



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ
(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN) (11) 
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ
1-0048787
(51)^{2022.01} **B62J 9/12; B62J 43/16; B62J 50/30; (13) B**
B62J 17/10; B62J 43/23

(21) 1-2023-01780 (22) 21/03/2023
(30) 2022-054679 29/03/2022 JP
(45) 25/07/2025 448 (43) 26/06/2023 423A
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, 107-8556 Japan
(72) Hodaka MUKOHARA (JP); Masato NAKATA (JP); Yusuke MUTOH (JP).
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2023-01780

(57) Xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp trước để che phần trước của khung thân xe từ phía trước. Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, mặt trước của tấm ốp trước được tạo thành dưới dạng một tấm dày có khả năng mở và đóng mà mở lên phía trên. Pin được bố trí bên trong tấm ốp trước ở bên trong vùng mà pin gồi chông lên tấm dày có khả năng mở và đóng, khi nhìn từ phía trước của thân xe ở trạng thái đóng của tấm dày có khả năng mở và đóng. Tấm dày có khả năng mở và đóng này có thể được mở ra đến vị trí mà đầu dưới của tấm dày có khả năng mở và đóng nằm cao hơn ít nhất là đầu trên của pin. Cụm điều khiển động lực được đỡ bởi tấm dày có khả năng mở và đóng; và pin, bố trí bên trong tấm ốp trước, gồi chông lên cụm điều khiển động lực khi nhìn từ phía trước của thân xe.

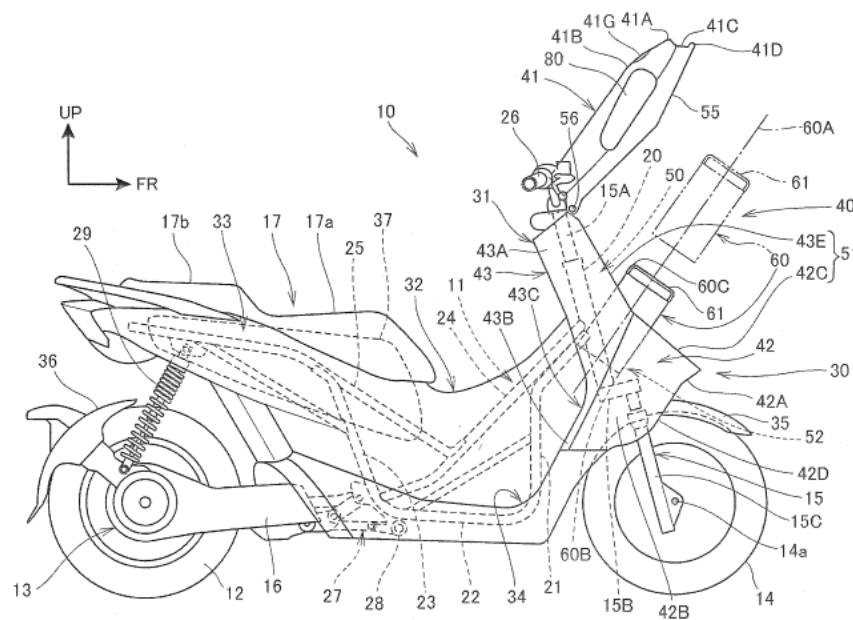


FIG.2

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên mà cho phép lưu giữ vật dụng trong tấm ốp trước (ví dụ, xem Công bố đơn yêu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 62-116367). Tài liệu này mô tả hộp đựng găng tay được tạo ra ở bên trên bánh trước và hộp đựng găng tay được bao quanh bởi tấm ốp trước, tấm ốp sau và tấm đáy. Hộp đựng găng tay nối thông với phía bên ngoài qua miệng hở được tạo ra ở phần trên của tấm ốp trước. Miệng hở này được mở hoặc đóng bởi nắp đậy nhờ trục bản lề lắp vào đầu trên phía sau của hộp đựng găng tay.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, liên quan đến trọng tâm của thân xe, mong muốn là pin được bố trí theo cách tháo ra được trong tấm ốp trước. Tuy nhiên, đối với kết cấu của xe kiểu ngồi để chân hai bên mà vật dụng được đặt trong đó như được mô tả trong Công bố đơn yêu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 62-116367, khi tháo pin, vốn là một vật nặng, cần phải nâng pin đến phần trên của tấm ốp trước. Do vậy, kết cấu này có nhược điểm trong việc tháo pin.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên mà pin được bố trí trong tấm ốp trước, trong đó xe kiểu ngồi để chân hai bên thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo pin.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp trước để che phần trước của khung thân xe từ phía trước, trong đó mặt trước của tấm ốp trước được tạo thành dưới dạng một tấm đáy có khả năng mở và đóng mà mở lên phía trên nhờ sử dụng phần bản lề, nằm ở phần trên của tấm ốp trước, làm trục xoay; pin được bố trí bên trong tấm ốp trước ở bên trong vùng mà pin gồi chông lên tấm đáy có khả năng mở và đóng, khi nhìn từ phía trước của thân xe ở trạng thái đóng của tấm đáy có khả năng mở và đóng; tấm đáy này có khả năng mở ra đến vị trí mà đầu dưới của tấm đáy có khả năng mở và

đóng nằm cao hơn ít nhất là đầu trên của pin, cụm điều khiển động lực được đỡ bởi tấm đáy có khả năng mở và đóng; và pin, bố trí bên trong tấm ốp trước, gối chông lên cụm điều khiển động lực khi nhìn từ phía trước của thân xe.

Theo sáng chế, có thể tạo ra được xe kiểu ngồi để chân hai bên mà pin được bố trí bên trong tấm ốp trước, trong đó xe kiểu ngồi để chân hai bên thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo pin.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện xe kiểu ngồi để chân hai bên khi tấm đáy được dịch chuyển đến vị trí mở.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía trước của xe kiểu ngồi để chân hai bên minh họa vùng xung quanh tấm ốp trước.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV-IV trên FIG.1.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo các phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Trong phần mô tả này, các thuật ngữ liên quan đến hướng như “phía trước”, “phía sau”, “bên trái” và “bên phải” cũng chính là các hướng tương ứng của thân xe, trừ khi có quy định cụ thể khác. Tiếp theo, trên các hình vẽ tương ứng, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

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

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là xe máy vận hành bằng điện mà bao gồm: khung thân xe 11; động cơ điện 13 được trang bị để dẫn động bánh sau 12 và tạo thành bánh xe dẫn động; chạc trước 15 để đỡ theo cách lái được bánh trước 14; đòn lắc 16 để đỡ bánh sau 12; và yên xe 17 dùng cho người lái xe.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 là xe mà người lái xe ngồi trên đó ở trạng thái

đặt chân hai bên yên xe 17. Yên xe 17 được lắp vào phía trên của phần sau của khung thân xe 11. Yên xe 17 bao gồm yên xe dùng cho người lái xe 17a và yên xe dùng cho người ngồi sau 17b mà được bố trí ở phía sau yên xe dùng cho người lái xe 17a và cao hơn một bậc so với yên xe dùng cho người lái xe 17a.

Khung thân xe 11 bao gồm: ống đầu 20 lắp vào phần đầu trước của khung thân xe 11; hai khung dưới bên trái và bên phải 21 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 20; hai khung gầm bên trái và bên phải 22 kéo dài về phía sau từ phần đầu dưới của các khung dưới 21; và hai khung sau bên trái và bên phải 23 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần đầu sau của các khung gầm 22. Khung thân xe 11 còn bao gồm: hai khung trên bên trái và bên phải 24 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 20 ở bên trên khung dưới 21; và hai khung yên xe bên trái và bên phải 25 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần giữa của các phần sau của các khung trên 24 và được nối với phần sau của các khung sau 23.

Chạc trước 15 được đỡ bởi ống đầu 20 theo cách lái được sang bên trái và bên phải. Bánh trước 14 được đỡ bởi trục 14a lắp vào phần dưới của chạc trước 15. Tay lái 26, để người lái xe nắm vào, được lắp vào phần đầu trên của chạc trước 15.

Đòn lắc 16 được đỡ bởi trục chốt xoay 28, lắp vào phần dưới của các khung sau 23 thông qua cơ cấu liên kết 27. Trục chốt xoay 28 là một trục kéo dài theo phương nằm ngang theo hướng chiều rộng xe. Đòn lắc 16 có thể lắc theo phương thẳng đứng xung quanh trục chốt xoay 28.

Động cơ điện 13 được lắp vào phần đầu sau của đòn lắc 16. Bánh sau 12 được lắp trực tiếp vào động cơ điện 13 và được dẫn động bởi động cơ điện 13. Động cơ điện 13 là động cơ điện lắp trong bánh xe, được bố trí ở phía chu vi trong so với vành bánh xe của bánh sau 12.

Bộ giảm xóc sau 29 được lắp giữa phần đầu sau của đòn lắc 16 và khung yên xe 25.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có tấm ốp thân xe 30 để che thân xe của khung thân xe 11 hay các bộ phận tương tự từ phía ngoài. Tấm ốp thân xe 30 bao gồm: phần ốp trước 31 để che phần trước của thân xe; phần ốp giữa 32 kéo dài theo chiều dọc để che phần giữa của thân xe; phần ốp sau 33 để che phần sau của thân xe; và phần ốp

bạc đặt chân 34.

Phần ốp trước 31 che xung quanh ống đầu 20, chạc trước 15 và các bộ phận tương tự.

Phần ốp giữa 32 che các khung trên 24, khung dưới 21 và các bộ phận tương tự từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Ở bên dưới yên xe 17, phần ốp sau 33 che các khung sau 23, các khung yên xe 25 và các bộ phận tương tự từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Phần ốp bạc đặt chân 34 là tấm ốp để che các khung gầm 22 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và, được bố trí ở phía trước và ở bên dưới yên xe 17. Mặt trên của phần ốp bạc đặt chân 34 thực hiện chức năng làm phần bạc để người lái xe đặt chân của mình lên đó. Phần ốp bạc đặt chân 34 được bố trí giữa phần ốp trước 31 và phần ốp sau 33 và, ở bên dưới phần ốp giữa 32.

Tiếp theo, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bao gồm: chắn bùn trước 35 để che bánh trước 14 từ phía trên; và chắn bùn sau 36 để che bánh sau 12 từ phía trên.

Hộp đựng hành lý 37 được bố trí ở bên dưới yên xe 17. Hộp đựng hành lý 37 được che bởi phần ốp giữa 32 và phần ốp sau 33 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Tiếp theo, như được minh họa trên FIG.3, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 bao gồm: các pin 60 để cấp điện năng dùng để dẫn động cho động cơ điện 13; và cụm điều khiển động lực 70 (còn được gọi là PCU – là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh – Power Control Unit) để điều khiển việc dẫn động của động cơ điện 13.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 khi tấm dầy 41 được dịch chuyển đến vị trí mở. FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía trước của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 minh họa vùng xung quanh tấm ốp trước 40.

Phần ốp trước 31 bao gồm: tấm ốp trước 40 để che ống đầu 20 và chạc trước 15 từ phía trước; và tấm che chân 43 để che ống đầu 20 và chạc trước 15 từ phía sau.

Trên hình vẽ nhìn từ phía bên (trên hình chiếu cạnh của xe), tấm ốp trước 40 theo phương án nêu trên được tạo thành từ: tấm dầy 41 (còn được gọi là tấm dầy có khả năng mở và đóng) kéo dài về phía sau và lên phía trên về phía tay lái 26; và tấm

ốp dưới phía trước 42 được bố trí ở bên dưới tấm đáy 41. Tấm đáy 41 tạo thành phần trên 40A của tấm ốp trước 40. Tấm đáy 41 cũng tạo thành một phần của phần dưới 40B của tấm ốp trước 40. Theo phương án nêu trên, phần trên 40A của tấm ốp trước 40 được dùng với ý nghĩa là phần trên 40A dùng để chỉ nửa phía trên theo phương thẳng đứng của tấm ốp trước 40. Phần dưới 40B của tấm ốp trước 40 được dùng với ý nghĩa là phần dưới 40B dùng để chỉ nửa phía dưới theo phương thẳng đứng của tấm ốp trước 40.

Tấm ốp dưới phía trước 42 bao gồm: phần giữa 42A, có dạng tấm cong và phình về phía trước; và hai phần bên 42B ở bên trái và bên phải, có dạng tấm gần như phẳng, được nối với các phía bên trái và bên phải của phần giữa 42A và kéo dài về phía sau và xuống phía dưới. Phần mép trên 42C, có dạng gần như hình chữ U, được tạo ra ở phần trên của tấm ốp dưới phía trước 42. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, phần mép trên 42C kéo dài về phía sau và lên phía trên. Phần mép dưới 42D, có dạng gần như hình chữ U ngược, được tạo ra ở phần dưới phía trước của tấm ốp dưới phía trước 42. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, phần mép dưới 42D kéo dài về phía sau và xuống phía dưới.

Tấm che chân 43 kéo dài theo phương thẳng đứng và có mặt cắt ngang mà trên đó tấm che chân 43 được làm lõm về phía sau. Nghĩa là, trên mặt cắt ngang của tấm che chân 43, tấm che chân 43 được uốn cong về phía trước khi tiến từ phần giữa của tấm che chân 43 theo hướng chiều rộng xe ra phía ngoài tấm che chân 43 theo hướng chiều rộng xe. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, tấm che chân 43 bao gồm: phần trên 43A nghiêng về phía trước và xuống phía dưới; và phần dưới 43B kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu dưới của phần trên 43A. Phần tránh khung xe 43C, mà được khoét lên phía trên theo dạng gần như hình chữ U, được tạo ra ở phần giữa của phần dưới 43B theo hướng chiều rộng xe.

Tấm che chân 43 được bố trí ở phía sau ống đầu 20 ở trạng thái mà các khung trên 24 và khung dưới 21 tiến về phía phần tránh khung xe 43C. Trên tấm che chân 43, phần trên 43A được bố trí ở phía sau tấm đáy 41 và phần dưới 43B được nối với phần sau của tấm ốp dưới phía trước 42. Với cấu hình này, khoảng không phía trước 50 được tạo ra ở phần ốp trước 31 ở trạng thái mà phía trước, phía sau, phía bên trái và phía bên phải của khoảng không phía trước 50 được bao quanh bởi tấm ốp dưới

phía trước 42 và tấm che chân 43.

Phần miệng 51, để làm cho khoảng không phía trước 50 mở ra phía ngoài, được tạo bởi phần mép trên 42C của tấm ốp dưới phía trước 42 và phần mép trước 43E của tấm che chân 43. Người lái xe có thể tiếp cận khoảng không phía trước 50 thông qua phần miệng 51.

Chạc trước 15 được bố trí bên trong khoảng không phía trước 50 ở trạng thái chạc trước đi theo phương thẳng đứng xuyên qua khoảng không phía trước 50.

Chạc trước 15 có trục lái 15A được đỡ quay được bởi ống đầu 20. Cầu nối dưới 15B (còn được gọi là cầu nối), mà kéo dài theo hướng chiều rộng xe, được đỡ bởi đầu dưới của trục lái 15A. Hai ống chạc trước bên trái và bên phải 15C được đỡ bởi hai đầu của cầu nối dưới 15B theo hướng chiều rộng xe. Các ống chạc trước 15C đều được làm từ bộ giảm xóc dạng ống lồng. Trục 14a được đỡ bởi đầu dưới của các ống chạc trước 15C. Tay lái 26 được nối với phần trên của chạc trước 15.

Phần chứa pin 52 được tạo thành trong khoảng không phía trước 50. Phần chứa pin 52 được tạo thành ở bên trên cầu nối dưới 15B và ở vị trí mà ống đầu 20 và trục lái 15A gối chồng lên nhau. Các pin 60, được sử dụng làm nguồn điện của động cơ điện 13, được lắp trong phần chứa pin 52. Trong phần chứa pin 52, hai pin 60 được bố trí ở phía bên trái và bên phải của trục lái 15A. Nghĩa là, hai pin 60 lần lượt được đặt vào trong phần chứa pin 52. Trong phần chứa pin 52, các phần lắp pin (không được minh họa trên hình vẽ), để đỡ các pin 60 ở tư thế định trước, được bố trí ở phía bên trái và bên phải của trục lái 15A.

Pin 60 được tạo dạng hình hộp chữ nhật. Phần nắm tay 61 được tạo ra ở phần trên (ở một phía theo chiều dọc) của pin 60. Phần điện cực, không được minh họa trên hình vẽ, được bố trí ở phần dưới (ở phía còn lại theo chiều dọc) của pin 60. Pin 60 có thể được tháo ra và mang đi bằng cách nắm tay vào phần nắm tay 61. Các pin 60 lần lượt được đặt vào trong phần chứa pin 52 ở tư thế mà chiều dọc của các pin 60, nghĩa là đường trục 60A của pin 60, nghiêng về phía trước và lên phía trên. Các pin 60 được lắp theo cách tháo ra được trong phần chứa pin 52 bằng cách lắp hoặc tháo các pin 60 qua phần miệng 51. Khi lắp các pin 60 vào trong phần chứa pin 52, các phần điện cực (không được minh họa trên hình vẽ) ở phần dưới của các pin 60 được nối điện với các

tiếp điểm, không được minh họa trên hình vẽ, nhờ vậy được nối điện với PCU 70.

Khi lắp các pin 60 vào trong phần chứa pin 52, các pin 60 được đỡ theo cách đường trục 60A của pin 60 kéo dài về phía trước và lên phía trên. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên (xem FIG.1), vào thời điểm lắp các pin 60, các pin 60 nhô lên phía trên từ phần miệng 51 và gối chồng lên tấm đáy 41. Vào thời điểm lắp các pin 60, các phần 60B, mà tạo thành đầu dưới của các pin 60, nằm ở bên trên cầu nối dưới 15B. Với cấu hình này, vào thời điểm lái chạc trước 15, có thể ngăn không cho các phần 60B bị tiếp xúc với cầu nối dưới 15B. Các pin bên trái và bên phải 60 lần lượt gối chồng lên ống đầu 20 và trục lái 15A. Vào thời điểm lái chạc trước 15, các pin bên trái và bên phải 60 nằm ở trạng thái các pin 60 kẹp tâm quay vào giữa và do vậy, trọng tâm của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 trở nên ổn định, nhờ đó việc lái xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có thể được thực hiện theo cách ổn định.

Hai pin 60 được bố trí ở phía bên trái và bên phải và do vậy, có thể thu nhỏ kích thước của pin 60 so với trường hợp tất cả các pin 60 được tạo ra dưới dạng một khối liền. Do vậy, đặc tính dễ tháo và đặc tính dễ vận chuyển của từng pin 60 có thể được cải thiện. Kết quả là, việc thay thế pin 60 có thể được thực hiện một cách dễ dàng. Tiếp theo, pin 60 cũng có thể dễ dàng được dùng chung với xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 của dòng xe khác thuộc cùng chủng loại.

Phần miệng 51 được đóng lại theo cách có khả năng mở và đóng nhờ tấm đáy 41. Trên FIG.1, tấm đáy 41 được tạo hình dạng thuyền, nghĩa là được làm lõm theo hướng về phía trước và lên phía trên. Tấm đáy 41 có đầu trước 41A (còn được gọi là phần đầu ngoài). Đầu trước 41A của tấm đáy là đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp trước 40 và cũng là đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp thân xe 30. Tấm ốp thân xe 30 là tấm ốp để che khung thân xe 11 từ phía ngoài. Tấm ốp thân xe 30 là một tấm ốp mà khác với chắn bùn trước 35 bố trí ở bên trên bánh trước 14 và chắn bùn sau 36 bố trí ở bên trên bánh sau 12.

Tấm đáy 41 bao gồm: phần mép trên 41B kéo dài về phía sau và lên phía trên từ đầu trước 41A của tấm đáy; và phần mép dưới 41C kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ đầu trước 41A của tấm đáy. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, phần miệng 55, mà kéo dài về phía sau và lên phía trên, được tạo ra từ đầu dưới của phần mép

dưới 41C, nghĩa là từ đầu dưới 41D của tấm đáy 41. Đầu dưới 41D của tấm đáy 41 nằm thấp hơn mặt trên của yên xe dùng cho người lái xe 17a của yên xe 17. Phần miệng 55 gài vào phần miệng 51 ở phía dưới để đóng kín khoảng không phía trước 50 từ phía ngoài.

Tấm đáy 41 được đỡ quay được bởi phần bản lề 56 bố trí ở phía sau và ở bên trên tấm đáy 41. Theo phương án nêu trên, phần bản lề 56 là một trục kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Phần bản lề 56 được bố trí tương ứng với phần trên 40A của tấm ốp trước 40. Phần bản lề 56 được bố trí tương ứng với phần trên ở phía sau của tấm đáy 41. Phần bản lề 56 được bố trí ở bên trên ống đầu 20 và ở bên dưới tay lái 26. Tấm đáy 41 được đỡ quay được giữa vị trí thông thường, mà ở đó tấm đáy 41 đóng kín khoảng không phía trước 50 từ phía ngoài, minh họa trên FIG.1 và vị trí mở, mà ở đó tấm đáy 41 làm cho khoảng không phía trước 50 mở ra phía ngoài, minh họa trên FIG.2. Tấm đáy 41 được tạo kết cấu theo cách, ở vị trí mở, đầu dưới 41D của tấm đáy 41 được mở ra đến vị trí cao hơn đầu trên 60C của các pin 60 ở trạng thái lắp và cao hơn tay lái 26 (xem FIG.2). Theo phương án nêu trên, tấm đáy 41 được tạo kết cấu để có thể được mở ra theo cách tấm đáy 41 nghiêng nhiều hơn so với đường trục 60A của pin 60.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV-IV trên FIG.1. FIG.4 tương ứng với mặt cắt ngang qua đường IV-IV trên FIG.3.

Tấm đáy 41 bao gồm: mặt đáy trên 41E có hình dạng tấm; và mặt thành theo chu vi 41F mà được tạo ra theo chu vi của mặt đáy trên 41E.

Trên hình vẽ nhìn từ phía bên (xem FIG.1), phần mép trên 41B được tạo bởi biên dạng ở bên trên phía trước của mặt đáy trên 41E.

Mặt thành theo chu vi 41F được vây kín theo hình khuyên. Mặt thành theo chu vi 41F nhô về phía sau và xuống phía dưới (về phía trong) so với mặt đáy trên 41E. Phần miệng 55 được tạo ra ở đầu nhô của mặt thành theo chu vi 41F. Phần miệng 55 được gài vào phần miệng 51 bằng cách gài khớp.

Cụ thể hơn, phần miệng 55 của tấm đáy 41 có phần rãnh lõm 55A được làm lõm lên phía trên. Phần kéo dài 55B ở phía trên, mà kéo dài xuống dưới, được tạo ra trên phần theo chu vi ngoài của phần rãnh lõm 55A ở phía trên. Phần gờ 55C ở phía

trên, mà nhô ra phía ngoài theo chu vi từ bề mặt theo chu vi ngoài của phần kéo dài 55B ở phía trên, được tạo ra trên phần theo chu vi ngoài của phần kéo dài 55B ở phía trên. Chi tiết làm kín 55D được lắp khớp vào trong phần rãnh lõm 55A ở phía trên.

Phần kéo dài 51A ở phía dưới, mà kéo dài lên phía trên, được tạo ra trên phần hờ 51 mà được tạo thành trên tấm ốp dưới phía trước 42. Phần rãnh lõm 51B ở phía dưới, mà lõm xuống phía dưới, được tạo ra trên phần theo chu vi ngoài của phần kéo dài 51A ở phía dưới. Phần gờ 51C ở phía dưới được tạo ra trên phần theo chu vi ngoài của phần rãnh lõm 51B ở phía dưới. Chi tiết làm kín 51D ở phía dưới được gài vào phần rãnh lõm 51B ở phía dưới bằng cách gài khớp.

Khi tấm đáy 41 được đóng lại và dịch chuyển đến vị trí thông thường, phần kéo dài 51A ở phía dưới tiến vào trong phần rãnh lõm 55A ở phía trên và được đưa vào tiếp xúc sát với chi tiết làm kín 55D. Tiếp theo, phần kéo dài 55B ở phía trên tiến vào trong phần rãnh lõm 51B ở phía dưới và được đưa vào tiếp xúc sát với chi tiết làm kín 51D. Sau đó, phần gờ 55C ở phía dưới và phần gờ 51C ở phía trên nằm đối diện với nhau. Với cấu hình này, ngay cả khi một chi tiết mỏng được luôn xuyên qua khe hở giữa phần gờ 55C ở phía dưới và phần gờ 51C ở phía trên, chi tiết mỏng này tiến được ở mức tối thiểu vào trong khoảng không phía trước 50.

Trên phần miệng 55 của tấm đáy 41 và phần miệng 51 của tấm ốp dưới phía trước 42, các phần gờ 55C, 51C có thể được nhìn thấy từ phía ngoài và tạo thành hình dáng bên ngoài. Mặt khác, các phần rãnh lõm 55A, 51B và các phần kéo dài 55B, 51A là các phần bị che khuất tại vùng nằm sâu ở bên trong so với các phần gờ 55C, 51C và do vậy, các phần rãnh lõm 55A, 51B và các phần kéo dài 55B, 51A không góp phần vào việc tạo thành hình dáng bên ngoài. Theo đó, đầu trước của phần gờ 55C của tấm đáy 41 tương ứng với đầu dưới 41D của tấm đáy 41 minh họa trên FIG.1.

PCU 70 được đỡ bởi mặt trong của tấm đáy 41. PCU 70 được lắp cố định vào mặt đáy trên 41E thông qua giá đỡ 57 có hình dạng tấm. PCU 70 được tạo thành bằng cách tích hợp động cơ điện 13 là một động cơ điện ba pha, bộ chuyển đổi để điều chỉnh điện áp, máy tính để điều khiển bộ chuyển đổi nêu trên và các bộ phận tương tự thành một cụm các bộ phận. PCU 70 chuyển đổi dòng điện một chiều cấp từ pin 60 thành dòng điện xoay chiều và cấp dòng điện xoay chiều này cho động cơ điện 13.

Tiếp theo, PCU 70 điều khiển tốc độ quay và mômen của động cơ điện 13 bằng cách điều chỉnh cường độ và tần số của dòng điện cấp cho động cơ điện 13.

Theo phương án nêu trên, hình dáng bên ngoài của PCU 70 được tạo ra dưới dạng một cột nhô. PCU 70 có phần phình 71 mà phình xuống phía dưới ở phần giữa theo hướng chiều rộng xe. Nói cách khác, PCU 70 có các phần tránh pin 72 mà mỗi phần có hình dạng lõm trong đó hai phía bên của PCU 70 theo hướng chiều rộng xe được cắt thành dạng gần như hình chữ L trên mặt cắt. Khi tấm đáy 41 dịch chuyển đến vị trí thông thường, các pin 60 tiến vào trong phần tránh pin 72. Nghĩa là, phần phình 71 tiến vào giữa các pin bên trái và bên phải 60 và, các pin 60 và PCU 70 gối chồng lên nhau theo chiều dọc. PCU 70 và các pin 60 có thể dễ dàng được bố trí gần nhau và do vậy, PCU 70 và các pin 60 có thể dễ dàng được bố trí theo cách nhỏ gọn. PCU 70 được đỡ bởi tấm đáy 41 và do vậy, độ cứng vững của tấm đáy 41 được tăng và việc thay thế PCU 70 có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Như được minh họa trên FIG.3, các pin 60, bố trí bên trong tấm ốp trước 40, gối chồng lên PCU 70 khi nhìn từ phía trước của thân xe. PCU 70 và các pin 60 được nối với nhau bởi cáp điện 75.

Cáp điện 75 có đoạn cáp thứ nhất 75A được đi dây từ PCU 70 về phía sau dọc theo mặt trong của tấm đáy 41. Đoạn cáp thứ nhất 75A được đi dây về phía sau về phía phần bản lề 56. Đoạn cáp thứ hai 75B được bố trí ở phần đầu sau của đoạn cáp thứ nhất 75A. Đoạn cáp thứ hai 75B được đi dây xuống phía dưới dọc theo mặt trong (mặt trước) của tấm che chân 43 thông qua phần bản lề 56. Hai đoạn cáp thứ ba 75C, mà được đi dây theo cách phân nhánh sang bên trái và bên phải, được bố trí ở đầu dưới của đoạn cáp thứ hai 75B. Các đoạn cáp thứ ba 75C được nối với các tiếp điểm điện của các phần chứa pin 52 tương ứng.

PCU 70 và các pin 60 gối chồng lên nhau khi nhìn từ phía trước của thân xe và do vậy, khoảng cách giữa các pin 60 theo hướng sang ngang có thể dễ dàng được thu hẹp. Do vậy, chiều dài của cáp điện 75 từ đoạn cáp thứ hai 75B của cáp điện 75 đến đoạn cáp thứ ba 75C theo hướng sang ngang có thể được rút ngắn và do vậy, toàn bộ chiều dài của cáp điện 75 để nối các pin 60 và PCU 70 có thể được rút ngắn.

Hai đèn pha bên trái và bên phải 80 được lắp vào tấm đáy 41. Các đèn pha 80

lần lượt được bố trí ở phía ngoài PCU 70 theo hướng chiều rộng xe. Trên hình vẽ nhìn từ phía trước, các đèn pha 80 kéo dài lên phía trên thành dạng dải. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, các đèn pha 80 kéo dài về phía sau và lên phía trên. Các bóng đèn 81 của các đèn pha 80 được bố trí theo cách các bóng đèn 81 có khả năng tháo được ra khỏi mặt trong của tấm đập 41. Việc thay thế các bóng đèn 81 có thể được thực hiện dễ dàng bằng cách mở tấm đập 41.

Theo phương án nêu trên, tấm đập 41 có cấu hình sao cho tấm đập 41 gồm một phần của phần dưới 40B (phần phía trên của phần dưới 40B) và phần nửa trên hoặc một phần lớn hơn phần nửa trên của tấm ốp trước 40 được mở ra. Với cấu hình này, khoảng không phía trước 50 có thể dễ dàng được mở ra ở mức độ lớn do được trang bị tấm đập 41.

Theo phương án nêu trên, ở vị trí mở, tấm đập 41 được mở ra đến vị trí mà đầu dưới 41D nằm cao hơn tay lái 26. Ở tư thế này, phần bản lề 56, vốn được bố trí ở phía trước và ở phía trên tấm đập 41, nằm ở bên dưới tay lái 26 và do vậy, tấm đập 41 được mở ra ở mức độ lớn lên phía trên, vượt quá phương nằm ngang.

Nghĩa là, ở tư thế mở của tấm đập 41, tấm đập 41 được mở ra ở mức độ lớn đến vị trí vượt quá đường trục 60A của các pin 60 khi lắp các pin 60. Nghĩa là, khi lắp các pin 60, ngay cả khi các pin 60 ở tư thế đang được lắp vào hoặc đang được tháo ra thì tấm đập 41 sẽ vướng vào các pin ở mức tối thiểu. Do vậy, thao tác thay thế các pin 60 có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Tiếp theo, đầu dưới 41D của tấm đập 41 được bố trí ở bên dưới mặt trên của yên xe dùng cho người lái xe 17. Do vậy, tấm đập 41 có khả năng được mở ra từ vị trí thấp hơn thắt lưng của người vận hành (người lái xe) và do vậy, các pin 60 có thể được lắp vào và tháo ra một cách dễ dàng.

Tiếp theo, ở vị trí mở, tấm đập 41 được mở lên phía trên, vượt quá phương nằm ngang và do vậy, mặt trong (mặt sau) của tấm đập 41 dễ dàng được hướng về phía trước. Do vậy, PCU 70 và các bóng đèn 81 của các đèn pha 80, mà được đỡ bởi mặt trong của tấm đập 41, dễ dàng được hướng về phía người đi xe trong khi người đi xe thực hiện các thao tác ở phía trước xe máy 10. Do vậy, việc thay thế PCU 70 và các bóng đèn 81 có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Như được minh họa trên FIG.1, miệng đường ống 41G được tạo ra trên mặt trước của tấm đáy 41. Miệng đường ống 41G được bố trí ở vị trí là nơi bố trí các pin 60. Cụ thể hơn, khi nhìn từ phía trước, miệng đường ống 41G được bố trí ở vị trí mà miệng đường ống 41G gối chồng lên các pin 60 (xem FIG.3). Đường ống 90, mà kéo dài về phía sau, được nối với miệng đường ống 41G. Đầu sau của đường ống 90 mở ra ở phía trước các pin 60. Với cấu hình này, trong quá trình chạy xe máy 10, gió thổi khi chạy xe, như được biểu thị bởi mũi tên W1, đi về phía tấm đáy 41 và do vậy, gió thổi khi chạy xe dễ dàng đi vào trong khoảng không phía trước 50 thông qua miệng đường ống 41G và đường ống 90. Do vậy, có thể dẫn gió thổi khi chạy xe theo cách tích cực và dễ dàng đến các pin 60 trong khoảng không phía trước 50 nhờ đường ống 90 kéo dài theo chiều dọc và do vậy, có thể dễ dàng làm mát các pin 60. Tiếp theo, trong khoảng không phía trước 50 của xe kiểu ngồi để chân hai bên 10, dòng không khí được tạo ra, như được biểu thị bởi các mũi tên W2, W3, trải dài từ vùng ở bên trên chắn bùn trước 35 đến vùng ở phía sau bánh trước 14 và do vậy, kết cấu này có ưu điểm trong việc xả gió thổi khi chạy xe. Do vậy, có thể dễ dàng xả gió thổi khi chạy xe mà nhiệt độ của nó tăng cao sau khi làm mát và do vậy, các pin 60 có thể được làm mát theo cách hiệu quả.

Như đã được mô tả trên đây, theo phương án áp dụng sáng chế nêu trên, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có tấm ốp trước 40 để che phần trước của khung thân xe 11 từ phía trước và có tay lái 26 nằm phía sau và ở bên trên tấm ốp trước 40, phần mặt trước của tấm ốp trước 40 có ít nhất phần dưới 40B của tấm ốp trước 40 được tạo thành dưới dạng một tấm đáy 41 mà mở lên phía trên nhờ sử dụng phần bản lề 56, nằm ở phần trên 40A của tấm ốp trước 40, làm trục xoay; các pin 60 được bố trí bên trong tấm ốp trước 40 ở bên trong vùng mà các pin 60 gối chồng lên tấm đáy 41, khi nhìn từ phía trước của thân xe ở trạng thái đóng của tấm đáy 41; và tấm đáy 41 có khả năng mở ra đến vị trí mà đầu dưới 41D của tấm đáy 41 nằm cao hơn ít nhất là đầu trên 60C của các pin 60.

Với cấu hình này, tấm ốp trước 40 được mở ra ở mức độ lớn từ phần dưới 40B và do vậy, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo các pin 60. Do vậy, với xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 có các pin 60 được bố trí bên trong tấm ốp trước 40, có thể tạo ra được xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 mà thể hiện

đặc tính rất tốt trong việc tháo các pin 60.

Theo phương án nêu trên, PCU 70 được đỡ bởi tấm dầy 41.

Với cấu hình này, độ cứng vững của tấm dầy 41 được tăng và việc thay thế PCU 70 có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Theo phương án nêu trên, đèn pha 80 được lắp vào tấm dầy 41 và bóng đèn 81 của đèn pha 80 có khả năng được thay thế từ mặt trong (mặt sau) của tấm dầy 41.

Với cấu hình này, việc thay thế bóng đèn 81 có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Theo phương án nêu trên, tấm dầy 41 có khả năng mở ra đến vị trí mà đầu dưới 41D của tấm dầy 41 nằm cao hơn tay lái 26.

Với cấu hình này, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo các pin 60.

Theo phương án nêu trên, tấm dầy 41 được bố trí ở đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp thân xe 30 ở trạng thái đóng của tấm dầy 41; và tấm che chân 43 được bố trí ở bên dưới tấm dầy 41 và tấm che chân 43 nghiêng về phía sau và xuống phía dưới.

Với cấu hình này, tấm che chân 43 không trở thành vật cản khi tấm dầy 41 được mở ra và do vậy, người đi xe có thể dễ dàng tiếp cận các pin 60.

Theo phương án nêu trên, phần bản lề 56 của tấm dầy 41 được bố trí ở phía sau phần trên của tấm dầy 41 và đầu trước 41A của tấm dầy 41 được bố trí ở đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp thân xe 30.

Với cấu hình này, xe kiểu ngồi để chân hai bên 10 thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo các pin 60.

Theo phương án nêu trên, các pin 60, bố trí bên trong tấm ốp trước 40, gối chông lên PCU 70.

Với cấu hình này, chiều dài của cáp điện (đường cáp điện) 75 theo hướng trái - phải có thể được rút ngắn và do vậy, cáp điện 75 để nối các pin 60 và PCU 70 có thể được rút ngắn.

Theo phương án nêu trên, đường ống 90, mà kéo dài theo chiều dọc khi nhìn từ

phía bên, được lắp vào tấm ốp trước 40 ở vị trí là nơi bố trí pin 60.

Với cấu hình này, pin 60 có thể được làm mát bằng cách chủ động dẫn gió thổi khi chạy xe đến các pin 60 thông qua đường ống 90 kéo dài theo chiều dọc.

[Các cấu hình khác]

Phương án nêu trên đơn thuần là ví dụ về một cách thức thực hiện sáng chế và các kết cấu biến thể và các thay đổi tùy ý có thể được thực hiện mà không vượt quá bản chất của sáng chế.

Theo phương án nêu trên, việc mô tả đã được thực hiện đối với kết cấu trong đó toàn bộ phần trên 40A của tấm ốp trước 40 được mở ra hoặc đóng lại nhờ tấm đẩy 41. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở cấu hình này. Ví dụ, chỉ phần giữa của phần trên 40A của tấm ốp trước 40 theo hướng chiều rộng xe có thể được mở ra hoặc đóng lại và hai phần đầu của tấm ốp trước 40 theo hướng chiều rộng xe có thể không được mở ra hoặc đóng lại.

Theo phương án nêu trên, việc mô tả đã được thực hiện đối với kết cấu trong đó động cơ điện 13 là động cơ điện lắp trong bánh xe. Tuy nhiên, thay vì động cơ điện lắp trong bánh xe, động cơ điện 13 có thể là động cơ điện được đỡ bởi khung thân xe 11 hoặc đòn lắc 16. Nghĩa là, có thể chấp nhận kết cấu trong đó động lực được truyền từ động cơ điện đến bánh xe dẫn động thông qua bộ phận truyền động như bánh răng hoặc xích.

Theo phương án nêu trên, việc mô tả đã được thực hiện đối với xe máy có bánh trước 14 và bánh sau 12 là ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai bên 10. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở xe máy. Sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có ba bánh gồm hai bánh trước hoặc hai bánh sau hoặc xe kiểu ngồi để chân hai bên có bốn bánh hoặc nhiều hơn.

Phương án nêu trên hỗ trợ các cấu hình sau đây.

(Cấu hình 1)

Xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp trước để che phần trước của khung thân xe từ phía trước, trong đó mặt trước của tấm ốp trước được tạo thành dưới dạng một tấm đẩy có khả năng mở và đóng mà mở lên phía trên nhờ sử dụng phần bản lề,

nằm ở phần trên của tấm ốp trước, làm trục xoay; pin được bố trí bên trong tấm ốp trước ở bên trong vùng mà pin gồi chông lên tấm đệm có khả năng mở và đóng, khi nhìn từ phía trước của thân xe ở trạng thái đóng của tấm đệm có khả năng mở và đóng; tấm đệm này có khả năng mở ra đến vị trí mà đầu dưới của tấm đệm có khả năng mở và đóng nằm cao hơn ít nhất là đầu trên của pin, cụm điều khiển động lực được đỡ bởi tấm đệm có khả năng mở và đóng; và pin, bố trí bên trong tấm ốp trước, gồi chông lên cụm điều khiển động lực khi nhìn từ phía trước của thân xe.

Với cấu hình này, tấm ốp trước được mở ra ở mức độ lớn từ phần dưới và do vậy, xe kiểu ngồi để chân hai bên thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo pin. Do vậy, với xe kiểu ngồi để chân hai bên mà pin được bố trí bên trong tấm ốp trước, có thể tạo ra được xe kiểu ngồi để chân hai bên mà thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo pin.

Hơn nữa, với cấu hình này, độ cứng vững của tấm đệm có khả năng mở và đóng được tăng và việc thay thế PCU có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

Hơn thế nữa, với cấu hình này, chiều dài của dây điện theo hướng trái - phải có thể được rút ngắn và do vậy, cáp điện để nối pin và cụm điều khiển động lực có thể được rút ngắn.

[Cấu hình 2]

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình 1, trong đó xe này bao gồm tay lái nằm phía sau và ở bên trên tấm ốp trước trong đó một phần ở mặt trước của tấm ốp trước, mà có ít nhất phần dưới của tấm ốp trước, được tạo thành dưới dạng một tấm đệm có khả năng mở và đóng.

[Cấu hình 3]

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình 1 hoặc 2, trong đó đèn pha được lắp vào tấm đệm có khả năng mở và đóng; và bóng đèn của đèn pha có khả năng được thay thế từ mặt sau của tấm đệm có khả năng mở và đóng.

Với cấu hình này, việc thay thế bóng đèn có thể được thực hiện một cách dễ dàng.

[Cấu hình 4]

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ 1

đến 3, trong đó tấm đậy có khả năng mở và đóng có thể được mở ra đến vị trí mà đầu dưới nằm cao hơn tay lái nằm phía sau và ở bên trên tấm ốp trước.

Với cấu hình này, xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể thu được đặc tính rất tốt trong việc tháo pin.

[Cấu hình 5]

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ 1 đến 4, trong đó tấm đậy có khả năng mở và đóng được bố trí ở đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp thân xe ở trạng thái đóng của tấm đậy có khả năng mở và đóng; và tấm che chân được bố trí ở bên dưới tấm đậy có khả năng mở và đóng và tấm che chân nghiêng về phía sau và xuống phía dưới.

Với cấu hình này, tấm che chân không trở thành vật cản khi tấm đậy có khả năng mở và đóng được mở ra và do vậy, người đi xe có thể dễ dàng tiếp cận pin.

[Cấu hình 6]

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ 1 đến 5, trong đó phần bản lề của tấm đậy có khả năng mở và đóng được bố trí ở phía sau phần trên của tấm đậy có khả năng mở và đóng; và phần đầu ngoài của tấm đậy có khả năng mở và đóng được bố trí ở đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp thân xe.

Với cấu hình này, xe kiểu ngồi để chân hai bên thể hiện đặc tính rất tốt trong việc tháo các pin.

[Cấu hình 7]

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo cấu hình bất kỳ trong số các cấu hình từ 1 đến 6, trong đó đường ống, mà kéo dài theo chiều dọc khi nhìn từ phía bên, được lắp vào tấm ốp trước ở vị trí là nơi bố trí pin.

Với cấu hình này, pin có thể được làm mát bằng cách chủ động dẫn gió thổi khi chạy xe đến pin thông qua đường ống kéo dài theo chiều dọc.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên có tấm ốp trước (40) để che phần trước của khung thân xe (11) từ phía trước, khác biệt ở chỗ:

mặt trước của tấm ốp trước (40) được tạo thành dưới dạng một tấm đập có khả năng mở và đóng (41) mà mở lên phía trên nhờ sử dụng phần bản lề (56), nằm ở phần trên (40A) của tấm ốp trước (40), làm trục xoay;

pin (60) được bố trí bên trong tấm ốp trước (40) ở bên trong vùng mà pin (60) gối chông lên tấm đập có khả năng mở và đóng (41), khi nhìn từ phía trước của thân xe ở trạng thái đóng của tấm đập có khả năng mở và đóng (41);

tấm đập có khả năng mở và đóng (41) có khả năng mở ra đến vị trí mà đầu dưới (41D) của tấm đập có khả năng mở và đóng (41) nằm cao hơn ít nhất là đầu trên (60C) của pin (60),

cụm điều khiển động lực (70) được đỡ bởi tấm đập có khả năng mở và đóng (41); và

pin (60), bố trí bên trong tấm ốp trước (40), gối chông lên cụm điều khiển động lực (70) khi nhìn từ phía trước của thân xe.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó xe này bao gồm tay lái (26) nằm phía sau và ở bên trên tấm ốp trước (40), trong đó:

một phần ở mặt trước của tấm ốp trước (40) có ít nhất phần dưới (40B) của tấm ốp trước (40) được tạo thành dưới dạng một tấm đập có khả năng mở và đóng (41).

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

đèn pha (80) được lắp vào tấm đập có khả năng mở và đóng (41); và

bóng đèn (81) của đèn pha (80) có khả năng được thay thế từ mặt sau của tấm đập có khả năng mở và đóng (41).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó tấm đập có khả năng mở và đóng (41) có thể được mở ra đến vị trí mà đầu dưới

(41D) nằm cao hơn tay lái (26) nằm phía sau và ở bên trên tấm ốp trước (40).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó:

tấm đập có khả năng mở và đóng (41) được bố trí ở đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp thân xe (30) ở trạng thái đóng của tấm đập có khả năng mở và đóng (41); và

tấm che chân (43) được bố trí ở bên dưới tấm đập có khả năng mở và đóng (41) và tấm che chân (43) nghiêng về phía sau và xuống phía dưới.

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:

phần bản lề (56) của tấm đập có khả năng mở và đóng (41) được bố trí ở phía sau phần trên của tấm đập có khả năng mở và đóng (41); và

phần đầu ngoài (41A) của tấm đập có khả năng mở và đóng (41) được bố trí ở đầu ngoài cùng ở phía trước của tấm ốp thân xe (30).

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó đường ống (90), mà kéo dài theo chiều dọc khi nhìn từ phía bên, được lắp vào tấm ốp trước (40) ở vị trí là nơi bố trí pin (60).

1/4

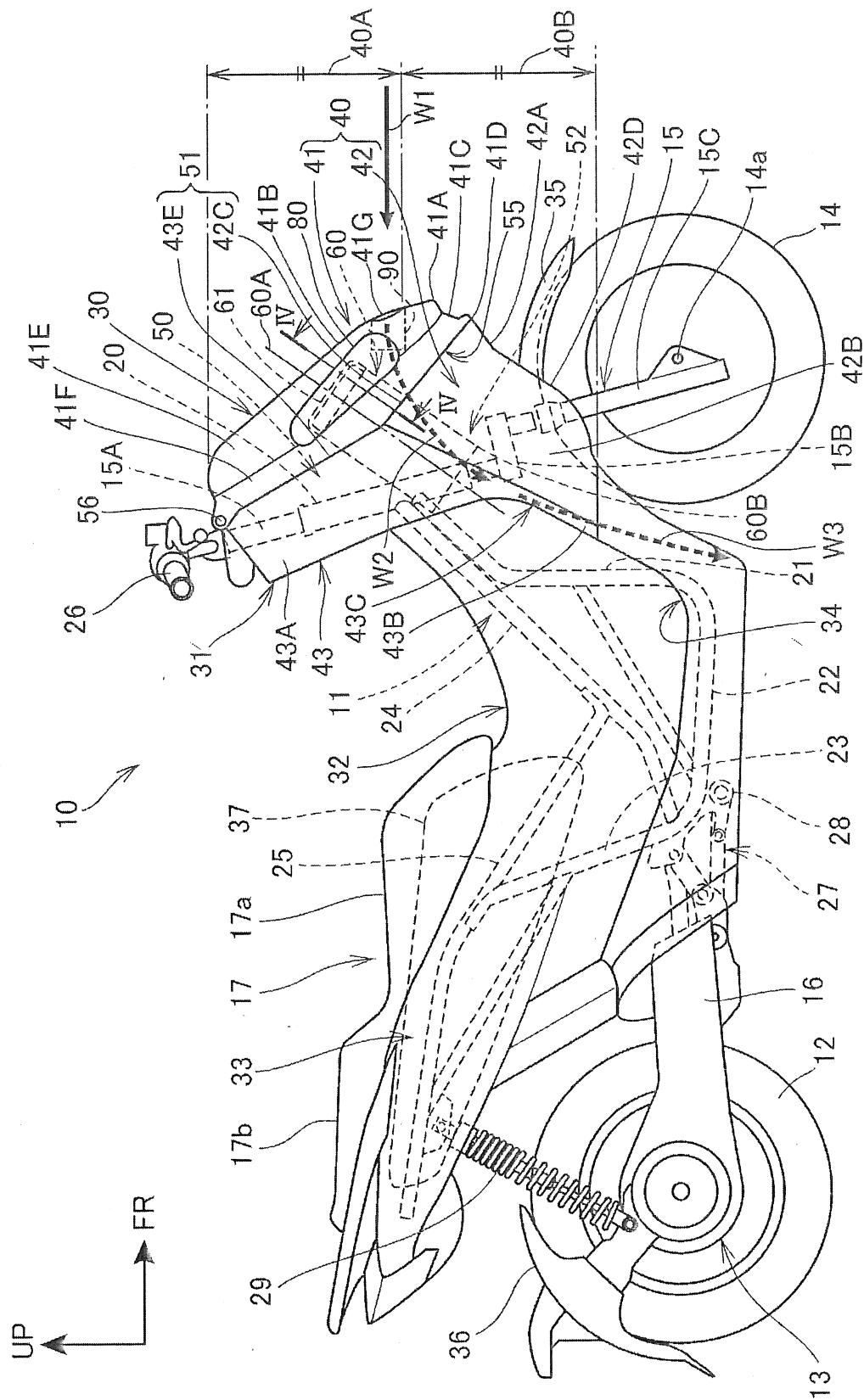


FIG. 1

2/4

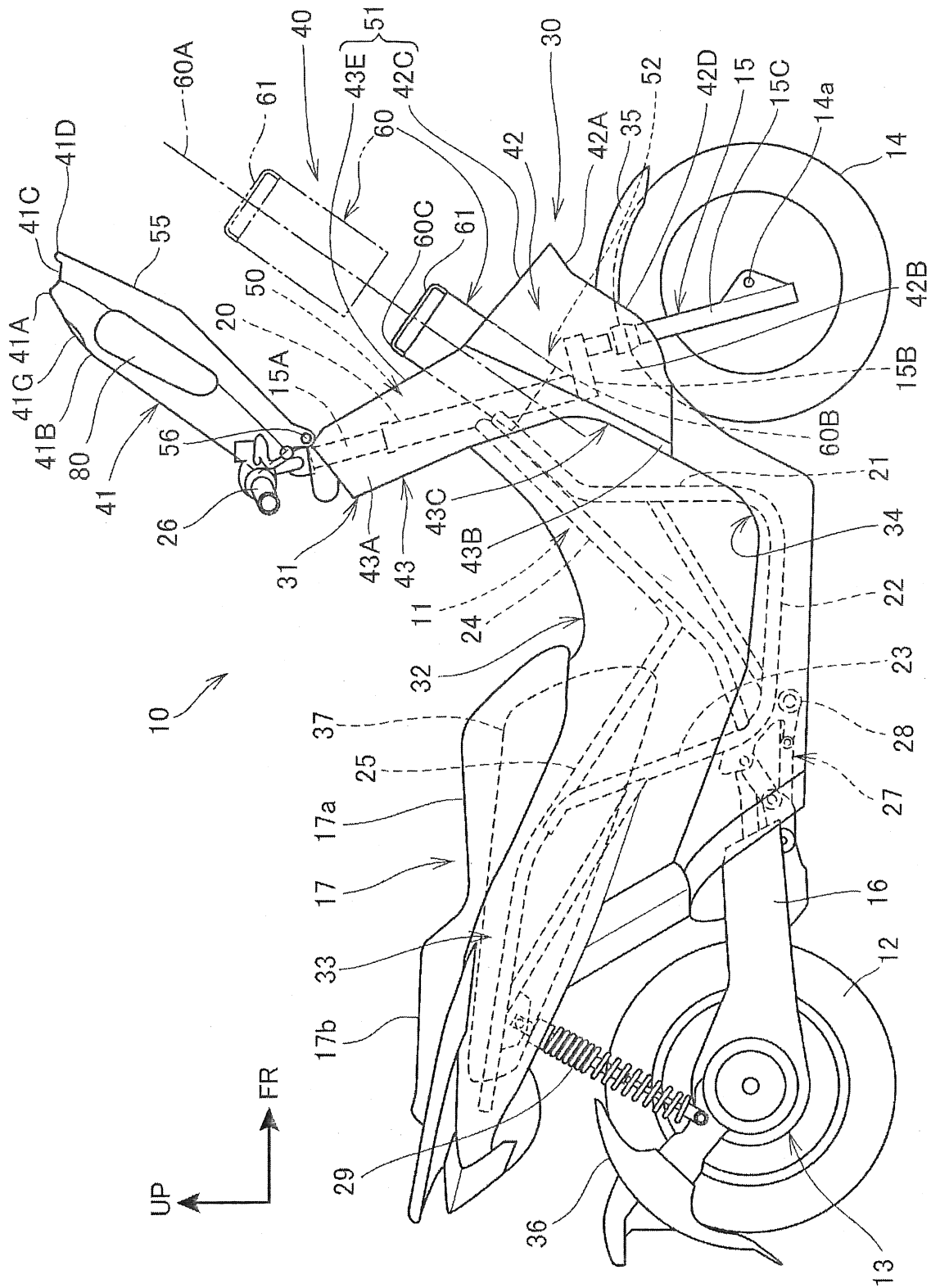


FIG. 2

3/4

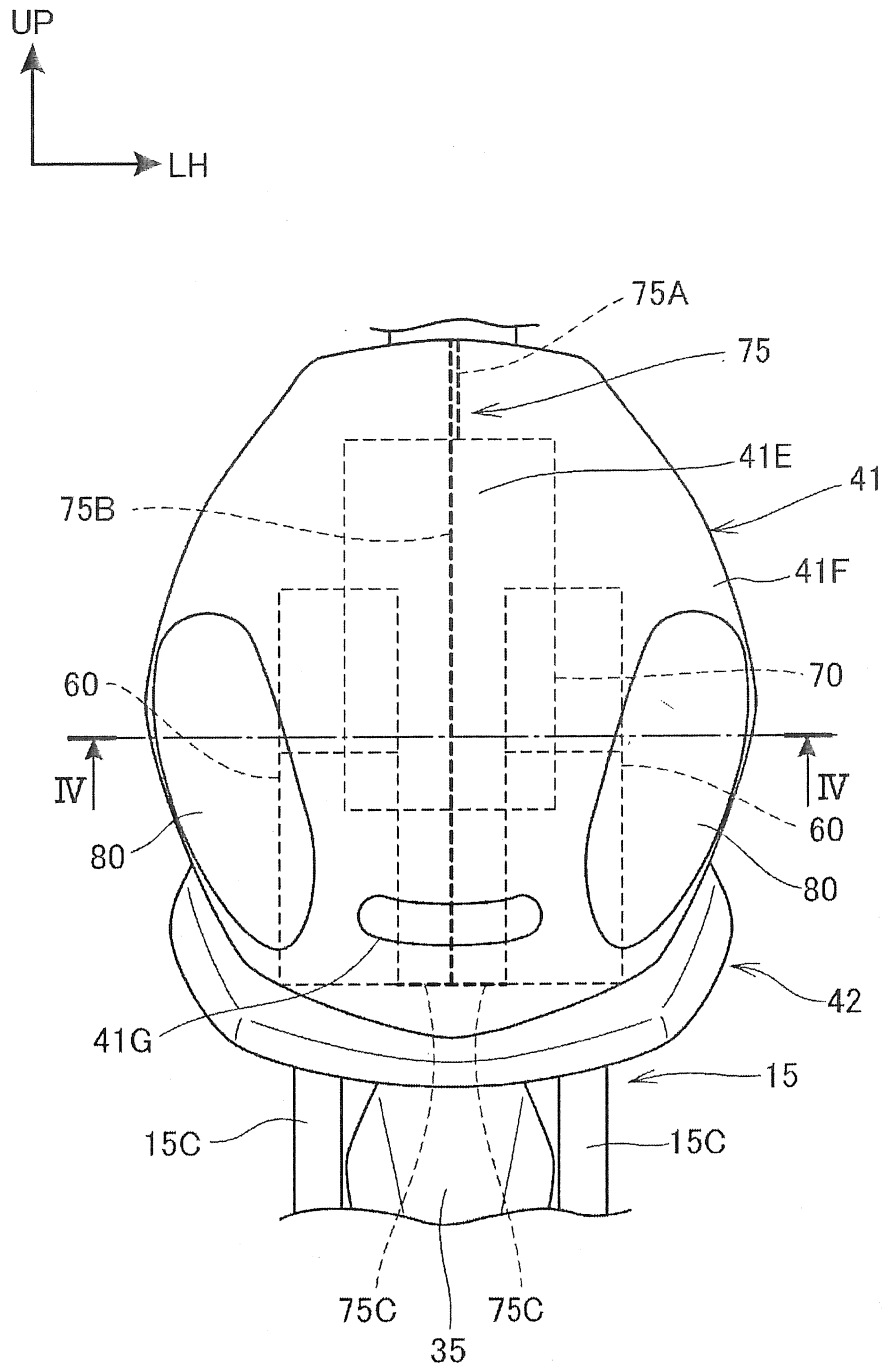


FIG.3

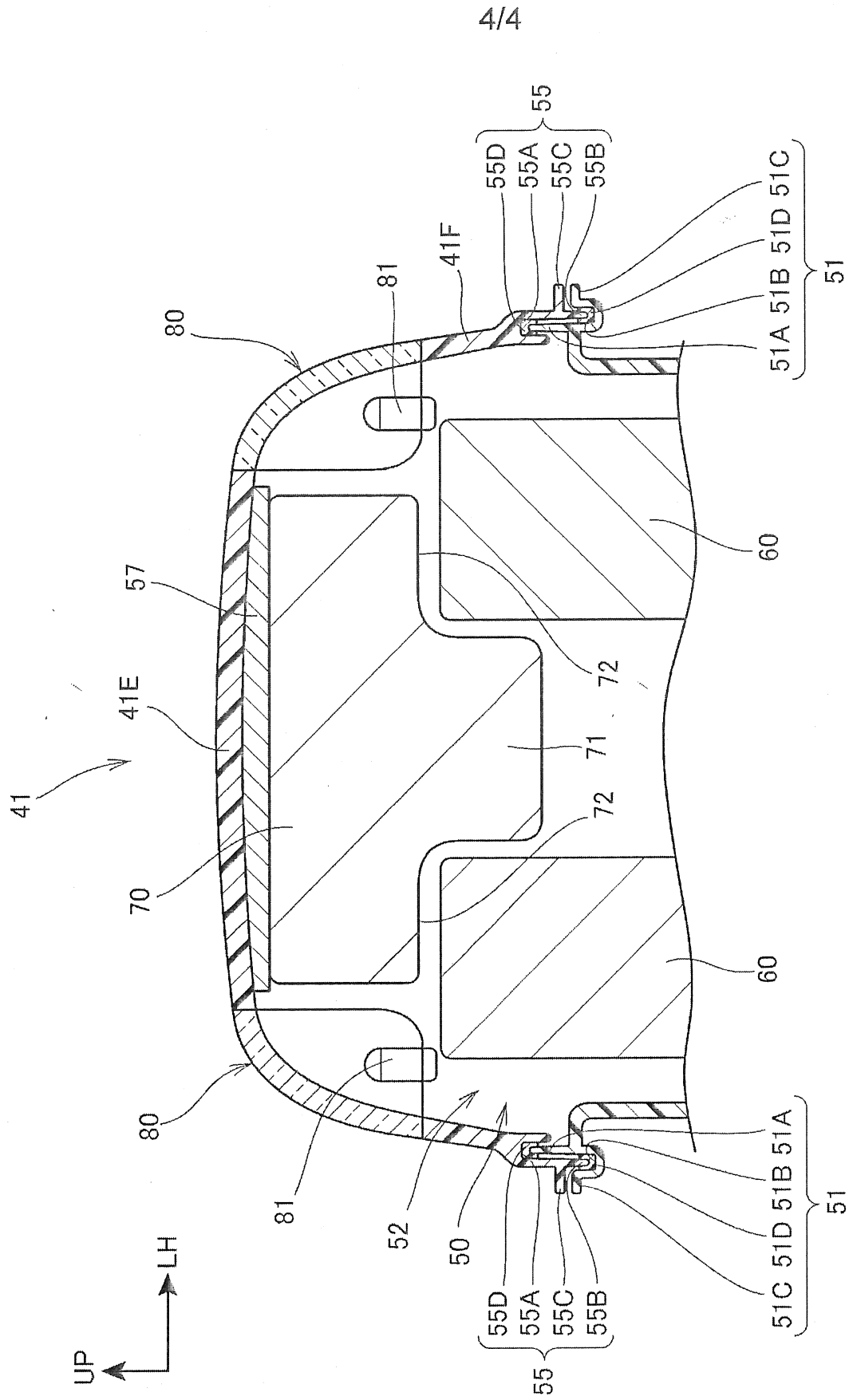


FIG. 4