



(12) **BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ**

(19) **Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt nam (VN)**

(11) 

CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

1-0019563

(51)⁷ **B62K 11/02**

(13) **B**

(21) 1-2010-02455

(22) 14.09.2010

(30) 098131890 22.09.2009 TW

(45) 27.08.2018 365

(43) 25.03.2011 276

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

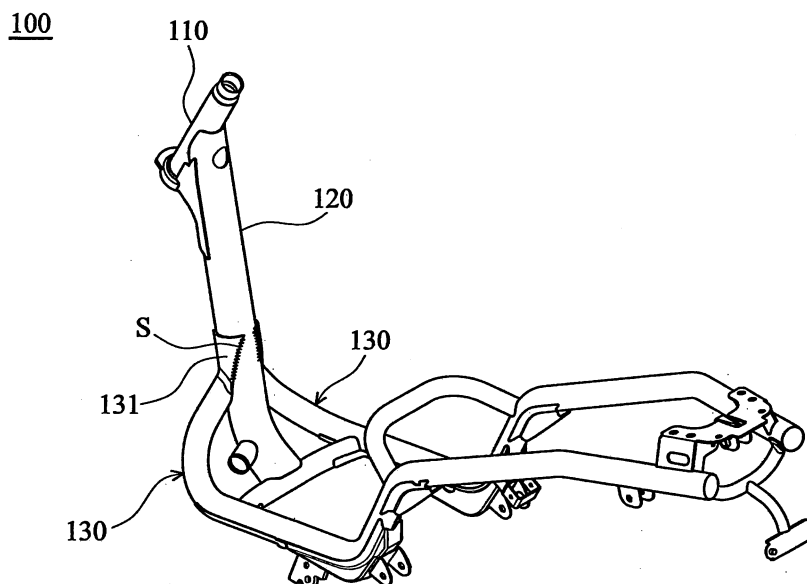
No. 184, Keng Tzu Kou, Shang Keng Village, Hsin Fong Shiang, Hsinchu County
304, Taiwan

(72) Wen-Ren SONG (TW), Son-Der JU (TW), Yu-Tz LIN (TW), Hsing-Yi LIN (TW)

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

(54) **KHUNG XE MÔ TÔ**

(57) Sáng chế đề cập đến khung xe mô tô. Ống khung dọc gắn vào ống cổ trước. Các ống khung sườn gắn vào ống khung dọc và được bố trí đối diện nhau. Mỗi ống khung sườn bao gồm phần liên kết xiên được hàn vào ống khung dọc. Khoảng cách giữa hai phần liên kết xiên của các ống khung sườn thay đổi tăng hoặc giảm dần dần.



Lĩnh vực kỹ thuật sáng chế đề cập

Sáng chế đề cập đến khung xe mô tô, và cụ thể hơn là đề cập đến khung xe mô tô có độ bền kết cấu được tăng cường.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Tham chiếu trên các Fig.1, Fig.2 và Fig.3, khung xe mô tô thông thường 1 bao gồm ống cổ trước 10, ống khung dọc 20 và hai ống khung sườn 30.

Ống khung dọc 20 được gắn vào ống cổ trước 10.

Các ống khung sườn 30 được gắn vào ống khung dọc 20 và được bố trí đối diện nhau. Ngoài ra, mỗi ống khung sườn 30 bao gồm phần liên kết dạng nửa hình trụ thẳng 31 được hàn vào ống khung dọc 20. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, do hai phần liên kết dạng nửa hình trụ thẳng 31 của hai ống khung sườn 30 là khá gần nhau, và hai mối nối hàn S nhờ các phần liên kết dạng nửa hình trụ thẳng 31 này được hàn tương ứng vào ống khung dọc 20, cũng khá gần nhau.

Do đó, vì các mối nối hàn S là khá gần nhau, nên có lượng nhiệt lớn hoặc nhiệt độ cao phát sinh trong quá trình hàn tập trung quá mức trên một phần của ống khung dọc 20. Vì vậy, dễ dẫn đến sự hóa giòn trên một phần của ống khung dọc 20, làm giảm độ bền kết cấu của ống khung dọc 20.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mô tả chi tiết được đưa ra trong các phương án sau đây dựa trên các hình vẽ kèm theo.

Theo phương án ví dụ của sáng chế đề xuất khung xe mô tô bao gồm ống cổ trước, ống khung dọc và hai ống khung sườn. Ống khung dọc gắn vào ống cổ trước. Các ống khung sườn gắn vào ống khung dọc và được bố trí đối diện nhau. Mỗi ống khung sườn bao gồm phần liên kết xiên được hàn vào ống khung dọc. Khoảng cách giữa hai phần liên kết xiên của các ống khung sườn thay đổi tăng hoặc giảm dần dần.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế có thể được hiểu đầy đủ hơn qua phần mô tả chi tiết sau đây và các ví dụ dựa trên các hình vẽ kèm theo, trong đó:

Fig.1 là hình vẽ phối cảnh của khung xe mô tô thông thường;

Fig.2 là hình vẽ mặt trước của khung xe mô tô trên Fig.1;

Fig.3 là hình vẽ mặt sau của khung xe mô tô trên Fig.1;

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh của khung xe mô tô theo sáng chế;

Fig.5 là hình vẽ mặt trước của khung xe mô tô trên Fig.4; và

Fig.6 là hình vẽ mặt sau của khung xe mô tô trên Fig.4.

Mô tả chi tiết sáng chế

Mô tả sau đây là phương án đề xuất tốt nhất để thực hiện sáng chế. Mô tả này được đưa ra với mục đích minh họa các nguyên tắc cấu tạo tổng quát của sáng chế và không làm hạn chế sáng chế. Phạm vi của sáng chế được xác định tốt nhất bằng cách tham chiếu với các yêu cầu bảo hộ kèm theo.

Tham chiếu trên các Fig.4, Fig.5 và Fig.6, khung xe mô tô 100 bao gồm ống cổ trước 110, ống khung dọc 120, và hai ống khung sườn 130.

Ống khung dọc 120 được gắn vào ống cổ trước 110.

Hai ống khung sườn 130 được gắn vào ống khung dọc 120 và được bố trí đối diện nhau. Ngoài ra, mỗi ống khung sườn 130 bao gồm phần liên kết xiên 131 được hàn vào ống khung dọc 120. Cụ thể là, như thể hiện trên các Fig.5 và Fig.6, do hai phần liên kết xiên 131 của các ống khung sườn 130 được sắp xếp để tạo thành biên dạng hình chữ V (tham chiếu trên Fig.5) hoặc biên dạng hình chữ V ngược (tham chiếu trên Fig.6), khoảng cách giữa các phần liên kết xiên 131 của các ống khung sườn 130 thay đổi tăng hoặc giảm dần dần. Do đó, khoảng cách giữa hai mối nối hàn S nhờ các phần liên kết xiên 131 được hàn tương ứng vào ống khung dọc 120, cũng thay đổi tăng hoặc giảm dần dần.

Do đó, vì khoảng cách giữa các mối nối hàn S thay đổi tăng hoặc giảm dần dần, lượng nhiệt lớn hoặc nhiệt độ cao phát sinh trong quá trình hàn không tập trung quá mức trên một phần của ống khung dọc 120 (ví dụ lượng nhiệt lớn hoặc nhiệt độ cao bị

phân tán). Nhờ đó, sự hóa giòn không dễ dàng xuất hiện trên ống khung dọc 120, tăng cường độ bền kết cấu của ống khung dọc 120.

Mặc dù sáng chế đã bộc lộ thông qua các ví dụ thực hiện trong phạm vi của phương án ưu tiên, cần được hiểu rằng sáng chế không bị giới hạn tại đó. Ngược lại, sáng chế bao gồm nhiều thay đổi khác nhau và các sắp xếp tương tự như có thể được thực hiện bởi các chuyên gia trong lĩnh vực kỹ thuật này. Do đó, phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ được xác định dưới dạng tổng quát nhất để bao gồm tất cả các thay đổi và các sửa đổi tương tự.

Yêu cầu bảo hộ

1. Khung xe mô tô, bao gồm:

ống cổ trước;

ống khung dọc gắn vào ống cổ trước; và

hai ống khung sườn gắn vào ống khung dọc và được bố trí đối diện nhau, trong đó mỗi ống khung sườn bao gồm phần liên kết xiên được hàn vào ống khung dọc, và khoảng cách giữa hai phần liên kết xiên của các ống khung sườn thay đổi tăng hoặc giảm dần dần.

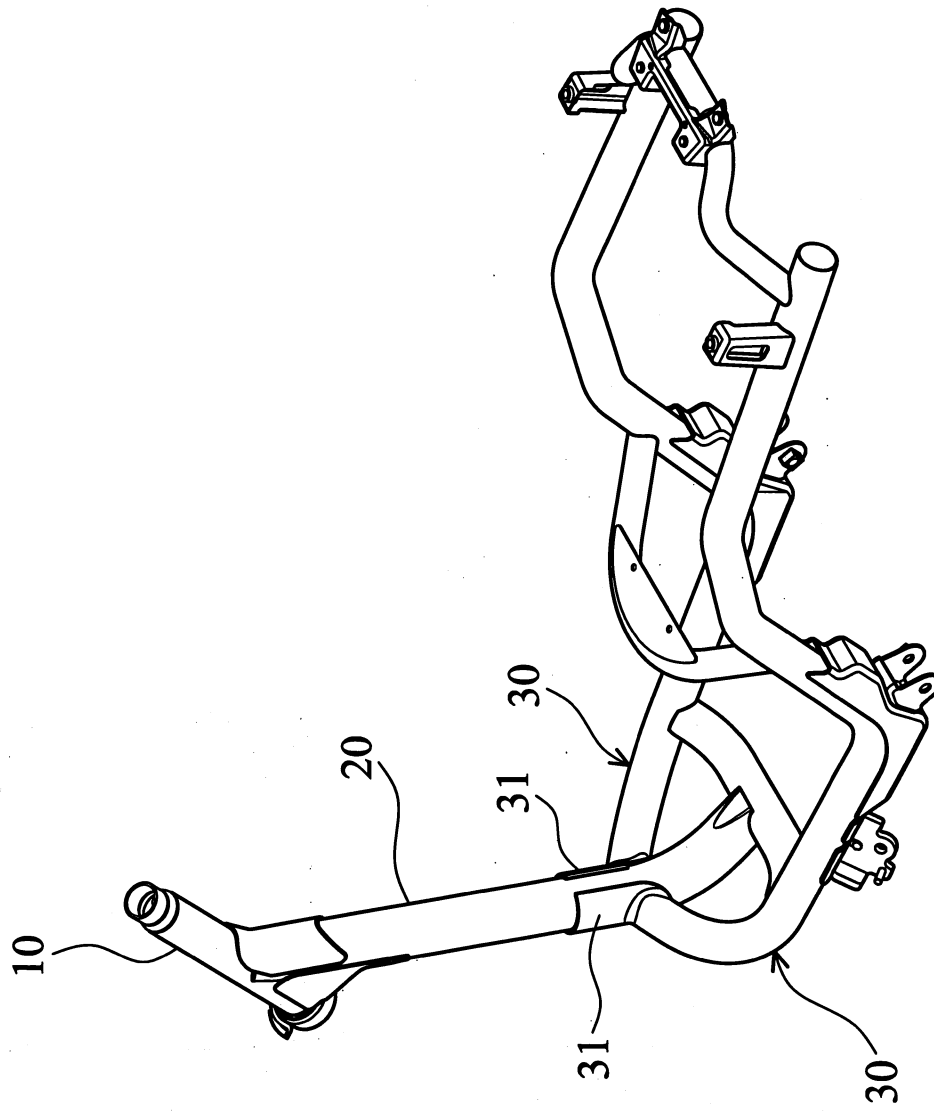


FIG. 1

1

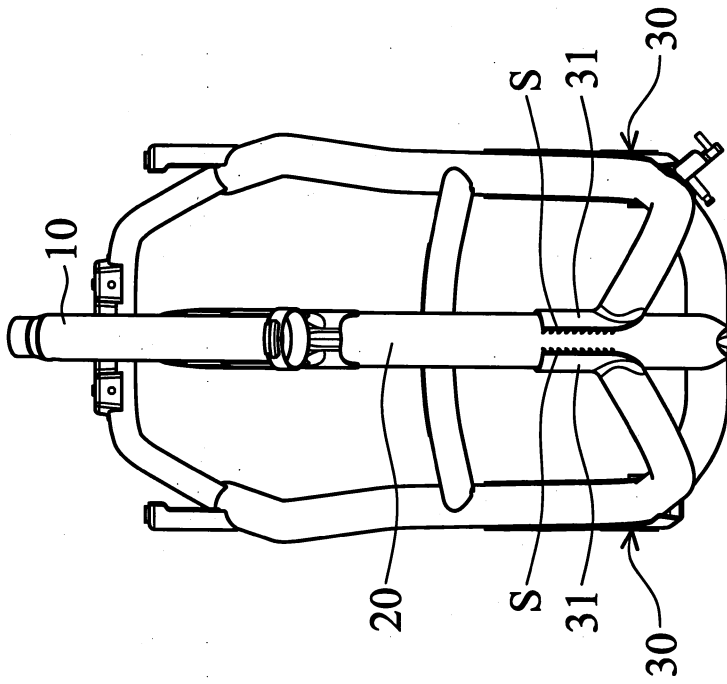


FIG. 2

1

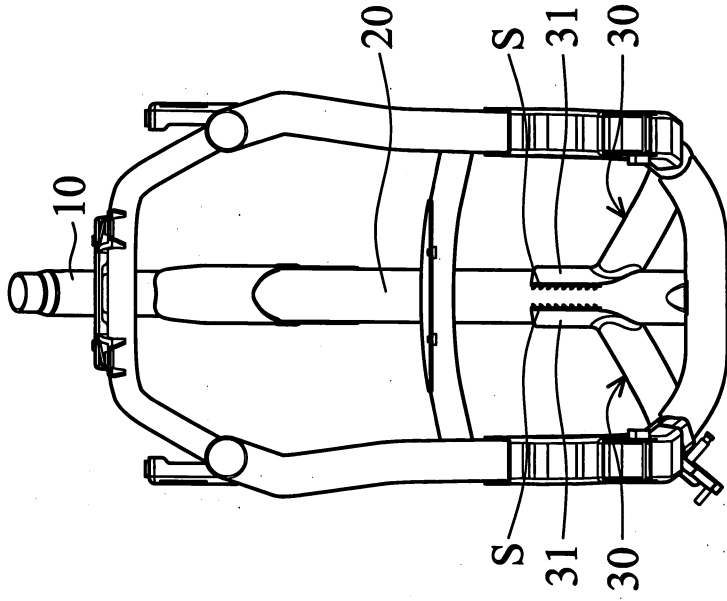


FIG. 3

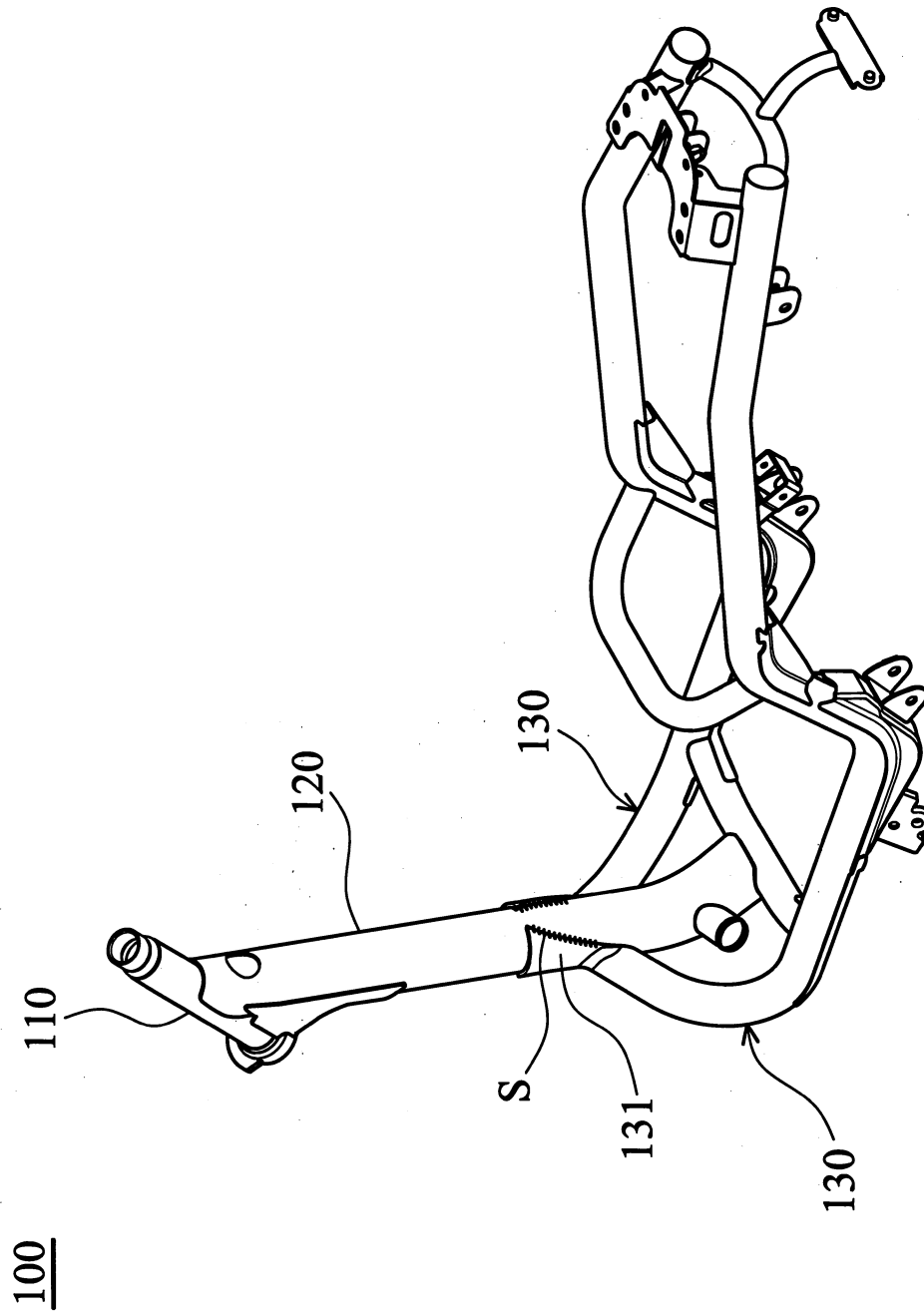


FIG. 4

100

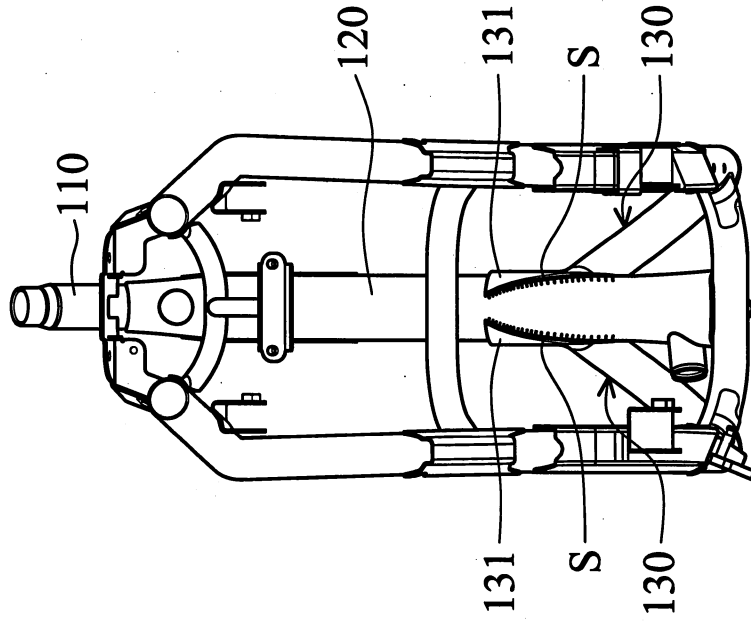


FIG. 5

100

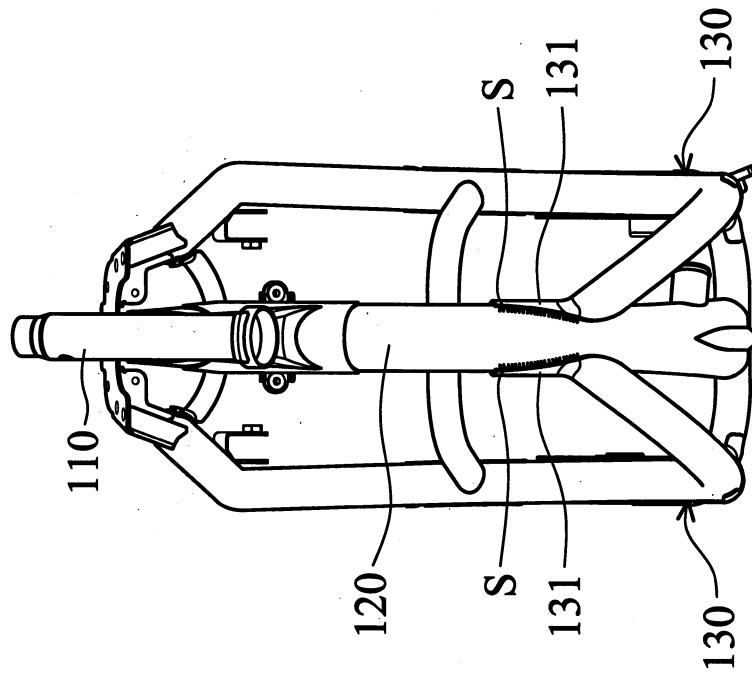


FIG. 6