



(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)



1-0023798

(51)⁷ B62J 23/00; B62J 9/00; B62J 17/06

(13) B

(21) 1-2016-01927

(22) 27/05/2016

(30) 2015-123906 19/06/2015 JP

(45) 25/05/2020 386

(43) 25/08/2016 341A

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

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

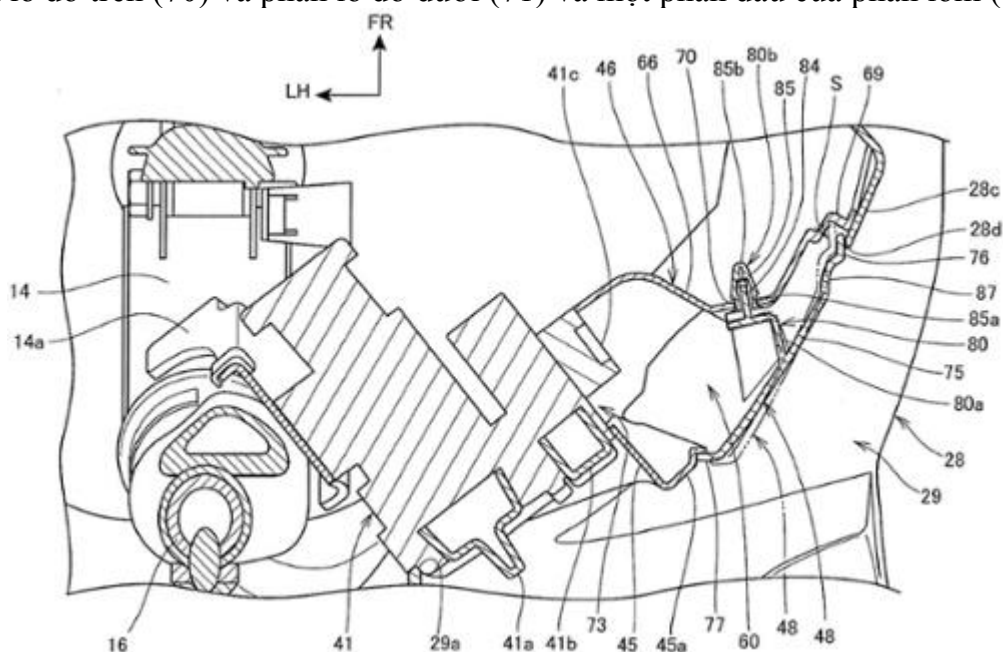
(72) Soichiro MIYAMOTO (JP); Hideaki NAKAGAWA (JP); Hiroshi KISHI (JP)

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

(54) KẾT CẤU ĐỖ NẮP CHE

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu đỡ nắp che cho phép cải thiện kết cấu và mức độ dễ dàng của việc tháo nắp che này.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ nắp che bao gồm: tấm che chân (29); và nắp che có thể tháo ra được (48) được thiết kế để che phần lõm (60) được tạo ra trong tấm che chân (29), nắp che (48) được đỡ bởi phần lỗ đỡ trên (70) và phần lỗ đỡ dưới (71), nằm ở vị trí phía trong một phần đầu của phần lõm (60) với một khoảng định trước và được đỡ bởi phần khóa (72) nằm ở phần đầu kia của phần lõm (60), và khoảng không (S) được tạo ra giữa nắp che (48) và phần lõm (60) trong vùng kéo dài giữa cụm gồm phần lỗ đỡ trên (70) và phần lỗ đỡ dưới (71) và một phần đầu của phần lõm (60).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu đỡ nắp che.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Cho đến nay, đã biết xe có kết cấu trong đó các dụng cụ bảo dưỡng và các dụng cụ mang theo xe có thể được lấy ra, ví dụ, bằng cách tháo nắp che được bố trí trên tấm ốp (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số Hei 5-254472). Trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số Hei 5-254472, nắp bảo dưỡng (nắp che) được đỡ bằng cách: gài chi tiết khóa được tạo ra trên một đầu của nắp bảo dưỡng vào lỗ khóa nằm ở phía tấm ốp; và lắp cố định đầu kia của nắp bảo dưỡng bằng các đinh vít.

Tuy nhiên, trong kết cấu đỡ nắp che đã biết được mô tả trên đây, chi tiết đỡ như các đinh vít bị lộ ra bên ngoài và ảnh hưởng xấu đến kết cấu. Vì lý do này, tốt hơn là không nên sử dụng chi tiết đỡ như các đinh vít. Đồng thời, trong trường hợp đỡ nắp che mà không cần dùng đinh vít và các chi tiết tương tự để lắp nắp che vào xe, thì đinh vít và các chi tiết tương tự không bị để lộ ra ngoài và kiểu dáng thiết kế có thể được cải thiện, song sẽ rất khó tháo nắp che ra khỏi đó. Đồng thời, có thể thấy rằng phải gấn tay cầm vào nắp che để thuận tiện cho việc tháo nắp che, nhưng tay cầm lại lộ ra bên ngoài khiến cho nắp che không được bằng phẳng và ảnh hưởng xấu đến kết cấu.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu đỡ nắp che cho phép cải thiện kết cấu và mức độ dễ dàng của việc tháo nắp che.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ nắp che bao gồm: tấm ốp thân (29); và nắp che có thể tháo ra được (48) được thiết kế để che phần lõm (60) được tạo ra trong tấm ốp thân (29), khác biệt ở chỗ, nắp che (48) được đỡ bởi phần đỡ (70, 71) nằm ở vị trí phía trong phần đầu thứ nhất của phần lõm (60) với một

khoảng định trước (L), và được đỡ bởi phần khóa (72) nằm ở phần đầu thứ hai của phần lõm (60), khoảng không (S) được tạo ra giữa nắp che (48) và phần lõm (60) trong vùng kéo dài giữa phần đỡ (70, 71) và phần đầu thứ nhất của phần lõm (60), và ở phần đầu thứ nhất, nắp che (48) gối chồng, từ phía trong của phần lõm (60), lên mặt sau ở mép của tấm ốp (26) kéo dài dọc theo mép của nắp che (48).

Ngoài ra, sáng chế khác biệt ở chỗ, ở phần đầu thứ hai, nắp che (48) gối chồng, từ phía ngoài của phần lõm (60), mặt trước ở mép của tấm ốp (26) .

Ngoài ra, sáng chế khác biệt ở chỗ, ở phần đầu thứ nhất, mặt trước của nắp che (48) nằm tiếp xúc với mặt sau ở mép của tấm ốp (26).

Ngoài ra, sáng chế khác biệt ở chỗ, phần khóa (72) được bố trí ở vị trí tương ứng với mép dưới (78) của nắp che (48).

Hơn nữa, sáng chế khác biệt ở chỗ, tấm ốp thân là tấm che chân (29) nằm ở phía trước chân của người đi xe, và phần lõm (60) chứa trong đó trụ khoá dự phòng (41c) để giải phóng trạng thái khóa của xe.

Hơn nữa, sáng chế khác biệt ở chỗ, phần đỡ tấm che chân (51) dùng để đỡ tấm che chân (29) được che bởi nắp che (48).

Trong kết cấu đỡ nắp che theo sáng chế, nắp che được đỡ bởi phần đỡ nằm ở vị trí phía trong phần đầu thứ nhất của phần lõm với một khoảng định trước, và được đỡ bởi phần khóa nằm ở phần đầu thứ hai của phần lõm, và khoảng không được tạo ra giữa nắp che và phần lõm trong vùng kéo dài giữa phần đỡ và phần đầu thứ nhất của phần lõm. Do vậy, bằng cách đẩy phần đầu thứ nhất của nắp che về phía khoảng không được tạo ra giữa nắp che và phần lõm, phần đầu thứ nhất này dịch chuyển về phía khoảng không trong khi đó phần đầu thứ hai của nắp che dịch chuyển, và do vậy trạng thái đỡ bởi lỗ khóa nằm ở phần đầu thứ hai được giải phóng. Nhờ đó, có thể tháo dễ dàng nắp che mà không cần dùng đinh vít, tay cầm, và các chi tiết tương tự bằng cách đẩy phần đầu thứ nhất của nắp che, nhờ đó cải thiện được kết cấu và mức độ dễ dàng của việc tháo nắp che.

Ngoài ra, phần khóa được bố trí ở vị trí tương ứng với mặt dưới của nắp che. Do vậy, phần mà sẽ được khóa trong phần khóa trở nên ít có khả năng bị nhìn thấy từ phía ngoài, nhờ đó tạo ra kiểu dáng thiết kế đẹp.

Hơn nữa, tấm ốp thân là tấm che chân nằm ở phía trước chân của người đi xe, và phần lõm chứa trong đó trụ khoá dự phòng để giải phóng trạng thái khóa của xe. Nhờ đó, có thể cải thiện kết cấu và mức độ dễ dàng của việc tháo nắp che của tấm che chân mà cần được tháo ra trong trường hợp khẩn cấp.

Hơn nữa, phần đỡ tấm che chân, dùng để đỡ tấm che chân, được che bởi nắp che. Nhờ đó, phần đỡ tấm che chân có thể được che khuất bởi nắp che và kiểu dáng thiết kế có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải của xe máy có kết cấu đỡ nắp che theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ minh họa phần trước của xe máy được nhìn từ phía sau, nghĩa là từ phía người đi xe.

Fig.3 là hình chiếu bằng của tấm ốp giữa phía trên.

Fig.4 là hình vẽ minh họa phần trước của xe máy được nhìn từ phía sau với nắp che đã được tháo ra.

Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện phần trước của xe máy với nắp che đã được tháo ra.

Fig.6 là hình chiếu bằng của tấm ốp trong.

Fig.7 là hình vẽ minh họa nắp che được nhìn từ phía sau.

Fig.8 là hình chiếu cạnh từ bên phải của nắp che.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX được thể hiện trên Fig.2.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X được thể hiện trên Fig.2.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI được thể hiện trên Fig.2.

Fig.12 là hình vẽ minh họa trạng thái vận hành của trụ khoá với nắp che đã được tháo ra.

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

Sáng chế theo một phương án của nó được mô tả dưới đây có dựa vào các hình

vẽ. Lưu ý là, trong toàn bộ phần mô tả này, các thuật ngữ chỉ hướng như phía trước, phía sau, bên trái, và bên phải trùng với các hướng này của thân xe, trừ khi có quy định khác. Ngoài ra, trên các hình vẽ, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe, và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải của xe máy 1 có kết cấu đỡ nắp che theo một phương án của sáng chế.

Xe máy 1 là xe scutor kiểu ngồi để chân hai bên có sàn để chân thấp 11 để người đi xe đang ngồi trên yên xe 10 đặt chân của mình lên đó. Xe máy 1 có bánh trước 2 ở phía trước khung thân 12, và bánh sau 3 là bánh xe dẫn động được đỡ theo chiều trục bởi động cơ kiểu cụm lắ 13 nằm ở phần sau của xe.

Khung thân 12 bao gồm: ống đầu 14 được bố trí ở đầu trước của nó; khung chính 15 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 14 và sau đó kéo dài về phía sau; và khung yên xe (không được minh họa trên hình vẽ) kéo dài về phía sau và lên phía trên từ đầu sau của khung chính 15 đến phần đầu sau của thân xe. Khung chính 15 bao gồm: phần khung nghiêng xuống dưới 15a kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ mặt sau của ống đầu 14; và phần khung gằm 15b kéo dài về phía sau từ đầu dưới của phần khung nghiêng xuống dưới 15a.

Trục lái 16 được đỡ theo chiều trục trong ống đầu 14, và hai chạc trước bên trái và bên phải 17 được đỡ trên cầu nối 18 được lắp ở đầu dưới của trục lái 16. Tay lái 19 có kết cấu để được vận hành bởi người đi xe được bố trí ở đầu trên của trục lái 16. Bánh trước 2 được đỡ bởi các phần đầu dưới của các chạc trước 17 tương ứng.

Động cơ kiểu cụm lắ 13 là động cơ thuộc dạng cụm lắ trong đó động cơ 20 và hộp truyền động (không được minh họa trên hình vẽ), để chứa trong đó bộ truyền động biến thiên liên tục, được lắp liền khối với nhau thành một cụm, và bánh sau 3 được đỡ theo chiều trục bởi phần đầu sau của hộp truyền động. Động cơ kiểu cụm lắ 13 được lắp vào phần sau của khung chính 15 thông qua trục chốt xoay 21 được tạo ra trên phần trước của động cơ kiểu cụm lắ, và có thể lắ được theo chiều thẳng đứng quanh trục chốt xoay 21. Nói cách khác, động cơ kiểu cụm lắ 13 cũng thực hiện chức năng làm đòn lắ để đỡ bánh sau 3.

Bộ giảm xóc sau 22 được treo giữa phần sau của động cơ kiểu cụm lắc 13 và phần sau của khung thân 12.

Ống xả 23 của động cơ 20 kéo dài ra phía ngoài từ đầu xi lanh (không được minh họa trên hình vẽ) và về phía sau được nối với bộ giảm thanh 24 nằm ở phía ngoài bánh sau 3.

Hộp chứa vật dụng 25 có khả năng chứa các đồ vật như mũ bảo hiểm trong đó được bố trí bên trên động cơ 20, và hộp chứa vật dụng 25 được đỡ trên khung yên xe.

Hộp chứa vật dụng 25 được tạo ra có hình dạng một hộp được để hở ở mặt trên của nó, và miệng hở này được đậy kín bởi yên xe 10. Yên xe 10 được lắp vào phần đầu trước của hộp chứa vật dụng 25 thông qua cụm bản lề 25a nằm ở phần đầu trước của nó. Hộp chứa vật dụng 25 mở ra và đóng lại bằng cách xoay yên xe 10 quanh cụm bản lề 25a. Nhờ cơ cấu khóa yên xe (không được minh họa trên hình vẽ) được bố trí ở phần sau của hộp chứa vật dụng 25, yên xe 10 được khóa lại ở trạng thái đóng trong đó nó đậy kín hộp chứa vật dụng 25.

Yên xe 10 là một khối liền bao gồm: yên trước 10a để người đi xe ngồi trên đó; và yên sau 10b để người ngồi sau ngồi trên đó.

Xe máy 1 bao gồm tấm ốp 26 bằng nhựa dùng để che khung thân 12 và các bộ phận tương tự. Tấm ốp 26 bao gồm: tấm ốp trên 27 dùng để che phần giữa của tay lái 19; tấm ốp trước 28 dùng để che ống đầu 14 từ phía trước; tấm che chân 29 (tấm ốp thân) dùng để che ống đầu 14 từ phía sau và che chân người đi xe đang ngồi trên yên trước 10a từ phía trước; sàn để chân 11; tấm ốp gầm xe 30 dùng để che khung chính 15 từ phía dưới; và tấm ốp sau 31 dùng để che hộp chứa vật dụng 25 từ các phía bên của nó. Xe máy 1 còn bao gồm: chắn bùn trước 32 dùng để che bánh trước 2 từ phía trên; và chắn bùn sau 33 dùng để che bánh sau 3 từ phía trên.

Fig.2 là hình vẽ minh họa phần trước của xe máy 1 được nhìn từ phía sau, nghĩa là từ phía người đi xe.

Xe máy 1 được trang bị hệ thống khóa thông minh 40 để cho phép khởi động động cơ 20 và khóa/mở khóa hộp chứa vật dụng 25 mà không cần vận hành chìa khóa cơ.

Hệ thống khóa thông minh 40 bao gồm: chìa khóa di động (không được minh họa trên hình vẽ) có mã ID của nó (mã nhận dạng) và có kết cấu để truyền mã ID thông qua việc truyền thông tin như việc truyền thông tin vô tuyến; cụm khóa 41 có kết cấu để xác thực mã ID nhận được từ chìa khóa di động; bộ kích hoạt (không được minh họa trên hình vẽ) có kết cấu để được kích hoạt khi nhận được tín hiệu từ cụm khóa 41; cơ cấu khóa yên xe; và cáp điều khiển (không được minh họa trên hình vẽ) nối cơ cấu khóa yên xe và bộ kích hoạt với nhau.

Cụm khóa 41 được nối với cụm điều khiển điện tử (không được minh họa trên hình vẽ), dưới đây được gọi tắt là ECU – là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh: Electronic Control Unit) có kết cấu để điều khiển động cơ 20 và các bộ phận điện của xe máy 1. Cụm khóa 41 bao gồm nút công tắc chính 41a và nút mở khóa yên xe 41b. Cụm khóa 41 được lắp chìm bên trong tấm che chân 29, nút công tắc chính 41a và nút mở khóa yên xe 41b được để lộ về phía sau thông qua lỗ 29a được tạo ra ở phần trên của tấm che chân 29.

ECU, cụm khóa 41, và bộ kích hoạt được kích hoạt nhờ điện của ắc quy (không được minh họa trên hình vẽ) lắp trên xe máy 1. Ví dụ, ắc quy này được bố trí gần hộp chứa vật dụng 25 theo cách có thể tiếp cận được thông qua phần bên trong của hộp chứa vật dụng 25 khi hộp chứa vật dụng 25 mở ra.

Cụm khóa 41 mở khóa nút công tắc chính 41a chỉ khi đã xác thực được tính hợp lệ của mã ID nhận được từ chìa khóa di động. Động cơ 20 khởi động khi người đi xe vận hành nút công tắc chính 41a đã được mở khóa.

Ngoài ra, khi vận hành nút mở khóa yên xe 41b, cụm khóa 41 thực hiện việc xác thực mã ID bằng chìa khóa di động và, chỉ khi đã xác thực tính hợp lệ của mã ID, nó khởi động bộ kích hoạt để mở cơ cấu khóa yên xe thông qua cáp điều khiển.

Nói cách khác, người đi xe có thể khởi động động cơ 20 và khóa/mở khóa hộp chứa vật dụng 25 mà không cần vận hành chìa khóa cơ một khi mã ID của chìa khóa di động mà họ mang theo được xác thực bởi cụm khóa 41. Do vậy, xe máy 1 tạo ra được mức độ an toàn và khả năng sử dụng cao.

Như được minh họa trên Fig.1 và Fig.2, tấm ốp trước 28 bao gồm hai phần kéo dài thẳng đứng bên trái và bên phải 28a, 28a (phần kéo dài thẳng đứng bên trái không

được minh họa trên hình vẽ) mà kéo dài theo chiều thẳng đứng dọc theo các phía bên trái và bên phải của ống đầu 14 và phần khung nghiêng xuống dưới 15a. Các phần kéo dài thẳng đứng 28a, 28a kéo dài từ vùng lân cận đầu trên của ống đầu 14 đến vùng lân cận đầu dưới của phần khung nghiêng xuống dưới 15a, và được bố trí ở phía sau bánh trước 2.

Tấm ốp trước 28 còn bao gồm hai thành sau phía bên trái và phía bên phải 28c, 28c mà kéo dài nghiêng đồng thời về phía sau và về phía trong theo chiều rộng xe từ các mép ngoài theo chiều rộng xe 28b, 28b của các phần kéo dài thẳng đứng 28a, 28a. Các thành sau phía bên 28c, 28c được tạo ra theo cách kéo dài liên tục trên gần như toàn bộ chiều dài theo chiều thẳng đứng của tấm ốp trước 28.

Tấm che chân 29 bao gồm: tấm ốp giữa phía trên 45 dùng để che ống đầu 14 từ phía sau; tấm ốp trong 46 dùng để che phần khung nghiêng xuống dưới 15a từ phía sau; tấm ốp hộc chứa 47 dùng để che phần trên bên trái của tấm ốp trong 46 ở phía bên trái (còn được gọi là một phía) của tấm ốp giữa phía trên 45; và nắp che 48 dùng để che phần trên bên phải của tấm ốp trong 46 ở phía bên phải (còn được gọi là phía kia) của tấm ốp giữa phía trên 45.

Fig.3 là hình chiếu bằng của tấm ốp giữa phía trên 45.

Khi nhìn từ phía sau, tấm ốp giữa phía trên 45 được tạo ra có hình dạng gần như một tấm hình tam giác thon dần về phía đầu dưới của nó, và khoảng cách giữa các mép bên trái và bên phải 45a, 45a trở nên nhỏ dần về phía đầu dưới. Mép bên phải 45a có phần khoét 45b mà nắp che 48 được thiết kế để được gài vào đó.

Tấm ốp giữa phía trên 45 có các phần ghép mép trên 49 kéo dài về phía trước và lên phía trên từ mép trên của nó và được ghép vào phần trên của tấm ốp trước 28. Tấm ốp giữa phía trên 45 còn có các phần ghép 50 được bố trí trên mặt trong của tấm ốp giữa phía trên 45 ở các vị trí gần các mép bên 45a, 45a và được ghép vào tấm ốp trong 46.

Tấm ốp giữa phía trên 45 có phần ghép phía bên 51 (phần đỡ tấm che chân) nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe từ phần trên của mép bên phải 45a. Ngoài ra, lỗ 29a mà núm công tắc chính 41a và nút mở khóa yên xe 41b được để lộ qua đó ra phía ngoài được tạo ra ở gần phần ghép phía bên 51 và nằm ở phần trên bên phải của tấm

ốp giữa phía trên 45.

Fig.4 là hình vẽ minh họa phần trước của xe máy 1 được nhìn từ phía sau với nắp che 48 đã được tháo ra. Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện phần trước của xe máy 1 với nắp che 48 đã được tháo ra. Fig.6 là hình chiếu bằng của tấm ốp trong 46.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.4 đến Fig.6, tấm ốp trong 46 bao gồm: phần ốp dưới 55 kéo dài xuống dưới về phía sàn để chân 11 theo cách liên tục từ đầu dưới của tấm ốp giữa phía trên 45; hai phần ốp bên phía trên bên trái 56 và bên phải 57 kéo dài lên trên từ các phần trên bên trái và bên phải của phần ốp dưới 55; và phần ốp giữa phía trên 58 kéo dài theo chiều ngang để bắc qua khoảng hở giữa các phần dưới của các phần ốp bên phía trên 56, 57 tương ứng.

Các phần ốp bên phía trên 56, 57 che các khoảng hở giữa tấm ốp giữa phía trên 45 và hai thành sau phía bên 28c, 28c. Các đầu trên của các phần ốp bên phía trên 56, 57 kéo dài đến vùng lân cận mặt trên của tấm ốp giữa phía trên 45.

Khi nhìn từ phía sau, các phần mép trong theo chiều rộng xe 56a, 57a của các phần ốp bên phía trên 56, 57 tương ứng gối chồng lên các mép bên 45a, 45a của tấm ốp giữa phía trên 45 ở các phía sau của chúng. Ngoài ra, khi nhìn từ phía sau, các phần mép ngoài theo chiều rộng xe 56b, 57b của các phần ốp bên phía trên 56, 57 tương ứng gối chồng lên các phần mép trong 28d, 28d của các thành sau phía bên 28c, 28c của tấm ốp trước 28 ở các phía sau của chúng.

Các phần ốp bên phía trên 56, 57 lần lượt có, ở các phần trên của mình, các phần lõm 59, 60 được làm lõm về phía trước, nghĩa là về phía phần bên trong của tấm che chân 29.

Phần lõm 59 của phần ốp bên phía trên bên trái 56 được che bởi tấm ốp hốc chứa 47. Phần lõm 60 của phần ốp bên phía trên bên phải 57 được che bởi nắp che 48.

Phần lõm 59 có hốc chứa 61 dạng hình hộp và phình về phía trước và được để hở ở mặt sau của nó. Hốc chứa 61 có thể chứa các đồ vật nhỏ trong đó. Phần miệng của hốc chứa 61 được che bởi tấm ốp hốc chứa 47 được bố trí theo cách có thể mở ra/đóng lại được.

Các phần ốp bên phía trên 56, 57 lần lượt có, ở các phần trên của mình, các phần mở rộng được mở rộng về phía mặt sau của tấm ốp giữa phía trên 45, và các phần mở rộng này lần lượt được tạo ra có các phần gài 62, 62 mà các phần ghép 50, 50 ở phía trên của tấm ốp giữa phía trên 45 (xem Fig.3) được gài vào đó. Ngoài ra, phần ốp giữa phía trên 58 có các phần gài 63, 63 ở các phần bên của mình, mà các phần ghép 50, 50 ở phía dưới của tấm ốp giữa phía trên 45 được gài vào đó.

Tấm ốp trong 46 có, ở các phần mép bên theo chiều ngang của mình, các phần ghép 64 được ghép vào các thành sau phía bên 28c, 28c.

Phần lõm bên phải 60 được trang bị, ở phần đầu trên của mình, phần ghép đầu trên 65 mà phần ghép phía bên 51 (xem Fig.3) của tấm ốp giữa phía trên 45 được ghép vào đó. Như được minh họa trên Fig.5, phần ghép phía bên 51 được lắp và được cố định vào phần ghép đầu trên 65 nhờ bu lông 51a vặn vào trong phần ghép phía bên 51. Phần ghép phía bên 51 là phần đỡ tấm che chân mà cho phép tấm ốp trong 46 đỡ tấm ốp giữa phía trên 45 cấu thành một phần của tấm che chân 29.

Phần lõm 60 bao gồm: phần thành trước 66 được bố trí gần như đối diện với mặt sau của một phần mặt trước của tấm ốp trước 28; phần thành dưới 67 kéo dài về phía sau từ mép dưới của phần thành trước 66 và tạo thành mặt dưới của phần lõm 60; thành bên phía trong 68 kéo dài theo chiều dọc để nối mép trong theo chiều rộng xe của phần thành trước 66 và mép bên 45a tương ứng của tấm ốp giữa phía trên 45 với nhau; và thành bên phía ngoài 69 kéo dài theo chiều dọc để nối mép ngoài theo chiều rộng xe của phần thành trước 66 và phần mép trong 28d của thành sau phía bên 28c tương ứng.

Khi nhìn từ phía sau, phần lõm 60 được tạo ra có hình dạng gần như hình tam giác thon dần về phía đầu trên của nó, và thành bên phía trong 68 và thành bên phía ngoài 69 có khoảng cách giữa chúng nhỏ dần về phía các đầu trên của chúng và gặp nhau ở các đầu trên này.

Phần thành trước 66 của phần lõm 60 có phần lỗ đỡ trên 70 (phần đỡ) và phần lỗ đỡ dưới 71 (phần đỡ) được thiết kế để đỡ nắp che 48. Phần thành trước 66 của phần lõm 60 còn có, ở phần đầu dưới của nó, lỗ khóa 72 (trong yêu cầu bảo hộ được gọi là phần khóa) được thiết kế để khóa nắp che 48.

Phần lỗ đỡ trên 70 được tạo ra ở phần đầu trên của phần lõm 60 và nằm ở vị trí phía trong theo chiều rộng xe so với thành bên phía ngoài 69 với một khoảng định trước L. Phần lỗ đỡ dưới 71 được tạo ra ở phần giữa theo chiều thẳng đứng của phần lõm 60 và nằm ở vị trí phía trong theo chiều rộng xe so với thành bên phía ngoài 69 với một khoảng định trước L. Khoảng định trước L của phần lỗ đỡ trên 70 và khoảng định trước của phần lỗ đỡ dưới 71 gần như bằng nhau.

Lỗ khóa 72 được tạo ra ở phần thành dưới 67 của phần lõm 60 ở vị trí gần với phần đầu trong theo chiều rộng xe của nó.

Phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71 được bố trí ở phần trên của phần lõm 60 ở vị trí gần với thành bên phía ngoài 69, và lỗ khóa 72 được bố trí ở phần đầu dưới của phần lõm 60 ở vị trí gần với thành bên phía trong 68. Nói cách khác, phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71 được bố trí ở phần trên của phần lõm 60 ở một phần đầu của nó gần với thành bên phía ngoài 69, và lỗ khóa 72 được bố trí ở phần đầu dưới của phần lõm 60 ở phần đầu kia của nó gần với thành bên phía trong 68.

Ngoài ra, như được minh họa trên hình chiếu cạnh là Fig.5, phần thành trước 66 được tạo ra theo cách nghiêng lên phía trên về phía sau trên phần mà kéo dài từ phần giữa theo chiều thẳng đứng của nó đến đầu trên của nó, và phần lỗ đỡ trên 70 nằm bên trên và phía sau phần lỗ đỡ dưới 71.

Như được minh họa trên Fig.5, thành bên phía trong 68 của phần lõm 60 có lỗ hở 73 được tạo ra bằng cách khoét phần trên của nó. Lỗ hở 73 được tạo ra ở phía ngoài cụm khóa 41, và mặt bên phía ngoài của cụm khóa 41 được để lộ một phần ở bên trong phần lõm 60 thông qua lỗ hở 73.

Fig.7 là hình vẽ minh họa nắp che 48 được nhìn từ phía sau. Fig.8 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện nắp che 48. Fig.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX được thể hiện trên Fig.2. Fig.10 là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X được thể hiện trên Fig.2. Lưu ý là, trên Fig.9 và Fig.10, các bộ phận như các dây cáp được bố trí bên trong tấm che chân 29 không được minh họa.

Theo các hình vẽ từ Fig.7 đến Fig.10, nắp che 48 là một chi tiết tương đối phẳng được tạo ra có hình dạng phù hợp với hình dạng của phần lõm 60, và bao gồm thân nắp che 75 dạng phẳng được tạo ra có hình dạng gần như hình tam giác khi nhìn

từ phía sau và được thiết kế để đẩy kín phần lõm 60 và lỗ hở 73.

Thân nắp che 75 bao gồm: phần mép ngoài nắp che 76 kéo dài dọc theo phần mép trong 28d của thành sau phía bên 28c tương ứng của tấm ốp trước 28; phần mép trong nắp che 77 kéo dài dọc theo mép bên 45a tương ứng của tấm ốp giữa phía trên 45; và phần mép dưới nắp che 78 kéo dài dọc theo mép sau của phần thành dưới 67 của phần lõm 60.

Nắp che 48 bao gồm: phần nhô để đỡ phía trên 80 và phần nhô để đỡ phía dưới 81 dựng đứng trên mặt sau của thân nắp che 75 và nhô vào phần bên trong của phần lõm 60; chi tiết khóa 82 (xem Fig.7) dựng đứng trên phần mép dưới nắp che 78 và nhô về phía phần lõm 60; và chi tiết khóa phía bên 83 dựng đứng trên phần mép trong nắp che 77 và nhô về phía phần lõm 60.

Phần nhô để đỡ phía trên 80 là phần nhô được thiết kế để gài vào phần lỗ đỡ trên 70 của phần lõm 60 và được bố trí ở phần đầu trên của thân nắp che 75. Phần nhô để đỡ phía dưới 81 là phần nhô được thiết kế để gài vào phần lỗ đỡ dưới 71 của phần lõm 60 và được bố trí ở phần giữa theo chiều thẳng đứng của thân nắp che 75 ở vị trí gần với phần mép ngoài nắp che 76.

Phần nhô để đỡ phía trên 80 và phần nhô để đỡ phía dưới 81 lần lượt bao gồm: các phần đế 80a, 81a được bố trí trên mặt sau của thân nắp che 75; và các phần nhô 80b, 81b được bố trí trên các mặt đầu ngoài của các phần đế 80a, 81a tương ứng. Cụ thể hơn, các phần nhô 80b, 81b lần lượt bao gồm: các chi tiết đỡ vấu nhô 84 được tạo ra liền khối trên các mặt đầu ngoài của các phần đế 80a, 81a tương ứng; và các vấu nhô 85 được lắp vào các chi tiết đỡ vấu nhô 84 theo cách bao quanh các chi tiết đỡ vấu nhô từ các phía bên của chúng. Mỗi vấu nhô 85 bao gồm: phần dạng trục 85a; và phần côn 85b thon dần về phía đầu ngoài của nó từ phần đầu trong có đường kính lớn hơn phần dạng trục 85a.

Như được minh họa trên Fig.10, cụm khóa 41 được bố trí ở phía bên phải ống đầu 14 thông qua giá đỡ 14a lắp trên ống đầu 14. Cụm khóa 41 có chức năng khóa tay lái để ngăn không cho trục lái 16 xoay khi đỗ xe.

Cụm khóa 41 có, ở phần bên phải của mình (phần phía ngoài), trụ khoá dự phòng 41c để mở khóa cưỡng bức hộp chứa vật dụng 25. Trụ khoá 41c được để lộ về

phía trong của phần lõm 60 thông qua lỗ hở 73 của phần lõm 60. Chìa mở khóa 86 (xem Fig.12) chuyên dùng để điều khiển trụ khoá 41c được thiết kế để gài vào trụ khoá 41c. Trụ khoá 41c được nối với cáp điều khiển khiến cho nó có thể điều khiển cáp điều khiển.

Fig.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI được thể hiện trên Fig.2. Lưu ý là, được thể hiện trên Fig.11, các bộ phận như các dây cáp được bố trí bên trong tấm che chân 29 không được minh họa.

Chi tiết khóa 82 của nắp che 48 bao gồm: phần đòn 82a có dạng phẳng được uốn cong một góc gần như vuông so với thân nắp che 75, kéo dài theo chiều thẳng đứng, và kéo dài về phía phần thành trước 66 của phần lõm 60; và phần vấu 82b nhô về phía phần thành dưới 67 từ đầu ngoài của phần đòn 82a.

Lỗ khóa 72 của phần lõm 60 mà chi tiết khóa 82 được thiết kế để được gài vào đó là một phần hở được tạo ra ở phần góc của phần thành trước 66 và phần thành dưới 67 mà ở đó mép dưới của phần thành trước và mép trước của phần thành dưới gặp nhau với một góc gần như vuông, và được bố trí theo cách kéo dài trên toàn bộ phần thành trước 66 và phần thành dưới 67.

Như được minh họa trên Fig.9 và Fig.10, đầu của thành bên phía ngoài 69 của phần lõm 60 nằm tiếp xúc với mặt sau của thành sau phía bên 28c tương ứng và nhờ đó nối tiếp với thành sau phía bên 28c. Cụ thể hơn, đầu của thành bên phía ngoài 69 nằm sâu hơn bên trong tấm ốp trước 28 so với phần mép trong 28d của thành sau phía bên 28c, và phần mép trong 28d nhô vào phần bên trong của phần lõm 60 nhiều hơn so với thành bên phía ngoài 69.

Nắp che 48 được lắp lên trên phần lõm 60 bằng cách: lần lượt lồng phần nhô để đỡ phía trên 80 và phần nhô để đỡ phía dưới 81 vào trong và gài chúng vào phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71; và lần lượt lồng chi tiết khóa 82 và chi tiết khóa phía bên 83 vào trong và khóa chúng vào lỗ khóa 72 và phần khoét 45b.

Phần nhô để đỡ phía trên 80 và phần nhô để đỡ phía dưới 81 được giữ cố định bằng cách: lần lượt lồng các phần côn 85b, 85b vào trong phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71; và lần lượt lắp khớp các phần dạng trục 85a, 85a vào phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71.

Như được minh họa trên Fig.11, chi tiết khóa 82 được gài bằng cách làm cho phần vấu 82b móc vào mép sau 72a của lỗ khóa 72.

Như được minh họa trên Fig.9 và Fig.10, ở trạng thái mà nắp che 48 được lắp, mặt trước của phần mép ngoài nắp che 76 nằm tiếp xúc với mặt sau của phần mép trong 28d của thành sau phía bên 28c tương ứng, và mặt sau của phần mép trong nắp che 77 (xem Fig.10) nằm tiếp xúc với mặt trước của mép bên 45a tương ứng của tấm ốp giữa phía trên 45.

Ngoài ra, giữa phần mép ngoài nắp che 76 và một phần của phần thành trước 66 nằm đối diện với phần mép ngoài nắp che 76, khoảng không S được tạo ra theo cách kéo dài theo chiều sâu của phần lõm 60, nghĩa là theo chiều dày của nắp che 48. Theo phương án này, độ sâu theo chiều dọc của khoảng không S được thiết lập lớn hơn chiều dày của phần mép ngoài nắp che 76. Theo cách này, do phần mép ngoài nắp che 76 nằm tiếp xúc với mặt sau của phần mép trong 28d và khoảng không S được tạo ra giữa phần mép ngoài nắp che 76 và phần lõm 60, phần mép ngoài nắp che 76 có thể dịch chuyển về phía khoảng không S. Nói cách khác, khoảng không S là khoảng không mà phần mép ngoài nắp che 76 có thể bị đẩy vào trong đó theo chiều sâu của phần lõm 60.

Quy trình tháo nắp che 48 sẽ được mô tả dưới đây.

Trước hết, như được minh họa trên Fig.11, trạng thái khóa của nắp che với phần vấu 82b được giải phóng bằng cách: lồng chi tiết dạng thanh T vào trong khoảng hở giữa phần tròn 82a và phần thành dưới 67; và làm biến dạng đàn hồi phần tròn 82a lên phía trên nhờ chi tiết dạng thanh T. Tay cầm của chìa mở khóa 86 (xem Fig.12) sẽ được mô tả dưới đây, ví dụ, có thể được sử dụng làm chi tiết dạng thanh T.

Tiếp theo, bằng cách đẩy vùng lân cận phần mép ngoài nắp che 76 của nắp che 48 từ phía sau, như được minh họa bởi đường chấm gạch được thể hiện trên Fig.9 và Fig.10, nắp che 48 bị xoay giống như một bập bênh quanh các phần nhô 80b, 81b, và phần mép ngoài nắp che 76 nằm ở một phía đầu của nắp che đi sâu vào trong khoảng không S, trong khi đó phần mép trong nắp che 77 nằm ở phía đầu kia của nó dịch chuyển ra xa mép bên 45a. Nhờ đó, phần đầu kia của nắp che 48 mà có chi tiết khóa 82 bị dịch chuyển về phía sau. Do vậy, bằng cách kéo nắp che về phía sau trong khi

giữ trạng thái dịch chuyển này, sự gài khớp của nắp che nhờ phần nhô để đỡ phía trên 80 và phần nhô để đỡ phía dưới 81 có thể được giải phóng và nắp che 48 có thể được tháo ra.

Ngoài ra, do lực khóa của chi tiết khóa phía bên 83 là yếu, trạng thái khóa này được giải phóng khi nắp che 48 dịch chuyển về phía sau. Lưu ý là, chi tiết khóa phía bên 83 không nhất thiết phải được trang bị.

Cụ thể hơn, một phần của nắp che 48, mà nằm ở phía phần mép ngoài nắp che 76 tương đối với đường thẳng giả tưởng I (xem Fig.2) nối phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71, có thể được dùng làm phần thực hiện thao tác đẩy 87 để đẩy nắp che 48 về phía khoảng không S. Đồng thời, lỗ khóa 72 được bố trí ở vị trí đối diện với phần thực hiện thao tác đẩy 87 tương đối với vị trí bố trí của phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71 (đường thẳng giả tưởng I).

Theo phương án này, có thể đỡ nắp che 48 chỉ cần bằng cách luồn phần nhô để đỡ phía trên 80, phần nhô để đỡ phía dưới 81, và chi tiết khóa 82 của nắp che 48 vào trong phần lỗ đỡ trên 70, phần lỗ đỡ dưới 71, và lỗ khóa 72, và do vậy không cần phải lắp bất kỳ một chi tiết đỡ nào như đinh vít ở phía mặt trước của nắp che 48. Nhờ đó, hình dạng bên ngoài của nắp che 48 có thể được đơn giản hoá, và kết cấu (hình dạng bên ngoài) của nắp che 48 có thể được cải thiện. Ngoài ra, bằng cách đẩy phần thực hiện thao tác đẩy 87 ở một phía đầu của nắp che 48, có thể dịch chuyển phía đầu kia của nắp che 48, và nhờ đó giữ trạng thái dịch chuyển này và tháo nắp che 48. Điều này loại trừ nhu cầu phải gắn tay cầm hay một chi tiết tương tự để giữ nắp che 48 trên mặt trước của nắp che 48 này, nhờ đó đơn giản hóa được hình dạng bên ngoài của nắp che 48. Nhờ đó, kết cấu của nắp che 48 và mức độ dễ dàng của việc tháo nắp che 48 có thể được cải thiện.

Ngoài ra, mặt trước của phần mép ngoài nắp che 76 nằm tiếp xúc với mặt sau của phần mép trong 28d, và mặt sau của phần mép trong nắp che 77 nằm tiếp xúc với mặt trước của mép bên 45a của tấm ốp giữa phía trên 45. Do vậy, nắp che 48 có thể có cấu hình trong đó phần thực hiện thao tác đẩy 87 ở một phía đầu của nắp che có khả năng bị đẩy về phía khoảng không S và đồng thời nắp che 48, tấm ốp trước 28, và tấm ốp giữa phía trên 45 có thể được nối tiếp theo cách liên tục mà không có một khoảng hở nào giữa chúng, nhờ đó sự xâm nhập của các vật bên ngoài và các vật tương tự vào

bên trong phần lõm 60 có thể được hạn chế và kết cấu được cải thiện.

Hơn nữa, do phần ghép phía bên 51 và bu lông 51a được bố trí bên trong phần lõm 60 và được che khuất bởi nắp che 48, phần ghép phía bên 51 và bu lông 51a không bị nhìn thấy từ phía ngoài, nhờ đó tạo ra hình dạng bên ngoài đẹp.

Hơn nữa, do lỗ khóa 72 được bố trí ở vị trí tương ứng với phần mép dưới nắp che 78 của nắp che 48, chi tiết khóa 82 được thiết kế để được gài vào lỗ khóa 72 được nằm ở vị trí thấp. Điều này khiến cho chi tiết khóa 82 ít có khả năng bị nhìn thấy từ phía người đi xe, nhờ đó tạo ra kiểu dáng thiết kế đẹp.

Fig.12 là hình vẽ minh họa trạng thái vận hành của trụ khoá 41c với nắp che 48 đã được tháo ra.

Trong trường hợp khẩn cấp mà không thể mở được hộp chứa vật dụng 25 nhờ cụm khóa 41 và bộ kích hoạt vì những lý do như ắc quy của xe máy 1 hết điện hoặc chìa khóa di động bị thất lạc, chìa mở khóa 86 có thể được sử dụng. Trong trường hợp này, trụ khoá 41c có thể được vận hành bằng cách: tháo nắp che 48 nhằm để lộ trụ khoá 41c ra bên ngoài; và lồng chìa mở khóa 86 vào trong trụ khoá 41c thông qua phần lõm 60. Bằng cách vận hành trụ khoá 41c, cơ cấu khóa yên xe được giải phóng thông qua cáp điều khiển và hộp chứa vật dụng 25 được mở ra.

Ngoài ra, khi ắc quy hết điện, ắc quy có thể được nạp bằng cách: mở hộp chứa vật dụng 25 bằng cách vận hành trụ khoá 41c; và tiếp cận ắc quy qua phần bên trong của hộp chứa vật dụng 25.

Như đã được mô tả trên đây, theo một phương án mà sáng chế được áp dụng, kết cấu đỡ nắp che bao gồm: tấm che chân 29 làm tấm ốp thân; và nắp che có thể tháo ra được 48 được thiết kế để che phần lõm 60 được tạo ra trong tấm che chân 29, nắp che 48 được đỡ bởi phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71, nằm ở vị trí phía trong một phần đầu của phần lõm 60 với một khoảng định trước L và được đỡ bởi lỗ khóa 72 nằm ở phần đầu kia của phần lõm 60, và khoảng không S được tạo ra giữa nắp che 48 và phần lõm 60 trong vùng kéo dài giữa cụm gồm phần lỗ đỡ trên 70 và phần lỗ đỡ dưới 71 và một phần đầu của phần lõm 60. Do vậy, bằng cách đẩy một phần đầu của nắp che 48 về phía khoảng không S, thì một phần đầu này dịch chuyển về phía khoảng không S trong khi đó phần đầu kia của nắp che 48 dịch chuyển, và do vậy việc đỡ bởi

lỗ khóa 72 nằm ở phần đầu kia được giải phóng. Nhờ đó, có thể đỡ nắp che 48 mà không cần dùng đinh vít, tay cầm, và các chi tiết tương tự và dễ dàng tháo nắp che 48 bằng cách đẩy một phần đầu của nắp che 48, nhờ đó cải thiện được kết cấu và mức độ dễ dàng của việc tháo nắp che 48.

Ngoài ra, lỗ khóa 72 được bố trí ở vị trí tương ứng với phần mép dưới nắp che 78 của nắp che 48. Do vậy, chi tiết khóa 82 được thiết kế để được khóa vào lỗ khóa 72 nằm ở vị trí thấp và do vậy chi tiết khóa 82 trở nên ít có khả năng bị nhìn thấy, nhờ đó tạo ra kiểu dáng thiết kế đẹp.

Hơn nữa, tấm ốp thân là tấm che chân 29 nằm ở phía trước chân của người đi xe, và phần lõm 60 chứa trong đó trụ khoá dự phòng 41c để giải phóng trạng thái khóa của hộp chứa vật dụng 25 của xe máy 1. Nhờ đó, có thể cải thiện kết cấu và mức độ dễ dàng của việc tháo nắp che 48 của tấm che chân 29 mà cần được tháo ra trong trường hợp khẩn cấp.

Hơn nữa, phần ghép phía bên 51 để đỡ tấm che chân 29 được che bởi nắp che 48. Nhờ đó, phần ghép phía bên 51 có thể được che khuất bởi nắp che 48 và kiểu dáng thiết kế có thể được cải thiện.

Lưu ý là phương án nêu trên chỉ thể hiện một cách thức mà sáng chế được áp dụng, và sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án này.

Trong kết cấu theo phương án nêu trên, phần lõm 60 được mô tả như một ví dụ về phần lõm của tấm ốp thân. Tuy nhiên, thay vào đó, bất cứ bộ phận nào cũng có thể được sử dụng làm phần lõm miễn là nó có khoảng không được tạo ra bên trong nắp che 48, và nội hàm của phần lõm còn bao gồm chỗ hờ mà tạo ra một khoảng không bên trong nắp che 48.

Ngoài ra, theo phương án nêu trên, nắp che 48 được thiết kế để che phần lõm 60 được tạo ra trong tấm che chân 29 được mô tả như một ví dụ về nắp che. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu này, và thay vào đó, bất cứ bộ phận nào cũng có thể được sử dụng làm nắp che miễn là nó có thể che phần lõm của tấm ốp thân.

Hơn nữa, theo phương án nêu trên, việc mô tả đã được trình bày liên quan đến trường hợp trong đó phần thực hiện thao tác đẩy 87 bị đẩy sau khi trạng thái khóa nắp

che nhờ chi tiết khóa 82 được giải phóng bằng chi tiết dạng thanh T, song sáng chế không chỉ giới hạn ở trường hợp này. Ví dụ, cũng có thể sử dụng kết cấu trong đó lực khóa của chi tiết khóa 82 được thiết lập yếu tới mức mà trạng thái khóa của nắp che nhờ chi tiết khóa 82 được giải phóng chỉ cần bằng cách đẩy phần thực hiện thao tác đẩy 87.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu đỡ nắp che bao gồm: tấm ốp thân (29); và nắp che có thể tháo ra được (48) được thiết kế để che phần lõm (60) được tạo ra trong tấm ốp thân (29), trong đó:

nắp che (48) được đỡ bởi phần đỡ (70, 71) nằm ở vị trí phía trong phần đầu thứ nhất của phần lõm (60) với một khoảng định trước (L), và được đỡ bởi phần khóa (72) nằm ở phần đầu thứ hai của phần lõm (60),

khoảng không (S) được bố trí giữa nắp che (48) và phần lõm (60) trong vùng kéo dài giữa phần đỡ (70, 71) và phần đầu thứ nhất của phần lõm (60), và

ở phần đầu thứ nhất, nắp che (48) gồi chông, từ phía trong của phần lõm (60), lên mặt sau ở mép của tấm ốp (26) kéo dài dọc theo mép của nắp che (48).
2. Kết cấu đỡ nắp che theo điểm 1, trong đó ở phần đầu thứ hai, nắp che (48) gồi chông, từ phía ngoài của phần lõm (60), mặt trước ở mép của tấm ốp (26) .
3. Kết cấu đỡ nắp che theo điểm 1 hoặc 2, trong đó ở phần đầu thứ nhất, mặt trước của nắp che (48) nằm tiếp xúc với mặt sau ở mép của tấm ốp (26).
4. Kết cấu đỡ nắp che theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phần khóa (72) được bố trí ở vị trí tương ứng với mép dưới (78) của nắp che (48).
5. Kết cấu đỡ nắp che theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó tấm ốp thân là tấm che chân (29) nằm ở phía trước chân của người đi xe, và phần lõm (60) chứa trong đó trụ khoá dự phòng (41c) để giải phóng trạng thái khóa của xe.
6. Kết cấu đỡ nắp che theo điểm 5, trong đó phần đỡ tấm che chân (51) dùng để đỡ tấm che chân (29) được che bởi nắp che (48).

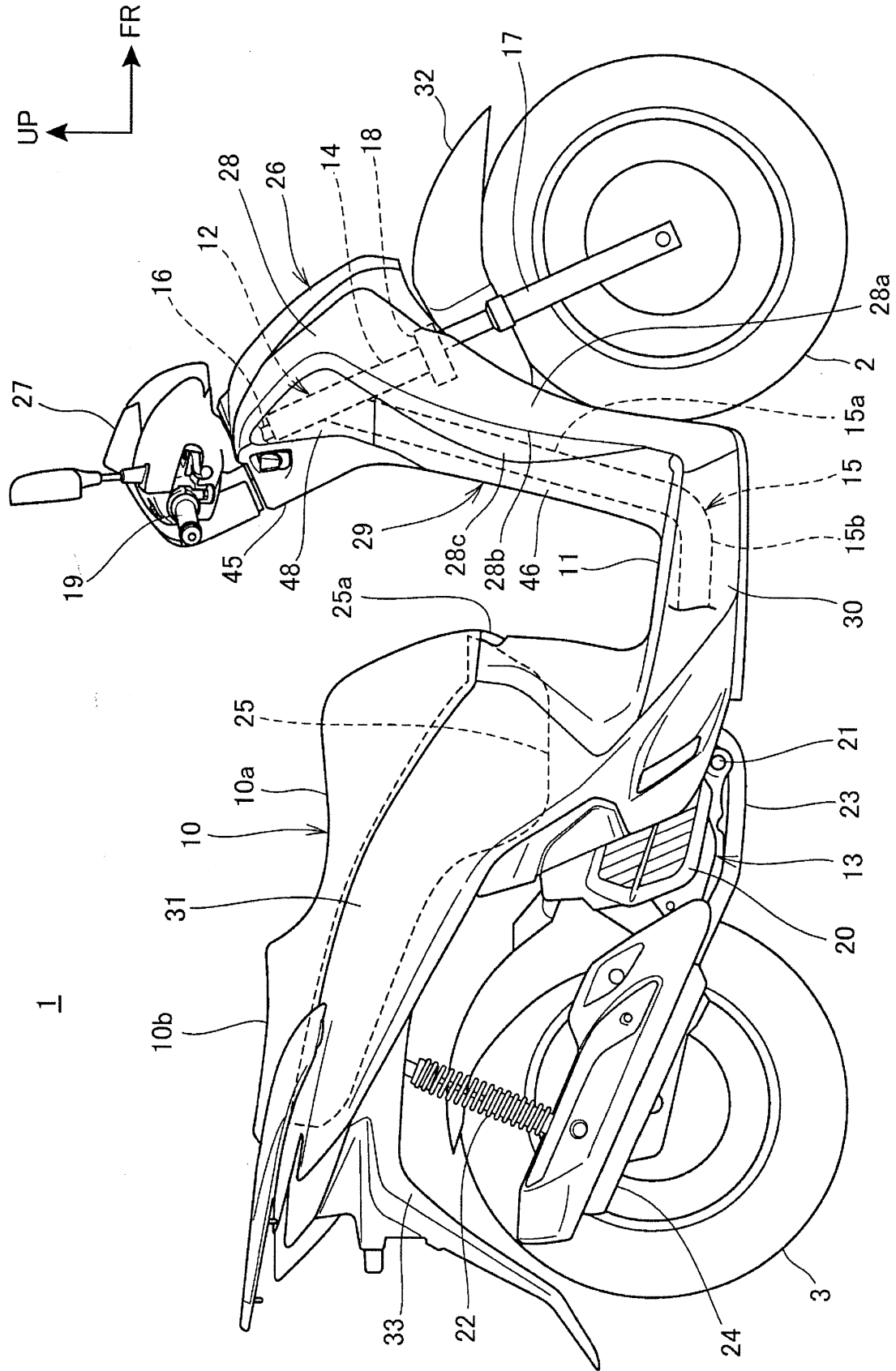


Fig.1

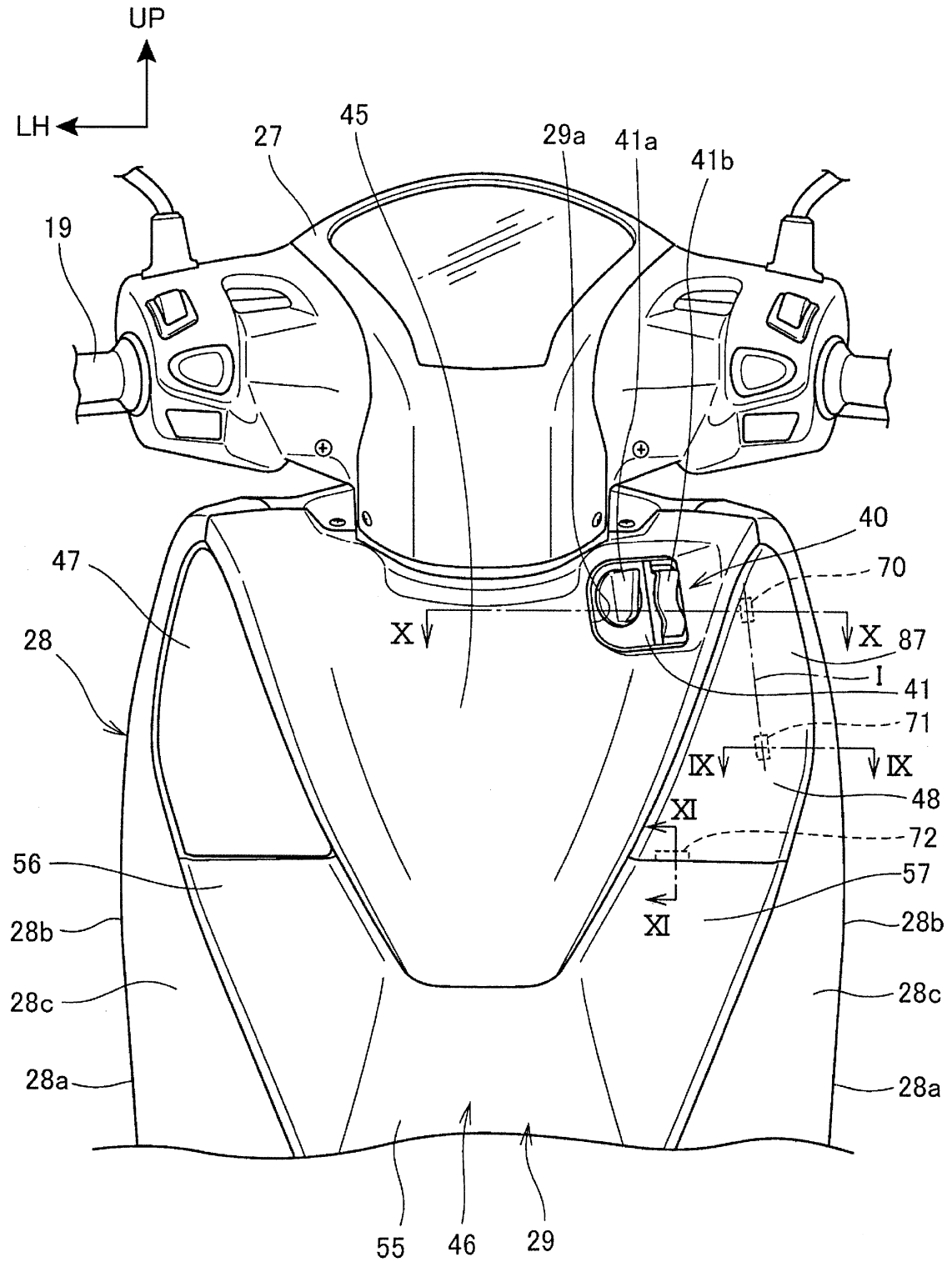


Fig.2

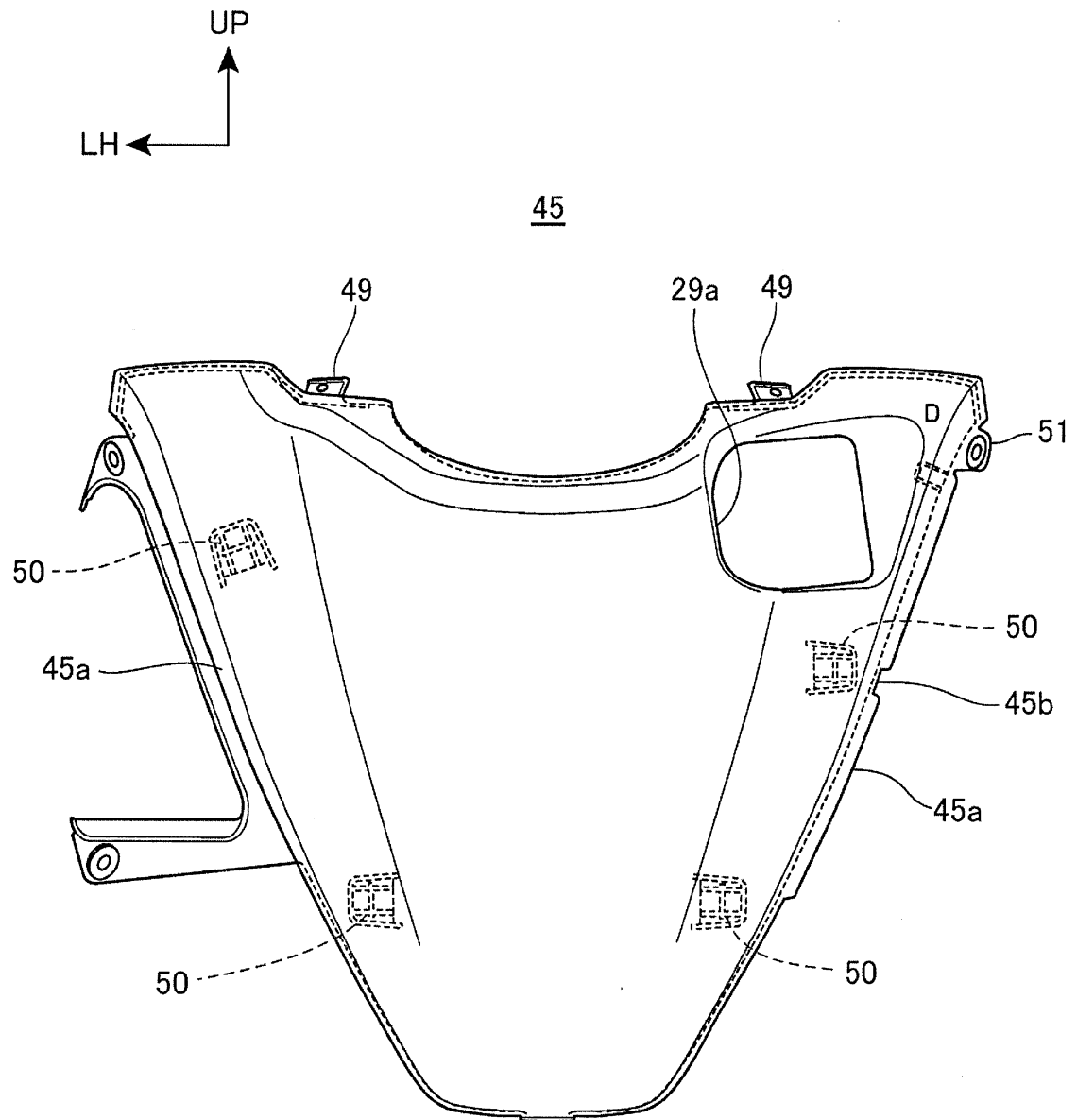


Fig.3

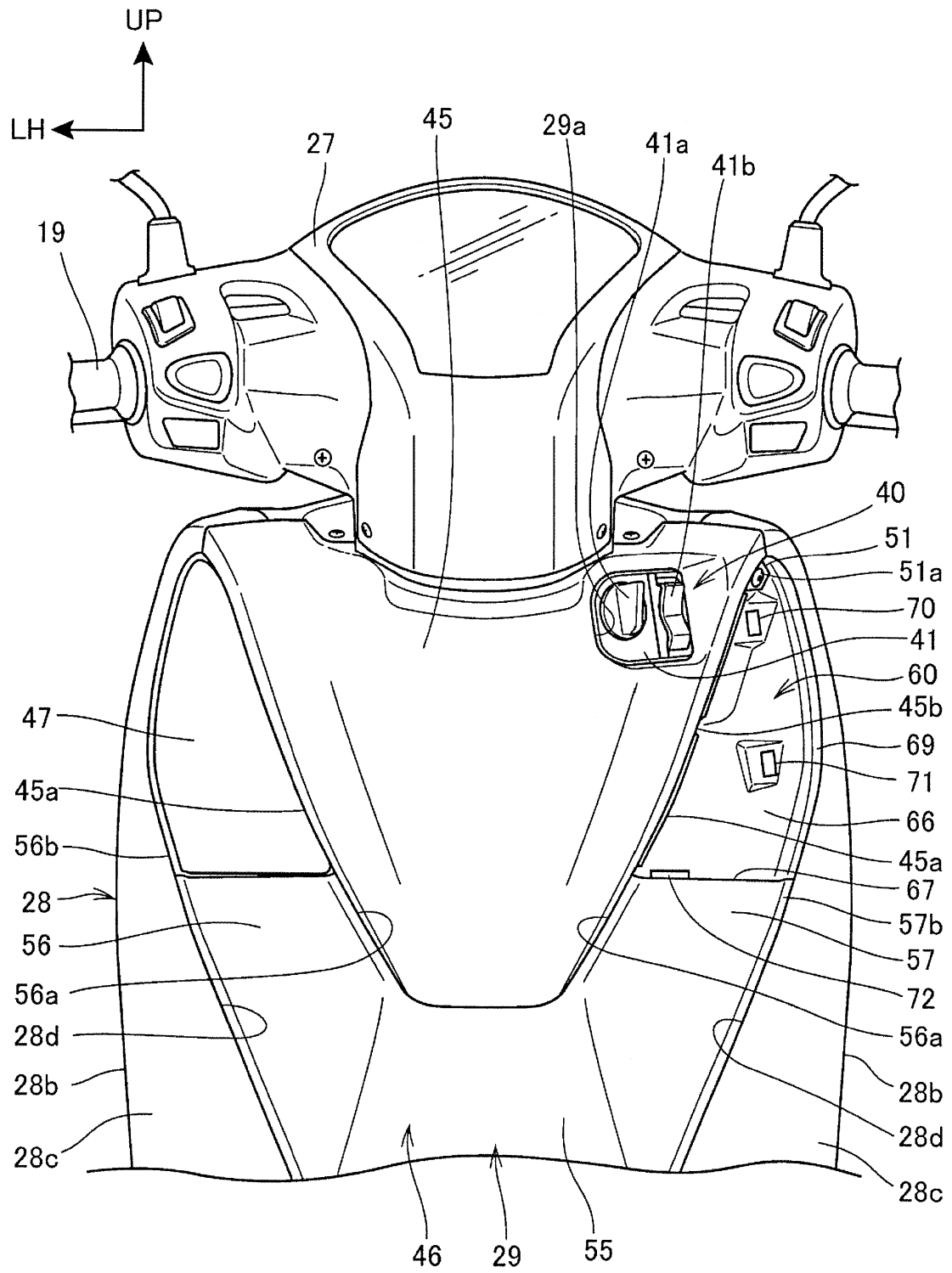


Fig.4

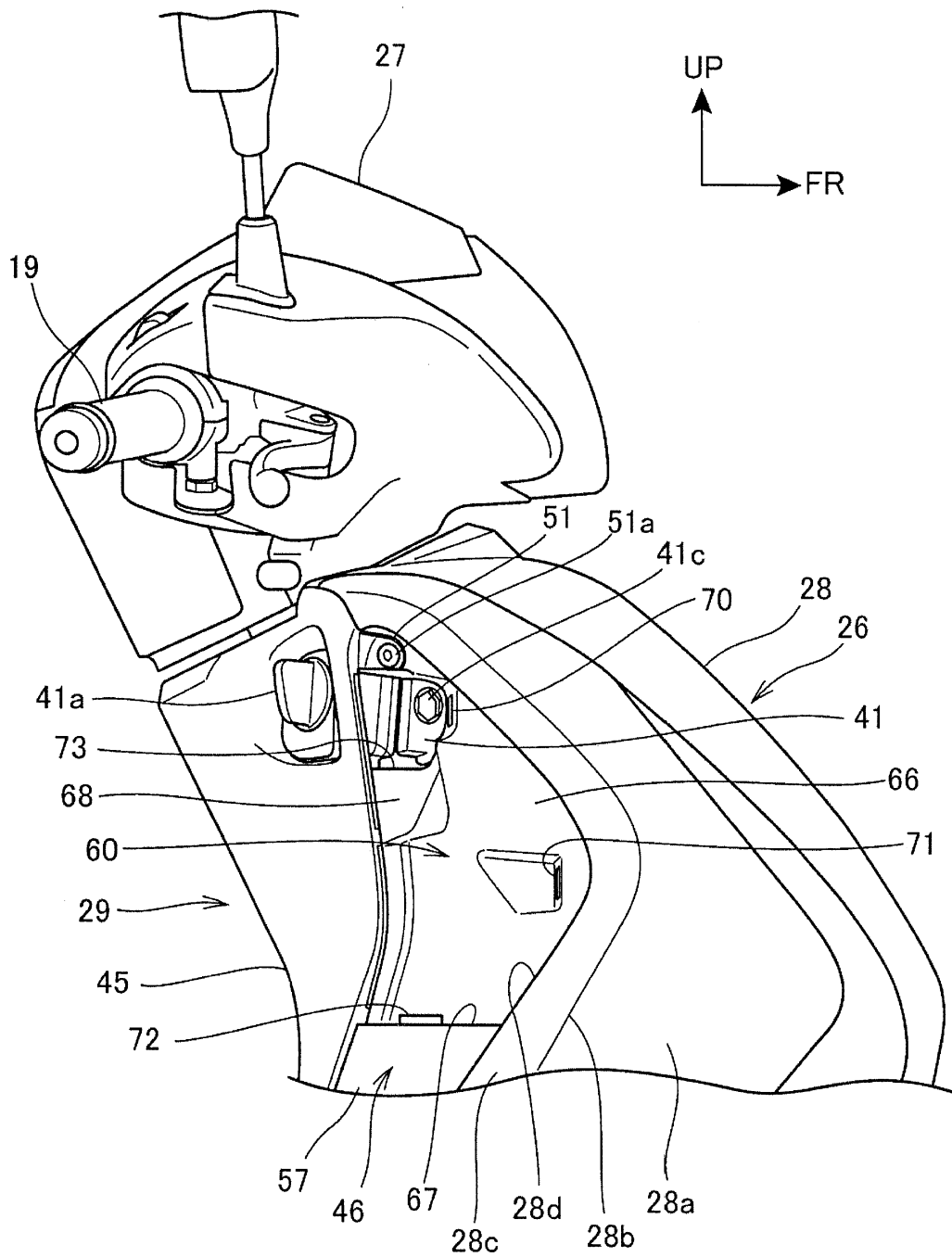


Fig.5

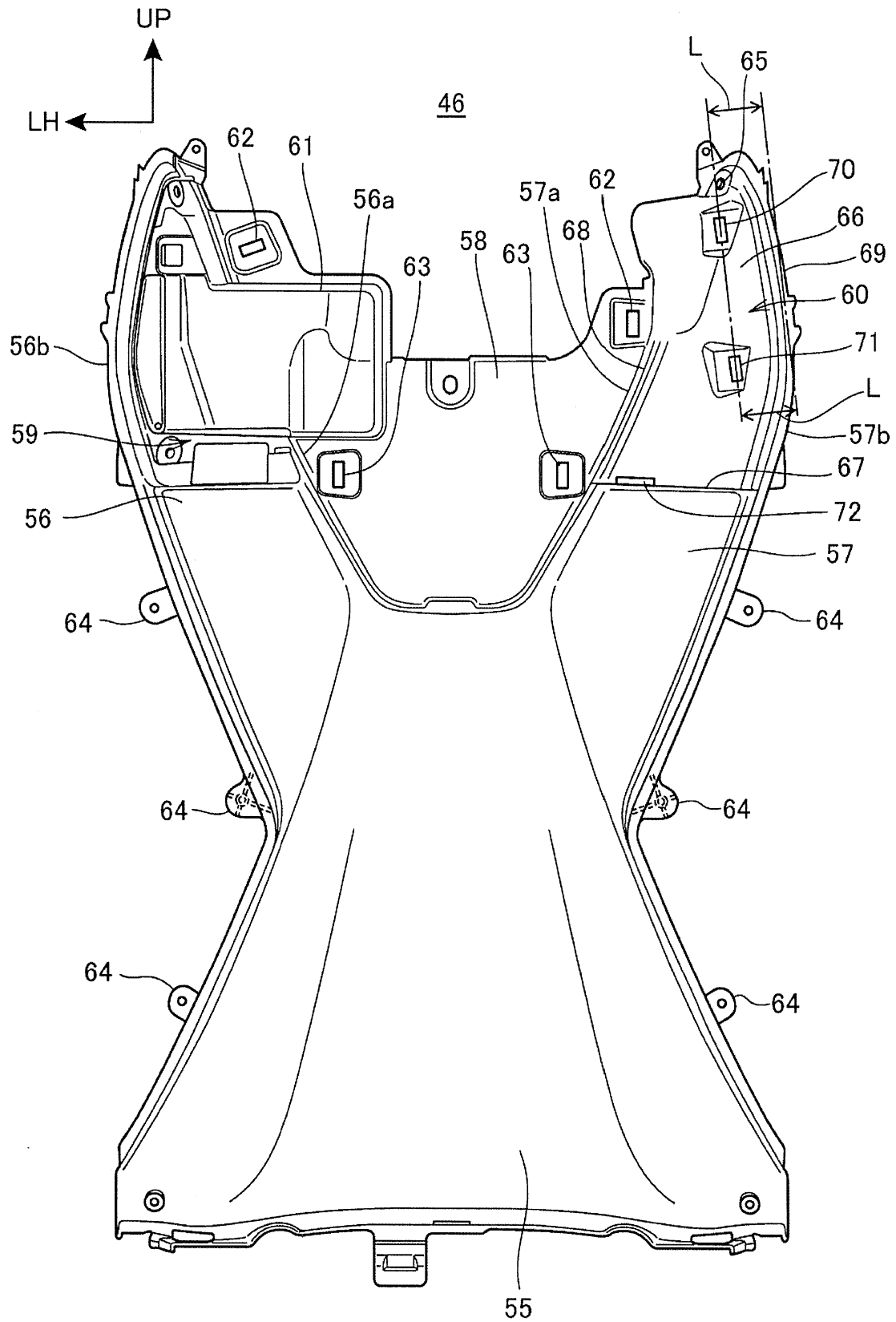


Fig.6

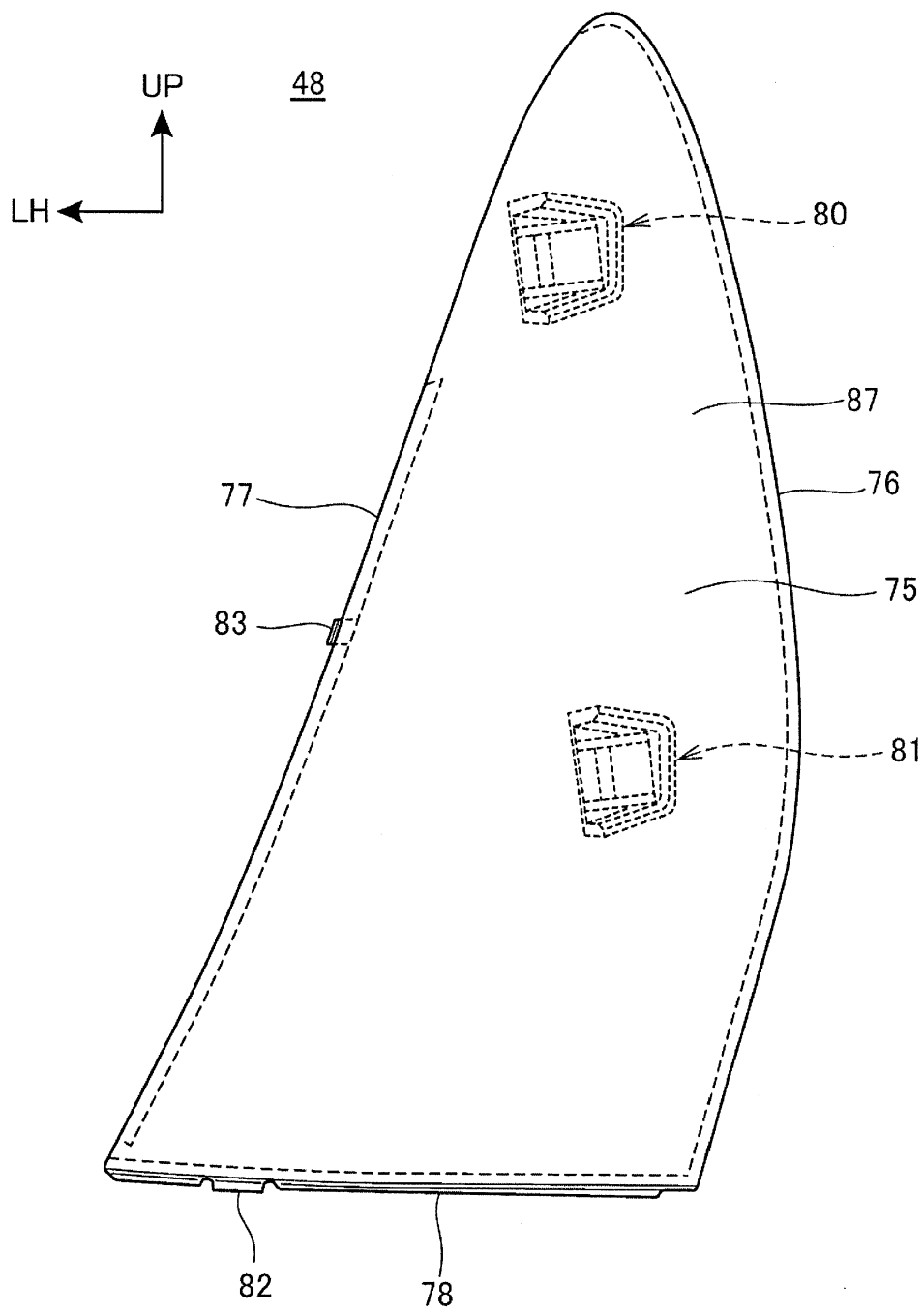


Fig.7

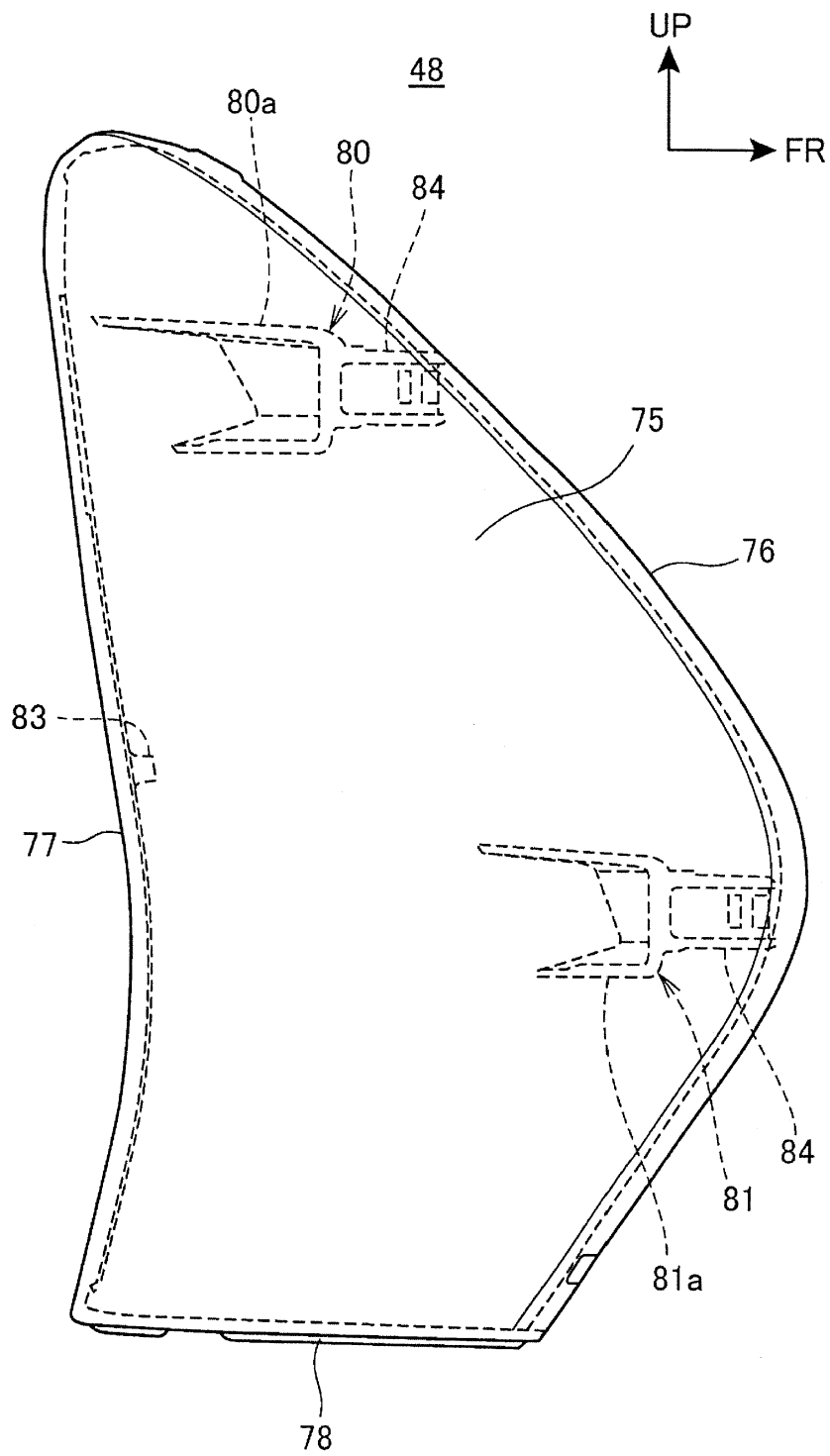
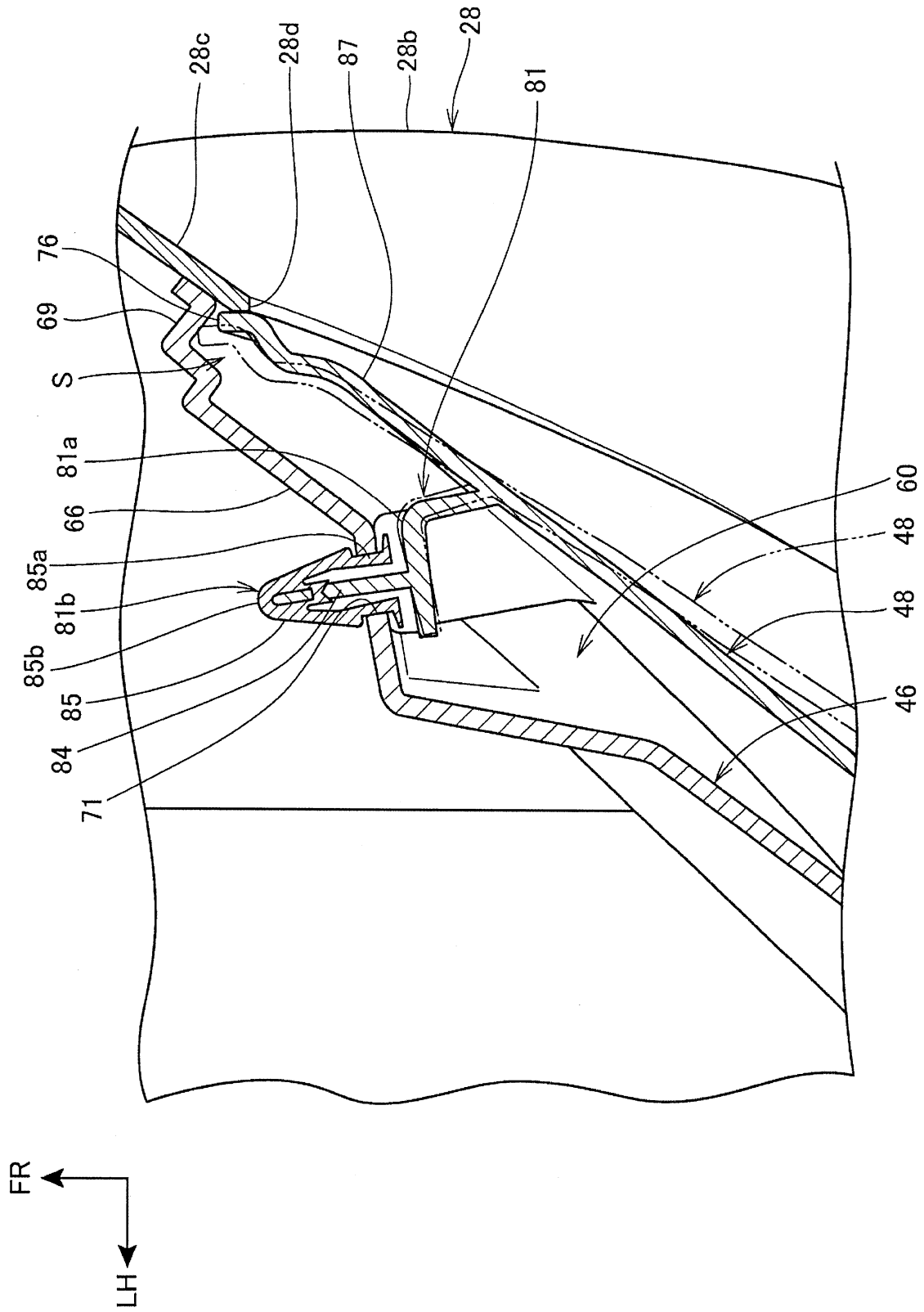


Fig.8



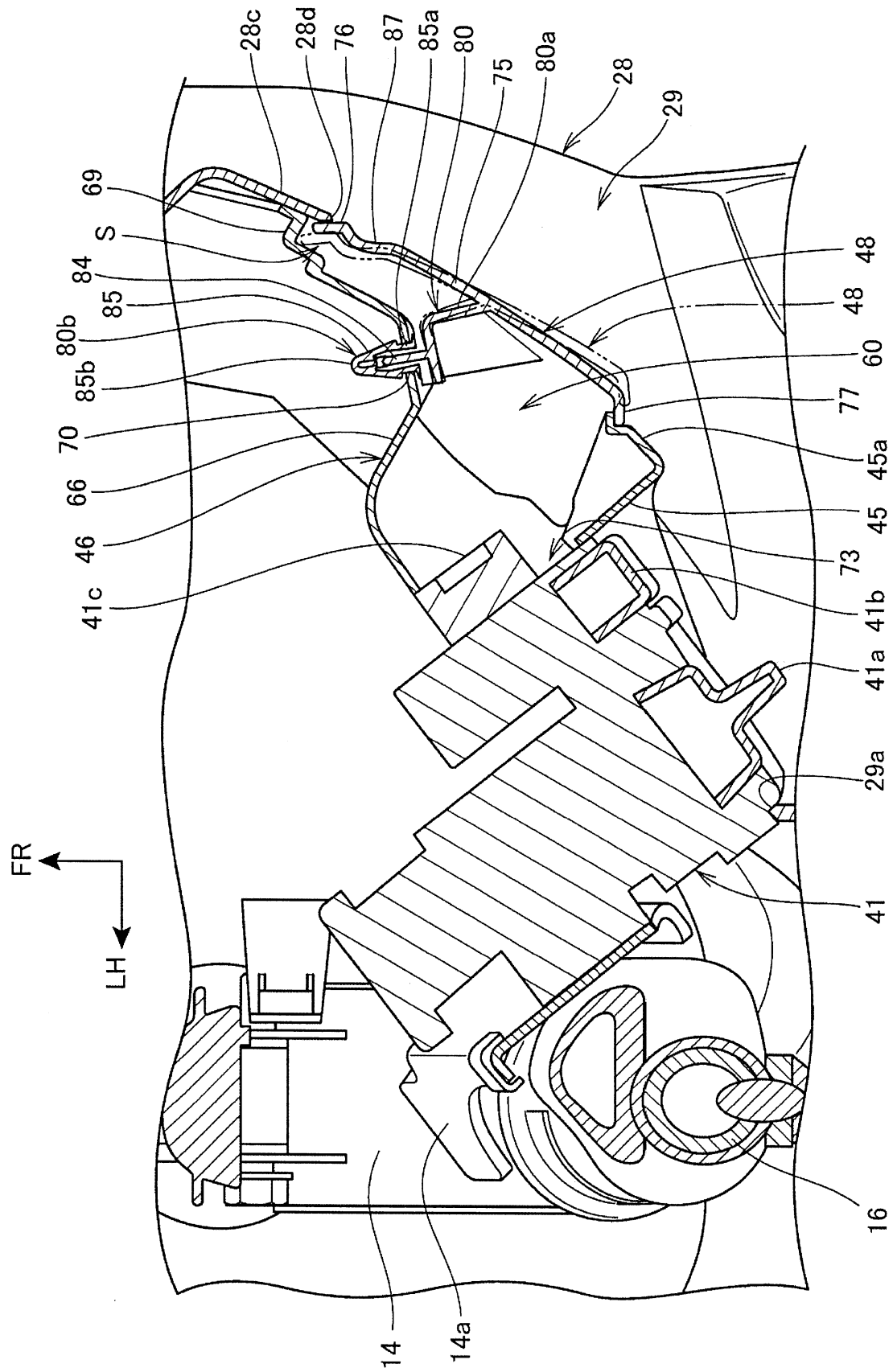


Fig. 10

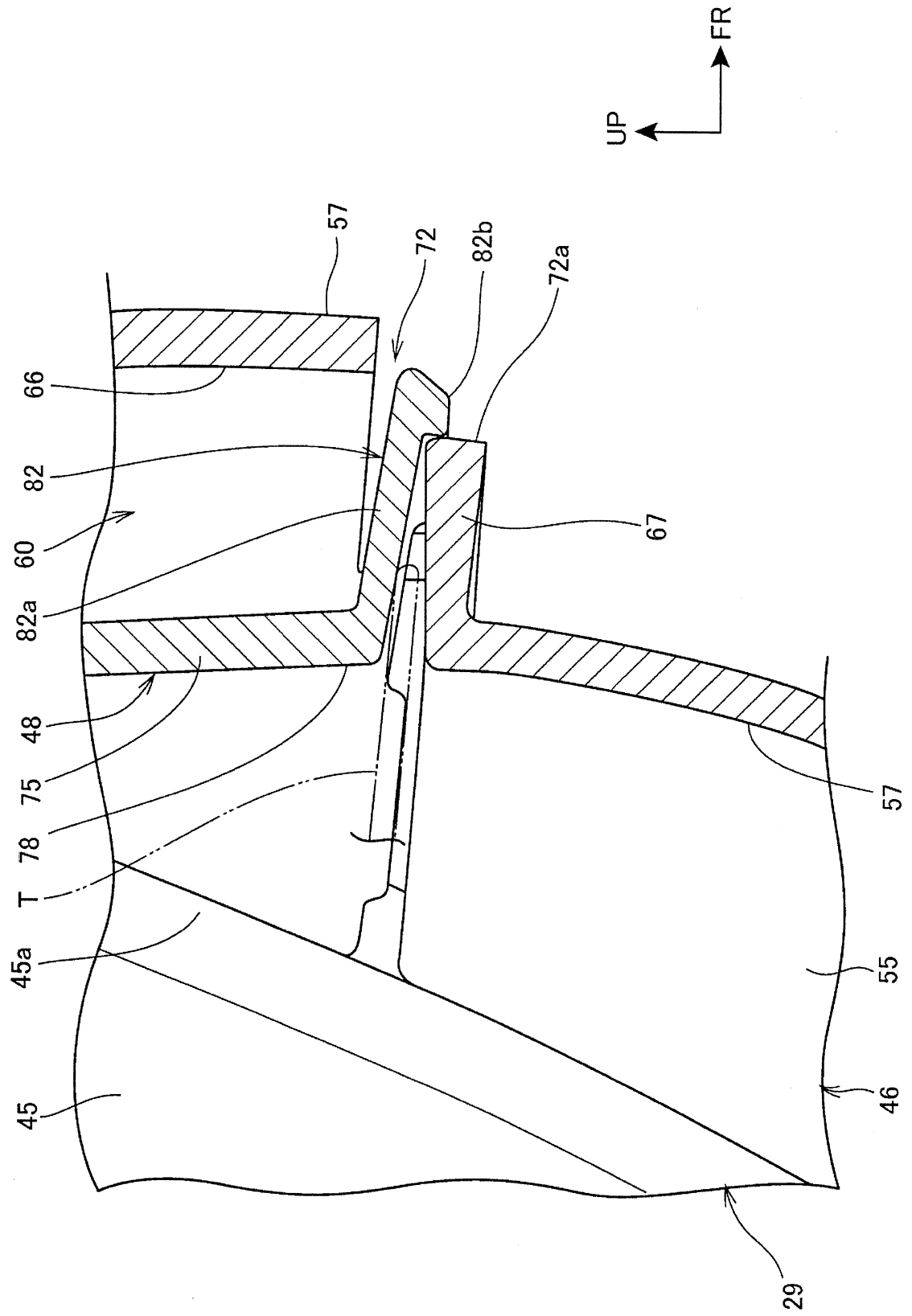


Fig.11

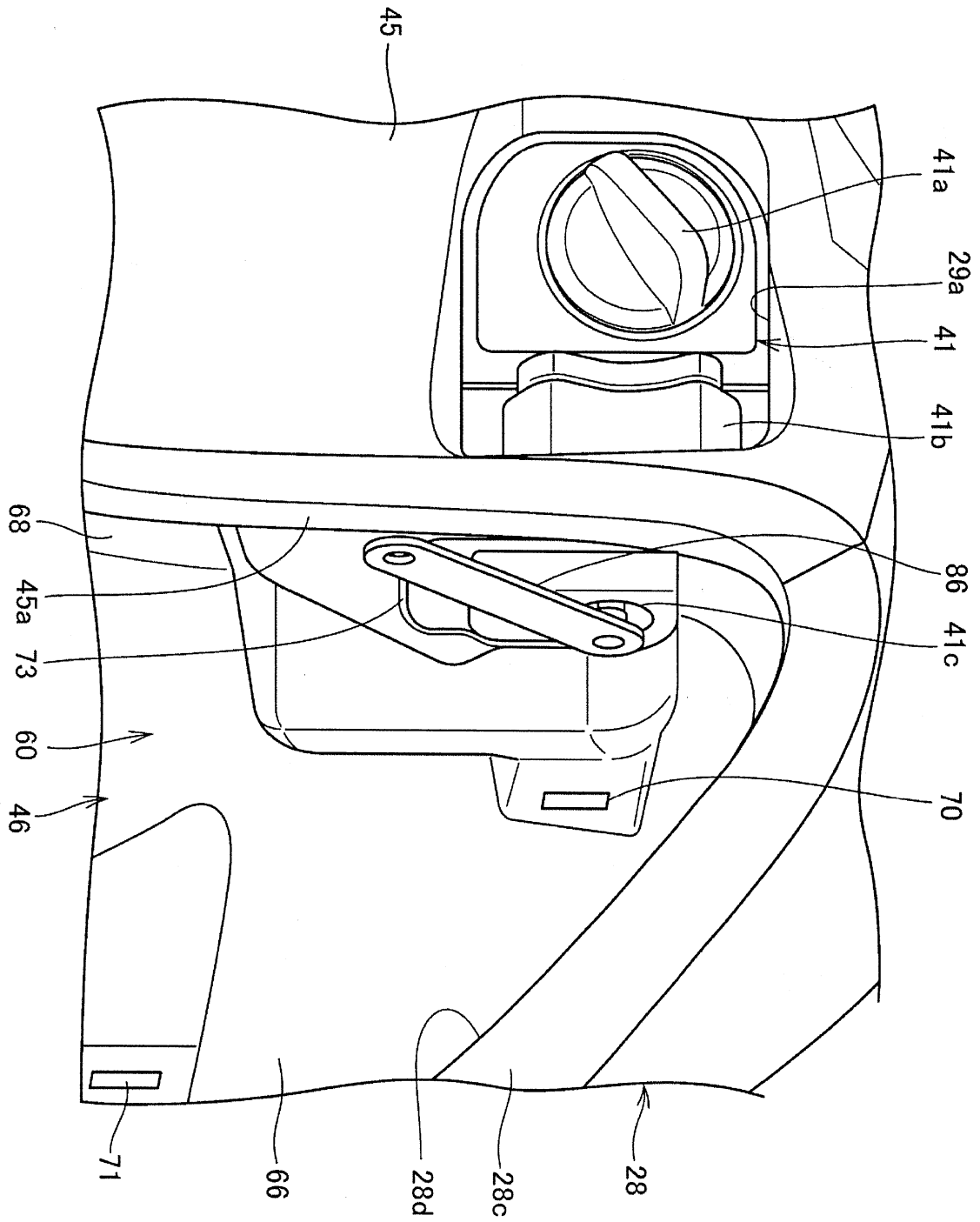


Fig.12