



(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)



1-0030212

(51)⁷ B62J 23/00; B62J 6/00; B62J 17/00

(13) B

(21) 1-2018-01035

(22) 18/08/2016

(86) PCT/2016/074128 18/08/2016

(87) WO 2017/056771 A1 06/04/2017

(30) 2015-189846 28/09/2015 JP

(45) 25/11/2021 404

(43) 25/06/2018 363A

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

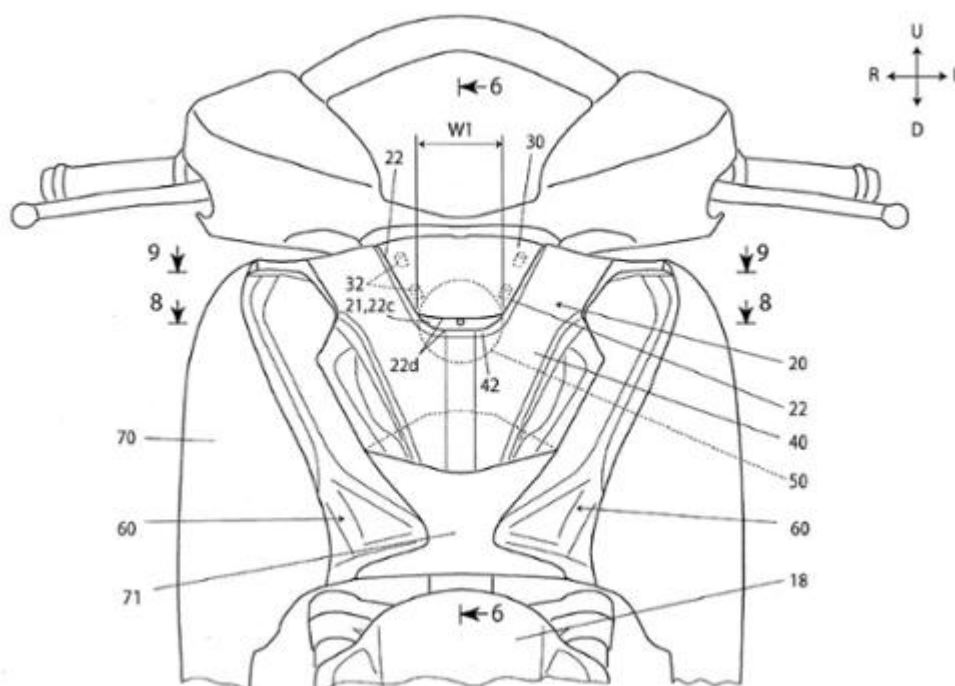
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Keiko KATAOKA (JP).

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

(54) XE KIỂU YÊN NGỰA

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu yên ngựa có khả năng làm lỗ dùng cho còi trở nên không dễ nhận ra cũng như hạn chế được việc giảm độ cứng vững của tấm ốp trước. Xe kiểu yên ngựa có tấm ốp trước (20) dùng để che ống đầu (11) từ phía trước và còi (50) mà ít nhất một phần của nó được che bởi tấm ốp trước (20), khi nhìn từ phía trước xe kiểu yên ngựa. Lỗ (21) dùng cho còi (50) được hình thành trên tấm ốp trước (20). Tấm ốp trước (20) được tạo thành bằng cách kết hợp các tấm ốp riêng biệt (30, 40); và lỗ (21) dùng cho còi (50) được hình thành dưới dạng một khe hở (22c) ở phần kết hợp (22) nơi các tấm ốp riêng biệt (30, 40) được kết hợp với nhau.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu yên ngựa.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, ví dụ, như được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2006-143176, đã biết xe kiểu yên ngựa bao gồm tấm ốp trước (50) che ống đầu (3) từ phía trước; và còi (15) mà ít nhất một phần của nó được che bởi tấm ốp trước (50), khi nhìn từ phía trước xe, trong đó miệng hờ (52) dùng cho còi được hình thành trên tấm ốp trước (50).

Do trong xe kiểu yên ngựa thông thường nêu trên, miệng hờ (52) dùng cho còi được tạo ra dưới dạng lỗ (52) bằng cách tạo hình trực tiếp miệng hờ này trên tấm ốp trước (50) nên có vấn đề là miệng hờ (52) dùng cho còi dễ bị nhận ra và có khả năng ảnh hưởng lớn đến hình dáng bên ngoài của nó. Ngoài ra, do miệng hờ (52) dùng cho còi được hình thành trực tiếp trên tấm ốp trước (50) vốn chịu ảnh hưởng của áp lực gió nên có vấn đề là độ cứng vững xung quanh miệng hờ (52) dùng cho còi có khả năng bị giảm.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Vấn đề kỹ thuật cần được sáng chế giải quyết là đề xuất xe kiểu yên ngựa có khả năng làm lỗ dùng cho còi trở nên không dễ nhận ra cũng như hạn chế việc giảm độ cứng vững của tấm ốp trước.

Để giải quyết vấn đề kỹ thuật nêu trên, xe kiểu yên ngựa theo sáng chế là xe kiểu yên ngựa được trang bị tấm ốp trước dùng để che ống đầu từ phía trước và còi mà ít nhất một phần của nó được che bởi tấm ốp trước khi nhìn từ phía trước xe, trong đó lỗ dùng cho còi được hình thành trên tấm ốp trước, tấm ốp trước được tạo thành bằng cách kết hợp các tấm ốp riêng biệt; và lỗ dùng cho còi được hình thành dưới dạng một khe hờ được bố trí ở phần kết hợp nơi các tấm ốp riêng biệt được kết hợp với nhau.

Với xe kiểu yên ngựa có cấu hình như nêu trên, do lỗ dùng cho còi được tạo thành bằng cách tạo khe hở ở phần kết hợp của các tấm ốp riêng biệt nên cách bố trí này làm lỗ dùng cho còi trở nên không dễ nhận ra bằng cách bố trí lỗ dùng cho còi gối chồng lên đường phân chia của tấm ốp trước. Hơn nữa, do loại bỏ được nhu cầu cần phải trực tiếp tạo thành một lỗ trên tấm ốp trước nên hạn chế được việc giảm độ cứng vững của tấm ốp trước.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho phần kết hợp có phần liên kết nơi các tấm ốp riêng biệt được liên kết với nhau, phần không liên kết tạo thành lỗ dùng cho còi; và phần không liên kết được tạo ra ở phần giữa của phần liên kết.

Với cách bố trí có cấu hình như nêu trên, các tấm ốp riêng biệt được liên kết với nhau theo cách mà chúng kẹp lỗ dùng cho còi vào giữa khiến lỗ dùng cho còi được tạo thành ở phần giữa của phần liên kết, nhờ đó đảm bảo được độ cứng vững đủ lớn của tấm ốp trước.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho các tấm ốp riêng biệt bao gồm ít nhất tấm ốp riêng biệt thứ nhất và tấm ốp riêng biệt thứ hai; ít nhất một phần của lỗ dùng cho còi được tạo thành bởi phần tạo hình lỗ thứ nhất dùng cho còi mà được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ nhất và phần tạo hình lỗ thứ hai dùng cho còi mà được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ hai; và phần uốn, mà uốn cong về phía sau, được hình thành ở ít nhất một phần trong số phần tạo hình lỗ thứ nhất dùng cho còi và phần tạo hình lỗ thứ hai dùng cho còi.

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, phần uốn, mà uốn cong về phía sau, có thể nâng cao độ cứng vững của tấm ốp trước ở xung quanh lỗ dùng cho còi. Hơn nữa, do phần uốn, mà uốn cong về phía sau, hoặc uốn theo cách tiến gần hơn về phía còi nên phần uốn này có thể hoạt động như một chi tiết dẫn hướng cho âm thanh cảnh báo, nhờ đó cải thiện được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho phần kết hợp có phần liên kết nơi các tấm ốp riêng biệt được liên kết với nhau; phần không liên kết tạo thành lỗ dùng cho còi; và phần uốn được hình thành theo cách liên tục từ phần không liên kết đến phần liên kết.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép độ cứng vững của tấm ốp trước ở xung quanh lỗ dùng cho còi được nâng cao hơn nữa; và lỗ dùng cho còi được làm không dễ nhận ra hơn nữa bằng cách hình thành phần uốn theo cách liên tục ở phần liên kết, nhờ đó cải thiện được hình dáng bên ngoài của xe.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho xe được trang bị chắn bùn trước để che phía trên bánh trước; và lỗ dùng cho còi được tạo thành ở vị trí gần hơn với phần trên của tấm ốp trước so với phương thẳng đứng của tấm ốp trước nằm bên trên đầu trên của chắn bùn trước khi nhìn từ phía bên của xe.

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, do lỗ dùng cho còi được tạo thành ở vị trí gần hơn với phần trên của tấm ốp trước nên cách bố trí này cải thiện hơn nữa hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho phần kết hợp được tạo thành để có đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V khi nhìn từ phía trước xe; và lỗ dùng cho còi được tạo thành bao gồm đỉnh của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V.

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, do khe hở được tạo ra ở phần kết hợp để tạo hình lỗ dùng cho còi bao gồm đỉnh của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V khi nhìn từ phía trước xe, cách bố trí này cho phép lỗ dùng cho còi được tạo thành theo cách không dễ nhận ra hơn nữa. Tiếp theo, do lỗ dùng cho còi được tạo thành bao gồm đỉnh của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V, cách bố trí này cũng cho phép nâng cao độ cứng vững của tấm ốp trước ở xung quanh lỗ dùng cho còi.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho hệ thống chiếu sáng được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của tấm ốp trước; và hệ thống chiếu sáng được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của còi.

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, do hệ thống chiếu sáng cho phép một phần âm thanh cảnh báo được dẫn đến lỗ dùng cho còi, cách bố trí này cải thiện được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi. Hơn nữa, cách bố trí này cho phép làm nhỏ gọn phần trước của xe theo chiều dọc.

Lưu ý là, hệ thống chiếu sáng có thể là các hệ thống mà bao gồm ít nhất một đèn trong số đèn xi nhan, đèn định vị và đèn pha.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho còi nằm ở phía trước các đầu sau của hệ thống chiếu sáng.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi được cải thiện theo cách hiệu quả hơn; và làm nhỏ gọn phần trước của xe theo chiều dọc.

Trong xe kiểu yên ngựa nêu trên, có thể bố trí sao cho còi nằm ở vị trí nơi còi gối chồng lên hệ thống chiếu sáng theo phương thẳng đứng của xe khi nhìn từ phía trước xe.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi được cải thiện theo cách hiệu quả hơn; và cũng làm nhỏ gọn phần trước của xe theo phương thẳng đứng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu từ phía trước thể hiện xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu từ bên trái của xe kiểu yên ngựa.

Fig.3 là hình chiếu từ phía trước được phóng to riêng phần của xe kiểu yên ngựa.

Fig.4 là hình chiếu từ phía trước được phóng to riêng phần của xe kiểu yên ngựa có một phần được tháo ra (các tấm ốp riêng biệt 30, 40 được tháo ra khỏi kết cấu trên Fig.3).

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh được phóng to riêng phần của xe kiểu yên ngựa.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt riêng phần theo đường 6-6 được thể hiện trên Fig.3 có một phần được bỏ qua.

Fig.7 là hình vẽ được phóng to riêng phần của mặt cắt trên Fig.6.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt riêng phần theo đường 8-8 được thể hiện trên Fig.3 có một phần được bỏ qua.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt riêng phần theo đường 9-9 được thể hiện trên Fig.3 có một phần được bỏ qua.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt riêng phần theo đường 10-10 được thể hiện trên Fig.2 có một phần được bỏ qua.

Mô tả chi tiết sáng chế

Xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Lưu ý là, các hình vẽ cần được nhìn theo hướng các số chỉ dẫn. Trong phần mô tả dưới đây, các thuật ngữ phía trước và phía sau, bên phải và bên trái, phía trên và phía dưới được đặt theo hướng nhìn từ phía người lái xe; và các hướng phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới của xe, nếu cần, lần lượt được biểu thị bằng các ký hiệu Fr, Rr, L, R, U và D trong phần mô tả dưới đây. Các bộ phận giống nhau hoặc tương tự nhau được biểu thị bởi cùng các số chỉ dẫn trên tất cả các hình vẽ tương ứng.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, xe kiểu yên ngựa 1 theo phương án này được trang bị tấm ốp trước 20 dùng để che ống đầu 11 (xem Fig.2) từ phía trước; và còi 50 mà ít nhất một phần của nó được che bởi tấm ốp trước 20 khi nhìn từ phía trước xe, trong đó lỗ 21 dùng cho còi được hình thành trên tấm ốp trước 20.

Như được thể hiện trên Fig.2, ống đầu 11 được bố trí ở phần trước của khung thân xe 10. Chạc trước 12 được lắp theo cách lái được vào ống đầu 11 và bánh trước WF được lắp vào đầu dưới của chạc trước 12. Phía trên bánh trước WF được che bởi chắn bùn trước 18. Tay lái 13 được lắp vào phía trên chạc trước 12. Cụm động lực 15 được đỡ theo cách lắp được trên khung thân xe 10 thông qua chốt xoay 14 và bánh sau WR, được dẫn động bởi cụm động lực 15, được bố trí ở đầu sau của cụm động lực 15. Bộ giảm xóc 16 được bố trí giữa phần sau của cụm động lực 15 và khung thân xe 10. Yên xe 17, mà người lái xe và người cùng đi ngồi trên đó, được bố trí ở phía sau tay lái 13.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.5, tấm ốp trước 20 được tạo thành bằng cách kết hợp các tấm ốp riêng biệt 30, 40 (hai tấm ốp riêng biệt được thể hiện trên các hình vẽ này) và khe hở 22c được dùng làm lỗ 21 dùng cho còi nhờ việc tạo khe hở 22c này ở phần kết hợp 22 nơi các tấm ốp riêng biệt 30, 40 được kết hợp với nhau.

Theo xe kiểu yên ngựa nêu trên, do lỗ 21 dùng cho còi được hình thành dưới dạng một khe hở 22c ở phần kết hợp 22 nơi các tấm ốp riêng biệt 30, 40 được kết hợp với nhau nên việc lỗ 21 dùng cho còi gối chồng lên đường phân chia (22) của tấm ốp trước 20 làm cho lỗ 21 dùng cho còi trở nên không dễ nhận ra. Hơn nữa, việc tạo ra khe hở 22c loại bỏ nhu cầu cần phải trực tiếp tạo thành một lỗ trên tấm ốp trước 20, nhờ đó hạn chế được việc giảm độ cứng vững của tấm ốp trước 20.

Như được thể hiện trên Fig.5, phần kết hợp 22 bao gồm phần liên kết 22b nơi các tấm ốp riêng biệt 30, 40 được liên kết với nhau và phần không liên kết (22c) tạo thành lỗ 21 dùng cho còi. Phần không liên kết (22c) được tạo ra ở phần giữa 22b1 của phần liên kết 22b.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép liên kết các tấm ốp riêng biệt 30, 40 với nhau (ở phần liên kết 22b, 22b) để tạo ra lỗ 21 dùng cho còi giữa chúng, kết quả là lỗ 21 dùng cho còi được tạo ra ở phần giữa 22b1 của phần liên kết 22b, nhờ đó đảm bảo được độ cứng vững đủ lớn của tấm ốp trước 20.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.7, các tấm ốp riêng biệt bao gồm ít nhất tấm ốp riêng biệt thứ nhất 30 và tấm ốp riêng biệt thứ hai 40. Phần tạo hình lỗ thứ nhất 31 dùng cho còi được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ nhất 30 và phần tạo hình lỗ thứ hai 41 dùng cho còi được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ hai 40 cấu thành ít nhất một phần của lỗ 21 dùng cho còi. Phần uốn 42, mà uốn cong về phía sau, được hình thành ở ít nhất một phần trong số phần tạo hình lỗ thứ nhất 31 dùng cho còi và phần tạo hình lỗ thứ hai 41 dùng cho còi.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép nâng cao độ cứng vững của tấm ốp trước 20 ở xung quanh lỗ 21 dùng cho còi nhờ phần uốn 42, mà uốn cong về phía sau. Hơn nữa, phần uốn 42 này uốn cong về phía sau hoặc uốn theo cách mà phần uốn 42 tiến gần hơn về phía còi 50, khiến cho phần uốn 42 có thể được dùng làm bộ phận dẫn âm thanh cảnh báo. Do vậy, cách bố trí này cải thiện được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50.

Theo phương án được thể hiện ở đây, tấm ốp trước 20 được phân chia thành hai tấm ốp riêng biệt phía trên 30 và phía dưới 40. Theo cách khác, như được thể hiện trên Fig.5 bởi đường chấm gạch, ví dụ, tấm ốp trước phía dưới 40, là một trong số các tấm

ốp riêng biệt, có thể tiếp tục được phân chia thành các tấm ốp riêng biệt bên phải 40' và bên trái 40' để tấm ốp trước 20 được phân chia thành ba tấm riêng biệt. Thay vào đó, cũng có thể tăng số lượng các tấm riêng biệt mà cấu thành tấm ốp trước 20.

Hơn nữa, theo phương án được thể hiện ở đây, phần uốn 42 được tạo ra ở phần tạo hình lỗ thứ hai 41 dùng cho còi. Theo cách khác, phần uốn 42 có thể được tạo ra ở phần tạo hình lỗ thứ nhất 31 dùng cho còi hoặc được tạo ra ở cả hai phần tạo hình lỗ này. Nói cách khác, phần uốn có thể được tạo ra ở tất cả các phần tạo hình lỗ dùng cho còi hoặc chỉ được tạo ra ở một phần trong số chúng.

Phần uốn được đề cập ở đây còn có phần cong (có hình dạng cong).

Như được thể hiện trên Fig.5 và Fig.7, theo phương án này, phần uốn 42 được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ hai 40 hoặc được tạo ra bởi phần uốn thứ nhất 42a và phần uốn thứ hai 42b ít nhất ở phần tạo hình lỗ thứ hai 41 dùng cho còi. Phần uốn 42 bao gồm phần uốn thứ nhất 42a, mà uốn cong về phía sau; và phần uốn thứ hai 42b nối tiếp với phần uốn thứ nhất 42a và uốn cong về phía sau với một góc dốc hơn so với phần uốn thứ nhất 42a. Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép cải thiện hơn nữa hiệu suất truyền âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50 cũng như khiến cho phạm vi quan sát sâu vào bên trong xe qua lỗ 21 dùng cho còi bị thu hẹp khi nhìn nghiêng từ phía trên của xe, điều này giúp cải thiện hình dáng bên ngoài của xe. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.7, đầu sau 41r của phần tạo hình lỗ thứ hai 41 dùng cho còi được bố trí sao cho đầu sau 41f này nằm ở phía sau so với đầu trước 31f của phần tạo hình lỗ thứ nhất 31 dùng cho còi, khiến cho phần tạo hình lỗ thứ hai 41 có kết cấu để nước mưa chảy xuống từ phía trên khó có thể xâm nhập vào phần bên trong của tấm ốp trước 20 qua lỗ 21 dùng cho còi.

Như được mô tả trên đây (xem Fig.5), mặc dù phần kết hợp 22 bao gồm phần liên kết 22b mà nhờ nó các tấm ốp riêng biệt 30, 40 được liên kết với nhau và phần không liên kết (22c) tạo thành lỗ 21 dùng cho còi, song phần uốn 42 không chỉ được tạo ra ở phần không liên kết (22c) mà còn được hình thành theo cách liên tục từ phần không liên kết (22c) đến phần liên kết 22b.

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, độ cứng vững của tấm ốp trước 20 ở xung quanh lỗ 21 dùng cho còi được nâng cao hơn nữa. Tiếp theo, phần uốn 42 được

hình thành theo cách liên tục ở phần liên kết 22b cũng làm cho lỗ 21 dùng cho còi trở nên không dễ nhận ra hơn nữa, nhờ đó cải thiện được hình dáng bên ngoài của xe.

Như được thể hiện trên Fig.7, lỗ 21 dùng cho còi được tạo ra ở vị trí gần hơn với phần trên của tấm ốp trước 20 so với phương thẳng đứng của tấm ốp trước 20 ở bên trên đầu trên của chấn bùm trước 18 (xem Fig.1) khi nhìn từ phía bên của xe.

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, do lỗ 21 dùng cho còi được tạo ra ở vị trí gần hơn với phần trên của tấm ốp trước 20, cách bố trí này cho phép cải thiện hơn nữa hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi.

Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.7, theo phương thẳng đứng của tấm ốp trước 20, nếu gọi độ cao của tấm ốp trước 20 mà nằm cao hơn đầu trên của chấn bùm trước 18 là H_2 và gọi độ cao tính từ đầu dưới của tấm ốp trước 20, mà nằm cao hơn đầu trên của chấn bùm trước 18, đến tâm của lỗ 21 dùng cho còi là H_1 thì lỗ 21 dùng cho còi được bố trí ở vị trí thỏa mãn mối tương quan $(H_2)/2 < H_1$.

Lưu ý là, độ cao theo phương thẳng đứng của đầu dưới được xác định bởi trị số H_1 và H_2 lần lượt được tính từ độ cao theo phương thẳng đứng của đầu trên của chấn bùm trước 18.

Như được thể hiện trên Fig.3, phần kết hợp 22 được tạo thành để có đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V (22) khi nhìn từ phía trước xe. Lỗ 21 dùng cho còi được tạo thành bao gồm đỉnh 22d (là phần tương ứng với phần giữa theo chiều rộng xe của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V được thể hiện trên Fig.3) của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V (22).

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, do khe hở 22c được tạo ra ở phần kết hợp 22 tạo thành lỗ 21 dùng cho còi bao gồm đỉnh 22d của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V (22) khi nhìn từ phía trước xe nên cách bố trí này làm cho lỗ 21 dùng cho còi trở nên không dễ nhận ra hơn nữa. Tiếp theo, do lỗ 21 dùng cho còi được tạo thành bao gồm đỉnh 22d của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V (22) nên cách bố trí này cũng cho phép nâng cao độ cứng vững của tấm ốp trước 20 ở xung quanh lỗ 21 dùng cho còi.

Lưu ý là, theo phương án được thể hiện ở đây, đỉnh 22d là phần lõm của đường phân chia (22). Trong trường hợp nếu đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V (22) bị đảo ngược theo cách phía trên xuống phía dưới thì đỉnh 22d là phần lồi của đường phân chia (22).

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4 cũng như trên Fig.8 và Fig.9, hệ thống chiếu sáng 60 được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của tấm ốp trước 20; và hệ thống chiếu sáng 60 này được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của còi 50.

Với cách bố trí theo cấu hình nêu trên, do các hệ thống chiếu sáng 60 cho phép một phần âm thanh cảnh báo được dẫn đến lỗ 21 dùng cho còi nên cách bố trí này cho phép cải thiện được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50.

Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.4 và Fig.8, do các thành bên 64 của các hệ thống chiếu sáng 60 ở phía còi 50 được dùng làm bộ phận dẫn âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50 nên có thể cải thiện được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50.

Hơn nữa, do hệ thống chiếu sáng 60 được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của tấm ốp trước 20; và hệ thống chiếu sáng 60 này được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của còi 50 nên cách bố trí này cho phép làm nhỏ gọn phần trước của xe theo chiều dọc.

Các hệ thống chiếu sáng 60 có thể là các hệ thống mà bao gồm ít nhất một đèn trong số đèn xi nhan, đèn định vị và đèn pha.

Như được thể hiện trên Fig.9, còi 50 được lắp ở phía trước đầu sau 61 của các hệ thống chiếu sáng 60 theo cách tương ứng.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép nâng cao được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50 theo cách hiệu quả hơn, nhờ đó cho phép làm nhỏ gọn kích thước của xe theo chiều dọc.

Như được thể hiện trên Fig.4, còi 50 được lắp ở vị trí nơi còi 50 gối chồng lên các hệ thống chiếu sáng 60 theo phương thẳng đứng của xe khi nhìn từ phía trước xe.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép nâng cao được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50 theo cách hiệu quả hơn, nhờ đó cũng cho phép làm nhỏ gọn phần trước của xe theo phương thẳng đứng.

Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.4, nếu gọi độ cao của đầu dưới 62 của các hệ thống chiếu sáng 60 là H3, gọi độ cao của đầu trên 63 của các hệ thống chiếu sáng 60 là H5 và gọi độ cao của còi 50 tính đến tâm 51 của nó là H4, lấy mặt đường (không được thể hiện trên hình vẽ) làm gốc tham chiếu theo phương thẳng đứng của xe thì còi 50 được lắp ở vị trí thỏa mãn mối tương quan $H3 < H4 < H5$.

Như được thể hiện trên Fig.3, cần bố trí để chiều rộng W1 của lỗ 21 dùng cho còi gần như bằng chiều rộng tối đa của còi 50.

Cách bố trí theo cấu hình nêu trên cho phép nâng cao được hiệu suất truyền về phía trước của âm thanh cảnh báo phát ra từ còi 50.

Các tấm ốp riêng biệt 30, 40 mà cấu thành tấm ốp trước 20 có thể được liên kết với nhau nhờ các phương tiện thích hợp. Theo phương án này, như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.6, tấm ốp trước 20 được tạo ra bằng cách vặn chặt tấm ốp riêng biệt 40, nhờ đỉnh vít từ phía sau của nó, vào các phần lắp 32 được tạo ra tổng cộng ở bốn vị trí trên mặt sau của tấm ốp riêng biệt 30 theo tất cả các hướng.

Mặc dù có thể sử dụng một kết cấu bất kỳ để lắp tấm ốp trước 20 vào khung thân xe, song theo phương án này, các tấm ốp riêng biệt 30, 40 được phân chia sẵn thành các nhóm chi tiết nhỏ và các tấm ốp riêng biệt 30, 40 có kích thước nhỏ này được đỡ cố định ở bên phải và bên trái các hệ thống chiếu sáng 60 và tấm che chân phía trên 73 (xem Fig.2 và Fig.10).

Các hệ thống chiếu sáng 60 được đỡ trên ống đầu 11 bằng cách lắp các hệ thống chiếu sáng 60 vào các phần lắp 54 được mô tả dưới đây. Hơn nữa, tấm che chân phía trên 73 được đỡ trên các phần định trước (không được thể hiện trên hình vẽ) của khung thân xe 10.

Trên Fig.1, Fig.2 và Fig.10, các số chỉ dẫn 70, 71, 72, 73 và 74 lần lượt biểu thị tấm ốp bên phía trước, tem trang trí hoa văn, nắp đậy dùng cho hộp chứa vật dụng hoặc dùng cho việc bảo dưỡng, tấm che chân phía trên và tấm che chân phía dưới nêu trên

phình ra theo hình chữ V. Sàn để chân 19 kéo dài về phía sau đến bên dưới yên xe 17 được bố trí ở đầu dưới của tấm che chân phía dưới 74.

Do tấm che chân phía dưới 74 phình lên trên và về phía sau theo hình chữ V, như được thể hiện trên Fig.10 bởi mũi tên W nên nước mưa chảy xuống từ phía trên được dẫn ra bên ngoài theo chiều rộng xe.

Như được thể hiện trên Fig.6, còi 50 được lắp trên giá đỡ 52 mà được lắp vào ống đầu 11.

Giá đỡ 52 được trang bị phần lắp 53 dùng cho tem trang trí hoa văn 71 và các phần lắp 54 dùng cho các hệ thống chiếu sáng 60.

Số chỉ dẫn 56 biểu thị bộ điều biến ABS lắp vào giá đỡ 52.

Sáng chế theo các phương án của nó đã được mô tả trên đây. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo các phương án nêu trên và có thể được cải biến theo cách thích hợp mà vẫn thuộc phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu yên ngựa bao gồm tấm ốp trước (20) dùng để che ống đầu (11) từ phía trước và còi (50) mà ít nhất một phần của nó được che bởi tấm ốp trước (20) khi nhìn từ phía trước xe, lỗ (21) dùng cho còi được hình thành trên tấm ốp trước (20), trong đó:

tấm ốp trước (20) được tạo thành bằng cách kết hợp các tấm ốp riêng biệt (30, 40);

lỗ (21) dùng cho còi được hình thành dưới dạng một khe hở (22c) được tạo ra ở phần kết hợp (22) nơi các tấm ốp riêng biệt (30, 40) được kết hợp với nhau;

các tấm ốp riêng biệt (30, 40) bao gồm ít nhất tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và tấm ốp riêng biệt thứ hai (40); và hệ thống chiếu sáng (60) được lắp ở các phía bên phải và bên trái của tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và tấm ốp riêng biệt thứ hai (40);

lỗ (21) dùng cho còi được tạo ra ở phần kết hợp (22) giữa mép dưới của tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và mép trên của tấm ốp riêng biệt thứ hai (40);

tấm ốp riêng biệt thứ hai (40) được bố trí theo cách xen giữa tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và hệ thống chiếu sáng (60);

chỉ tấm ốp riêng biệt thứ hai (40) trong số tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và tấm ốp riêng biệt thứ hai (40) được kết hợp với hệ thống chiếu sáng (60);

tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) được lắp vào tấm ốp riêng biệt thứ hai (40) và có cấu hình để có thể được đỡ bởi hệ thống chiếu sáng (60) ở trạng thái tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và tấm ốp riêng biệt thứ hai (40) được phân chia sẵn từ trước thành một nhóm nhỏ các chi tiết;

tấm ốp riêng biệt thứ hai (40) được kết hợp với phần phía trong của hệ thống chiếu sáng (60) ở phía bên trái theo chiều rộng xe và được kết hợp với phần phía trong của hệ thống chiếu sáng (60) ở phía bên phải theo chiều rộng xe; và

các phần phía ngoài của hệ thống chiếu sáng bên phải và bên trái (60) được kết hợp với tấm ốp bên (70) mà được bố trí theo cách riêng biệt với các tấm ốp riêng biệt (30, 40).

2. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó phần kết hợp (22) bao gồm phần liên kết (22b) nơi các tấm ốp riêng biệt (30, 40) được liên kết với nhau, phần không liên kết (22c) tạo thành lỗ (21) dùng cho còi; và phần không liên kết (22c) được tạo ra ở phần giữa (22b1) của phần liên kết (22b).

3. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó các tấm ốp riêng biệt (30, 40) bao gồm ít nhất tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và tấm ốp riêng biệt thứ hai (40), trong đó:

ít nhất một phần của lỗ (21) dùng cho còi được tạo ra với phần tạo hình lỗ thứ nhất (31) dùng cho còi được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và phần tạo hình lỗ thứ hai (41) dùng cho còi được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ hai (40); và

phần uốn (42), mà uốn cong về phía sau, được hình thành ở ít nhất một phần trong số phần tạo hình lỗ thứ nhất (31) dùng cho còi và phần tạo hình lỗ thứ hai (41) dùng cho còi.

4. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 3, trong đó phần kết hợp (22) bao gồm phần liên kết (22b) nơi các tấm ốp riêng biệt (30, 40) được liên kết với nhau; phần không liên kết (22c) tạo thành lỗ (21) dùng cho còi; và phần uốn (42) được hình thành theo cách liên tục từ phần không liên kết (22c) đến phần liên kết (22b).

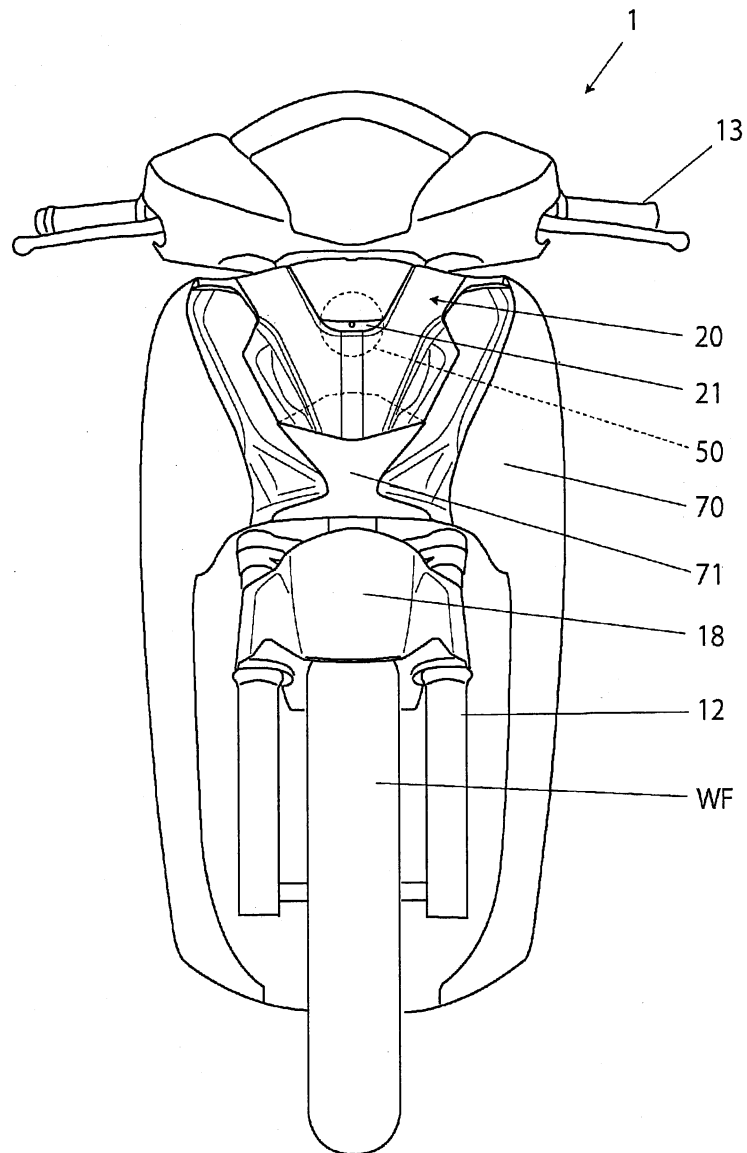
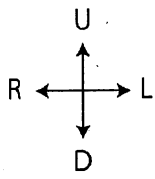
5. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó xe kiểu yên ngựa này được trang bị chắn bùn trước (18) che phía trên bánh trước (WF); và

trong đó lỗ (21) dùng cho còi được tạo ra ở vị trí gần hơn với phần trên của tấm ốp trước (20) so với phương thẳng đứng của tấm ốp trước (20) nằm bên trên đầu trên của chắn bùn trước (18) khi nhìn từ phía bên của xe.

6. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó phần kết hợp (22) được tạo thành để có đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V (22) khi nhìn từ phía trước xe; và

trong đó lỗ (21) dùng cho còi được tạo thành bao gồm đỉnh (22d) của đường phân chia hình chữ U hoặc đường phân chia hình chữ V (22).

7. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó hệ thống chiếu sáng (60) được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của tấm ốp trước (20); và
hệ thống chiếu sáng (60) được lắp ở các phía bên phải và bên trái tương ứng của còi (50).
8. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 7, trong đó còi (50) được lắp ở phía trước các đầu sau của hệ thống chiếu sáng (60) khi nhìn trên mặt cắt theo phương nằm ngang của xe ở vị trí đi qua lỗ (21) dùng cho còi.
9. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 7, trong đó còi (50) được lắp ở vị trí nơi còi (50) gói chồng lên hệ thống chiếu sáng (60) theo phương thẳng đứng khi nhìn từ phía trước xe.
10. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó bộ điều biến ABS (56) được lắp ở bên dưới còi (50) theo cách nhô về phía trước còi (50).
11. Xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó ít nhất một phần của lỗ (21) dùng cho còi được tạo ra bởi phần tạo hình lỗ thứ nhất (31) dùng cho còi, mà được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ nhất (30) và phần tạo hình lỗ thứ hai (41) dùng cho còi, mà được hình thành ở tấm ốp riêng biệt thứ hai (40) và được bố trí ở bên dưới phần tạo hình lỗ thứ nhất (31) dùng cho còi, trong đó:
đầu trước (31f) của phần tạo hình lỗ thứ nhất (31) dùng cho còi kéo dài xuống dưới và được tạo ra theo cách hướng xuống dưới; và
phần tạo hình lỗ thứ hai (41) dùng cho còi kéo dài về phía sau và được tạo ra theo cách hướng về phía còi (50) ở đầu sau (41r) của nó.

**FIG. 1**

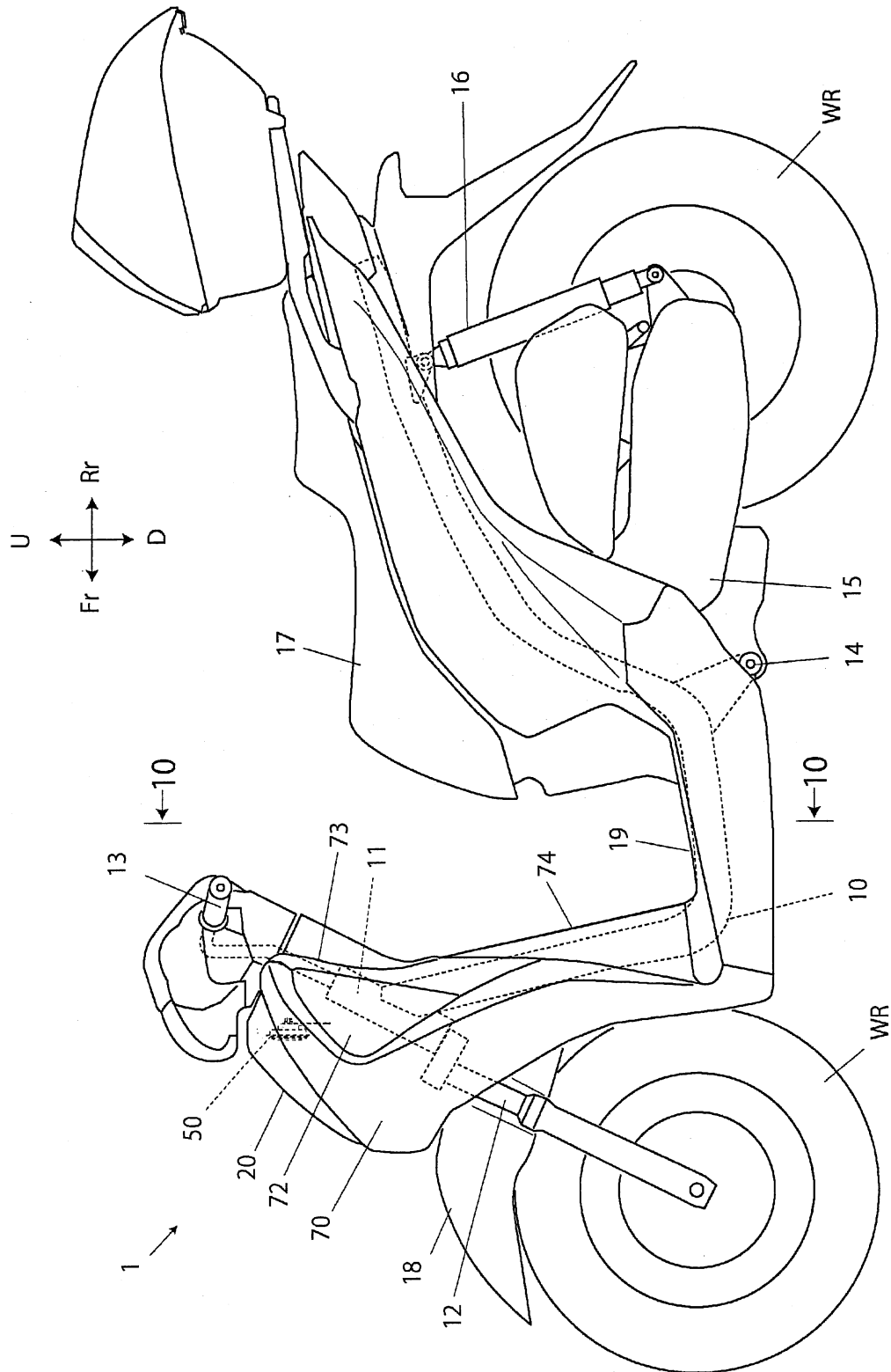


FIG. 2

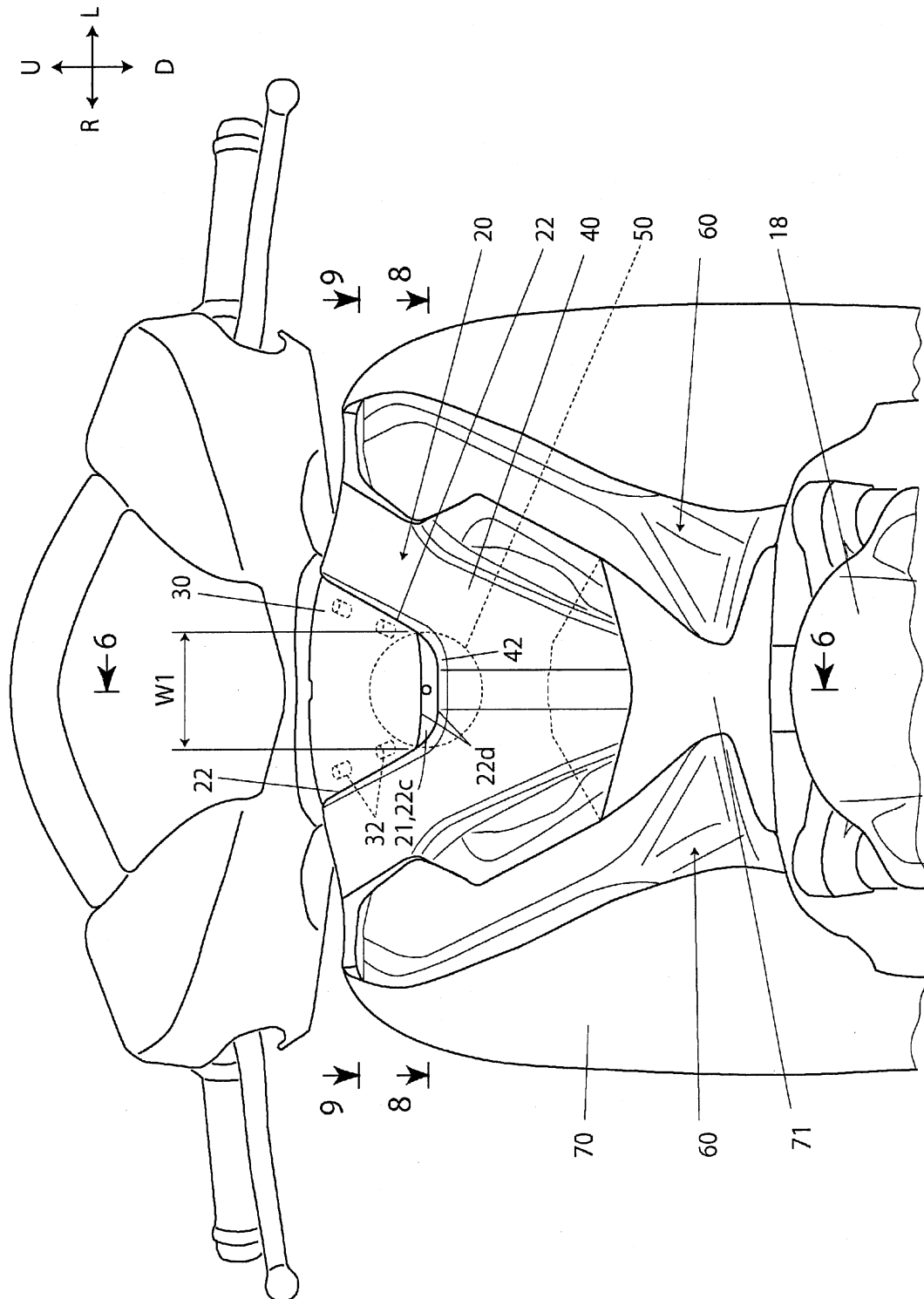


FIG. 3

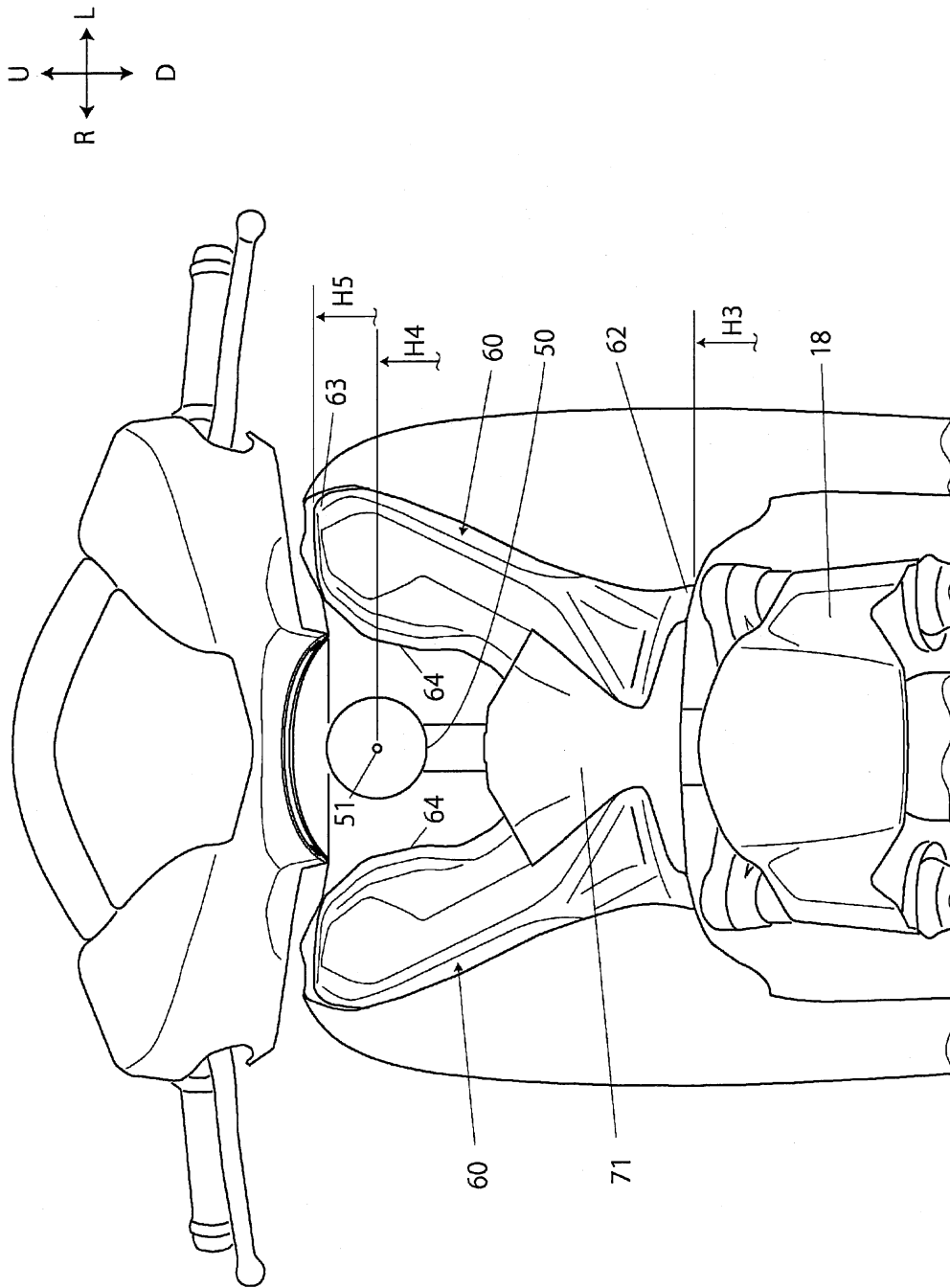
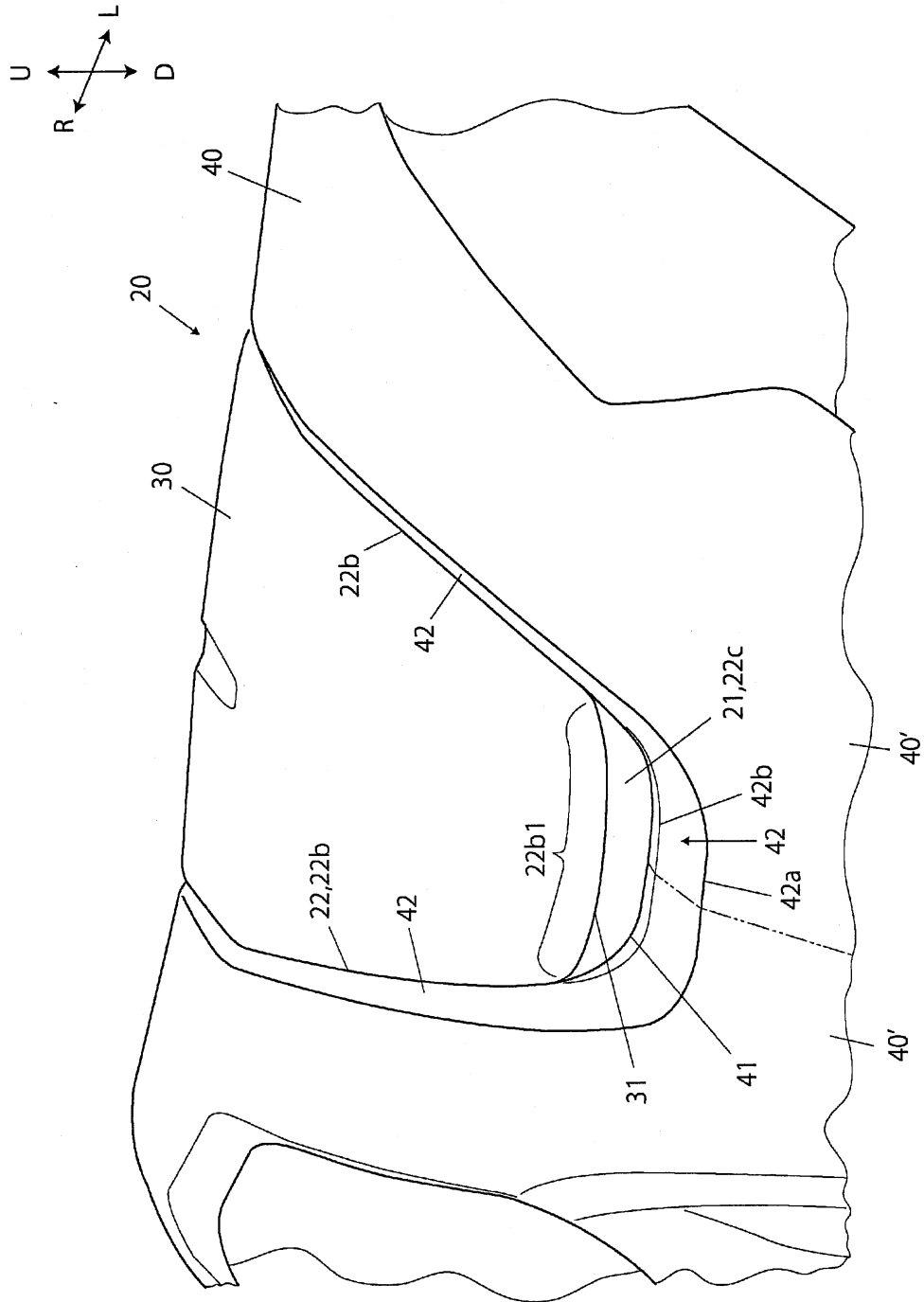
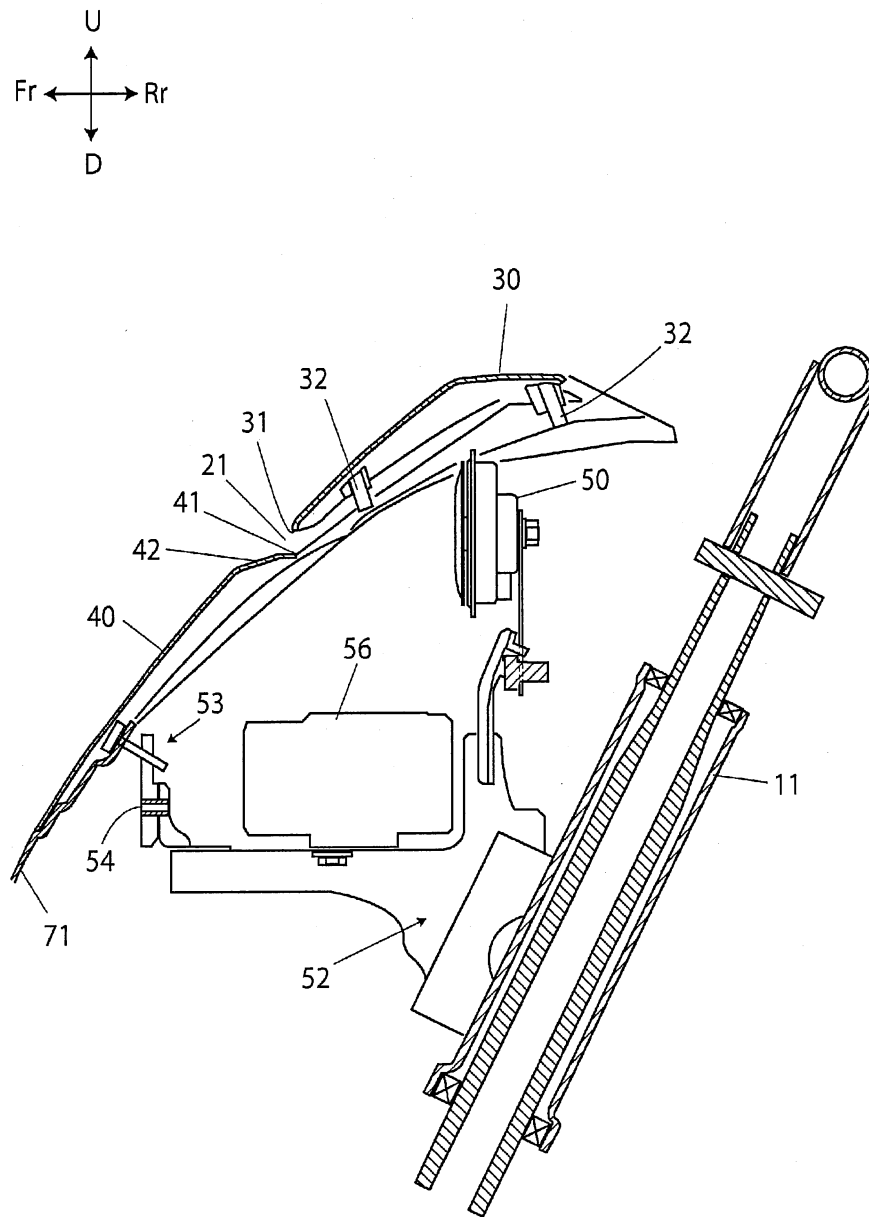


FIG. 4

**FIG. 5**

**FIG. 6**

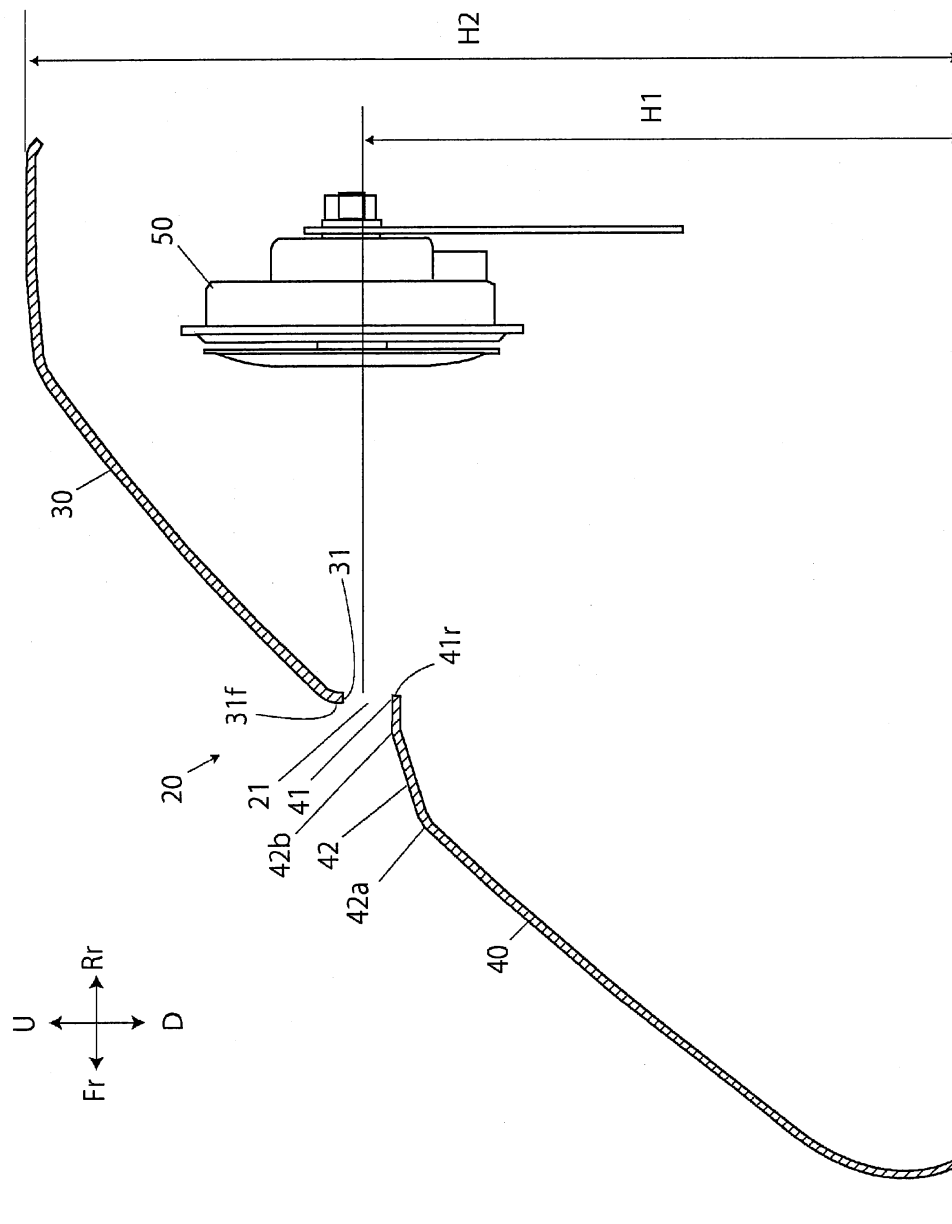


FIG. 7

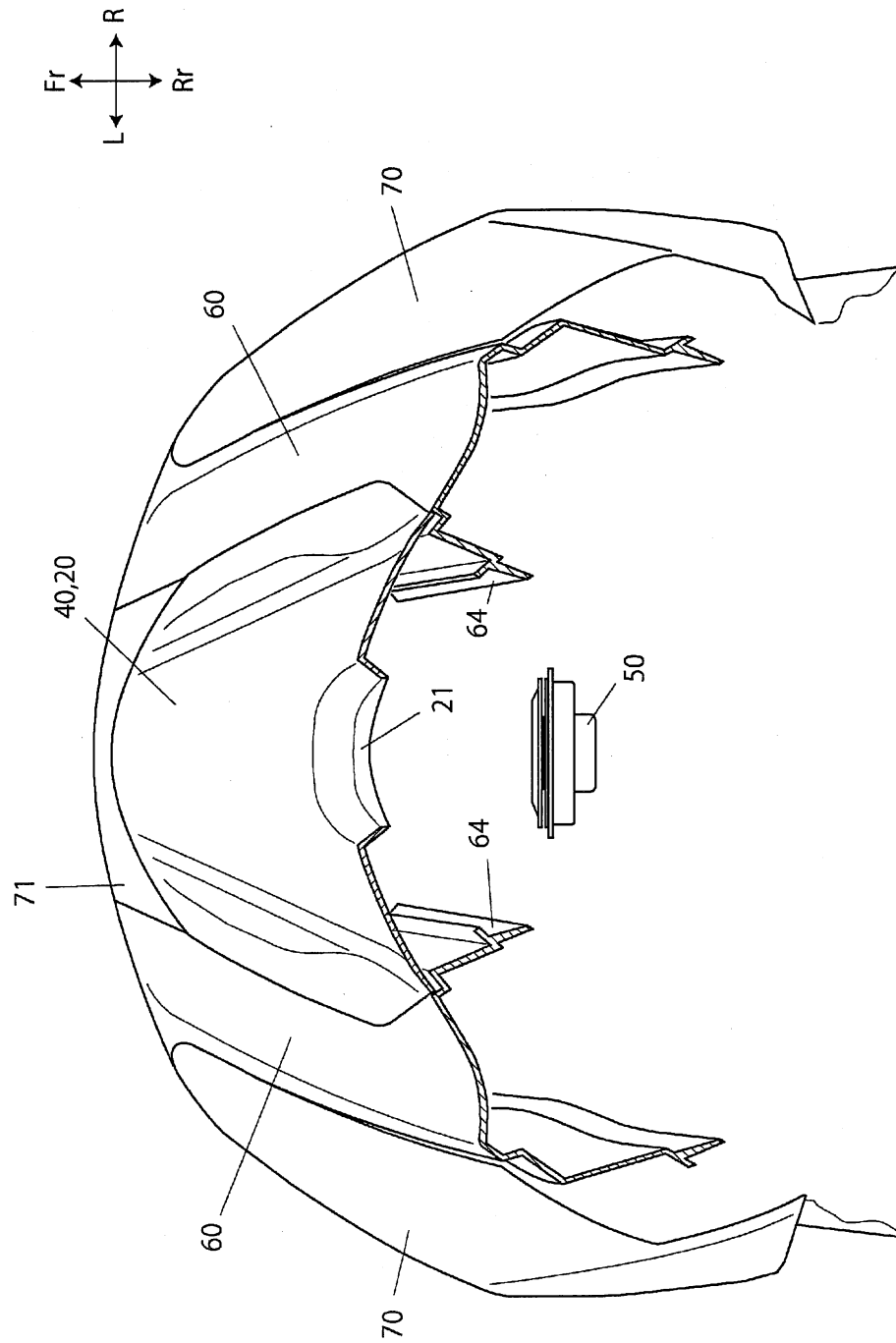


FIG. 8

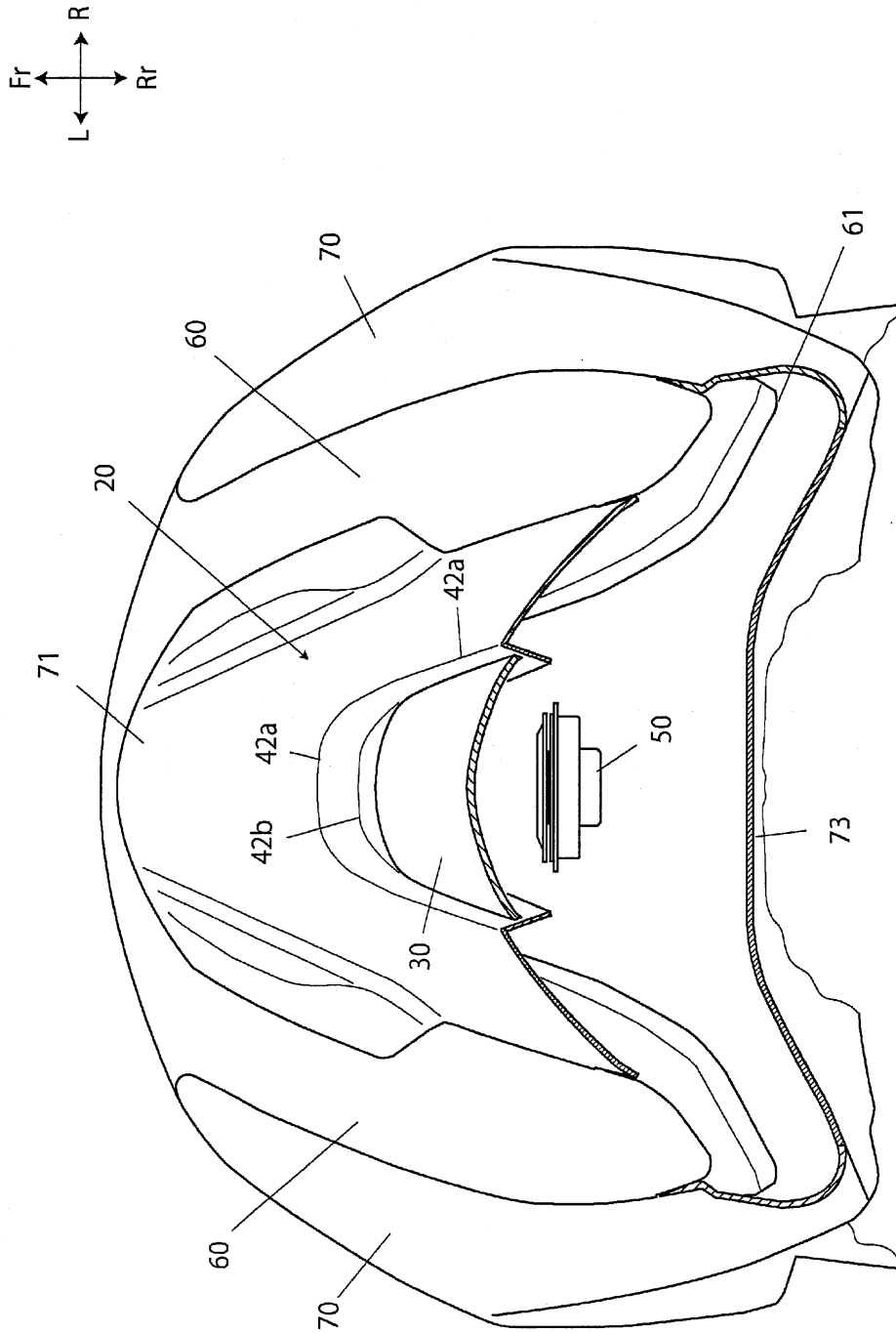
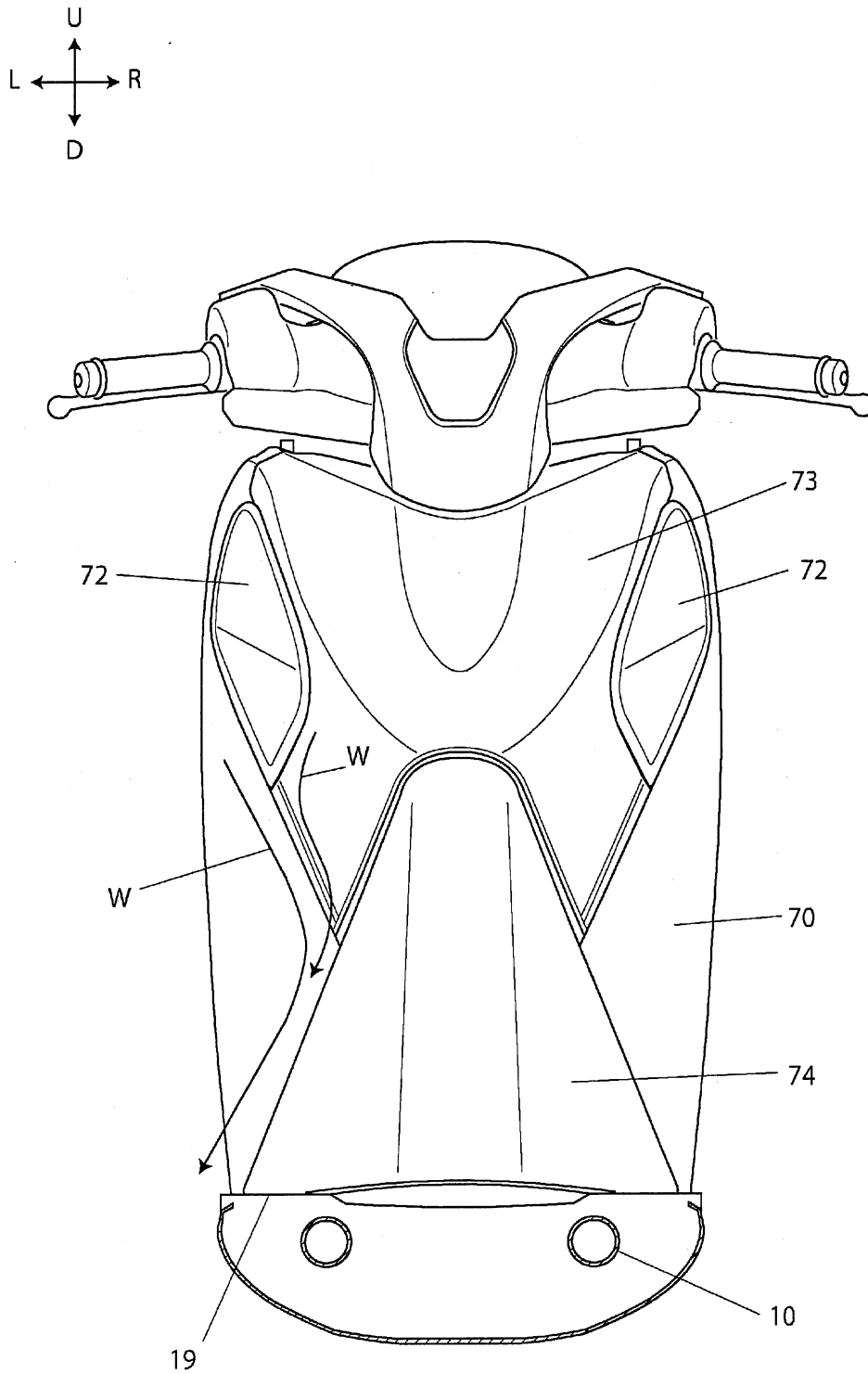


FIG. 9

**FIG. 10**