

**TCVN**

**TIÊU CHUẨN VIỆT NAM**

**TCVN 7354 : 2003**

**MÔ TÔ, XE MÁY HAI BÁNH - TAY LÁI -  
YÊU CẦU KỸ THUẬT VÀ PHƯƠNG PHÁP THỬ**

*Two wheel motorcycles and mopeds – Handle-bar -  
Requirements and test methods*

**HÀ NỘI - 2003**

## Lời nói đầu

TCVN 7354 : 2003 do Ban kỹ thuật tiêu chuẩn TCVN/TC 22 *Phương tiện giao thông đường bộ* biên soạn, Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng đề nghị, Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành.

## Mô tô, xe máy hai bánh - Tay lái - Yêu cầu kỹ thuật và phương pháp thử

*Two wheel motorcycles and mopeds - Handle-bar - Requirements and test methods*

### 1 Phạm vi áp dụng

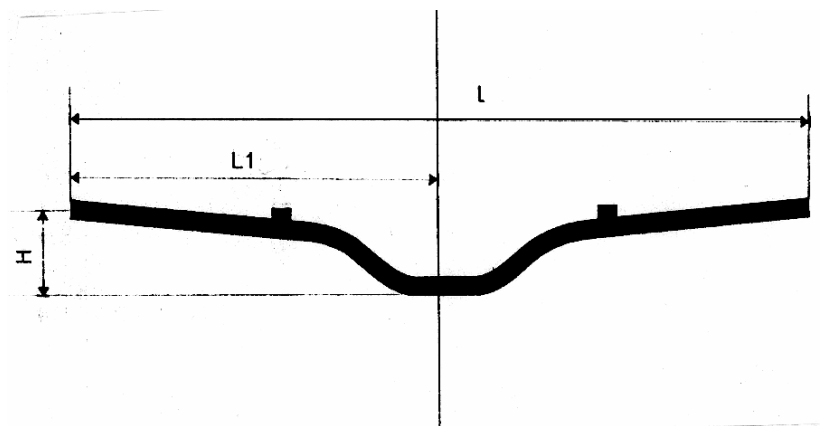
Tiêu chuẩn này quy định yêu cầu kỹ thuật và phương pháp thử đối với phần ống của các loại tay lái mô tô, xe máy hai bánh thông dụng (Sau đây gọi tắt là tay lái) làm bằng ống thép cacbon hoặc thép hợp kim thấp hàn điện hoặc ống không hàn.

### 2 Tiêu chuẩn trích dẫn

TCVN 197:2002 Kim loại - Phương pháp thử kéo

### 3 Yêu cầu kỹ thuật

3.1 Thông số và kích thước cơ bản của tay lái được qui định trên hình 1 và bảng 1.



Chú thích - Hình vẽ không qui định các kích thước cụ thể của từng loại tay lái.

Hình 1

**Bảng 1 - Thông số và kích thước cơ bản của tay lái**

Kích thước tính bằng milimét

Kích thước	Sai lệch giới hạn
Chiều dài:	
L	$\pm 6$
L1	$\pm 3$
Chiều cao:	
H	$\pm 2$
Đường kính ngoài:	
- Đến 30	$\pm 0,2$
- Trên 30	$\pm 0,25$
Chiều dày:	
- Đến 2	0,2
- Trên 2 đến 5	0,25

Chú thích - Cho phép sử dụng vật liệu khác có cơ tính không thấp hơn bảng 2.

**3.2** Độ ô van và độ không đồng đều về chiều dày tay lái không được làm cho kích thước vượt ra ngoài các qui định trong bảng 1.

**3.3** Trên bề mặt của tay lái không được có các vết nứt, vết nhăn, vết xước sâu có thể ảnh hưởng đến cơ tính của tay lái.

**3.4** Hai đầu của tay lái phải được cắt vuông góc và phải được làm sạch gờ. Vết cắt phải được thực hiện sao cho hai đầu tay lái không bị móp méo, trầy xước.

**3.5** Ống thép chế tạo tay lái phải được sản xuất bằng thép cacbon chất lượng cao hay thép hợp kim thấp đã qua nhiệt luyện. Cơ tính của ống chế tạo tay lái được qui định trong bảng 2.

**Bảng 2 - Cơ tính của ống thép chế tạo tay lái**

Mác thép	Độ bền kéo đứt	Độ dẫn dài tương đối
	N/mm <sup>2</sup>	%
	Không nhỏ hơn	
C 20	420	21
C 35	540	20
C 45	610	14
15 Cr 2	420	19
30 Cr SI MnA	300	18
30 Cr MoA	600	13

**3.6** Độ cong, vênh của các phần đoạn ống thẳng tay lái không được vượt quá 1,5 mm.

**3.7** Các mối hàn trên tay lái phải ngẫu đều, không được có các khuyết tật làm ảnh hưởng đến cơ tính của tay lái và các yêu cầu về kích thước qui định trong bảng 1.

**3.8** Các cơ cấu gắn vào tay lái (núm bắt gương, tấm đỡ dây ga, dây le,...) phải được bố trí cân đối theo yêu cầu đã được phê duyệt, mối hàn phải đảm bảo để các cơ cấu trên bền vững trong quá trình lắp ráp và vận hành xe máy.

## 4 Phương pháp thử

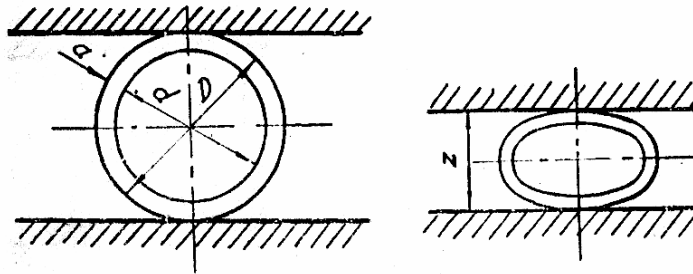
**4.1** Kiểm tra các kích thước và sai số hình học của tay lái bằng các dụng cụ đo kích thước thông dụng như panme, thước đo chiều dài, thước cặp, gá đo ba chiều.

**4.2** Kiểm tra độ bền kéo tức thời, độ dẫn dài tương đối (bảng 2) của vật liệu chế tạo tay lái theo TCVN 197:2002 Kim loại - Phương pháp thử kéo.

**4.3** Phần ống chính của tay lái phải được kiểm tra nén bẹp ở khoảng cách  $l=2/3$  đường kính ngoài của tay lái, như sau:

- Phép thử này được tiến hành ở nhiệt độ bình thường khoảng  $20^{\circ}\text{C} \pm 10^{\circ}\text{C}$
- Khoảng cách giữa hai mặt nén (Z) phải được đo khi có tải trọng.
- Khoảng cách  $Z = 1/2 D$ .

- Khi thử những ống có mối hàn, vị trí của mối hàn phải nằm trong mặt phẳng tạo với hướng nén một góc  $45^\circ$ .
- Mẫu thử được coi là đạt yêu cầu nếu sau khi nén bẹp ống đến một khoảng cách xác định giữa hai mặt nén (Z) mà không xuất hiện các vết rạn nứt ở vùng biến dạng.



Hình 2