



(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)



1-0037239

(51)^{2006.01} B62K 19/40; B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2018-03789

(22) 06/02/2017

(86) PCT/JP2017/004171 06/02/2017

(87) WO2017/154437 14/09/2017

(30) 2016-045232 09/03/2016 JP

(45) 25/10/2023 427

(43) 25/12/2018 369A

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

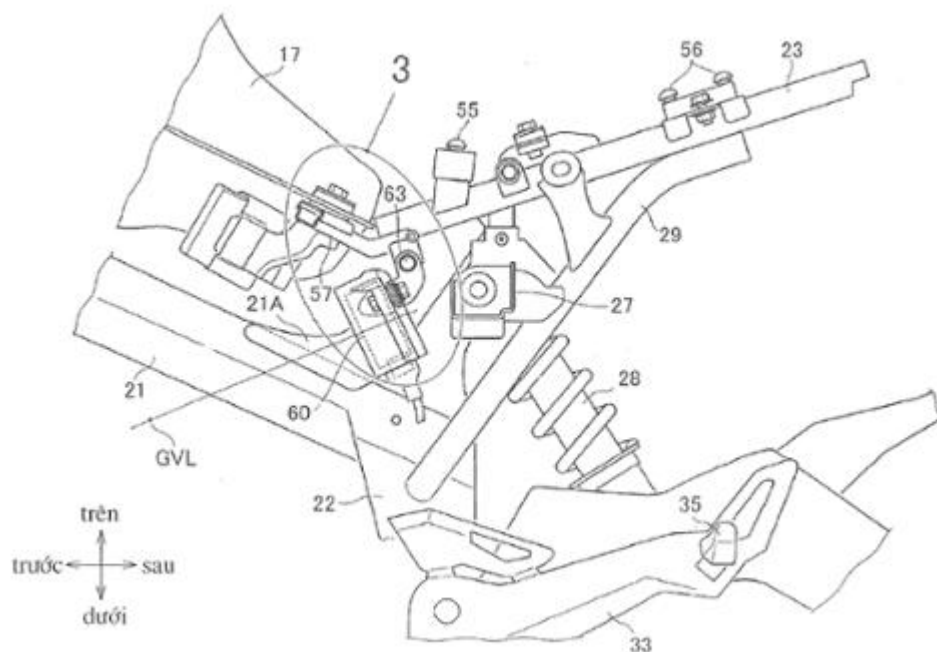
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, 107-8556, Japan

(72) NAKAMURA, Hironori (JP); INADA, Kyosuke (JP); SEIJI, Tatsuya (JP); MIURA, Shohei (JP); NIKI, Masato (JP).

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

(54) XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến xe máy bao gồm khung chính, khung đỡ yên nối với phần sau của khung chính và kéo dài về phía sau để đỡ yên xe, khung phụ gia cường khung đỡ yên, và cảm biến tăng tốc. Cảm biến tăng tốc được đỡ ở vị trí bên dưới khung đỡ yên và bên trên khung phụ trên hình chiếu cạnh bởi giá đỡ kéo dài từ khung đỡ yên hoặc khung phụ (29). Các bề mặt bên của cảm biến tăng tốc được che bởi nắp che thân xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe máy có cảm biến tăng tốc.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Việc phát hiện sự tăng tốc áp dụng cho xe để hiểu được cách vận hành xe là đã biết. Trong những năm gần đây, việc lắp cảm biến tăng tốc vào xe máy đã được đề xuất (ví dụ, PTL 1 (Fig.1)).

Như được thể hiện trên Fig.1(a) của PTL 1, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) (số trong ngoặc đơn là số chỉ dẫn trong PTL 1, và số chỉ dẫn tương tự cũng áp dụng dưới đây), phần đỡ xoay (12) được tạo ra ở phía sau khung (11). Đòn lắc (14) được gắn vào phần đỡ xoay (12) qua bộ phận xoay (13). Bánh sau (R) được gắn vào phía sau đòn lắc (14).

Như được thể hiện trên Fig.1(c) của PTL 1, cảm biến tăng tốc (20) được tạo ra ở tâm của bộ phận xoay (13) theo hướng chiều rộng xe. Phần gắn của cảm biến tăng tốc (20) bị giới hạn vì nó được gắn vào bộ phận xoay (13). Ngoài ra, theo kỹ thuật nêu trong PTL 1, nắp che để bảo vệ cảm biến tăng tốc (20) cần phải tạo ra như một chi tiết riêng biệt, và số lượng các chi tiết tăng.

Vì vậy, để loại bỏ nắp che bảo vệ, tốt hơn là cảm biến tăng tốc được bố trí bên trong nắp che thân xe. Tuy nhiên, trong xe máy, do các chi tiết khác nhau được bố trí dày đặc, khó bố trí một cách dễ dàng cảm biến tăng tốc bên trong nắp che thân xe. Cho nên, cần bố trí cảm biến tăng tốc bên trong nắp che trong khi giảm sự ảnh hưởng đến cách bố trí của các chi tiết khác.

Danh mục tài liệu được viện dẫn

PTL 1: Công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2015-123940

Bản trạng kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe máy có khả năng bố trí cảm biến tăng tốc bên trong nắp che trong khi giảm sự ảnh hưởng đến cách bố trí của các chi tiết khác.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe máy bao gồm khung chính kéo

dài về phía sau từ ống đầu, khung đỡ yên nối với phần sau của khung chính và kéo dài về phía sau để đỡ yên xe, khung phụ tạo ra bên dưới khung chính và có đầu sau nối với khung đỡ yên để gia cường khung đỡ yên, và cảm biến tăng tốc được tạo kết cấu để phát hiện sự tăng tốc, khác biệt ở chỗ, cảm biến tăng tốc được đỡ ở vị trí bên dưới khung đỡ yên và bên trên khung phụ trên hình chiếu cạnh bởi giá đỡ kéo dài từ khung đỡ yên hoặc khung phụ, và các bề mặt bên của cảm biến tăng tốc được che bởi nắp che thân xe.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, xe máy, khác biệt ở chỗ, cảm biến tăng tốc được treo đàn hồi vào khung đỡ yên.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, xe máy, khác biệt ở chỗ, cảm biến tăng tốc được bố trí ở trạng thái nghiêng.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, xe máy, khác biệt ở chỗ, trên hình chiếu cạnh của xe, cảm biến tăng tốc được bố trí gần với phần đỡ đầu trên của giảm xóc sau.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, xe máy, khác biệt ở chỗ, cảm biến tăng tốc được bố trí ở vị trí, nơi mà cảm biến tăng tốc chòng ít nhất một phần lên khung đỡ yên hoặc khung phụ trên hình chiếu bằng.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, xe máy, khác biệt ở chỗ, cảm biến tăng tốc được chứa trong vỏ làm bằng nhựa, và được tạo ra có cổng nối của bộ nối ở phía bề mặt dưới.

Các hiệu quả có lợi của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, cảm biến tăng tốc được bố trí ở vị trí bên dưới khung đỡ yên và bên trên khung phụ. Khung đỡ yên và khung phụ được bố trí ở phía sau xe. Các bộ phận điện lớn như ắc quy được bố trí bên dưới yên xe. Tuy nhiên, có đủ khoảng trống giữa khung đỡ yên và khung phụ. Khoảng trống này giúp cho có thể bố trí cảm biến tăng tốc trong vùng sau của xe trong khi ngăn không cho ảnh hưởng bất kỳ đến cách bố trí của các bộ phận điện ở phía sau xe. Do cảm biến tăng tốc được bố trí bên trong nắp che thân xe, hình dạng bên ngoài đẹp vẫn được duy trì. Vì vậy, theo sáng chế, có thể tạo ra xe máy có khả năng bố trí cảm biến tăng tốc bên trong nắp che trong khi giảm sự ảnh hưởng đến cách bố trí của các chi tiết khác.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, do cảm biến tăng tốc được treo đàn hồi vào khung đỡ yên, sự rung động mà cảm biến tăng tốc nhận từ xe có thể được giảm.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, do cảm biến tăng tốc được bố trí ở trạng thái nghiêng, độ bậc bên có thể dễ dàng được phát hiện.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, do cảm biến tăng tốc được bố trí gần với phần đỡ đầu trên của giảm xóc sau, cách vận hành của bánh sau có thể dễ dàng được truyền đến cảm biến tăng tốc qua giảm xóc sau, và cách vận hành xe có thể dễ dàng được phát hiện.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, do cảm biến tăng tốc được bố trí ở vị trí, nơi mà nó chồng lên khung đỡ yên, sự ảnh hưởng đến cách bố trí của các chi tiết bố trí giữa các khung đỡ yên có thể được giảm.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, do cảm biến tăng tốc được che bởi vỏ nhựa, và cổng nối quay xuống dưới, khả năng tránh bị thấm nước có thể được tăng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ phía bên trái của xe máy theo sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ phóng to của phần chính của xe máy ở trạng thái mà trong đó nắp che thân xe được tháo ra;

Fig.3 là hình vẽ phóng to của phần 3 được thể hiện trên Fig.2;

Fig.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường 4 - 4 được thể hiện trên Fig.3; và

Fig.5 là hình chiếu bằng của xe máy ở trạng thái mà trong đó yên xe được tháo ra.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Xe máy theo phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả chi tiết dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Lưu ý rằng, các hướng phía trước/phía sau, bên trái/bên phải, và lên trên/xuống dưới biểu thị các hướng được xác định so với người lái xe ngồi trên yên xe khi tham khảo. Ngoài ra, các hình vẽ cần được nhìn theo các hướng của các số chỉ dẫn.

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 10 là xe kiểu ngồi để chân hai bên, mà trong đó cangk trước 12 được tạo ra trên ống đầu 11 để lái tự do được, bánh trước 13

được gắn quay được vào đầu dưới của càng trước 12, tay lái 14 được lắp vào đầu trên của càng trước 12, đèn pha 15 và cụm đồng hồ đo 16 được lắp ở phía trước tay lái 14, khung chính 21 như phần chính của khung thân xe 20 kéo dài từ ống đầu 11 về phía sau xe, bình nhiên liệu 17 được đỡ bởi khung chính 21, khung xoay 22 kéo dài xuống dưới từ đầu sau của khung chính 21, động cơ 18 được đỡ bởi khung chính 21 và khung xoay 22, khung đỡ yên 23 đỡ yên xe 19 kéo dài từ phần sau của khung chính 21 về phía sau xe, đầu trước của đòn lắc 25 được nối với phần dưới của khung xoay 22 qua trục xoay 24, và bánh sau 26 được gắn quay được vào đòn lắc 25 kéo dài về phía sau xe.

Giảm xóc sau 28 được bắc cầu trên đòn lắc 25 và phần sau của khung chính 21. Giảm xóc sau 28 được bố trí để nghiêng sao cho đầu trên của nó được bố trí ở phía trước xe so với đầu dưới của nó. Khung phụ 29 kéo dài nghiêng lên trên từ vị trí giữa của chiều cao của khung xoay 22. Đầu sau của khung phụ 29 được nối với khung đỡ yên 23. Tức là, khung đỡ yên 23 được gia cường bởi khung phụ 29 bố trí bên dưới khung đỡ yên 23.

Cảm biến tăng tốc 60 được tạo kết cấu để phát hiện sự tăng tốc được bố trí ở vị trí bên dưới khung đỡ yên 23 và bên trên khung phụ 29. Tốt hơn là, cảm biến tăng tốc 60 được bố trí gần với đầu trên của giảm xóc sau 28.

Chấn bùn trước 31 được bố trí gần với bánh trước 13. Chấn bùn sau 32 được bố trí gần với bánh sau 26. Giá đỡ bậc để chân 33 được gắn vào khung xoay 22. Bậc để chân 34, mà người lái xe đặt chân lên đó, được tạo ra ở phía trước giá đỡ bậc để chân 33. Bậc để chân 35 dùng cho người ngồi sau, mà người ngồi sau đặt chân lên đó, được tạo ra ở phía sau giá đỡ bậc để chân 33.

Động cơ 18 được bố trí với xi lanh 37 nghiêng về phía trước theo dạng mà trong đó trục xi lanh 36 kéo dài gần như theo phương nằm ngang hoặc nghiêng lên trên về phía trước xe. Ống xả 39 kéo dài từ đầu xi lanh 38 đi qua bên dưới xi lanh 37 về phía sau xe. Khí xả được xả qua buồng xúc tác 41 và ống giảm âm 42.

Phần chính của xe máy 10 được che bởi nắp che thân xe 50. Ví dụ, nắp che thân xe 50 được tạo ra từ nắp che bình nhiên liệu 51, nắp này bao quanh bình nhiên liệu 17, nắp che phía trước 52 kéo dài từ ống đầu 11 về phía sau xe trong khi kéo dài dọc theo mép dưới của nắp che bình nhiên liệu 51, nắp che phía giữa 53 tiếp sau nắp

che phía trước 52 để kéo dài về phía sau xe, và nắp che phía sau 54 tiếp sau nắp che phía giữa 53 để kéo dài về phía sau xe và kéo dài dọc theo mép dưới của yên xe 19. Cảm biến tăng tốc 60 được bố trí trong nắp che phía giữa 53, mà tạo thành nắp che thân xe 50. Tức là, các bề mặt bên của cảm biến tăng tốc 60 được che bởi nắp che thân xe 50.

Fig.2 là hình vẽ phóng to của phần chính của xe máy ở trạng thái mà trong đó nắp che thân xe 50 được tháo ra. Khung thân xe 20 bao gồm ít nhất khung chính 21 kéo dài về phía sau từ ống đầu 11, giá đỡ kéo dài lên trên 21A kéo dài lên trên từ phần sau của khung chính 21, khung đỡ yên 23 có đầu trước được nối với giá đỡ kéo dài lên trên 21A và kéo dài về phía sau, khung xoay 22 kéo dài xuống dưới từ phần sau của khung chính 21 để đỡ lắ được đòn lắ 25, và khung phụ 29 kéo dài lên trên từ phần trên của khung xoay 22 về phía sau và được nối với phần sau của khung đỡ yên 23.

Hình trụ khóa 27 được tạo ra ở khoảng giữa của khung phụ 29. Hình trụ khóa 27 là một bộ phận để chuyển trạng thái khóa/mở khóa giá đỡ mũ bảo hiểm. Các chi tiết đỡ yên 55 và 56 được tạo kết cấu để đỡ yên xe (số chỉ dẫn 19 trên Fig.1) được tạo ra trên khung đỡ yên 23.

Thanh đỡ bình nhiên liệu 57 được tạo kết cấu để đỡ phần sau của bình nhiên liệu 17 kéo dài từ phần dưới của đầu trước của khung đỡ yên 23 về phía trước xe.

Cảm biến tăng tốc 60 có thể được gắn trực tiếp vào khung đỡ yên 23. Tuy nhiên, theo ví dụ này, cảm biến tăng tốc 60 được treo bên dưới thanh đỡ bình nhiên liệu 57. GVL biểu thị đường tâm của cảm biến tăng tốc 60 theo hướng thẳng đứng. Theo ví dụ này, đường tâm GVL theo hướng thẳng đứng gần như vuông góc với trục của giảm xóc sau 28.

Cảm biến tăng tốc 60 được bố trí ở vị trí bên dưới khung đỡ yên 23 và bên trên khung phụ 29. Có đủ khoảng trống giữa khung đỡ yên 23 và khung phụ 29 vì các bộ phận điện lớn không được bố trí ở đó. Tức là, có thể nói rằng cảm biến tăng tốc 60 được bố trí trong phần nơi mà sự ảnh hưởng đến các bộ phận điện khác là ít nhất có thể.

Ngoài ra, cảm biến tăng tốc 60 được bố trí bên trong chiều rộng của các khung đỡ yên 23 (các số chỉ dẫn 23L và 23R trên Fig.5) trên hình chiếu bằng. Cụ thể

hơn, cảm biến tăng tốc 60 được bố trí ở vị trí, nơi mà nó chồng ít nhất một phần lên các khung đỡ yên 23 và thanh đỡ bình nhiên liệu 57 trên hình chiếu bằng. Lưu ý rằng, theo phương án thực hiện này, cảm biến tăng tốc 60 được bố trí ở vị trí, nơi mà nó chồng lên các khung đỡ yên 23 và thanh đỡ bình nhiên liệu 57. Khung đỡ yên 23 trong phần mô tả này bao gồm giá đỡ (ở đây là thanh đỡ bình nhiên liệu 57), giá đỡ này được tạo ra liền khối để được coi là khung đỡ yên 23.

Như được thể hiện trên Fig.3, chi tiết kim loại (hoặc tấm kim loại) 61 kéo dài xuống dưới được treo vào thanh đỡ bình nhiên liệu 57 kéo dài từ phần dưới của đầu trước của khung đỡ yên 23. Giá đỡ cảm biến 62 được bắt chặt tháo ra được vào chi tiết kim loại 61 bằng bu lông 63. Lưu ý rằng, "giá đỡ" trong yêu cầu bảo hộ là kết cấu bao gồm chi tiết kim loại 61 và giá đỡ cảm biến 62. Theo phương án thực hiện này, giá đỡ cảm biến 62 được đỡ bởi khung đỡ yên 23 qua thanh đỡ bình nhiên liệu 57 và chi tiết kim loại 61. Tuy nhiên, giá đỡ cảm biến 62 có thể được đỡ trực tiếp bởi khung đỡ yên 23 hoặc có thể được đỡ gián tiếp như theo phương án thực hiện.

Cổng nối 60A của bộ nối 60C được tạo ra trong bề mặt dưới của cảm biến tăng tốc 60. Dây 60B kéo dài xuống dưới từ bộ nối 60C. Bộ nối 60C và dây 60B được che bởi nắp che bộ nối 60D. Khi cổng nối 60A được tạo ra ở phía bề mặt dưới của cảm biến tăng tốc 60, nước hầu như không đi vào vỏ, và tác dụng này cũng được tạo ra bởi nắp che bộ nối 60D. Kết cấu đỡ của cảm biến tăng tốc 60 sẽ được mô tả trong chi tiết dựa vào Fig.4, là hình vẽ mặt cắt theo đường 4 - 4 trên Fig.3.

Như được thể hiện trên Fig.4, giá đỡ cảm biến 62 bao gồm phần đòn 64 kéo dài theo hướng dọc xe, và phần nằm ngang 65 kéo dài theo hướng chiều rộng xe từ đầu xa của phần đòn 64. Các phần đỡ cảm biến 66 được tạo ra trên hai đầu của phần nằm ngang 65. Chi tiết đàn hồi dạng ống 67 làm bằng cao su hoặc nhựa được lắp trong phần đỡ cảm biến 66, và ống lót có vành 68 được lắp trong chi tiết đàn hồi dạng ống 67.

Cảm biến tăng tốc 60 được che bởi vỏ 71 làm bằng nhựa. Phần vành gờ 72 của cảm biến tăng tốc 60 được lắp vào phía của vành gờ 68a của ống lót có vành 68, và bu lông 73 được gài vào trong đó. Bu lông 73 kéo dài qua ống lót có vành 68, và đầu xa của bu lông 73 nhô ra khỏi ống lót có vành 68. Các vòng đệm 74 và 75 được lắp trên phần nhô, và đai ốc 76 được bắt chặt bằng ren. Lưu ý rằng, ống lót 77 có thể

được lắp trong phần vành gờ 72 để bảo vệ phần vành gờ 72 khỏi việc bắt chặt bu lông. Nếu vỏ 71 được làm bằng nhựa, ống lót 77 có thể được tạo ra liền khối với vỏ 71 bằng cách đúc lồng. Cao su 60E được gài vào ở phía sau cảm biến tăng tốc 60 trong vỏ 71.

Như được thể hiện trên Fig.3, cảm biến tăng tốc 60 được treo vào khung đỡ yên 23 nhờ giá đỡ cảm biến 62 (phần đòn 64), chi tiết kim loại 61, và thanh đỡ bình nhiên liệu 57. Sự rung động của thân xe được truyền đến cảm biến tăng tốc 60 qua chi tiết kim loại 61, giá đỡ cảm biến 62, và thanh đỡ bình nhiên liệu 57. Như được thể hiện trên Fig.4, sự rung động được giảm bởi các chi tiết đàn hồi dạng ống 67. Sự rung động tác động vào cảm biến tăng tốc 60 trở nên nhỏ hơn.

Trên Fig.5, CL là đường tâm theo hướng chiều rộng xe (đường tâm xe), và GWL là đường tâm của cảm biến tăng tốc 60 theo hướng chiều rộng xe. Như được thể hiện trên Fig.5, bên dưới yên xe (số chỉ dẫn 19 trên Fig.1), môđun hệ thống chống bó cứng phanh (ABS - Antilock Brake System) 78 và ắc quy 79 được bố trí theo hướng dọc xe giữa các khung đỡ yên bên trái 23L và bên phải 23R (L là phần đuôi biểu thị bên trái, R là phần đuôi biểu thị bên phải, và số chỉ dẫn tương tự cũng áp dụng dưới đây). Giữa các khung đỡ yên bên trái 23L và bên phải 23R, các bộ dây khác nhau 81 và 82 cũng được định vị, và không có đủ khoảng trống. Theo phương án thực hiện này, do cảm biến tăng tốc 60 được bố trí gần với đầu trước của khung đỡ yên bên trái 23L, cách bố trí của cảm biến tăng tốc 60 không có sự ảnh hưởng đến cách bố trí của các bộ phận điện lớn như môđun ABS 78 và ắc quy 79.

Phần đỡ đầu trên 83 của giảm xóc sau (số chỉ dẫn 28 trên Fig.1) có giữa các khung đỡ yên bên trái 23L và bên phải 23R trên hình chiếu bằng của xe. Cảm biến tăng tốc 60 được bố trí gần với phần đỡ đầu trên 83. Trên Fig.1, cách vận hành của bánh sau 26 dễ dàng được truyền đến cảm biến tăng tốc 60 qua giảm xóc sau 28. Kết quả là, cách vận hành xe (xe máy 10) dễ dàng được phát hiện.

Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.1, giảm xóc sau 28 được nghiêng sao cho phần trên được bố trí ở phía trước xe so với phần dưới. Tốt hơn là, giảm xóc sau 28 được nghiêng để gần như song song với đường quỹ đạo 85 của tâm của bánh sau 26 được chạy so với điểm đỡ 84 của bánh trước 13 như là tâm. Khi bị bập bênh, bánh sau 26 dịch chuyển (kể cả sự thay đổi tải trọng) dọc theo đường quỹ đạo 85. Vì

vậy, khi cảm biến tăng tốc 60 bị nghiêng, độ bập bênh có thể dễ dàng được phát hiện.

Lưu ý rằng, xe máy theo phương án thực hiện, cảm biến tăng tốc 60 được bố trí ở phía bên trái của xe. Tuy nhiên, nó có thể được bố trí ở phía bên phải. Xe máy theo phương án thực hiện này, chi tiết đàn hồi 67, mà đỡ đàn hồi cảm biến tăng tốc 60, có dạng ống. Tuy nhiên, nó có thể có kết cấu xếp chồng hoặc kết cấu kẹp, và dạng tùy ý có thể được dùng. Chi tiết đàn hồi 67 có thể là lò xo.

Khả năng ứng dụng công nghiệp

Sáng chế thích hợp cho xe máy có cảm biến tăng tốc.

Danh mục các số chỉ dẫn

10...xe máy, 11...ống đầu, 19...yên xe, 21...khung chính, 23...khung đỡ yên, 28...giảm xóc sau, 29...khung phụ, 50...nắp che thân xe, 60...cảm biến tăng tốc, 61...chi tiết kim loại (giá đỡ), 62...giá đỡ cảm biến (giá đỡ), 67...chi tiết đàn hồi dùng để đỡ đàn hồi cảm biến tăng tốc, 83...phần đỡ đầu trên của giảm xóc sau

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy (10) bao gồm:

khung chính (21) kéo dài về phía sau từ ống đầu (11);

khung đỡ yên (23) nối với phần sau của khung chính (21) và kéo dài về phía sau để đỡ yên xe (19);

khung phụ (29) tạo ra bên dưới khung chính (21) và có đầu sau nối với khung đỡ yên (23) để gia cường khung đỡ yên (23); và

cảm biến tăng tốc (60) được tạo kết cấu để phát hiện sự tăng tốc, khác biệt ở chỗ:

cảm biến tăng tốc (60) được đỡ ở vị trí bên dưới khung đỡ yên (23) và bên trên khung phụ (29) trên hình chiếu cạnh bởi giá đỡ (61, 62) kéo dài từ khung đỡ yên (23) hoặc khung phụ (29), và

các bề mặt bên của cảm biến tăng tốc (60) được che bởi nắp che thân xe (50),

giá đỡ có:

phần đòn (64) kéo dài theo hướng dọc xe;

phần nằm ngang (65) kéo dài theo hướng chiều rộng xe và được nối với đầu của phần đòn (64); và

các phần đỡ (66) ở hai đầu của phần nằm ngang (65), mà các chi tiết đàn hồi dạng ống (67) được lắp trong đó,

cảm biến tăng tốc (60) được gắn cố định vào giá đỡ bằng các bu lông (73) qua các chi tiết đàn hồi dạng ống (67) và các đai ốc (76) được bắt chặt vào các bu lông (73).

2. Xe máy theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, cảm biến tăng tốc (60) được bố trí ở trạng thái nghiêng.

3. Xe máy (10) bao gồm:

khung chính (21) kéo dài về phía sau từ ống đầu (11);

khung đỡ yên (23) nối với phần sau của khung chính (21) và kéo dài về phía sau để đỡ yên xe (19);

khung phụ (29) tạo ra bên dưới khung chính (21) và có đầu sau nối với khung đỡ yên (23) để gia cường khung đỡ yên (23);

đòn lắc (25), mà bánh sau (26) được gắn quay được vào đó,

giảm xóc sau (28) được tạo kết cấu để được bắc cầu trên đòn lắc (25) và phần sau của khung chính (21), và

cảm biến tăng tốc (60) được tạo kết cấu để phát hiện sự tăng tốc, khác biệt ở chỗ:

cảm biến tăng tốc (60) được đỡ ở vị trí bên dưới khung đỡ yên (23) và bên trên khung phụ (29) trên hình chiếu cạnh bởi giá đỡ (61, 62) kéo dài từ khung đỡ yên (23) hoặc khung phụ (29),

các bề mặt bên của cảm biến tăng tốc (60) được che bởi nắp che thân xe (50), và

trên hình chiếu bằng của xe máy, giá đỡ và phần đỡ đầu trên (83) của giảm xóc sau (28) được định vị trên đường của hướng chiều rộng xe.

4. Xe máy (10) bao gồm:

khung chính (21) kéo dài về phía sau từ ống đầu (11);

khung đỡ yên (23) nối với phần sau của khung chính (21) và kéo dài về phía sau để đỡ yên xe (19);

khung phụ (29) tạo ra bên dưới khung chính (21) và có đầu sau nối với khung đỡ yên (23) để gia cường khung đỡ yên (23); và

cảm biến tăng tốc (60) được tạo kết cấu để phát hiện sự tăng tốc, khác biệt ở chỗ:

cảm biến tăng tốc (60) được đỡ ở vị trí bên dưới khung đỡ yên (23) và bên trên khung phụ (29) trên hình chiếu cạnh bởi giá đỡ (61, 62) kéo dài từ khung đỡ yên (23) hoặc khung phụ (29),

các bề mặt bên của cảm biến tăng tốc (60) được che bởi nắp che thân xe (50), và

cảm biến tăng tốc (60) được bố trí ở vị trí, nơi mà cảm biến tăng tốc (60) chồng ít nhất một phần lên khung đỡ yên (23) hoặc khung phụ (29) trên hình chiếu bằng.

5. Xe máy (10) bao gồm:

khung chính (21) kéo dài về phía sau từ ống đầu (11);

khung đỡ yên (23) nối với phần sau của khung chính (21) và kéo dài về phía sau để đỡ yên xe (19);

khung phụ (29) tạo ra bên dưới khung chính (21) và có đầu sau nối với khung đỡ yên (23) để gia cường khung đỡ yên (23); và

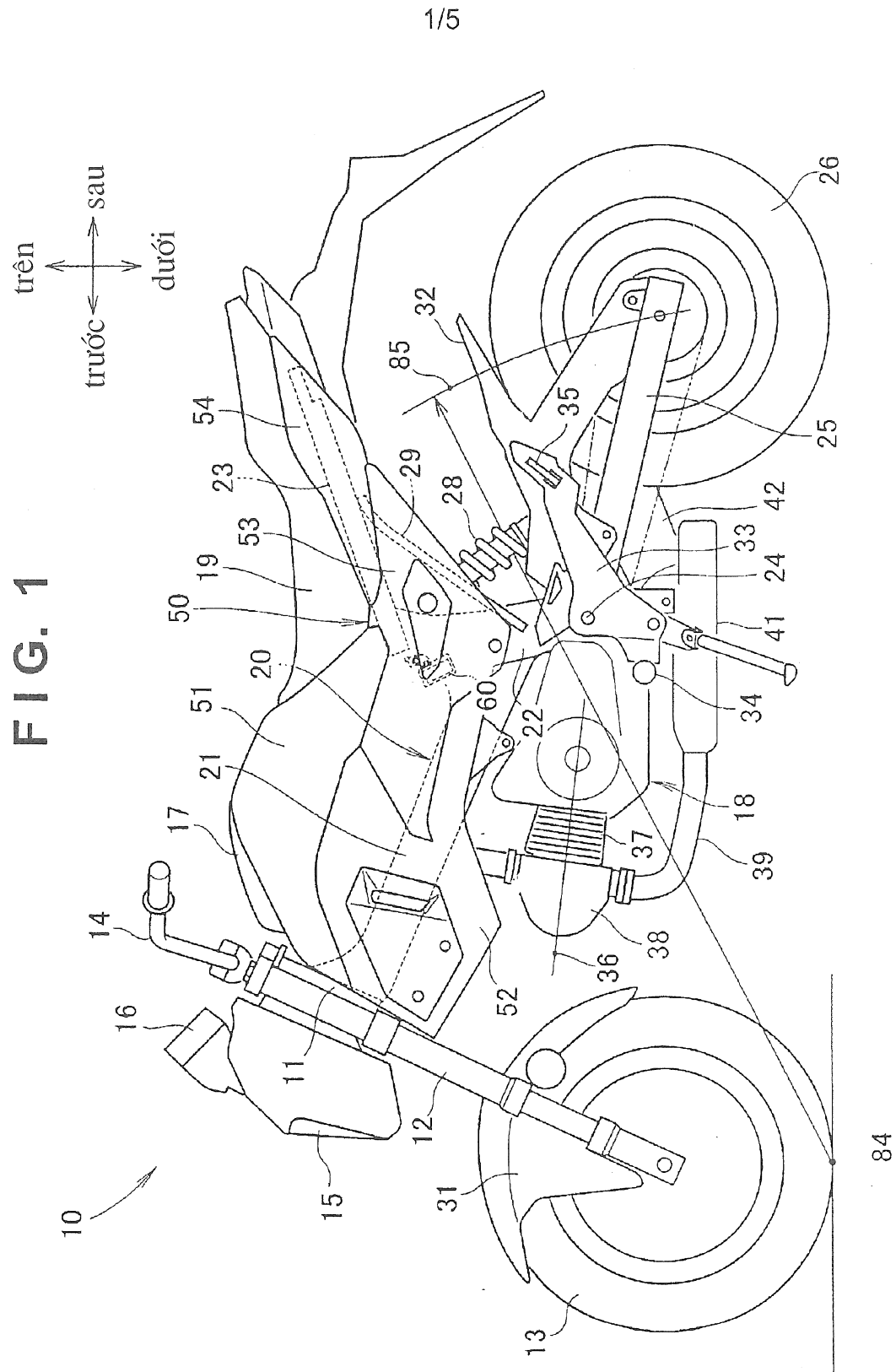
cảm biến tăng tốc (60) được tạo kết cấu để phát hiện sự tăng tốc, khác biệt ở chỗ:

cảm biến tăng tốc (60) được đỡ ở vị trí bên dưới khung đỡ yên (23) và bên trên khung phụ (29) trên hình chiếu cạnh bởi giá đỡ (61, 62) kéo dài từ khung đỡ yên (23) hoặc khung phụ (29),

các bề mặt bên của cảm biến tăng tốc (60) được che bởi nắp che thân xe (50), và

cảm biến tăng tốc (60) được chứa trong vỏ (71) làm bằng nhựa, và được tạo ra có cổng nối (60A) của bộ nối (60C) ở phía bề mặt dưới.

FIG. 1



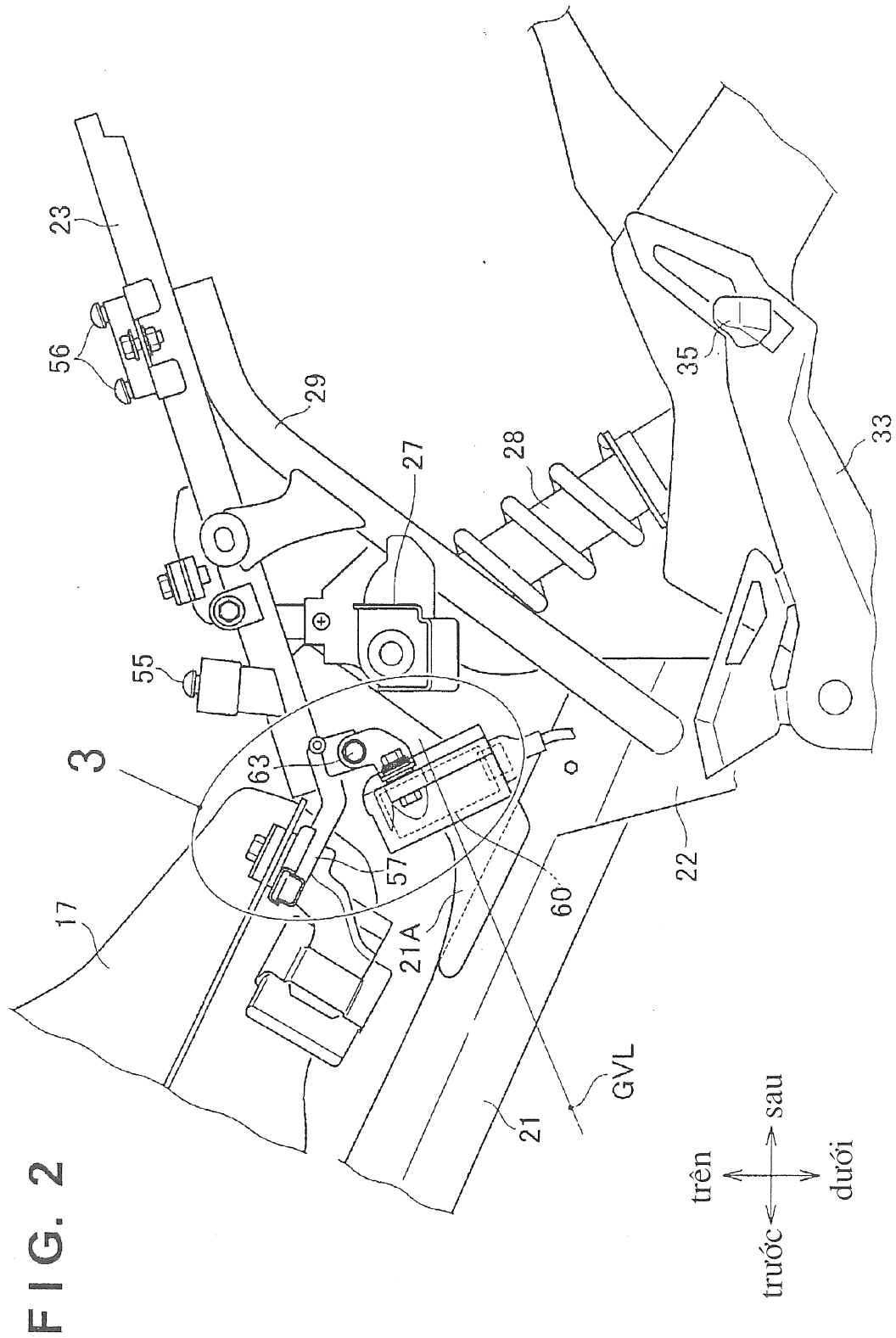


Fig. 2

FIG. 3

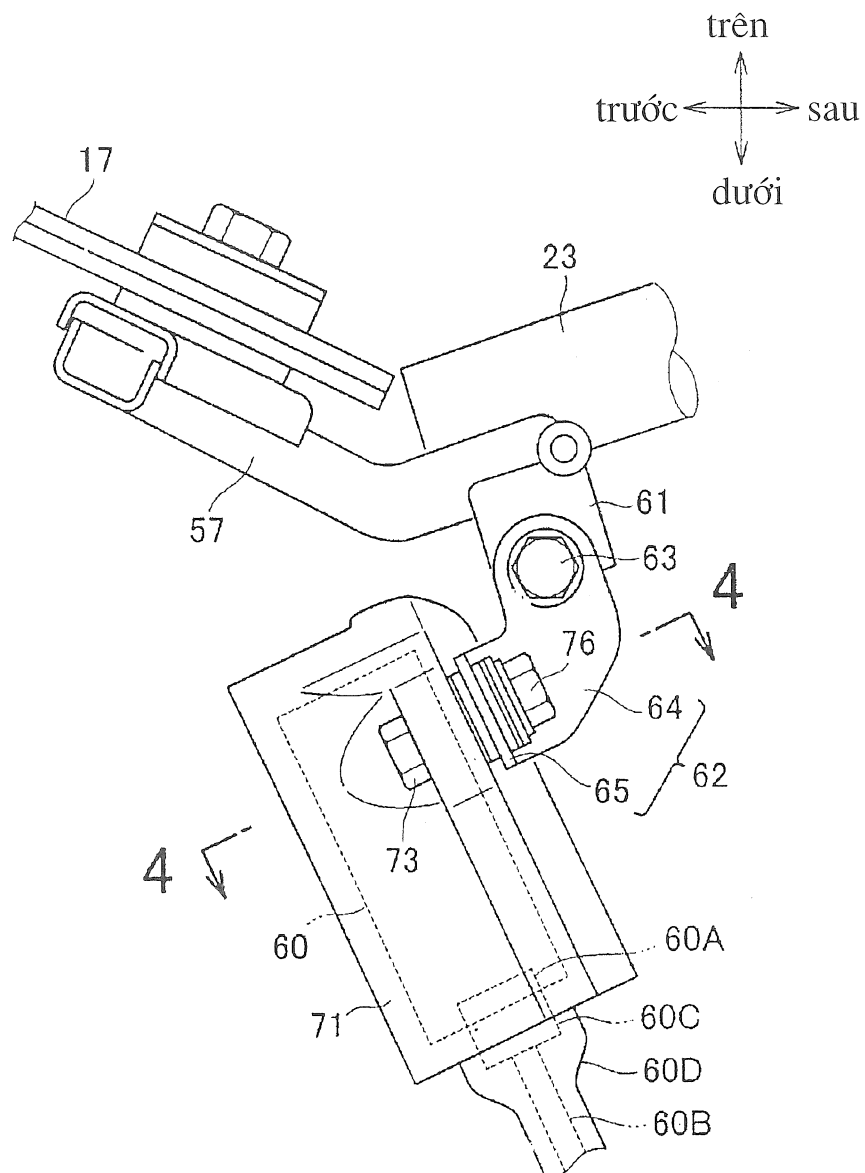
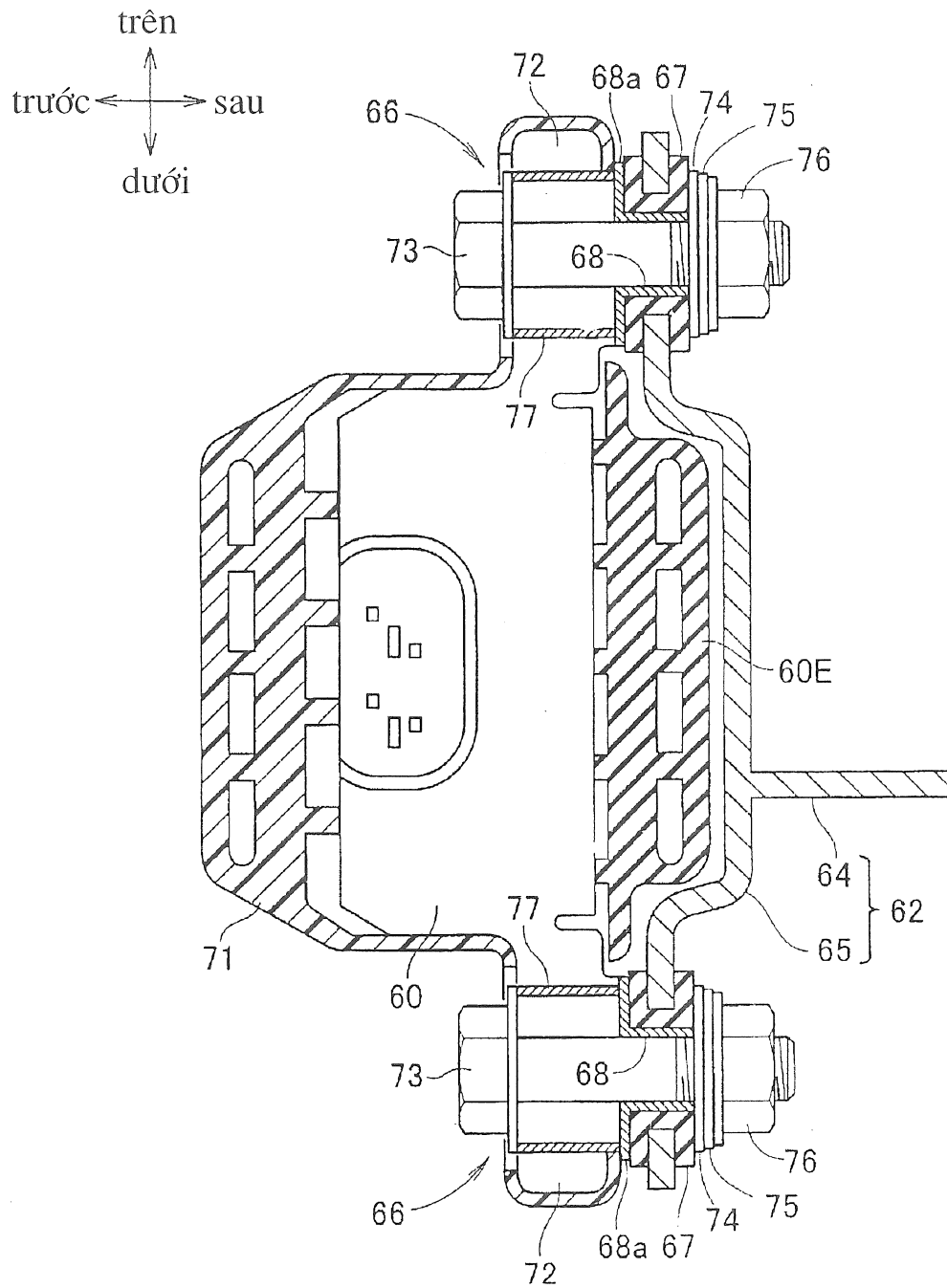


FIG. 4



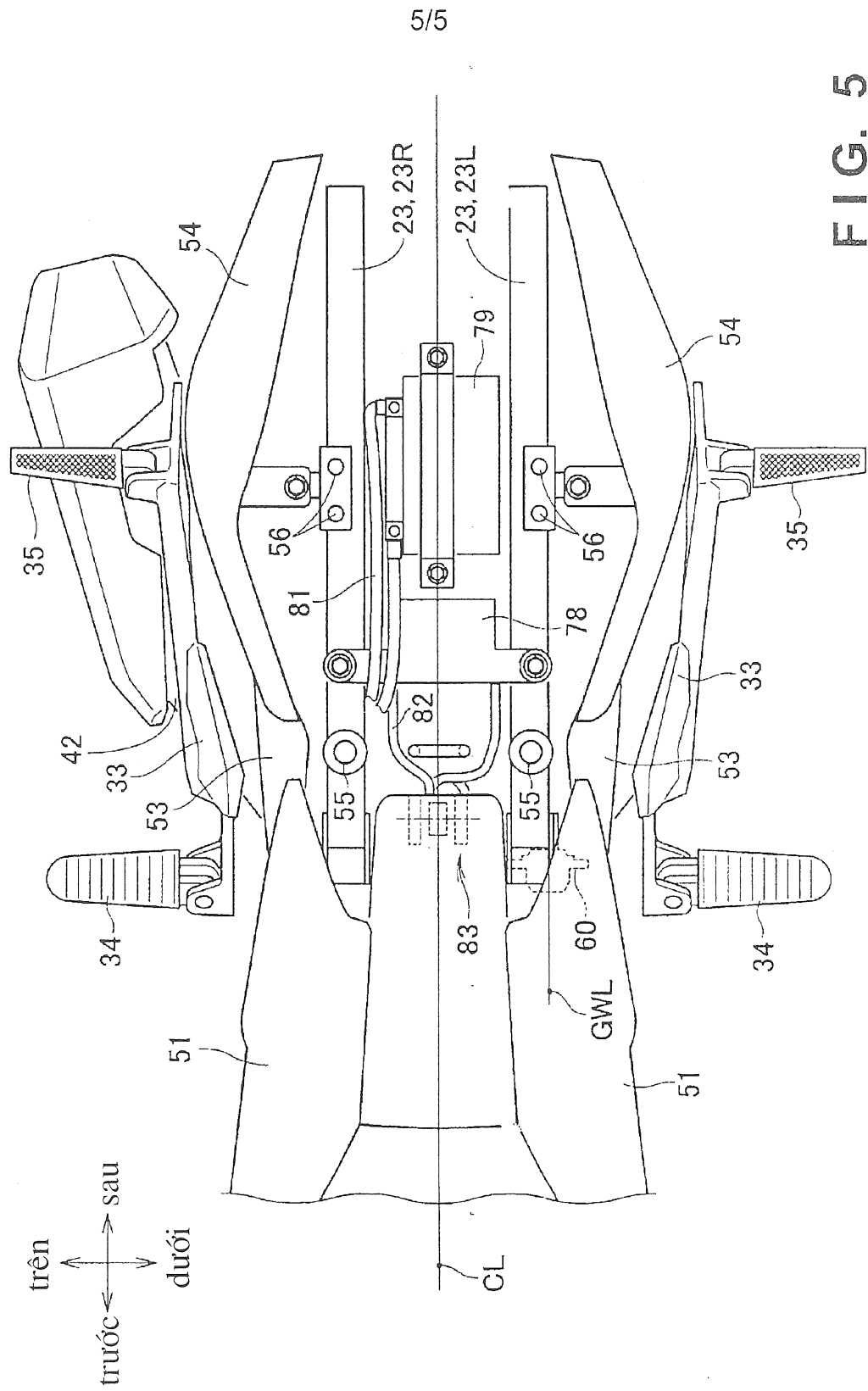


FIG. 5