



(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)



1-0035527

(51)<sup>7</sup> B62J 9/00; B62J 25/00

(13) B

(21) 1-2019-01127

(22) 08/08/2016

(86) PCT/JP2016/073228 08/08/2016

(87) WO2018/029735 15/02/2018

(45) 25/05/2023 422

(43) 27/05/2019 374A

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

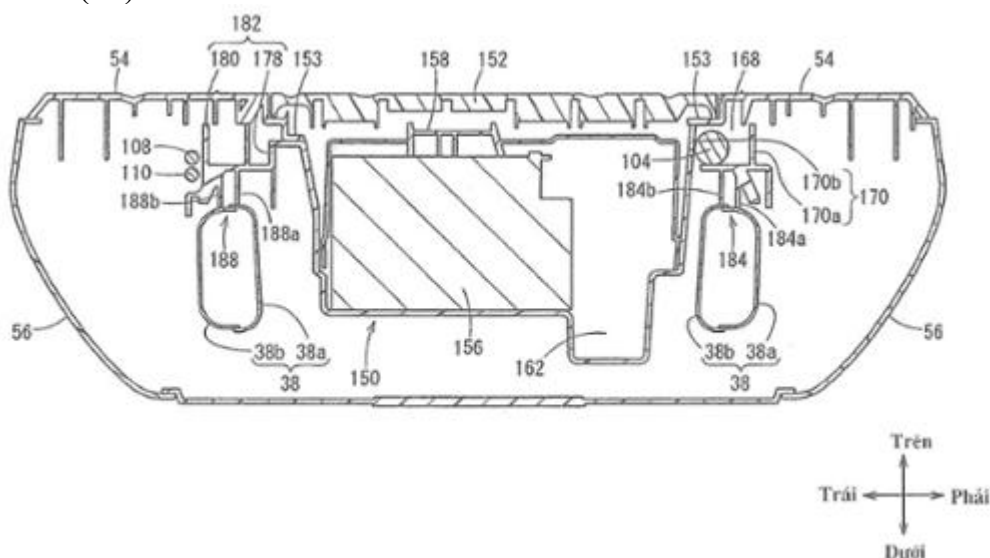
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) KAWANO Sunao (JP).

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

(54) XE

(57) Sáng chế đề cập đến hộp chứa đồ (150) trong xe máy (10) được tạo ra liền khối với: các phần tiếp nhận trọng lượng (170, 182, 183a, 183b) mà tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân (54); và các phần truyền trọng lượng (184, 188, 189a, 189b, 194), mà truyền trọng lượng, mà được tiếp nhận bởi các phần tiếp nhận trọng lượng (170, 182, 183a, 183b) đến các khung dưới (38).



**Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập**

Sáng chế đề cập đến xe bao gồm sàn để chân tiếp nhận trọng lượng của người ngồi sau, khung được bố trí bên dưới sàn để chân, và hộp chứa đồ chứa các bộ phận cất giữ trong khoảng trống được tạo ra bởi sàn để chân và khung.

**Tình trạng kỹ thuật của sáng chế**

Các xe thông thường bao gồm sàn để chân và hộp chứa đồ, mà các bộ phận cất giữ như thiết bị điện và các cáp có thể được cất giữ trong đó bên dưới sàn để chân, được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2003-341573 và công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2015-193364 chẳng hạn.

**Bản chất kỹ thuật của sáng chế**

Trong xe này, trọng lượng của người ngồi sau, mà được đặt lên sàn để chân, phải được tiếp nhận bởi khung của xe. Do đó, nói chung, trọng lượng, mà được tiếp nhận bởi sàn để chân, được truyền trực tiếp đến khung từ sàn để chân này hoặc được truyền từ sàn để chân đến khung qua thanh chống. Trong trường hợp này, do cần thiết phải tạo ra riêng biệt kết cấu truyền trọng lượng, kết cấu này truyền trọng lượng từ sàn để chân đến khung, có vấn đề là chi phí của xe bị tăng.

Do đó, mục đích của sáng chế là đề xuất xe mà có thể đạt được việc giảm chi phí, mà không có kết cấu truyền trọng lượng chuyên dụng.

Xe theo sáng chế bao gồm sàn để chân tiếp nhận trọng lượng của người ngồi sau, khung được bố trí bên dưới sàn để chân, và hộp chứa đồ chứa các bộ phận cất giữ trong khoảng trống được tạo ra bởi sàn để chân và khung, và xe này có các khía cạnh sau.

Khía cạnh thứ nhất: Hộp chứa đồ có các phần tiếp nhận trọng lượng, mà tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân và các phần truyền trọng lượng, mà truyền trọng lượng đã được tiếp nhận đến khung, được tạo ra liền khối.

Khía cạnh thứ hai: Các phần truyền trọng lượng được tạo ra sao cho ít nhất các phần của nó chống lên khung, trên hình chiếu bằng.

Khía cạnh thứ ba: Các phần tiếp nhận trọng lượng được tạo ra sao cho ít nhất các phần của nó chống lên khung, trên hình chiếu bằng.

Khía cạnh thứ tư: Ít nhất một cặp phần truyền trọng lượng được bao gồm trong hộp chứa đồ, và các bộ phận cất giữ được cất giữ giữa các phần truyền trọng lượng tạo ra cặp phần này.

Khía cạnh thứ năm: Các bộ phận cất giữ được cất giữ trong hộp chứa đồ sao cho ít nhất các phần của nó chống lên các phần truyền trọng lượng, trên hình chiếu cạnh.

Khía cạnh thứ sáu: Các phần truyền trọng lượng là các gân được tạo ra dọc theo hướng dọc của khung.

Khía cạnh thứ bảy: Các phần truyền trọng lượng là các gân được tạo ra dọc theo hướng nằm ngang của khung.

Khía cạnh thứ tám: Các bộ phận cất giữ bao gồm các bộ phận dạng dây, ít nhất các phần của các bộ phận dạng dây chống lên khung, trên hình chiếu bằng, và ít nhất một phần của hộp chứa đồ được bố trí giữa các bộ phận dạng dây và khung.

Theo khía cạnh thứ nhất của phương án thực hiện sáng chế, do hộp chứa đồ có các phần tiếp nhận trọng lượng, mà tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân và các phần truyền trọng lượng, mà truyền trọng lượng đến khung, theo cách liền khối, hộp chứa đồ có thể truyền trọng lượng của sàn để chân (kể cả trọng lượng của người ngồi sau) đến khung, trong khi cất giữ các bộ phận cất giữ. Do kết cấu này, không cần có kết cấu truyền trọng lượng chuyên dụng, và do đó có thể giảm chi phí của xe.

Theo khía cạnh thứ hai của phương án thực hiện sáng chế, do ít nhất một phần của phần truyền trọng lượng chống lên khung, có thể truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân đến khung.

Theo khía cạnh thứ ba của phương án thực hiện sáng chế, do ít nhất một phần của phần tiếp nhận trọng lượng chống lên khung, có thể truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân đến khung.

Theo khía cạnh thứ tư của phương án thực hiện sáng chế, do các bộ phận cất giữ được cất giữ giữa cặp phần truyền trọng lượng trong hộp chứa đồ, có thể cất giữ các bộ phận cất giữ trong khi truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân đến khung.

Theo khía cạnh thứ năm của phương án thực hiện sáng chế, do ít nhất một phần của các bộ phận cất giữ được cất giữ trong hộp chứa đồ theo cách để chồng lên phần truyền trọng lượng, trên hình chiếu bằng, có thể cất giữ các bộ phận cất giữ trong khoảng trống nhỏ trong khi truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân đến khung.

Theo khía cạnh thứ sáu của phương án thực hiện sáng chế, do các phần truyền trọng lượng là các gân được tạo ra dọc theo hướng dọc của khung, có thể truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân đến khung dọc theo hướng dọc.

Theo khía cạnh thứ bảy của phương án thực hiện sáng chế, do các phần truyền trọng lượng là các gân được tạo ra dọc theo hướng nằm ngang của khung, có thể truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân dọc theo hướng nằm ngang.

Theo khía cạnh thứ tám của phương án thực hiện sáng chế, do ít nhất các phần của các bộ phận dạng dây, là các bộ phận cất giữ, chồng lên khung và ít nhất một phần của hộp chứa đồ được bố trí giữa các bộ phận dạng dây và khung, có thể cất giữ các bộ phận dạng dây trong hộp chứa đồ trong khi bảo vệ các bộ phận dạng dây khỏi khung.

### **Mô tả vắn tắt các hình vẽ**

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

FIG.2 là hình chiếu bằng của sàn để chân của xe máy được thể hiện trên FIG.1.

FIG.3 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà trong đó sàn để chân và nắp, được thể hiện trên FIG.2, được tháo ra.

FIG.4 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà trong đó nắp che ắc quy và đai, được thể hiện trên FIG.3, được tháo ra.

FIG.5 là hình chiếu bằng của hộp chứa đồ được thể hiện trên FIG.3 và FIG.4.

FIG.6 là hình vẽ bề mặt sàn của hộp chứa đồ được thể hiện trên FIG.5.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt ngang dọc theo đường VII-VII được thể hiện trên FIG.1.

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

FIG.1.

FIG.9 là hình vẽ phối cảnh riêng phần của hộp chứa đồ và khung dưới bên trong các đường nét đứt.

FIG.10 là hình vẽ phối cảnh riêng phần của hộp chứa đồ và khung dưới bên trong các đường nét đứt.

### **Mô tả chi tiết sáng chế**

Sáng chế được mô tả chi tiết dưới đây trong khi đưa ra các ví dụ về các phương án ưu tiên và có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Kết cấu dạng sơ đồ của xe máy 10

Xe máy kiểu xe tay ga 10 được thể hiện trên FIG.1 được mô tả như ví dụ về phương án thực hiện sáng chế. Sáng chế không bị giới hạn ở xe máy kiểu xe tay ga 10, và cũng có thể được áp dụng cho các kiểu xe khác như kiểu xe Cub xe kiểu để ngồi chân hai bên. Hơn nữa, trong phần mô tả về phương án thực hiện sáng chế, các hướng phía trước và phía sau, bên trái và bên phải, và lên trên và xuống dưới được dùng liên quan đến hướng khi được nhìn từ người lái xe (người ngồi sau) đang ngồi trên xe máy 10.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe máy 10 bao gồm bánh trước 12 là bánh lái, tay lái 14 lái bánh trước 12, khung thân xe 16 tạo ra thân xe, động cơ lắp liền khối 18 là nguồn dẫn động, bánh sau 20 là bánh bị động, yên xe 22, và các bộ phận tương tự.

Bánh trước 12 được bố trí ở phía trước thân xe, và được đỡ dọc trục theo cách quay được bởi cặp càng trước bên trái và bên phải 26, các càng trước này kéo dài từ phía đầu dưới của trục lái 24. Chấn bùm trước 28, mà che vùng bên trên bánh trước 12, được gắn vào càng trước 26. Phía đầu trên của trục lái 24 được nối với tay lái 14, và phần gần như ở giữa của trục lái 24 được giữ theo cách xoay được bởi ống đầu 30 của khung thân xe 16.

Tay lái 14 kéo dài đối xứng bên trái và bên phải theo hướng chiều rộng xe, và được định tâm trên phần nổi nổi tay lái 14 với trục lái 24. Do người lái xe thao tác tay lái 14, sự định hướng của bánh trước 12 nối với nó qua trục lái 24 và các càng trước 26 được thay đổi.

Khung thân xe 16 được làm bằng kim loại như nhôm, và được tạo ra bởi ống

đầu 30, khung chính 32 nối với ống đầu 30, và thanh đỡ yên xe 34 dùng làm khung khác nối với đầu sau của khung chính 32. Khung chính 32 được tạo ra bởi khung nghiêng xuống 36 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 30 và cặp khung dưới bên trái và bên phải 38, mà được nối với đầu sau của khung nghiêng xuống 36, kéo dài về phía sau ở phần sàn thân xe, và uốn cong từ phần sàn thân xe để kéo dài về phía sau thân xe. Cặp thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 34 dùng làm khung sau được nối với đầu sau của cặp khung dưới bên trái và bên phải 38.

Động cơ lắc liên khối 18 được đỡ trên cặp khung dưới bên trái và bên phải 38 để lắc được theo phương thẳng đứng. Hơn nữa, bình nhiên liệu 40, mà cấp nhiên liệu (xăng) cho động cơ lắc liên khối 18, được giữ trên cặp thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 34, ở phần sau phía trên của thân xe.

Mặc dù không được thể hiện trên các hình vẽ, động cơ lắc liên khối 18 bao gồm động cơ và bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai, bộ truyền động này thay đổi đầu ra của động cơ theo cách liên tục, nhờ dùng đai truyền động và puli di động, và truyền đầu ra thay đổi đến bánh sau 20. Động cơ lắc liên khối 18 có chức năng làm đòn lắc. Bánh sau 20 được đỡ dọc trục theo cách quay được bởi động cơ lắc liên khối 18, và được quay như bánh bị động bằng cách truyền lực dẫn động quay từ bộ truyền động biến thiên liên tục để đẩy thân xe.

Yên xe 22 được bố trí ở phía sau xe từ phần gần như ở giữa của xe theo hướng trước-sau. Yên xe 22 còn được gọi là yên xe kiểu người này ngồi sau người kia, nó được tạo ra bởi yên trước 22a, mà người lái xe ngồi trên đó và yên sau 22b, mà người ngồi sau ngồi trên đó, nằm ở phía sau yên trước 22a. Hộp chứa đồ 42 để cất giữ các đồ vật được bố trí bên dưới yên xe 22 và ở phía trước bình nhiên liệu 40. Ngoài ra, yên xe 22 cũng dùng làm nắp che bề mặt trên của hộp chứa đồ 42, và khoảng trống bên trong hộp chứa đồ 42 được lộ ra bằng cách kéo yên xe 22 về phía trước và lên trên. Bộ lọc không khí 44, bộ lọc này làm sạch khí xả của động cơ được bố trí bên dưới hộp chứa đồ 42.

Chân chống giữa 46, mà được đỡ xoay được, được bố trí bên dưới động cơ lắc liên khối 18. Chân chống giữa 46 được dựng đứng để gần như vuông góc với mặt đường khi đỗ xe, và giữ bánh sau 20 để đỡ xe máy 10.

Nắp che thân xe 48 làm bằng nhựa hoặc các vật liệu tương tự và tạo ra hình

dạng bên ngoài của thân xe ngang qua hướng trước-sau của thân xe, được gắn vào khung thân xe 16, trục lái 24, và các bộ phận tương tự để tạo ra xe máy 10. Nắp che thân xe 48 bao gồm nắp che trước 50, nắp che này che phần trước của trục lái 24 và phần trên của bánh trước 12, nắp che tay lái 52 nắp che này che tay lái 14 bên trên nắp che trước 50, tấm che căng chân 53, tấm che này che các căng chân người lái xe từ phía trước và nằm ở phía sau nắp che trước 50, nắp che giữa sàn 56, nắp che này tạo ra sàn để chân 54 ở phía sau tấm che căng chân 53, và nắp che thân 58, nắp che này được bố trí bên dưới yên xe 22, được nối với nắp che giữa sàn 56, và kéo dài về phía sau.

Nắp che tay lái 52 che phần trên của trục lái 24 và phần giữa của tay lái 14, và đồng hồ đo (không được thể hiện trên các hình vẽ), mà hiển thị tốc độ xe và các thứ tương tự, được bố trí trên bề mặt trên phía sau của nắp che tay lái 52. Đèn vị trí 60 được bố trí trên nắp che tay lái 52, và đèn pha 62 được bố trí trên nắp che trước 50.

Sàn để chân 54 được tạo ra có hình dạng phẳng, khiến cho người lái xe có thể đặt chân của họ lên đó trong khi ngồi lái xe. Nắp che thân 58 kéo dài lên trên và về phía sau từ nắp che giữa sàn 56, để che bình nhiên liệu 40, hộp chứa đồ 42, và các bộ phận tương tự. Chấn bùn sau 64, mà che bánh sau 20 từ phía sau và có biển số xe hoặc các bộ phận tương tự lắp trên đó, được gắn vào phần dưới ở phía sau nắp che thân 58. Hơn nữa, đèn sau xe 66 được bố trí ở phía sau nắp che thân 58. Đèn sau xe 66 bật và tắt tương ứng với việc phanh bởi người lái xe.

Kết cấu truyền trọng lượng bên dưới sàn để chân 54

Phần mô tả dưới đây mô tả kết cấu truyền trọng lượng bên dưới sàn để chân 54, là kết cấu đặc trưng của xe máy 10 theo phương án thực hiện sáng chế, có dựa vào các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.10.

Kết cấu truyền trọng lượng này là kết cấu mà trong đó, khi chân người lái xe ngồi trên yên trước 22a được đặt lên sàn để chân 54, sàn để chân 54 truyền trọng lượng, mà được tiếp nhận từ chân người lái xe đến khung dưới 38, qua hộp chứa đồ 150 bố trí bên dưới sàn để chân 54. Nói cách khác, chính hộp chứa đồ 150 có chức năng làm kết cấu truyền trọng lượng, mà tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân 54 (kể cả trọng lượng của người lái xe) và truyền trọng lượng đã được tiếp nhận đến khung dưới 38.

Như được thể hiện trên FIG.2, nắp 152 bằng với bề mặt trên của sàn để chân 54 được bố trí ở giữa sàn để chân 54. Như được thể hiện trên FIG.7 và FIG.8, phần lõm, mà nắp 152 được bố trí trong đó, được tạo ra ở giữa sàn để chân 54, và phần mép 153 tạo ra phần lõm được tạo ra dưới dạng phần bậc hướng xuống dưới. Do kết cấu này, khi phần lõm được bịt kín bởi nắp 152, phần mép (phần đầu) của nắp 152 được đỡ trên phần mép 153 của sàn để chân 54, và bề mặt trên của nắp 152 và bề mặt trên của sàn để chân 54 có thể được tạo ra bằng nhau. Hơn nữa, khi chân người lái xe được đặt lên nắp 152, trọng lượng, mà được tiếp nhận bởi nắp 152 từ người lái xe, được truyền đến phần mép 153 của sàn để chân 54 qua phần mép của nắp 152.

Bằng cách nối lỏng hai vít 154 bố trí ở phía tấm che căng chân 53 của nắp 152, có thể tháo nắp 152 ra khỏi sàn để chân 54. Hơn nữa, sàn để chân 54 được gắn chặt vào hộp chứa đồ 150 bởi hai bu lông 155 bố trí ở phía sau nó.

FIG.3 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà trong đó sàn để chân 54 và nắp 152 được tháo ra. Trên hình chiếu bằng, hộp chứa đồ 150 được bố trí giữa các nắp che giữa sàn 56 theo hướng bên trái-bên phải, và được bố trí giữa tấm che căng chân 53 và nắp che thân 58 theo hướng trước-sau. Trong trường hợp này, hộp chứa đồ 150 được bố trí sao cho một phần hộp chứa đồ 150 được bố trí trên cặp khung dưới bên trái và bên phải 38 kéo dài theo hướng trước-sau bên trong nắp che giữa sàn 56.

Nắp che ắc quy 158 che ắc quy 156 từ bên trên được bố trí trong phần giữa của hộp chứa đồ 150. Nắp che ắc quy 158 được gắn chặt vào hộp chứa đồ 150 bởi dải dạng đai 160. Nắp che ắc quy 158 và dải 160 được bố trí ngay bên dưới nắp 152. Do đó, khi các vít 154 được nối lỏng và dải 160 được tháo ra trong khi nắp 152 ở trạng thái tháo ra được và nắp che ắc quy 158 được nâng lên, có thể tiếp cận ắc quy 156 và hộp cầu chì 164 được mô tả hơn nữa dưới đây.

FIG.4 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà trong đó nắp che ắc quy 158 và dải 160 được tháo ra. Trong phần giữa của hộp chứa đồ 150, phần mà được che bởi nắp che ắc quy 158 có thể được tạo ra như phần chứa ắc quy 162 có dạng gần như hình chữ nhật, mà được làm lõm xuống dưới. Ắc quy 156 được cất giữ trong phần chứa ắc quy 162, và hộp cầu chì 164 cũng được cất giữ trong phần chứa ắc quy 162 ở phía bên phải ắc quy 156.



Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.4, đầu trước của hộp chứa đồ 150 được đỡ bởi và được gắn chặt vào cặp khung dưới bên trái và bên phải 38, qua cặp thanh chống bên trái và bên phải 166. Mỗi thanh chống 166 là bộ phận được tạo ra để gắn chặt và đỡ hộp chứa đồ 150 trên các khung dưới 38, và cần lưu ý rằng các thanh chống 166 không có chức năng truyền trọng lượng của sàn đế chân 54, sẽ được mô tả hơn nữa dưới đây. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5, FIG.7, và FIG.8, phần chứa chum dây dạng rãnh 168 được tạo ra theo hướng trước-sau ở phía bên phải hộp chứa đồ 150, và chum dây dẫn 104, là bộ phận dạng dây, được bố trí trong phần chứa chum dây 168 này.

Cụ thể là, phần chứa chum dây 168 được tạo ra ở phía bên phải của bề mặt trên của hộp chứa đồ 150, bằng cách tạo ra cặp phần thành bên trái 170b và bên phải 170a có các hình dạng uốn cong để dẫn hướng chum dây dẫn 104 được thiết lập nhô lên trên. Nói cách khác, khoảng trống giữa các phần thành 170a và 170b được tạo kết cấu dưới dạng phần chứa chum dây 168, mà chum dây dẫn 104 được bố trí trong đó dọc theo khung dưới bên phải 38.

Như được thể hiện trên FIG.7 và FIG.8, các phần thành 170a và 170b này được tạo kết cấu dưới dạng phần tiếp nhận trọng lượng 170 tiếp nhận trọng lượng của sàn đế chân 54 bằng cách tạo ra mỗi phần thành 170a và 170b dùng làm chi tiết dẫn hướng cho chum dây dẫn 104 tiếp xúc với bề mặt sàn (phần mép bên phải 153 và các phần tương tự) của sàn đế chân 54. Nói cách khác, theo phương án thực hiện sáng chế, mỗi phần thành 170a và 170b, là thành độc lập, được dùng làm phần tiếp nhận trọng lượng 170.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5, phần thành bên phải 170a được tạo ra phù hợp với hình dạng của bề mặt bên phải của hộp chứa đồ 150. Hơn nữa, phần thành bên trái 170b được tạo ra có hình dạng tương ứng với phần thành bên phải 170a, và nhô lên trên từ đầu bên phải của phần chứa ắc quy 162. Hơn nữa, các phần kẹp 172a và 172b để giữ chum dây dẫn 104 bố trí trong phần chứa chum dây 168 lần lượt được tạo ra ở phía sau của phần thành bên phải 170a và phía sau của phần thành bên trái 170b.

Chum dây dẫn 104 là thiết bị điện thu được bằng cách bó các dây điện nối với ắc quy 156, hộp cầu chì 164, ECU, và các bộ phận tương tự, và được bố trí kéo dài từ

phía trước xe máy 10 (gần với ống đầu 30) đến phía sau của xe máy 10, qua phía bên phải khung nghiêng xuống 36 và phần chứa chùm dây 168. Do đó, ắc quy 156 và hộp cầu chì 164 được nối với các dây điện phân nhánh từ chùm dây dẫn 104.

Mặt khác, phần chứa dây dạng rãnh 174 được tạo ra theo hướng trước-sau ở phía bên trái của bề mặt trên của hộp chứa đồ 150, và dây phanh bánh sau 108 và dây van tiết lưu 110 được bố trí trong phần chứa dây 174 này. Cụ thể là, phần chứa dây 174 được tạo ra bằng cách làm lõm bề mặt trên của hộp chứa đồ 150 xuống dưới.

Dây phanh bánh sau 108 là bộ phận dạng dây, mà truyền lực thao tác phanh gây ra bởi việc thao tác cần phanh khóa liên động 114 do người lái xe vào phanh bánh sau 116, và được bố trí kéo dài từ bên trên ống đầu 30 đến phanh bánh sau 116, qua ống đầu 30, phía bên trái của khung nghiêng xuống 36, và phần chứa dây 174.

Dây van tiết lưu 110 là bộ phận, mà truyền lượng thao tác quay tay nắm của tay lái ở phía bên phải, không được thể hiện trên các hình vẽ, gây ra bởi người lái xe vào thiết bị tiết lưu 118, và được bố trí kéo dài từ bên trên ống đầu 30 đến thiết bị tiết lưu 118, qua ống đầu 30, phía bên trái của khung nghiêng xuống 36 và phần chứa dây 174.

Phần kẹp 176, mà giữ dây phanh bánh sau 108 và dây van tiết lưu 110 bố trí trong phần chứa dây 174, được tạo ra ở phía sau của phần chứa dây 174.

Hơn nữa, ở phía bên trái của bề mặt trên của hộp chứa đồ 150, phần thành 178 có diện tích phẳng lớn hơn so với hai phần thành 170a và 170b được thiết lập nhô lên trên giữa đầu bên trái của phần chứa ắc quy 162 và phần chứa dây 174, và phần hình trụ 180 cũng được thiết lập ở đây. Phần thành 178 và phần hình trụ 180 được tạo kết cấu dưới dạng phần tiếp nhận trọng lượng 182 tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân 54 bằng cách tạo ra phần thành 178 và phần hình trụ 180 cũng tiếp xúc với bề mặt sàn (phần mép phía bên trái 153 và các phần tương tự) của sàn để chân 54.

Ngoài ra, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5 và FIG.8, các phần nhô 181a và 181b có các lỗ lắp vít 179a và 179b để ăn khớp với các bu lông 155 tạo ra trong đó, lần lượt được tạo ra ở vị trí gần với phần kẹp 172b và vị trí gần với phần kẹp 176 trên bề mặt trên của hộp chứa đồ 150. Các phần nhô 181a và 181b nhô lên trên và được tạo kết cấu dưới dạng các phần tiếp nhận trọng lượng 183a và 183b, mà tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân 54 bằng cách tiếp xúc với

bề mặt sàn của sàn để chân 54.

Do đó, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5, FIG.7, và FIG.8, theo phương án thực hiện sáng chế, các cặp phần tiếp nhận trọng lượng bên trái và bên phải 170, 182, 183a, và 183b, mà tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân 54, được bố trí trên bề mặt trên của hộp chứa đồ 150, và phần chứa ắc quy 162 chứa ắc quy 156 và hộp cầu chì 164 được tạo ra giữa các phần tiếp nhận trọng lượng 170, 182, 183a, và 183b này.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.6 đến FIG.9, hai gân 184a và 184b kéo dài theo hướng trước-sau dọc theo phần chứa chùm dây 168 được tạo ra ở các vị trí ngay bên dưới phần chứa chùm dây 168, trên bề mặt sau của hộp chứa đồ 150. Nói cách khác, hai gân 184a và 184b được tạo ra giữa hai phần thành 170a và 170b tạo ra phần tiếp nhận trọng lượng 170, trên hình chiếu bằng. Hai gân 184a và 184b được thiết lập nhô xuống dưới trên bề mặt sau của hộp chứa đồ 150, và được tiếp xúc bởi gân 186, là phần cầu kéo dài theo hướng bên trái-bên phải.

Ở đây, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.7 đến FIG.9, cặp khung dưới bên trái và bên phải 38 được tạo ra bằng cách đưa phần khung bên phải 38a và phần khung bên trái 38b vào tiếp xúc với nhau ở khoảng giữa các phần đầu trên và dưới, và nối các phần tiếp xúc vào nhau nhờ dùng phương pháp hàn hoặc các phương pháp tương tự. Nói cách khác, các mối hàn được tạo ra bằng cách hàn ở trạng thái mà trong đó các đầu trên và dưới của phần khung bên phải 38a và các đầu trên và dưới của phần khung bên trái 38b nằm chồng lên nhau theo cách thẳng hàng. Các mối hàn này có chức năng làm các phần nối 94, mà nối phần khung bên phải 38a và phần khung bên trái 38b, nhờ vậy tạo ra các khung dưới 38.

Trong số hai gân 184a và 184b, gân 184a tiếp xúc với phần đầu trên của phần khung bên phải 38a tạo ra khung dưới bên phải 38, và gân 184b tiếp xúc với phần đầu trên của phần khung bên trái 38b tạo ra khung dưới 38 này. Nói cách khác, các gân 184a và 184b lần lượt tiếp xúc với các phần đầu trên của phần khung bên phải 38a và phần khung bên trái 38b, ở trạng thái mà trong đó cặp gân 184a và 184b được tạo ra dọc theo phần nối 94 của khung dưới 38 kéo dài theo hướng trước-sau. Do kết cấu này, hai gân 184a và 184b có chức năng làm phần truyền trọng lượng 184, phần này truyền trọng lượng của sàn để chân 54, mà được tiếp nhận bởi phần tiếp nhận trọng

lượng 170 đến khung dưới 38.

Mặt khác, trên bề mặt sau của hộp chứa đồ 150, hai gân 188a và 188b kéo dài theo hướng trước-sau được tạo ra ở các vị trí ngay bên dưới phần hình trụ 180 tạo ra phần tiếp nhận trọng lượng 182. Hai gân 188a và 188b được thiết lập nhô xuống dưới trên bề mặt sau của hộp chứa đồ 150, và được tiếp xúc bởi gân 190, là phần cầu kéo dài theo hướng bên trái-bên phải.

Cũng trong trường hợp này, trong số hai gân 188a và 188b, gân 188a tiếp xúc với phần đầu trên của phần khung bên phải 38a tạo ra khung dưới bên trái 38, và gân 188b tiếp xúc với phần đầu trên của phần khung bên trái 38b tạo ra khung dưới 38 này. Nói cách khác, các gân 188a và 188b lần lượt tiếp xúc với các phần đầu trên của phần khung bên phải 38a và phần khung bên trái 38b, ở trạng thái mà trong đó cặp gân 188a và 188b được tạo ra dọc theo phần nổi 94 của khung dưới 38 kéo dài theo hướng trước-sau. Do kết cấu này, hai gân 188a và 188b có chức năng làm phần truyền trọng lượng 188, phần này truyền trọng lượng của sản phẩm 54, mà được tiếp nhận bởi phần tiếp nhận trọng lượng 182 đến khung dưới 38.

Hơn nữa, trên bề mặt sau của hộp chứa đồ 150, các gân 187a tiếp xúc với khung dưới bên phải 38 được thiết lập, nhô xuống dưới, dọc theo hướng trước-sau ở vị trí gần với phần nhô 181a (phần tiếp nhận trọng lượng 183a). Hơn nữa, trên bề mặt sau của hộp chứa đồ 150, các gân 187b tiếp xúc với khung dưới bên trái 38 được thiết lập, nhô xuống dưới, dọc theo hướng trước-sau ở vị trí gần với phần nhô 181b (phần tiếp nhận trọng lượng 183b). Các gân 187a và 187b này có chức năng làm các phần truyền trọng lượng 189a và 189b, các phần này truyền trọng lượng của sản phẩm 54, mà được tiếp nhận bởi các phần tiếp nhận trọng lượng 183a và 183b đến cặp khung dưới bên trái và bên phải 38.

Do đó, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.6 đến FIG.9, theo phương án thực hiện sáng chế, các cặp phần truyền trọng lượng bên trái và bên phải 184, 188, 189a, và 189b, các phần này truyền trọng lượng của sản phẩm 54 đến cặp khung dưới bên trái và bên phải 38, được bố trí trên bề mặt sàn của hộp chứa đồ 150, và phần chứa ắc quy 162 chứa ắc quy 156 và hộp cầu chì 164 được tạo ra giữa các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, và 189b này. Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.7 và FIG.8, khi được nhìn từ hướng bên trái-bên phải (được nhìn từ bề mặt

bên), ít nhất các phần của chùm dây dẫn 104, dây phanh bánh sau 108, dây van tiết lưu 110, ắc quy 156, và hộp cầu chì 164 được chứa trong hộp chứa đồ 150 theo cách để chồng lên các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, và 189b.

Trong phần mô tả trên đây, trường hợp được mô tả mà trong đó các gân 184a, 184b, 187a, 187b, 188a, và 188b kéo dài theo hướng trước-sau có chức năng làm phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, và 189b, nhưng theo phương án thực hiện sáng chế, như được thể hiện trên FIG.10, gân 192 (hoặc các gân) kéo dài theo hướng bên trái-bên phải có thể có chức năng làm phần truyền trọng lượng 194. Cũng trong trường hợp này, khi được nhìn từ hướng bên trái-bên phải (được nhìn từ bề mặt bên), ít nhất các phần của chùm dây dẫn 104, dây phanh bánh sau 108, dây van tiết lưu 110, ắc quy 156, và hộp cầu chì 164 được chứa trong hộp chứa đồ 150 theo cách để chồng lên phần truyền trọng lượng 194.

Hơn nữa, mỗi gân 186 nối các gân 184a và 184b có thể được tạo ra có chức năng làm một phần phần truyền trọng lượng 184 bằng cách tiếp xúc với phần đầu trên của phần khung bên phải 38a và phần đầu trên của phần khung bên trái 38b. Hơn nữa, mỗi gân 190 tiếp xúc với các gân 188a và 188b có thể được tạo ra có chức năng làm một phần phần truyền trọng lượng 188 bằng cách tiếp xúc với phần đầu trên của phần khung bên phải 38a và phần đầu trên của phần khung bên trái 38b. Hơn nữa, bằng cách tạo ra các gân 186, 190, và 192, các gân này kéo dài theo hướng bên trái-bên phải, ở các khoảng cách xác định theo hướng trước-sau, các gân này có thể được tạo ra có chức năng làm một phần của các phần truyền trọng lượng 184, 188, và 194.

Nói cách khác, theo phương án thực hiện sáng chế, với điều kiện là các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, và 189b tiếp xúc với cặp khung dưới bên trái và bên phải 38 và có thể truyền trọng lượng của sàn để chân 54 đến các khung dưới 38 này, kiểu gân bất kỳ có thể được dùng. Do đó, như được mô tả trên đây, các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, và 189b có thể được tạo ra chỉ bởi các gân 184a, 184b, 187a, 187b, 188a, và 188b, các gân này kéo dài theo hướng trước-sau, hoặc các phần truyền trọng lượng 184 và 188 có thể được tạo ra bao gồm các gân 186 và 190, các gân này kéo dài theo hướng bên trái-bên phải. Theo cách khác, các phần truyền trọng lượng 184, 188, và 194 có thể được tạo ra chỉ bởi các gân 186, 190, và

192, các gân này kéo dài theo hướng bên trái-bên phải.

#### Các hiệu quả của sáng chế

Như được mô tả trên đây, theo xe máy 10 của phương án thực hiện sáng chế, hộp chứa đồ 150 bao gồm, theo cách liên khối, các phần tiếp nhận trọng lượng 170, 182, 183a, và 183b, mà tiếp nhận trọng lượng của sàn để chân 54 và các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, 189b, và 194, mà truyền trọng lượng này đến các khung dưới 38, và do đó có thể để cho hộp chứa đồ 150 truyền trọng lượng của sàn để chân 54 kể cả trọng lượng của người ngồi sau đến khung dưới 38 trong khi chứa chùm dây dẫn 104, dây phanh bánh sau 108, dây van tiết lưu 110, ắc quy 156, và hộp cầu chì 164, chúng là các bộ phận cất giữ. Do kết cấu này, không cần có kết cấu truyền trọng lượng chuyên dụng, và do đó chi phí của xe máy 10 có thể được giảm.

Hơn nữa, ít nhất các phần của các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, 189b, và 194 chồng lên các khung dưới 38, trên hình chiếu bằng, và do đó có thể truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân 54 đến các khung dưới 38.

Hơn nữa, ít nhất các phần của các phần tiếp nhận trọng lượng 170, 182, 183a, và 183b chồng lên các khung dưới 38, trên hình chiếu bằng, và do đó có thể truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân 54 đến các khung dưới 38.

Hơn nữa, mỗi bộ phận cất giữ được mô tả trên đây được cất giữ giữa các cặp phần truyền trọng lượng bên trái và bên phải 184, 188, 189a, 189b, và 194 tạo ra cho hộp chứa đồ 150, và do đó có thể cất giữ mỗi bộ phận cất giữ trong khi truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân 54 đến các khung dưới 38.

Hơn nữa, chùm dây dẫn 104, dây phanh bánh sau 108, và dây van tiết lưu 110 được cất giữ trong hộp chứa đồ 150 theo cách để chồng lên các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, 189b, và 194, trên hình chiếu bằng, và do đó có thể cất giữ mỗi bộ phận cất giữ trong khoảng trống nhỏ trong khi truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân 54 đến các khung dưới 38.

Hơn nữa, các phần truyền trọng lượng 184, 188, 189a, và 189b được tạo ra bởi các gân 184a, 184b, 187a, 187b, 188a, và 188b được tạo ra dọc theo hướng dọc (hướng trước-sau) của các khung dưới 38, và do đó có thể truyền thích hợp trọng lượng của sàn để chân 54 đến các khung dưới 38 dọc theo hướng trước-sau.

Theo cách khác, ngay cả khi các phần truyền trọng lượng 184, 188, và 194 là

các gân 186, 190, và 192 dọc theo hướng nằm ngang (hướng bên trái-bên phải) của các khung dưới 38, trọng lượng của sàn để chân 54 có thể được truyền thích hợp đến các khung dưới 38 dọc theo hướng bên trái-bên phải. Trong trường hợp này, nếu các gân 186, 190, và 192 được tạo ra ở các khoảng cách xác định theo hướng trước-sau, có thể truyền có hiệu quả trọng lượng của sàn để chân 54 Đến các khung dưới 38.

Hơn nữa, ít nhất các phần của chùm dây dẫn 104, dây phanh bánh sau 108, và dây van tiết lưu 110, là các bộ phận dạng dây chằng lên các khung dưới 38 và ít nhất một phần của hộp chứa đồ 150 được bố trí giữa các bộ phận dạng dây và các khung dưới 38, trên hình chiếu bằng, và do đó có thể chứa các bộ phận dạng dây trong hộp chứa đồ 150 trong khi bảo vệ các bộ phận dạng dây này khỏi các khung dưới 38.

Các biến thể của phương án thực hiện sáng chế

Trong xe máy 10 theo phương án thực hiện sáng chế, trường hợp được mô tả mà trong đó các bộ phận cất giữ được cất giữ trong hộp chứa đồ 150 là chùm dây dẫn 104, dây phanh bánh sau 108, và dây van tiết lưu 110, chúng là các bộ phận dạng dây, và cũng như ắc quy 156 và hộp cầu chì 164. Tuy nhiên, rõ ràng rằng, phương án thực hiện sáng chế có thể được áp dụng ngay cả khi các bộ phận dạng dây hoặc các bộ phận cất giữ khác được cất giữ trong hộp chứa đồ 150.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện sáng chế, xe máy 10 được mô tả bao gồm động cơ lắp liền khối 18, nhưng rõ ràng rằng, phương án thực hiện sáng chế cũng có thể được áp dụng cho xe máy 10, mà có hệ thống truyền lực ở vị trí khác với trong phần mô tả trên đây. Ví dụ, phương án thực hiện sáng chế có thể được áp dụng cho xe máy, mà trong đó hệ thống truyền lực được bố trí bên dưới khung chính, như xe máy được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2008-162527 chẳng hạn.

Trong khi các phương án ưu tiên của sáng chế đã được mô tả trên đây, phạm vi kỹ thuật của sáng chế không bị giới hạn ở các phương án nêu trên. Người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực kỹ thuật này cần phải hiểu rõ rằng các biến đổi và cải biến có thể được bổ sung vào các phương án nêu trên. Ngoài ra, cũng cần phải hiểu rằng phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ, mà các phương án bổ sung bằng các biến đổi hoặc cải biến như vậy có thể được bao gồm trong phạm vi kỹ thuật của sáng chế. Ngoài ra, để tạo điều kiện thuận lợi cho việc hiểu sáng chế, các số chỉ dẫn trong

ngoặc đơn trong các điểm yêu cầu bảo hộ được bổ sung theo các số chỉ dẫn nêu trên các hình vẽ kèm theo, nhưng sáng chế không được hiểu là bị giới hạn ở các chi tiết này với các số chỉ dẫn bổ sung.



## YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe (10) bao gồm sàn đỡ chân (54) tiếp nhận trọng lượng của người ngồi sau, khung (38) được bố trí bên dưới sàn đỡ chân (54), và hộp chứa đồ (150) chứa các bộ phận cất giữ (104, 108, 110, 156, 164) trong khoảng trống được tạo ra bởi sàn đỡ chân (54) và khung (38), trong đó

hộp chứa đồ (150) có các phần tiếp nhận trọng lượng (170, 182, 183a, 183b), mà tiếp nhận trọng lượng của sàn đỡ chân (54) và các phần truyền trọng lượng (184, 188, 189a, 189b, 194), mà truyền trọng lượng đã được tiếp nhận đến khung (38), các phần tiếp nhận trọng lượng và các phần truyền trọng lượng này được tạo ra liền khối với hộp chứa đồ,

khung (38) có: phần khung bên phải (38a) ở phía bên phải của xe (10) theo hướng chiều rộng xe; phần khung bên trái (38b) ở phía bên trái của xe (10) theo hướng chiều rộng xe; và phần nối (94) nối phần khung bên phải (38a) và phần khung bên trái (38b),

phần nối (94) được tạo ra dọc theo hướng dọc của khung (38),

các phần truyền trọng lượng (184, 188, 189a, 189b) là các gân (184a, 184b, 187a, 187b, 188a, 188b) được tạo ra dọc theo phần nối (94), và

mỗi gân trong số các gân (184a, 184b, 187a, 187b, 188a, 188b) được tạo ra ở vị trí bên trên phần khung bên phải (38a) hoặc bên trên phần khung bên trái (38b) khiến cho các gân (184a, 184b, 187a, 187b, 188a, 188b) nằm xen giữa phần nối (94).

2. Xe (10) theo điểm 1, trong đó các phần truyền trọng lượng (184, 188, 189a, 189b, 194) được tạo ra sao cho ít nhất các phần của nó chồng lên khung (38), trên hình chiếu bằng.

3. Xe (10) theo điểm 1 hoặc 2, trong đó các phần tiếp nhận trọng lượng (170, 182, 183a, 183b) được tạo ra sao cho ít nhất các phần của nó chồng lên khung (38), trên hình chiếu bằng.

4. Xe (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó ít nhất một cặp

phần truyền trọng lượng (184, 188, 189a, 189b, 194) được bao gồm trong hộp chứa đồ (150), và các bộ phận cất giữ (104, 108, 110, 156, 164) được cất giữ giữa các phần truyền trọng lượng (184, 188, 189a, 189b, 194) tạo ra cặp phần này.

5. Xe (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó các bộ phận cất giữ (104, 108, 110, 156, 164) được cất giữ trong hộp chứa đồ (150) sao cho ít nhất các phần của nó chồng lên các phần truyền trọng lượng (184, 188, 189a, 189b, 194), trên hình chiếu cạnh.

6. Xe (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó các phần truyền trọng lượng (184, 188, 194) là các gân (186, 190, 192) được tạo ra dọc theo hướng nằm ngang của khung (38).

7. Xe (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó các bộ phận cất giữ (104, 108, 110, 156, 164) bao gồm các bộ phận dạng dây,

ít nhất các phần của các bộ phận dạng dây (104, 108, 110) chồng lên khung (38), trên hình chiếu bằng, và

ít nhất một phần của hộp chứa đồ (150) được bố trí giữa các bộ phận dạng dây (104, 108, 110) và khung (38).

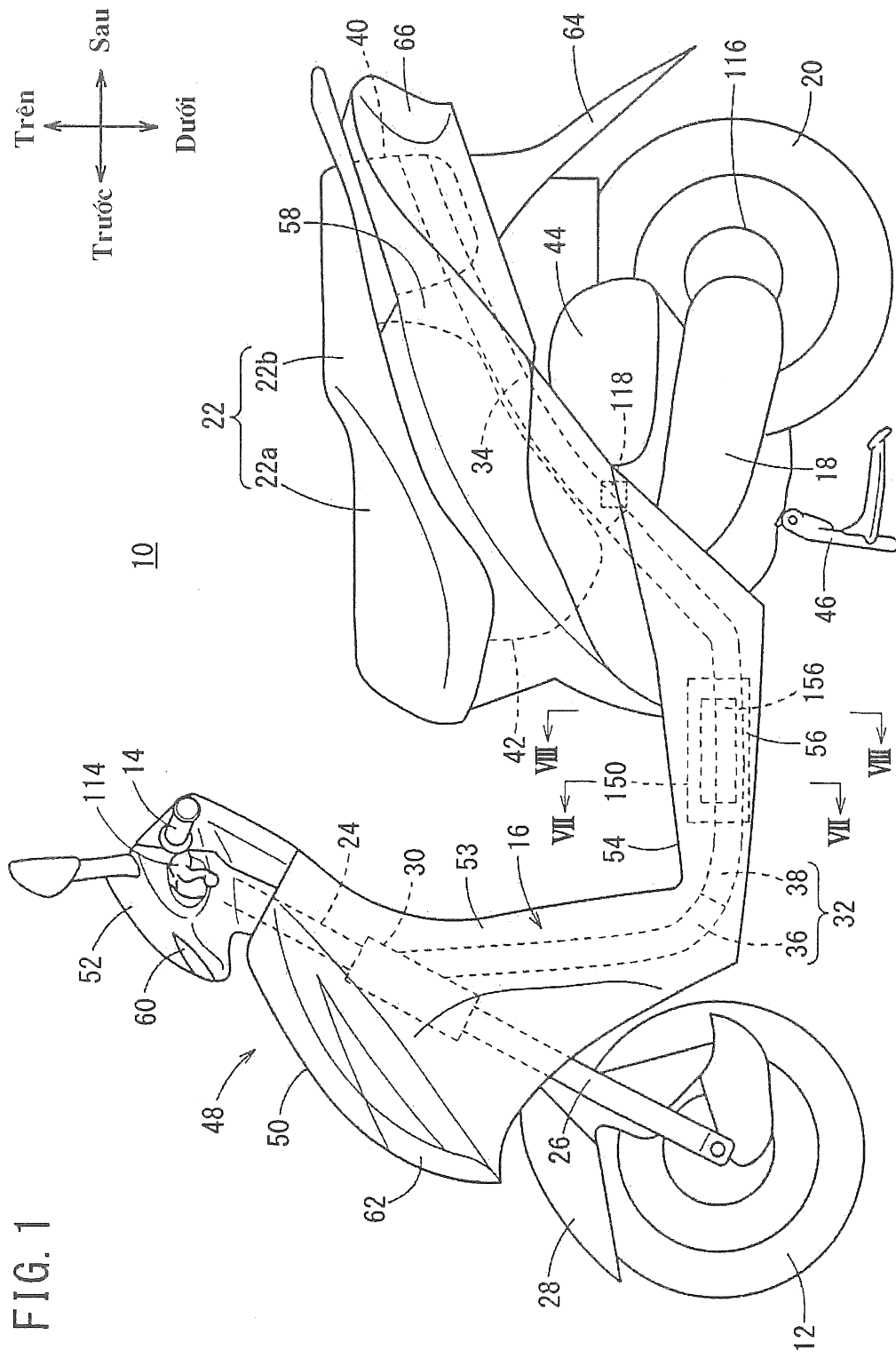


FIG. 1

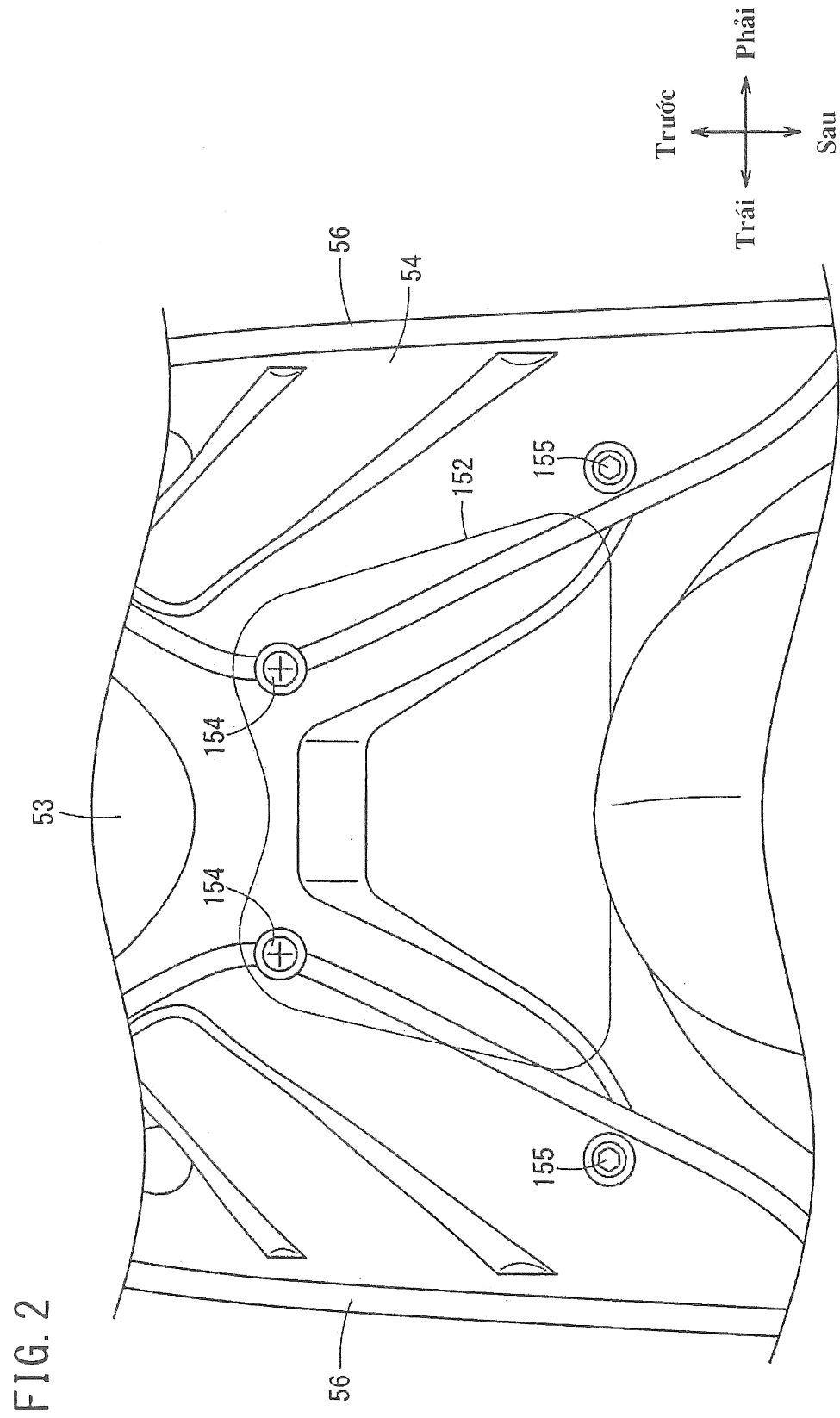
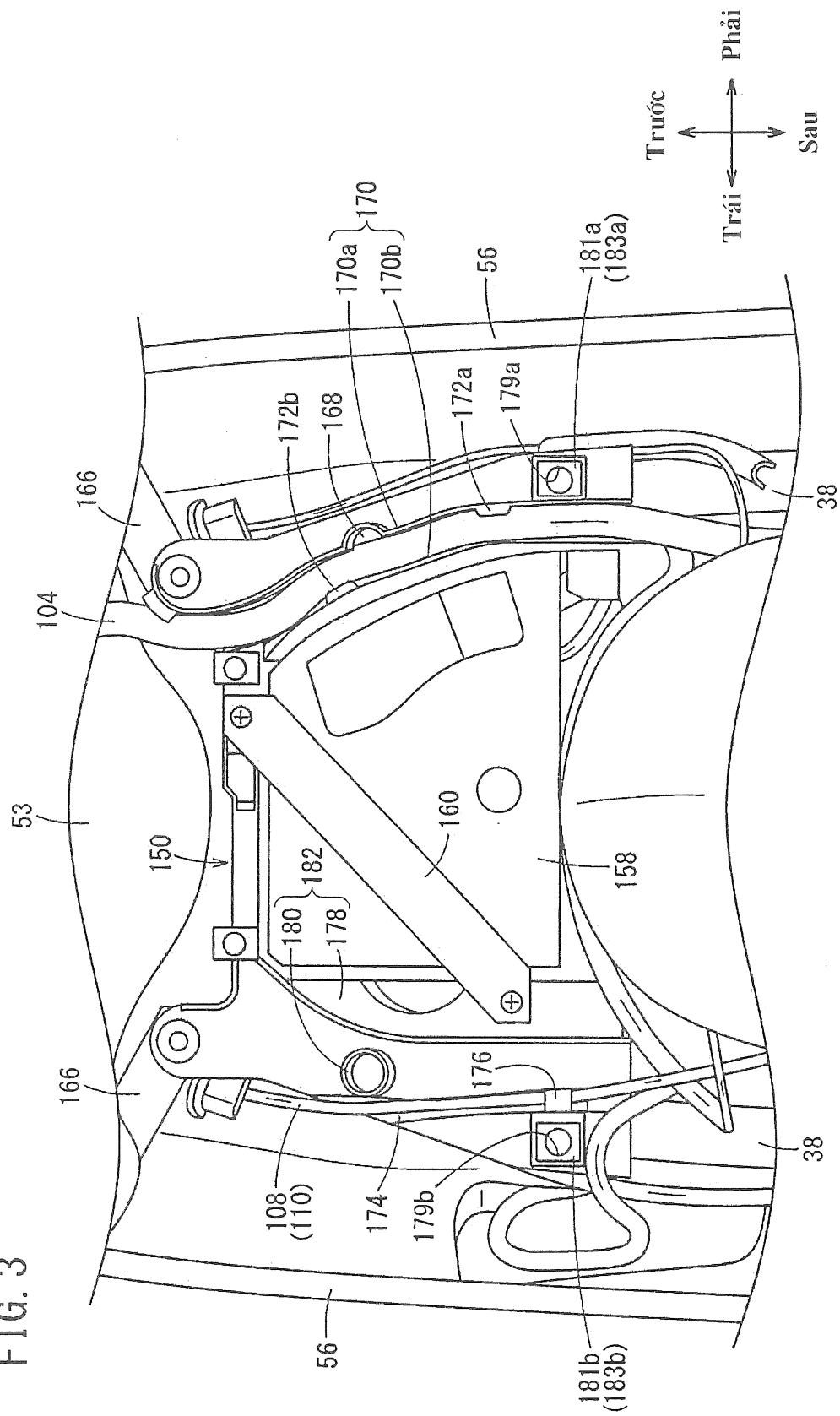
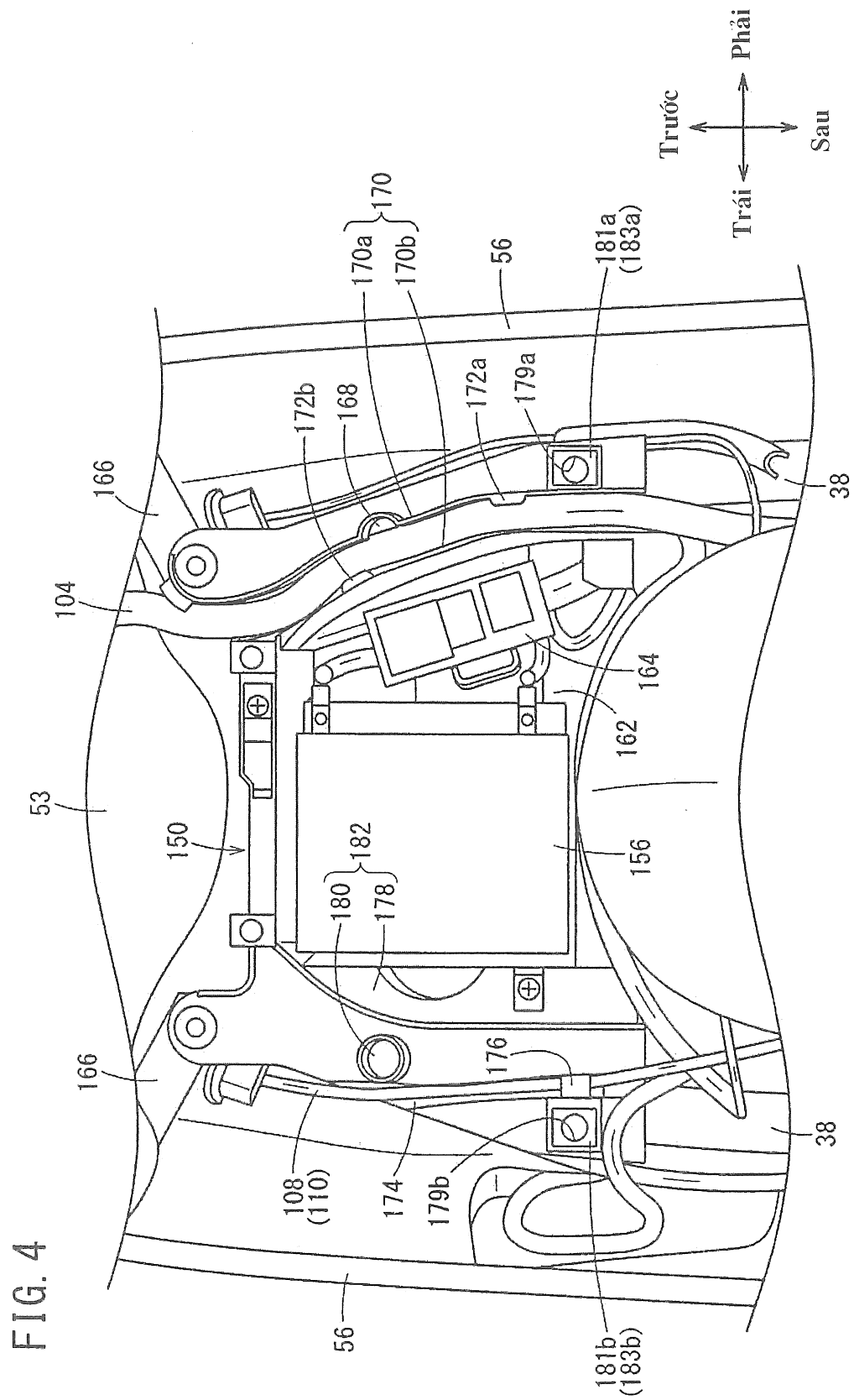


FIG. 3





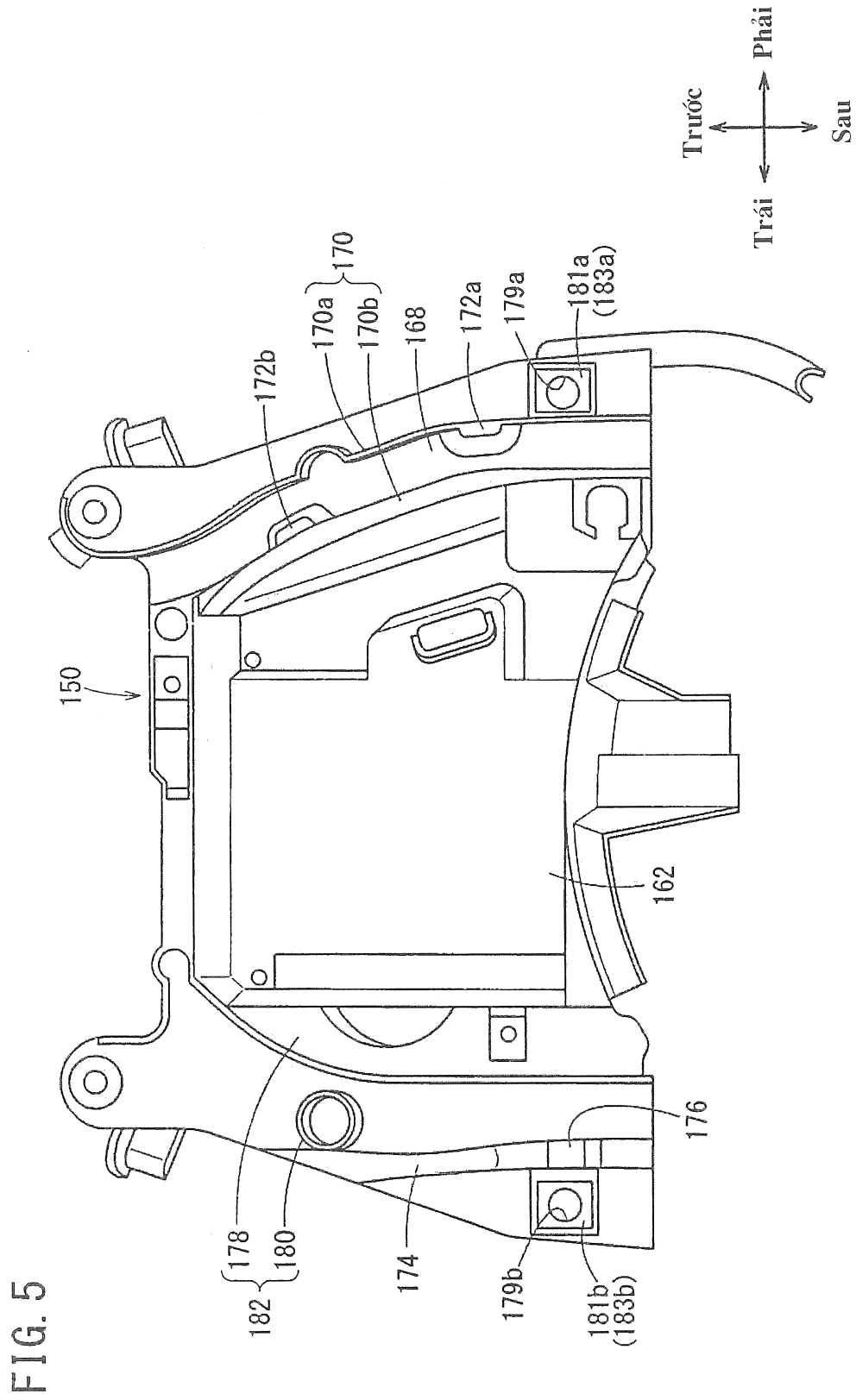


FIG. 6

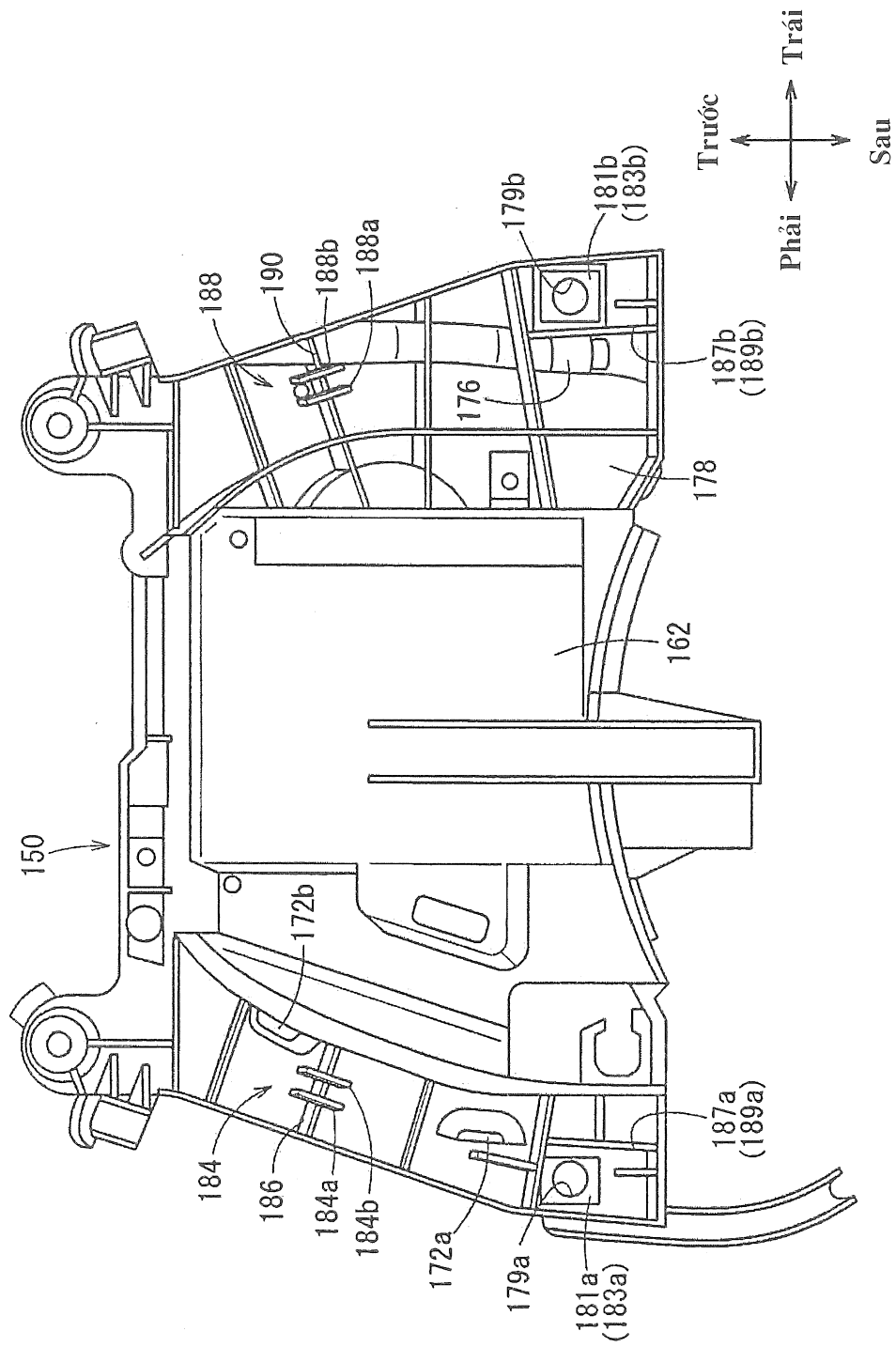
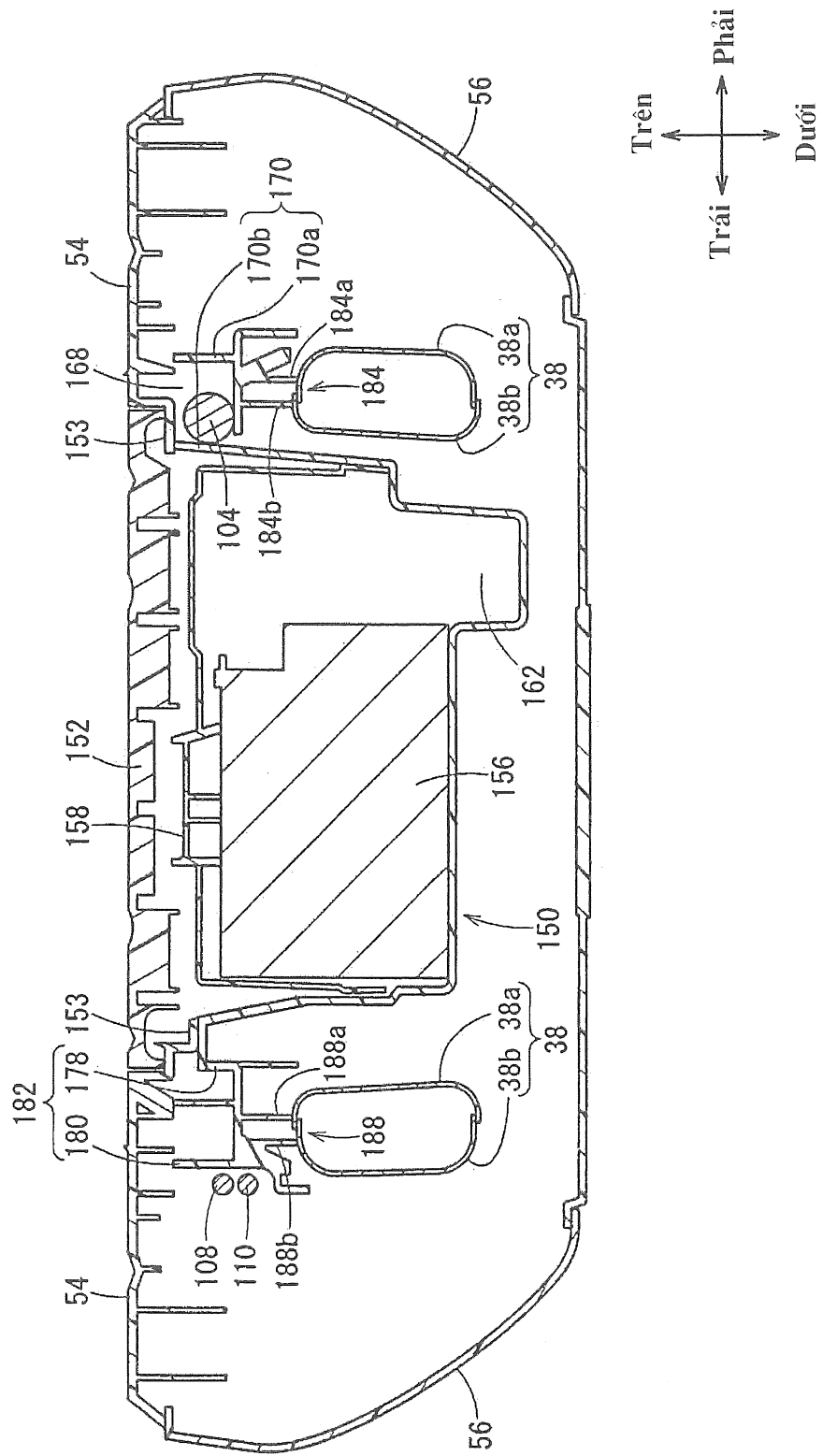




FIG. 7



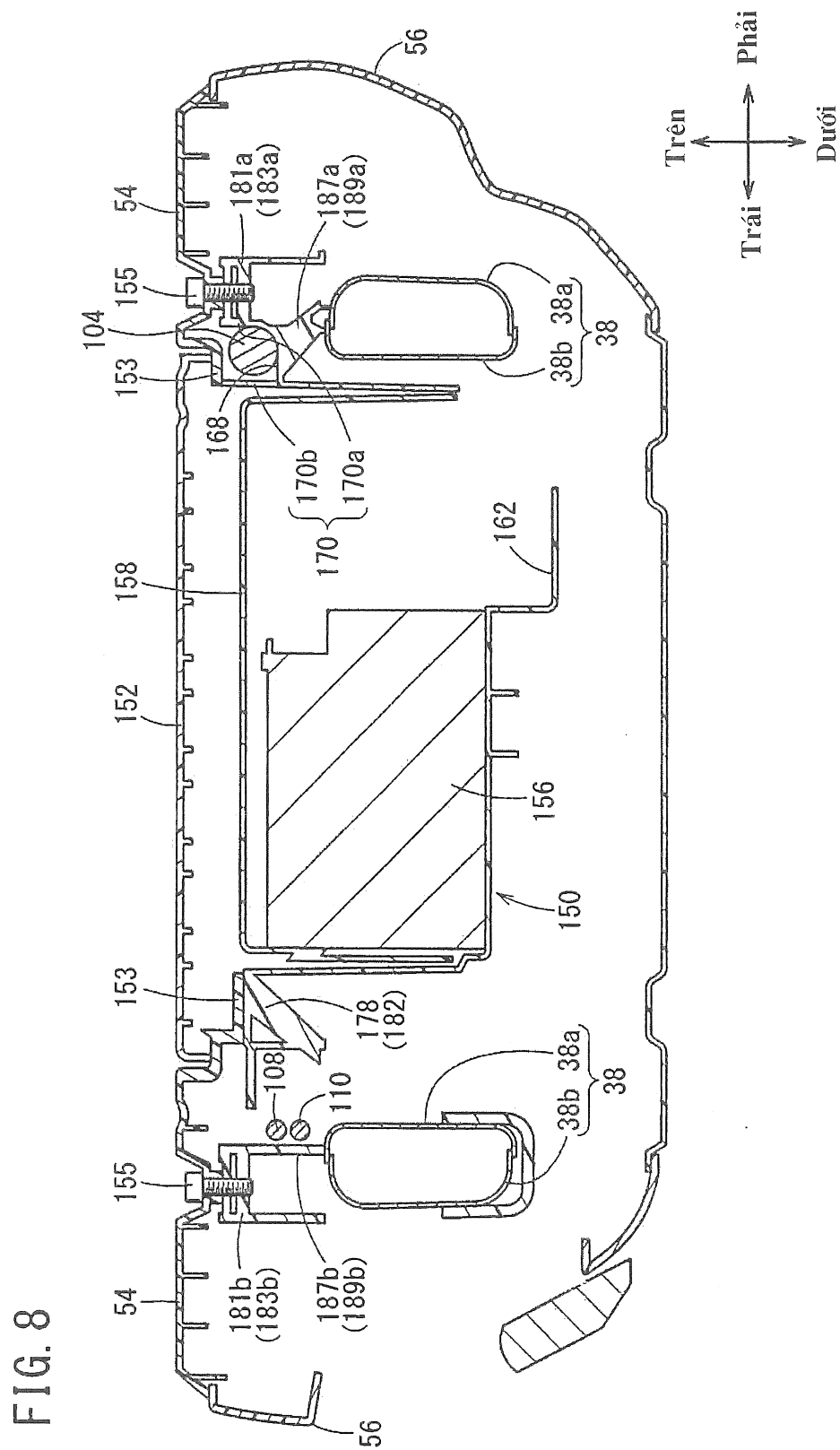


FIG. 9

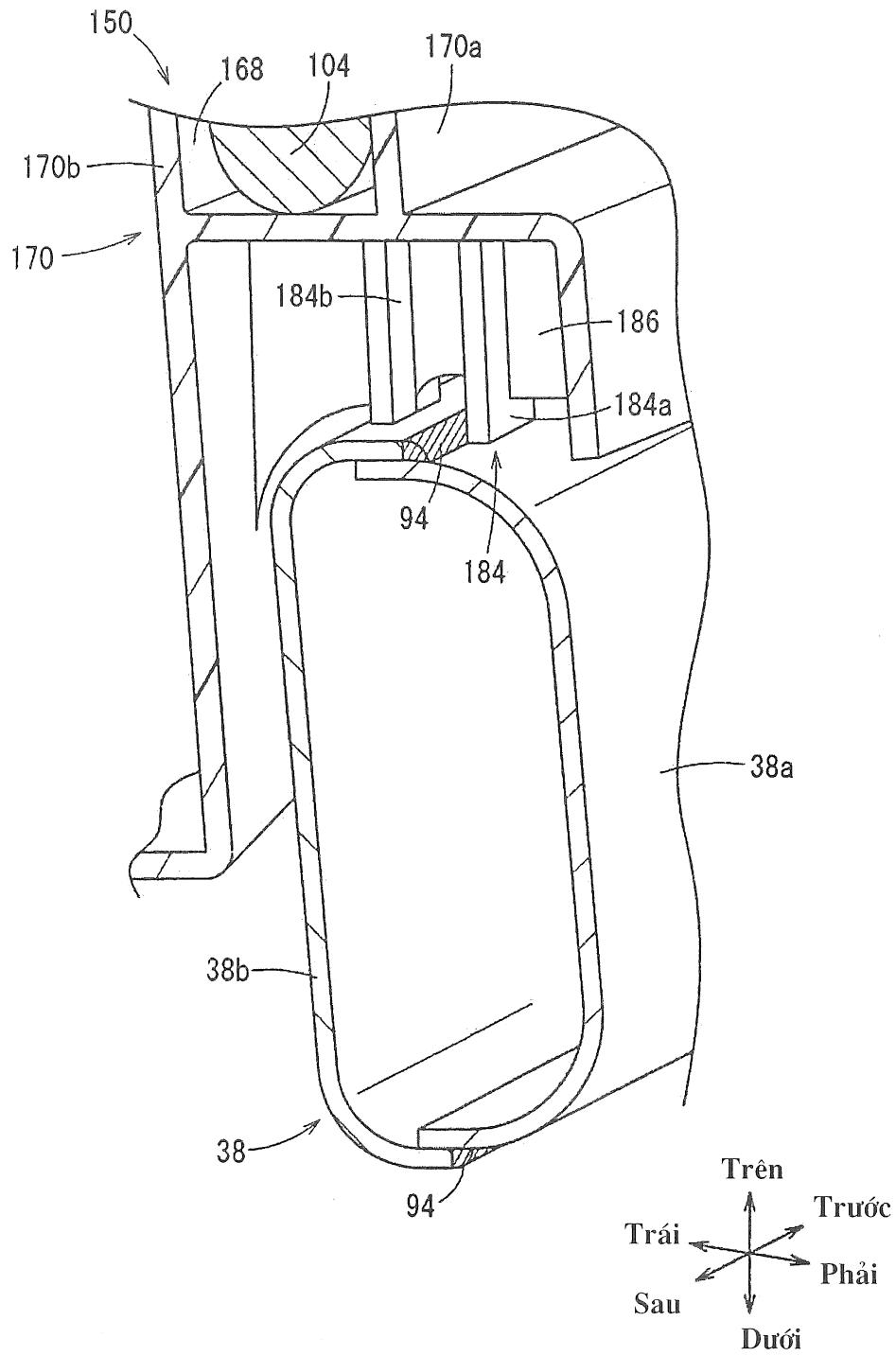


FIG. 10

