



(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)



1-0048469

(51)^{2020.01} B62J 43/28; B62J 43/16; B62J 43/23

(13) B

(21) 1-2021-03194

(22) 07/01/2020

(86) PCT/JP2020/000205 07/01/2020

(87) WO2020/194985 01/10/2020

(30) 2019-057294 25/03/2019 JP

(45) 25/07/2025 448

(43) 27/12/2021 405A

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

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

(72) OKABE Sadataka (JP); SATO Akira (JP).

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

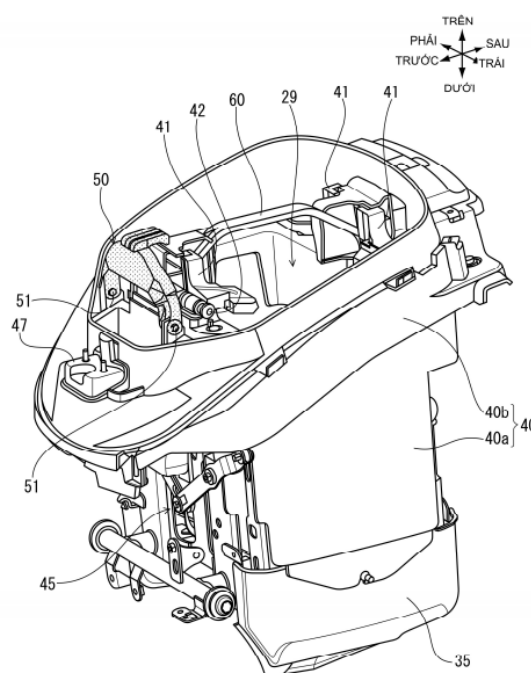
(54) KẾT CẤU THÁO/LẮP ẮCQUI DÙNG CHO XE MÁY ĐIỆN NGỒI KIỂU ĐỀ
CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2021-03194

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu tháo/lắp ắc quy dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên mà có thể điều chỉnh sự dịch chuyển của các ắc quy đã chứa để đảm bảo sự nối điện hết sức tin cậy nhờ kết cấu đơn giản.

Kết cấu tháo/lắp ắc quy dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên bao gồm các ắc quy gần như có dạng hình hộp chữ nhật (B) để cấp điện năng cho xe máy điện (1), hộp ắc quy (40) mà các ắc quy (B) được chứa trong đó, cực phía ắc quy (78) được bố trí trên bề mặt dưới của mỗi ắc quy (B), và cực phía hộp (75) được gài với cực phía ắc quy (78). Cần vận hành (60) để nối hoặc tách cực phía ắc quy (78) và cực phía hộp (75) vào/ra khỏi nhau nhờ được vận hành theo hướng lên trên và xuống dưới thân xe, và bộ phận khóa (50) để giữ cần vận hành (60) ở vị trí mà trong đó cực phía ắc quy (78) và cực phía hộp (75) được nối với nhau được bố trí. Bộ phận khóa (50) điều chỉnh sự dịch chuyển của cần vận hành (60) hướng về phía trên thân xe bằng cách gài với cần vận hành (60).

Fig.4



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên, và cụ thể hơn là đến kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên được ứng dụng cho các ắcqui xách tay được chứa tháo được trong thân xe của xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên và phần chứa của nó.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong những năm gần đây, sự phát triển của xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên mà di chuyển bằng cách dẫn động động cơ nhờ sử dụng điện năng của các ắcqui trên xe đã phát triển đáng kể. Ở xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên này, kết cấu để tạo điều kiện thuận tiện cho nạp điện, bảo dưỡng, và tương tự có sử dụng các ắcqui xách tay tháo được ra khỏi thân xe đã được biết đến.

Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ kết cấu trong đó hai ắcqui được chứa ở phần dưới của yên xe mở đóng được trên xe máy điện kiểu sàn thấp có sàn dưới nằm giữa tay lái và yên xe. các ắcqui gần như có dạng hình hộp chữ nhật mà là dài theo hướng lên trên và xuống dưới thân xe được chứa trong hai phần lõm chứa được bố trí liên kề với nhau theo hướng chiều dọc của thân xe, và được chứa tại các vị trí định trước sao cho các cực nối phía ắcqui và các cực nối phía thân xe được gài với nhau.

Tài liệu sáng chế 1: Công bố quốc tế số WO 2012/043518 A

Ở đây, trong kết cấu mà trong đó các cực nối được gài với nhau bằng cách chứa các ắcqui trong các phần lõm chứa như ở tài liệu sáng chế 1, tốt hơn là trang bị cơ cấu để giữ các ắcqui đã chứa tại các vị trí định trước để không ảnh hưởng

đến các mối nối điện do sự dịch chuyển của các ắcqui hướng về phía trên thân xe khi đi qua bậc lớn. Hơn nữa, trong kết cấu theo tài liệu sáng chế 1, cũng có thể thấy rằng yên xe được đóng ở trạng thái mà trong đó các cực nối phía ắcqui và các cực nối phía thân xe không được nối một cách thích hợp với nhau.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế khắc phục vấn đề của giải pháp đã biết và đề xuất kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên có khả năng điều chỉnh sự dịch chuyển của các ắcqui đã chứa và đảm bảo các mối nối điện hết sức tin cậy nhờ kết cấu đơn giản.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế có dấu hiệu thứ nhất ở chỗ kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện được tạo kết cấu bằng cách bao gồm các ắcqui gần như có dạng hình hộp chữ nhật (B) để cấp điện năng đến xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên (1), hộp ắcqui (40) mà các ắcqui (B) được chứa trong đó, cực phía ắcqui (78) được bố trí trên bề mặt dưới của mỗi ắcqui (B), và cực phía hộp (75) được gài với cực phía ắcqui (78), trong đó cần vận hành (60) để nối hoặc tách cực phía ắcqui (78) và cực phía hộp (75) vào/ra khỏi nhau nhờ được vận hành theo hướng lên trên và xuống dưới thân xe, và bộ phận khóa (50) để giữ cần vận hành (60) ở vị trí mà trong đó cực phía ắcqui (78) và cực phía hộp (75) được nối với nhau được bố trí.

Thêm vào đó, sáng chế có dấu hiệu thứ hai ở chỗ hộp ắcqui (40) được tạo kết cấu để được che ở phần trên của phần chứa (29) của các ắcqui (B) bằng cách đóng yên xe mở đóng được (23) mà người lái ngồi trên đó, bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để điều chỉnh sự dịch chuyển của cần vận hành (60) hướng về phía trên của thân xe bằng cách gài với cần vận hành (60), và ở trạng thái mà trong đó bộ

phần khóa (50) không được gài với cần vận hành (60), tấm đáy (80) của yên xe (23) được tạo kết cấu để cản trở bộ phận khóa (50) không đóng yên xe (23).

Thêm vào đó, sáng chế có dấu hiệu thứ ba ở chỗ bộ phận khóa (50) có tấm gài (52) mà đến tiếp xúc với bề mặt trên của cần vận hành (60) khi gài với cần vận hành (60), phần nhô gài (52a) được tạo ra trên bề mặt dưới của tấm gài (52), phần lõm gài (64a) mà phần nhô gài (52a) được chứa trong đó được tạo ra trên bề mặt trên của cần vận hành (60), và bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để có thể lắc được giữa vị trí khóa được gài với cần vận hành (60) và vị trí mở khóa được tách ra khỏi cần vận hành (60).

Thêm vào đó, sáng chế có dấu hiệu thứ tư ở chỗ bộ phận cao su (49) đến tiếp xúc với bộ phận khóa (50) ở vị trí mở khóa được lắp vào tấm đáy (80) của yên xe (23).

Thêm vào đó, sáng chế có dấu hiệu thứ năm ở chỗ một bộ phận đẩy (54) được lắp vào bộ phận khóa (50), và bộ phận đẩy (54) tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía vị trí khóa trong khoảng gần vị trí khóa, và tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía vị trí mở khóa trong khoảng gần vị trí mở khóa.

Thêm vào đó, sáng chế có dấu hiệu thứ sáu ở chỗ nếu yên xe (23) được đóng khi bộ phận khóa (50) ở vị trí khóa, một phần của tấm đáy (80) của yên xe (23) đến gần với phía trước thân xe của bộ phận khóa (50).

Thêm vào đó, sáng chế có dấu hiệu thứ bảy ở chỗ cơ cấu giữ yên xe (44) để giữ yên xe (23) ở trạng thái đóng được bố trí ở vị trí gần phía sau thân xe của hộp ắc quy (40), và bộ phận khóa (60) được bố trí gần phía trước thân xe của hộp ắc quy (40) và ở phía sau thân xe của cơ cấu bản lề (39) của yên xe (23).

Thêm vào đó, sáng chế có dấu hiệu thứ tám ở chỗ hai ắc quy (B) được chứa

cạnh nhau theo hướng chiều rộng xe trong hộp ắcqui (40), cần vận hành (60) được tạo kết cấu theo cách sao cho phần kẹp (61) được định vị bên trên giữa hai ắcqui (B) ở trạng thái mà các ắcqui (B) được chứa trong đó trong hộp ắcqui (40), các giá ép kiểu lắc (41) để ép các bề mặt trên của các ắcqui (B) và giá đỡ cuối (73) để đỡ cực phía hộp (75) để dịch chuyển được giữa vị trí nối được nối với cực phía ắcqui (78) và vị trí thu lại được tách ra khỏi cực phía ắcqui (78) được bố trí, và các ắcqui (B) được chứa trong hộp ắcqui (40) và cần vận hành (60) được ấn xuống dưới, sao cho các giá ép (41) được tạo kết cấu để được lắc nhằm ép các bề mặt trên của các ắcqui (B).

Các hiệu quả có lợi của sáng chế

Theo dấu hiệu thứ nhất, kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện được tạo kết cấu bằng cách bao gồm các ắcqui gần như có dạng hình hộp chữ nhật (B) để cấp điện năng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên (1), hộp ắcqui (40) mà các ắcqui (B) được chứa trong đó, cực phía ắcqui (78) được bố trí trên bề mặt dưới của mỗi ắcqui (B), và cực phía hộp (75) được gài với cực phía ắcqui (78), trong đó cần vận hành (60) để nối hoặc tách cực phía ắcqui (78) và cực phía hộp (75) vào/ra khỏi nhau nhờ được vận hành theo hướng lên trên và xuống dưới thân xe, và bộ phận khóa (50) để giữ cần vận hành (60) ở vị trí mà trong đó cực phía ắcqui (78) và cực phía hộp (75) được nối với nhau được bố trí. Vì vậy, có thể duy trì trạng thái mà ở đó cực phía ắcqui và cực phía hộp được nối với nhau nhờ thao tác điều chỉnh cần vận hành với bộ phận khóa. Do đó, ngay cả khi đè qua bậc lớn trong quá trình di chuyển, vẫn có thể duy trì trạng thái nối hết sức tin cậy giữa cực phía ắcqui và cực phía hộp.

Theo dấu hiệu thứ hai, hộp ắcqui (40) được tạo kết cấu để được che ở phần trên của phần chứa (29) của các ắcqui (B) bằng cách đóng yên xe mở đóng được

(23) mà người lái ngồi trên đó, bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để điều chỉnh sự dịch chuyển của cần vận hành (60) hướng về phía trên của thân xe bằng cách gài với cần vận hành (60), và ở trạng thái mà trong đó bộ phận khóa (50) không được gài với cần vận hành (60), tấm đáy (80) của yên xe (23) được tạo kết cấu để cản trở bộ phận khóa (50) không đóng yên xe (23). Vì vậy, ở trạng thái mà trong đó bộ phận khóa không được gài với cần vận hành, yên xe không thể được đóng, và vì vậy có thể ngăn không cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên di chuyển ở trạng thái mà trong đó sự nối giữa cực phía ắc quy và cực phía hộp không chắc chắn.

Theo dấu hiệu thứ ba, bộ phận khóa (50) có tấm gài (52) mà đến tiếp xúc với bề mặt trên của cần vận hành (60) khi gài với cần vận hành (60), phần nhô gài (52a) được tạo ra trên bề mặt dưới của tấm gài (52), phần lõm gài (64a) mà phần nhô gài (52a) được chứa trong đó được tạo ra trên bề mặt trên của cần vận hành (60), và bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để có thể lắc được giữa vị trí khóa được gài với cần vận hành (60) và vị trí mở khóa được tách ra khỏi cần vận hành (60). Vì vậy, khả năng vận hành có thể được cải thiện nhờ sử dụng bộ phận khóa kiểu lắc, và tấm gài của bộ phận khóa và cần vận hành được gài với nhau qua các kết cấu lồi và lõm, khiến cho trạng thái gài giữa cần vận hành và bộ phận khóa có thể được duy trì một cách tin cậy ngay cả khi đè qua bậc lớn trong quá trình di chuyển.

Theo dấu hiệu thứ tư, bộ phận cao su (49) đến tiếp xúc với bộ phận khóa (50) ở vị trí mở khóa được lắp vào tấm đáy (80) của yên xe (23). Vì vậy, có thể tăng cảm nhận của hoạt động đóng yên xe bằng cách giảm va đập và âm thanh được phát ra khi tấm đáy của yên xe đến tiếp xúc với bộ phận khóa ở vị trí mở khóa, và bộ phận khóa có thể được bảo vệ.

Theo dấu hiệu thứ năm, một bộ phận đẩy (54) được lắp vào bộ phận khóa (50), và bộ phận đẩy (54) tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía

vị trí khóa trong khoảng gần vị trí khóa, và tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía vị trí mở khóa trong khoảng gần vị trí mở khóa. Vì vậy, sự vận hành của bộ phận khóa có thể được tạo điều kiện thuận lợi nhờ sử dụng lực đẩy của bộ phận đẩy, và bộ phận khóa có thể được giữ ổn định ở mỗi một trong số vị trí khóa và vị trí mở khóa.

Theo dấu hiệu thứ sáu, nếu yên xe (23) được đóng khi bộ phận khóa (50) ở vị trí khóa, một phần của tấm đáy (80) của yên xe (23) đến gần với phía trước thân xe của bộ phận khóa (50). Vì vậy, bộ phận khóa được điều chỉnh không lắc đến phía vị trí mở khóa bằng cách đóng yên xe, khiến cho trạng thái gài giữa cần vận hành và bộ phận khóa có thể được duy trì một cách tin cậy ngay cả khi đè qua bậc lớn trong quá trình di chuyển.

Theo dấu hiệu thứ bảy, cơ cấu giữ yên xe (44) để giữ yên xe (23) ở trạng thái đóng được bố trí ở vị trí gần phía sau thân xe của hộp ắc quy (40), và bộ phận khóa (60) được bố trí gần phía trước thân xe của hộp ắc quy (40) và ở phía sau thân xe của cơ cấu bản lề (39) của yên xe (23). Vì vậy, có thể ngăn không cho hộp ắc quy bị tăng kích thước do bố trí bộ phận khóa bằng cách sử dụng khoảng trống chết gần phía trước thân xe. Thêm vào đó, khi người thợ đứng ở bên trái của xe máy điện, cần vận hành có thể được thao tác dễ dàng bằng tay phải, và bộ phận khóa có thể được thao tác dễ dàng bằng tay trái. Vì vậy, công việc tháo/lắp các ắc quy có thể được thực hiện một cách trơn tru.

Theo dấu hiệu thứ tám, hai ắc quy (B) được chứa cạnh nhau theo hướng chiều rộng xe trong hộp ắc quy (40), cần vận hành (60) được tạo kết cấu theo cách sao cho phần kẹp (61) được định vị bên trên giữa hai ắc quy (B) ở trạng thái mà các ắc quy (B) được chứa trong đó trong hộp ắc quy (40), các giá ép kiểu lắc (41) để ép các bề mặt trên của các ắc quy (B) và giá đỡ cuối (73) để đỡ cực phía hộp (75) để

diện chuyển được giữa vị trí nổi được nối với cực phía ắcqui (78) và vị trí thu lại được tách ra khỏi cực phía ắcqui (78) được bố trí, và các ắcqui (B) được chứa trong hộp ắcqui (40) và cần vận hành (60) được ấn xuống dưới, sao cho các giá ép (41) được tạo kết cấu để được lắc nhằm ép các bề mặt trên của các ắcqui (B). Vì vậy, các ắcqui được chứa trong hộp ắcqui và cần vận hành được ấn xuống, khiến cho có thể thu được kết cấu trong đó các giá ép ép các bề mặt trên của các ắcqui và cần vận hành đến tiếp xúc với các giá ép. Cụ thể là, hoạt động lắc của các giá ép được điều chỉnh bởi cần vận hành, sao cho ngay cả khi đề qua bậc lớn, sự nổi điện hết sức tin cậy có thể được đảm bảo nhờ ngăn không cho các ắcqui di chuyển hướng về phía trên của thân xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy điện ở trạng thái mà trong đó các chi tiết chính bên ngoài được tháo ra.

Fig.3 là hình chiếu bằng phóng to riêng phần của xe máy điện với yên xe được tháo ra.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của hộp ắcqui với các ắcqui được tháo ra.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện mối tương quan giữa các ắcqui và cơ cấu liên kết (trạng thái nâng cần vận hành).

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện mối tương quan giữa các ắcqui và cơ cấu liên kết (trạng thái hạ cần vận hành).

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện mối tương quan giữa các ắcqui và cơ cấu liên kết (trạng thái gài bộ phận khóa).

Fig.8 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái thể hiện vị trí bố trí của bộ phận khóa tương đối với cần vận hành.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt ngang thể hiện trạng thái mà ở đó các ắcqui được chứa trong hộp ắcqui và yên xe được đóng.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bộ phận khóa và kết cấu xung quanh của nó.

Fig.11 là hình chiếu cạnh thể hiện kết cấu gài khóa giữa bộ phận khóa và chi tiết đỡ.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt ngang thể hiện trạng thái mà ở đó yên xe được đóng khi bộ phận khóa ở vị trí mở khóa.

Fig.13 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của các giá ép theo ví dụ biến thể của sáng chế.

Fig.14 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của các đòn khóa theo phương án thứ hai của sáng chế.

Fig.15 là hình chiếu cạnh cắt riêng phần nhìn từ bên trái thể hiện trạng thái mà ở đó cần vận hành được giữ bởi các đòn khóa.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, các phương án ưu tiên của sáng chế sẽ được mô tả chi tiết có dựa vào các hình vẽ. Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy điện 1 là xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên theo phương án của sáng chế. Xe máy điện 1 được gọi là xe máy điện kiểu sàn thấp trong đó sàn dưới 25 để đặt chân của người ngồi được bố trí giữa tay lái 2 và yên xe 23.

Hai càng trước bên phải và bên trái 9, theo hướng chiều rộng xe, để đỡ quay được bánh xe trước WF sẽ quay được xoay bởi tay lái 2 được kéo dài theo hướng

chiều rộng xe. Gương chiếu hậu 3 và tấm chắn gió 4 được gắn vào nắp che tay lái 33 che phía trước và của sau tay lái 2. Nắp che trước 5 ở phía trước thân xe và panen sàn 27 quay mặt về các chân của người ngồi ở phía sau thân xe của nắp che trước 5 được bố trí dưới nắp che tay lái 33. Đèn pha 7 và hai đèn báo rẽ trái và phải ở phía trước 6, mà được đỡ bởi giá đèn 31, nằm ở phía trước nắp che trước 5. Chấn bùn trước 8 che bên trên bánh xe trước WF được đỡ giữa các càng trước bên phải và bên trái 9.

Bàn đạp phanh 26 để kích hoạt cơ cấu phanh của bánh xe sau WR được bố trí trên bề mặt trên của sàn dưới 25, và nắp che dưới 10 liên tục với đầu dưới của nắp che trước 5 được bố trí ở phần dưới của sàn dưới 25. Nắp che dưới yên xe 24 có hình dạng cong nhô ở phía trước thân xe được bố trí bên dưới yên xe 23 mà người lái ngồi trên đó. Nắp che trên của sàn 22 được ghép nối với phần dưới của nắp che dưới yên xe 24 có hai khe bên trái và phải 43 để hút đáng kể gió thổi từ phía trước thân xe.

Chân chống bên 11 được bố trí ở đằng sau nắp che dưới 10 của thân xe. Hai nắp che phía sau 21 được bố trí theo hướng chiều rộng xe ở đằng sau nắp che trên của sàn 22, và sàn chất tải 37 và giá hàng phía sau 20 được bao quanh bởi ống kẹp 36 được bố trí ở các phần trên của nắp che phía sau 21. Thiết bị đèn sau 19 và hai đèn báo rẽ trái và phải ở phía sau 28 được bố trí ở đằng sau nắp che phía sau 21.

Cụm động lực kiểu cụm lắc P để đỡ quay được bánh xe sau WR sẽ quay được qua đường trục được bố trí ở đằng sau nắp che dưới 10. Cụm động lực P kết hợp động cơ M để dẫn động bánh xe sau WR được lắp lắp được vào khung thân xe nhờ cơ cấu liên kết 12. Phần sau của cụm động lực P được treo từ khung thân xe bởi giảm xóc sau 18, và chấn bùn sau 17 che bên trên bánh xe sau WR được lắp vào phần trên của cụm động lực P. Bộ phận che 38 để tiếp nhận gió thổi được dẫn

từ các khe 43 của nắp che dưới yên xe 24 và gió thổi bên trong nắp che dưới 10 được bố trí ở vị trí giữa nắp che dưới yên xe 24 và chắn bùn sau 17.

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy điện 1 ở trạng thái mà trong đó các chi tiết chính bên ngoài được loại bỏ. Khung thân xe F của xe máy điện 1 có khung chính F2 ở giữa theo hướng chiều rộng xe kéo dài hướng về phía dưới thân xe từ ống đầu F1, hai khung dưới trái và phải F3 được ghép nối với đầu dưới của khung chính F2 và được uốn cong hướng về phía sau thân xe, các phần nhô F4 được hướng về phía sau bên trên của thân xe từ các đầu sau của các khung dưới F3, và hai khung sau trái và phải F6 liên tục với các phần nhô F4 và kéo dài về phía sau thân xe. Ống cong F5 để ghép nối các phần nhô trái và phải F4 với nhau được ghép nối với các phần trước của các phần nhô F4 này.

Ống lái 34 được đỡ xoay để quay được bởi ống đầu F1. Tay lái 2 được cố định vào đầu trên của ống lái 34, và cầu nối dưới 32 để đỡ các đầu trên của các càng trước 9 được cố định vào đầu dưới của ống lái 34. Hộp ắcqui 40 để chứa hai ắcqui (các ắcqui điện áp cao) B, mà cấp điện năng đến động cơ M, kế tiếp nhau theo hướng chiều rộng xe được bố trí bên dưới yên xe 23. Hộp ắcqui 40 có cấu tạo gồm đứng hộp phía dưới 40a chạy dài theo phương thẳng thích hợp với hình dạng của các ắcqui B và hộp phía trên 40b được ghép nối với phần trên của hộp phía dưới 40a và tạo thành miệng thích hợp với hình dạng dưới của yên xe 23. Yên xe 23 được đỡ xoay để có thể mở và đóng được ở phần trên của đầu trước của hộp ắcqui 40, và hoạt động như nắp che đóng mở hộp ắcqui 40.

Hộp ắcqui 40 được chứa trong khoảng trống giữa hai phần nhô trái và phải F4 ở đằng sau ống cong F5. Nắp che dưới yên xe 24 (xem Fig.1) kéo dài từ phía trước ống cong F5 lên tới các mặt của các phần nhô trái và phải F4 để che phía trước và các phía bên của hộp ắcqui 40. Hộp chức 30 để chứa các bộ phận điện như

ắcqui phụ điện áp thấp B2 để cấp điện năng đến các bộ phận phụ như đèn pha 7 và cầu chì được bố trí bên dưới sàn dưới 25.

Bộ phận che 38 để tiếp nhận gió thổi từ phía trước thân xe ở phía trước chắn bùn sau 17 được bố trí trên phía bề mặt sau của hộp ắcqui 40, và PCU (khởi động điện) 39 để điều khiển điện năng cấp đến động cơ M được bố trí ở vị trí gần phía trên ở phía bề mặt sau của hộp ắcqui 40.

Fig.3 là hình chiếu bằng phóng to riêng phần của xe máy điện 1 có yên xe 23 được tháo ra. Thêm vào đó, Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của hộp ắcqui 40 có các ắcqui B được tháo ra. Trong hộp ắcqui 40 được tạo bằng cách kết hợp hộp phía dưới 40a và hộp phía trên 40b với nhau, phần chứa 29 mà hai ắcqui B nằm sát nhau theo hướng chiều rộng xe được đưa vào trong đó được tạo ra. Cơ cấu bản lề 39 để đỡ quay được yên xe 23 sao cho có thể mở và đóng được lắp vào giá đỡ 47 nằm ở phía trước phần chứa 29.

Cần vận hành 60 được kẹp bởi tay người thợ và di chuyển được lên và xuống được bố trí giữa các ắcqui trái và phải B. Khi cần vận hành 60 được kéo lên trên, các ắcqui B có thể được lấy ra khỏi hộp ắcqui 40, trong khi cần vận hành 60 được ấn xuống, các điểm tiếp xúc của các ắcqui B và các điểm tiếp xúc của thân xe được nối điện với nhau và các ắcqui B được giữ ở các vị trí định trước.

Các giá ép 41 để ép các bề mặt trên của các ắcqui B được bố trí ở các vị trí trước và sau của phần chứa 29. Lực đẩy ở một phía được tác động bởi bộ phận đẩy đến từng giá ép 41 được đỡ xoay để lắc được bởi đường trục lắc 42, và mỗi giá ép 41 được tạo kết cấu để dựng theo phương thẳng đứng nhờ được đẩy lên bởi cần vận hành 60 sau khi kéo lên cần vận hành 60 trong khi các bề mặt trên của các ắcqui B được ép bởi lực đẩy ở trạng thái mà trong đó cần vận hành 60 được ấn xuống. Các bề mặt tiếp xúc của các giá ép 41 mà ép các bề mặt trên của các ắcqui B được tạo

nhờ sử dụng các bộ phận đệm chẳng hạn như cao su.

Hơn nữa, bộ phận khóa 50 được đỡ xoay để có thể lắc được theo các đường trục lắc 51 được bố trí ở hộp phía trên 40b nằm ở phía trước cần vận hành 60. Bộ phận khóa 50 được gài với bề mặt trên của cần vận hành 60 bằng cách dựng lên theo hướng thẳng đứng và có chức năng điều chỉnh sự di chuyển lên trên của cần vận hành 60.

Trên Fig.4, cơ cấu liên kết 45 mà được khớp với cần vận hành 60 được bố trí trên bề mặt trước của hộp phía dưới 40a. Cơ cấu liên kết 45 có chức năng nối cực phía ắcqui và cực phía hộp với nhau bằng cách đẩy xuống cần vận hành 60 và tách cực phía hộp ra khỏi cực phía ắcqui nhờ kéo lên cần vận hành 60. Nắp che bảo vệ 35 che các phần nổi của các cực được bố trí ở đầu dưới của hộp phía dưới 40a.

Figs 5, Fig.6, và Fig.7 là các hình vẽ phối cảnh mỗi hình vẽ thể hiện mối tương quan giữa các ắcqui B và cơ cấu liên kết 45. Fig.5 thể hiện trạng thái mà ở đó cần vận hành 60 được kéo lên và các ắcqui B có thể được lắp và tháo, Fig.6 thể hiện trạng thái mà ở đó cần vận hành 60 được ấn xuống và cực phía ắcqui 78 và cực phía hộp 75 được nối với nhau, và Fig.7 thể hiện trạng thái mà ở đó bộ phận khóa 50 được gài với cần vận hành 60 được đẩy xuống. Bộ phận khóa 50 trên mỗi hình vẽ có cùng chức năng với bộ phận khóa 50 được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4.

Cần vận hành 60 được tạo kết cấu theo cách sao cho các chi tiết đỡ 62 đến sát phần bên trong của các giá ép 41 theo hướng chiều rộng xe khi cần vận hành 60 được ấn xuống nằm ở phía trước và ở đằng sau phần kẹp 61 được kẹp bởi người thợ, và các bộ phận vận hành 63 để kích hoạt cơ cấu liên kết 45 được kéo dài từ các phần dưới của các chi tiết đỡ 62.

Chốt gài 72 được gài với lỗ thuận dài được tạo ở đầu trong của mỗi một trong số hai các đòn liên kết trái và phải 77 theo hướng chiều rộng xe được bố trí ở

đầu dưới của mỗi bộ phận vận hành 63. Mỗi đòn liên kết 77 được đỡ xoay để có thể lắc được với tấm đế 74 được cố định vào hộp phía dưới 40a qua trục lắc 71. Trục dẫn động 70 được bố trí tại đầu ngoài của mỗi đòn liên kết 77 theo hướng chiều rộng xe được ghép nối với đầu trên của mỗi giá đỡ cuối 73 để đỡ cực phía hộp 75.

Trên Fig.5, các giá đỡ cuối 73 được định vị ở phía dưới thân xe nhờ kéo lên cần vận hành 60. Lúc này, cực phía hộp 75 được tách xuống ra khỏi cực phía ắcqui 78 được bố trí trên bề mặt dưới của mỗi ắcqui B, và các giá ép 41 được dựng lên, sao cho các ắcqui B có thể được lắp và tháo. Trên Fig.6, các giá đỡ cuối 73 được bố trí ở phía trên thân xe bằng cách đẩy xuống cần vận hành 60. Lúc này, cực phía hộp 75 được nối với cực phía ắcqui 78, và các giá ép 41 lắc và được đưa đến tiếp xúc với các bề mặt trên của các ắcqui B, sao cho các ắcqui B được giữ ở các vị trí định trước. Hơn nữa, như được thể hiện trên Fig.7, khi bộ phận khóa 50 được lắc để được gài với cần vận hành 60, sự di chuyển lên trên của cần vận hành 60 được hạn chế.

Như được mô tả trên đây, theo kết cấu tháo/lắp ắcqui của sáng chế, do cần vận hành 60 để nối hoặc tách cực phía ắcqui 78 và cực phía hộp 75 vào/ra khỏi nhau nhờ được vận hành theo hướng lên trên và xuống dưới thân xe và bộ phận khóa 50 để giữ cần vận hành 60 ở vị trí mà trong đó cực phía ắcqui 78 và cực phía hộp 75 được nối với nhau được bố trí, có thể duy trì trạng thái mà ở đó cực phía ắcqui 78 và cực phía hộp 75 được nối với nhau nhờ thao tác điều chỉnh cần vận hành 60 với bộ phận khóa 50. Do đó, ngay cả khi đè qua bậc lớn trong quá trình di chuyển, vẫn có thể duy trì trạng thái nối hết sức tin cậy giữa cực phía ắcqui 78 và cực phía hộp 75.

Fig.8 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái thể hiện vị trí bố trí của bộ phận khóa 50 tương đối với cần vận hành 60. Hình vẽ này thể hiện trạng thái mà ở đó

các ắcqui B được chứa, bộ phận khóa 50 được gài với cần vận hành 60, và hộp phía trên 40b đỡ bộ phận khóa 50 được tháo ra. Như được mô tả trên đây, cần vận hành 60 được tạo kết cấu theo cách sao cho các chi tiết đỡ 62 để đỡ các bộ phận vận hành 63 nằm ở phía trước và ở đằng sau phần kẹp 61. Phần kẹp 61 của cần vận hành 60 được bố trí song song với các bề mặt trên của các ắcqui B mà được chứa trong khi được hơi nghiêng về phía sau so với hướng thẳng đứng.

Cơ cấu giữ yên xe 44 được kích hoạt bởi hoạt động kéo cáp 46 được bố trí ngay sát ở đằng sau chi tiết đỡ 62 ở phía sau thân xe. Bộ phận khóa 50 được đỡ xoay bởi hộp phía trên 40b được bố trí ngay sát ở phía trước chi tiết đỡ 62 ở phía trước thân xe để tránh cơ cấu giữ yên xe 44. Do đó, có thể ngăn không cho hộp ắcqui 40 bị tăng kích thước nhờ bố trí bộ phận khóa 50 có sử dụng khoảng trống chết ở phía trước chi tiết đỡ 62. Thêm vào đó, khi người thợ đứng ở bên trái của xe máy điện 1, cần vận hành 60 có thể được thao tác dễ dàng bằng tay phải, và bộ phận khóa 50 có thể được thao tác dễ dàng bằng tay trái. Vì vậy, công việc tháo/lắp các ắcqui B có thể được thực hiện một cách trơn tru.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt ngang thể hiện trạng thái mà ở đó các ắcqui B được chứa trong hộp ắcqui 40 và yên xe 23 được đóng. Tấm đáy yên xe 80 được làm bằng nhựa hoặc tương tự được lắp vào cơ cấu bản lề 39 được cố định vào giá đỡ 47 của hộp phía trên 40b. Móc 55 làm bằng kim loại hoặc tương tự được bố trí tại đầu sau của tấm đáy yên xe 80, và được gài với cơ cấu giữ yên xe 44 để giữ yên xe 23 ở trạng thái đóng.

Phần lõm 48 mà bộ phận khóa 50 gài với cần vận hành 60 được chứa trong đó khi yên xe 23 được đóng được tạo ra tại vị trí gần phía trước của tấm đáy yên xe 80. Bề mặt thành của phần lõm 48 ở phía trước thân xe được tạo ra theo dạng bậc thang gần với bộ phận khóa 50, và có chức năng chứa bộ phận khóa 50 tại vị trí gài

định trước theo cách sao cho ở trạng thái mà trong đó bộ phận khóa 50 chưa được gài hoàn toàn với chi tiết đỡ 62, bộ phận khóa 50 được đẩy hướng về phía sau thân xe trong khi bề mặt thành đến tiếp xúc với bộ phận khóa 50 theo hoạt động đóng của yên xe 23.

Mặt khác, bộ phận cao su 49 mà đến tiếp xúc với bề mặt trên của bộ phận khóa 50 lắc hướng về phía trước thân xe khi yên xe 23 sẽ được đóng ở trạng thái mà trong đó bộ phận khóa 50 được nhả nằm ở phía trước đầu dưới của phần lõm 48. Thêm vào đó, bộ phận đệm 81 để tiếp nhận cần vận hành 60 ở phía trên ngay cả khi cần vận hành 60 di chuyển lên trên một cách ngẫu nhiên được lắp vào tâm đáy yên xe 80 bên trên cần vận hành 60.

Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bộ phận khóa 50 và kết cấu xung quanh của nó. Thêm vào đó, Fig.11 là hình chiếu cạnh thể hiện kết cấu gài khóa giữa bộ phận khóa 50 và chi tiết đỡ 62. Bộ phận khóa 50 được đỡ xoay bởi hai tấm đỡ bên trái và phải 40d được tạo ra tại hộp phía trên 40b, và được tạo kết cấu để có thể lắc được giữa vị trí mở khóa mà ở đó bộ phận khóa 50 lắc hướng về phía trước thân xe và đến tiếp xúc với phần mép 40c của hộp phía trên 40b và vị trí khóa mà ở đó bộ phận khóa 50 dựng theo hướng thẳng đứng và được gài với chi tiết đỡ 62. Bộ phận khóa 50 bao gồm các phần đòn 56 nhô lên trên từ các trục lắc bên trái và phải 51 và tạo thành hình dạng gần như chữ A và tấm gài 52 được cố định vào đầu trên của phần đòn 56 và được hướng về phía sau thân xe. Ở trạng thái mà ở đó các phần đòn 56 được dựng lên, phần nhô gài 52a được hướng về phía dưới thân xe được tạo ra tại vị trí đầu sau của tấm gài 52.

Mặt khác, phần lõm gài 64a được tạo bằng cách tạo ra phần phình 64 được tạo ra trên bề mặt trên của chi tiết đỡ 62 của cần vận hành 60, và khi bộ phận khóa 50 được dựng, phần nhô gài 52a của tấm gài 52 được chứa trong phần lõm gài 64a

của chi tiết đỡ 62, sao cho trạng thái gài giữa bộ phận khóa 50 và chi tiết đỡ 62 được duy trì ổn định. Bộ phận khóa 50 có thể được làm bằng kim loại như nhựa cứng hoặc nhôm.

Phần đòn 56 ở bên phải theo hướng chiều rộng xe có bộ phận giá đỡ dạng thanh tròn 53, và một đầu của móc lò xo 54 mà đầu kia của nó được đỡ bởi chi tiết đỡ 54a được tạo ra tại hộp phía trên 40b được gài với bộ phận giá đỡ 53. Móc lò xo 54 là bộ phận đẩy tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa 50 đến phía vị trí khóa trong khoảng gần vị trí khóa, và tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa 50 đến phía vị trí mở khóa trong khoảng gần vị trí mở khóa. Do đó, lực đẩy của móc lò xo 54 được tác động để tạo điều kiện thuận lợi cho sự vận hành của bộ phận khóa 50, và bộ phận khóa 50 có thể được giữ ổn định tại mỗi một trong số vị trí khóa và vị trí mở khóa.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt ngang thể hiện trạng thái mà ở đó yên xe 23 được đóng khi bộ phận khóa 50 ở vị trí mở khóa. Như được mô tả trên đây, bộ phận khóa 50 ở vị trí mở khóa đến tiếp xúc với phần mép 40c của hộp phía trên 40b bởi lực đẩy của móc lò xo 54. Nếu yên xe 23 được đóng ở trạng thái này, yên xe 23 không lắc vào thời điểm bộ phận cao su 49 được lắp tại tấm đáy yên xe 80 đến tiếp xúc với bộ phận khóa 50, và có thể nhắc người thợ vận hành bộ phận khóa 50. Nhờ trang bị bộ phận cao su 49, va đập vào thời điểm đóng yên xe 23 được giảm va, và bề mặt trên của bộ phận khóa 50 có thể được bảo vệ.

Fig.13 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của các giá ép 141 theo ví dụ biến thể của sáng chế. Các giá ép 141 (các chi tiết được tô màu xám được thể hiện trên hình vẽ) được đỡ xoay bởi hộp phía trên 40b qua trục lắc 142 được đặc trưng ở chỗ trong khi các bề mặt tiếp xúc của các giá ép mô tả trên đây 41 với các ổ trục B được làm bằng cao su hoặc tương tự, các bộ phận lò xo 143 được dùng để tác

động lực đẩy vào các bề mặt trên của các ốcqui B. Theo kết cấu này, mặc dù chức năng ngăn không cho các ốcqui B bị lệch theo các hướng dọc và ngang thấp hơn chức năng của cao su hoặc tương tự, chức năng điều chỉnh sự dịch chuyển của các ốcqui B theo hướng lên trên và xuống dưới và đặc tính hấp thụ va đập theo hướng lên trên và xuống dưới được tăng cường. Các bộ phận lò xo có thể được tạo kết cấu bằng cách sử dụng các lò xo cuộn hoặc các lò xo đĩa, hoặc vật liệu đệm được làm bằng cao su hoặc tương tự có thể được bố trí tại phần đến tiếp xúc với các bề mặt trên của các ốcqui B.

Fig.14 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu của các đòn khóa 90 và 95 theo phương án thứ hai của sáng chế. Thêm vào đó, Fig.15 là hình chiếu cạnh cắt riêng phần nhìn từ bên trái thể hiện trạng thái mà ở đó cần vận hành 260 được giữ bởi các đòn khóa 90 và 95 này. Phương án được khác biệt ở chỗ các đòn khóa 90 và 95 để điều chỉnh sự dịch chuyển của cần vận hành 260 hướng về phía trên của thân xe được bố trí, và bộ phận khóa 50 được tạo kết cấu để được gài với các đòn khóa 90 và 95. Bốn giá ép 241 mà có thể lắ được bởi trục lắ 242 có các tấm ép 243 nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Đòn lắ phía trước (phần gạch chấm được thể hiện trên hình vẽ) 90 được đỡ xoay bởi trục lắ 94 định vị bên ngoài các giá ép phía trước 241 theo hướng chiều rộng xe. Thêm vào đó, đòn lắ phía trước 90 được tạo kết cấu bằng cách ghép nối các đòn cong bên trái và phải 92 nhô ra từ trục lắ 94 với nhau qua ống ghép nối 91 được hướng theo hướng chiều rộng xe. Các phần ép 93 nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe được tạo ra tại các đầu của các đòn cong 92.

Đòn khóa phía sau (phần tô màu sẫm được thể hiện trên hình vẽ) 95 được đỡ xoay bởi trục lắ 98 định vị bên ngoài các giá ép phía sau 241 theo hướng chiều rộng xe. Đòn khóa phía sau 95 bao gồm các phần nhô 97 nhô ra từ đường trục lắ

98 và phần ghép nối về cơ bản có dạng chữ U 96 để ghép nối các phần nhô trái và phải 97 với nhau. Đòn lắc phía trước 90 và đòn khóa phía sau 95 có thể được tạo kết cấu bằng cách sử dụng vật liệu dạng ống làm bằng kim loại, nhựa, hoặc tương tự.

Trên Fig.15, để giữ cân vận hành 260 đúng vị trí ép, nếu đòn lắc phía trước 90 trước hết lắc hướng về phía sau thân xe, các đòn cong 92 của đòn lắc phía trước 90 đến tiếp xúc với các tấm ép 243 được tạo ra tại các giá ép 241 ở phía trước thân xe. Tiếp theo, nếu đòn khóa phía sau 95 được lắc hướng về phía trước thân xe, các phần nhô 97 của đòn khóa phía sau 95 đến tiếp xúc với các tấm ép 243 được tạo ra tại các giá ép 241 ở phía sau thân xe và được đưa đến tiếp xúc với các phần ép 93 của đòn lắc phía trước 90. Do đó, các giá ép phía trước và phía sau 241 được ép từ bên trên, và đòn lắc phía trước 90 cũng được ép bởi đòn khóa phía sau 95. Lúc này, đòn lắc phía trước 90 và đòn khóa phía sau 95 được hướng gần như song song với phần kẹp 261 của cân vận hành 260.

Thêm vào đó, phương án được tạo kết cấu theo cách sao cho khi bộ phận khóa 50 được đỡ xoay bởi hộp phía trên 40b được dựng theo hướng thẳng đứng, bộ phận khóa 50 được gài với đòn ghép nối 96 của đòn khóa phía sau 95 để điều chỉnh sự lắc của đòn khóa phía sau 95. Do đó, hoạt động xoay các giá ép 241 đến tiếp xúc với các bề mặt trên của các ắc quy B có thể được hạn chế, và sự dịch chuyển của cân vận hành 60 hướng về phía trên của thân xe có thể được điều chỉnh bằng cách ghép nối ống 91 của đòn lắc phía trước 90 và đòn ghép nối 96 của đòn khóa phía sau 95 mà được định vị bên trên cân vận hành 260.

Chú ý rằng kiểu của xe máy điện, các hình dạng và các kết cấu của các ắc quy và hộp ắc quy, số lượng và kết cấu của các ắc quy, các hình dạng và các kết cấu của cực phía ắc quy và cực phía hộp, kết cấu của cơ cấu liên kết, hình dạng và kết cấu

của cần vận hành, hình dạng và kết cấu của bộ phận khóa, các hình dạng và các kết cấu của các giá ép, và tương tự không bị hạn chế bởi các phương án đã mô tả trên đây và có thể được thay đổi theo nhiều cách khác nhau. Kết cấu tháo/lắp ắc quy theo sáng chế có thể được ứng dụng cho các xe điện kiểu ba bánh/bốn bánh ngồi kiểu để chân sang hai bên.

Danh mục các ký hiệu chỉ dẫn

1	xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên (xe máy điện)
23	yên xe
39	cơ cấu bản lề
29	phần chứa
40	hộp ắc quy
41	giá ép
44	cơ cấu giữ yên xe
49	bộ phận cao su
50	bộ phận khóa
52	tám gài bộ phận khóa
52a	phần nhô gài
61	phần kẹp
64a	phần lõm gài
54	móc lò xo (bộ phận đẩy)
60	cần vận hành
73	giá đỡ cuối
75	cực phía hộp
78	cực phía ắc quy

80 tấm đáy yên xe (tấm đáy)

B ắcqui

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu tháo/lắp ắc quy dùng cho xe máy điện được tạo kết cấu bằng cách bao gồm các ắc quy gần như có dạng hình hộp chữ nhật (B) để cấp điện năng đến xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên (1), hộp ắc quy (40) mà các ắc quy (B) được chứa trong đó, cực phía ắc quy (78) được bố trí trên bề mặt dưới của mỗi ắc quy (B), và cực phía hộp (75) được gài với cực phía ắc quy (78),

trong đó cần vận hành (60) để nối hoặc tách cực phía ắc quy (78) và cực phía hộp (75) vào/ra khỏi nhau nhờ được vận hành theo hướng lên trên và xuống dưới thân xe, và bộ phận khóa (50) để giữ cần vận hành (60) ở vị trí mà trong đó cực phía ắc quy (78) và cực phía hộp (75) được nối với nhau được bố trí,

trong đó hộp ắc quy (40) được tạo kết cấu để được che ở phần trên của phần chứa (29) của các ắc quy (B) bằng cách đóng yên xe đóng/mở được (23) mà người lái ngồi trên đó,

trong đó yên xe (23) được đỡ mở được tại đầu trước phía trên của hộp ắc quy (40) và hoạt động như nắp đóng/mở cho hộp ắc quy (40),

trong đó bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để điều chỉnh sự dịch chuyển của cần vận hành (60) hướng về phía trên của thân xe bằng cách gài với cần vận hành (60), và

trong đó ở trạng thái mà trong đó bộ phận khóa (50) không được gài với cần vận hành (60), tấm đáy (80) của yên xe (23) được tạo kết cấu để cản trở bộ phận khóa (50) để không đóng yên xe (23),

trong đó bộ phận khóa (50) có tấm gài (52) mà đến tiếp xúc với bề mặt trên của cần vận hành (60) khi gài với cần vận hành (60),

trong đó phần nhô gài (52a) được tạo trên bề mặt dưới của tấm gài (52),

trong đó phần lõm gài (64a) mà phần nhô gài (52a) được chứa trong đó được tạo trên bề mặt trên của cần vận hành (60), và

trong đó bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để có thể xoay lắc giữa vị trí khóa được gài với cần vận hành (60) và vị trí mở khóa được tách ra khỏi cần vận hành (60).

2. Kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 1,

trong đó bộ phận cao su (49) đến tiếp xúc với bộ phận khóa (50) ở vị trí mở khóa được lắp vào tấm đáy (80) của yên xe (23).

3. Kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 1,

trong đó một bộ phận đẩy (54) được lắp vào bộ phận khóa (50), và

trong đó bộ phận đẩy (54) tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía vị trí khóa trong khoảng gần vị trí khóa, và tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía vị trí mở khóa trong khoảng gần vị trí mở khóa.

4. Kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm 2,

trong đó một bộ phận đẩy (54) được lắp vào bộ phận khóa (50), và

trong đó bộ phận đẩy (54) tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía vị trí khóa trong khoảng gần vị trí khóa, và tác động lực đẩy để xoay lắc bộ phận khóa (50) đến phía vị trí mở khóa trong khoảng gần vị trí mở khóa.

5. Kết cấu tháo/lắp ắc quy dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4,

trong đó nếu yên xe (23) được đóng khi bộ phận khóa (50) ở vị trí khóa, một phần của tấm đáy (80) của yên xe (23) đến gần với phía trước thân xe của bộ phận khóa (50).

6. Kết cấu tháo/lắp ắc quy dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4,

trong đó cơ cấu giữ yên xe (44) để giữ yên xe (23) ở trạng thái đóng được bố trí ở vị trí gần phía sau thân xe của hộp ắc quy (40), và

trong đó bộ phận khóa (50) được bố trí gần phía trước thân xe của hộp ắc quy (40) và ở phía sau thân xe của cơ cấu bản lề (39) của yên xe (23).

7. Kết cấu tháo/lắp ắc quy dùng cho xe máy điện ngồi kiểu để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4,

trong đó hai ắc quy (B) được chứa cạnh nhau theo hướng chiều rộng xe trong hộp ắc quy (40),

trong đó cần vận hành (60) được tạo kết cấu theo cách sao cho phần kẹp (61) được định vị bên trên giữa hai ắc quy (B) ở trạng thái mà trong đó các ắc quy (B) được chứa trong hộp ắc quy (40),

trong đó các giá ép kiểu lắc (41) để ép các bề mặt trên của các ắc quy (B) và giá đỡ cuối (73) để đỡ cực phía hộp (75) có thể dịch chuyển được giữa vị trí nổi được nối với cực phía ắc quy (78) và vị trí thu lại được tách ra khỏi cực phía ắc quy (78) được bố trí, và

trong đó các ắc quy (B) được chứa trong hộp ắc quy (40) và cần vận hành (60)

được ấn xuống dưới, sao cho các giá ép (41) được tạo kết cấu để được lắc để ép các bề mặt trên của các ắcqui (B).

8. Kết cấu tháo/lắp ắcqui dùng cho xe máy điện được tạo kết cấu bằng cách bao gồm các ắcqui gần như có dạng hình hộp chữ nhật (B) để cấp điện năng đến xe máy điện (1), hộp ắcqui (40) mà các ắcqui (B) được chứa trong đó, cực phía ắcqui (78) được bố trí trên bề mặt dưới của mỗi ắcqui (B), và cực phía hộp (75) được gài với cực phía ắcqui (78),

trong đó cần vận hành (60) để nối hoặc tách cực phía ắcqui (78) và cực phía hộp (75) vào/ra khỏi nhau nhờ được vận hành theo hướng lên trên và xuống dưới thân xe, và bộ phận khóa (50) để giữ cần vận hành (60) ở vị trí mà trong đó cực phía ắcqui (78) và cực phía hộp (75) được nối với nhau được bố trí,

trong đó hộp ắcqui (40) được tạo kết cấu để được che ở phần trên của phần chứa (29) của các ắcqui (B) bằng cách đóng yên xe đóng/mở được (23) mà người lái ngồi trên đó,

trong đó yên xe (23) được đỡ mở được tại đầu trước phía trên của hộp ắcqui (40) và hoạt động như nắp đóng/mở cho hộp ắcqui (40),

trong đó bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để điều chỉnh sự dịch chuyển của cần vận hành (60) hướng về phía trên của thân xe bằng cách gài với cần vận hành (60), và

trong đó ở trạng thái mà trong đó bộ phận khóa (50) không được gài với cần vận hành (60), tấm đáy (80) của yên xe (23) được tạo kết cấu để cản trở bộ phận khóa (50) để không đóng yên xe (23),

trong đó bộ phận khóa (50) có tấm gài (52) mà đến tiếp xúc với bề mặt trên của cần vận hành (60) khi gài với cần vận hành (60),

trong đó phần nhô gài (52a) được tạo trên bề mặt dưới của tấm gài (52),
trong đó phần lõm gài (64a) mà phần nhô gài (52a) được chứa trong đó được
tạo trên bề mặt trên của cần vận hành (60), và
trong đó bộ phận khóa (50) được tạo kết cấu để có thể xoay lắc giữa vị trí
khóa được gài với cần vận hành (60) và vị trí mở khóa được tách ra khỏi cần
vận hành (60).

Fig.1

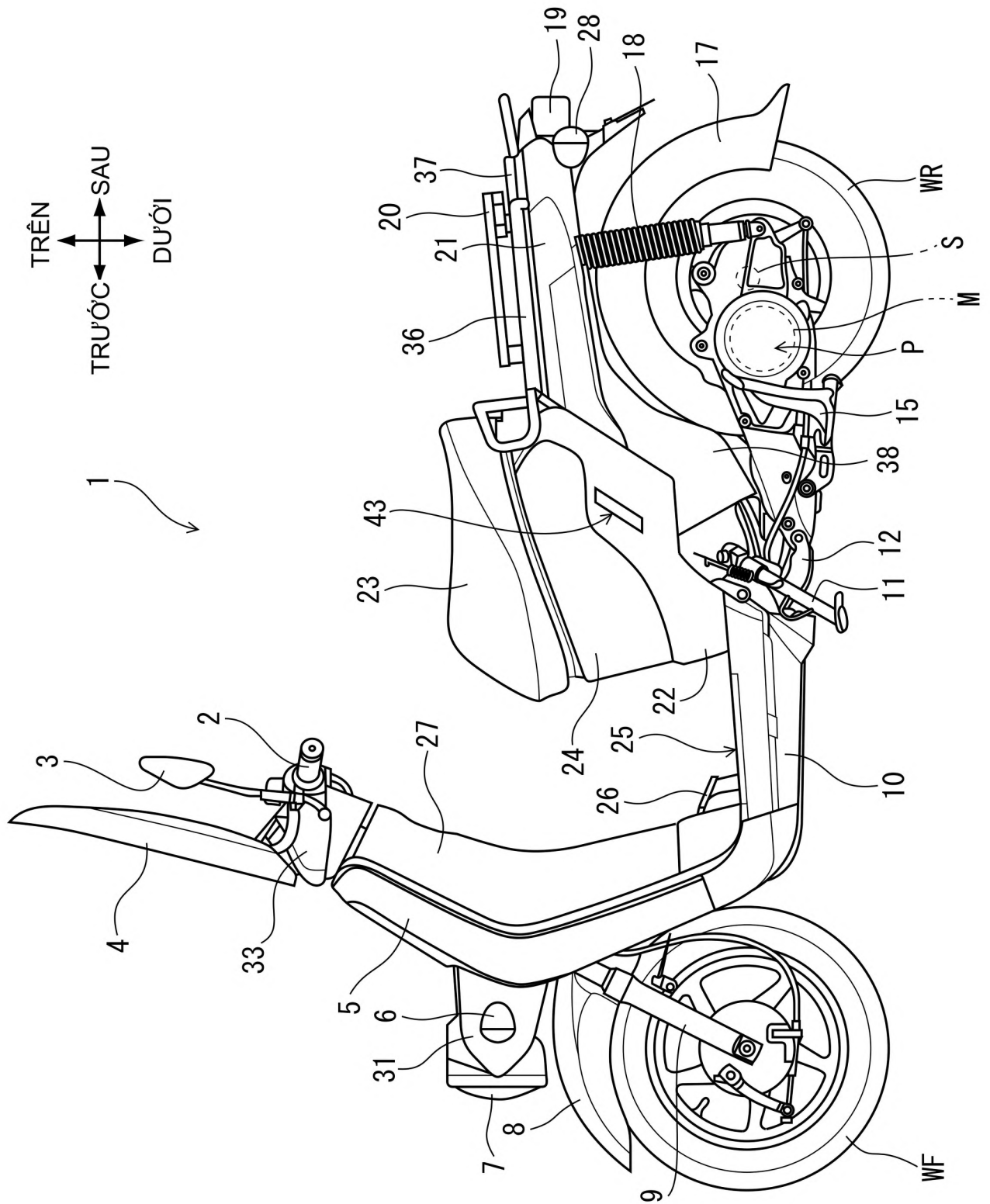


Fig.2

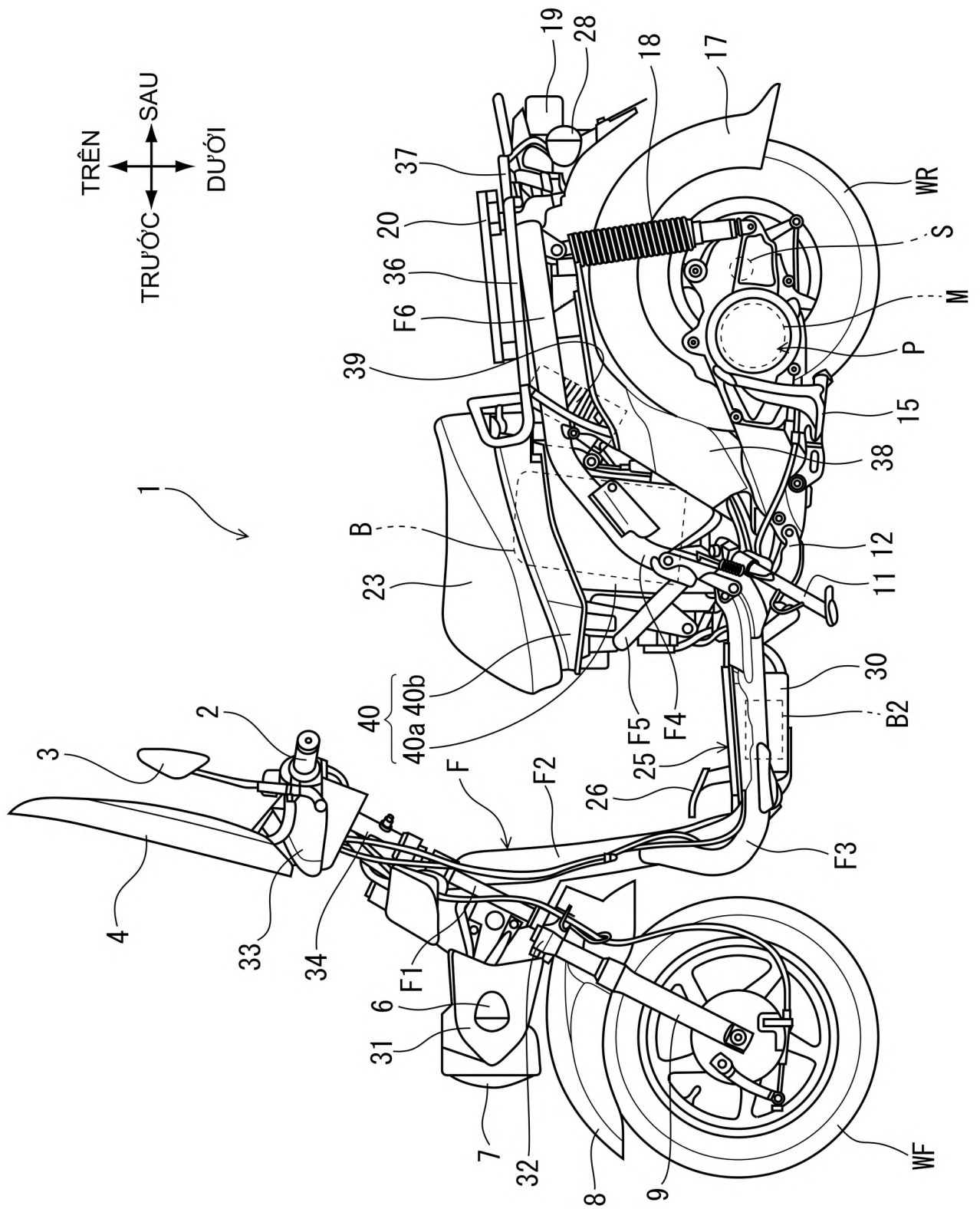


Fig.3

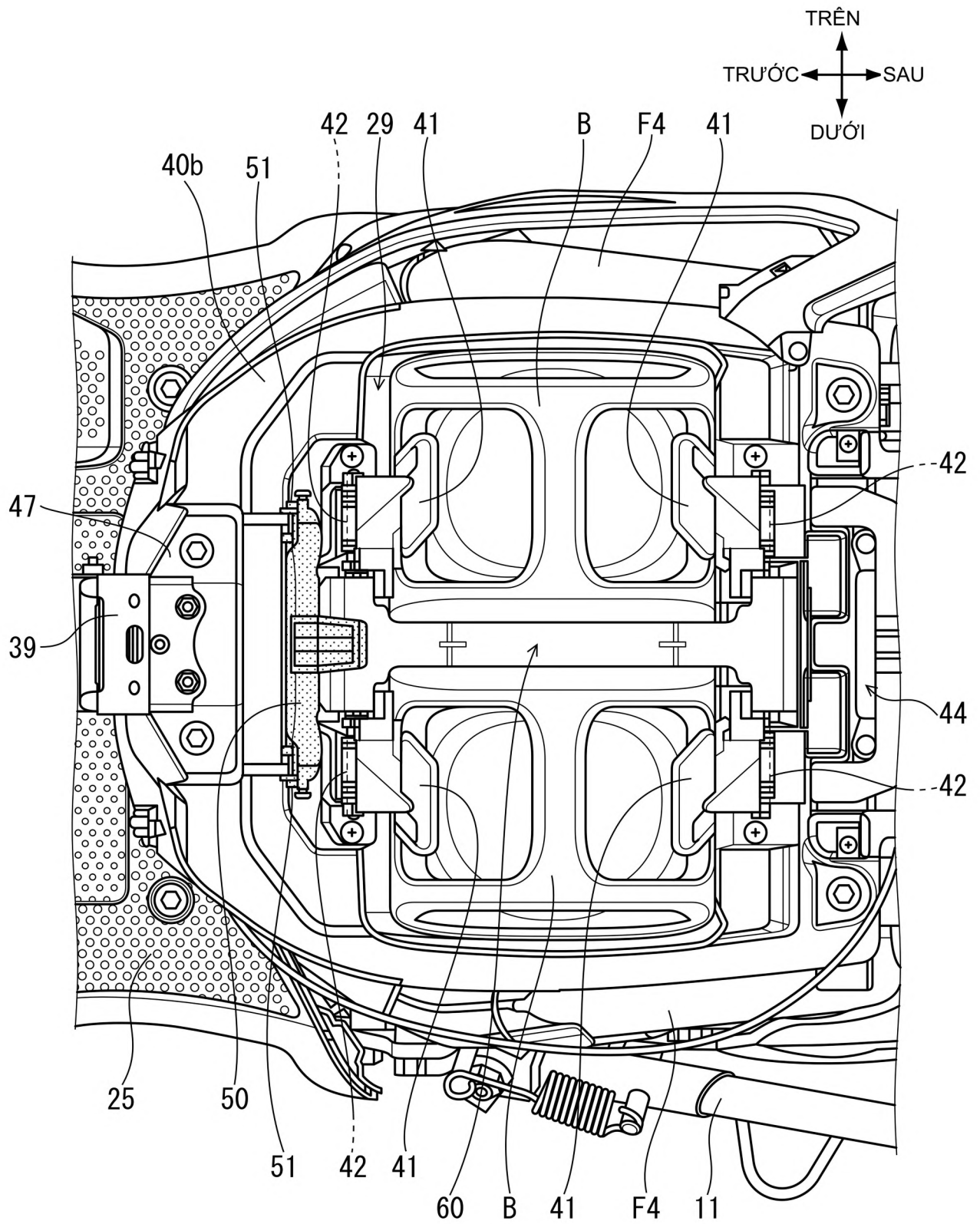


Fig.4

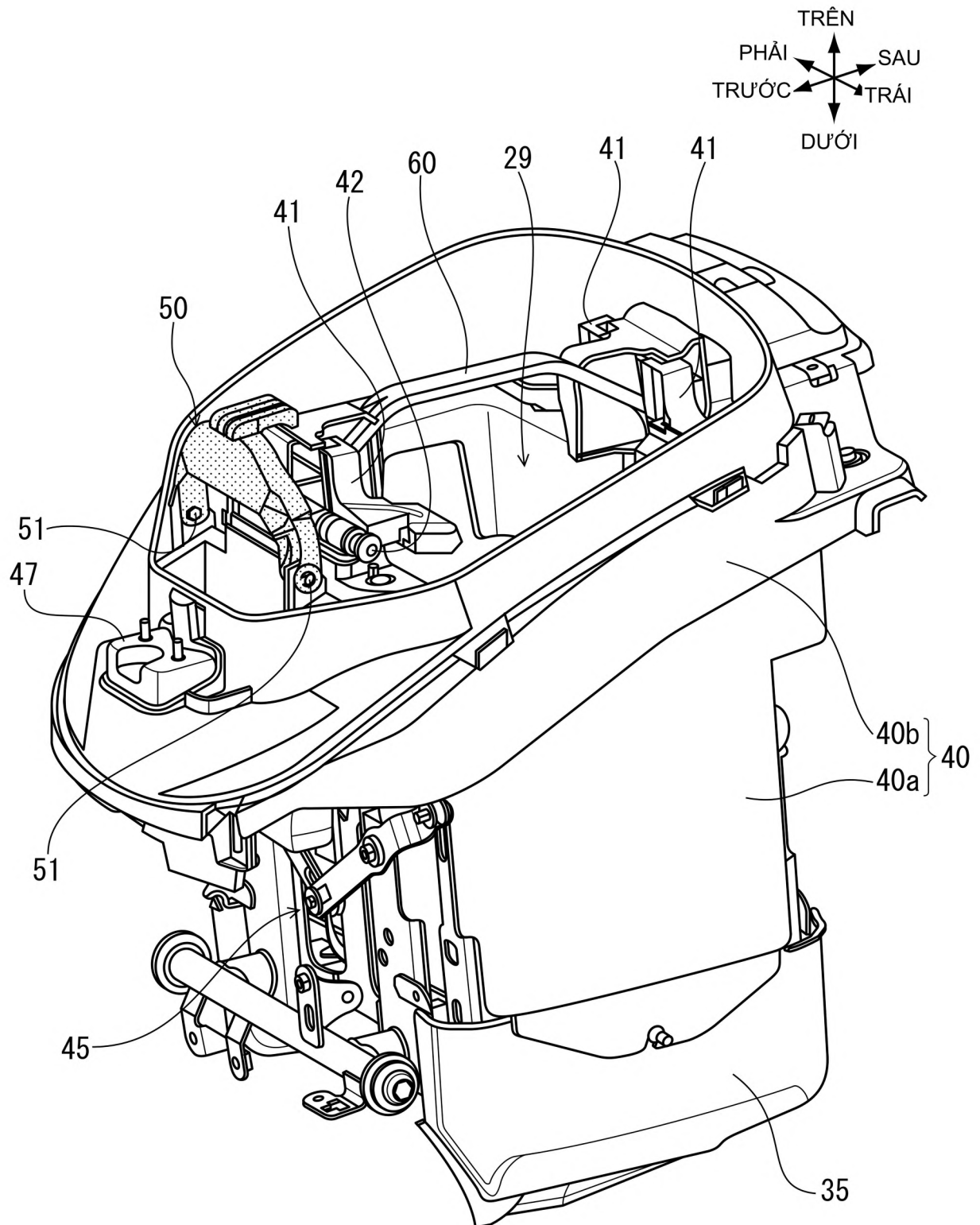


Fig.5

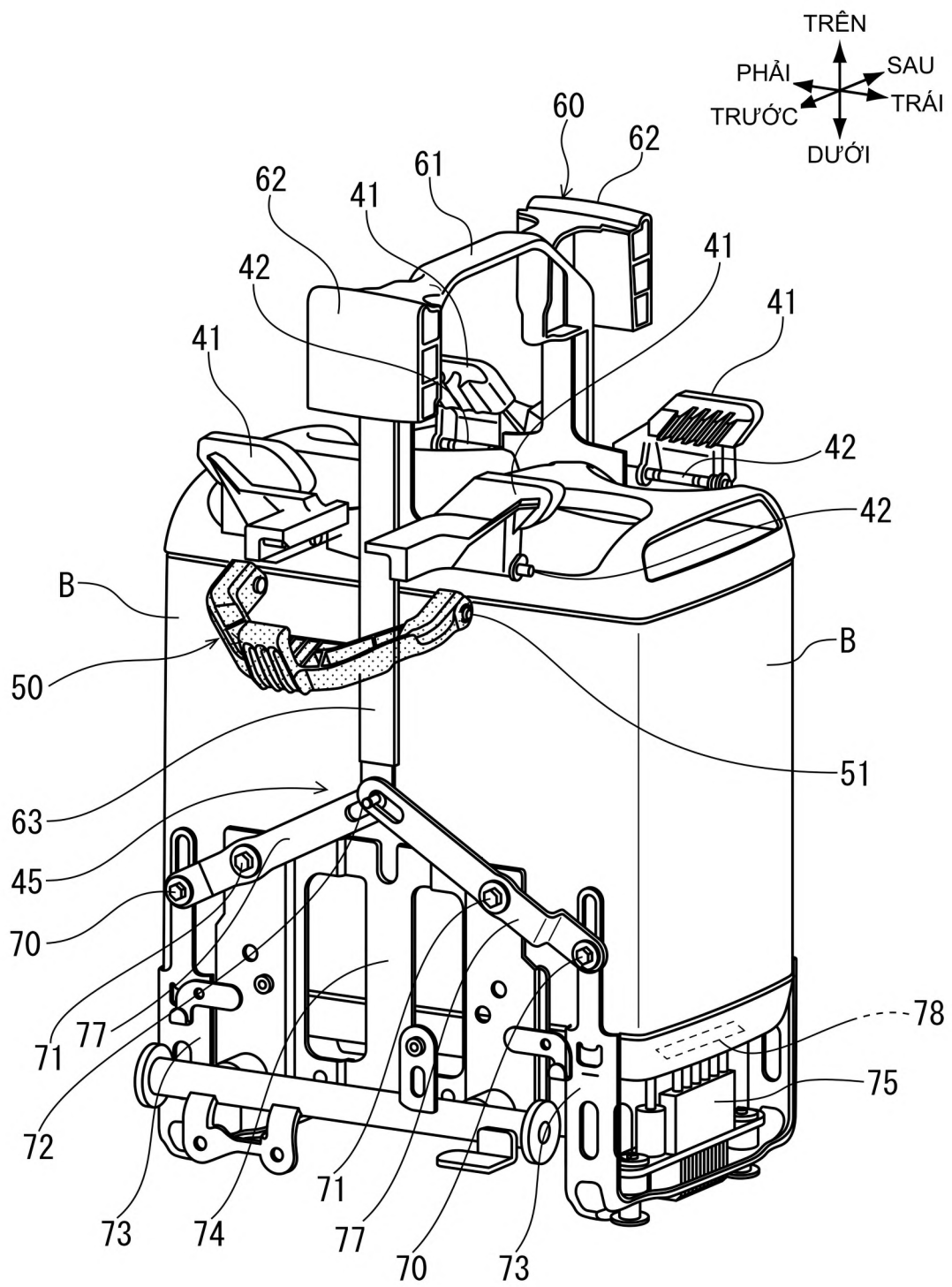


Fig.6

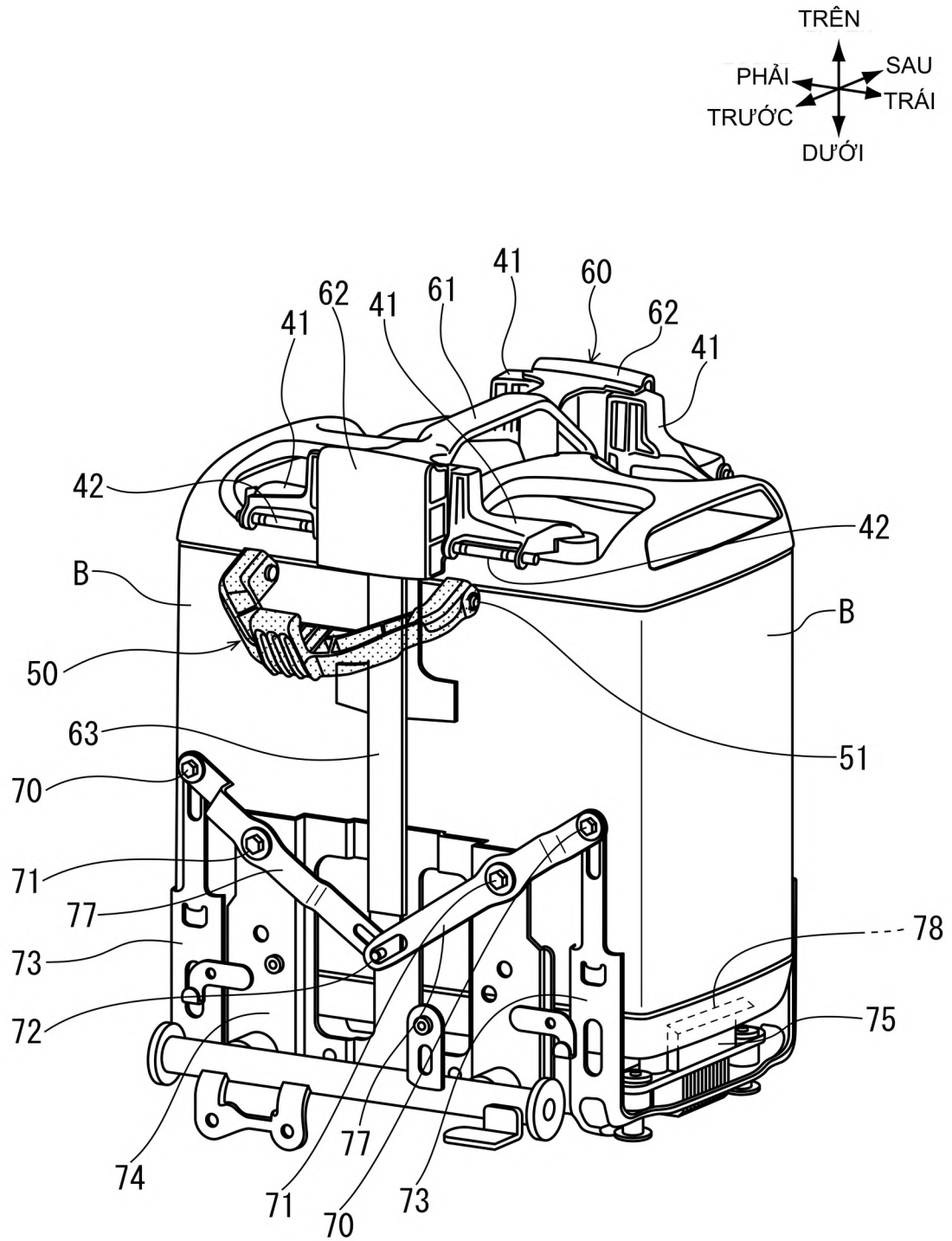


Fig.7

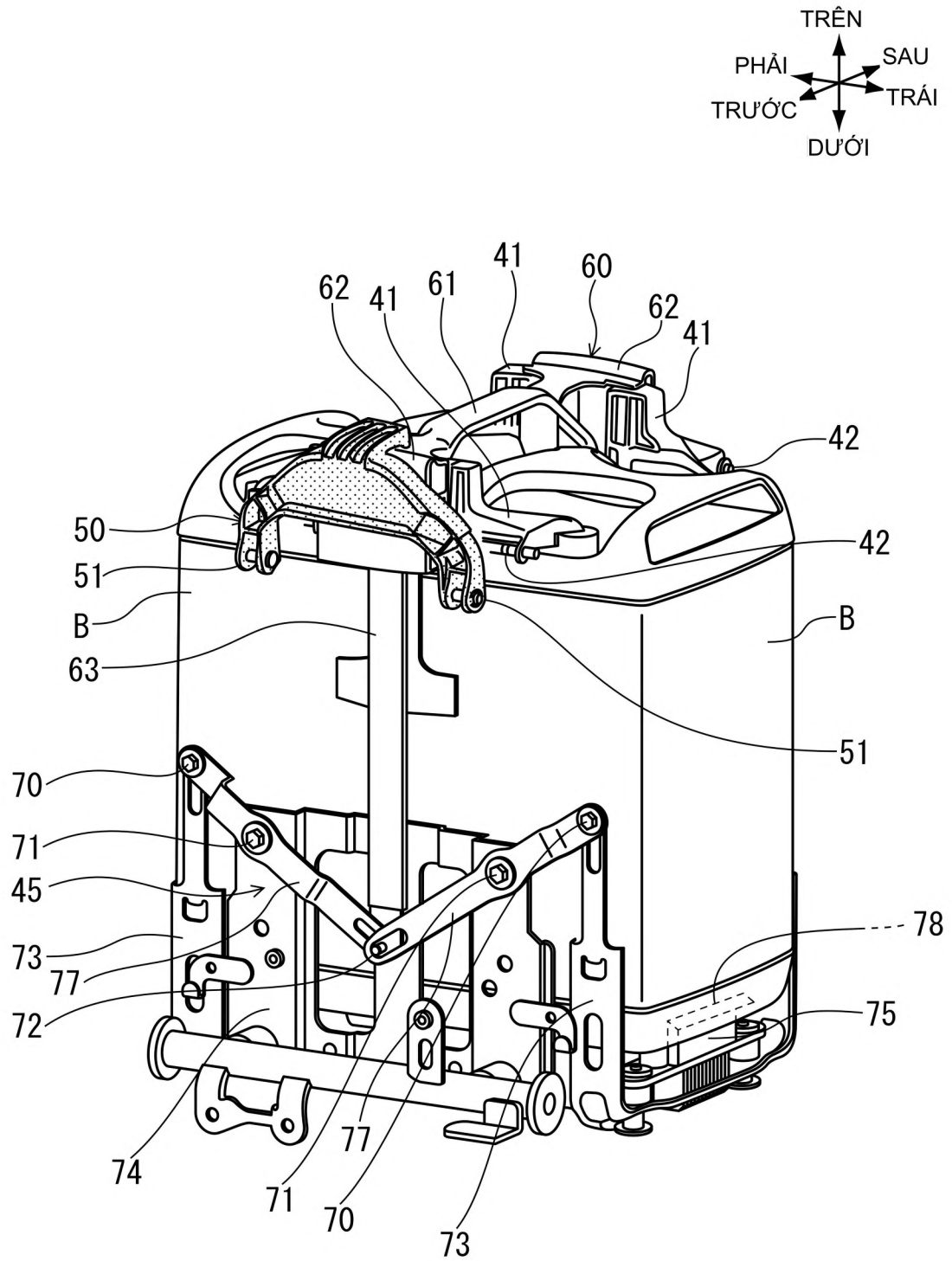


Fig.8

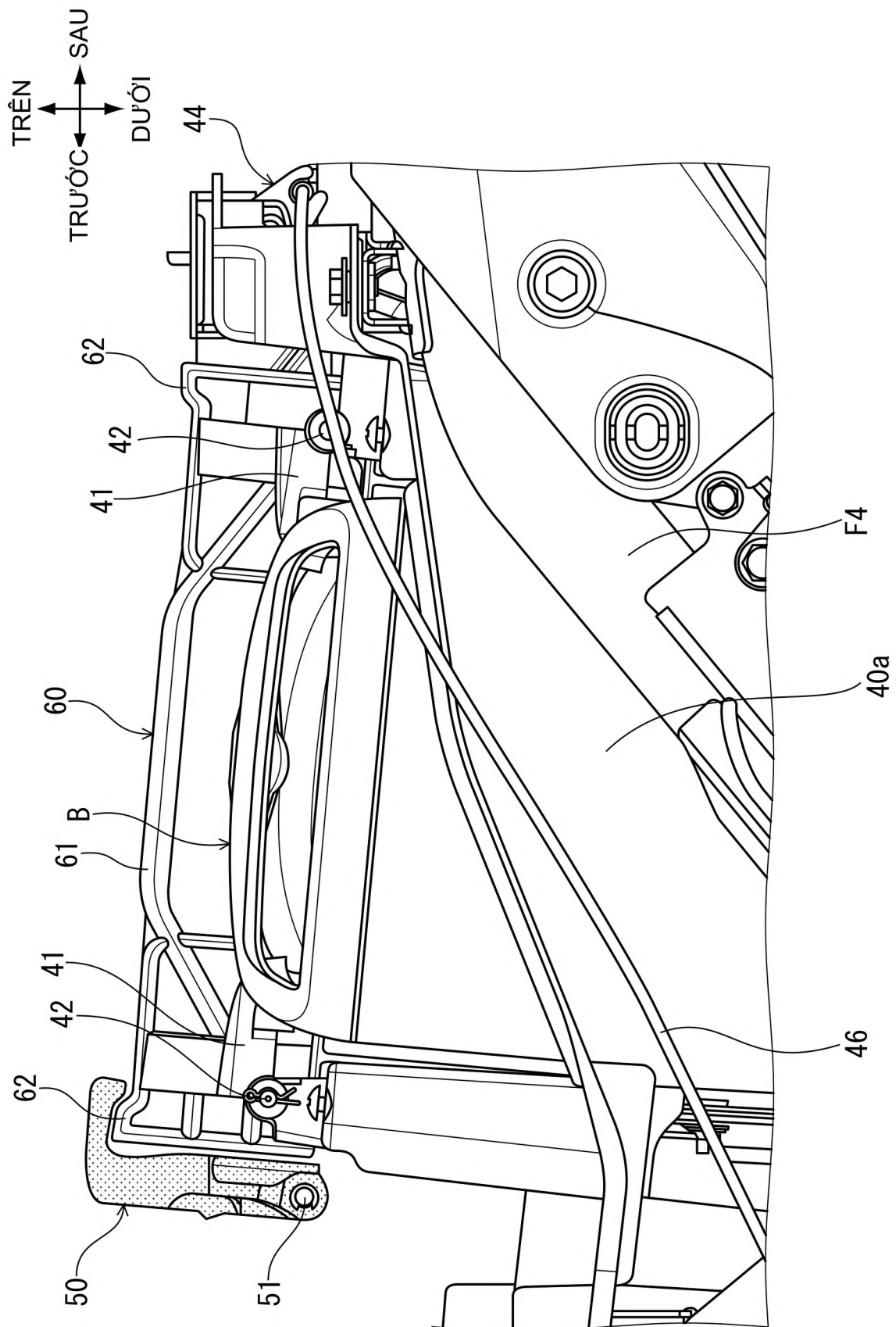


Fig.9

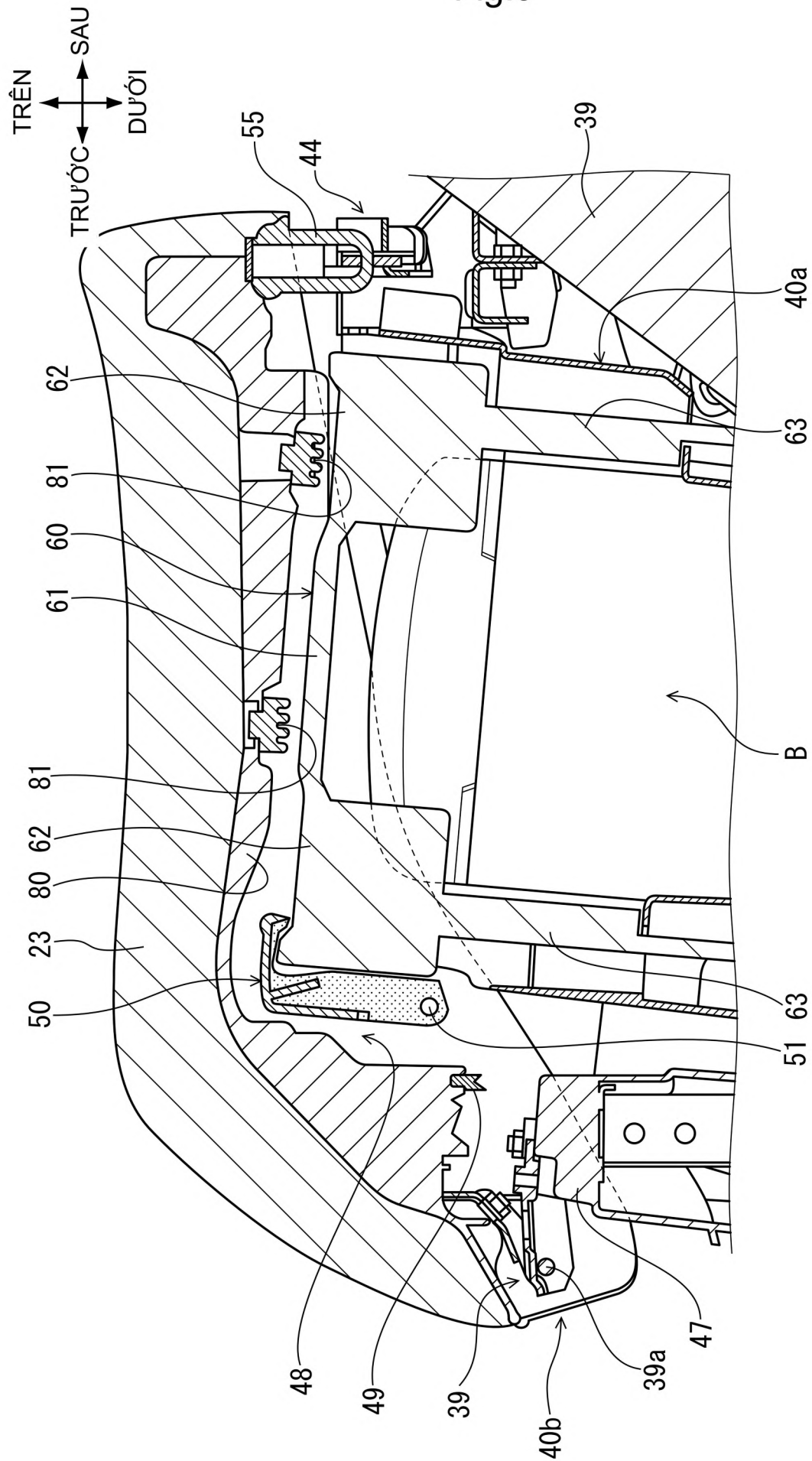


Fig.10

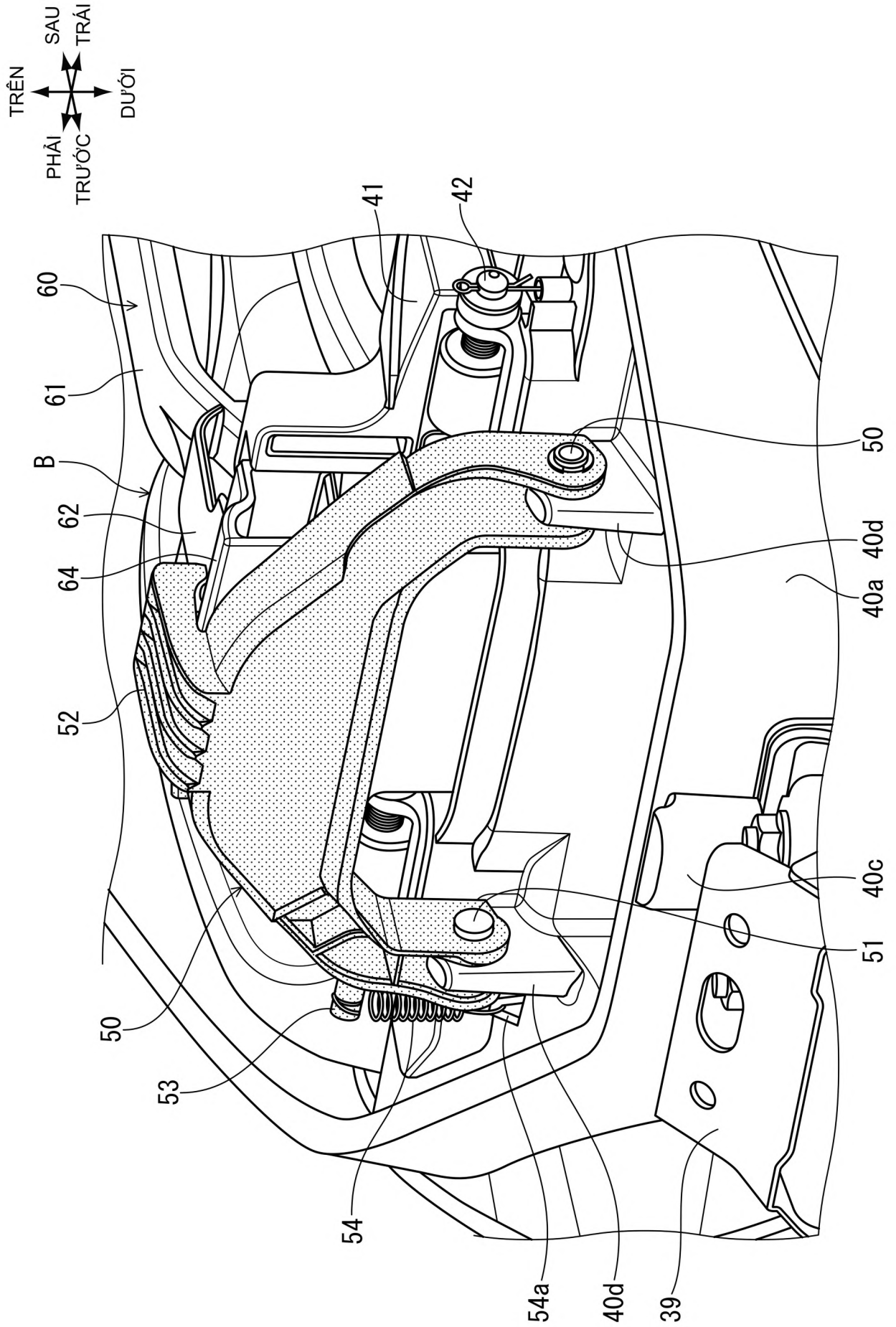


Fig.11

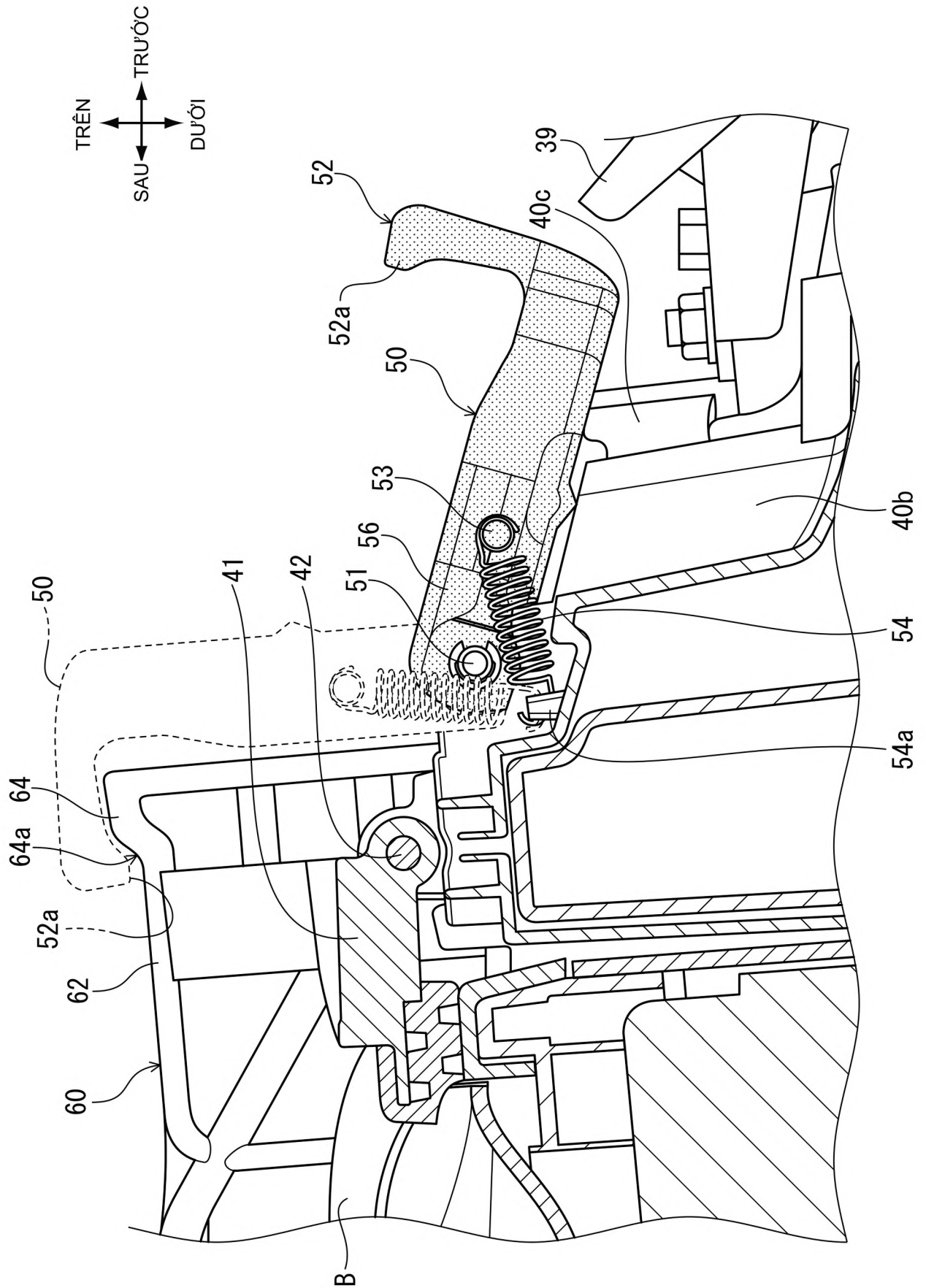


Fig.12

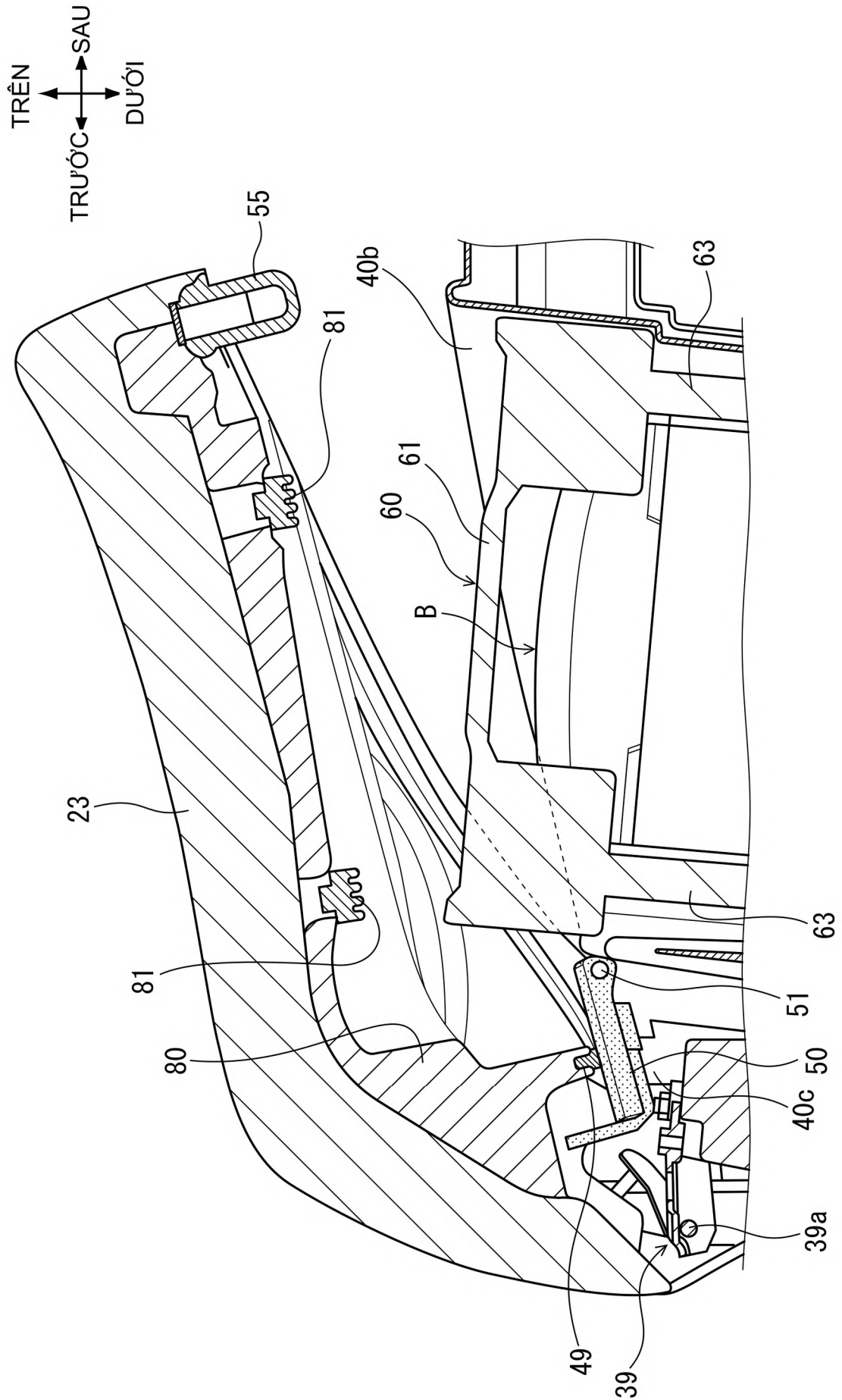


Fig.13

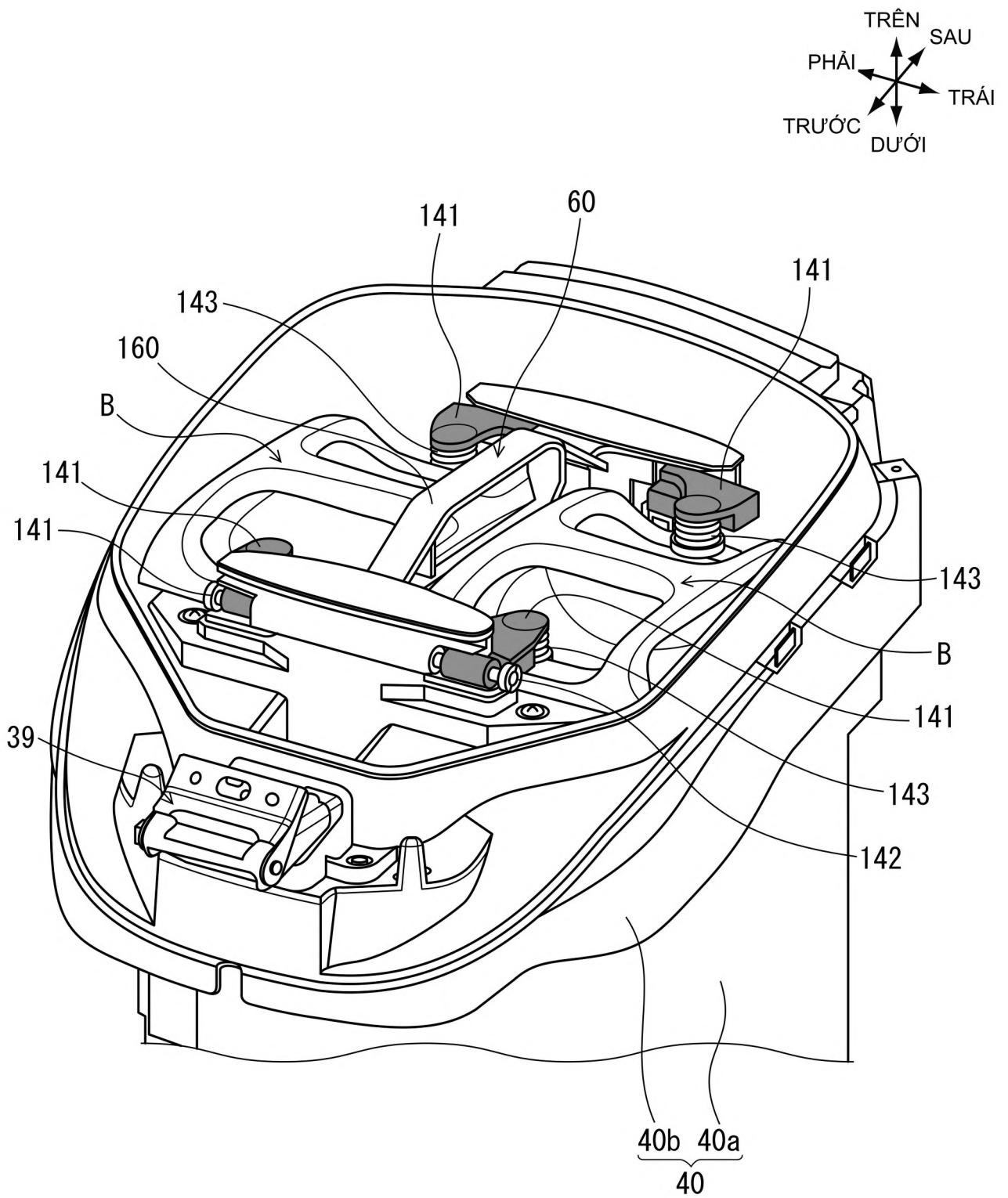


Fig.14

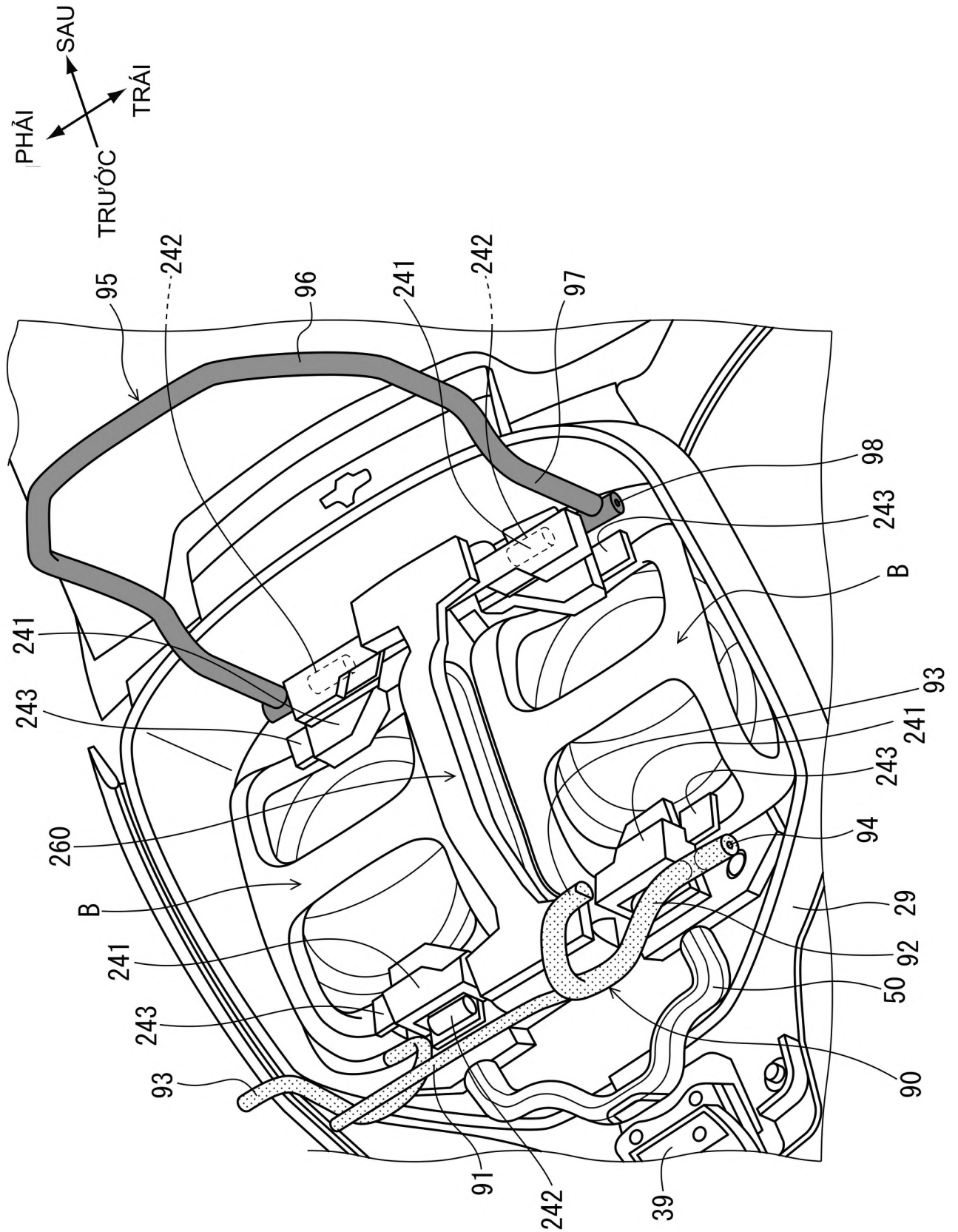


Fig.15

