



(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)



1-0024659

(51)⁷ B62J 11/00; B62J 15/02; B62J 15/00

(13) B

(21) 1-2014-00129

(22) 15/01/2014

(30) 2013-075179 29/03/2013 JP

(45) 27/07/2020 388

(43) 26/05/2014 314A

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

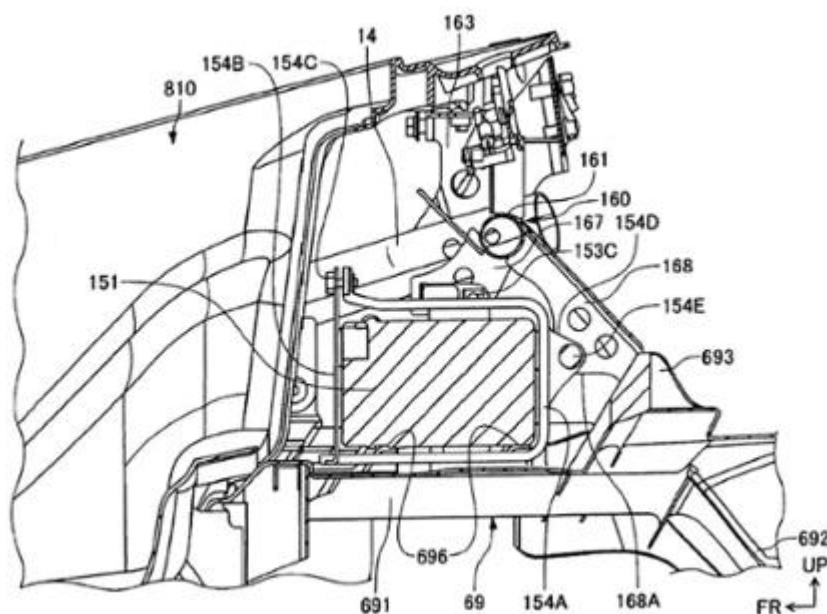
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Yasuo SHINDE (JP); Kota TAKIZAWA (JP).

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

(54) KẾT CẤU ĐỖ CHẮN BÙN SAU DỪNG CHO XE KIỂU YÊN NGỰA

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu đỗ chắn bùn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa có thể thực hiện được việc giảm trọng lượng của chắn bùn sau đồng thời sử dụng kết cấu mà trong đó ắc quy được bố trí ở phía sau hộp chứa vật dụng. Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu đỗ chắn bùn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm: các thanh đỡ yên xe (14) tạo thành phần sau của khung thân (10) và đỡ yên xe (27) theo cách trực tiếp hoặc gián tiếp; chắn bùn sau (69) che ít nhất phía trên bánh sau WR; và ắc quy (151) được bố trí ở phía trên chắn bùn sau (69). Kết cấu đỗ chắn bùn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm giá đỡ ắc quy (152) dùng để che ít nhất một phần ắc quy (151) và giữ ắc quy (151). Giá đỡ ắc quy (152) được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe (14).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu đỡ chấn bụn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa trong đó ắc quy được bố trí ở phía sau hộp chứa vật dụng.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, trong các xe kiểu yên ngựa như xe máy kiểu scuter, đã biết kết cấu mà trong đó ắc quy được bố trí ở phía sau hộp chứa vật dụng. Trong kết cấu này, ắc quy được đỡ ở mặt trên của chấn bụn sau (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số Hei 7-25375).

Tuy nhiên, trong kết cấu đỡ chấn bụn sau 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 7-25375, ắc quy được đỡ ở mặt trên của chấn bụn sau, và do vậy cần phải cải thiện độ bền và độ cứng vững của chấn bụn sau. Do vậy, khó thực hiện việc giảm trọng lượng của chấn bụn sau.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu đỡ chấn bụn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa cho phép thực hiện được việc giảm trọng lượng của chấn bụn sau trong kết cấu mà ắc quy được bố trí ở phía sau hộp chứa vật dụng.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ chấn bụn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm các thanh đỡ yên xe tạo thành phần sau của khung thân, các thanh đỡ yên xe này đỡ yên xe theo cách trực tiếp hoặc gián tiếp, chấn bụn sau che ít nhất phía trên bánh sau, và ắc quy được bố trí ở phía trên chấn bụn sau. Kết cấu đỡ chấn bụn sau khác biệt ở chỗ, kết cấu này bao gồm giá đỡ ắc quy che ít nhất một phần ắc quy, giá đỡ ắc quy này giữ ắc quy, giá đỡ ắc quy được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe. Chấn bụn sau được lắp cố định vào giá đỡ phần sau kéo dài từ các thanh đỡ yên xe, và giá đỡ ắc quy được lắp cố định vào giá đỡ phần sau.

Theo khía cạnh thứ hai, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ chấn bụn sau nêu trên khác biệt ở chỗ, chấn bụn sau bao gồm phần đế và phần kéo dài phía sau kéo dài từ phần

để, phần kéo dài phía sau thực hiện chức năng làm tấm chắn bùn, và phần sau của phần đế được lắp cố định vào giá đỡ ắc quy.

Theo khía cạnh thứ ba, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ chắn bùn sau nêu trên khác biệt ở chỗ, giá đỡ phần sau được nối với bộ phận ngang bố trí ở phần sau để lắp cố định theo cách tương hỗ các thanh đỡ yên xe vốn được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải, và được tạo ra ở chính giữa theo chiều rộng xe.

Theo khía cạnh thứ tư, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ chắn bùn sau nêu trên khác biệt ở chỗ, giá đỡ ắc quy được tạo ra sao cho nó định vị ắc quy theo hướng trước-sau và theo hướng trái-phải, và chắn bùn sau có phần tiếp xúc được đưa vào tiếp xúc với mặt dưới của ắc quy.

Theo khía cạnh thứ năm, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ chắn bùn sau nêu trên khác biệt ở chỗ, các thanh đỡ yên xe được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải, bộ phận đỡ bộ giảm xóc dùng để lắp bộ giảm xóc sau đỡ bánh sau theo cách đàn hồi được lắp vào thanh đỡ ở một phía trong số các thanh đỡ yên xe, và phần lắp cố định để lắp cố định giá đỡ ắc quy được lắp vào thanh đỡ ở phía kia trong số các thanh đỡ yên xe.

Theo khía cạnh thứ sáu, sáng chế đề xuất kết cấu đỡ chắn bùn sau nêu trên khác biệt ở chỗ, các thanh đỡ yên xe được tạo ra kéo dài lên trên và về phía sau, và phần trước của chắn bùn sau được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe ở hai phía bên trái và bên phải.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, kết cấu đỡ chắn bùn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm giá đỡ ắc quy che ít nhất một phần ắc quy và giữ ắc quy, và giá đỡ ắc quy được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe. Do vậy, không cần phải đỡ giá đỡ ắc quy bằng chắn bùn sau. Do vậy, độ bền và độ cứng vững cần có để lắp ắc quy lên chắn bùn sau có thể được giảm, và việc giảm trọng lượng của chắn bùn sau có thể thực hiện được.

Cũng theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, chắn bùn sau được lắp cố định vào giá đỡ phần sau kéo dài từ các thanh đỡ yên xe, và giá đỡ ắc quy được lắp cố định vào giá đỡ phần sau. Do vậy, thay cho việc gia cường giá đỡ phần sau để nhờ đó đỡ ắc quy, thì có thể gia cường giá đỡ phần sau bằng giá đỡ ắc quy. Do đó, việc giảm trọng lượng

của giá đỡ phần sau có thể đạt được.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, phần sau của phần đế được lắp cố định vào giá đỡ ắc quy. Điều này loại trừ nhu cầu phải trang bị giá đỡ để lắp cố định phần sau của phần đế. Do vậy, không cần phải tạo ra bất kỳ một giá đỡ nào để lắp cố định phần sau của phần đế, và trọng lượng có thể được giảm khá nhiều.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, giá đỡ phần sau được nối với bộ phận ngang bố trí ở phần sau để lắp cố định theo cách tương hỗ các thanh đỡ yên xe vốn được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải, và được bố trí ở chính giữa theo chiều rộng xe. Do vậy, chấn bunn sau có thể được lắp cố định đồng thời đảm bảo được sự cân bằng giữa bên trái và bên phải nhờ giá đỡ phần sau được tạo ra ở chính giữa theo chiều rộng xe. Kết quả là, có thể giảm được số lượng vị trí mà chấn bunn sau được lắp cố định vào đó, và cải thiện năng suất gia công.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, giá đỡ ắc quy được tạo ra sao cho nó định vị ắc quy theo hướng trước-sau và theo hướng trái-phải. Ngoài ra, chấn bunn sau có phần tiếp xúc để được đưa vào tiếp xúc với mặt dưới của ắc quy. Do vậy, có thể chỉ tiếp nhận tải trọng hướng xuống dưới của ắc quy bằng chấn bunn sau, tiếp nhận các tải trọng theo hướng trước-sau và theo hướng trái-phải của ắc quy nhờ giá đỡ ắc quy, và nhờ đó phân chia trọng lượng của ắc quy giữa chấn bunn sau và giá đỡ ắc quy. Điều này cho phép đạt được việc tối ưu hóa độ cứng vững của giá đỡ ắc quy và chấn bunn sau, và thực hiện được việc giảm trọng lượng tổng thể.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, các thanh đỡ yên xe được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải. Ngoài ra, bộ phận đỡ bộ giảm xóc dùng để lắp bộ giảm xóc sau đỡ bánh sau theo cách đàn hồi được lắp vào thanh đỡ ở một phía trong số các thanh đỡ yên xe. Hơn nữa, phần lắp cố định để lắp cố định giá đỡ ắc quy được lắp vào thanh đỡ ở phía kia trong số các thanh đỡ yên xe. Do vậy, có thể tiếp nhận các tải trọng nhờ hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải theo cách phân chia. Do đó, đồng thời với việc tối ưu hóa sự cân bằng về độ cứng vững đối với các thanh đỡ yên xe, có thể lắp cố định các bộ phận phụ trợ nhờ việc tận dụng độ cứng vững tương ứng của chúng. Kết quả là, việc giảm trọng lượng có thể thực hiện được, đồng thời cải thiện được tính năng của xe.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, các thanh đỡ yên xe được tạo ra kéo dài lên trên và về phía sau. Ngoài ra, phần trước của chấn bunn sau được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe ở hai phía bên trái và bên phải. Do vậy, cả hai phía bên trái và bên phải của chấn bunn sau có thể được lắp cố định bằng cách lắp chặt chúng vào các thanh đỡ yên xe ở độ cao thấp hơn các thanh đỡ yên xe. Điều này cho phép chi tiết hay các chi tiết vặn chặt được tạo ra mà không làm tăng kích thước. Do đó, việc giảm trọng lượng có thể đạt được.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

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

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

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

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

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

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

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

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 thể hiện hộp chứa vật dụng của xe máy.

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

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

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

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

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

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

FIG.17 minh họa giá đỡ ắc quy dùng để giữ ắc quy của xe máy, 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, tấm ốp bên phía sau, hộp chứa vật dụng và các bộ phận tương tự được tháo ra khỏi phần sau của xe máy.

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

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

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

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

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

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

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

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

FIG.27 là hình vẽ mặt cắt phóng to, ở vị trí chính giữa theo hướng trái-phải của xe, thể hiện ắc quy và các bộ phận xung quanh nó trên xe máy theo phương án thứ hai.

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 (phương án thứ nhất) mà trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy kiểu scuter và có dựa vào hình vẽ kèm theo. Trước hết, theo FIG.1, kết cấu tổng thể của xe máy 1 theo phương án này sẽ được mô tả. FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy kiểu scuter là xe kiểu yên ngựa theo phương án thứ nhất 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 hướng theo 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; chấn bunn trước 29 được bố trí bên trên bánh trước WF; bánh sau WR; động cơ kiểu cụm lắ 40 đỡ theo cách quay được bánh sau WR ở phía đầu sau của nó; cơ cấu liên kết 5 được lắp xen giữa động cơ kiểu cụm lắ 40 và khung thân 10; bộ giảm xóc sau 26 được lắp xen giữa động cơ kiểu cụm lắ 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 thành 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 bộ phận ngang (ống ngang trước 16, ống ngang sau 17, v.v.).

Ống đầu 11 được bố trí ở 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 chéo xuống dưới về phía sau.

Các khung sàn 13 được tạo ra thành 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. Phần đầu trước của hai khung sàn 13 được nối với 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 thành 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 (chéo 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 thành một cặp ở bên trái và bên phải. Các tấm chốt xoay 19 được lắp vào các phần uốn 18.

Các thanh 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 thanh ngang. Các thanh ngang bao gồm ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17.

Ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 nối hai khung sàn 13 theo hướng trái-phải. Ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 kéo dài theo hướng trái-phải của xe. Ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 được bố trí sao cho chúng nằm cách nhau một khoảng cách định trước theo chiều dọc xe. Ống ngang trước 16 liên kết các phần trước (các phần ở phía trước) của hai khung sàn 13, trong khi đó ống 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. Cần lái 21 được lồng và đi xuyên qua ống đầu 11 ở các phần trên của 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 thông qua cầu nối dưới 23 sao cho 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 ở 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 thành 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 phát lực) để tạo ra lực dẫn động của xe máy 1, và được lắp gần như ở chính 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 quay được ở phần dưới của thân động cơ 41. Chân chống giữa 413, khi được đặt vào vị trí hoạt động 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 nhờ đó, 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 quay 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, là một thanh đỡ 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. Cụ thể là, giá đỡ đầu trên 141 dùng làm bộ phận đỡ bộ giảm xóc trên một thanh đỡ

phía bên trong số các thanh đỡ yên xe 14 để thanh đỡ yên xe 14 đỡ bộ giảm xóc sau 26 nhằm 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 ở phần trước của xe máy 1, và che các bộ phận ở 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 cất 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 dạng 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 nằm giữa ống đầu 11 và yên xe 27 theo chiều dọc của xe máy 1.

Chi tiết gia cường 72 được bố trí trên mặt dưới của tấm che sàn để chân 63. Chi tiết gia cường 72 được tạo ra theo cách bắc ngang qua hai khung sàn 13. Chi tiết gia cường 72 được lắp cố định vào mặt dưới của 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 ở 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 phần dưới phía bên của xe máy 1.

Tấm ốp gầm xe 65 được bố trí ở 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 phần trước phía 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 phần bên của 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 ở 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 nằm 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 nằm giữa hai khung sàn 13 theo chiều rộng xe, và được bố trí nằm giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 theo chiều dọc xe.

Kết cấu 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 tay nắm của xe máy 1. FIG.4 là hình vẽ mặt cắt phóng to thể hiện phần tay nắm của xe máy 1. FIG.5 là hình chiếu bằng thể hiện trạng thái mà yên xe 27 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 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 thể hiện hộp chứa vật dụng 810 của xe máy 1. FIG.10 là hình vẽ phối cảnh nhìn từ phía dưới thể hiện hộp chứa

vật dụng 810 của xe máy 1.

Kết cấu phần giữ của xe máy 1 bao gồm yên xe 27, hộp chứa vật dụng 810, tấm ốp bên phía sau 67 là một tấm ốp ở phía bên, và phần tay nắm 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 ống với đáy kín, và phần kéo dài 821 kéo dài theo hình dạng tấm 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, ở phần ranh giới giữa phần khoang chứa 811 và phần kéo dài 821 ở phía bên trái hộp chứa vật dụng 810, phần tay nắm 810A được tạo ra sao cho nó trải dài ngang qua phần ranh giới này. Như vậy, phần tay nắm 810A được tạo ra trên mặt bên ở phía bên trái xe máy 1. Phần tay nắm 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 tay nắm 810A được tạo hình sao cho nó kéo dài theo chiều dọc xe. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.10, phần tay nắm 810A có mặt cắt gần như có dạng hình chữ U mở xuống phía dưới, theo cách đồng đều từ đầu này đến đầu kia theo chiều dọc xe. Do vậy, phần tay nắm 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 tay nắm 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 ở phần trên phía bên phải của 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 về phía ngoài của xe.

Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.6, phần trên của phần tay nắm 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 sắp thành hàng bốn, 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 hàng bốn.

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 được tạo ra có trên đó một lỗ lắp bu lông 822 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, vốn là các bộ phận của 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 ở 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 chốt khóa yên xe 824 để lắp qua đó chốt khóa yên xe 143 dùng 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 làm tâm quay, được tạo ra ở 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 ở 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 ở phần trước của phần khoang chứa 811 của hộp chứa vật dụng 810 đều được tạo ra có trên đó một lỗ lắp bu lông 826 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 bộ phận ngang hình chữ U 142 (xem FIG.6) được tạo ra sao cho nó kéo dài theo cách bắc ngang qua hai thanh đỡ yên xe 14 và được uốn cong lên 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 có lỗ lắp bu lông 822 và phần tay nắm 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 phía dưới 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 các lỗ lắp bu lông 826 được tạo ra ở đó, và phần tay nắm 810A.

Ngoài ra, phần tay nắm 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, có thể mở ra và đóng lại, được tạo ra ở thành sau của phần khoang chứa 811. Như được thể hiện trên FIG.6 và các bộ phận 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) trên hộp chứa vật dụng 810, được tạo ra theo cách nhô về phía sau ở các phần đầu bên trái và bên phải của phần đầu sau của nắp đậy 831. Nắp đậy 831 được mở ra bằng cách nhả trạng thái gài khớp của các phần vấu gài 833 với các lỗ gài phần vấu 810E và nhả trạng thái gài khớp của chi tiết kẹp 832 với phần khóa chi tiết kẹp 832A. Khi nắp đậy 831 được mở ra như vậy, có thể kéo ắc quy 151 vào khoảng không bên trong của phần khoang chứa 811 và thay thế 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 sao cho nó 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 vặn vít vào bộ phận cố định

tấm ốp (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí 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 vặn vít vào bộ phận cố định tấm ốp (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí 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, của tấm ốp bên phía sau 67, được tạo ra lần lượt có rãnh bên trái 67I (xem FIG.3) và rãnh bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ) mở về phía dưới. Rãnh bên trái 67I 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 (chiều từ trái sang 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 xe của xe máy 1, có phần mép dạng bậc 67I nhô lên một bậc và kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe của xe máy 1. Ngoài ra, phần nhô 67J được trang bị theo cách kéo dài song song với phần mép dạng bậc 67I. Mỗi phần mép dạng bậc 810D ở các phần mép bên trái và bên phải hộp chứa vật dụng 810 được bố trí nằm 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 (theo 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 nhận thấy khi so sánh giữa FIG.5 và FIG.6, phần trên của phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67 được tạo ra sao cho nó 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 tạo ra sao cho nó 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 ở 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 bố trí nằm 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 xe của xe máy 1. Lỗ 673 có mối tương quan về vị trí sao cho nó tương thích với miệng của phần tay nắm 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 tay nắm 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 tay nắm 810A, Cụ thể là, gần như song song với mặt trên 813 của phần tay nắm 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 ở bên trái và bên 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 ở 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. Hơn nữa, chi tiết làm kín phía sau 53 (xem FIG.5 và các hình vẽ tương tự) nằm đối xứng ở bên trái và bên phải với chi tiết làm kín phía sau 53 được dán vào 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 được bố trí ở 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 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 sao cho nó 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) ở phần nằm bên 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) làm tâm quay.

Ngoài ra, yên xe 27 có bộ phận sẽ được khóa (không được thể hiện trên hình vẽ) ở phần sau của nó. Bộ phận sẽ được khóa có thể được khóa vào chốt khóa yên xe 143 nằm trong lỗ lắp chốt khóa yên xe 824 được tạo ra ở phần kéo dài 821 của hộp chứa vật dụng 810. Ở trạng thái mà bộ phận sẽ được khóa không được khóa vào chốt khóa yên xe 143, yên xe 27 có thể xoay đến vị trí sao cho 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 sao cho bộ phận sẽ được khóa được khóa vào trong chốt 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 đóng kín nhờ 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 đỡ hàng 850 và các bộ phận tương tự được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.12 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện trạng thái mà tấm ốp bên phía sau 67, cụm đèn đuôi 840, giá đỡ hàng 850 và các bộ phận tương tự 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 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, bộ phận 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, bộ phận ngang 160 bao gồm chi tiết dạng ống 161 và chi tiết dạng tấm 162. Chi tiết dạng ống 161 có dạng hình 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 bắc ngang qua các phần đầu sau của hai thanh đỡ yên xe 14. Chi tiết đỡ ở phía bên phải giá đỡ ắc quy 167 được bố trí trong vùng lân cận phần đầu bên phải của chi tiết dạng ống 161. Chi tiết đỡ ở phía bên phải giá đỡ ắc quy 167 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 chốt 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, có các lỗ cố định hộp chứa vật dụng 163B để gài khớp bằng ren với các bu lông 823 được tạo ra ở các phần đầu trước của hai phần tấm bên 163. Nhờ sự gài khớp bằng 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 bộ phận 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 chốt khóa yên xe 165 bao gồm tấm chốt 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 chốt khóa yên xe 165A được tạo ra sao cho nó kéo dài theo cách bắc ngang qua các phần lắp cố định tấm 165B. Các phần đầu bên trái và bên phải của tấm chốt khóa yên xe 165A được lắp cố định vào các phần lắp cố định tấm 165B nhờ các bu lông 165C. Chốt khóa yên xe 143 được lắp cố định vào phần gần như chính giữa của tấm chốt 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 ở 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 kéo dài theo cách bắc ngang qua 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. Chốt khóa yên xe 143 (xem FIG.19) được bố trí ở phía trước phần mặt sau dạng tấm 166 cấu thành bộ phận 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 là, giá đỡ phần sau 168 được bố trí ở chính giữa theo chiều rộng xe, được nối với bộ phận ngang 160, và kéo dài từ các thanh đỡ yên xe 14 với bộ phận ngang 160 được bố trí nằm giữa chúng.

Như được thể hiện trên FIG.1, chấn bunn sau 69 che phía trên và phía sau bánh sau WR. Như được thể hiện trên FIG.11 và FIG.12, chấn bunn 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 ở phần sau của bánh sau WR.

Như được thể hiện trên FIG.13, phần sau của phần đế 691 của chấn bunn 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 bunn 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 bunn sau 144 được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe (theo hướng trái-phải) của hai phần đầu của bộ phận ngang 160, sẽ được mô tả dưới đây. Cụ thể là, chấn bunn 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 bunn 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 ở mặt trên của phần đế 691 của chấn bunn 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 mặt cắt theo chiều vuông góc với chiều từ trái sang phải có dạng hình thang.

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 bunn sau 144. Như được thể hiện trên FIG.16, giá đỡ đầu trên 141 bao gồm tấm đệm đỡ bộ giảm chấn 141A, và các phần đỡ dạng tấm 141B. Tấm đệm đỡ bộ giảm chấn 141A được tạo ra sao cho nó nổi theo cách bắc 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 thành một cặp, kéo dài xuống dưới từ mặt dưới của tấm đệm 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 ở 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 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 là, 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 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 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 ở phía bên phải giá đỡ ắc quy 167 (xem FIG.13 và các hình vẽ tương tự) được bố trí trên bộ phận 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 là, 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 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 ở 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 ở phía bên phải giá đỡ ắc quy 167 dùng làm phần lắp cố định được bố trí 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 sao cho nó định vị ắc quy 151 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 ở mặt trên của phần đế 691 của chấn bunn sau 69. Ắc quy 151 được bố trí ở phía trên 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 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 được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.20 là hình chiếu 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 được tháo ra khỏi phần sau của xe máy 1. FIG.22 là hình chiếu từ phía sau thể hiện trạng thái mà tấm ốp giữa phía sau 855 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 thể hiện 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, là một trong số các 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 ở phần sau của xe máy 1, và được nối điện với ắc quy 151. Cụm đèn đuôi 840 có kết cấu sao cho nó 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 là, cụm đèn đuôi 840 được tạo ra ở 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 bộ phận 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 bộ phận 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 bộ phận 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 bộ phận ngang 160. Phần lắp cố định vào bộ phận ngang 851 tạo ra sự tiếp xúc bề mặt, từ phía sau, với mặt sau 166B của phần mặt sau dạng tấm 166 của bộ phận ngang 160 hướng về phía chỗ lõm 841 của cụm đèn đuôi 840. Khi phần lắp cố định vào bộ phận 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 bộ phận 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 bộ phận ngang 160. Ngoài ra, chỗ lõm 841 của cụm đèn đuôi 840 được bố trí nằm 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 nằm giữa mặt dưới phần sau của yên xe 27 và mặt trên của cụm đèn đuôi 840. Cụ thể là, các phần kéo dài phía sau 852 cấu thành giá đỡ hàng 850 được tạo ra sao cho nó 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 bộ phận 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 (chiều từ trái sang phải). Mỗi phần kéo dài phía sau 852 được tạo ra ở 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 ở các mép trên và dưới của nó có các phần mép gần như nằm ngang 852B có các bề mặt song song với chiều từ trái sang 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 kích thước theo 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 ở phần giữa của nó (khi nhìn từ trên xuống) có lỗ thông 853A đi xuyên qua đó theo phương thẳng đứng. Phần giá đỡ 853 được tạo ra ở phần mép theo chu vi của nó với phần mép gần như thẳng đứng 853B có bề mặt kéo dài xuống dưới.

Như có thể nhận thấy khi so sánh FIG.22 với FIG.20 và FIG.21, phần lắp cố định vào bộ phận ngang 851 được che bởi tấm ốp giữa phía sau 855. Tấm ốp giữa phía sau 855 được tạo ra và được lắp cố định ở khoảng 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 một 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 ở 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 ở 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 chéo 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 là, 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 ở phần giữa của phần đầu dưới của nó có phần nhô để gài vào cụm đèn 855D nhô về phía trước. 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 ở chính 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, ở 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, 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 bộ phận 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 bộ phận ngang 851 (cụ thể là, phần của giá đỡ hàng 850 mà được lắp cố định vào bộ phận ngang 160) được để lộ ra, và phần của tấm ốp bên phía sau 67 nơi mà nó được phân chia thành phần bên phải 67B và phần bên trái 67A được để lộ ra.

Theo kết cấu đỡ chấn bunn sau 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.

Trong kết cấu theo phương án này, kết cấu đỡ chấn bunn sau bao gồm giá đỡ ắcquy 152 che một phần ắcquy 151 và giữ ắcquy 151. Giá đỡ ắcquy 152 được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe 14. Do vậy, không cần phải đỡ giá đỡ ắcquy 152 bằng chấn bunn sau 69. Do vậy, độ bền và độ cứng vững cần có để lắp ắcquy lên chấn bunn sau 69 có thể được giảm. Do đó, việc giảm trọng lượng của chấn bunn sau 69 có thể thực hiện được.

Trong kết cấu theo phương án này, chấn bunn sau 69 được lắp cố định vào giá đỡ phần sau 168 kéo dài từ các thanh đỡ yên xe 14. Ngoài ra, giá đỡ ắc quy 152 được lắp cố định vào giá đỡ phần sau 168. Do vậy, thay vì gia cường giá đỡ phần sau 168 và đỡ ắc quy 151, có thể gia cường giá đỡ phần sau 168 bằng giá đỡ ắc quy 152. Do vậy, việc giảm trọng lượng của giá đỡ phần sau 168 có thể thực hiện được.

Trong kết cấu theo phương án này, giá đỡ phần sau 168 được nối với bộ phận ngang 160, bố trí ở phần sau để lắp cố định theo cách tương hỗ các thanh đỡ yên xe 14 vốn được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải, và được bố trí ở chính giữa theo chiều rộng xe. Do vậy, chấn bunn sau 69 có thể được lắp cố định đồng thời đảm bảo được sự cân bằng giữa bên trái và bên phải nhờ giá đỡ phần sau 168 được bố trí ở chính giữa theo chiều rộng xe. Kết quả là, có thể giảm được số lượng vị trí nơi mà chấn bunn sau 69 được lắp cố định, và cải thiện năng suất gia công.

Trong kết cấu theo phương án này, giá đỡ ắc quy 152 được tạo ra sao cho nó định vị ắc quy 151 theo hướng trước-sau và theo hướng trái-phải. Ngoài ra, chấn bunn sau 69 có các phần nhô để tiếp xúc với ắc quy 696 dùng làm các phần tiếp xúc để đi vào tiếp xúc với mặt dưới của ắc quy 151. Do vậy, có thể chỉ tiếp nhận tải trọng hướng xuống dưới của ắc quy 151 bằng chấn bunn sau 69, tiếp nhận các tải trọng theo hướng trước-sau và theo hướng trái-phải nhờ giá đỡ ắc quy 152, và nhờ đó phân chia trọng lượng của ắc quy 151 giữa chấn bunn sau 69 và giá đỡ ắc quy 152. Do vậy, có thể đạt được việc tối ưu hóa độ cứng vững của giá đỡ ắc quy 152 và chấn bunn sau 69, và thực hiện được việc giảm trọng lượng tổng thể.

Trong kết cấu theo phương án này, các thanh đỡ yên xe 14 được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải. Ngoài ra, giá đỡ đầu trên 141, dùng làm bộ phận đỡ bộ giảm xóc để lắp bộ giảm xóc sau 26 nhằm đỡ bánh sau WR theo cách đàn hồi, được lắp vào thanh đỡ ở một phía trong số các thanh đỡ yên xe 14. Hơn nữa, chi tiết đỡ ở phía bên phải giá đỡ ắc quy 167 dùng làm phần lắp cố định để lắp cố định giá đỡ ắc quy 152 được lắp vào thanh đỡ ở phía kia trong số các thanh đỡ yên xe 14. Do vậy, có thể tiếp nhận các tải trọng nhờ hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải 14 theo cách phân chia. Do vậy, đồng thời với việc tối ưu hóa sự cân bằng về độ cứng vững đối với các thanh đỡ yên xe 14, có thể lắp cố định các bộ phận phụ trợ nhờ việc tận dụng độ cứng vững tương ứng của chúng. Do đó, việc giảm trọng lượng có thể thực hiện được đồng

thời cải thiện được tính năng của xe.

Trong kết cấu theo phương án này, các thanh đỡ yên xe 14 được tạo ra kéo dài lên trên và về phía sau. Ngoài ra, phần trước của chấn bunn sau 69 được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe 14 ở hai phía bên trái và bên phải. Do vậy, cả hai phía bên trái và bên phải của chấn bunn sau 69 có thể được lắp cố định bằng cách lắp chặt chúng vào các thanh đỡ yên xe 14 ở độ cao thấp hơn các thanh đỡ yên xe 14. Điều này cho phép chi tiết hay các chi tiết vắn chặt được tạo ra mà không làm tăng kích thước. Kết quả là, việc giảm trọng lượng có thể đạt được.

Kết cấu theo phương án thứ hai trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy kiểu scutor sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào FIG.27. Kết cấu theo phương án thứ hai khác với kết cấu theo phương án thứ nhất ở chỗ trong kết cấu theo phương án thứ hai chấn bunn sau 69 được đỡ bởi giá đỡ ắc quy 152G, và phần đỡ sau 154J được tạo ra ở vị trí của giá đỡ phần sau 168 vốn được sử dụng trong kết cấu theo phương án thứ nhất. Đối với các dấu hiệu kết cấu khác, phương án thứ hai cũng giống như phương án thứ nhất. Do vậy, kết cấu theo phương án thứ nhất nêu trên có thể mang lại các hiệu quả giống như các hiệu quả nêu trên. Các bộ phận giống như trong kết cấu theo phương án thứ nhất nêu trên sẽ được biểu thị bởi cùng các số chỉ dẫn như được sử dụng trên đây, và việc mô tả chúng sẽ được bỏ qua.

Giá đỡ ắc quy 152G có tấm sau dạng đai bằng kim loại 154G, ở vị trí của tấm sau dạng đai bằng kim loại 154A được sử dụng trong kết cấu theo phương án thứ nhất. Đối với các dấu hiệu kết cấu khác, giá đỡ ắc quy 152G cũng giống như giá đỡ ắc quy 152 theo phương án thứ nhất. Phần đỡ sau 154J có dạng hình chữ U mở về phía trước được nối liền khối với tấm sau dạng đai bằng kim loại 154G. Phần sau của phần đỡ sau 154J được lắp cố định vào phần nối với giá đỡ phần sau 693 nhờ bu lông 154E. Kết quả là, phần sau của phần đế 691 của chấn bunn sau 69 được đỡ trên khung thân 10 nhờ giá đỡ ắc quy 152G.

Nhờ kết cấu đỡ chấn bunn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa áp dụng cho xe máy theo phương án thứ hai như được mô tả trên đây, có thể tạo ra được các hiệu quả sau.

Trong kết cấu theo phương án này, phần sau của phần đế 691 được lắp cố định vào giá đỡ ắc quy 152G. Do vậy, giá đỡ phần sau 168 được tạo ra trong kết cấu theo

phương án thứ nhất để lắp cố định phần sau của phần đế 691 sẽ không còn cần đến trong kết cấu theo phương án này. Do đó, do không có bất kỳ một giá đỡ phần sau 168 nào để lắp cố định phần sau của phần đế 691, nên trọng lượng có thể được giảm khá nhiều.

Mặc dù kết cấu theo một phương án ưu tiên thực hiện 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 sử dụng trong kết cấu 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 trong kết cấu 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 được đưa vào hoạt động chạy xe nhờ việc 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 việc áp dụng này không giới hạn phạm vi của sáng chế. Cụ thể là, sáng chế có thể được áp dụng cho xe hai bánh được dẫn động bằng động cơ điện được đưa vào hoạt động chạy xe nhờ việc 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 được đưa vào hoạt động chạy xe nhờ việc 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 như xe scuter mà còn cho xe kiểu yên ngựa như xe máy và xe có cabin bên trên động cơ, miễn là xe kiểu yên ngựa này 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. Kết cấu đỡ chấn bụn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm:

các thanh đỡ yên xe (14) tạo thành phần sau của khung thân (10), các thanh đỡ yên xe (14) đỡ yên xe (27) theo cách trực tiếp hoặc gián tiếp, chấn bụn sau (69) che ít nhất phía trên bánh sau (WR), và ắc quy (151) được bố trí ở phía trên chấn bụn sau (69), kết cấu đỡ chấn bụn sau bao gồm:

giá đỡ ắc quy (152) che ít nhất một phần ắc quy (151), giá đỡ ắc quy (152) giữ ắc quy (151);

giá đỡ ắc quy (152) được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe (14),

trong đó chấn bụn sau (69) được lắp cố định vào giá đỡ phần sau (168) kéo dài từ các thanh đỡ yên xe (14), và

giá đỡ ắc quy (152) được lắp cố định vào giá đỡ phần sau (168).

2. Kết cấu đỡ chấn bụn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó:

chấn bụn sau (69) bao gồm phần đế (691), và phần kéo dài phía sau (692) kéo dài từ phần đế (691), phần kéo dài phía sau (692) thực hiện chức năng làm tám chấn bụn, và

phần sau của phần đế (691) được lắp cố định vào giá đỡ ắc quy (152G).

3. Kết cấu đỡ chấn bụn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó giá đỡ phần sau (168) được nối với bộ phận ngang (160) bố trí ở phần sau để lắp cố định theo cách tương hỗ các thanh đỡ yên xe (14) vốn được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải, và được tạo ra ở chính giữa theo chiều rộng xe.

4. Kết cấu đỡ chấn bụn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 3, trong đó:

giá đỡ ắc quy (152) được tạo ra sao cho nó định vị ắc quy (151) theo hướng trước-sau và theo hướng trái-phải, và

chấn bụn sau (69) có phần tiếp xúc (696) được đưa vào tiếp xúc với mặt dưới của ắc quy (151).

5. Kết cấu đỡ chấn bùn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm 1, 3 và 4, trong đó các thanh đỡ yên xe (14) được tạo ra thành một cặp ở bên trái và bên phải, bộ phận đỡ bộ giảm xóc (141) dùng để lắp bộ giảm xóc sau (26) đỡ bánh sau (WR) theo cách đàn hồi được lắp vào thanh đỡ ở một phía trong số các thanh đỡ yên xe (14), và phần lắp cố định (167) để lắp cố định giá đỡ ắc quy (152) được lắp vào thanh đỡ ở phía kia trong số các thanh đỡ yên xe (14).
6. Kết cấu đỡ chấn bùn sau dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó các thanh đỡ yên xe (14) được tạo ra kéo dài lên trên và về phía sau, và phần trước của chấn bùn sau (69) được lắp cố định vào các thanh đỡ yên xe (14) ở hai phía bên trái và bên phải.

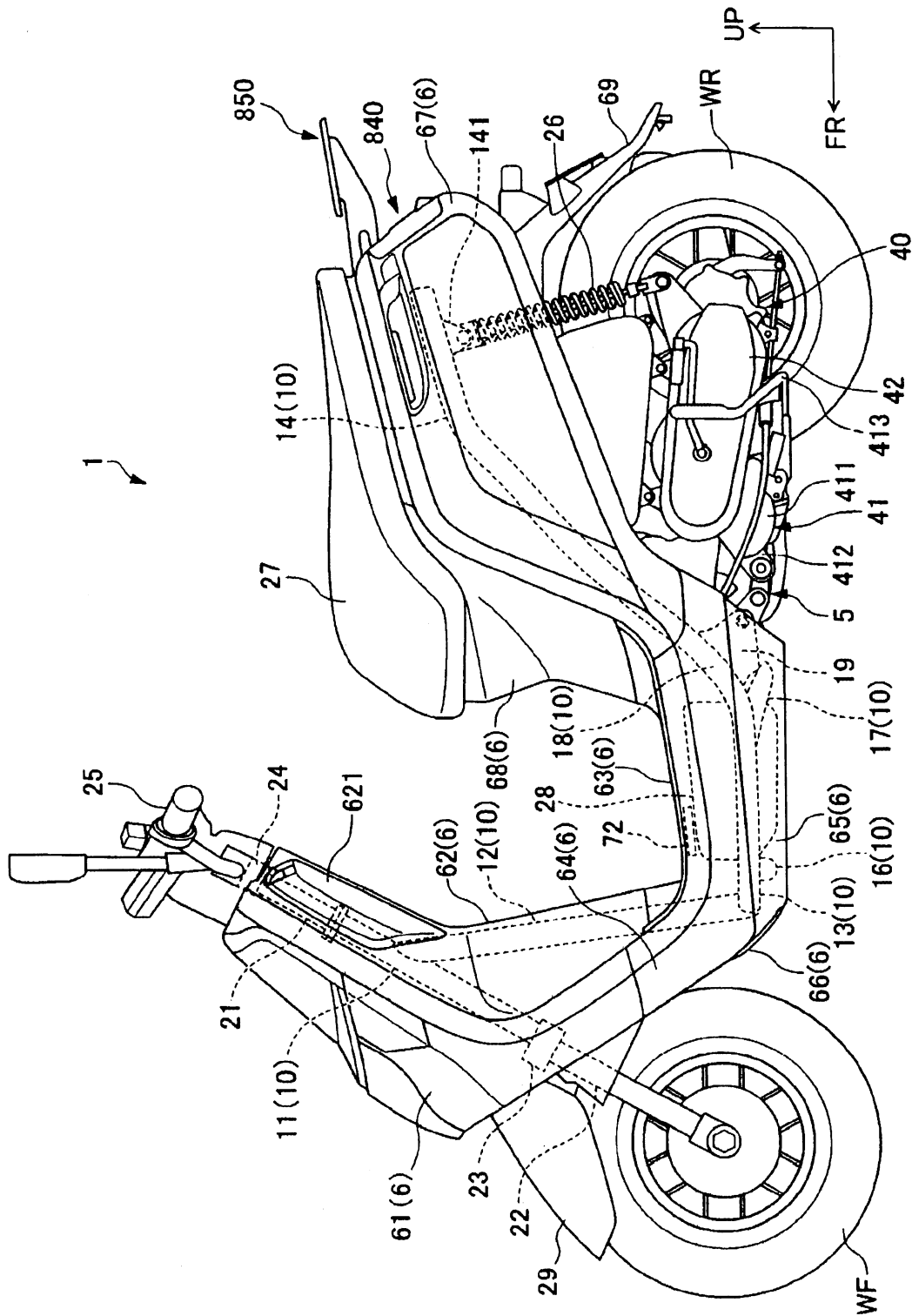


FIG. 1

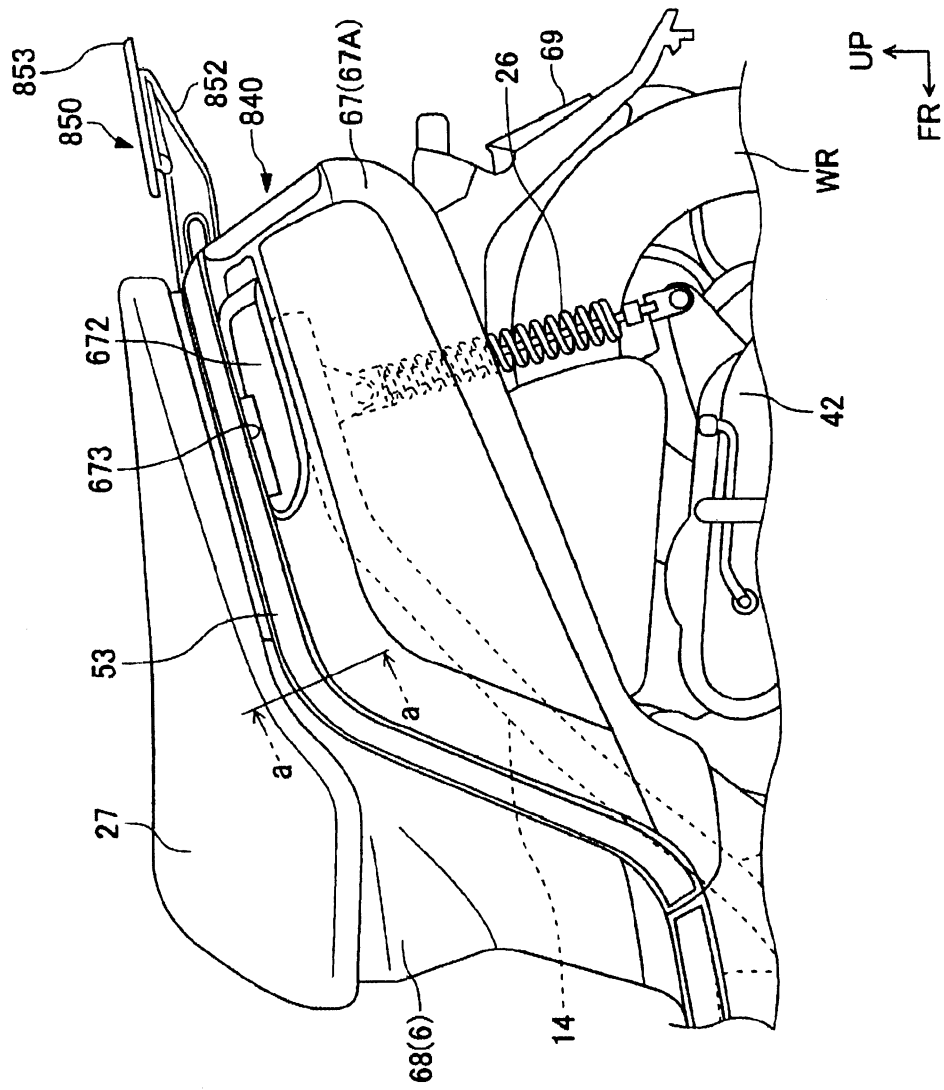


FIG. 2

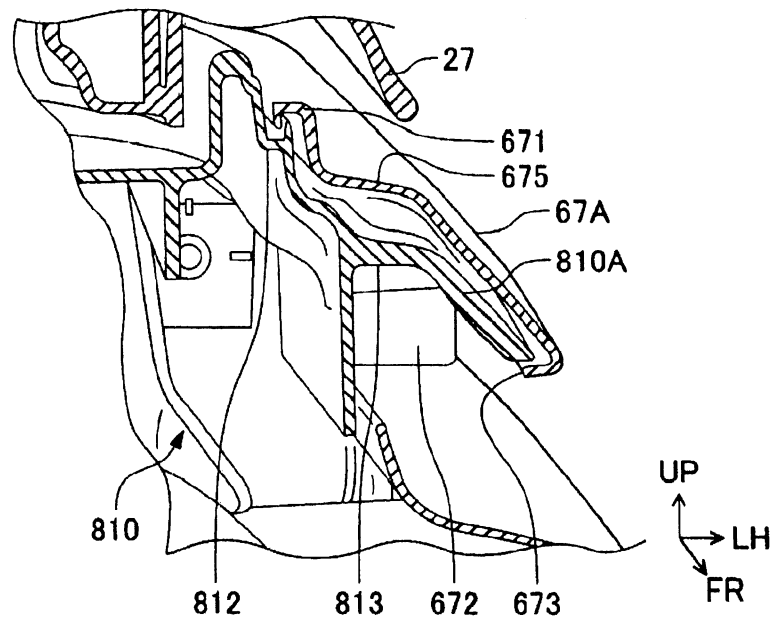


FIG. 3

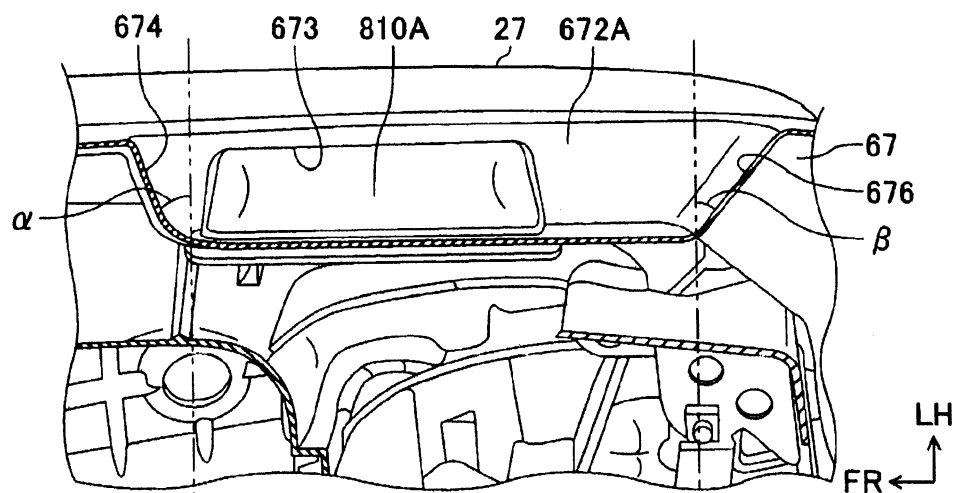


FIG. 4

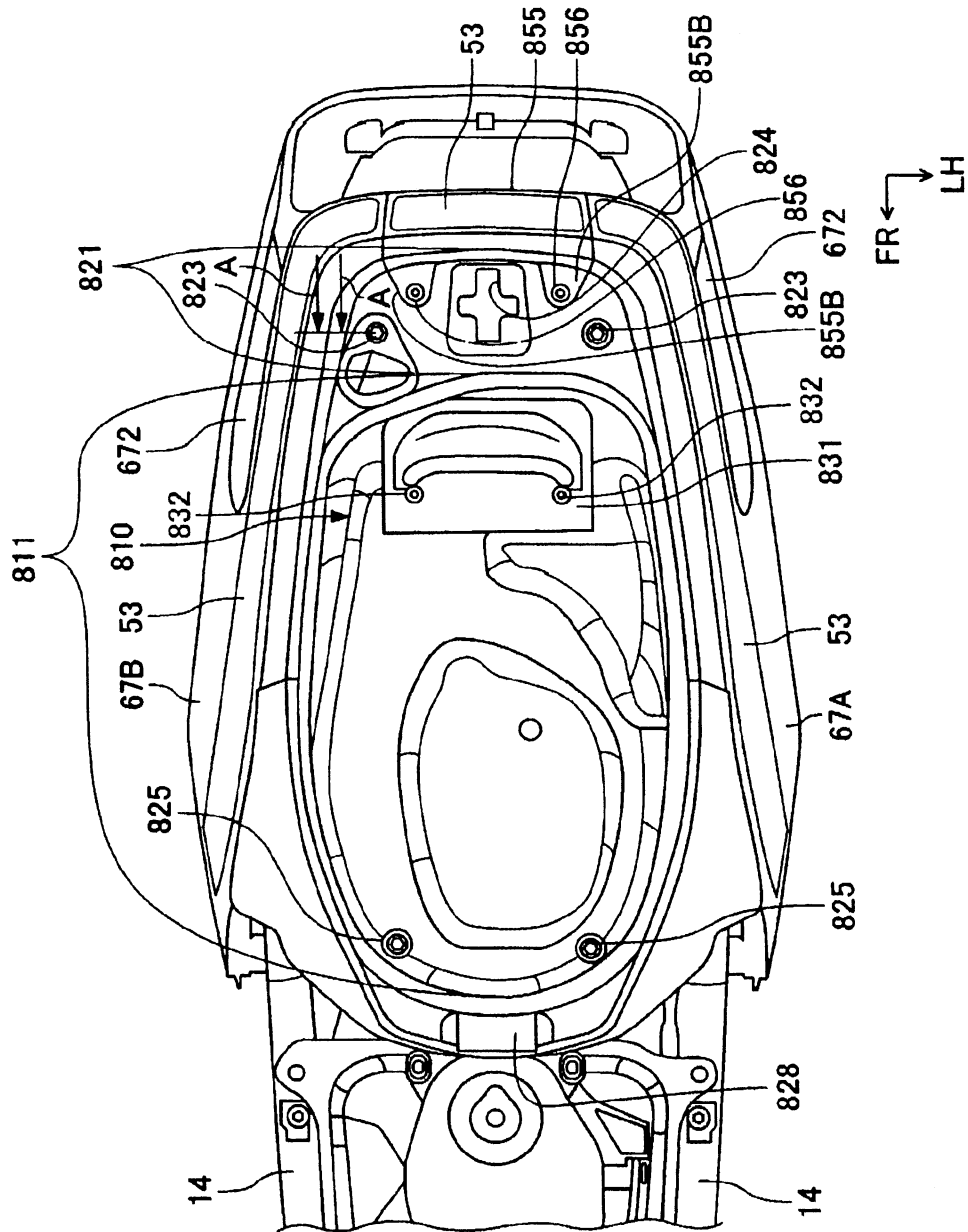
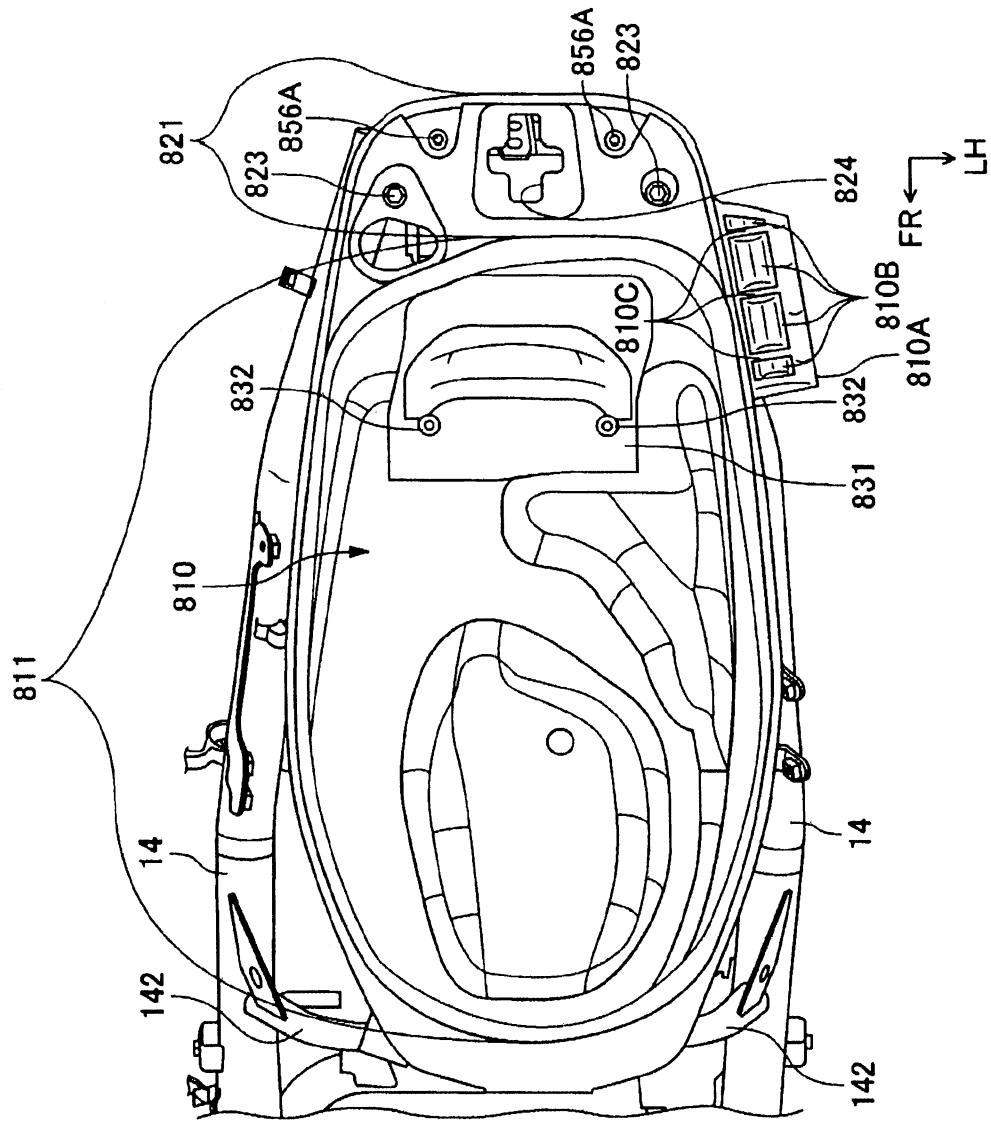
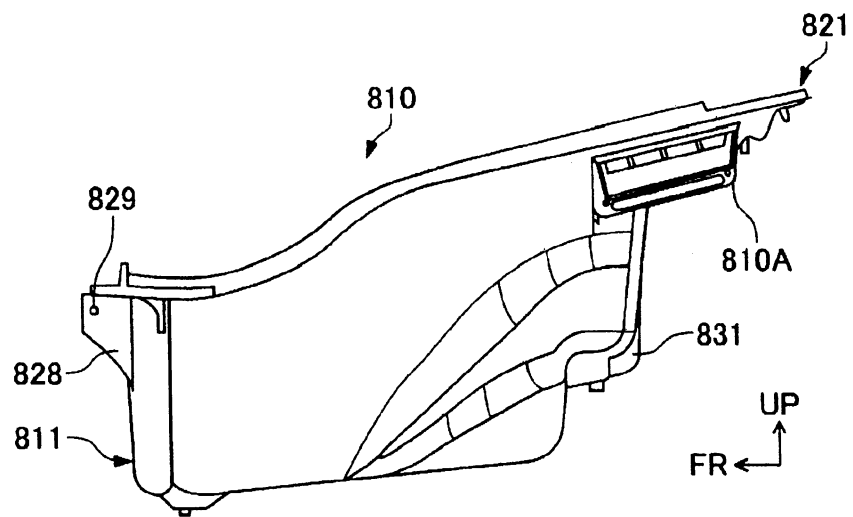


FIG. 5

**FIG. 6**

**FIG. 7**

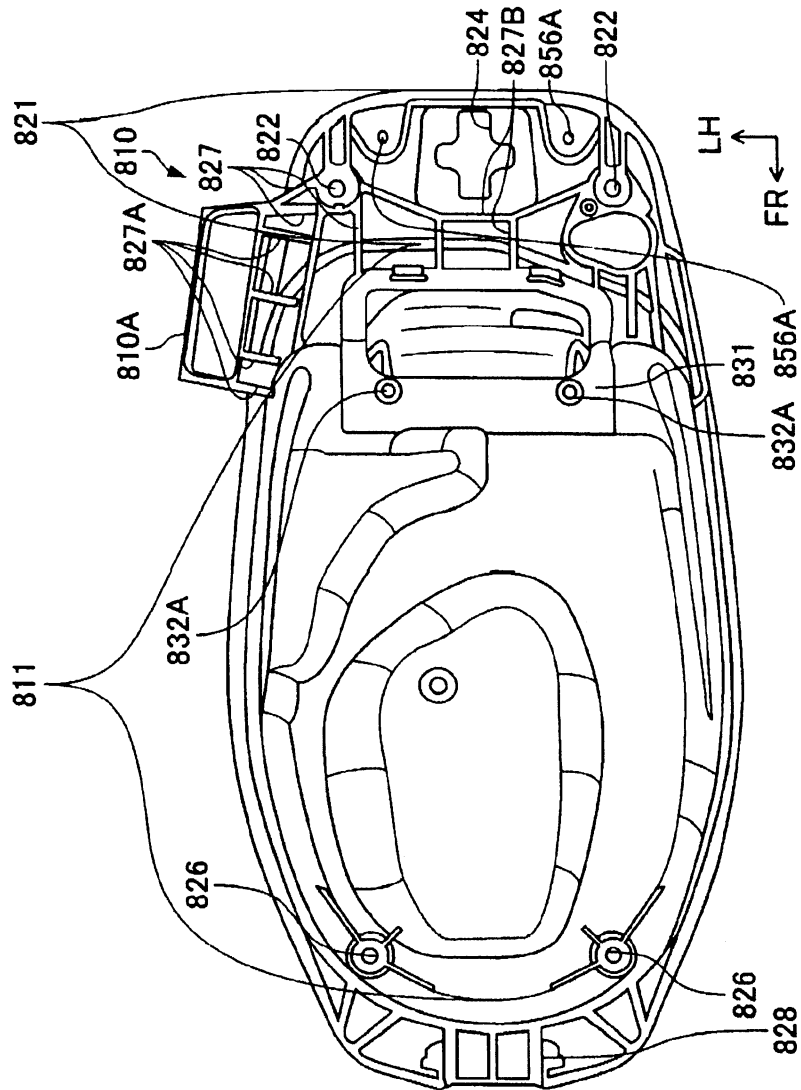
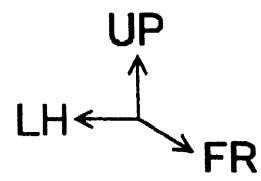
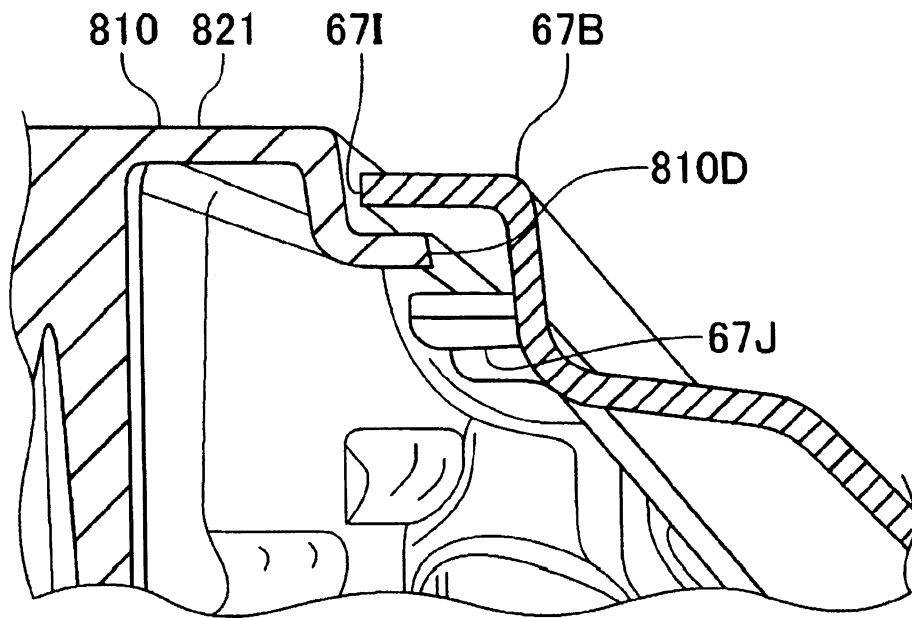


FIG. 8

**FIG. 9**

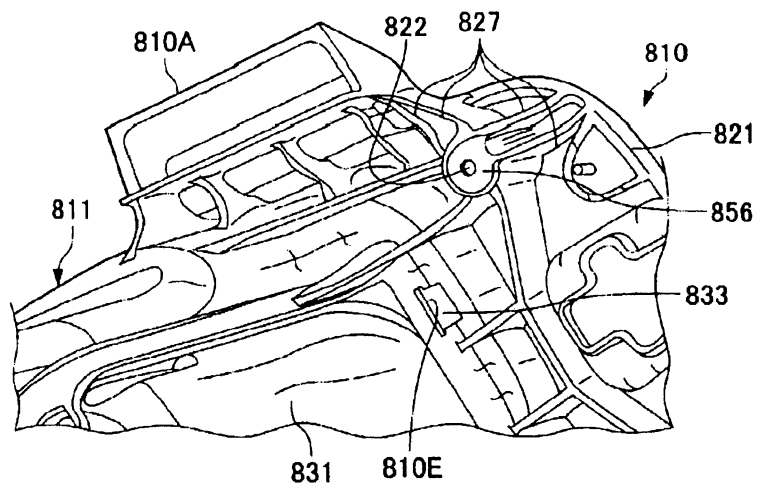


FIG. 10

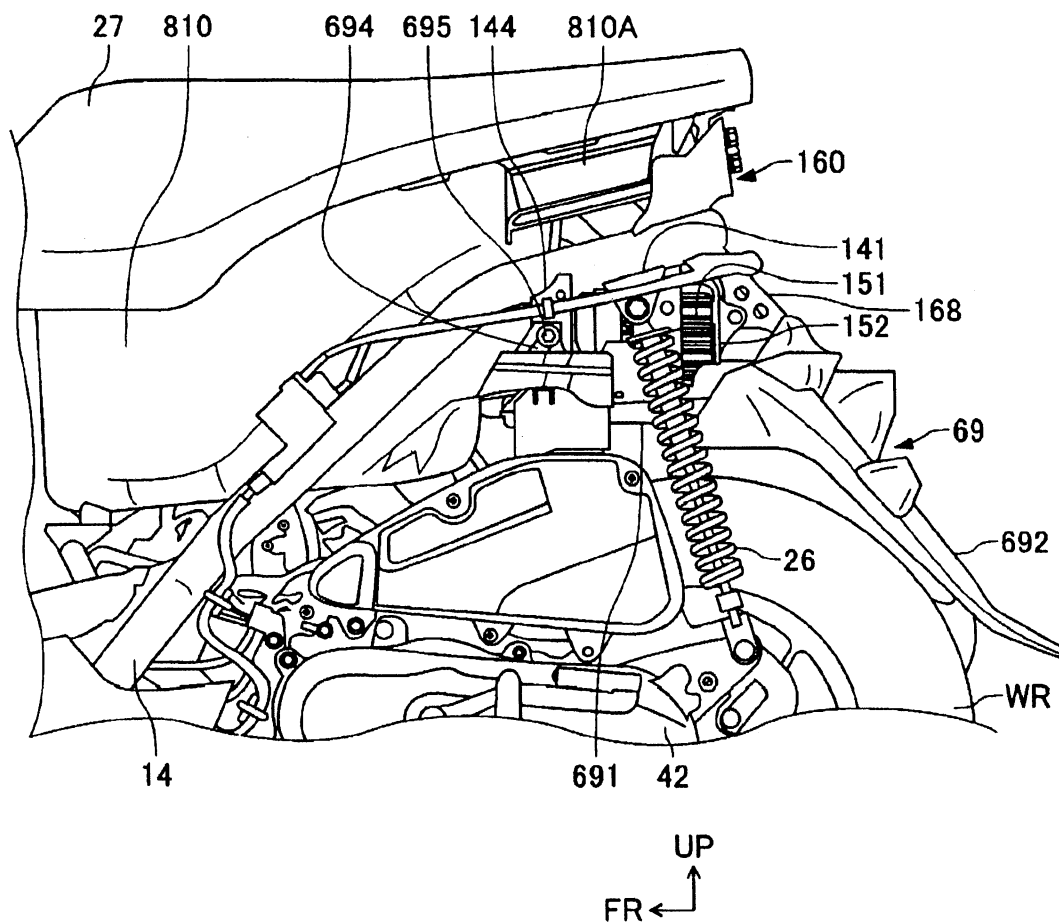


FIG. 11

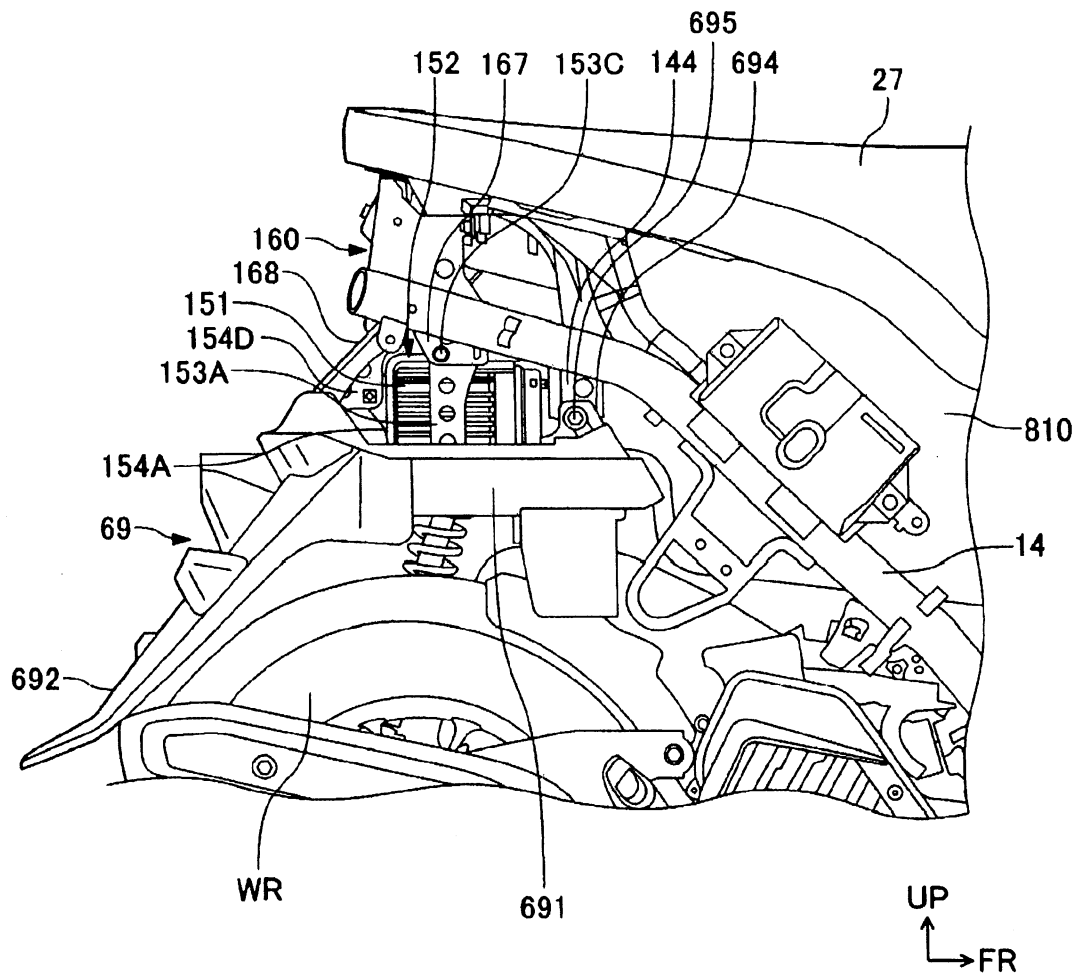


FIG. 12

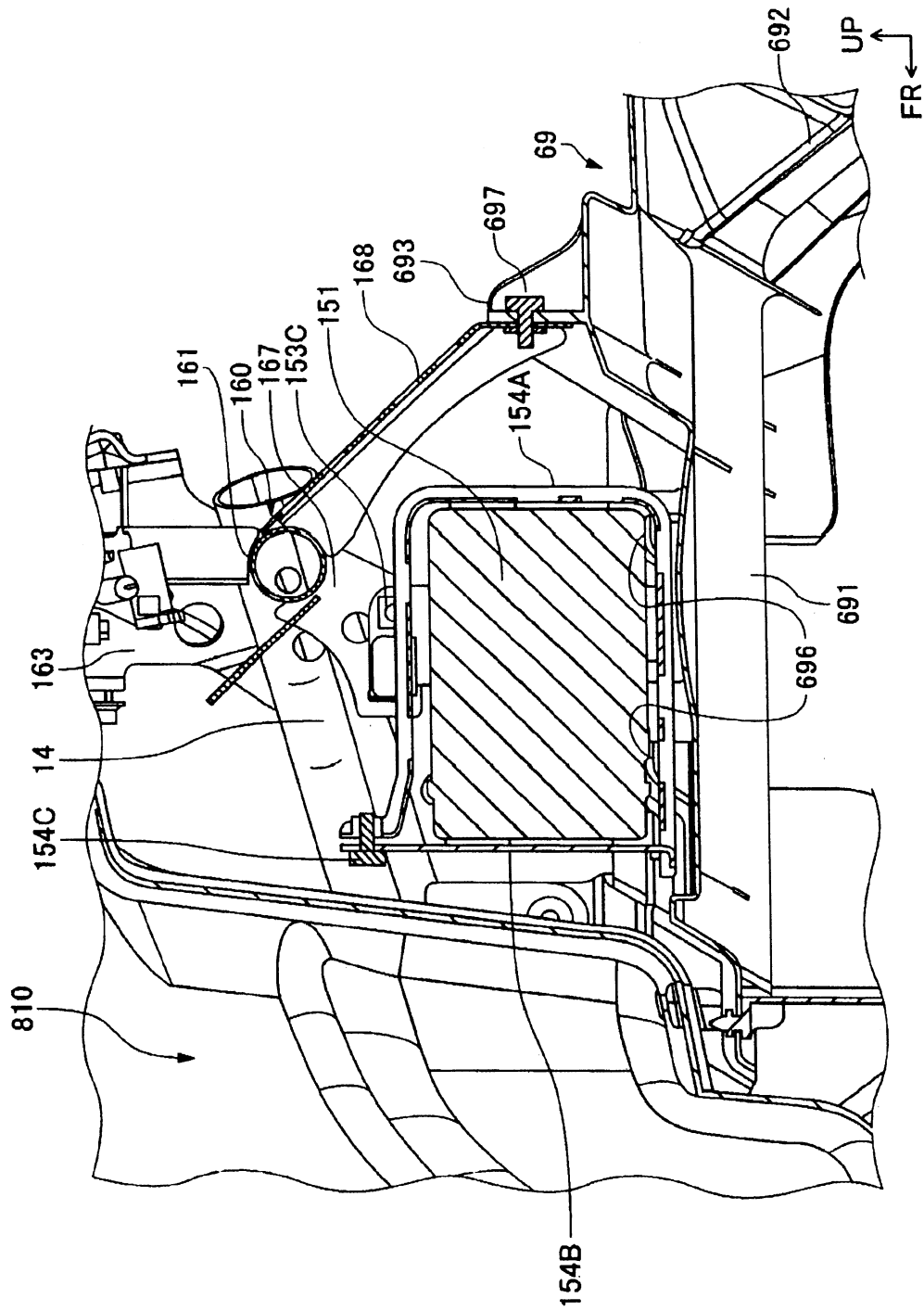


FIG. 13

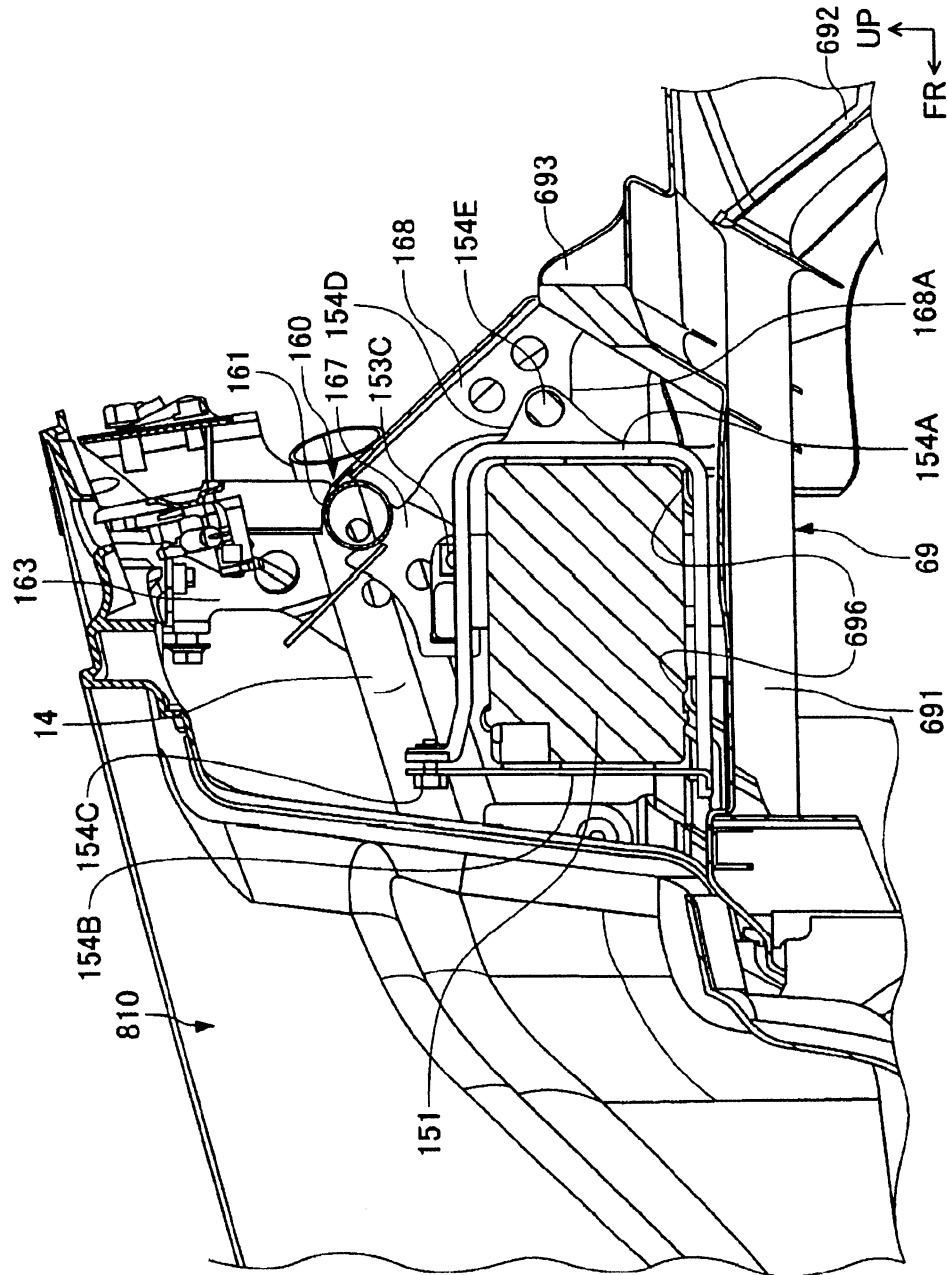


FIG. 14

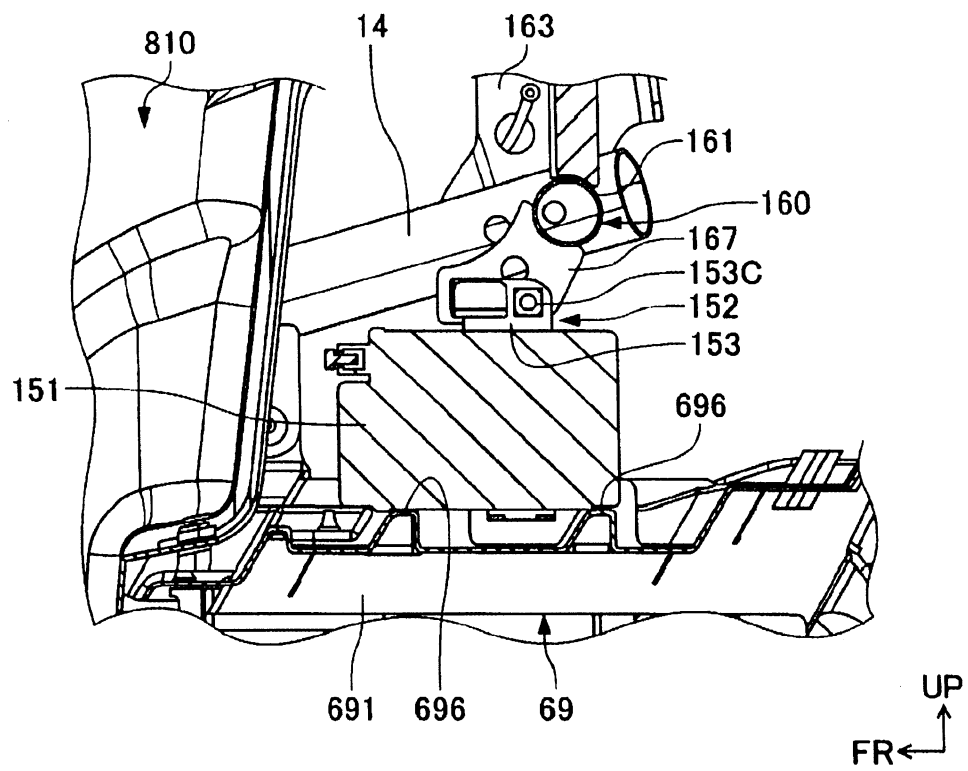


FIG. 15

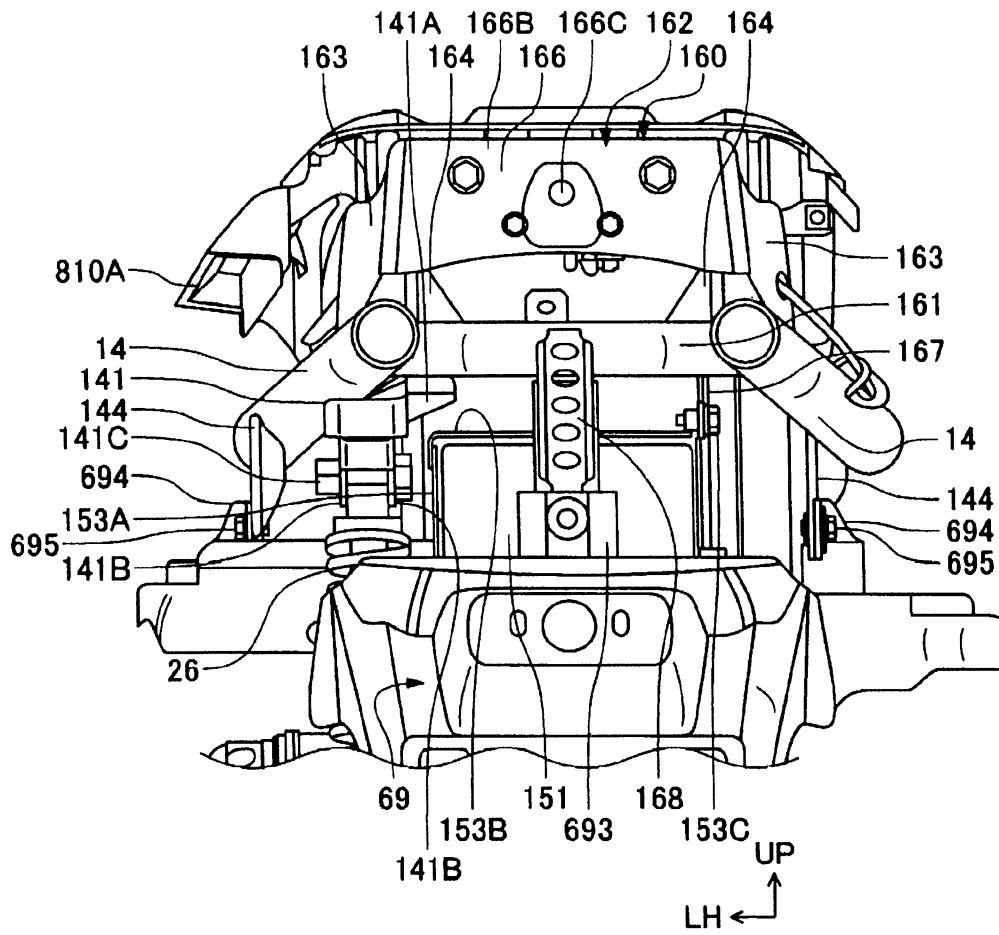


FIG. 16

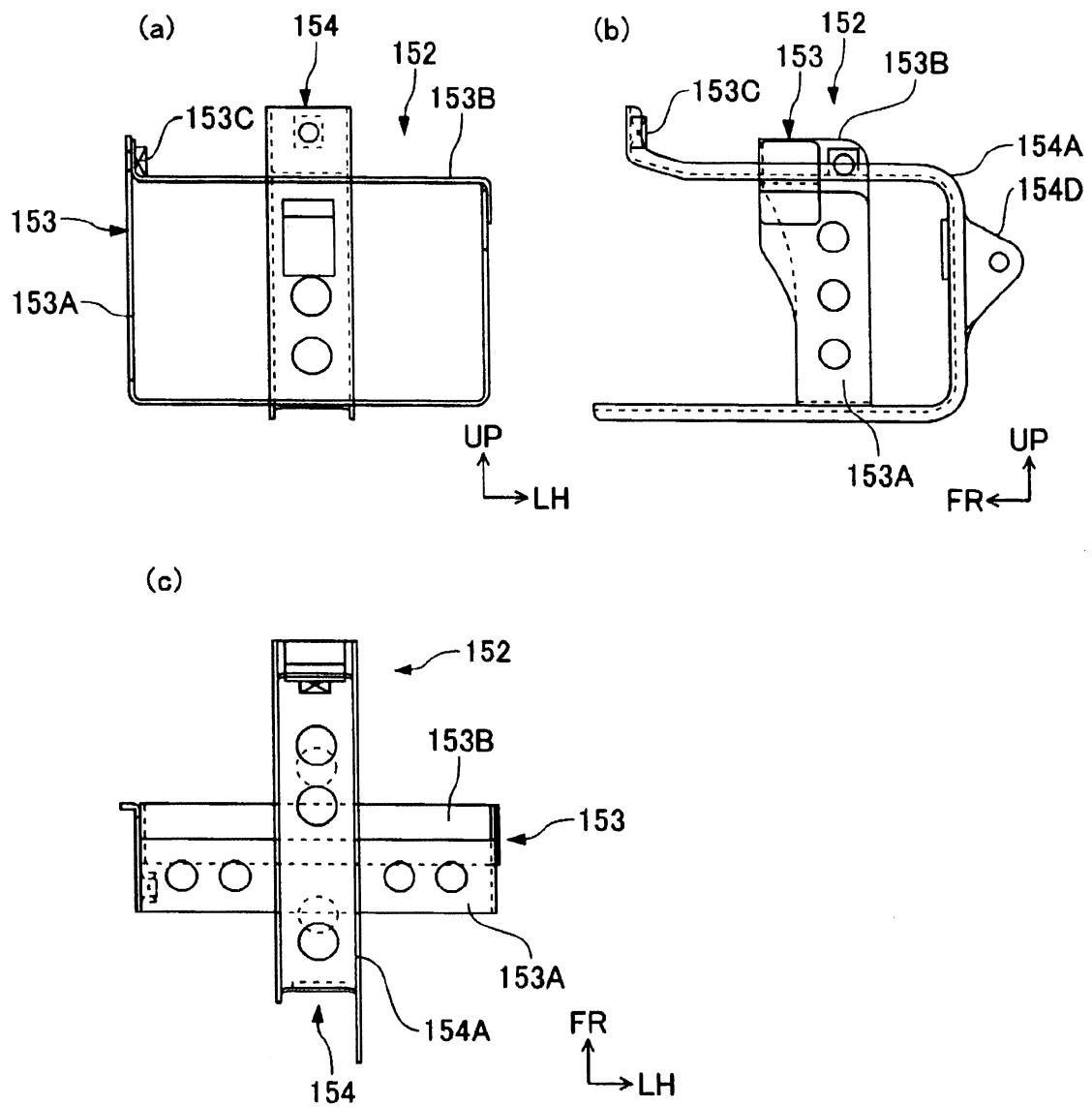
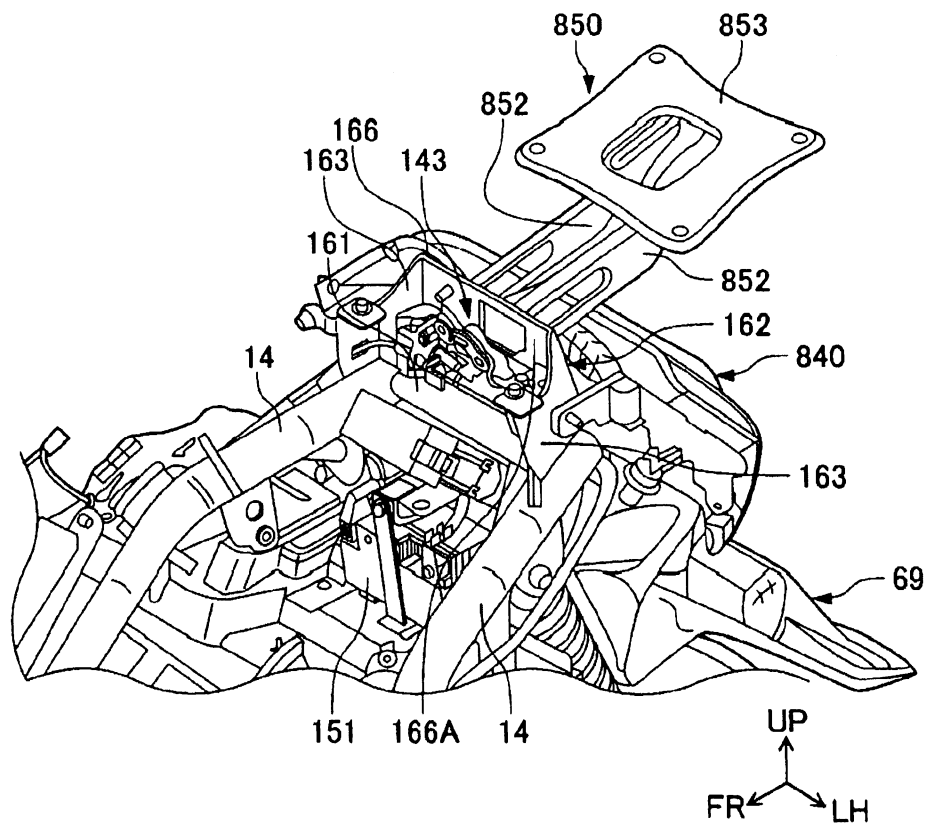


FIG. 17

**FIG. 18**

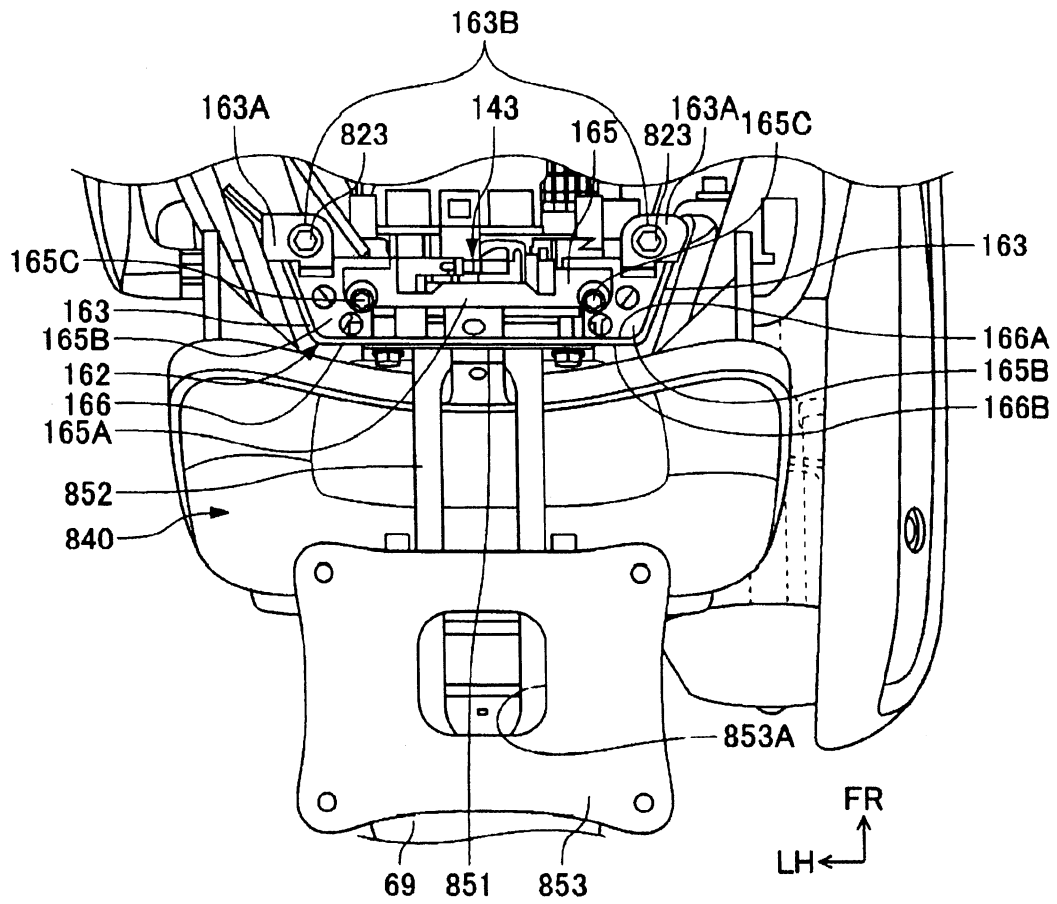


FIG. 19

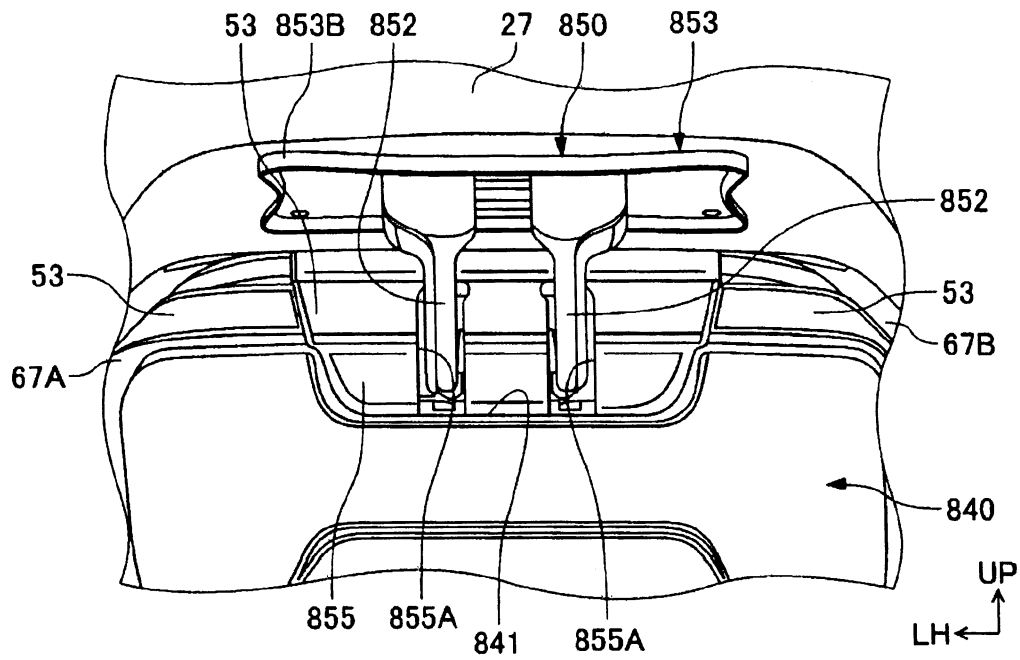


FIG. 20

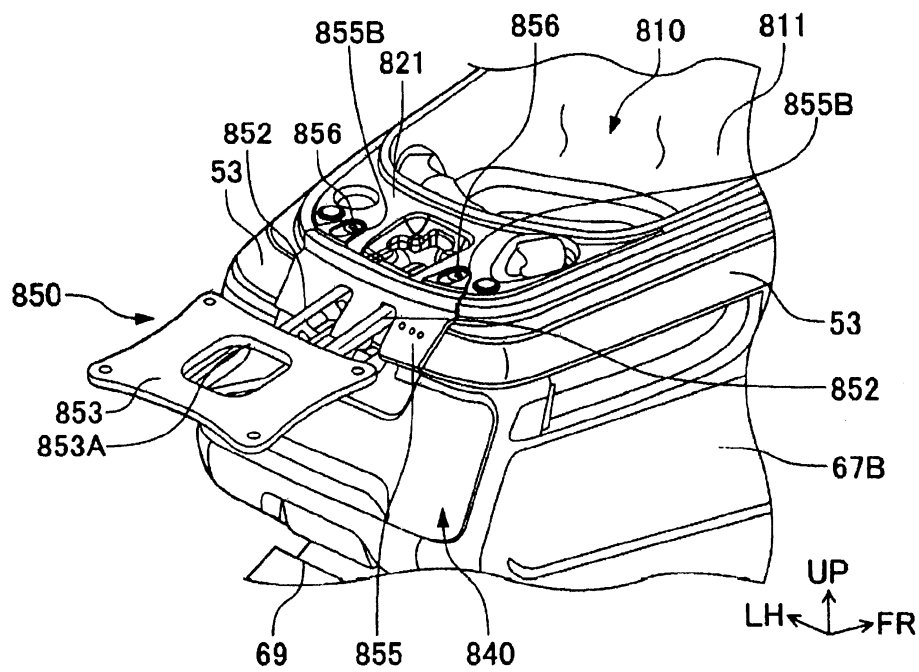


FIG. 21

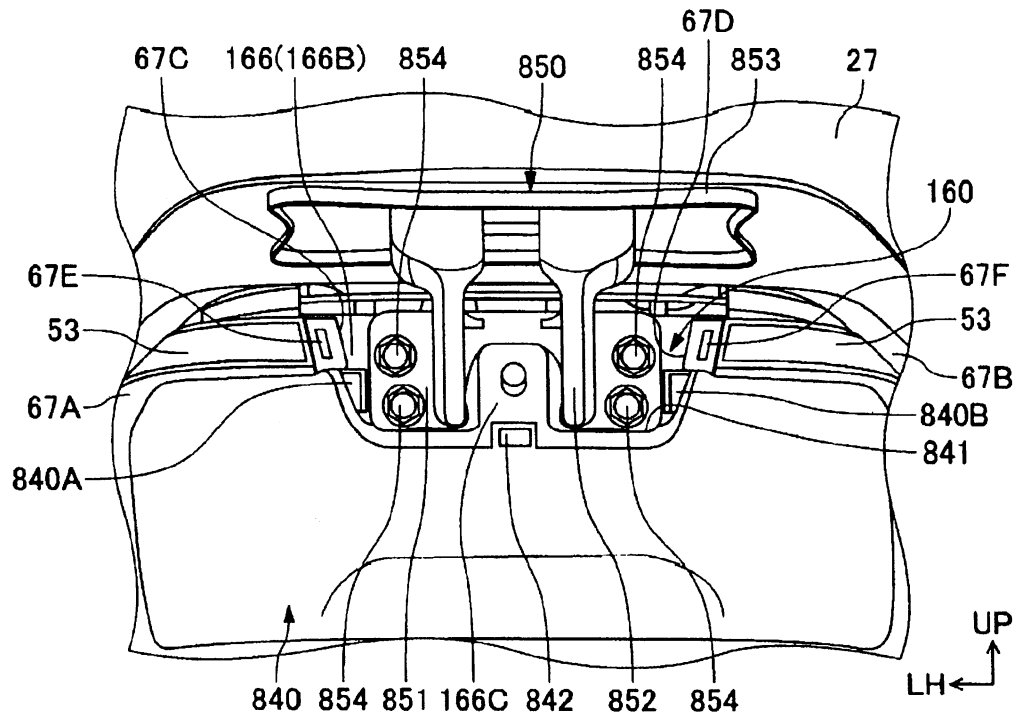


FIG. 22

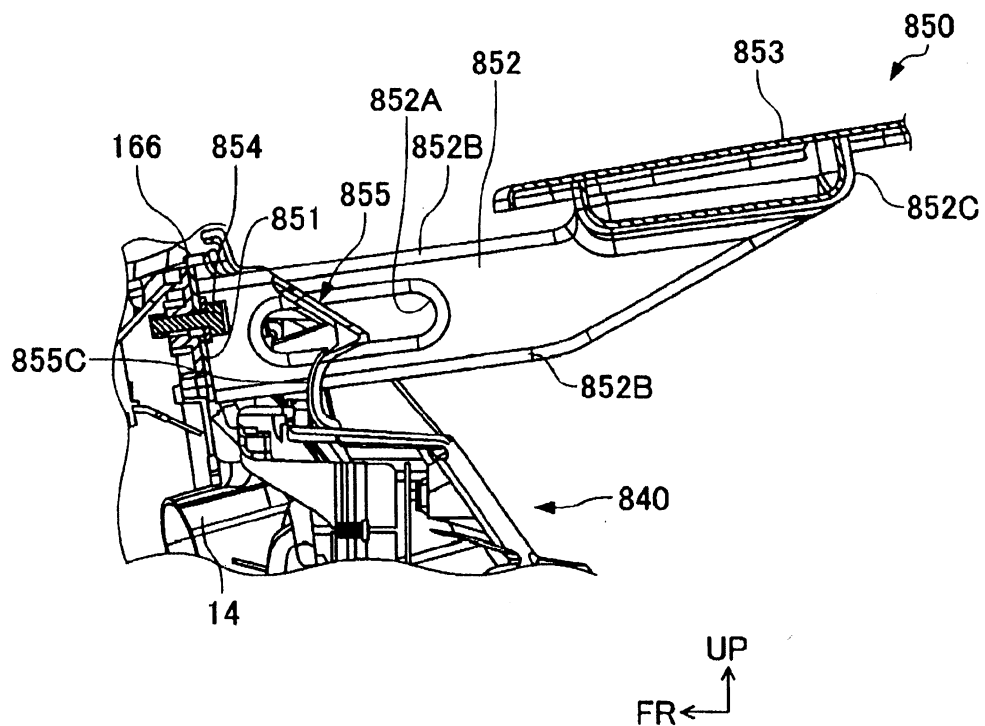


FIG. 23

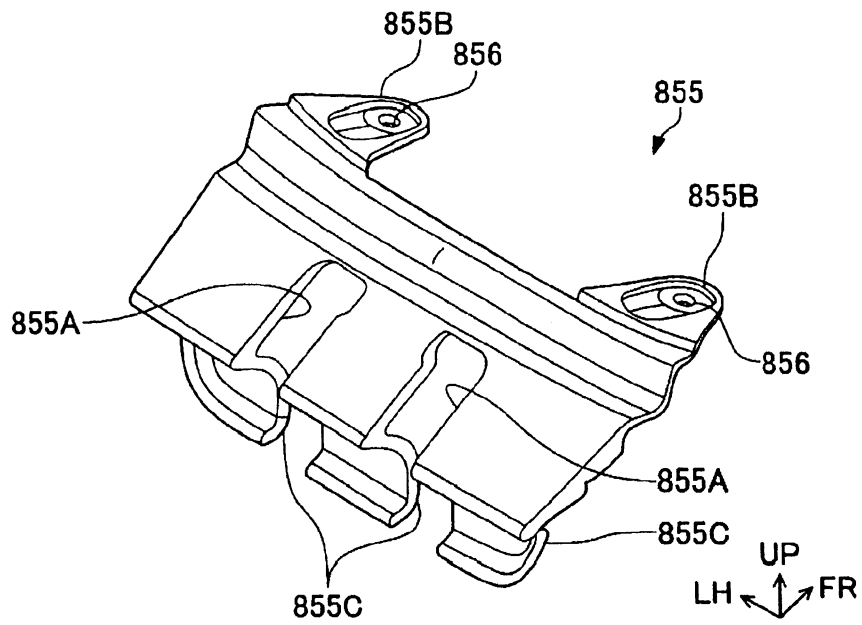


FIG. 24

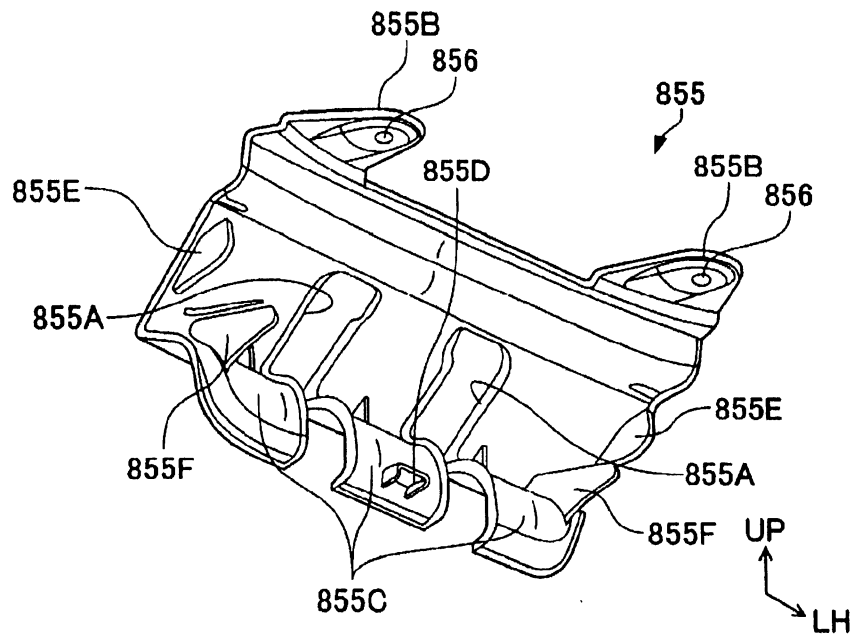
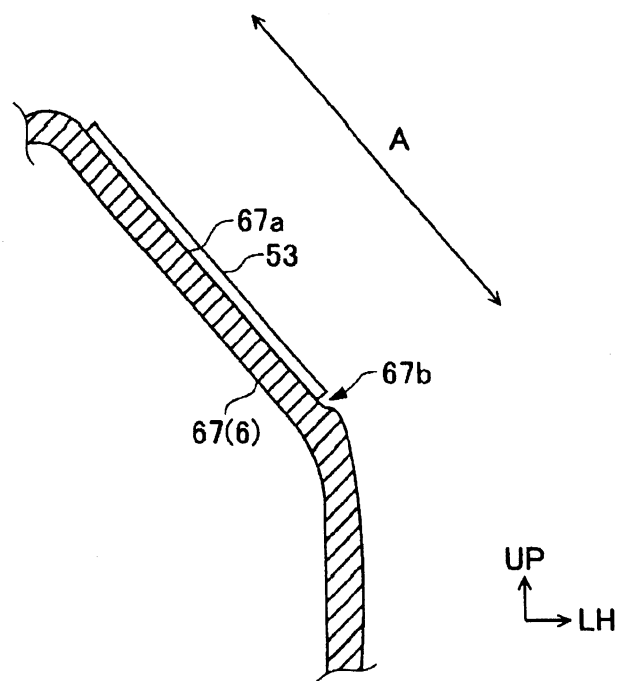


FIG. 25

**FIG. 26**

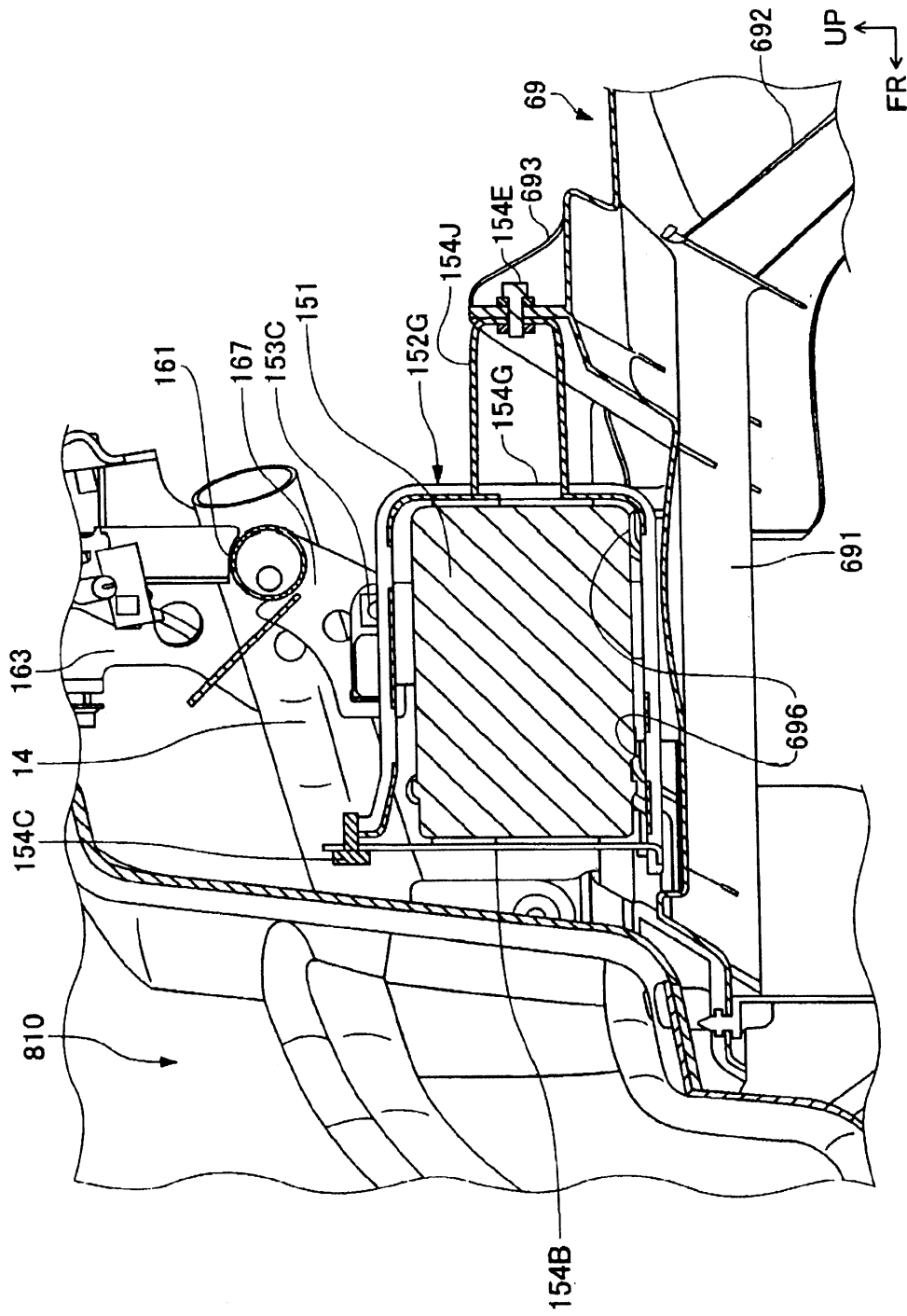


FIG. 27