



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0052781

(51)^{2020.01} B62J 1/28; B62J 6/04

(13) B

(21) 1-2020-06246

(22) 28/10/2020

(30) 108214357 31/10/2019 TW

(45) 27/10/2025 451

(43) 25/05/2021 398A

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

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

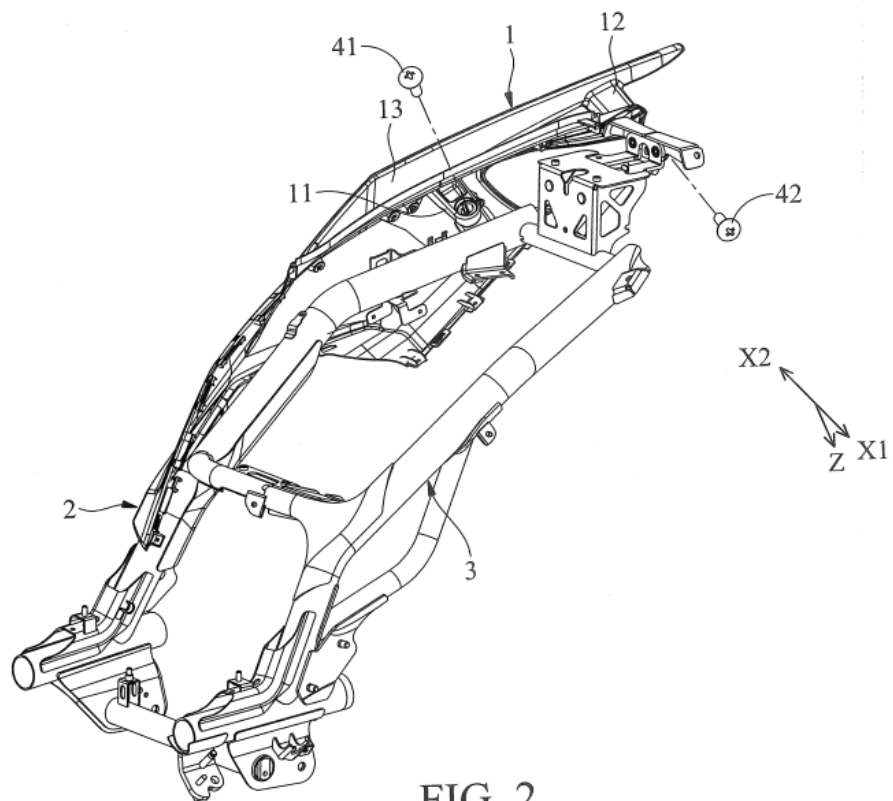
(72) Wen-Bin CHEN (TW); Song-Der JU (TW); Chung-Ju YU (TW); Kuo-Chen
CHANG (TW).

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

(54) XE MÁY CÓ TAY VỊN SAU

(21) 1-2020-06246

(57) Xe máy được đề xuất. Xe máy bao gồm khung, tay vịn sau và ốp thân. Tay vịn sau được gắn vào khung, trong đó tay vịn sau bao gồm thân tay vịn và cần kết nối thứ nhất, và cần kết nối thứ nhất được kết nối với thân tay vịn. Ốp thân được kết nối trực tiếp với tay vịn sau, trong đó ốp thân bao gồm phần hở ốp thân thứ nhất, cần kết nối thứ nhất xuyên qua phần hở ốp thân thứ nhất và được kết nối với khung, và thân tay vịn che lại phần hở ốp thân thứ nhất.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe máy, và cụ thể là xe máy có tay vịn sau.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, tay vịn sau được gắn trực tiếp vào khung của xe máy. Ốp thân liền kề với tay vịn sau cũng được gắn trực tiếp hoặc gián tiếp với khung. Tay vịn sau thông thường không tiếp xúc với ốp thân liền kề, hoặc, không được kết nối với ốp thân liền kề. Tuy nhiên, về bề ngoài của tay vịn sau phải khớp với bề ngoài của ốp thân để tạo ra tính nhất quán về mặt thẩm mỹ. Vì tay vịn sau và ốp thân được gắn vào các vị trí khác nhau của khung, nên dung sai của quá trình sản xuất và lắp ráp tay vịn sau và ốp thân không thể kiểm soát được. Tay vịn sau thông thường và ốp thân có thể gặp khó khăn khi gắn vào khung, và bề ngoài tổng thể có thể bị ảnh hưởng.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Các phương án của sáng chế được đề xuất để giải quyết những vấn đề trên.

Trong một phương án, xe máy được đề xuất. Xe máy bao gồm khung, tay vịn sau và ốp thân. Tay vịn sau được gắn vào khung, trong đó tay vịn sau gồm có thân tay vịn và cần kết nối thứ nhất, và cần kết nối thứ nhất được kết nối với thân tay vịn. Ốp thân được kết nối trực tiếp với tay vịn sau, trong đó ốp thân gồm có phần hở ốp thân thứ nhất, cần kết nối thứ nhất xuyên qua phần hở ốp thân thứ nhất và được kết nối với khung, và thân tay vịn che kín phần hở ốp thân thứ nhất.

Trong một phương án, xe máy còn gồm có bu lông thứ nhất, trong đó cần kết nối thứ nhất được chèn vào phần hở ốp thân thứ nhất theo chiều thứ nhất, bu lông thứ nhất gắn cần kết nối vào khung theo chiều thứ hai, và chiều thứ nhất khác với chiều thứ hai.

Trong một phương án, khung gồm có thân khung và bộ giữ khung, bộ giữ khung được kết nối với thân khung, bu lông thứ nhất gắn cần kết nối thứ nhất vào bộ giữ khung.

Trong một phương án, tay vịn sau còn gồm có cần kết nối thứ hai, ốp thân gồm có phần hở ốp thân thứ hai, cần kết nối thứ hai xuyên qua phần hở ốp thân thứ hai và

được kết nối với khung, và thân tay vịn che kín phần hở ốp thân thứ hai.

Trong một phương án, xe máy còn gồm có bu lông thứ hai, trong đó cần kết nối thứ hai được chèn vào phần hở ốp thân thứ hai theo chiều thứ nhất, bu lông thứ hai gắn cần kết nối thứ hai với khung theo chiều thứ ba, và chiều thứ ba khác với chiều thứ hai.

Trong một phương án, khung gồm có thân khung, giá và chi tiết nối, giá được kết nối với thân khung, chi tiết nối được kết nối với giá, và bu lông thứ hai gắn cần kết nối thứ hai với chi tiết nối theo chiều thứ ba.

Trong một phương án, xe máy còn gồm có nhiều bu lông thứ ba, trong đó ốp thân gồm có nhiều phần liên kết ốp thân, tay vịn sau gồm có nhiều phần liên kết tay vịn, phần liên kết tay vịn được tạo trên thân tay vịn, bu lông thứ ba xuyên qua phần liên kết ốp thân và được gắn với phần liên kết tay vịn để gắn chặt ốp thân với tay vịn sau, và thân tay vịn che lại phần liên kết ốp thân.

Trong một phương án, ốp thân gồm có hốc ốp thân, phần hở ốp thân thứ nhất và ít nhất một phần của phần liên kết ốp thân được tạo trong hốc ốp thân, thân tay vịn gồm có giàn tay vịn, cần kết nối thứ nhất và ít nhất một phần của phần liên kết tay vịn được đặt trên giàn tay vịn, và giàn tay vịn được chèn vào hốc ốp thân.

Trong một phương án, xe máy còn gồm có nắp đèn hậu, và nắp đèn hậu được kết nối với ốp thân.

Trong một phương án, ốp thân được tạo liền khối, và ốp thân không được gắn với khung.

Trong xe máy theo phương án của sáng chế, ốp thân được kết nối với khung qua tay vịn sau. Do đó, chỉ tay vịn sau được gắn vào khung. Cấu trúc kết nối được đơn giản hóa, và dung sai của quá trình sản xuất và lắp ráp có thể được kiểm soát chính xác.

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

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế có thể được hiểu một cách đầy đủ hơn qua việc đọc phần mô tả chi tiết và các ví dụ với sự tham chiếu đến các hình vẽ đi kèm, trong đó:

Fig.1 thể hiện xe máy theo phương án của sáng chế;

Fig.2 thể hiện cơ cấu chính của xe máy theo phương án của sáng chế;

Fig.3 thể hiện chi tiết tay vịn sau và ốp thân theo phương án của sáng chế;

Fig.4 thể hiện chi tiết khung theo phương án của sáng chế;

Fig.5 thể hiện chi tiết nối theo phương án của sáng chế;

Fig.6 là hình chiếu phần khuất của tay vịn sau và ốp thân theo phương án của sáng chế;

Fig.7A là hình chiếu phối cảnh của ốp thân theo phương án của sáng chế;

Fig.7B là hình chiếu phối cảnh của tay vịn sau theo phương án của sáng chế; và

Fig.7C là hình chiếu phối cảnh của tay vịn sau và ốp thân theo phương án của sáng chế.

Mô tả chi tiết sáng chế

Mô tả dưới đây là phương thức dự kiến tốt nhất của việc thực hiện sáng chế. Mô tả này được thực hiện nhằm mục đích minh họa các nguyên lý chung của sáng chế và không nên lấy đó làm giới hạn. Phạm vi của sáng chế được xác định rõ nhất bằng cách tham chiếu đến các yêu cầu bảo hộ đi kèm.

Fig.1 thể hiện xe máy M theo phương án của sáng chế, bao gồm tay vịn sau 1, ốp thân 2, bộ ốp đầu 91, bánh trước 92, bánh sau 93, yên sau 94 và hệ thống động cơ 95.

Xe máy M bao gồm phần trước, phần giữa và phần sau. Phần trước của xe máy M bao gồm bộ ốp đầu 91, bánh trước 92, đèn xi nhan trước và ổ khóa. Phần giữa của xe máy M bao gồm hệ thống động cơ 95, chân chống nghiêng và chân chống giữa. Phần sau của xe máy M bao gồm yên xe 94, bánh sau 93 và chắn bùn sau.

Bộ ốp đầu 91 điều khiển hướng di chuyển của xe máy M. Bảng điều khiển được bố trí trên bộ ốp đầu 91. Bảng điều khiển bao gồm các đơn vị thông tin như là đồng hồ tốc độ, công tơ mét và đồng hồ báo xăng. Bộ ốp đầu 91 bao gồm tay lái (bao gồm một tay ga) và cần phanh. Hướng của xe máy M được điều khiển bằng tay lái. Tay ga điều chỉnh lượng nhiên liệu cung cấp bởi bộ vòi phun của xe máy M. Vận tốc của xe máy M được giảm xuống nhờ cần phanh. Bộ ốp đầu 91 còn bao gồm nút đèn

xi nhan, nút đèn pha, đề khởi động, và đèn pha. Đèn pha cung cấp sự chiếu sáng. Nút đèn xi nhan điều khiển đèn xi nhan. Đề khởi động khởi động xe máy M.

Hướng của bánh trước 92 được thay đổi nhờ sự quay của bộ ổ đầu 91 thông qua phuộc kim loại, và hướng di chuyển của xe máy M được điều khiển bằng cách quay bộ ổ đầu 91. Hệ thống động cơ 95 quay bánh sau 93 để di chuyển xe máy M.

Fig.2 thể hiện cơ cấu chính của xe máy theo phương án của sáng chế. Tham chiếu đến Fig.2, xe máy theo phương án bao gồm khung 3, tay vịn sau 1 và ổ thân 2. Tay vịn sau 1 được gắn vào khung 3. Tay vịn sau 1 gồm có thân tay vịn 13 và cần kết nối thứ nhất 11. Cần kết nối thứ nhất 11 được kết nối với thân tay vịn 13. ổ thân 2 được kết nối trực tiếp với tay vịn sau 1.

Fig.3 thể hiện chi tiết tay vịn sau và ổ thân theo phương án của sáng chế. Tham chiếu đến các hình Fig.2 và Fig.3, trong một phương án, ổ thân 2 gồm có phần hờ ổ thân thứ nhất 21. Cần kết nối thứ nhất 11 xuyên qua phần hờ ổ thân thứ nhất 21 và được kết nối với khung 3. Thân tay vịn 13 che lại phần hờ ổ thân thứ nhất 21. Nói cách khác, phần hờ ổ thân thứ nhất 21 và cần kết nối thứ nhất 11 không được thể hiện qua vẻ bề ngoài của xe máy.

Trong xe máy theo phương án của sáng chế, ổ thân được kết nối với khung qua tay vịn sau. Do đó, chỉ tay vịn sau được gắn vào khung. Cấu trúc kết nối được đơn giản hóa, và dung sai của quá trình sản xuất và lắp ráp có thể được kiểm soát chính xác.

Tham chiếu đến các hình Fig.2 và Fig.3, trong một phương án, xe máy còn gồm có bu lông thứ nhất 41. Cần kết nối thứ nhất 11 được chèn vào phần hờ ổ thân thứ nhất 21 theo chiều thứ nhất X1. Bu lông thứ nhất 41 gắn cần kết nối 11 với khung 3 theo chiều thứ hai Z. Chiều thứ nhất X1 khác với chiều thứ hai Z. Trong một phương án, chiều thứ nhất X1 cơ bản vuông góc với chiều thứ hai Z. Sáng chế không bị giới hạn bởi điều này.

Fig.4 thể hiện chi tiết khung theo phương án của sáng chế. Tham chiếu đến các hình Fig.2 và Fig.4, trong một phương án, khung 3 gồm có thân khung 31 và bộ giữ khung 32. Bộ giữ khung 32 được kết nối với thân khung 31 (trong một phương án, bộ giữ khung 32 được hàn vào thân khung 31). Bu lông thứ nhất 41 gắn cần kết nối thứ nhất 11 vào bộ giữ khung 32.

Tham chiếu đến các hình Fig.2 và Fig.3, trong một phương án, tay vịn sau 1 còn gồm có cần kết nối thứ hai 12. Ớp thân 2 gồm có phần hở ớp thân thứ hai 22. Cần kết nối thứ hai 12 xuyên qua phần hở ớp thân thứ hai 22 và được kết nối với khung 3. Thân tay vịn 13 che lại phần hở ớp thân thứ hai 22. Trong phương án này, chiều từ cạnh của xe máy, thân tay vịn 13 che lại phần hở ớp thân thứ hai 22.

Tham chiếu đến các hình Fig.2 và Fig.3, trong một phương án, xe máy còn gồm có bu lông thứ hai 42. Cần kết nối thứ hai 12 được chèn vào phần hở ớp thân thứ hai 22 theo chiều thứ nhất X1. Bu lông thứ hai 42 gắn cần kết nối thứ hai 12 với khung 3 theo chiều thứ ba X2. Trong phương án này, chiều thứ ba X2 ngược với chiều thứ nhất X1. Trong phương án của sáng chế, chiều thứ ba X2 khác với chiều thứ hai Z (ví dụ, chiều thứ ba X2 có thể cơ bản vuông góc với chiều thứ hai Z). Do đó, các bu lông có thể chống lại các lực lượng bên ngoài từ các hướng khác nhau.

Fig.5 thể hiện chi tiết nối theo phương án của sáng chế. Tham chiếu đến các hình Fig.2, Fig.4 và Fig.5, trong một phương án, khung 3 gồm có giá 33 và chi tiết nối 34. Giá 33 được kết nối với thân khung 31 (trong một phương án, giá 33 được hàn vào thân khung 31). Chi tiết nối 34 được kết nối với giá 33 (trong một phương án, chi tiết nối 34 được hàn vào giá 33). Bu lông thứ hai 42 gắn cần kết nối thứ hai 12 với chi tiết nối 34 theo chiều thứ ba X2.

Trong một phương án, chi tiết khóa (không được thể hiện) được lắp trên giá 33.

Fig.6 là hình chiếu phần khuất của tay vịn sau và ớp thân theo phương án của sáng chế. Tham chiếu đến Fig.6, trong một phương án, xe máy còn gồm có nhiều bu lông thứ ba 43. Ớp thân 2 gồm có nhiều phần liên kết ớp thân 25. Tay vịn sau 1 gồm có nhiều phần liên kết tay vịn 15. Phần liên kết tay vịn 15 được tạo trên thân tay vịn 13. Bu lông thứ ba 43 xuyên qua phần liên kết ớp thân 25 và được gắn với phần liên kết tay vịn 15 để gắn chặt ớp thân 2 với tay vịn sau 1. Thân tay vịn 13 che lại phần liên kết ớp thân 25.

Trong phương án của sáng chế, tay vịn sau được gắn vào khung qua cần kết nối thứ nhất và cần kết nối thứ hai. Ớp thân được gắn vào tay vịn sau. Do đó, tay vịn sau cung cấp cơ cấu đỡ cho ớp thân.

Tham chiếu đến Fig.6, trong một phương án, phần liên kết ớp thân 25 là cơ cấu lõm, và phần liên kết tay vịn 15 là cơ cấu lồi. Phần liên kết tay vịn 15 có thể kết nối

chắc chắn với phần liên kết ốp thân 25 để cung cấp khả năng nổi/đỡ. Trong một phương án, mỗi phần liên kết ốp thân 25 có lỗ thoát nước 251. Nước bên trong phần liên kết ốp thân 25 có thể được loại bỏ thông qua lỗ thoát nước 251, và tuổi thọ của bu lông thứ ba 43 có thể tăng lên.

Fig.7A là hình chiếu phối cảnh của ốp thân theo phương án của sáng chế. Fig.7B là hình chiếu phối cảnh của tay vịn sau theo phương án của sáng chế. Fig.7C là hình chiếu phối cảnh của tay vịn sau và ốp thân theo phương án của sáng chế. Tham chiếu đến các hình Fig.7A, Fig.7B và Fig.7C, trong một phương án, ốp thân 2 gồm có hốc ốp thân 26. Phần hờ ốp thân thứ nhất 21 và ít nhất một phần của phần liên kết ốp thân 25 được tạo trong hốc ốp thân 26. Thân tay vịn 13 gồm có giàn tay vịn 16. Cản kết nối thứ nhất 11 và ít nhất một phần của phần liên kết tay vịn 15 được đặt trên giàn tay vịn 16. Giàn tay vịn 16 được chèn vào hốc ốp thân 26, và tay vịn sau 1 do đó đỡ và nổi chắc chắn với ốp thân 2. Về bề ngoài của xe máy được cải thiện.

Tham chiếu đến Fig.7C, theo phương án của sáng chế, ốp thân 2 được kết nối chắc chắn với tay vịn sau 1. Đường nối S giữa ốp thân 2 và tay vịn sau 1 có thể thậm chí rút gọn về không. Về bề ngoài của xe máy do đó được cải thiện.

Tham chiếu đến Fig.1, trong một phương án, xe máy còn gồm có nắp đèn hậu 5. Nắp đèn hậu 5 được kết nối với ốp thân 2. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn bởi điều này. Trong phương án khác, ốp thân 2 có thể không được kết nối với nắp đèn hậu.

Tham chiếu đến Fig.2, trong một phương án, ốp thân 2 được tạo liền khối, và ốp thân 2 không được gắn với khung 3. ốp thân 2 có thể được hàn vào các ốp thân khác tại những vị trí khác nhau và với những hình dạng khác nhau. ốp thân 2 có thể được hàn vào các ốp thân khác cùng với móc. Trong một phương án, ốp thân 2 có thể không được kết nối trực tiếp với khung 3.

Trong phương án trên, xe máy là xe máy chạy bằng xăng. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn bởi điều này. Phương án của sáng chế cũng có thể sử dụng cho xe máy điện hoặc các loại phương tiện khác.

Việc sử dụng các thuật ngữ chỉ thứ tự như là “thứ nhất”, “thứ hai”, “thứ ba”, v.v., trong các yêu cầu bảo hộ để diễn tả các đối tượng bảo hộ không bao hàm bất kỳ sự ưu tiên, mức độ ưu tiên hoặc thứ tự của một đối tượng bảo hộ nào hơn các đối tượng khác hoặc thứ tự tạm thời mà hoạt động của phương pháp được thực hiện,

nhưng chỉ được sử dụng nhằm gắn để phân biệt một đối tượng bảo hộ có tên gọi giống với đối tượng bảo hộ cùng tên khác (nhưng nhằm sử dụng như thuật ngữ thứ tự).

Mặc dù sáng chế đã được mô tả dưới dạng các ví dụ và thuật ngữ của các phương án ưu tiên, nên được hiểu là sáng chế không bị giới hạn bởi các phương án đã được bộc lộ. Ngược lại, nó nhằm mục đích để bao hàm các sửa đổi và cải biên tương tự (sẽ thể hiện rõ đối với người có hiểu biết trung bình trong lĩnh vực). Do đó, phạm vi của các yêu cầu bảo hộ bổ sung nên được hiểu theo cách rộng nhất để bao hàm toàn bộ các sửa đổi, cải biên như vậy.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy có tay vịn sau, bao gồm:

khung;

tay vịn sau, được gắn với khung, trong đó tay vịn sau gồm có thân tay vịn và cần kết nối thứ nhất, và cần kết nối thứ nhất được kết nối với thân tay vịn; và

ốp thân, được kết nối trực tiếp với tay vịn sau, trong đó ốp thân gồm có phần hờ ốp thân thứ nhất, cần kết nối thứ nhất xuyên qua phần hờ ốp thân thứ nhất và được kết nối với khung, và thân tay vịn che lại phần hờ ốp thân thứ nhất.

2. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 1, còn bao gồm bu lông thứ nhất, trong đó cần kết nối thứ nhất được chèn vào phần hờ ốp thân thứ nhất theo chiều thứ nhất, bu lông thứ nhất gắn cần kết nối vào khung theo chiều thứ hai, và chiều thứ nhất khác với chiều thứ hai.

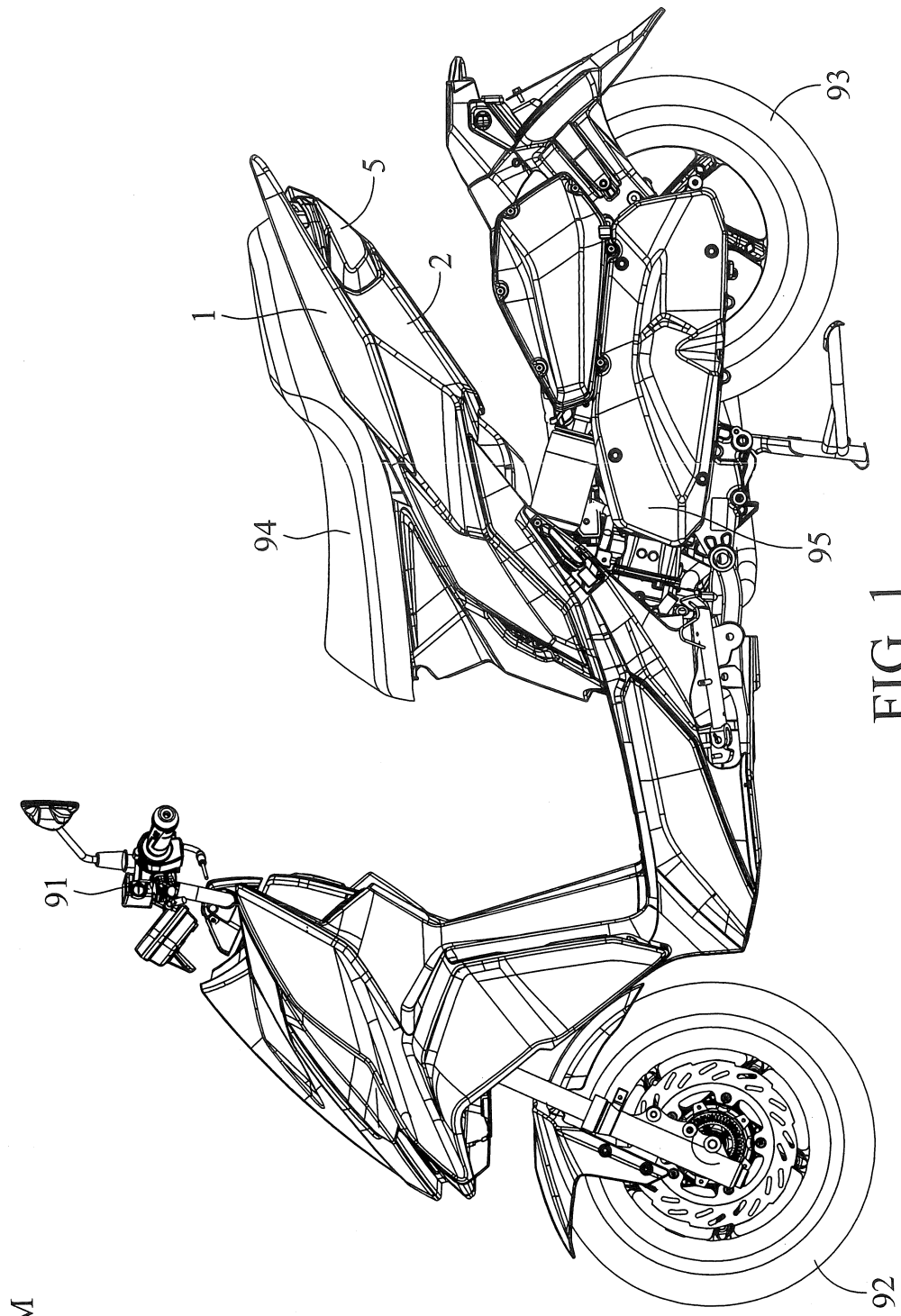
3. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 2, trong đó khung gồm có thân khung và bộ giữ khung, bộ giữ khung được kết nối với thân khung, và bu lông thứ nhất gắn cần kết nối thứ nhất vào bộ giữ khung.

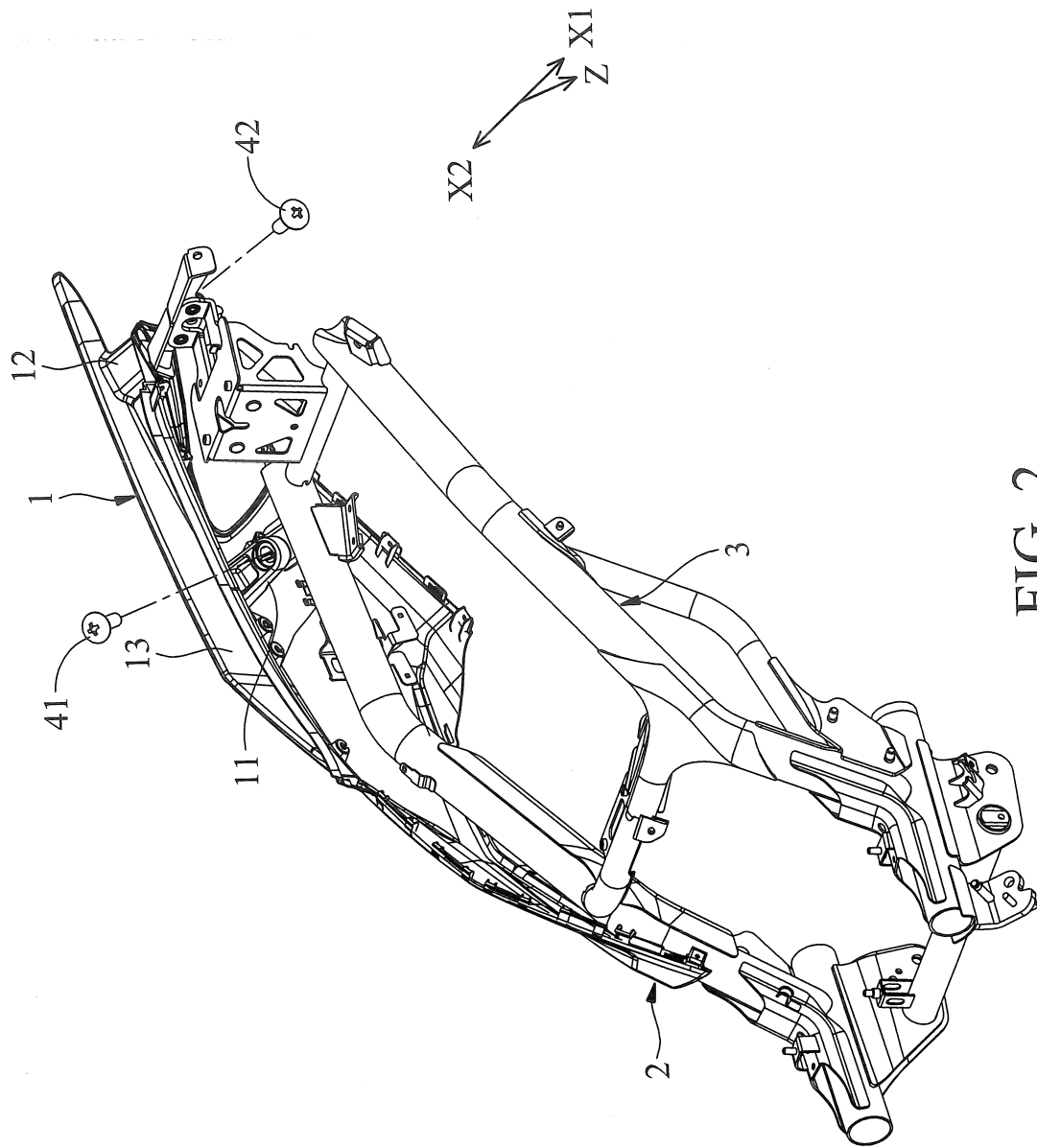
4. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 2, trong đó tay vịn sau còn gồm có cần kết nối thứ hai, ốp thân gồm có phần hờ ốp thân thứ hai, cần kết nối thứ hai xuyên qua phần hờ ốp thân thứ hai và được kết nối với khung, và thân tay vịn che lại phần hờ ốp thân thứ hai.

5. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 1, còn bao gồm bu lông thứ hai, trong đó cần kết nối thứ hai được chèn vào phần hờ ốp thân thứ hai theo chiều thứ nhất, bu lông thứ hai gắn cần kết nối thứ hai với khung theo chiều thứ ba, và chiều thứ ba khác với chiều thứ hai.

6. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 5, trong đó khung gồm có thân khung, giá và chi tiết nối, giá được kết nối với thân khung, chi tiết nối được kết nối với giá, và bu lông thứ hai gắn cần kết nối thứ hai với chi tiết nối theo chiều thứ ba.

7. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 1, còn bao gồm nhiều bu lông thứ ba, trong đó ốp thân gồm có nhiều phần liên kết ốp thân, tay vịn sau gồm có nhiều phần liên kết tay vịn, phần liên kết tay vịn được tạo trên thân tay vịn, bu lông thứ ba xuyên qua phần liên kết ốp thân và được gắn với phần liên kết tay vịn để gắn chặt ốp thân với tay vịn sau, và thân tay vịn che kín phần liên kết ốp thân.
8. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 7, trong đó ốp thân gồm có hốc ốp thân, phần hở ốp thân thứ nhất và ít nhất một phần của phần liên kết ốp thân được tạo trong hốc ốp thân, thân tay vịn gồm có giàn tay vịn, cần kết nối thứ nhất và ít nhất một phần của phần liên kết tay vịn được đặt trên giàn tay vịn, và giàn tay vịn được chèn vào hốc ốp thân.
9. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 1, còn bao gồm nắp đèn hậu, và nắp đèn hậu được kết nối với ốp thân.
10. Xe máy có tay vịn sau theo điểm 9, trong đó ốp thân được tạo liền khối, và ốp thân không được gắn với khung.





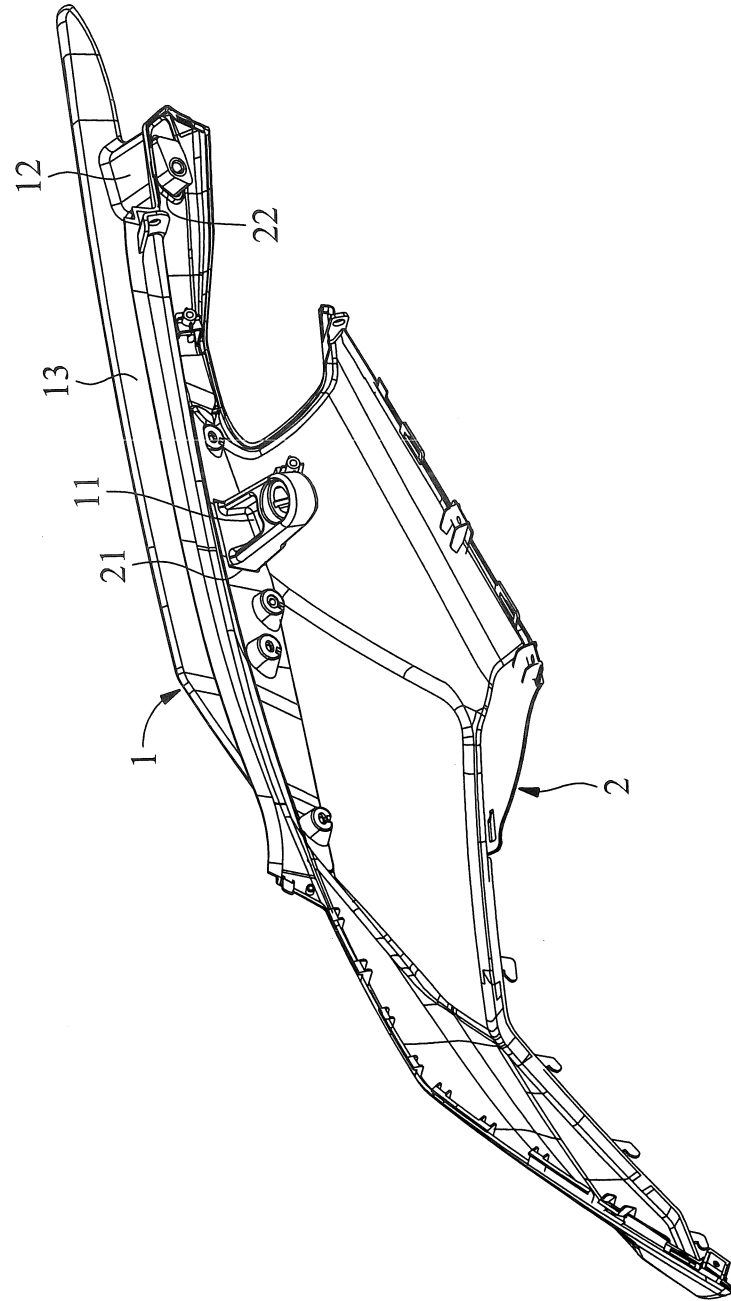


FIG. 3

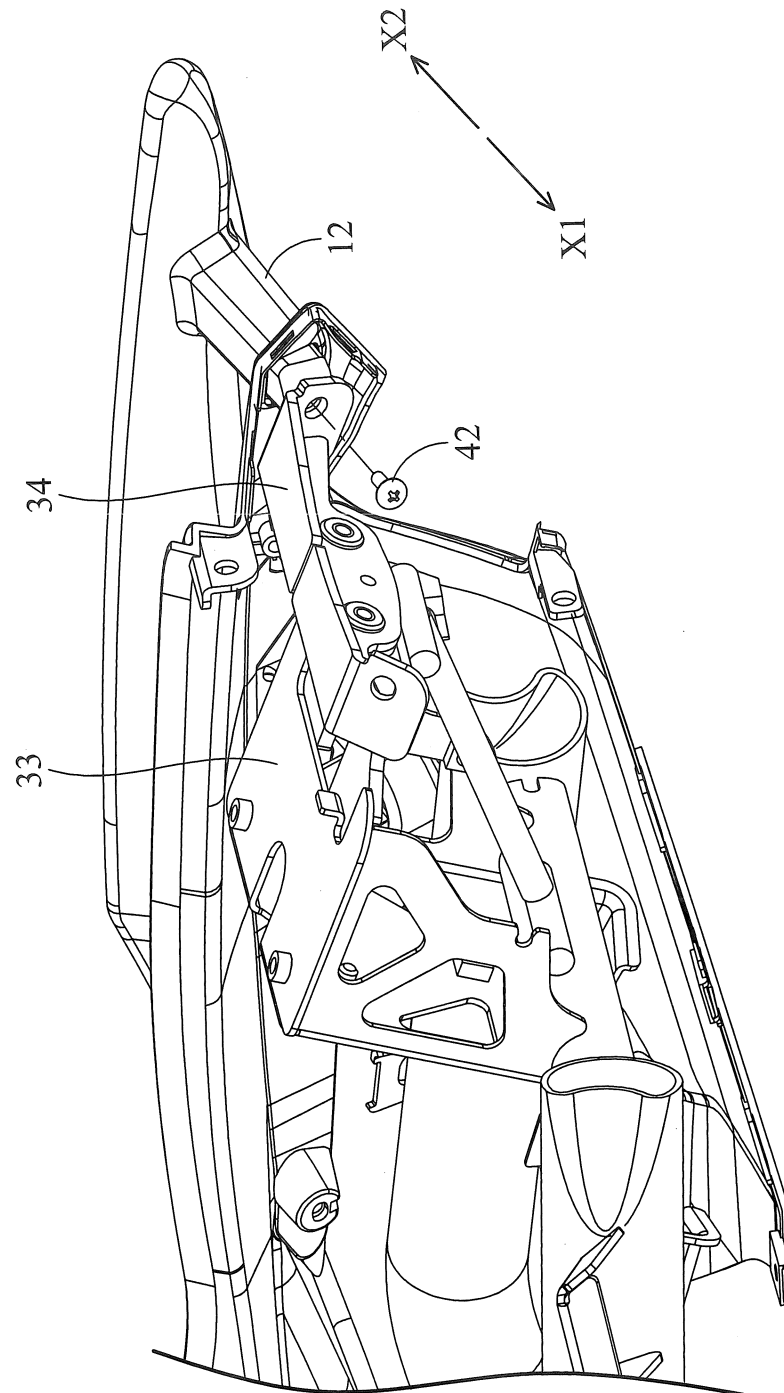


FIG. 5

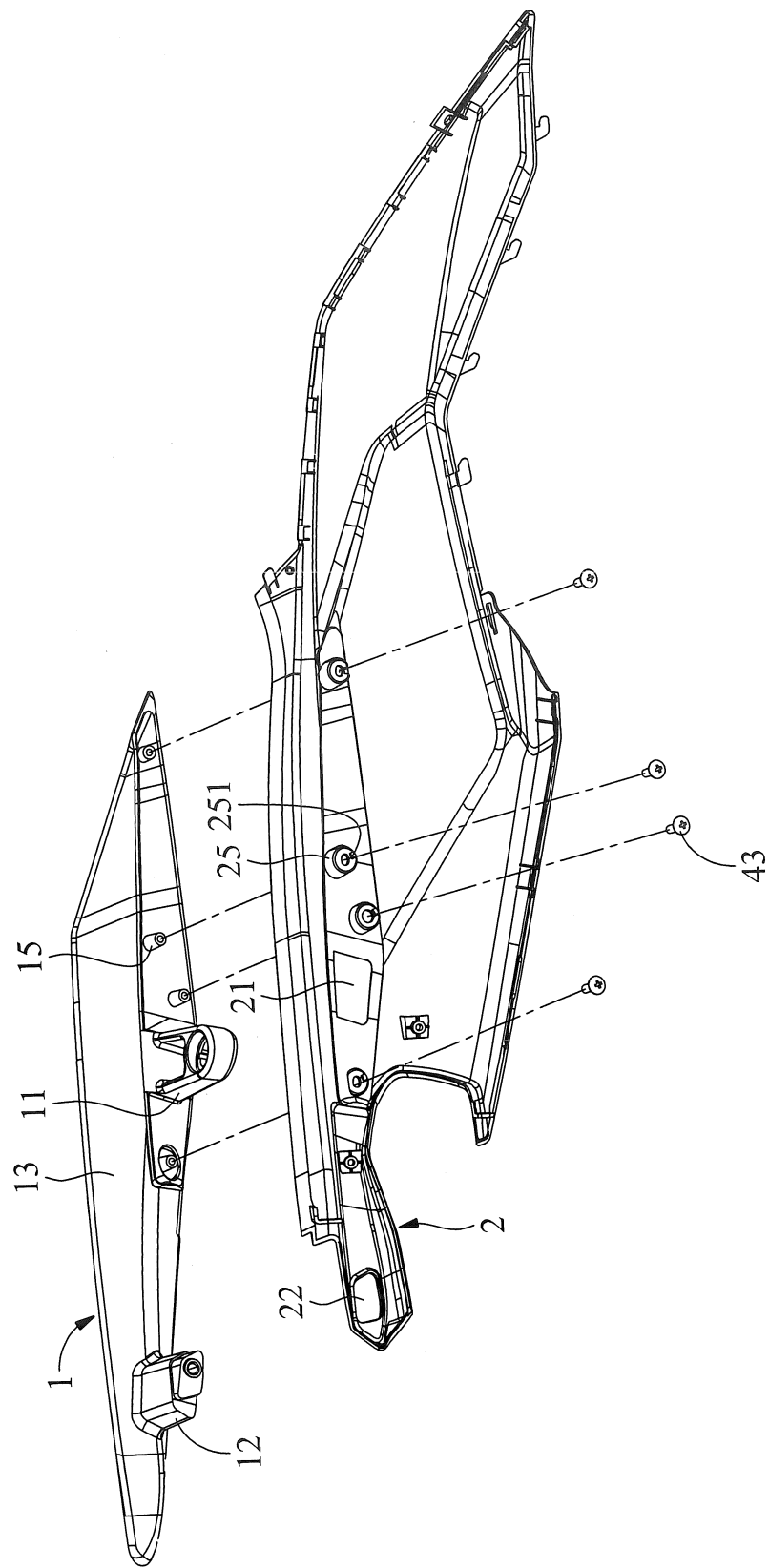


FIG. 6

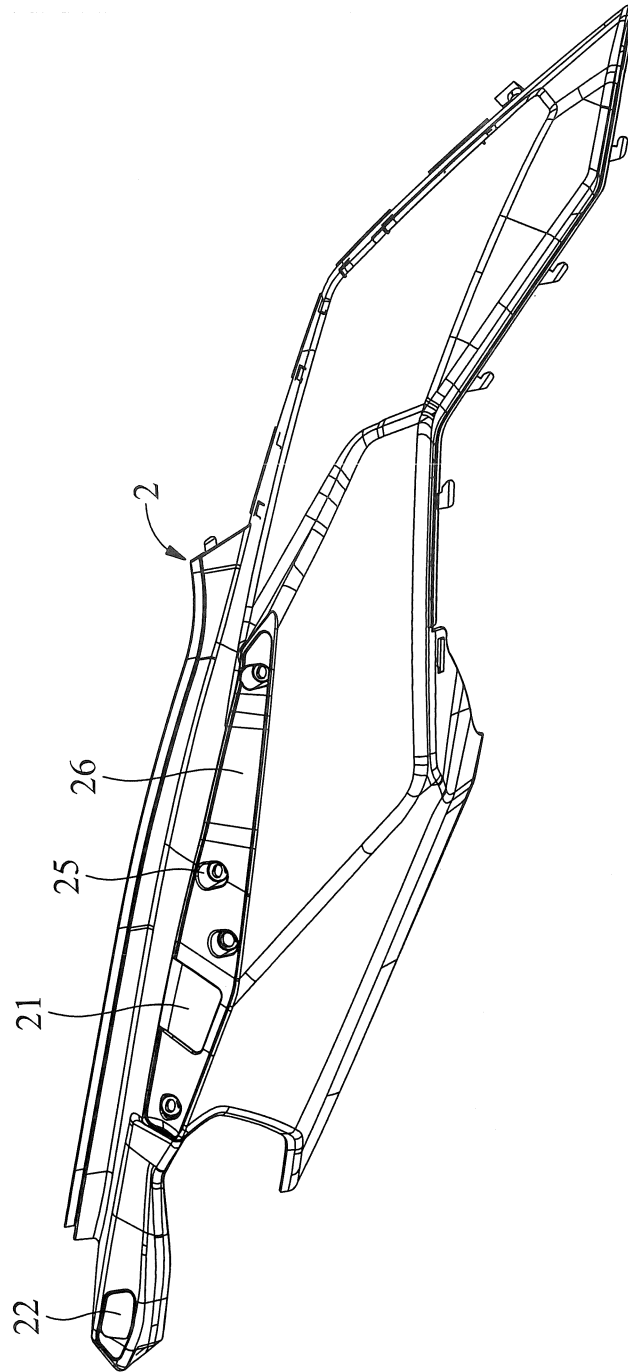


FIG. 7A

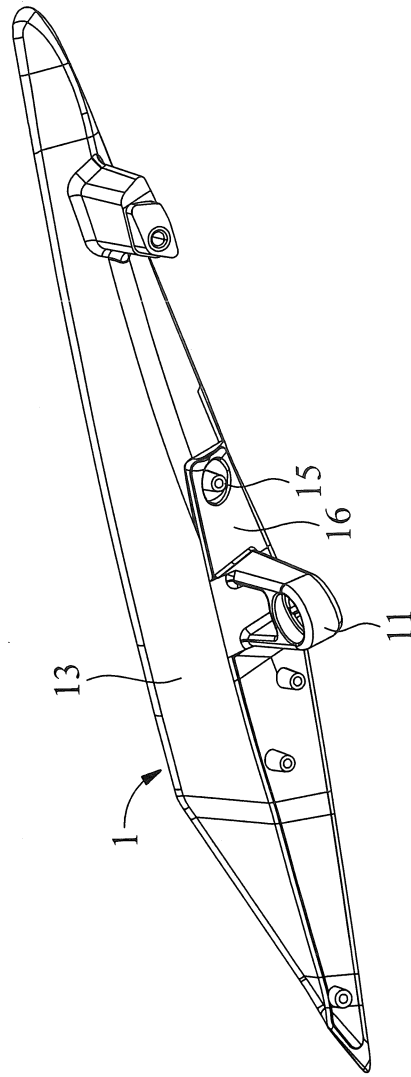


FIG. 7B

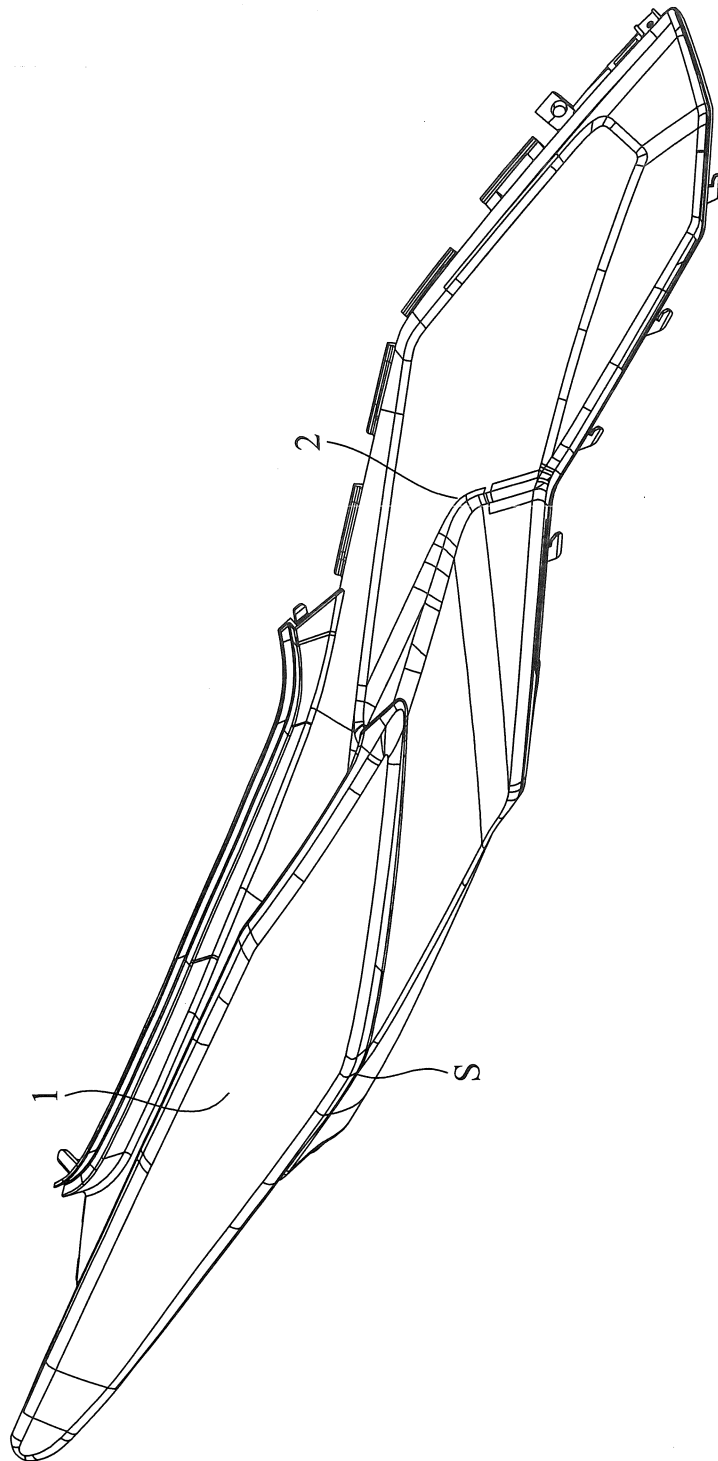


FIG. 7C