



(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)



1-0042255

(51)^{2020.01} B62J 45/00; B62J 23/00; B62J 9/12;
B62J 11/19; B62J 3/12

(13) B

(21) 1-2022-05801

(22) 12/09/2022

(30) 2021-152515 17/09/2021 JP

(45) 27/01/2025 442

(43) 25/11/2022 416

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

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

(72) Pongpat KEHABAN (TH); Chatchai PILADAENG (TH); Pongsakorn
CHALERMRAJ (TH); Akaphol WACHATHAKSIN (TH).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2022-05801

(57) Mục đích của sáng chế là dễ dàng đạt được việc giảm khoảng không cần để bố trí linh kiện điện và bộ phận cấp điện và giảm được số lượng các bộ phận.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên (10) bao gồm: tấm ốp (52) lắp vào chi tiết ốp thân (35) và che phía dưới của linh kiện điện (51); và bộ phận cấp điện (46) bố trí trong lỗ (35B) mà được tạo ra trên chi tiết ốp thân (35) và bao gồm cổng cấp điện được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ (35B) và tấm ốp (52) có lỗ lồng (52H) mà bộ phận cấp điện (46) đi qua đó.

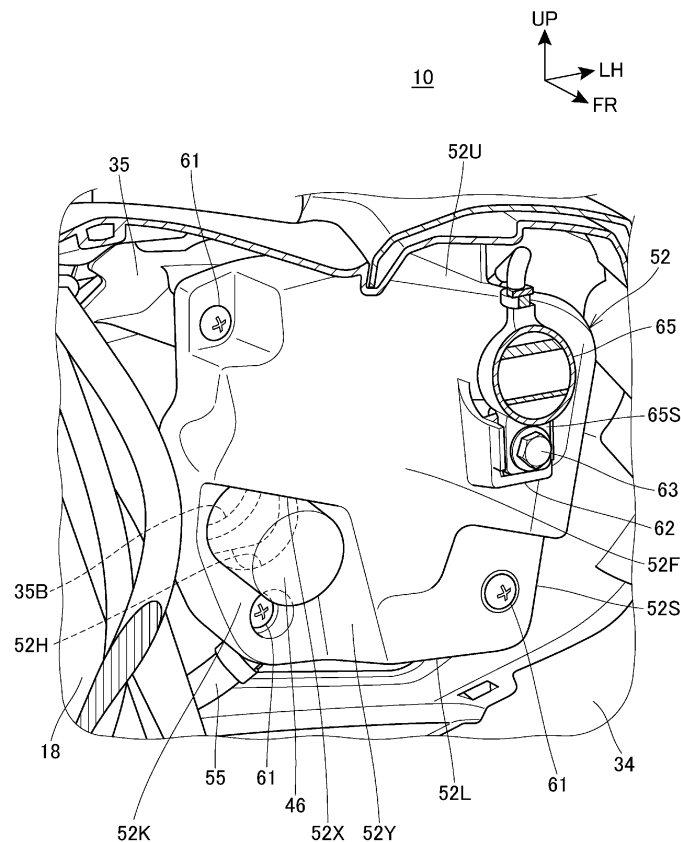


FIG.9

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đối với xe kiểu ngồi để chân hai bên, đã biết loại xe được trang bị thành bảo vệ để che phía trước thân xe là nơi lắp thiết bị truyền thông tin và bảo vệ thiết bị truyền thông tin nhằm chống lại bên thứ ba đang cố tiếp xúc với thiết bị truyền thông tin từ phía trước thân xe (ví dụ, xem công bố Đơn yêu cầu cấp Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2018-052298).

Đồng thời, các linh kiện điện và các bộ phận điện lắp vào xe kiểu ngồi để chân hai bên hiện thời ngày càng tăng và có trường hợp cần bố trí linh kiện điện để trang bị hệ thống không sử dụng chìa khóa như hệ thống khóa thông minh và cổng cấp điện như cổng USB.

Tuy nhiên, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, do khoảng không bố trí các bộ phận bị hạn chế nên mong muốn là giảm được khoảng không cần để bố trí bộ phận điện và các bộ phận tương tự để trang bị hệ thống khóa thông minh và cơ cấu bao gồm cổng cấp điện (được gọi là bộ phận cấp điện) và giảm được số lượng các bộ phận.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là dễ dàng đạt được việc giảm khoảng không cần để bố trí linh kiện điện và bộ phận cấp điện và giảm được số lượng các bộ phận.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: chi tiết ốp thân để che một phần của khung chính; và linh kiện điện lắp vào chi tiết ốp thân, trong đó linh kiện điện là một trong số các cụm ở phía xe của hệ thống khóa thông minh để cho phép mở khóa ở phía xe, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp; và bộ phận cấp điện, tấm ốp lắp vào chi tiết ốp thân và che phía trên và phía bên của linh kiện điện từ phía trước; và bộ phận cấp điện bố trí trong lỗ mà được tạo ra trong chi tiết ốp thân và bao gồm cổng cấp điện được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ này; và tấm ốp có lỗ lòng mà bộ

phần cấp điện đi qua đó và phần ốp phía bên để che ít nhất một phần của bộ phận cấp điện từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, bộ phận cấp điện được lồng vào trong lỗ lồng.

Có thể dễ dàng thực hiện được việc giảm khoảng không cần để bố trí linh kiện điện và bộ phận cấp điện và giảm được số lượng các bộ phận.

Tiếp theo, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong bộ phận cấp điện từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phía sau thân xe, minh họa phần trước của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt theo đường III-III trên FIG.1.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV-IV trên FIG.2.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V trên FIG.4.

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI trên FIG.4.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII trên FIG.1.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII trên FIG.1.

FIG.9 là hình vẽ minh họa tám ốp linh kiện điện cùng với kết cấu xung quanh được nhìn chéo từ phía trước.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý, trong phần mô tả này, việc mô tả các hướng như phía trước và phía sau, bên phải và bên trái, phía trên và phía dưới là trùng với các hướng tương đối với thân xe nếu không có mô tả cụ thể khác. Ký hiệu FR minh họa trên mỗi hình vẽ biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ phía bên của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo một phương án của sáng chế.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là xe bao gồm khung thân 11, cụm động lực 12 được đỡ bởi khung thân 11, chạc trước 14 để đỡ theo cách lái được bánh trước 13, đòn lắc 16 để đỡ bánh sau 15 và yên xe 17 dùng cho người lái xe.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là xe mà người lái xe ngồi trên đó ở tư thế đặt chân hai bên yên xe 17 để chạy xe. Yên xe 17 được bố trí ở bên trên phần sau của khung thân 11.

Khung thân 11 bao gồm ống đầu 18 bố trí ở phần đầu trước của khung thân 11, khung trước 19 bố trí ở phía sau ống đầu 18 và khung sau 20 bố trí ở phía sau khung trước 19. Phần đầu trước của khung trước 19 được nối với ống đầu 18.

Yên xe 17 được đỡ bởi khung sau 20.

Chạc trước 14 được đỡ bởi ống đầu 18 theo cách có khả năng lái tự do theo hướng sang bên phải và bên trái. Bánh trước 13 được đỡ bởi trục 13a bố trí ở phần đầu dưới của chạc trước 14. Tay lái 21 dùng để lái, mà được nắm bởi tay của người lái xe, được lắp vào phần đầu trên của chạc trước 14.

Đòn lắc 16 được đỡ bởi trục chốt xoay 22 mà được đỡ bởi khung thân 11. Trục chốt xoay 22 là một trục kéo dài theo phương nằm ngang theo hướng chiều rộng xe. Trục chốt xoay 22 được lồng xuyên qua phần đầu trước của đòn lắc 16. Đòn lắc 16 lắc theo phương thẳng đứng xung quanh trục chốt xoay 22.

Bánh sau 15 được đỡ bởi trục 15a bố trí ở phần đầu sau của đòn lắc 16.

Cụm động lực 12 được bố trí giữa bánh trước 13 và bánh sau 15 và được đỡ bởi khung thân 11.

Cụm động lực 12 là một động cơ đốt trong. Cụm động lực 12 bao gồm hộp trục khuỷu 23 và phần xi lanh 24 dùng để chứa pit tông chuyển động tịnh tiến. Phần xi lanh 24 có cửa xả mà cơ cấu xả 25 được nối vào đó.

Động lực đầu ra từ cụm động lực 12 được truyền đến bánh sau 15 nhờ bộ phận truyền lực dẫn động mà nối cụm động lực 12 với bánh sau 15.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bao gồm chấn bunn trước 26 để che bánh trước 13 từ phía trên, chấn bunn sau 27 để che bánh sau 15 từ phía trên, các bậc để chân 28 để người lái xe đặt bàn chân của mình lên đó và bình nhiên liệu 29 để chứa nhiên liệu cần dùng cho cụm động lực 12.

Chấn bunn trước 26 được lắp vào chạc trước 14. Chấn bunn sau 27 và các bậc để chân 28 được bố trí ở bên dưới yên xe 17. Bình nhiên liệu 29 được đỡ bởi khung thân 11.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có tấm ốp thân 31 để che các bộ phận của thân xe. Tấm ốp thân 31 bao gồm tấm ốp tay lái 32 để che khoảng không giữa các tay lái bên trái và bên phải 21, tấm ốp trước 33 để che phần trước thân xe từ phía trước bên dưới tấm ốp tay lái 32, các tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 34 kéo dài xuống dưới từ các phần dưới bên trái và bên phải của tấm ốp trước 33 và tấm ốp trong 35 để che phần trước thân xe từ phía sau. Ngoài ra, tấm ốp thân 31 còn bao gồm tấm ốp giữa 36 để che khoảng không giữa tấm ốp trong 35 và yên xe 17 từ phía trên và các tấm ốp bên phía sau bên trái và bên phải 37 để che các phần bên trái và bên phải của yên xe 17 và phần sau của thân xe.

Tấm ốp trước 33 che ống đầu 18 từ phía trước và tấm ốp trong 35 che ống đầu 18 từ phía sau và che một phần của khung trước 19, vốn thực hiện chức năng làm khung chính, từ phía bên. Tiếp theo, các tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 34 cũng che một phần của khung trước 19 từ phía bên.

Tấm ốp trong 35 và các tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 34 được tạo ra dưới dạng một tấm ốp kéo dài sang bên trái và bên phải và thực hiện chức năng làm tấm che chân để che các bàn chân bên trái và bên phải và các bộ phận tương tự của người lái xe (còn gọi là người đi xe) đang ngồi trên yên xe 17 từ phía trước. Ngoài ra, tấm ốp trong 35 tương ứng với chi tiết ốp thân, là đối tượng của sáng chế.

Tấm ốp tay lái 32, tấm ốp trước 33 và các tấm ốp bên phía trước 34 được tạo ra dưới dạng tấm ốp nắn dòng để nắn, theo cách thích hợp, dòng không khí thổi khi xe chạy từ phía trước về phía xung quanh người lái xe. Trên tấm ốp trước 33, có bố trí cụm đèn 38 mà cấu thành cơ cấu chiếu sáng, ví dụ đèn pha.

Trên FIG.1, số chỉ dẫn 39 biểu thị cầu nối dưới để đỡ các chạc trước bên trái và bên phải 14. Ngoài ra, khung trước 19 đỡ bộ tản nhiệt 40 ở vị trí tương ứng với phần sau của chạc trước 14 và phần trên phía trước của cụm động lực 12 khi nhìn từ phía bên của thân xe. Bộ tản nhiệt 40 được tạo dạng hình hộp kéo dài sang bên trái và bên phải từ đường tâm theo hướng chiều rộng xe, có hệ thống ống dẫn mà nước làm mát dùng để làm mát cụm động lực 12 đi qua đó và thực hiện việc trao đổi nhiệt giữa nước làm mát đi qua hệ thống ống dẫn và không khí bên ngoài.

FIG.2 là hình vẽ minh họa phần trước của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 nhìn từ phía sau thân xe và tương ứng với hình vẽ xung quanh tay lái 21 khi nhìn từ phía người lái xe. Ký hiệu C1 trên FIG.2 minh họa đường tâm theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, các tấm ốp tương ứng 32 đến 37, mà cấu thành tấm ốp thân 31, có hình dạng đối xứng theo hướng trái-phải với đường tâm theo hướng chiều rộng xe C1 là trục đối xứng. Ngoài ra, tất cả các tấm ốp 32 đến 37 không nhất thiết phải có hình dạng đối xứng theo hướng trái-phải và hình dạng của tấm ốp có thể được thay đổi theo cách thích hợp.

Tấm ốp tay lái 32 che khoảng không giữa các tay lái bên trái và bên phải 21 và khiến cho cụm đồng hồ đo 41, bố trí giữa các tay lái bên trái và bên phải 21, được để lộ về phía người lái xe. Nhiều loại công tắc vận hành được bố trí ở các phần đầu bên trái và bên phải của tấm ốp tay lái 32. Các công tắc vận hành bố trí trong tấm ốp tay lái 32 là các công tắc mà dễ dàng được vận hành bởi các ngón tay của bàn tay đang nắm vào tay lái 21 và bao gồm, ví dụ, công tắc dừng động cơ, công tắc đèn cảnh báo nguy hiểm, công tắc khởi động, công tắc còi xe, công tắc đèn xi nhan và các công tắc tương tự. Các loại công tắc vận hành có thể được thiết lập theo cách thích hợp.

Tấm ốp trong 35 được tạo hình dạng tấm ốp mà kéo dài sang bên trái và bên phải từ phần giữa theo hướng chiều rộng xe và khiến cho cụm khóa tay lái 45 và ổ cắm USB 46 được để lộ về phía người lái xe. Cụm khóa tay lái 45 là một bộ phận bao gồm cơ cấu khóa và công tắc chính liền khối, cơ cấu khóa bao gồm công tắc bấm vốn thực hiện chức năng làm chi tiết vận hành của cơ cấu khóa tay lái. Cụm khóa tay lái 45 này có thể dễ dàng được tiếp cận từ phía người lái xe nhờ việc nó được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ 35A mà bố trí ở vùng bên phải của tấm ốp trong 35.

Ổ cắm USB 46 là một bộ phận điện (còn gọi là linh kiện điện) bao gồm cổng USB và cáp điện từ ắc quy, bố trí trong xe kiểu ngồi để chân hai bên 10, cho thiết bị bên ngoài được nối dây với cổng USB. Thiết bị bên ngoài là một thiết bị điện tử cầm tay, ví dụ, điện thoại thông minh.

Ổ cắm USB 46 có thể dễ dàng được tiếp cận từ phía người lái xe bằng cách được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ 35B bố trí ở vùng bên trái của tấm ốp trong 35. Bề mặt lộ ra bên ngoài của ổ cắm USB 46 (phía mà cổng USB lộ ra) được che theo cách thích hợp bởi một tấm che đóng lại được và các chi tiết tương tự. Ổ cắm USB 46 tương đương với bộ phận cấp điện theo sáng chế và cổng USB tương đương với cổng cấp điện theo sáng chế. Tuy vậy, bộ phận cấp điện theo sáng chế không bị giới hạn ở ổ cắm USB và cũng có thể là một ổ cấp điện gọi là, ví dụ, ổ cấp điện dạng xi gà và những ổ cấp điện tương tự và một cấu hình thích hợp cũng có thể được áp dụng.

Linh kiện điện 51, mà cấu thành cụm điều khiển thông minh, được bố trí trong khoảng không được bao bọc bởi tấm ốp trước 33 và tấm ốp trong 35.

Linh kiện điện 51 là một trong số các cụm ở phía xe mà tạo thành hệ thống khóa thông minh để cho phép mở khóa ở phía xe 10 chỉ cần bằng cách tiến lại gần xe kiểu ngồi để chân hai bên 10. Hệ thống khóa thông minh là một trong số các hệ thống không dùng chìa khóa và thực hiện việc bật/tắt công tắc chính, vận hành/dừng vận hành cơ cấu khoá tay lái, khóa/mở khóa cơ cấu khoá yên xe và các thao tác tương tự tùy thuộc vào việc một chìa khóa thông minh đã được đăng ký sẵn từ trước có hay không có bên trong vùng truyền thông tin.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt theo đường III-III trên FIG.1 và minh họa hình vẽ mặt cắt riêng phần của linh kiện điện 51 cùng với kết cấu xung quanh được nhìn từ phía trước thân xe. FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV-IV trên FIG.2 và minh họa hình vẽ mặt cắt riêng phần của linh kiện điện 51 cùng với kết cấu xung quanh được nhìn từ phía bên trái của thân xe. FIG.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V trên FIG.4 và minh họa hình vẽ mặt cắt riêng phần của linh kiện điện 51 cùng với kết cấu xung quanh được nhìn chéo từ phía trên.

Linh kiện điện 51 là một linh kiện điện có dạng hình hộp bao gồm đế mạch điện và những chi tiết tương tự và được tạo dạng hình thang với hình dạng tương đối

dài theo hướng chiều rộng xe khi nhìn từ phía trước thân xe. Như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5, phần nhô 35T mà nhô về phía trước được bố trí liền khối trên tấm ốp trong 35 và linh kiện điện 51 được đỡ bởi phần nhô 35T thông qua giá đỡ 35S. Tấm ốp 52 (dưới đây gọi là “tấm ốp linh kiện điện 52”), để che linh kiện điện 51 từ phía trước, được lắp vào tấm ốp trong 35.

Trên tấm ốp linh kiện điện 52, có bố trí lỗ lồng 52H (dưới đây gọi là “lỗ lồng ổ cắm 52H”) ở bên dưới linh kiện điện 51, ổ cắm USB 46 đi qua lỗ lồng 52H. Lỗ lồng ổ cắm 52H được bố trí ở phía trước và bên dưới lỗ 35B của tấm ốp trong 35 và giữ ổ cắm USB 46 ở tư thế hướng lên trên về phía sau. Như vậy, mặt đầu sau của ổ cắm USB 46 (bề mặt có cổng USB) hướng về phía người lái xe.

Như được minh họa trên FIG.3, ít nhất một phần của lỗ lồng ổ cắm 52H nằm bên dưới linh kiện điện 51 trong khoảng chiều rộng W1 của linh kiện điện 51. Ngoài ra, chiều rộng W1 theo hướng chiều rộng xe của linh kiện điện 51 có kích thước lớn hơn đường kính của lỗ lồng ổ cắm 52H và đường kính của ổ cắm USB 46.

Linh kiện điện 51 được bố trí nghiêng sao cho mặt dưới 51L của linh kiện điện 51 này được bố trí cao hơn khi tiến về phía lỗ lồng ổ cắm 52H theo hướng chiều rộng xe. Như vậy, khoảng không bố trí ổ cắm USB 46 được đảm bảo ở bên dưới linh kiện điện 51. Ngoài ra, chiều rộng W1 theo hướng chiều rộng xe của linh kiện điện 51 lớn hơn đường kính của ổ cắm USB 46.

Nói cách khác, bằng cách bố trí linh kiện điện 51 theo cách nghiêng như được mô tả trên đây, một phần ở phía đối diện (tương ứng với phía ngoài theo hướng chiều rộng xe) của phía lỗ lồng ổ cắm 52H trên linh kiện điện 51 được bố trí ở vị trí tương đối thấp. Như vậy, khoảng không ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe so với lỗ lồng ổ cắm 52H được sử dụng theo cách hiệu quả để dùng làm khoảng không bố trí linh kiện điện 51 và khoảng không bố trí dây điện 55 và dễ dàng làm cho khoảng không cần để bố trí ổ cắm USB 46, linh kiện điện 51 và dây điện 55 trở nên nhỏ gọn theo hướng chiều rộng xe và những hiệu quả tương tự. Ngoài ra, do dây điện 55 được đi dây ở bên dưới linh kiện điện 51 nên độ dài của dây điện có thể được rút ngắn so với trường hợp đi dây điện 55 ở phía trên hoặc phía bên của linh kiện điện 51.

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI trên FIG.4 và minh họa hình vẽ mặt cắt riêng phần của linh kiện điện 51 cùng với kết cấu xung quanh được nhìn từ phía trước thân xe.

Như được minh họa trên FIG.6 và FIG.4, dây điện 55 được nối vào mặt dưới 51L của linh kiện điện 51, thông qua đầu nối 54. Dây điện 55 này thu được bằng cách bó nhiều cáp điện nối với linh kiện điện 51, kéo dài về phía ống đầu 18 đi qua khoảng không ở bên dưới linh kiện điện 51 (khoảng chiều rộng W1 được minh họa trên FIG.3) và ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của lỗ lồng ổ cắm 52H và được đi dây về phía từng bộ phận (ắc quy, hệ thống cấp nhiên liệu, hệ thống đánh lửa và những bộ phận tương tự) của thân xe dọc theo khung thân 11 và những bộ phận tương tự. Do vùng xung quanh đầu nối 54 cũng được che bởi tấm ốp linh kiện điện 52 nên hoàn toàn có thể ngăn không cho nước mưa và những vật tương tự bám vào đầu nối 54 và những bộ phận tương tự.

Tiếp theo, tấm ốp linh kiện điện 52 sẽ được mô tả chi tiết dưới đây.

Như được minh họa trên FIG.3 và FIG.4, tấm ốp linh kiện điện 52 là một khối liền bao gồm phần ốp phía trước 52F để che phía trước của linh kiện điện 51, phần ốp phía trên 52U để che phía trên của linh kiện điện 51, phần ốp phía bên 52S để che linh kiện điện 51 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và phần ốp phía dưới 52L để che linh kiện điện 51 từ phía dưới. Tấm ốp linh kiện điện 52 được chế tạo bằng cách đúc liền khối, ví dụ, nhờ sử dụng vật liệu nhựa. Vật liệu của tấm ốp linh kiện điện 52 không bị giới hạn ở vật liệu nhựa và có thể sử dụng một vật liệu thích hợp mà có khả năng ngăn không cho hơi ẩm thấm qua và những hiện tượng tương tự.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII trên FIG.1 và FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII trên FIG.1.

Như được minh họa trên FIG.7 và FIG.8, trên hình vẽ thể hiện mặt dưới của thân xe, vùng tương ứng với tấm ốp linh kiện điện 52 được để lộ xuống dưới. Có thể nói rằng, phần hở phía dưới 66K, để cho phép các chạc trước 14 và các bộ phận tương tự kéo dài theo phương thẳng đứng của thân xe để đi xuyên qua đó, được tạo ra giữa tấm ốp trước 33 và tấm ốp trong 35 và ít nhất một phần của tấm ốp linh kiện điện 52 được bố trí trong vùng gờ chùng lên phần hở phía dưới 66K này trên hình vẽ thể hiện

mặt dưới của thân xe. Cụ thể hơn, một phần của tấm ốp linh kiện điện 52 được để lộ về phía dưới thân xe trong vùng ở phía sau cầu nối dưới 39 và ở phía trước bộ tản nhiệt 40, trong vùng của phần hở phía dưới 66K.

Ngoài ra, trên FIG.8, các đường bao của bánh trước 13, cầu nối dưới 39 và bộ tản nhiệt 40 được minh họa bởi đường hai chấm - một gạch để thuận tiện cho việc hiểu phần mô tả này.

Như được mô tả trên đây, do tấm ốp linh kiện điện 52 có phần ốp phía dưới 52L che linh kiện điện 51 từ phía dưới, như được minh họa trên FIG.7 và FIG.8 nên linh kiện điện 51 không được để lộ xuống phía dưới trên hình vẽ thể hiện mặt dưới của thân xe. Do vậy, hơi ẩm của nước bao gồm nước văng lên từ vùng xung quanh bánh trước 13, nước rửa xe và v.v. có thể được ngăn cho không lọt vào linh kiện điện 51 nhờ phần ốp phía dưới 52L.

Hơn nữa, do tấm ốp linh kiện điện 52 còn bao gồm phần ốp phía trước 52F, phần ốp phía trên 52U và phần ốp phía bên 52S để che phía trước và các phía tương tự của linh kiện điện 51 nên có thể ngăn không cho hơi ẩm bám vào linh kiện điện 51 từ các hướng khác nhau theo cách hiệu quả.

Như vậy, khi nước mưa và các loại nước tương tự lọt vào trong khoảng không được bao bọc bởi tấm ốp trước 33 và tấm ốp trong 35, hơi ẩm được ngăn không bám vào linh kiện điện 51 từ phía ngoài nhờ tấm ốp linh kiện điện 52 này.

Ngoài ra, tấm ốp linh kiện điện 52 thực hiện chức năng làm thành bảo vệ để bảo vệ chống tiếp cận linh kiện điện 51 từ phía trước, phía trên, phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và v.v. Như vậy, việc tiếp cận linh kiện điện 51 bởi một bên thứ ba không mong muốn và tháo linh kiện điện 51 có thể được ngăn chặn. Tiếp theo, ngay cả khi có các vật văng vào từ phía trước và các phía tương tự thì có thể tránh được sự ảnh hưởng đến linh kiện điện 51 nhờ tấm ốp linh kiện điện 52.

Ngoài ra, do tấm ốp linh kiện điện 52 mở ít nhất về phía sau nên nhiệt từ linh kiện điện 51 có thể tỏa về phía sau tấm ốp linh kiện điện 52 và có thể hạn chế được việc tăng nhiệt độ của linh kiện điện 51 theo cách vừa đủ. Như được minh họa trên FIG.4, do tấm ốp linh kiện điện 52 này được bố trí giữa linh kiện điện 51 và cụm đèn

38 nên tấm ốp linh kiện điện 52 cũng có thể thực hiện chức năng làm một chi tiết cách nhiệt để hạn chế hiện tượng nhiệt từ cụm đèn 38 và các bộ phận tương tự bị truyền đến linh kiện điện 51.

Như được minh họa trên FIG.3, tấm ốp linh kiện điện 52 được lắp vào tấm ốp trong 35 theo cách nhiều chi tiết lắp 61 (trong kết cấu này là ba chi tiết) được lắp từ phía trước. Cụ thể hơn, trong số bốn phần góc có trên phần ốp phía trước 52F, các vùng tương ứng với các phần góc phía trên và phía dưới nằm ở phía trong theo hướng chiều rộng xe và vùng tương ứng với phần góc nằm ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và ở phía dưới lần lượt được lắp cố định vào tấm ốp trong 35 nhờ các chi tiết lắp 61.

Trong số bốn phần góc có trên phần ốp phía trước 52F, trong vùng của phần góc nơi không lắp chi tiết lắp 61 để cố định tấm ốp linh kiện điện 52, cụ thể là trong vùng của phần góc nằm ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và ở phía trên, phần lắp 62 (xem FIG.3 và FIG.4) được bố trí để một chi tiết lắp 61 có thể được lắp vào đó. Trong phần lắp 62, giá đỡ 65S, để đỡ còi xe 65, được lắp vào tấm ốp linh kiện điện 52 nhờ chi tiết lắp 63.

Còi xe 65 là bộ phận phát ra âm thanh để cấp ra âm thanh cảnh báo về phía vùng xung quanh ở phía trước thân xe. Do giá đỡ 65S, dùng để lắp còi xe 65, được lắp vào tấm ốp linh kiện điện 52 nên không cần bố trí riêng một chi tiết chuyên dùng để lắp giá đỡ 65S và có thể giảm được số lượng các bộ phận. Ngoài ra, có thể dễ dàng sử dụng theo cách hiệu quả khoảng không giới hạn ở xung quanh tấm ốp linh kiện điện 52 để làm khoảng không bố trí còi xe 65. Tiếp theo, còi bóp để cấp ra âm thanh bóp hoặc bộ phận phát ra âm thanh, mà có khả năng cấp ra các loại âm thanh khác nhau, có thể được sử dụng thay vì còi xe 65.

Vùng ở phần góc có lỗ lõng ổ cắm 52H, mà nhô ra từ phần ốp phía trước 52F của tấm ốp linh kiện điện 52, được tạo ra dưới dạng phần lõm 52K, mà được làm lõm về phía sau thân xe so với các vùng khác.

Theo kết cấu này, như được minh họa trên FIG.3, bằng cách tạo ra phần lõm 52K, thu được theo cách một phần của phần ốp phía trước 52F được làm lõm xuống, tạo ra được cấu hình để bố trí phần ốp phía trên (dưới đây gọi là “phần ốp phía trên ổ

cắm”) 52X để che ổ cắm USB 46 từ phía trên vốn lộ ra bên ngoài (về phía trước theo phương án này) của lỗ lồng ổ cắm 52H khi ổ cắm USB 46 được lồng vào trong lỗ lồng ổ cắm 52H và phần ốp phía bên (dưới đây gọi là “phần ốp phía bên ổ cắm”) 52Y để che ổ cắm USB 46 từ phía bên.

Ngoài ra, phần ốp phía trên ổ cắm 52X và phần ốp phía bên ổ cắm 52Y cũng có thể được để lộ ra dưới dạng một phần dạng bậc, một phần dạng đường gờ hoặc một phần dạng ranh giới mà được tạo ra bởi phần lõm 52K, nhô ra từ phần ốp phía trước 52F của tấm ốp linh kiện điện 52.

FIG.9 là hình vẽ minh họa tấm ốp linh kiện điện 52 cùng với kết cấu xung quanh được nhìn chéo từ phía trước. FIG.9 minh họa, dưới dạng sơ đồ, trạng thái lồng ổ cắm USB 46 vào lỗ lồng ổ cắm 52H.

Do ổ cắm USB 46 được lồng vào trong lỗ lồng ổ cắm 52H bố trí trên tấm ốp linh kiện điện 52 nên khoảng không bố trí tấm ốp linh kiện điện 52 có thể thực hiện chức năng kếp làm khoảng không bố trí ổ cắm USB 46 và tấm ốp linh kiện điện 52 có thể thực hiện chức năng kếp làm chi tiết đỡ dùng để đỡ ổ cắm USB 46. Do vậy, so với trường hợp trang bị một chi tiết chuyên dùng cần để bố trí ổ cắm USB 46, khoảng không bố trí các bộ phận có thể được giảm và số lượng các bộ phận cũng có thể được giảm.

Như được minh họa trên FIG.3 và FIG.9, phần ốp phía trên ổ cắm 52X trải rộng trên toàn bộ chiều rộng của lỗ lồng ổ cắm 52H ở bên trên lỗ lồng ổ cắm 52H và thực hiện chức năng làm một mái đua kéo dài về phía trước thân xe. Ngoài ra, phần ốp phía trên ổ cắm 52X được tạo hình dạng mà chiều cao trở nên thấp dần khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Phần ốp phía bên ổ cắm 52Y trải rộng trên toàn bộ chiều dài theo phương thẳng đứng của lỗ lồng ổ cắm 52H ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của lỗ lồng ổ cắm 52H và thực hiện chức năng làm thành bên kéo dài về phía trước thân xe. Phần ốp phía bên ổ cắm 52Y này cũng được tạo hình dạng mà chiều cao trở nên thấp dần khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe tương tự như phần ốp phía trên ổ cắm 52X.

Nếu hơi ẩm lọt vào trong khoảng không được bao bọc bởi tấm ốp trước 33 và tấm ốp trong 35 thì có thể dễ dàng ngăn không cho hơi ẩm bám vào ổ cắm USB 46 lòng vào trong lỗ lòng ổ cắm 52H nhờ phần ốp phía trên ổ cắm 52X và phần ốp phía bên ổ cắm 52Y.

Ngoài ra, do phần ốp phía trên ổ cắm 52X và phần ốp phía bên ổ cắm 52Y được tạo hình dạng mà chiều cao trở nên thấp dần khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, nếu hơi ẩm từ phía dưới và các phía tương tự bám vào mặt trước và các mặt tương tự của tấm ốp linh kiện điện 52 thì hơi ẩm có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và được làm dễ nhẹ nhàng rơi xuống phía dưới.

Như được minh họa trên FIG.7 và FIG.8, trên hình vẽ thể hiện mặt dưới của thân xe, một phần của ổ cắm USB 46 được để lộ xuống dưới. Vùng mà ổ cắm USB 46 được để lộ xuống dưới là nhỏ và bộ tản nhiệt 40 và các linh kiện như các chi tiết dạng cáp, không được minh họa trên hình vẽ, lộ ra ở bên dưới vùng xung quanh ổ cắm USB 46. Do vậy, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự, văng lên từ vùng xung quanh bánh trước 13, bám vào ổ cắm USB 46 một cách vừa đủ.

Như được mô tả trên đây, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 theo phương án này bao gồm tấm ốp linh kiện điện 52 lắp vào tấm ốp trong 35 vốn thực hiện chức năng làm chi tiết ốp thân để che một phần của khung trước 19 (trùng khớp với khung chính) và che phía dưới của linh kiện điện 51 và tấm ốp linh kiện điện 52 có lỗ lòng ổ cắm 52H, mà ổ cắm USB 46 vốn thực hiện chức năng làm bộ phận cấp điện, đi qua đó.

Nhờ có kết cấu này, khoảng không ở vùng xung quanh linh kiện điện 51 và tấm ốp linh kiện điện 52 có thể được tận dụng để làm khoảng không bố trí ổ cắm USB 46 và tấm ốp linh kiện điện 52 có thể được tận dụng để bố trí ổ cắm USB 46 đồng thời ngăn không cho nước lọt vào trong linh kiện điện 51 từ phía dưới. Do vậy, có thể dễ dàng thực hiện được việc giảm khoảng không cần để bố trí linh kiện điện 51 và ổ cắm USB 46 và giảm được số lượng các bộ phận.

Ngoài ra, như được minh họa trên FIG.3, giá đỡ 65S để đỡ còi xe 65 được lắp vào tấm ốp linh kiện điện 52. Do vậy, không cần bố trí riêng một chi tiết chuyên dùng

để lắp giá đỡ 65S và nhờ đó, có thể dễ dàng hạn chế được việc tăng số lượng các bộ phận và giảm được số lượng các bộ phận của toàn bộ xe kiểu ngồi để chân hai bên 10.

Ngoài ra, như được minh họa trên FIG.3 và FIG.6, linh kiện điện 51 có hình dạng dài theo hướng chiều rộng xe và cụ thể hơn, có hình dạng dài hơn đường kính của ổ cắm USB 46. Tiếp theo, ít nhất một phần của ổ cắm USB 46 và ít nhất một phần của dây điện 55 nối với ổ cắm USB 46 được định vị ở bên dưới linh kiện điện 51 và trong phạm vi theo hướng chiều rộng xe của linh kiện điện 51.

Nhờ có kết cấu này, khoảng không cần để bố trí linh kiện điện 51, ổ cắm USB 46 và dây điện 55 có thể được làm nhỏ gọn và tấm ốp linh kiện điện 52 có thể được hạn chế để không có kích thước lớn. Ngoài ra, có thể dễ dàng ngăn không cho nước lọt vào trong linh kiện điện 51, ổ cắm USB 46 và dây điện 55 từ phía trên và các phía tương tự.

Tiếp theo, theo phương án này, linh kiện điện 51 được bố trí sao cho hình dạng của linh kiện điện 51 trở nên tương đối dài theo hướng chiều rộng xe và khoảng không tạo thành ở bên dưới được tận dụng để làm khoảng không dùng cho ổ cắm USB 46 và các bộ phận tương tự. Như vậy, có thể hạn chế chiều dài theo phương thẳng đứng của khoảng không cần để bố trí linh kiện điện 51, ổ cắm USB 46 và các bộ phận tương tự.

Như vậy, trong khoảng không ở bên trong tấm ốp trước 33 và tấm ốp trong 35, là nơi chiều dài theo phương thẳng đứng bị hạn chế, có thể dễ dàng bố trí theo cách hiệu quả các bộ phận điện như linh kiện điện 51 và ổ cắm USB 46.

Ngoài ra, tấm ốp linh kiện điện 52 có phần ốp phía bên ổ cắm 52Y để che ít nhất một phần của ổ cắm USB 46 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, ổ cắm USB 46 được lồng vào trong lỗ lồng ổ cắm 52H. Nhờ có kết cấu này, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong ổ cắm USB 46 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, tấm ốp linh kiện điện 52 có phần ốp phía trên ổ cắm 52X để che phía trên của ổ cắm USB 46 lồng vào trong lỗ lồng ổ cắm 52H. Nhờ có kết cấu này, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong ổ cắm USB 46 từ phía trên. Ngoài ra, phần ốp phía trên ổ cắm 52X và phần ốp phía bên ổ cắm 52Y được tạo hình

dạng mà chiều cao trở nên thấp dần khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ có kết cấu này, nếu hơi ẩm bám vào bề mặt của phần ốp phía trên ổ cắm 52X và phần ốp phía bên ổ cắm 52Y thì hơi ẩm trên từng phần này có thể được dẫn nhẹ nhàng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ tận dụng lực trọng trường và có thể được làm để rơi xuống phía dưới. Do vậy, hơi ẩm có thể được xả đến vị trí ở cách xa ổ cắm USB 46 và việc nước lọt vào trong ổ cắm USB 46 và các bộ phận tương tự có thể được ngăn chặn theo cách hiệu quả hơn.

Tuy nhiên, hình dạng của phần ốp phía trên ổ cắm 52X và phần ốp phía bên ổ cắm 52Y không bị giới hạn ở hình dạng được mô tả trên đây và có thể được thay đổi theo cách thích hợp.

Ngoài ra, linh kiện điện 51 được bố trí sao cho mặt dưới 51L của linh kiện điện 51 này được bố trí cao hơn khi tiến về phía lỗ lồng ổ cắm 52H. Như vậy, có thể dễ dàng đảm bảo được khoảng không bố trí ổ cắm USB 46 ở bên dưới linh kiện điện 51 và có thể dễ dàng bố trí linh kiện điện 51 và ổ cắm USB 46 nhỏ gọn theo phương thẳng đứng.

Ngoài ra, do tấm ốp linh kiện điện 52 bao gồm phần ốp phía trước 52F để che phía trước của linh kiện điện 51, phần ốp phía trên 52U để che phía trên của linh kiện điện 51 và phần ốp phía bên 52S để che phía bên của linh kiện điện 51 nên có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong linh kiện điện 51 từ phía trước, phía trên và phía bên.

Tiếp theo, nếu hướng mà nước lọt vào trong tấm ốp linh kiện điện 52 bị hạn chế thì cũng có thể bố trí một phần bất kỳ trong số phần ốp phía trước 52F, phần ốp phía trên 52U, phần ốp phía bên 52S và phần ốp phía dưới 52L theo hướng này. Có thể nói rằng, theo sáng chế, có thể thay đổi theo cách thích hợp một phần ốp trong số phần ốp phía trước 52F, phần ốp phía trên 52U, phần ốp phía bên 52S và phần ốp phía dưới 52L mà được tạo ra trong tấm ốp linh kiện điện 52 và hình dạng của các phần ốp 52F, 52U, 52S và 52L này cũng có thể được thay đổi theo cách thích hợp.

Ngoài ra, phương án mô tả trên đây thể hiện một khía cạnh của sáng chế và sáng chế không bị giới hạn ở phương án nêu trên. Ví dụ, mặc dù việc mô tả đã được thực hiện đối với trường hợp cũng hạn chế được nước lọt vào trong ổ cắm USB 46

nhờ tấm ốp linh kiện điện 52 để che phía trên và phía bên của linh kiện điện 51, song sáng chế không bị giới hạn ở cấu hình này.

Ví dụ, cũng có thể tạo cấu hình nhằm bố trí tấm ốp để che phía trên và phía bên của một linh kiện điện mà khác với linh kiện điện 51 và nhằm hạn chế nước lọt vào trong bộ phận cấp điện như ổ cắm USB 46 nhờ tấm ốp này. Hình dạng của tấm ốp để hạn chế nước lọt vào trong linh kiện điện và bộ phận cấp điện trong trường hợp này có thể giống với hình dạng của tấm ốp linh kiện điện 52 được mô tả trên đây và cũng có thể không giống và có thể sử dụng một hình dạng thích hợp mà phù hợp với hình dạng của linh kiện, khoảng không rỗng và các yếu tố tương tự.

Tiếp theo, mặc dù việc mô tả đã được thực hiện đối với trường hợp sáng chế được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 minh họa trên FIG.1 và các xe tương tự, song sáng chế không bị giới hạn ở kiểu xe này và sáng chế cũng có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm cả xe máy dòng scuter, xe ba bánh và xe bốn bánh. Ngoài ra, cụm động lực 12 không bị giới hạn ở cấu hình bao gồm động cơ đốt trong và một cấu hình bao gồm nhiều loại nguồn động lực khác nhau có khả năng dẫn động thân xe như động cơ điện dẫn động có thể được áp dụng một cách rộng rãi. Có thể nói rằng, sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên chạy điện và xe kiểu ngồi để chân hai bên kiểu xe hybrid (xe kết hợp nhiều loại động cơ) có nhiều loại nguồn động lực.

Phương án mô tả trên đây hỗ trợ các cấu hình mô tả dưới đây.

(Cấu hình thứ nhất)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: chi tiết ốp thân để che một phần của khung chính; và linh kiện điện lắp vào chi tiết ốp thân, trong đó linh kiện điện là một trong số các cụm ở phía xe của hệ thống khóa thông minh để cho phép mở khóa ở phía xe, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp; và bộ phận cấp điện, tấm ốp được lắp vào chi tiết ốp thân và che phía dưới của linh kiện điện, bộ phận cấp điện được bố trí trong lỗ mà được tạo ra trong chi tiết ốp thân và bao gồm cổng cấp điện được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ này và tấm ốp có lỗ lồng mà bộ phận cấp điện đi qua đó và phần ốp phía bên để che ít nhất một phần của bộ phận cấp điện từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, bộ phận cấp điện được lồng vào trong lỗ lồng.

Nhờ có kết cấu này, khoảng không ở vùng xung quanh linh kiện điện và tấm ốp có thể được tận dụng để làm khoảng không bố trí bộ phận cấp điện đồng thời ngăn không cho nước lọt vào trong linh kiện điện từ phía dưới. Ngoài ra, tấm ốp che phía dưới của linh kiện điện có thể được tận dụng để bố trí bộ phận cấp điện. Do vậy, có thể dễ dàng thực hiện được việc giảm khoảng không cần để bố trí linh kiện điện và bộ phận cấp điện và giảm được số lượng các bộ phận.

Tiếp theo, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong bộ phận cấp điện từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

(Cấu hình thứ hai)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình thứ nhất, linh kiện điện có hình dạng dài theo hướng chiều rộng xe và ít nhất một phần của bộ phận cấp điện và ít nhất một phần của dây điện, mà nối với linh kiện điện, được định vị ở bên dưới linh kiện điện và trong phạm vi theo hướng chiều rộng xe của linh kiện điện.

Nhờ có kết cấu này, khoảng không cần để bố trí linh kiện điện, bộ phận cấp điện và dây điện có thể được làm nhỏ gọn và có thể dễ dàng ngăn không cho nước lọt vào trong linh kiện điện, bộ phận cấp điện và dây điện từ phía trên và các phía tương tự đồng thời hạn chế được việc tấm ốp có kích thước lớn.

(Cấu hình thứ ba)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: chi tiết ốp thân để che một phần của khung chính; và linh kiện điện lắp vào chi tiết ốp thân, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp; và bộ phận cấp điện, tấm ốp được lắp vào chi tiết ốp thân và che phía dưới của linh kiện điện, bộ phận cấp điện được bố trí trong lỗ mà được tạo ra trong chi tiết ốp thân và bao gồm cổng cấp điện được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ này và tấm ốp có lỗ lồng mà bộ phận cấp điện đi qua đó, linh kiện điện có hình dạng dài theo hướng chiều rộng xe và ít nhất một phần của bộ phận cấp điện và ít nhất một phần của dây điện, mà nối với linh kiện điện, được định vị ở bên dưới linh kiện điện và trong phạm vi theo hướng chiều rộng xe của linh kiện điện.

Nhờ có kết cấu này, khoảng không ở vùng xung quanh linh kiện điện và tấm ốp có thể được tận dụng để làm khoảng không bố trí bộ phận cấp điện đồng thời ngăn

không cho nước lọt vào trong linh kiện điện từ phía dưới. Ngoài ra, tấm ốp che phía dưới của linh kiện điện có thể được tận dụng để bố trí bộ phận cấp điện. Do vậy, có thể dễ dàng thực hiện được việc giảm khoảng không cần để bố trí linh kiện điện và bộ phận cấp điện và giảm được số lượng các bộ phận.

Tiếp theo, khoảng không cần để bố trí linh kiện điện, bộ phận cấp điện và dây điện có thể được làm nhỏ gọn và có thể dễ dàng ngăn không cho nước lọt vào trong linh kiện điện, bộ phận cấp điện và dây điện từ phía trên và các phía tương tự đồng thời hạn chế được việc tấm ốp có kích thước lớn.

(Cấu hình thứ tư)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình thứ ba, tấm ốp có phần ốp phía bên để che ít nhất một phần của bộ phận cấp điện từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, bộ phận cấp điện được lồng vào trong lỗ lồng.

Nhờ có kết cấu này, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong bộ phận cấp điện từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

(Cấu hình thứ năm)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình thứ nhất, thứ hai và thứ tư, tấm ốp có phần ốp phía trên để che phía trên của bộ phận cấp điện lồng vào trong lỗ lồng 52H và phần ốp phía trên và phần ốp phía bên có hình dạng mà chiều cao trở nên thấp dần khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong bộ phận cấp điện từ phía trên. Ngoài ra, hơi ẩm bám vào phần ốp phía trên và phần ốp phía bên có thể được dẫn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhờ tận dụng lực trọng trường và việc nước lọt vào trong bộ phận cấp điện có thể được hạn chế theo cách hiệu quả hơn.

(Cấu hình thứ sáu)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ thứ nhất đến thứ năm, giá đỡ để đỡ còi xe được lắp vào tấm ốp.

Nhờ có kết cấu này, không cần phải trang bị riêng một chi tiết chuyên dùng để lắp giá đỡ và có thể giảm được số lượng các bộ phận.

(Cấu hình thứ bảy)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình thứ nhất, thứ ba và thứ tư, linh kiện điện được bố trí sao cho mặt dưới của linh kiện điện được bố trí cao hơn khi tiến về phía bộ phận cấp điện.

Nhờ có kết cấu này, có thể dễ dàng đảm bảo được khoảng không bố trí bộ phận cấp điện ở bên dưới linh kiện điện và có thể dễ dàng bố trí linh kiện điện và bộ phận cấp điện nhỏ gọn theo phương thẳng đứng.

(Cấu hình thứ tám)

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ thứ nhất đến thứ bảy, tám ốp có ít nhất một phần che bất kỳ trong số các phần che mà che ít nhất một phía trong số phía trước, phía trên và phía bên của linh kiện điện.

Nhờ có kết cấu này, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự lọt vào trong linh kiện điện từ một phía bất kỳ trong số phía trước, phía trên và phía bên.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm:

chi tiết ốp thân (35) để che một phần của khung chính (19); và
linh kiện điện (51) lắp vào chi tiết ốp thân (35), trong đó
linh kiện điện (51) là một trong số các cụm ở phía xe của hệ thống khóa
thông minh để cho phép mở khóa ở phía xe,

xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp (52); và bộ phận cấp điện (46),
tấm ốp (52) được lắp vào chi tiết ốp thân (35) và che phía dưới của linh kiện điện
(51), bộ phận cấp điện (46) được bố trí trong lỗ (35B) mà được tạo ra trên chi tiết
ốp thân (35) và bao gồm cổng cấp điện được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ
(35B);

tấm ốp (52) có lỗ lồng (52H) mà bộ phận cấp điện (46) đi qua đó và phần ốp
phía bên (52Y) để che ít nhất một phần của bộ phận cấp điện (46) từ phía ngoài
theo hướng chiều rộng xe, bộ phận cấp điện (46) được lồng vào trong lỗ lồng
(52H).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:

linh kiện điện (51) có hình dạng dài theo hướng chiều rộng xe; và
ít nhất một phần của bộ phận cấp điện (46) và ít nhất một phần của dây điện
(55) được định vị ở bên dưới linh kiện điện (51) và trong phạm vi theo hướng
chiều rộng xe của linh kiện điện (51), dây điện (55) mà được nối với linh kiện điện
(51).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm:

chi tiết ốp thân (35) để che một phần của khung chính (19); và
linh kiện điện (51) lắp vào chi tiết ốp thân (35), trong đó
xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: tấm ốp (52); và bộ phận cấp điện (46),
tấm ốp (52) được lắp vào chi tiết ốp thân (35) và che phía dưới của linh kiện điện
(51), bộ phận cấp điện (46) được bố trí trong lỗ (35B) mà được tạo ra trên chi tiết

ốp thân (35) và bao gồm cổng cấp điện được để lộ về phía sau thân xe qua lỗ (35B);

tấm ốp (52) có lỗ lồng (52H) mà bộ phận cấp điện (46) đi qua đó, linh kiện điện (51) có hình dạng dài theo hướng chiều rộng xe; và ít nhất một phần của bộ phận cấp điện (46) và ít nhất một phần của dây điện (55) được định vị ở bên dưới linh kiện điện (51) và trong phạm vi theo hướng chiều rộng xe của linh kiện điện (51), dây điện (55) mà được nối với linh kiện điện (51).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó tấm ốp (52) có phần ốp phía bên (52Y) để che ít nhất một phần của bộ phận cấp điện (46) từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, bộ phận cấp điện (46) được lồng vào trong lỗ lồng (52H).
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm 1, 2 và 4, trong đó:

tấm ốp (52) có phần ốp phía trên (52X) để che phía trên của bộ phận cấp điện (46) lồng vào trong lỗ lồng (52H); và

phần ốp phía trên (52X) và phần ốp phía bên (52Y) có hình dạng mà chiều cao trở nên thấp dần khi tiến ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó giá đỡ (65S) để đỡ còi xe (65) được lắp vào tấm ốp (52).
7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm 2, 3 và 4, trong đó linh kiện điện (51) được bố trí sao cho mặt dưới (51L) của linh kiện điện (51) được bố trí cao hơn khi tiến về phía bộ phận cấp điện (46).
8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó tấm ốp (52) có ít nhất một phần ốp bất kỳ trong số phần ốp phía trước (52F) để che phía trước của linh kiện điện (51), phần ốp phía trên (52U) để che phía trên

của linh kiện điện (51) và phần ốp phía bên (52S) để che phía bên của linh kiện điện (51).

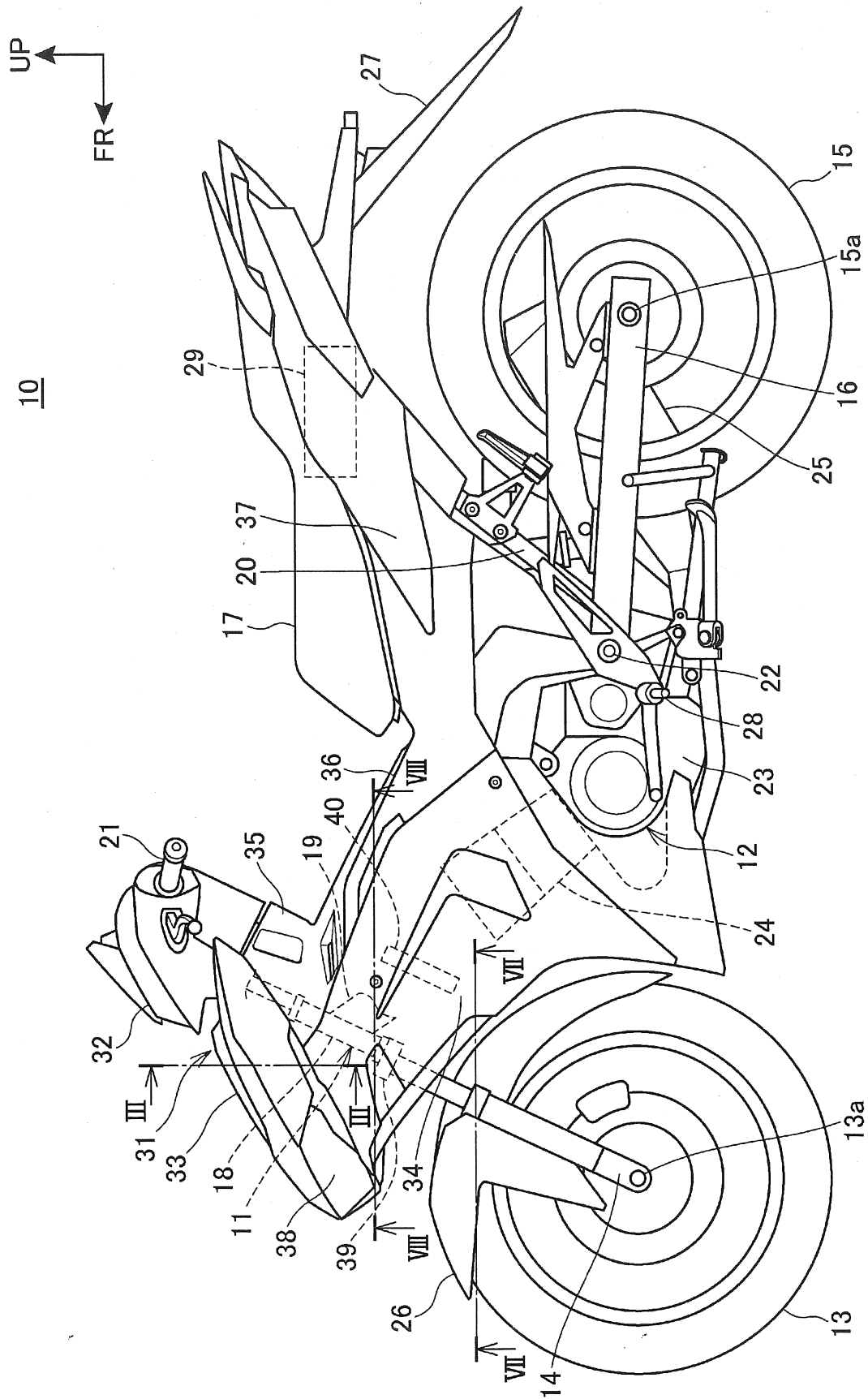


FIG. 1

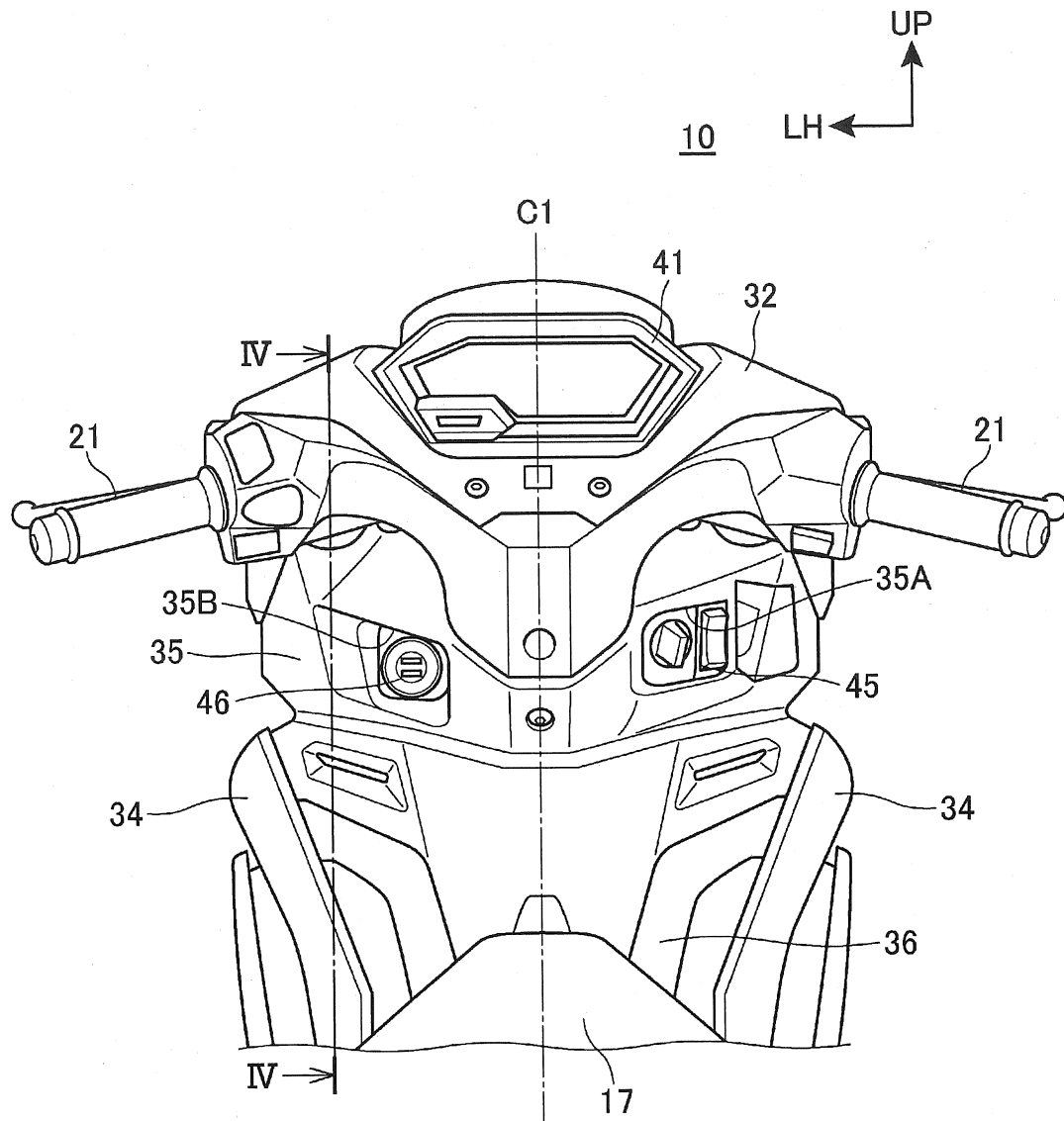


FIG. 2

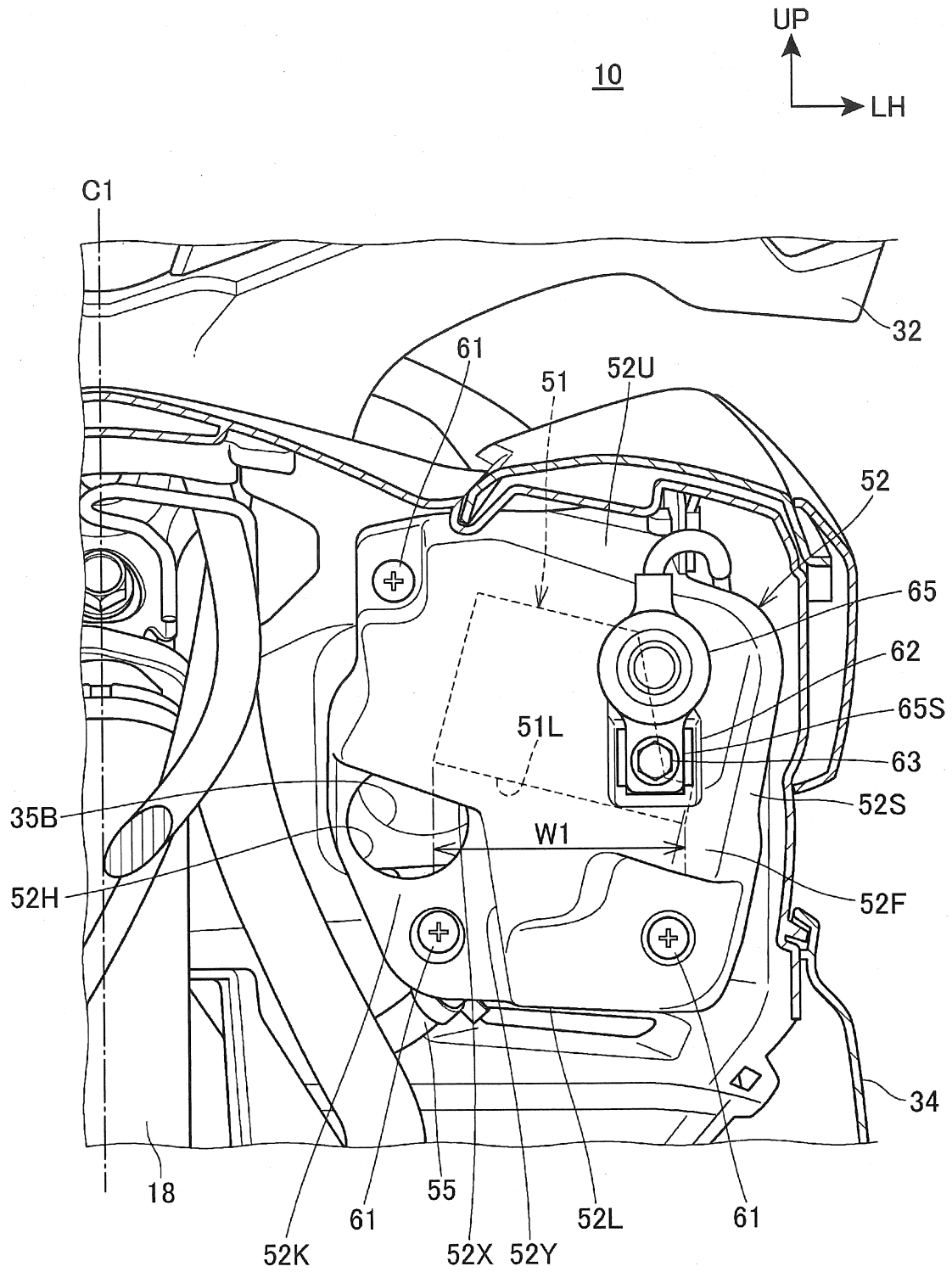


FIG. 3

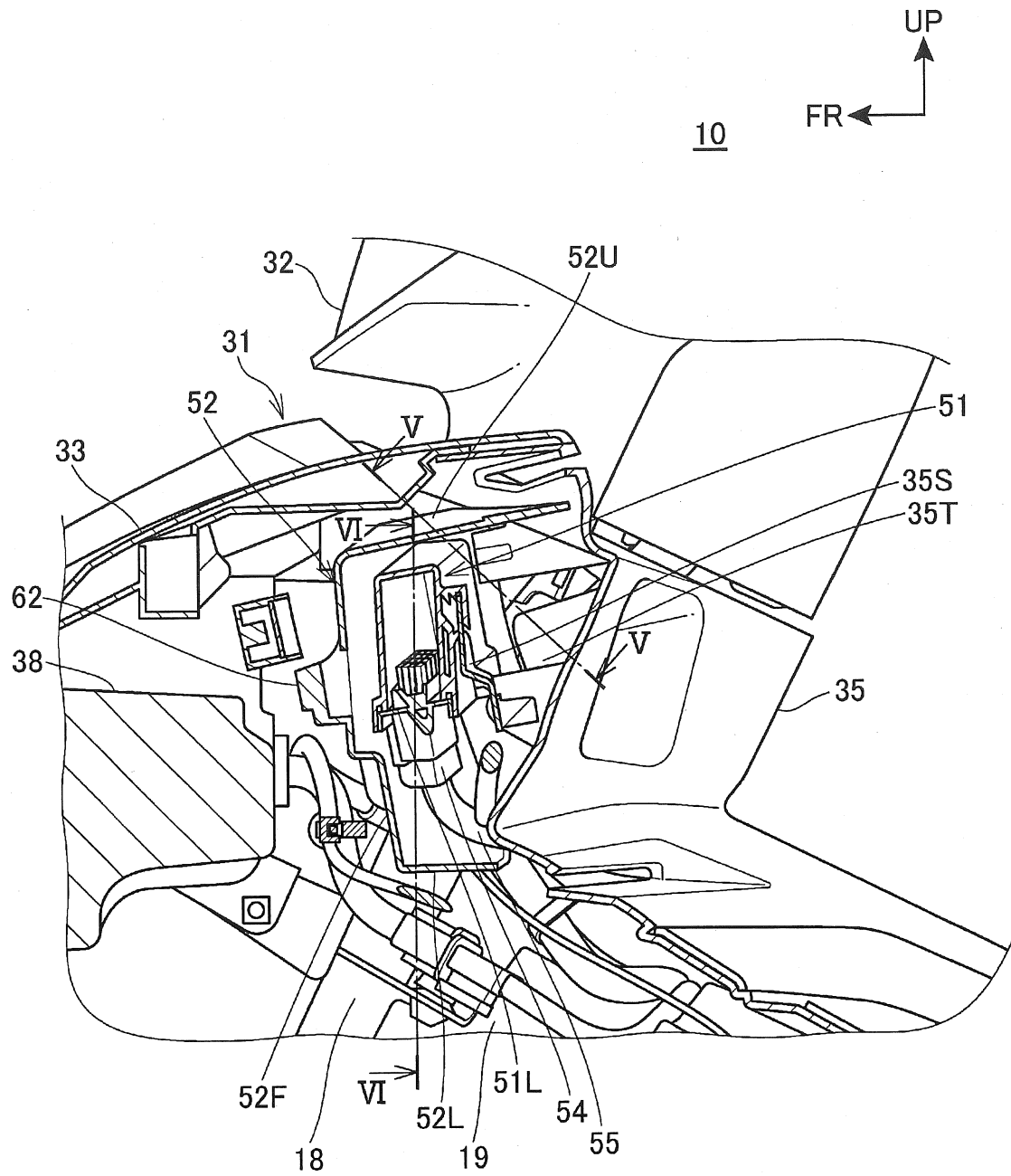


FIG. 4

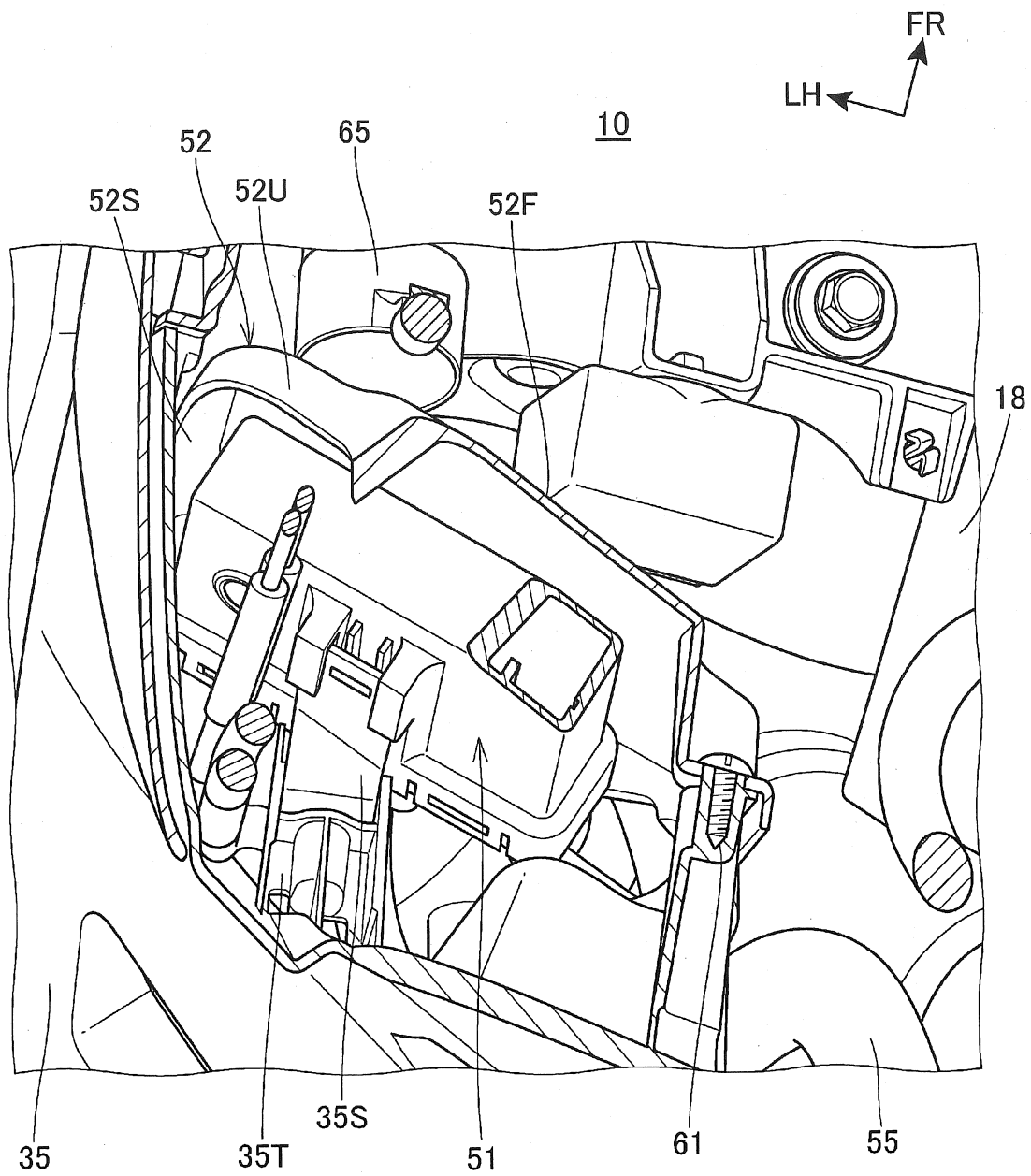


FIG. 5

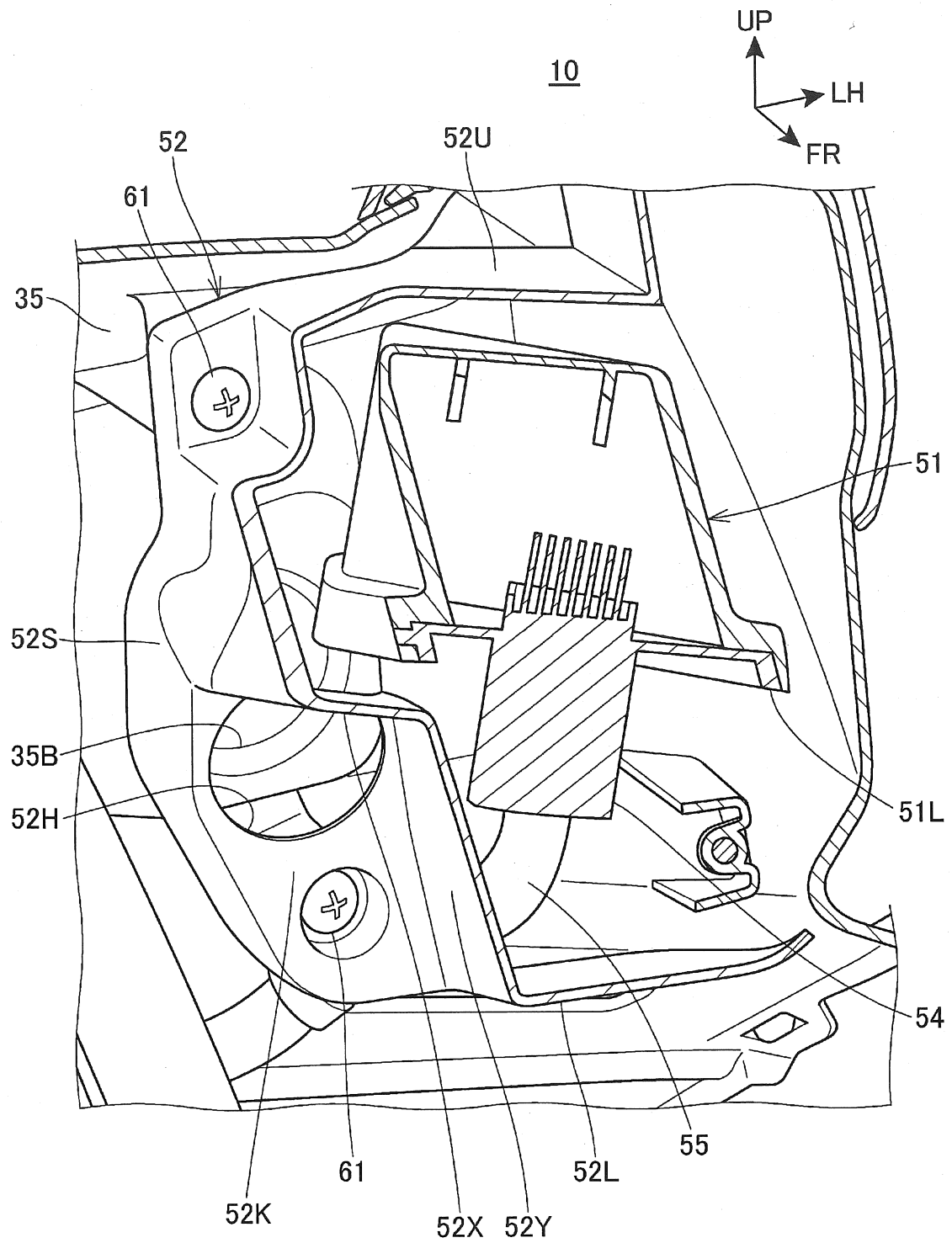


FIG. 6

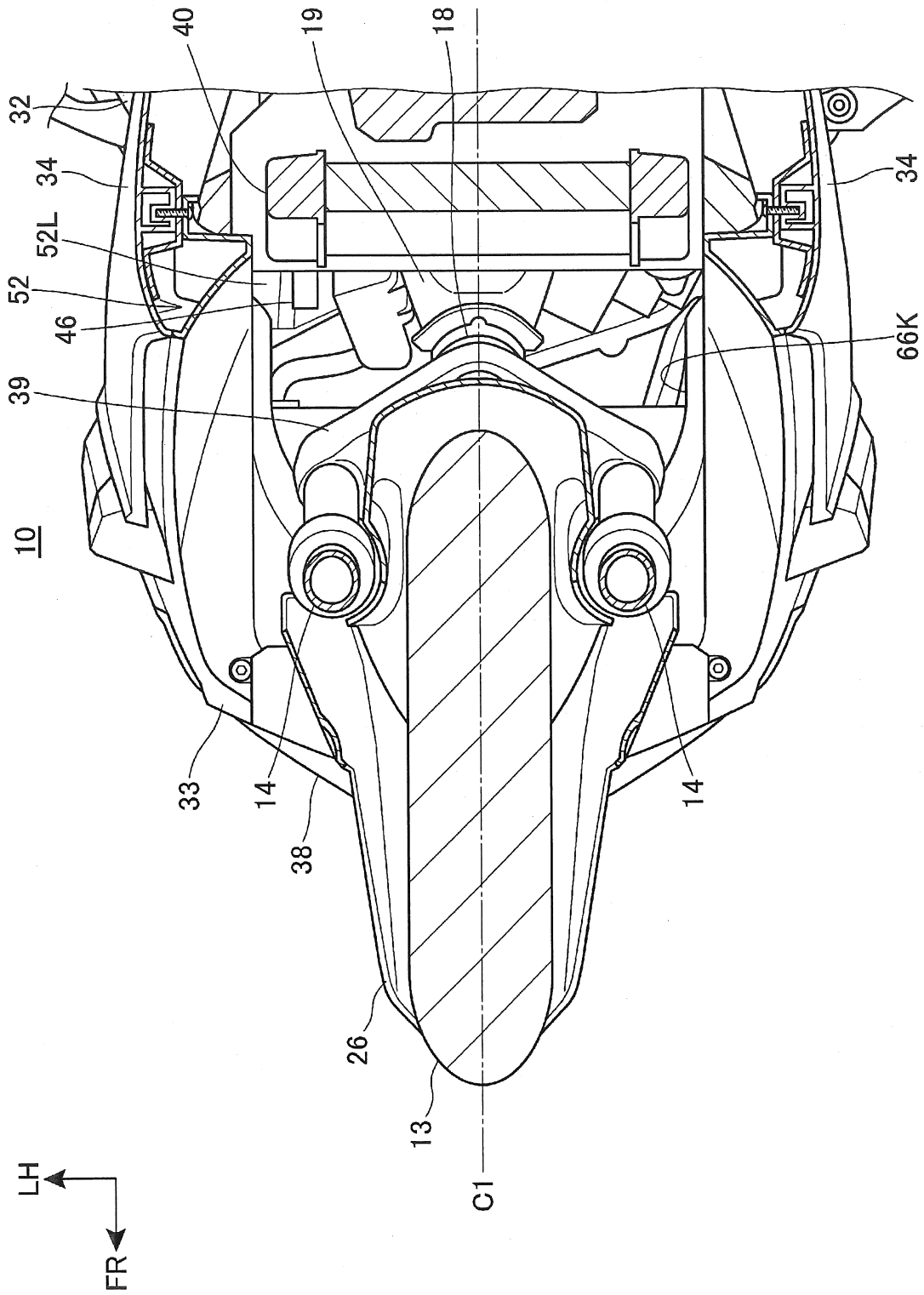


FIG. 7

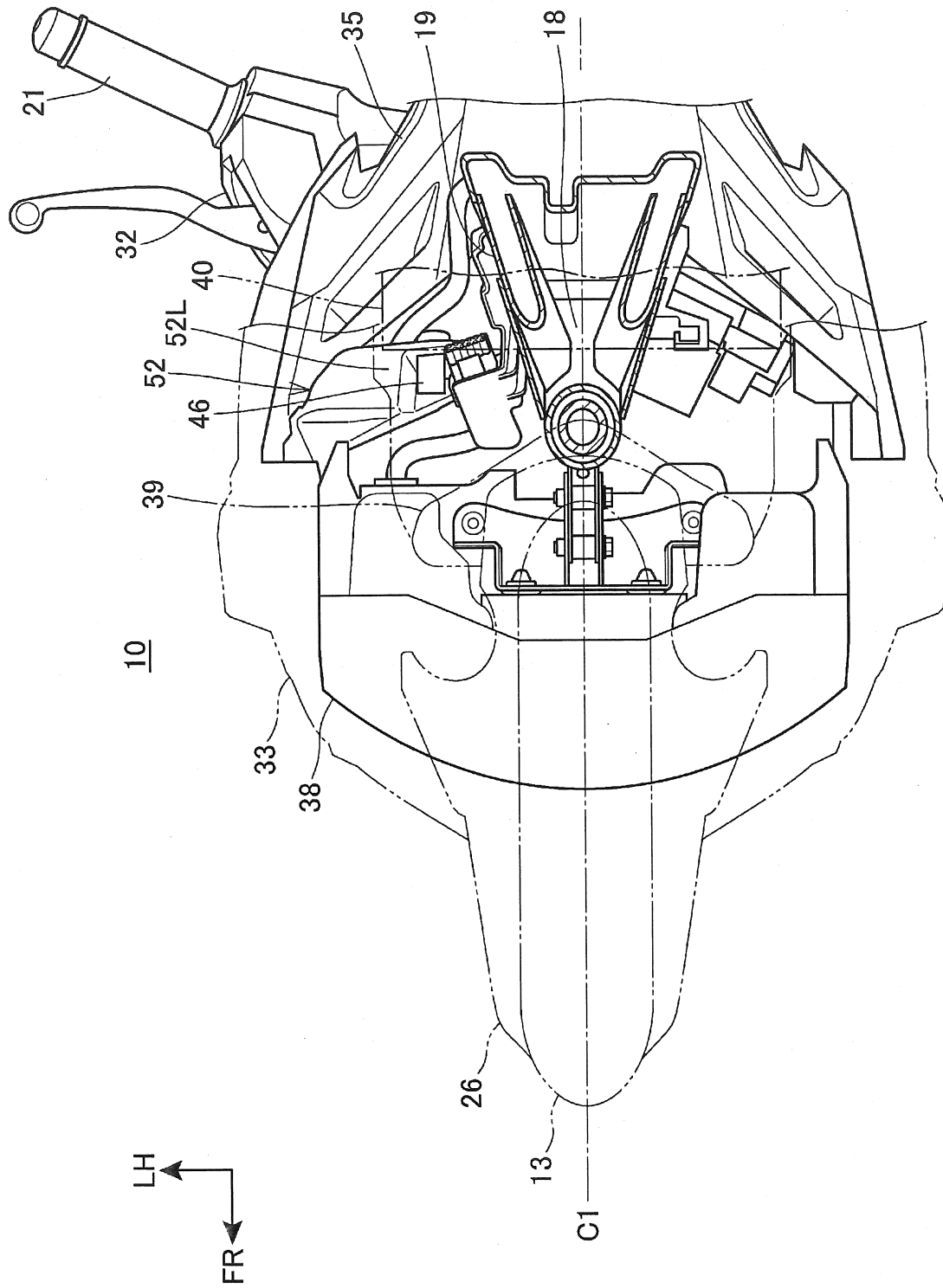


FIG. 8

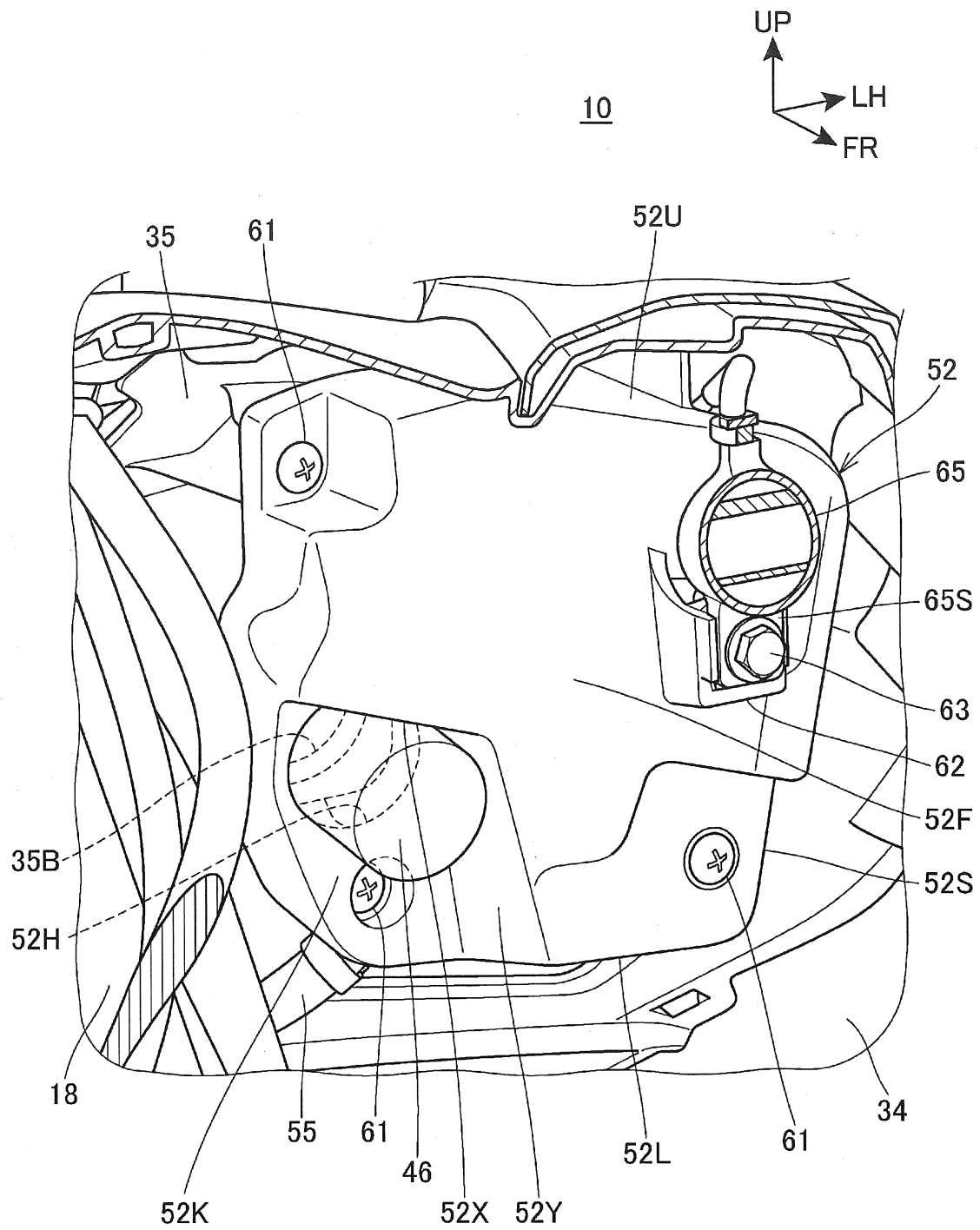


FIG. 9