



(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)



1-0051044

(51)⁷ B62J 15/02; B62K 011/02

(13) B

(21) 1-2017-02441

(22) 28/06/2017

(30) 105211389 28/07/2016 TW

(45) 25/09/2025 450

(43) 26/02/2018 359A

(73) SANYANG MOTOR CO., LTD. (TW)

No. 184 Keng Tzu Kou, Shang Keng Village, Hsin Fong Shiang, Hsinchu County
304, TAIWAN

(72) Sung-Kun LIN (TW); Ko-Ming CHEN (TW).

(74) Công ty TNHH Trường Xuân (AGELESS CO.,LTD.)

(54) CƠ CẤU PHÍA SAU CỦA XE MÔTÔ

(21) 1-2017-02441

(57) Sáng chế đề cập đến cơ cấu phía sau của xe mô tô. Cơ cấu phía sau của xe mô tô bao gồm khung, khung đỡ, đèn tín hiệu phía sau thứ nhất, đèn tín hiệu phía sau thứ hai, vè xe phía sau và kẹp vè xe. Đèn tín hiệu phía sau thứ nhất được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ. Đèn tín hiệu phía sau thứ hai được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ. Kẹp vè xe đi xuyên qua vè xe phía sau và khung đỡ để lắp cố định vè xe phía sau và khung đỡ với khung.

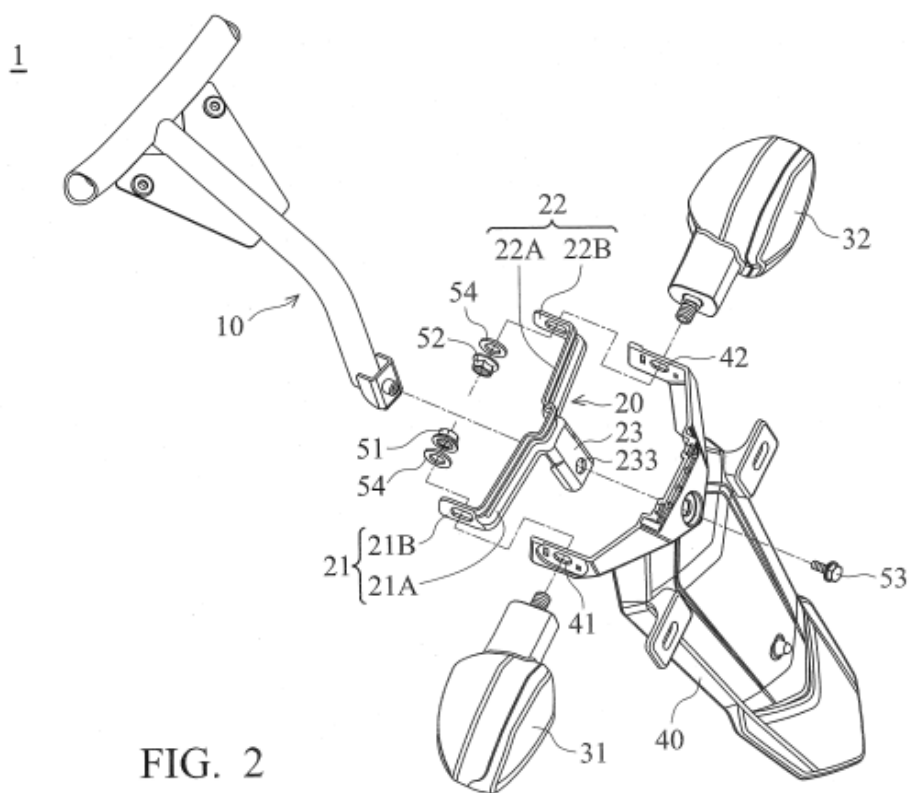


FIG. 2

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cơ cấu phía sau của xe mô tô, và cụ thể là đề cập đến cơ cấu phía sau mà có thể dễ dàng tháo ra được.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, cơ cấu phía sau của xe mô tô có về xe phía sau và giá đỡ định vị đèn tín hiệu. Về xe phía sau được tách ra khỏi giá đỡ định vị đèn tín hiệu. Đèn tín hiệu phía sau được xiết với giá đỡ định vị đèn tín hiệu. Giá đỡ định vị đèn tín hiệu được xiết với khung sử dụng hơn hai đinh vít. Về xe phía sau được xiết với giá đỡ về xe. Cơ cấu phía sau thông thường cần đinh vít để lắp về xe phía sau, giá đỡ định vị đèn tín hiệu và khung. Chi phí và thời gian lắp ráp của cơ cấu phía sau thông thường tăng. Ngoài ra, cơ cấu phía sau thông thường khó sửa chữa.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Theo một phương án, sáng chế đề xuất cơ cấu phía sau của xe mô tô. Cơ cấu phía sau của xe mô tô bao gồm khung, khung đỡ, đèn tín hiệu phía sau thứ nhất, đèn tín hiệu phía sau thứ hai, về xe phía sau và kẹp về xe. Đèn tín hiệu phía sau thứ nhất được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ. Đèn tín hiệu phía sau thứ hai được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ. Kẹp về xe đi xuyên qua về xe phía sau và khung đỡ để lắp cố định về xe phía sau và khung đỡ với khung.

Theo một phương án, khung đỡ và về xe phía sau được lắp cố định với khung chỉ bằng bulông.

Theo một phương án, khung đỡ bao gồm thân khung đỡ, tay thứ nhất và tay thứ hai. Tay thứ nhất và tay thứ hai được bố trí hai cạnh bên của thân khung đỡ. Tay thứ nhất đối xứng với tay thứ hai. Đèn tín hiệu phía sau thứ nhất được lắp cố định với tay thứ nhất. Đèn tín hiệu phía sau thứ hai được lắp cố định với tay thứ hai.

Theo một phương án, khung còn bao gồm đế định vị. Đế định vị tiếp giáp thân khung đỡ, và kẹp về xe lắp cố định về xe phía sau và khung đỡ với đế định vị.

Theo một phương án, đế định vị bao gồm thân đế và trụ định vị. Trụ định vị được

tạo ra trên thân đế. Thân khung đỡ bao gồm lỗ định vị, và trụ định vị đi xuyên qua lỗ định vị để giới hạn sự điều chỉnh vị trí của thân đế tương ứng với thân khung đỡ.

Theo một phương án, kẹp về xe được xiết với trụ định vị.

Theo một phương án, thân khung đỡ bao gồm chốt chặn thứ nhất và chốt chặn thứ hai, và chốt chặn thứ nhất và chốt chặn thứ hai lần lượt tiếp giáp hai mặt của đế định vị.

Theo một phương án, khung đỡ có hình T. Khung đỡ bao gồm dầm gia cố. Dầm gia cố kéo dài lên trên thân khung đỡ, tay thứ nhất và tay thứ hai.

Theo một phương án, khung đỡ có hình I. Khung đỡ bao gồm dầm gia cố. Dầm gia cố kéo dài lên trên tay thứ nhất và tay thứ hai.

Theo một phương án, cơ cấu phía sau của xe mô tô còn bao gồm đai giữ đèn tín hiệu thứ nhất và đai giữ đèn tín hiệu thứ hai, trong đó tay thứ nhất bao gồm phần kéo dài thứ nhất và phần để xiết khung đỡ thứ nhất. Tay thứ hai bao gồm phần kéo dài thứ hai và phần để xiết khung đỡ thứ hai. Một đầu của phần kéo dài thứ nhất được nối với thân khung đỡ. Đầu kia của phần kéo dài thứ nhất được nối với phần để xiết khung đỡ thứ nhất. Một đầu của phần kéo dài thứ hai được nối với thân khung đỡ. Đầu kia của phần kéo dài thứ hai được nối với phần để xiết khung đỡ thứ hai. Về xe phía sau còn bao gồm phần để xiết về xe thứ nhất và phần để xiết về xe thứ hai. Đai giữ đèn tín hiệu thứ nhất xiết phần để xiết khung đỡ thứ nhất, phần để xiết về xe thứ nhất và đèn tín hiệu phía sau thứ nhất. Đai giữ đèn tín hiệu thứ hai cố định phần để xiết khung đỡ thứ hai, phần để xiết về xe thứ hai và đèn tín hiệu phía sau thứ hai.

Sử dụng cơ cấu phía sau theo một phương án của sáng chế, số lượng bulông cần thiết giảm và, do đó chi phí giảm. Ngoài ra, thời gian cần để sửa chữa xe mô tô giảm.

Phần mô tả chi tiết được đưa ra trong các phương án sau với sự tham khảo các hình vẽ đi kèm.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế có thể hiểu được đầy đủ bằng cách đọc phần mô tả chi tiết và ví dụ sau với sự tham khảo đến các hình vẽ đi kèm, trong đó:

Fig. 1 thể hiện xe mô tô theo một phương án của sáng chế;

Fig. 2 là hình chiếu phần khuất của cơ cấu phía sau theo một phương án của sáng chế;

Fig. 3A thể hiện chi tiết khung đỡ theo một phương án của sáng chế;

Fig. 3B thể hiện chi tiết của khung theo một phương án của sáng chế; và

Fig. 4 thể hiện khung đỡ của phương án thứ hai của sáng chế.

Mô tả chi tiết sáng chế

Phần mô tả là các phương án thực hiện sáng chế mong đợi nhất. Phần mô tả này có mục đích minh họa nguyên tắc chung của sáng chế và không hạn chế sáng chế. Phạm vi của sáng chế được xác định tốt nhất bằng cách tham khảo đến các yêu cầu bảo hộ đi kèm.

Fig. 1 thể hiện xe mô tô M theo một phương án của sáng chế, bao gồm cơ cấu phía sau 1, bộ ốp đầu 91, lớp trước 92, lớp sau 93, yên xe 94 và hệ thống điện 95.

Xe mô tô M bao gồm phần phía trước, phần ở giữa và phần phía sau. Phần phía trước của xe mô tô M bao gồm bộ ốp đầu 91, lớp trước 92, đèn tín hiệu phía trước và ổ khóa. Phần ở giữa của xe mô tô M bao gồm hệ thống điện 95, yên xe 94, chân chống bên và chân chống giữa. Phần phía sau của xe mô tô M bao gồm đèn sau, lớp sau 93 và cơ cấu phía sau 1.

Bộ ốp đầu 91 điều khiển hướng di chuyển của xe mô tô M. Bảng điều khiển được bố trí trên 91. Bảng điều khiển bao gồm bộ thông tin như đồng hồ đo tốc độ, đồng hồ đo đường đi và đồng hồ nhiên liệu. Bộ ốp đầu 91 bao gồm tay điều khiển (bao gồm tay cầm ga) và cần phanh. Hướng của xe mô tô M được điều khiển bằng tay điều khiển. Tay cầm ga điều khiển lượng nhiên liệu được cấp bằng bộ vòi của xe mô tô M. Tốc độ của xe mô tô M giảm thông qua cần phanh. Bộ ốp đầu 91 còn bao gồm công tắc đèn tín hiệu rẽ, công tắc đèn pha, công tắc khởi động và đèn pha. Đèn pha để chiếu sáng. Công tắc đèn tín hiệu rẽ điều khiển đèn tín hiệu rẽ. Công tắc khởi động để khởi động xe mô tô M.

Hướng của lớp trước 92 được thay đổi bằng cách xoay bộ ốp đầu 91 thông qua phuộc kim loại, và hướng di chuyển của xe mô tô M được điều khiển bằng cách xoay bộ ốp đầu 91. Hệ thống điện 95 làm quay lớp sau 93 để di chuyển xe mô tô M.

Fig. 2 là hình chiếu phần khuất của cơ cấu phía sau 1 theo một phương án của

sáng chế. Cơ cấu phía sau 1 bao gồm khung 10, khung đỡ 20, đèn tín hiệu phía sau thứ nhất 31, đèn tín hiệu phía sau thứ hai 32, vè xe phía sau 40 và kẹp vè xe 53. Đèn tín hiệu phía sau thứ nhất 31 được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ 20. Đèn tín hiệu phía sau thứ hai 32 được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ 20. Kẹp vè xe 53 đi xuyên qua vè xe phía sau 40 và khung đỡ 20 để lắp cố định vè xe phía sau 40 và khung đỡ 20 với khung 10.

Theo phương án này, khung đỡ 20 và vè xe phía sau 40 được lắp cố định với khung 10 chỉ bằng bulông 53. Theo cách khác, khung đỡ 20 và vè xe phía sau 40 được lắp cố định với khung 10 chỉ bằng một đinh vít. Việc sử dụng cơ cấu phía sau 1 theo một phương án của sáng chế, số lượng đinh vít giảm và, do đó giảm chi phí. Ngoài ra, thời gian cần để sửa chữa xe mô tô giảm.

Fig. 3A thể hiện chi tiết khung đỡ 20. Tham khảo Fig. 3A, theo một phương án, khung đỡ 20 bao gồm thân khung đỡ 33, tay thứ nhất 21 và tay thứ hai 22. Tay thứ nhất 21 và tay thứ hai 22 được bố trí hai cạnh bên của thân khung đỡ 23. Tay thứ nhất 21 đối xứng với tay thứ hai 22. Tham khảo các Fig. 2 và 3A, đèn tín hiệu phía sau thứ nhất 31 được lắp cố định với tay thứ nhất 21. Đèn tín hiệu phía sau thứ hai 32 được lắp cố định với tay thứ hai 22.

Fig. 3B thể hiện chi tiết của khung 10 theo một phương án của sáng chế. Tham khảo Fig. 3B, theo một phương án, khung 10 còn bao gồm đế định vị 11. Tham khảo Fig. 2 và 3B, đế định vị 11 tiếp giáp thân khung đỡ 23. Kẹp vè xe 53 cố định vè xe phía sau 40 và khung đỡ 20 với đế định vị 11. Theo một phương án, đế định vị 11 bao gồm thân đế 12 và trụ định vị 13. Trụ định vị 13 được tạo ra trên thân đế 12. Thân khung đỡ 23 bao gồm lỗ định vị 233. Trụ định vị 13 đi xuyên qua lỗ định vị 233 giới hạn sự điều chỉnh vị trí thân đế 12 tương ứng với thân khung đỡ 23. Theo phương án này, kẹp vè xe 53 là bulông. Kẹp vè xe 53 được xiết vào lỗ ren trên trụ định vị 13.

Tham khảo Fig. 2 và 3A, theo một phương án, thân khung đỡ 23 bao gồm chốt chặn thứ nhất 231 và chốt chặn thứ hai 232. Clốt chặn thứ nhất 231 và chốt chặn thứ hai 232 lần lượt tiếp giáp hai mặt của đế định vị 11. Clốt chặn thứ nhất 231 và chốt chặn thứ hai 232 giới hạn sự di chuyển của thân khung đỡ 23 tương ứng với đế định vị 11, và tăng độ bền của thân khung đỡ 23.

Tham khảo Fig. 3A, theo một phương án, khung đỡ 20 có hình T. Khung đỡ 20

bao gồm dầm gia cố 24. Dầm gia cố 24 kéo dài lên trên thân khung đỡ 23, tay thứ nhất 21 và tay thứ hai 22. Dầm gia cố 24 chống lại va chạm không mong muốn theo hướng nằm ngang.

Tham khảo Fig. 2, theo phương án này, cơ cấu phía sau 1 của xe mô tô còn bao gồm đai giữ đèn tín hiệu thứ nhất 51, đai giữ đèn tín hiệu thứ hai 52 và vòng đệm 54. Tay thứ nhất 21 bao gồm phần kéo dài thứ nhất 21A và phần để xiết khung đỡ thứ nhất 21B. Tay thứ hai 22 bao gồm phần kéo dài thứ hai 22A và phần để xiết khung đỡ thứ hai 22B. Một đầu của phần kéo dài thứ nhất 21A được nối với thân khung đỡ 23. Đầu kia của phần kéo dài thứ nhất 21A được nối với phần để xiết khung đỡ thứ nhất 21B. Một đầu của phần kéo dài thứ hai 22A được nối với thân khung đỡ 23. Đầu kia của phần kéo dài thứ hai 22A được nối với phần để xiết khung đỡ thứ hai 22B. Về xe phía sau 40 còn bao gồm phần để xiết về xe thứ nhất 41 và phần để xiết về xe thứ hai 42. Đai giữ đèn tín hiệu thứ nhất 51 và vòng đệm 54 xiết phần để xiết khung đỡ thứ nhất 21B, phần để xiết về xe thứ nhất 41 và đèn tín hiệu phía sau thứ nhất 31. Đai giữ đèn tín hiệu thứ hai 52 và vòng đệm 54 cố định phần để xiết khung đỡ thứ hai 22B, phần để xiết về xe thứ hai 42 và đèn tín hiệu phía sau thứ hai 32. Sử dụng cơ cấu đã đề cập ở trên, khung đỡ 20 được coi là một phần của khung 10, mà xiết chắc chắn về xe phía sau 40.

Fig. 4 thể hiện khung đỡ 20' của phương án thứ hai của sáng chế. Theo phương án này, khung đỡ 20' có hình I. Khung đỡ 20' bao gồm dầm gia cố 24'. Dầm gia cố 24' chỉ kéo dài lên trên tay thứ nhất 21 và tay thứ hai 22 thay vì được tạo ra trên thân khung đỡ 23. Thân khung đỡ 23 có mặt cắt ngang hình U để có chức năng ngăn chặn và định vị. Tuy nhiên, sự bộc lộ ở đây không có nghĩa là giới hạn sáng chế. Trong các phương án khác, thân khung đỡ 23 có thể được tạo hình chữ thập hoặc óc thể có hình dáng khác. Theo một phương án, dầm gia cố có thể được bỏ qua.

Việc sử dụng thuật ngữ như “thứ nhất”, “thứ hai”, “thứ ba”, v.v. trong các yêu cầu bảo hộ để thay đổi chi tiết bảo hộ không bao hàm bất kỳ sự ưu tiên nào, hoặc thứ tự của chi tiết yêu cầu bảo hộ đối với thứ tự khác hoặc thứ tự về mặt thời gian mà các hoạt động của phương pháp được thực hiện, nhưng được sử dụng chỉ là dấu hiệu để phân biệt chi tiết yêu cầu bảo hộ này có tên nào đó với chi tiết khác có tên giống nhau (mà để sử dụng thuật ngữ thứ tự).

Trong khi sáng chế được mô tả bằng các ví dụ và theo quan điểm của các phương án được ưu tiên, nên hiểu rằng sáng chế không bị hạn chế ở các phương án được bộc lộ. Ngược lại, mong muốn bao gồm cả sự cải biến và sự sắp xếp tương tự (sẽ rõ ràng đối với chuyên gia trong lĩnh vực này). Do đó, phạm vi của các yêu cầu bảo hộ đi kèm nên được giải thích rộng rãi nhất để phù hợp với tất cả sự cải biến và sắp xếp tương tự này.

Yêu cầu bảo hộ

1. Cơ cấu phía sau của xe mô tô, bao gồm:

khung;

khung đỡ;

đèn tín hiệu phía sau thứ nhất, trong đó đèn tín hiệu phía sau thứ nhất được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ;

đèn tín hiệu phía sau thứ hai, trong đó đèn tín hiệu phía sau thứ hai được lắp cố định trực tiếp vào khung đỡ;

vè xe phía sau; và

ít nhất một kẹp vé xe, trong đó kẹp vé xe đi xuyên qua vé xe phía sau và khung đỡ để lắp có thể tháo rời vé xe phía sau và khung đỡ với khung, trong đó khung đỡ và vé xe phía sau được lắp cố định với khung chỉ bằng bulông.

2. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 1, trong đó khung đỡ bao gồm thân khung đỡ, tay thứ nhất và tay thứ hai, tay thứ nhất và tay thứ hai được bố trí hai cạnh bên của thân khung đỡ, tay thứ nhất đối xứng với tay thứ hai, đèn tín hiệu phía sau thứ nhất được lắp cố định với tay thứ nhất, và đèn tín hiệu phía sau thứ hai được lắp cố định với tay thứ hai.

3. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 2, trong đó khung còn bao gồm đế định vị, đế định vị tiếp giáp thân khung đỡ, và kẹp vé xe cố định vé xe phía sau và khung đỡ với đế định vị.

4. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 3, trong đó để định vị bao gồm thân đế và trụ định vị, trụ định vị được tạo ra trên thân đế, thân khung đỡ bao gồm lỗ định vị, và trụ định vị đi xuyên qua lỗ định vị để giới hạn sự điều chỉnh vị trí của thân đế so với thân khung đỡ.
5. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 4, trong đó kẹp về xe được xiết với trụ định vị.
6. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 3, trong đó thân khung đỡ bao gồm chốt chặn thứ nhất và chốt chặn thứ hai, và chốt chặn thứ nhất và chốt chặn thứ hai lần lượt tiếp giáp hai mặt của đế định vị.
7. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 2, trong đó khung đỡ hình T, khung đỡ bao gồm dầm gia cố, và dầm gia cố kéo dài lên trên thân khung đỡ, tay thứ nhất và tay thứ hai.
8. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 2, trong đó khung đỡ hình I, khung đỡ bao gồm dầm gia cố, và dầm gia cố kéo dài lên trên tay thứ nhất và tay thứ hai.
9. Cơ cấu phía sau của xe mô tô theo điểm 2, còn bao gồm đai giữ đèn tín hiệu thứ nhất và đai giữ đèn tín hiệu thứ hai, trong đó tay thứ nhất bao gồm phần kéo dài thứ nhất và phần để xiết khung đỡ thứ nhất, tay thứ hai bao gồm phần kéo dài thứ hai và phần để xiết khung đỡ thứ hai, một đầu của phần kéo dài thứ nhất được nối với thân khung đỡ, đầu kia của phần kéo dài thứ nhất được nối với phần để xiết khung đỡ thứ nhất, một đầu của phần kéo dài thứ hai được nối với thân khung đỡ, đầu kia của phần kéo dài thứ

hai được nối với phần để xiết khung đỡ thứ hai, về xe phía sau còn bao gồm phần để xiết về xe thứ nhất và phần để xiết về xe thứ hai, đai giữ đèn tín hiệu thứ nhất xiết phần để xiết khung đỡ thứ nhất, phần để xiết về xe thứ nhất và đèn tín hiệu phía sau thứ nhất, và đai giữ đèn tín hiệu thứ hai cố định phần để xiết khung đỡ thứ hai, phần để xiết về xe thứ hai và đèn tín hiệu phía sau thứ hai.

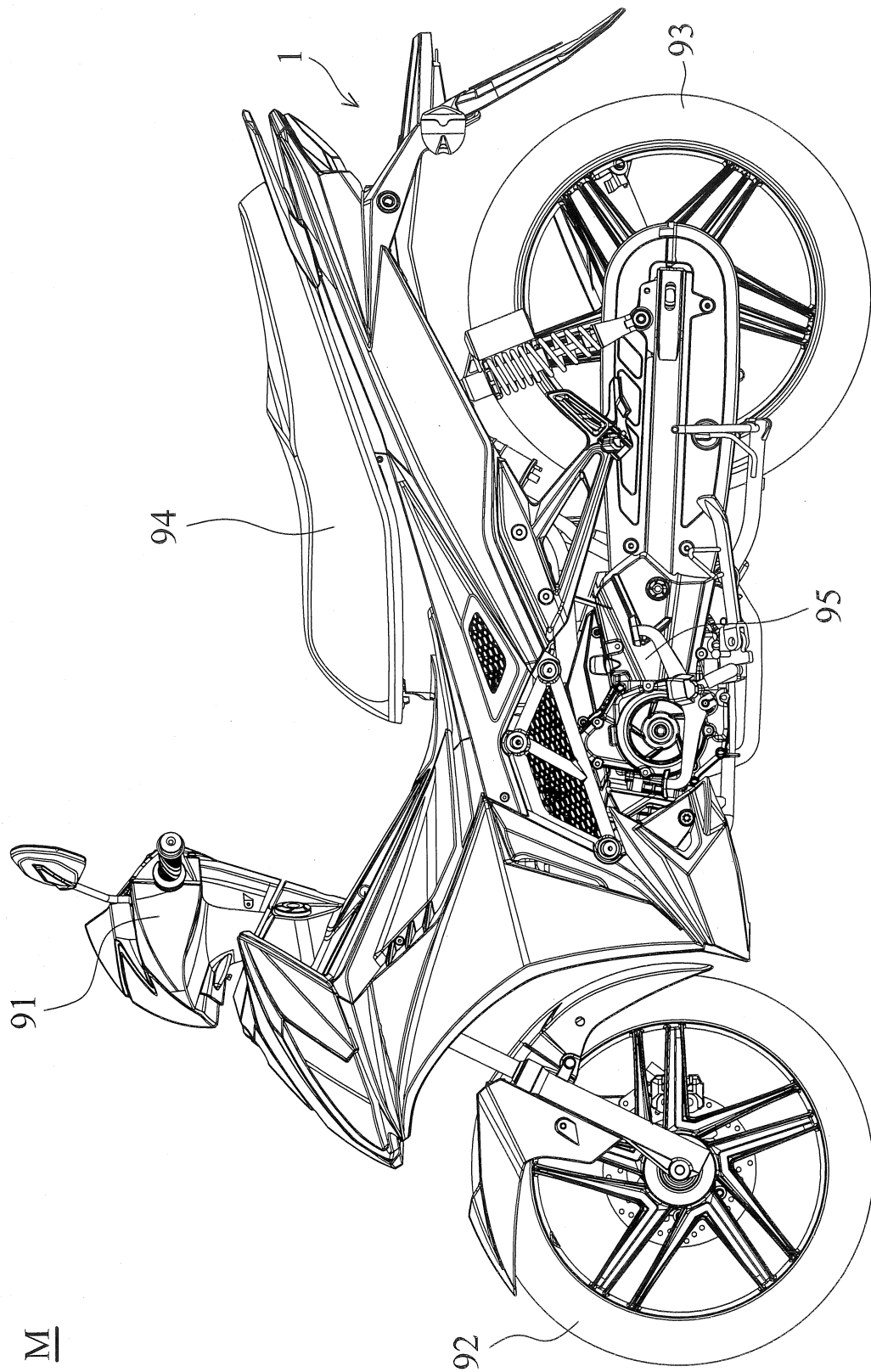


FIG. 1

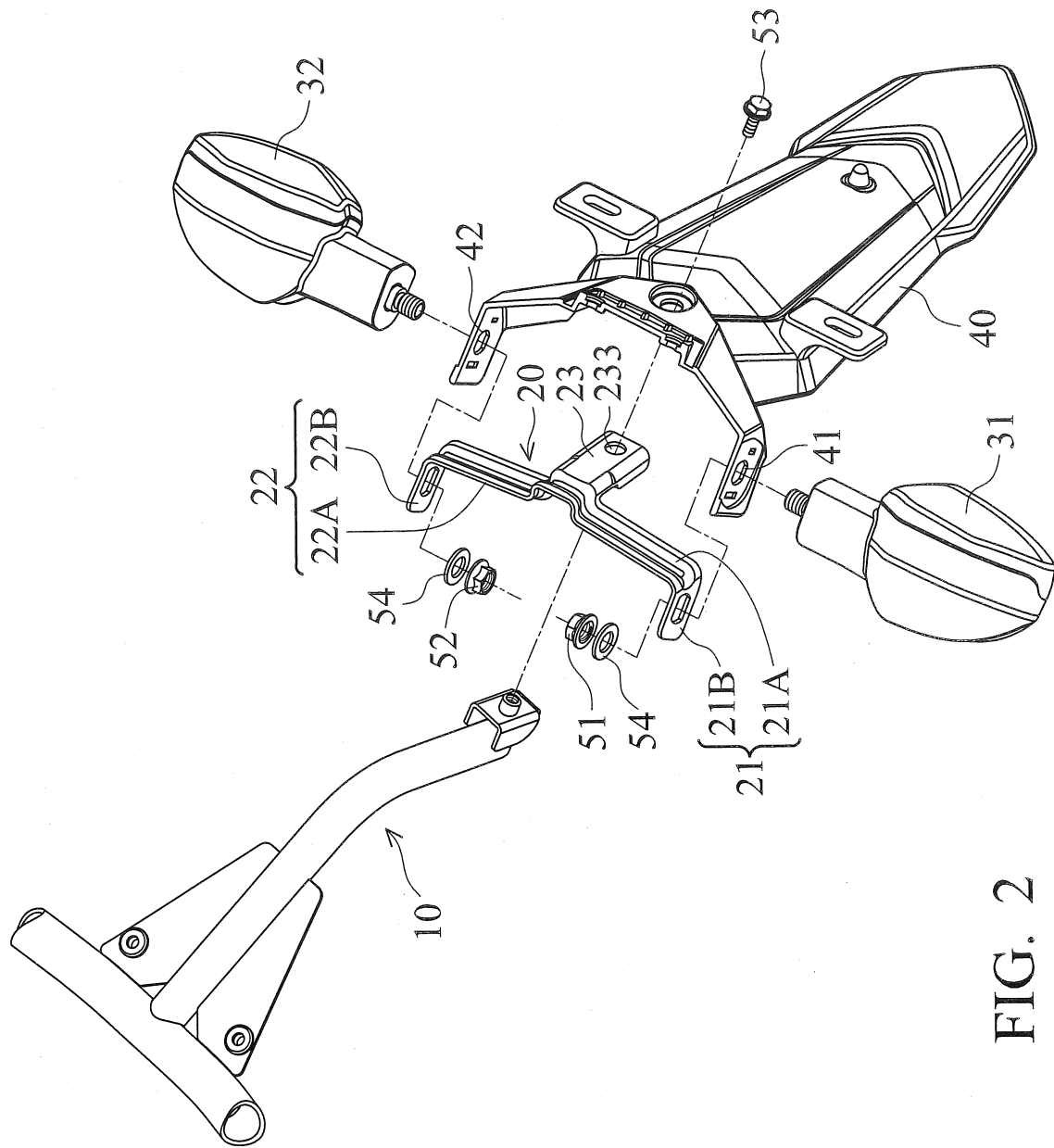


FIG. 2

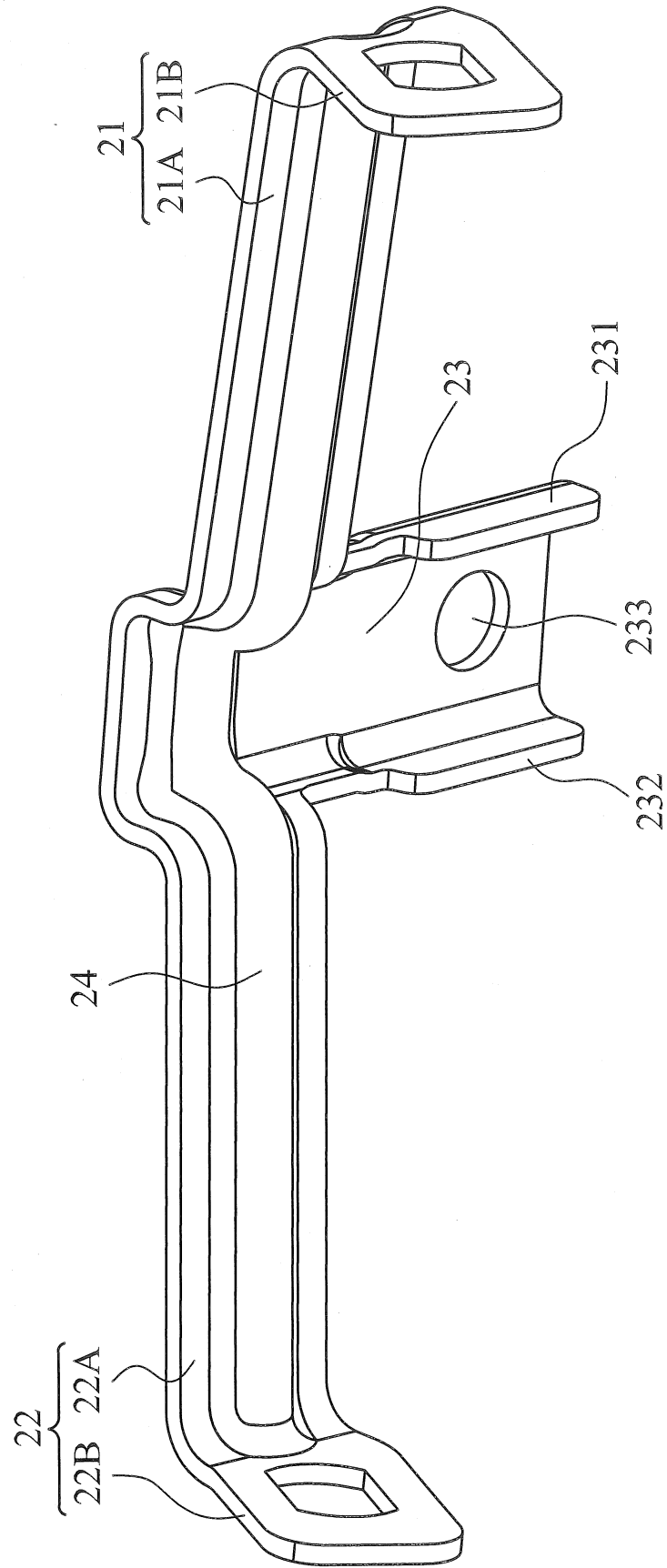
20

FIG. 3A

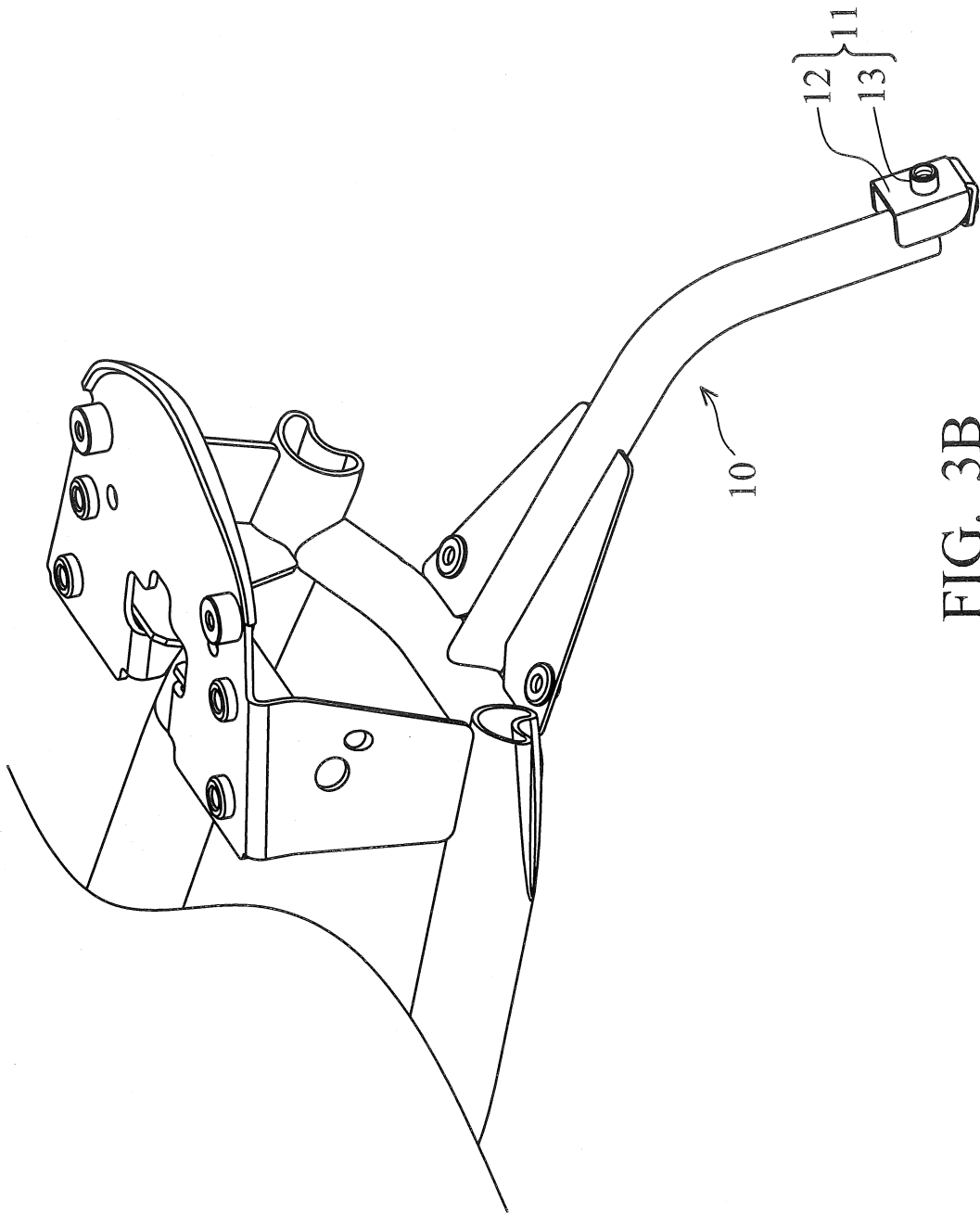


FIG. 3B

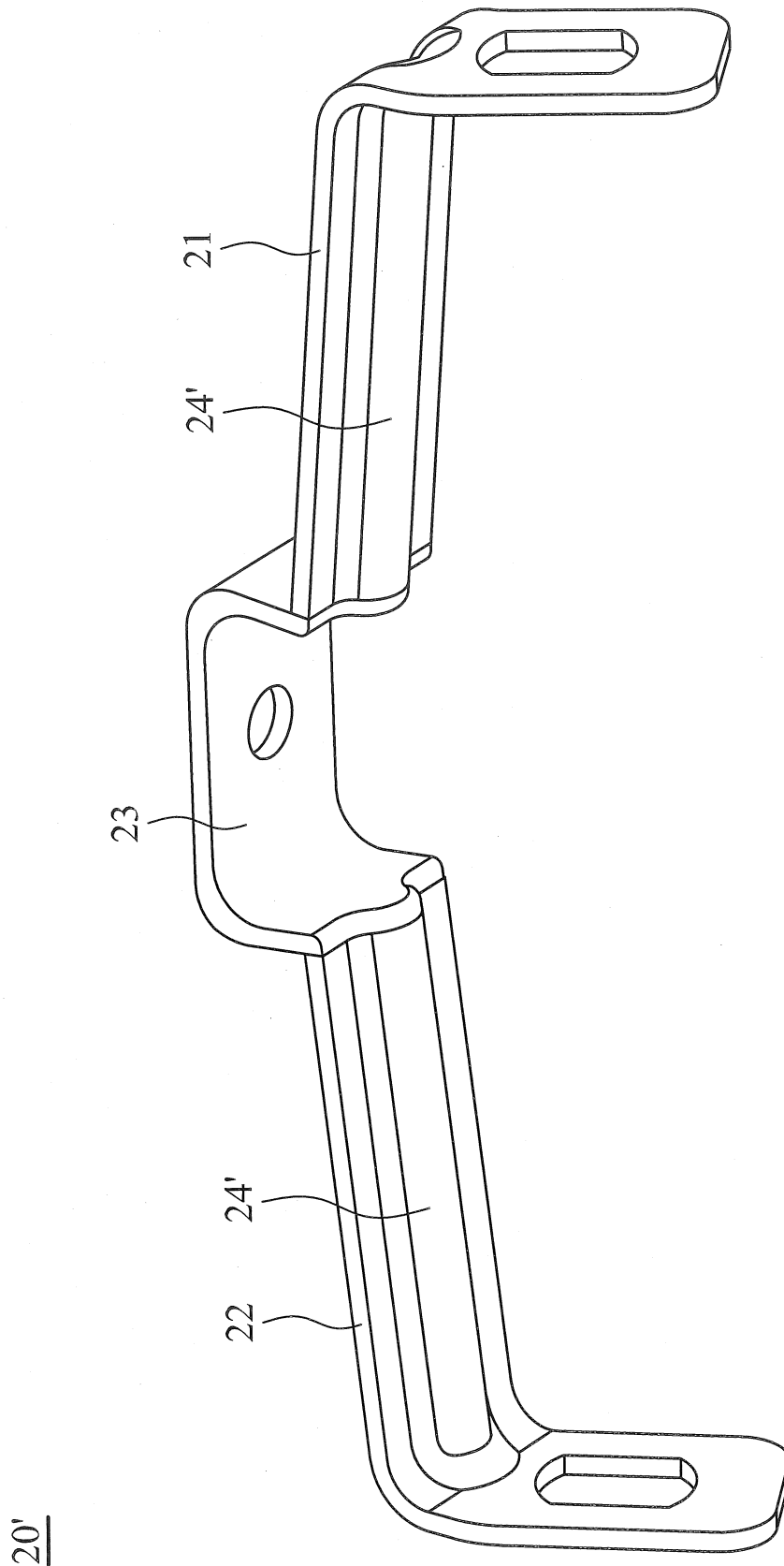


FIG. 4