



(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)



1-0048459

(51)^{2020.01} B62J 6/027; B62J 6/055

(13) B

(21) 1-2022-02663

(22) 17/09/2020

(86) PCT/JP2020/035300 17/09/2020

(87) WO 2021/065546 08/04/2021

(30) 2019-178803 30/09/2019 JP

(45) 25/07/2025 448

(43) 25/07/2022 412A

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

1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) OISHI Kenichi (JP).

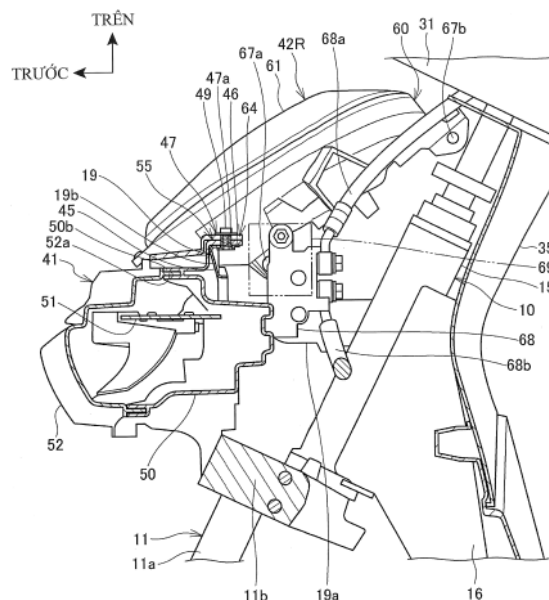
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU CỤM ĐÈN ĐẦU XE DÙNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2022-02663

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, có khả năng lắp được cải thiện. Ở kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm đèn đầu xe 41 được kẹp chặt vào thân xe 10, và phần tín hiệu rẽ 42L, 42R được bố trí liền kề với đèn đầu xe 41, phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt vào thân xe 10, thân xe 10 bao gồm phần cổ định cùng kẹp chặt 47 mà đèn đầu xe 41 và phần tín hiệu rẽ 42L, 42R được cùng kẹp chặt vào đó, phần cổ định cùng kẹp chặt 47 bao gồm phần nhô lên trên 47a nhô lên trên, đèn đầu xe 41 bao gồm phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên 47a, phần tín hiệu rẽ 42L, 42R bao gồm phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 được bố trí xếp chồng phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 từ bên trên, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên 47a, và chiều dài nhô của phần nhô lên trên 47a lớn hơn chiều dày của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55.

Fig.11



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Cho đến nay, ở xe kiểu ngồi để chân hai bên, kết cấu đã được biết mà ở đó đèn đầu xe và phần tín hiệu rẽ được bố trí liền kề ở nắp che trước của phần trước của thân xe (ví dụ xem Tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế 1: Công bố yêu cầu cấp Patent Nhật Bản số 2010-23615

Trong trường hợp bố trí liền kề đèn đầu xe và phần tín hiệu rẽ như được mô tả trên đây theo tình trạng kỹ thuật đã biết, được coi là đèn đầu xe và phần tín hiệu rẽ được cùng kẹp chặt để thu được độ chính xác trong quá trình bố trí đèn đầu xe và phần tín hiệu rẽ và giảm số lượng các bộ phận. Trong trường hợp cùng kẹp chặt và gắn cố định, bước lắp đèn đầu xe và phần tín hiệu rẽ theo thứ tự được yêu cầu, và mong muốn khả năng lắp mà các bộ phận được lắp trước có thể được giữ một cách thích hợp ở phía thân xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế nhằm khắc phục vấn đề nêu trên, là cải thiện khả năng lắp ở kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên mà ở đó các bộ phận được lắp trước có thể được giữ một cách thích hợp ở phía thân xe.

Phần mô tả này kết hợp toàn bộ nội dung của Công bố đơn yêu cầu cấp Patent Nhật số 2019-178803 nộp ngày 30 tháng 9 năm 2019.

Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên là kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm đèn đầu xe (41) được kẹp chặt vào thân xe (10), và phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) được bố trí liền kề với đèn đầu xe (41), phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt vào thân xe (10), trong đó thân xe (10) bao gồm phần cổ định cùng kẹp chặt (47) mà đèn đầu xe (41) và phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) được cùng kẹp chặt vào đó, phần cổ định cùng kẹp chặt (47) bao gồm phần nhô lên trên (47a) nhô lên trên, đèn đầu xe (41) bao gồm phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên (47a), phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) bao gồm phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ (64) được bố trí xếp chồng phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) từ bên trên, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên (47a), và chiều dài nhô (H) của phần nhô lên trên (47a) lớn hơn chiều dày (t1) của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55).

Ngoài ra, ở kết cấu nêu trên, đèn đầu xe (41) có thể bao gồm phần gài phía đèn đầu xe (56) gài với thân xe (10), bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55), và phần gài phía đèn đầu xe (56) có thể gài được với thân xe (10) bằng cách quay đèn đầu xe (41) quanh phần nhô lên trên (47a) ở trạng thái mà trong đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) được gài với phần nhô lên trên (47a).

Hơn nữa, ở kết cấu nêu trên, phần gài phía đèn đầu xe (56) có thể nhô ra kéo dài về phía sau, và được tạo liền khối với vỏ (50) của đèn đầu xe (41), phần gài phía đèn đầu xe (56) có thể được bố trí bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) trên hình chiếu cạnh xe, và được bố trí gài được với thân xe (10)

theo hướng trước-sau xe, và hướng tháo ra khỏi khuôn đúc trong quá trình tạo ra vỏ (50) có thể là hướng trước-sau xe.

Hơn thế nữa, ở kết cấu nêu trên, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) có thể được bố trí ở mỗi bên trong số bên trái và bên phải đèn đầu xe (41), phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) có thể bao gồm phần tín hiệu rẽ bên trái (42L) được bố trí ở bên trái đèn đầu xe (41), và phần tín hiệu rẽ bên phải (42R) được bố trí bên phải đèn đầu xe (41), phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) ở bên trái có thể được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ bên trái (42L) vào phần cố định cùng kẹp chặt (47), và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) ở bên phải có thể được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ bên phải (42R) vào phần cố định cùng kẹp chặt (47).

Ngoài ra, ở kết cấu nêu trên, phần nhô lên trên (47a) có thể là phần dạng trụ nhô lên trên, chiều dài nhô H của phần nhô lên trên (47a) có thể gần như bằng với chiều dày (t3) của phần xếp chồng của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ (64), và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ (64) có thể được cùng kẹp chặt nhờ bu lông (49) được lắp từ bên trên vào trong phần theo chu vi trong (70c) của phần nhô lên trên (47a).

Ngoài ra, ở kết cấu nêu trên, phần gài phía đèn đầu xe (56) có thể là phần nhô kéo dài về phía sau, và gài vào lỗ gài (48) được tạo ra trên thân xe (10), ít nhất một phần của phần bề mặt trên (72b) của phần gài phía đèn đầu xe (56) có thể có phần thoát (72c) thoát theo phương hướng kính đến lỗ gài (48), và ở phần kéo dài qua lỗ gài (48) trên phần bề mặt dưới (72a) của phần gài phía đèn đầu xe (56), phần gờ (73) kéo dài ra ngoài từ lỗ gài (48) theo phương hướng kính có thể được tạo ra.

Hơn nữa, ở kết cấu nêu trên, thân xe (10) có thể bao gồm ống đầu (15) đỡ hệ thống lái (11) theo cách xoay được, ống đầu (15) có thể bao gồm giá đỡ (19) kéo dài về phía trước, phần cố định cùng kẹp chặt (47) có thể được bố trí ở bề mặt trên (46) của giá đỡ (19), và lỗ gài (48), mà phần gài phía đèn đầu xe (56) kéo dài về phía sau từ đèn đầu xe (41) gài ở đó, có thể được bố trí ở bề mặt trước (45) của giá đỡ (19).

Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm đèn đầu xe được kẹp chặt vào thân xe, và phần tín hiệu rẽ được bố trí liền kề với đèn đầu xe, phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt vào thân xe, thân xe bao gồm phần cố định cùng kẹp chặt mà đèn đầu xe và phần tín hiệu rẽ được cùng kẹp chặt vào đó, phần cố định cùng kẹp chặt bao gồm phần nhô lên trên nhô lên trên, đèn đầu xe bao gồm phần kẹp chặt phía đèn đầu xe được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên, phần tín hiệu rẽ bao gồm phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ được bố trí xếp chồng phần kẹp chặt phía đèn đầu xe từ bên trên, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên, và chiều dài nhô của phần nhô lên trên lớn hơn chiều dày của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe.

Theo kết cấu này, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe gài với phần nhô lên trên của thân xe, và do đó đèn đầu xe có thể được giữ một cách tự nhiên ở phía thân xe bởi trọng lượng của đèn đầu xe. Chiều dài nhô của phần nhô lên trên lớn hơn chiều dày của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe, và do đó đèn đầu xe có thể được giữ một cách thích hợp bởi phần nhô lên trên. Sau đó, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ có thể được lắp từ bên trên vào phần nhô lên trên, ở trạng thái mà trong đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe được giữ bởi phần nhô lên trên, khiến cho khả năng lắp được cải thiện.

Ngoài ra, ở kết cấu nêu trên, đèn đầu xe có thể bao gồm phần gài phía đèn đầu xe gài với thân xe, bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe, và phần gài phía đèn đầu xe có thể gài được với thân xe bằng cách quay đèn đầu xe quanh phần nhô lên trên ở trạng thái mà trong đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe được gài với phần nhô lên trên.

Theo kết cấu này, đèn đầu xe được lắp ở phía thân xe bởi hai kiểu hoạt động bao gồm gài từ bên trên với phần nhô lên trên, và gài với phần gài phía đèn đầu xe nhờ quay quanh phần nhô lên trên. Do đó, đèn đầu xe có thể được giữ một cách thích hợp ở phía thân xe.

Hơn nữa, ở kết cấu nêu trên, phần gài phía đèn đầu xe có thể nhô ra kéo dài về phía sau, và được tạo liền khối với vỏ của đèn đầu xe, phần gài phía đèn đầu xe có thể được bố trí bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe trên hình chiếu cạnh xe, và được bố trí gài được với thân xe theo hướng trước-sau xe, và hướng tháo ra khỏi khuôn đúc trong quá trình tạo ra vỏ có thể là hướng trước-sau xe.

Theo kết cấu này, phần gài phía đèn đầu xe được tạo liền khối với vỏ của đèn đầu xe kéo dài theo hướng tháo ra khỏi khuôn đúc trong quá trình tạo ra vỏ, và do đó vỏ và phần gài phía đèn đầu xe có thể được tạo ra một cách dễ dàng.

Hơn thế nữa, ở kết cấu nêu trên, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe có thể được bố trí ở mỗi bên trong số bên trái và bên phải đèn đầu xe, phần tín hiệu rẽ có thể bao gồm phần tín hiệu rẽ bên trái được bố trí ở bên trái đèn đầu xe, và phần tín hiệu rẽ bên phải được bố trí bên phải đèn đầu xe, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe ở bên trái có thể được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ bên trái vào phần cố định cùng kẹp chặt, và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe ở

bên phải có thể được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ bên phải vào phần cố định cùng kẹp chặt.

Theo kết cấu này, các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải đèn đầu xe, và do đó đèn đầu xe có thể được giữ một cách thích hợp nhờ phần nhô lên trên. Hơn thế nữa, các phần tín hiệu rẽ bên trái và bên phải được kẹp chặt một cách riêng biệt với phía thân xe, và do đó có sự tự do cao theo hình dạng và cách bố trí các phần tín hiệu rẽ.

Hơn nữa, trong trường hợp việc quay đèn đầu xe quanh phần nhô lên trên, tâm quay được tạo ra bởi nhiều phần kẹp chặt phía đèn đầu xe ở bên trái và bên phải, sao cho đèn đầu xe có thể được quay một cách thích hợp, và phần gài phía đèn đầu xe được gài một cách dễ dàng với thân xe.

Ngoài ra, ở kết cấu nêu trên, phần nhô lên trên có thể là phần dạng trụ nhô lên trên, chiều dài nhô của phần nhô lên trên có thể gần như bằng với chiều dày của phần xếp chồng của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ, và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ có thể được cùng kẹp chặt nhờ bu lông được lắp từ bên trên vào trong phần theo chu vi trong của phần nhô lên trên.

Theo kết cấu này, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ có thể được cùng kẹp chặt một cách dễ dàng nhờ bu lông được lắp từ bên trên vào trong phần theo chu vi trong của phần nhô lên trên. Ngoài ra, có thể ngăn không cho tác động lực quá mức từ bu lông lên trên phần kẹp chặt phía đèn đầu xe và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ.

Ngoài ra, ở kết cấu nêu trên, phần gài phía đèn đầu xe có thể là phần nhô kéo dài về phía sau, và gài vào lỗ gài được tạo ra trên thân xe, ít nhất một phần của phần bề mặt trên của phần gài phía đèn đầu xe có thể có phần thoát thoát

theo phương hướng kính đến lỗ gài, và ở phần kéo dài qua lỗ gài trên phần bề mặt dưới của phần gài phía đèn đầu xe, phần gờ kéo dài ra ngoài từ lỗ gài theo phương hướng kính có thể được tạo ra.

Theo kết cấu này, phần bề mặt trên của phần gài phía đèn đầu xe có phần thoát, và do đó phần gài phía đèn đầu xe được gài một cách dễ dàng vào lỗ gài. Ngoài ra, phần gờ của phần bề mặt dưới của phần gài phía đèn đầu xe có thể ngăn không cho phần gài phía đèn đầu xe rơi ra khỏi lỗ gài.

Hơn nữa, ở kết cấu nêu trên, thân xe có thể bao gồm ống đầu đỡ hệ thống lái theo cách xoay được, ống đầu có thể bao gồm giá đỡ kéo dài về phía trước, phần cố định cùng kẹp chặt có thể được bố trí ở bề mặt trên của giá đỡ, và lỗ gài, mà phần gài phía đèn đầu xe kéo dài về phía sau từ đèn đầu xe gài ở đó, có thể được bố trí ở bề mặt trước của giá đỡ.

Theo kết cấu này, đèn đầu xe có thể được lắp từ phía trên và phía trước giá đỡ, và đèn đầu xe có thể được lắp một cách dễ dàng vào thân xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu từ phía trước xe máy.

Fig.3 là hình vẽ phần trước của xe máy được nhìn từ phía yên xe ở sau.

Fig.4 là hình chiếu từ phía trước phần theo chu vi quanh ống đầu được nhìn từ phía trước xe.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt ngang của phần trước của xe máy được cắt ở phần giữa theo chiều rộng xe, và mặt cắt ngang được cắt dọc theo đường V-V trên Fig.8.

Fig.6 là hình chiếu từ phía trước phần trước của xe máy.

Fig.7 là hình chiếu từ phía trước phần trước của xe máy.

Fig.8 là hình chiếu từ phía trước phần trước bên phải của xe máy.

Fig.9 là hình chiếu bằng của phần bên phải của đèn đầu xe được nhìn từ bên trên ở trạng thái mà trong đó một phần nắp che thân xe, phần tín hiệu rẽ và tương tự được loại bỏ.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh của phần tín hiệu rẽ bên phải được gắn vào nắp che bên phải được nhìn từ bên trong theo hướng chiều rộng xe và từ phía sau.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt ngang được cắt dọc theo đường XI-XI trên Fig.6, thể hiện mặt cắt ngang của phần cổ định cùng kẹp chặt.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt ngang phóng to phần cổ định cùng kẹp chặt trên Fig.11.

Fig.13 là hình vẽ mặt cắt ngang phóng to trạng thái gài của phần gài phía đèn đầu xe trên Fig.5.

Fig.14 là hình vẽ phần gài phía đèn đầu xe được nhìn từ phía sau.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, phần mô tả sẽ được thực hiện với một phương án của sáng chế có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý rằng trong phần mô tả này, việc mô tả các hướng trước-sau, trái-phải và trên-dưới là tương tự với các hướng với thân xe trừ khi có quy định khác. Ngoài ra, số chỉ dẫn TRƯỚC được thể hiện trên các hình vẽ tương ứng biểu thị phía trước thân xe, số chỉ dẫn TRÊN biểu thị phía trên thân xe, và số chỉ dẫn TRÁI biểu thị bên trái thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái xe máy 1 theo một phương án của sáng chế.

Xe máy 1 là xe scuter kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm khung thân xe 10 (thân xe), hệ thống lái 11 đỡ bánh xe trước 2 theo cách xoay được, cụm động lực 12 được đỡ ở phần sau của khung thân xe 10, bánh xe sau 3, và yên xe 13 mà người lái ngồi để chân sang hai bên trên đó.

Ngoài ra, xe máy 1 bao gồm nắp che thân xe 14 che thân xe.

Khung thân xe 10 bao gồm ống đầu 15 được bố trí ở đầu trước của khung thân xe 10, khung xuống 16 kéo dài xuống dưới về phía sau từ bề mặt sau của ống đầu 15, khung dưới 17 kéo dài về phía sau từ đầu dưới của khung xuống 16, khung yên xe 18 kéo dài lên trên về phía sau từ đầu sau của khung dưới 17.

Ống đầu 15 nằm ở phần giữa theo chiều rộng xe tương tự với bánh xe trước 2.

Cụm động lực 12 là cụm động lực lắc bao gồm động cơ là nguồn dẫn động của bánh xe sau 3 và đòn lắc đỡ bánh xe sau 3. Cụm động lực 12 được đỡ lắc được bởi khung thân xe 10 nhờ cơ cấu liên kết (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí ở phần trước của cụm động lực 12.

Hộp chứa đồ (không được thể hiện trên hình vẽ) được đỡ bởi khung yên xe 18 được bố trí bên dưới yên xe 13. Yên xe 13 được đỡ bởi khung yên xe 18 qua hộp chứa đồ.

Sàn để chân dạng tấm 20 mà người lái ngồi trên yên xe 13 đặt chân của mình trên đó được bố trí phía trước bên dưới yên xe 13, để che khung dưới 17 từ bên trên.

Hệ thống lái 11 bao gồm hai càng trước 11a lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải bánh xe trước 2, bộ phận cầu nối 11b ghép nối các đầu trên của

các càng trước bên trái và bên phải 11a theo hướng chiều rộng xe, trục lái 11c kéo dài lên trên từ phần giữa của bộ phận cầu nối 11b và được đỡ xoay được bởi ống đầu 15, và tay lái 11d được gắn cố định vào đầu trên của trục lái 11c.

Bánh xe trước 2 được đỡ bởi trục 2a ghép nối các đầu dưới của các càng trước 11a theo hướng trái-phải.

Chấn bunn trước 21 che bánh xe trước 2 từ bên trên được gắn cố định vào hệ thống lái 11.

Fig.2 là hình chiếu từ phía trước xe máy 1. Fig.3 là hình vẽ phần trước của xe máy 1 được nhìn từ phía yên xe 13 ở sau.

Trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, nắp che thân xe 14 bao gồm nắp che trên 31 che phần giữa của tay lái 11d theo hướng trái-phải, nắp che trước 32 che ống đầu 15 từ phía trước, hai nắp che bên trái và bên phải 33 được bố trí bên trái và bên phải nắp che trước 32, và nắp che trong 34 được bố trí giữa các nắp che bên trái và bên phải 33 ở đằng sau bánh xe trước 2 và ở phía trước khung xuống 16.

Ngoài ra, nắp che thân xe 14 bao gồm nắp che trên bề mặt sau 35 che ống đầu 15 từ phía sau giữa các nắp che bên trái và bên phải 33 và nắp che dưới bề mặt sau 36 che khung xuống 16 từ phía sau giữa các nắp che bên trái và bên phải 33.

Hơn thế nữa, nắp che thân xe 14 bao gồm nắp che dưới 37 che khung dưới 17 từ phía ngoài bên dưới sàn để chân 20, và nắp che bên phía sau 38 che khung yên xe 18 và hộp chứa đồ từ phía ngoài bên dưới yên xe 13.

Nắp che trước 32 bao gồm nắp che trước giữa 39 được bố trí ở phần giữa hướng chiều rộng xe, và tấm lưới ga lăng 40 được bố trí bên dưới nắp che trước

giữa 39. Nắp che trước 32 là bộ phận dạng tấm được bố trí nghiêng lên trên về phía sau trên hình chiếu cạnh xe.

Mỗi nắp che bên 33 có mép trên 33a khớp vừa mỗi mép trong số các mép bên trái và bên phải của nắp che trước 32.

Mỗi nắp che bên 33 kéo dài xuống dưới từ mép trên 33a dọc theo khung xuống 16 và kéo dài đến vùng lân cận đầu dưới của khung xuống 16.

Mỗi nắp che bên 33 được tạo liền khối bao gồm phần che bề mặt bên 33b che hệ thống lái 11 hoặc phần thân xe khác từ phía bên, và phần che bề mặt sau 33c che thân xe từ phía sau.

Mép trong 33d của phần che bề mặt sau 33c của nắp che bên 33 theo hướng chiều rộng xe khớp vừa các mép bên của nắp che trên bề mặt sau 35 và nắp che dưới bề mặt sau 36.

Đèn đầu xe 41 chiếu sáng phía trước xe được bố trí bên dưới nắp che trước 32 để liên tục với mép dưới 32a của nắp che trước 32 trên hình chiếu từ phía trước xe. Ngoài ra, đèn đầu xe 41 được bố trí giữa các mép trước 33e của các nắp che bên trái và bên phải 33 và nằm ở phần giữa theo chiều rộng xe trên hình chiếu từ phía trước xe.

Hai phần tín hiệu rẽ bên trái 42L và bên phải 42R mà là các đèn báo hướng rẽ được tạo ra liền khối với nắp che trước 32 lần lượt ở các phần bên trái và bên phải đối nhau của nắp che trước 32. Các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R được bố trí liền kề với đèn đầu xe 41 và nằm ở đằng sau và bên trên đèn đầu xe 41. Phần tín hiệu rẽ 42L là phần tín hiệu rẽ trái được bố trí ở bên trái đèn đầu xe 41, và phần tín hiệu rẽ 42R là phần tín hiệu rẽ phải được bố trí ở bên phải đèn đầu xe 41. Các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R được bố trí gần như đối xứng quanh phần giữa theo chiều rộng xe.

Nắp che trên 31 có bề mặt trước có đèn vị trí 43.

Fig.4 là hình chiếu từ phía trước phần theo chu vi quanh ống đầu 15 được nhìn từ phía trước xe. Fig.5 là hình vẽ mặt cắt ngang của phần trước của xe máy 1 được cắt ở phần giữa theo chiều rộng xe, và hình vẽ mặt cắt ngang được nêu dưới đây được cắt dọc theo đường V-V trên Fig.8. Fig.4 không thể hiện nắp che thân xe 14, đèn đầu xe 41 và các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R. Fig.5 không thể hiện nắp che thân xe 14.

Trên Fig.4 và Fig.5, khung thân xe 10 bao gồm giá đỡ 19 đỡ đèn đầu xe 41 và các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R. Giá đỡ 19 được bố trí bên trên bộ phận cầu nối 11b và được gắn cố định vào bề mặt trước của ống đầu 15.

Giá đỡ 19 bao gồm phần kéo dài về phía trước dạng thanh 19a kéo dài gần như theo phương nằm ngang về phía trước từ bề mặt trước của ống đầu 15, và phần đỡ 19b được bố trí ở đầu trước của phần kéo dài về phía trước 19a.

Phần đỡ 19b là bộ phận dạng tấm được bố trí theo hướng chiều dày tấm, hướng được hướng theo hướng trước-sau xe.

Phần đỡ 19b được bố trí để nằm sang hai bên ống đầu 15 theo hướng chiều rộng xe (hướng trái-phải) ở phía trước ống đầu 15. Cụ thể là, phần đỡ 19b là tấm dạng gần như tam giác trên hình chiếu từ phía trước. Phần đỡ 19b được bố trí với một đỉnh tam giác có ở dạng bên ngoài của phần đỡ 19b, đỉnh được hướng xuống dưới.

Ở bề mặt sau của phần đỡ 19b, đầu trước của phần kéo dài về phía trước 19a được gắn vào phần dưới của phần giữa của phần đỡ 19b theo hướng chiều rộng xe.

Phần đỡ 19b bao gồm thành trước dạng gần như tam giác 45 quay mặt vào phía trước xe máy 1, và thành trên 46 kéo dài về phía sau từ mép trên của

thành trước 45. Thành trước 45 tạo ra bề mặt trước của giá đỡ 19, và thành trên 46 tạo ra bề mặt trên của giá đỡ 19.

Giá đỡ 19 bao gồm hai phần cố định cùng kẹp chặt bên trái và bên phải 47 mà đèn đầu xe 41 và phần tín hiệu rẽ 42L và 42R được cùng kẹp chặt vào đó. Hai phần cố định cùng kẹp chặt 47 được bố trí bên ngoài ống đầu 15 theo hướng trái-phải và được chia thành một phía và phía kia của ống đầu 15 theo hướng chiều rộng xe.

Cụ thể là, phần cố định cùng kẹp chặt 47 được bố trí ở mỗi đầu trong số các đầu đối nhau của thành trên 46 của phần đỡ 19b theo hướng chiều rộng xe. Bu lông 49 được kẹp chặt từ bên trên vào phần cố định cùng kẹp chặt 47.

Hơn thế nữa, giá đỡ 19 bao gồm lỗ gài 48 mà đèn đầu xe 41 gài vào đó, ở phần đỡ 19b. Lỗ gài 48 kéo dài qua thành trước 45 của phần đỡ 19b theo hướng trước-sau xe. Lỗ gài 48 là lỗ dài mà dài hơn theo hướng trên-dưới so với theo hướng trái-phải trên hình chiếu từ phía trước. Lỗ gài 48 được tạo ra ở phần dưới của phần đỡ 19b ở phần giữa theo chiều rộng xe. Lỗ gài 48 nằm giữa các phần cố định cùng kẹp chặt bên trái và bên phải 47 theo hướng chiều rộng xe và bên dưới phần cố định cùng kẹp chặt 47.

Lỗ gài 48 bao gồm vòng đệm dạng trụ 48a ở phần theo chu vi trong của lỗ. Vòng đệm cao su 48a được làm bằng cao su hoặc vật liệu đàn hồi khác.

Fig.6 là hình chiếu từ phía trước phần trước của xe máy 1. Fig.6 thể hiện trạng thái mà ở đó nắp che trước giữa 39 và tấm lưới ga lăng 40 được loại bỏ. Fig.7 thể hiện trạng thái mà ở đó tấm lưới ga lăng 40 được gắn với Fig.6. Fig.8 là hình chiếu từ phía trước phần trước bên phải của xe máy 1. Fig.8 thể hiện trạng thái mà ở đó nắp che trước giữa 39, tấm lưới ga lăng 40 và nắp che bên 33 được loại bỏ. Ở đây, Fig.8 chỉ thể hiện phần bên phải đèn đầu xe 41 và các

phần tín hiệu rẽ 42L và 42R, và đèn đầu xe 41 và các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R được bố trí gần như đối xứng qua phần giữa theo chiều rộng xe.

Fig.9 là hình chiếu bằng của phần bên phải của đèn đầu xe 41 được nhìn từ bên trên ở trạng thái mà trong đó một phần nắp che thân xe 14, các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R và tương tự được loại bỏ.

Trên các hình vẽ từ Fig 5 đến Fig.9, đèn đầu xe 41 bao gồm vỏ dạng hộp 50 có toàn bộ bề mặt trước bao gồm miệng 50a, phần phát ánh sáng 51 được đỡ bởi vỏ 50, và thấu kính 52 khớp vừa vỏ 50 từ phía trước đến gần miệng 50a.

Đèn đầu xe 41 được bố trí ở phía trước phần đỡ 19b của giá đỡ 19.

Vỏ 50 có dạng hộp dài hơn theo hướng chiều rộng xe so với theo hướng trên-dưới và được bố trí để nằm sang hai bên ống đầu 15 theo hướng chiều rộng xe trên hình chiếu từ phía trước.

Ở mép theo chu vi của mép theo chu vi 50a trên bề mặt trước của vỏ 50, phần khớp vừa 50b mà mép sau 52a của thấu kính 52 khớp vừa từ phía trước được bố trí.

Thấu kính 52 gần với miệng 50a của vỏ 50 và che phần phát ánh sáng 51 từ phía trước. Phần phát ánh sáng 51 bao gồm bộ phận phát ánh sáng (không được thể hiện trên hình vẽ), chẳng hạn, được tạo ra từ điốt phát quang (LED - Light Emitting Diode), và mặt phản xạ (không được thể hiện trên hình vẽ) phản xạ ánh sáng của bộ phận phát ánh sáng về phía trước.

Vỏ 50 bao gồm bề mặt trên 50c có phần gấn 54 được gấn cố định vào giá đỡ 19. Phần gấn 54 được bố trí ở phần giữa vỏ 50 theo hướng chiều rộng xe trên hình chiếu bằng.

Phần gấn 54 bao gồm phần kéo dài lên trên 54a kéo dài lên trên từ một phần khớp vừa 50b ở bề mặt trên 50c, và phần kéo dài về phía sau 54b

kéo dài về phía sau từ phần kéo dài lên trên 54a. Phần kéo dài về phía sau 54b có dạng tấm đến phần che của bề mặt trên 50c từ bên trên.

Ở các đầu đối diện của phần kéo dài về phía sau 54b theo hướng chiều rộng xe, các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 lần lượt được gắn cố định vào hai phần cố định cùng kẹp chặt 47 của giá đỡ 19 được bố trí. Nói theo cách khác, hai phần kẹp chặt phía đèn đầu xe bên trái và bên phải 55 được bố trí ở phần kéo dài về phía sau 54b.

Cụ thể là, mỗi phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 bao gồm phần dạng tấm 55a được bố trí gần như theo phương nằm ngang, và phần lỗ 55b kéo dài qua phần dạng tấm 55a theo hướng trên-dưới.

Vỏ 50 bao gồm bề mặt sau 50d có phần gài phía đèn đầu xe 56 (xem Fig.5) gài vào lỗ gài 48 của giá đỡ 19.

Phần gài phía đèn đầu xe 56 là phần nhô kéo dài về phía sau từ bề mặt sau 50d và được tạo liền khối với vỏ 50. Phần gài phía đèn đầu xe 56 được bố trí ở phần giữa của đèn đầu xe 41 theo hướng chiều rộng xe và nằm ở phần giữa theo chiều rộng xe. Phần gài phía đèn đầu xe 56 nằm giữa các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe bên trái và bên phải 55 theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, phần gài phía đèn đầu xe 56 nằm bên phải dưới các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 trên hình chiếu cạnh xe.

Vỏ 50 được chế tạo bằng cách đúc nhựa hoặc vật liệu khác nhờ khuôn đúc. Hướng tháo R (xem Fig.5) ra khỏi khuôn đúc trong quá trình tạo ra vỏ 50 là hướng gần như vuông góc với bề mặt sau 50d và là hướng trước-sau ở trạng thái mà trong đó vỏ 50 được gắn trên xe máy 1.

Phần gài phía đèn đầu xe 56 là phần nhô kéo dài theo hướng tháo R và kéo dài theo hướng trước-sau xe. Do đó, khi tạo ra vỏ 50 nhờ khuôn đúc, phần gài phía đèn đầu xe 56 có thể được tạo liền khối một cách dễ dàng với vỏ 50.

Ở bề mặt sau 50d của vỏ 50, lỗ bu lông 50e được bố trí bên phải dưới phần gài phía đèn đầu xe 56. Bu lông điều chỉnh 57 để điều chỉnh đường trục quang học của đèn đầu xe 41 được lắp vào trong lỗ bu lông 50e. Bu lông điều chỉnh 57 được lắp vào từ phía sau vào trong lỗ bu lông 50e được vặn ren vào trong phần phát ánh sáng 51. Bằng cách quay bu lông điều chỉnh 57, vị trí của phần phát ánh sáng 51 được thay đổi, và đường trục quang học được điều chỉnh.

Bu lông điều chỉnh 57 được bố trí ở phần giữa của đèn đầu xe 41 theo hướng chiều rộng xe. Do đó, đường trục quang học có thể được điều chỉnh theo cách cân bằng nhờ bu lông điều chỉnh 57.

Ngoài ra, ở các đầu dưới của các phần bên trái và bên phải của vỏ 50, hai chi tiết gắn dưới bên trái và bên phải 50f (xem Fig.8) kéo dài xuống dưới được bố trí.

Đèn đầu xe 41 bao gồm chi tiết gắn trên 52b (xem Fig.8) kéo dài lên trên từ phần trên của thấu kính 52. Hai chi tiết gắn trên bên trái và bên phải 52b được bố trí bên ngoài các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe bên trái và bên phải 55 theo hướng chiều rộng xe và ở phía trước.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh của phần tín hiệu rẽ bên phải 42R được gắn vào nắp che bên phải 33 được nhìn từ bên trong theo hướng chiều rộng xe và từ phía sau.

Trên các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.8 và Fig.10, các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R kéo dài về phía sau từ bên trên đèn đầu xe 41. Các phần tín hiệu rẽ 42L

và 42R được bố trí bên ngoài phần gắn 54 của đèn đầu xe 41 theo hướng chiều rộng xe.

Mỗi phần trong số các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R bao gồm vỏ phần tín hiệu rẽ dạng hộp 60 bao gồm gần như toàn bộ bề mặt trên mà hở, thấu kính phần tín hiệu rẽ 61 gắn với phần hở trên bề mặt trên của vỏ phần tín hiệu rẽ 60, và phần phát ánh sáng tín hiệu rẽ (không được thể hiện trên hình vẽ) được đặt trong vỏ phần tín hiệu rẽ 60 và được che bởi thấu kính phần tín hiệu rẽ 61.

Vỏ phần tín hiệu rẽ 60 bao gồm phần kéo dài dạng tấm 63 kéo dài vào trong theo hướng chiều rộng xe từ phần bề mặt bên 60a bên trong theo hướng chiều rộng xe ở đầu trước của vỏ phần tín hiệu rẽ 60.

Phần kéo dài 63 có phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 được gắn cố định vào phần cố định cùng kẹp chặt 47.

Phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 bao gồm phần dạng tấm 64a được bố trí gần như theo phương nằm ngang, và phần lỗ 64b kéo dài qua phần dạng tấm 64a theo hướng trên-dưới.

Chi tiết cố định 65 (xem Fig.8) bao gồm phần đai ốc được gắn vào đầu trước của phần kéo dài 63 ở phía trước và bên dưới phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64.

Ngoài ra, vỏ phần tín hiệu rẽ 60 bao gồm, ở đằng sau phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64, phần gắn nắp che 66 kéo dài vào trong từ phần bề mặt bên 60a theo hướng chiều rộng xe.

Như được thể hiện trên Fig.10, các phần cố định 60b và 60c nhô xuống dưới được bố trí theo hướng trước-sau ở phần bề mặt dưới của vỏ phần tín hiệu rẽ 60.

Nắp che bên 33 bao gồm nhiều phần vấu 33f và 33g kéo dài vào trong từ bề mặt trong theo hướng chiều rộng xe.

Phần tín hiệu rẽ bên phải 42R được gắn cố định vào nắp che bên phải 33 nhờ các chi tiết kẹp 67a và 67b lần lượt được kẹp chặt vào các phần vấu 33f và 33g, các phần vấu 33f và 33g lần lượt được lắp vào trong các lỗ của các phần cố định 60b và 60c.

Phần tín hiệu rẽ bên trái 42L cũng được gắn cố định vào nắp che bên trái 33 nhờ kết cấu tương tự với kết cấu cho phần tín hiệu rẽ bên phải 42R.

Trên Fig.8, đèn đầu xe 41 được kẹp chặt vào phần bề mặt trong của nắp che bên 33 nhờ chi tiết kẹp 50g được lắp từ bên trong vào trong chi tiết gắn dưới 50f theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, trên Fig.6 và Fig.8, đèn đầu xe 41 được kẹp chặt vào mỗi nắp che bên 33 nhờ chi tiết kẹp 50h được lắp từ phía trước vào trong phần trước của nắp che bên 33 và chi tiết gắn trên 52b.

Trên các hình vẽ từ Fig.6 đến Fig.8, tấm lưới ga lăng 40 được kẹp chặt vào các chi tiết cố định 65 của các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R nhờ các chi tiết kẹp 40a được lắp từ phía trước vào trong tấm lưới ga lăng 40. Tấm lưới ga lăng 40 che, từ phía trước, phần trên của thấu kính 52 của đèn đầu xe 41, một phần mỗi thấu kính phần tín hiệu rẽ 61, và mỗi chi tiết kẹp 50h.

Trên các hình vẽ từ Fig.6 đến Fig.8, nắp che trước giữa 39 được gắn cố định vào các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R bằng cách gài với các phần gắn nắp che 66 của các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R. Nắp che trước giữa 39 có thể được gắn cố định vào thân xe nhờ bộ phận cố định khác. Nắp che trước giữa 39 che, từ bên trên, một phần tấm lưới ga lăng 40, phần bề mặt trên của mỗi thấu kính

phần tín hiệu rẽ 61 bên trong theo hướng chiều rộng xe, đèn đầu xe 41 và tương tự.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt ngang được cắt dọc theo đường XI-XI trên Fig.6, thể hiện mặt cắt ngang của phần cổ định cùng kẹp chặt 47.

Trên Fig.6 và Fig.11, cụm phanh liên động 68 được gắn vào phần bề mặt bên của phần kéo dài về phía trước 19a của giá đỡ 19. Cụm phanh liên động 68 khóa liên động hoạt động của phanh của bánh xe trước 2 và hoạt động của phanh của bánh xe sau 3. Ống đầu vào 68a cấp tín hiệu vận hành phanh của người lái vào cụm phanh liên động 68 và ống đầu ra 68b nối cụm phanh liên động 68 với cơ cấu phanh của bánh xe trước 2 được nối với cụm phanh liên động 68.

Lưu ý rằng ở vị trí của cụm phanh liên động 68, môđun hệ thống chống bó cứng phanh (ABS - anti-lock brake system) 69 điều khiển áp lực thủy lực của phanh có thể được gắn vào giá đỡ 19.

Trên Fig.11, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 của đèn đầu xe 41 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 của phần tín hiệu rẽ 42L, 42R được cùng kẹp chặt vào phần cổ định cùng kẹp chặt 47 của giá đỡ 19 nhờ bu lông 49.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt ngang phóng to phần cổ định cùng kẹp chặt 47 trên Fig.11.

Trên Fig.12, phần cổ định cùng kẹp chặt 47 được tạo kết cấu bằng cách gắn bộ phận dạng trụ 70 vào thành trên 46 của phần đỡ 19b của giá đỡ 19.

Thành trên 46 bao gồm lỗ gắn 46a kéo dài qua thành trên 46 theo hướng trên-dưới.

Bộ phận dạng trụ 70 bao gồm phần dạng trụ 70a được lắp vào trong lỗ gắn 46a, và phần dạng vành 70b kéo dài ra ngoài từ đầu dưới của phần dạng

trụ 70a theo phương hướng kính. Phần dạng trụ 70a là chi tiết dạng trụ. Phần dạng trụ 70a là phần đai ốc với phần bắt vít được tạo ra ở phần theo chu vi trong 70c của chi tiết dạng trụ.

Bộ phận dạng trụ 70 được gắn vào giá đỡ 19 bằng cách lắp phần dạng trụ 70a từ bên dưới vào trong lỗ gắn 46a và hàn phần dạng vành 70b vào bề mặt dưới của mép theo chu vi của lỗ gắn 46a.

Phần cổ định cùng kẹp chặt 47 bao gồm phần nhô lên trên 47a tương ứng với một phần phần dạng trụ 70a mà nhô lên trên từ thành trên 46. Chiều dài nhô H của phần nhô lên trên 47a nằm cách một khoảng từ bề mặt trên của thành trên 46 đến đầu trên 47b của phần nhô lên trên 47a.

Phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 của đèn đầu xe 41 được lắp vào phần nhô lên trên 47a của phần cổ định cùng kẹp chặt 47. Cụ thể là, ở phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55, phần lỗ 55b lắp khớp vừa phần nhô lên trên 47a từ bên trên, và phần dạng tấm 55a được tiếp nhận từ bên dưới bởi thành trên 46 của giá đỡ 19.

Chiều dài nhô H của phần nhô lên trên 47a lớn hơn chiều dày t1 của phần dạng tấm 55a của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55. Do đó, phần nhô lên trên 47a nhô lên trên từ bề mặt trên của phần dạng tấm 55a ở trạng thái mà trong đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 được lắp vào phần nhô lên trên 47a.

Phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 của phần tín hiệu rẽ 42L xếp chồng phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 từ bên trên, khi được lắp vào phần nhô lên trên 47a của phần cổ định cùng kẹp chặt 47. Cụ thể là, đối với phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64, phần lỗ 64b lắp khớp vừa phần nhô lên trên 47a từ bên trên, và phần dạng tấm 64a được tiếp nhận từ bên dưới bởi phần dạng tấm 55a của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55.

Chiều dày t_3 trong trường hợp mà ở đó phần dạng tấm 55a có chiều dày t_1 được đặt chồng lên phần dạng tấm 64a có chiều dày t_2 gần như bằng với chiều dài nhô H của phần nhô lên trên 47a. Cụ thể là, chiều dày t_3 của phần xếp chồng của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 gần như bằng với chiều dài nhô H.

Bu lông 49 được lắp từ bên trên vào trong phần theo chu vi trong 70c của phần dạng trụ 70a của phần nhô lên trên 47a và được kẹp chặt vào phần dạng trụ 70a. Bu lông 49 bao gồm vòng lót 49b trên bề mặt dưới của phần đầu 49a của bu lông 49. Đối với bu lông 49, vòng lót 49b được kẹp chặt vào vị trí để tỳ lên đầu trên 47b của phần nhô lên trên 47a.

Phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 được giữ giữa vòng lót 49b và bề mặt trên của thành trên 46, bởi lực kẹp chặt của bu lông 49.

Do chiều dày t_3 gần như bằng với chiều dài nhô H, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 có thể được ngăn không cho bị nén quá mức bởi lực kẹp chặt của bu lông 49.

Ở đây, phần cổ định cùng kẹp chặt 47 ở bên trái được mô tả có dựa vào Fig.12, và cũng ở phần cổ định cùng kẹp chặt 47 ở bên phải, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 của phần tín hiệu rẽ bên phải 42R được kẹp chặt nhờ kết cấu tương tự với kết cấu cho phần cổ định cùng kẹp chặt 47 bên trái.

Fig.13 là hình vẽ mặt cắt ngang phóng to trạng thái gài của phần gài phía đèn đầu xe 56 trên Fig.5. Fig.14 là hình vẽ phần gài phía đèn đầu xe 56 được nhìn từ phía sau.

Phần gài phía đèn đầu xe 56 của đèn đầu xe 41 được lắp từ phía trước vào trong lỗ gài 48 của giá đỡ 19 qua vòng đệm 48a, để gài vào lỗ gài 48.

Vòng đệm 48a được gắn vào giá đỡ 19 nhờ rãnh 48b ở phần theo chu vi ngoài của vòng đệm 48a. Vòng đệm 48a bao gồm phần tiếp nhận dạng vòng 48c tiếp nhận bề mặt sau 50d của vỏ 50, ở mép theo chu vi của lỗ gài 48 ở bề mặt trước của vòng đệm 48a. Phần tiếp nhận 48c nhô về phía trước từ bề mặt trước của thành trước 45 của giá đỡ 19.

Đối với phần gài phía đèn đầu xe 56, toàn bộ chu vi của phần theo chu vi ngoài 72 của phần gài phía đèn đầu xe 56 gài với phần theo chu vi trong 48d của vòng đệm 48a.

Cụ thể là, phần bề mặt dưới 72a của phần theo chu vi ngoài 72 kéo dài gần như theo phương nằm ngang về phía sau, và gần như toàn bộ gài với phần theo chu vi trong 48d của vòng đệm 48a.

Phần bề mặt trên 72b của phần theo chu vi ngoài 72 được bố trí để nghiêng xuống dưới khi từ đầu đế 56a về phía đầu đỉnh 56b của phần gài phía đèn đầu xe 56. Ở phần bề mặt trên 72b của phần theo chu vi ngoài 72, đầu đế 56a gài với phần theo chu vi trong 48d của vòng đệm 48a. Ở phần bề mặt trên 72b của phần theo chu vi ngoài 72, phần gần hơn với đầu đỉnh 65b so với đầu đế 56a là phần thoát 72c thoát vào trong theo phương hướng kính đến phần theo chu vi trong 48d của vòng đệm 48a.

Đầu đỉnh 56b của phần gài phía đèn đầu xe 56 kéo dài qua lỗ gài 48 đến đằng sau lỗ gài 48 và nằm ở đằng sau vòng đệm 48a.

Ở phần dưới của đầu đỉnh 56b, phần gờ 73 kéo dài ra ngoài từ lỗ gài 48 theo phương hướng kính được tạo ra. Phần gờ 73 được giữ bởi mép theo chu

vi phía bề mặt sau của lỗ gài 48 ngăn không cho phần gài phía đèn đầu xe 56 rơi ra khỏi lỗ gài 48.

Như được thể hiện trên Fig.14, phần gờ 73 có dạng gần như bán nguyệt trên hình chiếu dọc trục của phần gài phía đèn đầu xe 56. Trên hình chiếu dọc trục của phần gài phía đèn đầu xe 56, đường tâm 73a chia dạng gần như bán nguyệt của phần gờ 73 thành hai phần bằng nhau được hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và hướng xuống dưới, và nghiêng theo phương thẳng đứng. Lỗ bu lông 50e nằm bên phải dưới phần gờ 73.

Khi tạo ra vỏ 50 nhờ khuôn đúc, hướng trượt của khuôn đúc để tạo ra phần gờ 73 là hướng dọc theo đường tâm 73a. Trên hình chiếu dọc trục của phần gài phía đèn đầu xe 56, đường tâm 73a không xếp chồng lỗ bu lông 50e. Do đó, khi tạo ra vỏ 50 nhờ khuôn đúc, khuôn đúc để tạo ra phần gờ 73 có thể ngăn không cho cản trở việc tạo ra lỗ bu lông 50e, và lỗ bu lông 50e và phần gờ 73 có thể được tạo ra một cách dễ dàng.

Ở đây, một ví dụ về quá trình lắp đèn đầu xe 41 và các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R vào thân xe sẽ được mô tả.

Trong hoạt động lắp này, như được thể hiện trên Fig.10, phần tín hiệu rẽ 42R được chuẩn bị trước như cụm nhỏ 75 của phần tín hiệu rẽ 42R được lắp vào nắp che bên phải 33 nhờ các chi tiết kẹp 67a và 67b. Tương tự, phần tín hiệu rẽ 42L được chuẩn bị trước như cụm nhỏ 75 (xem Fig.6) được lắp vào nắp che bên trái 33 nhờ các chi tiết kẹp 67a và 67b.

Trước tiên, đèn đầu xe 41 được lắp vào thân xe. Đèn đầu xe 41 được lắp vào thân xe được vận chuyển trên dây chuyền sản xuất. Đèn đầu xe 41 là bộ phận được lắp vào thân xe (khung thân xe 10) trước so với các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R.

Cụ thể là, trên Fig.4, Fig.9, Fig.11 và Fig.12, đối với đèn đầu xe 41, các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe bên trái và bên phải 55 được lắp khớp vừa từ bên trên vào các phần nhô lên trên bên trái và bên phải 47a của giá đỡ 19 qua các phần lỗ 55b.

Tiếp theo, đèn đầu xe 41 được quay về phía sau quanh các phần nhô lên trên bên trái và bên phải 47a, và như được thể hiện trên Fig.5 và Fig.13, phần gài phía đèn đầu xe 56 gài từ phía trước vào lỗ gài 48 của giá đỡ 19.

Ở trạng thái này, đèn đầu xe 41 ở trạng thái được lắp tạm thời vào khung thân xe 10 nhờ các phần nhô lên trên bên trái và bên phải 47a và lỗ gài 48.

Khi gài phần gài phía đèn đầu xe 56 vào lỗ gài 48, đèn đầu xe 41 được quay quanh đường trục ảo nối các phần nhô lên trên bên 47a theo hướng trái-phải. Do đó, đèn đầu xe 41 có thể được quay một cách thích hợp về phía sau, và phần gài phía đèn đầu xe 56 có thể được gài một cách dễ dàng vào lỗ gài 48.

Ở trạng thái mà trong đó đèn đầu xe 41 được lắp tạm thời vào khung thân xe 10 như được mô tả trên đây, như được thể hiện trên Fig.12, phần nhô lên trên 47a nhô lên trên từ bề mặt trên của mỗi phần trong số các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe bên trái và bên phải 55. Do đó, phần lỗ 55b của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 sẽ khó để rơi ra khỏi phần nhô lên trên 47a, và chẳng hạn, kể cả nếu thân xe rung trên dây chuyền sản xuất, đèn đầu xe 41 có thể được giữ một cách thích hợp trên khung thân xe 10.

Ngoài ra, phần gài phía đèn đầu xe 56 gài với phần nhô lên trên 47a theo hướng trên-dưới, và phần gài phía đèn đầu xe 56 gài vào lỗ gài 48 theo hướng trước-sau. Do đó, chuyển động của đèn đầu xe 41 có thể được ổn định theo

nhiều hướng, và đèn đầu xe 41 có thể được giữ một cách thích hợp trên khung thân xe 10.

Tiếp đó, trên Fig.6 và Fig.12, cụm nhỏ bên trái 75 được gắn vào phần cố định cùng kẹp chặt bên trái 47, và cụm nhỏ bên phải 75 được gắn vào phần cố định cùng kẹp chặt bên phải 47.

Cụ thể là, ở mỗi cụm nhỏ 75, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 lắp khớp vừa từ bên trên vào phần nhô lên trên 47a của giá đỡ 19 qua phần lỗ 64b, và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 xếp chồng phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 từ bên trên.

Sau đó, bu lông 49 được kẹp chặt từ bên trên vào phần nhô lên trên 47a, và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 được cùng kẹp chặt vào phần nhô lên trên 47a nhờ bu lông 49. Do đó, các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R và các nắp che bên 33 đồng thời được gắn cố định vào phía thân xe.

Tấm lưới ga lăng 40 (xem Fig.7), nắp che trước giữa 39 (xem Fig.2), chi tiết kẹp 50h (xem Fig.6) và chi tiết kẹp 50g (xem Fig.8) được gắn cố định sau khi kẹp chặt bu lông 49.

Như được mô tả trên đây, theo phương án mà với nó sáng chế được áp dụng, kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe máy 1 bao gồm đèn đầu xe 41 được kẹp chặt vào khung thân xe 10, và phần tín hiệu rẽ 42L, 42R được bố trí liền kề với đèn đầu xe 41, phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt vào khung thân xe 10, khung thân xe 10 bao gồm phần cố định cùng kẹp chặt 47 mà đèn đầu xe 41 và phần tín hiệu rẽ 42L, 42R được cùng kẹp chặt vào đó, phần cố định cùng kẹp chặt 47 bao gồm phần nhô lên trên 47a nhô lên trên, đèn đầu xe 41 bao gồm phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô

lên trên 47a, phần tín hiệu rẽ 42L, 42R bao gồm phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 được bố trí xếp chồng phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 từ bên trên, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên 47a, và chiều dài nhô H của phần nhô lên trên 47a lớn hơn chiều dày t1 của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55.

Theo kết cấu này, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 gài với phần nhô lên trên 47a của khung thân xe 10, và do đó đèn đầu xe có thể được giữ một cách tự nhiên ở phía khung thân xe 10 bởi trọng lượng của đèn đầu xe 41. Chiều dài nhô H của phần nhô lên trên 47a lớn hơn chiều dày t1 của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55, và do đó đèn đầu xe 41 có thể được giữ một cách thích hợp bởi phần nhô lên trên 47a. Sau đó, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 có thể được lắp từ bên trên vào phần nhô lên trên 47a ở trạng thái mà trong đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 được giữ bởi phần nhô lên trên 47a, khiến cho khả năng lắp được cải thiện.

Ngoài ra, đèn đầu xe 41 bao gồm phần gài phía đèn đầu xe 56 gài với khung thân xe 10, bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55, và phần gài phía đèn đầu xe 56 gài được với khung thân xe 10 bằng cách quay đèn đầu xe 41 quanh phần nhô lên trên 47a, ở trạng thái mà trong đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 được gài với phần nhô lên trên 47a.

Theo kết cấu này, đèn đầu xe 41 được lắp ở phía khung thân xe 10 bởi hai kiểu hoạt động bao gồm gài từ bên trên với phần nhô lên trên 47a, và gài với phần gài phía đèn đầu xe 56 nhờ quay quanh phần nhô lên trên 47a. Do đó, đèn đầu xe 41 có thể được giữ một cách thích hợp ở phía khung thân xe 10.

Hơn nữa, phần gài phía đèn đầu xe 56 nhô ra kéo dài về phía sau, và được tạo liền khối với vỏ 50 của đèn đầu xe 41, phần gài phía đèn đầu xe 56

được bố trí bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 trên hình chiếu cạnh xe, và được bố trí gài được với khung thân xe 10 theo hướng trước-sau xe, và hướng tháo R ra khỏi khuôn đúc trong quá trình tạo ra vỏ 50 là hướng trước-sau xe.

Theo kết cấu này, phần gài phía đèn đầu xe 56 được tạo liền khối với vỏ 50 của đèn đầu xe 41 kéo dài theo hướng tháo R ra khỏi khuôn đúc trong quá trình tạo ra vỏ 50, và do đó vỏ 50 và phần gài phía đèn đầu xe 56 có thể được tạo ra một cách dễ dàng.

Hơn thế nữa, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 được bố trí ở mỗi bên trong số bên trái và bên phải đèn đầu xe 41, phần tín hiệu rẽ 42L, 42R bao gồm phần tín hiệu rẽ 42L mà là phần tín hiệu rẽ bên trái được bố trí ở bên trái đèn đầu xe 41, và phần tín hiệu rẽ 42R mà là phần tín hiệu rẽ bên phải được bố trí bên phải đèn đầu xe 41, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 ở bên trái được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ 42L vào phần cố định cùng kẹp chặt 47, và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 ở bên phải được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ 42R vào phần cố định cùng kẹp chặt 47.

Theo kết cấu này, các phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 lần lượt được bố trí ở bên trái và bên phải đèn đầu xe 41, và do đó đèn đầu xe 41 có thể được giữ một cách thích hợp nhờ phần nhô lên trên 47a. Hơn thế nữa, các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R được kẹp chặt một cách riêng biệt với phía khung thân xe 10, và do đó có sự tự do cao theo hình dạng và cách bố trí các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R.

Hơn nữa, trong trường hợp việc quay đèn đầu xe 41 quanh phần nhô lên trên 47a, tâm quay được tạo ra bởi nhiều phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 ở bên trái và bên phải, sao cho đèn đầu xe 41 có thể được quay một cách thích

hợp, và phần gài phía đèn đầu xe 56 được gài một cách dễ dàng với khung thân xe 10.

Ngoài ra, phần nhô lên trên 47a là phần dạng trụ nhô lên trên, chiều dài nhô H của phần nhô lên trên 47a gần như bằng với chiều dày t3 của phần xếp chồng của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64, và phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 được cùng kẹp chặt nhờ bu lông 49 được lắp từ bên trên vào trong phần theo chu vi trong 70c của phần nhô lên trên 47a.

Theo kết cấu này, phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64 có thể được cùng kẹp chặt một cách dễ dàng nhờ bu lông 49 được lắp từ bên trên vào trong phần theo chu vi trong 70c của phần nhô lên trên 47a. Ngoài ra, có thể ngăn không cho tác động lực quá mức từ bu lông 49 lên trên phần kẹp chặt phía đèn đầu xe 55 và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ 64.

Ngoài ra, phần gài phía đèn đầu xe 56 là phần nhô kéo dài về phía sau, và gài vào lỗ gài 48 được tạo ra trên khung thân xe 10, ít nhất một phần của phần bề mặt trên 72b của phần gài phía đèn đầu xe 56 có phần thoát 72c thoát theo phương hướng kính đến lỗ gài 48, và ở phần kéo dài qua lỗ gài 48 trên phần bề mặt dưới 72a của phần gài phía đèn đầu xe 56, phần gờ 73 kéo dài ra ngoài từ lỗ gài 48 theo phương hướng kính được tạo ra.

Theo kết cấu này, phần bề mặt trên 72b của phần gài phía đèn đầu xe 56 có phần thoát 72c, và do đó phần gài phía đèn đầu xe 56 được gài một cách dễ dàng vào lỗ gài 48. Ngoài ra, phần gờ 73 của phần bề mặt dưới 72a của phần gài phía đèn đầu xe 56 có thể ngăn không cho phần gài phía đèn đầu xe 56 rơi ra khỏi lỗ gài 48.

Hơn nữa, khung thân xe 10 bao gồm ống đầu 15 đỡ hệ thống lái 11 theo cách xoay được, ống đầu 15 bao gồm giá đỡ 19 kéo dài về phía trước, phần cố định cùng kẹp chặt 47 được bố trí ở thành trên 46 mà là bề mặt trên của giá đỡ 19, và lỗ gài 48, mà phần gài phía đèn đầu xe 56 kéo dài về phía sau từ đèn đầu xe 41 gài ở đó, được bố trí ở thành trước 45 mà là bề mặt trước của giá đỡ 19.

Theo kết cấu này, đèn đầu xe 41 có thể được lắp từ phía trên và phía trước giá đỡ 19, và đèn đầu xe 41 có thể được lắp một cách dễ dàng vào khung thân xe 10.

Lưu ý rằng phương án trên đây minh họa một khía cạnh mà theo nó sáng chế được áp dụng, và sáng chế không bị giới hạn bởi phương án trên đây.

Theo phương án trên đây, khung thân xe 10 được mô tả là một ví dụ về thân xe, nhưng sáng chế không bị giới hạn bởi ví dụ này. Thân xe có thể là bộ phận bất kỳ, miễn là đèn đầu xe 41 và các phần tín hiệu rẽ 42L và 42R có thể được kẹp chặt vào thân xe.

Theo phương án trên đây, xe máy 1 đã được mô tả làm ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai, nhưng sáng chế không bị giới hạn bởi ví dụ này, và sáng chế có thể được áp dụng với xe kiểu ngồi để chân hai bên ba bánh bao gồm hai bánh trước hoặc sau, và xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm bốn hoặc nhiều bánh hơn.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm:

đèn đầu xe (41) được kẹp chặt vào thân xe (10), và
phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) được bố trí liền kề với đèn đầu xe (41), phần
tín hiệu rẽ được kẹp chặt vào thân xe (10), khác biệt ở chỗ
thân xe (10) bao gồm phần cổ định cùng kẹp chặt (47) mà đèn đầu xe
(41) và phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) được cùng kẹp chặt vào đó,
phần cổ định cùng kẹp chặt (47) bao gồm phần nhô lên trên (47a) nhô
lên trên,
đèn đầu xe (41) bao gồm phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) được kẹp
chặt bằng cách gài với phần nhô lên trên (47a),
phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) bao gồm phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ
(64) được bố trí xếp chồng phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) từ bên
trên, phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ được kẹp chặt bằng cách gài với
phần nhô lên trên (47a),
chiều dài nhô (H) của phần nhô lên trên (47a) lớn hơn chiều dày (t1) của
phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55),
đèn đầu xe (41) bao gồm phần gài phía đèn đầu xe (56) gài với thân xe
(10), bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55), và
phần gài phía đèn đầu xe (56) gài được với khung thân (10) bằng cách
quay đèn đầu xe (41) quanh phần nhô lên trên (47a) ở trạng thái mà trong
đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) được gài với phần nhô lên trên
(47a).

2. Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó phần gài phía đèn đầu xe (56) là phần nhô kéo dài về phía sau, và được tạo liền khối với vỏ (50) của đèn đầu xe (41),

phần gài phía đèn đầu xe (56) được bố trí bên dưới phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) trên hình chiếu cạnh xe, và được bố trí gài được với thân xe (10) theo hướng trước-sau xe, và

hướng tháo ra khỏi khuôn đúc trong quá trình tạo ra vỏ (50) là hướng trước-sau xe.

3. Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) được bố trí ở mỗi bên trong số bên trái và bên phải đèn đầu xe (41),

phần tín hiệu rẽ (42L, 42R) bao gồm phần tín hiệu rẽ bên trái (42L) được bố trí bên trái đèn đầu xe (41), và phần tín hiệu rẽ bên phải (42R) được bố trí bên phải đèn đầu xe (41),

phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) ở bên trái được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ bên trái (42L) vào phần cổ định cùng kẹp chặt (47), và

phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) ở bên phải được cùng kẹp chặt cùng với phần tín hiệu rẽ bên phải (42R) vào phần cổ định cùng kẹp chặt (47).

4. Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phần nhô lên trên (47a) là phần dạng trụ nhô lên trên, chiều dài nhô (H) của phần nhô lên trên (47a) gần như

bằng với chiều dày (t3) của phần xếp chồng của phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ (64), và

phần kẹp chặt phía đèn đầu xe (55) và phần kẹp chặt phía phần tín hiệu rẽ (64) được cùng kẹp chặt nhờ bu lông (49) được lắp từ bên trên vào trong phần theo chu vi trong (70c) của phần nhô lên trên (47a).

5. Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phần gài phía đèn đầu xe (56) là phần nhô kéo dài về phía sau, và gài vào lỗ gài (48) được tạo ra trên thân xe (10),

ít nhất một phần của phần bề mặt dưới (72b) của phần gài phía đèn đầu xe (56) có phần thoát (72c) thoát theo phương hướng kính đến lỗ gài (48), và

ở phần kéo dài qua lỗ gài (48) ở phần bề mặt dưới (72a) của phần gài phía đèn đầu xe (56), phần gờ (73) kéo dài ra ngoài ra khỏi lỗ gài (48) theo phương hướng kính được tạo ra.

6. Kết cấu cụm đèn đầu xe dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó thân xe (10) bao gồm ống đầu (15) đỡ hệ thống lái (11) theo cách xoay được, ống đầu (15) bao gồm giá đỡ (19) kéo dài về phía trước,

phần cố định cùng kẹp chặt (47) được bố trí ở bề mặt trên (46) của giá đỡ (19), và lỗ gài (48), mà phần gài phía đèn đầu xe (56) kéo dài về phía sau từ đèn đầu xe (41) gài ở đó, được tạo ra trên bề mặt trước (45) của giá đỡ (19).

Fig.1

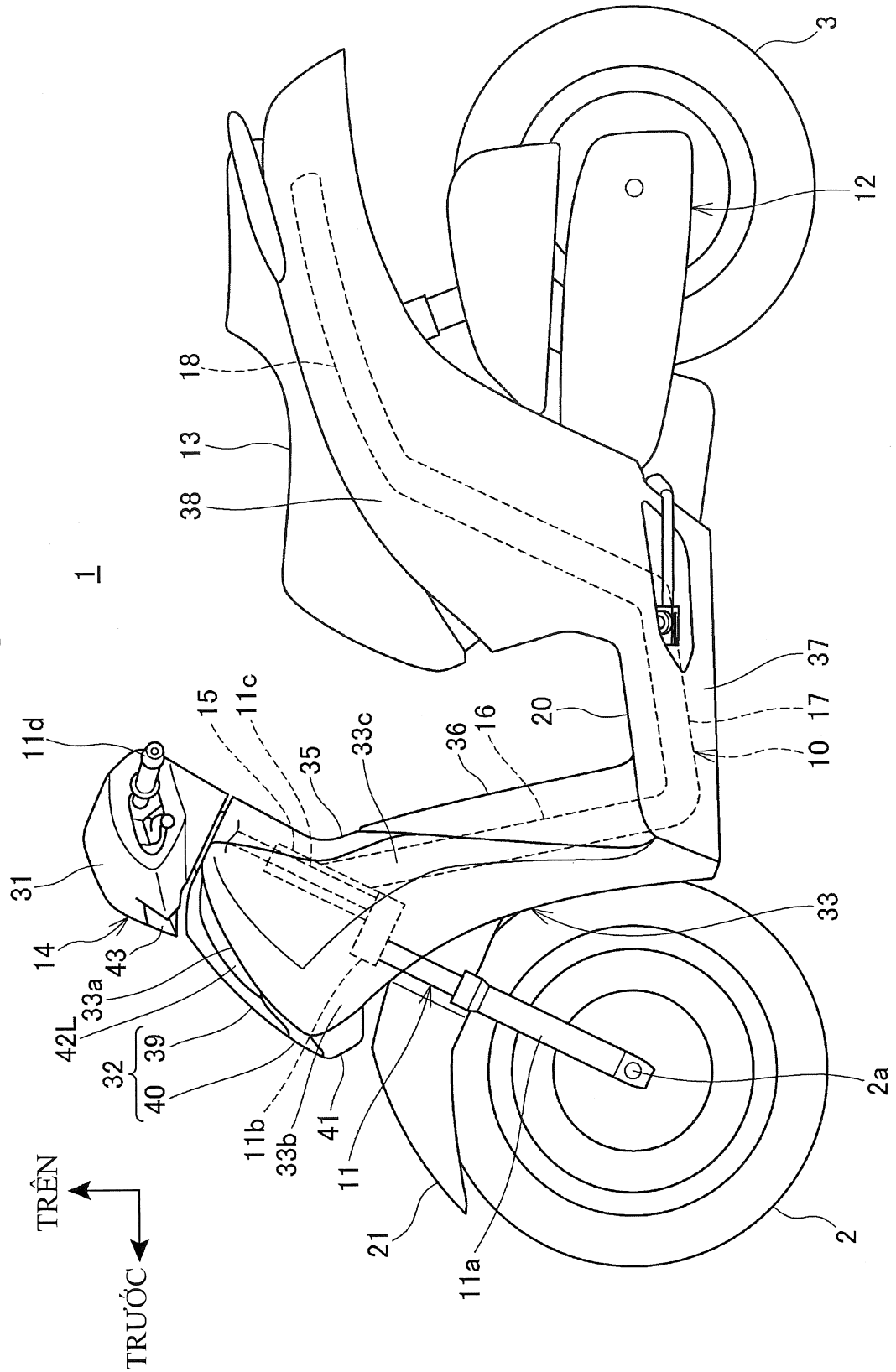


Fig.2

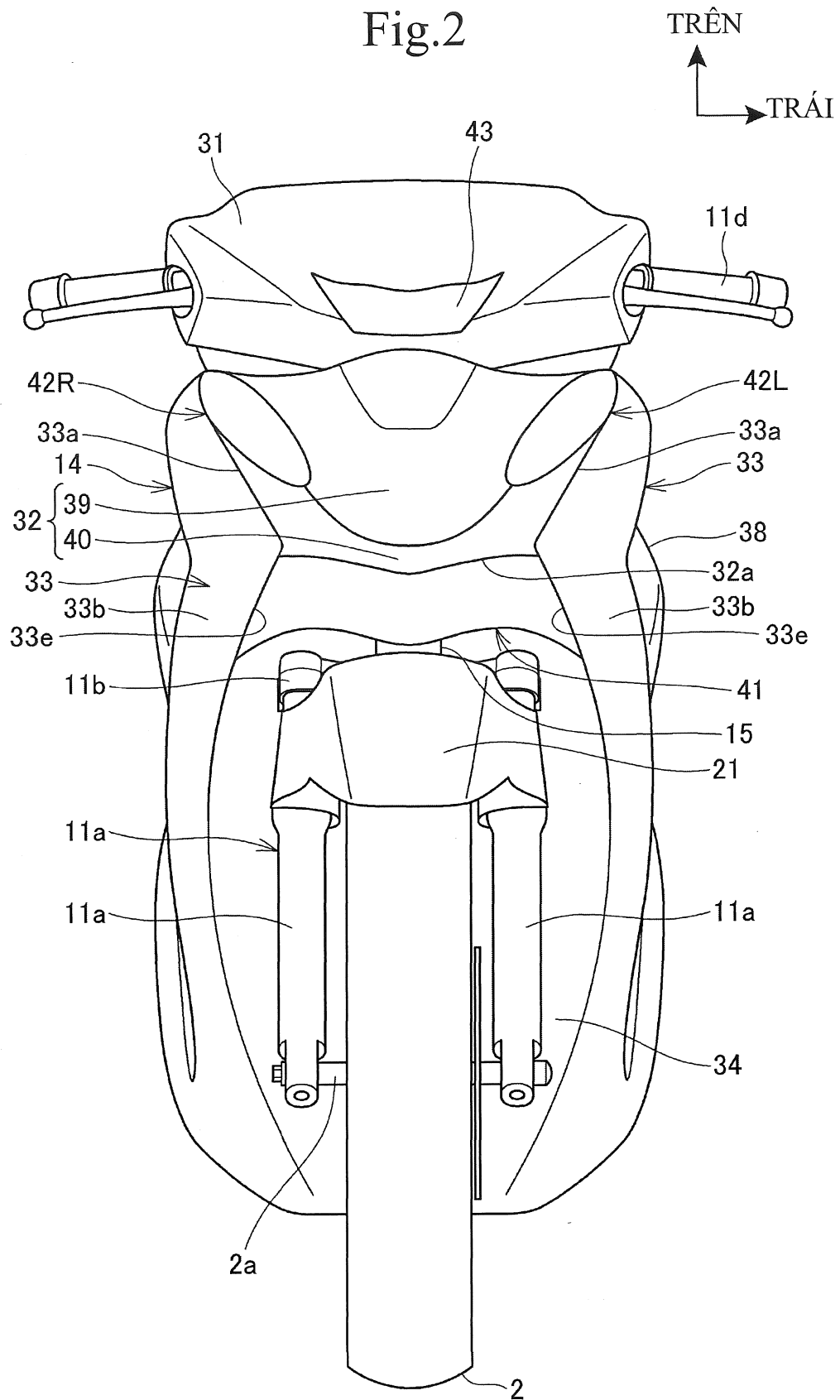


Fig.3

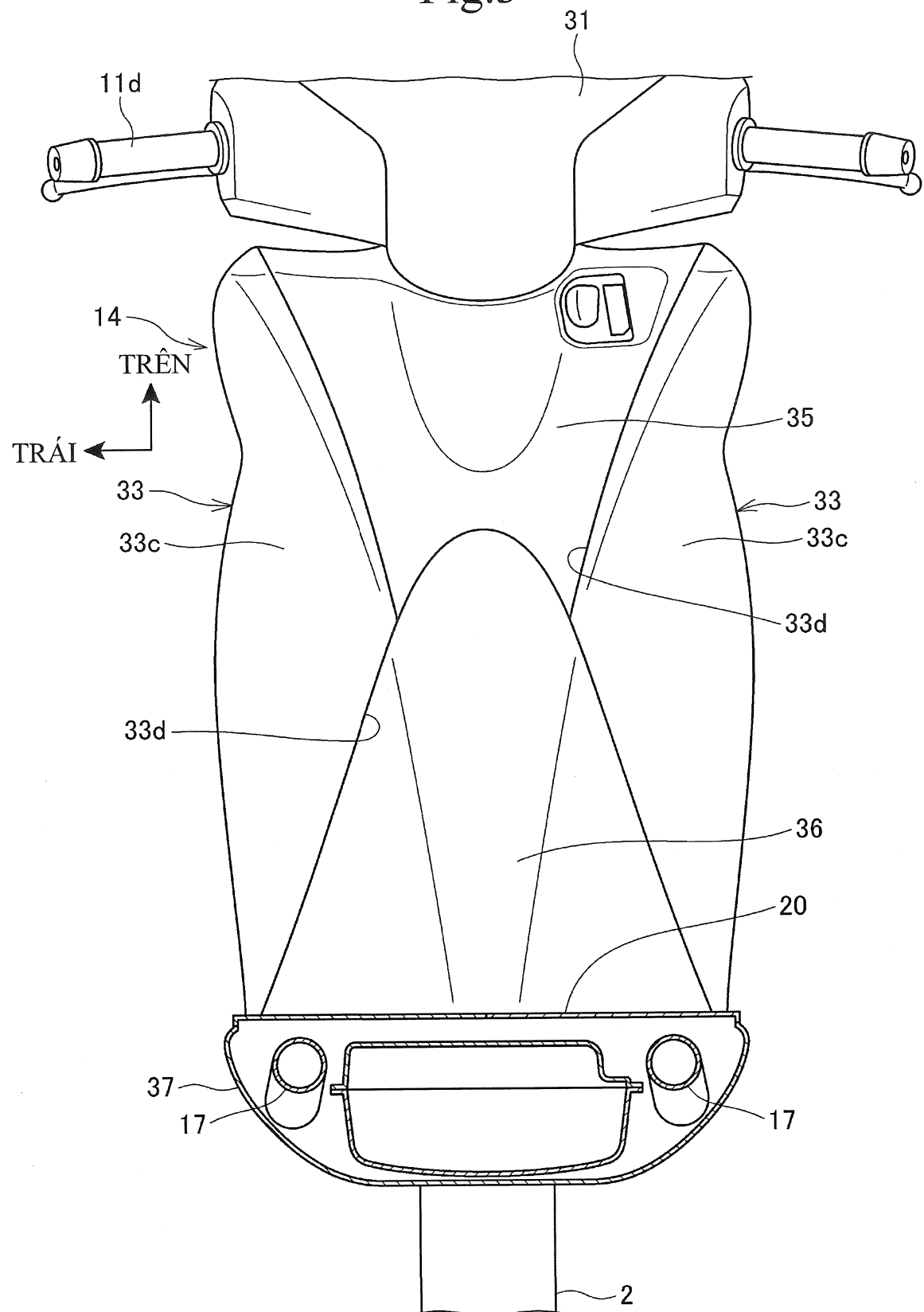
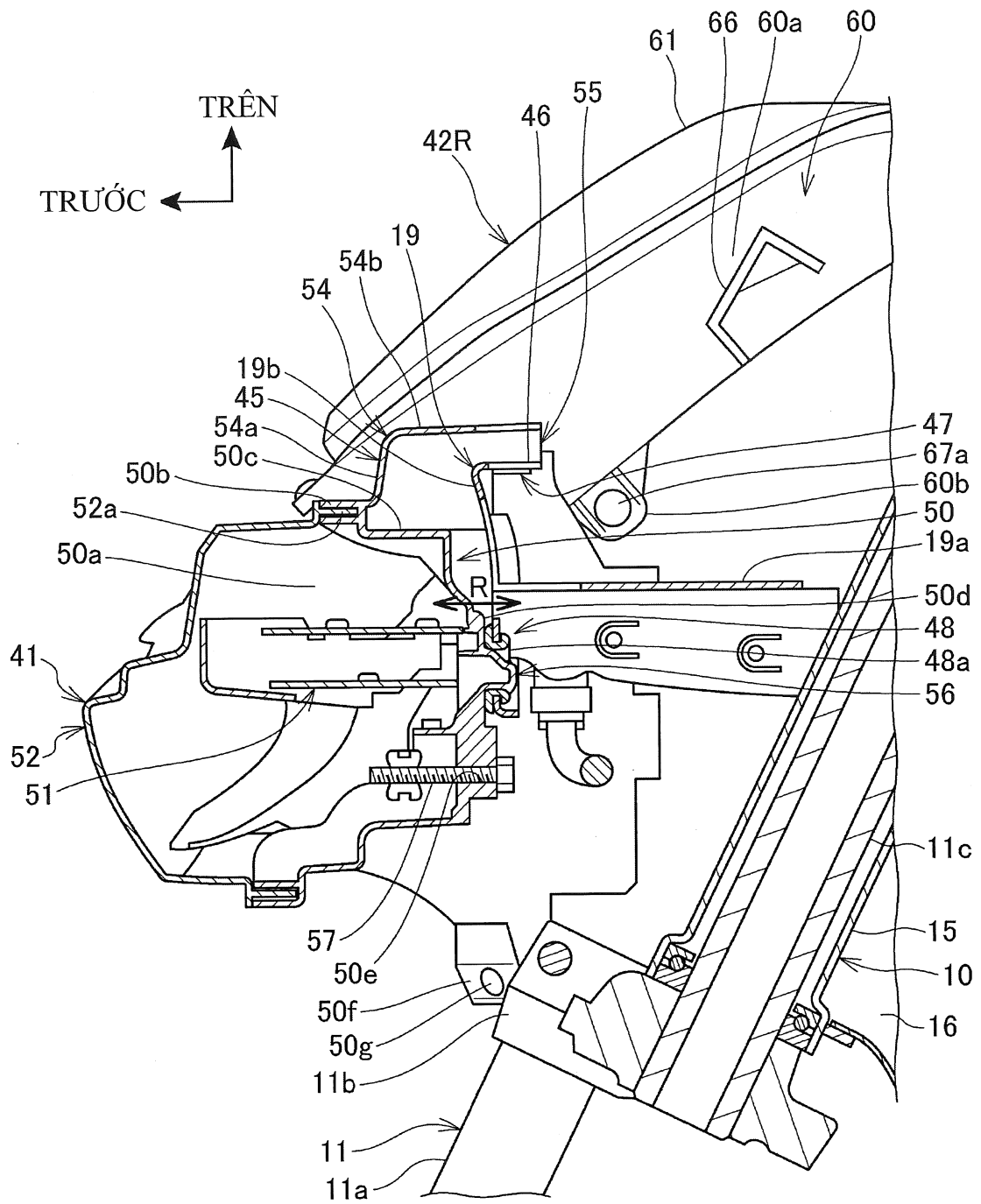
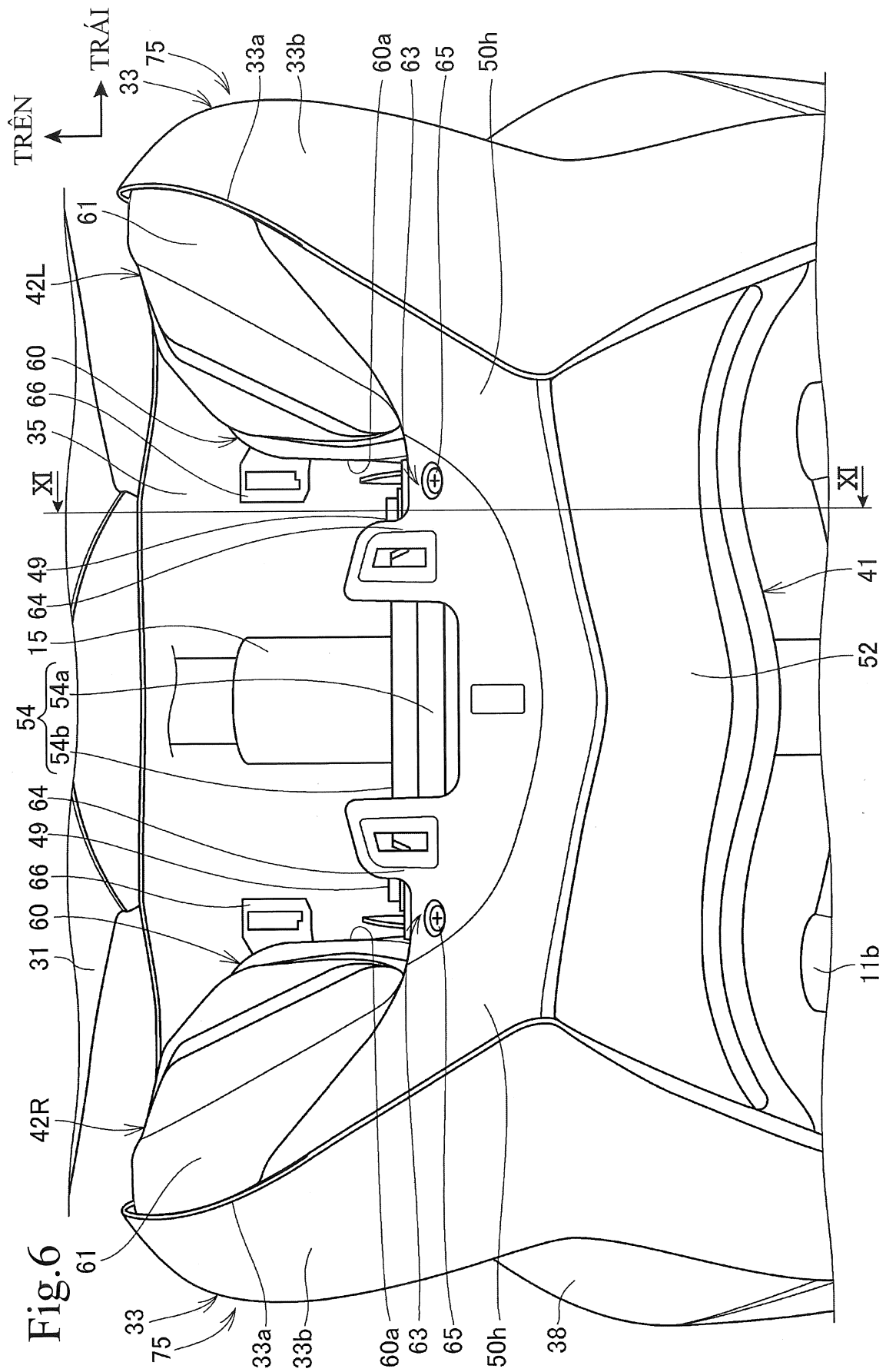


Fig.5





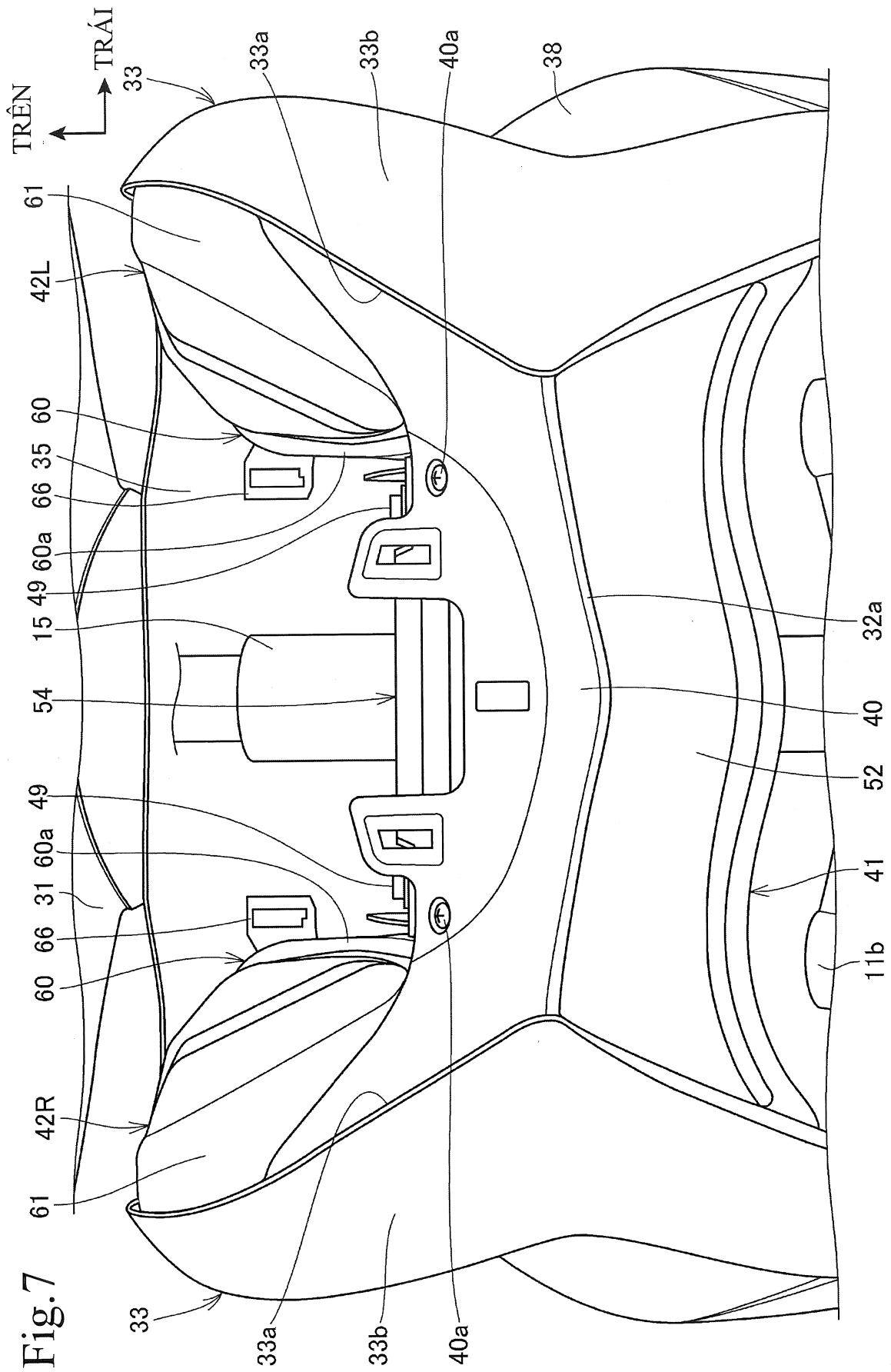


Fig.8

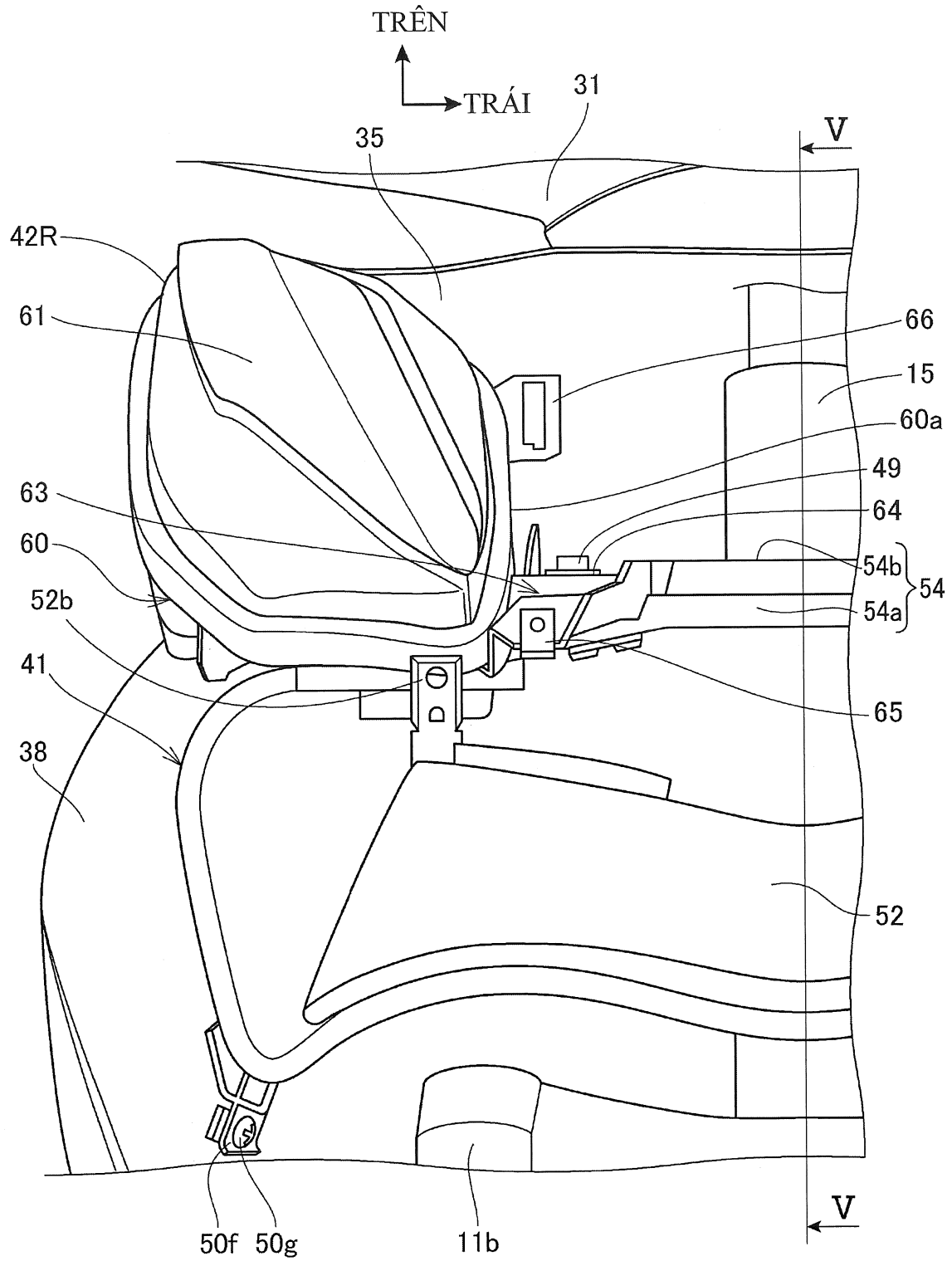


Fig.9

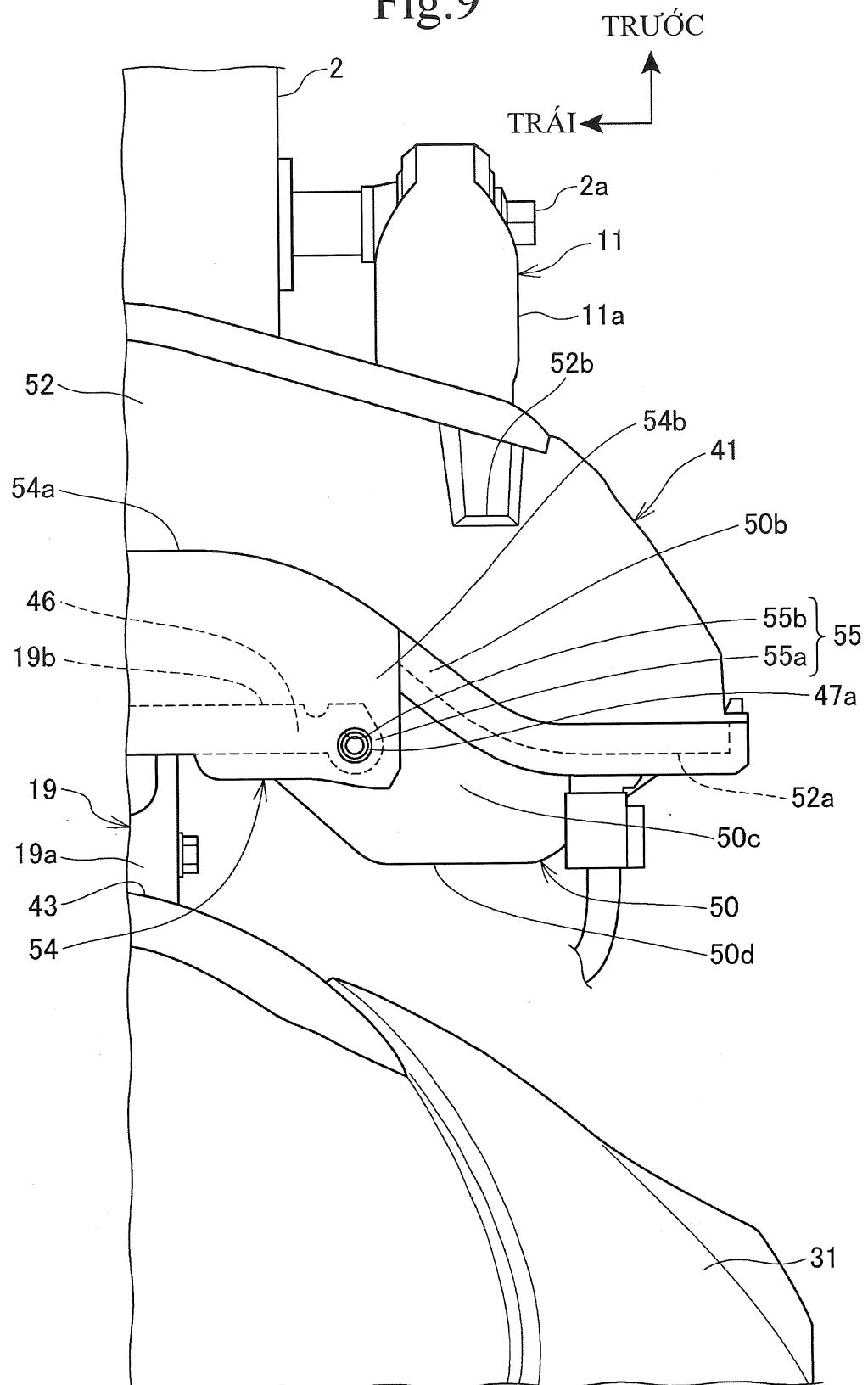


Fig.10

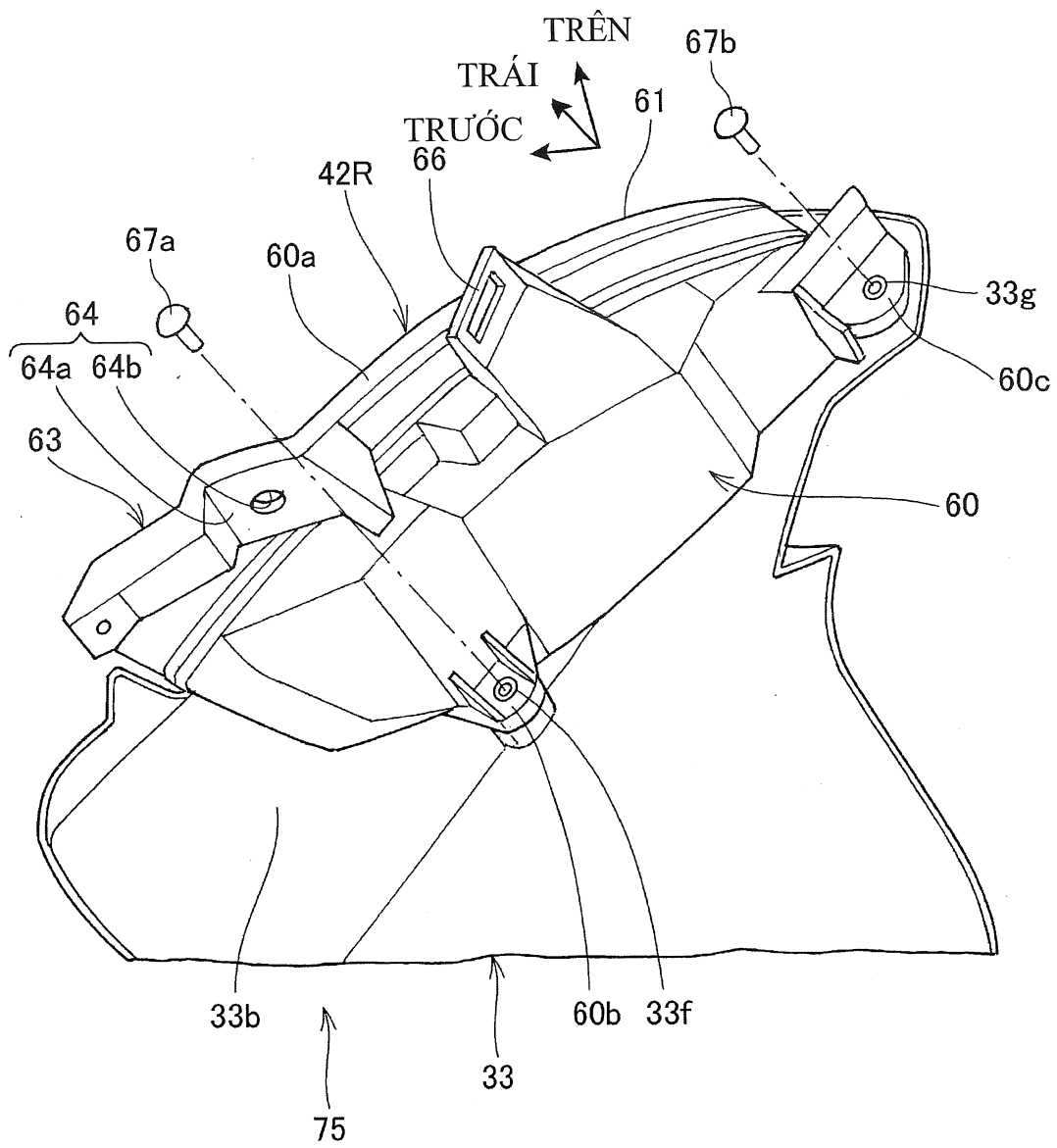


Fig.11

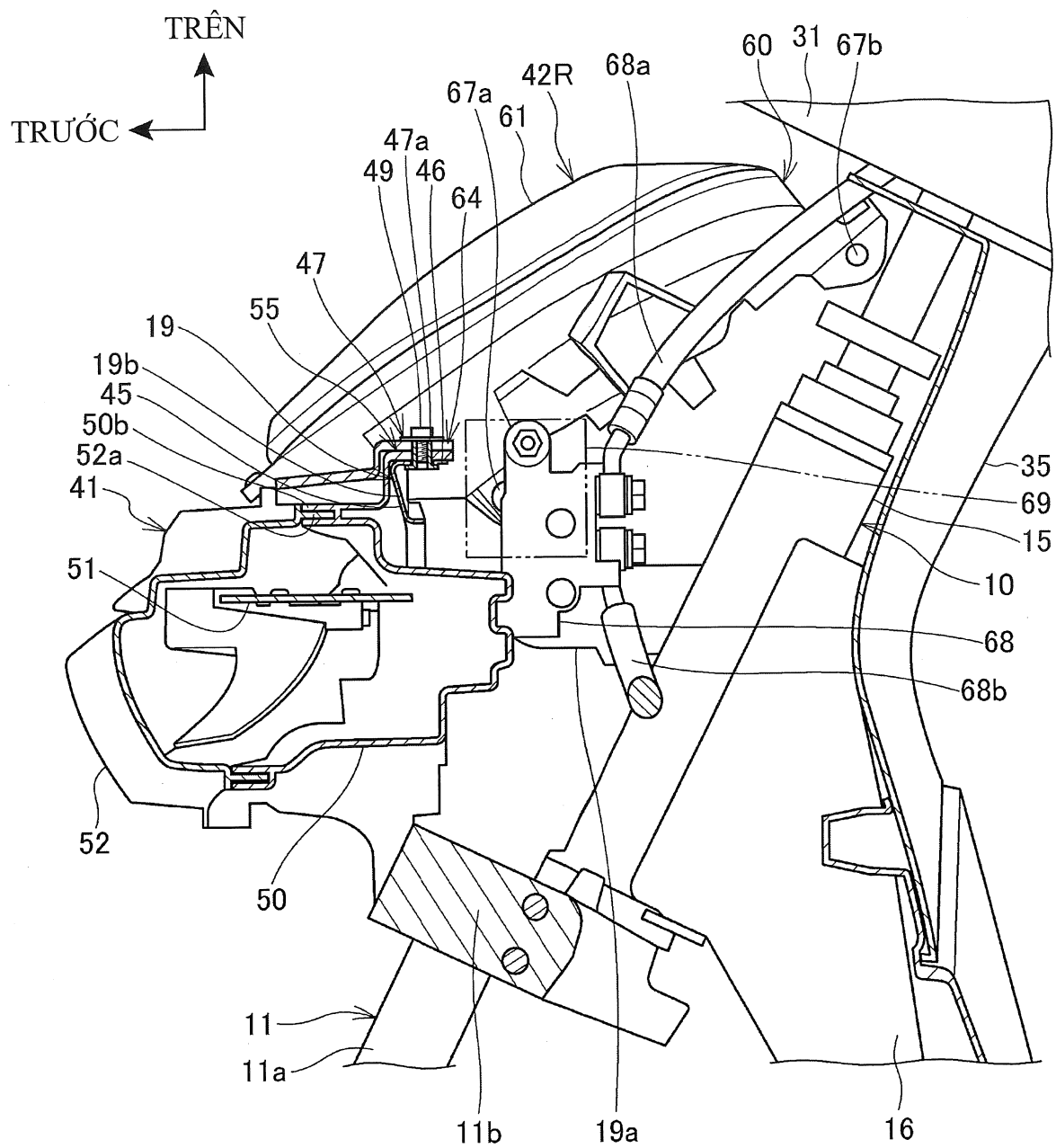
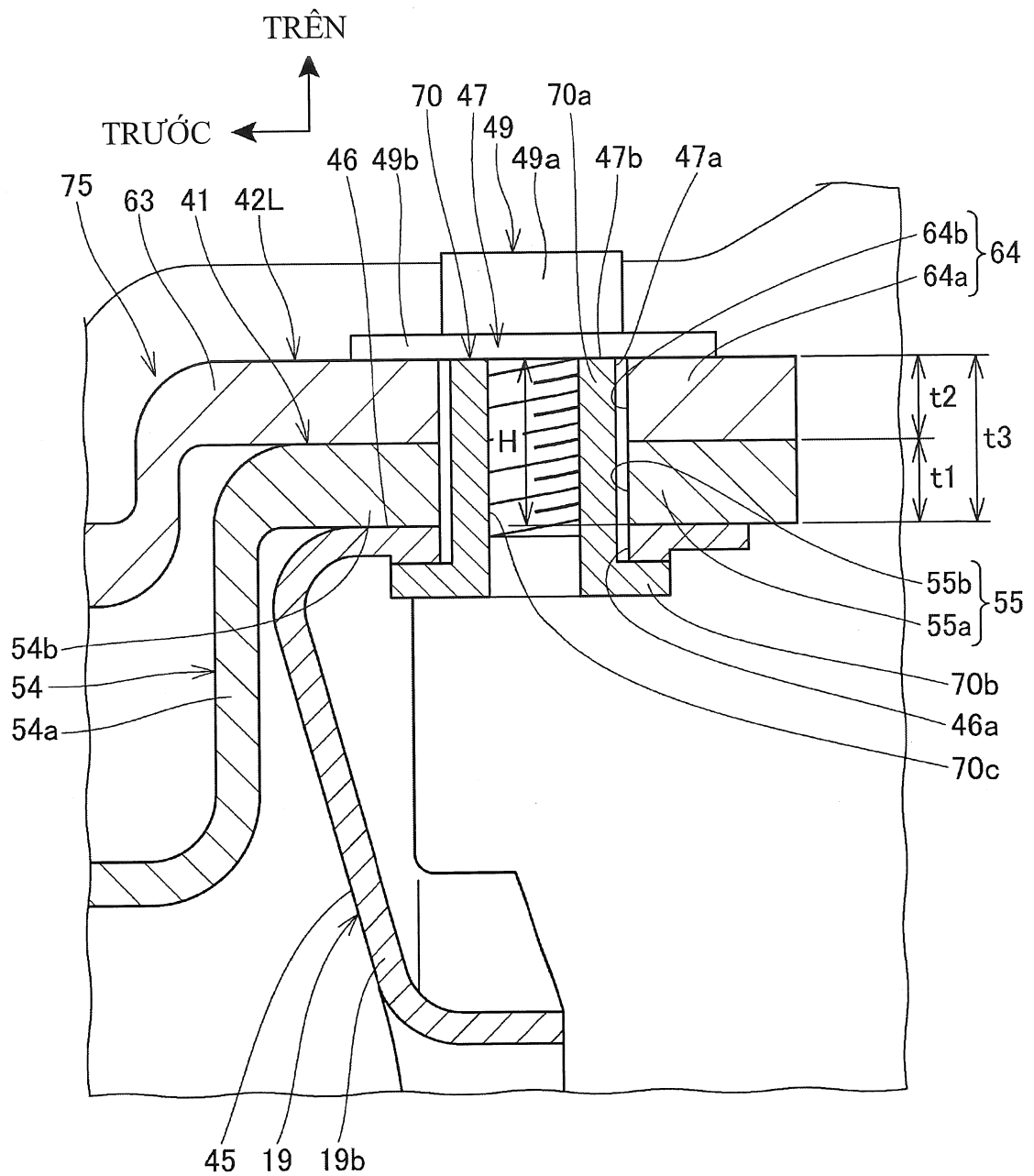


Fig.12



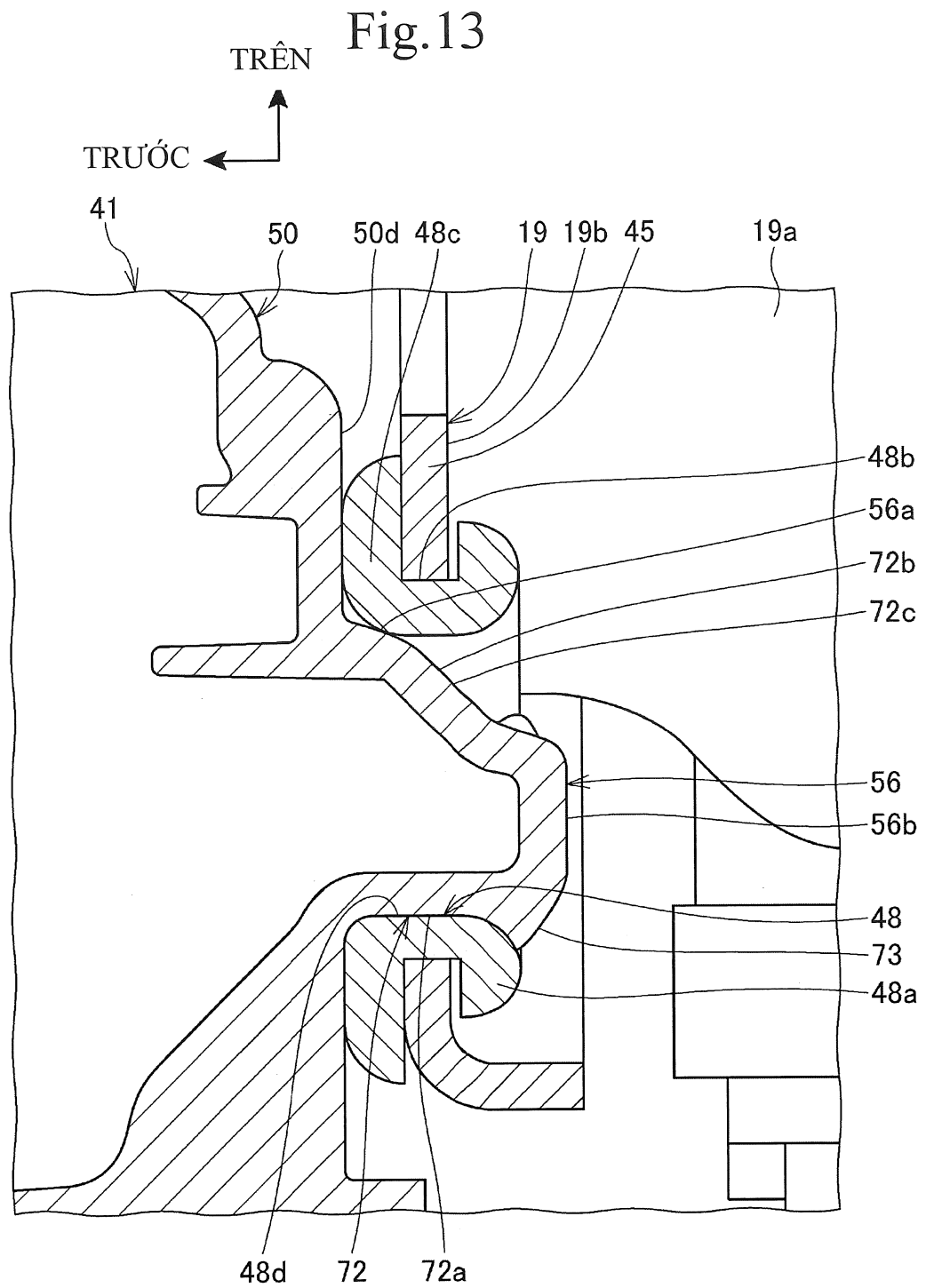


Fig.14

