



(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)



1-0038148

(51)^{2020.01} B62J 6/02; B62J 99/00

(13) B

(21) 1-2020-01693

(22) 29/09/2017

(86) PCT/JP2017/035667 29/09/2017

(87) WO2019/064552 04/04/2019

(45) 25/01/2024 430

(43) 25/06/2020 387

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

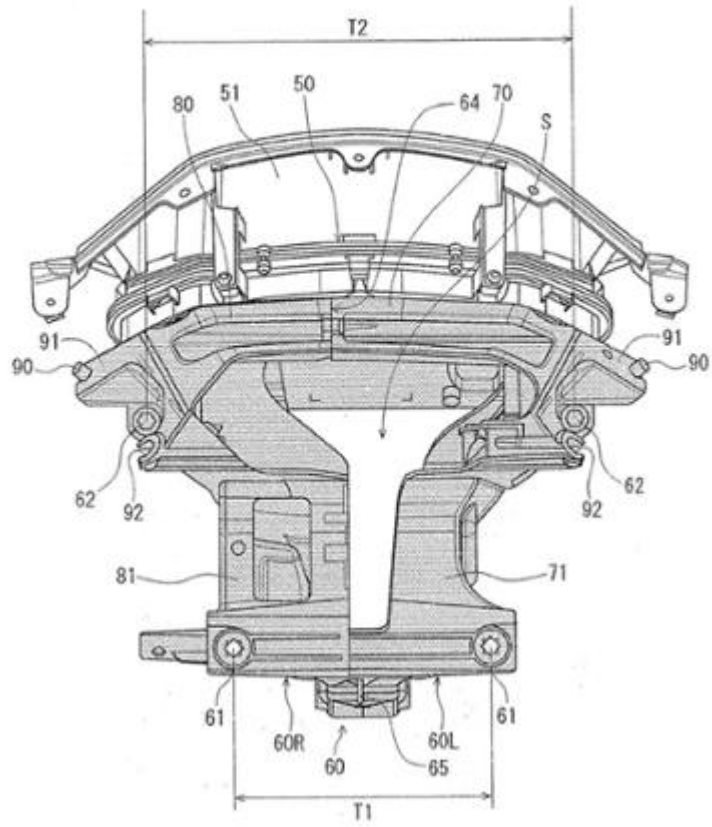
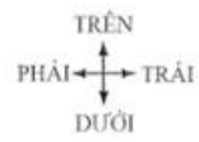
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) NAKAMURA Takuro (JP); NAKASHIMA Masakazu (JP); FUJITA Katsumasa (JP).

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

(54) KẾT CẤU ĐỖ PHỤ TÙNG CHO CÁC XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Thanh đỡ (60) có cấu trúc rỗng trong đó khoảng trống (S) được tạo giữa nửa bên trái làm bằng nhựa (60L) và nửa bên phải làm bằng nhựa (60R) cả hai được gắn với ống đầu (F2), ở trạng thái trong đó các nửa bên trái và bên phải (60L, 60R) được ghép. Kích thước theo hướng nằm ngang của đèn đầu xe (30) lớn hơn kích thước theo hướng nằm ngang của thanh đỡ (60). Mỗi một trong số nửa bên trái (60L) và nửa bên phải (60R) bao gồm thanh đỡ phía dưới (71, 81) kéo dài theo hướng thẳng đứng của thân xe, và thanh đỡ phía trên (70, 80) kéo dài theo phương ngang từ đầu trên của thanh đỡ phía dưới (71, 81). Các thanh đỡ phía dưới (71, 81) được tạo có các vùng đỡ thứ nhất (61) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên dưới phần đầu trên của phần giữa (30D) của đèn đầu xe (30). Các thanh đỡ phía trên (70, 80) được tạo có các vùng đỡ thứ hai (62) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên trên phần đầu trên của phần giữa (30D).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên, cụ thể là tới kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên mà để đỡ nhiều linh kiện khác nhau ở phần trước của thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết tới kết cấu đỡ phụ tùng để đỡ nhiều linh kiện khác nhau ở phần trước của thân xe của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ kết cấu đỡ phụ tùng trong đó đèn đầu xe, đồng hồ đo, bộ làm mát bằng dầu và linh kiện tương tự được bố trí ở các vị trí trên phía trước thân xe của các cang trước, bởi thanh đỡ làm bằng nhựa kiểu chia trái-phải gắn với ống đầu của xe máy.

[Tài liệu sáng chế]

Tài liệu sáng chế 1: JP 2016-68828 A

Tuy nhiên, thanh đỡ trong tài liệu sáng chế 1 là để đỡ đèn đầu xe loại nhỏ nằm ở phần giữa tương đối với hướng nằm ngang và các phụ tùng như đồng hồ đo bố trí ở phía sau đèn đầu xe, và, ví dụ, việc đỡ đèn đầu xe mở rộng về kích thước theo hướng nằm ngang để chứa đèn đầu xe và các đèn nháy trong một vỏ đã không được nghiên cứu. Trong trường hợp đỡ đèn đầu xe loại lớn nêu trên, thanh đỡ gồm có sự kết hợp của các chi tiết làm bằng sắt thường được sử dụng. Tuy nhiên, trong trường hợp này, sự

tăng về trọng lượng và số lượng các bước chế tạo có khả năng xuất hiện. Do đó, đã có yêu cầu đối với kết cấu trong đó đèn đầu xe loại lớn có thể được đỡ bởi thanh đỡ bằng nhựa.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu đỡ phụ từng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên nhờ đó các vấn đề nêu trên trong giải pháp kỹ thuật có liên quan có thể được giải quyết và đèn đầu xe loại lớn có thể được đỡ ở phần đầu trước của khung thân.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ phụ từng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên, kết cấu này bao gồm thanh đỡ (60) để đỡ đèn đầu xe (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) ở phía trước thân xe của ống đầu (F2), thanh đỡ (60) có cấu trúc rỗng trong đó khoảng trống (S) được tạo giữa nửa bên trái làm bằng nhựa (60L) và nửa bên phải làm bằng nhựa (60R) cả hai nửa được gắn với ống đầu (F2), trong trạng thái trong đó các nửa bên trái và bên phải (60L, 60R) được ghép, kích thước theo hướng nằm ngang của đèn đầu xe (30) là lớn hơn kích thước theo hướng nằm ngang của thanh đỡ (60), mỗi nửa bên trái (60L) và nửa bên phải (60R) bao gồm thanh đỡ phía dưới (71, 81) kéo dài theo hướng thẳng đứng của thân xe, và thanh đỡ phía trên (70, 80) nối với đầu trên của thanh đỡ phía dưới (71, 81) và kéo dài theo hướng nằm ngang, các thanh đỡ phía dưới (71, 81) được tạo có các vùng đỡ thứ nhất (61) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên dưới phần đầu trên của phần giữa (30D) của đèn đầu xe (30), và các thanh đỡ phía trên (70, 80) được tạo có cặp vùng đỡ thứ hai trái và phải (62) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên trên

phần đầu trên của phần giữa (30D) của đèn đầu xe (30).

Ngoài ra, kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên được đặc trưng thứ hai trong đó các vùng đỡ thứ nhất (61) được bố trí dưới dạng cặp vùng đỡ thứ nhất trái và phải (61).

Bên cạnh đó, kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên được đặc trưng thứ ba trong đó các vùng kéo dài (30E) kéo dài về các phía trên bên ngoài được bố trí ở các bên trái và phải tương đối với hướng nằm ngang của phần giữa (30T) của đèn đầu xe (30), và các vùng đỡ thứ hai (62) đỡ các vùng kéo dài (30E).

Ngoài ra, kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên được đặc trưng thứ tư trong đó vùng đỡ thứ nhất (61) được bố trí ở vị trí sao cho xếp chồng với đèn đầu xe (30) trên hình chiếu chính của thân xe.

Bên cạnh đó, kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên được đặc trưng thứ năm trong đó khoảng cách theo hướng nằm ngang (T2) của các vùng đỡ thứ hai (62) được thiết lập lớn hơn khoảng cách theo hướng nằm ngang (T1) của các vùng đỡ thứ nhất (61), và các vùng đỡ thứ hai (62) đỡ đèn đầu xe (30) ở phía sau thân xe tương đối với các vùng đỡ thứ nhất (61).

Ngoài ra, kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên được đặc trưng thứ sáu trong đó linh kiện (100) lớn hơn ống đầu (F2) về kích thước theo hướng nằm ngang được bố trí trong khoảng trống (S).

Bên cạnh đó, kết cấu nắp che được đặc trưng thứ bảy trong đó các bề mặt trên (P) của các thanh đỡ phía trên (70, 80) được nghiêng sao cho chúng được định vị ở các vị trí thấp hơn ở phía sau thân xe, và đồng hồ đo (50) được gắn với các bề mặt trên (P).

Ngoài ra, kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên được đặc trưng thứ tám trong đó thanh đỡ phía trên (70, 80) được tạo có vùng gấn (91) cho phụ tùng thân xe (150).

Theo đặc trưng thứ nhất, kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm thanh đỡ (60) để đỡ đèn đầu xe (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) ở phía trước thân xe của ống đầu (F2), thanh đỡ (60) có cấu trúc rỗng trong đó khoảng trống (S) được tạo giữa nửa bên trái làm bằng nhựa (60L) và nửa bên phải làm bằng nhựa (60R) cả hai nửa được gấn với ống đầu (F2), ở trạng thái trong đó các nửa bên trái và bên phải (60L, 60R) được ghép, kích thước theo hướng nằm ngang của đèn đầu xe (30) lớn hơn kích thước theo hướng nằm ngang của thanh đỡ (60), mỗi nửa bên trái (60L) và nửa bên phải (60R) bao gồm thanh đỡ phía dưới (71, 81) kéo dài theo hướng thẳng đứng của thân xe, và thanh đỡ phía trên (70, 80) nối với đầu trên của thanh đỡ phía dưới (71, 81) và kéo dài theo hướng nằm ngang, các thanh đỡ phía dưới (71, 81) được tạo có các vùng đỡ thứ nhất (61) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên dưới phần đầu trên của phần giữa (30D) của đèn đầu xe (30), và các thanh đỡ phía trên (70, 80) được tạo có cặp vùng đỡ thứ hai trái và phải (62) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên trên phần đầu trên của phần giữa (30D) của đèn đầu xe (30). Do đó, đèn đầu xe lớn hơn thanh đỡ về kích thước theo hướng nằm ngang có thể được đỡ trên ống đầu, bởi thanh đỡ được tạo kết cấu để nhẹ hơn về trọng lượng và cao về độ cứng vững nhờ được làm từ nhựa để có cấu trúc rỗng. Ngoài ra, đèn đầu xe có thể được đỡ một cách ổn định ở các vị trí nằm cách nhau theo phương thẳng đứng, bởi các vùng đỡ thứ nhất của các thanh đỡ phía dưới và các vùng đỡ thứ hai của các thanh đỡ phía trên.

Theo đặc trưng thứ hai, các vùng đỡ thứ nhất (61) được bố trí dưới dạng cặp vùng đỡ thứ nhất trái và phải (61). Do đó, các vị trí, đúng hơn là ở phía dưới, của đèn đầu xe có thể được đỡ một cách ổn định bởi các vùng đỡ thứ nhất trái và phải.

Theo đặc trưng thứ ba, các vùng kéo dài (30E) kéo dài về các phía trên bên ngoài được bố trí ở các bên trái và phải tương đối với hướng nằm ngang của phần giữa (30T) của đèn đầu xe (30), và các vùng đỡ thứ hai (62) đỡ các vùng kéo dài (30E). Do đó, đèn đầu xe, mà có các vùng kéo dài kéo dài đi lên từ cả hai phần đầu trái và phải, có thể được đỡ một cách ổn định.

Theo đặc trưng thứ tư, vùng đỡ thứ nhất (61) được bố trí ở vị trí sao cho xếp chồng với đèn đầu xe (30) trên hình chiếu chính của thân xe. Do đó, phía bề mặt sau của đèn đầu xe có thể được đỡ bởi các vùng đỡ thứ nhất.

Theo đặc trưng thứ năm, khoảng cách theo hướng nằm ngang (T2) của các vùng đỡ thứ hai (62) được thiết lập lớn hơn khoảng cách theo hướng nằm ngang (T1) của các vùng đỡ thứ nhất (61), và các vùng đỡ thứ hai (62) đỡ đèn đầu xe (30) ở phía sau thân xe tương đối với các vùng đỡ thứ nhất (61). Do đó, đèn đầu xe, mà có các vùng kéo dài ở các phần đầu trái và phải và được nghiêng về phía sau dưới dạng tổng thể theo kính chắn bên ngoài nghiêng về phía sau thân xe, có thể được đỡ một cách ổn định bởi các vùng đỡ thứ nhất và các vùng đỡ thứ hai.

Theo đặc trưng thứ sáu, linh kiện (100) lớn hơn ống đầu (F2) về kích thước theo hướng nằm ngang được bố trí trong khoảng trống (S). Do đó, linh kiện loại tương đối lớn có thể được bố trí sử dụng khoảng trống

mà được tạo để thực hiện việc giảm trọng lượng trong khi vẫn đảm bảo độ cứng vững. Kết quả là, có thể giảm khoảng trống chết và nâng cao mức tự do trong việc bố trí của thân xe.

Theo đặc trưng thứ bảy, các bề mặt trên (P) của các thanh đỡ phía trên (70, 80) được nghiêng sao cho chúng được định vị ở các vị trí thấp hơn ở phía sau thân xe, và đồng hồ đo (50) được gắn với các bề mặt trên (P). Do đó, do các bề mặt trên mà đồng hồ đo được gắn vào đó được nghiêng một cách thích hợp, đồng hồ đo có thể được bố trí sao cho bề mặt hiển thị của nó được thiết lập ở góc giúp dễ dàng kiểm tra bằng mắt, mà không sử dụng các linh kiện riêng biệt hoặc tương tự.

Theo đặc trưng thứ tám, thanh đỡ phía trên (70, 80) được tạo có vùng gắn (91) cho phụ tùng thân xe (150). Do đó, các phụ tùng thân xe như màn chắn gió có thể được gắn với thanh đỡ, mà không phải trang bị thanh đỡ sử dụng chuyên dụng hoặc tương tự, và số lượng các phần linh kiện có thể được giảm.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy mà kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án thực hiện của sáng chế đã được áp dụng vào đó.

FIG.2 là hình chiếu chính của xe máy.

FIG.3 là hình chiếu nhìn từ phía sau phóng to riêng phần của xe máy.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh phóng to của xe máy ở trạng thái trong đó nắp che trước đã được tháo ra.

FIG.5 là hình chiếu chính của thanh đỡ trong trạng thái đỡ đèn đầu xe và đồng hồ đo.

FIG.6 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của thanh đỡ trong trạng thái đỡ đèn đầu xe và đồng hồ đo.

FIG.7 là hình chiếu nhìn từ phía sau của thanh đỡ trong trạng thái đỡ đèn đầu xe và đồng hồ đo.

FIG.8 là hình chiếu bằng của thanh đỡ trong trạng thái đỡ đèn đầu xe.

FIG.9 là hình chiếu chính của thanh đỡ trong trạng thái đỡ đồng hồ đo.

FIG.10 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của thanh đỡ trong trạng thái đỡ đồng hồ đo.

FIG.11 là hình chiếu nhìn từ phía sau của thanh đỡ.

FIG.12 là hình chiếu bằng mô tả trạng thái trong đó thanh đỡ đỡ đèn đầu xe được cố định ở phía trước của ống đầu.

FIG.13 là hình chiếu chính mô tả trạng thái trong đó thanh đỡ đỡ đèn đầu xe được cố định ở phía trước của ống đầu.

FIG.14 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái mô tả trạng thái trong đó thanh đỡ đỡ đèn đầu xe được cố định ở phía trước của ống đầu.

FIG.15 là hình chiếu chính của thanh đỡ trong trạng thái đỡ cụm màn chắn.

FIG.16 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của thanh đỡ trong trạng thái đỡ cụm màn chắn.

FIG.17 là hình vẽ mặt cắt theo đường XVII-XVII trên FIG.14.

FIG.18 là hình vẽ mặt cắt theo đường XVIII-XVIII trên FIG.14.

FIG.19 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIX-XIX trên FIG.14.

Mô tả chi tiết sáng chế

Một phương án thực hiện ưu tiên của sáng chế sẽ được mô tả chi tiết bên dưới, dựa vào các hình vẽ. FIG.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy 1 mà kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án thực hiện của sáng chế đã được áp dụng vào đó. Ngoài ra, FIG.2 là hình chiếu chính của xe máy 1, và FIG.3 là hình chiếu nhìn từ phía sau phóng to riêng phần của xe máy 1. Kết cấu đỡ phụ tùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế đề cập tới thanh đỡ đỡ đèn đầu xe 30 trên ống đầu F2.

Xe máy 1 là xe máy kiểu ngồi để chân hai bên kiểu scuter trong đó cặp bậc sàn để chân thấp trái và phải 11 mà chân của người lái được đặt trên đó được bố trí giữa tay lái 2 và yên xe 19. Ống đầu F2 mà đỡ theo cách quay được trụ lái F1 được cố định với phần đầu trước của khung chính F4 làm bằng ống thép. Tay lái 2 được cố định với phần đầu trên của trụ lái F1, và, mặt khác, phần cầu nối dưới F3 được cố định với phần đầu dưới của trụ lái F1. Cặp càng trước trái và phải 8 mà đỡ theo cách quay được bánh trước WF được cố định với phần cầu nối dưới F3, và chấn bèn trước 7 để che phía trên của bánh trước WF được gắn với các càng trước 8.

Khung chính F4 kéo dài từ ống đầu F2 về phía dưới đằng sau thân xe là liên tục với khung dưới F5 hướng về phía sau thân xe. Khung sau F7 kéo dài về phía sau thân xe được nối với phần đầu sau của khung dưới F5, và ống gia cường F6 được bố trí giữa khung chính F4 và khung sau F7. Cơ cấu liên kết 12 để đỡ theo cách lắc được cụm lắc 13 có động cơ và hộp số

tạo kết cấu liên khối được bố trí ở phần đầu sau của khung dưới F5. Phần đầu sau của cụm lắc 13 mà đỡ theo cách quay được bánh sau WR như bánh dẫn động được treo từ khung sau F7 bởi giảm chấn sau 16. Hộp làm sạch không khí 15 được bố trí ở phần trên của cụm lắc 13.

Phía trước thân xe của ống đầu F2 được che bằng chụp trước 5 có miệng mà qua đó bề mặt chiếu sáng của đèn đầu xe 30 nằm ở phía trước, và phía sau thân xe của ống đầu F2 được che bằng nắp che sau 3 bố trí quay mặt về phía trước của các chân người lái. Màn chắn gió 4 được bố trí ở phía trên của đèn đầu xe 30.

Nắp che sàn 10 bố trí dựng lên từ các phần đầu trong theo phương ngang của các bậc để chân 11 được nối với phía dưới của nắp che sau 3. Cặp chụp sau trái và phải 18 mà che khung sau F7 được nối với phía trên đằng sau của nắp che sàn 10. Chụp dưới 9 kéo dài về phía thân xe phía dưới được nối với các cạnh ngoài theo phương ngang của các bậc để chân 11.

Các thanh nắm 17 để được nắm bởi hành khách được gắn với các phần sau của các chụp sau 18, và cơ cấu đèn sau 20 được bố trí ở phía dưới của các thanh nắm 17. Chấn bụn sau 14 được bố trí ở phía dưới của cơ cấu đèn sau 20. Còi 24 được bố trí ở vị trí ở phía sau chấn bụn trước 7 và gần bên trái theo phương ngang. Tay lái 2 được cố định với phần kẹp tay lái 25. Đồng hồ đo 50 được bố trí giữa phần kẹp tay lái 25 và màn chắn gió 4. Công tắc chính 26 được bố trí ở vị trí ở bên phải theo phương ngang của nắp che sau 3.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh phóng to của xe máy 1 ở trạng thái trong đó chụp trước 5 đã được tháo ra. Đèn đầu xe 30 có hình dạng trong

đó các vùng kéo dài 30E kéo dài về phía sau bên trên thân xe được bố trí ở cả hai bên của phần giữa 30D. Đèn đầu xe 30 được đỡ ở phía trước thân xe của thanh đỡ 60 lộ ra giữa các vùng kéo dài 30E ở cả hai bên của đèn đầu xe 30, và đồng hồ đo 50 được đỡ trên phần trên của thanh đỡ 60. Thanh đỡ 60, mà được làm bằng nhựa tổng hợp hoặc vật liệu tương tự, được cố định với ống đầu F2 bố trí ở phần đầu trước của khung chính F4.

FIG.5 là hình chiếu chính của thanh đỡ 60 trong trạng thái đỡ đèn đầu xe 30 và đồng hồ đo 50. Ngoài ra, FIG.6 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của thanh đỡ, và FIG.7 là hình chiếu nhìn từ phía sau của thanh đỡ. Thanh đỡ 60 có cấu trúc rỗng trong đó nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R chia thành các bên trái và phải theo phương ngang được ghép với nhau, nhờ đó khoảng trống S được tạo giữa chúng. Tại vị trí đầu trên của thanh đỡ 60, nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R được chia bởi đường chia phía trên 64 ở vị trí lệch về bên phải theo phương ngang.

Đèn đầu xe 30 có kết cấu trong đó thân đèn chính và cặp trái-phải của các đèn báo rẽ W, các đèn định vị thứ nhất P1 và các đèn định vị thứ hai P2 cấu thành đèn đầu xe được chứa trong một vỏ 32, và chúng được che bằng một kính chắn bên ngoài 31. Thân đèn chính bao gồm đèn pha H, và các cặp trái-phải của các đèn cốt thứ nhất L1 và các đèn cốt thứ hai L2. Cặp nắp che trái và phải 6 được gắn với bề mặt của đèn đầu xe 30. Các nắp che 6, mỗi nắp che dần thu hẹp khi đi về phía tâm của thân xe, là các linh kiện bảo vệ có cùng màu với chụp trước 5.

Bề mặt chiếu sáng phía dưới 30a gồm có đèn pha H, các đèn cốt thứ nhất L1, các đèn cốt thứ hai L2 và các đèn định vị thứ hai P2. Ngoài ra, bề mặt chiếu sáng phía trên 30b gồm có các đèn báo rẽ W và các đèn định

vị thứ nhất P1. Phần đầu dưới của bề mặt chiếu sáng phía trên 30b được nối với bề mặt chiếu sáng phía dưới 30a ở vị trí gần tâm của thân xe.

Đèn định vị thứ nhất P1 có hình dạng kéo dài kéo dài về phía trên bên ngoài dọc theo mép trên của nắp che 6, để chạm tới cạnh ngoài của đèn báo rẽ W. Ngoài ra, đèn định vị thứ hai P2 có hình dạng kéo dài kéo dài từ phần dưới bên ngoài của đèn pha H về phía trên bên ngoài dọc theo các mép dưới của các đèn cốt L1 và L2, để chạm tới phía trên của đèn cốt thứ hai L2.

Các cặp trái-phải của các thanh đỡ thứ nhất 32a, các thanh đỡ thứ hai 32b, các thanh đỡ thứ ba 32c và các thanh đỡ thứ tư 32d để đỡ đèn đầu xe 30 với phía thân xe được bố trí ở vùng ngoại vi của vỏ 32 làm bằng nhựa có màu hoặc vật liệu tương tự. Trong số các thanh đỡ này, chỉ các thanh đỡ thứ nhất 32a kéo dài tới phía trên của vỏ 32 được cố định với thanh đỡ 60.

Như đã nêu trên đây, các vùng kéo dài 30E kéo dài về phía sau bên trên thân xe và các cạnh ngoài được tạo ở các bên trái và phải của phần giữa 30D của đèn đầu xe 30, sao cho thanh đỡ 60 được đặt xen giữa chúng. Mỗi một trong số các thanh đỡ thứ nhất 32a được đỡ bởi thanh đỡ 60 ở vị trí bên trên đầu trên của phần giữa 30D của đèn đầu xe 30. Nắp che đồng hồ 51 mà chắn ánh sáng mặt trời hoặc yếu tố tương tự chiếu lên bề mặt hiển thị của đồng hồ đo 50 cố định với bề mặt trên của thanh đỡ 60 được gắn với phần trên của đồng hồ đo 50.

Dựa vào FIG.6, đèn đầu xe 30 có hình dạng trong đó các phần đầu ngoài nằm ngang của thân đèn chính kéo dài đi lên để đảm bảo khoảng trống để bố trí các đèn báo rẽ W và các đèn định vị thứ nhất P1, và phần

giữa của thân đèn chính nhô về phía trước thân xe. Ngoài ra, bề mặt chiếu sáng phía dưới 30a và bề mặt chiếu sáng phía trên 30b đều là các bề mặt nghiêng nghiêng lên về phía sau về phía sau thân xe, và các đèn báo rẽ W được định vị ở phía sau thân xe tương đối với thân đèn chính. Trên hình chiếu cạnh của thân xe này, một phần của thanh đỡ 60 nhô ra từ phía trước của bề mặt chiếu sáng phía trên 30b bố trí ở vùng kéo dài 30E của đèn đầu xe 30. Mặt khác, ống đầu vùng đỡ 67 bố trí ở đầu sau của thanh đỡ 60 nhô ra từ phía sau thân xe của vỏ 32. Vùng đỡ ống đầu 67 được tạo có các lỗ thông 66 để đưa các chi tiết bắt chặt như các bulông qua đó, theo cách cân bằng thẳng đứng.

Dựa vào FIG.7, vít điều chỉnh trục quang học thẳng đứng 35 cho đèn pha H và các đèn cốt L1 và L2, bộ dây dẫn 36 để cấp điện năng tới đèn đầu xe 30, và cặp lỗ thông gió trái và phải 37 được bố trí ở phía bề mặt sau của vỏ 32. Như đã nêu trên đây, thanh đỡ 60 gồm có nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R, và, mặc dù có các khác biệt về hình dạng chi tiết giữa các bên trái và phải, thanh đỡ 60 được tạo kết cấu để gần như đối xứng trái-phải, trong đó nó bao gồm các thanh đỡ phía dưới 71 và 81 định hướng theo hướng thẳng đứng và các thanh đỡ phía trên 70 và 80 mà được nối với các đầu trên của các thanh đỡ phía dưới 71 và 81 và kéo dài theo hướng nằm ngang.

Các thanh đỡ phía dưới 71 và 81 được tạo có cặp vùng đỡ thứ nhất trái và phải 61 để gài với các phần nhô định vị mà nhô ra từ phía bề mặt sau của vỏ 32 về phía sau thân xe. Vùng đỡ thứ nhất 61 được bố trí ở vị trí sao cho đối xứng trái-phải với vùng đỡ thứ nhất 61 ở bên trái, mặc dù nó không thể được xác nhận bằng mắt trên hình vẽ này do nó được che bởi

thanh đỡ 72 kéo dài về phía bên phải theo phương ngang. Vùng đỡ thứ nhất 61 được tạo kết cấu để gắn cao su cho phần nhô định vị bởi vòng đệm cao su hoặc chi tiết tương tự.

Ngoài ra, các thanh đỡ thứ nhất 32a mô tả trên FIG.5 được đỡ trên các vùng đỡ thứ hai 62 tạo trong các thanh đỡ phía trên 70 và 80, bởi các chi tiết bắt chặt như các đỉnh vít mà được gài vít từ phía trước thân xe.

FIG.8 là hình chiếu bằng của thanh đỡ 60 trong trạng thái đỡ đèn đầu xe 30. Các bề mặt trên P của các thanh đỡ phía trên 70 và 80 cấu thành thanh đỡ 60 được nghiêng về phía sau như để được định vị ở các vị trí thấp hơn ở phía sau thân xe. Ba vùng đỡ thứ ba 63 để đỡ đồng hồ đo 50 được bố trí ở các bề mặt trên P. Các vùng đỡ thứ ba 63 được tạo kết cấu để gắn cao su vào các phần nhô định vị mà nhô ra từ phía bề mặt dưới của đồng hồ đo 50, bằng các vòng đệm cao su hoặc chi tiết tương tự.

Như đã nêu trên đây, đường chia phía trên 64 giữa nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R của các thanh đỡ phía trên 70 và 80 được tạo lệch về bên phải theo phương ngang. Điều này cho phép vùng đỡ thứ ba 63 ở tâm tương đối với hướng nằm ngang được bố trí ở tâm của thân xe. Ngoài ra, các bề mặt thành trong của nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R được tạo có vô số các gờ dứng. Kết quả là, độ cứng vững của thanh đỡ 60 được nâng cao, trong khi tạo ra khoảng trống S như để đạt được việc giảm trọng lượng.

FIG.9 là hình chiếu chính của thanh đỡ 60 trong trạng thái đỡ đồng hồ đo 50. Ngoài ra, FIG.10 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của thanh đỡ, và FIG.11 là hình chiếu nhìn từ phía sau của thanh đỡ 60. Như đã nêu trên đây, đường chia phía trên 64 giữa nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R

của các thanh đỡ phía trên 70 và 80 được làm lệch về bên phải theo phương ngang, nhưng, mặt khác, đường chia phía dưới 65 của các thanh đỡ phía dưới 71 và 81 được tạo ở tâm tương đối với hướng nằm ngang.

Khoảng trống theo hướng nằm ngang T2 giữa các vùng đỡ thứ hai 62 để đỡ các thanh đỡ thứ nhất 32a của đèn đầu xe 30 được thiết lập lớn hơn khoảng trống theo hướng nằm ngang T1 giữa các vùng đỡ thứ nhất 61 để đỡ các phần nhô định vị tạo ở phía bề mặt sau của phần giữa 30D của đèn đầu xe 30. Ngoài ra, các vùng đỡ thứ hai 62 được bố trí ở phía sau thân xe tương đối với các vùng đỡ thứ nhất 61. Kết quả là, đèn đầu xe 30 nói chung nghiêng về phía sau phù hợp với kính chắn bên ngoài 31 nghiêng về phía sau thân xe có thể được đỡ một cách ổn định bởi các vùng đỡ thứ nhất 61 và các vùng đỡ thứ hai 62.

Ngoài ra, các bề mặt trên P của các thanh đỡ phía trên 70 và 80 được nghiêng về phía sau như để được định vị ở các vị trí thấp hơn ở phía sau thân xe, và đồng hồ đo 50 được đỡ bởi các vùng đỡ thứ ba 63 tạo trên các bề mặt trên P. Do các bề mặt trên P mà đồng hồ đo 50 được gắn vào đó được nghiêng một cách thích hợp, do đó, bề mặt hiển thị của đồng hồ đo 50 có thể được bố trí ở góc giúp dễ dàng kiểm tra bằng mắt, mà không sử dụng các linh kiện riêng biệt hoặc tương tự.

Các vùng gắn 91 để đỡ phụ tùng thân xe như màn chắn được bố trí ở các phần đầu ngoài nằm ngang của các thanh đỡ phía trên 70 và 80. Các phần nhô định vị 90 được tạo ở các vùng gắn 91. Ngoài ra, các vùng đỡ phía trước 92 để đỡ phụ tùng thân xe cũng được bố trí ở các vị trí ở các phần đầu trước của thanh đỡ 60 và ở phía trước thân xe của các vùng gắn 91.

FIG.12 là hình chiếu bằng mô tả trạng thái trong đó thanh đỡ 60 đỡ đèn đầu xe 30 được cố định ở phía trước của ống đầu 2. Ngoài ra, FIG.13 là hình chiếu chính của thanh đỡ, và FIG.14 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của thanh đỡ. Cặp khung chính trái và phải F4 được nối với phía sau thân xe của ống đầu F2, và kéo dài về phía dưới đằng sau thân xe. Các thanh đỡ chụp F8 kéo dài về phía các cạnh ngoài phía trước thân xe được bố trí ở các phần đầu ngoài nằm ngang của các khung chính F4.

Thanh đỡ 60 được cố định với vùng đỡ thanh đỡ dạng hộp 95, mà được bố trí ở phần bề mặt trước của ống đầu F2, bởi các chi tiết bắt chặt như các đinh vít đi qua các lỗ thông 66 trong trạng thái được định hướng theo hướng nằm ngang. Trong trường hợp này, các phần bề mặt sau của các vùng đỡ ống đầu 67 ở phía trên của các lỗ thông 66 thực hiện tiếp xúc với phần bề mặt trước của ống đầu F2, để tiếp nhận trọng lượng của thanh đỡ 60.

Linh kiện 100 lớn hơn ống đầu F2 về kích thước theo hướng nằm ngang có thể được bố trí trong khoảng trống S tạo giữa nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R. Linh kiện 100 có thể là, ví dụ, thiết bị điện tử như bộ điều biến ABS để điều khiển khóa liên động trước-sau và/hoặc điều khiển ABS của các hệ thống phanh trước và sau. Kết quả là, linh kiện loại tương đối lớn có thể được bố trí sử dụng khoảng trống S mà được tạo để thực hiện việc giảm trọng lượng trong khi vẫn đảm bảo độ cứng vững của thanh đỡ 60. Điều này giúp cho có thể giảm khoảng trống chết, và nâng cao mức tự do trong việc bố trí của thân xe.

Các miệng để nối thông với phần bên ngoài được tạo ở các phía trước và sau của khoảng trống S tạo giữa nửa bên trái 60L và nửa bên phải

60R. Các miệng này được tạo dạng sao cho miệng phía dưới D giữa các thanh đỡ phía dưới trái và phải 71 và 81 là hẹp theo hướng nằm ngang, trong khi miệng phía trên U giữa các thanh đỡ phía trên 70 và 80 là rộng theo hướng nằm ngang. Nhờ hình dạng này, có thể, bằng cách tạo các miệng theo các kích thước theo hướng nằm ngang, tối ưu độ cứng vững của thanh đỡ 60 và làm mát linh kiện 100 hoặc tương tự bố trí trong khoảng trống S. Ngoài ra, do miệng phía trên U là rộng ở phía trước, nên việc bảo dưỡng linh kiện 100 hoặc tương tự bố trí trong khoảng trống S và tương tự được tạo điều kiện thuận lợi.

FIG.15 là hình chiếu chính của thanh đỡ 60 trong trạng thái đỡ cụm màn chắn 150. Ngoài ra, FIG.16 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của thanh đỡ. Như đã nêu trên đây, nhiều linh kiện khác nhau như màn chắn có thể được gắn với các vùng gắn 91 tạo ở các phần đầu ngoài nằm ngang của các thanh đỡ phía trên 70 và 80. Trên hình vẽ này, cụm màn chắn 150 là linh kiện tùy chọn, với khung đỡ 152 cho biển số trước 153 bố trí ở phần trước của thân chính màn chắn 151, được gắn. Khung đỡ 152 được cố định với bề mặt trước của thân chính màn chắn 151 bởi các đế 155 và 156. Cụm màn chắn 150 được định vị bằng cách gài các phần nhô định vị 90 của các vùng gắn 91 với các thanh đỡ 151a tạo ở các phần đầu trái và phải của thân chính màn chắn 151, và được cố định với phía thân xe bằng cách gắn chụp trước 5. Ngoài ra, thanh đỡ 154 tạo ở đầu trước của thân chính màn chắn 151 cũng được gài với chụp trước 5, nhờ đó cụm màn chắn 150 có thể được đỡ một cách ổn định hơn. Kết quả là, nhiều phụ tùng thân xe có thể được gắn với thanh đỡ 60, mà không phải trang bị thanh đỡ sử dụng chuyên dụng hoặc tương tự, và số lượng các phần linh kiện có thể được

giảm.

Chú ý rằng không chỉ cụm màn chắn loại tương đối nhỏ 150 mô tả trên đây mà cả màn chắn gió hoặc giỏ loại lớn hoặc linh kiện tương tự có thể được gắn với các vùng gắn 91 tạo ở các phần đầu ngoài nằm ngang của các thanh đỡ phía trên 70 và 80, cũng bằng cách sử dụng các vùng đỡ phía trước 92.

FIG.17 là hình vẽ mặt cắt theo đường XVII-XVII trên FIG.14. Ngoài ra, FIG.18 là hình vẽ mặt cắt theo đường XVIII-XVIII trên FIG.14, và FIG.19 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIX-XIX trên FIG.14. Khoảng trống S tạo giữa nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R được tạo dạng sao cho diện tích mặt cắt của nó tăng khi đi về phía trên thân xe. Như được mô tả trên FIG.17, không có khoảng trống S, để đảm bảo độ cứng vững của thanh đỡ 60, ở vị trí của lỗ thông phía dưới 66 mà chi tiết bắt chặt 66a đi qua đó, nhưng ở vị trí của lỗ thông phía trên 66 mô tả trên FIG.18, phần dưới của linh kiện 100 được chứa trong khoảng trống S. Bên cạnh đó, theo phương án thực hiện này, toàn bộ linh kiện 100 được chứa trong một phạm vi tới vùng lân cận của các đầu trên của các thanh đỡ phía dưới 71 và 81, và việc bảo vệ và làm mát linh kiện 100 được thực hiện một cách hiệu quả.

Qua miệng phía trên U (xem FIG.13) mà rộng theo hướng nằm ngang, việc có thể dễ dàng tiếp cận ống mềm 101 nối với phần trên của linh kiện 100 được đảm bảo tại thời điểm, ví dụ, bảo dưỡng linh kiện 100. Phần của khoảng trống S mà gần với phía trên có thể được sử dụng để đặt xung quanh ống mềm và bộ dây dẫn nối với linh kiện 100, còn có thể được sử dụng để bố trí linh kiện điện tử khác, hoặc có thể được sử dụng để bố trí các thiết bị truyền thông bên ngoài như ăng ten lắp trên xe của cụm v.v.

Khoảng trống S được định vị ở phía trên đằng trước thân xe, khiến cho có thể đạt được môi trường truyền thông thuận lợi nhờ đó.

Như đã nêu trên đây, kết cấu đỡ phụ tùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế là kết cấu đỡ phụ tùng mà bao gồm thanh đỡ 60 để đỡ đèn đầu xe 30 của xe máy 1 như xe kiểu ngồi để chân hai bên ở phía trước thân xe của ống đầu F2, trong đó thanh đỡ 60 có cấu trúc rỗng trong đó khoảng trống S được tạo giữa nửa bên trái làm bằng nhựa 60L và nửa bên phải làm bằng nhựa 60R cả hai nửa này được gắn với ống đầu F2, ở trạng thái trong đó các nửa bên trái và bên phải 60L và 60R được ghép, kích thước theo hướng nằm ngang của đèn đầu xe 30 lớn hơn kích thước theo hướng nằm ngang của thanh đỡ 60, mỗi một trong số nửa bên trái 60L và nửa bên phải 60R bao gồm thanh đỡ phía dưới 71 hoặc 81 kéo dài theo hướng thẳng đứng của thân xe, và thanh đỡ phía trên 70 hoặc 80 nối với đầu trên của thanh đỡ phía dưới 71 hoặc 81 và kéo dài theo hướng nằm ngang, các thanh đỡ phía dưới 71 và 81 được tạo có cặp vùng đỡ thứ nhất trái-phải 61 để đỡ đèn đầu xe 30 ở vị trí bên dưới phần đầu trên của phần giữa 30D của đèn đầu xe 30, và các thanh đỡ phía trên 70 và 80 được tạo có cặp vùng đỡ thứ hai trái và phải 62 để đỡ đèn đầu xe 30 ở các vị trí bên trên phần đầu trên của phần giữa 30D của đèn đầu xe 30. Do đó, đèn đầu xe 30 lớn hơn thanh đỡ 60 về kích thước theo hướng nằm ngang có thể được đỡ trên ống đầu F2, bởi thanh đỡ được tạo kết cấu nhẹ hơn về trọng lượng và cao về độ cứng vững nhờ được làm từ nhựa có cấu trúc rỗng. Ngoài ra, đèn đầu xe 30 có thể được đỡ một cách ổn định ở các vị trí nằm cách nhau theo phương thẳng đứng, bởi các vùng đỡ thứ nhất 61 của các thanh đỡ phía dưới 71 và 81 và các vùng đỡ thứ hai 62 của các thanh đỡ

phía trên 70 và 80.

Chú ý rằng loại xe máy, các hình dạng và các cấu trúc của khung thân và ống đầu, hình dạng và cấu trúc của đèn đầu xe, hình dạng và vật liệu của thanh đỡ, phương pháp chế tạo nửa bên trái và nửa bên phải và hình dạng của các gờ của bề mặt thành trong, sự bố trí và số lượng các vùng đỡ thứ nhất và các vùng đỡ thứ hai, hình dạng và cấu trúc của các vòng đệm bố trí trong các vùng đỡ thứ nhất và các vùng đỡ thứ hai, hình dạng của khoảng trống tạo giữa nửa bên trái và nửa bên phải, loại linh kiện bố trí trong khoảng trống, v.v. không bị giới hạn ở phương án thực hiện mô tả trên đây, và có thể được biến đổi theo nhiều cách. Ví dụ, các vùng đỡ thứ nhất và các vùng đỡ thứ hai có thể được bố trí ở các vị trí không đối xứng trái-phải, hoặc số lượng của chúng có thể là một hoặc có thể là ba hoặc nhiều hơn. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế có thể áp dụng được không chỉ với xe máy mà còn với các xe kiểu ngồi để chân hai bên khác như các xe ba bánh hoặc xe bốn bánh.

[Danh sách số chỉ dẫn]

1...Xe máy (Xe kiểu ngồi để chân hai bên), 30...Đèn đầu xe, 30D...Phần giữa, 30E... Vùng kéo dài, 60...Thanh đỡ, 60L...Nửa bên trái, 60R...Nửa bên phải, 61... Vùng đỡ thứ nhất, 62... vùng đỡ thứ hai, 63...Vùng đỡ thứ ba, 70, 80... thanh đỡ phía trên, 71, 81... thanh đỡ phía dưới, 91...Vùng gắn, 100...Linh kiện, 150...Cụm màn chắn (Phụ tùng thân xe), F2...ống đầu, S...Khoảng trống, T1.. khoảng trống theo hướng nằm ngang của vùng đỡ thứ nhất, T2...Khoảng trống theo hướng nằm ngang của vùng đỡ thứ hai

Yêu cầu bảo hộ

1. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm thanh đỡ (60) để đỡ đèn đầu xe (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) ở phía trước thân xe của ống đầu (F2),

trong đó thanh đỡ (60) có cấu trúc rỗng trong đó khoảng trống (S) được tạo giữa nửa bên trái làm bằng nhựa (60L) và nửa bên phải làm bằng nhựa (60R) cả hai được gắn với ống đầu (F2), ở trạng thái trong đó các nửa bên trái và bên phải (60L, 60R) được ghép,

kích thước theo hướng nằm ngang của đèn đầu xe (30) lớn hơn kích thước theo hướng nằm ngang của thanh đỡ (60),

mỗi một trong số nửa bên trái (60L) và nửa bên phải (60R) bao gồm thanh đỡ phía dưới (71, 81) kéo dài theo hướng thẳng đứng của thân xe, và thanh đỡ phía trên (70, 80) nối với đầu trên của thanh đỡ phía dưới (71, 81) và kéo dài theo hướng nằm ngang,

các thanh đỡ phía dưới (71, 81) được tạo có các vùng đỡ thứ nhất (61) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên dưới phần đầu trên của phần giữa (30D) của đèn đầu xe (30), và

các thanh đỡ phía trên (70, 80) được tạo có cặp vùng đỡ thứ hai trái và phải (62) để đỡ đèn đầu xe (30) ở các vị trí bên trên phần đầu trên của phần giữa (30D) của đèn đầu xe (30).

2. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó các vùng đỡ thứ nhất (61) được bố trí dưới dạng cặp vùng đỡ thứ nhất trái và phải (61).

3. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2,

trong đó các vùng kéo dài (30E) kéo dài về các phía trên bên ngoài được bố trí ở các bên trái và phải tương đối với hướng nằm ngang của phần giữa (30T) của đèn đầu xe (30), và

các vùng đỡ thứ hai (62) đỡ các vùng kéo dài (30E).

4. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 3, trong đó vùng đỡ thứ nhất (61) được bố trí ở vị trí sao cho xếp chồng với đèn đầu xe (30) trên hình chiếu chính của thân xe.

5. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 4,

trong đó khoảng cách theo hướng nằm ngang (T2) của các vùng đỡ thứ hai (62) được thiết lập lớn hơn khoảng cách theo hướng nằm ngang (T1) của các vùng đỡ thứ nhất (61), và

các vùng đỡ thứ hai (62) đỡ đèn đầu xe (30) ở phía sau thân xe tương đối với các vùng đỡ thứ nhất (61).

6. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 5, trong đó phụ tùng (100) lớn hơn ống đầu (F2) về kích thước theo hướng nằm ngang được bố trí trong khoảng trống (S).

7. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 6,

trong đó các bề mặt trên (P) của các thanh đỡ phía trên (70, 80) được nghiêng sao cho chúng được định vị ở các vị trí thấp hơn ở phía sau thân xe, và

đồng hồ đo (50) được gắn với các bề mặt trên (P).

8. Kết cấu đỡ phụ tùng cho các xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 7, trong đó thanh đỡ phía trên (70, 80) được tạo có vùng gắn (91) cho phụ tùng thân xe (150).

Fig.1

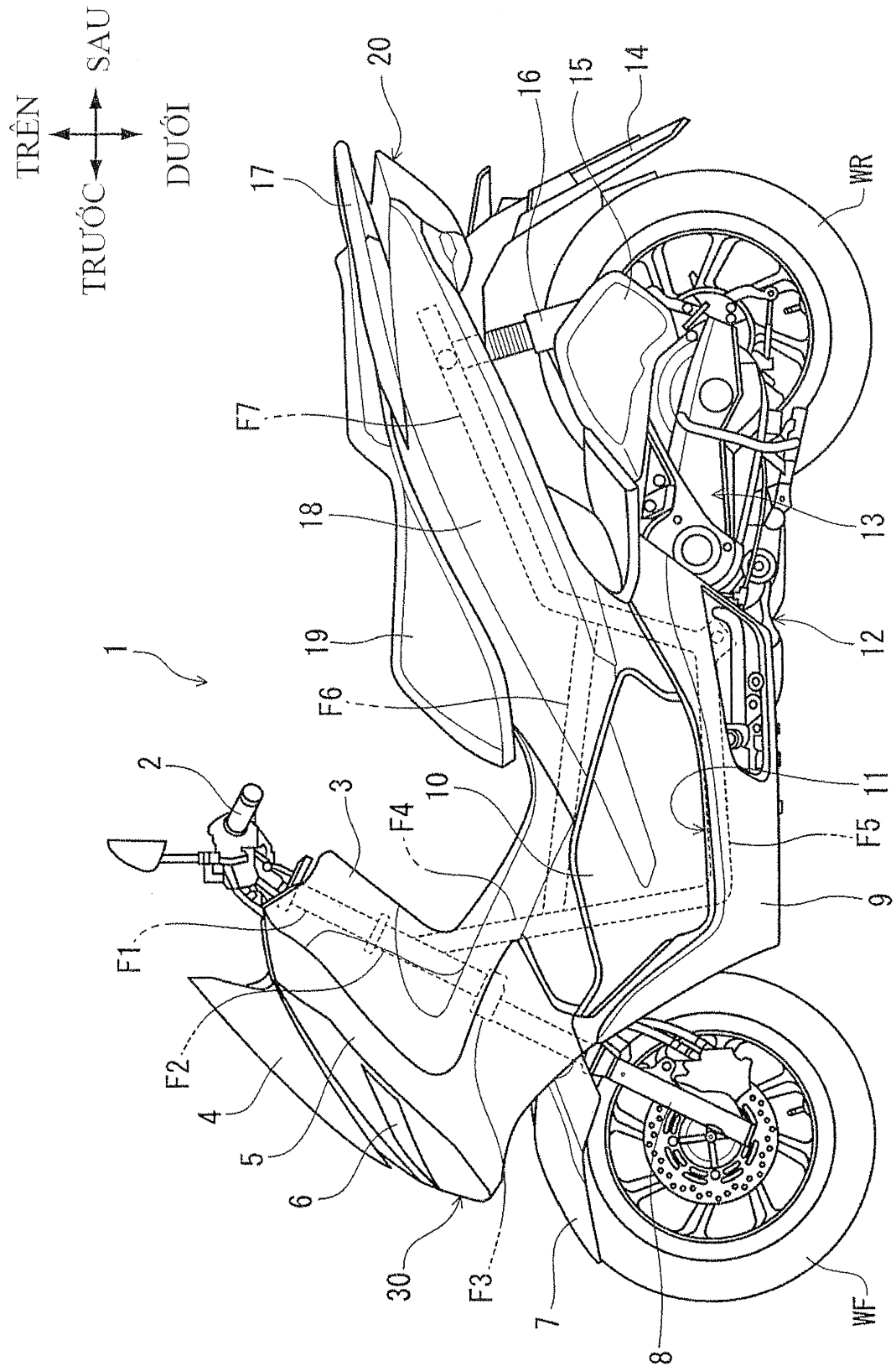


Fig.2

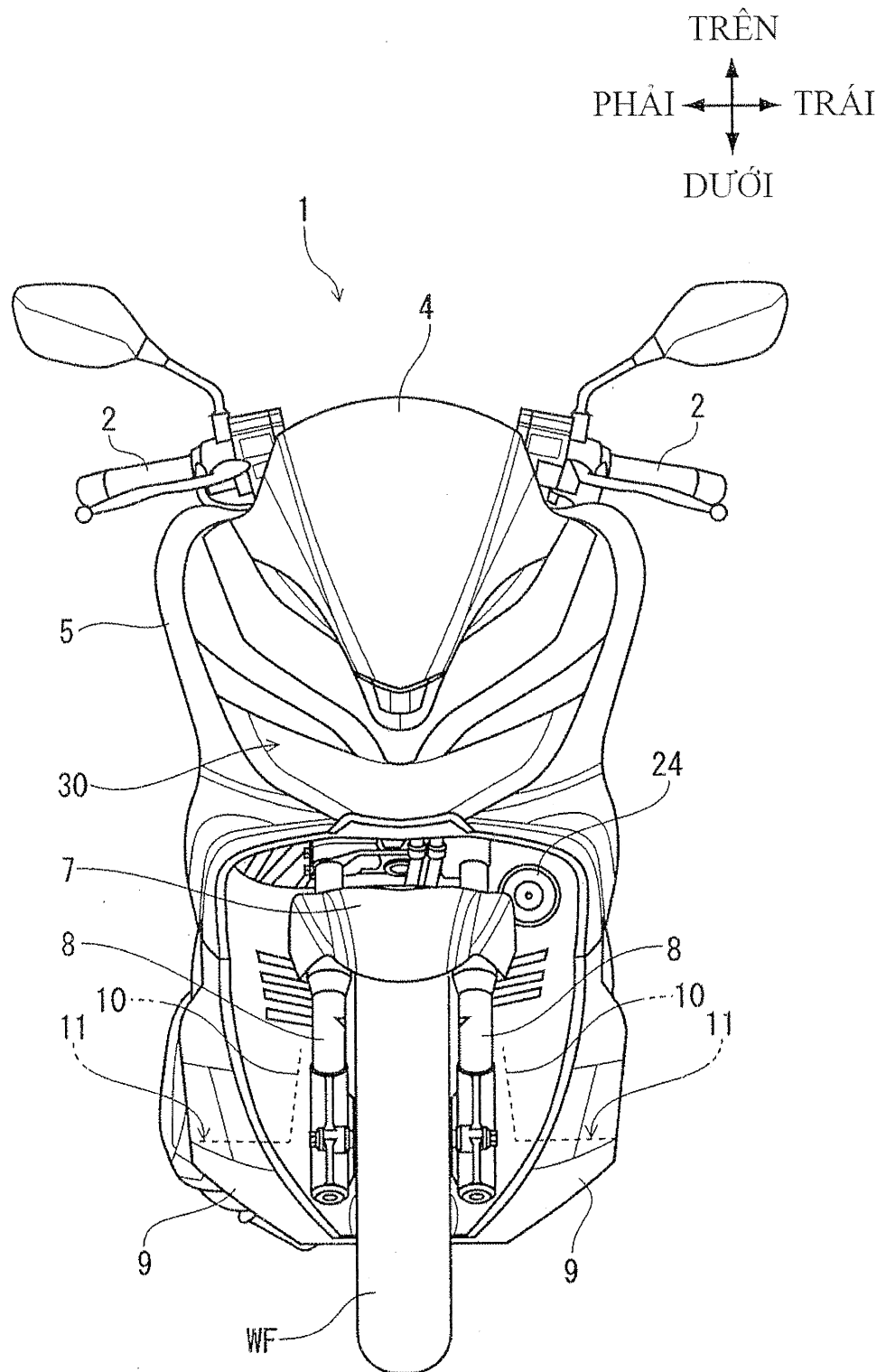


Fig.3

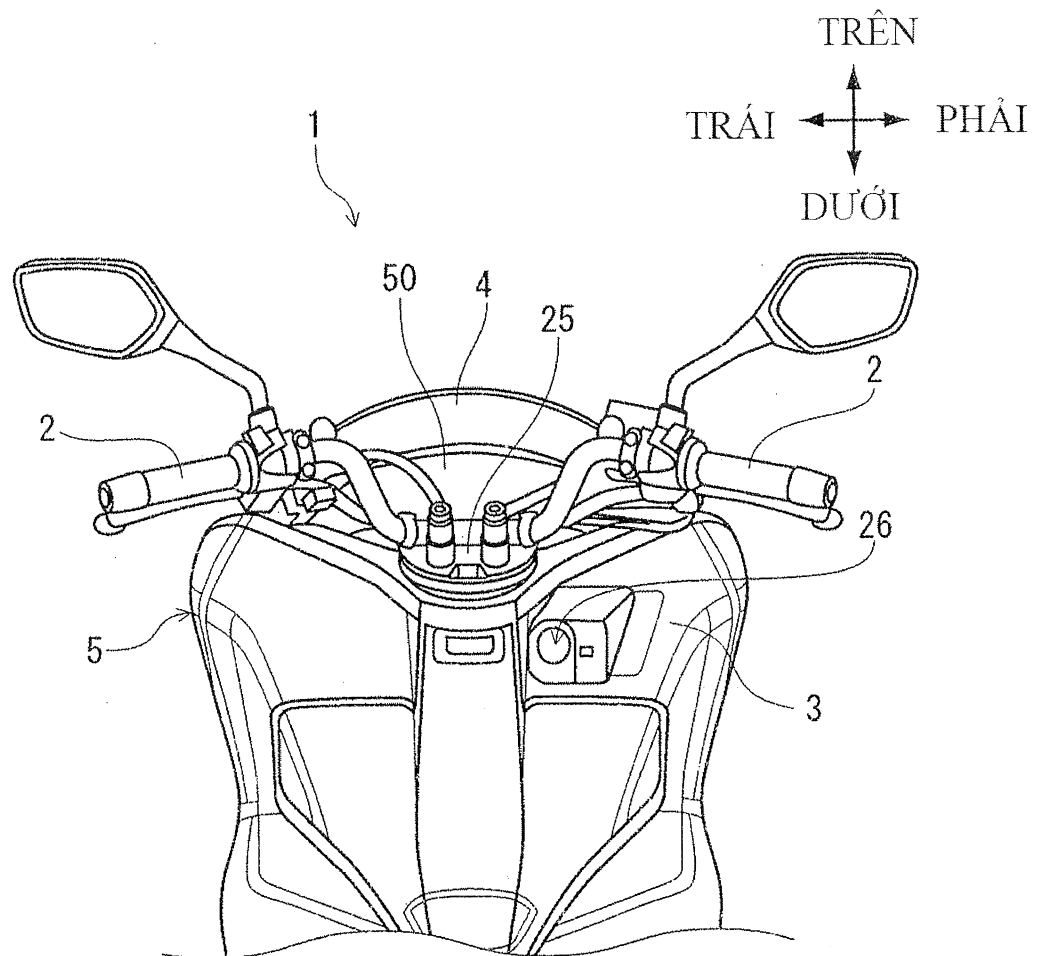


Fig.4

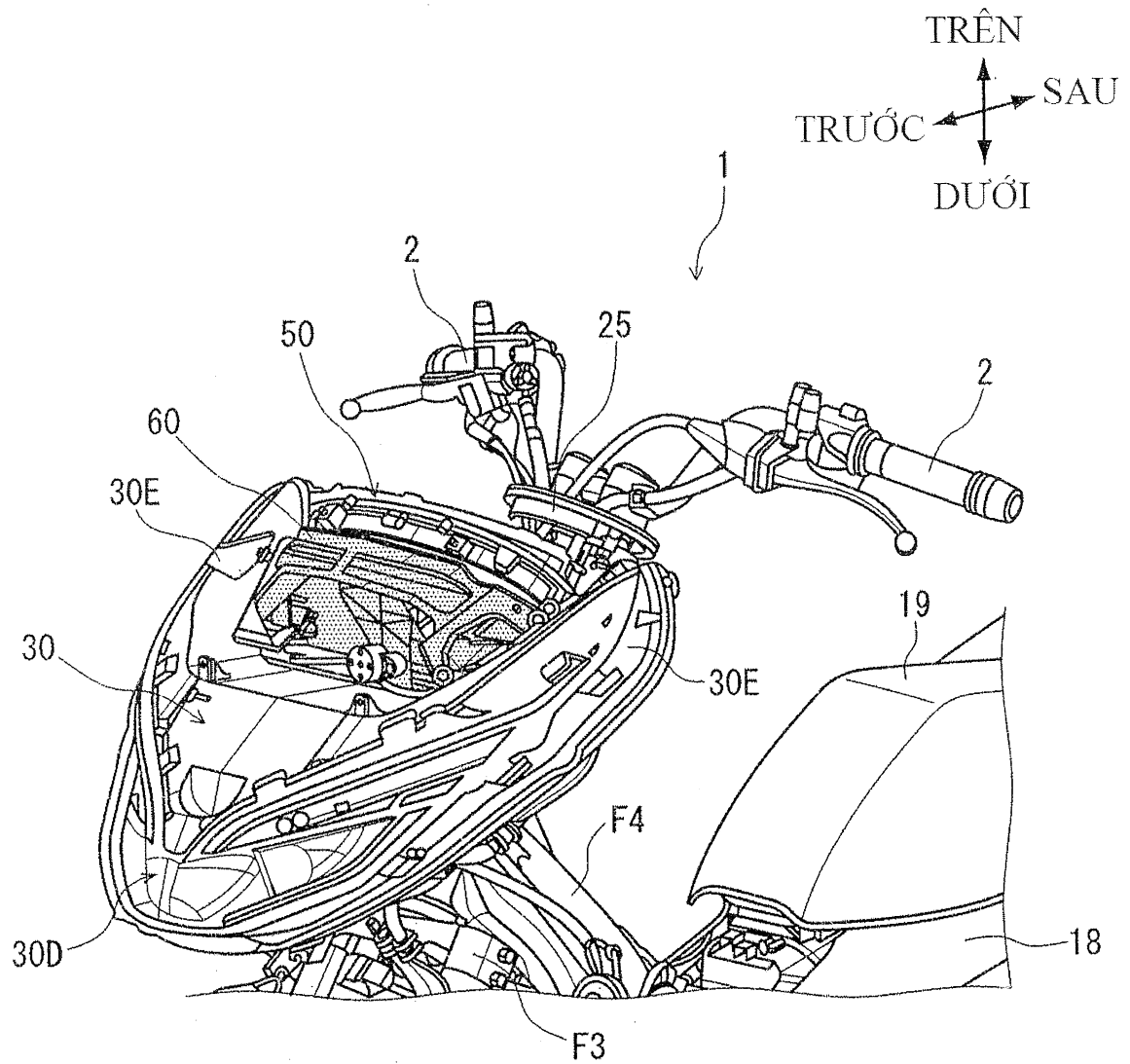


Fig.5

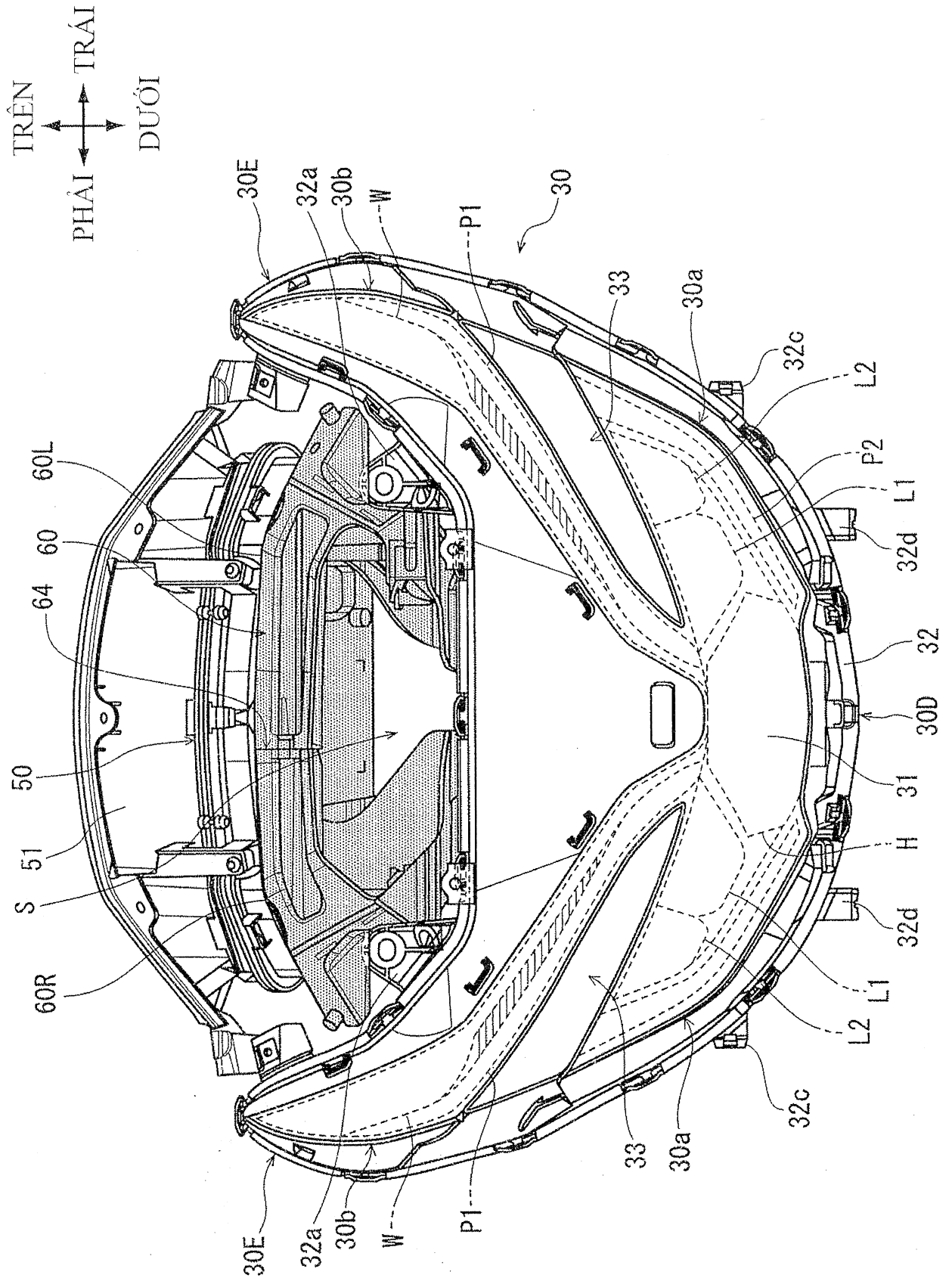


Fig.6

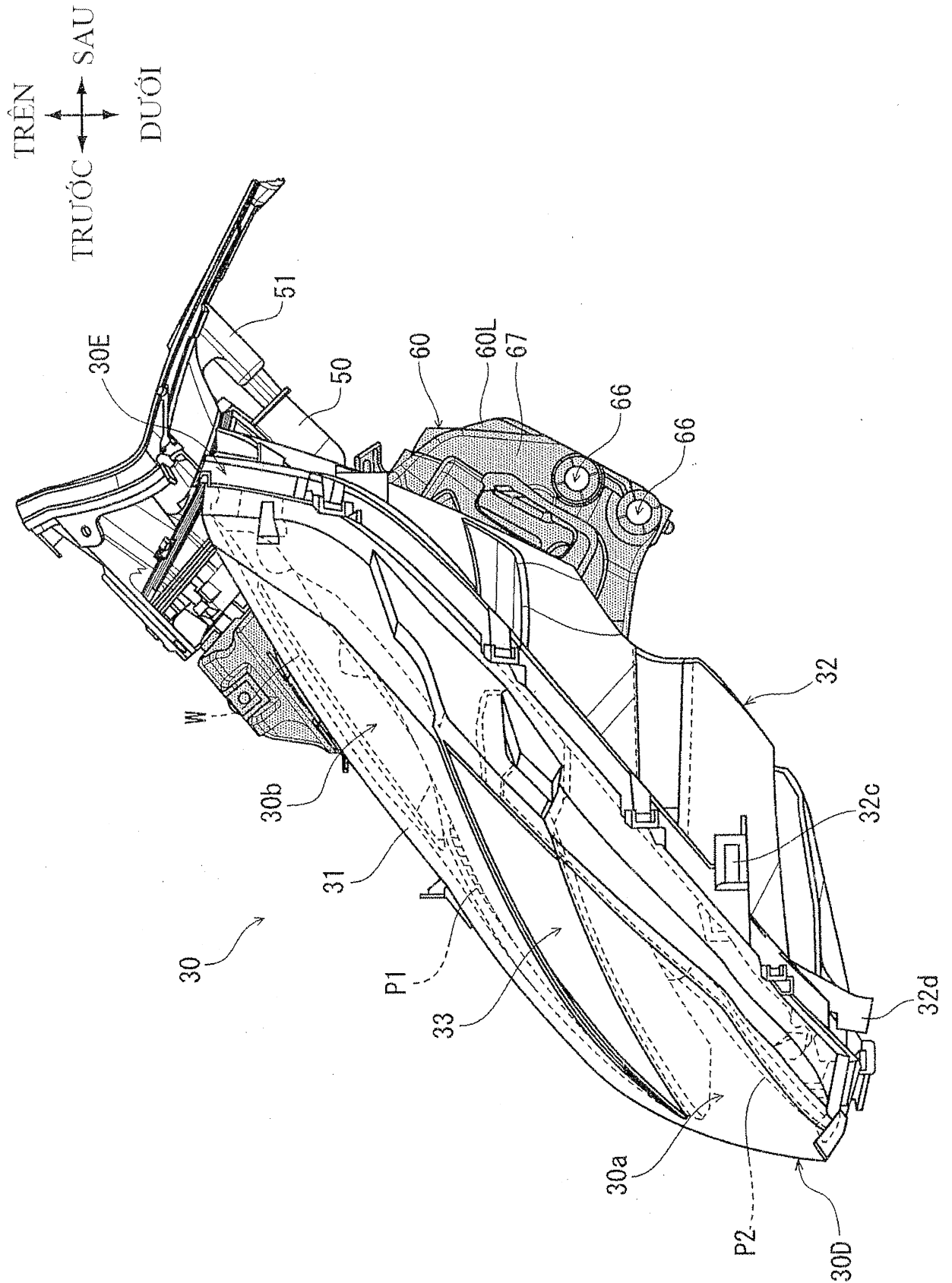


Fig.7

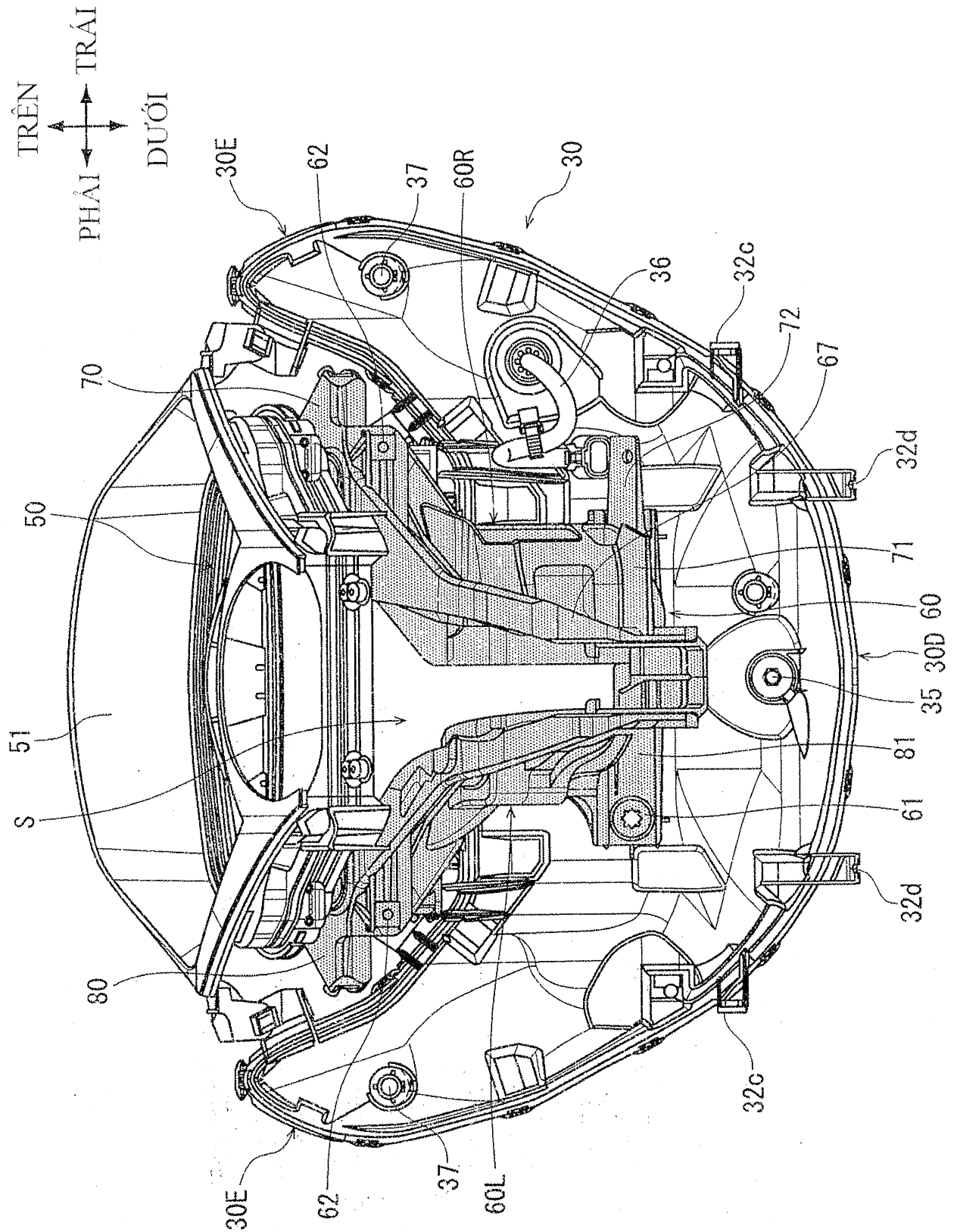


Fig.8

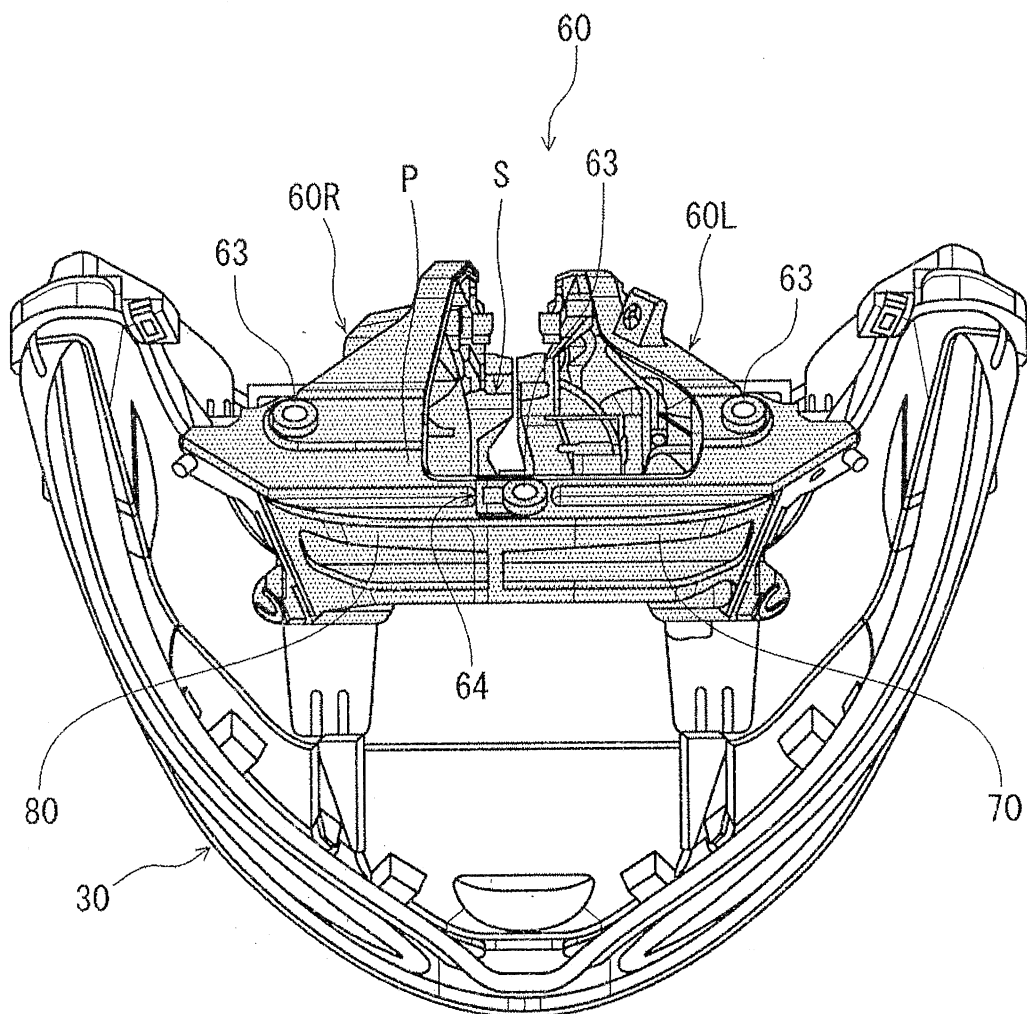
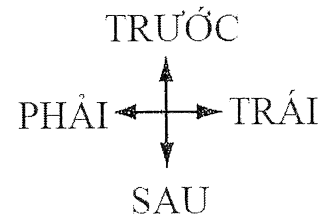


Fig.9

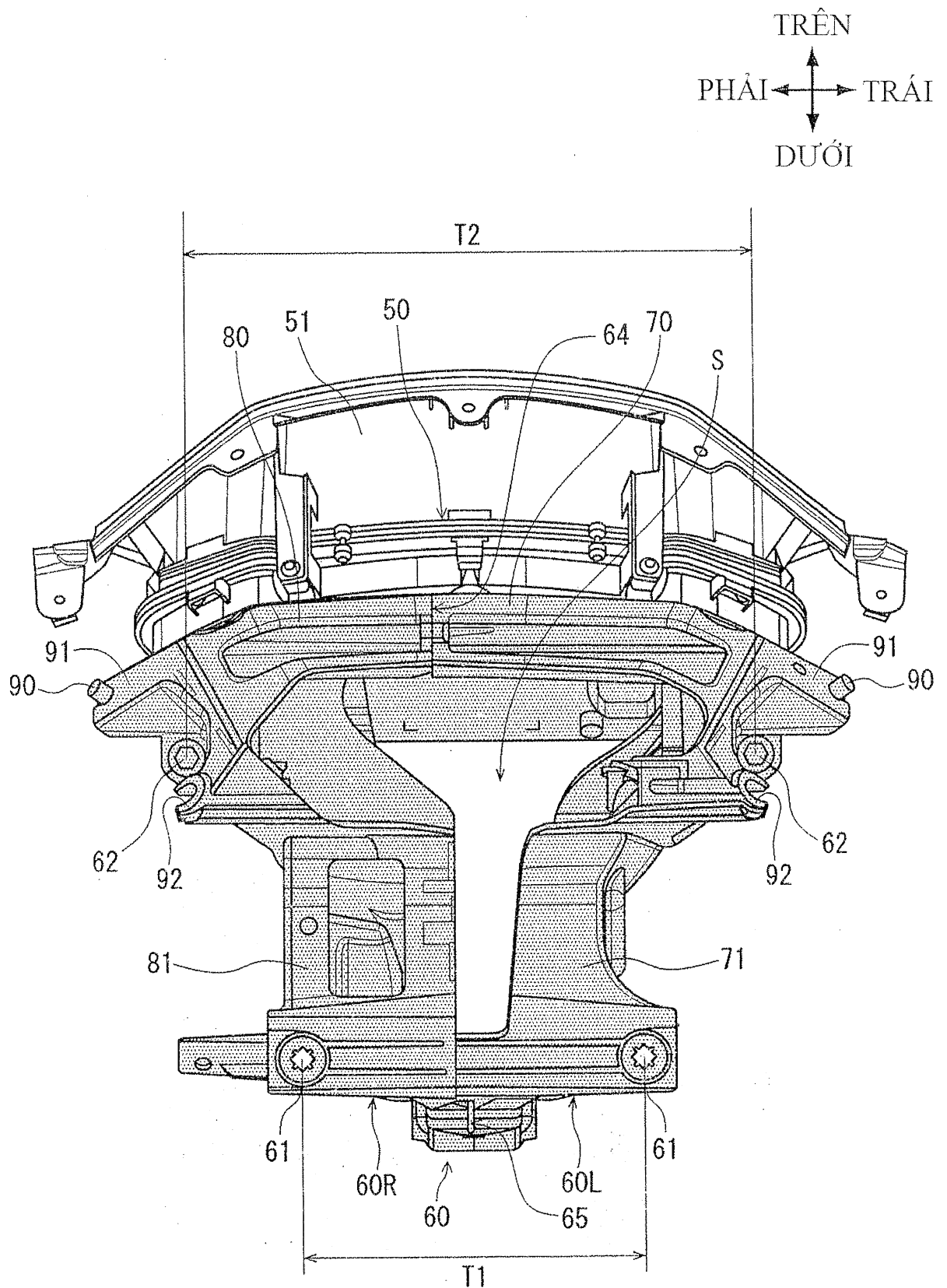


Fig.10

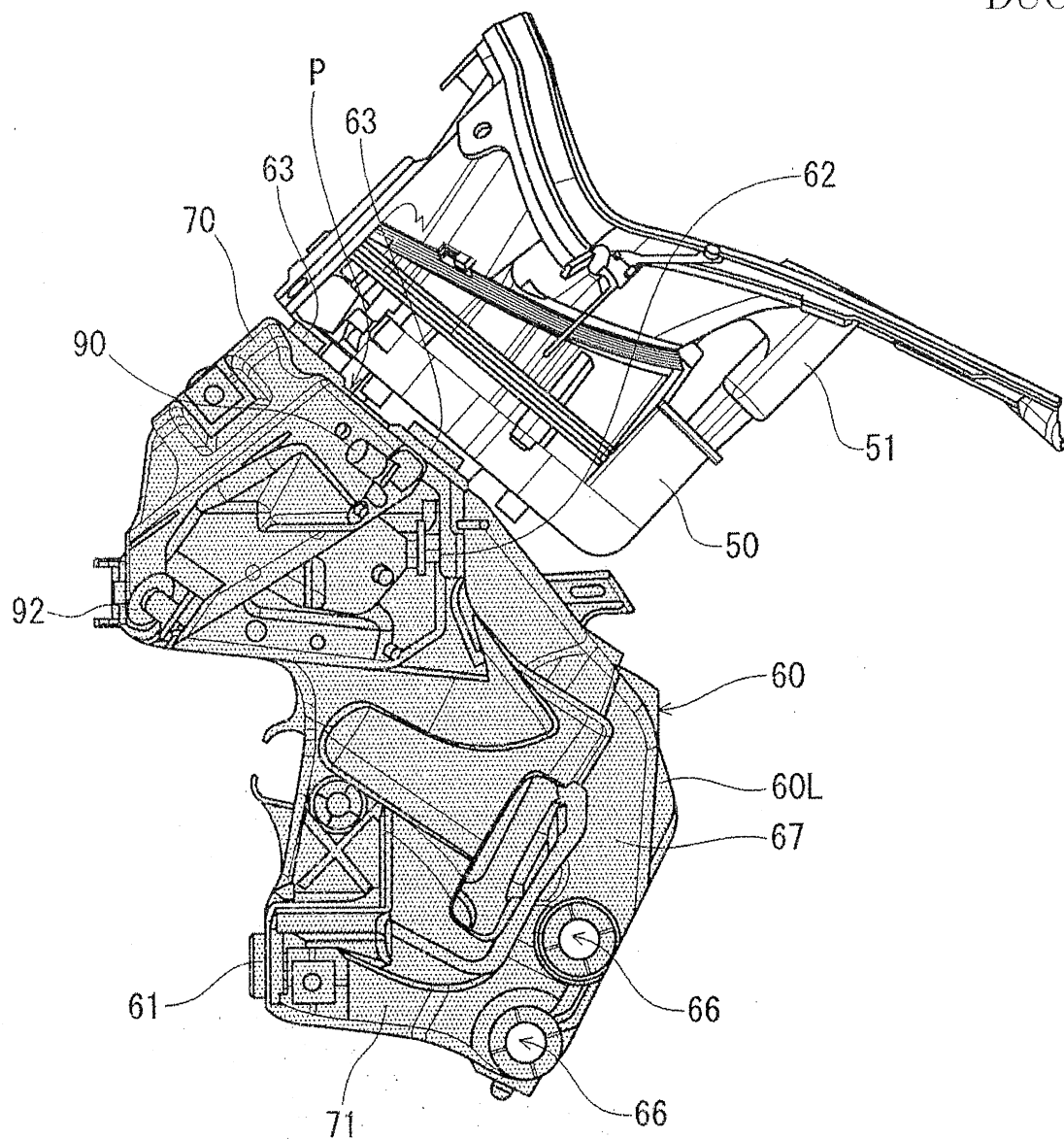
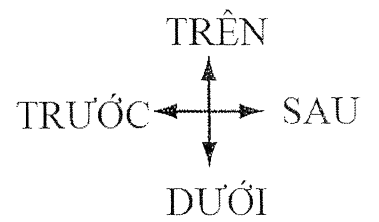


Fig.11

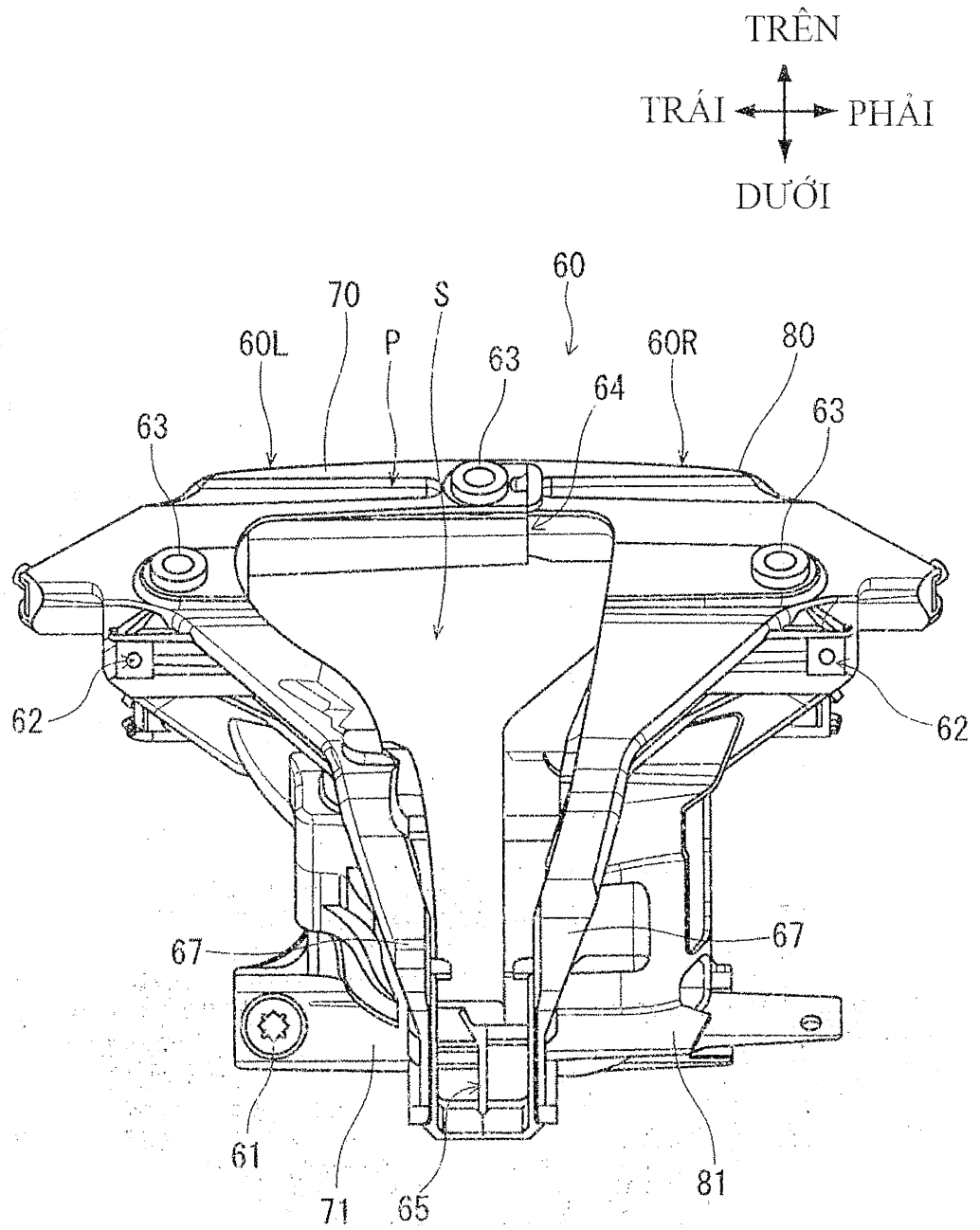


Fig.12

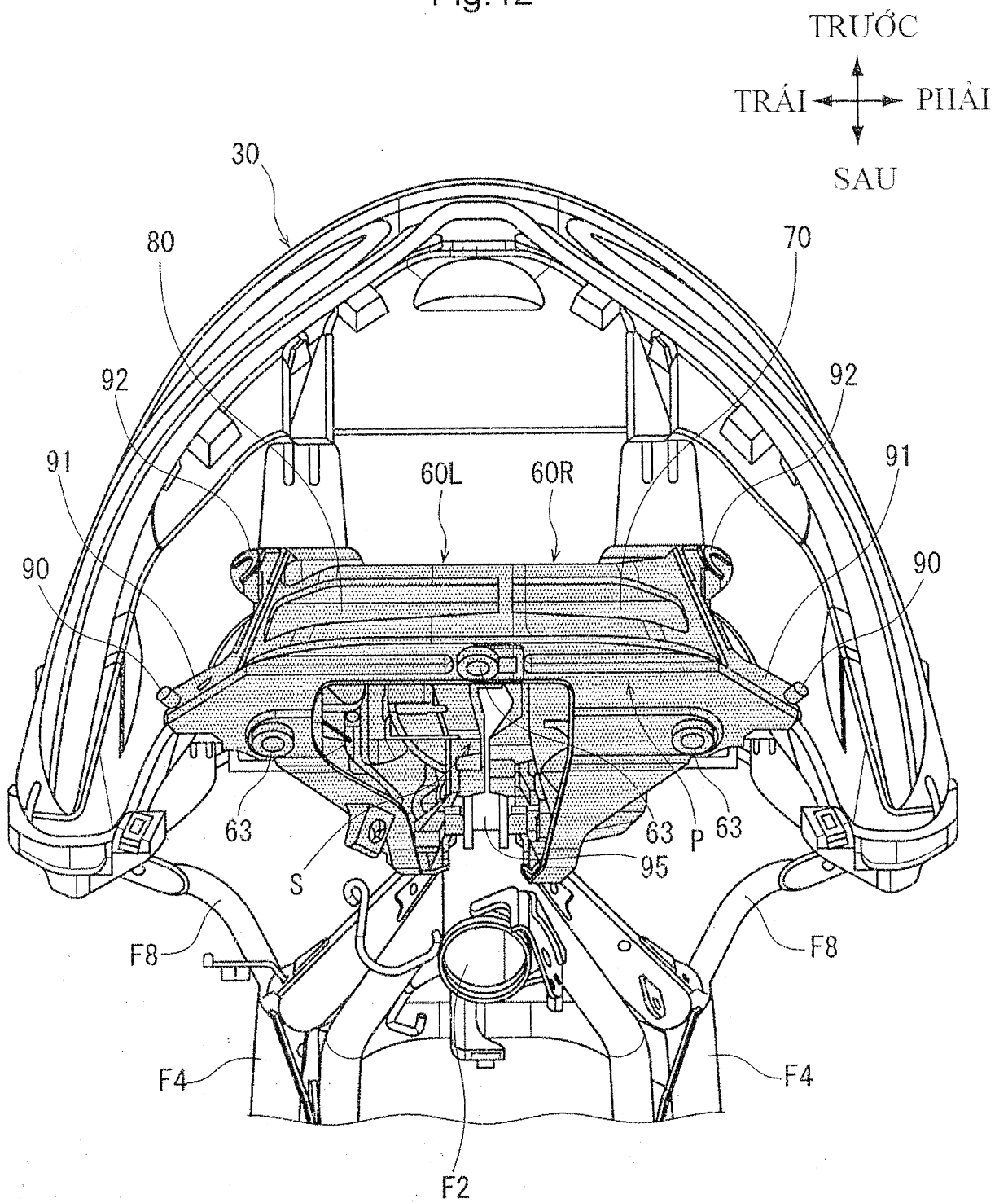


Fig.13

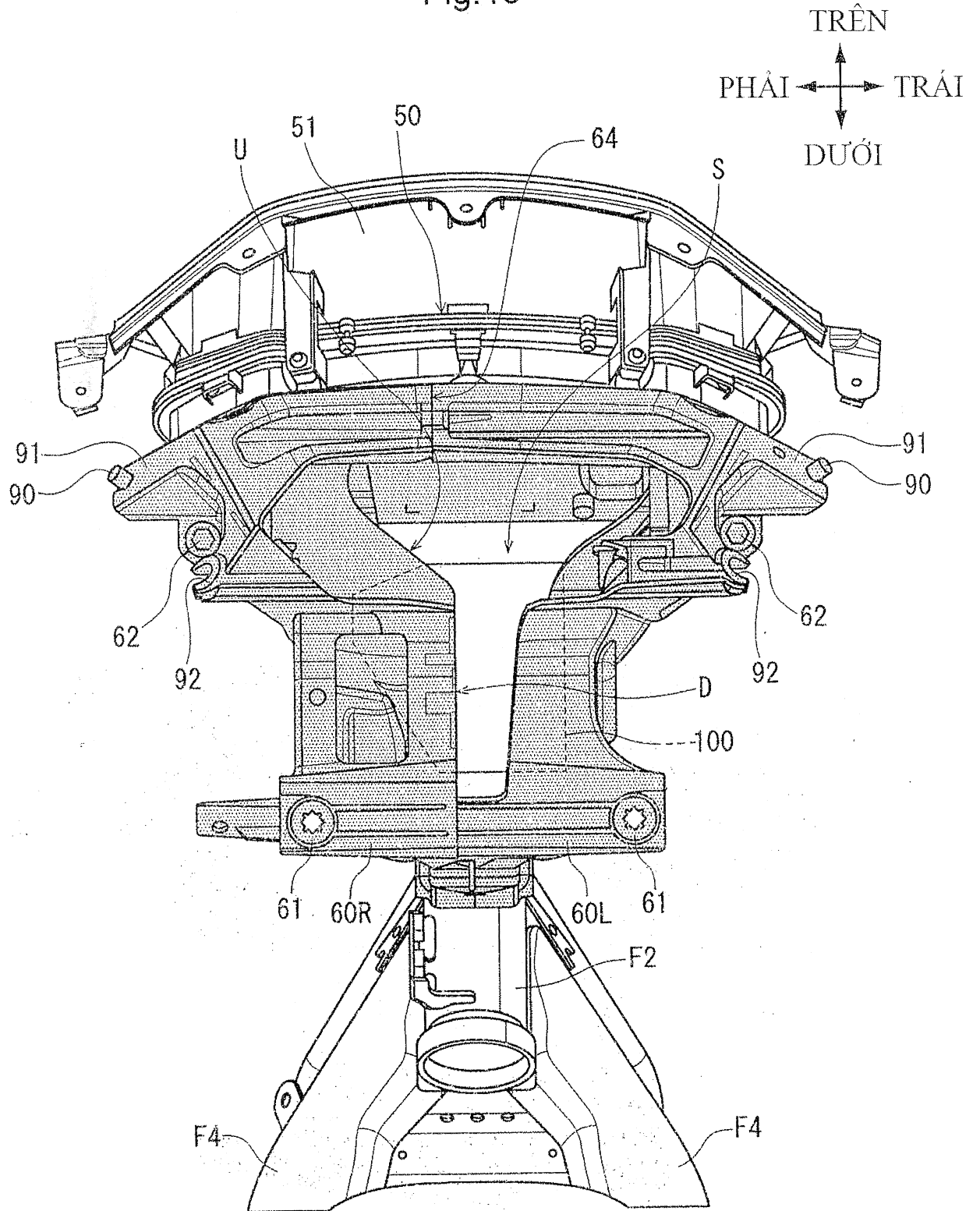


Fig.14

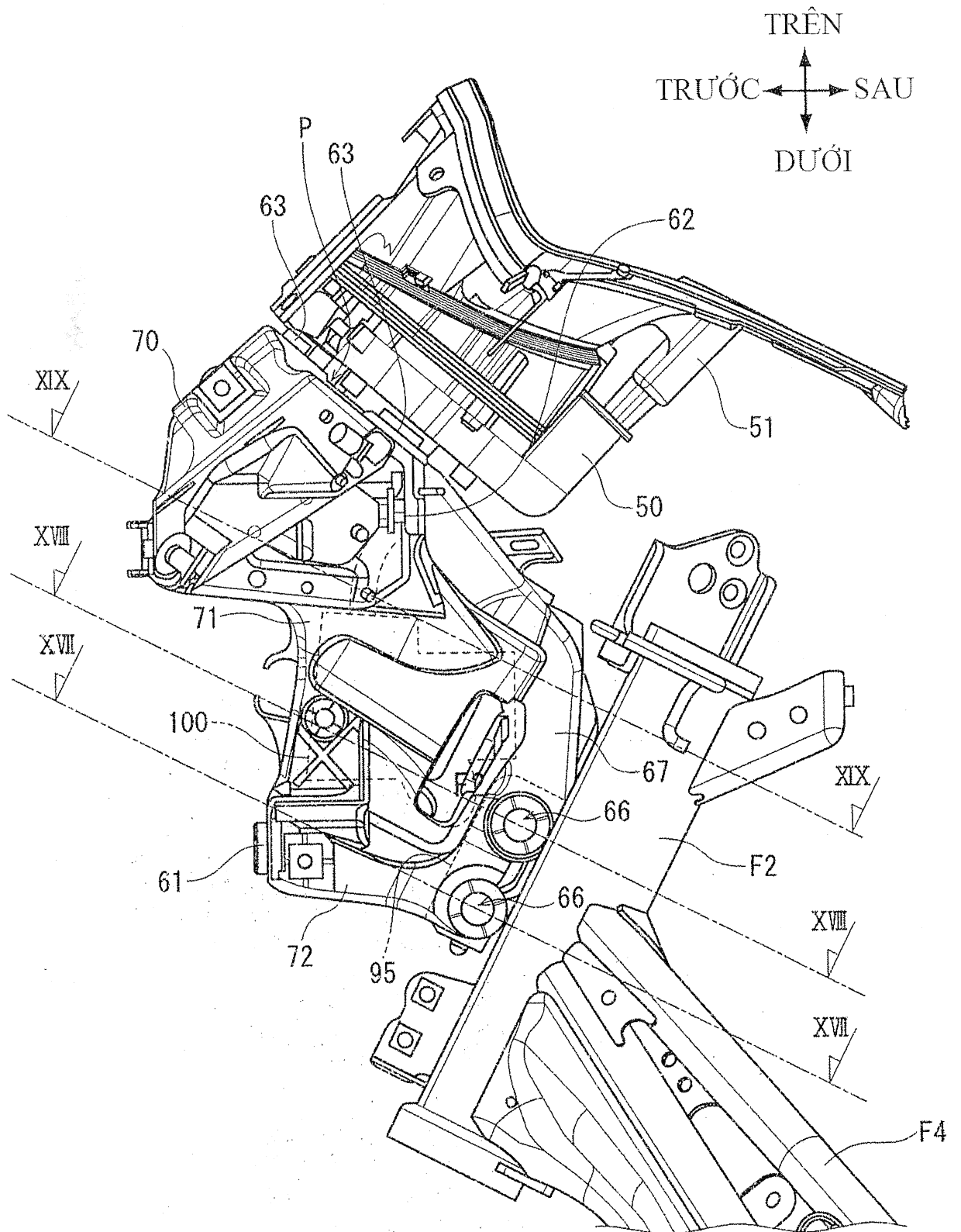


Fig.15

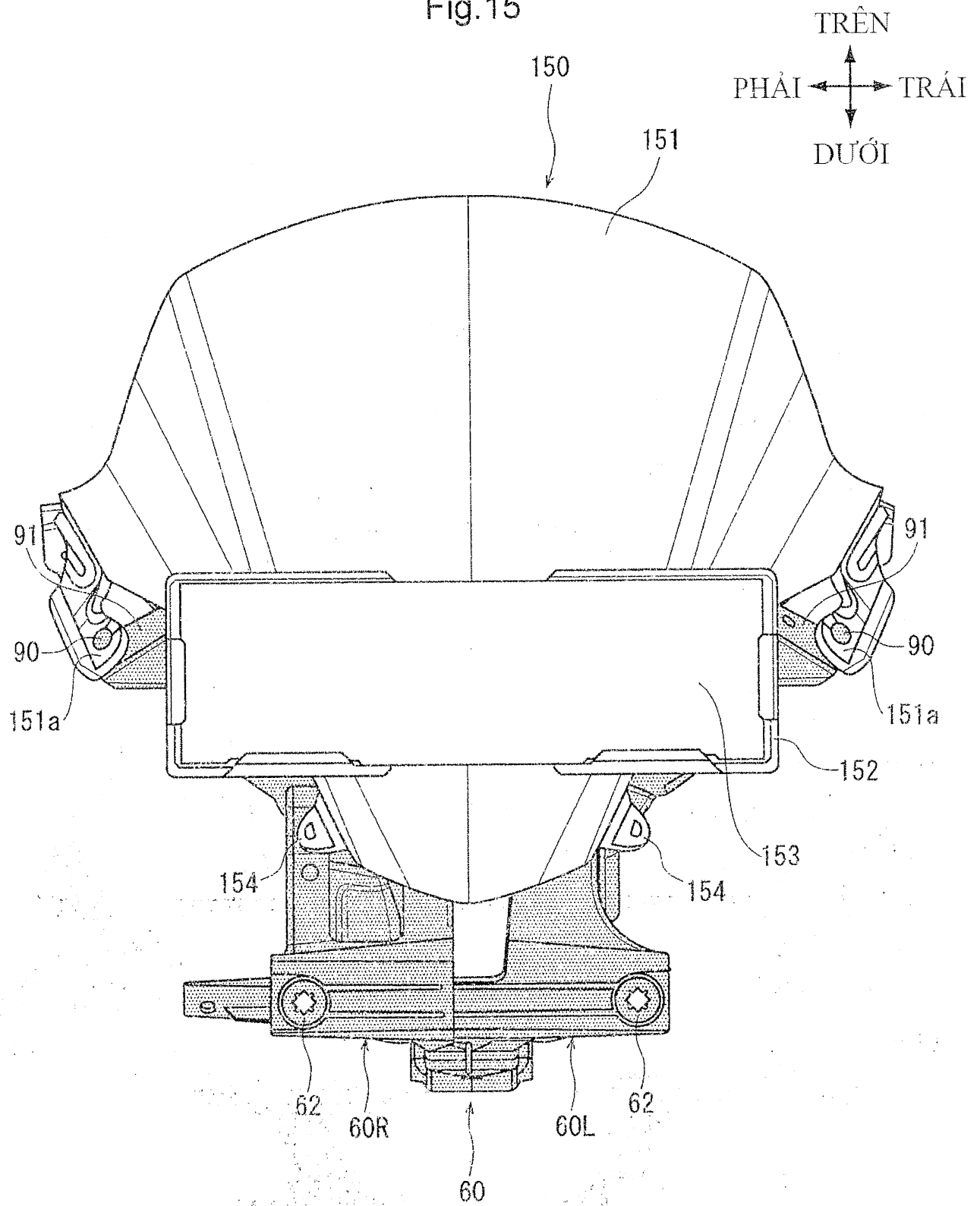


Fig.16

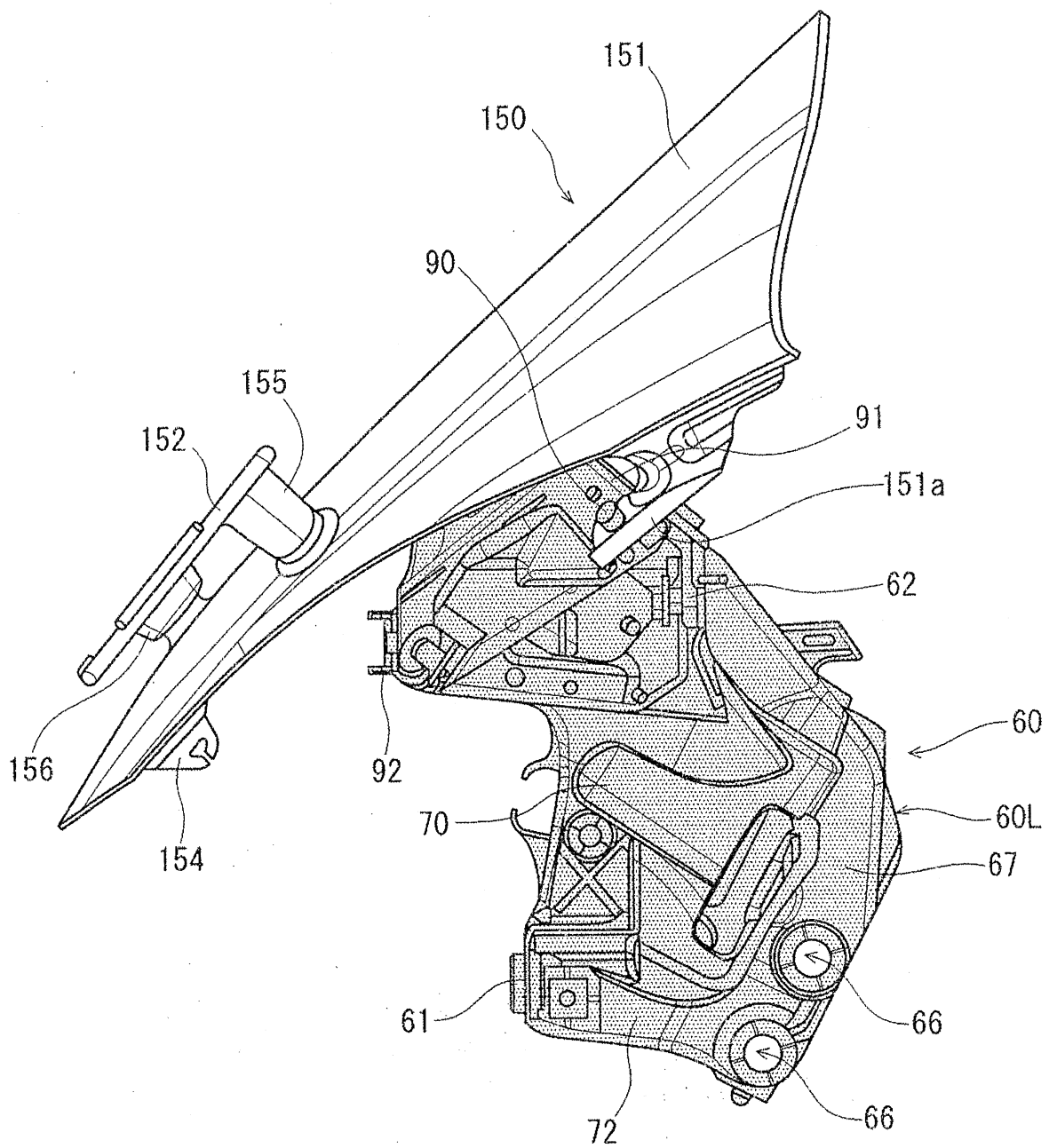
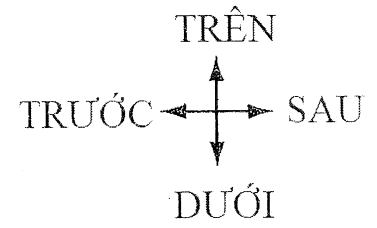
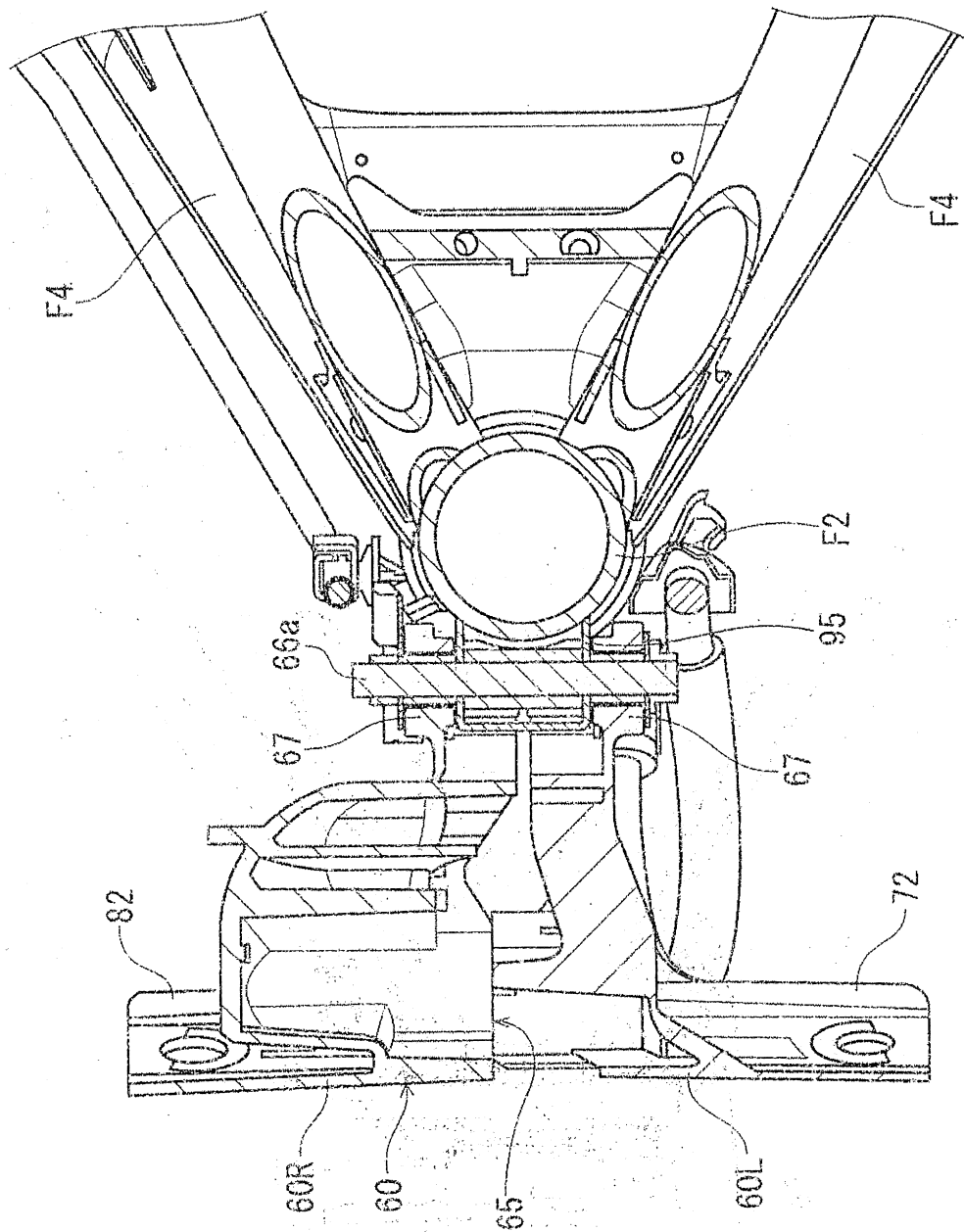
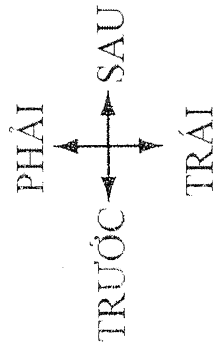


Fig.17



18/19

Fig.18

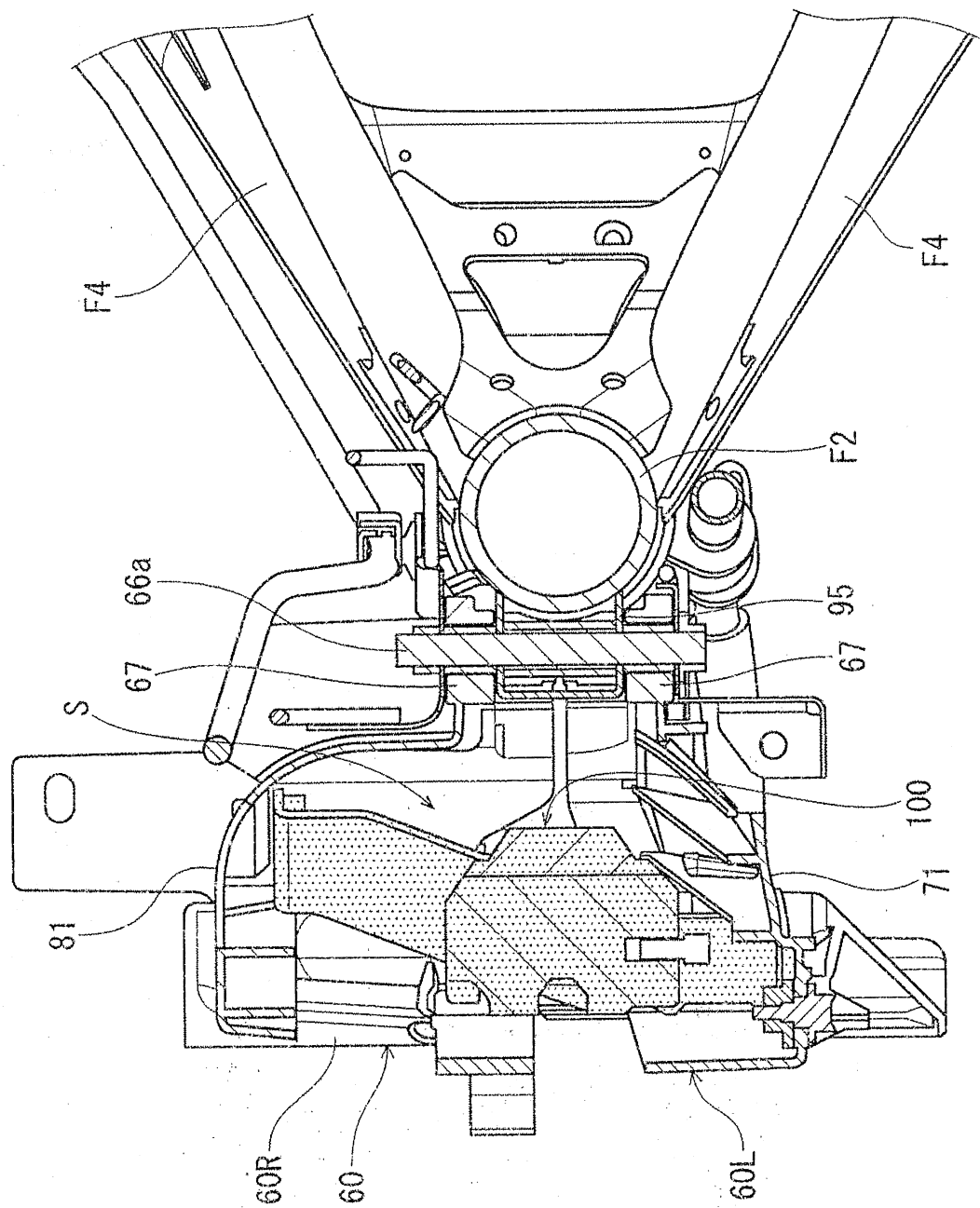
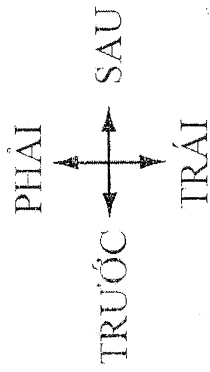


Fig.19

