



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

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0025540

(51)^{2016.01} B62J 7/04; B62K 19/40; B62J 23/00;
B62J 6/04

(13) B

(21) 1-2014-00130

(22) 15/01/2014

(30) 2013-075180 29/03/2013 JP

(45) 25/09/2020 390

(43) 26/05/2014 314A

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

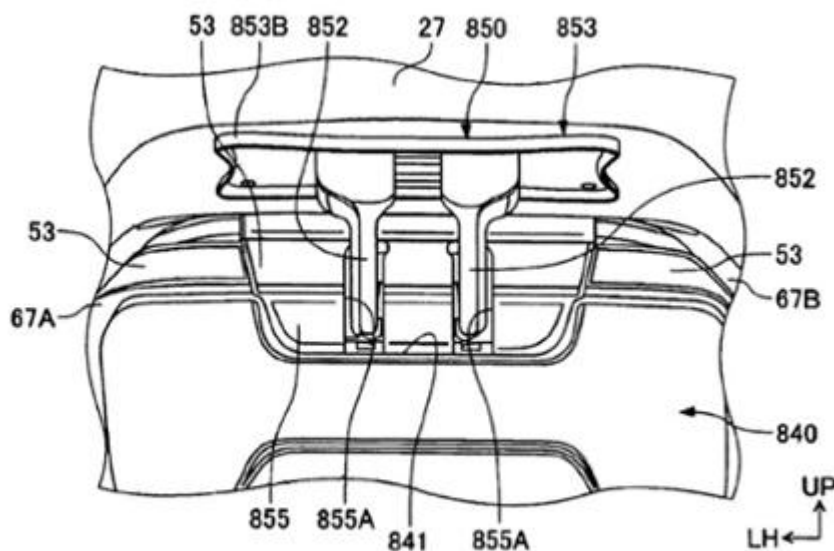
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Yasuo SHINDE (JP); Akira SATO (JP); Genichi KITO (JP); Yoshihiko SUZUKI (JP); Yasushi TATEISHI (JP).

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

(54) KẾT CẤU LẮP GIÁ CHỖ HÀNG DÙNG CHO XE KIỂU YÊN NGỰA

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá chỗ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa cho phép giảm trọng lượng của kết cấu dùng để lắp giá chỗ hàng. Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá chỗ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm yên xe (27), cụm đèn đuôi (840) được bố trí ở phần sau của xe, các tấm ốp sau (67A và 67B) che phần sau của xe, giá chỗ hàng (850) được bố trí ở phía sau yên xe (27), và các thanh đỡ yên xe (14) được tạo kết cấu thành cặp ở bên trái và bên phải. Hơn nữa, kết cấu lắp giá chỗ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm bộ phận ngang (160) dùng để liên kết các thanh đỡ yên xe (14). Giá chỗ hàng (850) được lắp vào bộ phận ngang (160), và được bố trí giữa mép dưới của phần sau yên xe (27) và mép trên của cụm đèn đuôi (840).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa trong đó giá đỡ hàng được lắp trực tiếp vào khung thân.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, trong các xe kiểu yên ngựa như xe máy kiểu scuto, đã biết kết cấu mà giá đỡ hàng dùng để lắp thùng hành lý lên đó được tạo ra trên đó. Giá đỡ hàng này được lắp, ví dụ, vào giá đỡ dùng cho bộ phận dựa lưng (bộ phận dựa lưng dùng cho người ngồi sau) (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2002-104265).

Tuy nhiên, trong kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa được mô tả trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2002-104265, giá đỡ hàng được lắp vào giá đỡ dùng cho bộ phận dựa lưng (bộ phận dựa lưng dùng cho người ngồi sau). Do vậy, giá đỡ có dạng một bộ phận đỡ để lắp giá đỡ hàng kéo dài từ các thanh đỡ yên xe. Nếu độ cứng vững giá đỡ có dạng một bộ phận đỡ để lắp giá đỡ hàng cần phải được đảm bảo, thì kết quả là trọng lượng sẽ tăng.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa cho phép giảm trọng lượng của kết cấu dùng để lắp giá đỡ hàng.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm: yên xe, cụm đèn đuôi được bố trí ở phần sau của xe, tấm ốp sau che phần sau của xe, giá đỡ hàng được bố trí ở phía sau yên xe, và các thanh đỡ yên xe được tạo kết cấu thành cặp ở bên trái và bên phải. Kết cấu lắp giá đỡ hàng khác biệt ở chỗ, kết cấu này còn bao gồm bộ phận ngang dùng để liên kết các thanh đỡ yên xe. Giá đỡ hàng được lắp vào bộ phận ngang, và được bố trí giữa mép dưới của phần sau yên xe và mặt trên của cụm đèn đuôi. Bộ phận ngang được tạo ra có hình dạng tấm, và mặt trước và mặt sau của bộ phận ngang lần lượt hướng về phía trước và về phía sau, và giá đỡ hàng được lắp vào bộ phận ngang từ phía sau. Cụm đèn đuôi

được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm được làm lõm xuống dưới, và giá đỡ hàng được bố trí trong chỗ lõm này.

Theo khía cạnh thứ hai, sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá đỡ hàng nêu trên khác biệt ở chỗ, chốt khóa yên xe được bố trí ở phía trước bộ phận ngang.

Theo khía cạnh thứ ba, sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá đỡ hàng nêu trên khác biệt ở chỗ, tấm ốp sau được phân chia trong khoảng theo chiều rộng của cụm đèn đuôi, tấm ốp giữa phía sau được bố trí giữa phía dưới của yên xe và phía trên của cụm đèn đuôi, theo cách sao cho phần lắp dùng để lắp giá đỡ hàng vào bộ phận ngang được để lộ ra khi tấm ốp giữa phía sau được tháo ra, và tấm ốp giữa phía sau có bộ phận lắp vào tấm ốp giữa phía sau được lắp vào phía dưới của yên xe.

Theo khía cạnh thứ tư, sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá đỡ hàng nêu trên khác biệt ở chỗ, cụm đèn đuôi được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm được làm lõm xuống dưới, phần dưới của tấm ốp giữa phía sau được bố trí trong chỗ lõm, và cụm đèn đuôi và tấm ốp giữa phía sau được gài vào nhau.

Theo khía cạnh thứ năm, sáng chế đề xuất kết cấu lắp giá đỡ hàng nêu trên khác biệt ở chỗ, tấm ốp giữa phía sau có, ở phần dưới của nó, mặt cong được uốn cong về phía trong của xe đồng thời có hình dạng men dọc theo chỗ lõm của cụm đèn đuôi.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, kết cấu lắp giá đỡ hàng bao gồm bộ phận ngang dùng để liên kết các thanh đỡ yên xe. Ngoài ra, giá đỡ hàng được lắp vào bộ phận ngang, và được bố trí giữa mép dưới của phần sau yên xe và mép trên của cụm đèn đuôi. Do vậy, giá đỡ hàng có thể được lắp, mà không cần kéo dài các thanh đỡ yên xe, và không cần tạo ra bất kỳ một giá đỡ nào mà kéo dài ra từ các thanh đỡ yên xe. Do vậy, sự tăng trọng lượng của kết cấu dùng để lắp giá đỡ hàng có thể được hạn chế. Do đó, việc giảm trọng lượng có thể thực hiện được.

Cũng theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, bộ phận ngang được tạo ra có hình dạng tấm. Do vậy, ngay cả trong trường hợp mà giá đỡ hàng được lắp vào bộ phận ngang từ phía sau, trọng lượng của giá đỡ hàng có thể được tiếp nhận theo cách thuận lợi bởi bề mặt của bộ phận ngang dạng tấm. Kết quả là, có thể giảm được số lượng các bộ phận cấu thành dùng để tiếp nhận trọng lượng của giá đỡ hàng, và thực hiện được việc giảm trọng lượng.

Cũng theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, cụm đèn đuôi được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm được làm lõm xuống dưới. Ngoài ra, giá đỡ hàng được bố trí trong chỗ lõm này. Do vậy, giá đỡ hàng có thể được lắp vào các vị trí nằm cách nhau theo phương thẳng đứng của bộ phận ngang. Do vậy, trọng lượng của giá đỡ hàng có thể được tiếp nhận theo cách thuận lợi.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, chốt khóa yên xe được bố trí ở phía trước bộ phận ngang. Do vậy, chốt khóa yên xe có thể được che bởi bộ phận ngang dạng tấm. Do đó, việc tiếp cận không đúng cách chốt khóa yên xe từ phía sau có thể được ngăn chặn.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, tấm ốp sau được phân chia trong khoảng theo chiều rộng của cụm đèn đuôi. Ngoài ra, tấm ốp giữa phía sau được bố trí giữa phía dưới yên xe và phía trên cụm đèn đuôi, theo cách sao cho phần của giá đỡ hàng mà được lắp vào bộ phận ngang được để lộ ra khi tấm ốp giữa phía sau được tháo ra. Do vậy, các bề mặt phân chia của các tấm ốp bên phía sau để lắp giá đỡ hàng và các bề mặt gài của các tấm ốp bên phía sau và chiều dài của tấm ốp giữa phía sau có thể được hạn chế ở mức chắc chắn nhất có thể. Ngoài ra, các phần lắp dùng để lắp các tấm ốp bên phía sau và tấm ốp giữa phía sau có thể được ngăn không cho bị lộ ra. Kết quả là, chất lượng hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, cụm đèn đuôi được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm được làm lõm xuống dưới. Phần dưới của tấm ốp giữa phía sau được bố trí bên trong chỗ lõm, và cụm đèn đuôi và tấm ốp giữa phía sau được gài vào nhau. Do vậy, các bề mặt gài của cụm đèn đuôi và tấm ốp giữa phía sau cũng như các bề mặt gài của các tấm ốp bên phía sau và tấm ốp giữa phía sau có thể được tạo ra theo cách không dễ thấy. Ngoài ra, các đặc tính lắp ráp giữa cụm đèn đuôi và tấm ốp giữa phía sau có thể được cải thiện.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, tấm ốp giữa phía sau có, ở phần dưới của nó, mặt cong mà được uốn cong về phía trong của xe đồng thời có hình dạng men dọc theo chỗ lõm của cụm đèn đuôi. Do vậy, tấm ốp giữa phía sau có thể được tháo ra bằng cách sử dụng phần của mặt cong. Do đó, các đặc tính tháo/lắp của tấm ốp giữa phía sau có thể được cải thiện.

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 một phương án 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 1.

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 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 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 giá đỡ hàng trên xe máy.

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

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

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

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

Sáng chế sẽ được mô tả dưới đây thông qua một phương án của nó 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 một phương án 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; chắn bùn 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 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 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 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 lắ 40 đượ tạo thành bằng cách liên kết liên khối thân động cơ 41 và cơ cầu 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 đượ 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 đượ nối với cơ cầu liên kết 5 trên phần vấu 412 đượ bố trí ở phía trước hộp trục khuỷu 411. Ngoài ra, chân chống giữa 413 đượ đỡ theo cách quay đượ ở phần dưới của thân động cơ 41. Chân chống giữa 413, khi đượ đặt vào vị trí hoạt động của nó, có thể đỡ khung thân.

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

Cơ cầu liên kết 5 cho phép động cơ kiểu cụm lắ 40 lắ theo phương thẳng đứng và theo hướng trước-sau, nhờ đó hấp thụ các tải trọng và đập tác dụng lên bánh sau WR từ mặt đường. Cơ cầu liên kết 5 đượ đỡ theo cách quay đượ trên các tấm chốt xoay 19, và đượ đỡ theo cách quay đượ trên động cơ kiểu cụm lắ 40.

Bộ giảm xóc sau 26 hấp thụ các tải trọng và đập tác dụng lên bánh sau WR từ mặt đường, nhờ tác dụng hấp thụ và đập của nó. Phần đầu trên của bộ giảm xóc sau 26 đượ 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 đượ nối với phần đầu sau của động cơ kiểu cụm lắ 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 lắ 40. Bộ giảm xóc sau 26 kéo dài nghiêng theo chiều xuống dưới và về phía sau. Bộ giảm xóc sau 26 đượ bố trí ở trạng thái mà phạm vi (hành trình) nén đượ đảm bảo. Bộ giảm xóc sau 26 đượ 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 tám ốp trước 61, tám che chân 62, tám 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 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 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 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 giữa tấm che sàn để chân 63 và tấm ốp gầm xe 65 theo phương thẳng đứng. Ngoài ra, bình nhiên liệu 28 được bố trí giữa hai khung sàn 13 theo chiều rộng xe, và được bố trí giữa ống ngang trước 16 và ống ngang sau 17 theo chiều dọc xe.

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 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 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 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 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 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 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 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 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 671 (xem FIG.3) và rãnh bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ) mở về phía dưới. Rãnh bên trái 671 được lắp vào trong và gài vào phần rãnh dạng hộp 812, trong khi rãnh bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ) được lắp vào trong và gài vào phần rãnh dạng hộp ở phía bên phải (không được thể hiện trên hình vẽ). Kết quả là, phần bên trái 67A và phần bên phải 67B của tấm ốp bên phía sau 67 được giữ cố định theo chiều rộng xe (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 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 mà nằm liền kề với phần mép dưới của yên xe 27 và nằm liền kề với mép trên của hốc lõm 672. Như được thể hiện trên FIG.26, trên bề mặt của tấm ốp bên phía sau 67, bề mặt dán chi tiết làm kín 67a được tạo ra có hình dạng một đường thẳng theo hướng A nằm vuông góc với hướng theo chiều dài của chi tiết làm kín phía sau 53 (theo hướng vuông góc với bề mặt trang hình vẽ), và ngoài ra, phần bậc 67b được tạo ra ở mặt dưới của bề mặt dán chi tiết làm kín 67a. Phần bậc 67b được tạo ra dọc theo chiều dài của bề mặt dán chi tiết làm kín 67a. Chi tiết làm kín phía sau 53 được dán 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 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) 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 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 vào hai thanh đỡ yên xe 14. Như được thể hiện trên FIG.19, phần lắp 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 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 vào chi tiết dạng ống 161.

Như được thể hiện trên FIG.19, phần lắp chốt khóa yên xe 165 bao gồm tấm chốt khóa yên xe 165A, và các phần lắp tấm 165B. Các phần lắp 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 tấm 165B. Các phần đầu bên trái và bên phải của tấm chốt khóa yên xe 165A được lắp vào các phần lắp tấm 165B nhờ các bu lông 165C. Chốt khóa yên xe 143 được lắp 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 16 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) 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 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 giữa chúng.

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

Như được thể hiện trên FIG.13, phần sau của phần đế 691 của chắn bùn sau 69 có phần nối với giá đỡ phần sau 693 nhô lên phía trên. Phần đầu dưới của giá đỡ phần sau 168 được lắp và được giữ cố định vào phần nối với giá đỡ phần sau 693 nhờ bu lông 697. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.11 và FIG.12, phần đế 691 được tạo ra, trên hai mặt bên ở bên trái và bên phải phần trước của nó, lần lượt có các phần nối với thanh đỡ yên xe 694 nhô lên phía trên. Các phần nối với chắn bùn sau 144 kéo dài xuống dưới từ các thanh đỡ yên xe 14 lần lượt được lắp và được giữ cố định vào các phần nối với thanh đỡ yên xe 694 nhờ các bu lông 695. Như được thể hiện trên FIG.16, các phần nối với chắn bùn 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, chắn bùn sau 69 lần lượt được lắp, 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 chắn bùn sau 144. Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.15 và các hình vẽ tương tự, các phần nhô để tiếp xúc với ắc quy 696 nhô lên phía trên được tạo ra ở mặt trên của phần đế 691 của chắn

bùn sau 69. Các phần nhô để tiếp xúc với ắc quy 696 được bố trí thành một cặp ở phía trước và phía sau, và đều có 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 bùn 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 nối 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 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 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, 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 vào phần đầu trên của tấm trước dạng đai bằng kim loại 154B nhờ bu lông 154C. Phần lắp 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 vào giá đỡ sau 154D được lắp, nhờ bu lông 154E, vào phần lắp 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 vào giá đỡ phần sau 168, và cũng được lắp vào chi tiết đỡ ở phía bên phải giá đỡ ắc quy 167 dùng làm phần lắp 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 bùn sau 69. Ắc quy 151 được bố trí ở phía trên chấn bùn sau 69.

Kết cấu lắp 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 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 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 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 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 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 vào bộ phận ngang 851 có dạng tấm với hình dạng gần như hình chữ U mở xuống dưới, để tránh phần lắp 166C dùng để lắp với cụm đèn đuôi 840 và bộ phận ngang 160. Phần lắp 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 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 vào bộ phận ngang 851 được lắp 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 vào bộ phận ngang 160. Ngoài ra, chỗ lõm 841 của cụm đèn đuôi 840 được bố trí giữa mặt dưới phần sau của yên xe 27 và mặt trên của cụm đèn đuôi 840. Do vậy, giá đỡ hàng 850 được bố trí giữa mặt dưới phần sau của yên xe 27 và mặt trên của cụm đèn đuôi 840. Cụ thể 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 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 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 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 vào phần kéo dài 855B. Các phần lắp 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 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 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 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 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 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 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 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 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 vào bộ phận ngang 851 (cụ thể là, phần của giá đỡ hàng 850 mà được lắp 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 lắp giá đỡ hàng 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.

Theo phương án này, kết cấu lắp giá đỡ hàng bao gồm bộ phận ngang 160 dùng để liên kết các thanh đỡ yên xe 14. Ngoài ra, giá đỡ hàng 850 được lắp vào bộ phận ngang 160, và được bố trí giữa mép dưới của phần sau yên xe 27 và mép trên của cụm đèn đuôi 840. Do vậy, giá đỡ hàng 850 có thể được lắp, mà không cần kéo dài các thanh đỡ yên xe 14, và không cần tạo ra bất kỳ một giá đỡ nào mà kéo dài ra từ các thanh đỡ yên xe 14. Do vậy, sự tăng trọng lượng của kết cấu dùng để lắp giá đỡ hàng 850 có thể được hạn chế. Kết quả là, việc giảm trọng lượng có thể thực hiện được.

Theo phương án này, bộ phận ngang 160 được tạo ra có hình dạng tấm. Do vậy, ngay cả trong trường hợp mà giá đỡ hàng 850 được lắp vào bộ phận ngang 160 từ phía sau, trọng lượng của giá đỡ hàng 850 có thể được tiếp nhận theo cách thuận lợi bởi bề mặt của bộ phận ngang dạng tấm 160. Do đó, có thể giảm được số lượng các bộ phận cấu thành dùng để tiếp nhận trọng lượng của giá đỡ hàng 850, và thực hiện được việc giảm trọng lượng.

Theo phương án này, cụm đèn đuôi 840 được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm 841 được làm lõm xuống dưới. Ngoài ra, giá đỡ hàng 850 được bố trí trong chỗ lõm 841. Do vậy, giá đỡ hàng 850 có thể được lắp vào các vị trí nằm cách nhau theo phương thẳng đứng của bộ phận ngang 160. Do vậy, trọng lượng của giá đỡ hàng 850 có thể được tiếp nhận theo cách thuận lợi.

Theo phương án này, chốt khóa yên xe 143 được bố trí ở phía trước bộ phận ngang 160. Do vậy, chốt khóa yên xe 143 có thể được che bởi bộ phận ngang dạng tấm 160. Do đó, việc tiếp cận không đúng cách chốt khóa yên xe 143 từ phía sau có thể được ngăn chặn.

Theo phương án này, tấm ốp bên phía sau 67, là một trong số các tấm ốp sau được phân chia trong khoảng theo chiều rộng của cụm đèn đuôi 840. Ngoài ra, tấm ốp

giữa phía sau 855 được bố trí giữa phía dưới yên xe 27 và phía trên cụm đèn đuôi 840, theo cách sao cho phần của giá đỡ hàng 850 mà được lắp vào bộ phận ngang 160 được để lộ ra khi tấm ốp giữa phía sau 855 được tháo ra. Do vậy, các bề mặt phân chia của tấm ốp bên phía sau 67 dùng để lắp giá đỡ hàng và các bề mặt gài của các tấm ốp bên phía sau 67 và tấm ốp giữa phía sau 855 có thể được ngăn không cho bị nhìn thấy, ở mức chắc chắn nhất có thể. Ngoài ra, các phần lắp dùng để lắp các tấm ốp bên phía sau 67 và tấm ốp giữa phía sau 855 có thể được ngăn không cho bị lộ ra. Kết quả là, chất lượng hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện.

Ngoài ra, cụm đèn đuôi 840 cũng như phần lắp của phần mặt sau dạng tấm 166 của bộ phận ngang 160 có thể được che bởi tấm ốp giữa phía sau 855, và phần lắp 166C có thể bị che khuất khỏi tầm nhìn từ bên ngoài. Cụ thể hơn, các tấm ốp bên phía sau 67 được lắp vào cụm đèn đuôi 840, và cụm đèn đuôi 840 được lắp vào phần mặt sau dạng tấm 166 của bộ phận ngang 160 là một phần của khung thân 10. Ngoài ra, phần lắp 166C dùng để lắp cụm đèn đuôi 840 vào khung thân 10 được che bởi tấm ốp giữa phía sau 855.

Theo phương án này, cụm đèn đuôi 840 được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm 841 được làm lõm xuống dưới. Phần dưới của tấm ốp giữa phía sau 855 được bố trí bên trong chỗ lõm 841, và cụm đèn đuôi 840 và tấm ốp giữa phía sau 855 được gài vào nhau. Do vậy, các bề mặt gài của cụm đèn đuôi 840 và tấm ốp giữa phía sau 855 cũng như các bề mặt gài của chúng dùng để gài vào các tấm ốp bên phía sau 67 có thể được tạo ra theo cách không dễ thấy. Ngoài ra, các đặc tính lắp ráp giữa cụm đèn đuôi 840 và tấm ốp giữa phía sau 855 có thể được cải thiện.

Theo phương án này, tấm ốp giữa phía sau 855 có, ở phần dưới của nó, mặt cong 855C được uốn cong về phía trong của xe đồng thời có hình dạng men dọc theo chỗ lõm 841 của cụm đèn đuôi 840. Do vậy, tấm ốp giữa phía sau 855 có thể được tháo ra bằng cách sử dụng phần của mặt cong 855C. Do đó, các đặc tính tháo/lắp của tấm ốp giữa phía sau 855 có thể được cải thiện.

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 theo phương án này, song kết cấu này không giới hạn phạm vi của sáng chế. Ví dụ, hai thanh đỡ yên xe có thể đỡ yên xe theo cách trực tiếp.

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

Ngoài ra, mặc dù một ví dụ mà trong đó sáng chế được áp dụng cho xe máy 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 scutor 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 lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm:

yên xe (27),

cụm đèn đuôi (840) được bố trí ở phần sau của xe,

tấm ốp sau (67) che phần sau của xe,

giá đỡ hàng (850) được bố trí ở phía sau yên xe (27), và

các thanh đỡ yên xe (14) được tạo kết cấu thành cặp ở bên trái và bên phải,

kết cấu lắp giá đỡ hàng còn bao gồm:

bộ phận ngang (160) dùng để liên kết các thanh đỡ yên xe (14);

giá đỡ hàng (850) được lắp vào bộ phận ngang (160), và được bố trí giữa mép dưới của phần sau yên xe (27) và mặt trên của cụm đèn đuôi (840),

trong đó bộ phận ngang (160) được tạo ra có hình dạng tấm, và mặt trước và mặt sau của bộ phận ngang (160) lần lượt hướng về phía trước và về phía sau, và

giá đỡ hàng (850) được lắp vào bộ phận ngang (160) từ phía sau, và

trong đó cụm đèn đuôi (840) được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm (841) được làm lõm xuống dưới, và giá đỡ hàng (850) được bố trí trong chỗ lõm (841) này.

2. Kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó kết cấu này còn bao gồm chốt khóa yên xe (143) được bố trí ở phía trước bộ phận ngang (160).

3. Kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

tấm ốp sau (67) được phân chia trong khoảng theo chiều rộng của cụm đèn đuôi (840),

tấm ốp giữa phía sau (855) được bố trí giữa phía dưới của yên xe (27) và phía trên của cụm đèn đuôi (840), theo cách sao cho phần lắp dùng để lắp giá đỡ hàng (850) vào bộ phận ngang (160) được để lộ ra khi tấm ốp giữa phía sau (855) được tháo ra, và

tấm ốp giữa phía sau (855) có bộ phận lắp vào tấm ốp giữa phía sau được lắp vào phía dưới của yên xe (27).

4. Kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 3, trong đó:

cụm đèn đuôi (840) được tạo ra ở phần trên của nó có chỗ lõm (841) được làm lõm xuống dưới, phần dưới của tấm ốp giữa phía sau (855) được bố trí trong chỗ lõm (841), và

cụm đèn đuôi (840) và tấm ốp giữa phía sau (855) được gài vào nhau.

5. Kết cấu lắp giá đỡ hàng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 4, trong đó tấm ốp giữa phía sau (855) có, ở phần dưới của nó, mặt cong (855C) được uốn cong về phía trong của xe đồng thời có hình dạng men dọc theo chỗ lõm (841) của cụm đèn đuôi (840).

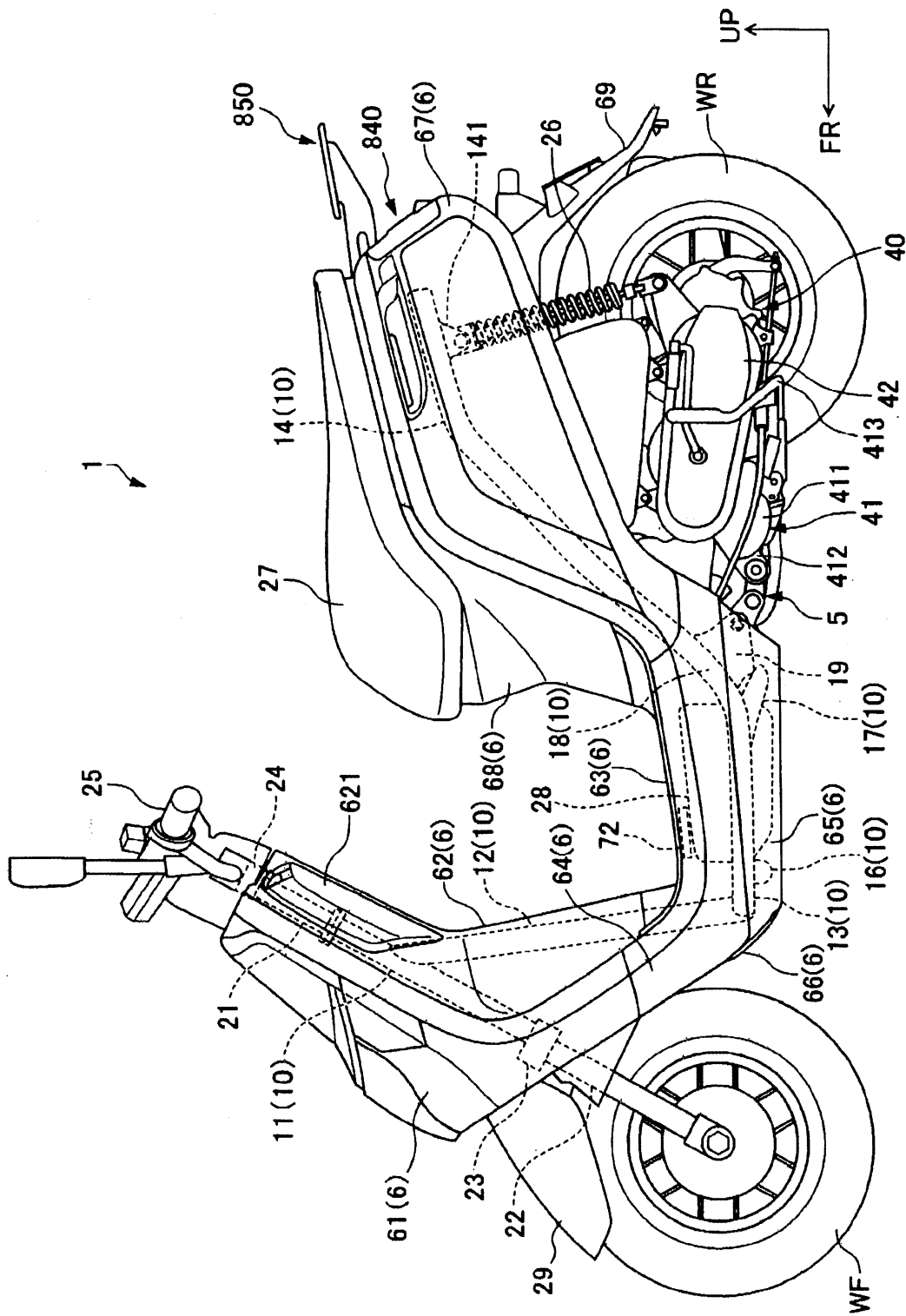


FIG. 1

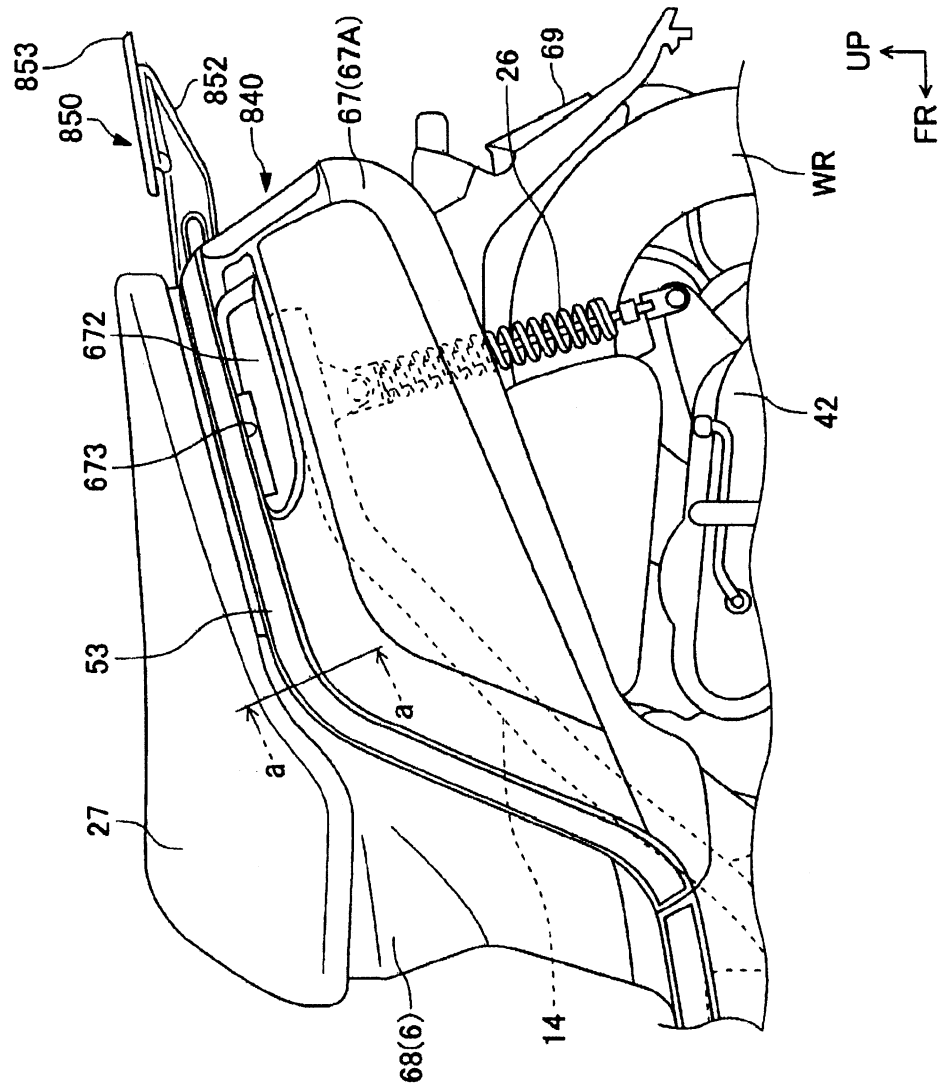


FIG. 2

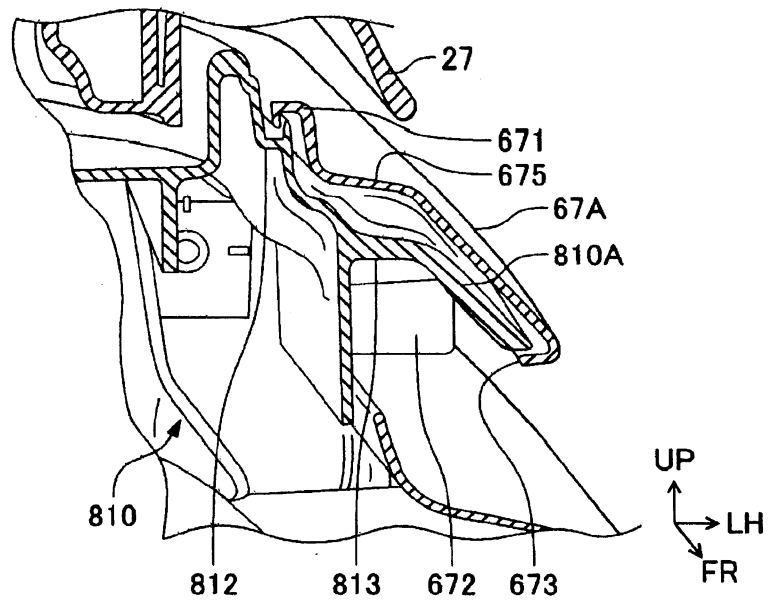


FIG. 3

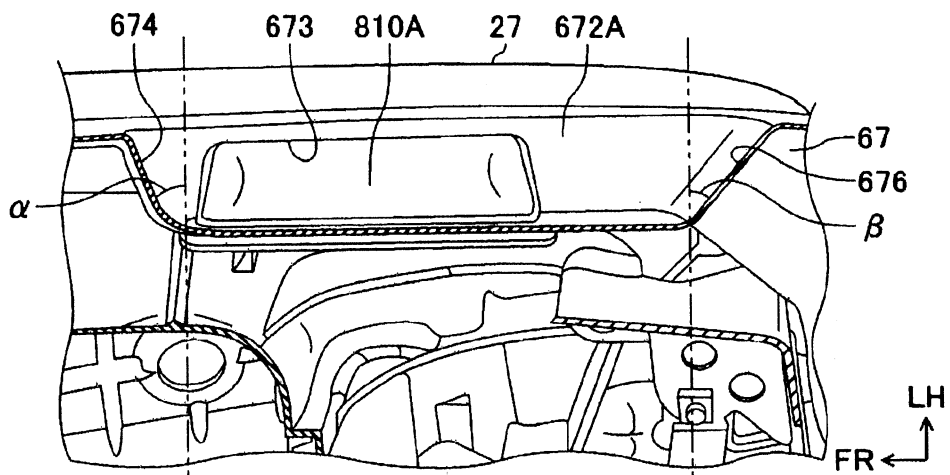


FIG. 4

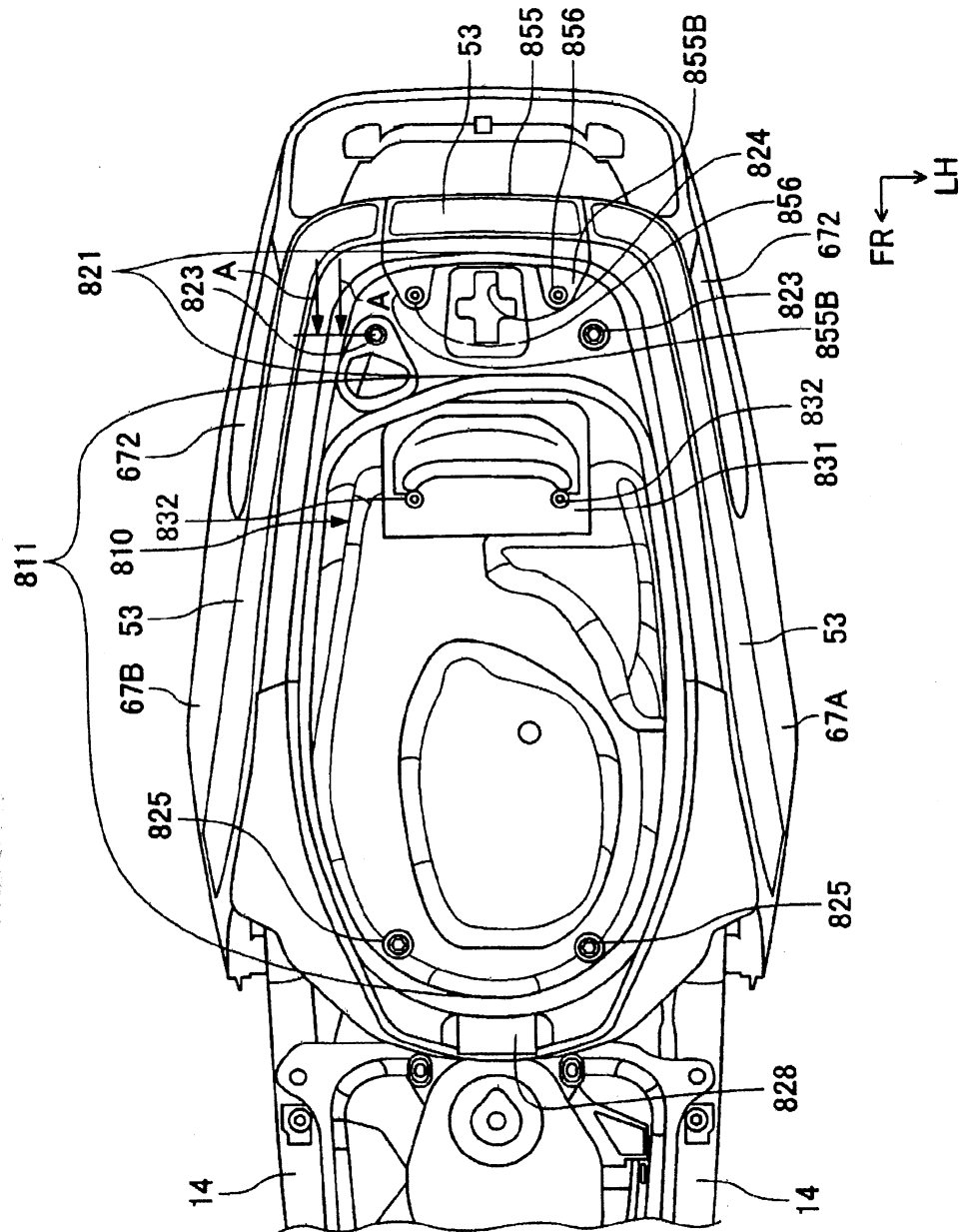


FIG. 5

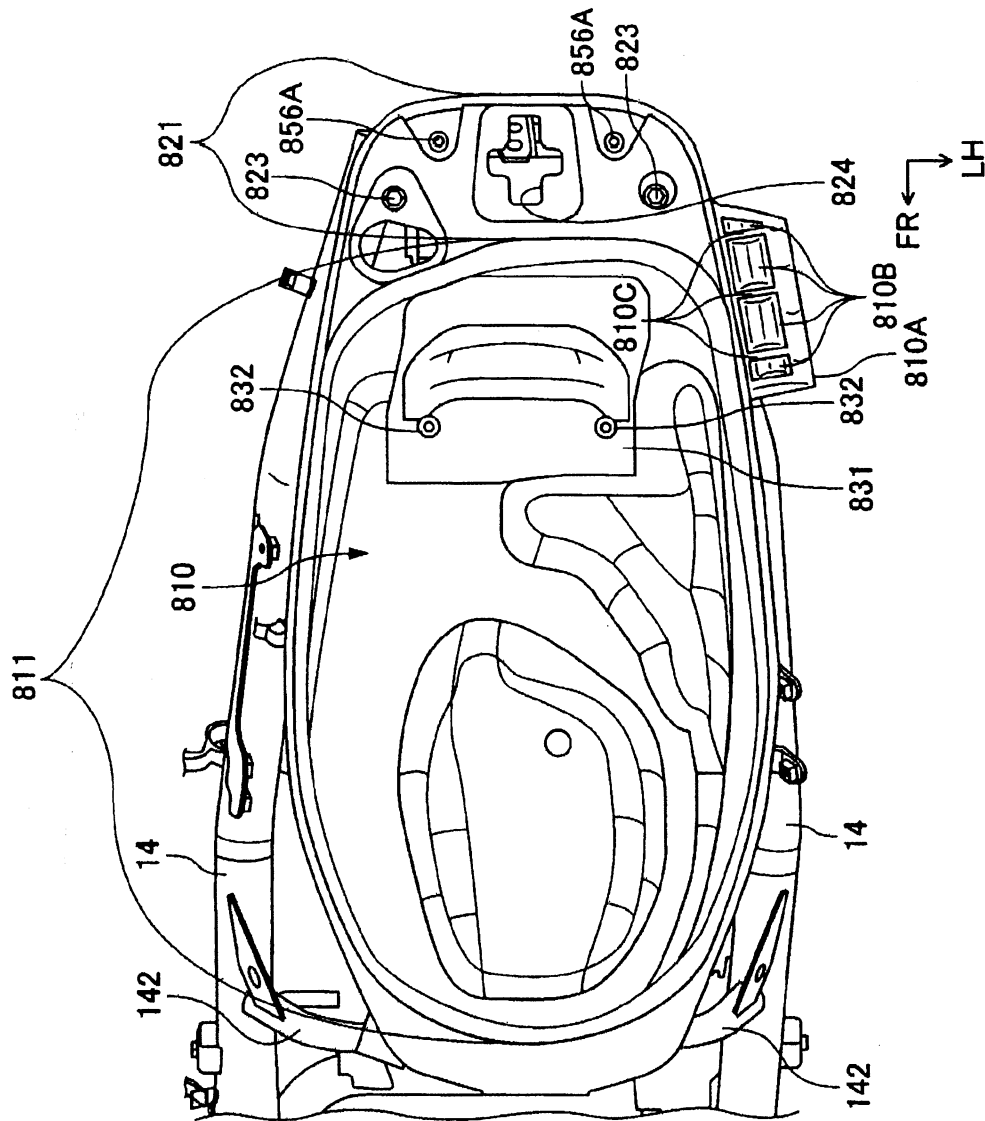


FIG. 6

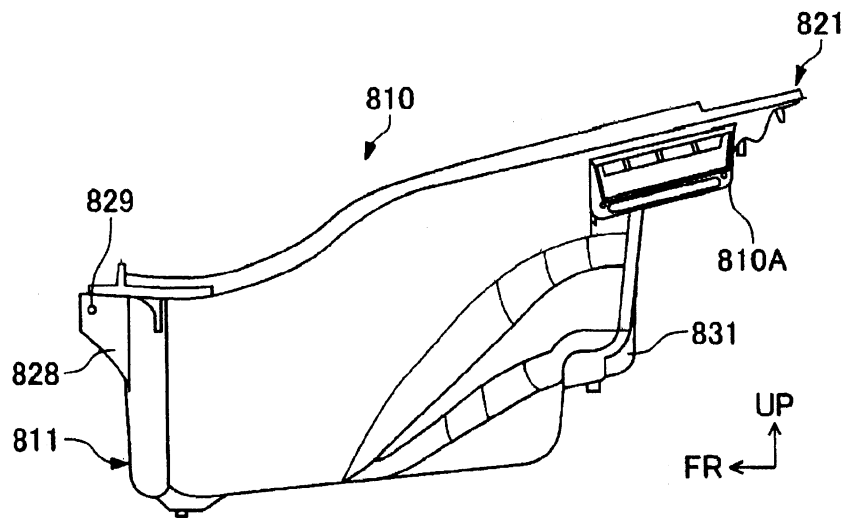


FIG. 7

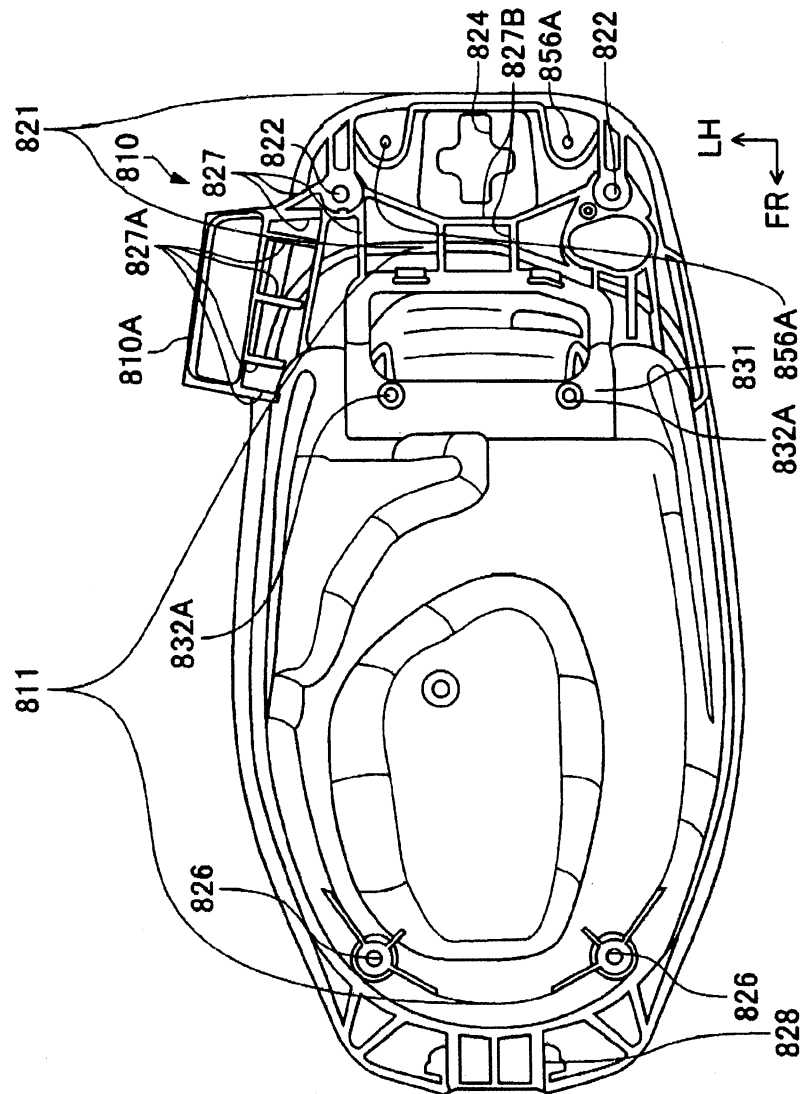


FIG. 8

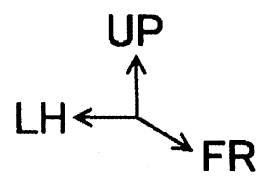
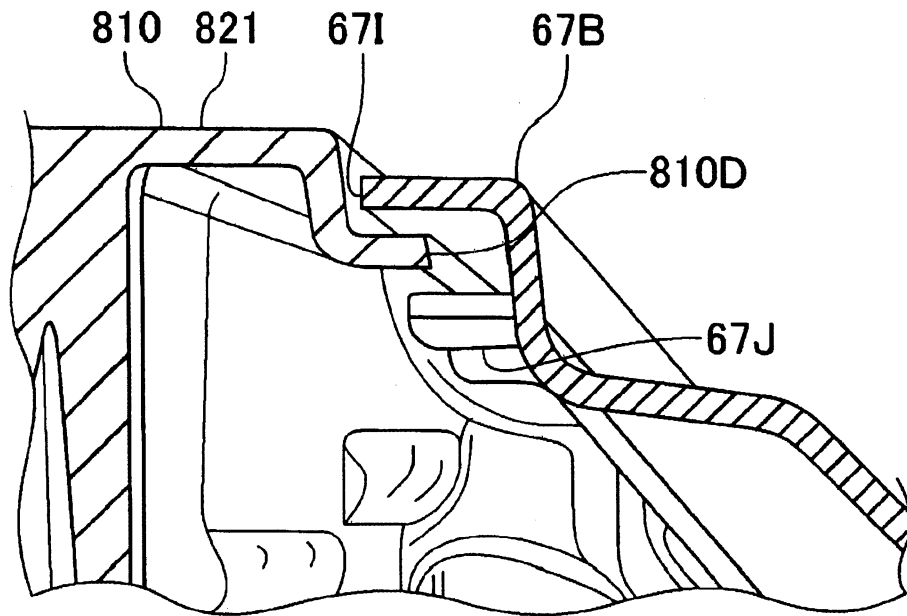


FIG. 9

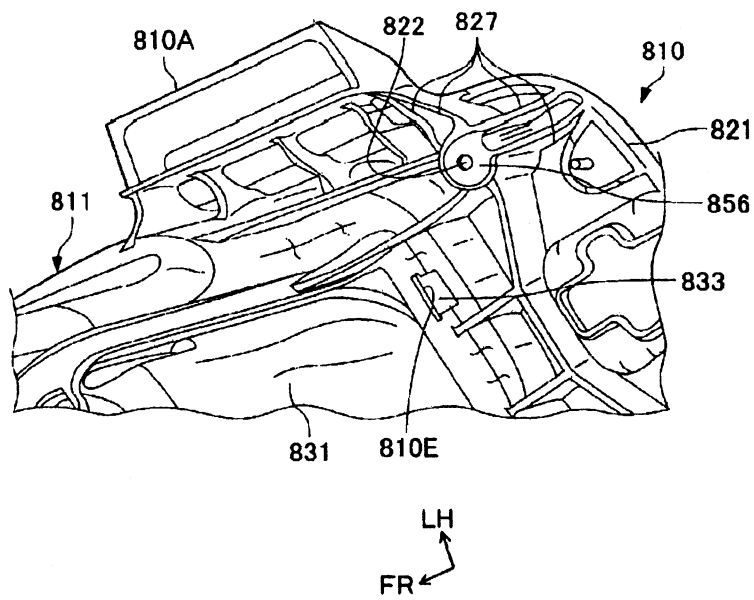


FIG. 10

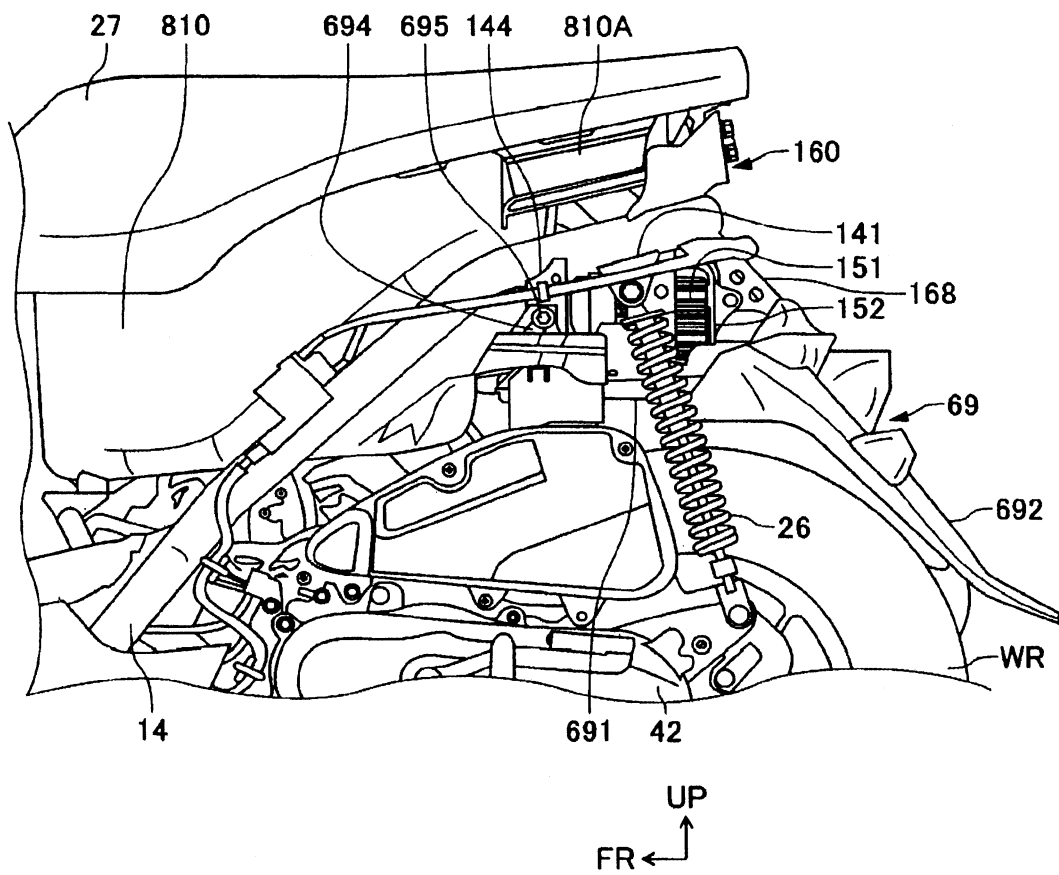


FIG. 11

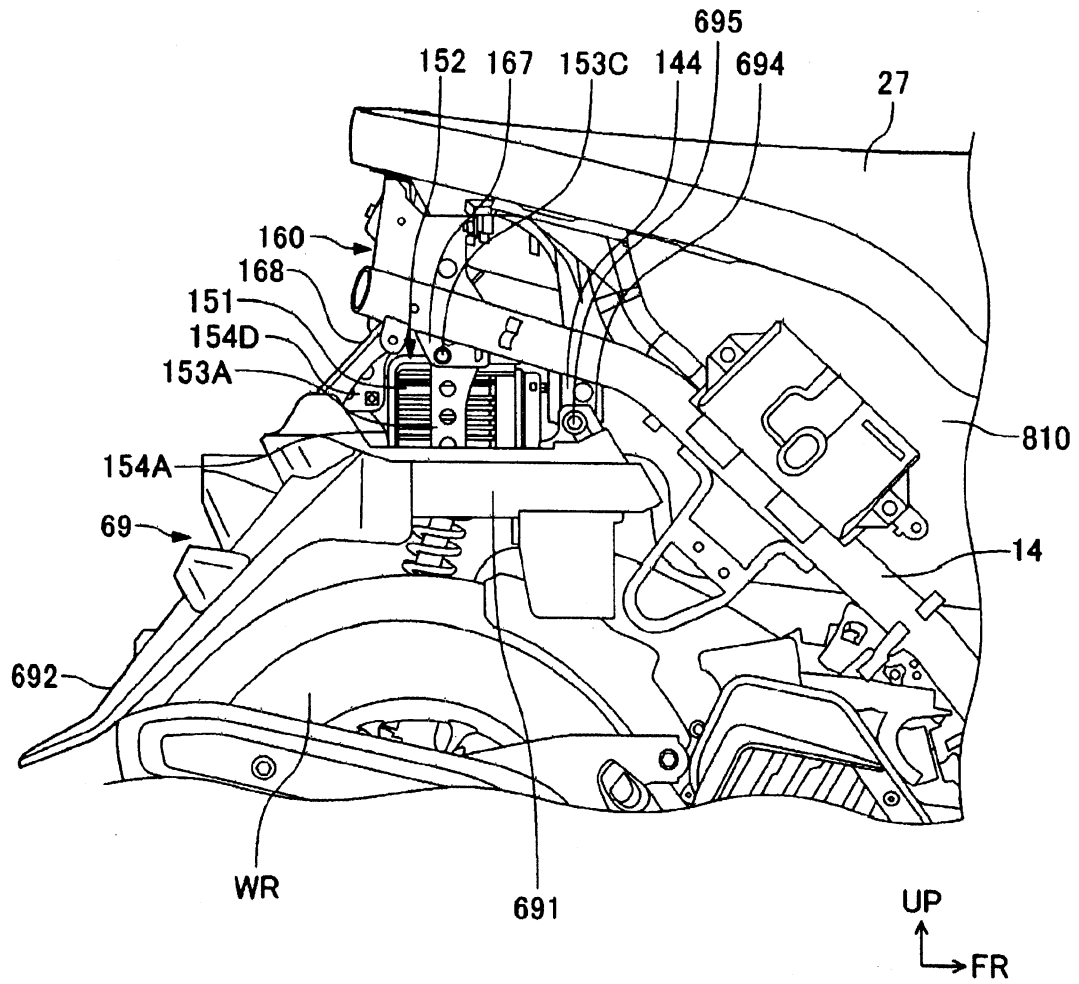


FIG. 12

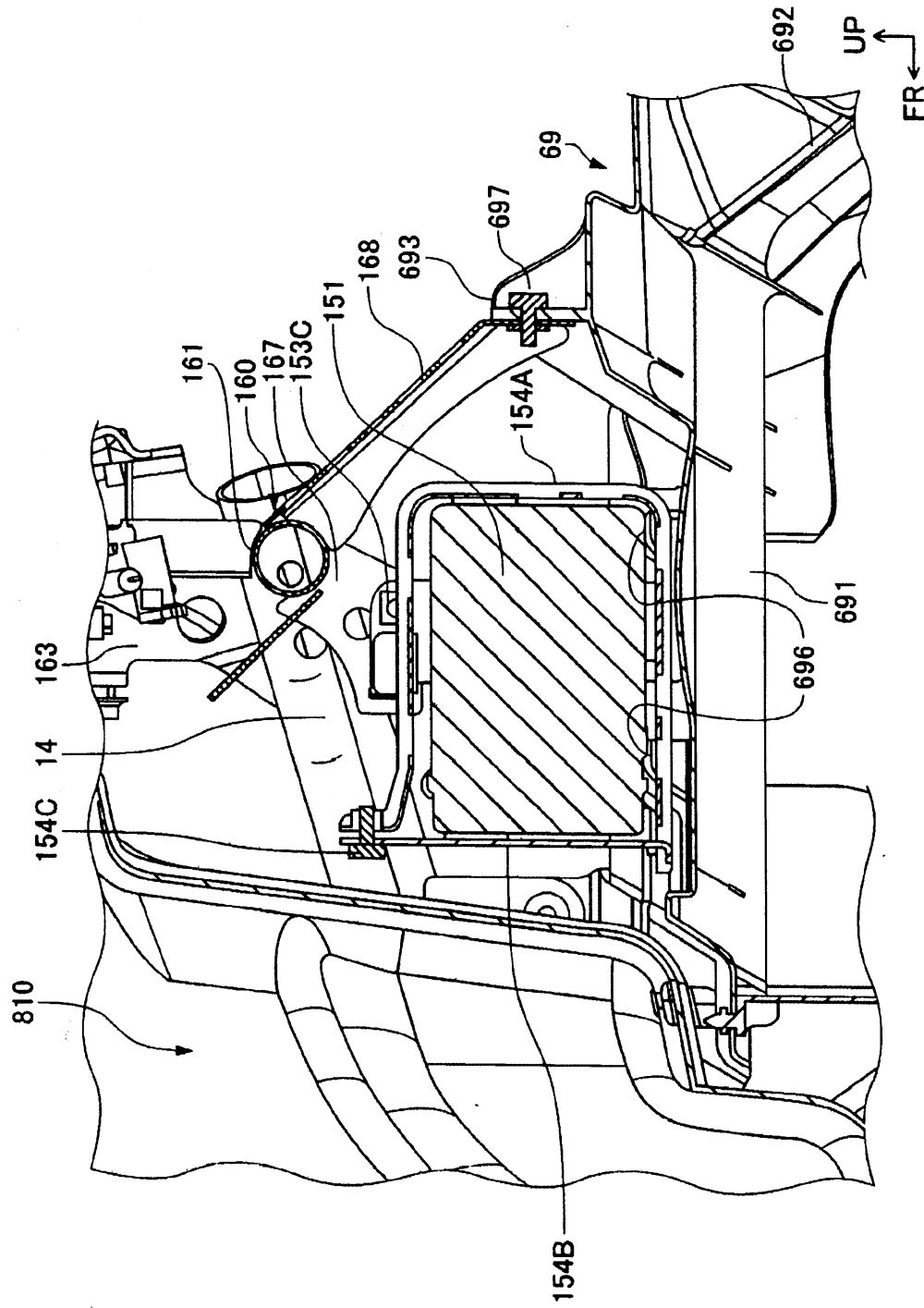


FIG. 13

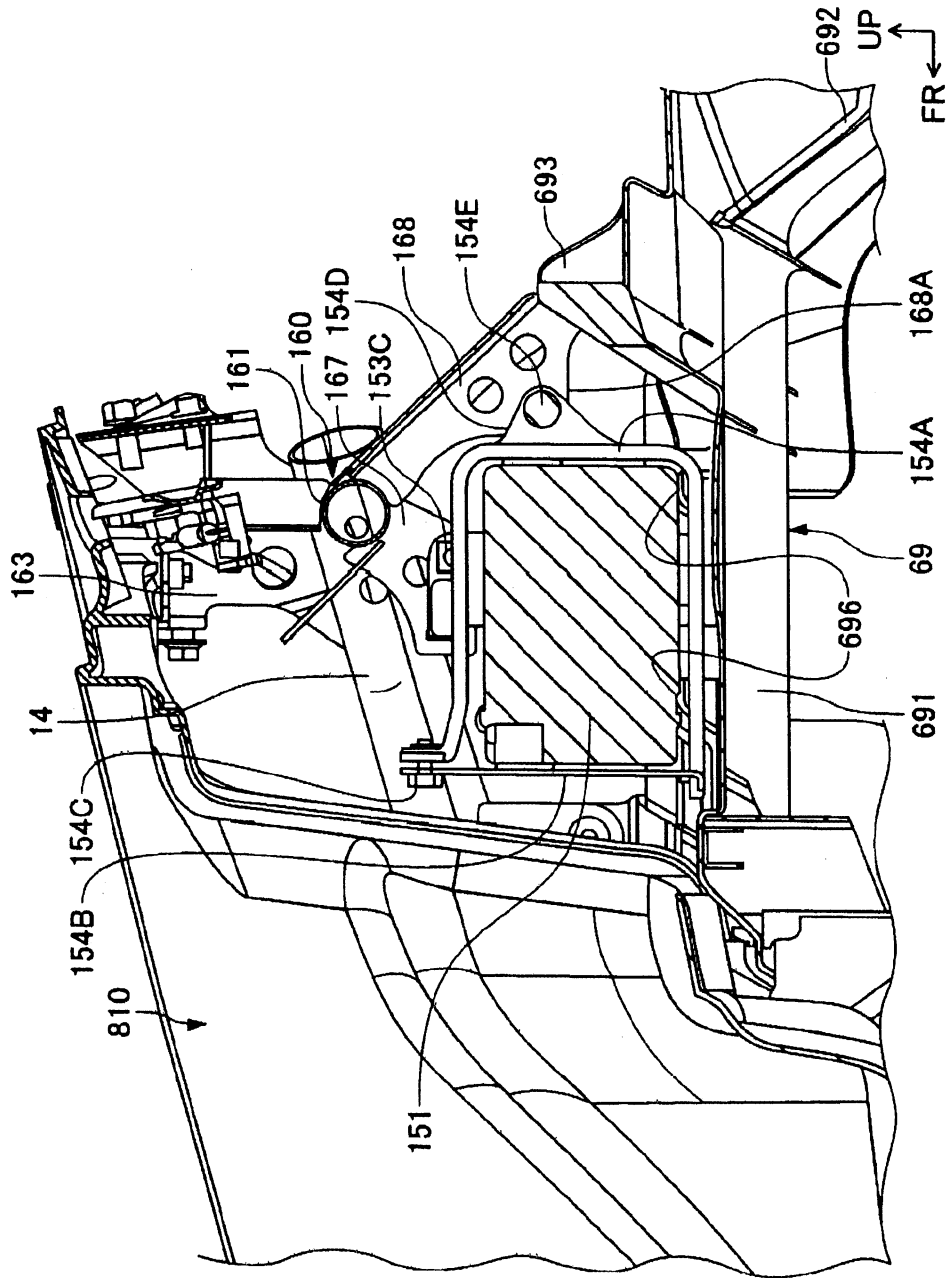


FIG. 14

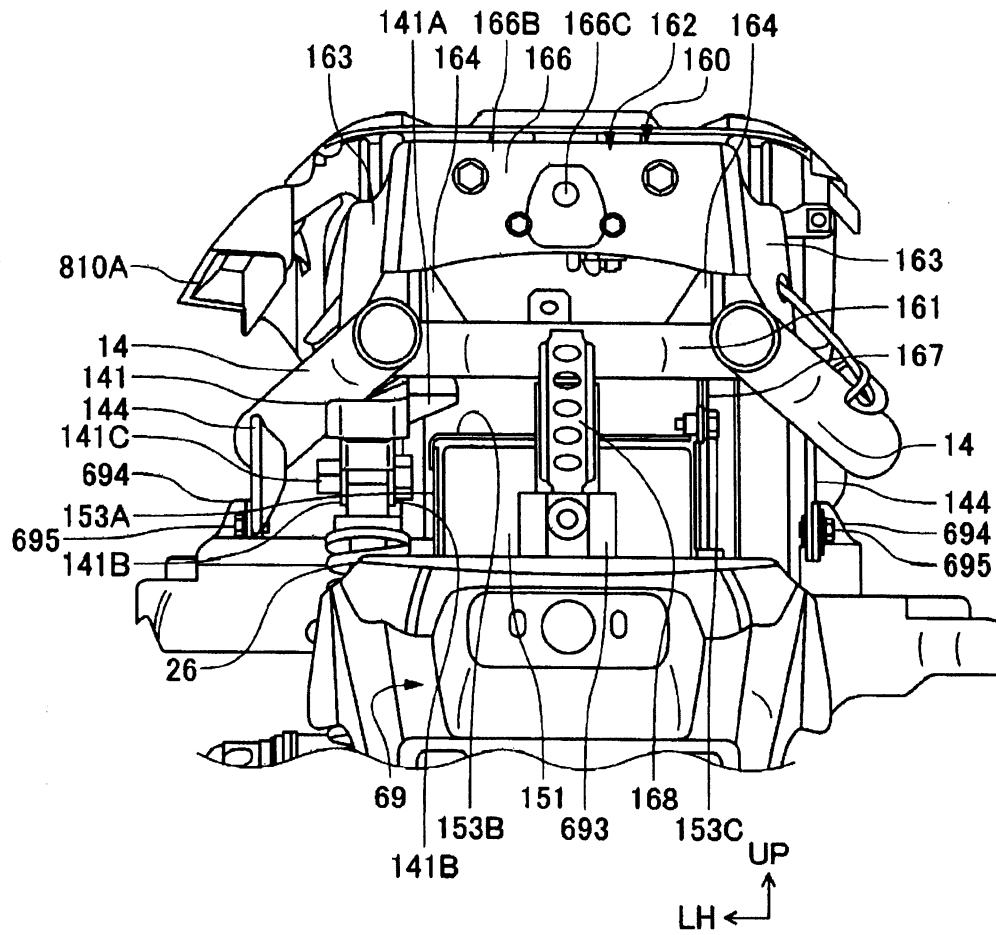


FIG. 16

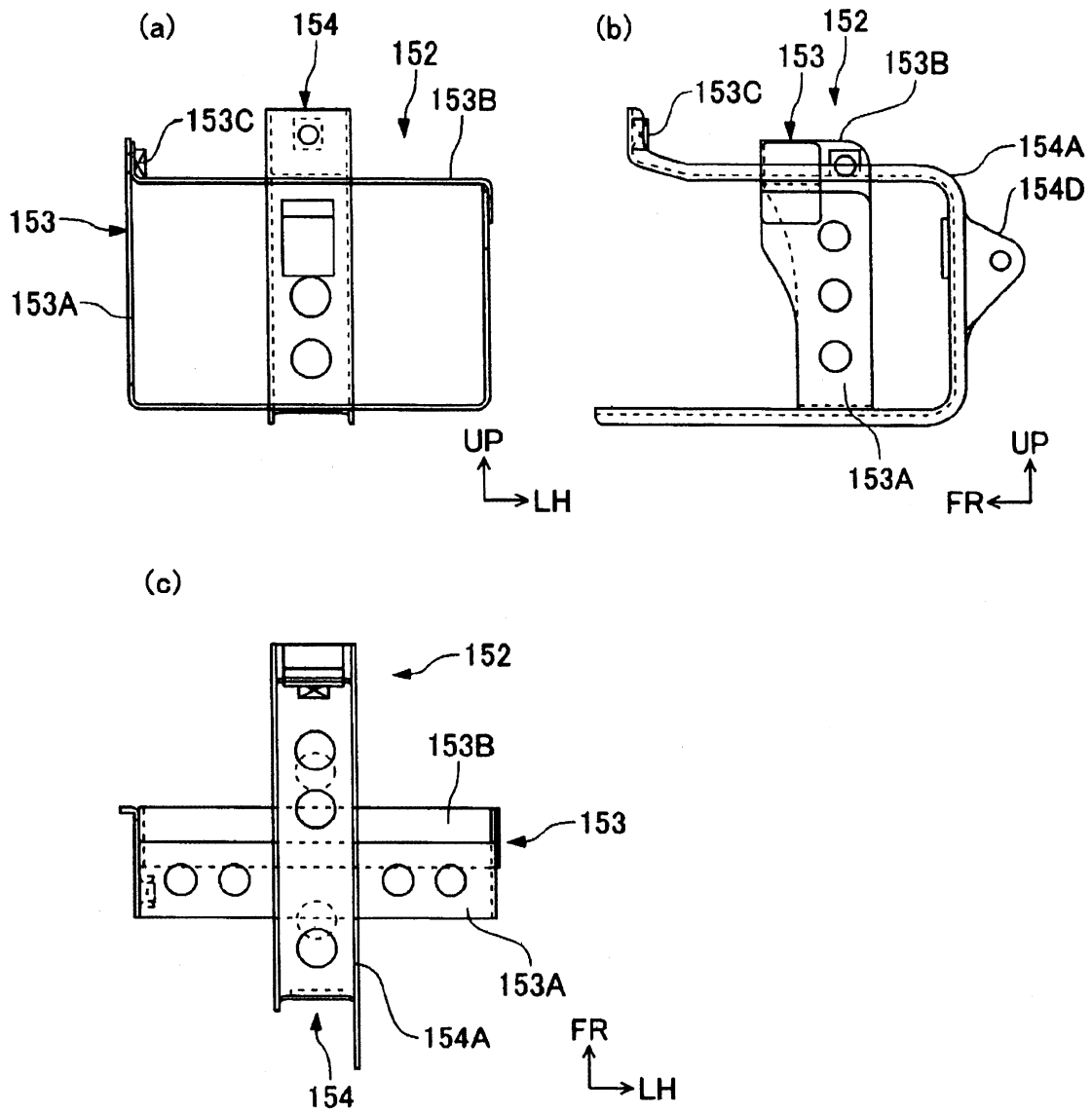
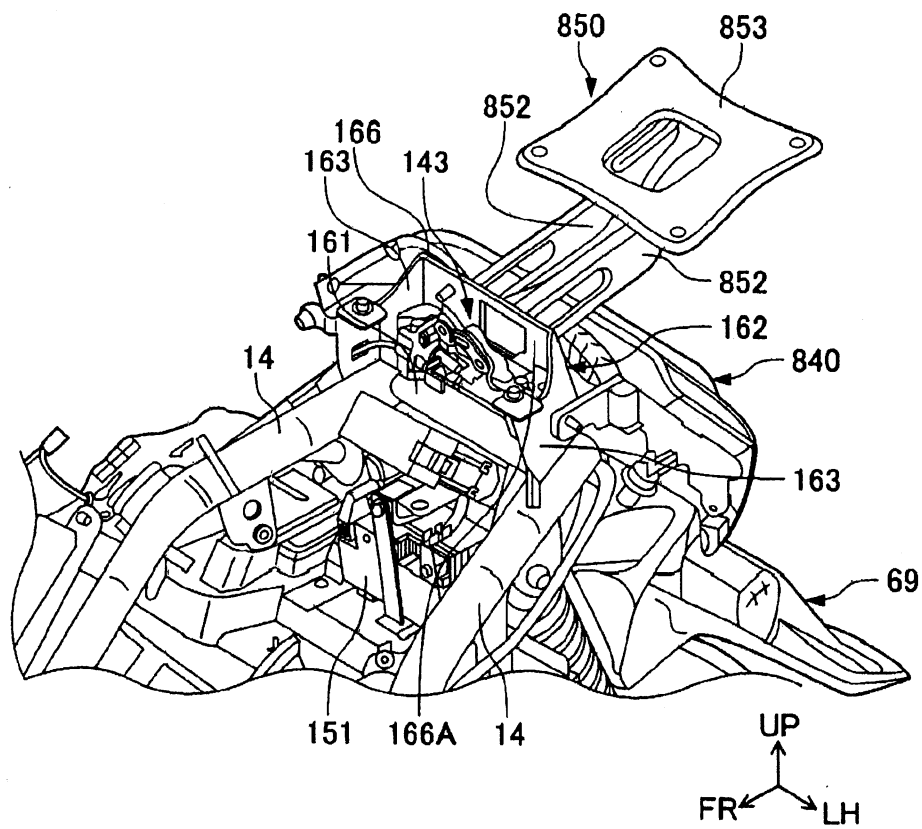


FIG. 17

**FIG. 18**

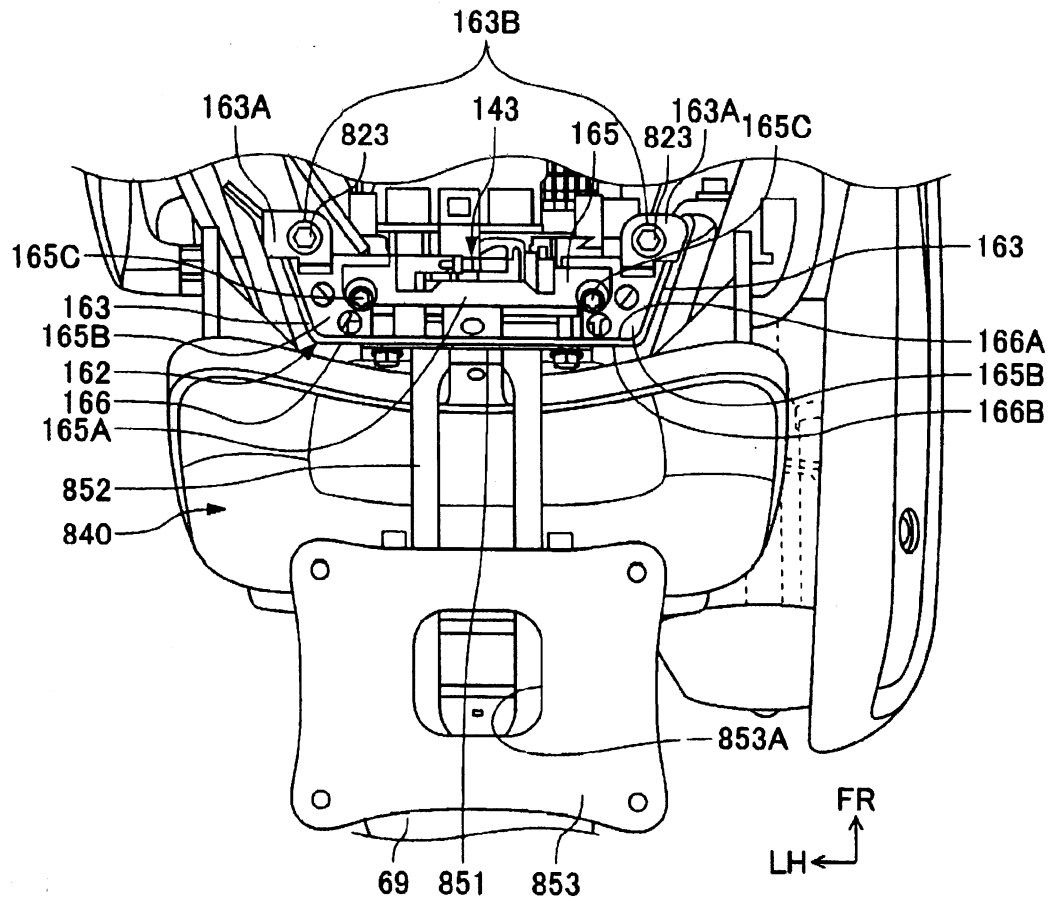


FIG. 19

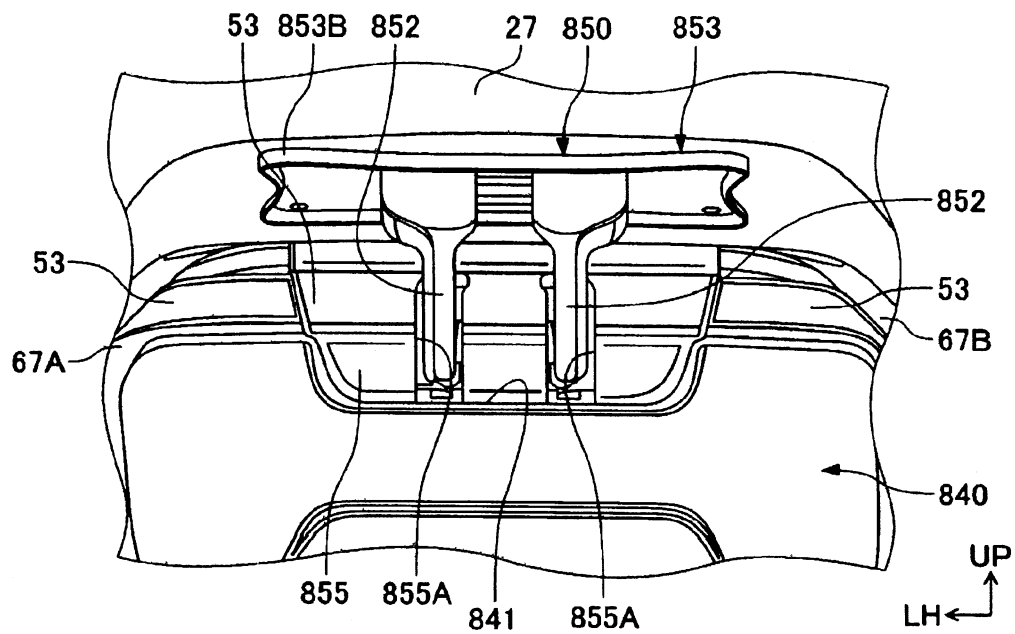


FIG. 20

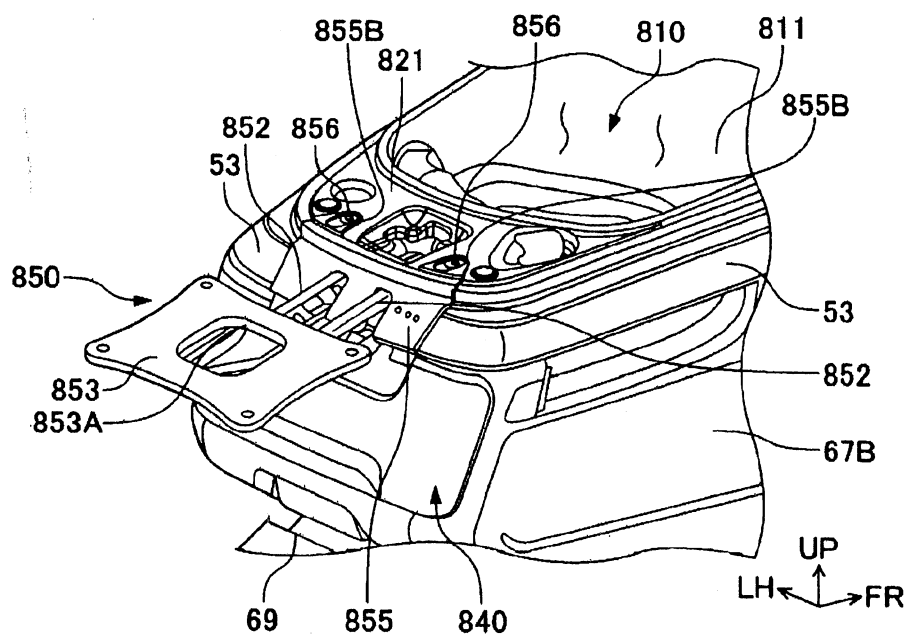


FIG. 21

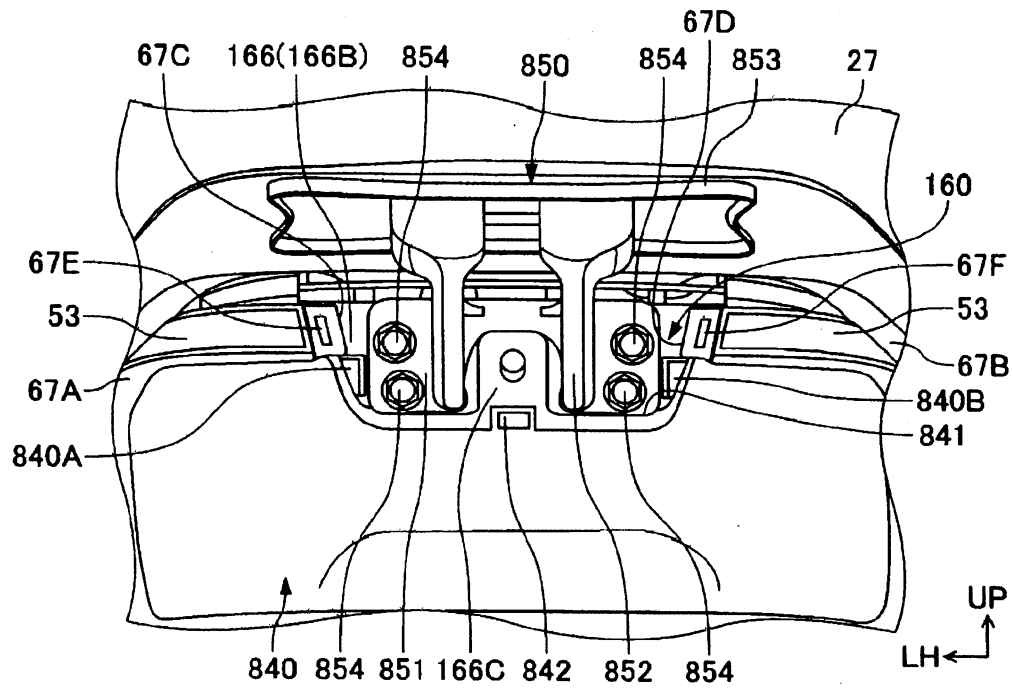


FIG. 22

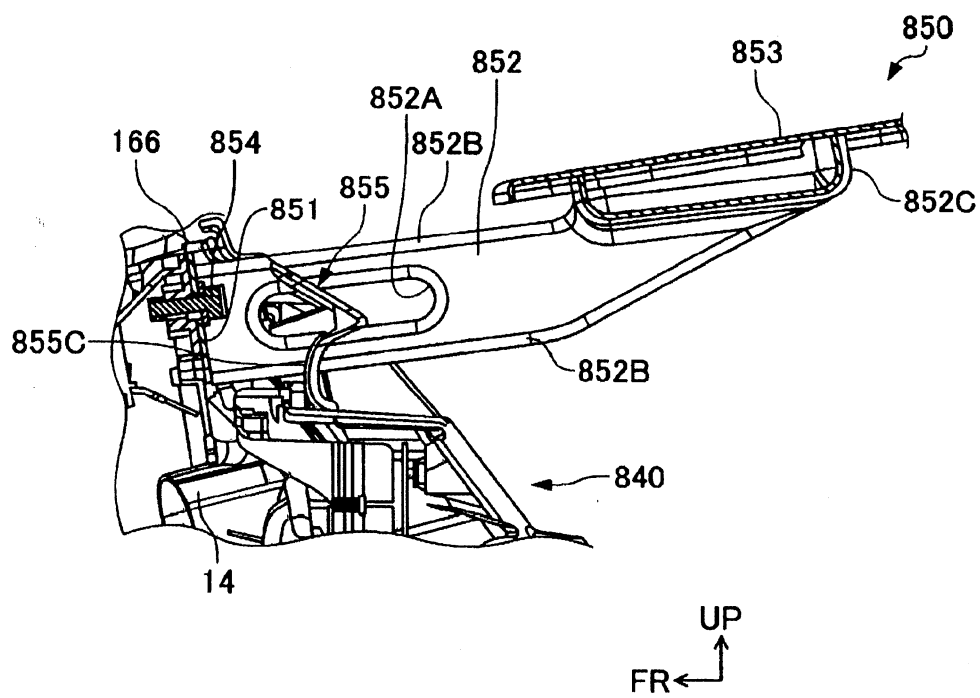


FIG. 23

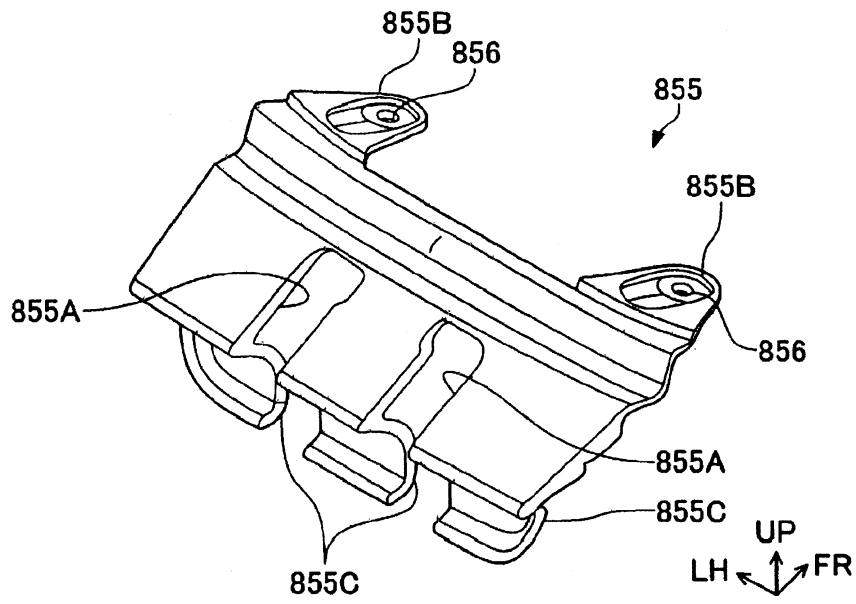


FIG. 24

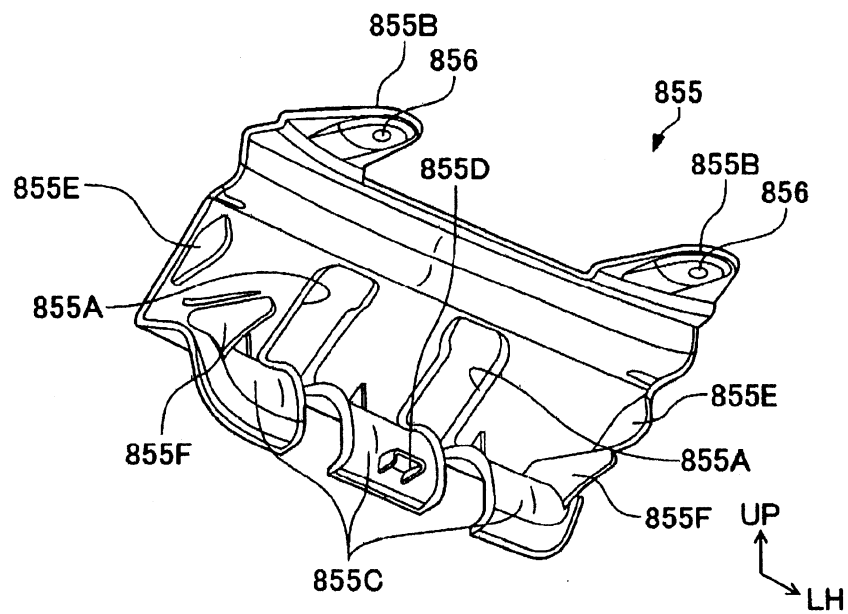


FIG. 25

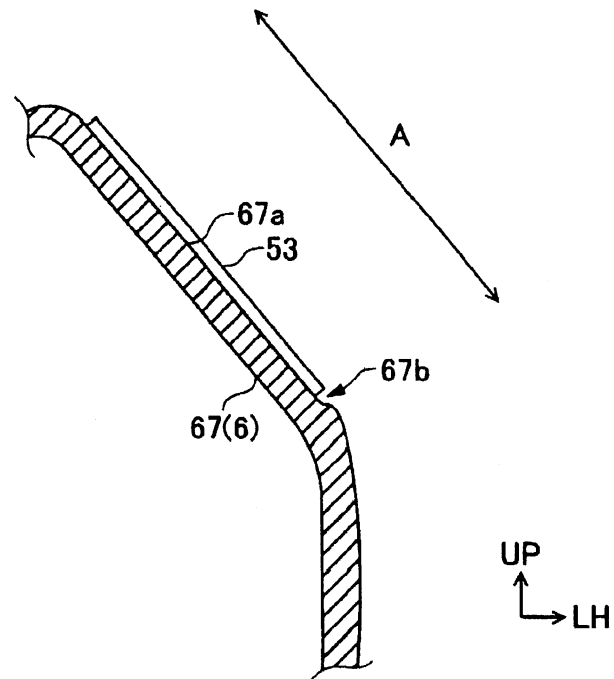


FIG. 26