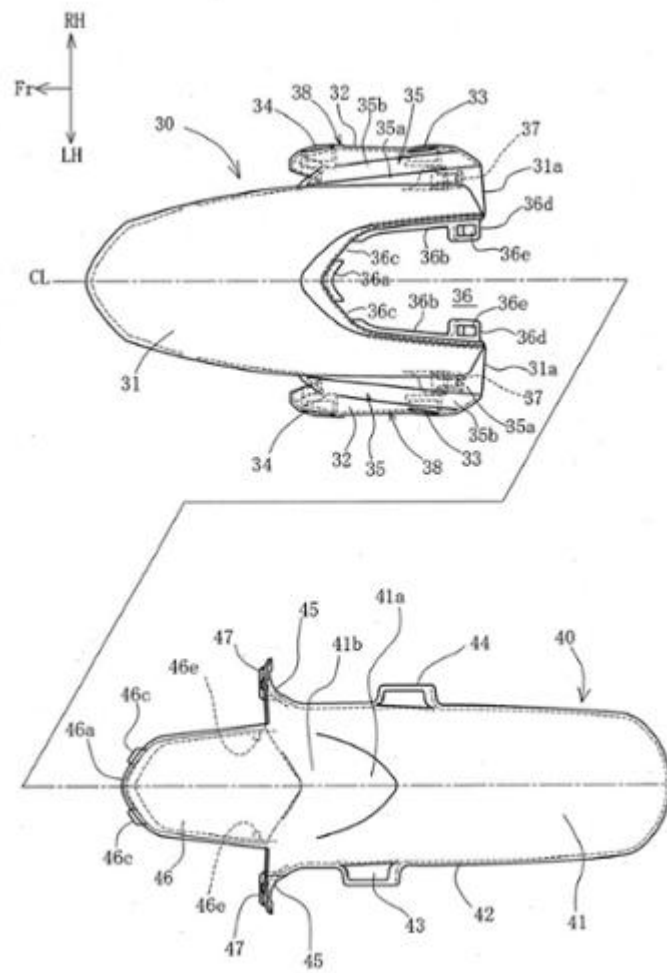
(72) NAKAMURA Masanori (JP); SUZUKI Kiyohito (JP).

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

(54) KẾT CẤU CHẮN BÙN TRƯỚC CỦA XE KIỂU NGỒI ĐỀ CHÂN HAI BÊN

(57) Khi gắn chắn bùn trước có kiểu được chia thành phía trước và phía sau lên giá đỡ dưới của càng trước, giá đỡ dưới phải được hạ xuống để gắn chắn bùn trước lên đó. Ngoài ra, do phần gắn được tạo trong giá đỡ dưới, nên giá đỡ dưới bị tăng về kích thước. Ngoài ra, do chắn bùn được gắn lên giá đỡ dưới từ bên trên, nên phần gắn chắn bùn bị tăng về chiều rộng theo hướng đi lên và đi xuống.

Sáng chế đề xuất chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40). Chắn bùn thứ nhất (30) được tạo có phần mở rộng (38). Phần gắn chắn bùn thứ nhất (37) quay mặt gần như về phía sau thân xe được tạo ở bên trong phần mở rộng (38). Chắn bùn thứ hai được tạo có phần thành nhô (45) kéo dài theo hướng nằm ngang của thân xe. Phần thành nhô (45) được bố trí ở vị trí mà phần gắn chắn bùn thứ nhất (37) quay mặt vào đó, và phần gắn chắn bùn thứ hai (47) được tạo trong phần thành nhô (45) này. Phần gắn chắn bùn thứ hai (47) và phần gắn chắn bùn thứ nhất (37) được nối theo hướng về phía trước và về phía sau bằng phương tiện nối.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên và cụ thể là tới kết cấu chắn bùn trước mà được chia thành hai phần ở phía trước và ở phía sau.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế bộc lộ kết cấu bao gồm chắn bùn trước chia thành chắn bùn phía trước và chắn bùn phía sau theo hướng phía trước và phía sau, trong đó phần đầu sau của chắn bùn phía trước được gắn chặt với giá đỡ dưới mà tạo ra mối nối giữa càng trước và trục lái, và phần đầu trước của chắn bùn phía sau được bắt vít trên giá đỡ dưới từ phía sau (ví dụ, xem Tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2014-76760.

Theo kết cấu của giải pháp kỹ thuật đã biết nêu trên, chắn bùn phía trước được đặt ở phần đầu sau của nó trên giá đỡ dưới ở lân cận đỉnh của bánh xe trước và được gắn trên giá đỡ dưới bằng bulông hoặc chi tiết tương tự từ bên trên. Tuy nhiên, trong trường hợp trong đó kết cấu mà cần được gắn cố định theo hướng đi lên và đi xuống được sử dụng theo cách này, chiều rộng theo phương thẳng đứng của phần gắn chắn bùn trở nên lớn hơn. Sự tăng lên của chiều rộng theo phương thẳng đứng của phần gắn chắn bùn có thể gây ra ảnh hưởng tới mức tự do khi thiết kế nắp che trước. Do đó, có mong muốn không làm tăng chiều rộng theo phương thẳng đứng của phần gắn chắn bùn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đạt được yêu cầu nêu trên.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, sáng chế đề xuất chấn bunn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên bao gồm bánh xe trước, càng trước (14) dùng để đỡ trục bánh xe của bánh xe trước; và chấn bunn trước (17) gắn trên càng trước để nằm bên trên bánh xe, chấn bunn trước được tạo kết cấu để chia được thành chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40) ở phía trước và ở phía sau, trong đó chấn bunn thứ nhất (30) được tạo có các phần mở rộng (38) mà được mở rộng hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, các phần gắn chấn bunn thứ nhất (37) mà quay mặt gần như về phía sau thân xe được tạo ở các phần đầu trái và phải của chấn bunn thứ nhất (30), và các phần gắn chấn bunn thứ nhất (37) được bố trí ở vị trí hướng vào trong của thân xe từ các phần mở rộng (38), trong đó chấn bunn thứ hai (40) được tạo có các phần thành nhô (45) mà được định vị ở vị trí đối mặt với các phần gắn chấn bunn thứ nhất (37) của chấn bunn thứ nhất (30) và kéo dài theo hướng nằm ngang của thân xe, và các phần thành nhô (45) được tạo có các phần gắn chấn bunn thứ hai (47) tương ứng với các phần gắn chấn bunn thứ nhất (37), và trong đó các phần gắn chấn bunn thứ hai (47) và các phần gắn chấn bunn thứ nhất (37) được nối với nhau bằng phương tiện nối theo hướng về phía trước và về phía sau để tạo thành chấn bunn trước (17) bằng cách kết hợp chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40), và chấn bunn trước (17) được gắn trên càng trước (14).

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ nhất, các phần gắn chấn bunn thứ hai (47) của chấn bunn thứ hai (40) được tạo ở vị trí trong đó càng trước (14) đối mặt với chấn bunn trước.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, phần gắn càng trước phía trước (33, 34) để có càng trước (14) gắn trên đó được tạo ở phía trong theo hướng chiều rộng xe của phần mở rộng (38) và được gắn bởi chi tiết bắt chặt (27a) trên phần gắn (26a) mà kéo

dài từ càng trước (14) theo hướng nằm ngang của thân xe.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ hai hoặc thứ ba, phần gắn càng trước phía sau (43) được tạo trên chấn bunn thứ hai (40), trong đó phần gắn càng trước phía sau (43) được bố trí ở vị trí sao cho xếp chồng với phần mở rộng (38).

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ tư, phần nhô (46) kéo dài từ phần đầu nối giữa chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40) theo hướng để được nối được tạo trong bề mặt trên của một trong số chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40), và hốc (36) tương ứng với phần nhô (46) được tạo trong bề mặt trên của chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40) kia, trong đó phần móc (46c) được tạo trong chu vi ngoài của một trong số phần nhô (46) và hốc (36), và phần tiếp nhận móc (36c) được tạo trong chu vi ngoài của một trong số phần nhô (46) và hốc (36) kia.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ năm, trong trạng thái ở đó phần nhô (46) được gài với hốc (36), hốc (36) được bố trí bên trên phần nhô (46) trong phạm vi chiều rộng của phần nhô (46) theo hướng về phía trước và về phía sau của thân xe, trên hình chiếu chính trên mặt cắt ngang theo hướng chiều rộng xe.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ sáu, trên hình chiếu cạnh của chấn bunn trước (17), bề mặt trên của một phần nằm phía sau phần thành nhô (45) thấp hơn bề mặt trên của một phần nằm phía trước phần thành nhô (45).

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ tư, phần nhô (46) kéo dài từ phần đầu nối giữa chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40) theo hướng để được nối được tạo trong bề mặt trên của một trong số chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40), và hốc (36) tương ứng với phần nhô (46) được tạo trong bề mặt trên của một trong số chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ

hai (40) kia, trong đó gờ (60) được tạo trên chu vi ngoài của một trong số phần nhô (46) và hốc (36), và phần giữ (71, 73, 74) để giữ gờ (60) và chu vi ngoài của một trong số phần nhô (46) và hốc (36) kia trong trạng thái xếp chồng được tạo trên bề mặt dưới của cả hai trong số phần nhô (46) và hốc (36).

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ tám, chấn bunn thứ nhất (30) và chấn bunn thứ hai (40) được nhuộm màu thành các màu khác nhau.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, trong chấn bunn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên mà được tạo kết cấu để chia được thành chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai, các chấn bunn trước kiểu được chia có thể được gài theo hướng về phía trước và về phía sau của thân xe ngay cả khi giá đỡ dưới không được tạo ở lân cận chấn bunn trước.

Ngoài ra, do chấn bunn trước được gài theo hướng về phía trước và về phía sau, nên chiều dày theo phương thẳng đứng của chấn bunn có thể được làm mỏng. Hơn nữa, do lỗ gài được tạo ở bên trong phần mở rộng, nên không nhìn thấy được một phần để được gài khiến cho hình dạng bên ngoài có thể được duy trì ở trạng thái tốt. Ngoài ra, do phần để được gài này không bị lộ ra ngoài, nên phần gài của chấn bunn có thể được bảo vệ khỏi hư hại bởi đá bay hoặc tác nhân tương tự.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, khi chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai được gài với nhau và gắn trên càn trước, phần lỗ tạo trong phần thành được tạo kết cấu để đối mặt với càn trước, sao cho các chi tiết gài hầu như không nhìn thấy được từ bên ngoài thân xe để đạt được vẻ ngoài thẩm mỹ đẹp hơn.

Ngoài ra, phần gài có thể được bảo vệ bởi càn trước khỏi hư hại do đá bay hoặc tác nhân tương tự.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, do phần gắn càn trước được tạo ở phía trong phần mở rộng, nên cũng có thể bảo vệ phần gắn càn trước khỏi

hư hại do đá bay hoặc tác nhân tương tự, và chiều rộng có thể được rút ngắn so sánh với trường hợp trong đó phần gắn càng trước khác được tạo ở bên ngoài chấn bunn trước.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, trong trường hợp trong đó đá đã bay từ hướng về phía trước của thân xe, ví dụ, ở thời điểm xe di chuyển về phía trước, phần gắn càng trước phía sau có thể được bảo vệ bởi phần mở rộng này.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, phần nhô được tạo trong một trong số các chấn bunn đã chia và hốc được tạo trong một trong số các chấn bunn đã chia kia. Ngoài ra, phần móc và phần tiếp nhận móc được tạo. Do đó, các chấn bunn ở phía trước và ở phía sau có thể được lắp ghép tạm thời trước khi gài bởi các chi tiết gài, nhờ đó việc định vị có thể được thực hiện dễ dàng.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, do phần nhô nằm trong phần giữa của chấn bunn trên hình chiếu chính được bố trí bên dưới hốc, nên phần giữa của chấn bunn mà thường được làm phòng lên được hạ xuống khiến cho diện tích nhìn từ phía trước có thể được giảm để giảm lực cản không khí tác động lên chấn bunn.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, không khí lưu động mà chạy dọc theo bề mặt trên của chấn bunn trước được tách ở phía sau phần thành nhô nhờ bậc cong xuống, khiến cho lực cản không khí tác động lên chấn bunn ở phía sau có thể được giảm.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, gờ được tạo trên chu vi ngoài của một trong số phần nhô và hốc, và gờ và chu vi ngoài của một trong số phần nhô và hốc kia xếp chồng với nhau và được giữ bởi phần giữ. Nhờ kết cấu này, chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai nằm ở phía trước và ở phía sau có thể được cố định một cách chắc chắn.

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai được nhuộm màu thành các màu khác nhau. Nhờ đó, khi chấn bunn

thứ nhất và chấn bunn thứ hai được hợp nhất thành chi tiết đơn nhất, chấn bunn trước có màu kết hợp mà thấp về chi phí và khả năng thiết kế cao hơn có thể dễ dàng được tạo ra mà không cần sơn. Ngoài ra, do các màu có thể được kết hợp một cách tự do, mức tự do khi thiết kế được tăng lên.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải của xe máy hai bánh theo phương án thực hiện thứ nhất (từ Fig.1 tới Fig.12) của sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của chấn bunn trước khi nhìn nghiêng từ phía trước của thân xe;

Fig.3 là hình chiếu nhìn từ phía trước của phần chấn bunn trước của xe;

Fig.4 là hình chiếu cạnh phóng to của phần chấn bunn trước;

Fig.5 là hình chiếu bằng thể hiện chấn bunn trước và càng trước;

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường 6-6 trên Fig.3;

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt ngang của chấn bunn thứ nhất;

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt của vùng ghép nối giữa phần gắn chấn bunn thứ hai và phần gắn chấn bunn thứ nhất;

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt của phần bắt chặt giữa càng trước và mỗi một trong số chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai;

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện mỗi một trong số chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai;

Fig.11 là hình chiếu bằng thể hiện mỗi một trong số chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai;

Fig.12 là hình chiếu cạnh thể hiện mỗi một trong số chấn bunn thứ nhất và the chấn bunn thứ hai;

Fig.13 là hình chiếu bằng thể hiện mỗi một trong số chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai theo phương án thực hiện thứ hai;

Fig.14 là hình vẽ phối cảnh thể hiện phía bề mặt dưới của hộc của

chấn bunn thứ nhất theo phương án thực hiện thứ hai; và

Fig.15 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bề mặt dưới của phần nhô của chấn bunn thứ hai theo phương án thực hiện thứ hai.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Dưới đây, phương án thực hiện thứ nhất của sáng chế sẽ được mô tả. Trong phần mô tả này, mỗi hướng như “đỉnh”, “đáy”, “trái”, “phải”, “trước”, “sau” hoặc tương tự sẽ được dựa trên hướng của xe. Ngoài ra, để cho thích hợp, trên các hình vẽ, phía trên được biểu thị bởi mũi tên Up, phía trước được biểu thị bởi mũi tên Fr, bên trái của xe được biểu thị bởi mũi tên LH, và bên phải của nó được biểu thị bởi mũi tên RH.

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải của xe máy hai bánh. Xe máy này bao gồm ống đầu 11 lắp trong phần đầu trước của khung thân xe 10, càng trước 14 đỡ quay được trên ống đầu 11 qua phần cầu nối trên 12 và phần cầu nối dưới 13, bánh xe trước 15 mang trên đầu dưới của càng trước 14, và tay cầm 16 cố định trên ống đầu 11 để lái bánh xe trước 15.

Phía trên của bánh xe trước 15 được che bằng chấn bunn trước 17. Chấn bunn trước 17 được đỡ trên càng trước 14. Ký tự tham chiếu 18 biểu thị đầu đèn pha, 19 biểu thị nắp đèn pha, 20 biểu thị nắp che trước, 21 biểu thị động cơ, 22 biểu thị yên xe, 23 biểu thị đòn lắc sau, và 24 biểu thị bánh xe sau.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của chấn bunn trước 17 khi nhìn chéo từ phía trước thân xe, và Fig.3 là hình chiếu nhìn từ phía trước của nó.

Các càng trước trái và phải 14 được trang bị theo cặp, mỗi một trong số chúng có ống trong 25 và ống đáy (ống ngoài) 26 và di chuyển được theo cách lồng vào nhau.

Chấn bunn trước 17 được bố trí giữa các càng trước trái và phải 14 để được đỡ trên càng trước 14. Chấn bunn trước 17 có kiểu được chia thành phía trước và phía sau và, theo phương án thực hiện này, được chia thành hai nửa

theo hướng về phía trước và về phía sau mà gồm có chấn bunn thứ nhất 30 trên phía nửa thứ nhất và chấn bunn thứ hai 40 trên phía nửa thứ hai.

Chấn bunn thứ nhất 30 được tạo gần như trong dạng cung trên hình chiếu chính và bao gồm vùng trên 31 mà kéo dài về phía trước từ vị trí ở lân cận các phần đầu trên của ống đáy 26 để che vùng trên từ phần trước tới phần đỉnh của bánh xe trước 15 và các vùng bên 32 mà kéo dài đi xuống từ các bên trái và phải của vùng trên 31 (xem Fig.3).

Như được thể hiện trên Fig.3, các vùng bên 32 kéo dài dọc theo mỗi một trong số các bề mặt trước của các ống đáy 26 theo hướng đi lên và đi xuống và được gắn chặt vào các phần trên và dưới của các bề mặt trước của các ống đáy 26 ở các phần gắn thứ nhất 33 và các phần gắn thứ hai 34 của nó. Trên các hình vẽ, ký tự tham chiếu CL biểu thị đường tâm của thân xe và biểu thị tâm của thân xe.

Các phía trước của các ống đáy 26 được che bằng các vùng bên 32, trong khi các bề mặt bên của nó được định vị hơi hướng ra ngoài các vùng bên 32 (xem Fig.3). Chấn bunn thứ hai 40 được bố trí vào phía trong các ống đáy 26 trên hình chiếu chính.

Mỗi một trong số các vùng nối 35 giữa vùng trên 31 và các vùng bên 32 tạo thành một phần của phần mở rộng ra ngoài theo chiều ngang 38. Như cũng được thể hiện trên Fig.5 và Fig.7, vùng nối 35 bao gồm phần bậc nghiêng về phía trước 35a mà kéo dài về phía trước và phần nghiêng theo chiều ngang 35b mà được làm nghiêng theo chiều ngang trong khi nghiêng về phía trước. Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.5, phần mép trước 32b của vùng bên 32 được uốn vào phía trong và kéo dài về phía bánh xe trước 15. Phần mở rộng 38 bao gồm vùng bên 32 có vùng nối 35 và phần mép trước 32b và được sử dụng như thuật ngữ chung cho phần mở rộng theo chiều ngang kéo dài từ vùng trên 31. Ngoài ra, phần đầu trước của nắp che trước 20 kéo dài trên mặt bên của càng trước 14 và xếp chồng với càng trước 14 trên hình chiếu cạnh (xem Fig.1). Chấn bunn trước 17 được bố trí giữa các

phần đầu trước của các nắp che trước trái và phải 20 trên hình chiếu chính.

Như được thể hiện trên Fig.4, vùng bên 32 được bắt chặt ở hai phần gắn trên và dưới 33, 34 của nó bằng các bulông 27a, 27b tỳ vào các thanh đỡ 26a, 26b mà nhô về phía trước từ các phần trên và dưới của ống đáy 26.

Chấn bunn thứ hai 40 được bố trí thấp hơn một bậc so với chấn bunn thứ nhất 30 và kéo dài về phía sau từ càng trước 14 tới phía trước của động cơ 21 (xem Fig.1) để che khu vực từ phần đỉnh tới phần sau của bánh xe trước 15.

Chấn bunn thứ hai 40 được bắt chặt bằng các bulông 27c với các thanh đỡ 26c mà nhô về phía sau từ các phần trên của các ống đáy 26.

Các phần trên của mép sau 32a của các vùng bên 32 mà được nối với các đầu sau 31a của vùng trên 31 của chấn bunn thứ nhất 30 được định vị ở phía trước các ống đáy 26 và các ống trong 25, sao cho toàn bộ chấn bunn thứ nhất 30 được bố trí ở phía trước càng trước 14.

Chấn bunn thứ hai 40 bao gồm vùng thân chính 41 mà che phần trên của bánh xe trước 15. Phần đầu trước của vùng thân chính 41 kéo dài về phía trước trong khi giao nhau với bên trong càng trước 14 để tới tiếp xúc với các phần trên của mép sau 32a.

Như được thể hiện trên Fig.5, chấn bunn trước 17 có chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40 mà được nối liền khối với nhau theo hướng về phía trước và về phía sau. Chấn bunn thứ nhất 30 có các phần mở rộng (các vùng nối 35 và các vùng bên 32) 38 mà được mở rộng theo chiều ngang để che càng trước 14. Chấn bunn thứ hai 40 được bố trí ở phía trong càng trước 14. Hốc 36 được tạo ở phía đỉnh của vùng trên 31 được che bằng phần nhô 46 mà kéo dài một cách liên tục về phía trước từ vùng thân chính 41 trong dạng lưới. Hốc 36 và phần nhô 46 được tạo trong mỗi một trong số các vùng đỉnh của chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40 và có chức năng như hốc nối và phần nhô nối để nối chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40 với nhau.

Như được thể hiện trên Fig.6, phần nổi theo hướng về phía trước và về phía sau giữa chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40 được tạo trong vùng xếp chồng với cang trước 14. Các phần gắn chấn bunn thứ hai 47 và các phần gắn chấn bunn thứ nhất 37 được định vị bên trong các vùng nổi 35. Phần đỉnh của chấn bunn trước 17 có phần nhô 46 và bề mặt sau của phần đỉnh 41b mỗi một trong số chúng được tạo dưới dạng phần lõm chìm xuống.

Ngoài ra, bề mặt trên của chấn bunn thứ hai 40 có bậc cong xuống tạo ra bởi bề mặt sau của phần đỉnh 41b, ở phía sau các phần thành nhô 45. Do đó, không khí lưu động mà thổi dọc theo bề mặt trên của chấn bunn trước 17 được tách ở phía sau các phần thành nhô 45 nhờ bậc này.

Fig.7 là mặt cắt ngang của chấn bunn thứ nhất 30. Phần nhô 46 có mặt cắt gần như dạng chữ V lõm xuống, và vùng giữa của phần nhô 46 là thấp nhất. Phần mép theo chu vi 46a được đặt trên phần mép trước 36a và các phần mép bên 36b. Các móc 46c được gài với phần tiếp nhận móc 36c, và các phần nhô gài 46e được gài với các lỗ gài 36e.

Các vùng bên 32 kéo dài đi xuống theo cách sao cho được mở rộng ra ngoài ở các mặt dưới của nó và chạm tới vị trí ở lân cận bên ngoài các ống đáy (các ống ngoài) 26. Vùng thân chính 41 được bố trí ở bên trong các ống đáy trái và phải (các ống ngoài) 26.

Ngoài ra, trong trạng thái xếp chồng giữa phần nhô 46 và hốc 36, phần nhô 46 được tạo trong dạng gần như chữ V và khớp vừa trong hốc 36, sao cho phần mép theo chu vi của hốc 36 được bố trí ở vị trí cao hơn so với phần nhô 46. Hiện tượng này xuất hiện trong phạm vi xếp chồng giữa phần nhô 46 và hốc 36 (xem Fig.6).

Fig.8 tương ứng với mặt cắt ngang theo đường 8-8 trên Fig.4 và thể hiện mặt cắt ngang của vùng ghép nối giữa phần gắn chấn bunn thứ nhất 37 và phần gắn chấn bunn thứ hai 47. Phần trước của vùng bên 42 kéo dài về phía trước trong khi đi qua giữa các ống đáy (các ống ngoài) 26. Phần gắn chấn bunn thứ hai 47 đi vào bên trong vùng nổi 35 nhờ đó được bắt chặt tỳ vào

phần gắn chắn bùn thứ nhất 37 bằng vít tự cắt ren 50.

Vùng ghép nối này bao gồm vít tự cắt ren 50 được bố trí ở bên trong vùng nối 35 và không nhìn thấy được từ bên ngoài. Ngoài ra, ống đáy (ống ngoài) 26 được bố trí ở phía sau vít tự cắt ren 50, sao cho vùng này có thể được bảo vệ bởi ống đáy (ống ngoài) 26.

Fig.9 tương ứng với mặt cắt ngang theo đường 9-9 trên Fig.4 và thể hiện mặt cắt ngang của vùng bắt chẹt giữa ống đáy (ống ngoài) 26 và mỗi một trong số chắn bùn thứ nhất 30 và chắn bùn thứ hai 40. Phần gắn thứ nhất 33 có chức năng như phần gắn càng trước phía trước và được đặt từ bên ngoài trên thanh đỡ 26a mà nhô về phía trước từ ống đáy (ống ngoài) 26, sao cho nó được gắn chặt tỳ vào thanh đỡ 26a bằng bulông 27a từ bên ngoài.

Vấu 43 được đặt ở bên trong thanh đỡ 26c mà nhô về phía sau từ ống đáy (ống ngoài) 26, sao cho nó được gắn chặt từ bên ngoài tỳ vào đai ốc 43a mà được lắp bên trong vấu 43.

Vấu 43 có chức năng như phần gắn càng trước phía sau và được bố trí ở vị trí xếp chồng trên hình chiếu chính với phần mở rộng 38 gồm có vùng bên 32 và vùng nối 35. Tương tự, vùng nối giữa chắn bùn trước 17 và càng trước 14 được tạo kết cấu để được bố trí ở bên trong phần mở rộng 38. Điều tương tự áp dụng với phần gắn thứ hai 34.

Sau đó, các chi tiết của chắn bùn trước 17 sẽ được mô tả.

Fig.10-A là hình vẽ phối cảnh của chắn bùn thứ nhất 30 khi nhìn nghiêng từ phía trước và Fig.10-B là hình vẽ phối cảnh của chắn bùn thứ hai 40 khi nhìn nghiêng từ phía sau.

Chắn bùn thứ nhất 30 được tạo từ nhựa tổng hợp thích hợp, và vùng trên 31 tạo ra mối nối giữa các phần trên tương ứng của các vùng bên trái và phải 32 sao cho được tạo liền khối. Hốc 36 được tạo trên nửa phía sau của vùng trên 31. Các phần gắn 33, 34 được tạo dưới dạng các vấu nhô vào phía trong.

Chắn bùn thứ hai 40 được tạo từ nhựa tổng hợp thích hợp và bao

gồm phần nhô kéo dài về phía trước và gần như nằm ngang 46 và vùng thân chính 41 tạo có bề mặt cong kéo dài nghiêng đi xuống và về phía sau, mà được tạo liên tục và liền khối với nhau. Nhựa tổng hợp này có thể là giống với hoặc khác với chấn bunn thứ nhất 30. Trong trường hợp nhựa tổng hợp khác được sử dụng, các vật liệu hoặc các giá trị đặc tính vật lý có thể khác nhau, và các màu có thể được thay đổi.

Phần thành nhô 45 được tạo kết cấu nhô sang trái và phải từ vùng nối giữa phần nhô 46 và vùng thân chính 41, và các phần gắn chấn bunn thứ hai 47 được tạo trong các phần thành nhô 45. Biên dạng của đầu trước của phần thành nhô 45 tạo thành đường nối 42a. Đường nối 42a này là đường biên mà xuất hiện ở thời điểm phần thành nhô 45 được nối với chấn bunn thứ nhất 30.

Vùng thân chính 41 có dạng gần như bán cầu trên mặt cắt ngang theo hướng trái và phải và được uốn xuống ở các bên trái và phải từ phần giữa của nó, nhờ đó các phần trái và phải uốn xuống này được tạo kết cấu để tạo thành các vùng bên 42.

Các vấu nhô theo chiều ngang 43, 44 được định vị ở lân cận các phần thành nhô 45 của các vùng bên trái và phải 42. Phần lõm ở bề mặt trên của thân chính 41a được bố trí trong vùng của vùng thân chính 41 ở lân cận các phần thành nhô 45.

Fig.11-A là hình chiếu bằng của chấn bunn thứ nhất 30 và Fig.11-B là hình chiếu bằng của chấn bunn thứ hai 40.

Như được thể hiện trên Fig.11-A, hốc 36 được tạo trong dạng gần như chữ U mà được cắt theo hướng về phía trước từ phần đầu sau của vùng trên 31.

Phần mép theo chu vi của hốc 36 nhô vào phía trong từ hốc 36 để tiếp nhận phần nhô 46 từ bên dưới và bao gồm phần mép trước 36a và các phần mép bên 36b.

Các phần trước trên các bên trái và phải của phần mép trước 36 được cắt một phần để được tạo thành phần tiếp nhận móc 36c. Các đầu sau của các

phần mép bên trái và phải 36b được tạo thành các vấu nhô vào phía trong 36d trong đó các lỗ gài 36e được tạo.

Một phần mà liên tục với phần mép trước 36a và các phần mép bên 36b của vùng trên 31 tạo thành phần mép 31b trong dạng bề mặt côn nghiêng xuống.

Như được thể hiện trên Fig.11-B, chấn bunn thứ hai 40 có phần nhô 46 mà được tạo kết cấu để che hốc 36, và phần mép nhô 46a của chấn bunn thứ hai 40 được tạo kết cấu để xếp chồng với phần mép trước 36a và các phần mép bên 36b. Các móc 46c mà được gài với phần tiếp nhận móc 36c nhô về phía trước ở các bên trái và phải của đầu trước của phần mép theo chu vi 46a.

Chiều rộng theo hướng trái và phải của phần nhô 46 hẹp hơn chiều rộng theo hướng trái và phải của vùng thân chính 41, và các phần thành nhô 45 kéo dài theo chiều ngang từ phần nhô 46 và nhô ra ngoài nhiều hơn so với vùng thân chính 41.

Vấu 43 và vấu 44 được tạo ở các vị trí khác nhau theo hướng về phía trước và về phía sau, và vấu 43 ở bên trái được bố trí hơi nằm trước vấu 44 ở bên phải.

Fig.12-A là hình chiếu cạnh của chấn bunn thứ nhất 30, và Fig.12-B là hình chiếu cạnh của chấn bunn thứ hai 40.

Trên Fig.12-A, các phần gắn chấn bunn thứ nhất 37 được tạo ở bên trong khu vực đầu sau của vùng trên 31 theo cách nghiêng xuống dưới và chéo về phía sau, và các đầu sau của các phần gắn chấn bunn thứ nhất 37 được định vị ở lân cận phần mép sau 32a của các vùng bên 32. Hốc 36 được tạo ở vị trí bên dưới bề mặt trên của vùng trên 31.

Như được thể hiện trên Fig.12-B, các phần nhô gài kéo dài hướng xuống 46e được tạo ở các bên trái và phải của đầu sau của phần mép theo chu vi 46a và nằm trong vùng lân cận của phần đầu trên của đường nối 42a để được gài với các lỗ gài 36e. Các phần gắn chấn bunn thứ hai 47 được

ngiêng về phía sau và nhô về phía trước từ các đầu dưới của các phần thành nhô 45 để tiếp xúc với các bề mặt đầu sau của các phần gắn chắn bùn thứ nhất 37.

Bề mặt sau của phần đỉnh 41b của vùng thân chính 41 được uốn theo cách lồi xuống và được tạo thành bề mặt cong mà liên tục với phần lồi ở bề mặt trên của thân chính 41a. Vấu 43 và vấu 44 được tạo có các lỗ lắp bulông 43a, 44a.

Dưới đây, sự vận hành của phương án thực hiện này sẽ được mô tả. Trước hết, việc lắp ghép chắn bùn trước 17 và việc gắn nó lên càn trước 14 sẽ được mô tả dựa vào các hình vẽ từ Fig.10 tới Fig.12.

Phần nhô 46 của chắn bùn thứ hai 40 được đặt trên hốc 36 của chắn bùn thứ nhất 30. Sau đó, các móc 46c được lắp vào trong phần tiếp nhận móc 36c, và các phần nhô gài 46e được lắp vào trong các lỗ gài 36e, khiến cho chắn bùn thứ nhất 30 và chắn bùn thứ hai 40 được gài với nhau ở các vị trí này để nhờ đó được lắp ghép tạm thời.

Ở thời điểm đó, các đầu sau của các phần gắn chắn bùn thứ nhất 37 tới tiếp xúc với các bề mặt trước của các phần gắn chắn bùn thứ hai 47. Sau đó, khi các phần gắn chắn bùn thứ nhất 37 và các phần gắn chắn bùn thứ hai 47 được gắn chặt với nhau bằng vít tự cắt ren, v.v..theo hướng nghiêng lên từ phía sau, chắn bùn thứ nhất 30 và chắn bùn thứ hai 40 được ghép với nhau để được hợp nhất thành chắn bùn trước đơn lẻ 17. Hơn nữa, phần nhô 46 của chắn bùn thứ hai 40 được khớp khít vào hốc 36 của chắn bùn thứ nhất 30 để đóng kín hốc 36. Việc vận hành lắp ghép này có thể được thực hiện ở vị trí phù hợp cách xa bánh xe trước 15 trong trạng thái ở đó chắn bùn trước 17 được tháo ra từ phía bánh xe trước 15.

Sau đó, chắn bùn trước 17 được bố trí bên trên bánh xe trước 15 và gắn trên các càn trước 14. Trước hết, chắn bùn trước 17 được định vị bên trên bánh xe trước 15 ở phía trước các càn trước 14 và được lắp trong khoảng trống giữa các càn trước 14 từ phía đầu sau của chắn bùn thứ hai 40.

Ở thời điểm đó, do chiều rộng của chấn bunn thứ hai 40 hẹp hơn khoảng trống giữa các cang trước 14, chấn bunn thứ hai 40 đi qua giữa các cang trước 14 và di chuyển về phía sau.

Khi đầu sau của chấn bunn thứ nhất 30 đi tới vị trí ở lân cận các cang trước 14, việc lắp được hoàn thành. Sau đó, các phần gắn thứ nhất 33 của chấn bunn thứ nhất 30 xếp chồng từ bên trên với các thanh đỡ 26a mà kéo dài về phía trước từ các ống đáy 26, và các vấu 43 của chấn bunn thứ hai 40 xếp chồng từ bên dưới với các thanh đỡ 26c mà kéo dài về phía sau từ các ống đáy 26, để được định vị trong trạng thái thể hiện trên Fig.9.

Nhờ đó, chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40 được bắt chặt vào và gắn trên các thanh đỡ 26a và 26c của các ống đáy 26 bằng các bulông 27a và 27c. Việc vận hành bắt chặt này có thể được thực hiện từ các mặt bên của chấn bunn trước 17. Việc tháo và dỡ chấn bunn trước 17 được thực hiện theo thứ tự ngược lại.

Tương tự, sáng chế không yêu cầu các giá đỡ dưới như được bộc lộ trong giải pháp kỹ thuật đã biết ở thời điểm gắn chấn bunn trước 17. Nhờ đó, có thể tăng mức tự do trong việc gắn lên thân xe chấn bunn trước được tạo kết cấu để chia được thành chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40.

Ngoài ra, do chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40 được ghép với nhau theo hướng về phía trước và về phía sau, chiều dày theo phương thẳng đứng của chấn bunn trước có thể được làm mỏng.

Hơn nữa, do các phần gắn chấn bunn thứ hai 47 và các phần gắn chấn bunn thứ nhất 37 có chức năng như các phần nối được định vị ở bên trong phần mở rộng 38, các phần để được nối là không nhìn thấy được khiến cho hình dạng bên ngoài có thể được duy trì trong trạng thái tốt.

Ngoài ra, do các phần để được nối không bị lộ ra ngoài, các phần nối này có thể được bảo vệ khỏi hư hỏng do đá bay hoặc tác nhân tương tự.

Ngoài ra, khi chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 30 được ghép với nhau và gắn trên các cang trước 14, các cang trước 14 đối mặt với vùng

hở của phần mở rộng 38, khiến cho các chi tiết nổi hàu hư không nhìn thấy được từ bên ngoài thân xe để nhờ đó đạt được vẻ ngoài thẩm mỹ đẹp hơn. Ngoài ra, các phần nổi có thể được bảo vệ bởi các càn trước khỏi hư hại do đá bay hoặc tác nhân tương tự.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.8 và Fig.9, do các thanh đỡ 26a và 26c có chức năng như phần gắn càn trước được bố trí ở phía trong phần mở rộng 38, nên cũng có thể bảo vệ phần gắn càn trước khỏi hư hại do đá bay hoặc tác nhân tương tự, và chiều rộng theo phương ngang có thể được rút ngắn so sánh với trường hợp ở đó các phần gắn càn trước khác được tạo ở bên ngoài chắn bùn trước.

Ngoài ra, trong trường hợp trong đó đá đã bay từ hướng về phía trước của thân xe, ví dụ, ở thời điểm xe di chuyển về phía trước, các phần gắn càn trước có thể được bảo vệ bởi phần mở rộng 38.

Ngoài ra, phần nhô 46 và các móc 46c được trang bị ở chắn bùn thứ hai 40 tạo như một trong số các chắn bùn trước đã chia, và hốc 36 và các phần tiếp nhận móc 36c được trang bị ở chắn bùn thứ nhất 30 tạo như một trong số các chắn bùn đã chia kia. Nhờ kết cấu này, chắn bùn thứ nhất 30 và chắn bùn thứ hai 40 có thể được lắp ghép tạm thời trước khi được nối với nhau, nhờ đó việc định vị có thể được thực hiện dễ dàng.

Ngoài ra, do phần giữa của chắn bùn trước 17 được tạo trong dạng lõm hõm xuống trên hình chiếu chính, phần giữa của chắn bùn trước 17 mà thường được làm phẳng lên được hạ xuống khiến cho diện tích nhìn từ phía trước có thể được giảm để giảm lực cản không khí tác động lên chắn bùn trước 17.

Ngoài ra, không khí lưu động mà chạy dọc theo bề mặt trên của chắn bùn trước 17 được tách bởi bậc cong xuống ở phía sau các phần thành nhô 45, khiến cho lực cản không khí tác động lên chắn bùn thứ hai 40 có thể được giảm.

Tiếp theo, phương án thực hiện thứ hai sẽ được mô tả dựa vào các

hình vẽ từ Fig.13 tới Fig.15. Do phương án thực hiện này được biến đổi một phần từ phương án thực hiện trước, nên các chi tiết tương tự được gán các ký tự tham chiếu tương tự, và việc mô tả lại các chi tiết này sẽ được bỏ qua nhiều nhất có thể.

Fig.13 tương ứng với Fig.11, trong đó Fig.13-A là hình chiếu bằng của chấn bunn thứ nhất 30 và Fig.13-B là hình chiếu bằng của chấn bunn thứ hai 40. Như được thể hiện trên Fig.13A, chấn bunn thứ nhất 30 được tạo có hốc 36 tương tự với phương án thực hiện trước. Phần mép theo chu vi của hốc 36 này có phần mép trước 36a và các phần mép bên 36b mỗi một trong số chúng được tạo liên tục với phần đầu trước. Phần trước của phần mép trước 36a được tạo gần như dưới dạng phần nghiêng dạng chữ V 70 mà được làm nghiêng về phía hốc 36. Phần giữ thứ nhất 71 được bố trí trên đường tâm CL của thân xe và được tạo liền khối trên bề mặt dưới của phần nghiêng 70. Các phần giữ thứ hai 72 được tạo liền khối trên các bề mặt dưới mà được định vị ở lân cận các phần cong trái và phải 36f giữa phần mép trước 36a và mỗi một trong số các phần mép bên 36b. Các phần giữ thứ ba 73 được tạo liền khối trên các bề mặt dưới mà được định vị ở lân cận các đầu sau của các phần mép bên trái và phải 36b.

Như được thể hiện trên Fig.14, phần giữ thứ nhất 71 được tạo như phần nhô gài mà nhô xuống ở vị trí trước nhất của bề mặt dưới của phần nghiêng 70.

Mỗi một trong số các phần giữ thứ hai 72 gần như có dạng chữ L mà nhô xuống từ bề mặt dưới và có phần đầu xa 72a mà kéo dài vào phía trong về phía phần giữa của hốc 36.

Mỗi một trong số các phần giữ thứ ba 73 gần như có dạng chữ L tương tự với phần giữ thứ hai 72, mà nhô xuống từ bề mặt dưới và có phần đầu xa 73a mà kéo dài vào phía trong. Trong bản mô tả này, Fig.14 là hình vẽ thực hiện từ phía sau để giúp cho nhìn thấy được bề mặt dưới ở lân cận phần mép theo chu vi của hốc 36.

Dựa thêm vào Fig.13-B, chấn bunn thứ hai 40 được tạo có phần nhô 46 tương tự với phương án thực hiện trước. Tuy nhiên, phần nhô 46 này có mép 60 mà được tạo liền khối trên chu vi của phần nhô 46. Mép 60 này được tạo kết cấu để xếp chồng từ bên dưới với mỗi một trong số phần mép trước 36a, các phần mép bên 36b và các phần cong 36f của hốc 36 của chấn bunn thứ nhất 30. Phần trước của mép 60 được đặt ở phía dưới phần nghiêng 70 của chấn bunn thứ nhất 30, và một cách cụ thể phần đầu trước của mép 60 nhô về phía trước trên đường tâm CL của thân xe để tạo thành phần tiếp nhận thứ nhất 61 mà được đặt ở phía dưới phần giữ thứ nhất 71. Lỗ gài 64 để được gài với phần nhô gài của phần giữ thứ nhất 71 được tạo trong phần tiếp nhận thứ nhất 61 dưới dạng lỗ thông. Ngoài ra, các phần tiếp nhận thứ hai 62 và các phần tiếp nhận thứ ba 63 được tạo trên bề mặt dưới ở các bên trái và phải của mép 60 và được định vị ở các vị trí tương ứng với các phần giữ thứ hai 72 và phần giữ thứ ba 73.

Trong khi phần giữ thứ nhất 71 được tạo như phần nhô có dạng tấm phẳng, vùng ở lân cận lỗ gài 64 được gia cường bằng gờ nhỏ, gần như dạng cung tròn 65 như được thể hiện trên Fig.15.

Mỗi một trong số các phần tiếp nhận thứ hai 62 được tạo có phần thành thẳng đứng 66 mà nhô liền khối đi xuống, và được tạo thành phần lõm gần như dạng chữ L mà hở về phía trước và hướng ra ngoài. Một phần của mép 60 được tạo như phần nhô 60a mà kéo dài theo cách sao cho che phần lõm dạng chữ L. Phần thành thẳng đứng 66 cũng có chức năng như gờ để gia cường phần tiếp nhận thứ hai 62 và mép 60 nằm trong vùng lân cận của phần tiếp nhận thứ hai 62.

Mỗi một trong số các phần tiếp nhận thứ ba 63 được tạo như rãnh hở về phía trước và hướng ra ngoài mà được tạo giữa gờ chính tương đối lớn 67 và gờ phụ 68. Gờ chính tương đối lớn 67 được tạo kết cấu để nối theo hướng về phía trước và về phía sau bề mặt dưới ở lân cận và ở phía sau phần tiếp nhận thứ hai 62 và phần thành nhô 45 trong các vùng trái và phải của mép 60.

Gờ phụ 68 được tạo kết cấu để nổi theo hướng chiều rộng xe bề mặt bên phía sau của gờ chính 67 và bề mặt dưới của mép 60 trong vùng nằm trong vùng lân cận và ở phía trước phần thành nhô 45. Một phần của mép 60 được tạo như phần nhô 60b mà nhô ra theo cách sao cho che rãnh hở về phía trước và hướng ra ngoài.

Nhờ đó, mặc dù mép 60 được gia cường bằng gờ chính 67, gờ phụ 68, và tương tự, nhưng mép 60 tự nó có chức năng như gờ mà bao quanh và gia cường chu vi của phần nhô 46.

Tiếp theo, việc lắp ghép chấn bunn trước này sẽ được mô tả. Phần trước của chấn bunn thứ hai 40 được định vị gần với phần sau của chấn bunn thứ nhất 30, và phần nhô 46 được đặt trên hốc 36. Ở thời điểm đó, mép 60 của phần nhô 46 được đặt trên các mặt dưới của phần mép trước 36 và các phần mép bên 36b, và phần nhô 46 được đẩy về phía trước. Sau đó, phần tiếp nhận thứ nhất 61 được định vị dưới phần giữ thứ nhất 71. Đồng thời, các phần giữ thứ hai 72 đi vào các phần lõm của các phần tiếp nhận thứ hai 62, và các phần giữ thứ ba 73 đi vào các phần lõm của các phần tiếp nhận thứ ba 63.

Khi phần nhô gài của phần giữ thứ nhất 71 đã được khớp vừa trong lỗ gài 64 của phần tiếp nhận thứ nhất 61, phần đầu trước của mép 60 được gài với phần nghiêng 70.

Ngoài ra, mỗi một trong số các phần giữ thứ hai 72 được định vị trong phần tiếp nhận thứ hai 62, và phần nhô 60a của mép 60 được giữ giữa phần đầu xa 72a của phần giữ thứ hai 72 và phần cong 36f. Theo cách tương tự, mỗi một trong số các phần giữ thứ ba 73 được định vị trong phần tiếp nhận thứ ba 63, và phần nhô 60b của gờ 60 được giữ giữa phần đầu xa 73a của phần giữ thứ ba 73 và phần mép bên 36b.

Theo cách này, chấn bunn thứ nhất 30 ở phía trước và chấn bunn thứ hai 40 ở phía sau được lắp ghép tạm thời. Do đó, khi các phần gắn chấn bunn thứ nhất 37 và các phần gắn chấn bunn thứ hai 47 được bắt chặt với nhau để

được nối liền khối, chấn bunn trước được lắp ghép.

Nhờ kết cấu này, mép 60 có chức năng như gờ được tạo trong chu vi ngoài của phần nhô 46. Gờ này được xếp chồng trên phần mép trước 36a, các phần mép bên 36b và các phần cong 36f tạo ở chu vi ngoài của hốc 36, và trạng thái xếp chồng này được duy trì bởi các phần giữ từ thứ nhất tới thứ ba 71, 72, 73. Do đó, chấn bunn thứ nhất 30 ở phía trước và chấn bunn thứ hai 40 ở phía sau có thể được cố định một cách chắc chắn.

Cần hiểu rằng sáng chế không bị giới hạn ở mỗi một trong số các phương án thực hiện nêu trên và các biến thể và các ứng dụng khác nhau có thể được thực hiện theo sáng chế mà không vượt quá ý đồ và phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, với càn trước, cả hai càn trước trái và phải lẫn càn trước kiểu côngxon có thể được sử dụng.

Hơn nữa, kết cấu theo hướng về phía trước và về phía sau của chấn bunn thứ nhất và chấn bunn thứ hai có thể được đảo lại. Ngoài ra, các vị trí của phần nhô 36 và hốc 46 có thể được đảo lại theo cách sao cho phần nhô 46 được tạo trong chấn bunn thứ nhất 30 và hốc 36 được tạo trong chấn bunn thứ hai 40.

Ngoài ra, gờ (mép 60) theo phương án thực hiện thứ hai có thể được tạo trong chu vi ngoài của hoặc phần nhô 46 hoặc hốc 36. Theo cách tương tự, các phần giữ từ thứ nhất tới thứ ba 71~73 cũng có thể được tạo trong chu vi ngoài của hoặc phần nhô 46 hoặc hốc 36.

Ngoài ra, mối nối giữa chấn bunn thứ nhất 30 và chấn bunn thứ hai 40 không bị giới hạn ở việc bắt chặt bằng các vít và các bulông, và các kiểu của các phương pháp nối và các chi tiết nối như các kẹp, v.v.. có thể được sử dụng.

Xe theo sáng chế không bị giới hạn ở xe máy hai bánh mà có thể được áp dụng với các xe ngồi kiểu để chân hai bên bất kỳ có chấn bunn trước.

Yêu cầu bảo hộ

1. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên bao gồm:

bánh xe trước;

càng trước (14) dùng để đỡ trục bánh xe của bánh xe trước; và

chắn bùn trước (17) gắn trên càng trước để nằm bên trên bánh xe, chắn bùn trước được tạo kết cấu để chia được thành chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40) ở phía trước và ở phía sau;

trong đó chắn bùn thứ nhất (30) được tạo có các phần mở rộng (38) mà được mở rộng hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, các phần gắn chắn bùn thứ nhất (37) mà quay mặt gần như về phía sau thân xe được tạo ở các phần đầu trái và phải của chắn bùn thứ nhất (30), và các phần gắn chắn bùn thứ nhất (37) được bố trí ở vị trí hướng vào trong của thân xe từ các phần mở rộng (38);

trong đó chắn bùn thứ hai (40) được tạo có các phần thành nhô (45) mà được định vị ở vị trí đối mặt với các phần gắn chắn bùn thứ nhất (37) của chắn bùn thứ nhất (30) và kéo dài theo hướng nằm ngang của thân xe, và các phần thành nhô (45) được tạo có các phần gắn chắn bùn thứ hai (47) tương ứng với các phần gắn chắn bùn thứ nhất (37); và

trong đó các phần gắn chắn bùn thứ hai (47) và các phần gắn chắn bùn thứ nhất (37) được nối với nhau bằng phương tiện nối theo hướng về phía trước và về phía sau để tạo thành chắn bùn trước (17) bằng cách kết hợp chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40), và chắn bùn trước (17) được gắn trên càng trước (14).

2. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 1, trong đó các phần gắn chắn bùn thứ hai (47) của chắn bùn thứ hai (40) được tạo ở vị trí trong đó càng trước (14) đối mặt với chắn bùn trước.

3. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó còn bao gồm phần gắn càng trước phía trước (33, 34) để có càng trước (14) gắn trên đó, trong đó phần gắn càng trước phía trước (33, 34) được tạo ở phía trong theo hướng chiều rộng xe của phần mở rộng (38) và được gắn bởi chi tiết bắt chặt (27a) trên phần gắn (26a) mà kéo dài từ càng trước (14) theo hướng nằm ngang của thân xe.

4. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 2 hoặc 3, trong đó còn bao gồm phần gắn càng trước phía sau (43) mà được tạo trên chắn bùn thứ hai (40), trong đó phần gắn càng trước phía sau (43) được bố trí ở vị trí sao cho xếp chồng với phần mở rộng (38).

5. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 4, trong đó còn bao gồm phần nhô (46) kéo dài theo hướng của mỗi nối từ phần đầu nối giữa chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40) và được tạo trong bề mặt trên của một trong số chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40), hốc (36) tương ứng với phần nhô (46) và được tạo trong bề mặt trên của một trong số chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40) kia, phần móc (46c) được tạo trong chu vi ngoài của một trong số phần nhô (46) và hốc (36), và phần tiếp nhận móc (36c) được tạo trong chu vi ngoài của phần nhô (46) và hốc (36) kia.

6. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 5, trong đó trong trạng thái ở đó phần nhô (46) được gài với hốc (36), hốc (36) được bố trí bên trên phần nhô (46) trong phạm vi chiều rộng của phần nhô (46) theo hướng về phía trước và về phía sau của thân xe, trên hình chiếu chính trên mặt cắt ngang theo hướng chiều rộng xe.

7. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 6, trong đó, trên hình chiếu cạnh của chắn bùn trước (17), bề mặt trên của một phần nằm phía sau phần thành nhô (45) thấp hơn bề mặt trên của một phần nằm phía trước phần thành nhô (45).

8. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 4, trong đó còn bao gồm phần nhô (46) kéo dài theo hướng của mỗi nối từ phần đầu nối giữa chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40), trong đó phần nhô (46) được tạo trong bề mặt trên của một trong số chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40), hốc (36) tương ứng với phần nhô (46) và được tạo trong bề mặt trên của chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40) kia, gờ (60) được tạo trên chu vi ngoài của một trong số phần nhô (46) và hốc (36), và phần giữ (71, 73, 74) để giữ gờ (60) và chu vi ngoài của phần nhô (46) và hốc (36) kia trong trạng thái xếp chồng, trong đó phần giữ (71, 73, 74) được tạo trên bề mặt dưới của cả hai trong số phần nhô (46) và hốc (36).

9. Kết cấu chắn bùn trước của xe ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 8, trong đó chắn bùn thứ nhất (30) và chắn bùn thứ hai (40) được nhuộm màu thành các màu khác nhau.

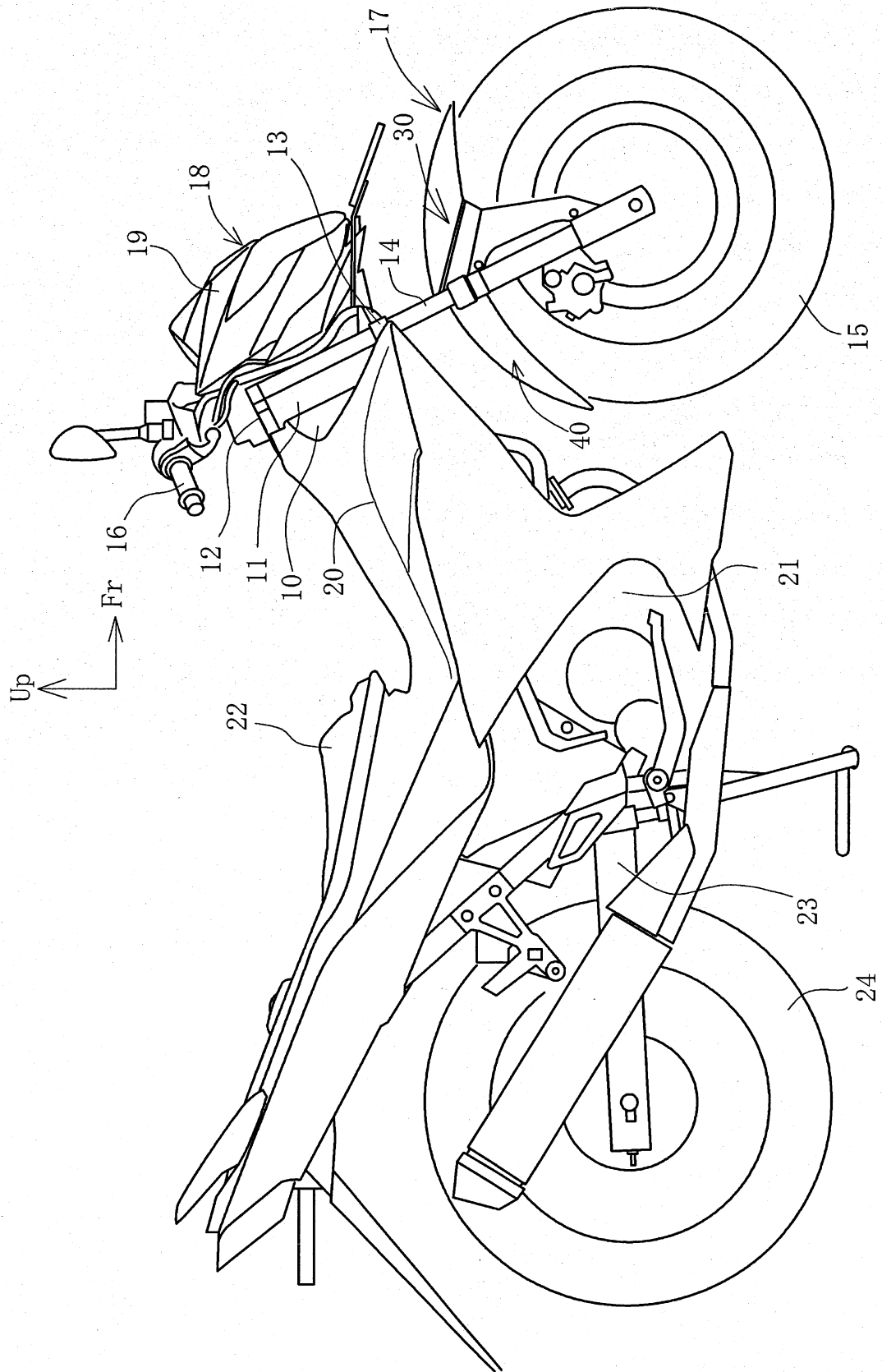
Fig.1

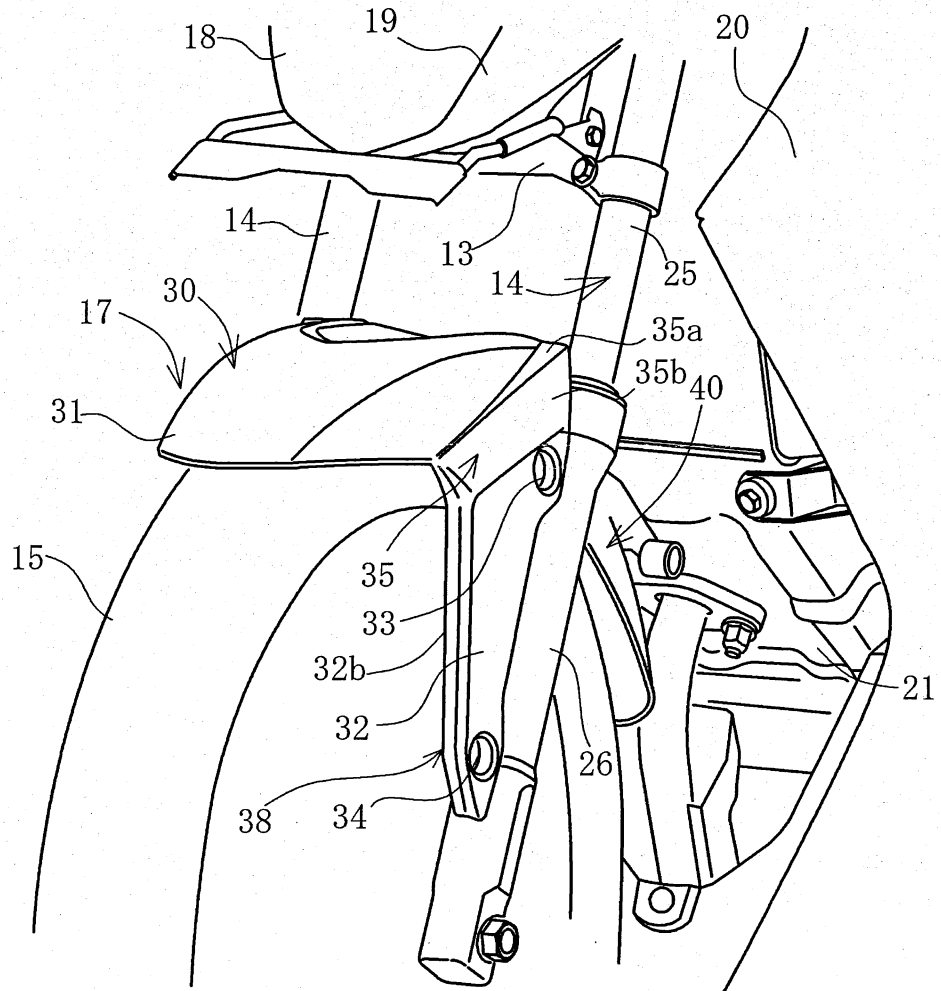
Fig.2

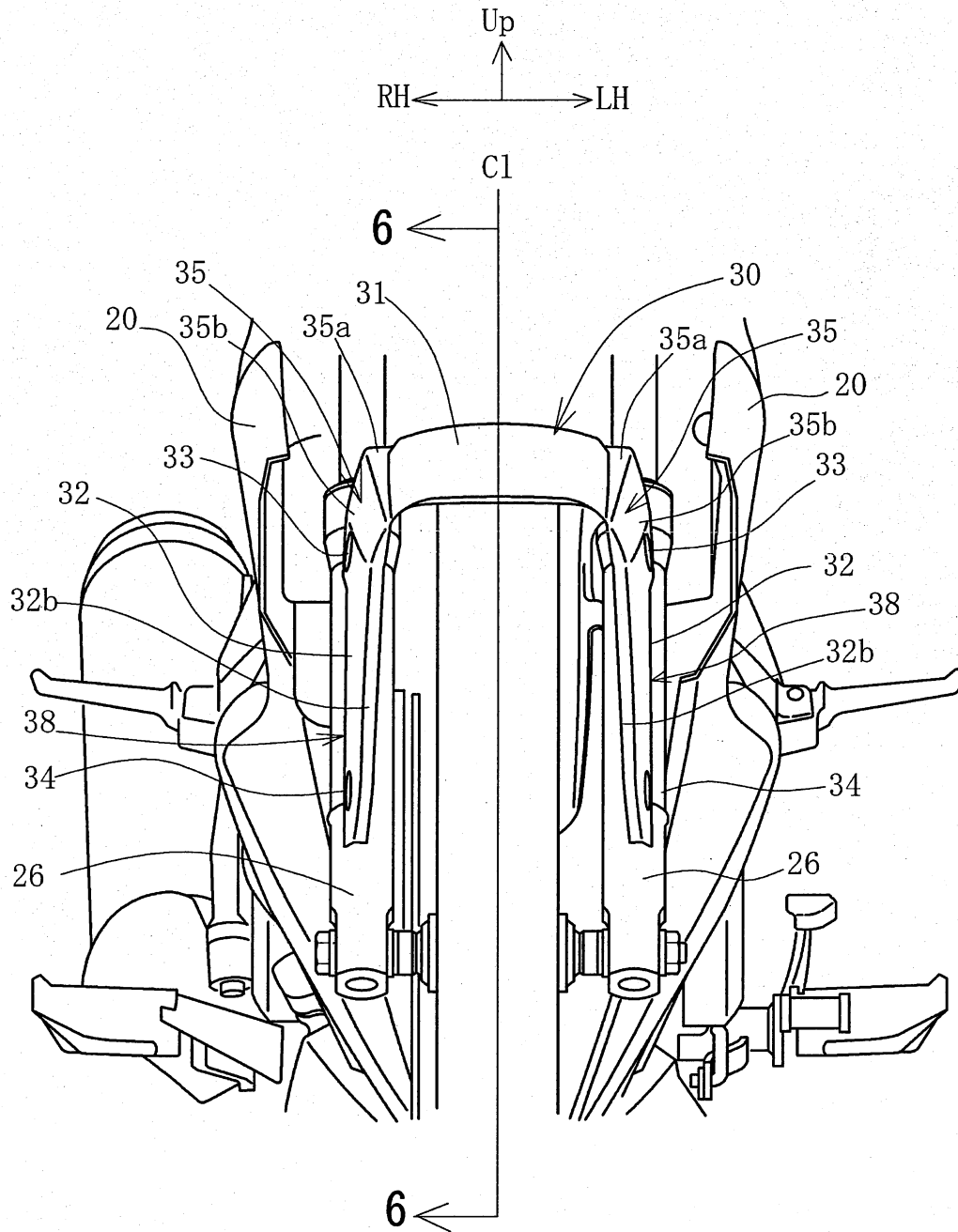
Fig.3

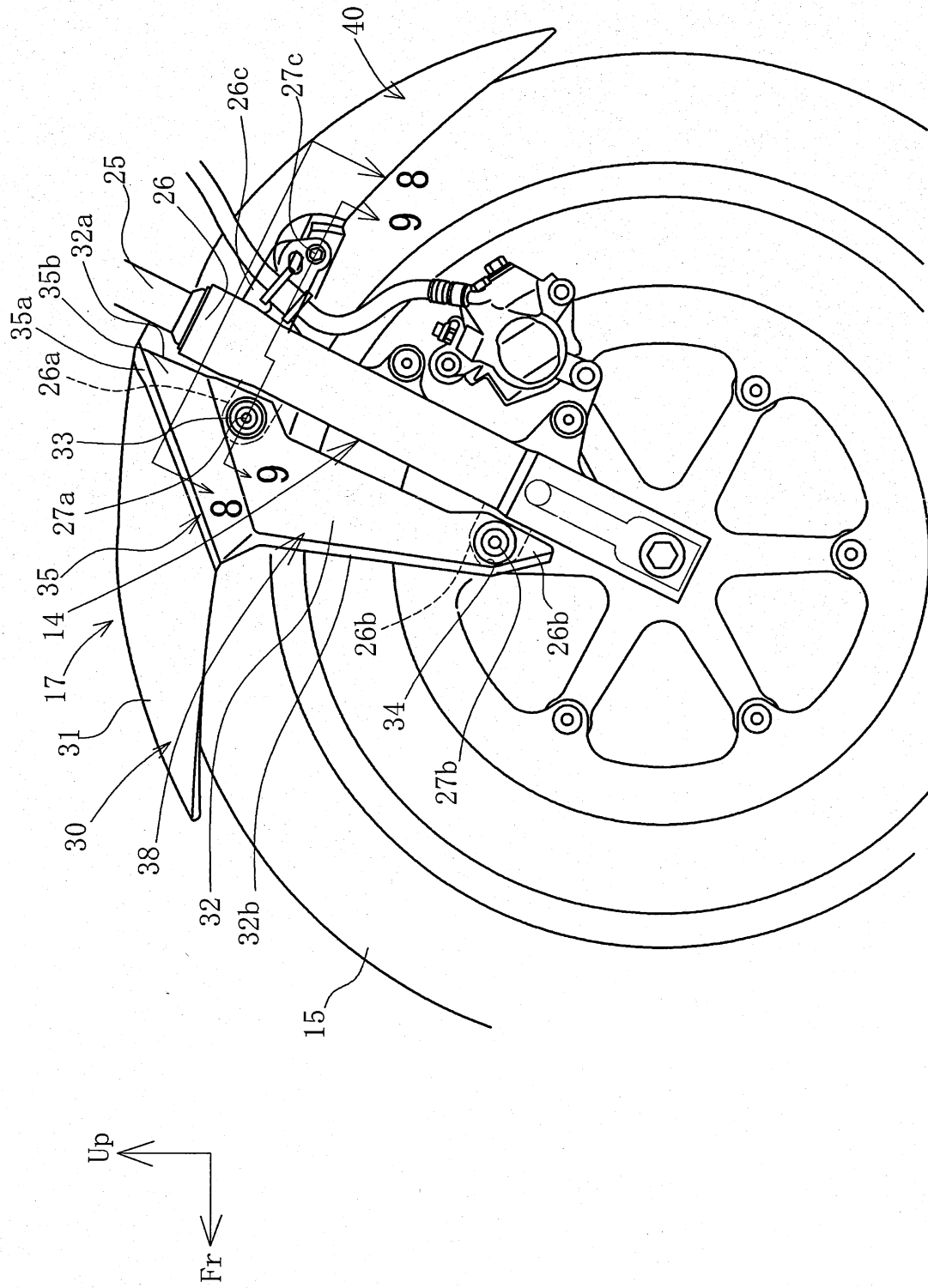
Fig.4

Fig. 5

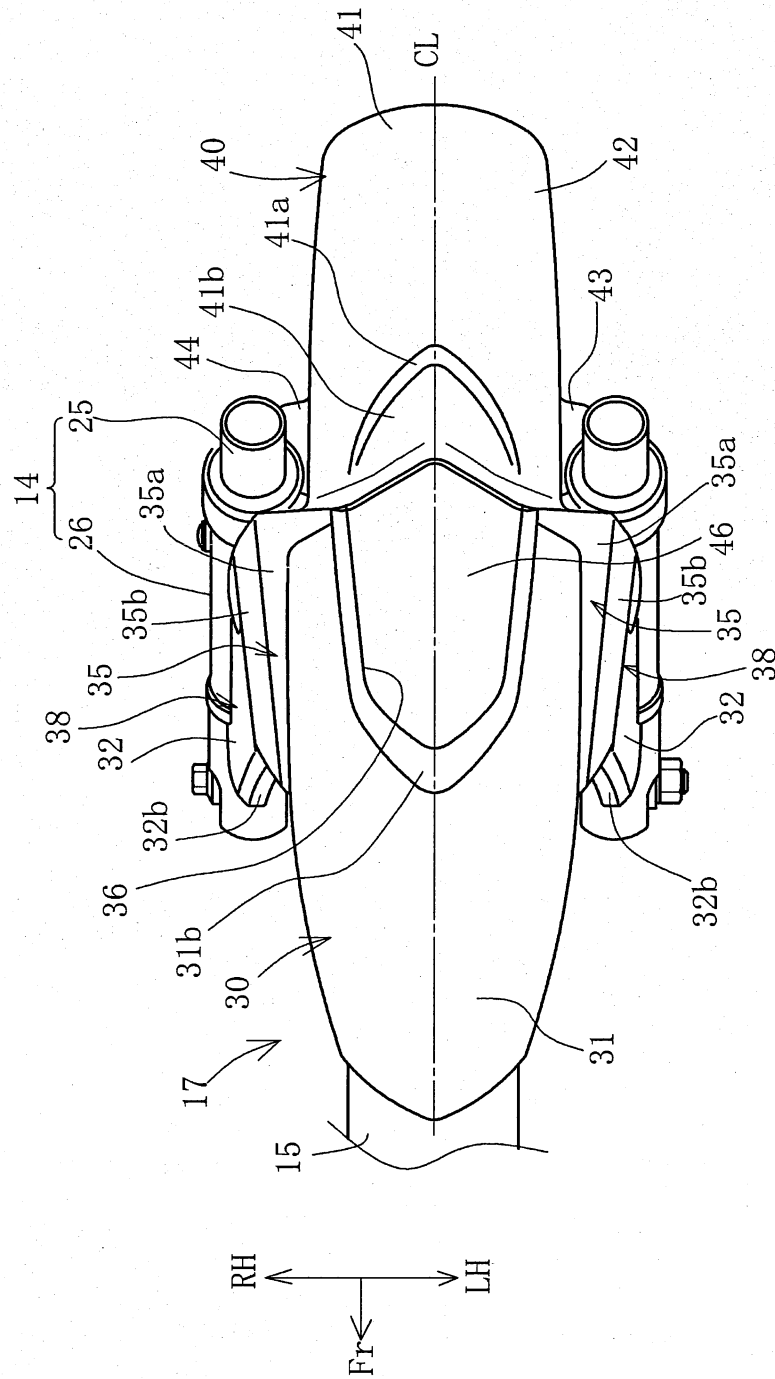


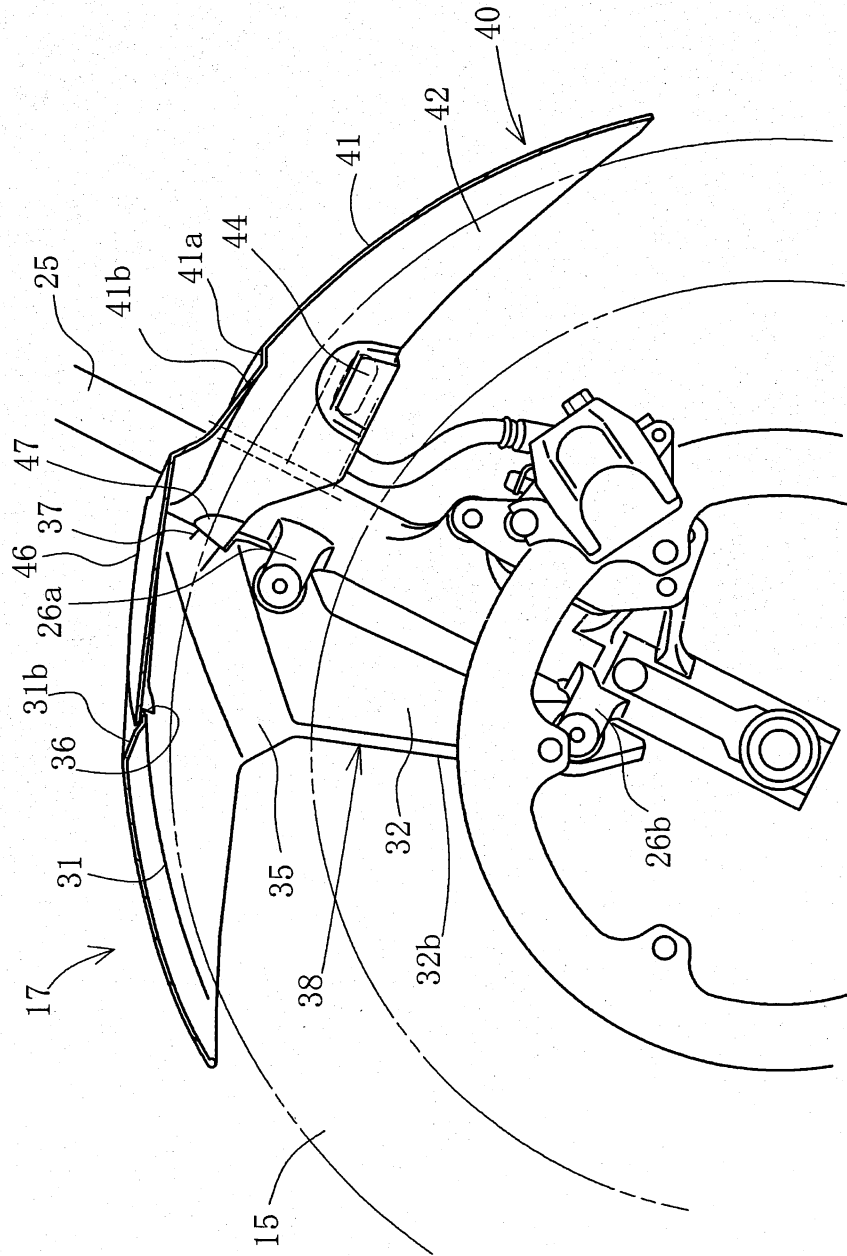
Fig.6

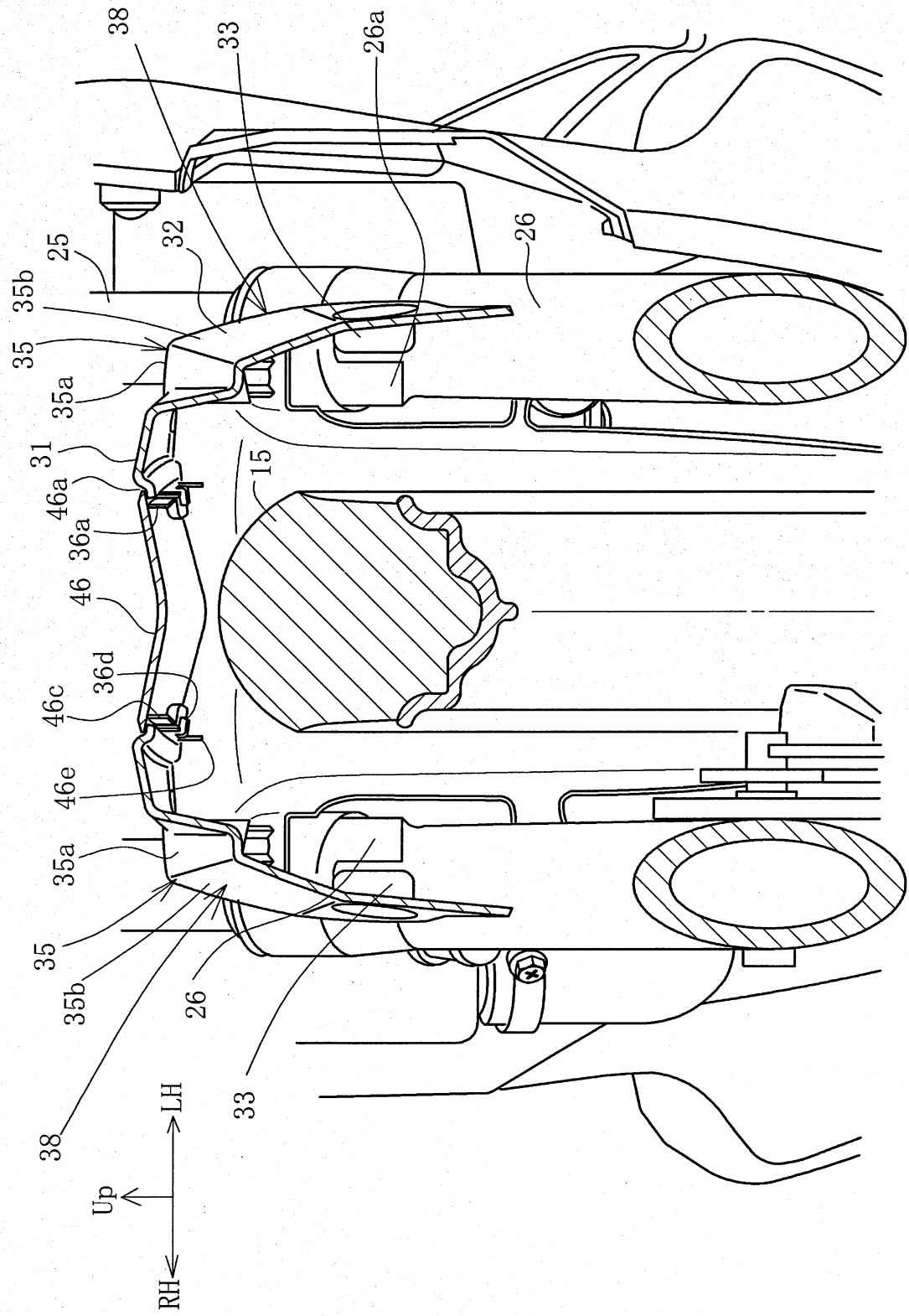
Fig. 7

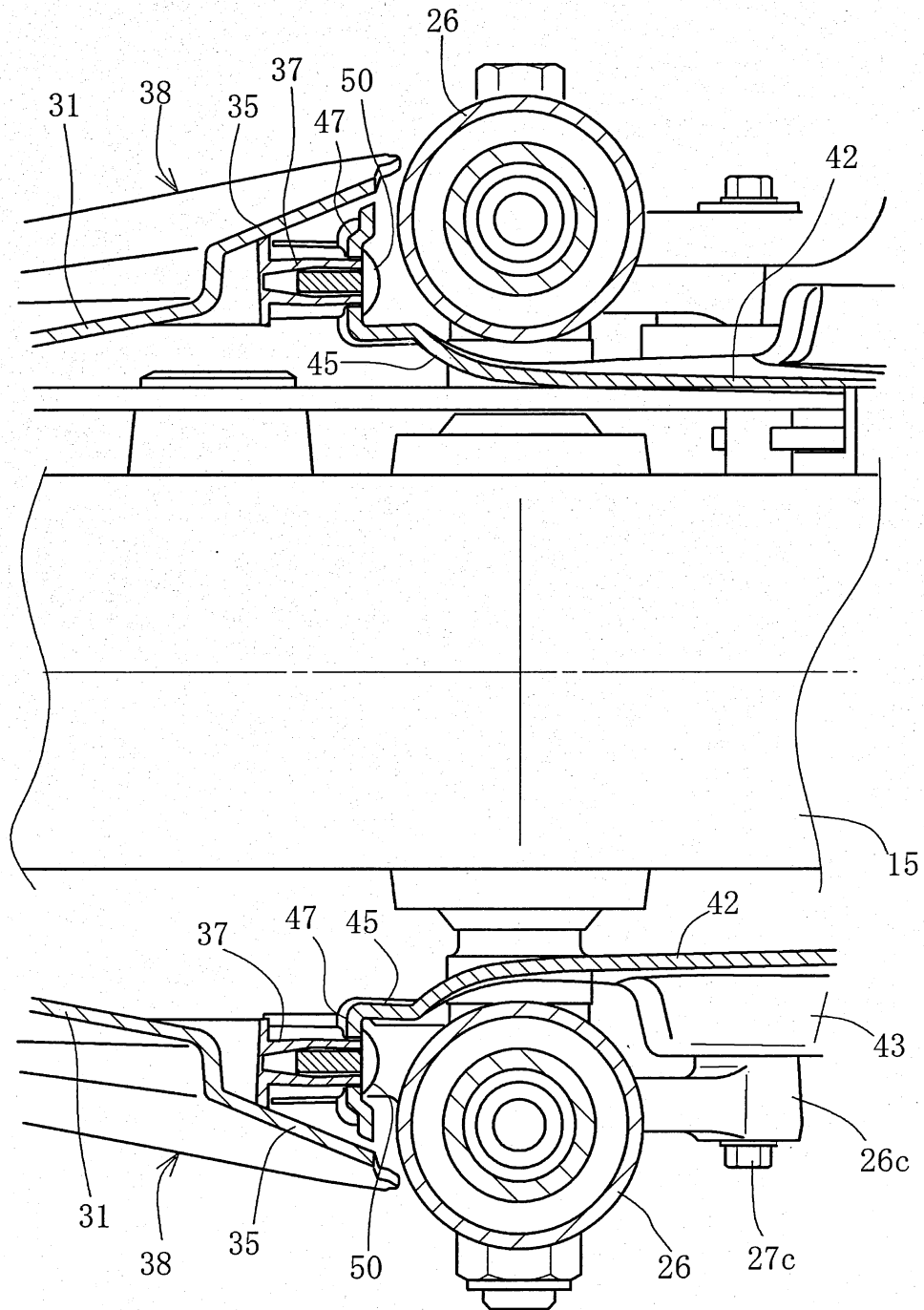
Fig.8

Fig. 9

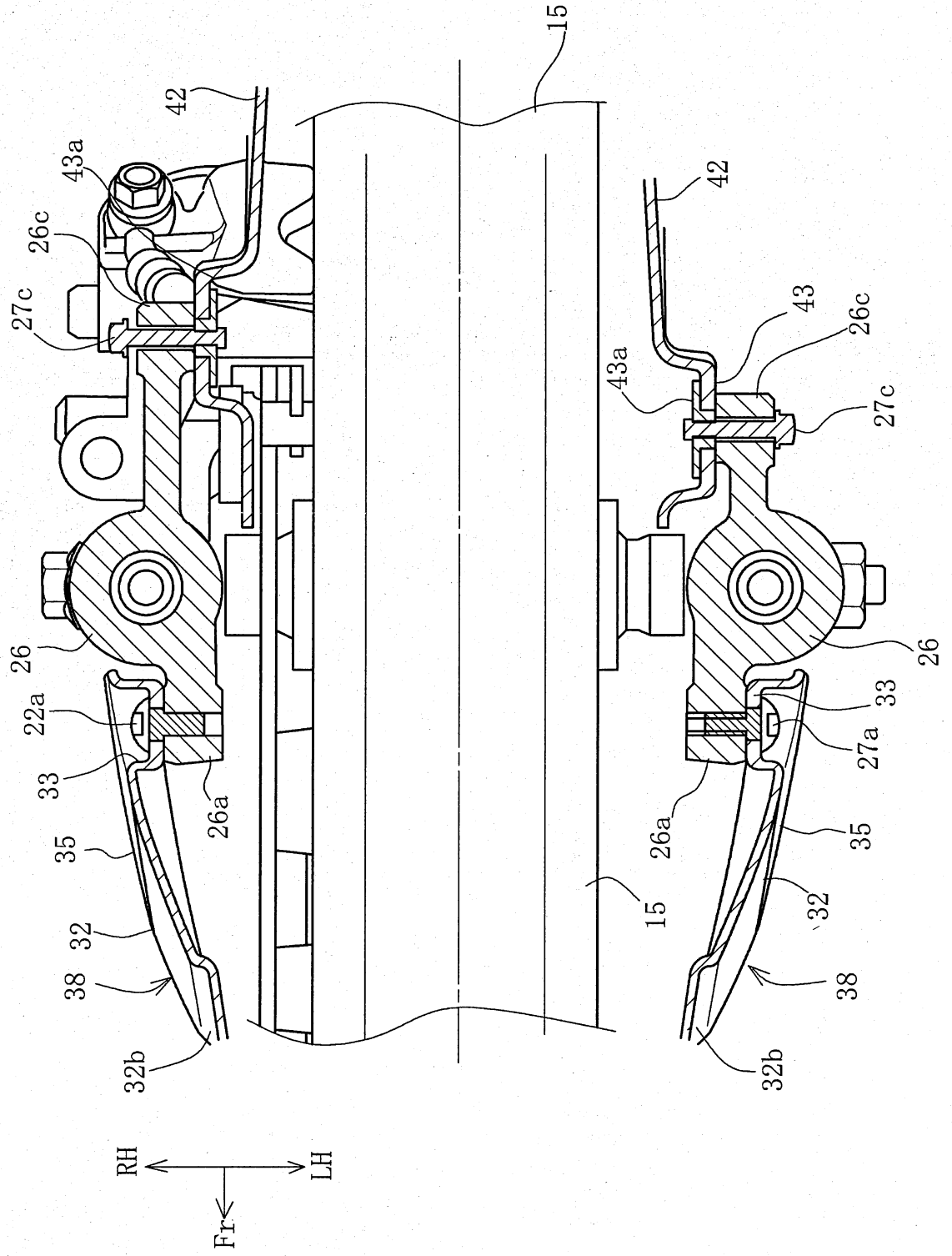


Fig. 10

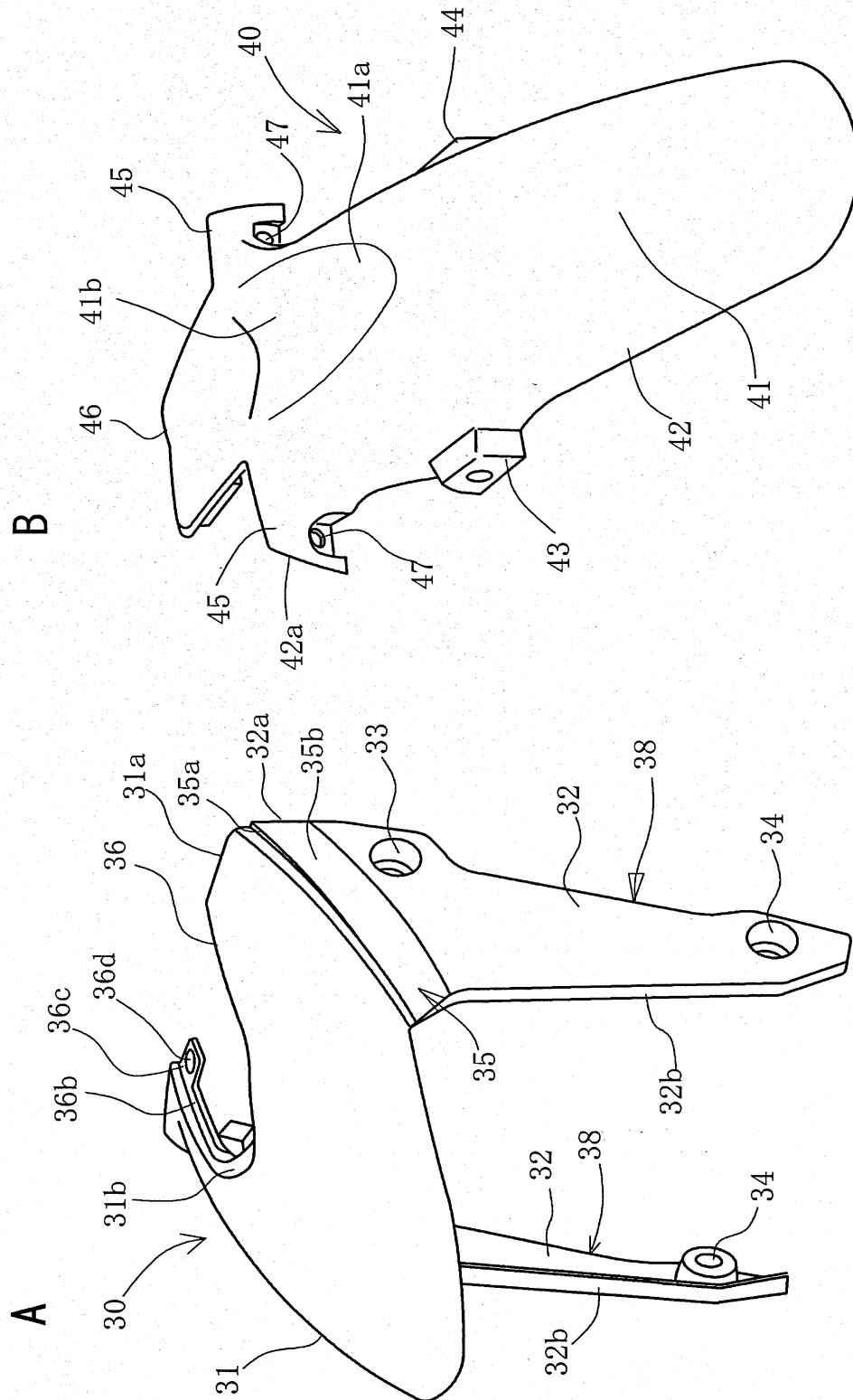


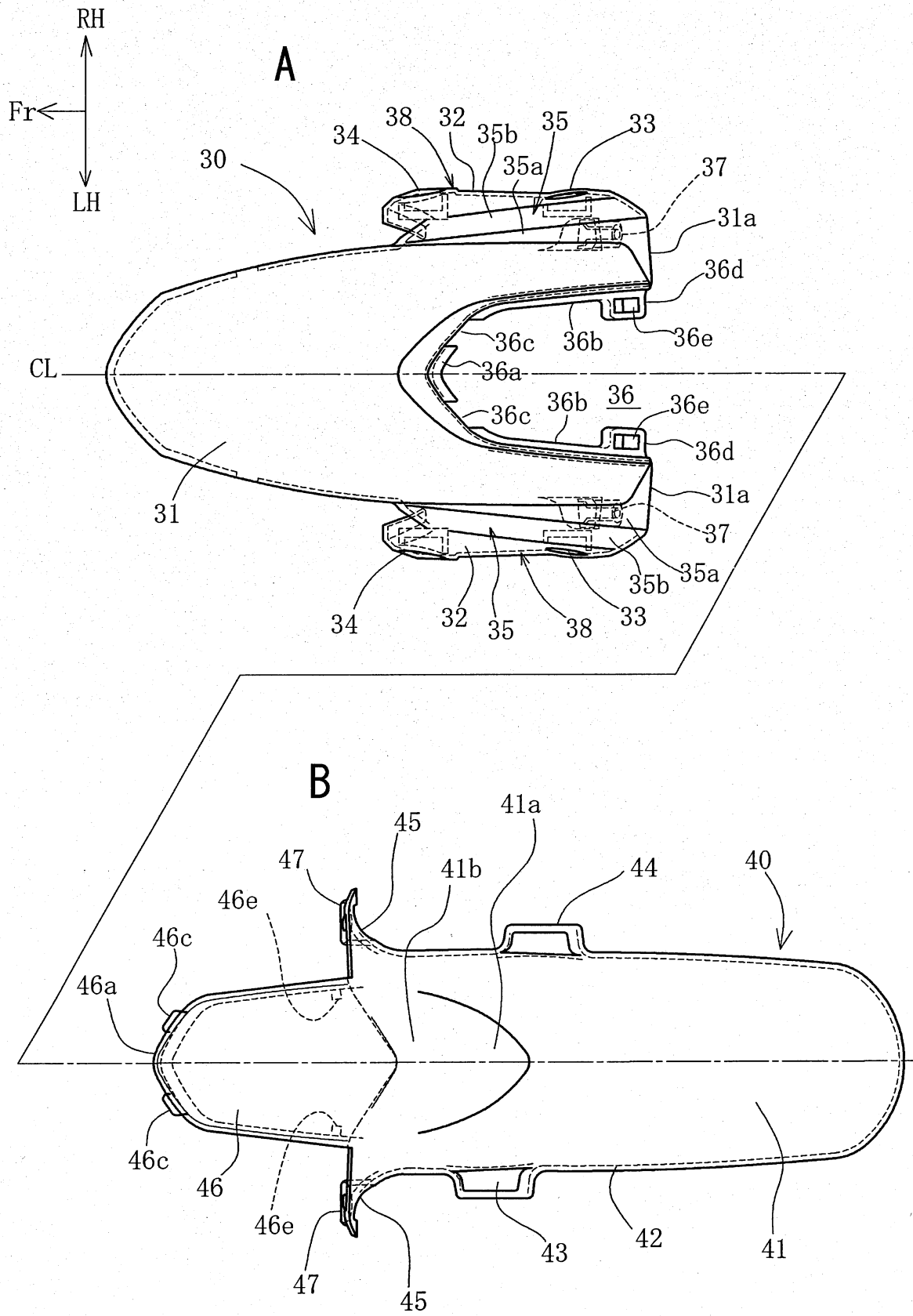
Fig.11

Fig. 12

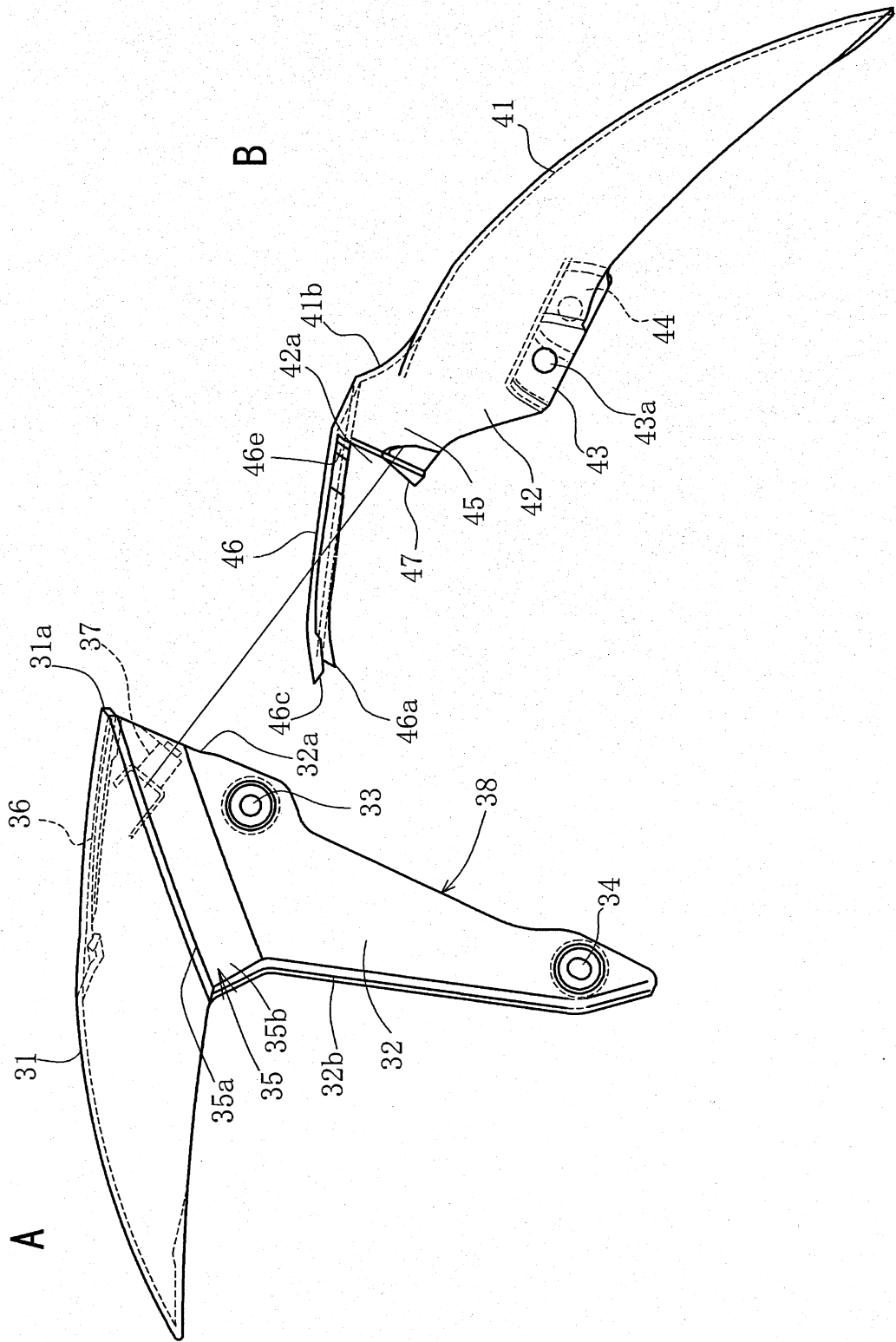


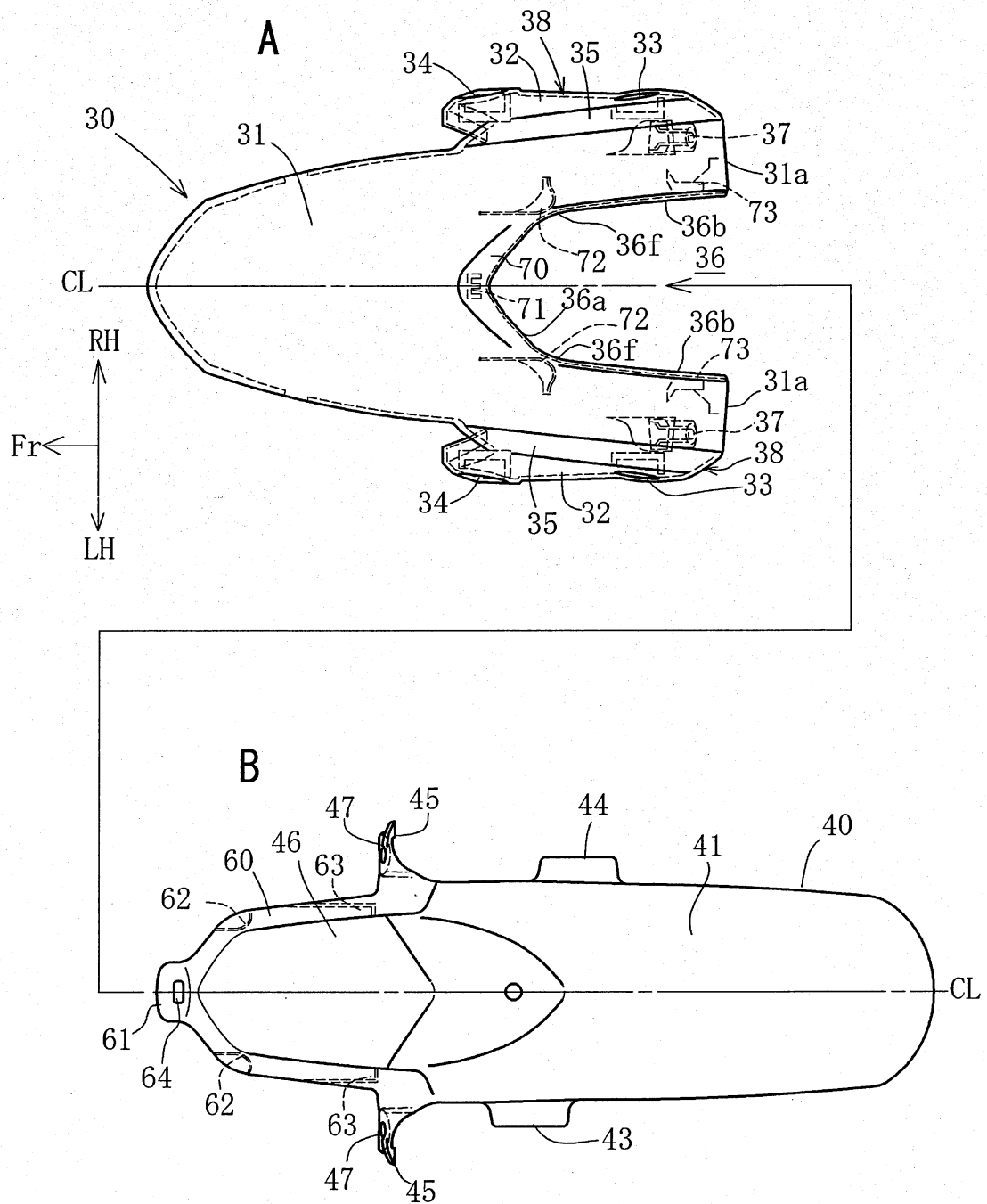
Fig.13

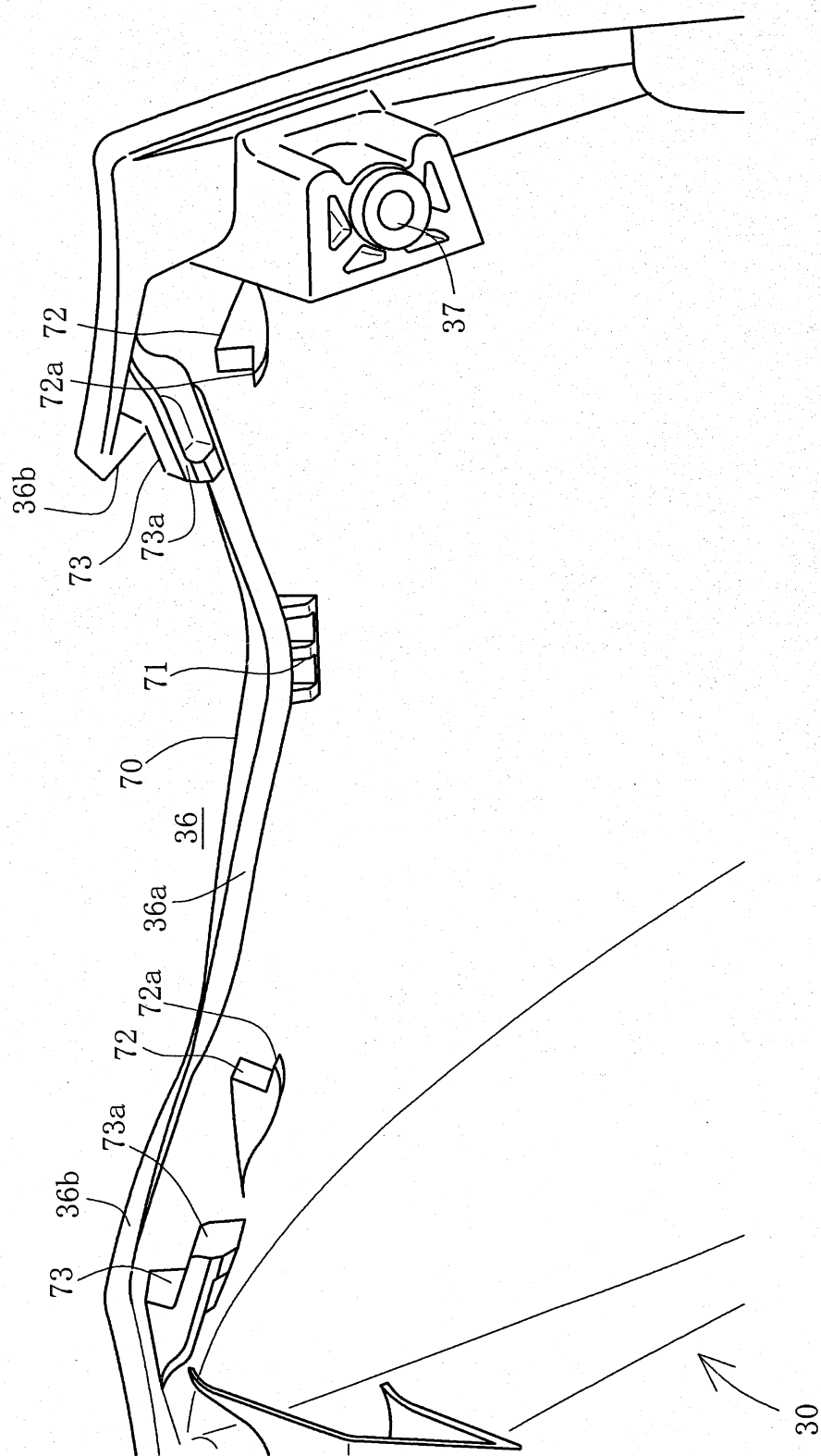
Fig.14

Fig. 15

