



(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)



1-0037329

(51)⁷ B62J 9/00

(13) B

(21) 1-2019-04290

(22) 13/02/2018

(86) PCT/JP2018/004938 13/02/2018

(87) WO 2018/151113 A1 23/08/2018

(30) 2017-029038 20/02/2017 JP

(45) 25/10/2023 427

(43) 25/11/2019 380A

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

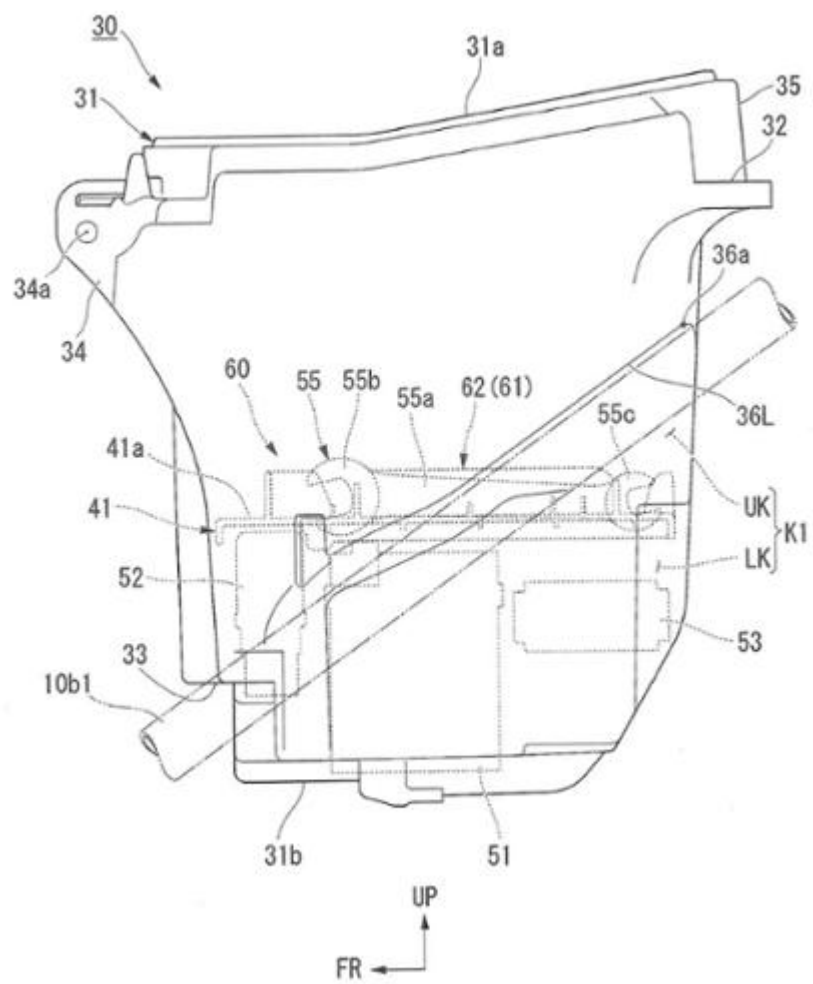
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Natee AROMSUK (TH); Artit LEOWPHIRODJ (TH); Kumpon JUNTARUMPORN (TH); Pratchaya BUNKETKAJORN (TH).

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

(54) KẾT CẤU HỘP CHỨA VẬT DỤNG DÙNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có hộp chứa vật dụng (30) được tạo ra theo cách gồi chồng lên khung thân xe (10b1) và đi ngang qua phía trên và phía dưới của khung thân xe (10b1) khi nhìn từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1). Hộp chứa vật dụng (30) có các phần phình (36L, 36R) và tấm ngăn (41). Tấm ngăn (41) có phần giữ dụng cụ (61) để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55) ở tư thế chiều dài của nó hướng theo chiều dọc xe. Phần giữ dụng cụ (61) có phần thành đỡ (62) dựng thẳng đứng từ mặt trên (41a) của tấm ngăn (41) và đỡ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55). Phần thành đỡ (62) được bố trí bên dưới phần đầu trên (36a) của các phần phình (36L, 36R).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, đã biết kết cấu trong đó một phần lõm được tạo ra trên phần đáy của hộp tiện ích và dụng cụ bảo dưỡng được giữ trong phần lõm này (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-40087). Trong trường hợp này, do dụng cụ bảo dưỡng được đặt vào phần đáy của hộp tiện ích nên khá khó khăn trong việc đặt dụng cụ bảo dưỡng vào và lấy ra khỏi đó.

Đồng thời, đã biết kết cấu trong đó tấm che ắc quy để phân chia khoảng không dùng để chứa ắc quy hoặc các bộ phận tương tự được bố trí ở phần dưới của hộp tiện ích và dụng cụ bảo dưỡng được giữ trên tấm che ắc quy này (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2013-256191). Trong trường hợp này, ắc quy có thể được giữ từ phía trong của hộp tiện ích và dụng cụ bảo dưỡng có thể dễ dàng được đặt vào và lấy ra.

Hơn nữa, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, việc tạo ra một hộp chứa vật dụng có kích thước lớn hơn để chứa được nhiều vật dụng là điều mong muốn. Do vậy, hộp chứa vật dụng có thể được bố trí theo cách kéo dài xuống dưới từ khung thân xe. Trong trường hợp này, hộp chứa vật dụng có thể tạo ra một phần phình mà phình về phía trong của hộp chứa này ở phần gối chông lên khung thân xe khi nhìn từ phía bên và có thể tránh được khung thân xe ở bên ngoài hộp chứa.

Tuy nhiên, khi phần phình được tạo ra ở bên trong hộp thì khoảng không để chứa theo chiều rộng xe bị hạn chế ở vị trí nơi phần phình được tạo ra. Ví dụ, như được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2013-256191, trong trường hợp dụng cụ bảo dưỡng được giữ trong bộ phận phân chia ở bên trong hộp chứa theo chiều rộng xe, nếu độ dài của dụng cụ bảo dưỡng lớn hơn

chiều rộng của phần là nơi phần phình được tạo ra thì không thể chứa được dụng cụ bảo dưỡng. Do vậy, cần phải thay đổi chiều cao của chi tiết ngăn và lưu giữ các dụng cụ bảo dưỡng ở vị trí cao hơn phần phình và điều này gây ra vấn đề là làm cho khoang chứa bên trong hộp chứa bị nông.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do vậy, mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, có khả năng đảm bảo được độ sâu của khoang chứa trong hộp chứa vật dụng đồng thời cho phép dụng cụ bảo dưỡng lưu giữ trong hộp chứa vật dụng có thể được đặt vào và lấy ra một cách dễ dàng.

Để giải quyết các vấn đề nêu trên, sáng chế theo các khía cạnh của nó đề xuất kết cấu sau:

(1) Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một khía cạnh của sáng chế bao gồm hộp chứa vật dụng được bố trí theo cách gói chồng lên khung thân xe và đi ngang qua phía trên và phía dưới của khung thân xe khi nhìn từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó hộp chứa vật dụng có phần phình mà phình về phía trong hộp chứa để tránh khung thân xe và tấm ngăn được bố trí ở vị trí gói chồng lên phần phình khi nhìn từ phía bên và phân chia khoảng không bên trong của hộp chứa theo phương thẳng đứng, tấm ngăn có phần giữ dụng cụ để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất ở tư thế chiều dài của nó hướng theo chiều dọc xe, phần giữ dụng cụ có phần thành đỡ dụng thẳng đứng từ mặt trên của tấm ngăn và đỡ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất và, phần thành đỡ được bố trí bên dưới phần đầu trên của phần phình.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế nêu tại mục (1), do phần giữ dụng cụ được bố trí ở mặt trên của tấm ngăn và dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất được bố trí theo chiều dọc (chiều dọc của xe) nên dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có độ dài lớn có thể dễ dàng được giữ ở mặt trên của tấm ngăn ngay cả khi có phần phình mà phình về phía trong theo chiều rộng xe bên trong hộp chứa. Do vậy, trong khi dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất được lưu giữ trong khoang chứa trên nằm bên trên tấm ngăn và cho phép dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được đặt vào và lấy ra một cách dễ dàng, khoang chứa dưới ở bên dưới tấm ngăn có thể được

sử dụng theo cách hiệu quả, ví dụ, để làm khoang chứa dùng cho các bộ phận điện như ắc quy.

Tiếp theo, do phần giữ dụng cụ đỡ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất từ các phía bên theo chiều rộng xe mà vuông góc với chiều dài của nó nhờ phần thành đỡ dựng đứng lên trên nên dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được giữ theo cách ổn định. Ngoài ra, do phần thành đỡ được bố trí thấp hơn độ cao của phần đầu trên của phần phình nên phần thành đỡ không nhô vào trong khoảng không ở bên trên phần phình và, chiều sâu của khoảng không ở bên trên phần phình có thể được đảm bảo. Nếu phần thành đỡ hoặc các bộ phận tương tự của phần giữ dụng cụ được tạo liền khối ở mặt trên của tấm ngăn, kết cấu giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể dễ dàng được tạo ra mà không cần bổ sung các bộ phận phụ.

(2) Bổ sung cho kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu tại mục (1), phần giữ dụng cụ có thể có phần lõm được tạo ra ở mặt trên của tấm ngăn theo cách liền kề với phần thành đỡ và có cấu hình để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế nêu tại mục (2), dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được giữ ở vị trí thấp hơn mặt trên của tấm ngăn bằng cách tạo ra phần lõm để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất ở mặt trên của tấm ngăn. Do vậy, độ cao của phần giữ dụng cụ để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được hạn chế và chiều sâu của khoang chứa trên có thể được đảm bảo. Tiếp theo, do dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất được giữ trong phần lõm nên dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được giữ theo cách chắc chắn.

(3) Bổ sung cho kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu tại mục (2), phần thành đỡ có thể gồm các phần thành đỡ bên phải và bên trái được tạo ra ở hai phía bên của phần lõm theo chiều rộng xe.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế nêu tại mục (3), do các phần thành đỡ bên phải và bên trái được tạo ra ở hai phía bên của phần lõm nên dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất lọt vào trong phần lõm được đỡ theo cách bị kẹp bởi các phần thành đỡ bên phải và bên trái và dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được giữ theo cách chắc chắn hơn.

(4) Bổ sung cho kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu tại mục (2) hoặc (3), phần giữ dụng cụ có thể có phần hóc được tạo ra ở mặt trên của tấm ngăn theo cách liền kề với một phần của phần lõm.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế nêu tại mục (4), do phần hóc được bố trí nằm liền kề với một phần của phần lõm nên có thể dễ dàng hơn trong việc tiếp cận dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất vốn được giữ ở vị trí thấp hơn mặt trên của tấm ngăn thông qua phần hóc trong khi dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất được giữ trong phần lõm.

(5) Bổ sung cho kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu tại mục bất kỳ trong số các mục từ (2) đến (4), phần thành đỡ có thể được trang bị phần khóa dụng cụ nhô ra theo cách gối chồng với phần lõm ở bên trên phần lõm khi nhìn từ trên xuống.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế nêu tại mục (5), do phần thành đỡ có phần khóa dụng cụ nhô ra ở bên trên phần lõm nên dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất nằm trong phần lõm này có thể được khóa từ phía trên nhờ phần khóa dụng cụ. Do vậy, dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được ngăn không bị bật ra khỏi phần lõm lên phía trên và dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được giữ theo cách chắc chắn.

(6) Bổ sung cho kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu tại mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (5), phần thành đỡ có thể có phần khoét được cắt bỏ một phần.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế nêu tại mục (6), do phần khoét được tạo ra trên phần thành đỡ, có thể dễ dàng tiếp cận dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất vốn được đỡ bởi phần thành đỡ.

(7) Bổ sung cho kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu tại mục bất kỳ trong số các mục từ (1) đến (6), phần thành đỡ có thể có phần thành kéo dài theo hướng trước-sau mà kéo dài dọc theo dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất theo chiều dọc xe và, phần thành kéo dài theo chiều rộng xe kéo dài từ phần thành kéo dài theo hướng trước-sau theo chiều rộng xe.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo

sáng chế nêu tại mục (7), do phần thành đỡ có phần thành kéo dài theo hướng trước-sau và phần thành kéo dài theo chiều rộng xe mà kéo dài theo chiều trong đó các phần thành đỡ giao cắt nhau, phần thành đỡ có thể có kết cấu cứng vững và dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất có thể được giữ theo cách chắc chắn hơn.

(8) Bổ sung cho kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu tại mục (7), phần thành đỡ có thể bao gồm các phần thành đỡ bên phải và bên trái được tạo ra ở hai phía bên của phần lõm theo chiều rộng xe, phần thành kéo dài theo chiều rộng xe có thể kéo dài từ phần thành đỡ bên phải trong số các phần thành đỡ bên phải và bên trái, nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe, về phía đối diện với dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất theo chiều rộng xe và, tấm ngăn có thể có phần giữ dụng cụ thứ hai, để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ hai và dụng cụ bảo dưỡng thứ ba theo cách tách biệt với dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất được giữ bởi phần giữ dụng cụ, trong vùng được bao quanh bởi phần thành kéo dài theo hướng trước-sau và phần thành kéo dài theo chiều rộng xe.

Theo kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế nêu tại mục (8), do phần giữ dụng cụ thứ hai được tạo ra trong vùng đối diện với dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất của phần thành kéo dài theo hướng trước-sau, khoảng không ở phía đối diện với dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất của phần thành kéo dài theo hướng trước-sau có thể được sử dụng theo cách hiệu quả làm khoang chứa dụng cụ bảo dưỡng thứ hai và dụng cụ bảo dưỡng thứ ba đồng thời phần thành đỡ được gia cường.

Theo sáng chế, có thể tạo ra kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, có khả năng đảm bảo được độ sâu của khoang chứa trong hộp chứa vật dụng đồng thời cho phép dụng cụ bảo dưỡng lưu giữ trong hộp chứa vật dụng có thể được đặt vào và lấy ra một cách dễ dàng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu bằng thể hiện vùng xung quanh hộp chứa vật dụng của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

FIG.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của hộp chứa vật dụng.

FIG.4 là hình chiếu bằng thể hiện thân chính của hộp chứa vật dụng.

FIG.5 là hình chiếu bằng thể hiện tấm ngăn của hộp chứa vật dụng.

FIG.6 là hình chiếu cạnh từ bên trái của tấm ngăn.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh của tấm ngăn.

FIG.8 là hình chiếu bằng của hộp chứa vật dụng.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX được thể hiện trên FIG.8.

FIG.10 là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X được thể hiện trên FIG.8.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI được thể hiện trên FIG.8.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt theo đường XII-XII được thể hiện trên FIG.8.

FIG.13A là hình chiếu cạnh thể hiện tư thế mà chìa vặn hai đầu có thể được giữ bởi phần giữ dụng cụ.

FIG.13B là hình chiếu cạnh thể hiện tư thế mà chìa vặn hai đầu có thể được giữ bởi phần giữ dụng cụ.

FIG.13C là hình chiếu cạnh thể hiện tư thế mà chìa vặn hai đầu có thể được giữ bởi phần giữ dụng cụ.

FIG.13D là hình chiếu cạnh thể hiện tư thế mà chìa vặn hai đầu có thể được giữ bởi phần giữ dụng cụ.

FIG.14 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIV-XIV được thể hiện trên FIG.13A.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Trong phần mô tả dưới đây, các thuật ngữ chỉ hướng như phía trước, phía sau, bên trái và bên phải cũng chính là các hướng của xe trừ khi có quy định khác. Tiếp theo, mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, mũi tên LH biểu thị phía bên trái của xe, mũi tên UP biểu thị phía trên của xe và, đường CL biểu thị đường tâm theo hướng phải-trái của xe được thể hiện ở các vị trí thích hợp trên các hình vẽ dùng cho phần mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.1, xe máy 1 (xe kiểu ngồi để chân hai bên) theo phương án này có ống đầu 11 ở phần đầu trước của khung thân xe 10. Hai chạc trước bên phải và bên trái 12, dùng để đỡ bánh trước WF, được đỡ bởi ống đầu 11 thông qua cần lái 12a. Tay lái 13 được lắp ở phần trên của cần lái 12a.

Khung thân xe 10 thuộc loại được gọi là khung xương trong đó một khung chính 10a kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ ống đầu 11. Khung thân xe 10 hạ thấp vị trí của khung chính 10a và tạo thành một khoảng không vồng hình yên ngựa giữa ống đầu 11 và yên xe 23 để người đi xe ngồi trên đó. Khung chốt xoay 10c kéo dài ở bên dưới phần đầu sau của khung chính 10a. Phần đầu trước của chạc sau 15, dùng để đỡ bánh sau WR, được đỡ bởi khung chốt xoay 10c. Hai bộ giảm xóc sau bên phải và bên trái 16 được bố trí giữa phần sau của chạc sau 15 và phần sau (khung yên xe 10b) của khung thân xe 10.

Khung yên xe 10b, cấu thành phần sau của khung thân xe 10, bao gồm hai thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 (các khung thân xe) và hai khung đỡ bên phải và bên trái 10b2. Các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 kéo dài lên phía trên và về phía sau theo cách chia nhánh sang bên phải và bên trái từ phần sau của khung chính 10a, sau đó uốn gần như theo phương nằm ngang và kéo dài về phía sau. Các khung đỡ bên phải và bên trái 10b2 kéo dài lên phía trên và về phía sau theo cách chia nhánh sang bên phải và bên trái từ phần sau của khung chốt xoay 10c và sau đó được nối với các phần giữa của các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 từ phía dưới.

Bình nhiên liệu 20 được bố trí bên trên bánh sau WR và bên trong phần sau của khung yên xe 10b. Bình nhiên liệu 20 được bố trí bên dưới phần sau của yên xe 23 bên trong tấm ốp phía sau thân xe 21. Hộp chứa vật dụng 30 được bố trí ở phía trước bình nhiên liệu 20 và ở bên trong phần trước của khung yên xe 10b. Hộp chứa vật dụng 30 được bố trí bên dưới phần trước của yên xe 23, ở bên trong tấm ốp phía sau thân xe 21.

Yên xe 23 được đỡ bởi khung yên xe 10b và tấm ốp phía sau thân xe 21. Yên xe 23 có thể xoay lên phía trên và về phía trước từ vị trí sử dụng, được thể hiện trên FIG.1, thông qua bản lề yên xe 24. Người sử dụng có thể tiếp cận bình nhiên liệu 20 và hộp chứa vật dụng 30 bằng cách nâng yên xe 23 lên khỏi vị trí sử dụng.

Như được thể hiện trên FIG.2, hộp chứa vật dụng 30 bao gồm thân chính 31 và tấm ngăn (tấm che ắc quy) 41. Thân chính 31 có dạng một hộp chứa có miệng 31a ở phần đầu trên của nó. Thân chính 31 được tạo ra theo cách phần trước có chiều rộng hẹp hơn chiều rộng của phần sau. Điều này góp phần dễ dàng cho việc hạ thấp chân của người đi xe đang ngồi trên yên xe 23.

Thân chính 31 có hai phần lắp bên phải và bên trái 32 được đỡ bởi các chi tiết lắp (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 ở các phía bên phải và bên trái của phần sau phía trên. Thân chính 31 có phần lắp trước 33 được đỡ bởi chi tiết lắp (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp cố định vào khung yên xe 10b ở phần giữa theo hướng phải-trái ở phần trước phía dưới.

Như được thể hiện trên FIG.3 và FIG.4, thân chính 31 kéo dài xuống phía dưới với mặt cắt có hình dạng giống như miệng 31a, trong đó phần trước hẹp hơn phần sau. Phần đế 34 của bản lề yên xe 24 để đỡ phần đầu trước của yên xe 23 được tạo liền khối ở phần trước phía trên của thân chính 31. Đường 34a trên hình vẽ này biểu thị đường tâm theo chiều rộng xe của trục bản lề. Phần gia cường phía sau 35 nối các phần lắp bên phải và bên trái 32 được tạo liền khối ở phần sau phía trên. Phía sau của miệng 31a của thân chính 31 nghiêng lên phía trên và về phía sau.

Thân chính 31 được bố trí ở vị trí gối chông lên các phần trước của các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 trên hình chiếu cạnh. Thân chính 31 được bố trí ngang qua phía trên và phía dưới của các phần trước của các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1. Thân chính 31 kéo dài xuống dưới sâu hơn so với các phần trước của các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1.

Trong thân chính 31, do phần sau rộng hơn phần trước được lắp giữa các phần trước của các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 nên chiều rộng theo hướng phải-trái của phần dưới phía sau được thu hẹp. Các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L mà phình ra ở bên trong hộp chứa được tạo thành ở các phía bên phải và bên trái của phần dưới phía sau của thân chính 31 để tránh các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1. Các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L nghiêng dọc theo độ nghiêng của các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 trên hình chiếu cạnh. Độ phình của các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L giảm hoặc không còn nữa ở

phần trước hẹp của thân chính 31.

Ví dụ, một trong số các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L (phần phình bên trái) phình nhiều hơn về phía trong hộp chứa so với phần phình kia (phần phình bên phải theo phương án này). Việc này là để, ví dụ, bố trí ống dẫn nhiên liệu 20a (xem các hình vẽ từ FIG.9 đến FIG.11), kéo dài từ bình nhiên liệu 20 về phía động cơ E, ở phía trong các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 theo chiều rộng xe. Chi tiết dẫn ống 37, để dẫn hướng việc đi ống dẫn nhiên liệu 20a, được bố trí ở mặt bên trái của thân chính 31 theo cách nhô ra.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.7, tấm ngăn 41 là một bộ phận riêng biệt với thân chính 31 và được tạo ra dưới dạng một khối liền, ví dụ, bằng nhựa tổng hợp như nhựa PP (Polypropylen). Tấm ngăn 41 có hình dạng tấm gần như nằm ngang và được bố trí ở độ cao cắt qua các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L và các thanh đỡ yên xe bên phải và bên trái 10b1 trên hình chiếu cạnh. Tấm ngăn 41 phân chia khoảng không bên trong K1 của hộp chứa thành khoang chứa trên UK và khoang chứa dưới LK. Khoang chứa dưới LK là khoảng không để chứa các bộ phận điện kể cả ắc quy 51 và được ngăn cách với khoang chứa trên UK. Khoang chứa trên UK được dùng làm khoảng không tiện ích để cho phép các vật dụng như mũ bảo hiểm được đặt vào và lấy ra khỏi đó.

Tấm ngăn 41 tạo thành mặt trên gần như nằm ngang (dưới đây được gọi là mặt đặt vật dụng 41a) ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng của thân chính 31. Phía dưới tấm ngăn 41 là khoang chứa dùng cho các bộ phận điện và bề mặt đặt vật dụng 41a được tạo ra bởi tấm ngăn 41 về cơ bản chính là mặt đáy của khoảng không tiện ích. Khi độ sâu của thân hộp tăng, phần dưới (khoang chứa dưới LK) của thân chính 31 được làm thụt lại để tránh các bộ phận khác. Tấm ngăn 41 nằm ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng của thân chính 31 tạo thành bề mặt đặt vật dụng 41a rộng hơn mặt đáy 31b của thân chính 31. Đường thoát nước 38 hình chữ L trên hình chiếu bằng và thành thẳng đứng 39 (xem FIG.12), để xác định vị trí lắp ắc quy 51, được tạo ra trên mặt đáy 31b của thân chính 31.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.7, tấm ngăn 41 có thể được lắp vào và tháo ra khỏi thân chính 31. Tấm ngăn 41 có phần mép trước 42, các phần mép bên phải 43R và bên trái 43L và, phần mép sau 44 được tạo ra theo cách

khớp vừa với hình dạng theo chu vi trong của thân chính 31. Phần mép trước 42 được tạo ra có hình dạng cong lồi về phía trước. Các phần mép bên phải 43R và bên trái 43L được tạo ra có hình dạng lõm (hình dạng khoét) để tránh các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L. Phần mép sau 44 được tạo ra theo chiều rộng xe.

Hai vấu khóa phía trước 42a, có thể được lắp vào và tháo ra khỏi lỗ lắp hình thành ở phần trước của thân chính 31, được trang bị ở phần đầu trước của phần mép trước 42 theo cách nhô ra. Vấu khóa sau bên phải 43a, có thể được lắp vào và tháo ra khỏi lỗ lắp hình thành ở phần sau bên phải của thân chính 31, được trang bị ở phần mép bên phải 43R theo cách nhô ra. Phần lắp chặt phía sau bên trái 44a, có thể được lắp cố định vào một phần lắp chặt được tạo ra ở phần sau bên trái của thân chính 31, được bố trí ở phần góc sau bên trái ở vị trí nơi phần mép bên trái 43L và phần mép sau 44 giao nhau.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.9 đến FIG.12, các gân ở mép theo chu vi 45, dựng đứng hướng xuống dưới, được tạo ra theo cách liên tục ở mỗi phần mép 42, 43L, 43R và 44 của tấm ngăn 41. Ví dụ, gân gia cường dạng lưới 46 và phần gài dạng vấu nhô 47, để gài vào phần mặt trên 51a của ắc quy 51 và xác định vị trí của phần mặt trên 51a này được tạo ra ở mặt dưới của tấm ngăn 41.

Ngoài ắc quy 51, các bộ phận điện như role khởi động 52 và hệ thống đánh lửa bằng tụ điện 53 (được gọi tắt là CDI – là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh – Capacitor Discharge Ignition) được lắp trong khoang chứa dưới LK. Các bộ phận điện không chỉ giới hạn ở các bộ phận được mô tả trên đây và có thể còn bao gồm cụm điều khiển điện tử (được gọi tắt là ECU – là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh – Electronic Control Unit), hộp cầu chì, cụm điều khiển dùng cho đèn hoặc các bộ phận tương tự.

Ắc quy 51 là, ví dụ, ắc quy chì có dạng gần như hình hộp chữ nhật. Ắc quy 51 được bố trí theo cách phần mặt trên 51a, có cực dương 51b và cực âm 51c, gần như nằm ngang. Ắc quy 51 được bố trí theo cách cạnh dài của phần mặt trên hình chữ nhật 51a trên hình chiếu bằng kéo dài theo chiều rộng xe và cạnh ngắn của nó kéo dài theo chiều dọc xe. Ắc quy 51 không chỉ giới hạn ở ắc quy chì mà còn có thể là ắc quy lithi-ion, ắc quy niken-hydro hoặc các ắc quy tương tự.

Như được thể hiện trên FIG.7, FIG.8 và FIG.12, phần chứa dụng cụ 60 để chứa dụng cụ mang theo xe (dụng cụ bảo dưỡng) được tạo liền khối ở phía mặt trên của tấm ngăn 41. Phần chứa dụng cụ 60 được bố trí lệch về một phía bên theo chiều rộng xe (phía bên phải theo phương án này) so với đường tâm xe theo hướng phải-trái CL. Phần chứa dụng cụ 60 bao gồm phần giữ dụng cụ thứ nhất 61 (phần giữ dụng cụ) và phần giữ dụng cụ thứ hai 71 nằm liền kề nhau theo chiều rộng xe.

Dụng cụ mang theo xe được giữ bởi phần giữ dụng cụ thứ nhất 61, ví dụ, là chìa vặn hai đầu 55 (dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất, dưới đây đơn giản được gọi là chìa vặn 55) là một loại dụng cụ thường sử dụng được mang theo xe. Chìa vặn 55 có phần tay vặn 55a (phần nắm tay) có mặt cắt ngang dạng phẳng. Dưới đây, hướng theo chiều dài của phần tay vặn 55a, hướng theo chiều dày và hướng theo chiều rộng của mặt cắt ngang của nó lần lượt được gọi là chiều dài, chiều dày và chiều rộng của chìa vặn 55. Các phần đầu 55b và 55c (các phần đầu mở) được tạo liền khối ở hai phần đầu của phần tay vặn 55a theo hướng chiều dài. Dụng cụ mang theo xe được giữ bởi phần giữ dụng cụ thứ nhất 61 không chỉ giới hạn ở chìa vặn hai đầu và có thể là một dụng cụ mang theo xe khác có hình dạng dài với mặt cắt ngang dạng phẳng, như cờ lê trùng có hai phần đầu kín, cờ lê tổ hợp có một phần đầu kín hoặc các dụng cụ tương tự.

Phần giữ dụng cụ thứ nhất 61 bao gồm phần thành đỡ 62, dựng đứng từ mặt trên 41a của tấm ngăn 41 và, phần rãnh 65 (phần lõm), nằm song song với hướng chiều dài của chìa vặn 55. Phần giữ dụng cụ thứ nhất 61 giữ chìa vặn 55 theo cách chiều dài của chìa vặn 55 hướng theo chiều dọc xe. Phần giữ dụng cụ thứ nhất 61 đứng thẳng và giữ chìa vặn 55 theo cách chiều dày của chìa vặn 55 hướng theo chiều rộng xe và chiều rộng hướng theo phương thẳng đứng. Phần thành đỡ 62 bao gồm các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63. Các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 đỡ chìa vặn 55 ở tư thế đứng thẳng theo chiều rộng để kẹp chìa vặn 55 từ hai phía bên theo chiều rộng xe. Các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 được làm bằng vật liệu mềm dẻo như nhựa và có thể được ban rộng ra và lắp dụng cụ bảo dưỡng vào đó.

Phần rãnh 65 được tạo thành giữa các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63. Phần rãnh 65 là một rãnh có đáy với mặt cắt hình chữ nhật và kéo dài theo chiều dọc xe. Phần rãnh 65 kéo dài theo hướng chiều dài của chìa vặn 55 và giữ phần dưới của

chìa vặn 55 ở tư thế đứng thẳng theo chiều rộng. Phần rãnh 65 có chiều rộng bằng chiều dày của chìa vặn 55. Phần rãnh 65, cùng với các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63, đỡ theo cách chắc chắn chìa vặn 55 ở tư thế đứng thẳng bằng cách giữ phần dưới của chìa vặn 55, làm hạn chế độ cao của chìa vặn 55 ở tư thế đứng thẳng và độ cao của các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 và do vậy, hạn chế sự ảnh hưởng đến khoang chứa trên UK.

Như được thể hiện trên FIG.3, phần thành đỡ 62 bao gồm các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 được bố trí bên dưới phần đầu trên 36a, là vị trí trên cùng của các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L. Phần đầu trên 36a của phần phình bên trái 36L được thể hiện trên FIG.3 có kích thước tương đối lớn. Do vậy, phần thành đỡ 62 không nhô vào trong khoảng không ở bên trên các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L và độ sâu của khoảng không ở bên trên các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L được đảm bảo. Khoảng không ở bên trên các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L khá rộng và được dùng để chứa vật dụng có kích thước lớn như mũ bảo hiểm. Do độ cao của phần thành đỡ 62 được duy trì thấp hơn các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L nên khi vật dụng có kích thước lớn như mũ bảo hiểm được đặt vào thì phần thành đỡ 62 không bị va chạm và điều này góp phần vào việc tăng dung tích thực tế của hộp chứa vật dụng 30.

Như được thể hiện, ví dụ, trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.8, một trong số các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 (phần thành đỡ bên trái 63 theo phương án này) được tạo ra theo cách liên tục theo chiều dọc xe theo hướng chiều dài của chìa vặn 55. Phần khoét 63a có độ cao được hạ thấp một phần so với vùng lân cận (đến độ cao bằng không (zero) theo phương án này) được tạo ra ở phần sau của phần thành đỡ bên trái 63. Phần khoét 63a khiến cho người sử dụng dễ dàng cầm lấy chìa vặn 55, vốn được đỡ bởi các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63.

Phần còn lại trong số các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 (phần thành đỡ bên phải 64 theo phương án này) không liên tục theo hướng chiều dài của chìa vặn 55 và được tạo ra theo cách ngắt quãng. Nói cách khác, phần thành đỡ bên phải 64 có nhiều phần khoét 64a. Ít nhất một số phần khoét 64a của phần thành đỡ bên phải 64 nằm ở vị trí trùng với các phần khoét 63a của phần thành đỡ bên trái theo hướng chiều dài của chìa vặn 55 và điều này khiến cho người sử dụng dễ dàng hơn trong việc cầm

lấy chìa vặn 55.

Phần hốc hình bán cầu 66, nối thông với phần sau của phần rãnh 65 từ phía bên phải, được tạo ra ở mặt trên của tấm ngăn 41. Phần hốc 66 nằm ở cùng một vị trí với phần khoét 63a theo hướng chiều dài của chìa vặn 55 và mở phần sau của phần rãnh 65 ra phía ngoài (về phía bên trái) của phần thành đỡ bên trái 64 thông qua phần khoét 63a. Phần hốc 66 khiến cho người sử dụng dễ dàng hơn trong việc cầm lấy chìa vặn 55.

Cũng theo các hình vẽ từ FIG.13A đến FIG.13D và FIG.14, phần khóa dụng cụ 63b, nhô ra từ đầu trên về phía bên phải (về phía phần rãnh 65), được bố trí trên một trong số các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 (phần thành đỡ bên trái 63 theo phương án này) theo cách nhô ra. Phần khóa dụng cụ 63b nhô theo cách gồi chồng lên một khoảng bằng nửa chiều rộng của phần rãnh 65 ở bên trên phần rãnh 65 trên hình chiếu bằng. Do vậy, phần khóa dụng cụ 63b khoá vào chìa vặn 55 nằm trong phần rãnh 65 từ phía trên và hạn chế việc chìa vặn 55 đang nằm trong phần rãnh 65 bị bật lên phía trên. Phần đường trượt 63b1 để tháo khuôn trượt khi đúc tấm ngăn 41 được tạo ra ở bên dưới phần khóa dụng cụ 63b.

Hai phần đầu 55b và 55c của chìa vặn 55 có các miệng hở với kích thước khác nhau và được làm nghiêng theo các hướng ngược nhau so với hướng chiều dài.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.13A đến FIG.13D, khi chìa vặn 55 được nhìn theo chiều dày, chìa vặn 55 có thể có bốn hình dạng khác nhau bằng cách thay đổi tư thế của nó theo chiều dài và chiều rộng. Do vậy, trong trường hợp phần giữ dụng cụ có hình dạng khớp với hình dạng của chìa vặn 55 khi nhìn theo hướng chiều dày thì cần phải sắp xếp hướng của chìa vặn 55 theo hướng chiều dài và chiều rộng.

Phần giữ dụng cụ thứ nhất 61 theo phương án này giữ chìa vặn 55 ở tư thế trong đó chìa vặn 55 đứng thẳng theo cách chiều dày hướng theo chiều rộng xe. Vào thời điểm này, ngay cả khi hướng của chìa vặn 55 thay đổi theo hướng chiều dài và hướng chiều rộng thì chìa vặn 55 có thể được giữ chỉ cần bằng cách luồn chìa vặn 55 vào trong khoảng không giữa các phần thành đỡ bên phải 64 và bên trái 63 từ phía trên. Do vậy, khả năng sử dụng là tốt hơn so với trường hợp trong đó hướng của chìa

vặn 55 phải được sắp xếp theo hướng chiều dài và hướng chiều rộng. Ngoài ra, phần khóa dụng cụ 63b, để ngăn chặn việc chìa vặn 55 bị bật lên phía trên, được khóa từ phía trên vào phần giữa của phần tay vặn 55a theo hướng chiều dài. Ngay cả khi hướng của chìa vặn 55 thay đổi theo hướng chiều dài và hướng chiều rộng, phần giữa của phần tay vặn 55a theo hướng chiều dài ít bị thay đổi về vị trí và do vậy, ít ảnh hưởng đến việc khóa của phần khóa dụng cụ 63b.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.8, phần thành đỡ bên trái 63 chính là phần thành 63c kéo dài theo hướng trước-sau vốn kéo dài theo chiều dọc xe theo hướng chiều dài của chìa vặn 55. Phần thành ở đầu trước 63d, được uốn sang bên phải dọc theo đầu trước của phần rãnh 65 và nối với phần trước của phần thành đỡ bên phải 64, được tạo ra theo cách liên tục ở phần đầu trước của phần thành đỡ bên trái 63.

Phần thành đỡ bên phải 64 được phân chia thành phần thành đỡ thứ nhất 64b, có kích thước tương đối nhỏ được bố trí cách nhau ở phía trước và phía sau phần rãnh 65, phần thành đỡ thứ hai 64c nằm dọc theo phía bên phải ở phần sau của phần rãnh 65 và phần thành đỡ thứ ba 64d nằm dọc theo phía bên phải ở phần trước của phần rãnh 65. Các gân gia cường 64b1 lần lượt được tạo liền khối trên các phần thành đỡ thứ nhất 64b và có dạng hình chữ T trên hình chiếu bằng. Phần thành ở đầu sau 64c1, uốn sang bên trái và kéo dài dọc theo đầu sau của phần rãnh 65, được tạo ra theo cách liên tục ở phần đầu sau của phần thành đỡ thứ hai 64c và có dạng hình chữ L trên hình chiếu bằng. Phần thành kéo dài 64d1, kéo dài về phía trước của phần rãnh 65, được tạo ra theo cách liên tục với phần thành đỡ thứ ba 64d và, phần thành kéo dài theo chiều rộng xe 67, được uốn và kéo dài ra phía ngoài theo chiều rộng xe (sang bên phải), được tạo ra theo cách liên tục với phần đầu trước của phần thành kéo dài 64d1.

Phần thành đỡ bên phải 64 có các gân 64b1 hoặc các phần thành 64c1 và 67, mà vuông góc với hướng trước-và-sau ở mỗi phần thành riêng biệt 64b, 64c, 64d và 64d1, có kết cấu rất cứng vững ngay cả khi có cấu hình ngắt quãng và có thể giữ chắc chắn chìa vặn 55.

Phần đầu trước của phần thành đỡ bên trái 63 được đỡ từ phía bên phải bởi phần thành kéo dài theo chiều rộng xe 67, phần thành kéo dài 64d1 và phần thành ở đầu trước 63d. Do vậy, phần thành đỡ bên trái 63 có thể được làm cứng vững và có

thể giữ chìa vặn 55 theo cách chắc chắn.

Vùng R1, được bao quanh bởi phần thành đỡ bên phải 64, phần thành kéo dài theo chiều rộng xe 67 và thành trong của thân chính 31, được tạo ra ở phía bên phải của phần thành đỡ bên phải 64. Phần giữ dụng cụ thứ hai 71 để giữ dụng cụ khác mang theo xe, riêng biệt với chìa vặn 55 được tạo ra trong vùng R1.

Dụng cụ mang theo xe được giữ bởi phần giữ dụng cụ thứ hai 71, ví dụ, chìa vặn buji 56 (dụng cụ bảo dưỡng thứ hai) và phần tay vặn (phần chuỗi) của tuốcnovít có thể đổi đầu 57 (dụng cụ bảo dưỡng thứ ba). Chìa vặn buji 56 và tuốcnovít 57 có phần hình trụ và được giữ bởi phần giữ dụng cụ thứ hai 71 ở trạng thái được bố trí gần như đồng trục theo dọc trục.

Phần giữ dụng cụ thứ hai 71 bao gồm phần kẹp thứ nhất 73 để giữ chìa vặn buji 56 và hai phần kẹp thứ hai 72 để giữ phần trước và phần sau của phần tay vặn của tuốcnovít 57. Mỗi phần kẹp 72 và 73 được bố trí cao hơn phần thành đỡ 62 của phần giữ dụng cụ thứ nhất 61 và được bố trí bên dưới phần đầu trên 36a của các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L, tương tự như phần thành đỡ 62. Do vậy, chiều sâu của khoảng không ở bên trên các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L được đảm bảo.

Các dụng cụ mang theo xe được giữ trong phần giữ dụng cụ thứ hai 71 không chỉ giới hạn ở chìa vặn buji 56 và tuốcnovít 57 và có thể là các dụng cụ mang theo xe khác như chìa vặn sáu cạnh hay kim. Ví dụ, phần hờ 74 (xem FIG.8), dùng để dẫn dây điện ra khỏi khoang chứa dưới LK nhằm cấp điện cho các bộ phận phụ trợ, được tạo ra ở phần nhô nơi phần mép trước 42 và phần mép bên phải 43R trên tấm ngăn 41 giao nhau.

Như được mô tả trên đây, trong kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án này, do các phần giữ dụng cụ 61 và 71 được tạo ra ở mặt trên của tấm ngăn 41 và các dụng cụ mang theo xe được bố trí theo chiều dọc (chiều dọc của xe) nên dụng cụ mang theo xe có độ dài lớn có thể dễ dàng được giữ ở mặt trên của tấm ngăn 41 ngay cả khi có các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L phình về phía trong theo chiều rộng xe ở bên trong hộp chứa. Do vậy, trong khi dụng cụ mang theo xe được giữ trong khoang chứa trên UK để cho phép dụng cụ mang theo xe có thể được đặt vào và lấy ra một cách dễ dàng thì khoang chứa dưới LK, được

ngăn bởi tấm ngăn 41, có thể được sử dụng theo cách hiệu quả làm khoang chứa dùng cho các bộ phận điện, ví dụ như ắc quy 51.

Tiếp theo, do phần giữ dụng cụ đỡ dụng cụ mang theo xe từ phía chiều rộng của xe mà vuông góc với chiều dài của nó nhờ phần thành đỡ 62 dựng đứng nên dụng cụ mang theo xe có thể được giữ theo cách ổn định. Tiếp theo, do phần thành đỡ 62 được bố trí thấp hơn độ cao của phần đầu trên 36a của các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L, phần thành đỡ 62 không nhô vào trong khoảng không ở bên trên các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L và chiều sâu của khoảng không ở bên trên các phần phình bên phải 36R và bên trái 36L có thể được đảm bảo. Nếu phần thành đỡ 62 hoặc các bộ phận tương tự của phần giữ dụng cụ được tạo liền khối ở mặt trên của tấm ngăn 41, thì vẫn có thể dễ dàng tạo ra được kết cấu giữ dụng cụ mang theo xe mà không cần bổ sung các bộ phận phụ.

Ngoài ra, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án nêu trên và không bị giới hạn, ví dụ, ở kết cấu trong đó tấm ngăn phân chia khoang chứa của các bộ phận điện và, tấm ngăn này có thể phân chia khoang chứa của các bộ phận khác của xe hoặc khoang chứa thứ hai. Kết cấu trong đó tấm ngăn phân chia khoảng không bên trong của hộp chứa thành ba hoặc nhiều khoang chứa có thể được sử dụng. Các khoảng không được phân chia bởi tấm ngăn có thể được phân chia hoàn toàn hoặc có thể nối thông một phần với nhau. Phần thành đỡ bên phải có thể là một thành liên tục theo hướng chiều dài của dụng cụ bảo dưỡng hoặc phần thành đỡ bên trái có thể là một thành đứt quãng theo hướng chiều dài của dụng cụ bảo dưỡng. Sáng chế không bị giới hạn ở phần lõm dạng rãnh theo hướng chiều dài của dụng cụ bảo dưỡng và, có thể được trang bị các phần lõm có hình dạng phù hợp với dụng cụ bảo dưỡng khác nhau.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tất cả các loại xe mà người lái xe ngồi trên đó ở tư thế để chân hai bên và bao gồm không chỉ xe máy (gồm cả xe hai bánh có động cơ và xe kiểu scuter) mà còn cả xe ba bánh (gồm cả xe có hai bánh trước và một bánh sau cũng như xe có một bánh trước và hai bánh sau) hoặc xe bốn bánh.

Ngoài ra, kết cấu theo phương án được mô tả trên đây là một ví dụ theo sáng chế và nhiều cải biến có thể được thực hiện mà không vượt quá phạm vi của sáng chế, như việc thay thế các bộ phận theo phương án này bằng các bộ phận đã biết khác.

Đơn sáng chế này yêu cầu hưởng quyền ưu tiên trên cơ sở đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2017-029038 nộp ngày 20.02.2017 mà nội dung của nó được đưa vào đây bằng cách viện dẫn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:
 hộp chứa vật dụng (30) được bố trí theo cách gói chồng lên khung thân xe (10b1) và đi ngang qua phía trên và phía dưới của khung thân xe (10b1) khi nhìn từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1),
 trong đó hộp chứa vật dụng (30) có phần phình (36L, 36R) mà phình về phía trong hộp chứa để tránh khung thân xe (10b1) và, tấm ngăn (41) được bố trí ở vị trí gói chồng lên phần phình (36L, 36R) khi nhìn từ phía bên và phân chia khoảng không bên trong (K1) của hộp chứa theo phương thẳng đứng,
 tấm ngăn (41) có phần giữ dụng cụ (61) để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55) ở tư thế chiều dài của nó hướng theo chiều dọc xe;
 phần giữ dụng cụ (61) có phần thành đỡ (62) dựng thẳng đứng từ mặt trên (41a) của tấm ngăn (41) và đỡ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55); và
 phần thành đỡ (62) được bố trí bên dưới phần đầu trên (36a) của phần phình (36L, 36R).
2. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 1, trong đó phần giữ dụng cụ (61) có phần lõm (65) được tạo ra ở mặt trên (41a) của tấm ngăn (41) theo cách liền kề với phần thành đỡ (62) và có cấu hình để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55).
3. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 2, trong đó phần thành đỡ (62) bao gồm các phần thành đỡ bên phải và bên trái (63, 64) được tạo ra ở hai phía bên của phần lõm (65) theo chiều rộng xe.
4. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 2 hoặc 3, trong đó phần giữ dụng cụ (61) có phần hốc (66) được tạo ra ở mặt trên (41a) của tấm ngăn (41) theo cách liền kề với một phần của phần lõm (65).
5. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 4, trong đó phần thành đỡ (62) được trang bị phần

khóa dụng cụ (63b) nhô ra theo cách gối chồng với phần lõm (65) ở bên trên phần lõm (65) này khi nhìn từ trên xuống.

6. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phần thành đỡ (62) có phần khoét (63a, 64a) được cắt bỏ một phần.
7. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó phần thành đỡ (62) bao gồm phần thành kéo dài theo hướng trước-sau (63c), kéo dài dọc theo dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55) theo chiều dọc xe và, phần thành kéo dài theo chiều rộng xe (67) kéo dài từ phần thành kéo dài theo hướng trước-sau (63c) theo chiều rộng xe.
8. Kết cấu hộp chứa vật dụng dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 7, trong đó:
 - phần thành đỡ (62) bao gồm các phần thành đỡ bên phải và bên trái (63, 64) được tạo ra ở hai phía bên của phần lõm (65) theo chiều rộng xe;
 - phần thành kéo dài theo chiều rộng xe (67) kéo dài từ phần thành đỡ bên phải (64) trong số các phần thành đỡ bên phải và bên trái (63, 64), nằm ở phía ngoài theo chiều rộng xe, về phía đối diện với dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55) theo chiều rộng xe; và
 - tấm ngăn (41) có phần giữ dụng cụ thứ hai (71), để giữ dụng cụ bảo dưỡng thứ hai (56) và dụng cụ bảo dưỡng thứ ba (57) theo cách tách biệt với dụng cụ bảo dưỡng thứ nhất (55) được giữ bởi phần giữ dụng cụ (61), trong vùng (R1) được bao quanh bởi phần thành kéo dài theo hướng trước-sau (63c) và phần thành kéo dài theo chiều rộng xe (67).

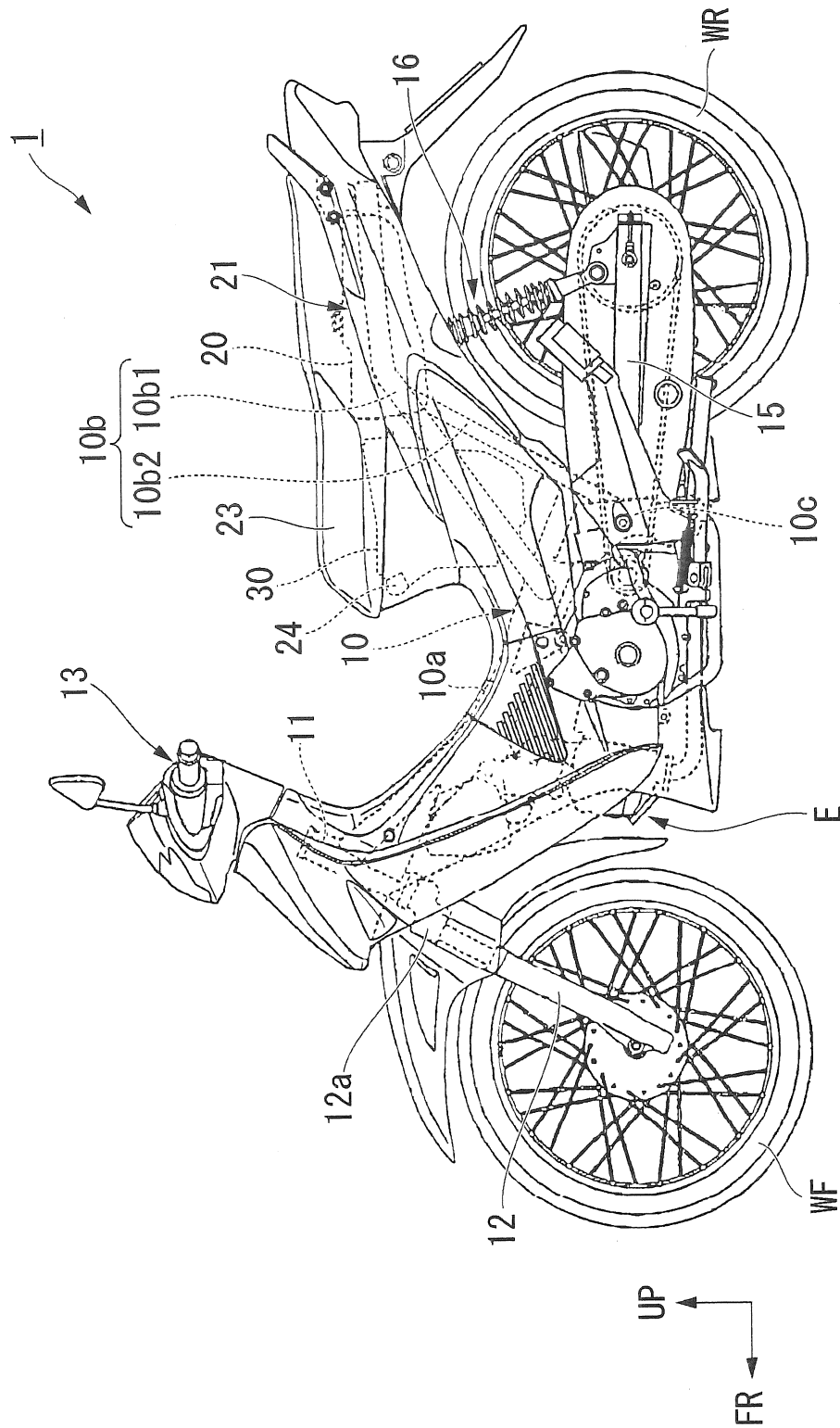


FIG. 1

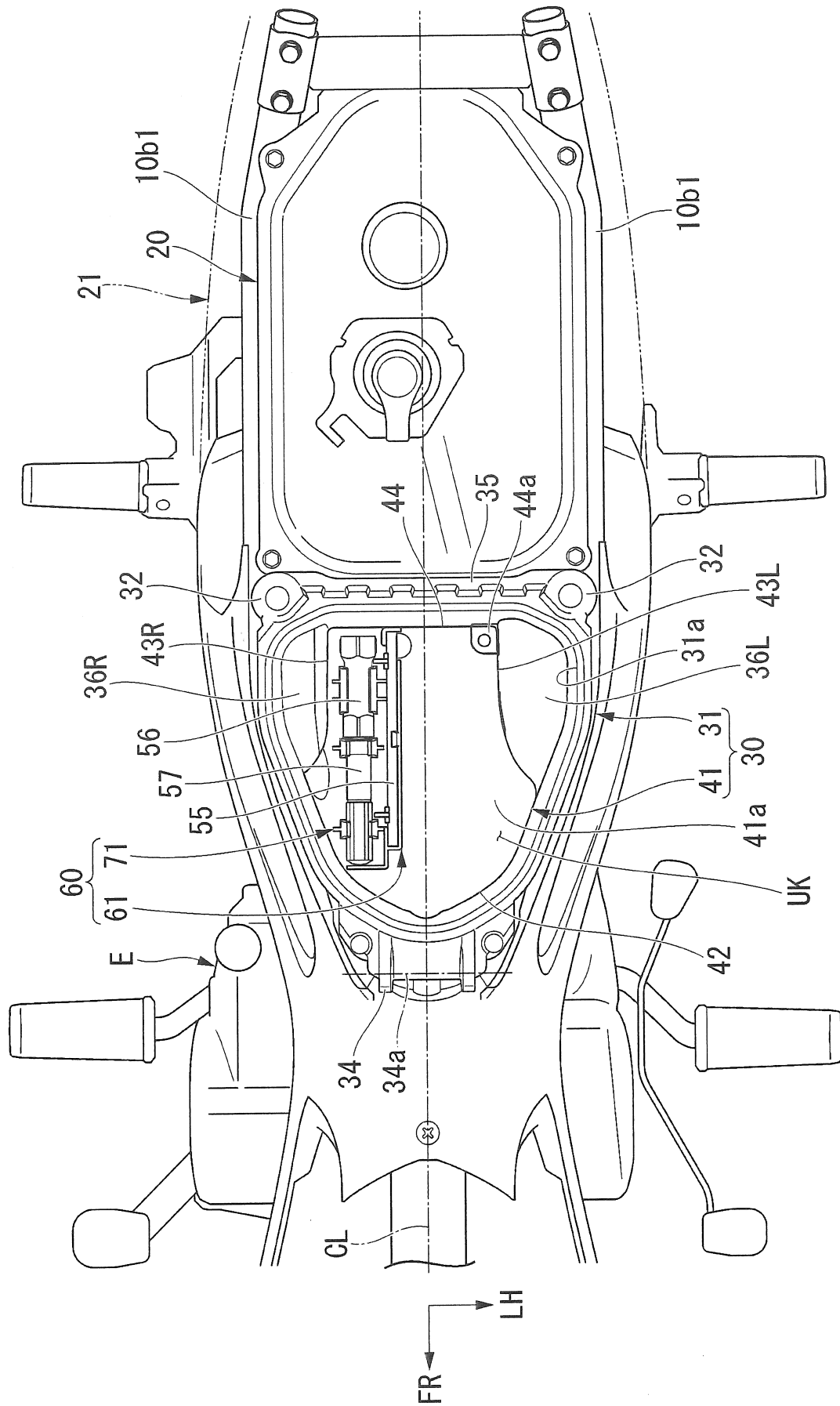


FIG. 2

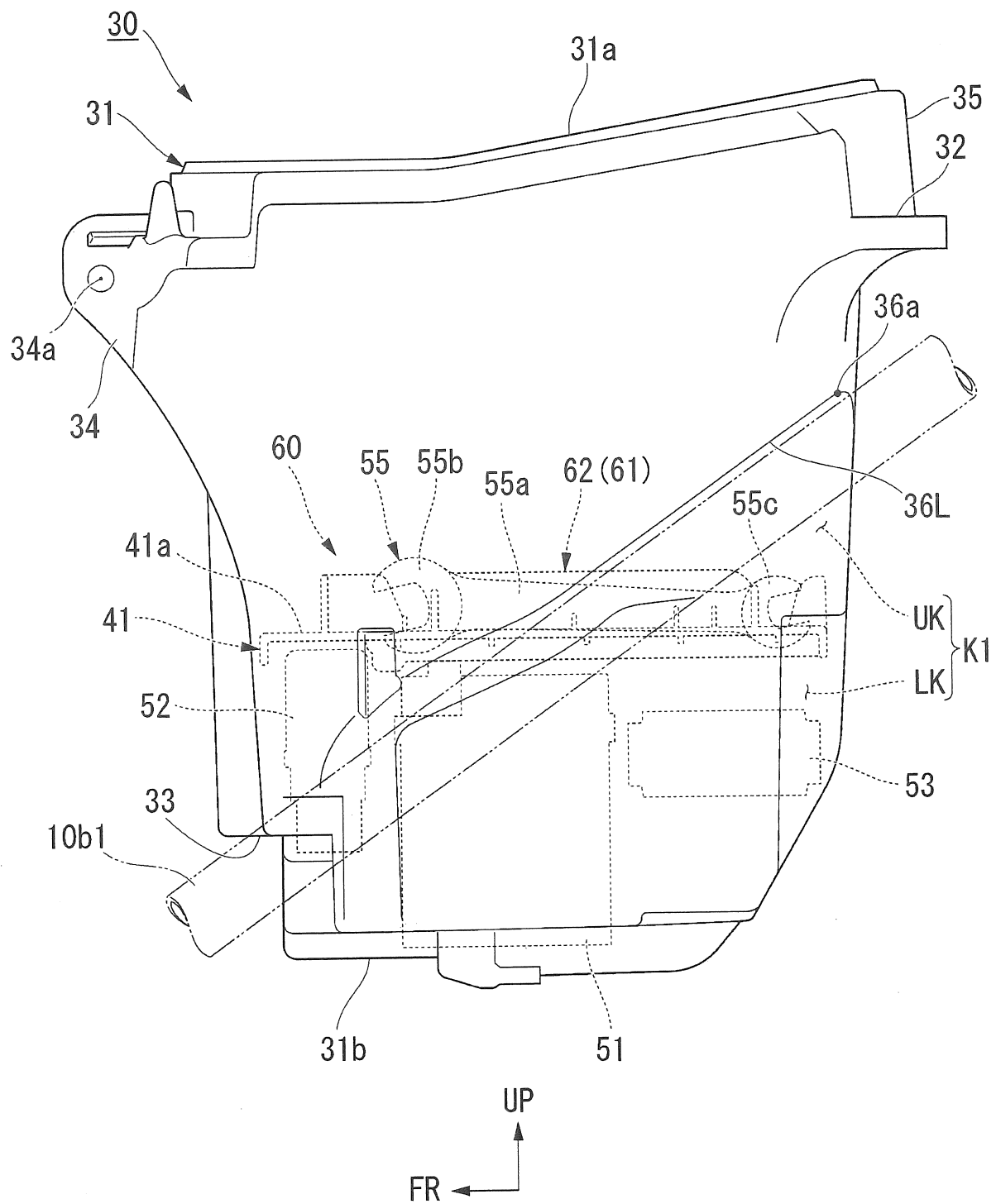


FIG. 3

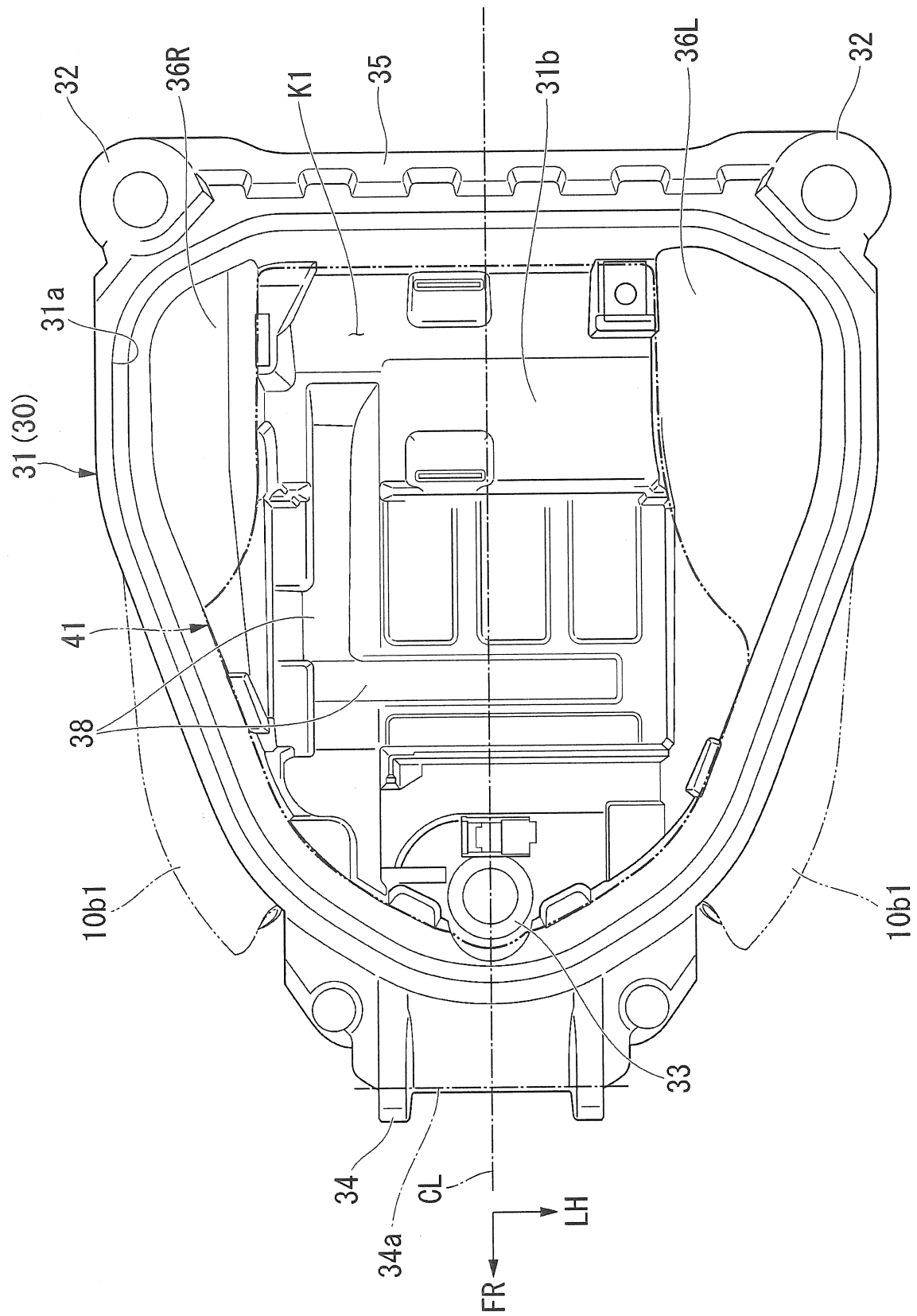


FIG. 4

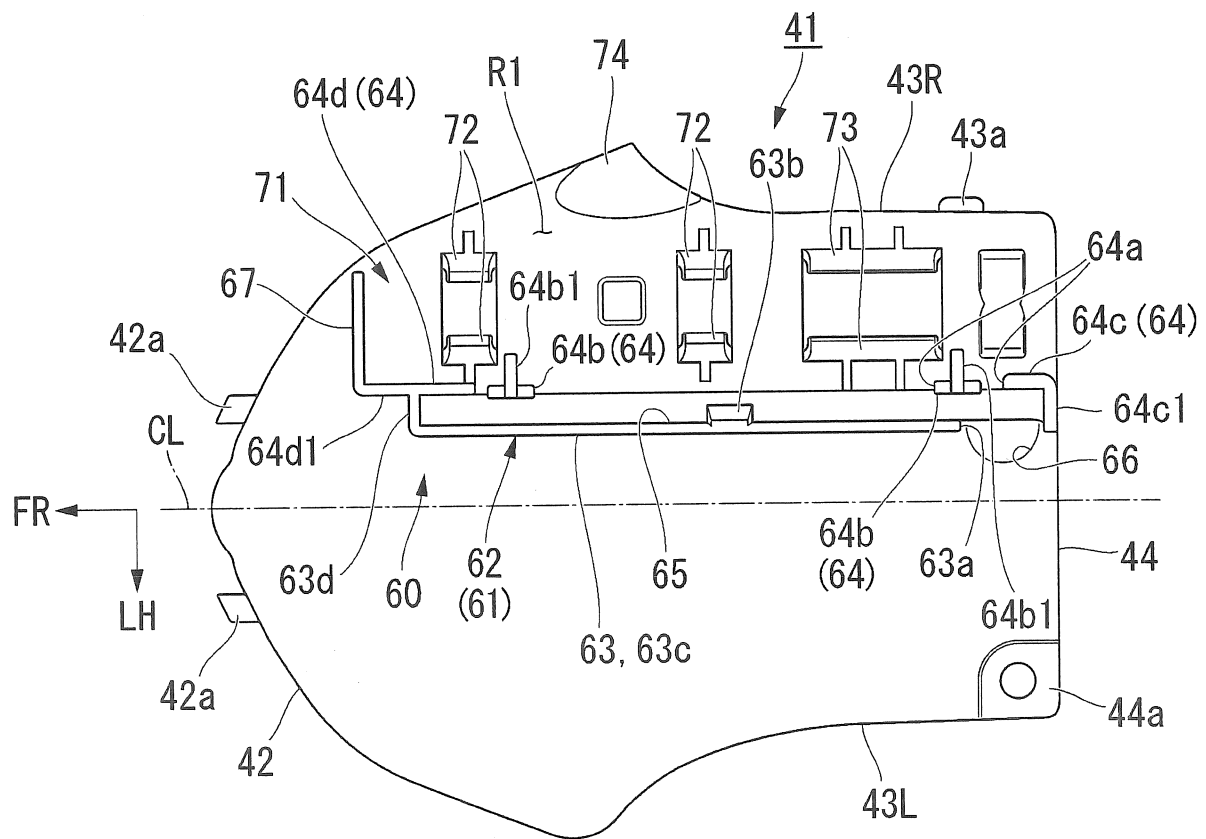


FIG. 5

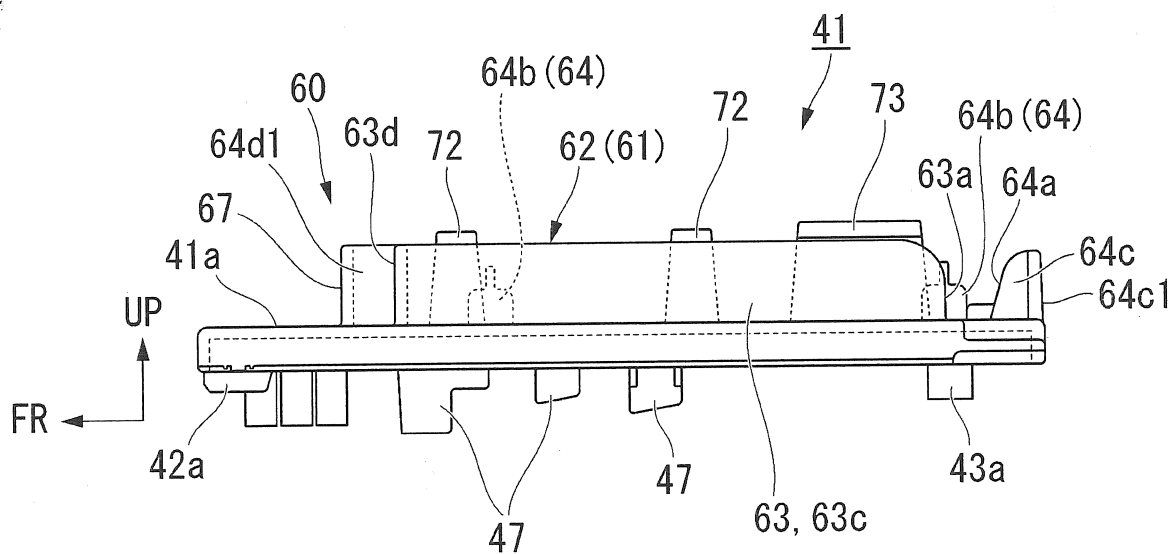


FIG. 6

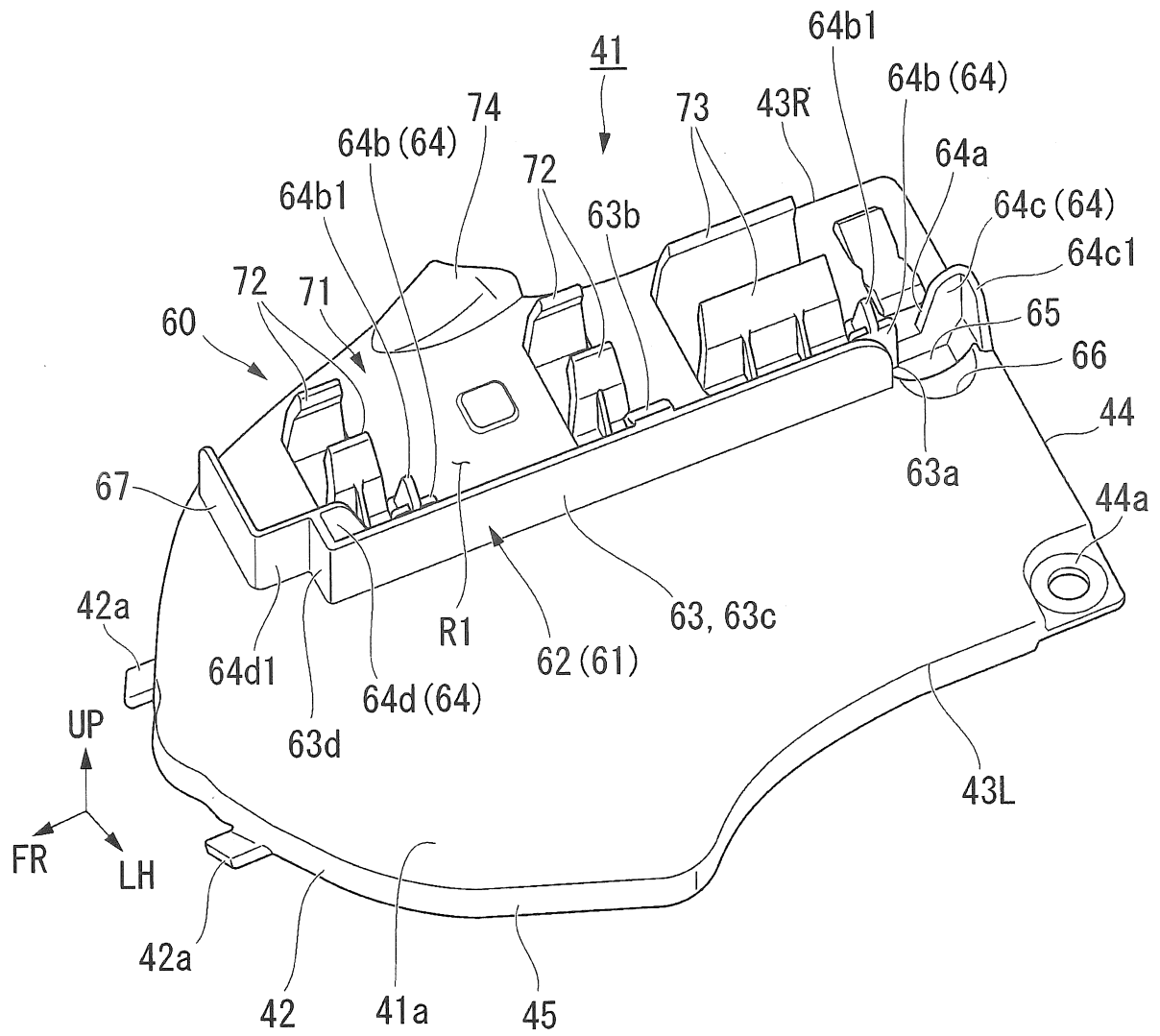


FIG. 7

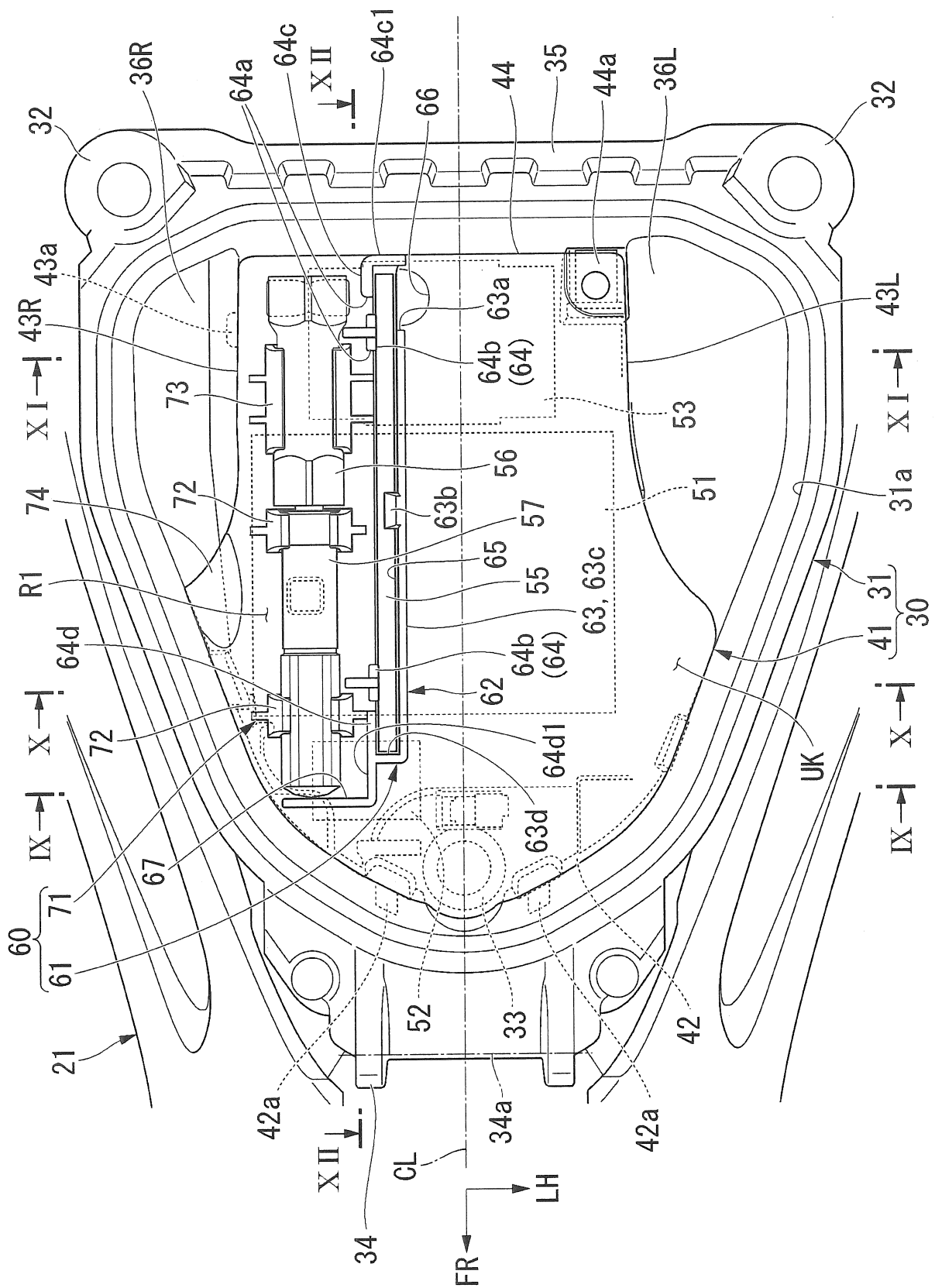


FIG. 8

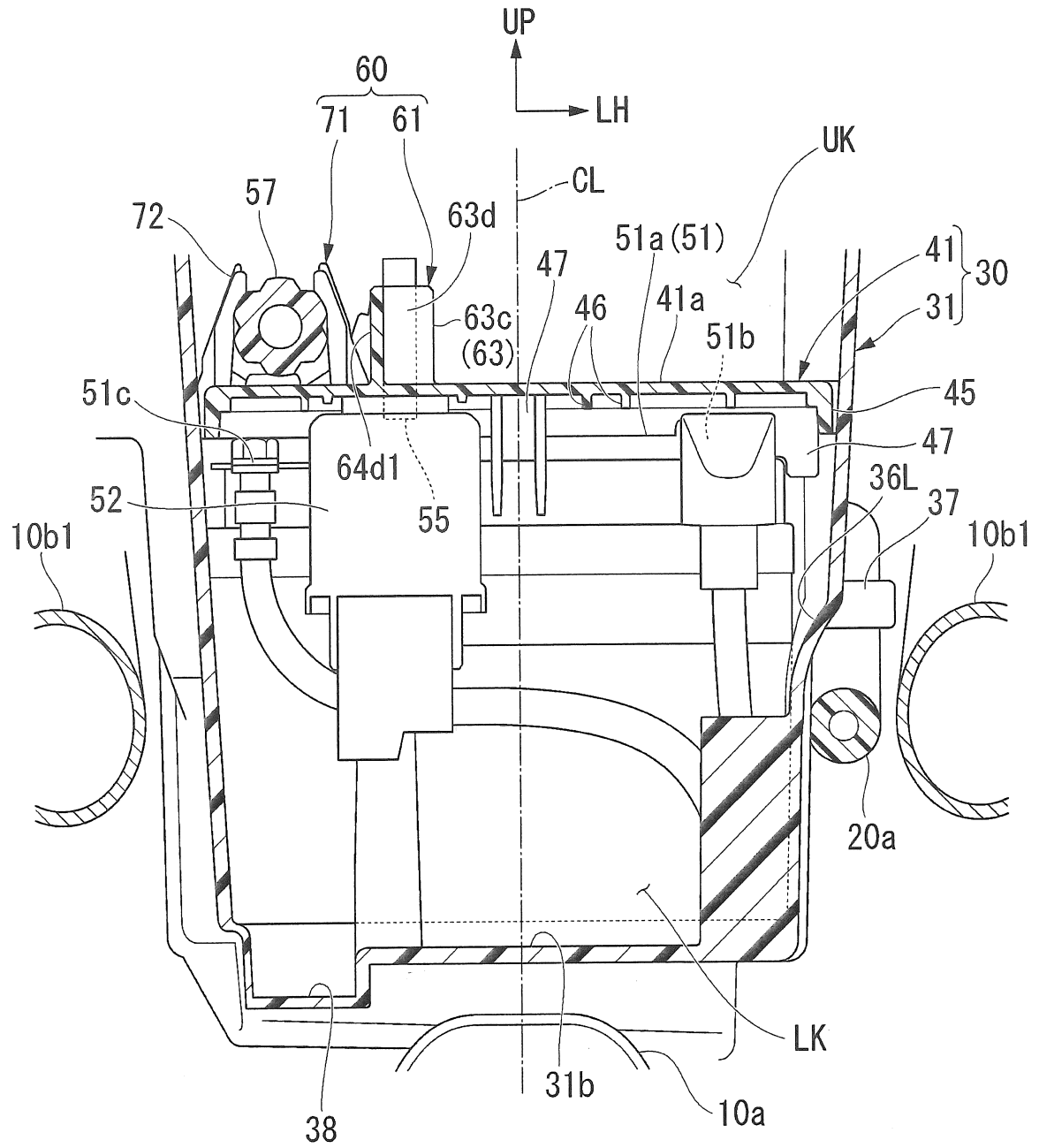


FIG. 9

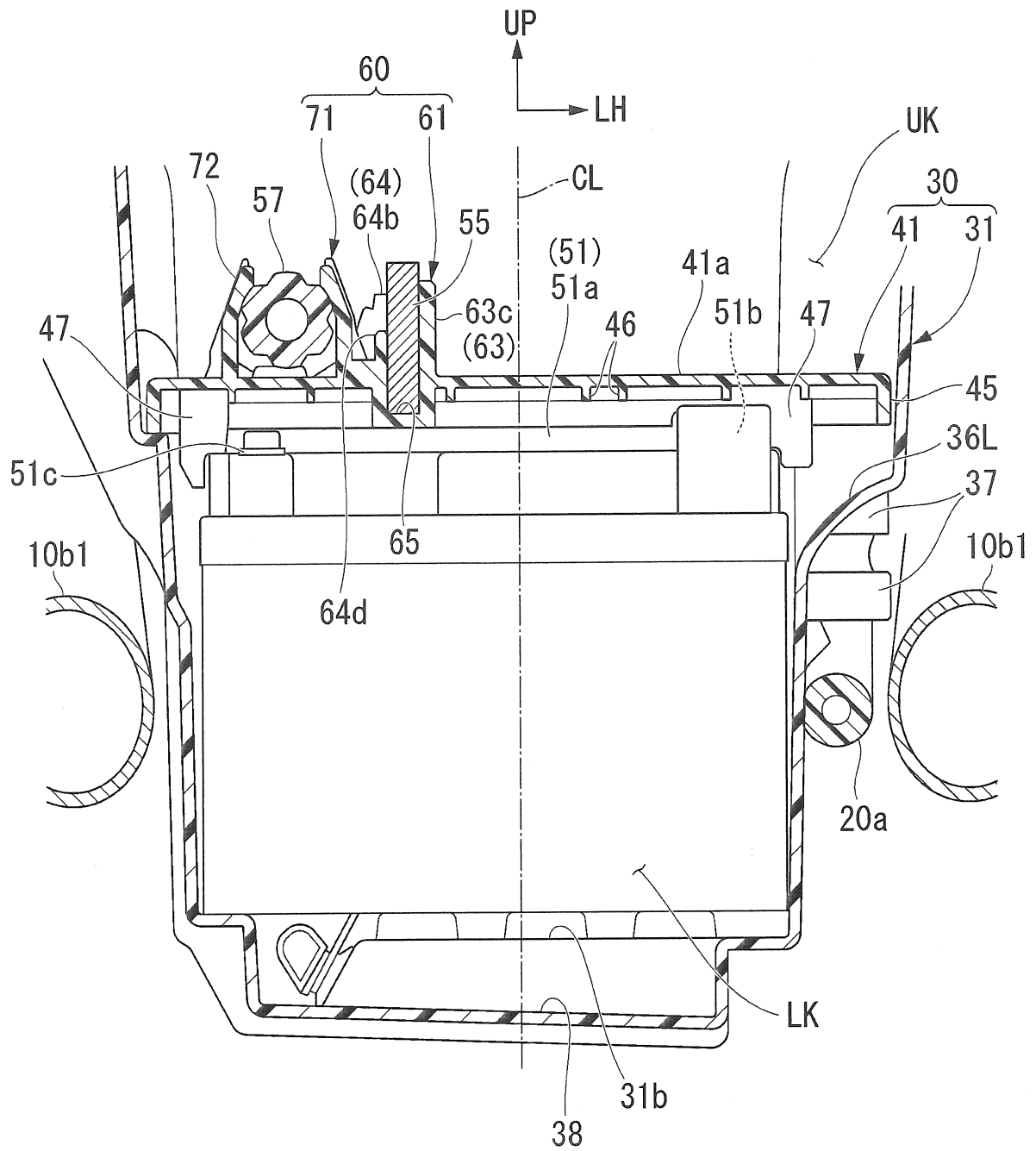


FIG. 10

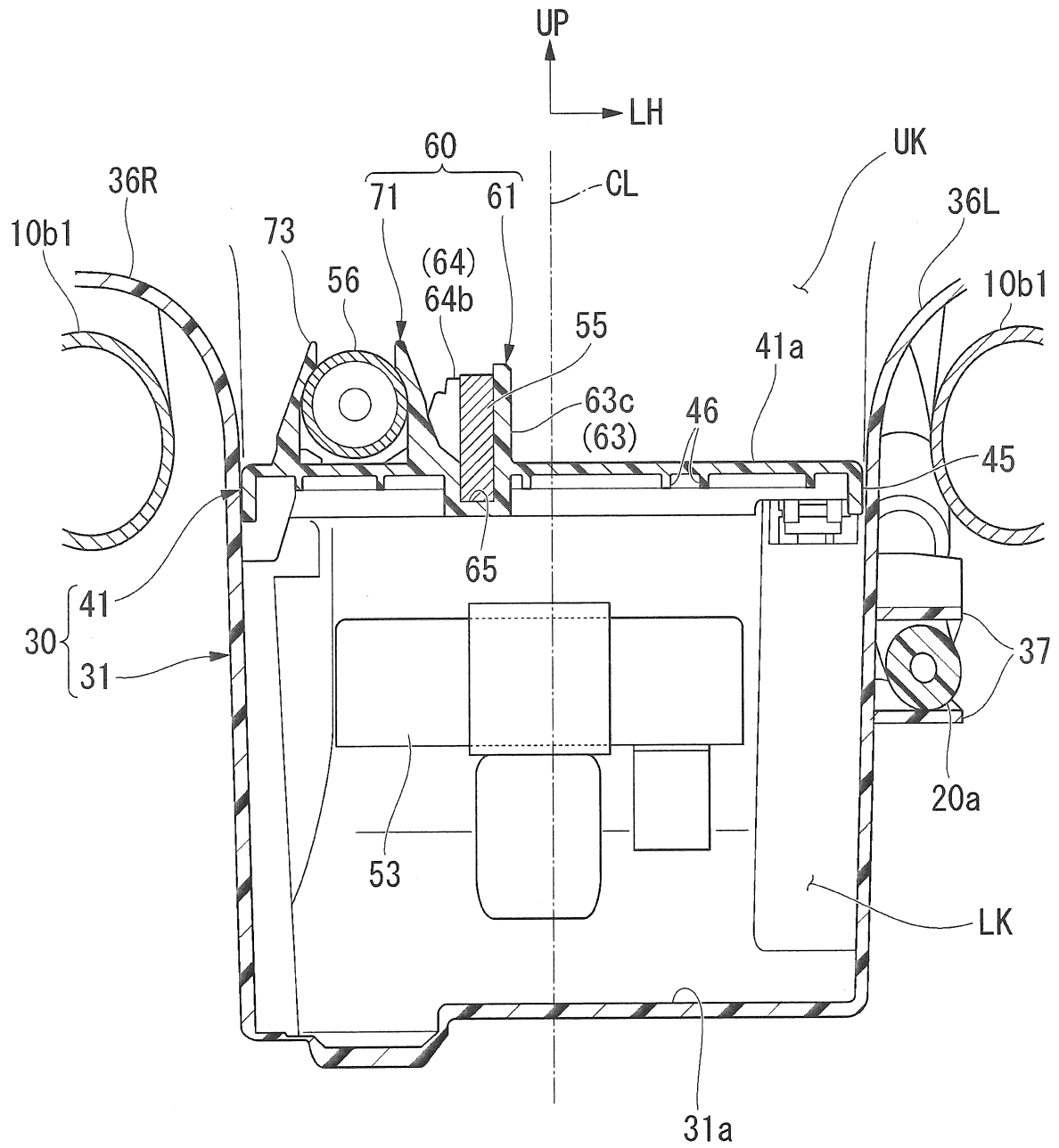


FIG. 11

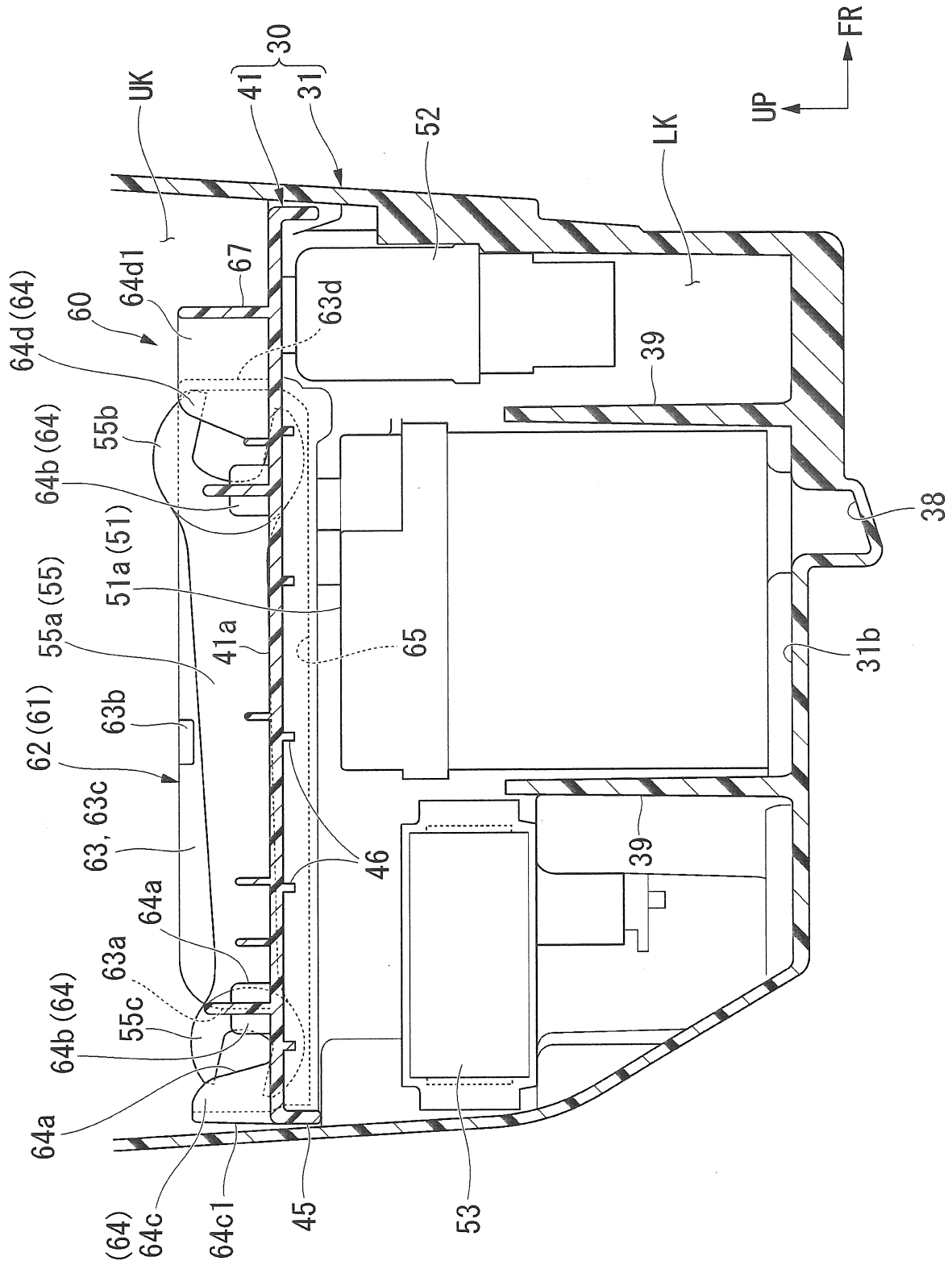


FIG. 12

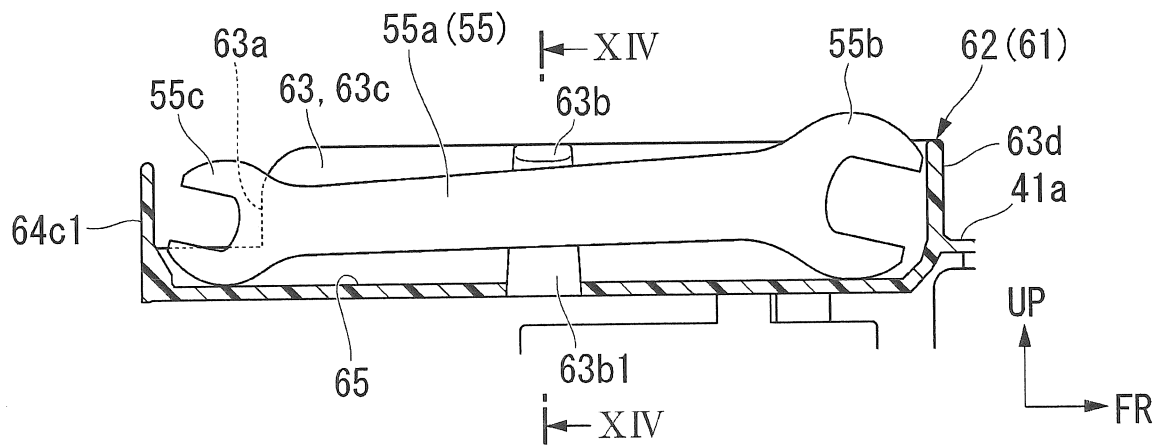


FIG. 13A

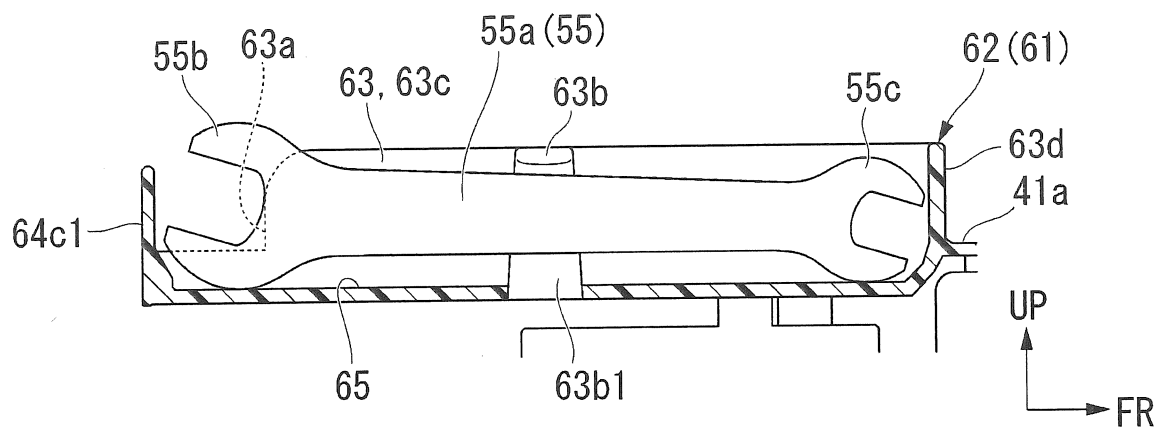


FIG. 13B

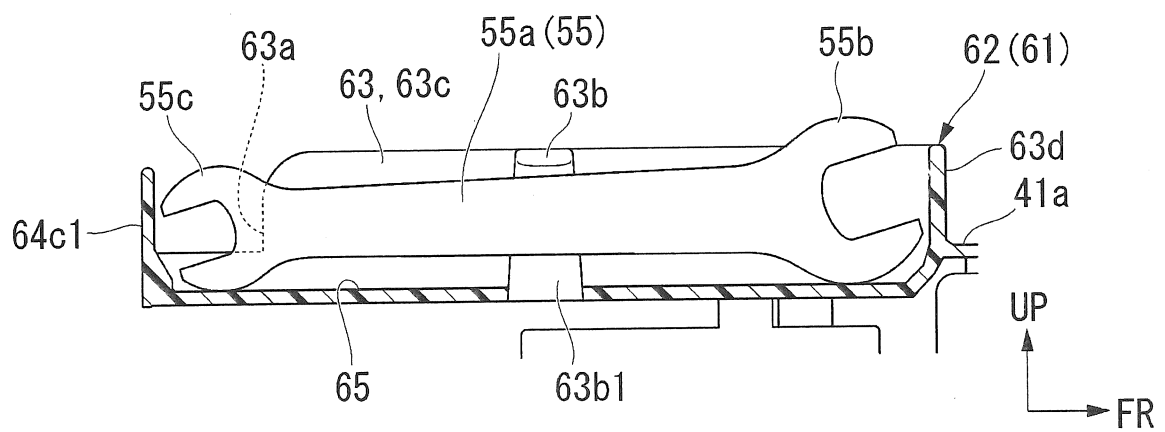


FIG. 13C

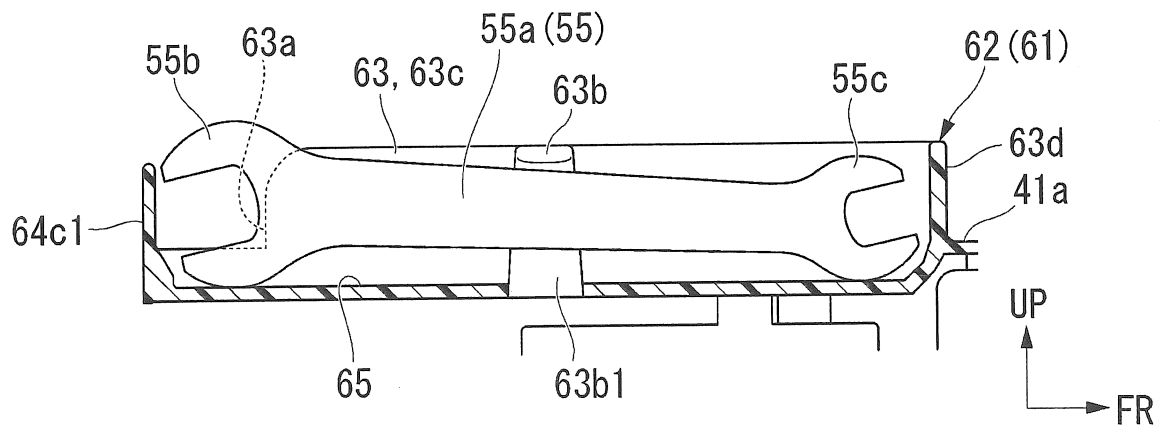


FIG. 13D

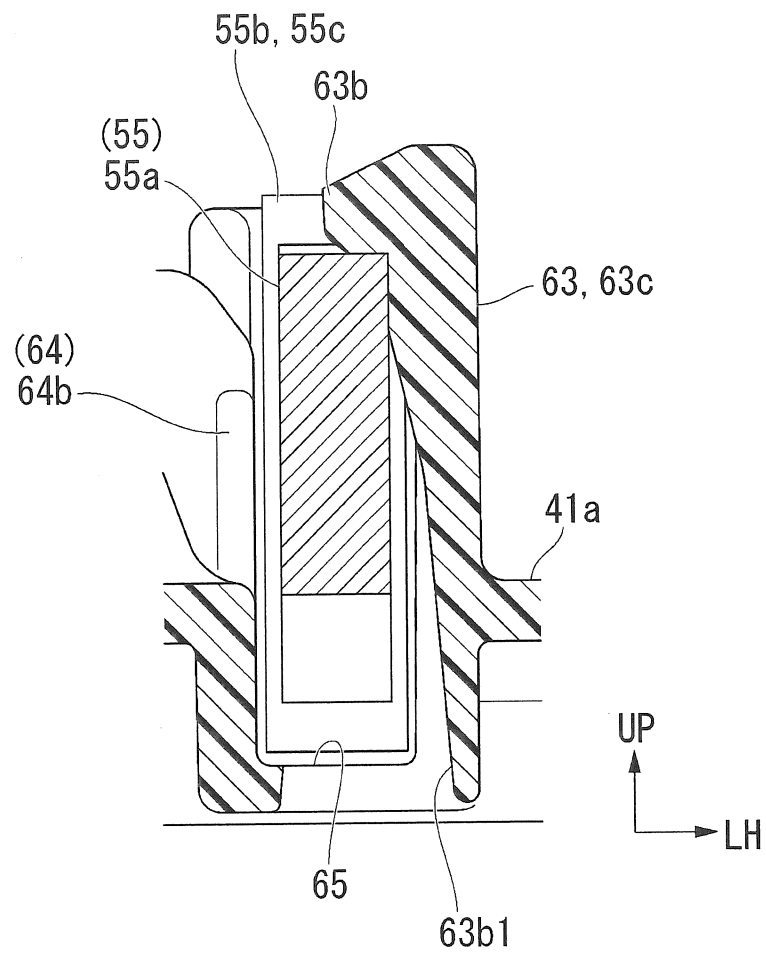


FIG. 14