



(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)



1-0030186

(51)<sup>7</sup> B62K 25/20; B62M 7/12

(13) B

(21) 1-2017-00577

(22) 20/02/2017

(30) JP2016-073327 31/03/2016 JP

(45) 25/11/2021 404

(43) 25/10/2017 355A

(73) Honda Motor Co., Ltd. (JP)

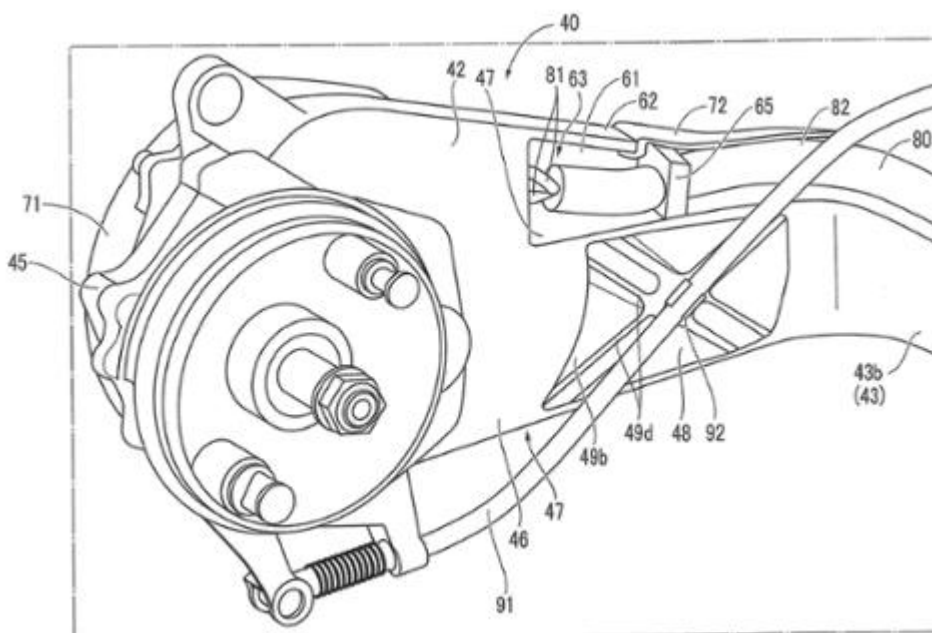
1-1, Minami-Aoyama 2 cho-me, Minato-ku, Tokyo 1078556 Japan

(72) Hiroaki OBA (JP).

(74) Công ty TNHH Sở hữu trí tuệ HA VIP (HAVIP CO., LTD.)

#### (54) THIẾT BỊ DẪN ĐỘNG CHO XE GẮN ĐỘNG CƠ

(57) Thiết bị dẫn động cho xe gắn động cơ cho phép bộ dây tránh va chạm với các bộ phận của thân xe khi gấp sau lắc, mà không cần có thêm bộ phận riêng biệt; ở đoạn phía sau bên trái, gấp sau (41) bao gồm vỏ động cơ (45) chứa động cơ dẫn động (10), và thanh dẫn (63) kéo dài từ vỏ động cơ (45) về phía bộ phận trục (44) theo chiều trước-sau; thanh dẫn (63) bao gồm thành phía trên (47) định rõ bề mặt phía trên của gấp sau (41), và thanh dẫn (61) kéo dài từ dưới lên trên từ đoạn bên trái của thành phía trên (47); vỏ động cơ (45) và thanh dẫn (63) thông nhau thông qua một khe dẫn (64a); bộ dây (80) kéo dài từ động cơ dẫn động (10) được lồng vào trong khe dẫn (64a) và được dẫn dọc theo phía bên phải của thành dẫn (61).



**Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập**

Sáng chế đề cập đến thiết bị dẫn động cho xe gắn động cơ.

**Tình trạng kỹ thuật của sáng chế**

Thiết bị dẫn động đã từng được biết đến trong lĩnh vực dẫn động xe gắn động cơ, ví dụ như xe mô tô, bao gồm gấp sau có thể lắc lên và xuống được đỡ trên khung thân, và động cơ dẫn động để dẫn động bánh xe phía sau được cố định trong gấp sau. Một bộ dây kéo dài ra phía trước từ động cơ dẫn động được bố trí trong thiết bị dẫn động để tránh va chạm với các bộ phận của thân xe khi gấp sau lắc.

Tài liệu sáng chế 1 mô tả kết cấu bao gồm nắp kéo dài ra phía trước từ gấp sau. Nắp kéo dài dẫn bộ dây.

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: WO 2012/067110

**Bản chất kỹ thuật của sáng chế**

Tuy nhiên, công nghệ được mô tả trong tài liệu sáng chế 1 sử dụng nắp kéo dài, và đây là một bộ phận riêng biệt. Ngoài ra, bộ dây cần phải đủ dài để tránh va chạm với các bộ phận của thân xe được đặt phía trên gấp sau.

Để giải quyết vấn đề trên, một hoặc nhiều khía cạnh của sáng chế này đề cập đến thiết bị dẫn động cho xe gắn động cơ cho phép bộ dây tránh va chạm với các bộ phận của thân xe khi gấp sau lắc mà không cần có thêm một bộ phận riêng biệt.

Thiết bị dẫn động cho xe gắn động cơ theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế bao gồm khung thân, một bộ phận trục trong khung thân, một chốt bản lề được đỡ theo trục trên bộ phận trục, một gấp sau được đỡ theo trục trên chốt bản lề ở một mặt bên theo hướng chiều rộng của xe và bao gồm đoạn phía sau đỡ bánh xe phía sau, và một động cơ dẫn động được

bố trí trong đoạn phía sau của gấp sau, động cơ dẫn động được tạo ra để dẫn động bánh xe phía sau. Gấp sau bao gồm vỏ động cơ chứa động cơ dẫn động ở đoạn phía sau bên ngoài của gấp sau theo chiều rộng của xe, và thanh dẫn kéo dài từ vỏ động cơ ra phía chót bản lề theo chiều trước-sau của xe. Thanh dẫn bao gồm thành phía trên định rõ bề mặt phía trên của gấp sau, và thành dẫn kéo dài từ dưới lên trên từ đoạn bên ngoài của thành phía trên theo chiều rộng của xe. Vỏ động cơ và thanh dẫn thông với nhau thông qua một khe dẫn. Khe dẫn nhận bộ dây kéo dài từ động cơ dẫn động. Bộ dây được lồng vào khe dẫn và được dẫn dọc theo thành dẫn tại vị trí hướng vào bên trong từ thành dẫn theo chiều rộng của xe.

Ở khía cạnh này của sáng chế, bộ dây kéo dài theo chiều trước-sau của xe bởi bộ dây này khi được dẫn bằng thanh dẫn bao gồm thành phía trên định rõ bề mặt phía trên của gấp sau và thành dẫn nối liền với thành phía trên để tránh va chạm với các bộ phận khác của thân xe khi gấp sau lắc. Kết cấu này loại bỏ bộ phận riêng biệt dùng để bảo vệ bộ dây như đã được mô tả trong Tài liệu sáng chế 1.

Ở khía cạnh này của sáng chế, thanh dẫn có thể bao gồm vách ngăn kéo dài theo chiều rộng của xe tại đầu phía sau của thanh dẫn. Vách ngăn có tác dụng chia tách thanh dẫn và vỏ động cơ. Khe dẫn có thể định rõ một khe đi qua vách ngăn. Bộ dây có thể được giữ trong khe dẫn bằng một vòng đệm.

Theo đó, vách ngăn và vòng đệm được bố trí giữa vỏ động cơ và thanh dẫn giúp ngăn nước mưa hoặc các tác động khác đi vào trong vỏ động cơ.

Ở khía cạnh này của sáng chế, gấp sau có thể bao gồm một hốc được tạo ra theo chiều rộng của xe, và hốc này có thể bao gồm một gờ nối các thành bên trong của hốc.

Kết cấu này giúp gấp sau nhẹ và rất cứng.

Ở khía cạnh này của sáng chế, thanh dẫn có thể bao gồm phần nhô ra kéo dài vào phía trong từ đoạn phía trên của thành dẫn theo chiều rộng của xe, và phần nhô ra có thể che bộ dây từ phía trên.

Bộ dây được che bởi phần nhô ra từ phía trên. Kết cấu này giúp bảo vệ bộ dây khỏi những tác động bên ngoài chẳng hạn như bị ném đá vào bộ dây hoặc dính nước. Phần nhô ra và thanh dẫn liền khối với nhau. Cấu tạo này giúp giảm số lượng các bộ phận trong thiết

bị.

Ở khía cạnh này của sáng chế, thành phía trên có thể kéo dài tuyến tính từ đoạn phía trên của vỏ động cơ về phía chốt bản lề nếu như quan sát từ một bên, và thành phía dưới định rõ bề mặt phía dưới của gấp sau có thể kéo dài tuyến tính từ đoạn phía dưới của vỏ động cơ về phía chốt bản lề.

Nếu như được quan sát từ một bên thì kết cấu này có ít đoạn nhô lồi từ gấp sau, và vì vậy cho phép vỏ động cơ và các bộ phận khác trong gấp sau nối với nhau có tính thẩm mỹ hơn.

Thiết bị dẫn động theo khía cạnh trên của sáng chế có thể bao gồm thêm nắp động cơ che động cơ dẫn động ở vị trí hướng ra bên ngoài từ vỏ động cơ theo chiều rộng của xe, và nắp trục kéo dài từ đoạn phía trước của phần nhô ra đến chốt bản lề. Nắp trục tách rời với nắp động cơ.

Kết cấu này loại bỏ quy trình tháo rời nắp trục trong suốt quá trình vận hành của động cơ dẫn động, và tăng khả năng làm việc của động cơ.

Ở khía cạnh trên của sáng chế, thành phía trên có thể bao gồm chi tiết cố định bộ dây để cố định bộ dây, và chi tiết cố định bộ dây có thể được che bởi nắp trục từ phía trên.

Trong kết cấu này, bộ dây được che bởi nắp trục từ phía trên để tăng tính thẩm mỹ.

### **Mô tả vắn tắt các hình vẽ**

Fig.1 là hình chiếu cạnh của thiết bị dẫn động cho xe mô tô theo phương án thứ nhất.

Fig.2 là hình chiếu phối cảnh của một phần xung quanh chi tiết dao động khi chi tiết này đã được bỏ phần nắp.

Fig.3 là hình chiếu phối cảnh của chi tiết dao động nếu như được quan sát từ bên trong theo chiều rộng của xe.

Fig.4 là hình chiếu phối cảnh của gấp sau.

Fig.5 là hình mặt cắt của chi tiết dao động và các bộ phận liên kết.

Fig.6 là hình chiếu phối cảnh của gấp sau được đặt trong thiết bị dẫn động cho xe mô

tô theo phương án thứ hai.

### **Mô tả chi tiết sáng chế**

Thiết bị dẫn động cho xe mô tô 100 là một ví dụ cho xe được gắn động cơ theo phương án thứ nhất sẽ được mô tả cùng với hình vẽ kèm theo. Các hướng phía trước và phía sau, hoặc bên phải và bên trái được đề cập ở đây giống với các hướng của thân xe mô tô 100. Mặc dù một bên theo chiều rộng của xe được đề cập là bên trái, và bên còn lại được đề cập là bên phải trong các phương án, nhưng các mặt bên này có thể bị đảo ngược.

Xe mô tô 100 là xe gắn động cơ được gắn yên. Xe mô tô 100 vận hành khi động cơ dẫn động 10 được cấp nguồn điện bằng ắc quy gắn trong (không được thể hiện) để tạo ra lực dẫn động để dẫn động bánh xe phía sau 20 ở bên phải của động cơ dẫn động 10. Bánh xe phía sau 20 là bánh xe dẫn động, được bố trí ở trung tâm của xe theo chiều phải-trái và tách rời với động cơ dẫn động 10.

Xe mô tô 100 bao gồm khung thân 30, định hình nên khung chính của xe. Khung thân 30 được tạo ra từ các vật liệu thép, chẳng hạn các ống thép được nối vào thành một ống dài, chẳng hạn, bằng phương pháp hàn. Khung thân 30 bao gồm ống chính (không được thể hiện), được bố trí trong đoạn phía trước của thân xe, khung chính (không được thể hiện), kéo dài về phía sau từ ống chính, tay vịn chỗ ngồi 31 kéo dài về phía sau từ khung chính, khung trục 32 kéo dài xuống phía dưới từ đoạn phía sau của khung chính, và khung phụ 33 nối với tay vịn chỗ ngồi 31 và khung trục 32. Mặc dù không được thể hiện, xe mô tô 100 còn bao gồm một giá đỡ được bố trí ở phía trước của ống chính để đỡ hệ thống giảm xóc của bánh xe phía trước bằng cách điều hướng.

Tay vịn chỗ ngồi 31 là hai bộ phận hình ống (ống phải và ống trái). Đầu phía trước của mỗi ống được nối vào đoạn phía sau của khung chính. Khung trục 32 bao gồm hai bộ phận khung (khung phải và khung trái) 32a hình ống và bộ phận trục 32b là nơi mà các đầu phía sau của các bộ phận khung 32a được nối với nhau. Hai bộ phận khung (khung phải và khung trái) 32a có đầu phía trước được nối với các đoạn phía trước của tay vịn chỗ ngồi 31. Bộ phận trục 32b có hình ống và có một trục kéo dài theo chiều rộng của xe (chiều

phải-trái). Bộ phận trục 32b cũng được nối với đầu phía sau của khung phụ 33, khung phụ này có đầu phía trước được nối với hai tay vịn chỗ ngồi (khung phải và khung trái) 31. Bộ phận trục 32b được đỡ theo trục ở đoạn trung tâm của chốt bản lề (không được thể hiện).

Chi tiết dao động 40 được đỡ theo trục trên đoạn phía sau bên dưới của khung thân 30 để có thể dao động lên, xuống. Chi tiết này đỡ hệ thống giảm xóc ở bánh xe phía sau trên khung thân 30 theo cách có thể dao động lên và xuống.

Chi tiết dao động 40 có đoạn phía trước được đỡ theo trục trên khung thân 30 ở trạng thái có thể dao động, và có đoạn phía sau đỡ theo trục bánh xe phía sau 20 ở trạng thái có thể quay được. Chi tiết dao động 40 bao gồm gấp sau 41, đóng vai trò là khung chính của chi tiết dao động. Ngoài gấp sau 41, động cơ dẫn động 10, và bánh xe phía sau 20, thì chi tiết dao động 40 còn bao gồm các bộ phận khác như bộ giảm tốc (không được thể hiện), làm giảm lực dẫn động từ động cơ dẫn động 10 và chuyển lực dẫn động đã giảm vào bánh xe phía sau 20.

Gấp sau 41 bao gồm một tay đòn 42, kéo dài về phía sau từ đầu phía trước ra tới vị trí liền kề với bánh xe phía sau 20, và đòn ngang 43 kéo dài về phía bên phải từ đoạn phía trước của tay đòn 42. Do đó, gấp sau 41 có hình dạng chữ L nếu như được quan sát từ phía trên. Tay đòn 42 được bố trí phía bên trái tính từ vị trí trung tâm theo chiều rộng của xe.

Tay đòn 42 có lỗ thông ở đoạn phía trước để lồng chốt bản lề được lồng vào, và do đó tạo ra bộ phận trục 44, bộ phận trục này đỡ đầu bên trái của chốt bản lề. Đòn ngang 43 cũng có lỗ thông ở đoạn bên phải để lồng chốt bản lề được lồng vào, và từ đó tạo ra bộ phận trục 43a, bộ phận này đỡ đầu bên phải của chốt bản lề. Đòn ngang 43 bao gồm bộ phận nối 43b, nối các bộ phận trục 44 và 43a ở đoạn phía sau của đòn ngang.

Theo cách này, gấp sau 41 được đỡ theo trục tại hai bộ phận trục 44 và 43a và do đó được đỡ trên khung thân 30 theo cách có thể dao động với chốt bản lề. Kết cấu này đỡ toàn bộ chi tiết dao động 40 trên khung thân 30 theo cách có thể dao động.

Tay đòn 42 còn bao gồm vỏ động cơ 45 ở đoạn phía sau, và bộ phận nối 46. Vỏ động cơ 45 có động cơ dẫn động 10 ở vị trí hướng ra bên ngoài (hướng sang trái) theo chiều rộng của xe. Bộ phận nối 46 nối với bộ phận trục 44 và vỏ động cơ 45.

Vỏ động cơ 45 có dạng gần như hình trụ, và mở hướng ra bên ngoài (hướng sang trái) theo chiều rộng của xe. Vỏ động cơ 45 có động cơ dẫn động 10. Nắp động cơ 71 được gắn với vỏ động cơ 45 và có thể tháo ra được, nắp này che đoạn bên trái của động cơ dẫn động 10 được chứa trong vỏ động cơ 45. Nắp động cơ 71 có thể được làm từ kim loại giống như như gấp sau 41, hoặc có thể được làm ra từ nhựa dẻo.

Bộ phận nối 46 bao gồm thành phía trên 47 và thành phía dưới 48. Thành phía trên 47 kéo dài tuyến tính từ đoạn trước phía trên của vỏ động cơ 45 đến bộ phận trục 44 theo chiều trước-sau nếu như được quan sát từ mặt bên. Thành phía dưới 48 kéo dài tuyến tính từ rìa trước phía dưới của vỏ động cơ 45 đến bộ phận trục 44 theo chiều trước-sau nếu như được quan sát từ mặt bên. Thành phía trên 47 định rõ bề mặt phía trên của tay đòn 42. Thành phía dưới 48 định rõ bề mặt phía dưới của tay đòn 42. Nếu như được quan sát từ mặt bên thì kết cấu này có ít đoạn nhô lồi từ tay đòn 42 hơn, và vì vậy cho phép tay đòn 42 và vỏ động cơ nối với nhau có tính thẩm mỹ hơn.

Mặc dù thành phía trên 47 và thành phía dưới 48 có thể có bất cứ kết cấu nào nhưng trong phương án này, thành phía trên 47 và thành phía dưới 48 nối với nhau theo chiều thẳng đứng, và đoạn nối của chúng có các hốc 49 được tạo ra theo chiều rộng của xe. Hốc 49a được tạo ra ở bề mặt bên ngoài (bề mặt bên trái) được đặt về phía sau theo chiều rộng của xe. Hốc 49b được tạo ra trong bề mặt bên trong (bề mặt bên phải) được đặt về phía trước theo chiều rộng của xe. Hốc 49a bao gồm các gờ 49c. Hốc 49b bao gồm các gờ 49d. Mỗi gờ nối với các thành bên trong đối diện của các hốc tương ứng. Kết cấu này cho phép tay đòn 42 trở nên nhẹ và có độ cứng cao.

Các gờ 49c và 49d giao nhau trong hốc 49. Theo Fig.3, điểm giao nhau giữa các gờ 49d có các ổ gắn 49e để cố định chi tiết gắn 92 dùng để gắn dây phanh 91.

Tay đòn 42 còn bao gồm thành dẫn 61 và phần nhô ra 62. Thành dẫn 61 mở rộng từ dưới lên trên từ đầu bên ngoài (đầu bên trái) của thành phía trên 47 theo chiều rộng của xe. Phần nhô ra 62 mở rộng vào phía trong (về phía trái) từ đầu phía trên của thành dẫn 61 theo chiều rộng của xe. Phần nhô ra 62 mở rộng gần như từ nửa đoạn phía sau của thành dẫn 61.

Bộ phận nhô ra 62 kéo dài về phía trước từ rìa phía trên của vỏ động cơ 45 và dần tiếp cận với thành phía trên 47 nếu như được quan sát từ mặt bên. Bộ phận nhô ra 62 và thành phía trên 47 có chiều rộng gần như bằng với đường kính ngoài của bộ dây 80 (được mô tả dưới đây). Bề mặt phía trên của bộ dây 80 được đặt vào mặt phía trước của phần nhô ra 62.

Thành phía trên 47, thành dẫn 61, và phần nhô ra 62 nối với nhau để tạo thành thanh dẫn 63, thanh dẫn này mở vào phía trong (từ phải sang) theo chiều rộng của xe. Thanh dẫn 63 kéo dài từ vỏ động cơ 45 về phía bộ phận trục 44 theo chiều trước-sau.

Vỏ động cơ 45 và thanh dẫn 63 tách rời nhau nhờ vách ngăn 64. Vách ngăn 64 có khe dẫn 64a là một lỗ thông. Vỏ động cơ 45 và thanh dẫn 63 thông nhau qua khe dẫn 64a.

Bộ dây 80 bao gồm ba dây điện 81, dây tín hiệu (không được thể hiện), và ống bảo vệ 82. Ba dây điện 81 được nối với các cuộn dây pha U, V, và W trong động cơ dẫn động 10, động cơ dẫn động là động cơ xoay chiều ba pha không chổi than. Dây tín hiệu được nối với một bộ cảm biến để dò vị trí của rô to. Ống bảo vệ 82 che các dây điện 81 và dây tín hiệu. Bộ dây 80 kéo dài về phía trước từ động cơ dẫn động 10, và được nối với bộ điều khiển (không được thể hiện). Bộ điều khiển bao gồm, một bộ chuyển đổi DC-DC, một thiết bị quản lý pin (BMU), và một thiết bị truyền động nguồn (PDU) để điều khiển động cơ dẫn động 10.

Ba dây điện 81 của bộ dây 80 kéo dài từ động cơ dẫn động 10 được giữ trong vách ngăn 64 bằng một vòng đệm 83 trong khe dẫn 64a.

Theo cách này, vỏ động cơ 45 và thanh dẫn 63 được tách biệt bởi vách ngăn 64, vách này giữ bộ dây 80 bằng vòng đệm 83. Kết cấu này có thể ngăn nước mưa hoặc các tác động khác đi vào trong vỏ động cơ 45.

Bộ dây 80, bao gồm ba dây điện 81 kéo dài đi qua khe dẫn 64a và được che bởi ống bảo vệ 82, bộ dây được dẫn về phía trước dọc theo thanh dẫn 63. Ở vị trí gần như trung tâm theo chiều trước-sau, thành dẫn 61 có ổ gấn 61a để gấn kẹp 65 nhằm cố định bộ dây 80. Kẹp 65 là chi tiết cố định bộ dây.

Bộ dây 80 được chứa trong thanh dẫn 63 được che bởi phần nhô ra 62 từ phía trên.

Kết cấu này bảo vệ bộ dây 80 khỏi các tác động bên ngoài như bị ném đá vào bộ dây hoặc dính nước. Phần nhô ra 62 và thanh dẫn 63 liền khối với nhau. Kết cấu này giúp giảm số lượng các bộ phận trong thiết bị.

Nắp trục 72 được gắn với tay đòn 42 và có thể tháo rời, nắp này che một phần bộ dây 80 từ bộ phận nhô ra 62 về phía trước. Nắp trục 72 được tạo ra từ nhựa dẻo, và không làm hư hại bộ dây 80 khi tiếp xúc với bộ dây 80. Nắp trục 72 cũng che hốc 49b để tăng tính thẩm mỹ. Khi nắp trục 72 được gắn với gấp sau 41, thì phần nhô ra 62 và bề mặt phía trên của nắp trục 72 được xếp thẳng hàng để kéo dài tuyến tính về phía trước từ rìa phía trên của vỏ động cơ 45 nếu như được quan sát từ mặt bên, và định rõ bề mặt phía trên của chi tiết dao động 40.

Nắp trục 72 tách rời với nắp động cơ 71. Kết cấu này loại bỏ quy trình tháo rời nắp trục 72 trong suốt quá trình vận hành của động cơ dẫn động 10, và tăng khả năng làm việc của động cơ.

Bộ dây 80 được che bởi nắp trục 72 kéo dài vào phía trong (về phía phải) theo chiều rộng của xe dọc theo bề mặt phía trên của bộ phận nối 43b trong đòn ngang 43, và được nối với bộ điều khiển.

Như đã mô tả ở trên, bộ dây 80 được chứa trong thanh dẫn 63, bao gồm gấp sau 41 theo phương án để tránh va chạm với các bộ phận khác của thân xe khi gấp sau 41 dao động. Kết cấu này loại bỏ bộ phận riêng biệt bổ sung đã được mô tả trong Tài liệu sáng chế 1.

Bộ dây 80 được bố trí dọc theo bề mặt phía trên của thành phía trên 47 của gấp sau 41. Kết cấu này cho phép việc gắn bộ dây 80 dễ dàng hơn, và cho phép việc bố trí các kết cấu gia cố các gờ 49c và 49d cho tay đòn 42 linh hoạt hơn.

Thiết bị dẫn động cho xe mô tô 100 là một ví dụ của xe được gắn động cơ theo phương án thứ hai sau đây sẽ được mô tả cùng với hình vẽ. Phương án thứ hai tương tự với phương án thứ nhất đã được mô tả ở trên, và điểm khác biệt với phương án thứ nhất sẽ được mô tả dưới đây.

Theo phương án này, vách ngăn 64A được bố trí giữa vỏ động cơ 45 và thanh dẫn

63A có khe dẫn 64Aa, khe dẫn này đi qua vách ngăn 64A và có một rãnh cắt ở một bên, như được thể hiện trong Fig.6.

Khe dẫn 64Aa có một rãnh cắt trên mặt bên ngoài theo chiều rộng của xe. Rãnh cắt của khe dẫn 64Aa được che bởi nắp động cơ 71 hoặc nắp trục 72 để giữ bộ dây 80 tại vách ngăn 64A (theo Fig.5). Cụ thể là, khi bộ dây 80 và vòng đệm 83 được lồng vào trong rãnh cắt từ bên ngoài theo chiều rộng của xe, thì bộ dây 80 được gắn với vách ngăn 64A bằng vòng đệm 83. Bộ dây 80 được gắn lại một cách dễ dàng.

Sáng chế không bị giới hạn bởi các phương án được mô tả bên trên. Chẳng hạn, nắp trục 72 có thể định rõ một phần của thành dẫn 61. Trong trường hợp này, nắp trục 72 và một phần của thành dẫn 61 luôn liền khối với nhau. Điều này giúp giảm số lượng các bộ phận, và cho phép thành dẫn 61 có một cấu trúc nguyên khối để giữ bộ dây 80.

Danh sách các số chỉ dẫn

|     |                   |
|-----|-------------------|
| 10  | động cơ dẫn động  |
| 20  | bánh xe phía sau  |
| 30  | khung thân        |
| 31  | tay vịn chỗ ngồi  |
| 32  | khung trục        |
| 32a | bộ phận khung     |
| 32b | bộ phận trục      |
| 33  | khung phụ         |
| 40  | chi tiết dao động |
| 41  | gấp sau           |
| 42  | tay đòn           |
| 43  | đòn ngang         |
| 43a | bộ phận trục      |
| 43b | bộ phận nối       |
| 44  | bộ phận trục      |

|              |                               |
|--------------|-------------------------------|
| 45           | vỏ động cơ                    |
| 46           | bộ phận nối                   |
| 47           | thành phía trên               |
| 48           | thành phía dưới               |
| 49, 49a, 49b | hốc                           |
| 49c, 49d     | gờ                            |
| 61           | thành dẫn                     |
| 62           | phần nhô ra                   |
| 63, 63A      | thanh dẫn                     |
| 64, 64A      | vách ngăn                     |
| 64a, 64Aa    | khe dẫn                       |
| 65           | kẹp (chi tiết cố định bộ dây) |
| 71           | nắp động cơ                   |
| 72           | nắp trục                      |
| 80           | bộ dây                        |
| 81           | dây điện                      |
| 82           | ống bảo vệ                    |
| 83           | vòng đệm                      |
| 100          | xe mô tô (xe gắn động cơ)     |

### **Yêu cầu bảo hộ**

#### **1. Thiết bị dẫn động cho xe gắn động cơ, bao gồm:**

khung thân;  
 một bộ phận trục trong khung thân;  
 một chốt bản lề được đỡ theo trục trên bộ phận trục;  
 một gấp sau được đỡ theo trục trên chốt bản lề ở một mặt bên theo hướng chiều rộng của xe, gấp sau bao gồm đoạn phía sau được cấu tạo để đỡ bánh xe phía sau; và  
 một động cơ dẫn động được bố trí trong đoạn phía sau của gấp sau, động cơ dẫn động được tạo ra để dẫn động bánh xe phía sau,  
 gấp sau bao gồm vỏ động cơ chứa động cơ dẫn động ở đoạn phía sau bên ngoài của gấp sau theo chiều rộng của xe, và thanh dẫn kéo dài từ vỏ động cơ ra phía chốt bản lề theo chiều trước-sau của xe,  
 thanh dẫn bao gồm thành phía trên định rõ bề mặt phía trên của gấp sau, và thanh dẫn kéo dài từ dưới lên trên từ đoạn bên ngoài của thành phía trên theo chiều rộng của xe,  
 vỏ động cơ và thanh dẫn thông với nhau thông qua một khe dẫn, và  
 khe dẫn nhận bộ dây kéo dài từ động cơ dẫn động, bộ dây được lồng vào khe dẫn và được dẫn dọc theo thành dẫn tại vị trí hướng vào bên trong từ thành dẫn theo chiều rộng của xe.

#### **2. Thiết bị dẫn động theo điểm 1, trong đó:**

thanh dẫn bao gồm vách ngăn kéo dài theo chiều rộng của xe tại đầu phía sau của thanh dẫn, và vách ngăn có tác dụng chia tách thanh dẫn và vỏ động cơ,  
 khe dẫn định rõ một khe đi qua vách ngăn, và  
 bộ dây được giữ trong khe dẫn bằng một vòng đệm.

#### **3. Thiết bị dẫn động theo điểm bất kỳ từ 1 đến 2, trong đó:**

gấp sau bao gồm một hốc được tạo ra theo chiều rộng của xe, và hốc này bao gồm một gờ nối các thành bên trong của hốc.

4. Thiết bị dẫn động theo điểm bất kỳ từ 1 đến 3, trong đó:

thành dẫn bao gồm phần nhô ra kéo dài vào phía trong từ đoạn phía trên của thành dẫn theo chiều rộng của xe, và

phần nhô ra che bộ dây từ phía trên.

5. Thiết bị dẫn động theo điểm bất kỳ từ 1 đến 4, trong đó:

thành phía trên kéo dài tuyến tính từ đoạn phía trên của vỏ động cơ về phía chốt bản lề nếu như quan sát từ một bên, và

thành phía dưới định rõ bề mặt phía dưới của gập sau kéo dài tuyến tính từ đoạn phía dưới của vỏ động cơ về phía chốt bản lề.

6. Thiết bị dẫn động theo điểm 4, còn bao gồm:

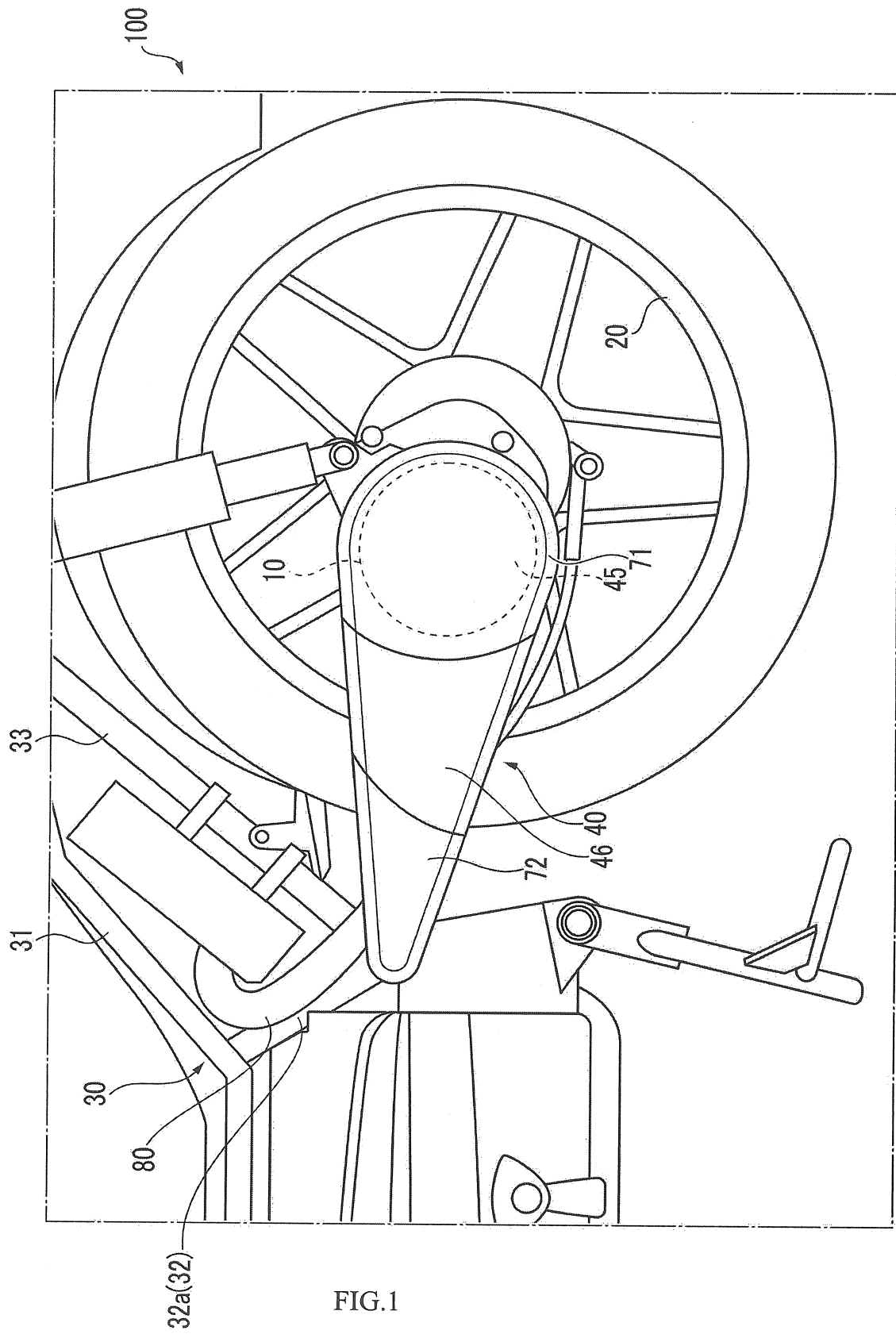
nắp động cơ che động cơ dẫn động ở vị trí hướng ra bên ngoài từ vỏ động cơ theo chiều rộng của xe, và

nắp trục kéo dài từ đoạn phía trước của phần nhô ra đến chốt bản lề, nắp trục tách rời với nắp động cơ.

7. Thiết bị dẫn động theo điểm 6, trong đó:

thành phía trên bao gồm chi tiết cố định bộ dây để cố định bộ dây, và

chi tiết cố định bộ dây được che bởi nắp trục từ phía trên.



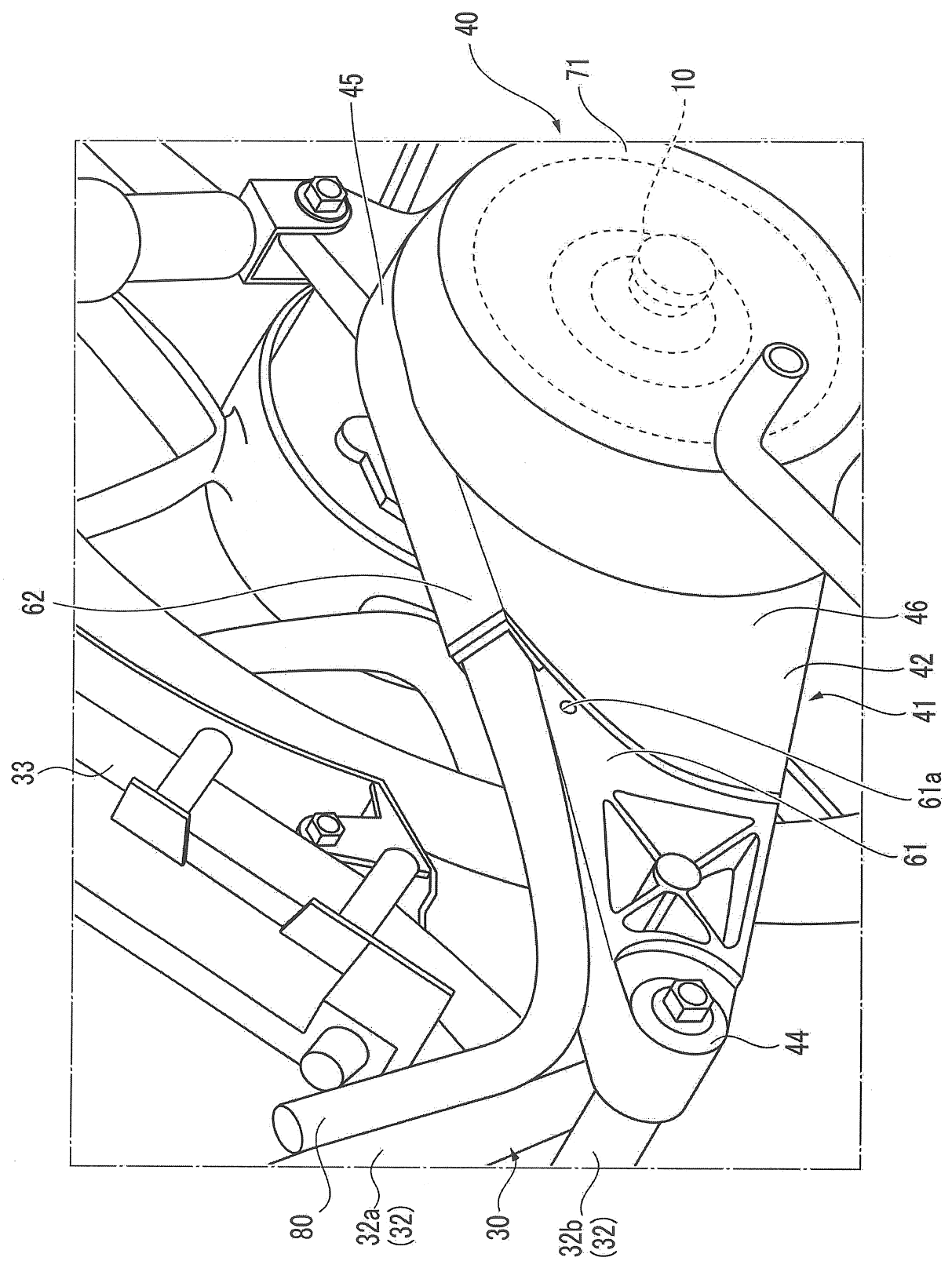
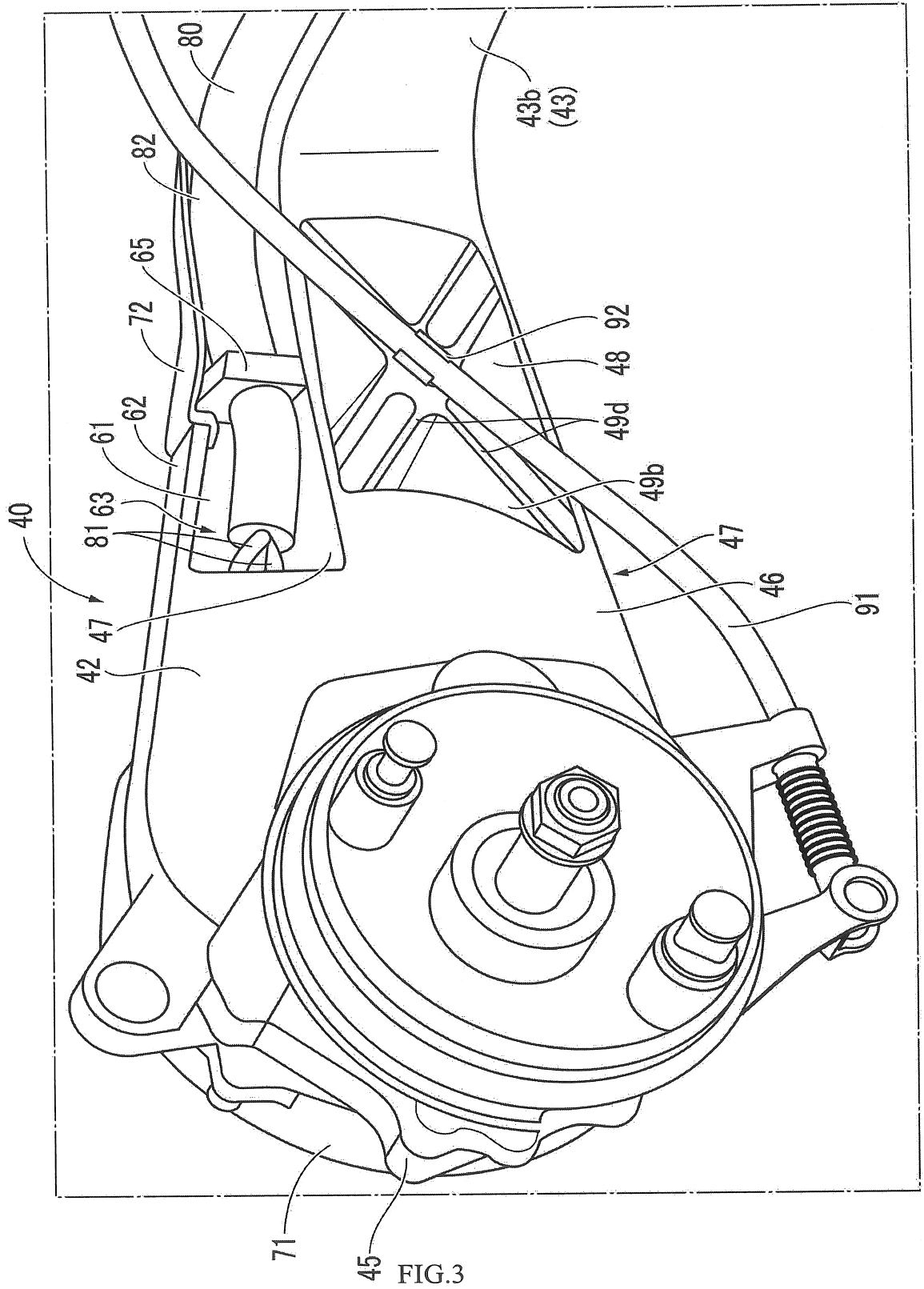


FIG. 2



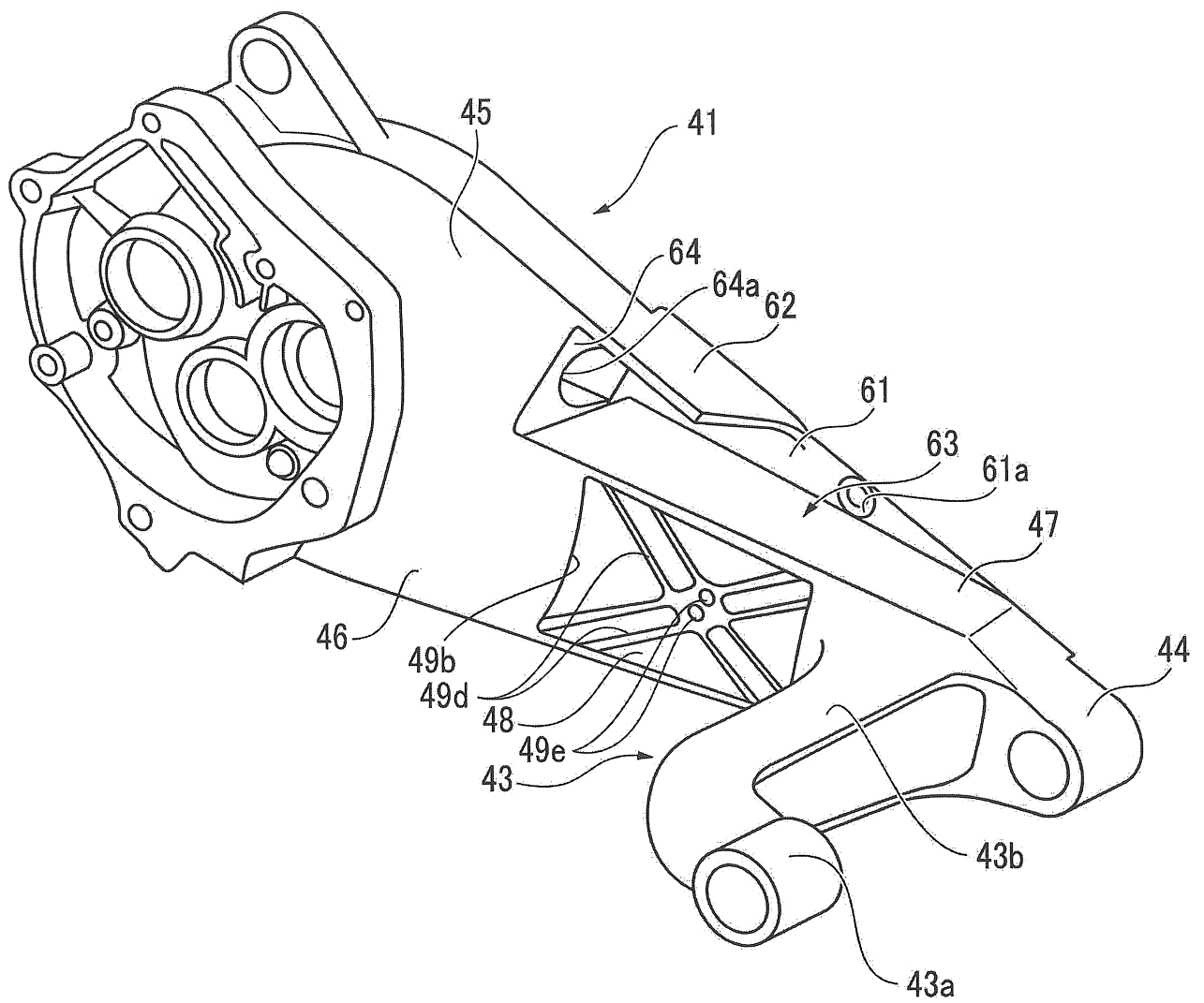


FIG.4

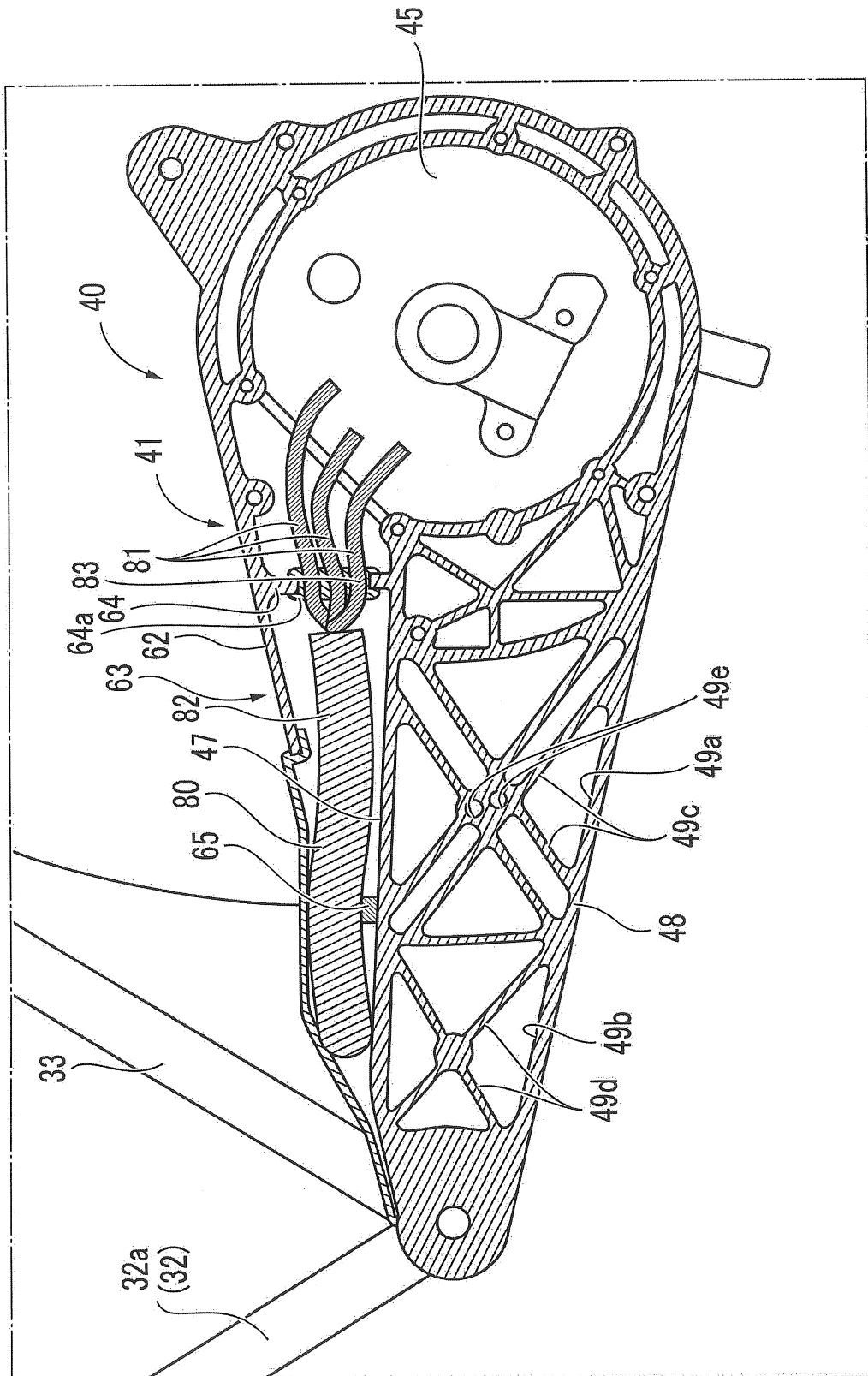


FIG. 5

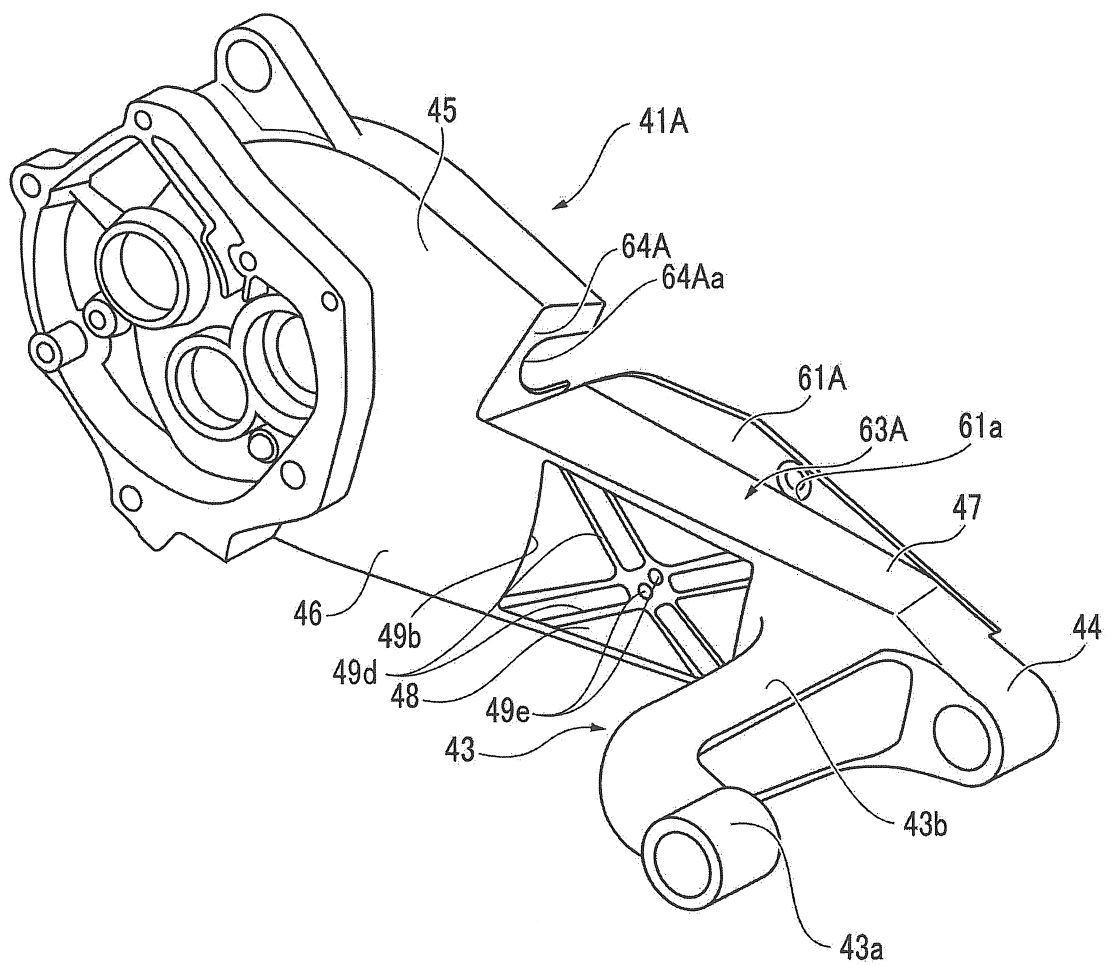


FIG. 6