



(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) 
1-0021583

(51)⁷ **B62J 1/28, 9/00, 23/00**

(13) **B**

(21) 1-2014-00131

(22) 15.01.2014

(30) 2013-075177 29.03.2013 JP

(45) 26.08.2019 377

(43) 25.04.2014 313

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

1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

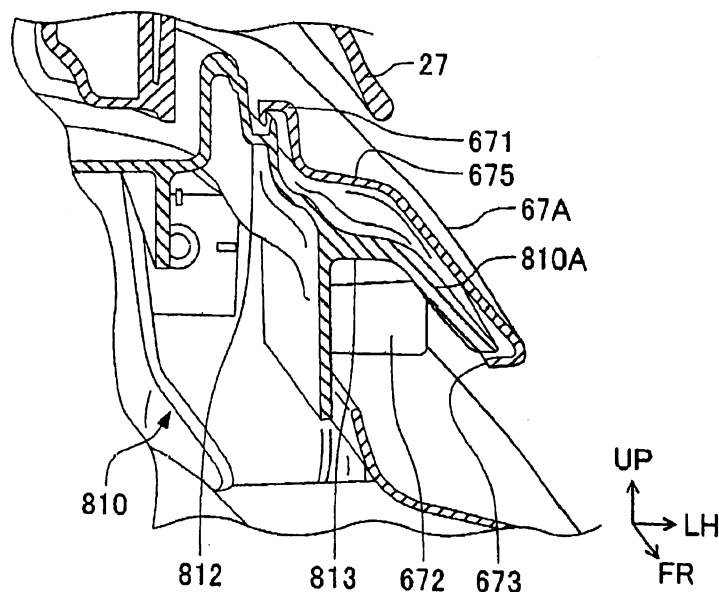
(72) Kaori EBATO (JP), Yoshihiko SUZUKI (JP), Takasumi YAMANAKA (JP)

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) **PHẦN GIỮ DỪNG CHO XE KIỂU YÊN NGỰA**

(57) Sáng chế đề xuất phần giữ dừng cho xe kiểu yên ngựa cho phép thực hiện được việc giảm trọng lượng mà không cần tăng độ cứng vững của yên xe hay độ cứng vững của cơ cấu khóa dừng để khóa yên xe và có thể duy trì được mức độ tự do trong việc thiết kế khung xe.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất phần giữ dừng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm: yên xe (27); hộp chứa vật dụng (810) được bố trí bên dưới yên xe (27); tấm ốp bên (67A) che ít nhất một bên của hộp chứa vật dụng (810); và phần nắm tay (810) được tạo ra trên mặt bên của xe. Tấm ốp bên (67A) có chỗ lõm (672), và lỗ (673) được tạo ra trên mặt trên của chỗ lõm (672). Ở vị trí của lỗ (673), phần nắm tay (810) lõm lên phía trên được tạo ra theo cách liên khối với hộp chứa vật dụng (810). Bề mặt ở phía trên chỗ lõm (672) của tấm ốp bên (67A) được bố trí dọc theo phần nắm tay (810).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa để nắm tay vào đó khi chân chống giữa cần được đưa vào vị trí làm việc của nó.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, xe kiểu yên ngựa như xe máy kiểu scutor có phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa để người đi xe nắm tay vào đó khi xuống xe và đưa chân chống giữa vào vị trí làm việc của nó.

Đã biết một phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa trong đó phần nắm tay để nắm tay vào đó được tạo ra và phần mép của yên xe được bố trí ở phía ngoài phần nắm tay này (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2001-260969). Ngoài ra, đã biết một phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa khác trong đó phần nắm tay để giữ được tạo ra và một tay cầm kéo dài thẳng đứng để nắm tay vào đó được tạo ra bên trong phần nắm tay (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số Hei 4-92792).

Tuy nhiên, trong phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2001-260969, mặt dưới của yên xe được bố trí ở phía ngoài phần nắm tay, và do vậy lực giữ có thể tác dụng lên yên xe khi xe được nhấc lên bằng cách giữ lấy phần nắm tay này. Do vậy, cần phải tăng độ cứng vững của yên xe hay tăng độ cứng vững của cơ cấu khóa được trang bị để khóa yên xe nhằm không cho phép mở hay đóng yên xe theo cách không mong muốn. Kết quả là, khó thực hiện được việc giảm trọng lượng của xe kiểu yên ngựa.

Ngoài ra, trong phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số Hei 4-92792, tay cầm kéo dài thẳng đứng để nắm tay vào đó được tạo ra bên trong phần nắm tay vốn là một phần của khung xe. Do vậy, một phần của khung xe cần phải được bố trí bên trong phần nắm tay. Yêu cầu này làm giảm mức độ tự do trong việc thiết kế khung xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa cho phép thực hiện được việc giảm trọng lượng mà không cần tăng độ cứng vững của yên xe hay độ cứng vững của cơ cấu khóa dùng để khóa yên xe và có thể duy trì được mức độ tự do trong việc thiết kế khung xe.

Sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ đề xuất phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm: yên xe; hộp chứa vật dụng được bố trí bên dưới yên xe; tấm ốp bên che ít nhất một bên của hộp chứa vật dụng; và phần nắm tay được tạo ra trên mặt bên của xe, khác biệt ở chỗ, tấm ốp bên có chỗ lõm, lỗ được tạo ra trên mặt trên của chỗ lõm, phần nắm tay lõm về phía trên được tạo ra theo cách liền khối với hộp chứa vật dụng ở vị trí của lỗ, và bề mặt ở phía trên chỗ lõm của tấm ốp bên được bố trí dọc theo phần nắm tay, chỗ lõm được tạo ra theo cách kéo dài theo chiều dọc xe, và lỗ được tạo ra gần với thành trước của chỗ lõm.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, phần giữ nêu trên khác biệt ở chỗ, góc mà thành trước của chỗ lõm tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe nhỏ hơn góc mà thành sau của chỗ lõm tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, phần giữ nêu trên khác biệt ở chỗ, hộp chứa vật dụng được lắp cố định vào khung thân, và tấm ốp bên được bố trí theo cách che phía trên hộp chứa vật dụng.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, phần giữ nêu trên khác biệt ở chỗ, hộp chứa vật dụng bao gồm phần khoang chứa được tạo ra có dạng hình hộp với đáy kín, và phần kéo dài kéo dài về phía sau từ phần khoang chứa theo hình dạng tấm, và phần nắm tay được tạo ra theo cách trải dài ngang qua phần ranh giới giữa phần khoang chứa và phần kéo dài.

Theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, phần giữ nêu trên khác biệt ở chỗ, hộp chứa vật dụng được trang bị phần lắp cố định dùng để lắp hộp chứa vật dụng vào khung thân, và phần lắp cố định và phần nắm tay được nối với nhau nhờ thành dạng gờ kéo dài xuống dưới.

Theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, phần giữ nêu trên khác biệt ở

chỗ, dải được tạo ra liền kề với mặt trên của chỗ lõm của tấm ốp bên.

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp bên có chỗ lõm, lỗ được tạo ra trên mặt trên của chỗ lõm, và phần nắm tay được làm lõm lên phía trên được tạo ra theo cách liền khối với hộp chứa vật dụng ở vị trí của lỗ. Do phần nắm tay được bố trí trong chỗ lõm của tấm ốp bên, không cần phải ngăn không cho lực giữ tác dụng lên tấm đáy của yên xe. Do vậy, có thể thực hiện được việc giảm trọng lượng của yên xe và khóa yên xe vốn được trang bị để mở và đóng yên xe. Ngoài ra, phần giữ có thể được tạo ra bởi hộp chứa vật dụng và tấm ốp bên, nhờ đó có thể thu được độ cứng vững cao. Ngoài ra, do không cần bố trí khung thân bên trong chỗ lõm, nên mức độ tự do trong việc thiết kế khung thân có thể được duy trì.

Cũng theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, chỗ lõm được tạo ra theo cách kéo dài theo chiều dọc xe theo hướng trước-sau và lỗ được tạo ra gần với thành trước của chỗ lõm. Do vậy, chỗ lõm có thể được bố trí ở phía giữa theo chiều dọc xe. Điều này đảm bảo rằng phần nắm tay được bố trí ở vị trí nằm gần chân chống giữa theo chiều dọc xe, nhờ đó thao tác dựng thẳng chân chống giữa có thể được tạo điều kiện thuận lợi. Ngoài ra, do lỗ được tạo ra gần với thành trước, sự xâm nhập của nước mưa hay các vật tương tự thông qua lỗ có thể được ngăn chặn.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, góc mà thành trước của chỗ lõm tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe nhỏ hơn góc mà thành sau của chỗ lõm tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe. Do vậy, dòng không khí tạo ra bởi chuyển động của xe có thể được ngăn không cho đi vào trong chỗ lõm và dòng không khí đã đi vào trong chỗ lõm có thể được xả ra theo cách thuận lợi. Do đó, lực cản chuyển động có thể được giảm.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, hộp chứa vật dụng được lắp cố định vào khung thân, và tấm ốp bên được bố trí theo cách che phía trên hộp chứa vật dụng. Do vậy, kết cấu mà trong đó hộp chứa vật dụng được lắp vào khung thân sẵn từ trước có thể được sử dụng. Điều này đảm bảo rằng có thể thu được kết cấu mà trong đó lực giữ tác dụng lên phần nắm tay có thể được tiếp nhận theo cách thuận lợi, và có thể thu được kết cấu mà trong đó tấm ốp bên được lắp sao cho hộp chứa vật dụng được che bởi tấm ốp bên từ phía trên hộp chứa vật dụng. Do vậy, thao tác lắp hộp chứa vật dụng lên trên khung thân bằng cách làm biến dạng tạm thời tấm ốp bên từ

phía sau không được thực hiện. Do vậy, có thể cải thiện được độ cứng vững của tấm ốp bên và bố trí tấm ốp bên gần với hộp chứa vật dụng. Do đó, độ bền và độ cứng vững của phần nắm tay có thể được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, phần nắm tay được tạo ra theo cách trải dài ngang qua phần ranh giới giữa phần khoang chứa và phần kéo dài. Kết cấu này cho phép tạo ra phần nắm tay đi ngang qua bề mặt có cấu hình phức tạp và nâng cao độ cứng vững của phần nắm tay.

Theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, phần lắp cố định và phần nắm tay được nối với nhau nhờ thành dạng gờ kéo dài xuống dưới. Do vậy, các tải trọng được truyền đến khung thân một cách dễ dàng hơn, và độ cứng vững của phần nắm tay có thể được cải thiện.

Theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, một dải được tạo ra liền kề với mặt trên của chỗ lõm của tấm ốp bên. Kết quả là, mặt trên của chỗ lõm có thể được ngăn không cho bị hư hại do việc nắm tay gây ra.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1 là xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện phần sau của xe máy 1.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện phần nắm tay của xe máy 1.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện phần nắm tay của xe máy 1.

FIG.5 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà yên xe 27 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.6 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà yên xe 27 và tấm ốp bên phía sau 67 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.7 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện hộp chứa vật dụng 810 của xe máy 1.

FIG.8 là hình chiếu từ phía dưới của hộp chứa vật dụng 810 của xe máy 1.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường A-A được thể hiện trên FIG.5.

FIG.10 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía dưới hộp chứa vật dụng 810 của xe máy 1.

FIG.11 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện trạng thái mà tấm ốp bên phía sau 67, cụm đèn đuôi 840, giá chở hàng 850 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.12 là hình chiếu từ bên phải thể hiện trạng thái mà tấm ốp bên phía sau 67, cụm đèn đuôi 840, giá chở hàng 850 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện ắc quy 151 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1.

FIG.14 là hình vẽ mặt cắt phóng to, ở vị trí chính giữa theo chiều rộng xe, thể hiện ắc quy 151 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1.

FIG.15 là hình vẽ mặt cắt phóng to, nhìn từ phía bên phải xe, thể hiện ắc quy 151 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1.

FIG.16 là hình chiếu đứng từ phía sau của ắc quy 151 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1.

FIG.17 minh họa giá đỡ ắc quy 152 dùng để giữ ắc quy 151 của xe máy 1, trong đó FIG.17(a) là hình chiếu từ phía trước, FIG.17(b) là hình chiếu cạnh từ bên trái, và FIG.17(c) là hình chiếu từ phía dưới.

FIG.18 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà yên xe 27, tấm ốp bên phía sau 67, hộp chứa vật dụng 810 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.19 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà yên xe 27, tấm ốp bên phía sau 67, hộp chứa vật dụng 810 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.20 là hình chiếu đứng từ phía sau của giá chở hàng 850 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1.

FIG.21 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà yên xe 27 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.22 là hình chiếu đứng từ phía sau thể hiện trạng thái mà tấm ốp giữa phía sau 855 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1.

FIG.23 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện kết cấu lắp cố định giá đỡ hàng trên xe máy 1.

FIG.24 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trên của tấm ốp giữa phía sau 855 cấu thành kết cấu lắp cố định giá đỡ hàng trên xe máy 1.

FIG.25 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía dưới tấm ốp giữa phía sau 855 cấu thành kết cấu lắp cố định giá đỡ hàng trên xe máy 1.

FIG.26 là hình vẽ mặt cắt theo đường a-a được thể hiện trên FIG.2.

Mô tả chi tiết các phương án ưu tiên của sáng chế

Sáng chế sẽ được mô tả dưới đây thông qua một phương án của nó trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy kiểu scuter và có dựa vào hình vẽ kèm theo. Trước hết, kết cấu tổng thể của xe máy 1 theo phương án này sẽ được mô tả có dựa vào FIG.1. FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy kiểu scuter là xe kiểu yên ngựa theo phương án này của sáng chế.

Trong phần mô tả dưới đây, các từ chỉ hướng (hay chỉ các phía) như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới tương ứng với các hướng (hay các phía) khi nhìn từ phía người đi xe (người lái xe) đang ngồi trên xe máy, trừ khi có quy định khác. Ngoài ra, trên các hình vẽ này, mũi tên FR biểu thị phía trước (chiều chuyển động) của xe, mũi tên UP biểu thị phía trên của xe, và mũi tên LH biểu thị phía bên trái khi nhìn từ phía người đang quay mặt về phía chiều chuyển động của xe.

Như được thể hiện trên FIG.1, các bộ phận chính của xe máy 1 theo phương án này bao gồm: thân xe như khung thân 10 dùng làm khung chính; bánh trước WF; chắn bùn trước 29 được bố trí bên trên bánh trước WF; bánh sau WR; động cơ kiểu cụm lắc 40 đỡ theo cách quay được bánh sau WR ở phía đầu sau của nó; cơ cấu liên kết 5 được lắp giữa động cơ kiểu cụm lắc 40 và khung thân 10; bộ giảm xóc sau 26 được lắp giữa động cơ kiểu cụm lắc 40 và khung thân 10 ở phía sau xe; yên xe 27 để người đi xe ngồi trên đó; tấm che 6 dùng để che các bộ phận của xe; và bình nhiên liệu 28.

Khung thân 10 được tạo ra bằng cách nối liền khối nhiều loại bộ phận bằng

thép bằng cách hàn. Khung thân 10 bao gồm: ống đầu 11; các khung nghiêng xuống dưới 12 là các bộ phận kéo dài xuống phía dưới; các khung sàn 13 là các bộ phận của sàn để chân; các thanh đỡ yên xe 14; và các chi tiết ngang (ống ngang trước 16, ống ngang sau 17, v.v.).

Ống đầu 11 được bố trí trên phần trước của khung thân 10, và đỡ theo cách lái được bánh trước WF.

Các khung nghiêng xuống dưới 12 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 11. Các khung nghiêng xuống dưới 12 có các phần đầu trước của chúng được nối với ống đầu 11. Các phần phía đầu sau của các khung nghiêng xuống dưới 12 kéo dài nghiêng xuống dưới về phía sau.

Các khung sàn 13 được tạo ra dưới dạng một cặp ở bên trái và bên phải. Hai khung sàn 13 kéo dài về phía sau từ các phần dưới của các khung nghiêng xuống dưới 12. Các phần đầu trước của hai khung sàn 13 được nối với các phần dưới của các khung nghiêng xuống dưới 12. Hai khung sàn 13 kéo dài về phía sau từ hai khung nghiêng xuống dưới 12.

Các thanh đỡ yên xe 14 được tạo ra dưới dạng một cặp ở bên trái và bên phải. Hai thanh đỡ yên xe 14 được bố trí bên dưới yên xe 27, và đỡ yên xe 27 theo cách gián tiếp thông qua hộp chứa vật dụng được lắp cố định vào hai thanh đỡ yên xe 14, và các bộ phận tương tự. Hai thanh đỡ yên xe 14 kéo dài lên phía trên và về phía sau (nghiêng lên trên về phía sau) từ các phần sau của hai khung sàn 13. Các phần đầu trước của hai thanh đỡ yên xe 14 được nối với hai khung sàn 13. Các thanh đỡ yên xe 14 tạo thành phần sau của khung thân 10.

Phần uốn 18 được tạo ra ở ranh giới giữa khung sàn 13 và thanh đỡ yên xe 14. Mỗi phần uốn 18 được trang bị một tấm chốt xoay 19 kéo dài xuống dưới từ phần uốn 18. Các tấm chốt xoay 19 được tạo ra dưới dạng một cặp ở bên trái và bên phải. Các tấm chốt xoay 19 được lắp vào các phần uốn 18.

Các chi tiết ngang được tạo bởi các ống kéo dài theo hướng trái-phải. Hai khung sàn 13, và cả hai thanh đỡ yên xe 14, đều được nối với nhau theo hướng trái-phải nhờ các chi tiết ngang. Các chi tiết ngang bao gồm ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17.

Ổng ngang trước 16 và ổng ngang sau 17 nối hai khung sàn 13 theo hướng trái-phải. Ổng ngang trước 16 và ổng ngang sau 17 kéo dài theo hướng trái-phải của xe. Ổng ngang trước 16 và ổng ngang sau 17 được bố trí nằm cách nhau một khoảng cách định trước theo chiều dọc xe. Ổng ngang trước 16 liên kết các phần trước (các phần ở phía trước) của hai khung sàn 13, trong khi ổng ngang sau 17 liên kết các phần sau (các phần ở phía sau) của hai khung sàn 13.

Bánh trước WF được đỡ theo cách quay được bởi hai chạc trước bên trái và bên phải 22. Trên các phần trên của hai chạc trước 22, cần lái 21 được lồng và đi xuyên qua ống đầu 11. Cần lái 21 được nối với cầu nối trên 24 và cầu nối dưới 23. Cần lái 21 đỡ hai chạc trước 22 thông qua cầu nối dưới 23 theo cách mà các chạc trước 22 có thể xoay theo chiều kim đồng hồ và ngược chiều kim đồng hồ tương đối với ống đầu 11. Tay lái 25, được bố trí bên trên cầu nối trên 24, có thể lái được bánh trước WF.

Động cơ kiểu cụm lắc 40 được đỡ theo cách lắc được trên khung thân 10. Động cơ kiểu cụm lắc 40 được đỡ theo cách lắc được trên khung thân 10 thông qua cơ cấu liên kết 5, sẽ được mô tả dưới đây, ở phía phần trước của nó, và được đỡ theo cách lắc được trên khung thân 10 thông qua bộ giảm xóc sau 26 trên phần đầu sau của nó. Ngoài ra, động cơ kiểu cụm lắc 40 đỡ theo cách quay được bánh sau WR ở phía sau.

Động cơ kiểu cụm lắc 40 được tạo ra bằng cách liên kết liền khối thân động cơ 41 và cơ cấu truyền động 42.

Thân động cơ 41 là một cụm động lực (động cơ nguồn) để tạo ra lực dẫn động của xe máy 1, và được lắp gần như trên phần giữa theo chiều dọc của thân xe. Thân động cơ 41 có hộp trục khuỷu 411 ở phía sau, và được nối với cơ cấu liên kết 5 trên phần vấu 412 được bố trí ở phía trước hộp trục khuỷu 411. Ngoài ra, chân chống giữa 413 được đỡ theo cách xoay được trên phần dưới của thân động cơ 41. Chân chống giữa 413, khi được đặt vào vị trí làm việc của nó, có thể đỡ khung thân.

Cơ cấu truyền động 42 truyền lực dẫn động của thân động cơ 41 cho bánh sau WR. Cơ cấu truyền động 42 được bố trí ở phía sau thân động cơ 41, và được lắp vào thân động cơ 41 để, cùng với thân động cơ 41, tạo thành động cơ kiểu cụm lắc 40. Cơ cấu truyền động 42 được bố trí ở phía bên trái theo chiều rộng xe.

Cơ cấu liên kết 5 cho phép động cơ kiểu cụm lắc 40 lắc theo phương thẳng

đứng và theo hướng trước-sau, nhờ đó hấp thụ các tải trọng va đập tác dụng lên bánh sau WR từ mặt đường. Cơ cấu liên kết 5 được đỡ theo cách quay được trên các tấm chốt xoay 19, và được đỡ theo cách xoay được trên động cơ kiểu cụm lắc 40.

Bộ giảm xóc sau 26 hấp thụ các tải trọng va đập tác dụng lên bánh sau WR từ mặt đường, nhờ tác dụng hấp thụ va đập của nó. Phần đầu trên của bộ giảm xóc sau 26 được nối với thanh đỡ yên xe 14 ở phía bên trái, cấu thành một phía của các thanh đỡ yên xe 14, thông qua giá đỡ đầu trên 141 dùng làm bộ phận đỡ bộ giảm xóc. Cụ thể, giá đỡ đầu trên 141, là bộ phận đỡ bộ giảm xóc dùng cho thanh đỡ yên xe 14 ở một phía trong số các thanh đỡ yên xe 14, đỡ bộ giảm xóc sau 26 dùng để đỡ theo cách đàn hồi bánh sau WR. Phần đầu dưới của bộ giảm xóc sau 26 được nối với phần đầu sau của động cơ kiểu cụm lắc 40.

Bộ giảm xóc sau 26 kéo dài theo đường thẳng nối giữa giá đỡ đầu trên 141 và phần đầu sau của động cơ kiểu cụm lắc 40. Bộ giảm xóc sau 26 kéo dài nghiêng theo chiều xuống phía dưới và về phía sau. Bộ giảm xóc sau 26 được bố trí ở trạng thái mà phạm vi (hành trình) nén được đảm bảo. Bộ giảm xóc sau 26 được bố trí ở tư thế nghiêng sao cho đầu trên của nó nằm ở phía trước đầu dưới của nó.

Tám che 6 bao gồm tấm ốp trước 61, tấm che chân 62, tấm che sàn để chân 63, tấm ốp bên sàn để chân 64, tấm ốp gầm xe 65, tấm chắn trong 66, tấm ốp bên phía sau 67, tấm ốp giữa bên dưới yên xe 68, v.v..

Tấm ốp trước 61 được bố trí trên phần trước của xe máy 1, và che các bộ phận trên phần trước của khung thân 10.

Tấm che chân 62 che một phần của ống đầu 11 và một phần của các khung nghiêng xuống dưới 12, từ phía sau xe máy 1, ở vị trí nằm trước vị trí ngồi của người đi xe. Nắp hộp 621 có khả năng mở và đóng hộp đựng găng tay, mà găng tay được chứa trong đó, được lắp vào phần trên của tấm che chân 62.

Tấm che sàn để chân 63 che mặt trên của hai khung sàn 13 và mặt trên của bình nhiên liệu 28, từ phía trên của xe máy 1, ở vị trí nằm dưới vị trí ngồi của người đi xe. Phần đầu trước và phần đầu sau của tấm che sàn để chân 63 đều kéo dài lên phía trên.

Mặt trên của tấm che sàn để chân 63 tạo thành mặt để chân phẳng; do vậy, tấm che sàn để chân 63 thực hiện chức năng làm sàn để chân. Tấm che sàn để chân 63

được bố trí ở phía trên hai khung sàn 13, và chân của người đi xe được đặt lên mặt trên của tấm che sàn để chân 63. Tấm che sàn để chân 63 được bố trí giữa ống đầu 11 và yên xe 27 theo chiều dọc của xe máy 1.

Chi tiết gia cường 72 được bố trí ở phía dưới tấm che sàn để chân 63. Chi tiết gia cường 72 được bố trí theo cách bắc ngang qua giữa hai khung sàn 13. Chi tiết gia cường 72 được lắp cố định ở phía dưới tấm che sàn để chân 63. Chi tiết gia cường 72 sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây.

Tấm ốp bên sàn để chân 64 được bố trí trên các phần bên của xe máy 1, ở phía dưới vị trí ngồi của người đi xe. Tấm ốp bên sàn để chân 64 che bình nhiên liệu 28, sẽ được mô tả dưới đây, và các bộ phận tương tự từ các phía bên ở bên dưới của xe máy 1.

Tấm ốp gầm xe 65 được bố trí trên phần dưới của xe máy 1, ở phía dưới vị trí ngồi của người đi xe. Tấm ốp gầm xe 65 che ít nhất mặt dưới của hai khung sàn 13 từ bên dưới. Tấm ốp gầm xe 65 được lắp cố định vào ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17.

Tấm chắn trong 66 được bố trí ở phía sau bánh trước WR và ở phía trước tấm ốp gầm xe 65. Tấm chắn trong 66 che phía dưới phần trước của xe máy 1, từ phía trước của xe máy 1. Tấm chắn trong 66 gài vào tấm ốp gầm xe 65.

Tấm ốp bên phía sau 67 được bố trí trên các phần bên ở phần sau của xe máy 1, và che hai mặt bên của phần dưới yên xe 27 ở phần sau của xe máy 1.

Tấm ốp giữa bên dưới yên xe 68 che phần nằm bên dưới phần trước của yên xe 27.

Bình nhiên liệu 28 được bố trí bên dưới tấm che sàn để chân 63. Bình nhiên liệu 28 được bố trí giữa tấm che sàn để chân 63 và tấm ốp gầm xe 65 theo phương thẳng đứng. Ngoài ra, bình nhiên liệu 28 được bố trí giữa hai khung sàn 13 theo chiều rộng xe, và được bố trí giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 theo chiều dọc xe.

Phần giữ của xe máy 1 theo phương án này sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.10.

FIG.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện phần sau của xe máy 1. FIG.3 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện phần nắm tay của xe máy 1. FIG.4 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện phần nắm tay của xe máy 1. FIG.5 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà yên xe 27 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.6 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà yên xe 27 và tấm ốp bên phía sau 67 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.7 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện hộp chứa vật dụng 810 của xe máy 1. FIG.8 là hình chiếu từ phía dưới của hộp chứa vật dụng 810 của xe máy 1. FIG.10 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía dưới hộp chứa vật dụng 810 của xe máy 1.

Phần giữ của xe máy 1 bao gồm yên xe 27, hộp chứa vật dụng 810, tấm ốp bên phía sau 67 là một trong số các tấm ốp bên, và phần nắm tay 810A.

Như được thể hiện trên FIG.7, hộp chứa vật dụng 810 bao gồm phần khoang chứa 811 được tạo ra có dạng hình hộp với đáy kín, và phần kéo dài 821 có hình dạng tấm kéo dài về phía sau từ phần khoang chứa 811. Phần khoang chứa 811 và phần kéo dài 821 được tạo ra liền khối.

Như được thể hiện trên FIG.6, trên phần ranh giới giữa phần khoang chứa 811 và phần kéo dài 821 ở phía bên trái hộp chứa vật dụng 810, phần nắm tay 810A được tạo ra theo cách trải dài ngang qua phần ranh giới này. Như vậy, phần nắm tay 810A được tạo ra trên mặt bên của ở phía bên trái xe máy 1. Phần nắm tay 810A được tạo ra theo cách liền khối với phần khoang chứa 811 và phần kéo dài 821.

Như được thể hiện trên FIG.6, phần nắm tay 810A được tạo hình theo cách kéo dài theo chiều dọc xe. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.10, phần nắm tay 810A có mặt cắt với hình dạng gần như hình chữ U mở xuống phía dưới, có kích thước đồng đều từ đầu này đến đầu kia theo chiều dọc xe. Do vậy, phần nắm tay 810A có hình dạng lõm lên phía trên. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.3, một phần của hộp chứa vật dụng 810 ở phía trên phần nắm tay 810A có phần rãnh dạng hộp 812 mở lên phía trên. Ngoài ra, phần rãnh dạng hộp ở phía bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ) mở lên phía trên và có hình dạng giống như phần rãnh dạng hộp 812 cũng được tạo ra trên phần trên ở phía bên phải hộp chứa vật dụng 810.

Các phần rãnh dạng hộp 812 mở lên phía trên ở phía bên trái và bên phải hộp

chứa vật dụng 810 được tạo ra ở các vị trí thấp hơn một bậc so với đầu trên của hộp chứa vật dụng 810. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.9, các phần mép bên trái và bên phải hộp chứa vật dụng 810 đều có phần mép dạng bậc 810D được hạ thấp xuống một bậc và kéo dài ra phía ngoài của xe.

Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.6, phần trên của phần nắm tay 810A có các chỗ lõm 810B và các gờ 810C. Các chỗ lõm 810B được tạo ra có dạng lõm xuống phía dưới đồng thời được phân chia thành bốn chỗ lõm, gần như theo chiều dọc xe. Các gờ 810C được tạo ra kéo dài gần như theo hướng trái-phải, và phân cách các chỗ lõm 810B thành bốn chỗ lõm.

Như được thể hiện trên FIG.8, các phần nằm gần các phần đầu bên trái và bên phải của phần kéo dài 821 đều có một lỗ lắp bu lông 822 được tạo ra trên đó mà bu lông 823 (xem FIG.6) được lắp xuyên qua đó. Các phần nằm gần các phần đầu bên trái và bên phải của phần kéo dài 821, nơi mà các lỗ lắp bu lông 822 được tạo ra, lắp cố định các thanh đỡ yên xe 14 với tư cách là khung thân với hộp chứa vật dụng 810. Các bu lông 823 (xem FIG.6) lần lượt được lắp xuyên qua các lỗ lắp bu lông 822. Phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810 được lắp cố định vào từng phần nằm gần các phần đầu sau của hai thanh đỡ yên xe 14 nhờ các bu lông 823. Ngoài ra, các chi tiết kẹp 856A nhô lên phía trên được tạo ra trên các phần nằm gần các phần đầu bên trái và bên phải của phần kéo dài 821, ở phía sau so với các lỗ lắp bu lông 822. Ngoài ra, lỗ lắp móc khóa yên xe 824 mà móc khóa yên xe 143 đi xuyên qua đó để khóa yên xe 27, vốn có thể mở ra và đóng lại nhờ bản lề được bố trí ở phía trước hộp chứa vật dụng 810 là tâm quay, được tạo ra trên phần giữa theo hướng trái-phải của phần kéo dài 821. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.8, hai phần khóa chi tiết kẹp 832A là các lỗ thông được tạo ra trên phần sau của phần khoang chứa 811 của hộp chứa vật dụng 810.

Như được thể hiện trên FIG.8, các phần nằm gần các phần đầu bên trái và bên phải trên phần trước của phần khoang chứa 811 của hộp chứa vật dụng 810 đều có một lỗ lắp bu lông 826 được tạo ra trên đó để lắp bu lông 825 (xem FIG.5) qua đó. Các phần nằm gần các phần đầu bên trái và bên phải của phần khoang chứa 811, nơi mà các lỗ lắp bu lông 826 được tạo ra, tạo thành phần lắp cố định dùng để lắp hộp chứa vật dụng 810 vào các thanh đỡ yên xe 14 là bộ phận cấu thành của khung thân.

Các bu lông 825 lần lượt được lắp xuyên qua các lỗ lắp bu lông 826. Phần trước của phần khoang chứa 811 của hộp chứa vật dụng 810 được lắp cố định nhờ các bu lông 825 vào chi tiết ngang hình chữ U 142 (xem FIG.6) mà được tạo ra theo cách kéo dài ngang qua giữa hai thanh đỡ yên xe 14 và được uốn cong lên phía trên từ các vị trí nối với hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 14.

Như được thể hiện trên FIG.8, phần của phần kéo dài 821 mà được tạo ra có lỗ lắp bu lông 822 và phần nắm tay 810A được nối với nhau nhờ các thành dạng gờ 827 kéo dài xuống dưới từ mặt dưới của phần kéo dài 821. Trên hình chiếu từ dưới lên được thể hiện trên FIG.8, các thành dạng gờ 827 kéo dài gần như theo hướng kính từ phần của phần kéo dài 821 mà lỗ lắp bu lông 822 được tạo ra trên đó. Các thành dạng gờ 827 được tạo ra theo cách liền khối với phần kéo dài 821, các phần nằm gần các phần đầu bên trái và bên phải của phần khoang chứa 811 mà ở đó các lỗ lắp bu lông 826 được tạo ra, và phần nắm tay 810A.

Ngoài ra, phần nắm tay 810A được nối với phần khoang chứa 811 và phần kéo dài 821 nhờ các thành dạng gờ 827A kéo dài gần như sang bên trái từ phần khoang chứa 811 và phần kéo dài 821. Ngoài ra, các thành dạng gờ 827B được tạo ra theo cách kéo dài xuống dưới từ mặt dưới của phần kéo dài 821. Các thành dạng gờ 827B được tạo ra để nối với phần đầu sau của phần khoang chứa 811.

Như được thể hiện trên FIG.7, phần đầu trước của phần khoang chứa 811 của hộp chứa vật dụng 810 có phần đỡ yên xe 828 dùng để đỡ theo cách quay được yên xe 27. Phần đỡ yên xe 828 được tạo ra có lỗ thông 829 đi xuyên qua đó theo hướng trái-phải. Trục xoay (không được thể hiện trên hình vẽ) được luồn qua lỗ thông 829. Phần đỡ yên xe 828 và lỗ thông 829 tạo thành bản lề dùng để đỡ theo cách quay được yên xe 27.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.10, nắp đậy 831 mà có thể mở ra và đóng lại được tạo ra trên thành sau của phần khoang chứa 811. Như được thể hiện trên FIG.6 và các hình vẽ tương tự, một chi tiết kẹp 832 được tạo ra trên mỗi phần đầu bên trái và bên phải của nắp đậy 831. Ngoài ra, các phần vấu gài 833 để gài vào các lỗ gài phần vấu 810E (xem FIG.10) được tạo ra trên hộp chứa vật dụng 810 được tạo ra, theo cách nhô về phía sau, trên các phần đầu bên trái và bên phải phần đầu sau của nắp đậy 831. Nắp đậy 831 được mở ra bằng cách nhả các phần vấu gài

833 mà gài vào các lỗ gài phần vấu 810E và nhả chi tiết kẹp 832 mà gài vào phần khóa chi tiết kẹp 832A. Khi nắp đây 831 được mở ra như vậy, có thể kéo ắc quy 151 vào khoảng không bên trong của phần khoang chứa 811 và thay ắc quy 151.

Như được thể hiện trên FIG.5 và các hình vẽ tương tự, tấm ốp bên phía sau 67 được tạo kết cấu theo cách có thể được chia đôi thành phần bên trái 67A và phần bên phải 67B, ở vị trí chính giữa của xe máy 1 theo hướng trái-phải. Phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67 được lắp cố định bằng cách được vặn vít vào bộ phận cố định tấm ốp (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp trên thanh đỡ yên xe bên phải 14. Phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67 được lắp cố định bằng cách được vặn vít vào bộ phận cố định tấm ốp (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp trên thanh đỡ yên xe bên trái 14. Ngoài ra, phần đầu trên của phần bên trái 67A và phần đầu trên của phần bên phải 67B, thuộc tấm ốp bên phía sau 67, lần lượt được tạo ra có rãnh bên trái 671 (xem FIG.3) và rãnh bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ) mở xuống phía dưới. Rãnh bên trái 671 được lắp vào trong và gài vào phần rãnh dạng hộp 812, trong khi rãnh bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp vào trong và gài vào phần rãnh dạng hộp ở phía bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ). Kết quả là, phần bên trái 67A và phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67 được giữ cố định theo chiều rộng xe (hướng trái-phải) tương đối với hộp chứa vật dụng 810.

Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.9, các mép đầu của phần bên trái 67A và phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67, ở phía trong theo chiều rộng của xe máy 1, có phần mép dạng bậc 67I nhô lên một bậc và kéo dài về phía trong theo chiều rộng của xe máy 1. Ngoài ra, phần nhô 67J kéo dài song song với phần mép dạng bậc 67I được tạo ra. Mỗi phần mép dạng bậc 810D trên các phần mép bên trái và bên phải hộp chứa vật dụng 810 được bố trí giữa phần mép dạng bậc 67I và phần nhô 67J. Kết quả là, phần bên trái 67A và phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67 được giữ cố định theo chiều cao (phương thẳng đứng) tương đối với hộp chứa vật dụng 810.

Điều này đảm bảo rằng phần bên phải 67B che phía bên phải hộp chứa vật dụng 810, trong khi phần bên trái 67A che phía bên trái hộp chứa vật dụng 810. Ngoài ra, như có thể thấy được khi so sánh giữa FIG.5 và FIG.6, phần trên của phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67 được bố trí theo cách che phần mép bên phải phía

trên hộp chứa vật dụng 810. Phần trên của phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67 được bố trí theo cách che phần mép bên trái phía trên hộp chứa vật dụng 810.

Phần bên trái 67A và phần bên phải 67B đều có hốc lõm 672 được tạo ra theo cách kéo dài theo chiều dọc xe. Hốc lõm 672 của phần bên trái 67A kéo dài từ vị trí chính giữa của phần bên trái 67A theo chiều dọc xe đến vùng lân cận phần đầu sau của phần bên trái 67A. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.4, lỗ 673 đi xuyên qua phần bên trái 67A được tạo ra trên mặt trên nửa trước của hốc lõm 672 của phần bên trái 67A. Do vậy, như được thể hiện trên FIG.4, lỗ 673 được tạo ra gần với thành trước 674 của hốc lõm 672.

Như được thể hiện trên FIG.3, phần bên trái 67A có thành nghiêng kéo dài xuống dưới khi nó tiến ra phía ngoài theo chiều rộng của xe máy 1. Lỗ 673 có mối tương quan về vị trí theo cách tương thích với miệng của phần nắm tay 810A gần như có dạng hình chữ U. Cụ thể hơn, phần đầu dưới của phần bên trái 67A là một phần của lỗ 673 che phần đầu dưới của phần nắm tay 810A. Mặt trên 675 của hốc lõm 672 của phần bên trái 67A được bố trí kéo dài theo chiều dọc xe dọc theo phần nắm tay 810A, cụ thể là, gần như song song với mặt trên 813 của phần nắm tay 810A. Như được thể hiện trên FIG.4, góc (góc nhọn) α mà thành trước 674 của hốc lõm 672 tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng (đường hai chấm - một gạch ở phía bên trái FIG.4) kéo dài theo chiều rộng xe được đặt nhỏ hơn góc (góc nhọn) β mà thành sau 676 của hốc lõm 672 tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng (đường hai chấm - một gạch ở phía bên phải FIG.4) kéo dài theo chiều rộng xe.

Như được thể hiện trên FIG.5, hốc lõm 672 của phần bên phải 67B kéo dài từ vị trí chính giữa của phần bên phải 67B theo chiều dọc xe đến vùng lân cận phần đầu sau của phần bên phải 67B. Hốc lõm 672 của phần bên phải 67B nằm đối xứng theo hướng trái-phải với hốc lõm 672 của phần bên trái 67A. Tuy nhiên, ở đây cần phải nhận thấy rằng một lỗ giống như lỗ 673 đi xuyên qua phần bên trái 67A không được tạo ra trên mặt trên của hốc lõm 672 của phần bên phải 67B.

Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.2, chi tiết làm kín phía sau 53 có dạng dải được dán vào tấm ốp bên phía sau 67. Chi tiết làm kín phía sau 53 được dán vào mặt bên ở phía ngoài tấm ốp bên phía sau 67. Vùng dán của chi tiết làm kín phía sau 53 nằm trong khoảng từ phần đầu trước của tấm ốp bên phía sau 67 (phần ở phía sau

phần nối với tấm ốp bên sàn để chân 64) đến phần đầu sau của tấm ốp bên phía sau 67. Nhân đây, chi tiết làm kín phía sau 53 (xem FIG.5 và các hình vẽ tương tự) nằm đối xứng theo hướng trái-phải với chi tiết làm kín phía sau 53 dán trên mặt bên trái của xe cũng được dán vào mặt bên phải (ở phía bên phải khi nhìn từ phía người đang hướng về phía trước) của xe; cụ thể là, nó được dán vào mặt bên ở phía ngoài phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67 và nằm trên mặt bên phải. Ngoài ra, chi tiết làm kín phía sau 53 cũng được dán vào phần giữa theo phương thẳng đứng của tấm ốp giữa phía sau 855, sẽ được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.2, một phần của chi tiết làm kín phía sau 53 được dán vào vùng của tấm ốp bên phía sau 67 mà nằm liền kề với phần mép dưới của yên xe 27 và nằm liền kề với mép trên của hốc lõm 672. Như được thể hiện trên FIG.26, trên bề mặt của tấm ốp bên phía sau 67, bề mặt dán chi tiết làm kín 67a được tạo ra có hình dạng một đường thẳng theo hướng A nằm vuông góc với hướng theo chiều dài của chi tiết làm kín phía sau 53 (theo hướng vuông góc với bề mặt trang hình vẽ), và ngoài ra, phần bậc 67b được tạo ra ở mặt dưới của bề mặt dán chi tiết làm kín 67a. Phần bậc 67b được tạo ra dọc theo chiều dài của bề mặt dán chi tiết làm kín 67a. Chi tiết làm kín phía sau 53 được dán theo cách nằm dọc theo phần bậc 67b theo chiều dài của nó.

Như được thể hiện trên FIG.11 và FIG.12, hộp chứa vật dụng 810 được bố trí bên dưới yên xe 27. Yên xe 27 được tạo ra có lỗ thông (không được thể hiện trên hình vẽ) trên phần ở phía dưới phần trước của nó. Trục xoay (không được thể hiện trên hình vẽ) sẽ đi xuyên qua lỗ thông 829 trên hộp chứa vật dụng 810 được lồng xuyên qua lỗ thông này (không được thể hiện trên hình vẽ). Điều này đảm bảo rằng yên xe 27 được đỡ trên phần đỡ yên xe 828 của hộp chứa vật dụng 810 (xem FIG.7) khiến cho nó có thể xoay với trục xoay (không được thể hiện trên hình vẽ) là tâm quay.

Ngoài ra, yên xe 27 có bộ phận sẽ được khóa (không được thể hiện trên hình vẽ) trên phần sau của nó. Bộ phận sẽ được khóa có thể được khóa vào móc khóa yên xe 143 nằm trong lỗ lắp móc khóa yên xe 824 được tạo ra trên phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810. Ở trạng thái mà bộ phận sẽ được khóa không được khóa vào móc khóa yên xe 143, yên xe 27 có thể xoay đến vị trí mà bề mặt của yên xe 27 gần như song song với phương thẳng đứng, nhờ đó miệng đầu trên của phần khoang chứa

811 của hộp chứa vật dụng 810 được đặt vào trạng thái mở. Khi yên xe 27 bị xoay đến vị trí mà bộ phận sẽ được khóa được khóa vào trong móc khóa yên xe 143 và bề mặt của yên xe 27 gần như nằm ngang, miệng đầu trên của phần khoang chứa 811 của hộp chứa vật dụng 810 được đặt vào trạng thái được đóng kín bởi yên xe 27.

Kết cấu đỡ chấn bunn sau của xe máy 1 sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào FIG.1 và các hình vẽ từ FIG.11 đến FIG.17.

FIG.11 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện trạng thái mà tấm ốp bên phía sau 67, cụm đèn đuôi 840, giá chở hàng 850 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.12 là hình chiếu từ bên phải thể hiện trạng thái mà tấm ốp bên phía sau 67, cụm đèn đuôi 840, giá chở hàng 850 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.13 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện ắc quy 151 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1. FIG.14 là hình vẽ mặt cắt phóng to, ở vị trí chính giữa theo chiều rộng xe, thể hiện ắc quy 151 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1. FIG.16 là hình chiếu đứng từ phía sau của ắc quy 151 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1. FIG.17 minh họa giá đỡ ắc quy 152 dùng để giữ ắc quy 151 của xe máy 1, trong đó FIG.17(a) là hình chiếu từ phía trước, FIG.17(b) là hình chiếu cạnh từ bên trái, và FIG.17(c) là hình chiếu từ phía dưới.

Kết cấu đỡ chấn bunn sau của xe máy 1 bao gồm các thanh đỡ yên xe 14, chấn bunn sau 69, và ắc quy 151. Ắc quy 151 có hình dạng gần như hình hộp chữ nhật, và cấp điện cho cụm đèn đuôi 840 (xem FIG.1) và các bộ phận tương tự. Ắc quy 151 được giữ bởi giá đỡ ắc quy 152. Giá đỡ ắc quy 152 được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe 14.

Cụ thể hơn, như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.13 đến FIG.16 và các hình vẽ tương tự, chi tiết ngang 160 và giá đỡ phần sau 168 được nối với các thanh đỡ yên xe 14. Như được thể hiện trên FIG.16 và các hình vẽ tương tự, chi tiết ngang 160 bao gồm chi tiết dạng ống 161 và chi tiết dạng tấm 162. Chi tiết dạng ống 161 có hình dạng thẳng kéo dài theo hướng trái-phải. Chi tiết dạng ống 161 liên kết (lắp cố định) hai thanh đỡ yên xe 14 theo cách kéo dài ngang qua giữa các phần đầu sau của hai thanh đỡ yên xe 14. Chi tiết đỡ bên phải 167 của giá đỡ ắc quy được bố trí trong vùng lân cận phần đầu bên phải của chi tiết dạng ống 161. Chi tiết đỡ bên phải 167 của giá đỡ ắc quy kéo dài xuống dưới và về phía trước từ vùng lân cận phần đầu bên phải của

chi tiết dạng ống 161.

Như được thể hiện trên FIG.16 và các hình vẽ tương tự, chi tiết dạng tấm 162 bao gồm hai phần tấm bên 163, hai phần tấm ngang 164, phần lắp cố định móc khóa yên xe 165 (xem FIG.19), và phần mặt sau dạng tấm 166. Hai phần tấm bên 163 lần lượt kéo dài dọc theo hai thanh đỡ yên xe 14 và kéo dài lên phía trên, và lần lượt được lắp cố định vào hai thanh đỡ yên xe 14. Như được thể hiện trên FIG.19, phần lắp cố định hộp chứa vật dụng 163A, mà được tạo ra có các lỗ cố định hộp chứa vật dụng 163B để gài khớp ren với các bu lông 823 được tạo ra trên các phần đầu trước của hai phần tấm bên 163. Nhờ sự gài khớp ren này, phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810 được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe 14 thông qua chi tiết ngang 160. Hai phần tấm ngang 164 (xem FIG.16) lần lượt kéo dài dọc theo chi tiết dạng ống 161 và kéo dài lên phía trên, và được lắp cố định vào chi tiết dạng ống 161.

Như được thể hiện trên FIG.19, phần lắp cố định móc khóa yên xe 165 bao gồm tấm móc khóa yên xe 165A, và các phần lắp cố định tấm 165B. Các phần lắp cố định tấm 165B được tạo ra có hình dạng tấm lần lượt kéo dài theo phương nằm ngang về phía sau từ hai phần tấm ngang 164 (xem FIG.16). Như được thể hiện trên FIG.19, tấm móc khóa yên xe 165A được tạo ra theo cách kéo dài ngang qua giữa các phần lắp cố định tấm 165B. Các phần đầu bên trái và bên phải của tấm móc khóa yên xe 165A được lắp cố định vào các phần lắp cố định tấm 165B nhờ các bu lông 165C. Móc khóa yên xe 143 được lắp cố định vào phần gần như chính giữa của tấm móc khóa yên xe 165A.

Phần mặt sau dạng tấm 166 có hình dạng tấm với mặt trước 166A và mặt sau 166B. Đường pháp tuyến với mặt trước 166A hướng gần như về phía trước, và đường pháp tuyến với mặt sau 166B hướng gần như về phía sau. Phần mặt sau dạng tấm 166 được liên kết liền khối với hai phần tấm bên 163 trên hai phần đầu bên trái và bên phải của nó. Phần mặt sau dạng tấm 166 liên kết (lắp cố định) hai phần tấm bên 163 theo cách kéo dài ngang qua giữa các phần đầu sau của hai phần tấm bên 163. Phần mặt sau dạng tấm 166 nằm ở phía sau đầu sau của phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810. Móc khóa yên xe 143 (xem FIG.19) được bố trí ở phía trước phần mặt sau dạng tấm 166 mà cấu thành chi tiết ngang 160.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.13 đến FIG.16, giá đỡ phần sau 168

kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ phần giữa của chi tiết dạng ống 161 theo hướng trái-phải. Cụ thể, giá đỡ phần sau 168 được bố trí trên phần giữa theo chiều rộng xe, được nối với chi tiết ngang 160, và kéo dài từ các thanh đỡ yên xe 14 với chi tiết ngang 160 được bố trí giữa chúng.

Như được thể hiện trên FIG.1, chấn bùn sau 69 che phía trên và phía sau bánh sau WR. Như được thể hiện trên FIG.11 và FIG.12, chấn bùn sau 69 có phần đế 691 và phần kéo dài phía sau 692. Phần đế 691 và phần kéo dài phía sau 692 được tạo ra liền khối. Phần đế 691 được bố trí ở phía trên bánh sau WR, trong khi phần kéo dài phía sau 692 được bố trí ở phía trên phần sau của bánh sau WR.

Như được thể hiện trên FIG.13, phần sau của phần đế 691 của chấn bùn sau 69 có phần nối với giá đỡ phần sau 693 nhô lên phía trên. Phần đầu dưới của giá đỡ phần sau 168 được lắp và được giữ cố định vào phần nối với giá đỡ phần sau 693 nhờ bu lông 697. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.11 và FIG.12, phần đế 691 được tạo ra, trên hai mặt bên ở bên trái và bên phải phần trước của nó, lần lượt có các phần nối với thanh đỡ yên xe 694 nhô lên phía trên. Các phần nối với chấn bùn sau 144 kéo dài xuống dưới từ các thanh đỡ yên xe 14 lần lượt được lắp và được giữ cố định vào các phần nối với thanh đỡ yên xe 694 nhờ các bu lông 695. Như được thể hiện trên FIG.16, các phần nối với chấn bùn sau 144 được bố trí ở các phía ngoài theo chiều rộng xe (theo hướng trái-phải) của hai phần đầu của chi tiết ngang 160, sẽ được mô tả dưới đây. Cụ thể, chấn bùn sau 69 lần lượt được lắp cố định, ở hai phía bên trái và bên phải phần trước của nó, vào các thanh đỡ yên xe 14 thông qua các phần nối với chấn bùn sau 144. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.15 và các hình vẽ tương tự, các phần nhô để tiếp xúc với ắc quy 696 nhô lên phía trên được tạo ra trên mặt trên phần đế 691 của chấn bùn sau 69. Các phần nhô để tiếp xúc với ắc quy 696 được bố trí thành một cặp ở phía trước và phía sau, và đều có dạng hình thang trên mặt cắt vuông góc với hướng trái-phải.

Như được thể hiện trên FIG.11 và các hình vẽ tương tự, thanh đỡ yên xe 14 ở phía bên trái được tạo ra có giá đỡ đầu trên 141 ở vị trí nằm sau phần nối với chấn bùn sau 144. Như được thể hiện trên FIG.16, giá đỡ đầu trên 141 bao gồm tám góc đỡ bộ giảm chấn 141A, và các phần đỡ dạng tấm 141B. Tám góc đỡ bộ giảm chấn 141A được tạo ra theo cách nối ngang qua vùng lân cận phần đầu bên trái của chi tiết dạng

ống 161 và thanh đỡ yên xe bên trái 14. Các phần đỡ dạng tấm 141B, được tạo ra dưới dạng một cặp, kéo dài xuống dưới từ mặt dưới của tấm góc đỡ bộ giảm chấn 141A. Như được thể hiện trên FIG.11 và các hình vẽ tương tự, giá đỡ đầu trên 141 có hình dạng tổng thể gần như hình tam giác khi nhìn từ phía bên.

Như được thể hiện trên FIG.16, phần đầu trên của bộ giảm xóc sau 26 được bố trí giữa hai phần đỡ dạng tấm 141B. Các phần đỡ dạng tấm 141B đều được tạo ra có lỗ thông (không được thể hiện trên hình vẽ) đi xuyên qua đó theo hướng trái-phải. Bu lông 141C được luồn qua các lỗ thông này và lỗ thông (không được thể hiện trên hình vẽ) được tạo ra trên phần đầu trên của bộ giảm xóc sau 26. Điều này đảm bảo rằng phần đầu trên của bộ giảm xóc sau 26 được nối với thanh đỡ yên xe bên trái 14 (là một thanh phía bên trong số các thanh đỡ yên xe 14) thông qua giá đỡ đầu trên 141 dùng làm bộ phận đỡ bộ giảm xóc.

Như được thể hiện trên FIG.17, giá đỡ ắc quy 152 bao gồm phần bao quanh theo chiều rộng xe 153 và phần bao quanh theo chiều dọc xe 154. Giá đỡ ắc quy 152 che một phần của ắc quy 151. Phần bao quanh theo chiều rộng xe 153 có tấm dưới dạng đai bằng kim loại 153A và tấm trên dạng đai bằng kim loại 153B. Tấm dưới dạng đai bằng kim loại 153A có hình dạng gần như hình chữ U mở lên phía trên. Tấm trên dạng đai bằng kim loại 153B đóng kín miệng hở của tấm dưới dạng đai bằng kim loại 153A. Kết cấu này đảm bảo được rằng phần bao quanh theo chiều rộng xe 153 bao quanh theo chiều rộng phần giữa theo chiều dọc xe của ắc quy 151 vốn có hình dạng gần như hình hộp chữ nhật.

Cụ thể, như được thể hiện trên FIG.17(a), phần đầu bên trái của tấm trên dạng đai bằng kim loại 153B được uốn cong xuống phía dưới, và được lắp cố định vào phần trên của phần đầu bên trái của tấm dưới dạng đai bằng kim loại 153A. Phần đầu bên phải của tấm trên dạng đai bằng kim loại 153B được uốn cong lên phía trên, và được lắp cố định vào phần trên của phần đầu bên phải của tấm dưới dạng đai bằng kim loại 153A nhờ bu lông 153C. Ngoài ra, phần đầu bên phải của tấm trên dạng đai bằng kim loại 153B và phần trên của phần đầu bên phải của tấm dưới dạng đai bằng kim loại 153A được lắp cố định, nhờ các bu lông 153C, vào chi tiết đỡ bên phải 167 của giá đỡ ắc quy (xem FIG.13 và các hình vẽ tương tự) được lắp trên chi tiết ngang 160.

Như được thể hiện trên FIG.13, FIG.14 và FIG.17 và các hình vẽ tương tự,

phần bao quanh theo chiều dọc xe 154 có tấm sau dạng đai bằng kim loại 154A và tấm trước dạng đai bằng kim loại 154B. Tấm sau dạng đai bằng kim loại 154A có hình dạng gần như hình chữ U mở về phía trước. Tấm trước dạng đai bằng kim loại 154B đóng kín miệng hở của tấm sau dạng đai bằng kim loại 154A. Kết cấu này đảm bảo được rằng phần bao quanh theo chiều dọc xe 154 bao quanh theo chiều dọc phần giữa theo chiều rộng của ắc quy 151 vốn có hình dạng gần như hình hộp chữ nhật.

Cụ thể, như được thể hiện trên FIG.14, phần đầu dưới của tấm trước dạng đai bằng kim loại 154B được gài vào phần đầu trước ở phía dưới tấm sau dạng đai bằng kim loại 154A. Phần đầu trước ở phía trên của tấm sau dạng đai bằng kim loại 154A được uốn cong lên phía trên, và được lắp cố định vào phần đầu trên của tấm trước dạng đai bằng kim loại 154B nhờ bu lông 154C. Phần lắp cố định vào giá đỡ sau 154D nhô về phía sau được tạo ra trên phần sau của tấm sau dạng đai bằng kim loại 154A. Phần lắp cố định vào giá đỡ sau 154D được lắp cố định, nhờ bu lông 154E, vào phần lắp cố định ắc quy 168A nhô ra về phía trước từ phần giữa theo chiều dài của giá đỡ phần sau 168.

Như đã được mô tả trên đây, giá đỡ ắc quy 152 được lắp cố định vào giá đỡ phần sau 168, và cũng được lắp cố định vào chi tiết đỡ bên phải 167 của giá đỡ ắc quy dùng làm phần lắp cố định được lắp trên thanh đỡ yên xe 14 ở phía bên phải, là thanh kia trong số các thanh đỡ yên xe 14. Kết cấu này đảm bảo được rằng giá đỡ ắc quy 152 được tạo ra để định vị ắc quy 151 theo theo hướng trước-sau và theo hướng trái-phải. Ngoài ra, mặt dưới của ắc quy 151 đi vào tiếp xúc với các phần nhô để tiếp xúc với ắc quy 696 được tạo ra dưới dạng các phần tiếp xúc trên mặt trên của phần đế 691 của chấn bunn sau 69. Ắc quy 151 được bố trí ở phía trên của chấn bunn sau 69.

Kết cấu lắp cố định giá đỡ hàng của xe máy 1 sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào FIG.1 và các hình vẽ từ FIG.18 đến FIG.25.

FIG.18 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà yên xe 27, tấm ốp bên phía sau 67, hộp chứa vật dụng 810 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.19 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà yên xe 27, tấm ốp bên phía sau 67, hộp chứa vật dụng 810 và các bộ phận tương tự đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.20 là hình chiếu đứng từ phía sau của giá đỡ hàng 850 và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy 1. FIG.21 là hình vẽ phối cảnh thể hiện

trạng thái mà yên xe 27 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.22 là hình chiếu đứng từ phía sau thể hiện trạng thái mà tấm ốp giữa phía sau 855 đã được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.24 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía trên của tấm ốp giữa phía sau 855 cấu thành kết cấu lắp cố định giá đỡ hàng trên xe máy 1. FIG.25 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía dưới tấm ốp giữa phía sau 855 cấu thành kết cấu lắp cố định giá đỡ hàng trên xe máy 1. FIG.26 là hình vẽ mặt cắt theo đường a-a được thể hiện trên FIG.2.

Kết cấu lắp cố định giá đỡ hàng của xe máy 1 bao gồm yên xe 27, cụm đèn đuôi 840, tấm ốp bên phía sau 67 dùng làm tấm ốp sau, giá đỡ hàng 850, và các thanh đỡ yên xe 14.

Như được thể hiện trên FIG.1, cụm đèn đuôi 840 được bố trí trên phần sau của xe máy 1, và được nối điện với ắc quy 151. Cụm đèn đuôi 840 có kết cấu để được lắp liền khối với phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67 và phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67. Trong quá trình sản xuất xe máy 1, sau khi hộp chứa vật dụng 810 được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe 14 của khung thân 10, cụm bộ phận, có cụm đèn đuôi 840 đã được lắp liền khối với phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67 và phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67, được lắp từ phía trên hộp chứa vật dụng 810.

Như được thể hiện trên FIG.20 và các hình vẽ tương tự, cụm đèn đuôi 840 có hình dạng gần như hình chữ U khi nhìn từ phía sau. Cụ thể, cụm đèn đuôi 840 được tạo ra trên phần trên của nó có chỗ lõm 841 được làm lõm xuống dưới. Theo chiều dọc xe, chỗ lõm 841 hướng về phía mặt sau của phần mặt sau dạng tấm 166 của chi tiết ngang 160.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.18 đến FIG.22, giá đỡ hàng 850 bao gồm phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851, các phần kéo dài phía sau 852, và phần giá đỡ 853. Như được thể hiện trên FIG.22, phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851 có dạng tấm với hình dạng gần như hình chữ U mở xuống phía dưới, để tránh phần lắp cố định 166C dùng để lắp cố định với cụm đèn đuôi 840 và chi tiết ngang 160. Phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851 tạo ra sự tiếp xúc bề mặt, từ phía sau, với mặt sau 166B của phần mặt sau dạng tấm 166 của chi tiết ngang 160 hướng về phía chỗ lõm 841 của cụm đèn đuôi 840. Khi phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851 nằm

ở trạng thái tiếp xúc bề mặt như vậy, như được thể hiện trên FIG.22, hai phần đầu bên trái và bên phải của phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851 được lắp cố định vào phần mặt sau dạng tấm 166 nhờ hai bu lông 854 ở mỗi bên, hay tổng cộng là bốn bu lông 854.

Điều này đảm bảo rằng giá đỡ hàng 850 được bố trí trong chỗ lõm 841, và được lắp cố định vào chi tiết ngang 160. Ngoài ra, chỗ lõm 841 của cụm đèn đuôi 840 được bố trí giữa mặt dưới phần sau của yên xe 27 và mặt trên của cụm đèn đuôi 840. Do vậy, giá đỡ hàng 850 được bố trí giữa mặt dưới phần sau của yên xe 27 và mặt trên của cụm đèn đuôi 840. Cụ thể, các phần kéo dài phía sau 852 cấu thành giá đỡ hàng 850 được tạo ra theo cách đi xuyên qua khoảng không giữa yên xe 27 và cụm đèn đuôi 840, trong chỗ lõm 841.

Các phần kéo dài phía sau 852 kéo dài về phía sau từ phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851. Các phần kéo dài phía sau 852 có dạng hai tấm được bố trí với sự tương quan vị trí song song theo chiều rộng xe (hướng trái-phải). Mỗi phần kéo dài phía sau 852 được tạo ra trên phần giữa của nó có lỗ thông 852A có dạng hình elip kéo dài theo chiều dọc xe. Phần kéo dài phía sau 852 được tạo ra có các phần mép gần như nằm ngang 852B trên các mép trên và dưới của nó với các bề mặt song song với hướng trái-phải. Các phần trên của các phần đầu sau của các phần kéo dài phía sau 852 được tạo ra có các phần có chiều rộng tăng 852C với chiều rộng được làm lớn theo hướng trái-phải.

Như được thể hiện trên FIG.19, phần giá đỡ 853 có dạng tấm với hình dạng gần như hình chữ nhật khi nhìn từ trên xuống. Phần giá đỡ 853 được nối liền khối với các phần có chiều rộng tăng 852C của các phần đầu kéo dài của các phần kéo dài phía sau 852 đồng thời có mối tương quan về vị trí gần như theo phương nằm ngang với các phần có chiều rộng tăng 852C. Do vậy, như được thể hiện trên FIG.1, giá đỡ hàng 850 được bố trí ở phía sau yên xe 27. Như được thể hiện trên FIG.19, phần giá đỡ 853 được tạo ra có lỗ thông 853A trên phần giữa của nó (khi nhìn từ trên xuống) đi xuyên qua đó theo phương thẳng đứng. Phần giá đỡ 853 được tạo ra trên phần mép theo chu vi của nó có phần mép gần như thẳng đứng 853B có bề mặt kéo dài xuống dưới.

Như có thể thấy được khi so sánh FIG.22 với FIG.20 và FIG.21, phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851 được che bởi tấm ốp giữa phía sau 855. Tấm ốp giữa phía

sau 855 được bố trí và được lắp cố định giữa phía dưới yên xe 27 và phía trên cụm đèn đuôi 840. Phần dưới của tấm ốp giữa phía sau 855 được bố trí bên trong chỗ lõm 841. Phần trên của tấm ốp giữa phía sau 855 được bố trí ở phía trên chỗ lõm 841 và ở phía dưới yên xe 27.

Như được thể hiện trên FIG.24 và FIG.25, tấm ốp giữa phía sau 855 có hình dạng gần như giống chiếc lược có hai rãnh 855A. Như được thể hiện trên FIG.20, các phần kéo dài phía sau 852 được bố trí trong các rãnh 855A. Như được thể hiện trên FIG.24 và FIG.25, tấm ốp giữa phía sau 855 có các phần lắp cố định vào phần kéo dài 855B. Các phần lắp cố định vào phần kéo dài 855B được tạo ra trên hai phần đầu bên trái và bên phải của phần đầu trên của tấm ốp giữa phía sau 855. Như được thể hiện trên FIG.5 và FIG.21, tấm ốp giữa phía sau 855 được gài vào và được lắp cố định vào các phần đầu sau của phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810, ở phía dưới yên xe 27, nhờ các chi tiết kẹp 856A. Cụ thể hơn, các phần lắp cố định vào phần kéo dài 855B kéo dài về phía trước, và như được thể hiện trên FIG.21, các phần khóa chi tiết kẹp 856, là các lỗ thông, được lắp cố định vào các phần đầu sau của phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810 nhờ các chi tiết kẹp 856A (xem FIG.6) được tạo ra trên các phần đầu sau của phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810.

Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.24 và FIG.25, tấm ốp giữa phía sau 855 kéo dài xuống dưới về phía sau. Cụ thể hơn, như được thể hiện trên FIG.23, tấm ốp giữa phía sau 855 kéo dài nghiêng xuống dưới về phía sau từ vị trí tương ứng với các đầu trên của các phần kéo dài phía sau 852, và được uốn cong về phía trước từ vị trí tương ứng với vị trí gần như chính giữa của các phần kéo dài phía sau 852 theo phương thẳng đứng. Cụ thể, phần đầu dưới của tấm ốp giữa phía sau 855 có mặt cong 855C được làm lõm bằng cách được uốn cong về phía trước, hoặc về phía phần bên trong của xe máy 1.

Mặt cong 855C có hình dạng uốn theo chỗ lõm 841 được tạo ra trên cụm đèn đuôi 840. Như được thể hiện trên FIG.25, tấm ốp giữa phía sau 855 được tạo ra có phần nhô để gài vào cụm đèn 855D nhô về phía trước trên phần giữa của phần đầu dưới của nó. Như được thể hiện trên FIG.25, phần nhô để gài vào cụm đèn 855D có hình dạng gần như hình chữ U mở xuống phía dưới. Phần nhô để gài vào cụm đèn 855D được gài vào lỗ có dạng hình hộp chữ nhật 842 (xem FIG.22) được tạo ra trên

phần giữa chỗ lõm 841 của cụm đèn đuôi 840 theo hướng trái-phải. Nhờ kết cấu này, cụm đèn đuôi 840 và tấm ốp giữa phía sau 855 được gài vào nhau.

Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.25, trên các phần giữa theo phương thẳng đứng của tấm ốp giữa phía sau 855 mà nối giữa phần lắp cố định vào phần kéo dài 855B và mặt cong 855C, các phần nhô để gài tấm ốp bên phía sau 855E và các phần nhô để gài vào phía bên cụm đèn 855F được tạo ra theo cách liền khối với tấm ốp giữa phía sau 855. Các phần nhô để gài tấm ốp bên phía sau 855E có hình dạng tấm kéo dài về phía trước từ vùng lân cận các mép đầu bên trái và bên phải của tấm ốp giữa phía sau 855. Ngoài ra, các phần nhô để gài vào phía bên cụm đèn 855F được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe (theo chiều từ bên trái sang bên phải) tương đối với các phần nhô để gài tấm ốp bên phía sau 855E, và đều có hình dạng tấm kéo dài về phía trước.

Các phần phân chia 67C và 67D (xem FIG.22) của tấm ốp bên phía sau 67, mà được phân chia thành phần bên trái 67A và phần bên phải 67B trong khoảng theo chiều rộng của cụm đèn đuôi 840, được tạo ra lần lượt có các lỗ gài 67E và 67F. Các phần nhô để gài tấm ốp bên phía sau 855E (xem FIG.25) được gài vào các lỗ gài 67E và 67F này. Ngoài ra, hai phần đầu bên trái và bên phải trên phần của cụm đèn đuôi 840 mà có chỗ lõm 841 được tạo ra có các lỗ gài 840A và 840B (xem FIG.22). Các phần nhô để gài vào phía bên cụm đèn 855F (xem FIG.25) được gài vào các lỗ gài 840A và 840B này. Nhờ các kết cấu gài này, tấm ốp giữa phía sau 855 được lắp cố định vào tấm ốp bên phía sau 67 và cụm đèn đuôi 840. Phần nhô để gài vào cụm đèn 855D, các phần nhô để gài tấm ốp bên phía sau 855E và các phần nhô để gài vào phía bên cụm đèn 855F cấu thành phần lắp cố định tấm ốp giữa phía sau.

Tấm ốp bên phía sau 67 được phân chia thành phần bên trái 67A và phần bên phải 67B trong khoảng theo chiều rộng của cụm đèn đuôi 840. Các phần phân chia 67C và 67D và phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851 được che bởi tấm ốp giữa phía sau 855. Ngoài ra, khi tấm ốp giữa phía sau 855 được tháo ra, phần lắp cố định vào chi tiết ngang 851 (cụ thể, phần của giá đỡ hàng 850 mà được lắp cố định vào chi tiết ngang 160) sẽ được để lộ ra, và phần mà tấm ốp bên phía sau 67 được phân chia thành phần bên phải 67B và phần bên trái 67A sẽ được để lộ ra.

Theo phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa áp dụng cho xe máy 1 theo phương án như được mô tả trên đây, có thể tạo ra được các hiệu quả sau, ví dụ.

Theo phương án này, phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67 có hốc lõm 672. Ngoài ra, lỗ 673 được tạo ra trên mép trên của hốc lõm 672. Hơn nữa, ở vị trí của lỗ 673, phần nắm tay 810A được làm lõm lên phía trên được tạo ra theo cách liền khối với hộp chứa vật dụng 810. Do vậy, phần nắm tay 810A được bố trí trong hốc lõm 672 được tạo ra trên phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67 dùng làm tấm ốp bên. Kết cấu này đảm bảo có được các hiệu quả sau. Khi người đi xe của xe máy 1 rời khỏi xe máy 1 và định nâng xe máy 1 lên bằng cách luồn tay vào trong hốc lõm 672 để dựng chân chống giữa 413 vào vị trí làm việc của nó, tay của người đi xe có thể nâng phần giữ được tạo bởi tấm ốp bên phía sau 67 và hộp chứa vật dụng 810. Kết quả là, không cần phải ngăn không cho lực giữ tác dụng lên tấm đáy của yên xe 27, khiến cho có thể giảm trọng lượng của yên xe 27 và móc khóa yên xe 143 dùng làm khóa yên xe để mở và đóng yên xe 27. Ngoài ra, phần giữ có thể được tạo ra bởi hộp chứa vật dụng 810 và phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67, khiến cho có thể có được độ cứng vững cao. Ngoài ra, do không cần phải bố trí khung thân bên trong hốc lõm 672, nên có thể duy trì được mức độ tự do trong việc thiết kế các thanh đỡ yên xe 14 của khung thân 10.

Theo phương án này, hốc lõm 672 được tạo ra theo cách kéo dài theo chiều dọc xe, và lỗ 673 được tạo ra gần với thành trước 674 của hốc lõm 672. Do vậy, hốc lõm 672 có thể được bố trí ở phía đường tâm theo chiều dọc xe. Điều này đảm bảo rằng phần nắm tay 810A được bố trí ở vị trí gần với chân chống giữa 413 theo chiều dọc xe, nên có thể tạo điều kiện thuận lợi cho thao tác nâng chân chống giữa 413 lên. Ngoài ra, do lỗ 673 được tạo ra gần với thành trước 674, sự xâm nhập của nước mưa hay các vật tương tự thông qua lỗ 673 có thể được ngăn chặn.

Theo phương án này, góc α mà thành trước 674 của hốc lõm 672 tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe nhỏ hơn góc β mà thành sau 676 của hốc lõm 672 tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe. Do vậy, có thể ngăn không cho dòng không khí tạo ra bởi chuyển động của xe đi vào trong hốc lõm 672, và xả theo cách thuận lợi dòng không khí đã đi vào trong hốc lõm 672 ra bên ngoài. Do đó, lực cản chuyển động có thể được giảm.

Theo phương án này, hộp chứa vật dụng 810 được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe 14 của khung thân 10, và tấm ốp bên phía sau 67 được bố trí theo cách che

phía trên hộp chứa vật dụng 810. Do vậy, có thể sử dụng kết cấu trong đó hộp chứa vật dụng 810 được lắp ráp (được lắp) lên trên các thanh đỡ yên xe 14 của khung thân 10, trước khi lắp tấm ốp bên phía sau 67. Do đó, có thể tạo ra được kết cấu trong đó lực giữ tác dụng lên phần nắm tay có thể được tiếp nhận theo cách thuận lợi. Ngoài ra, có thể sử dụng kết cấu trong đó tấm ốp bên phía sau 67 có thể được lắp ráp theo cách che hộp chứa vật dụng 810 nhờ tấm ốp bên phía sau 67 từ phía trên hộp chứa vật dụng 810. Do vậy, thao tác lắp hộp chứa vật dụng 810 lên trên các thanh đỡ yên xe 14 của khung thân 10 bằng cách làm biến dạng tạm thời tấm ốp bên phía sau 67 từ phía sau không được thực hiện. Do vậy, có thể cải thiện được độ cứng vững của tấm ốp bên phía sau 67 và bố trí tấm ốp bên phía sau 67 gần với hộp chứa vật dụng 810. Kết quả là, độ bền và độ cứng vững của phần nắm tay 810A có thể được cải thiện.

Theo phương án này, phần nắm tay 810A được tạo ra theo cách trải dài ngang qua phần ranh giới giữa phần khoang chứa 811 và phần kéo dài 821. Kết cấu này cho phép tạo ra phần nắm tay 810A đi ngang qua bề mặt có cấu hình phức tạp và nâng cao độ cứng vững của phần nắm tay 810A.

Theo phương án này, phần lắp cố định và phần nắm tay 810A được nối với nhau nhờ các thành dạng gờ 827 kéo dài xuống dưới. Do vậy, các tải trọng có thể dễ dàng được truyền đến khung thân 10, và độ cứng vững của phần nắm tay 810 có thể được cải thiện.

Theo phương án này, chi tiết làm kín phía sau 53 có dạng dải được tạo ra liền kề với mép trên của hốc lõm 672 trên phần bên trái 67A của tấm ốp bên phía sau 67. Điều này cho phép ngăn không cho mép trên của hốc lõm 672 bị hư hại do việc nắm tay gây ra.

Mặc dù kết cấu theo một phương án được ưu tiên của sáng chế đã được mô tả trên đây, song sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án nêu trên mà còn có thể được thực hiện theo nhiều cách khác nữa. Ví dụ, mặc dù kết cấu mà trong đó hai thanh đỡ yên xe 14 được bố trí bên dưới yên xe 27 và đỡ yên xe 27 theo cách gián tiếp thông qua hộp chứa vật dụng 810 và các bộ phận tương tự đã được mô tả theo phương án này, song kết cấu này không giới hạn phạm vi của sáng chế. Ví dụ, hai thanh đỡ yên xe có thể đỡ yên xe theo cách trực tiếp.

Ngoài ra, mặc dù giá đỡ ắc quy 152 che một phần ắc quy 151 theo phương án này, song kết cấu này không giới hạn phạm vi của sáng chế. Ví dụ, giá đỡ ắc quy 152 có thể che toàn bộ ắc quy 151.

Ngoài ra, mặc dù một ví dụ mà trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy mà việc chạy xe là nhờ sự dẫn động quay bánh sau bằng động lực được tạo ra bởi động cơ xăng (động cơ đốt trong) đã được mô tả trong kết cấu theo phương án nêu trên, song cách áp dụng này không giới hạn phạm vi của sáng chế. Cụ thể, sáng chế có thể được áp dụng cho xe hai bánh được dẫn động bằng động cơ điện mà việc chạy xe là nhờ sự dẫn động quay bánh sau chỉ bằng động lực được tạo ra bởi động cơ điện. Ngoài ra, sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu yên ngựa có hai nguồn động lực mà việc chạy xe là nhờ sự dẫn động quay bánh sau bằng cách kết hợp động lực được tạo ra bởi động cơ xăng và động lực được tạo ra bởi động cơ điện.

Hơn thế nữa, sáng chế có thể được áp dụng không chỉ cho xe kiểu yên ngựa kiểu scuter mà còn cho xe kiểu yên ngựa thông thường và xe dạng có cabin bên trên động cơ, miễn là xe kiểu yên ngựa có yên xe mà người đi xe ngồi trên đó. Ngoài ra, sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu yên ngựa ba bánh và bốn bánh miễn là xe kiểu yên ngựa này có yên xe mà người đi xe ngồi trên đó. Tóm lại, xe kiểu yên ngựa nói chung bao gồm các xe mà người đi xe ngồi trên xe ở tư thế để chân hai bên thân xe.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm:

yên xe (27);
 hộp chứa vật dụng (810) được bố trí bên dưới yên xe (27);
 tấm ốp bên (67) che ít nhất mặt bên của hộp chứa vật dụng (810); và
 phần nắm tay (810A) được tạo ra trên mặt bên của xe,
 trong đó tấm ốp bên (67A) có chỗ lõm (672),
 lỗ (673) được tạo ra trên mặt trên của chỗ lõm (672),
 phần nắm tay (810A) lõm về phía trên được tạo ra theo cách liền khối với hộp
 chứa vật dụng (810) ở vị trí của lỗ (673), và
 bề mặt ở phía trên chỗ lõm (672) của tấm ốp bên (67A) được bố trí dọc theo
 phần nắm tay (810A),
 chỗ lõm (672) được tạo ra theo cách kéo dài theo chiều dọc xe, và lỗ (673)
 được tạo ra gần với thành trước (674) của chỗ lõm (672).

2. Phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó góc mà thành trước (674) của chỗ lõm (672) tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe nhỏ hơn góc mà thành sau (676) của chỗ lõm (672) tạo ra với mặt phẳng thẳng đứng kéo dài theo chiều rộng xe.

3. Phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

hộp chứa vật dụng (810) được lắp cố định vào khung thân (14), và
 tấm ốp bên (67) được bố trí theo cách che phía trên hộp chứa vật dụng (810).

4. Phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó hộp chứa vật dụng (810) bao gồm phần khoang chứa (811) được tạo ra có dạng hình hộp với đáy kín, và phần kéo dài (821) kéo dài về phía sau từ phần khoang chứa (811) theo hình dạng tấm, và phần nắm tay (810A) được tạo ra theo cách trải dài ngang qua phần ranh giới giữa phần khoang chứa (811) và phần kéo dài (821).

5. Phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó hộp chứa vật dụng (810) được trang bị phần lắp cố định dùng để lắp hộp chứa vật dụng (810) vào khung thân (14), và phần lắp cố định và phần nắm tay (810A) được nối với nhau nhờ thành dạng gờ (827) kéo dài xuống dưới.
6. Phần giữ dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó dải (53) được tạo ra liền kề với mặt trên của chỗ lõm (672) của tấm ốp bên (67).

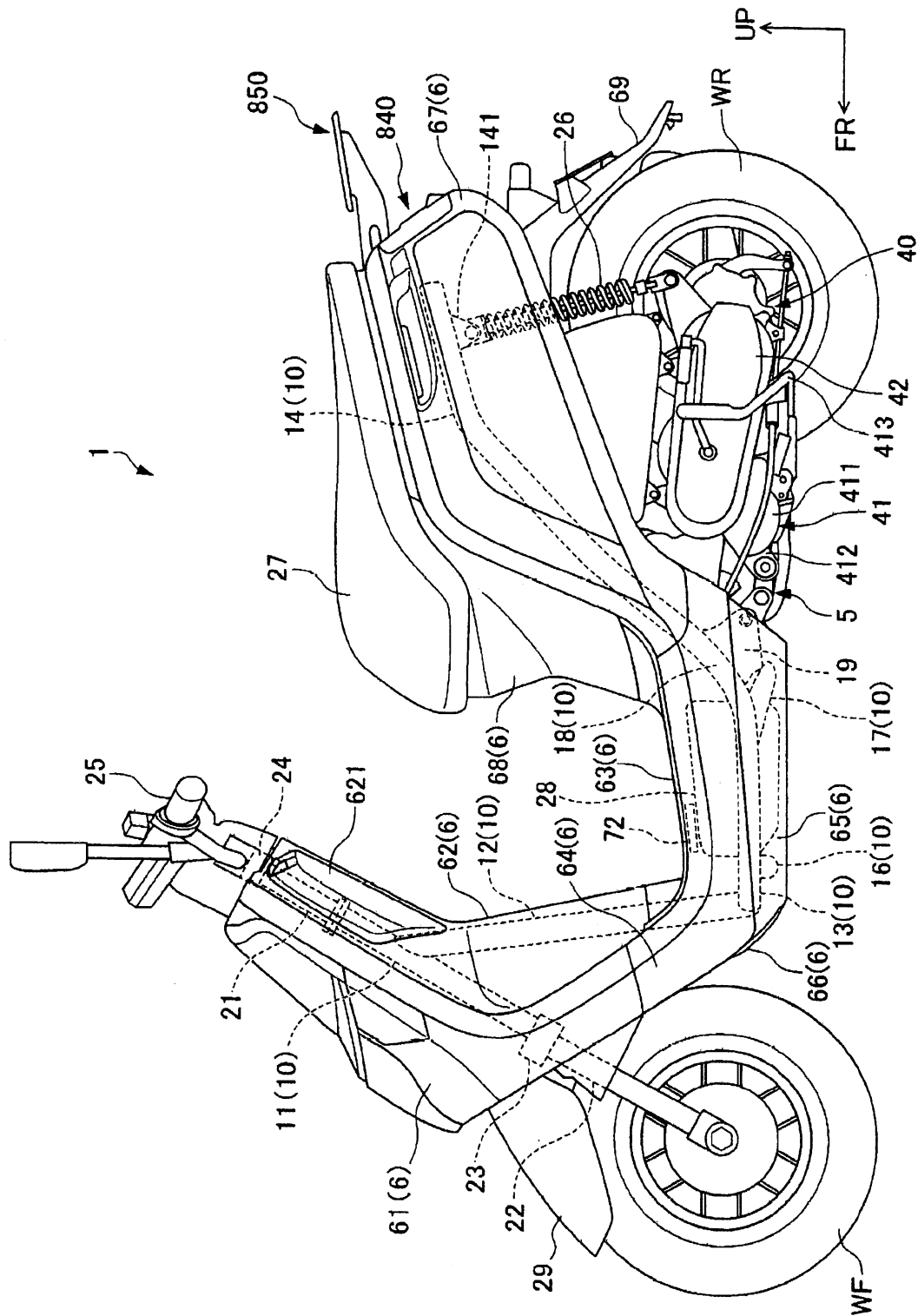


FIG. 1

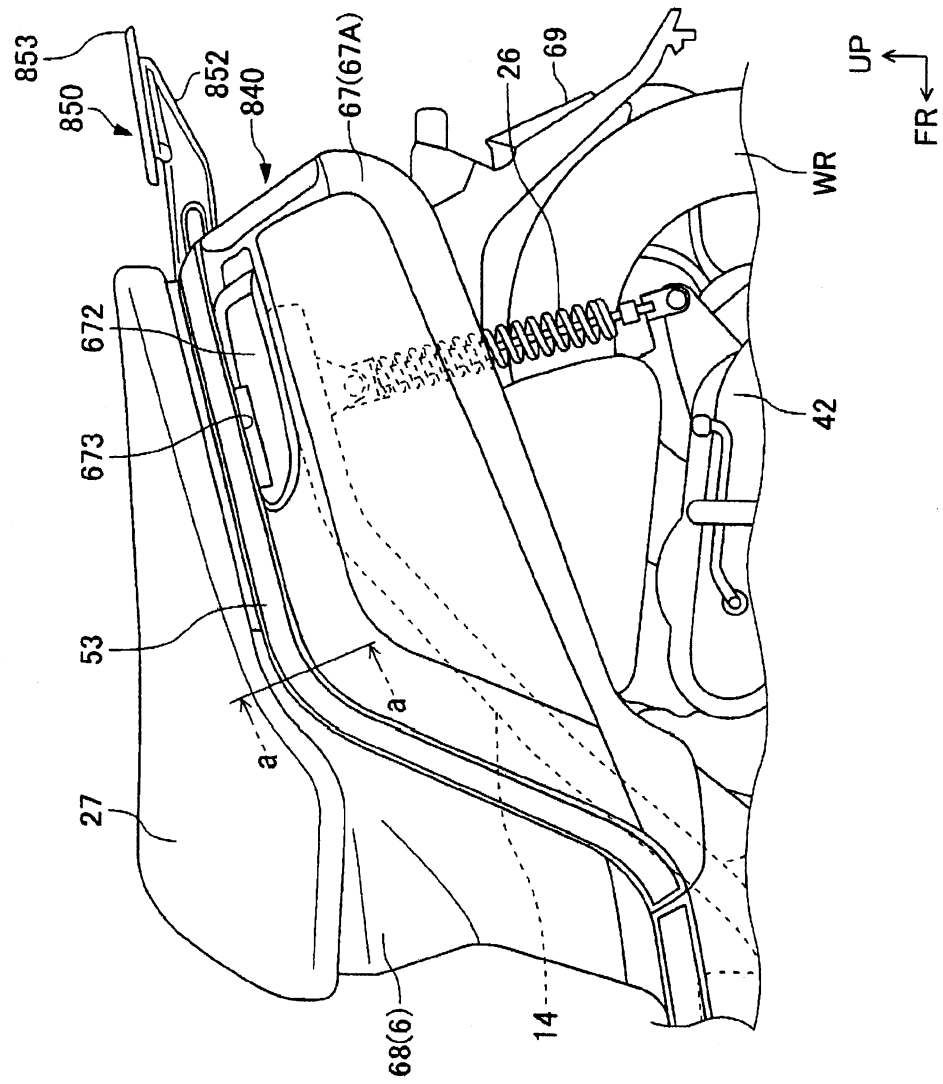


FIG. 2

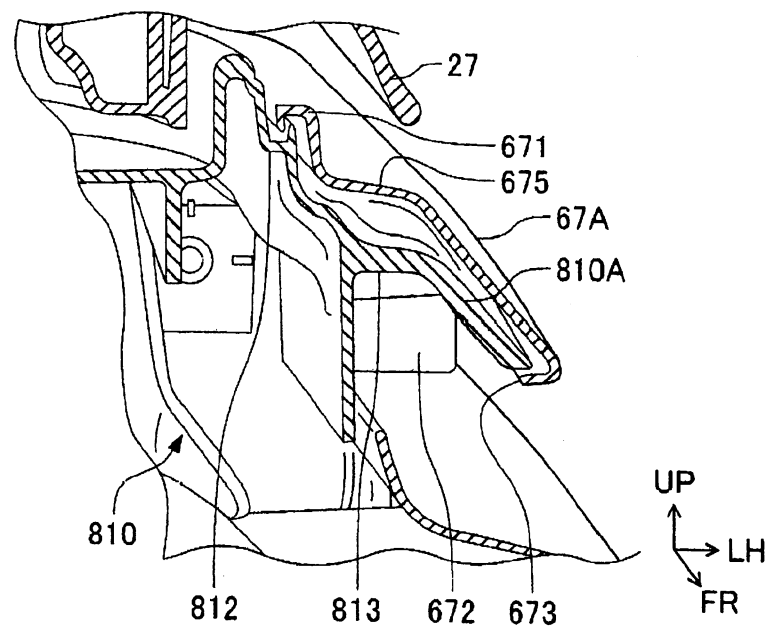


FIG. 3

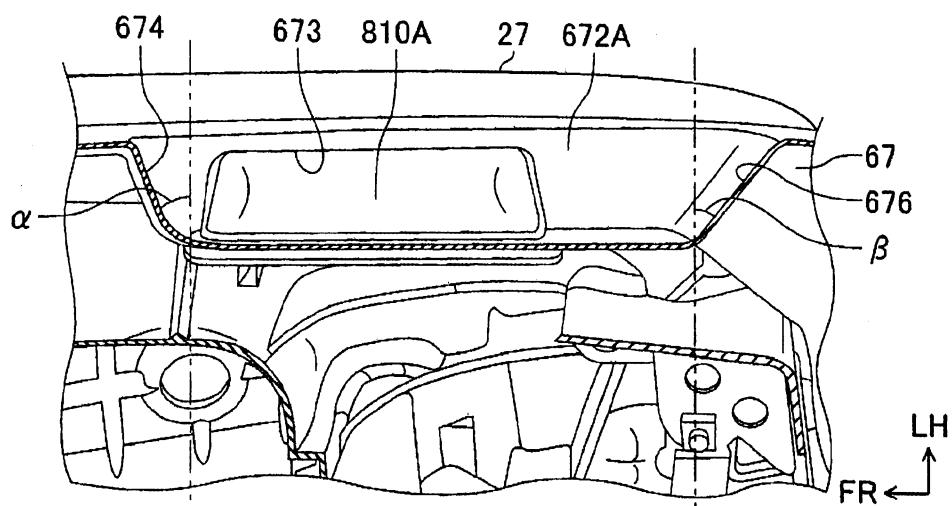


FIG. 4

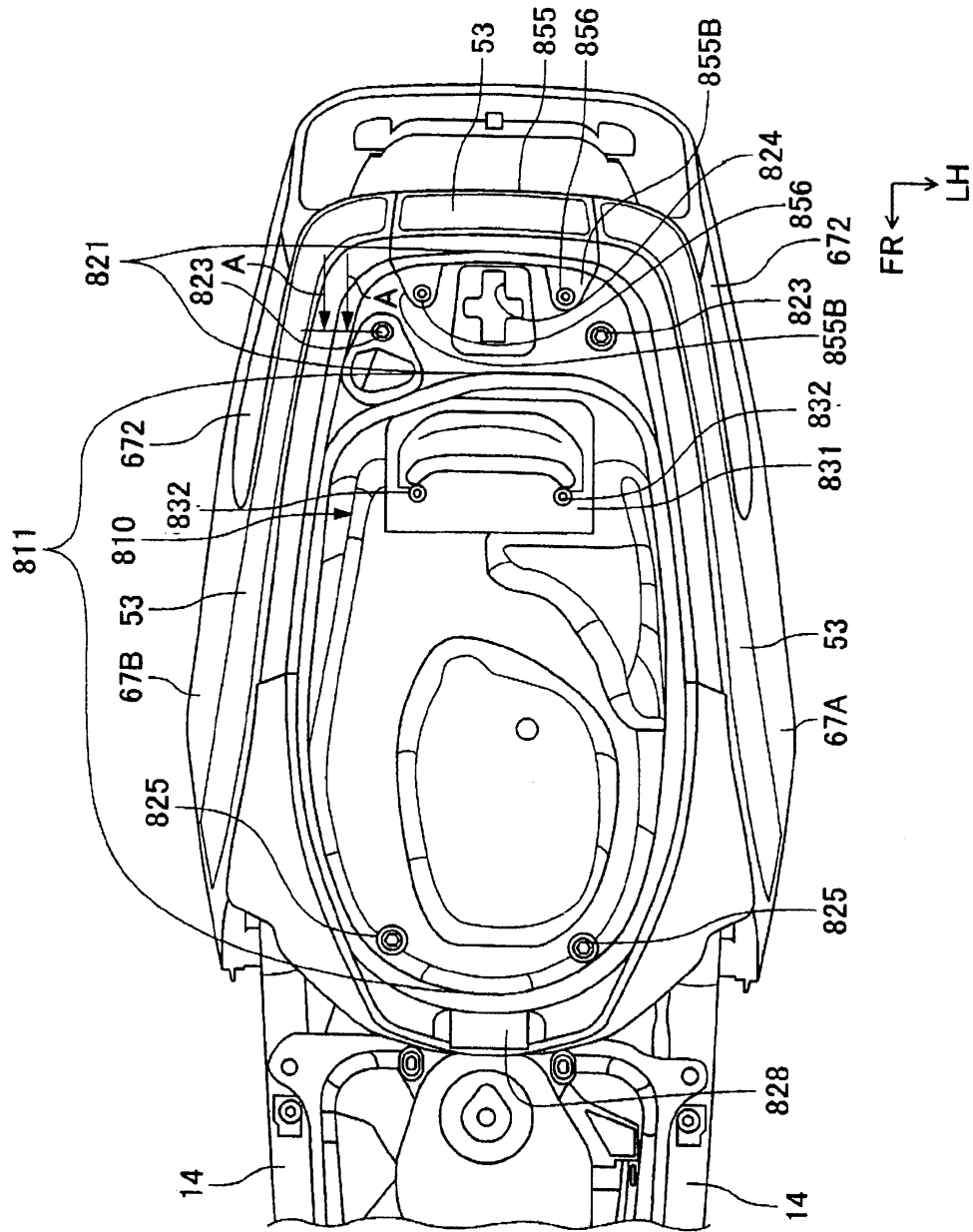


FIG. 5

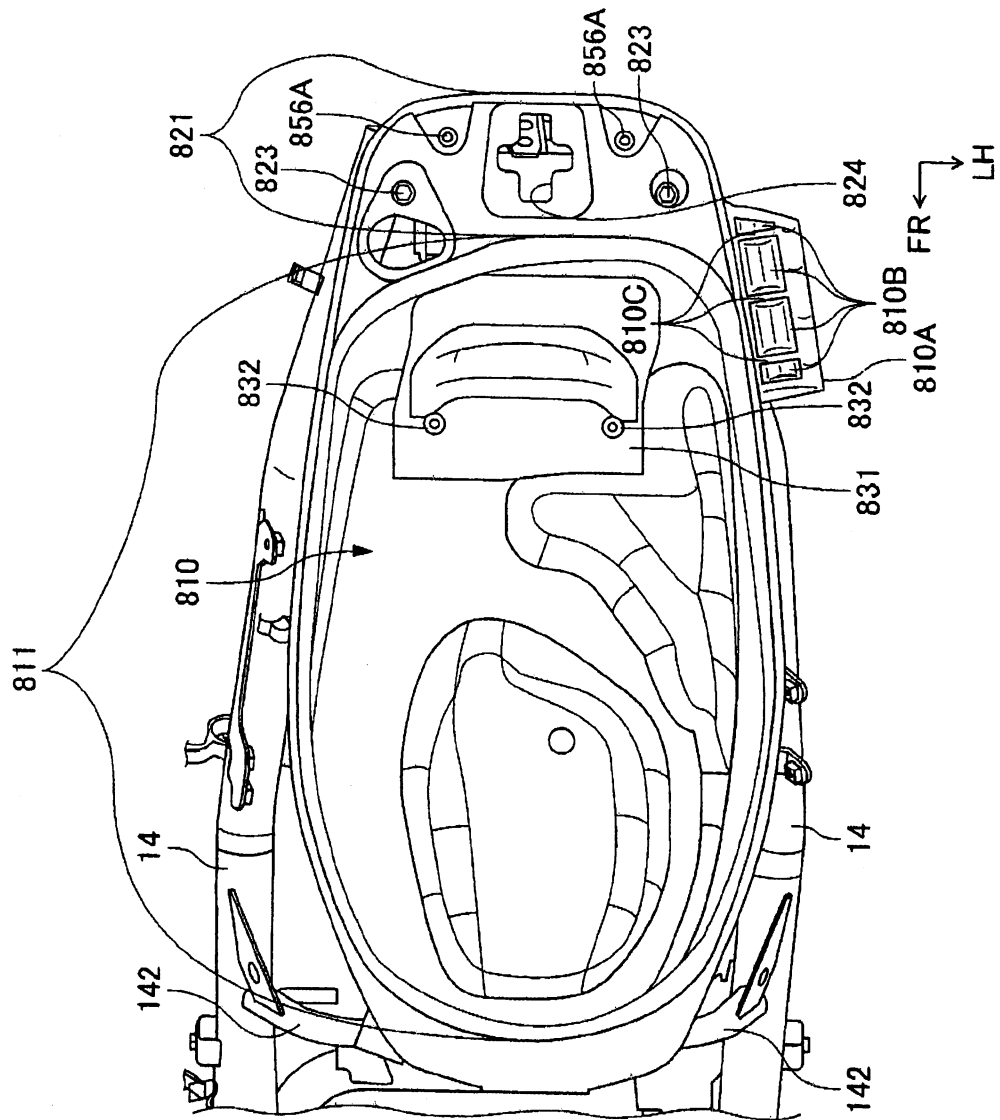


FIG. 6

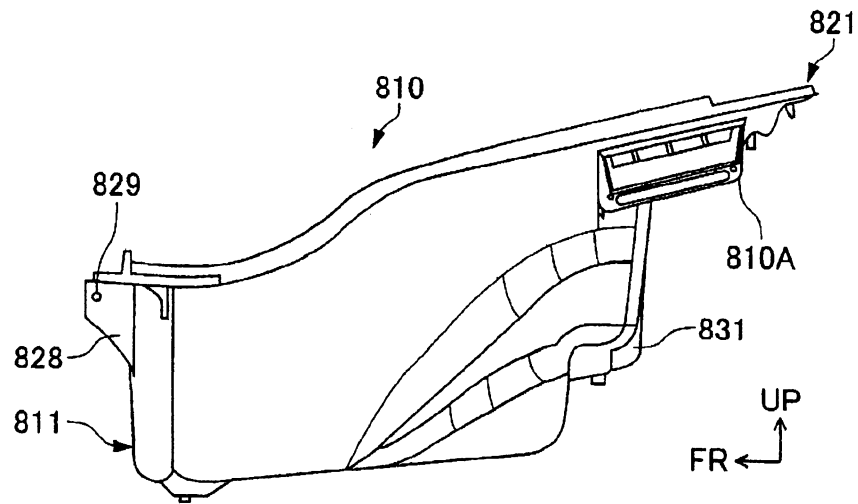


FIG. 7

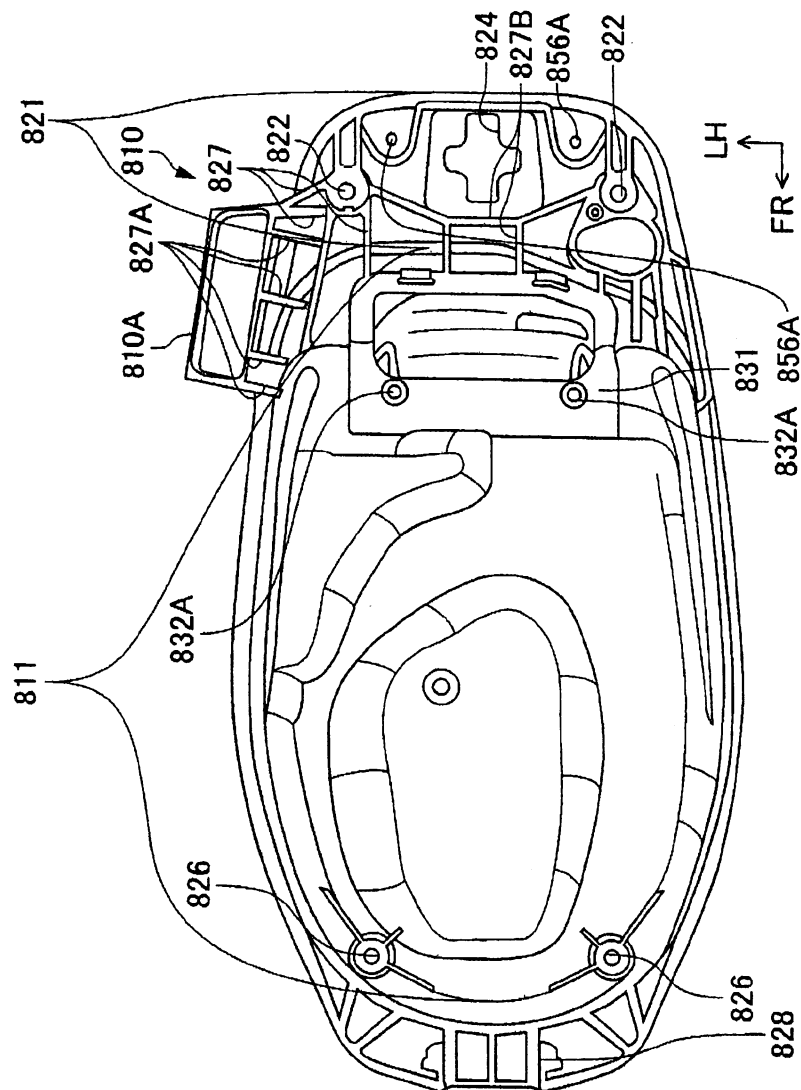


FIG. 8

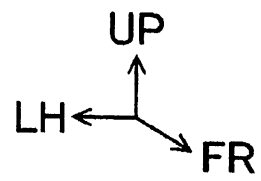
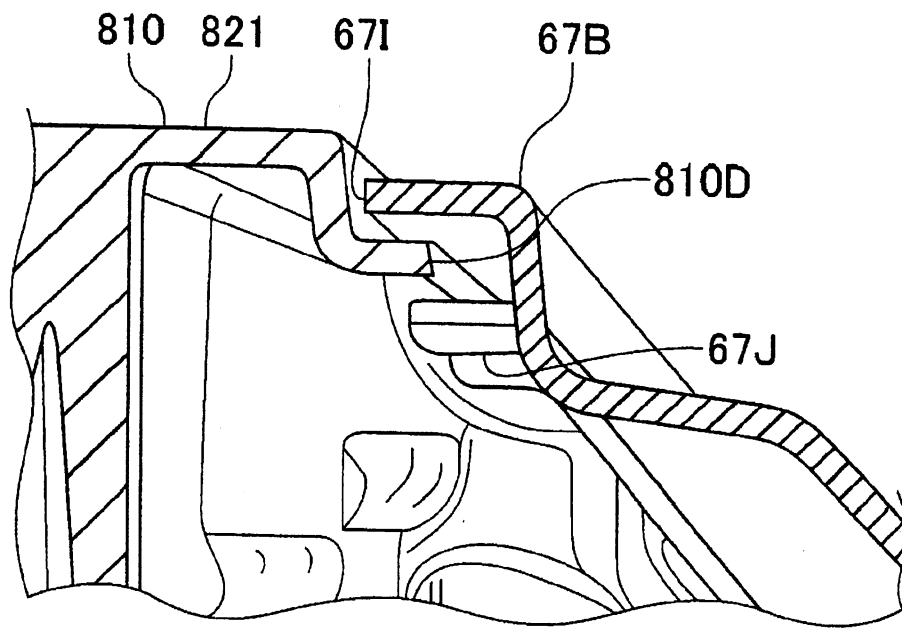


FIG. 9

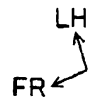
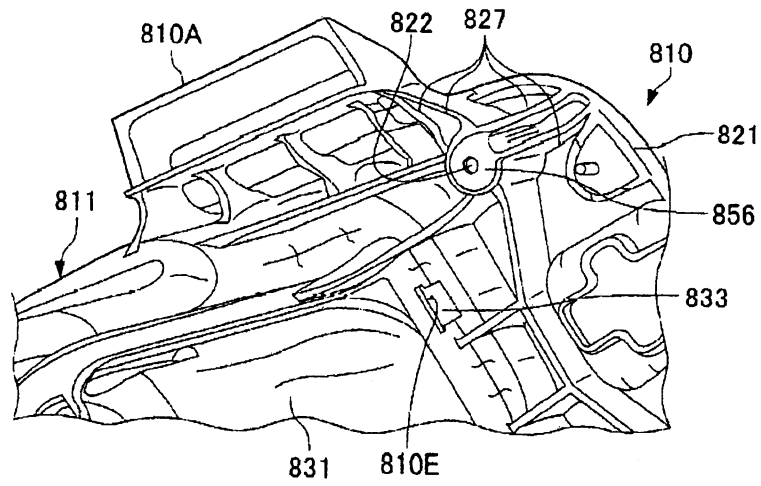


FIG. 10

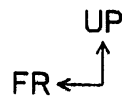
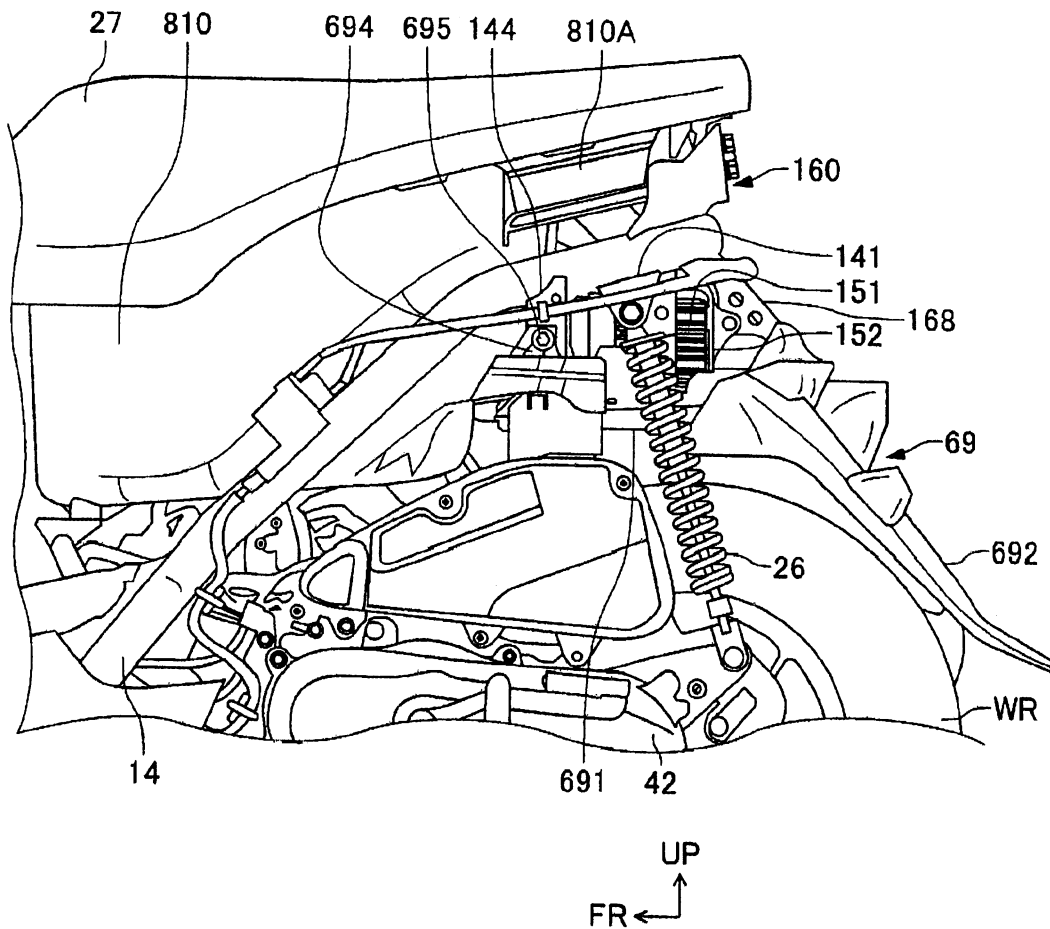


FIG. 11

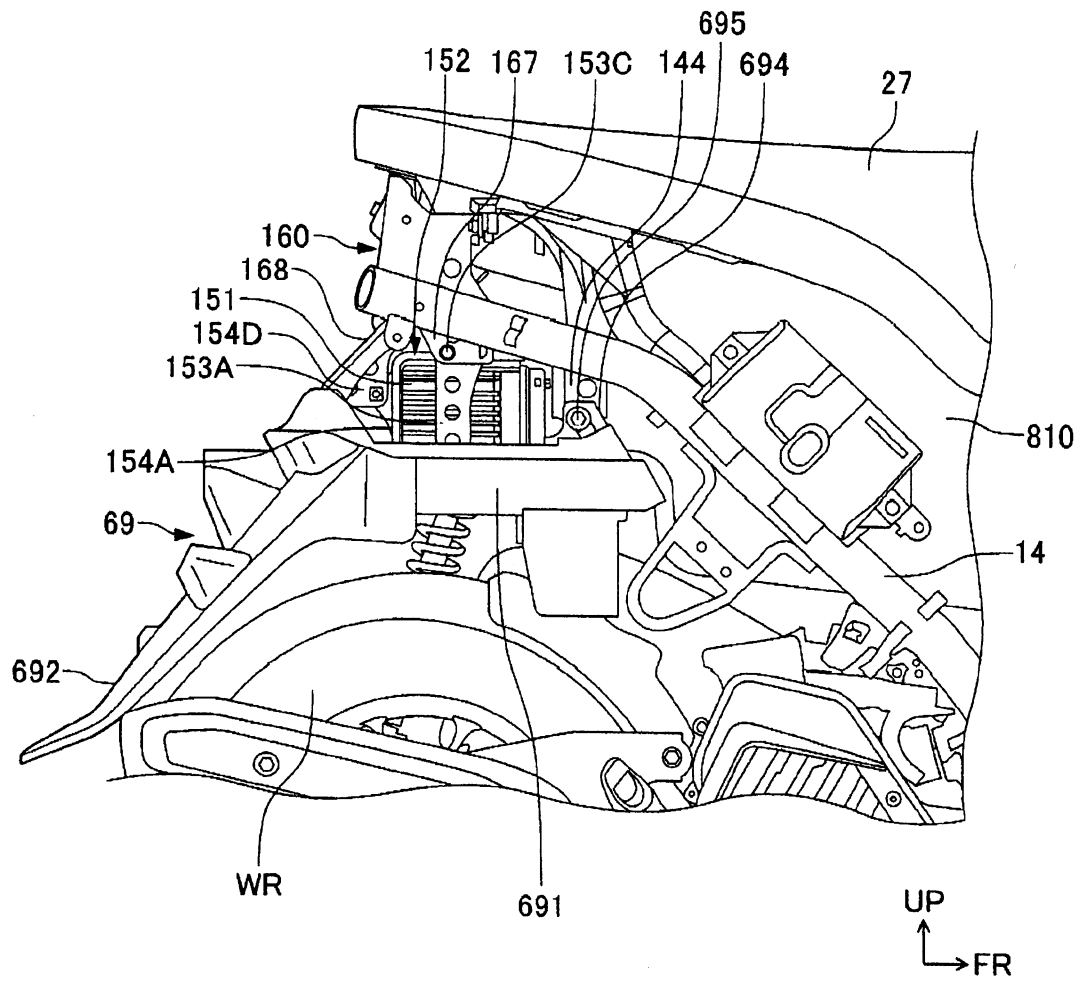


FIG. 12

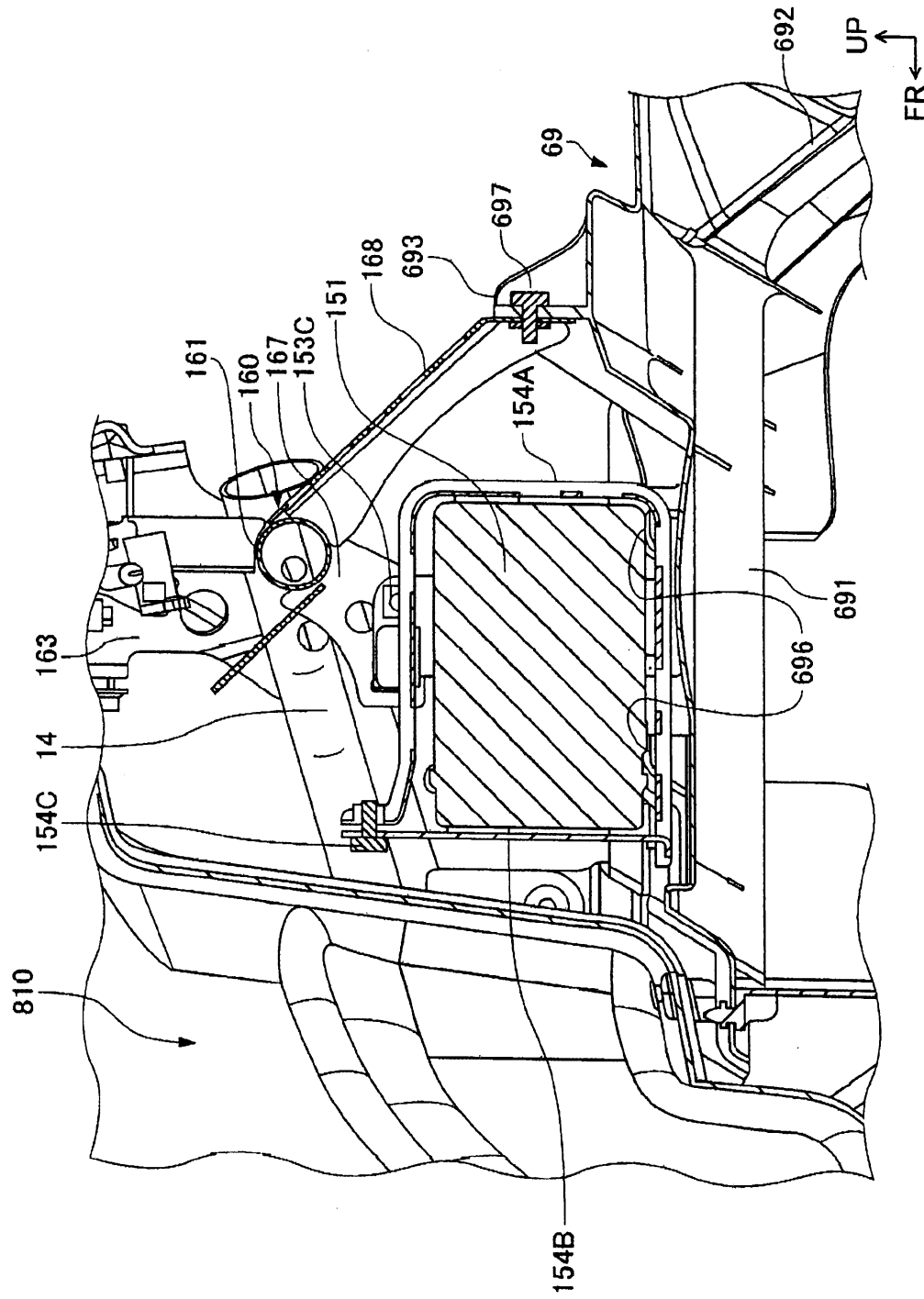


FIG. 13

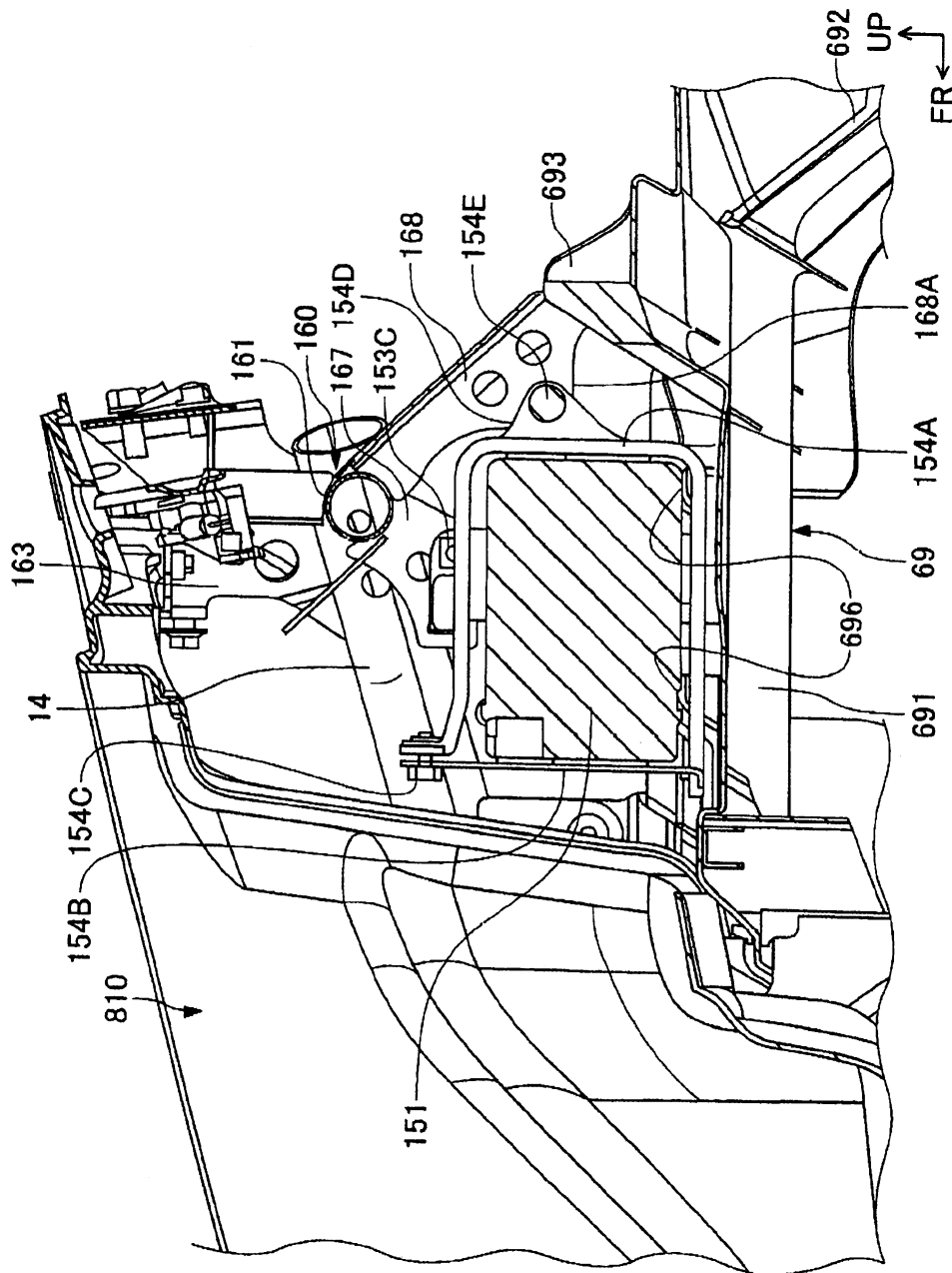


FIG. 14

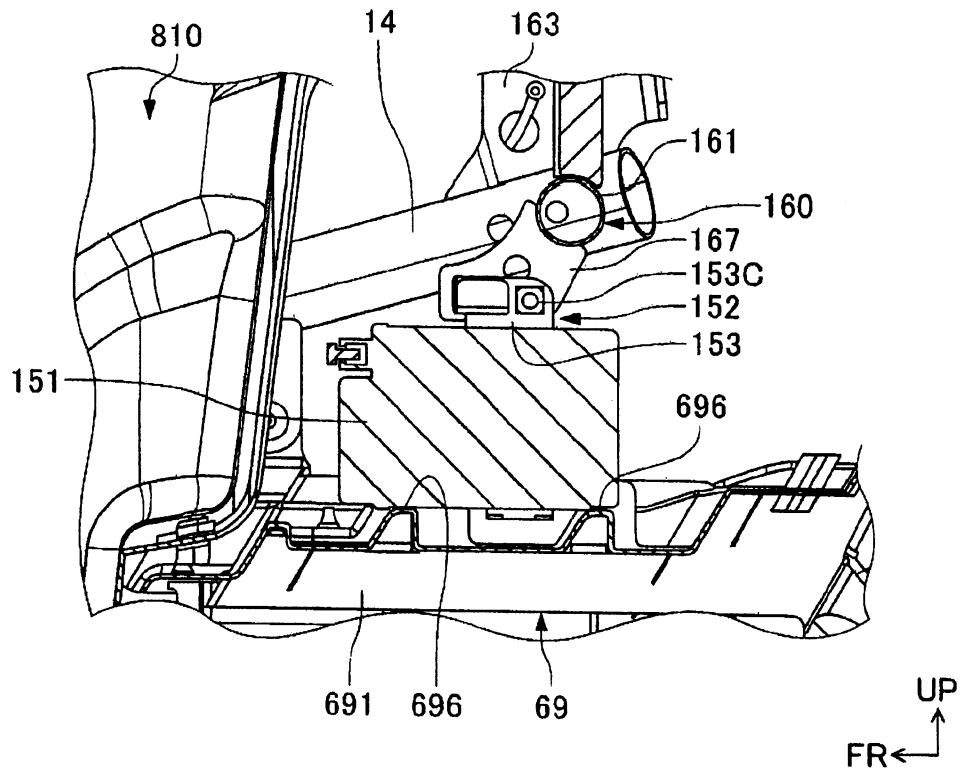


FIG. 15

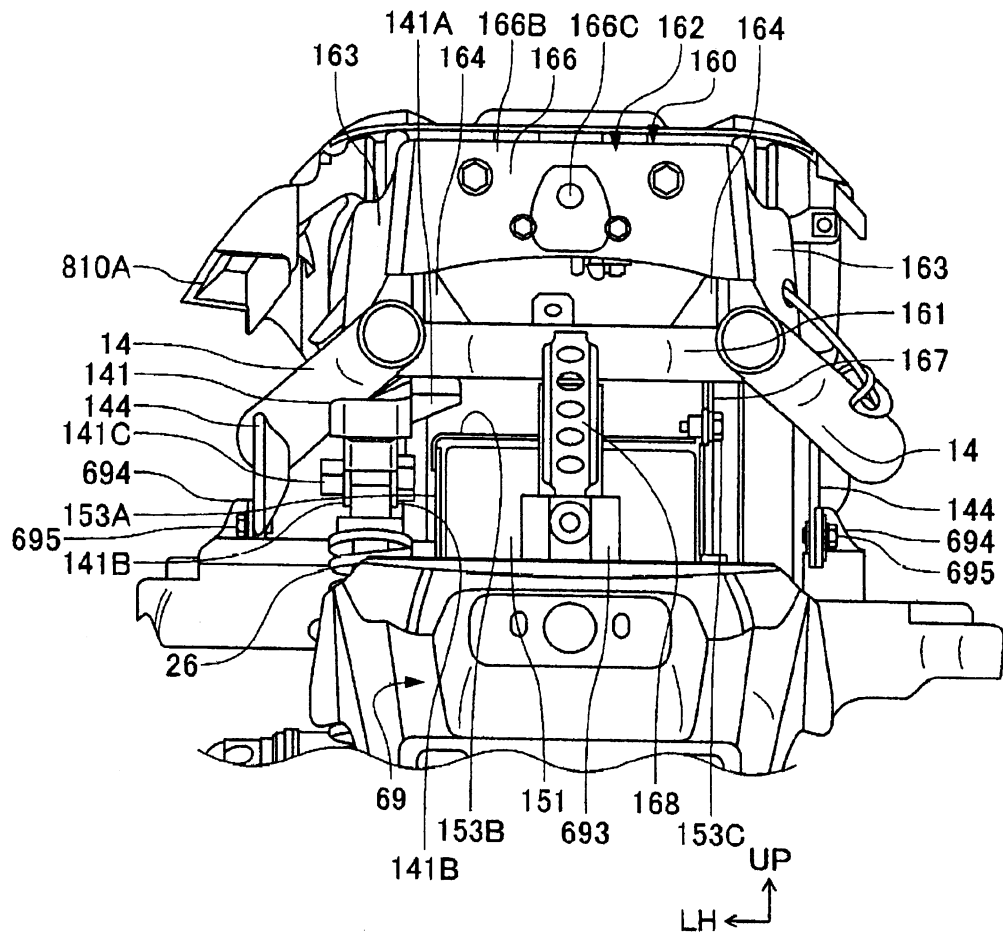


FIG. 16

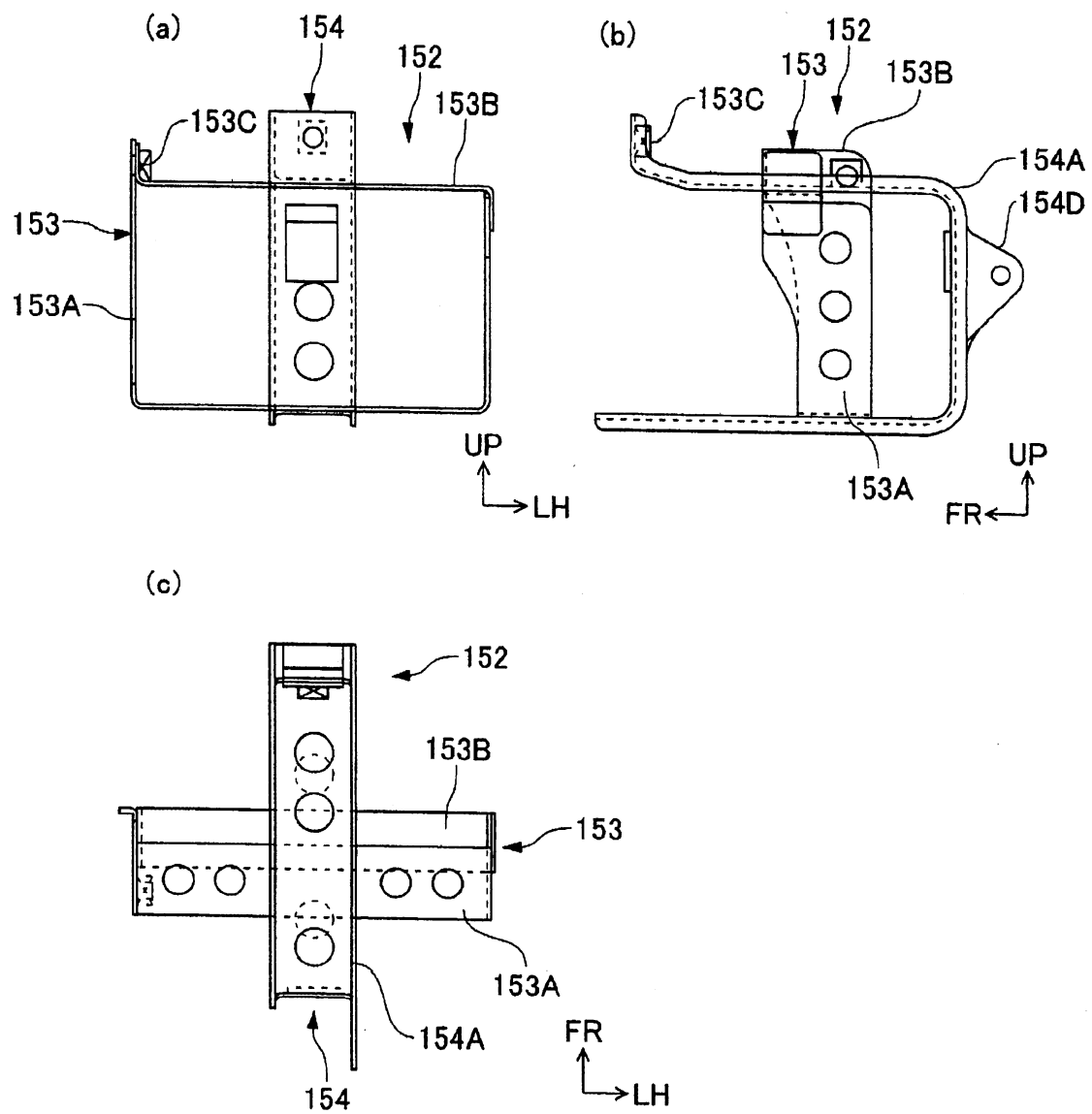
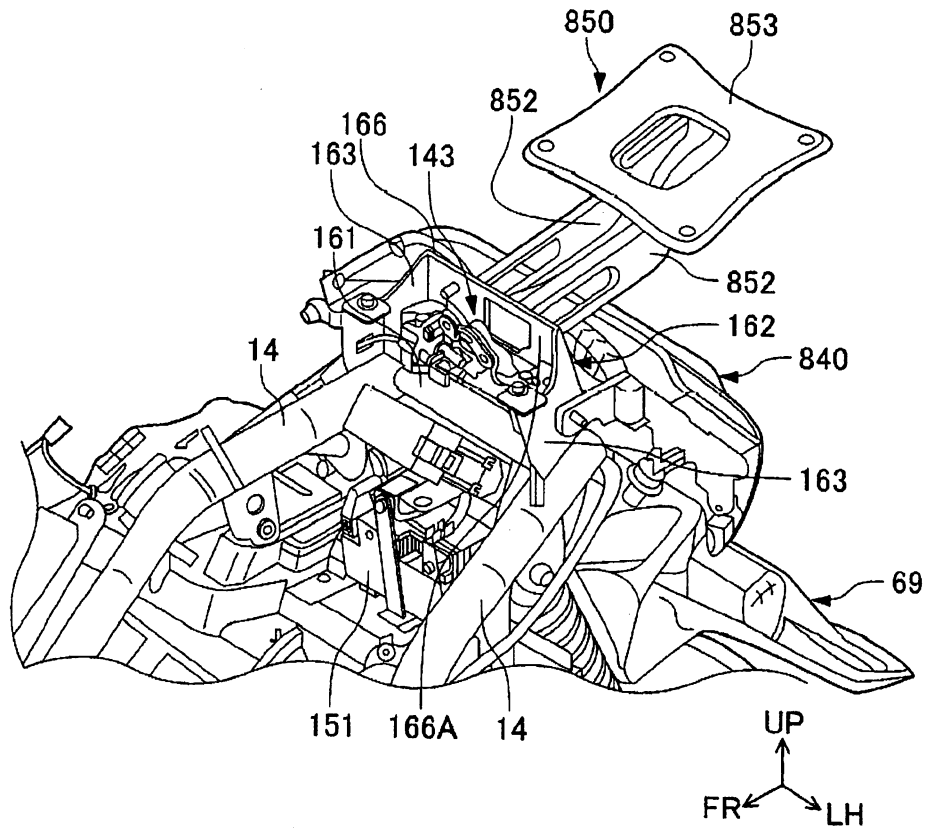


FIG. 17

**FIG. 18**

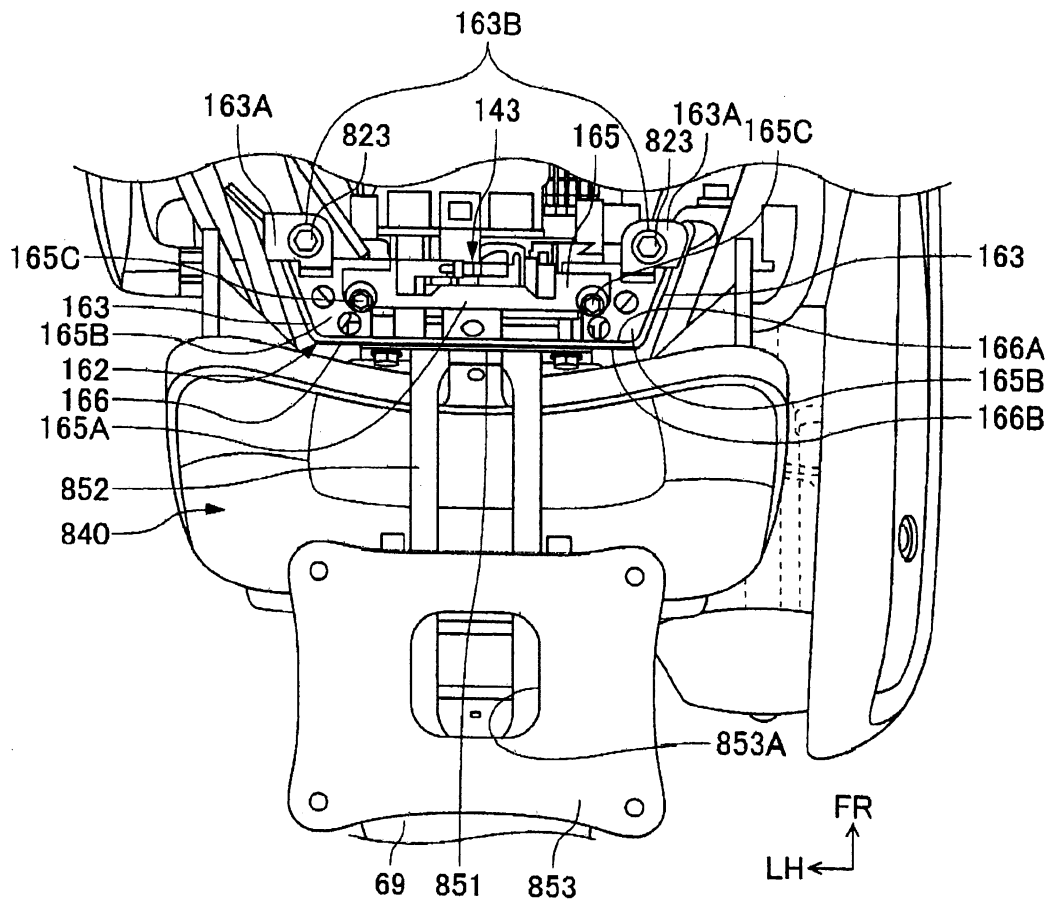


FIG. 19

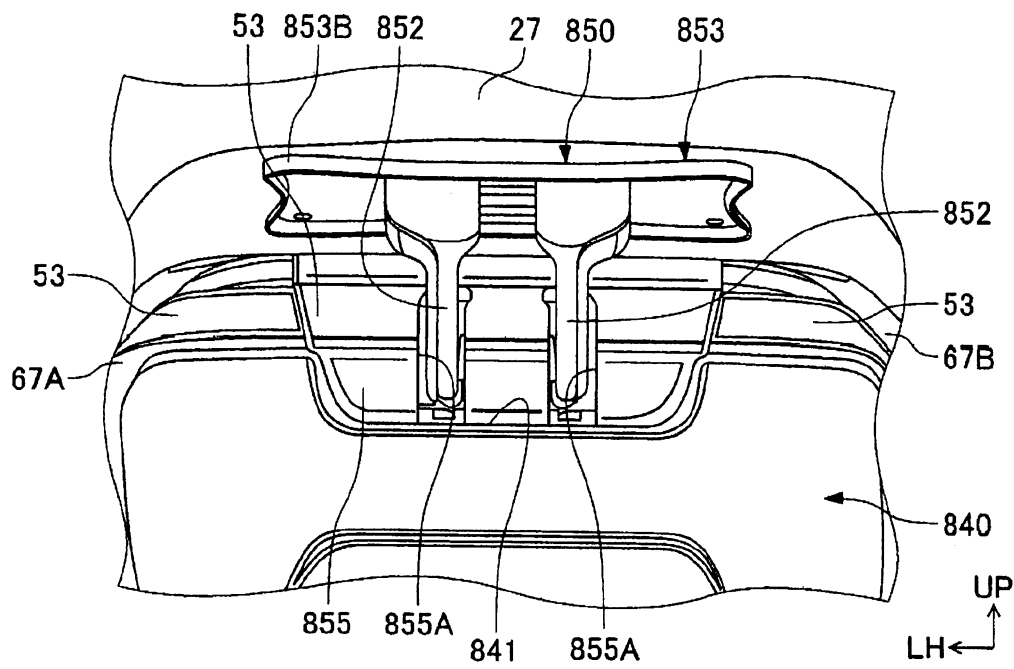


FIG. 20

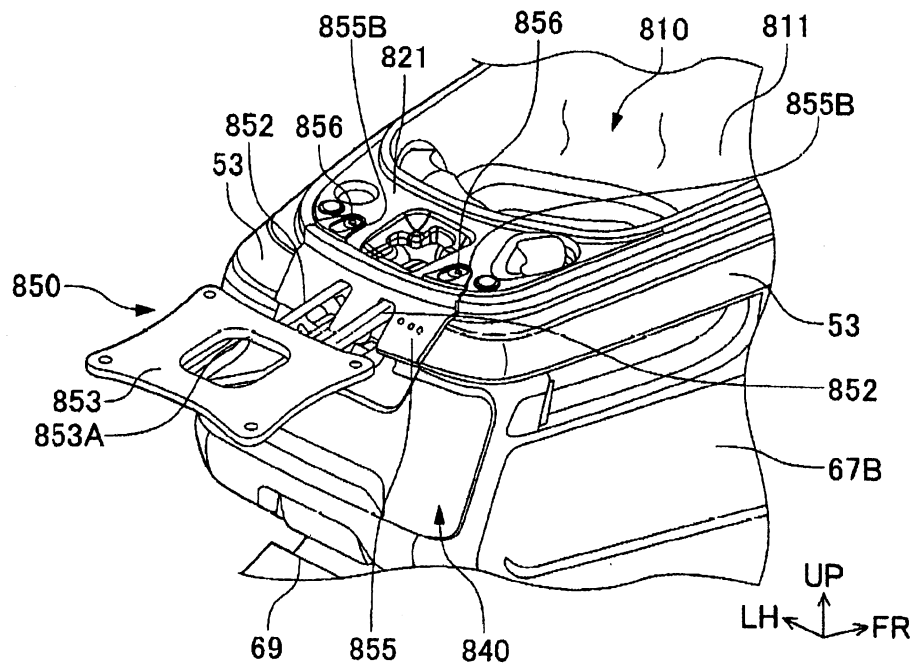


FIG. 21

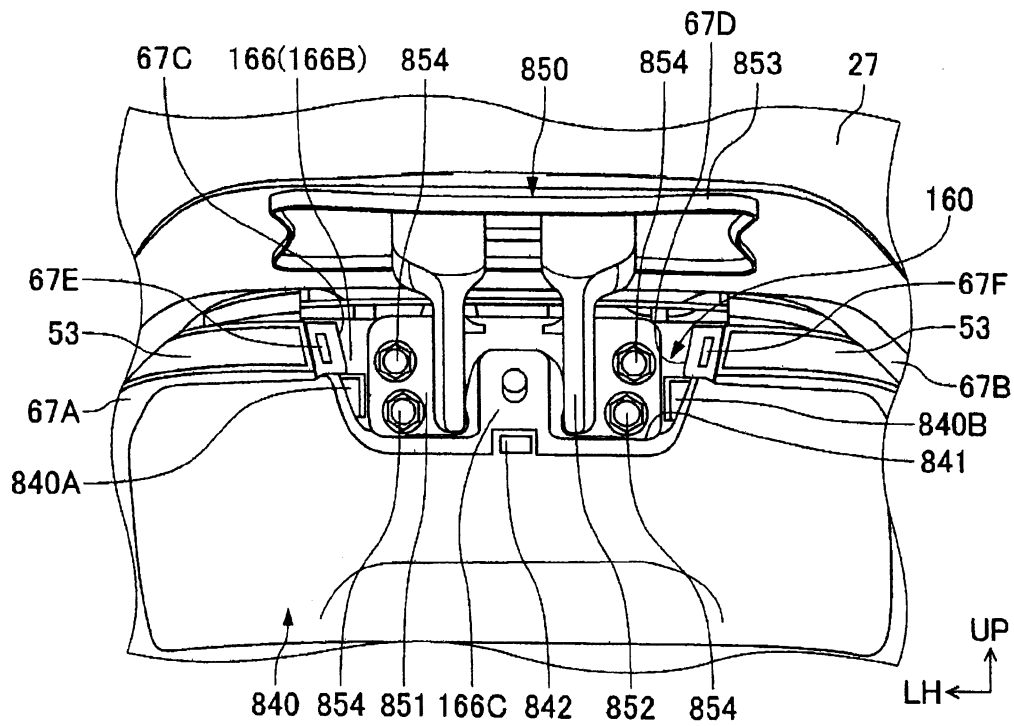


FIG. 22

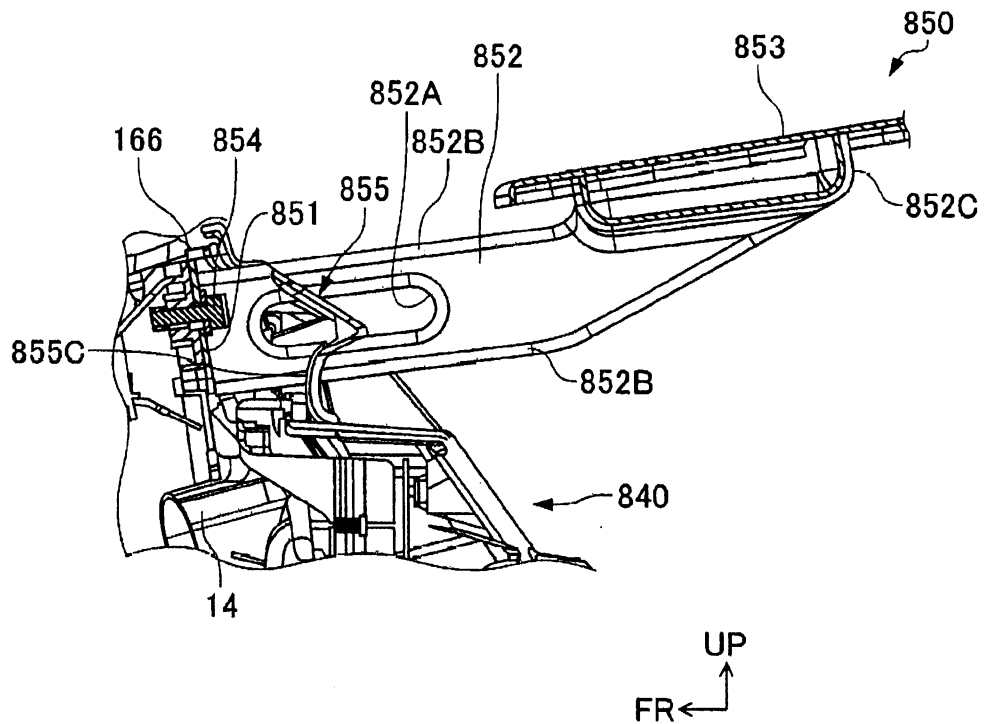


FIG. 23

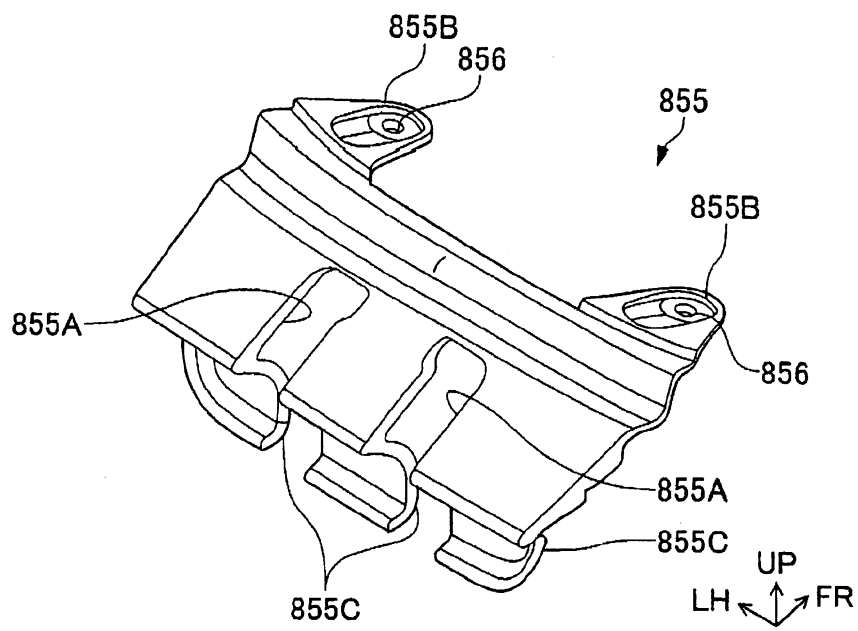


FIG. 24

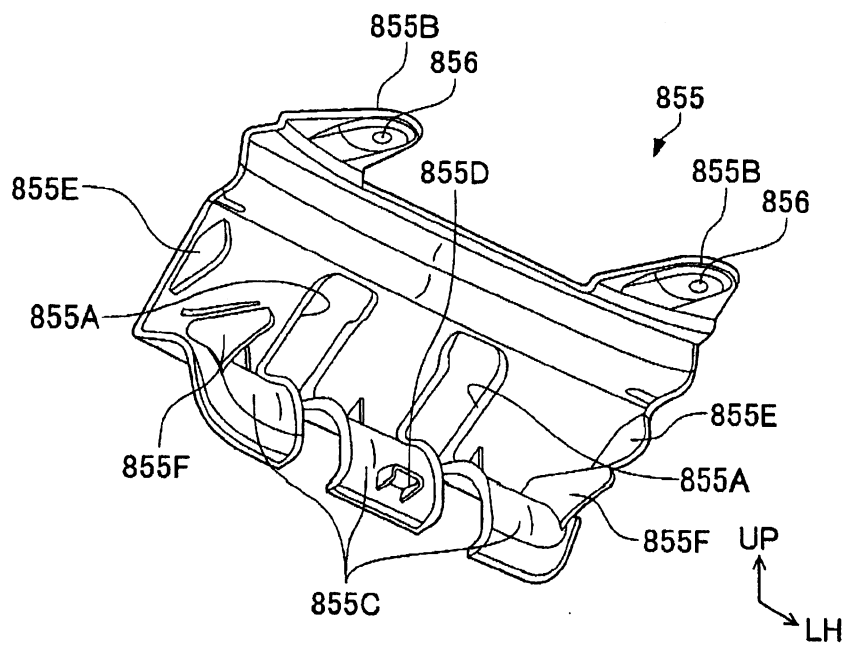
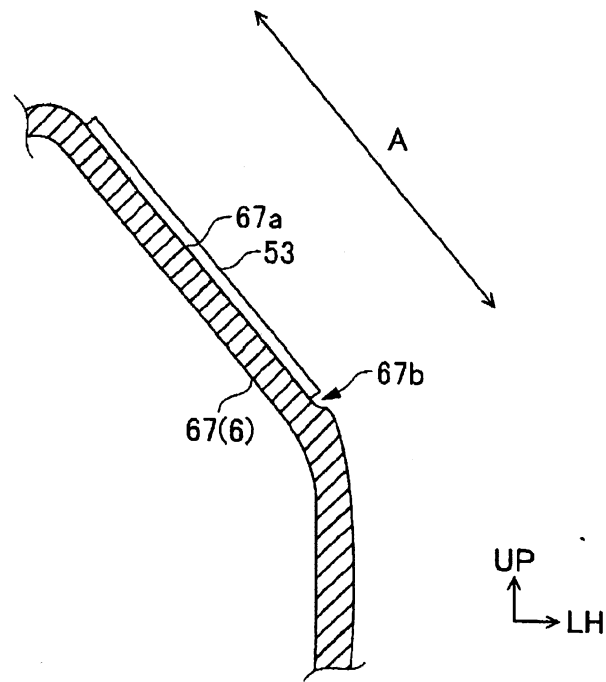


FIG. 25

**FIG. 26**