



(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)



1-0024566

(51)⁷ B62J 23/00; B62K 25/20; B62J 35/00

(13) B

(21) 1-2014-00182

(22) 17/01/2014

(30) 2013-075182 29/03/2013 JP

(45) 27/07/2020 388

(43) 25/04/2014 313A

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

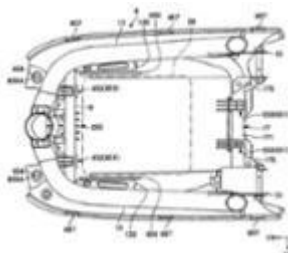
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Makoto MITSUKAWA (JP); Kaori EBATO (JP); Yasuo YOSHINAGA (JP);
Takasumi YAMANAKA (JP).

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

(54) KẾT CẤU TẮM ỐP GẦM XE DỪNG CHO XE KIỂU YÊN NGỰA

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe dùng cho xe kiểu yên ngựa cho phép cải thiện khả năng dễ thực hiện việc lắp ráp tấm ốp gầm xe. Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe bao gồm: khung thân xe (10), khung thân xe (10) có ống đầu (11), phần kéo dài xuống dưới (12) kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu (11), hai phần sàn bên trái và bên phải (13) kéo dài về phía sau từ phần dưới của phần kéo dài xuống dưới (12), bộ phận ngang trước (16) dùng để nối các phần trước ở phía trước các phần sàn (13), và bộ phận ngang sau (17) dùng để nối các phần sau ở phía sau các phần sàn (13); sàn để chân (63) được bố trí bên trên các phần sàn (13); và tấm ốp gầm xe (65) dùng để che ít nhất các phần bên dưới các phần sàn (13). Trong kết cấu tấm ốp gầm xe, tấm ốp gầm xe (65) có phần gài (651) có dạng gần như hình chữ C, và tấm ốp gầm xe (65) được lắp cố định vào vị trí của nó nhờ bộ phận ngang trước (16) và bộ phận ngang sau (17) được gài vào phần gài (651).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu tấm ốp gầm xe dùng cho xe kiểu yên ngựa, ví dụ, xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong xe kiểu yên ngựa, ví dụ, xe kiểu scutor, đã biết kết cấu tấm ốp gầm xe bao gồm sàn để chân mà người đi xe đặt chân của mình lên đó, hai khung sàn để chân được bố trí bên dưới sàn để chân và tấm ốp gầm xe dùng để che các phần dưới của các khung sàn này (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2000-344165).

Trong kết cấu tấm ốp gầm xe dùng cho xe kiểu yên ngựa được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2000-344165, tấm ốp gầm xe được lắp cố định ở nhiều vị trí và được lắp cố định vào khung xe hay một bộ phận khác. Điều này khiến cho khả năng dễ thực hiện việc lắp ráp tấm ốp gầm xe là thấp. Do vậy, có nhu cầu cải thiện khả năng dễ thực hiện việc lắp ráp tấm ốp gầm xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích sáng chế là đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe dùng cho xe kiểu yên ngựa cho phép cải thiện khả năng dễ thực hiện việc lắp ráp tấm ốp gầm xe.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm: khung thân xe có ống đầu dùng để đỡ bánh trước theo cách lái được, phần kéo dài xuống dưới kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu, hai phần sàn bên trái và bên phải kéo dài về phía sau từ phần dưới của phần kéo dài xuống dưới, bộ phận ngang trước dùng để nối các phần trước ở phía trước các phần sàn, và bộ phận ngang sau dùng để nối các phần sau ở phía sau các phần sàn; sàn để chân được bố trí bên trên các phần sàn, sàn để chân tiếp nhận chân của người đi xe đặt lên đó; và tấm ốp gầm xe dùng để che ít nhất các phần bên dưới các phần sàn, trong đó tấm ốp gầm xe có phần gài có dạng gần như hình chữ C, phần gài có dạng gần như hình chữ C này mở về phía sau, và tấm ốp gầm xe được lắp cố định vào vị trí của nó nhờ bộ phận ngang trước và bộ phận ngang sau được gài vào phần gài.

Theo khía cạnh thứ hai, sáng chế đề xuất phần gài bao gồm phần gài phía trước gài vào bộ phận ngang trước và phần gài phía sau gài vào bộ phận ngang sau, phần gài phía trước được tạo ra gần như có cùng hình dạng như hình dạng bên ngoài của bộ phận ngang trước trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của bộ phận ngang trước, và phần gài phía sau được tạo thành hình dạng có khoảng trống biên trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của bộ phận ngang sau.

Theo khía cạnh thứ ba, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe còn bao gồm tấm chắn trong được bố trí ở phía sau bánh trước trong vùng nằm trước tấm ốp gầm xe, trong đó tấm ốp gầm xe gài vào tấm chắn trong.

Theo khía cạnh thứ tư, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe còn bao gồm hai phần chốt xoay bên trái và bên phải được bố trí trên khung thân xe, các phần chốt xoay đỡ bánh sau theo cách lắc được, trong đó hai phần chốt xoay được bố trí ở các phía tương ứng bên ngoài phần gài để gài vào bộ phận ngang sau theo chiều rộng xe.

Theo khía cạnh thứ năm, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe còn bao gồm bình nhiên liệu được bố trí giữa các phần sàn và nằm giữa bộ phận ngang trước và bộ phận ngang sau; các tấm bảo vệ được bố trí theo cách kéo dài xuống dưới từ các phần sàn và bảo vệ các phía bên của bình nhiên liệu; và các thành dạng gờ kéo dài theo chiều dọc và nhô lên ở mặt trên của tấm ốp gầm xe, trong đó các tấm bảo vệ có đầu dưới nằm liền kề với các thành dạng gờ.

Theo khía cạnh thứ sáu, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe còn bao gồm tấm ốp bên sàn để chân được bố trí sao cho nó tỳ vào mặt trên của tấm ốp gầm xe, trong đó tấm ốp bên sàn để chân nối tấm ốp gầm xe và sàn để chân và gài vào tấm ốp gầm xe.

Theo khía cạnh thứ bảy, sáng chế đề xuất kết cấu tấm ốp gầm xe còn bao gồm phần tỳ được bố trí ở mặt trên của tấm ốp gầm xe và bên dưới bộ phận ngang trước và/hoặc bộ phận ngang sau, trong đó phần tỳ được tạo ra ở vị trí tương ứng với điểm đặt cơ cấu kích.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, tấm ốp gầm xe có thể được lắp cố định vào khung thân xe nhờ phần gài của tấm ốp gầm xe được gài vào bộ phận ngang trước và bộ phận ngang sau. Điều này loại trừ nhu cầu phải thực hiện công đoạn lắp chặt,

nhờ đó cải thiện được khả năng lắp ráp và năng suất gia công.

Cũng theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, phần gài hạn chế sự dịch chuyển về phía sau của tấm ốp gầm xe. Điều này ngăn không cho tấm ốp gầm xe bị dịch chuyển về phía sau ngay cả khi tấm ốp gầm xe tiếp xúc với các phần nhô trên mặt đường, như các con lươn, trong khi xe máy đang chạy.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, phần gài phía sau cho phép điều chỉnh vị trí gài của tấm ốp gầm xe. Điều này loại trừ nhu cầu cần phải không chế theo cách nghiêm ngặt các dung sai về mức độ thay đổi độ chính xác giữa các bộ phận xuất hiện do các sai số lắp ráp khung thân xe vốn bao gồm nhiều chi tiết khác nhau, nhờ đó cải thiện được năng suất gia công.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, vị trí của tấm ốp gầm xe có thể bị giới hạn bởi việc gài tấm ốp gầm xe vào tấm chắn trong.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, phần gài phía sau được bố trí giữa các tấm chốt xoay. Do vậy, khi lắp cố định khung thân xe và tấm ốp gầm xe, khoảng không giữa hai tấm chốt xoay có thể được sử dụng theo cách hiệu quả.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, các tấm bảo vệ, được ngăn không cho dịch chuyển về phía trong nhờ các thành dạng gờ, do vậy có thể giới hạn vị trí theo chiều ngang của bình nhiên liệu.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, độ cứng của tấm ốp gầm xe có thể được cải thiện nhờ tấm ốp bên sàn để chân gài vào tấm ốp gầm xe.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, phần tỳ của cơ cấu kích có thể nằm ở vị trí trên tấm ốp gầm xe mà ống ngang trước tỳ vào. Do ống ngang trước được bố trí nhờ được gài vào phần gài phía trước, phạm vi trên tấm ốp gầm xe nơi cơ cấu kích tỳ vào có thể được thu hẹp, điều này góp phần làm giảm trọng lượng của tấm ốp gầm xe.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

Fig.2 là hình vẽ thể hiện kết cấu tấm ốp gầm xe của xe máy khi nhìn từ phía dưới của xe.

Fig.3 là hình vẽ thể hiện kết cấu tấm ốp gầm xe của xe máy khi nhìn từ phía trên của xe.

Fig.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tấm ốp gầm xe trong kết cấu tấm ốp gầm xe của xe máy khi nhìn từ phía dưới.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tấm ốp gầm xe trong kết cấu tấm ốp gầm xe của xe máy khi nhìn từ phía trên.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt theo chiều dọc thể hiện kết cấu lắp dùng cho phần gài phía trước trong kết cấu tấm ốp gầm xe của xe máy.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo chiều dọc thể hiện kết cấu lắp dùng cho phần gài phía sau trong kết cấu tấm ốp gầm xe của xe máy.

Fig.8 là hình vẽ thể hiện tấm ốp bên sàn để chân trong kết cấu tấm ốp gầm xe của xe máy khi nhìn từ phía trên.

Mô tả chi tiết sáng chế

Xe máy kiểu scutơ là loại xe kiểu yên ngựa theo một phương án cụ thể của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trước hết, kết cấu tổng thể của xe máy 1 theo một phương án sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào Fig.1. Fig.1 này là hình chiếu từ bên trái thể hiện xe máy 1 là một loại xe kiểu yên ngựa theo sáng chế.

Trong toàn bộ phần mô tả được trình bày dưới đây, các từ chỉ hướng như chiều dọc, chiều ngang và chiều thẳng đứng là các hướng tương đối với người đi xe (người lái xe) của xe máy 1 trừ khi có quy định khác. Trên các hình vẽ này, mũi tên FR biểu thị hướng phía trước của xe (chiều chuyển động), mũi tên UP biểu thị hướng lên phía trên của xe, và mũi tên LH biểu thị hướng sang trái của xe khi nhìn theo hướng về phía trước.

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 1 theo một phương án của sáng chế chủ yếu bao gồm thân xe, bánh trước WF, chắn bùn trước 29, bánh sau WR, động cơ dạng cụm lắc 40, cơ cấu liên kết 5, bộ giảm xóc sau 26, yên xe 27, các tấm ốp 6, và bình nhiên liệu 28. Cụ thể là, thân xe có, ví dụ, khung thân xe 10. Chắn bùn trước 29 được bố trí bên trên bánh trước WF. Động cơ dạng cụm lắc 40 đỡ theo cách quay được bánh

sau WR ở đầu sau của nó. Cơ cấu liên kết 5 được bố trí giữa động cơ dạng cụm lắ 40 và khung thân xe 10. Bộ giảm xóc sau 26 được bố trí giữa động cơ dạng cụm lắ 40 và khung thân xe 10 ở phần sau của xe. Yên xe 27 là phần để người đi xe ngồi trên đó. Các tấm ốp 6 che các bộ phận khác nhau của xe.

Khung thân xe 10 được tạo thành từ nhiều loại chi tiết bằng thép được nối liền khối với nhau bằng cách hàn. Khung thân xe 10 bao gồm ống đầu 11, khung nghiêng xuống dưới 12 là bộ phận kéo dài xuống dưới, khung sàn 13 là phần sàn để chân, thanh đỡ yên xe 14, và các bộ phận ngang (gồm, ví dụ, ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17).

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

Khung nghiêng xuống dưới 12 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 11. Khung nghiêng xuống dưới 12 có phần đầu trước nối với ống đầu 11. Khung nghiêng xuống dưới 12 có phần đầu sau kéo dài nghiêng xuống dưới về phía sau.

Khung sàn 13 gồm hai khung sàn để chân bên trái và bên phải 13. Hai khung sàn 13 kéo dài về phía sau từ phần dưới của khung nghiêng xuống dưới 12. Hai khung sàn 13 có phần đầu trước nối với phần dưới của khung nghiêng xuống dưới 12. Hai khung sàn 13 kéo dài về phía sau từ khung nghiêng xuống dưới 12 mà gồm hai khung nghiêng xuống dưới 12.

Thanh đỡ yên xe 14 gồm hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 14. Hai thanh đỡ yên xe 14 được bố trí bên dưới yên xe 27. Hai thanh đỡ yên xe 14 kéo dài lên phía trên và về phía sau từ phần sau của hai khung sàn 13. Hai thanh đỡ yên xe 14 có phần đầu trước nối với hai khung sàn 13. Hai thanh đỡ yên xe 14 có phần đầu sau kéo dài nghiêng lên trên về phía sau.

Phần uốn 18 được tạo ra trong vùng ranh giới giữa các khung sàn 13 và các thanh đỡ yên xe 14. Tấm chốt xoay 19 được bố trí ở phần uốn 18. Tấm chốt xoay 19 dùng làm bộ phận đỡ chốt xoay kéo dài xuống phía dưới từ phần uốn 18. Tấm chốt xoay 19 gồm hai tấm chốt xoay bên trái và bên phải 19. Các tấm chốt xoay 19 được lắp vào phần uốn 18.

Các bộ phận ngang được tạo ra dưới dạng các ống kéo dài theo chiều ngang và

nổi hai khung sàn 13 và hai thanh đỡ yên xe 14 theo chiều ngang. Các bộ phận ngang gồm ống ngang trước 16 là bộ phận ngang ở phía trước và ống ngang sau 17 là bộ phận ngang ở phía sau.

Ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 nổi hai khung sàn 13 theo chiều ngang. Ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 kéo dài theo chiều ngang của xe. Ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 nằm cách nhau một khoảng định trước theo chiều dọc xe. Ống ngang trước 16 nối với các phần trước ở phía trước hai khung sàn 13. Ống ngang sau 17 nối với các phần sau ở phía sau hai khung sàn 13.

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

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

Động cơ dạng cụm lắc 40 được tạo thành có cụm động cơ chính 41 được lắp liền khối với cơ cấu truyền động 42.

Cụm động cơ chính 41 là một cụm động lực (động cơ phát lực) dùng để tạo ra lực dẫn động dùng cho xe máy 1. Cụm động cơ chính 41 được bố trí gần như ở chính giữa theo chiều dọc trên thân xe. Cụm động cơ chính 41 có hộp trục khuỷu 411 được bố trí ở phần sau của nó. Cụm động cơ chính 41 được nối với cơ cấu liên kết 5 nhờ vấu 412 ở phần trước của hộp trục khuỷu 411.

Cơ cấu truyền động 42 truyền lực dẫn động của cụm động cơ chính 41 cho bánh sau WR. Cơ cấu truyền động 42 được bố trí ở phía bên phần sau của cụm động cơ chính 41. Khi được lắp vào cụm động cơ chính 41, cơ cấu truyền động 42 cùng với

nó tạo thành động cơ dạng cụm lắc 40. Cơ cấu truyền động 42 được bố trí ở phía bên trái theo chiều rộng xe.

Cơ cấu liên kết 5 hấp thụ tải trọng và đập tác dụng lên bánh sau WR từ mặt đường, đồng thời cho phép động cơ dạng cụm lắc 40 lắc theo chiều thẳng đứng và chiều dọc. Cơ cấu liên kết 5 được lắp theo cách quay được bởi các tấm chốt xoay 19 và bởi động cơ dạng cụm lắc 40.

Bộ giảm xóc sau 26 hấp thụ, nhờ tác dụng hấp thụ va đập của nó, tải trọng va đập tác dụng lên bánh sau WR từ mặt đường. Bộ giảm xóc sau 26 có phần đầu trên nối với thanh đỡ yên xe 14 thông qua giá đỡ đầu trên 141. Bộ giảm xóc sau 26 có phần đầu dưới nối với phần đầu sau của động cơ dạng cụm lắc 40.

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

Các tấm ốp 6 bao gồm, ví dụ, 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, và tấm ốp giữa bên dưới yên xe 68.

Tấm ốp trước 61 được bố trí ở phần trước của xe máy 1, dùng để che, ví dụ, phần trước của khung thân xe 10.

Tấm ốp chân 62 che một phần ống đầu 11 và một phần các khung nghiêng xuống dưới 12 từ phía phần sau của xe máy 1 ở phía trước vị trí ngồi của người đi xe. Nắp hộp 621, có thể mở hoặc đóng khoang chứa găng tay mà găng tay được chứa trong đó, được bố trí bên trên tấm ốp chân 62.

Tấm che sàn để chân 63 che phía trên hai khung sàn 13 và phía trên bình nhiên liệu 28 từ phía trên của xe máy 1 trong vùng bên dưới vị trí ngồi của người đi xe. Tấm che sàn để chân 63 có phần đầu trước và phần đầu sau kéo dài lên trên.

Tấm che sàn để chân 63 có mặt trên tạo thành bề mặt để chân dạng phẳng. Nhờ đó, tấm che sàn để chân 63 thực hiện chức năng làm sàn để chân. Tấm che sàn để chân

63 được bố trí bên trên hai khung sàn 13. Người đi xe đặt bàn chân của mình 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.

Bộ phận gia cường 72 được bố trí bên dưới tấm che sàn để chân 63. Bộ phận gia cường 72 được tạo ra sao cho nó kéo dài ngang qua hai khung sàn 13. Bộ phận gia cường 72 được lắp cố định vào mặt dưới của tấm che sàn để chân 63.

Tấm ốp bên sàn để chân 64 được bố trí ở các phía bên của xe máy 1 trong vùng nằm bên dưới vị trí ngồi của người đi xe, nhờ đó che, ví dụ, bình nhiên liệu 28 sẽ được mô tả dưới đây từ phía dưới của xe máy 1.

Tấm ốp gầm xe 65 được bố trí ở phần dưới của xe máy 1 trong vùng nằm bên dưới vị trí ngồi của người đi xe, nhờ đó che ít nhất hai khung sàn 13 từ phía 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 WF trong vùng nằm trước tấm ốp gầm xe 65. Tấm chắn trong 66 che phần trước bên dưới 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 ở các phía bên của phần sau xe máy 1, nhờ đó che hai phía bên của phần dưới yên xe 27.

Tấm ốp giữa bên dưới yên xe 68 che phần dưới phía trước 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 chiều thẳng đứng. Ngoài ra, bình nhiên liệu 28 được bố trí giữa hai khung sàn 13 theo chiều rộng xe và nằm giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 theo chiều dọc (xem Fig.3).

Kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1 theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig. 8. Fig.2 là hình vẽ thể hiện kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1 khi nhìn từ phía dưới của xe. Fig.3 là hình vẽ thể hiện kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1 khi nhìn từ phía trên của xe. Fig.4 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tấm ốp gầm xe 65 trong kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1 khi nhìn từ phía dưới. Fig.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tấm ốp gầm xe 65 trong kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1 khi nhìn từ phía

trên. Fig.6 là hình vẽ mặt cắt theo chiều dọc thể hiện kết cấu lắp dùng cho phần gài phía trước 652 trong kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1. Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo chiều dọc thể hiện kết cấu lắp dùng cho phần gài phía sau 653 trong kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1. Fig.8 là hình vẽ thể hiện tấm ốp bên sàn để chân 64 trong kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1 khi nhìn từ phía trên.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.7, kết cấu tấm ốp gầm xe 8 bao gồm tấm ốp gầm xe 65, ống ngang trước 16, ống ngang sau 17, tấm chắn trong 66, tấm ốp bên sàn để chân 64, hai tấm chốt xoay 19, cơ cấu liên kết 5, bình nhiên liệu 28 và hai tấm bảo vệ 135.

Như đã được mô tả trên đây, tấm ốp gầm xe 65 che ít nhất phần dưới của hai khung sàn 13 từ phía dưới như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2. Ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 nằm cách nhau một khoảng định trước theo chiều dọc xe. Mỗi ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 được tạo ra có hình dạng ống.

Như được thể hiện trên Fig.3, tấm ốp gầm xe 65 có các phần gài 651, phần tỳ của cơ cấu kích 655 dùng làm phần tỳ, hai thành dạng gờ bên trái và bên phải 656, các phần lỗ phía bên 657 và hai phần lõm để gài 658.

Theo Fig.4 và Fig.5, các phần gài 651 đều được tạo ra có dạng gần như hình chữ C mở về phía sau. Như được thể hiện trên Fig.3, ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 gài vào các phần gài 651. Tấm ốp gầm xe 65 được lắp cố định vào vị trí của nó nhờ ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 gài vào các phần gài 651.

Các phần gài 651 bao gồm phần gài phía trước 652 gài vào ống ngang trước 16 và phần gài phía sau 653 gài vào ống ngang sau 17.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.3 đến Fig.5, phần gài phía trước 652 bao gồm hai phần gài phía trước 652 bên trái và bên phải nằm cách nhau theo chiều rộng xe. Các phần gài phía trước 652 được bố trí ở phía trước tấm ốp gầm xe 65. Hai phần gài phía trước 652 được tạo ra ở vị trí tương ứng với vị trí nơi ống ngang trước 16 được bố trí.

Theo Fig.6, các phần gài phía trước 652 đều được tạo ra gần như có cùng hình dạng như hình dạng bên ngoài của ống ngang trước 16 trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của ống ngang trước 16 này. Như được thể hiện trên Fig.5, các phần gài

phía trước 652 đều gồm phần đỡ phía trước 652A, phần giữ phía trước 652B và phần lỗ phía trước 652C. Phần gài phía trước 652 được tạo ra có mặt trên của phần đỡ phía trước 652A và mặt dưới của phần giữ phía trước 652B có dạng gần như hình chữ C mở về phía sau.

Phần đỡ phía trước 652A đỡ phần đầu dưới của ống ngang trước 16. Theo Fig. 5 và Fig.6, phần đỡ phía trước 652A được tạo thành bởi chi tiết dạng tấm hình lăng trụ chữ nhật dựng đứng từ mặt trên của tấm ốp gầm xe 65. Trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc, chi tiết dạng tấm kéo dài theo chiều dọc trên phần đỡ phía trước 652A có mặt trên được tạo ra dưới dạng mặt cong lõm hình cung với đường kính bằng đường kính của ống ngang trước 16 sao cho nó ôm khít lấy bề mặt theo chu vi của ống ngang trước 16.

Phần lỗ phía trước 652C đi theo chiều thẳng đứng xuyên qua tấm ốp gầm xe 65 trong phần bên trong của phần gài phía trước 652 như được thể hiện trên Fig.5.

Phần giữ phía trước 652B được tạo ra bên trên phần đỡ phía trước 652A. Phần giữ phía trước 652B đỡ phần trên của ống ngang trước 16 vốn được đỡ bởi phần đỡ phía trước 652A. Như được thể hiện trên Fig.6, phần giữ phía trước 652B dựng đứng từ mép trước của phần đỡ phía trước 652A ở mặt trên của tấm ốp gầm xe 65 và kéo dài về phía sau dọc bề mặt theo chu vi của ống ngang trước 16 đến vị trí bên trên phần đỡ phía trước 652A. Phần giữ phía trước 652B mở về phía sau.

Trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc, phần giữ phía trước 652B có mặt trong được tạo ra dưới dạng mặt cong lõm hình cung với đường kính bằng đường kính của ống ngang trước 16. Trong kết cấu theo phương án này, phần giữ phía trước 652B có mặt trong được tạo ra sao cho nó ôm lấy bề mặt theo chu vi của ống ngang trước 16 nằm phía trước ống ngang sau 17, nhờ đó ngăn chặn được sự dịch chuyển về phía trước của ống ngang trước 16.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.3 đến Fig.5, phần gài phía sau 653 gồm hai phần gài phía sau 653 bên trái và bên phải nằm cách nhau theo chiều rộng xe. Các phần gài phía sau 653 được bố trí ở phía sau tấm ốp gầm xe 65. Hai phần gài phía sau 653 được tạo ra ở vị trí tương ứng với vị trí nơi ống ngang sau 17 được bố trí. Trong kết cấu theo phương án này, như được thể hiện trên Fig.2, hai phần gài phía sau

653 được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe so với các tấm chốt xoay 19 sẽ được mô tả dưới đây.

Theo Fig.7, các phần gài phía sau 653 đều được tạo thành hình dạng có khoảng trống biên theo chiều dọc S trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của ống ngang sau 17. Như được thể hiện trên Fig.5, các phần gài phía sau 653 đều gồm phần đỡ phía sau 653A, phần giữ phía sau 653B và phần lỗ phía sau 653C. Phần gài phía sau 653 được tạo ra có mặt trên của phần đỡ phía sau 653A và mặt dưới của phần giữ phía sau 653B có dạng gần như hình chữ C mở về phía sau.

Phần đỡ phía sau 653A đỡ phần đầu dưới của ống ngang sau 17. Theo Fig.5 và Fig.7, phần đỡ phía sau 653A được tạo thành bởi chi tiết dạng tấm hình lăng trụ chữ nhật dựng đứng từ mặt trên của tấm ốp gầm xe 65. Trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc, chi tiết dạng tấm kéo dài theo chiều dọc ở phần đỡ phía sau 653A có mặt trên được tạo ra dưới dạng mặt phẳng mà định ra khoảng trống biên S ở phía trước. Trong kết cấu theo phương án này, mặt trên của chi tiết dạng tấm kéo dài theo chiều dọc ở phần đỡ phía sau 653A tỳ vào phần đỉnh ở phía dưới ống ngang sau 17. Khoảng trống biên S được tạo thành giữa mặt trước của ống ngang sau 17 và mặt trên của phần đỡ phía sau 653A.

Phần lỗ phía sau 653C đi theo chiều thẳng đứng xuyên qua tấm ốp gầm xe 65 trong phần bên trong của phần gài phía sau 653 như được thể hiện trên Fig.5.

Phần giữ phía sau 653B được tạo ra ở bên trên phần đỡ phía sau 653A. Phần giữ phía sau 653B đỡ phần trên của ống ngang sau 17 vốn được đỡ bởi phần đỡ phía sau 653A. Như được thể hiện trên Fig.7, phần giữ phía sau 653B dựng đứng từ mép trước của phần đỡ phía sau 653A ở mặt trên của tấm ốp gầm xe 65 và kéo dài về phía sau dọc bề mặt theo chu vi của ống ngang sau 17 đến vị trí bên trên của phần đỡ phía sau 653A.

Trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc, phần giữ phía sau 653B có mặt trong được tạo ra dưới dạng thành mặt cong để tạo thành khoảng trống biên S ở phía trước. Trong kết cấu theo phương án này, mặt trong của phần giữ phía sau 653B tỳ vào phần đỉnh ở phía trên của ống ngang sau 17. Bề mặt cong lõm hình cung với đường kính lớn hơn đường kính của ống ngang sau 17 được tạo ra ở phần mặt trong của phần giữ

phía sau 653B ở phía trước phần tỳ vào phần đỉnh ở phía trên của ống ngang sau 17. Khoảng trống biên S được tạo ra giữa mặt trước của ống ngang sau 17 và mặt trong của phần giữ phía sau 653B.

Như được thể hiện trên Fig.3, hai thành dạng gờ 656 kéo dài theo chiều dọc và nhô lên phía trên từ mặt trên của tấm ốp gầm xe 65. Các thành dạng gờ 656 đều được tạo ra có hình dạng tấm kéo dài gần như song song với nhau theo chiều thẳng đứng và theo chiều dọc. Các thành dạng gờ 656 nằm cách nhau theo chiều ngang và được bố trí bên trong các khung sàn 13 trên hình chiếu bằng. Hai thành dạng gờ 656 được bố trí giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 ở mặt trên của tấm ốp gầm xe 65.

Phần tỳ của cơ cấu kích 655 được tạo ra ở vị trí tương ứng với điểm đặt cơ cấu kích JP. Theo Fig.2, điểm đặt cơ cấu kích JP được tạo ra ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe 65 ở vị trí mà nhờ đó xe máy 1 có thể được nâng lên bằng cách sử dụng cơ cấu kích. Trong kết cấu theo phương án này, điểm đặt cơ cấu kích JP được tạo ra bên dưới ống ngang trước 16 ở phần gần như chính giữa theo chiều rộng xe ở mặt dưới phía trước tấm ốp gầm xe 65. Phần đỡ (không được thể hiện trên hình vẽ) của cơ cấu kích dùng để nâng xe máy 1 tỳ vào điểm đặt cơ cấu kích JP ở mặt dưới của tấm ốp gầm xe 65.

Phần tỳ của cơ cấu kích 655 được tạo ra trên bề mặt (mặt trên) của tấm ốp gầm xe 65 đối diện với bề mặt nơi mà điểm đặt cơ cấu kích JP được tạo ra. Theo Fig.5, phần tỳ của cơ cấu kích 655 được bố trí giữa hai phần gài phía trước 652 trên tấm ốp gầm xe 65 theo chiều rộng xe. Theo Fig.3, phần tỳ của cơ cấu kích 655 được bố trí bên dưới ống ngang trước 16 ở mặt trên của tấm ốp gầm xe 65. Phần tỳ của cơ cấu kích 655 tỳ vào phần gần như chính giữa theo chiều rộng xe của ống ngang trước 16.

Như được thể hiện trên Fig.5, phần tỳ của cơ cấu kích 655 gồm các chi tiết dạng tấm 655A. Các chi tiết dạng tấm 655A là các chi tiết dạng tấm được tạo thành theo cách nhô ra từ mặt trên của tấm ốp gầm xe 65 và kéo dài theo chiều dọc. Các chi tiết dạng tấm 655A được bố trí liền kề nhau theo chiều ngang. Trong kết cấu theo phương án này, các chi tiết dạng tấm 655A đều có bề mặt cong lõm hình cung với đường kính bằng đường kính của ống ngang trước 16 trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc. Kết cấu này khiến cho ống ngang trước 16 tỳ vào phần tỳ của cơ cấu kích 655.

Như đã được mô tả trên đây và như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, tấm chắn trong 66 được bố trí ở phía sau bánh trước WF trong vùng nằm trước tấm ốp gầm xe 65. Như được thể hiện trên Fig.2, hai phần lõm để gài 661 được tạo ra ở phần sau của tấm chắn trong 66. Các phần lõm để gài 661 được làm lõm ở mặt dưới (bề mặt chính) của tấm chắn trong 66. Các phần lõm để gài 661 đều có lỗ thông 661A gần như ở chính giữa nó.

Theo Fig.4, hai phần lõm để gài 658 trên tấm ốp gầm xe 65 được tạo ra ở phần trước của tấm ốp gầm xe 65. Các phần lõm để gài 658 được làm lõm ở mặt dưới (bề mặt chính) của tấm ốp gầm xe 65. Các phần lõm để gài 658 đều có lỗ thông 658A gần như ở chính giữa nó.

Theo Fig.2, ở trạng thái tấm ốp gầm xe 65 và tấm chắn trong 66 được lắp trên xe máy 1, một phần của phần đầu sau của tấm chắn trong 66 nằm gối chồng lên tấm ốp gầm xe 65 sao cho nó che một phần của phần đầu trước của tấm ốp gầm xe 65. Ở trạng thái tấm ốp gầm xe 65 lắp trên xe máy 1, phần đầu sau của tấm chắn trong 66 được bố trí nằm gối chồng lên phần đầu trước của tấm ốp gầm xe 65. Điều này khiến cho hai phần lõm để gài 658 của tấm ốp gầm xe 65 được gài vào hai phần lõm để gài 661 của tấm chắn trong 66 theo cách sau. Cụ thể là, ở trạng thái các chỗ lõm trong các phần lõm để gài 658 và các phần lõm để gài 661 gối chồng lên nhau, một chi tiết kẹp (không được thể hiện trên hình vẽ) dùng làm bộ phận gài được lồng vào trong lỗ thông 661A trong các phần lõm để gài 661 và lỗ thông 658A trong các phần lõm để gài 658. Nhờ đó, tấm ốp gầm xe 65 được gài vào tấm chắn trong 66.

Như đã được mô tả trên đây, hai tấm chốt xoay 19 được bố trí trên khung thân xe 10 như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2 và đỡ quay được bánh sau WR theo cách lắc được. Như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, trong kết cấu theo phương án này, hai tấm chốt xoay 19 được bố trí ở các phía tương ứng bên ngoài hai phần gài phía sau 653 theo chiều rộng xe.

Như đã được mô tả trên đây và như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, cơ cấu liên kết 5 có bộ phận liên kết 51. Bộ phận liên kết 51 được lắp quay được nhờ các tấm chốt xoay 19 và được đỡ theo cách quay được nhờ hai phần vấu 412 của động cơ dạng cụm lắc 40. Bộ phận liên kết 51 gồm chi tiết dạng ống 52 và hai đòn bên trái và bên phải 53.

Như được thể hiện trên Fig.2, chi tiết dạng ống 52 là một bộ phận dạng ống kéo dài theo đường thẳng theo chiều rộng xe. Chi tiết dạng ống 52 được bố trí giữa hai phần vấu 412 và 412. Ít nhất một phần bề mặt của chi tiết dạng ống 52 ở phía bên liền kề với các tấm chốt xoay 19 được để lộ ra phía ngoài (về phía phần trước của xe). Ống xả 416 nối với phần dưới của đầu xi lanh 415 của động cơ dạng cụm lắc 40 được bố trí ở phía bên của bề mặt được để lộ ra của chi tiết dạng ống 52 liền kề với các tấm chốt xoay 19.

Chi tiết dạng ống 52 có hai phần đỡ phía động cơ 521 nằm trên hai đầu bên trái và bên phải. Các phần đỡ phía động cơ 521 của chi tiết dạng ống 52 được đỡ nhờ hai phần vấu 412 theo cách quay được quanh đường trục ở phía động cơ P2 ở phía trong theo chiều rộng xe của hai phần vấu 412. Đường trục ở phía động cơ P2 kéo dài theo chiều ngang. Hai phần vấu 412 thực hiện chức năng làm chốt xoay chính mà động cơ dạng cụm lắc 40 lắc quanh đó tương đối với bộ phận liên kết 51. Cụ thể là, động cơ dạng cụm lắc 40 chủ yếu lắc quanh đường trục ở phía động cơ P2 trên hai phần vấu 412. Khi tải trọng va đập tác dụng lên bánh sau WR từ mặt đường, động cơ dạng cụm lắc 40 lắc quanh đường trục ở phía động cơ P2 trên hai phần vấu 412. Bộ phận liên kết 51 lắc quanh chốt xoay P1 trên hai phần đỡ phía chốt xoay 55 sẽ được mô tả dưới đây để hấp thu tải trọng va đập tác dụng lên bộ phận liên kết 51 thông qua hai phần vấu 412.

Hai phần đòn 53 kéo dài từ chi tiết dạng ống 52 về phía các tấm chốt xoay 19. Các phần đòn 53 đều bao gồm chi tiết cong 54 và phần đỡ phía chốt xoay 55.

Các chi tiết cong 54 kéo dài từ bề mặt ở phần trước của chi tiết dạng ống 52 theo chiều ngang ra phía ngoài và về phía bên của các tấm chốt xoay 19. Mỗi chi tiết cong 54 là một chi tiết dạng ống kéo dài từ phần nằm ở phía trong hai đầu phía bên của chi tiết dạng ống 52 theo chiều rộng xe, được uốn cong sao cho chúng nằm cách nhau nhiều hơn ra phía ngoài.

Tấm đệm trong 526 được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe của phần nối giữa hai chi tiết cong 54 và chi tiết dạng ống 52. Hai tấm đệm ngoài 525 được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe của phần nối giữa hai chi tiết cong 54 và chi tiết dạng ống 52. Tấm đệm trong 526 và hai tấm đệm ngoài 525 liên kết hai chi tiết cong 54 và chi tiết dạng ống 52.

Mỗi phần đỡ phía chốt xoay 55 được dùng làm một gối đỡ của tấm chốt xoay 19 ở phần đòn 53. Phần đỡ phía chốt xoay 55 được bố trí ở phía trước trên bản lề ở phía ngoài theo chiều ngang của chi tiết cong 54. Mỗi phần đỡ phía chốt xoay 55 được đỡ bởi tấm chốt xoay 19 theo cách quay được quanh chốt xoay P1 ở trạng thái bị kẹp giữa tấm chốt xoay 19 và giá đỡ 175 từ phía ngoài. Chốt xoay P1 kéo dài theo chiều ngang.

Giá đỡ 175 gồm hai giá đỡ 175 nằm cách nhau theo chiều ngang ở phía trong hai tấm chốt xoay 19 để nhờ đó quay mặt về phía các tấm chốt xoay 19. Mỗi phần đỡ phía chốt xoay 55 bị kẹp giữa giá đỡ 175 và tấm chốt xoay 19. Hai giá đỡ 175 có phần trước liên kết với phần sau của đoạn nằm ngang 171 của ống ngang sau 17.

Theo Fig.2 và Fig.3, trong kết cấu theo phương án có cơ cấu liên kết 5 như được mô tả trên đây, hai giá đỡ 175 được bố trí ở phía ngoài theo chiều ngang tương đối với hai phần gài phía sau 653 theo chiều rộng xe. Hai phần gài phía sau 653 được gài vào ống ngang sau 17 ở phần bên trong hai giá đỡ 175 theo chiều rộng xe.

Như đã được mô tả trên đây, bình nhiên liệu 28 được bố trí giữa hai khung sàn 13 và nằm giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.3.

Theo Fig.3, hai tấm bảo vệ bên trái và bên phải 135 được bố trí trên mặt bên phía ngoài của bình nhiên liệu 28. Các tấm bảo vệ 135 đều được bố trí theo cách kéo dài xuống dưới từ khung sàn 13 và kéo dài theo chiều dọc ở phía ngoài theo chiều ngang của bình nhiên liệu 28. Các tấm bảo vệ 135 đều được tạo ra có hình dạng tấm kéo dài gần như song song với nhau theo chiều thẳng đứng và theo chiều dọc. Các tấm bảo vệ 135 được bố trí giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 và bảo vệ bình nhiên liệu 28 từ hai phía bên giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17.

Các tấm bảo vệ 135 có đầu dưới nằm liền kề với các thành dạng gờ 656 như được thể hiện trên Fig.3. Các đầu dưới của các tấm bảo vệ 135 được bố trí ở phía ngoài các thành dạng gờ 656 theo chiều rộng xe trên hình chiếu bằng. Điều này khiến cho các tấm bảo vệ 135 được ngăn không dịch chuyển về phía trong theo chiều rộng xe (theo chiều ngang) nhờ các thành dạng gờ 656. Cụ thể là, các tấm bảo vệ 135 giới hạn vị trí theo chiều ngang của tấm ốp gầm xe 65.

Tấm ốp bên sàn để chân 64 nối tấm ốp gầm xe 65 và tấm che sàn để chân 63. Như được thể hiện trên Fig.2, tấm ốp bên sàn để chân 64 được bố trí sao cho nó tỳ vào mặt trên của tấm ốp gầm xe 65. Tấm ốp bên sàn để chân 64 gài vào tấm ốp gầm xe 65. Cụ thể là, như được thể hiện trên Fig.8, tấm ốp bên sàn để chân 64 có các vấu nhô để gài 641 được tạo ra trên mép của nó. Các vấu nhô để gài 641 kéo dài xuống dưới và nhô về phía sau. Các vấu nhô để gài 641 nằm cách nhau một khoảng định trước theo chiều dọc.

Các vấu nhô để gài 641 của tấm ốp bên sàn để chân 64 gài vào các phần lõ phía bên 657 của tấm ốp gầm xe 65. Theo các hình vẽ từ Fig.3 đến Fig.5, các phần lõ phía bên 657 nằm theo chiều dọc cách nhau một khoảng định trước dọc theo các phần đầu trên theo chiều thẳng đứng trên hai mép phía bên của tấm ốp gầm xe 65. Các phần lõ phía bên 657 được tạo ra theo cách tương ứng với các vị trí mà các vấu nhô để gài 641 gài vào đó.

Ở trạng thái mà tấm ốp gầm xe 65 được lắp trên xe máy 1, các vấu nhô để gài 641 (xem Fig.8) của tấm ốp bên sàn để chân 64 đi xuyên qua các phần lõ phía bên 657 (xem Fig.5) trên tấm ốp gầm xe 65 và sau đó tấm ốp bên sàn để chân 64 được đẩy trượt về phía sau. Thao tác này khiến cho các vấu nhô để gài 641 (xem Fig.8) của tấm ốp bên sàn để chân 64 được gài vào các phần lõ phía bên 657 (xem Fig.5) của tấm ốp gầm xe 65. Nhờ đó, tấm ốp bên sàn để chân 64 được gài vào tấm ốp gầm xe 65.

Kết cấu tấm ốp gầm xe 8 của xe máy 1 theo phương án đã được mô tả trên đây mang lại, ví dụ, các hiệu quả sau.

Trong kết cấu theo phương án này, tấm ốp gầm xe 65 được lắp cố định vào vị trí của nó nhờ các phần gài 651 gài vào ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17. Cụ thể là, tấm ốp gầm xe 65 có thể được lắp cố định vào khung thân xe 10 nhờ việc gài khớp theo cách đơn giản các phần gài 651 của tấm ốp gầm xe 65 vào ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17. Điều này loại trừ nhu cầu thực hiện công đoạn lắp chặt, nhờ đó cải thiện được khả năng lắp ráp và năng suất gia công.

Trong kết cấu theo phương án này, các phần gài 651 được tạo ra có dạng gần như hình chữ C mở về phía sau. Do vậy, các phần gài 651 ngăn chặn được sự dịch chuyển về phía sau của tấm ốp gầm xe 65. Điều này ngăn không cho tấm ốp gầm xe

65 bị dịch chuyển về phía sau ngay cả khi tấm ốp gầm xe 65 tiếp xúc với các phần nhô trên mặt đường, như các con lươn, trong khi xe máy 1 đang chạy.

Trong kết cấu theo phương án này, các phần gài phía trước 652 đều được tạo ra gần như có cùng hình dạng như hình dạng bên ngoài của ống ngang trước 16 trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của ống ngang trước 16. Ngoài ra, các phần gài phía sau 653 đều được tạo thành hình dạng có khoảng trống biên theo chiều dọc S trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của ống ngang sau 17. Do vậy, các phần gài phía sau 653 cho phép điều chỉnh vị trí gài của tấm ốp gầm xe 65. Điều này loại trừ nhu cầu cần phải khống chế theo cách nghiêm ngặt các dung sai về mức độ thay đổi độ chính xác giữa các bộ phận xuất hiện do các sai số lắp ráp khung thân xe 10 vốn bao gồm nhiều chi tiết khác nhau, nhờ đó cải thiện được năng suất gia công.

Trong kết cấu theo phương án này, tấm ốp gầm xe 65 gài vào tấm chắn trong 66. Vị trí của tấm ốp gầm xe 65 có thể bị giới hạn bởi việc tấm ốp gầm xe 65 gài vào tấm chắn trong 66 này.

Trong kết cấu theo phương án này, hai tấm chốt xoay 19 được bố trí ở phía ngoài theo chiều ngang của các phần gài phía sau 653. Do vậy, các phần gài phía sau 653 được bố trí giữa các tấm chốt xoay 19. Do vậy, khi lắp cố định khung thân xe 10 và tấm ốp gầm xe 65, khoảng không giữa hai tấm chốt xoay 19 có thể được sử dụng theo cách hiệu quả.

Kết cấu tấm ốp gầm xe 8 theo một phương án còn bao gồm các tấm bảo vệ 135 dùng để bảo vệ các phía bên của bình nhiên liệu 28 và các thành dạng gờ 656 mà kéo dài theo chiều dọc và nhô lên ở mặt trên của tấm ốp gầm xe 65. Các tấm bảo vệ 135 có đầu dưới nằm liền kề với các thành dạng gờ 656. Do vậy, các tấm bảo vệ 135, được ngăn không cho dịch chuyển về phía trong nhờ các thành dạng gờ 656, có thể giới hạn vị trí theo chiều ngang của bình nhiên liệu 28.

Kết cấu tấm ốp gầm xe 8 theo một phương án còn bao gồm tấm ốp bên sàn để chân 64 được bố trí sao cho nó tỳ vào mặt trên của tấm ốp gầm xe 65. Tấm ốp bên sàn để chân 64 nối tấm ốp gầm xe 65 và tấm che sàn để chân 63 và gài vào tấm ốp gầm xe 65. Nhờ đó, độ cứng của tấm ốp gầm xe 65 có thể được cải thiện nhờ tấm ốp bên sàn để chân 64 được gài vào tấm ốp gầm xe 65.

Kết cấu tấm ốp gầm xe 8 theo một phương án còn bao gồm phần tỳ của cơ cấu kích 655 được bố trí ở mặt trên của tấm ốp gầm xe 65 và bên dưới ống ngang trước 16. Phần tỳ của cơ cấu kích 655 được tạo ra ở vị trí tương ứng với điểm đặt cơ cấu kích JP. Điều này cho phép phần tỳ của cơ cấu kích 655 được bố trí ở vị trí nơi mà ống ngang trước 16 tỳ vào tấm ốp gầm xe 65. Do ống ngang trước 16 được bố trí bằng cách gài vào các phần gài phía trước 652, phạm vi trên tấm ốp gầm xe 65 nơi mà cơ cấu kích 655 tỳ vào có thể được thu hẹp, góp phần giảm trọng lượng của tấm ốp gầm xe 65.

Mặc dù sáng chế đã được mô tả một cách cụ thể có dựa vào kết cấu theo một phương án ưu tiên của nó song cần phải hiểu rằng phương án này không nhằm giới hạn phạm vi của sáng chế và nhiều thay đổi về hình thức và chi tiết có thể được thực hiện thêm vào đó mà không vượt quá ý tưởng và phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, trong kết cấu theo phương án này, phần tỳ của cơ cấu kích 655 được bố trí bên dưới ống ngang trước 16. Tuy nhiên, đây không phải là cách bố trí duy nhất có thể thực hiện. Theo cách khác, phần tỳ của cơ cấu kích 655 có thể được bố trí bên dưới ống ngang sau 17 nằm bên dưới cả ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17.

Kết cấu theo phương án của sáng chế đã được mô tả liên quan đến trường hợp trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy mà dẫn động quay bánh sau nhờ lực dẫn động được tạo thành bởi động cơ xăng (động cơ đốt trong). Tuy nhiên, đây không phải là phạm vi áp dụng duy nhất có thể thực hiện của sáng chế. Cụ thể là, sáng chế có thể được áp dụng cho xe máy mà chạy bằng cách dẫn động quay bánh sau chỉ nhờ lực dẫn động được tạo thành bởi động cơ điện. Sáng chế còn có thể được áp dụng cho xe kiểu yên ngựa có hai nguồn động lực mà chạy bằng cách dẫn động quay bánh sau nhờ lực dẫn động tổ hợp được tạo thành bởi động cơ xăng và động cơ điện.

Hơn nữa, ngoài các xe kiểu yên ngựa kiểu scutor, sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu yên ngựa dạng xe hai bánh có động cơ hoặc xe đạp có động cơ miễn là các xe này có yên xe để người đi xe ngồi trên đó. Sáng chế còn có thể được áp dụng cho xe kiểu yên ngựa loại có ba bánh hoặc bốn bánh miễn là các xe này có yên xe để người đi xe ngồi trên đó. Cụ thể là, xe kiểu yên ngựa bao gồm tất cả các loại xe để người đi xe ngồi trên đó và đặt chân hai bên thân xe.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu tấm ốp gầm xe (8) dùng cho xe kiểu yên ngựa (1), bao gồm:

khung thân xe (10) bao gồm:

ống đầu (11) dùng để đỡ bánh trước (WF) theo cách lái được, phần kéo dài xuống dưới (12) kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu (11),

hai phần sàn bên trái và bên phải (13) kéo dài về phía sau từ phần dưới của phần kéo dài xuống dưới (12),

bộ phận ngang trước (16) dùng để nối các phần trước ở phía trước các phần sàn (13), và

bộ phận ngang sau (17) dùng để nối các phần sau ở phía sau các phần sàn (13);

sàn để chân (63) được bố trí bên trên các phần sàn (13), sàn để chân (63) tiếp nhận chân của người đi xe đặt lên đó; và

tấm ốp gầm xe (65) dùng để che ít nhất các phần bên dưới các phần sàn (13), trong đó:

tấm ốp gầm xe (65) có phần gài (651) có dạng gần như hình chữ C,

phần gài (651) có dạng gần như hình chữ C này mở về phía sau, và

tấm ốp gầm xe (65) được lắp cố định vào vị trí của nó nhờ bộ phận ngang trước (16) và bộ phận ngang sau (17) được gài vào phần gài (651).

2. Kết cấu tấm ốp gầm xe (8) dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) theo điểm 1, trong đó:

phần gài (651) bao gồm phần gài phía trước (652) gài vào bộ phận ngang trước (16) và phần gài phía sau (653) gài vào bộ phận ngang sau (17),

phần gài phía trước (652) được tạo ra gần như có cùng hình dạng như hình dạng bên ngoài của bộ phận ngang trước (16) trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của bộ phận ngang trước (16), và

phần gài phía sau (653) được tạo thành hình dạng có khoảng trống biên trên mặt cắt thẳng đứng theo chiều dọc của bộ phận ngang sau (17).

3. Kết cấu tấm ốp gầm xe (8) dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) theo điểm 1 hoặc 2, trong đó kết cấu này còn bao gồm:
tấm chắn trong (66) được bố trí ở phía sau bánh trước (WF) trong vùng nằm trước tấm ốp gầm xe (65), trong đó:
tấm ốp gầm xe (65) gài vào tấm chắn trong (66).
4. Kết cấu tấm ốp gầm xe (8) dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó kết cấu này còn bao gồm:
hai phần chốt xoay bên trái và bên phải (19) được bố trí trên khung thân xe (10), các phần chốt xoay (19) đỡ bánh sau (WR) theo cách lắp được, trong đó
hai phần chốt xoay (19) được bố trí ở các phía tương ứng bên ngoài phần gài (651) gài vào bộ phận ngang sau (17) theo chiều rộng xe.
5. Kết cấu tấm ốp gầm xe (8) dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó kết cấu này còn bao gồm:
bình nhiên liệu (28) được bố trí giữa các phần sàn (13) và nằm giữa bộ phận ngang trước (16) và bộ phận ngang sau (17);
các tấm bảo vệ (135) được bố trí theo cách kéo dài xuống dưới từ các phần sàn (13) và bảo vệ các phía bên của bình nhiên liệu (28); và
các thành dạng gờ (656) kéo dài theo chiều dọc và nhô lên ở mặt trên của tấm ốp gầm xe (65), trong đó:
các tấm bảo vệ (135) có đầu dưới nằm liền kề với các thành dạng gờ (656).
6. Kết cấu tấm ốp gầm xe (8) dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó kết cấu này còn bao gồm:
tấm ốp bên sàn để chân (64) được bố trí sao cho nó tỳ vào mặt trên của tấm ốp gầm xe (65), trong đó:
tấm ốp bên sàn để chân (64) nối tấm ốp gầm xe (65) và sàn để chân (63) và gài vào tấm ốp gầm xe (65).
7. Kết cấu tấm ốp gầm xe (8) dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó kết cấu này còn bao gồm:

phần tỳ (655) được bố trí ở mặt trên của tấm ốp gầm xe (65) và bên dưới bộ phận ngang trước (16) và/hoặc bộ phận ngang sau (17), trong đó:

phần tỳ (655) được tạo ra ở vị trí tương ứng với điểm đặt cơ cấu kích (JP).

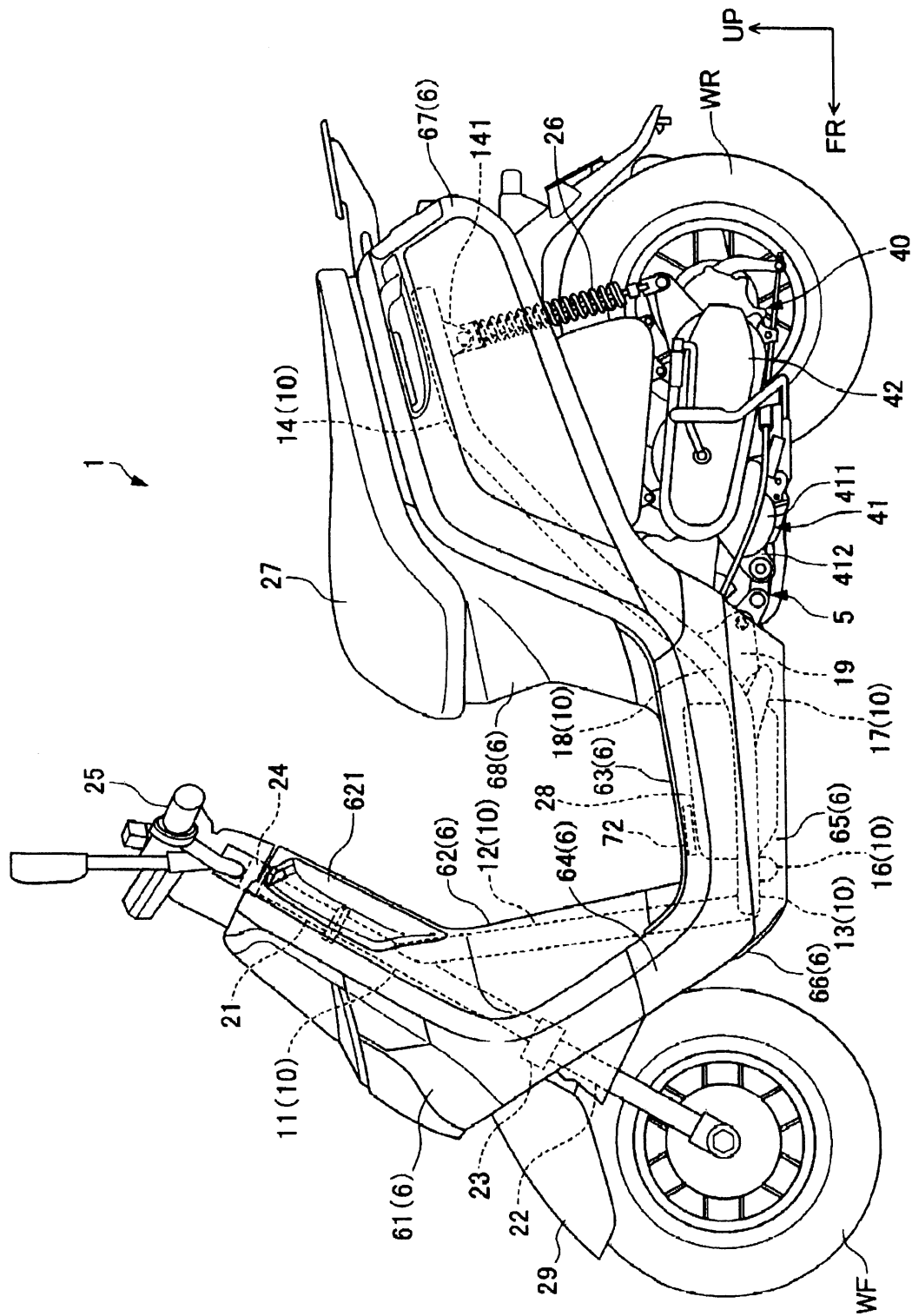


FIG. 1

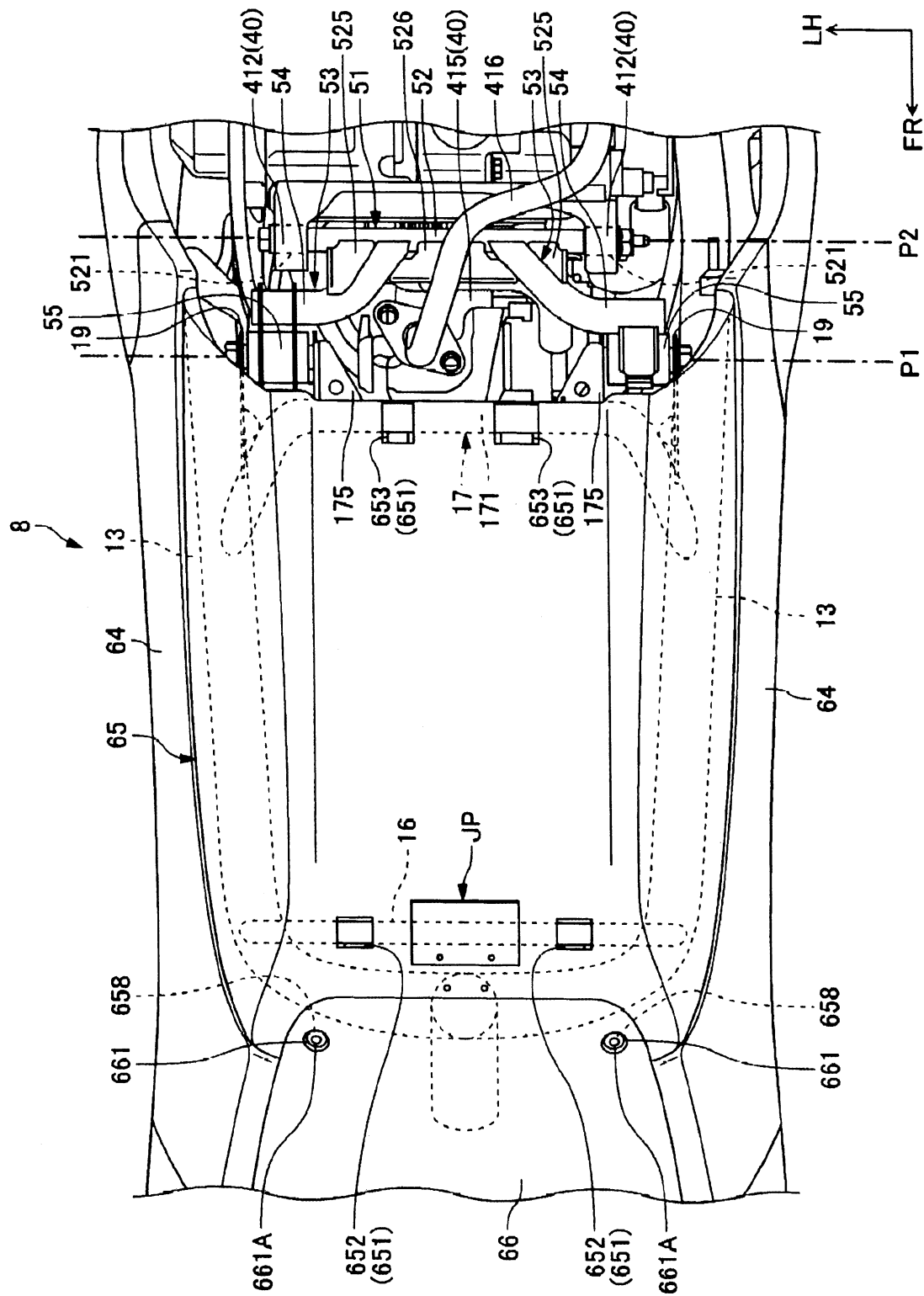


FIG. 2

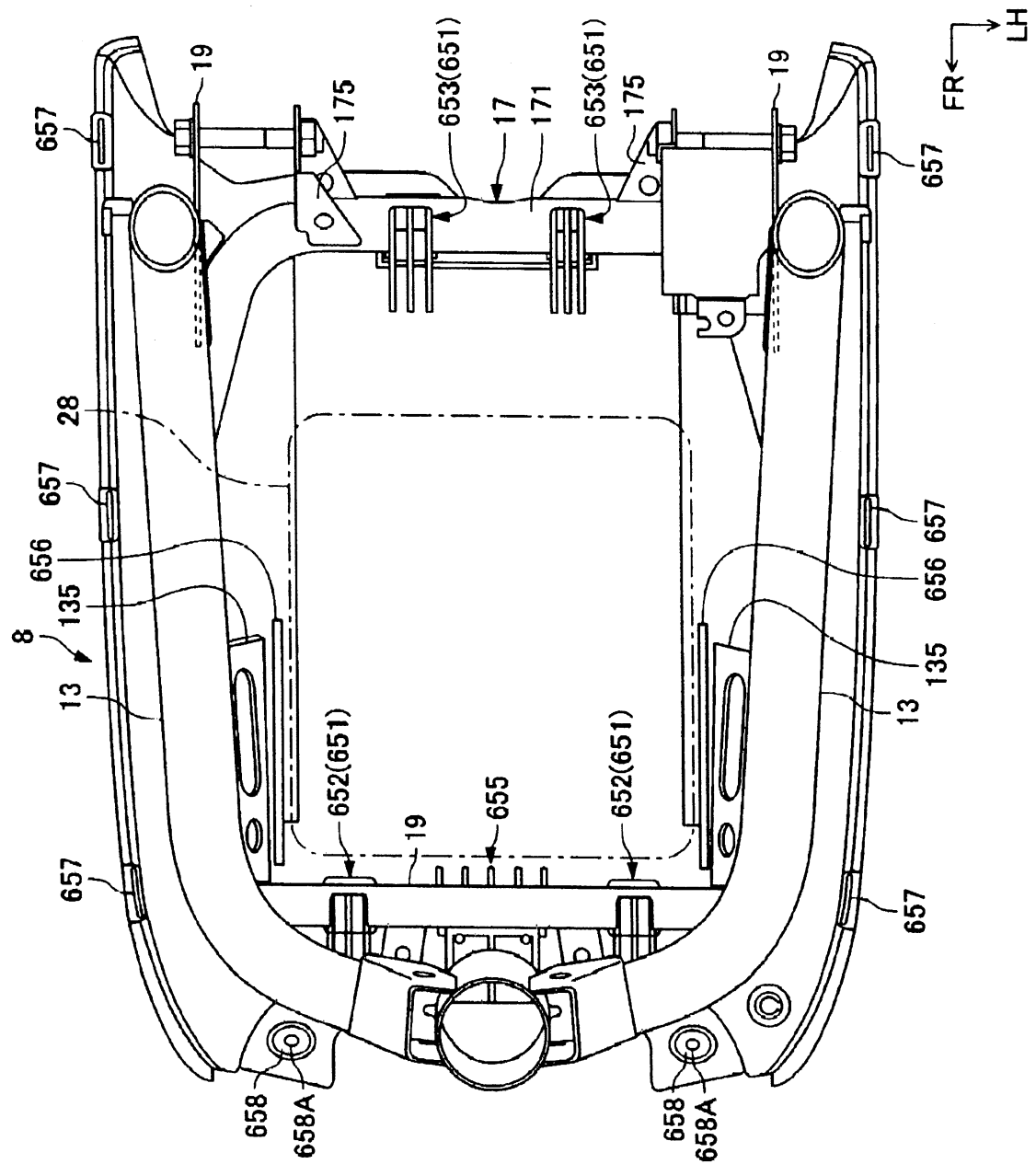


FIG. 3

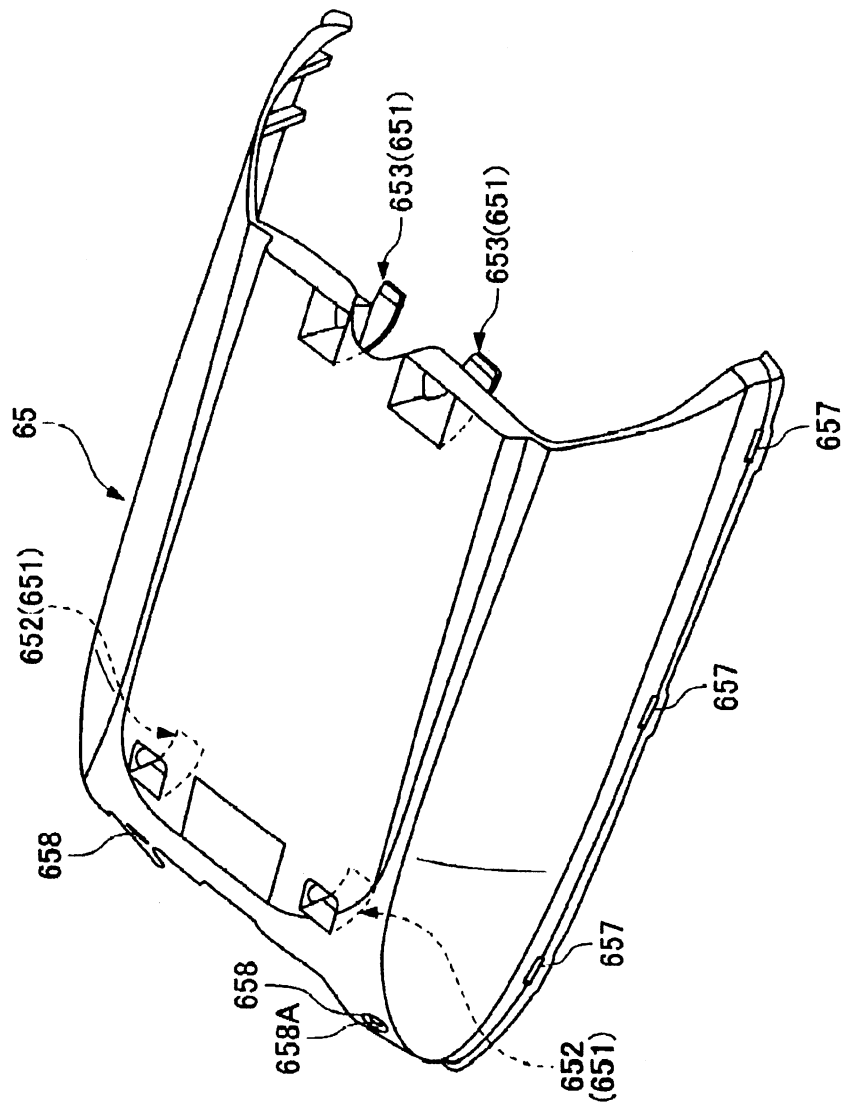


FIG. 4

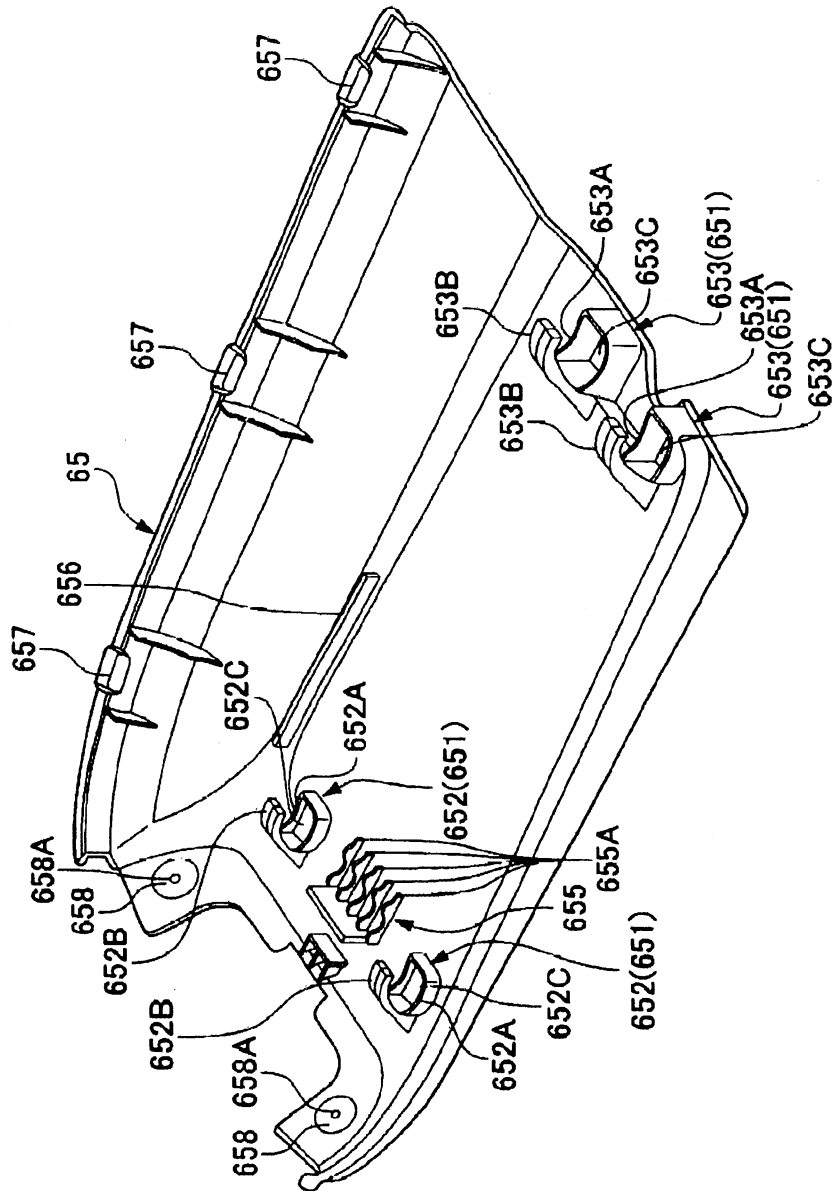


FIG. 5

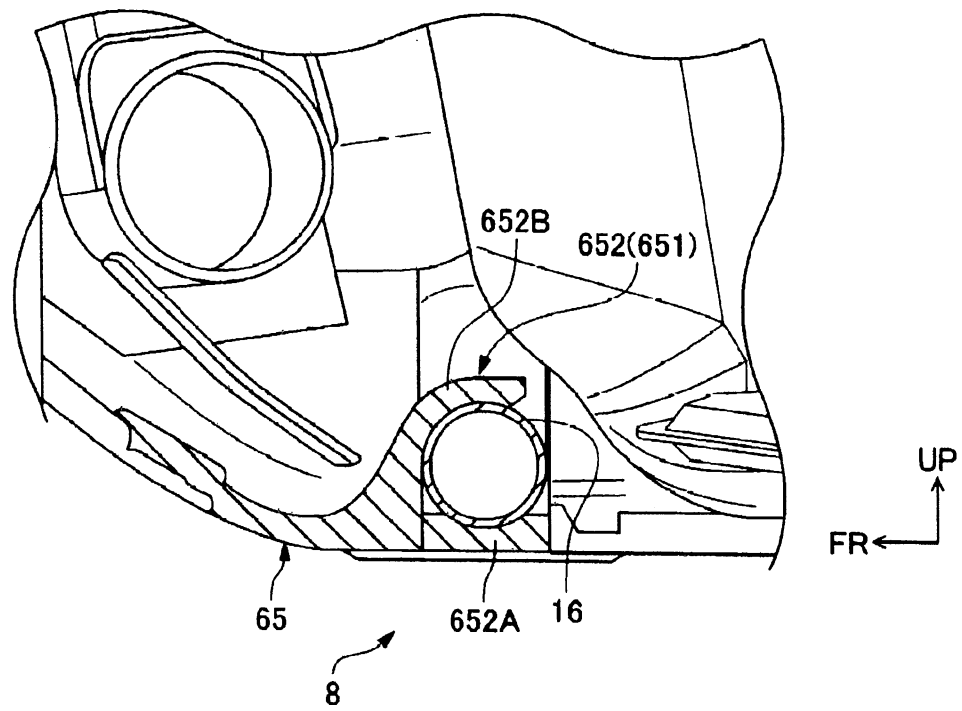


FIG. 6

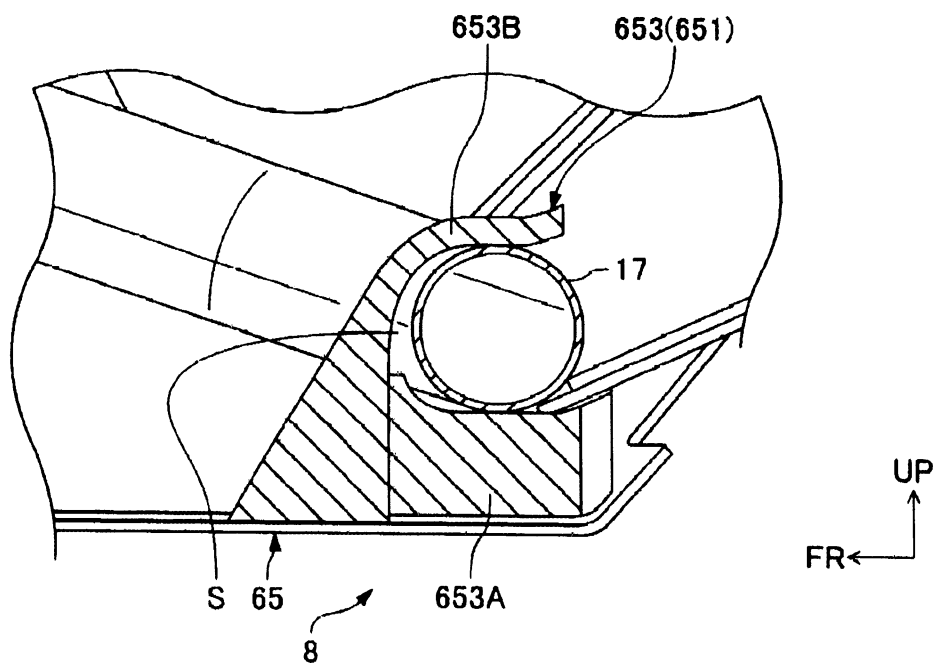


FIG. 7

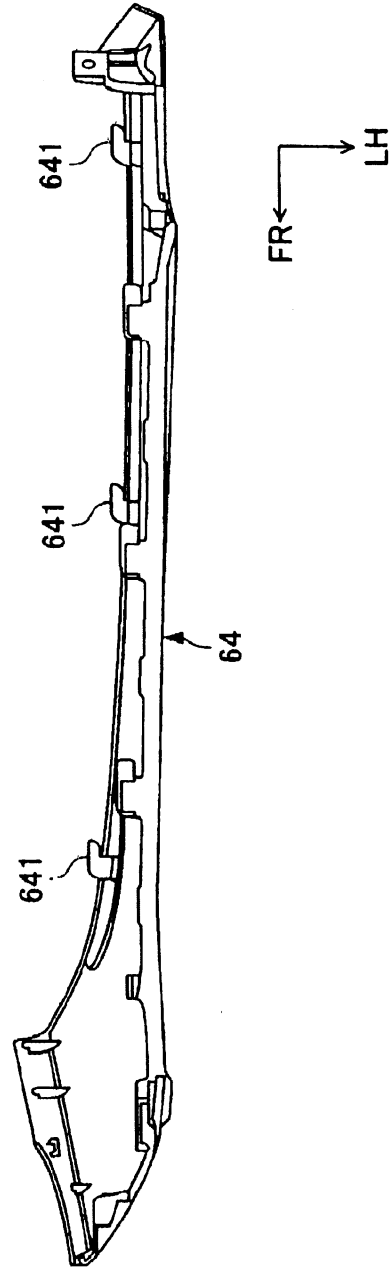


FIG. 8