



(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)



1-0036938

(51)^{2022.01} B62J 33/00; B62J 6/02; B60Q 1/18

(13) B

(21) 1-2019-00292

(22) 25/05/2017

(86) PCT/IB2017/053088 25/05/2017

(87) WO2018/002741 04/01/2018

(30) 102016000066999 28/06/2016 IT

(45) 25/09/2023 426

(43) 25/04/2019 373A

(73) PIAGGIO & C. S.P.A. (IT)

Viale Rinaldo Piaggio, 25, 56025 Pontedera (Pisa), Italy

(72) SANTUCCI, Mario Donato (IT); BARTOLOZZI, Stefano (IT).

(74) Công ty Luật TNHH T&G (TGVN)

(54) XE SCUTTOR ĐƯỢC GẮN MÁY

(57) Xe scuttơ được gắn máy bao gồm:

thân xe máy (2, 3, 4) kéo dài dọc theo trục dọc (L-L) và có phần trước (2), phần sau (4) và phần giữa (3) ở giữa phần trước (2) và phần sau (4);

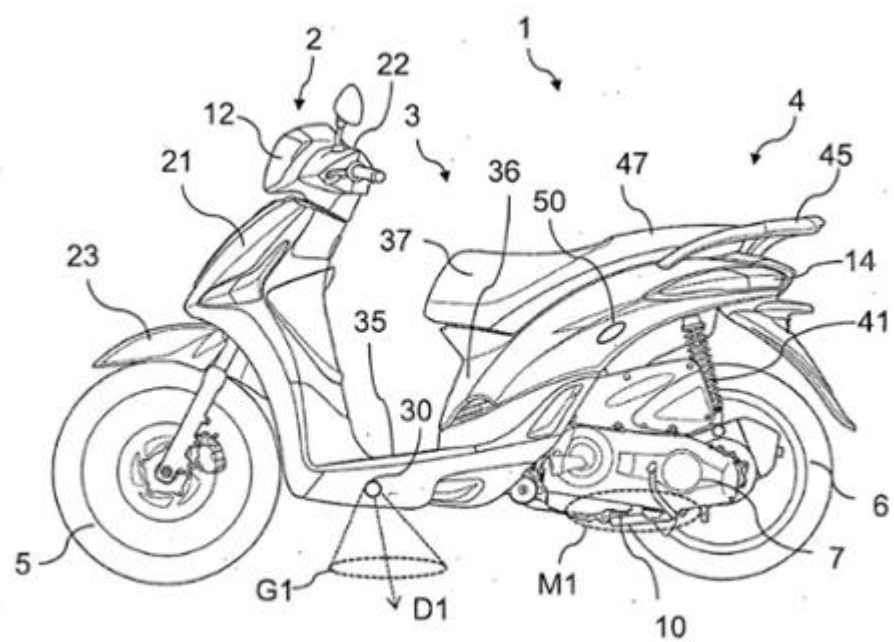
ít nhất hai bánh (5, 6) được gắn vào thân xe máy (2, 3, 4), bao gồm bánh trước (5) và bánh sau (6);

động cơ kéo (7) được gắn vào thân xe máy (2, 3, 4) và được nối về mặt vận hành với ít nhất một trong số hai bánh (5, 6);

ít nhất một đèn pha (12) được cố định vào phần trước (2);

ít nhất một đèn sau (14) được cố định vào phần sau (4).

Xe scuttơ này còn bao gồm bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được cố định vào thân xe máy (2, 3, 4) và được làm thích ứng để được điều khiển điện để được kích hoạt và khử kích hoạt, trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được bố trí và được định hướng sao cho, khi được kích hoạt, bộ phận này chiếu sáng phần mặt đất (G1) ở bên và/hoặc dưới phần giữa (3) của thân xe máy (2, 3, 4).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến lĩnh vực kỹ thuật xe máy, và cụ thể là đề cập đến xe máy bao gồm bộ phận chiếu sáng hỗ trợ.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Các hệ thống chiếu sáng gắn liền trên các xe máy cho phép sử dụng an toàn các xe máy này đã và đang được sử dụng trong thời gian dài. Các xe máy thực tế là được bố trí đèn pha, đèn sau, các đồng hồ chỉ hướng, v.v.. Đèn pha cho phép chiếu sáng vùng mặt đất được bố trí ở phía trước của xe máy và khiến xe máy thấy được đối với người ở phía trước của xe máy. Đèn sau cho phép xe máy thấy được với người ở phía sau xe máy và tạo tín hiệu chiếu sáng khi phanh.

Tuy nhiên, các hệ thống chiếu sáng theo giải pháp kỹ thuật đã biết không cho phép người lái xe máy thực hiện các thao tác dừng và/hoặc đỗ đủ an toàn, vì, do các độ chênh mặt đất và/hoặc do các điều kiện phù hợp mặt đất và/hoặc sự tồn tại của các vật liệu trơn trong suốt các thao tác dừng và đỗ, việc mất cân bằng của xe máy hoặc của người lái có thể xảy ra do đó gây ra các chấn thương cho người lái và/hoặc các sự hư hại xe máy của người lái này.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích chung của sáng chế này là đề xuất xe máy có bộ phận chiếu sáng hỗ trợ cho phép khắc phục hoặc làm giảm, ít nhất một phần, các nhược điểm của các xe máy theo giải pháp kỹ thuật đã biết.

Mục đích này và mục đích khác thu được nhờ xe máy theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ dưới dạng chung hơn, và theo các điểm yêu cầu bảo hộ phụ thuộc điểm 1 yêu cầu bảo hộ theo một số phương án đặc biệt. Cụ thể, xe scuttor được gắn máy bao gồm:

thân xe scuttor kéo dài dọc theo trục dọc (L-L) và có phần trước (2), phần sau (4), và phần giữa (3) ở giữa phần trước (2) và phần sau (4);

bộ nói chung là nằm ngang được bố trí ở phần giữa của thân xe scuttor và được tạo kết cấu để đỡ chân của người cưỡi;

tấm chắn phía trước được bố trí ở phía trước của thân xe scuttor nói chung là được bố trí thẳng đứng so với bề và được tạo kết cấu để bảo vệ các chân của người cưỡi trong quá trình di chuyển lên phía trước;

ít nhất hai bánh (5, 6) gắn vào thân xe máy (2, 3, 4), bao gồm bánh trước (5) và bánh sau (6);

động cơ kéo (7) gắn vào thân xe máy (2, 3, 4) và được nối về mặt vận hành với ít nhất một trong số hai bánh (5, 6);

ít nhất một đèn pha (12) được cố định vào phần trước (2);

ít nhất một đèn sau (14) được cố định vào phần sau (4);

bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được cố định vào thân xe máy (2, 3, 4) và được làm thích ứng để được điều khiển điện nhằm được kích hoạt và được khử kích hoạt, trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được bố trí và được định hướng sao cho, khi được kích hoạt, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất này chiếu sáng phần mặt đất (G1) ở bên và/hoặc dưới phần giữa (3) của thân xe máy (2, 3, 4);

bộ phận điều khiển điện tử (100) được nối về mặt vận hành với bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) và được tạo kết cấu để kích hoạt và khử kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất này, trong đó bộ phận điều khiển điện tử (100) được tạo kết cấu để kích hoạt một cách tự động bộ phận chiếu sáng thứ nhất (30) khi tốc độ của xe máy (1) thấp hơn tốc độ ngưỡng;

bộ phận cảm biến lúc mờ sáng (105) được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử (100) và trong đó bộ phận điều khiển điện tử (100) tiếp tục được tạo kết cấu để giữ bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) tắt khi phát hiện độ sáng nhất định của môi trường xung quanh;

trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được đặt dưới bề và được bố trí để chiếu sáng và làm cho thấy được phần mặt đất trong suốt các thao tác dừng và đỗ.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế sẽ được hiểu hơn từ phần mô tả chi tiết sáng chế sau, nhằm mục đích để làm ví dụ và không chỉ hạn chế ở các hình vẽ kèm theo, trong đó:

Fig.1 thể hiện hình vẽ phối cảnh về một phương án của xe máy;

Fig.2 thể hiện hình chiếu bằng của xe máy trên Fig.1;

Fig.3 thể hiện hình chiếu cạnh của xe máy trên Fig.1, trong đó xe máy theo một kết cấu vận hành thứ nhất;

Fig.4 thể hiện hình chiếu cạnh khác của xe máy trên Fig.1, trong đó xe máy theo kết cấu vận hành thứ hai;

Fig.5 thể hiện sơ đồ khối về chức năng của một phương án để làm ví dụ của một bộ phận điều khiển điện tử của xe máy trên Fig.1;

Fig.6 thể hiện hình chiếu cạnh của một phương án có thể của xe máy khác với phương án trên Fig.1.

Mô tả chi tiết sáng chế

Trên các hình vẽ kèm theo, các chi tiết giống hoặc tương tự sẽ được thể hiện bởi cùng các số chỉ dẫn.

Trên các hình vẽ kèm theo từ Fig.1 đến Fig.4, một phương án của xe máy 1 được thể hiện, mà trong ví dụ được thể hiện cụ thể, được kết hợp, mà không hạn chế, bởi xe máy hai bánh và cụ thể là xe scuttor hai bánh, có bánh trước 5 và bánh sau 6.

Trong phần mô tả dưới đây, xe máy 1 chung sẽ được đề cập, do đó có nghĩa là phần mô tả sau nói chung là áp dụng được vào loại xe máy 1 bất kỳ thuộc loại L bao gồm:

thân xe máy 2, 3, 4;

ít nhất hai bánh 5, 6 gắn vào thân xe máy 2, 3, 4;

động cơ kéo 7, ví dụ, nhiệt hoặc điện hoặc lai, gắn vào thân xe máy 2, 3, 4 và về mặt vận hành được nối với ít nhất một trong số hai bánh 5, 6.

Ví dụ, xe máy 1 nêu trên là xe máy hai bánh, như ví dụ xe scuttor hoặc xe máy, hoặc xe máy ba bánh ở đó ít nhất là hai bánh trước lái và nghiêng, hoặc xe bốn bánh được bố trí hai cặp bánh nghiêng và ít nhất hai bánh lái.

Thân xe máy 2, 3, 4 kéo dài dọc theo trục dọc L-L, nghĩa là song song với trục chạy của xe máy 1, và có phần trước 2, phần sau 4 và phần giữa 3 ở giữa phần trước 2 và phần sau 4. Phần giữa 3 là một phần của xe máy 1 trong đó thân người lái được bố trí phù hợp với xe máy 1 hoặc cuối xe máy 1 dưới điều kiện sử dụng thông thường của xe máy 1. Theo ví dụ này, phần giữa bao gồm sàn 35, phần đỡ được đặt dưới yên 36,

và phần trước 37 của yên. Theo ví dụ này, phần trước 2 bao gồm tấm chắn phía trước 21, tay lái 22, bánh trước 5, bộ phận chắn bùn phía trước 23. Theo ví dụ này, phần sau 4, bao gồm phần lưng 47 của yên, phần chứa dự trữ 45, một hoặc hai nhíp sau 41, bánh sau 6, động cơ kéo 7.

Xe máy 1 bao gồm ít nhất một đèn pha phía trước 12 được cố định vào phần trước 2 và ít nhất một đèn sau 14 được cố định vào phần sau 4 và hướng về phía hướng đối diện với đèn pha 12. Khi tay lái 22 không được quay, nghĩa là, khi cả hai bánh trước 5 và bánh sau 6 xếp thẳng hàng dọc theo trục dọc L-L, đèn pha 12 phát ra chùm sáng chủ yếu tập trung dọc theo trục dọc L-L và hướng về phía phần mặt đất được bố trí ở phía trước xe máy 1. Đèn sau 14 phát ra ánh sáng không định hướng được, thường được tập trung ở cùng độ cao với đèn sau của nó để tránh làm lóa mắt các phương tiện giao thông mà đi sau xe máy 1.

Xe máy 1 còn bao gồm bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được cố định vào thân xe máy 2, 3, 4 và được làm thích ứng cần phải được điều khiển điện để được kích hoạt và khử kích hoạt, trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được bố trí và được định hướng sao cho, khi được kích hoạt, nó chiếu sáng phần mặt đất G1 ở phía bên và/hoặc dưới phần giữa 3 của thân xe máy 2, 3, 4. Tốt hơn là, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được bố trí và được định hướng theo cách sao cho, khi được kích hoạt, nó chiếu sáng một cách lựa chọn phần mặt đất G1 được nêu ở trên. Đối với các mục đích của sáng chế, lựa chọn có ý nghĩa chính hoặc độc nhất. Tốt hơn là, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được bố trí trên thân của xe máy 1 ở giữa, hoặc gần như ở giữa, giữa bánh trước 5 và bánh sau 6.

Theo một phương án ưu tiên, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được bố trí ở phần giữa 3 của thân của xe máy 1 và nó được định hướng về phía mặt đất. Theo một ví dụ phù hợp với phương án được thể hiện trên các hình vẽ, xe máy 1 là xe scuttor và phần giữa 3 của thân xe máy 2, 3, 4 bao gồm sàn 35 và bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được đặt ở dưới sàn 35, cụ thể là bên dưới thành bước lên của sàn 35.

Tốt hơn là, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 có trục phát sáng chính D1 được định hướng theo hướng ngang trục dọc L-L và hướng xuống mặt đất. Việc này có thể thu được bằng cách sử dụng nguồn sáng trực tiếp, chẳng hạn như LED, và/hoặc bằng cách sử dụng hệ thống quang học ví dụ bao gồm ít nhất một thấu kính và/hoặc ít

nhất một điểm sáng có thể định hình về mặt không gian sự phát sáng được phát ra bởi nguồn sáng không trực tiếp, chẳng hạn như đèn sợi đốt hoặc đèn halogen. Tốt hơn là, nguồn sáng nêu trên có thể không thấy được khi nhìn vào xe máy 1 từ điểm nhìn ở phía sau xe máy 1 dọc theo trục dọc L-L khi xe máy đang chạy.

Theo một phương án tiên, xe máy 1 bao gồm bộ phận điều khiển điện tử 100 được nối về mặt vận hành với bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 để kích hoạt và khử kích hoạt bộ phận này. Bộ phận điều khiển điện tử 100 kích hoạt một cách tự động bộ phận chiếu sáng thứ hai 30 khi tốc độ của xe máy 1 thấp hơn tốc độ ngưỡng. Thuận tiện là, tốc độ ngưỡng có trị số tuyệt đối lớn hơn không. Ví dụ, tốc độ ngưỡng bằng 10 km/giờ hoặc bằng 5 km/giờ. Theo một phương án, đề cập đến Fig.5, bộ phận điều khiển điện tử 100 nhận, ví dụ từ bộ phận cảm biến tốc độ 102 được lắp liền với xe máy 1 hoặc được nối về mặt vận hành với nó, thông tin mang tín hiệu điện liên quan đến tốc độ xe máy 1.

Ví dụ, bộ phận điều khiển điện tử 100, cũng như bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30, được nạp điện bởi một ắc quy 101 của xe máy 1.

Vấn đề cập đến Fig.5, theo phương án không hạn chế, bộ phận điều khiển điện tử 100 là bộ phận điều khiển động cơ (Engine Control Unit - ECU) của xe máy 1 và nó cũng điều khiển động cơ kéo 7 của xe máy 1.

Theo một phương án ưu tiên và không hạn chế, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 bao gồm một cặp bộ phận chiếu sáng hỗ trợ đặt ở các phía đối diện giữa chúng theo trục dọc L-L.

Theo một phương án ưu tiên, xe máy 1 còn bao gồm bộ phận cảm biến lúc mờ sáng 105 được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử 100. Bộ phận điều khiển điện tử 100 được lập trình để giữ bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 tắt, bất chấp tốc độ xe máy 1, cho việc phát hiện độ sáng nhất định của môi trường xung quanh. Do đó, có thể tránh kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 khi không được đòi hỏi trong nhiều hoàn cảnh.

Theo phương án khác, xe máy 1 bao gồm một giao diện sóng vô tuyến 103 được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử 100. Bộ phận điều khiển điện tử 100 được lập trình để kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 khi tốc độ của xe máy 1 bằng không và khi nó nhận được tín hiệu điều khiển sóng vô tuyến từ giao

diện sóng vô tuyến 103. Do đó, sẽ tốt hơn là có thể sử dụng bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 còn có thể khiến người dùng được phép của xe máy 1 phát hiện ra vị trí đỗ của xe máy 1 khi trời tối và từ khoảng cách nhất định. Giao diện sóng vô tuyến 103 nêu trên ví dụ giao diện của thiết bị xách tay không dây cho phép sử dụng xe máy 1, chẳng hạn như bộ điều khiển cảnh báo và/hoặc thiết bị điện tử xác thực (keyfob).

Theo một phương án ưu tiên và không hạn chế, xe máy 1 bao gồm ít nhất một chân chống đứng 10 được làm thích ứng cần phải được dịch chuyển để giả sử lựa chọn vị trí vận hành nghỉ và vị trí vận hành làm việc, trong đó, ở vị trí vận hành làm việc, chân chống đứng có ít nhất một phần đầu dốc tỳ vào phần mặt đất ở bên và/hoặc dưới thân xe máy. Tốt hơn là, theo phương án này, xe máy 1 còn bao gồm một bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 được làm thích ứng để chiếu sáng chân chống đứng 10 hoặc làm cho nó phát sáng dạ quang. Cần phải lưu ý rằng trên Fig.1 và Fig.4, chân chống đứng 10 được thể hiện ở vị trí vận hành làm việc trong khi trên Fig.3 chân chống đứng này được thể hiện ở vị trí vận hành nghỉ.

Theo một phương án ưu tiên, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 chẳng hạn như để chiếu sáng chân chống đứng 10 hoặc làm cho nó phát sáng dạ quang khi chân chống đứng 10 ở vị trí nghỉ. Ví dụ, có thể thấy được từ ví dụ trên Fig.3 và Fig.4 là bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai là nó chiếu sáng xe máy 1 phần M và cụ thể là phần sau của xe máy 1 và chính xác hơn là một phần M1 của động cơ kéo 7. Mặc dù, có ưu điểm là bộ phận chiếu sáng thứ hai 50 chiếu sáng chân chống đứng 10 hoặc làm cho nó phát sáng dạ quang khi bộ phận này ở vị trí nghỉ, tuy nhiên có thể đề xuất là bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 chẳng hạn chiếu sáng chân chống đứng 10 hoặc làm cho bộ phận này phát sáng dạ quang khi bộ phận này ở vị trí làm việc.

Theo một phương án ưu tiên, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử 100 để bộ phận này kích hoạt và được khử kích hoạt, và bộ phận điều khiển điện tử 100 kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 khi tốc độ của phương tiện giao thông bằng không và/hoặc khi động cơ kéo 7 thay đổi từ trạng thái bật đến trạng thái tắt và/hoặc khi việc người lái rời khỏi xe máy 1 được phát hiện.

Theo một phương án không hạn chế, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 được tích hợp ở chân chống đứng 10, do đó nó chẳng hạn để làm cho chân chống đứng phát

sáng dạ quang. Theo một phương án khác phương án được mô tả ở trên, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 ở bên ngoài chân chống đứng, bộ phận này được gắn chặt vào thân 2, 3, 4 của xe máy 1 và bộ phận này được định hướng về phía chân chống đứng khi chân chống đứng này ở vị trí nghỉ, do đó bộ phận này chẳng hạn làm cho chân chống đứng phát sáng dạ quang.

Trên cơ sở điều được mô tả ở trên, do đó có thể hiểu rằng xe máy thuộc loại được mô tả ở trên có thể đạt được các mục đích đề cập ở trên ở phần tình trạng kỹ thuật đã biết. Thực tế là, nhờ vào bộ phận chiếu sáng thứ nhất 50, người lái có thể thấy phần mặt đất bên dưới xe máy và/hoặc ở bên so với xe máy 1 và chọn vùng thích hợp nhất nơi mà dừng và đỗ xe máy hoặc đơn giản là nơi mà đặt chân anh ta, sao cho tránh được các mối nguy do sự tồn tại của các lỗ trống, các vùng lầy, các mảng cát các vật thể như các mảnh thủy tinh nhỏ, các mảnh đá của nền không đều.

Phương án được mô tả ở trên đặc biệt có ưu điểm trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được kích hoạt một cách tự động khi bộ phận này phát hiện tốc độ xe máy giảm từ trị số dương bất kỳ bên dưới trị số ngưỡng nhất định, sao cho bộ phận này kích hoạt một cách tự động bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được nêu ở trên khi có khả năng người lái thực hiện thao tác dừng và/hoặc đỗ xe máy 1.

Có thể đề xuất, sau khi được kích hoạt, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 được khởi kích hoạt một cách tự động nếu một sự kiện xảy ra hoặc nếu bộ phận này được điều khiển định giờ, ví dụ dưới sự điều khiển của bộ phận điều khiển điện tử 100. Có thể đề xuất xe máy bao gồm bộ phận được làm thích ứng để phát hiện sự tồn tại của người lái trên xe máy (gọi là "bộ phận cảm biến tồn tại người lái 106") được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử 100 và mà bộ phận này chẳng hạn làm khởi kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 khi bộ phận này phát hiện ra việc người lái rời khỏi xe máy 1 hoặc sau một khoảng thời gian từ khi phát hiện việc đó. Một ví dụ không hạn chế của bộ phận cảm biến tồn tại người lái 106 được mô tả trong bằng sáng chế EP2130713 B1, có cùng chủ đơn.

Đề cập đến Fig.3 và Fig.4, trong trường hợp có bộ phận cảm biến tồn tại người lái 106 được nêu ở trên, bộ phận này có thể ví dụ được sử dụng để thiết lập việc kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50, nếu bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 được bố trí ở xe máy 1, ví dụ để làm khởi kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất

30 và kích hoạt bộ phận chiếu sáng thứ hai 50 khi người lái rời khỏi xe máy 1, do đó đi từ kết cấu trên Fig.3 đến kết cấu trên Fig.4.

Một phương án khác của xe máy trên Fig.1 được thể hiện trên Fig. 6. Xe máy trên Fig.6 là xe máy và bao gồm bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30 mà được cố định với sàn 35, cụ thể là bên dưới thành bước lên của sàn 35. Có thể đề xuất hai bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất 30, một trong số đó được cố định vào sàn 35 ở phía bên phải của xe máy 1 và bộ phận còn lại được cố định vào sàn 35 ở phía bên trái. Tùy chọn, như được thể hiện trên Fig.6, ở xe máy 1 này cũng có thể đề xuất bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai 50 được làm thích ứng để chiếu sáng chân chống đứng 10 hoặc làm cho nó phát sáng dạ quang.

Không làm ảnh hưởng đến nguyên lý của sáng chế, các phương án và phần mô tả chi tiết sẽ được thay đổi một cách rộng rãi liên quan đến điều đã được mô tả và được minh họa nhằm các mục đích để làm ví dụ, mà không lệch khỏi phạm vi của sáng chế như được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe scuttor được gắn máy bao gồm:

thân xe scuttor kéo dài dọc theo trục dọc (L-L) và có phần trước (2), phần sau (4), và phần giữa (3) ở giữa phần trước (2) và phần sau (4);

bệ nói chung là nằm ngang được bố trí ở phần giữa của thân xe scuttor và được tạo kết cấu để đỡ chân của người cưỡi;

tấm chắn phía trước được bố trí ở phía trước của thân xe scuttor nói chung là được bố trí thẳng đứng so với bệ và được tạo kết cấu để bảo vệ các chân của người cưỡi trong quá trình di chuyển lên phía trước;

ít nhất hai bánh (5, 6) gắn vào thân xe máy (2, 3, 4), bao gồm bánh trước (5) và bánh sau (6);

động cơ kéo (7) gắn vào thân xe máy (2, 3, 4) và được nối về mặt vận hành với ít nhất một trong số hai bánh (5, 6);

ít nhất một đèn pha (12) được cố định vào phần trước (2);

ít nhất một đèn sau (14) được cố định vào phần sau (4);

bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được cố định vào thân xe máy (2, 3, 4) và được làm thích ứng để được điều khiển điện nhằm được kích hoạt và được khử kích hoạt, trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được bố trí và được định hướng sao cho, khi được kích hoạt, bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất này chiếu sáng phần mặt đất (G1) ở bên và/hoặc dưới phần giữa (3) của thân xe máy (2, 3, 4);

bộ phận điều khiển điện tử (100) được nối về mặt vận hành với bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) và được tạo kết cấu để kích hoạt và khử kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất này, trong đó bộ phận điều khiển điện tử (100) được tạo kết cấu để kích hoạt một cách tự động bộ phận chiếu sáng thứ nhất (30) khi tốc độ của xe máy (1) thấp hơn tốc độ ngưỡng;

bộ phận cảm biến lúc mờ sáng (105) được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử (100) và trong đó bộ phận điều khiển điện tử (100) tiếp tục được tạo kết cấu để giữ bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) tắt khi phát hiện độ sáng nhất định của môi trường xung quanh;

trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ nhất (30) được đặt dưới bệ và được bố

trí để chiếu sáng và làm cho thấy được phần mặt đất trong suốt các thao tác dừng và đỗ.

2. Xe scuttơ theo điểm 1, trong đó trị số tuyệt đối của tốc độ ngưỡng lớn hơn không.

3. Xe scuttơ theo điểm 2, trong đó tốc độ ngưỡng này lớn hơn hoặc bằng 5 km/giờ.

4. Xe scuttơ theo điểm 1, trong đó bộ phận chiếu sáng 보조 thứ nhất (30) được bố trí ở phần giữa (3) và được định hướng về phía mặt đất.

5. Xe scuttơ theo điểm 1, trong đó bộ phận chiếu sáng 보조 thứ nhất (30) có trục phát sáng chính (D1) được định hướng theo hướng ngang với trục dọc (L-L) và hướng xuống mặt đất.

6. Xe scuttơ theo điểm 1, còn bao gồm giao diện sóng vô tuyến (103) được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử (100) và trong đó bộ phận điều khiển điện tử (100) được lập trình để kích hoạt bộ phận chiếu sáng 보조 thứ nhất (30) khi tốc độ bằng không và khi nhận tín hiệu điều khiển sóng vô tuyến từ giao diện sóng vô tuyến (103).

7. Xe scuttơ theo điểm 1, trong đó bộ phận chiếu sáng 보조 thứ nhất (30) bao gồm hai bộ phận chiếu sáng 보조 được đặt ở các phía đối diện so với trục dọc (L-L).

8. Xe scuttơ theo điểm 1, còn bao gồm ít nhất một chân chống đứng (10) được làm thích ứng để được dịch chuyển nhằm giả sử lựa chọn vị trí vận hành nghỉ và vị trí vận hành làm việc, trong đó, ở vị trí vận hành làm việc, chân chống đứng có ít nhất một phần đầu dốc tỳ vào phần mặt đất ở bên và/hoặc dưới thân xe máy, còn bao gồm bộ phận chiếu sáng 보조 thứ hai (50) được làm thích ứng để chiếu sáng chân chống đứng (10) hoặc để làm cho chân chống đứng này phát sáng dạ quang.

9. Xe scuttơ theo điểm 8, trong đó bộ phận chiếu sáng 보조 thứ hai (50) chiếu sáng

chân chống đứng (10) khi chân chống đứng này ở vị trí nghỉ.

10. Xe scuttor theo điểm 8, trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai (50) được nối về mặt vận hành với bộ phận điều khiển điện tử (100) để do đó được kích hoạt và được khử kích hoạt, và trong đó bộ phận điều khiển điện tử (100) kích hoạt bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai (50) khi tốc độ của xe máy (1) bằng không và/hoặc động cơ kéo (7) thay đổi từ trạng thái bật đến trạng thái tắt và/hoặc việc người lái rời khỏi xe máy (1) được phát hiện.

11. Xe scuttor theo điểm 8, trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai (50) được tích hợp ở chân chống đứng (10).

12. Xe scuttor theo điểm 8, trong đó bộ phận chiếu sáng hỗ trợ thứ hai (50) ở bên ngoài chân chống đứng, được cố định vào thân xe máy và được định hướng về phía chân chống đứng (10) khi chân chống đứng này ở vị trí nghỉ.

1/3

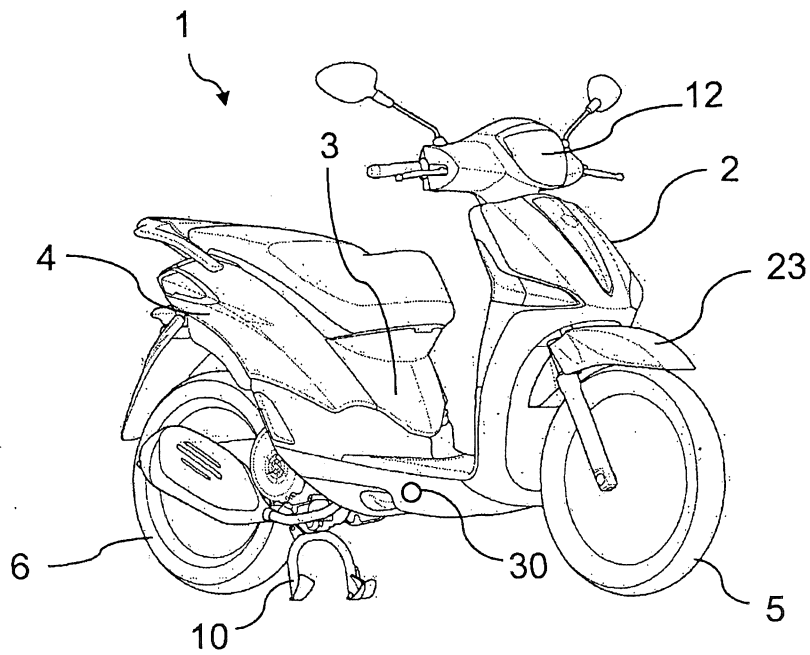


FIG. 1

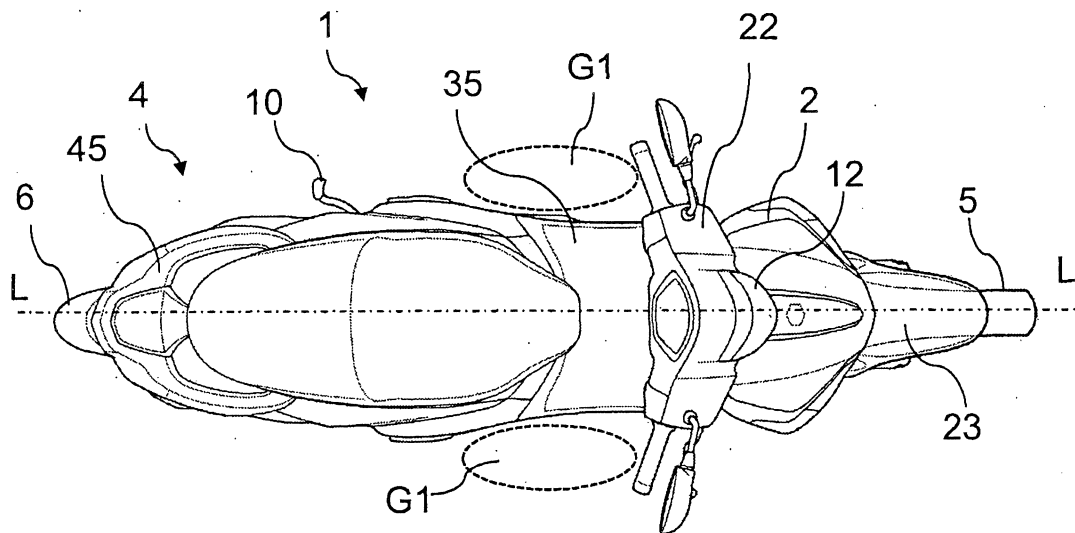
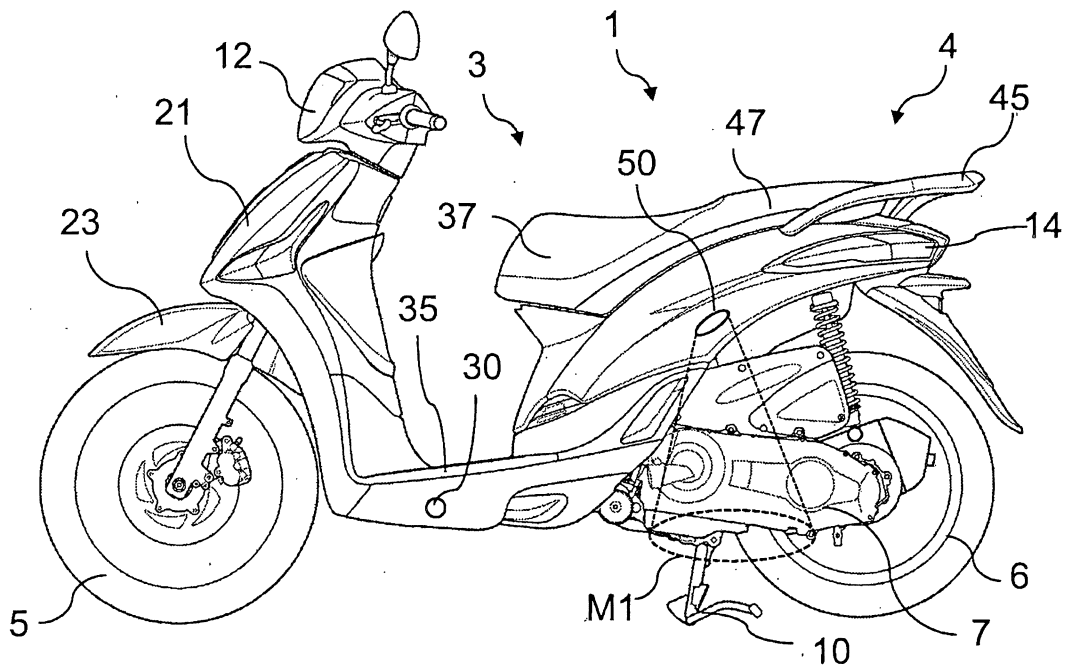
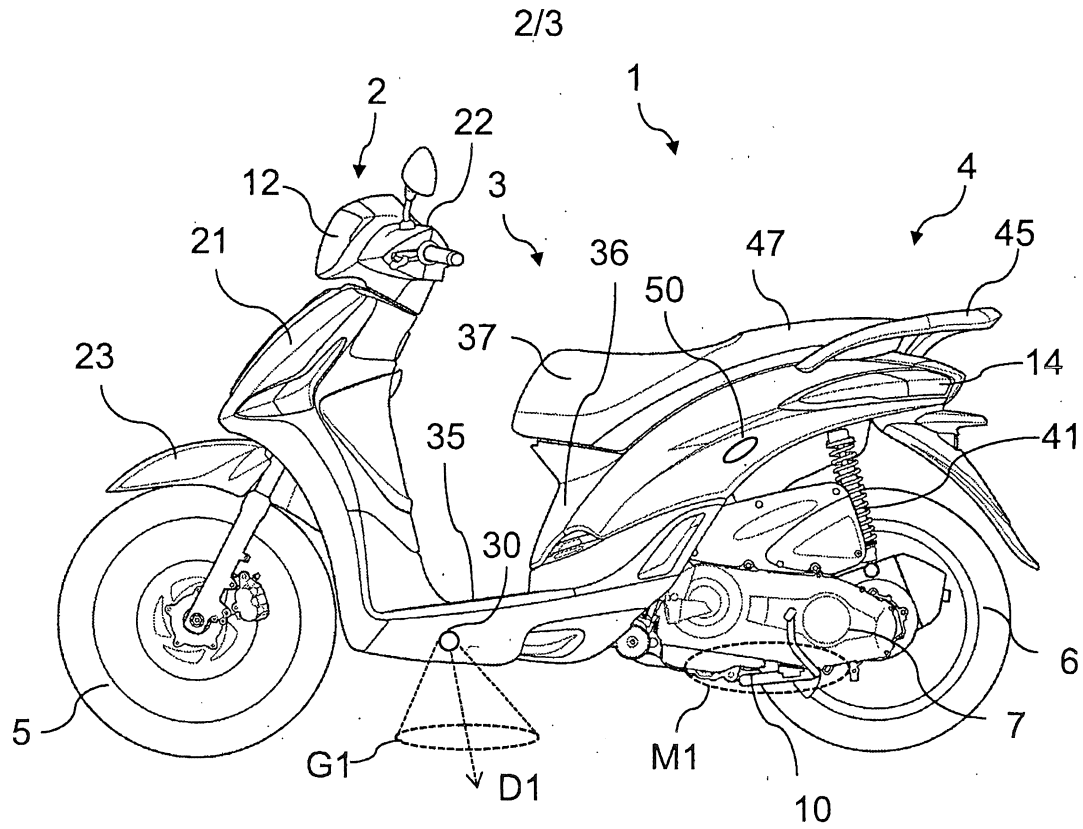


FIG. 2



3/3

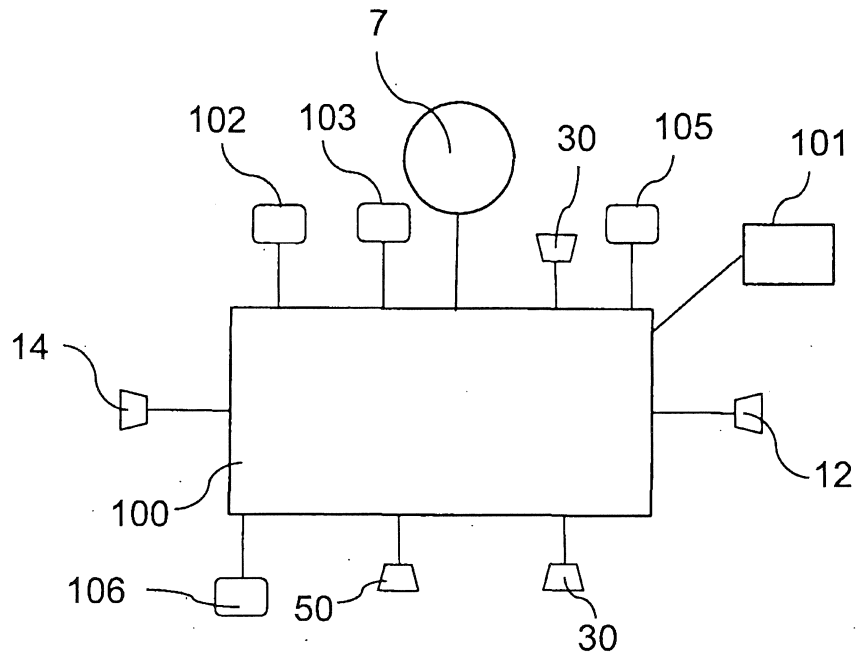


FIG. 5

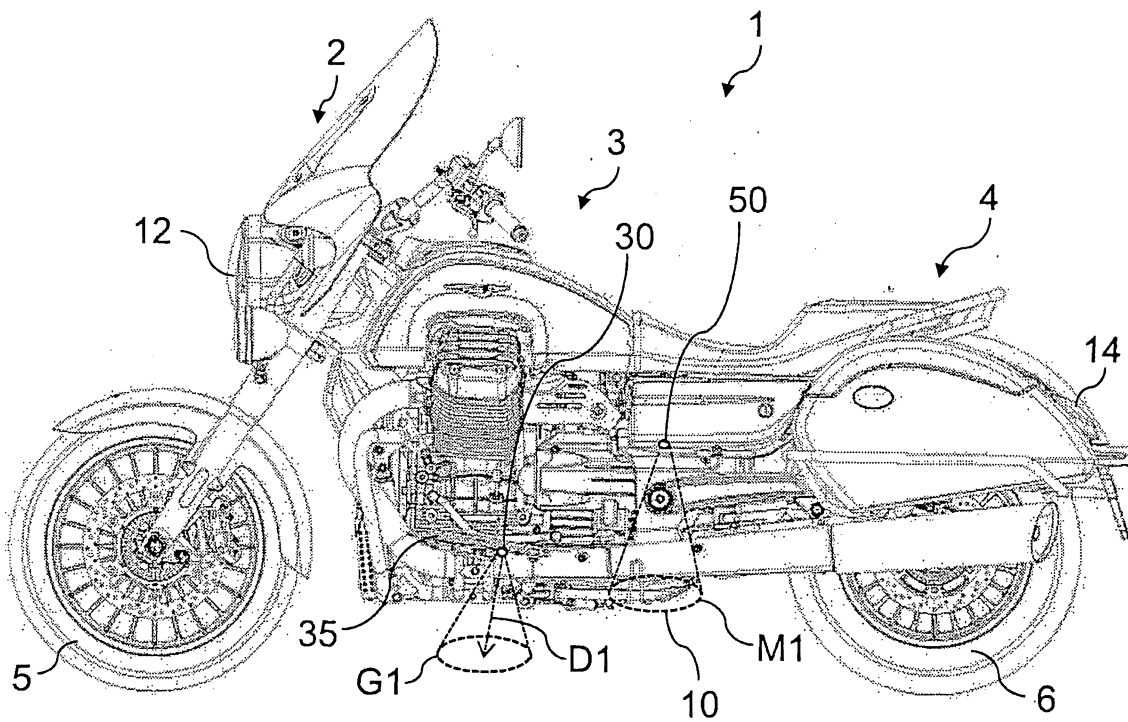


FIG. 6