



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ


$$(51)^8 \quad \mathbf{B62J \ 17/00; B62K \ 19/30; B62J \ 6/20; B62J \ 1/28} \quad (13) \quad \mathbf{B}$$

(21) 1-2018-00640 (22) 22/07/2016
(86) PCT/JP2016/071592 22/07/2016 (87) WO2017/018352 02/02/2017
(30) 201510441360.X 24/07/2015 CN
(45) 25/01/2022 406 (43) 26/04/2018 361A
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan
(72) XU Lu (CN); HAN Wei (CN); QIU Guofeng (CN); FANG Liwen (CN).
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ xe máy mà trong đó các phần nắm tay phía bên được tạo ra ở các vị trí nằm ở các phía trong của các mép dưới của yên xe.

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2006-281921

Theo các giải pháp kỹ thuật đã biết, do các phần nắm tay được tạo ra ở các vị trí nằm ở các phía trong của các mép dưới của bộ phận bên ngoài, ngăn không cho các phần nắm tay ảnh hưởng đến hình dạng bên ngoài.

Mặt khác, mong muốn rằng các phần nắm tay được nắm bởi người ngồi sau hoặc người tương tự có hình dạng bên ngoài cực đẹp, các phần cần được nắm được tìm thấy ngay lập tức, và các phần nắm tay có ở các vị trí nơi mà việc nắm tay dễ dàng được thực hiện.

Tuy nhiên, do các phần nắm tay bị che khuất bởi bộ phận bên ngoài theo kết cấu đã biết, người dùng cần tìm kiếm các phần cần được nắm. Hơn nữa, vẫn có nhu cầu cải tiến liên quan đến việc dễ nắm.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng nâng cao việc dùng các phần nắm tay trong khi giảm sự ảnh hưởng đến hình dạng bên ngoài bằng cách tạo ra các phần nắm tay.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: yên xe mà người ngồi sau ngồi lên đó; và các nắp che bên được tạo ra ở các phía ngoài bên trái và bên phải của yên xe. Các nắp che bên có các phần bề mặt trên nắp che nhô ra bên ngoài yên xe về phía bên trái và phía bên phải, và các phần bề mặt dưới nắp che mà nhờ nó các ngón tay đặt trên các phần bề mặt trên nắp che được

nắm vào đó. Các phần bề mặt dưới nắp che có các phần lõm mà nhờ nó các ngón tay được nắm vào đó.

Theo khía cạnh thứ hai, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên theo khía cạnh thứ nhất còn bao gồm các khung đỡ yên đỡ yên xe, và các khung đỡ yên này có các phần tiếp xúc bên trong nắp che, các phần này được bố trí trong các nắp che bên và tiếp xúc với các phần bề mặt trên nắp che và các phần bề mặt dưới nắp che.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ hai, các gờ, các gờ này nhô về phía các phần tiếp xúc bên trong nắp che, được tạo ra trong các nắp che bên.

Theo khía cạnh thứ tư, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ ba còn bao gồm chấn bunn sau được tạo ra bên dưới các nắp che bên, và các phần nắm tay dưới được tạo ra trên chấn bunn sau.

Theo khía cạnh thứ năm, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên theo khía cạnh thứ tư còn bao gồm các khung đỡ yên đỡ yên xe; các khung đỡ yên này có các thân khung đỡ yên được bố trí bên trên các phần nắm tay dưới; và các gờ trên chấn bunn, các gờ này tiếp xúc với các thân khung đỡ yên, được tạo ra trên các bề mặt trên của các phần nắm tay dưới của chấn bunn sau.

Theo khía cạnh thứ sáu, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên theo khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ năm còn bao gồm các khung đỡ yên đỡ yên xe, và các khung đỡ yên này có các thân khung đỡ yên được bố trí trong các nắp che bên.

Hiệu quả của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất, người ngồi sau ngồi trên yên xe đặt tay của họ lên các phần bề mặt trên nắp che, các phần này nhô ra bên ngoài yên xe về phía bên trái và phía bên phải, của các nắp che bên, và cho phép các ngón tay được nắm vào các phần bề mặt dưới nắp che và được đặt vào trong các phần lõm. Do đó, có thể dùng các nắp che bên làm các phần nắm tay. Cụ thể là, trong trường hợp mà trong đó kết cấu này được áp dụng cho các phía ngoài bên trái và bên phải của yên xe sau, mà

người ngồi sau ngồi lên đó, có thể dùng các nắp che bên làm các phần nắm tay phía sau, các phần này được nắm bởi người ngồi sau. Trong trường hợp này, do các phần bề mặt trên nắp che nhô ra bên ngoài yên xe về phía bên trái và phía bên phải khi các nắp che bên được dùng làm các phần nắm tay, người ngồi sau dễ dàng nhận ra các vị trí của các phần bề mặt trên nắp che, các vị trí của các phần bề mặt dưới nắp che được tạo ra bên dưới các phần bề mặt trên nắp che, và các vị trí của các phần lõm. Do đó, không cần phải cố gắng tìm kiếm các vị trí nắm tay. Hơn nữa, do các phần nắm tay, các phần này dùng các nắp che bên, nhô ra bên ngoài yên xe về phía bên trái và phía bên phải, cũng dễ nắm vào các phần nắm tay. Hơn nữa, trong trường hợp mà trong đó kết cấu này được áp dụng cho các phía ngoài bên trái và bên phải của yên xe sau, các nắp che bên không cản trở các thân người lái xe và người ngồi sau mặc dù các nắp che bên nhô ra. Do các nắp che bên có thể được dùng làm các phần nắm tay như được mô tả trên đây, có thể tạo ra các phần nắm tay mà được dùng dễ dàng trong khi ngăn không cho các phần nắm tay ảnh hưởng đến hình dạng bên ngoài.

Theo khía cạnh thứ hai, do các phần tiếp xúc bên trong nắp che của các khung đỡ yên tiếp xúc với các phần bề mặt trên nắp che và các phần bề mặt dưới nắp che từ bên trong các nắp che bên, các tải trọng, mà được tác dụng khi các nắp che bên được dùng làm các phần nắm tay, có thể được tiếp nhận bởi các khung đỡ yên. Do đó, có thể bảo đảm độ cứng vững của các nắp che bên (các phần nắm tay).

Theo khía cạnh thứ ba, có thể phân bố và truyền các tải trọng, các tải trọng này được đặt vào các phần bề mặt trên nắp che và các phần bề mặt dưới nắp che, đến các khung đỡ yên trong khi các phần bề mặt trên nắp che và các phần bề mặt dưới nắp che được gia cường bởi các gờ.

Theo khía cạnh thứ tư, do các phần nắm tay dưới được tạo ra ở các vị trí thấp hơn so với các nắp che bên, các phần nắm tay dưới, các phần này có ở các vị trí nơi mà việc nắm tay dễ dàng được thực hiện, cũng có thể được dùng, ví dụ, trong quá trình làm việc đỡ phần sau của thân xe được thực hiện bởi người dùng không ngồi trên xe, như làm việc gạt chân chống giữa để dựng đứng xe. Do đó, có thể tăng sự tiện lợi.

Theo khía cạnh thứ năm, có thể phân bố và truyền các tải trọng, các tải trọng này được đặt vào các phần nắm tay dưới, đến các khung đỡ yên trong khi các phần nắm tay dưới được gia cường bởi các gờ trên chấn bùn.

Theo khía cạnh thứ sáu, có thể truyền trực tiếp các tải trọng, mà được tác dụng từ các phần nắm tay nhờ dùng các nắp che bên, đến các thân khung đỡ yên. Hơn nữa, do các thân khung đỡ yên được bố trí trên các phía ngoài bên trái và bên phải của yên xe, có thể tăng khoảng trống bên dưới yên xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu bằng của xe máy.

FIG.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của khung thân xe của xe máy.

FIG.4 là hình chiếu bằng của khung thân xe.

FIG.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải của phần theo chu vi của yên xe sau của xe máy.

FIG.6 là hình chiếu bằng của phần theo chu vi của yên xe sau.

FIG.7 là hình chiếu từ phía sau của phần theo chu vi của yên xe sau.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường VIII-VIII được thể hiện trên FIG.5.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường IX-IX được thể hiện trên FIG.5.

FIG.10 là hình chiếu bằng của phần trước chấn bùn sau.

Mô tả chi tiết sáng chế

Xe theo một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Các hướng, như phía trước, phía sau, bên trái, và bên phải, trong phần mô tả dưới đây là tương tự như các hướng của xe nên không có mô tả cụ thể khác. Hơn nữa, mũi tên FR biểu thị phía trước xe, mũi tên LH biểu thị bên trái của xe, mũi tên UP biểu thị phía trên của xe, và đường CL biểu thị đường tâm nằm ngang của thân xe được thể hiện ở đúng các vị trí trên các hình vẽ mà được dùng trong phần mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, phương án thực hiện này được áp dụng cho xe máy 1, là xe kiểu ngồi để chân hai bên. Bánh trước 2 của xe máy 1 được đỡ bởi các phần đầu dưới của cặp càng trước bên trái và bên phải 3. Các càng trước bên trái và bên phải 3 được đỡ bởi ống đầu 11, ống đầu này được tạo ra trên phần đầu trước của khung thân xe 10, nhờ trụ lái 4 và cầu trên 5. Tay lái kiểu thanh 6 được lắp vào các phần trên của các càng trước bên trái và bên phải 3 và cầu trên 5.

Bánh sau 7 của xe máy 1 được đỡ bởi các phần đầu sau của các đòn lắc 8. Các phần đầu trước của các đòn lắc 8 được đỡ bởi phần xoay 13a của khung thân xe 10. Bánh sau 7 được liên kết với động cơ 30, động cơ này là động cơ chính của xe máy 1, qua cơ cấu truyền động kiểu xích chẳng hạn. Các phần đầu dưới của các giảm xóc sau 9 được nối với các phần trước của các đòn lắc 8.

Trên FIG.3 và FIG.4, khung thân xe 10 bao gồm ống đầu 11, một khung chính 12 được tạo ra ở phía sau ống đầu 11 và kéo dài về phía sau và xuống dưới dọc theo đường tâm nằm ngang của thân xe, và khung xoay 13 được nối với phần đầu dưới phía sau của khung chính 12. Khung chính 12 bao gồm phần khung nằm ngang 12a, phần uốn cong 12b, và phần khung thẳng đứng 12c, các phần này được bố trí theo thứ tự này từ ống đầu 11 và được tạo ra liền khối với nhau. Giá đỡ giảm xóc 14, mà các phần đầu trên của các giảm xóc sau 9 được nối vào đó, được gắn cố định vào phần sau của phần uốn cong 12b. Khung xoay 13 bao gồm phần xoay 13a đỡ các phần đầu trước của các đòn lắc 8. Các phần đầu trước của các đòn lắc 8 được đỡ bởi phần xoay 13a qua các trục xoay 13b (các trục lắc), các trục xoay này kéo dài theo hướng nằm ngang. Giá đỡ bộ giảm âm 13c, giá đỡ này đỡ bộ giảm âm khí xả 37, được gắn cố định vào phần sau của khung xoay 13.

Hơn nữa, khung thân xe 10 bao gồm khung nghiêng xuống 15, khung này được tạo ra bên dưới khung chính 12 và kéo dài về phía sau và xuống dưới từ phần dưới của ống đầu 11, bản nối trước 16 được tạo ra trên khoảng trống giữa phần trước của khung chính 12 và phần trước của khung nghiêng xuống 15, và bản nối dưới phía trước 17 được gắn cố định vào phía trước bên dưới của phần trên của khung nghiêng xuống 15. Giá treo động cơ trước 18 được nối với phần đầu dưới của khung nghiêng xuống 15. Phần đầu trước của hộp trục khuỷu 31 của động cơ 30 được đỡ

bởi giá treo động cơ trước 18.

Hơn nữa, khung thân xe 10 có khung đỡ yên 20 mà phần đầu trước của nó được nối với khung chính 12 và khung xoay 13. Khung đỡ yên 20 bao gồm cặp thanh đỡ yên trước bên trái và bên phải 21 kéo dài về phía sau từ phần sau của phần khung nằm ngang 12a của khung chính 12, và cặp khung đỡ bên trái và bên phải 22 kéo dài lên trên và về phía sau từ phần sau của phần xoay 13a của khung xoay 13. Các khung đỡ bên trái và bên phải 22 đỡ các phần đầu sau của các thanh đỡ yên trước bên trái và bên phải 21. Các khung đỡ bên trái và bên phải 22 kéo dài lên trên và về phía sau vượt quá các vị trí của các đầu sau của các thanh đỡ yên trước bên trái và bên phải 21. Các phần sau phía trên của các khung đỡ bên trái và bên phải 22 tạo ra cặp thanh đỡ yên sau bên trái và bên phải 22a, cặp thanh đỡ yên này được liên tục với các phần sau của các thanh đỡ yên trước bên trái và bên phải 21. Các bản nổi trên phía sau 23 được gắn cố định vào các phần trên của các thanh đỡ yên sau 22a.

Các phần giữa theo chiều dọc của các thanh đỡ yên trước bên trái và bên phải 21 được nối với nhau qua tấm ngang giữa 24. “Phần giữa” dùng trong phương án thực hiện này có nghĩa là bao gồm không chỉ phần giữa giữa cả hai đầu của vật mà còn cả khoảng bên trong giữa cả hai đầu của vật. Các phần sau của các thanh đỡ yên sau bên trái và bên phải 22a (các bản nổi trên phía sau 23) được nối với nhau qua tấm ngang sau 25.

Trên FIG.1 và FIG.2, động cơ 30 được lắp vào bên trong khung thân xe 10. Ví dụ, động cơ 30 được tạo ra từ động cơ một xi lanh được làm mát bằng không khí. Động cơ 30 cho phép xi lanh 32 để dựng đứng xe bên trên phần trước của hộp trục khuỷu 31. Phần đầu trước của hộp trục khuỷu 31 được đỡ bởi giá treo động cơ trước 18. Phần đầu sau của hộp trục khuỷu 31 được đỡ bởi khung xoay 13. Xi lanh 32 bao gồm cụm xi lanh 33, đầu xi lanh 34, và nắp che đầu 35, các chi tiết này được bố trí theo thứ tự này từ hộp trục khuỷu 31.

Động cơ 30 có thể là động cơ nhiều xi lanh song song hoặc kiểu hình chữ V và có thể là động cơ được làm mát bằng nước.

Đường nạp (không được thể hiện trên hình vẽ) có phần tiết lưu và các phần tương tự được nối với phần sau của đầu xi lanh 34. Phần đầu gốc của ống xả 36 được

nối với phần trước của đầu xi lanh 34. Ống xả 36 được uốn cong xuống dưới ở phần trước của đầu xi lanh 34, và được uốn cong về phía sau ở phía trước bên dưới của hộp trục khuỷu 31.

Bộ giảm âm khí xả 37 được bố trí bên dưới hộp trục khuỷu 31. Phần đầu sau của ống xả 36 được nối với phần đầu trước của bộ giảm âm khí xả 37. Ống đuôi 37a, ống đuôi này kéo dài về phía sau và về bên phải và được hở ở phía bên phải của phần đầu trước của bánh sau 7, được tạo ra ở phía bên phải của phần đầu sau của bộ giảm âm khí xả 37.

Bình nhiên liệu 40, bình nhiên liệu này chứa nhiên liệu dùng cho động cơ 30, được bố trí bên trên khung chính 12. Yên xe 41, mà người lái xe và người ngồi sau ngồi trên đó, được bố trí ở phía sau bình nhiên liệu 40.

Bình nhiên liệu 40 được tạo ra từ vị trí bên trên vị trí trung gian, điều này tránh không cho phần trước của khung chính 12, lên đến vị trí của đầu trước của yên xe 41. Công tắc chính 42 (hình trụ khóa), công tắc này được đỡ bởi phần trước của khung chính 12, được bố trí bên trên phần trước của khung chính 12 ở phía trước bình nhiên liệu 40.

Các phía ngoài bên trái và bên phải của bình nhiên liệu 40 và công tắc chính 42 được che bởi cặp nắp che bình nhiên liệu bên trái và bên phải 43. Các nắp che bình nhiên liệu bên trái và bên phải 43 bao gồm các phần thân nắp che 43a và vỏ bảo vệ các phần 43b, các phần này được tạo ra liền khối với nhau. Các phần thân nắp che 43a che các phía ngoài bên trái và bên phải của bình nhiên liệu 40 và công tắc chính 42, và vỏ bảo vệ các phần 43b kéo dài về phía trước và xuống dưới từ các phần trước của các phần thân nắp che 43a.

Cặp nắp che phía trên bên trái và bên phải 44 được bố trí bên dưới các phần thân nắp che bên trái và bên phải 43a. Các nắp che phía trên 44 tạo ra các phần kéo dài về phía sau 44a kéo dài đến các phần dưới của các phía ngoài bên trái và bên phải của phần trước của yên xe 41.

Cặp nắp che bên ở giữa bên trái và bên phải 45, cặp nắp che bên này che phần theo chu vi của phần khung thẳng đứng 12c của khung chính 12, được tạo ra bên dưới các nắp che phía trên bên trái và bên phải 44.

Nắp che giữa bình nhiên liệu 46, nắp che này che phần trên của bình nhiên liệu 40 và phần trên của công tắc chính 42, được tạo ra giữa các phần trên của các phần thân nắp che bên trái và bên phải 43a. Nắp che giữa bình nhiên liệu 46 được tạo ra có phần lồi vào lỗ cấp nhiên liệu 46a, phần lồi vào này cho phép lồi vào đến lỗ cấp nhiên liệu 40a của bình nhiên liệu 40 và phần lồi vào công tắc 46b, phần lồi vào này cho phép lồi vào đến lỗ khóa của công tắc chính 42.

Cặp nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 47 được tạo ra ở phía sau các phần kéo dài về phía sau 44a của các nắp che phía trên bên trái và bên phải 44. Các nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 47 kéo dài về phía sau để được nghiêng lên trên và về phía sau, và kéo dài đến các phần dưới của các phía ngoài bên trái và bên phải của phần sau của yên xe 41. Cặp nắp che bên dưới phía sau bên trái và bên phải 48, cặp nắp che này che các phần mà các giá đỡ bậc để chân 68 dùng cho người ngồi sau được lắp trên đó, được tạo ra bên các dưới phần trước của các nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 47.

Cặp thanh chống bên chắn bùn bên trái và bên phải 49 và cặp nắp che bên đuôi bên trái và bên phải 50 được tạo ra ở phía sau các nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 47. Đèn hậu 51, đèn hậu này được định vị ngay bên dưới phần đầu sau của yên xe 41, được bố trí giữa các phần sau của các nắp che bên đuôi bên trái và bên phải 50. Các thanh chống bên chắn bùn bên trái và bên phải 49 kéo dài về phía sau và xuống dưới để được phân cách khỏi đèn hậu 51. Các phần đầu sau của các thanh chống bên chắn bùn bên trái và bên phải 49 được nối với nhau qua phần nối đầu sau 52. Cặp đèn xi nhan sau bên trái và bên phải 53 được đỡ trên các bề mặt ngoài bên trái và bên phải của phần nối đầu sau 52. Đèn chiếu biển số xe 54 và gương phản xạ 55 được đỡ trên bề mặt sau của phần nối đầu sau 52. Chấn bùn đuôi 56, chấn bùn đuôi này kéo dài về phía sau và xuống dưới, được tạo ra bên dưới phần nối đầu sau 52. Biển số xe 57 được đỡ trên bề mặt sau của chấn bùn đuôi 56.

Đèn pha 60, cặp đèn xi nhan trước bên trái và bên phải 61, và thiết bị đồng hồ 62 được đỡ bởi trụ lái 4 và cầu trên 5. Nắp rẽ dòng giữa phía trước 63 được bố trí giữa đèn pha 60 và thiết bị đồng hồ 62 được định vị bên trên đèn pha 60. Cặp nắp rẽ dòng phía trước bên trái và bên phải 64 được bố trí trên các phía ngoài bên trái và

bên phải của đèn pha 60. Chấn bụn trước 65 được bố trí bên dưới đèn pha 60 để được phân cách khỏi đèn pha 60 này.

Cặp tấm đỡ chân bên trái và bên phải 66 được lắp vào các phía ngoài bên trái và bên phải của khung xoay 13. Các bậc đỡ chân chính gập lại được 67, mà chân người lái xe được đặt trên đó, được đỡ bởi các tấm đỡ chân bên trái và bên phải 66. Cặp giá đỡ bậc đỡ chân bên trái và bên phải 68 dùng cho người ngồi sau được lắp vào các phía ngoài bên trái và bên phải của các khung đỡ bên trái và bên phải 22. Các bậc đỡ chân gập lại được 69 dùng cho người ngồi sau, mà chân người ngồi sau được đặt lên đó, được đỡ bởi các giá đỡ bậc đỡ chân bên trái và bên phải 68 dùng cho người ngồi sau.

Ống ngang dưới 26, ống ngang dưới này kéo dài theo hướng nằm ngang, được gắn cố định vào phần đầu dưới của khung xoay 13. Cặp giá đỡ chân chống bên trái và bên phải 27 được gắn cố định vào các phía ngoài bên trái và bên phải của ống ngang dưới 26. Chân chống giữa 70, chân chống giữa này đỡ thân xe ở trạng thái thẳng đứng, được đỡ bởi các giá đỡ chân chống bên trái và bên phải 27. Chân chống giữa 70 được đỡ bởi các trục lắc, các trục lắc này kéo dài theo hướng nằm ngang, để được cất giữ. Giá đỡ chân chống bên 28 được gắn cố định vào phía ngoài bên trái ống ngang dưới 26. Chân chống bên 71, chân chống bên này đỡ thân xe khiến cho thân xe được nghiêng về bên trái, được đỡ bởi giá đỡ chân chống bên 28. Chân chống bên 71 được đỡ bởi các trục lắc, các trục lắc này được nghiêng lên trên và về bên trái so với hướng nằm ngang, để được cất giữ.

Tiếp theo, các phần chính của phương án thực hiện này sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.10.

Trên FIG.5, yên xe 41 bao gồm yên xe trước 41a và yên xe sau 41b, chúng được tạo ra liền khối với nhau. Yên xe 41 được đỡ trên các thanh đỡ yên trước 21 và các thanh đỡ yên sau 22a. Dưới đây, các thanh đỡ yên trước 21 sẽ được gọi là khung đỡ yên trước 21, và các thanh đỡ yên sau 22a sẽ được gọi là khung đỡ yên sau 22a. Yên xe sau 41b của yên xe 41 được bố trí ở vị trí cao hơn yên xe trước 41a theo mức chênh lệch độ cao giữa khung đỡ yên trước 21 và khung đỡ yên sau 22a.

Các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49 tạo ra một phần của

chấn bụn sau 80 của xe máy 1. Chấn bụn sau 80 bao gồm phần sau chấn bụn sau 81, phần này có các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49, và phần trước chấn bụn sau 91, phần này được liên tục với phần trước của phần sau chấn bụn sau 81.

Phần sau chấn bụn sau 81 bao gồm các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49, phần thân chấn bụn 82, phần này được tạo ra giữa các phần sau của các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49, phần nối đầu sau 52, và chấn bụn đuôi 56. Các phần này được tạo ra liên khối với nhau.

Các phần trước (dưới đây, được gọi là các phần trước thanh chống 49a) của các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49 được tạo ra có dạng hình chữ V đảo ngược trên hình chiếu cạnh. Phần phía trước 49b, phần phía trước này được nghiêng về phía trước và xuống dưới, của phần trước thanh chống 49a kéo dài dọc theo độ nghiêng của khung đỡ yên sau 22a trên hình chiếu cạnh. Phần phía sau 49c, phần phía sau này được nghiêng về phía sau và xuống dưới, của phần trước thanh chống 49a kéo dài để ngang qua khung đỡ yên sau 22a trên hình chiếu cạnh. Phần phía sau 49c đến gần vùng lân cận của đầu dưới của đèn hậu 51 trên hình chiếu cạnh.

Các phần sau (dưới đây, được gọi là các phần sau thanh chống 49d) của các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49 được liên tục để kéo dài các phần phía sau 49c của các phần trước thanh chống 49a, và kéo dài để được nghiêng về phía sau và xuống dưới trên hình chiếu cạnh. Phần thân chấn bụn 82, phần thân chấn bụn này được tạo ra giữa các phần sau thanh chống bên trái và bên phải 49d, được tách xuống dưới ra khỏi bề mặt sau 51a (bề mặt thấu kính 58a, bề mặt phát quang) của đèn hậu 51. Các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49 được nghiêng khiến cho các phần của các thanh chống bên chấn bụn bên trái và bên phải 49 gần hơn với phía sau được định vị ở phía trong theo hướng nằm ngang trên hình chiếu bằng (xem FIG.6 và FIG.7).

Trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.9, nắp che thấu kính 58, nắp che này tạo ra bề mặt sau 51a, và chi tiết đế 59, chi tiết đế này tạo ra bề mặt trước 51b, tạo ra thân đèn rỗng của đèn hậu 51. Chi tiết đế 59 được gắn cố định vào phần trên của chấn bụn sau 80 bằng cách lắp, bắt chặt, và các cách tương tự. Nắp che thấu kính 58 được tạo

ra có dạng nắp chứa, nắp chứa này được hở về phía trước, và phần mép trước của nắp che thấu kính 58 được nối với phần mép theo chu vi ngoài của chi tiết đế 59. Bề mặt thấu kính 58a, bề mặt thấu kính này quay về phía sau, của nắp che thấu kính 58 (bề mặt sau 51a của đèn hậu 51) được nghiêng về phía sau và lên trên. Bề mặt trên 58b của nắp che thấu kính 58 được tạo ra gần như song song với bề mặt dưới của phần đầu sau của yên xe sau 41b. Phần trên của phần trước của nắp che thấu kính 58 được che bởi phần đầu sau của yên xe sau 41b từ bên trên. Chi tiết bít kín 58c, mà ánh sáng không lọt qua đó, được lắp vào phần giữa của nắp che thấu kính 58 theo hướng nằm ngang, và phân chia bề mặt thấu kính 58a (bề mặt phát quang) thành các phần bên trái và bên phải.

Trên FIG.8, số chỉ dẫn 41c biểu thị tấm dưới của yên xe, số chỉ dẫn 41d biểu thị cơ cấu khóa yên xe, và số chỉ dẫn 25a biểu thị cặp chi tiết gia cường thanh chống bên trái và bên phải. Các chi tiết gia cường thanh chống bên trái và bên phải 25a kéo dài theo các thanh chống bên chắn bùn bên trái và bên phải 49 để gia cường các thanh chống bên chắn bùn bên trái và bên phải 49 này. Các phần đầu góc của các chi tiết gia cường thanh chống bên trái và bên phải 25a được gắn cố định vào tấm ngang sau 25. Độ cứng vững của thanh chống bên chắn bùn 49 có thể được tăng khiến cho không còn cần đến các chi tiết gia cường thanh chống 25a.

Trên FIG.5, FIG.8, và FIG.10, phần trước chắn bùn sau 91 được tạo ra để kéo dài trên khoảng trống giữa các phần trước thanh chống bên trái và bên phải 49a (phía trước bên phải của phần thân chắn bùn 82) từ phía dưới yên xe trước 41a. Phần trước chắn bùn sau 91 được tạo ra có dạng tấm, tấm này che khoảng kéo dài bên trên phía trên từ phía trên đấng trước bánh sau 7. Phần trước chắn bùn sau 91 bao gồm phần nửa trước 92, phần nửa trước này tạo ra các mép ngoài thẳng chòng lên các ống đỡ bên trái và bên phải 22 trên hình chiếu bằng, và phần nửa sau 93, phần nửa sau này tạo ra các mép ngoài uốn cong nhô ra ngoài về phía bên trái và phía bên phải từ các ống đỡ bên trái và bên phải 22 (khung đỡ yên sau 22a) trên hình chiếu bằng. Phần nửa trước 92 kéo dài dọc theo độ nghiêng của các ống đỡ 22 trên hình chiếu cạnh. Phần nửa sau 93 được tạo ra có dạng hình chữ V đảo ngược dọc theo hình dạng của thanh chống phần sau 49d trên hình chiếu cạnh.

Các gờ trên chấn bunn 94, mà các đầu mũi của chúng tiếp xúc với các bề mặt dưới của các khung đỡ yên sau bên trái và bên phải 22a, được tạo ra trên các bề mặt trên của các phần ngoài bên trái và bên phải của phần nửa sau 93 của phần trước chấn bunn sau 91. Ví dụ, mỗi gờ trên chấn bunn 94 được tạo ra có dạng tấm, tấm này vuông góc với đường thẳng được nghiêng về phía trước và xuống dưới. Các gờ trên chấn bunn tương ứng 94 được tạo ra trên các đỉnh của hình dạng của phần nửa sau 93 trên hình chiếu cạnh để được bố trí ở các khoảng cách đều theo hướng trước-sau. Mỗi gờ trên chấn bunn 94 được tạo ra dọc theo bề mặt dưới của ống đỡ 22 (khung đỡ yên sau 22a), ống đỡ này được tạo ra từ ống thép tròn. Các chi tiết bắt chặt 95, các chi tiết bắt chặt này được bắt chặt vào các khung đỡ yên sau 22a, nhô ra từ các bề mặt trên của các phía ngoài bên trái và bên phải của phần đầu sau của phần nửa sau 93. Các chi tiết bắt chặt 95 được bắt chặt vào các giá lắp 95a, các giá lắp này được gắn cố định vào các phần dưới của các phần đầu sau của các khung đỡ yên sau 22a bằng các vít kéo dài theo hướng nằm ngang.

Các phần phình ra 96, các phần này lồi lên trên, được tạo ra trên các phần ngoài bên trái và bên phải của phần nửa sau 93 của phần trước chấn bunn sau 91. Bề mặt dưới của mỗi phần phình ra 96 tạo ra phần nắm tay bên dưới lõm 97 khi được nhìn từ bên dưới. Phần nắm tay bên dưới 97 cho phép các đầu ngón tay, nắm vào phần trước thanh chống 49a từ phía bên, được đặt vào trong đó từ bên dưới. Do đó, cũng dễ dàng thực hiện công việc đỡ phần sau của thân xe từ bên dưới nhờ dùng các phần nắm tay dưới 97.

Trên FIG.5, nắp che bên đuôi 50 được tạo ra có dạng hình tam giác để nhô lên trên và về phía sau từ phần phía trước 49b của phần trước thanh chống 49a trên hình chiếu cạnh. Trên hình chiếu cạnh, nắp che bên đuôi 50 tạo ra mép dưới 50a, mép dưới này được tạo ra dọc theo phần phía trước 49b của phần trước thanh chống 49a, mép trên 50b, mép trên này nằm gần như song song với bề mặt dưới của yên xe sau 41b, và mép dưới sau 50c, mép dưới sau này được nghiêng tương tự như bề mặt sau 51a của đèn hậu 51. Nắp che bên đuôi 50 kéo dài theo hướng trước-sau dọc theo độ nghiêng của phần sau của khung đỡ yên sau 22a trên hình chiếu cạnh. Đầu sau của nắp che bên đuôi 50 kéo dài về phía sau từ đầu sau của yên xe sau 41b.

Chi tiết đầu 75, chi tiết này được làm bằng tấm kim loại, được gắn cố định vào phần đầu sau của mỗi khung đỡ yên sau 22a bằng cách hàn hoặc cách tương tự. Chi tiết đầu 75 được tạo ra để được uốn cong theo dạng hình chữ V, được hở về phía trước, trên hình chiếu cạnh. Chi tiết đầu 75 có phần bề mặt trên 76 được tạo ra dọc theo phần sau của mép trên 50b của nắp che bên đuôi 50, và phần bề mặt dưới phía sau 77 được tạo ra dọc theo mép dưới sau 50c của nắp che bên đuôi 50. Đầu trước của phần bề mặt trên 76 được uốn cong xuống dưới, và tỳ vào và được nối với bề mặt trên của khung đỡ yên sau 22a (bản nổi trên phía sau). Phần bề mặt dưới phía sau 77 tỳ vào và được nối với mặt đầu của khung đỡ yên sau 22a, khung đỡ yên sau này được cắt nghiêng dọc theo phần bề mặt dưới phía sau 77. Chi tiết đầu 75 cũng là một phần (phần kéo dài) của khung đỡ yên sau 22a.

Trên FIG.8 và FIG.9, các nắp che bên đuôi 50 được tạo ra theo dạng phình ra về các phía ngoài bên trái và bên phải. Phần sau của khung đỡ yên sau 22a và chi tiết đầu 75 được tiếp nhận trong mỗi nắp che bên đuôi 50. Các nắp che bên đuôi 50 có các phần bề mặt trên nắp che 101, các phần này nhô ra ngoài về phía bên trái và phía bên phải từ mép ngoài của yên xe sau 41b, và các phần bề mặt dưới nắp che 102, các phần này được định vị bên dưới các phần bề mặt trên nắp che 101. Các phần bề mặt trên nắp che 101 được tạo ra để kéo dài ra ngoài về phía bên trái và phía bên phải từ các mép trên 50b trên hình chiếu cạnh gần như song song với hướng nằm ngang. Các phần bề mặt dưới nắp che 102 được tạo ra để kéo dài ra ngoài về phía bên trái và phía bên phải từ các mép dưới phía sau 50c trên hình chiếu cạnh và được nghiêng khiến cho các phần của các phần bề mặt dưới nắp che 102 gần hơn với các phía ngoài bên trái và bên phải được định vị ở phía trên.

Các phần lõm 103, các phần lõm này được làm lõm về phía bên trong nắp che, được tạo ra trên các phần bề mặt dưới nắp che hướng xuống dưới 102. Các phần lõm 103 tạo ra các phần bề mặt dưới thứ hai 103a, các phần này nằm gần như song song với hướng nằm ngang, trên các phần bề mặt dưới nắp che 102, các phần này được nghiêng khiến cho các phần của phần bề mặt dưới nắp che 102 gần hơn với các phía ngoài bên trái và bên phải được định vị ở phía trên. Các phần lõm 103 tạo ra các phần bậc 103b ở các phần trong bên trái và bên phải của các phần bề mặt dưới thứ

hai 103a. Người dùng có thể cảm thấy các phần nắm tay do các phần bậc 103b.

Các gờ dưới 104, mà các đầu mũi của chúng tiếp xúc với phần bề mặt dưới phía sau 77 của chi tiết đầu 75, được tạo ra trên bề mặt trên của mỗi nắp che, nắp che này quay về bên trong phần bề mặt dưới thứ hai 103a. Ví dụ, mỗi gờ dưới 104 được tạo ra có dạng tấm, tấm này nằm vuông góc với hướng trước-sau. Các gờ dưới tương ứng 104 được bố trí dọc theo phần bề mặt dưới phía sau 77 của chi tiết đầu 75 ở các khoảng cách đều theo hướng trước-sau.

Các gờ trên 105, mà các đầu mũi của chúng tiếp xúc với phần bề mặt trên 76 của chi tiết đầu 75, được tạo ra trên bề mặt dưới của mỗi nắp che, nắp che này quay về bên trong phần bề mặt trên nắp che 101. Ví dụ, mỗi gờ trên 105 được tạo ra có dạng tấm, tấm này nằm vuông góc với hướng trước-sau. Các gờ trên tương ứng 105 được bố trí dọc theo phần bề mặt trên 76 của chi tiết đầu 75 ở các khoảng cách đều theo hướng trước-sau.

Do đó, mặc dù người ngồi sau đặt tay lên các phần bề mặt trên nắp che 101, các phần này nhô ra khỏi yên xe sau 41b về phía bên trái và phía bên phải, các lực của tay được truyền đến các khung đỡ yên sau 22a qua các gờ trên 105. Trong trường hợp này, các phần lõm 103 của các phần bề mặt dưới nắp che 102 dùng làm các phần nắm ngón tay để các tay đặt trên các phần bề mặt trên nắp che 101, và cho phép các ngón tay thả xuống và dễ dàng nắm tay các nắp che bên đuôi 50. Các lực hướng lên trên, các lực này được đặt vào các phần bề mặt dưới thứ hai 103a từ các ngón tay nắm vào các phần lõm 103, được truyền đến các khung đỡ yên sau 22a qua các gờ dưới 104. Các nắp che bên đuôi 50, các nắp che này được đỡ từ bên trong bởi các khung đỡ yên sau 22a và có các phần lõm 103, có chức năng làm các phần nắm tay sau, các phần nắm tay này có thể được nắm bởi người ngồi sau. Do các gờ dưới 104 và gờ trên 105 tiếp xúc với các phần trong của các nắp che bên đuôi 50, các lực có thể được truyền đến các khung đỡ yên sau 22a và các vị trí của các nắp che bên đuôi 50 được giới hạn.

Như được mô tả trên đây, theo xe máy 1 của phương án thực hiện này, các nắp che bên đuôi 50 có các phần bề mặt trên nắp che 101, các phần này nhô ra khỏi yên xe sau 41b về phía bên trái và phía bên phải, và các phần bề mặt dưới nắp che

102 mà nhờ nó các ngón tay đặt trên các phần bề mặt trên nắp che 101 được nắm vào đó; và các phần bề mặt dưới nắp che 102 có các phần lõm 103 mà nhờ nó các ngón tay được nắm vào đó. Do đó, người ngồi sau ngồi trên yên xe sau 41b đặt tay lên các phần bề mặt trên nắp che 101, các phần này nhô ra khỏi yên xe sau 41b về phía bên trái và phía bên phải, của các nắp che bên đuôi 50, và cho phép các ngón tay được nắm vào các phần bề mặt dưới nắp che 102 và được đặt vào trong các phần lõm 103. Do đó, có thể dùng các nắp che bên đuôi 50 làm các phần nắm tay phía sau, các phần này được nắm bởi người ngồi sau. Trong trường hợp này, do các phần bề mặt trên nắp che 101 nhô ra khỏi yên xe sau 41b về phía bên trái và phía bên phải, người ngồi sau dễ dàng nhận ra các vị trí của các phần bề mặt trên nắp che 101, các vị trí của các phần bề mặt dưới nắp che 102 mà được tạo ra bên dưới các phần bề mặt trên nắp che 101, và các vị trí của các phần lõm 103. Do đó, không cần cố gắng tìm kiếm các vị trí nắm tay. Hơn nữa, do các phần nắm tay, các phần này dùng các nắp che bên đuôi 50, nhô ra khỏi yên xe sau 41b về phía bên trái và phía bên phải, cũng dễ nắm vào các phần nắm tay và ngăn không cho cản trở giữa các thân người lái xe và người ngồi sau và các phần nắm tay. Do các nắp che bên đuôi 50 có thể được dùng làm các phần nắm tay như được mô tả trên đây, có thể tạo ra các phần nắm tay mà được dùng dễ dàng trong khi ngăn không cho các phần nắm tay ảnh hưởng đến hình dạng bên ngoài.

Hơn nữa, do khung đỡ yên 20 bao gồm các chi tiết đầu 75 như các phần tiếp xúc bên trong nắp che, mà được bố trí trong các nắp che bên đuôi 50 và tiếp xúc với các phần bề mặt trên nắp che 101 và các phần bề mặt dưới nắp che 102, các tải trọng, mà được tác dụng khi các nắp che bên đuôi 50 được dùng làm các phần nắm tay, có thể được tiếp nhận bởi khung đỡ yên 20. Do đó, có thể bảo đảm độ cứng vững của các nắp che bên đuôi 50. Các phần tiếp xúc bên trong nắp che không cần phải luôn tiếp xúc với các nắp che bên, và có thể chỉ tiếp xúc với các nắp che bên khi các nắp che bên được nắm.

Hơn nữa, do các gờ trên 105 và các gờ dưới 104, các gờ này tiếp xúc với các chi tiết đầu 75, được tạo ra trong các nắp che bên đuôi 50, có thể phân bố và truyền các tải trọng, các tải trọng này được đặt vào các phần bề mặt trên nắp che 101 và các

phần bề mặt dưới nắp che 102, đến khung đỡ yên 20 trong khi các phần bề mặt trên nắp che 101 và các phần bề mặt dưới nắp che 102 được gia cường bởi các gờ.

Hơn nữa, do chấn bunn sau 80 được tạo ra bên dưới các nắp che bên đuôi 50 và các phần nắm tay dưới 97 được tạo ra trên chấn bunn sau 80, các phần nắm tay dưới 97, các phần này có ở các vị trí nơi mà việc nắm tay dễ dàng được thực hiện, cũng có thể được dùng, ví dụ, trong quá trình làm việc đỡ phần sau của thân xe được thực hiện bởi người dùng không ngồi trên xe, như làm việc gạt chân chống giữa 70 để dựng đứng xe. Do đó, có thể tăng sự tiện lợi.

Hơn nữa, khung đỡ yên 20 bao gồm các khung đỡ yên sau 22a như các thân khung đỡ yên, mà được bố trí bên trên các phần nắm tay dưới 97, và các gờ trên chấn bunn 94, các gờ này tiếp xúc với các khung đỡ yên sau 22a, được tạo ra trên các bề mặt trên của các phần nắm tay dưới 97 của chấn bunn sau 80. Do đó, có thể phân bố và truyền các tải trọng, các tải trọng này được đặt vào các phần nắm tay dưới 97, đến các khung đỡ yên sau 22a trong khi các phần nắm tay dưới 97 được gia cường bởi các gờ trên chấn bunn 94.

Hơn nữa, do khung đỡ yên 20 bao gồm các khung đỡ yên sau 22a như các thân khung đỡ yên, mà được bố trí trong các nắp che bên đuôi 50, có thể truyền trực tiếp các tải trọng, mà được tác dụng từ các phần nắm tay nhờ dùng các nắp che bên đuôi 50, đến các khung đỡ yên sau 22a. Hơn nữa, do các khung đỡ yên sau 22a được bố trí trên các phía ngoài bên trái và bên phải của yên xe 41, có thể tăng khoảng trống bên dưới yên xe.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện nêu trên. Ví dụ, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu mà trong đó các nắp che bên đuôi 50 tạo ra trên cả phía bên trái và bên phải của yên xe sau được dùng làm các phần nắm tay phía sau, và các nắp che bên (44, 45, 47, và các số chỉ dẫn tương tự) tạo ra trên cả phía bên trái và bên phải của yên xe trước có thể được dùng làm các phần nắm tay. Các nắp che bên có thể được đỡ bởi các giá đỡ, các giá đỡ này nhô về các phía bên của khung đỡ yên, hoặc các thứ tương tự thay cho các chi tiết đầu 75, các chi tiết đầu này nhô về phía sau khung đỡ yên. Hơn nữa, các nắp che bên có thể được đỡ trực tiếp bởi các thân khung đỡ yên (các khung đỡ yên sau 22a hoặc các khung đỡ tương tự). Cụ thể là, các

phần bề mặt trên nắp che 101, các phần bề mặt dưới nắp che 102, và các thân khung đỡ yên có thể chồng lên nhau trên hình chiếu bằng.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm xe nói chung mà người lái xe ngồi trên đó trên thân xe, và bao gồm không chỉ xe máy (bao gồm cả xe đạp có động cơ chính và xe kiểu xe tay ga) mà còn xe có ba bánh (cũng bao gồm cả xe, có hai bánh trước và một bánh sau, ngoài xe có một bánh trước và hai bánh sau) hoặc xe có bốn bánh.

Hơn nữa, kết cấu theo phương án thực hiện này là ví dụ về sáng chế, và có thể được cải biến theo các cách khác nhau, tức là, các chi tiết theo phương án thực hiện này có thể được thay thế bằng các chi tiết đã biết mà không nằm ngoài phạm vi bảo hộ của sáng chế.

Đơn này yêu cầu hưởng quyền ưu tiên từ đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Trung Quốc số 201510441360.X, nộp ngày 24.07.2015, nội dung của đơn này được đưa hoàn toàn vào đây bằng cách viện dẫn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

yên xe (41) mà người ngồi sau ngồi lên đó;

các nắp che bên được tạo ra ở các phía ngoài bên trái và bên phải của yên xe (41); và

các khung đỡ yên (20) đỡ yên xe (41),

trong đó các nắp che bên có các phần bề mặt trên nắp (101) nhô ra bên ngoài yên xe (41) về phía bên trái và phía bên phải, và các phần bề mặt dưới nắp che (102) được tạo ra liền khối với các phần bề mặt trên nắp (101), và mà nhờ nó các ngón tay đặt trên các phần bề mặt trên nắp (101) được nắm vào đó,

các phần bề mặt dưới nắp che (102) có các phần lõm (103) mà nhờ nó các ngón tay được nắm vào đó,

các khung đỡ yên (20) có các phần tiếp xúc bên trong nắp che, các phần này được bố trí trong các nắp che bên và tiếp xúc với các phần bề mặt trên nắp (101) và các phần bề mặt dưới nắp che (102),

chi tiết đầu (75), chi tiết này được tạo ra để được uốn cong theo dạng hình chữ V trên hình chiếu cạnh, được lắp vào phần đầu sau của các khung đỡ yên (20) như các phần tiếp xúc bên trong nắp che,

chi tiết đầu (75) có phần bề mặt trên (76), phần này được tạo ra dọc theo mép trên (50b) của các nắp che bên, và phần bề mặt dưới phía sau (77), phần này được tạo ra dọc theo mép dưới sau (50c) của các nắp che bên,

bề mặt dưới của các phần bề mặt trên nắp (101) tiếp xúc với phần bề mặt trên (76) của chi tiết đầu (75), và

bề mặt trên của các phần bề mặt dưới nắp che (102) tiếp xúc với phần bề mặt dưới phía sau (77) của chi tiết đầu (75).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó các gờ, các gờ này nhô về phía các phần tiếp xúc bên trong nắp che, được tạo ra trong các nắp che bên.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó xe này còn có:
chấn bùn sau (80) được tạo ra bên dưới các nắp che bên,
trong đó các phần nắm tay dưới (97) được tạo ra trên chấn bùn sau (80).
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó các khung đỡ yên (20) có các thân khung đỡ yên được bố trí bên trên các phần nắm tay dưới (97), và
các gờ trên chấn bùn (94), các gờ này tiếp xúc với các thân khung đỡ yên,
được tạo ra ở các bề mặt trên của các phần nắm tay dưới (97) của chấn bùn sau (80).
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó các khung đỡ yên (20) có các thân khung đỡ yên, mà được bố trí trong các nắp che bên.
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó xe này còn có:
chấn bùn sau (80) được tạo ra bên dưới các nắp che bên,
trong đó các nắp che bên nhô lên trên và về phía sau từ chấn bùn sau (80),
chấn bùn sau (80) có phần sau, phần sau này kéo dài về phía sau và xuống
dưới để phân cách khỏi mép dưới sau (50c) của các nắp che bên,
phần sau của chấn bùn sau (80) và mép dưới sau (50c) của các nắp che bên
được bố trí để tạo ra dạng hình chữ V trên hình chiếu cạnh, và
các phần lõm (103) được tạo ra trên các phần bề mặt dưới nắp che (102), các
phần này được tạo ra dọc theo mép dưới sau (50c) của các nắp che bên.

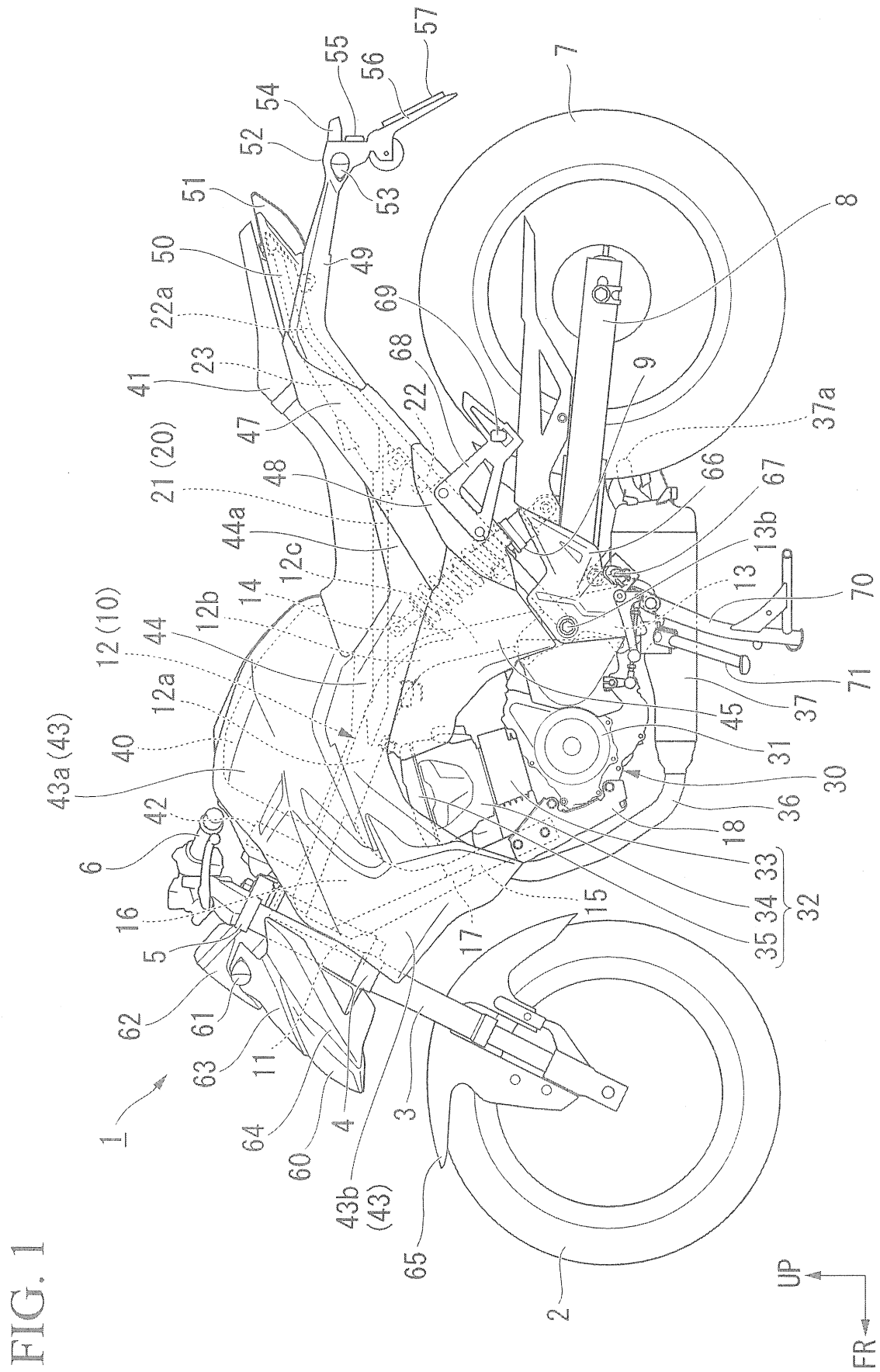


FIG. 2

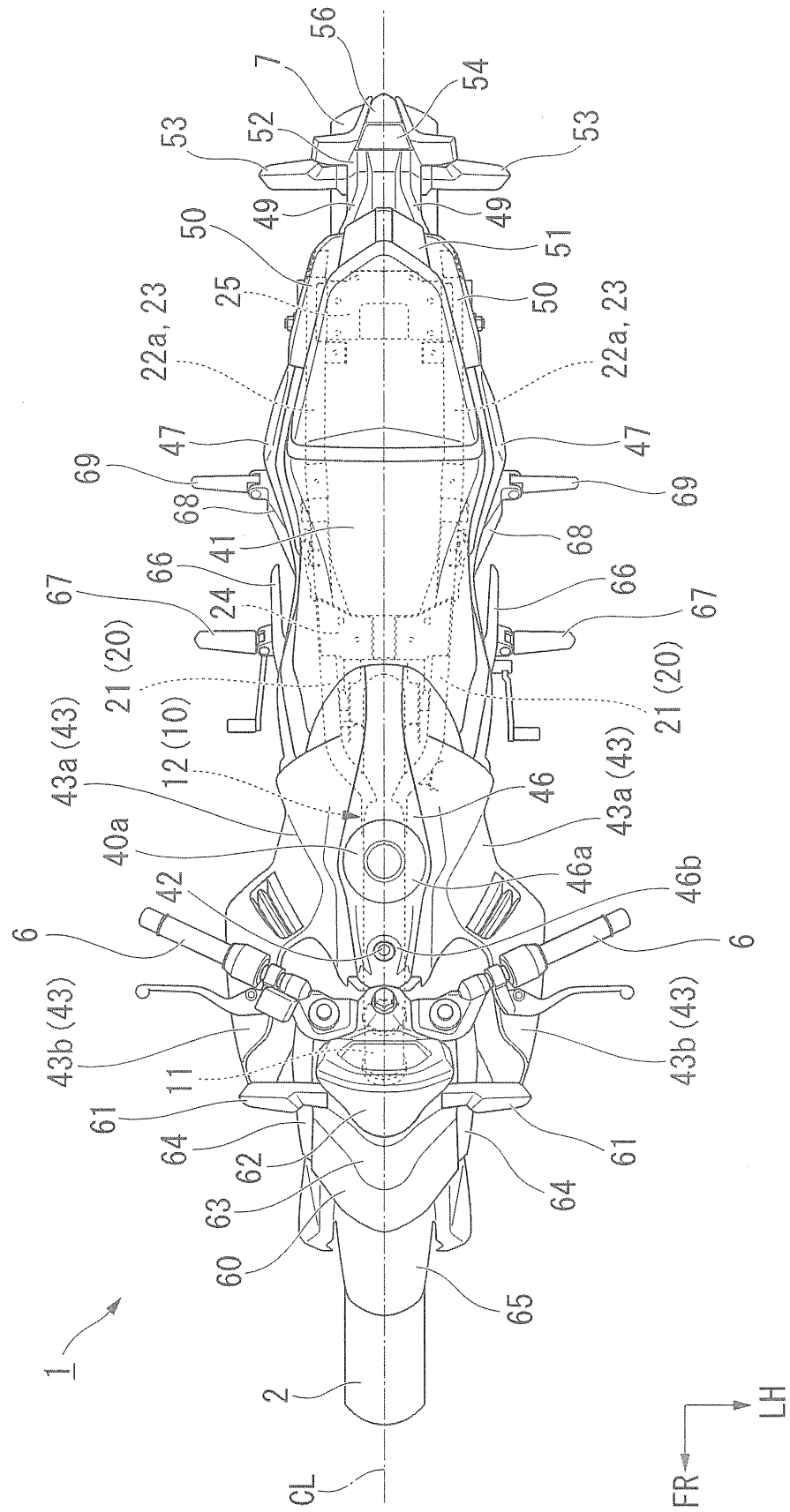


FIG. 3

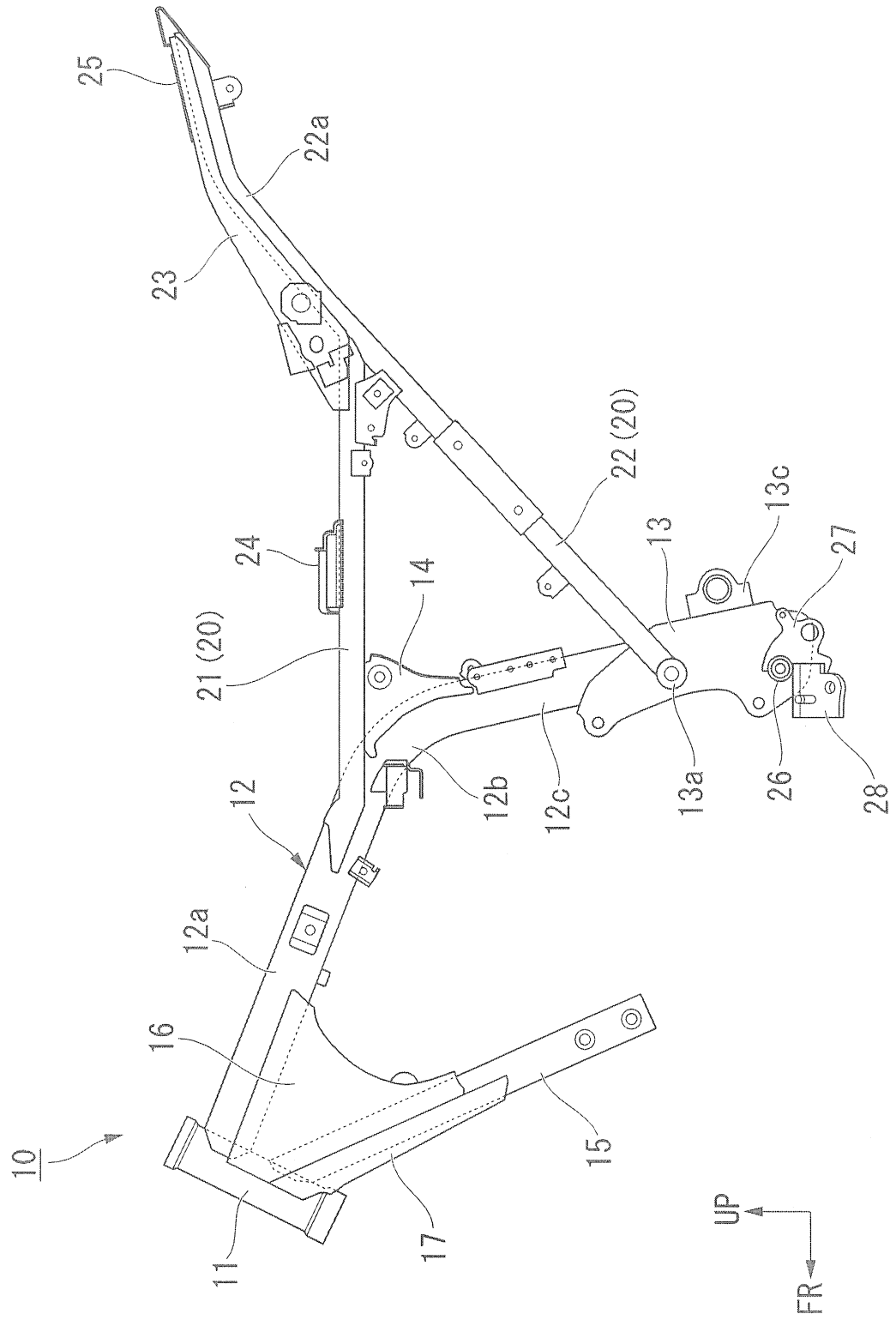


FIG. 4

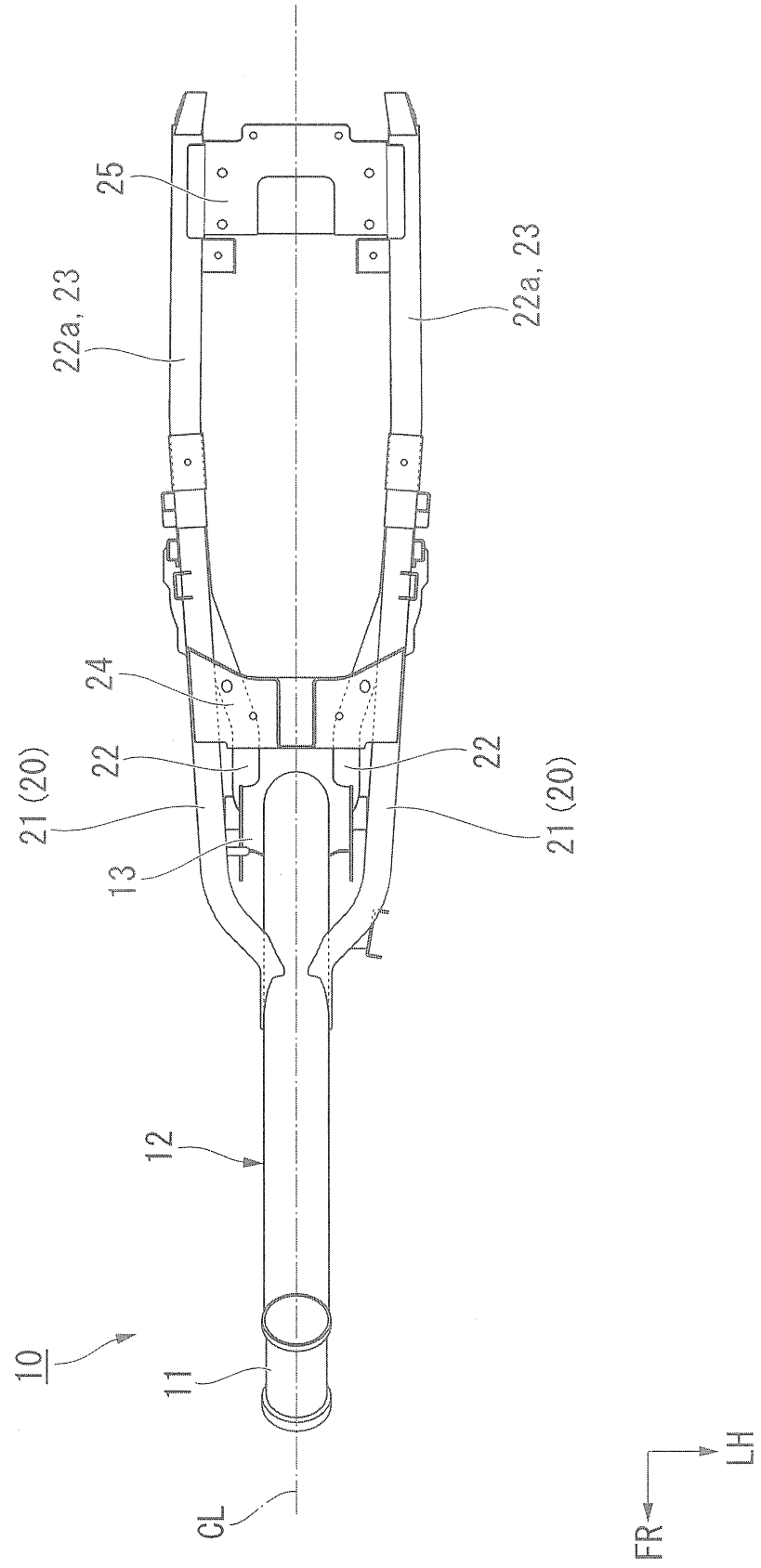


FIG. 5

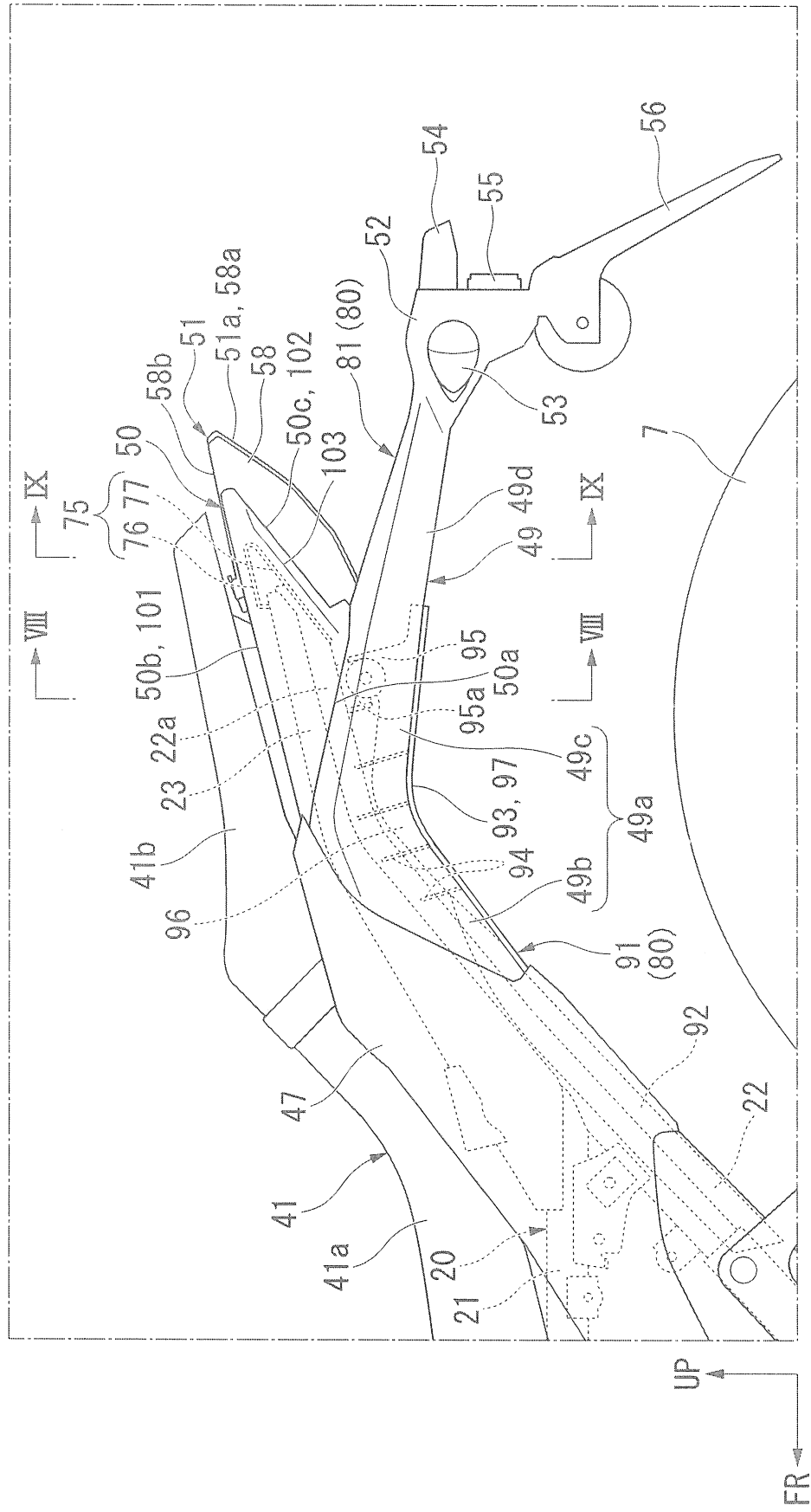


FIG. 7

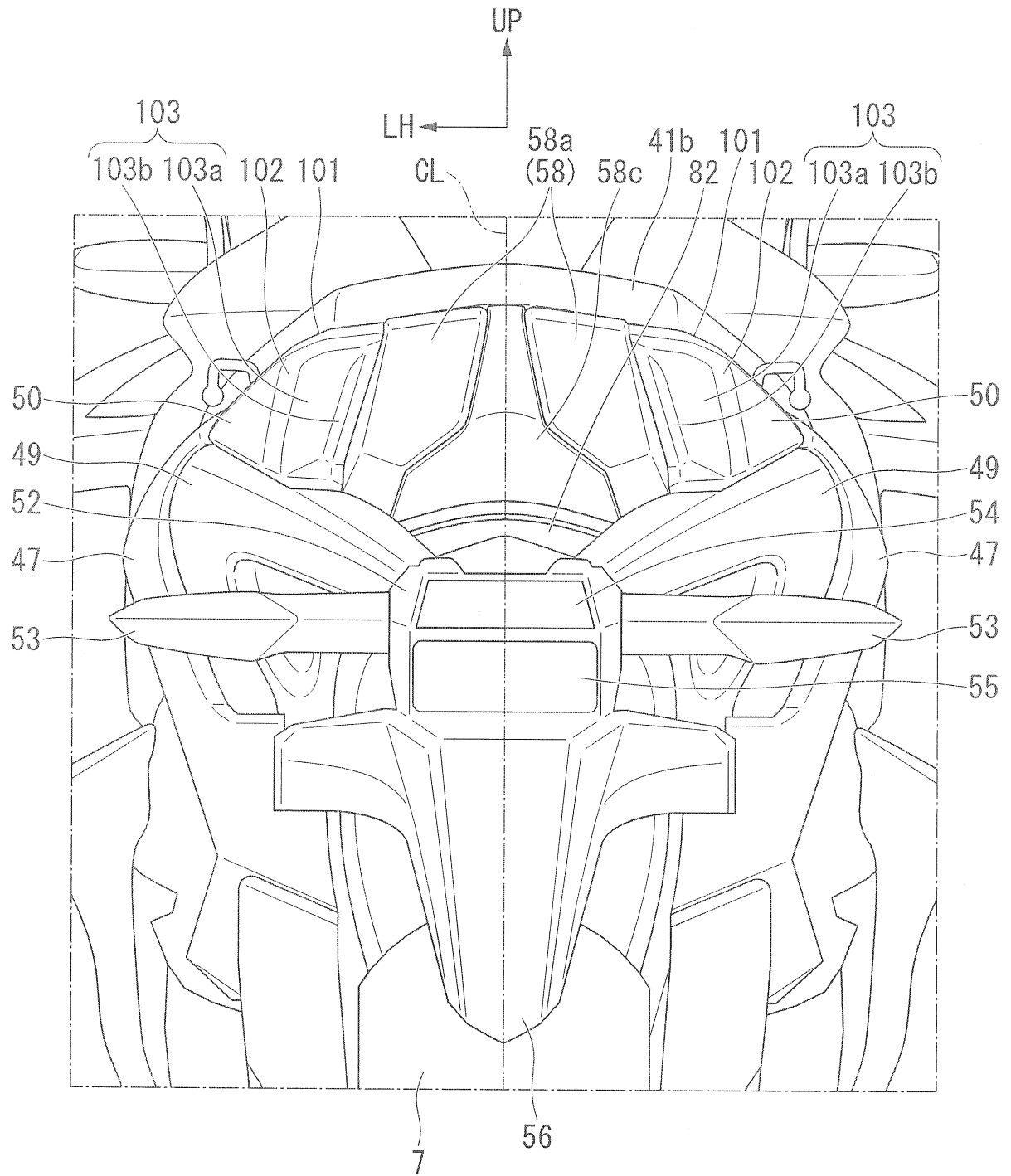


FIG. 8

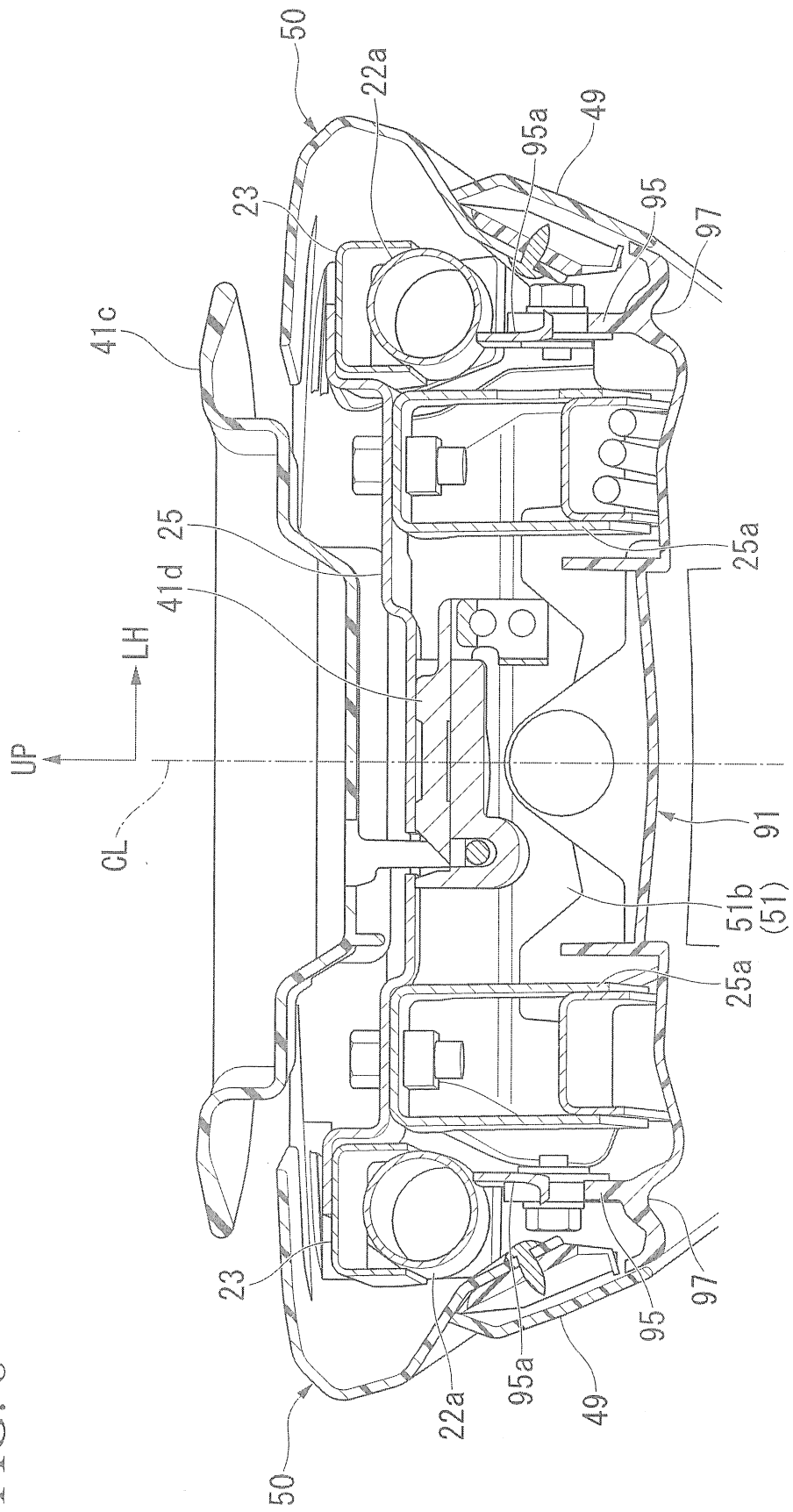


FIG. 9

