



(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)



1-0030396

(51)^{2020.01} **B62J 13/04**; B60K 17/06; F16H 57/04; (13) **B**
F16H 57/031; B60K 17/04

(21) 1-2018-00638

(22) 15/07/2016

(86) PCT/JP2016/070969 15/07/2016

(87) WO2017/033615 02/03/2017

(30) 2015-163764 21/08/2015 JP

(45) 25/12/2021 405

(43) 25/05/2018 362A

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

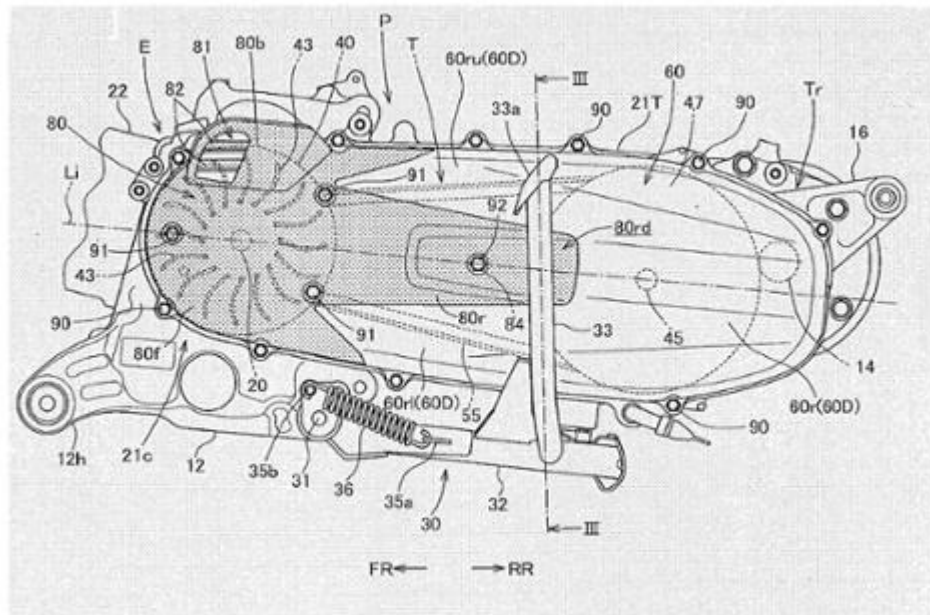
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) KATAOKA Keiko (JP).

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) CỤM ĐỘNG LỰC CỦA XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến cụm động lực (P) của xe kiểu ngồi để chân hai bên có chân chống giữa (30), hộp truyền động (21T) kéo dài về phía sau từ hộp trục khuỷu (21c), hộp trục khuỷu này đỡ trục khuỷu (20) theo hướng chiều rộng xe trong động cơ đốt trong (E) tạo ra cụm động lực (P), và nắp che hộp truyền động tạo ra ngăn chứa đai (55), làm bằng kim loại và che phía bên ngoài của hộp truyền động (21T) theo hướng chiều rộng xe. Lỗ vào gió làm mát được tạo ra ở phần trước của nắp che hộp truyền động (60), và nắp che ống dẫn gió (80) che ít nhất phần trước có lỗ vào gió làm mát (61) từ bên ngoài so với hướng chiều rộng xe, để dẫn không khí bên ngoài vào trong lỗ vào gió làm mát (61). Phần sau nắp che ống dẫn (80r) ở phía sau nắp che ống dẫn gió (80) này được kéo dài về phía sau vượt quá chân chống giữa phần vận hành (33) ở trạng thái xếp lại của chân chống giữa (30). Nắp che hộp truyền động được để lộ ra để giữ hiệu quả làm mát cho ngăn chứa đai bởi gió khi chạy xe, và ngăn không cho cào xước bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động khi vận hành dựng đứng của chân chống giữa.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đối với cụm động lực lắp vào xe kiểu ngồi để chân hai bên, cụm động lực đã biết có hộp truyền động chứa liền khối bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai và nối với hộp trục khuỷu, hộp trục khuỷu này đỡ trục khuỷu của động cơ đốt trong và kéo dài đến phía bên của bánh sau của xe. Nắp che hộp truyền động che phía bên của hộp truyền động so với hướng chiều rộng xe.

Gió làm mát được đưa vào qua lỗ vào gió làm mát tạo ra ở phần trước của hộp truyền động để tạo ra ngăn chứa đai để chứa bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai của cụm động lực, nhờ vậy bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai được làm mát.

Phần trước của nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại, có lỗ vào gió làm mát, được che bởi nắp che ống dẫn gió, trong khi phần ngoài phần trước, không được che bởi nắp che ống dẫn gió, có diện tích bề mặt tương đối lớn lộ ra bên ngoài, khiến cho nắp che hộp truyền động được làm mát có hiệu quả bởi sự tản nhiệt do việc tiếp xúc với gió khi chạy xe. Điều này làm tăng việc làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai trong ngăn chứa đai bởi gió làm mát được đưa qua lỗ vào gió làm mát vào trong ngăn chứa đai.

Trong loại cụm động lực này của xe kiểu ngồi để chân hai bên, nói chung là chân chống giữa được đỡ xoay được trên phần dưới của hộp trục khuỷu được tạo ra để lắc giữa vị trí dựng đứng mà ở đó chân chống giữa đỡ thân xe vào thời điểm đỗ xe và vị trí xếp lại mà ở đó chân chống giữa được nằm dọc theo bề mặt dưới của hộp truyền động vào thời điểm di chuyển xe (ví dụ, xem tài liệu sáng chế 1).

Tài liệu sáng chế 1: WO 2011/027445 A1

Tài liệu sáng chế 1 bộc lộ xe kiểu ngồi để chân hai bên ở trạng thái mà trong đó chân chống giữa được dựng đứng và thân xe được đỡ bằng cách đó (xem FIG.1 của tài liệu sáng chế 1).

Như cũng được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1, chân chống giữa có cần vận hành nhô ra ngoài theo hình dạng uốn cong theo hướng chiều rộng xe từ phần chân, phần chân này dựng đứng để đỡ thân xe.

Nắp che ống dẫn gió chỉ che phần trước của nắp che hộp truyền động. Do vậy, khi chân chống giữa lắc từ trạng thái dựng đứng sang trạng thái xếp lại và phần chân được nằm dọc theo bề mặt dưới của hộp truyền động, cần vận hành nhô ra khỏi phần chân được tạo ra để kéo dài lên trên dọc theo bề mặt bên ngoài của nắp che hộp truyền động không bị che bởi nắp che ống dẫn gió và được để lộ ra ở phía sau, và phần tỳ chân trên đầu mũi được định vị liền kề với mép trên của nắp che hộp truyền động.

Khi dựng đứng chân chống giữa ở trạng thái xếp lại, e người lái xe đặt chân của họ lên phần tỳ chân trên đầu mũi của cần vận hành kéo dài lên trên dọc theo bề mặt bên ngoài của nắp che hộp truyền động và đạp phần tỳ chân xuống để dựng đứng chân chống giữa.

Phần tỳ chân được bố trí gần với phía bên ngoài của nắp che hộp truyền động theo hướng chiều rộng xe. Do đó, chân người lái xe có xu hướng va vào nắp che hộp truyền động lộ ra khi người lái xe dựng đứng chân chống giữa. nếu bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại bị cào xước, có khả năng là dễ nhìn thấy vết xước và làm xấu hình dạng bên ngoài.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra vì vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là để xuất cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên mà có thể ngăn không cho cào xước bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động khi vận hành dựng đứng chân chống giữa trong khi để lộ ra nắp che hộp truyền động nhằm duy trì đủ hiệu quả làm mát cho ngăn chứa đai bởi gió khi chạy xe.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên có động cơ đốt trong và bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai được tạo kết cấu liền khối và lắp vào xe kiểu ngồi để chân hai bên, cụm động lực này có: hộp truyền động nối với hộp trục khuỷu đỡ trục khuỷu, kéo dài theo hướng chiều rộng xe, của động cơ đốt trong, hộp truyền động kéo dài đến phía bên của bánh

sau của xe; nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại và che phía bên của hộp truyền động, so với hướng chiều rộng xe, nhằm kết hợp với hộp truyền động để tạo ra ngăn chứa đai, nắp che hộp truyền động có lỗ vào gió làm mát hở tạo ra ở phần trước của nó để đưa gió làm mát vào trong ngăn chứa đai; nắp che ống dẫn gió che ít nhất phần trước có lỗ vào gió làm mát của nắp che hộp truyền động từ phía bên so với hướng chiều rộng xe, theo cách để đưa không khí bên ngoài vào trong lỗ vào gió làm mát; và chân chống giữa được đỡ xoay được bởi phần dưới của hộp trục khuỷu và lắp được giữa vị trí dựng đứng, mà tại đó chân chống giữa dựng đứng để đỡ xe và vị trí xếp lại, mà tại đó chân chống giữa được nằm dọc theo bề mặt dưới của hộp truyền động, chân chống giữa có phần vận hành nhô ra vuông góc với chân chống giữa và được làm thích ứng để được định vị ở phía bên ngoài của nắp che hộp truyền động so với hướng chiều rộng xe khi chân chống giữa được bố trí ở vị trí xếp lại, trong đó ít nhất một phần của nắp che hộp truyền động được để lộ ra bên ngoài trên hình chiếu cạnh; và nắp che ống dẫn gió có phần sau nắp che ống dẫn ở phía sau của nó, phần sau nắp che ống dẫn kéo dài về phía sau vượt quá vị trí của phần vận hành khi chân chống giữa được xếp lại.

Theo kết cấu này, phần sau nắp che ống dẫn của nắp che ống dẫn gió được kéo dài đến vị trí phía sau vượt quá vị trí của phần vận hành khi chân chống giữa được xếp lại. Do đó, phần sau nắp che ống dẫn được bố trí để che nắp che hộp truyền động ở vùng mà trong đó chân người lái xe có xu hướng va vào khi người lái xe đặt chân lên phần vận hành của chân chống giữa để dựng đứng chân chống giữa. Điều này có thể ngăn không cho cào xước nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại vào thời điểm vận hành dựng đứng và giữ hình dạng bên ngoài đẹp.

Hơn nữa, nắp che ống dẫn gió chủ yếu che ít nhất phần trước của nắp che hộp truyền động và phần sau nắp che ống dẫn che một phần nắp che hộp truyền động đến vùng phía sau vượt quá phần vận hành của chân chống giữa ở trạng thái xếp lại của nó. Do vậy, phần mà không bị che bởi nắp che ống dẫn gió trong nắp che hộp truyền động có thể lộ ra trong vùng tương đối lớn. Do vậy, nắp che hộp truyền động có thể được làm mát có hiệu quả nói chung bởi sự tản nhiệt do việc tiếp xúc của vùng lộ ra của nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại với gió khi chạy xe, và hiệu quả làm tăng việc làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai trong ngăn chứa đai bởi

gió làm mát được đưa qua lỗ vào gió làm mát vào trong ngăn chứa đai cũng có thể được duy trì.

Theo kết cấu nêu trên, nắp che ống dẫn gió có phần sau nắp che ống dẫn có thể được tạo ra hoàn toàn từ nhựa màu.

Theo kết cấu này, nắp che ống dẫn gió được tạo ra từ nhựa màu có phần sau nắp che ống dẫn được bố trí trong vùng, mà chân người lái xe có xu hướng va vào đó khi chân chống giữa được dựng đứng. Do vậy, ngay cả khi phần sau nắp che ống dẫn bị cào xước bởi chân người lái xe, vết xước có thể được tạo ra không dễ nhìn thấy.

Theo kết cấu nêu trên, phần sau nắp che ống dẫn có thể được bố trí trong vùng dùng để chân qua hai bên, theo hướng lên trên-xuống dưới, mặt phẳng ảo bao gồm cả hai đường trục tâm của trục khuỷu, như trục chủ động trước, và trục bị động sau, mà đai của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai được kéo căng giữa chúng.

Vùng lân cận của mặt phẳng ảo bao gồm cả hai đường trục tâm của trục chủ động trước (trục khuỷu) và trục bị động sau, mà đai của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai được kéo căng giữa chúng trong nắp che hộp truyền động là vùng mà ở đó nắp che hộp truyền động phình ra ngoài theo hướng chiều rộng xe đến mức độ lớn nhất và do vậy là vùng, mà chân người lái xe có xu hướng thường xuyên va vào đó. Bằng cách bố trí phần sau nắp che ống dẫn trong vùng dùng để chân qua hai bên mặt phẳng ảo theo hướng lên trên-xuống dưới, chân người lái xe ít có khả năng va vào nắp che hộp truyền động lộ ra, và có thể ngăn không cho cào xước bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại.

Theo kết cấu nêu trên, phần sau nắp che ống dẫn có thể được bố trí trong vùng giữa nằm giữa mép trên và mép dưới của nắp che hộp truyền động trên hình chiếu cạnh; và nắp che hộp truyền động có thể có vùng lộ ra nắp che hộp không bị che bởi nắp che ống dẫn gió để được lộ ra bên ngoài, và vùng lộ ra nắp che hộp có thể có phần lộ ra phía sau ở phía sau tương đối với phần sau nắp che ống dẫn, và các phần lộ ra trên và dưới được tạo ra để kéo dài về phía trước từ phần lộ ra phía sau dọc theo các phía trên và phía dưới của phần sau nắp che ống dẫn.

Theo kết cấu này, vùng lộ ra của nắp che hộp truyền động không bị che bởi nắp che ống dẫn gió có phần lộ ra phía sau và các phần lộ ra trên và dưới được tạo ra để kéo dài về phía trước từ phần lộ ra phía sau ở các phía trên và phía dưới của phần

sau nắp che ống dẫn. Do đó, mặc dù phần sau nắp che ống dẫn có trên nắp che ống dẫn gió, diện tích bề mặt lớn có thể được bảo đảm do diện tích bề mặt của vùng lộ ra nắp che hộp không được che bởi nắp che ống dẫn gió. Do vậy, sự tản nhiệt của nắp che hộp truyền động bởi gió khi chạy xe có thể được thực hiện có hiệu quả và hiệu quả làm mát tăng đối với bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai có thể thu được.

Theo kết cấu nêu trên, nắp che hộp truyền động có thể có phần rãnh lắp được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe để tiếp nhận trong đó phần sau nắp che ống dẫn.

Theo kết cấu này, phần sau nắp che ống dẫn bố trí trong vùng phình ra ngoài theo hướng chiều rộng xe đến mức độ lớn nhất được lắp trong phần rãnh lắp tạo ra trong nắp che hộp truyền động. Điều này có thể ngăn không cho phần nhô của phần sau nắp che ống dẫn ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe và cũng ngăn không cho va chân người lái xe vào phần sau nắp che ống dẫn.

Theo kết cấu nêu trên, phần sau nắp che ống dẫn có thể có phần rãnh sau nắp che ống dẫn được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe trong vùng bao gồm mặt phẳng ảo.

Theo kết cấu này, phần rãnh sau nắp che ống dẫn mà làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe được tạo ra trong vùng bao gồm mặt phẳng ảo, phình ra ngoài theo hướng chiều rộng xe đến mức độ lớn nhất và chân người lái xe có xu hướng va vào đó. Do vậy, cũng có thể ngăn không cho va chân người lái xe vào phần sau nắp che ống dẫn.

Theo kết cấu nêu trên, phần sau nắp che ống dẫn có thể cùng được bắt chặt vào hộp truyền động cùng với nắp che hộp truyền động bằng bu lông bắt chặt để bắt chặt nắp che hộp truyền động vào hộp truyền động.

Theo kết cấu này, phần sau nắp che ống dẫn của nắp che ống dẫn gió cùng được bắt chặt vào hộp truyền động cùng với nắp che hộp truyền động. Do vậy, phần sau nắp che ống dẫn có thể được gắn cố định một cách ổn định ngay cả khi được kéo dài theo hướng trước-sau. Ngoài ra, số lượng các chi tiết có thể được giảm vì nắp che ống dẫn gió cùng bắt chặt bởi bu lông bắt chặt, bu lông này bắt chặt nắp che hộp truyền động vào hộp truyền động.

Theo kết cấu nêu trên, nắp che hộp truyền động có thể được tạo ra có phần

rãnh lắp, được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe để tiếp nhận trong đó phần sau nắp che ống dẫn; và phần sau nắp che ống dẫn có thể có mặt tỳ bắt chặt, mà bu lông bắt chặt được siết chặt tỳ vào đó, và mặt tỳ bắt chặt có thể được tạo ra trên bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông của phần sau nắp che ống dẫn, được tạo ra để lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe trên bề mặt dưới của phần rãnh lắp của nắp che hộp truyền động.

Theo kết cấu này, mặt tỳ bắt chặt, mà bu lông bắt chặt được siết chặt tỳ vào đó trong phần sau nắp che ống dẫn, được tạo ra trên bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông trong phần sau nắp che ống dẫn. Phần sau nắp che ống dẫn được tạo ra để lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe đến bề mặt dưới của phần rãnh lắp của nắp che hộp truyền động. Do vậy, ngay cả khi phần sau nắp che ống dẫn cùng được bắt chặt vào hộp truyền động cùng với nắp che hộp truyền động, việc cùng bắt chặt có thể được thực hiện bằng cách dùng bu lông bắt chặt, bu lông này có thể có chiều dài giảm nên không nhô bu lông bắt chặt ra ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu nêu trên, nắp che ống dẫn gió có thể có phần chính phía trước nắp che ống dẫn che phần trước của nắp che hộp truyền động, phần sau nắp che ống dẫn được tạo ra để kéo dài về phía sau từ phần chính phía trước nắp che ống dẫn.

Theo kết cấu này, nắp che ống dẫn gió được tạo ra có phần kéo dài của phần sau nắp che ống dẫn về phía sau từ phần chính phía trước nắp che ống dẫn che phần trước của nắp che hộp truyền động. Do vậy, phần chính phía trước nắp che ống dẫn và phần sau nắp che ống dẫn được tạo ra liền khối và liên tục trong nắp che ống dẫn gió. Do vậy, số lượng các chi tiết được giảm và công việc lắp ráp v.v. được thực hiện dễ dàng.

Hơn nữa, bằng cách cùng bắt chặt phần sau nắp che ống dẫn vào hộp truyền động cùng với nắp che hộp truyền động, nắp che ống dẫn gió có thể được gắn một cách chắc chắn vào hộp truyền động bằng số lượng ít các bu lông bắt chặt.

Theo kết cấu nêu trên, nắp che ống dẫn gió có thể có phần chính phía trước nắp che ống dẫn che phần trước của nắp che hộp truyền động, và phần sau nắp che ống dẫn có thể tách ra khỏi, và được bố trí ở phía sau của phần chính phía trước nắp che ống dẫn.

Theo kết cấu này, phần chính phía trước nắp che ống dẫn và phần sau nắp che

ống dẫn của nắp che ống dẫn gió được phân chia thành các phần trước và phần sau và nắp che ống dẫn gió được tạo ra từ các bộ phận riêng biệt. Do vậy, các kiểu hình dạng bên ngoài khác nhau có thể được thiết lập một cách dễ dàng trên cơ sở kết cấu được phân chia.

Hơn nữa, khi kết cấu mà trong đó phần sau nắp che ống dẫn cùng được bắt chặt vào hộp truyền động cùng với nắp che hộp truyền động được dùng, phần chính phía trước của nắp che ống dẫn gió có thể được tháo ra mà không cần tháo bu lông bắt chặt ra, mà việc cùng bắt chặt được thực hiện nhờ nó. Do vậy, khả năng duy trì khi thực hiện việc bảo dưỡng hoặc các công việc tương tự là rất cao.

Các hiệu quả có lợi của sáng chế

Theo sáng chế, phần sau nắp che ống dẫn của nắp che ống dẫn gió được tạo kết cấu để kéo dài đến vị trí phía sau vượt quá phần vận hành khi chân chống giữa được xếp lại. Do đó, phần sau nắp che ống dẫn được bố trí để che nắp che hộp truyền động trong vùng, mà chân người lái xe có xu hướng va vào đó khi người lái xe đặt chân lên phần vận hành của chân chống giữa để dựng đứng chân chống giữa. Điều này ngăn không cho chân người lái xe va vào nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại đến mức tối đa, điều này có thể ngăn không cho cào xước bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại và duy trì hình dạng bên ngoài đẹp.

Hơn nữa, nắp che ống dẫn gió chủ yếu che ít nhất phần trước của nắp che hộp truyền động và phần sau nắp che ống dẫn che một phần nắp che hộp truyền động trong vùng phía sau vượt quá phần vận hành của chân chống giữa ở vị trí xếp lại. Do điều này, phần mà không bị che bởi nắp che ống dẫn gió trong nắp che hộp truyền động có thể lộ ra trong vùng tương đối lớn. Do vậy, nắp che hộp truyền động có thể được làm mát có hiệu quả nói chung bởi sự tản nhiệt do việc tiếp xúc của vùng lộ ra của nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại với gió khi chạy xe, và hiệu quả làm tăng việc làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai trong ngăn chứa đai bởi gió làm mát được đưa qua lỗ vào gió làm mát vào trong ngăn chứa đai cũng có thể được duy trì.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh tổng thể từ bên trái của xe máy có cụm động lực theo

phương án thực hiện sáng chế thứ nhất;

FIG.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái của cụm động lực;

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt theo đường III-III được thể hiện trên FIG.2;

FIG.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang của cụm động lực;

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V được thể hiện trên FIG.4;

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI được thể hiện trên FIG.4;

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII được thể hiện trên FIG.4;

FIG.8 là hình chiếu cạnh từ bên trái của nắp che hộp truyền động;

FIG.9 là hình chiếu cạnh từ bên trái của bộ phận ống dẫn bên trong;

FIG.10 là hình chiếu cạnh từ bên trái của nắp che ống dẫn gió;

FIG.11 là hình chiếu cạnh từ bên phải của nắp che ống dẫn gió;

FIG.12 là hình chiếu cạnh từ bên trái của phần chính của cụm động lực theo ví dụ thứ nhất theo phương án thực hiện thứ hai;

FIG.13 là hình chiếu cạnh từ bên trái của phần chính của cụm động lực theo ví dụ cải biến thứ hai theo phương án thực hiện thứ hai; và

FIG.14 là hình chiếu cạnh từ bên trái của phần chính của cụm động lực theo ví dụ cải biến thứ ba theo phương án thực hiện thứ hai.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Phương án thực hiện thứ nhất theo sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.11.

FIG.1 là hình chiếu cạnh của xe máy hai bánh 1, xe này là xe kiểu ngồi để chân hai bên được trang bị cụm động lực theo phương án thực hiện thứ nhất, mà sáng chế được áp dụng.

Trong phần mô tả của sáng chế, các hướng phía trước, phía sau, bên trái, và bên phải tương ứng với các hướng thẳng về phía trước của xe máy 1 được trang bị cụm động lực theo phương án thực hiện này được xác định là phía trước. Trên các hình vẽ, FR biểu thị phía trước, RR biểu thị phía sau, LH biểu thị bên trái, và RH biểu thị bên phải.

Phần trước thân xe 1f và phần sau thân xe 1r được nối với đoạn trung gian của

phần sàn thấp 1c, và khung thân xe tạo ra kết cấu khung của thân xe về cơ bản bao gồm ống nghiêng xuống 3 và các ống chính 4.

Cụ thể là, ống nghiêng xuống 3 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 2 của phần trước thân xe 1f. Ống nghiêng xuống 3 này uốn cong theo hướng nằm ngang ở đầu dưới và kéo dài về phía sau qua phía dưới phần sàn 1c. Ở đầu sau của nó, cặp ống chính bên trái và bên phải 4 được nối vào đó. Các ống chính 4 nhô lên trên từ phần nối này và uốn cong để kéo dài nghiêng về phía sau.

Yên xe 5 được bố trí bên trên các ống chính 4 này.

Trong khi đó, trong phần trước thân xe 1f, tay lái 6 được đỡ xoay được bởi ống đầu 2 được tạo ra bên trên ống đầu 2 và càng trước 7 kéo dài xuống dưới và bánh trước 8 được đỡ xoay được bởi đầu dưới của nó.

Cụm động lực P lắp vào xe máy 1 được tạo kết cấu theo cách sao cho bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T được kéo dài về phía sau từ động cơ đốt trong E ở phần trước.

Động cơ đốt trong E là động cơ đốt trong bốn kỳ một xi lanh. Cụm xi lanh 22, đầu xi lanh 23, và nắp che đầu xi lanh 24 nhô về phía trước từ hộp trục khuỷu 21c, hộp trục khuỷu này đỡ trục khuỷu 20 (xem FIG.2) trong khi định hướng trục khuỷu 20 theo hướng chiều rộng xe. Động cơ nghiêng đáng kể về phía trước đến trạng thái gần với trạng thái gần như nằm ngang.

Cặp giá đỡ bên trái và bên phải 12 kéo dài xuống dưới từ đầu dưới của hộp trục khuỷu 21. Trong các giá đỡ 12, các giá treo 12h nhô về phía trước. Các giá treo 12h này được nối với các giá lắp 10 nhô về phía sau từ các phần dưới phía trước của các ống chính 4 với đoạn trung gian của các bộ phận nối 11, và cụm động lực P được nối và đỡ lắc được so với thân xe.

Đối với bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T kéo dài về phía sau từ động cơ đốt trong E trong cụm động lực P, bánh sau 15 được tạo ra quanh trục sau 14, trục sau này là trục đầu ra của cơ cấu bánh răng giảm tốc Tr (xem FIG.2) tạo ra ở phần sau của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T.

Giảm xóc sau 17 được đặt xen giữa giá đỡ 16, bố trí thẳng đứng ở đầu sau của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T, và phần sau của ống chính 4 (xem FIG.1).

Ống nạp 25 kéo dài từ phần trên của đầu xi lanh 23 nghiêng đáng kể về phía trước trong động cơ đốt trong E và uốn cong về phía sau đến gần bộ lọc không khí 27 bên trên bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T, qua thân van tiết lưu 26.

Trong khi đó, ống xả 28, ống xả nay kéo dài xuống dưới từ phần dưới của đầu xi lanh 23, được uốn cong về phía sau và dịch về phía bên phải để kéo dài về phía sau và được nối với bộ giảm âm 29 ở phía bên phải của bánh sau 21.

Trên FIG.2 và FIG.3, trục xoay đầu góc 31 của chân chống giữa 30 được đỡ bởi các giá đỡ 12 kéo dài từ đầu dưới của hộp trục khuỷu 21c, với trục xoay đầu góc 31 được định hướng theo hướng chiều rộng xe.

Trong chân chống giữa 30, cặp phần chân bên trái và bên phải 32 kéo dài từ trục xoay đầu góc 31 theo cách để mở rộng ra khỏi nhau về phía đầu và các phần chân bên trái và bên phải 32 được nối bởi thanh nối 32b (xem FIG.3).

Hơn nữa, cần vận hành 33 kéo dài về bên trái từ vùng gần với đầu mũi của phần chân bên trái 32.

Như được thể hiện trên FIG.2, đối với chân chống giữa 30, lò xo 36 được đặt xen giữa chi tiết móc 35a ở phần giữa của phần chân 32 và chốt móc 35b gần với phía trên của trục xoay đầu góc 31 của giá đỡ 12. Lò xo 36 cho phép giữ cả hai trạng thái dựng đứng và nằm ngang của các phần chân 32 của chân chống giữa 30.

Trên FIG.1, trạng thái dựng đứng của chân chống giữa 30 được biểu thị bởi đường nét liền và trạng thái xếp lại (trạng thái nằm ngang của các phần chân 32) được biểu thị bởi đường gạch- hai chấm. Trên FIG.2 và FIG.3, trạng thái xếp lại được biểu thị.

Cụ thể là, chân chống giữa 30 lắc quanh trục xoay đầu góc 31 và các phần chân 32 được dựng đứng như được thể hiện trên FIG.1 để đỡ thân xe. Vào thời điểm của di chuyển xe, các phần chân 32 được gập lên trên và gần như nằm ngang dọc theo bề mặt dưới của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T để được đặt ở trạng thái xếp lại.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, ở trạng thái xếp lại của chân chống giữa 30, khi các phần chân 32 nằm ngang, cần vận hành 33 kéo dài về bên trái từ phần chân bên trái 32 được bố trí để kéo dài lên trên qua phần giữa của bộ truyền

động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T so với hướng trước-sau trong khi uốn cong từ bề mặt dưới của bộ truyền động T dọc theo bề mặt bên trái của nó.

Tâm ty chân 33a được gắn cố định vào đầu mũi của cần vận hành 33.

Hộp trục khuỷu 21c, hộp trục khuỷu này đỡ trục khuỷu 20 trong khi định hướng trục khuỷu 20 theo hướng chiều rộng xe, được tạo kết cấu nhờ việc hợp nhất bên trái-bên phải của phần hộp trục khuỷu bên phải 21R và phần trước 21Tf của hộp truyền động 21T, phần này nằm ở bên trái và được kéo dài theo hướng trước-sau (xem FIG.3).

Như được thể hiện trên FIG.5, hộp truyền động 21T ở bên trái kéo dài về phía sau từ phần trước 21Tf đến phía bên của bánh sau 15.

Trong hộp truyền động 21T này, phần trước 21Tf hợp nhất với phần hộp trục khuỷu bên phải 21R để tạo ra hộp trục khuỷu 21c. Ngoài ra, hộp truyền động 21T kéo dài về phía sau từ phần trước 21Tf và tạo ra dạng cái bát hình ovan hở về bên trái và kéo dài theo hướng trước-sau. Hộp truyền động 21T được che bởi nắp che hộp truyền động 60 từ bên trái và ngăn chứa đai 55 được tạo ra bên trong đó. Bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T được chứa trong ngăn chứa đai 55 này.

Cụm động lực P được tạo ra từ sự kết hợp liên khối của động cơ đốt trong E và bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T.

Như được thể hiện trên FIG.5, trục chủ động đầu vào phía trước của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T là trục khuỷu 20, và puli chủ động 40 được tạo ra trên phần trục kéo dài của trục khuỷu 20, phần này nhô ra khỏi hộp truyền động 21T vào trong ngăn chứa đai 55.

Puli chủ động 40 bao gồm nửa thân puli chủ động cố định 40a lắp vào đầu bên trái trên phần trục kéo dài của trục khuỷu 20 và nửa thân puli chủ động di động 40b, nửa thân này nằm đối diện ở phía bên phải của nửa thân puli chủ động cố định 40a và được đỡ xoay trượt được theo hướng dọc trục.

Nửa thân puli chủ động cố định 40a và nửa thân puli chủ động di động 40b có các bề mặt hình côn đối nhau, các bề mặt này nằm đối diện với nhau và kẹp xen giữa đai hình thang 44.

Các quả văng ly tâm 42 được bố trí theo cách để dịch chuyển được theo hướng kính và được kẹp xen giữa bề mặt sau uốn cong ở phía sau (phía bên phải) của

nửa thân puli chủ động di động 40b và tấm dẫn hướng 41, tấm dẫn hướng này được đỡ bởi phần trục kéo dài của trục khuỷu 20 và được gắn cố định tiếp xúc với phần ngỗng trục.

Một số cánh của quạt làm mát 43 được tạo ra trên bề mặt sau (bề mặt bên trái) của nửa thân puli chủ động cố định 40a.

Trục bị động sau ở phía sau được ghép cặp với trục chủ động trước (trục khuỷu 20), mà puli chủ động 40 được đỡ trên đó, là trục đầu vào giảm tốc 45 của cơ cấu bánh răng giảm tốc Tr. Nửa thân puli bị động cố định 47a được lắp vào ống lót trong 46a, mà được đỡ quay tương đối được bởi trục đầu vào giảm tốc 45. Ở bên trái của nửa thân puli bị động cố định 47a, nửa thân puli bị động di động 47b được lắp vào ống lót ngoài 46b, mà được đỡ bên ngoài di động tương đối được trên ống lót trong 46a. Puli bị động 47 được tạo kết cấu bởi cả hai nửa thân puli bị động 47a và 47b.

Nửa thân puli bị động di động 47b được đẩy bởi lò xo 48 theo hướng để đi đến gần hơn nửa thân puli bị động cố định 47a, và cơ cấu cam tạo mômen 49 được lắp vào giữa ống lót ngoài 46b làm liền khối với nửa thân puli bị động di động 47b và ống lót trong 46a.

Đai hình thang 44 nêu trên được kẹp xen giữa bởi cả hai nửa thân puli bị động 47a và 47b.

Trong bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T, đai hình thang 44 được quấn quanh puli chủ động 40 và puli bị động 47 để được kéo căng giữa chúng. Khi tốc độ quay của động cơ (tốc độ quay của trục khuỷu 20) thay đổi, các quả nặng ly tâm 42 ở phía bên puli chủ động 40 dịch chuyển theo hướng kính để dịch chuyển nửa thân puli chủ động di động 40b theo hướng dọc trục và thay đổi chiều rộng rãnh giữa cả hai nửa thân puli chủ động 40a và 40b. Do đó, đường kính quấn của đai hình thang 44 quanh puli chủ động 40 được thay đổi. Do vậy, tất nhiên đường kính quấn quanh puli bị động 47 cũng được thay đổi nhờ đai hình thang 44 có dạng quay vòng, khiến cho việc thay đổi tốc độ được thực hiện.

Khớp ly tâm 50 được tạo ra ở các phần bên trái của trục đầu vào giảm tốc 45 và ống lót trong 46a. Trong khớp ly tâm 50, bộ phận vành ngoài ly hợp 52, bộ phận này che chu vi ngoài của bộ phận vành trong ly hợp 51 lắp vào ống lót trong 46a lắp

vào trục đầu vào giảm tốc 45. Trên bộ phận vành trong ly hợp 51, guốc ly hợp 51s, guốc ly hợp này lắc theo hướng ly tâm thẳng được lò xo 51b tạo ra đối diện với bề mặt theo chu vi trong của bộ phận vành ngoài ly hợp 52.

Do đó, khi tốc độ quay của ống lót trong 46a tăng, guốc ly hợp 51s lắc theo hướng ly tâm thẳng được lò xo 51b và tiếp xúc với bề mặt theo chu vi trong của bộ phận vành ngoài ly hợp 52 để làm cho khớp ly tâm 50 được nối, khiến cho lực truyền đến ống lót trong 46a qua đai hình thang 44 được truyền đến trục đầu vào giảm tốc 45.

Bên trái của hộp truyền động 21T được kéo dài theo hướng trước-sau được che bởi nắp che hộp truyền động 60. Trong ngăn chứa đai 55 tạo ra giữa hộp truyền động 21T và nắp che hộp truyền động 60, bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T được tạo ra và khớp ly tâm 50 cũng được chứa trong đó.

Nắp che hộp truyền động 60 được làm bằng hợp kim nhôm như kim loại và công việc sơn được thực hiện trên bề mặt này.

FIG.8 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện nắp che hộp truyền động 60. Trên FIG.8 và FIG.5, nắp che hộp truyền động 60 bao gồm phần trước nắp che hộp 60f, phần này che, từ bên trái, quạt làm mát 43 tạo ra trên nửa thân puli chủ động cố định 40a lắp vào đầu bên trái của trục khuỷu 20, trục khuỷu này là trục chủ động trước, và phần sau nắp che hộp 60r, phần này che, từ bên trái, khớp ly tâm 50 tạo ra ở đầu bên trái của trục đầu vào giảm tốc 45, trục đầu vào này là trục bị động sau. Nắp che hộp truyền động 60 còn bao gồm phần giữa nắp che hộp 60c, phần giữa này nối phần trước nắp che hộp 60f và phần sau nắp che hộp 60r. Nắp che hộp truyền động 60 tạo ra dạng hình ovan được kéo dài theo hướng trước-sau trên hình chiếu cạnh.

Khi mặt phẳng ảo Li bao gồm cả hai đường trục tâm của trục khuỷu (trục chủ động trước) 20 và trục đầu vào giảm tốc (trục bị động sau) 45 trong bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 60 được giả sử, FIG.5, là hình vẽ mặt cắt dọc theo đường V-V trên FIG.4, là hình vẽ mặt cắt thu được bằng cách cắt bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T bởi mặt phẳng ảo Li.

Như được thể hiện trên FIG.5, puli chủ động 40 ở phía trước và puli bị động 47 ở phía sau được bố trí ở cùng một vị trí so với hướng chiều rộng xe vì đai hình thang 44 được kéo căng giữa chúng. Ở phía sau, khớp ly tâm 50 được bố trí ở bên

trái tương đối với puli bị động 47.

Vì lý do này, trong nắp che hộp truyền động 60, phần sau nắp che hộp 60r che khớp ly tâm 50 phình ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phần trước nắp che hộp 60f che puli chủ động 40 và quạt làm mát 43 (xem FIG.5).

Trên FIG.8, phần trước nắp che hộp 60f che puli chủ động 40 từ bên trái trong nắp che hộp truyền động 60 bao gồm phần kéo dài mép trên 60fu và phần kéo dài mép dưới 60fl, các phần này kéo dài về phía sau từ các phần trên và phần dưới của phần trước nắp che hộp 60f về phía phần giữa nắp che hộp 60c dọc theo các mép phía trên và phía dưới của phần giữa nắp che hộp 60c. Phần trước nắp che hộp 60f và các phần kéo dài trên 60fu và dưới 60fl tạo ra vùng trong cùng 60A (phần tạo ra có các đường gạch bóng kiểu lưới nhỏ nhất trên FIG.8), vùng này nằm ở phía trong cùng theo hướng chiều rộng xe.

Trong phần trước nắp che hộp 60f, lỗ vào gió làm mát 61 có kích thước lớn đưa gió làm mát vào trong ngăn chứa đai 55 được hở.

Trong khi đó, phần sau nắp che hộp 60r che khớp ly tâm 50 từ bên trái trong nắp che hộp truyền động 60 và các phần kéo dài trên 60ru và dưới 60rl, các phần này phân nhánh về phía trước từ phần sau nắp che hộp 60r thành các phần trên và phần dưới và kéo dài về phía phần giữa nắp che hộp 60c tạo ra vùng ngoài cùng 60D (phần được tạo ra không có các đường gạch bóng trên FIG 8), phần này nằm ở phía ngoài cùng bên trái theo hướng chiều rộng xe.

Như được thể hiện trên FIG.8, phần giữa nắp che hộp 60c giữa phần trước nắp che hộp 60f và phần sau nắp che hộp 60r trong nắp che hộp truyền động 60 được lắp theo cách sao cho các phần kéo dài trên 60fu và dưới 60fl của vùng trong cùng 60A kẹp xen giữa các phần hình côn đầu trước của các phần kéo dài trên 60ru và dưới 60rl của vùng ngoài cùng 60D từ các phía trên và phía dưới.

Hơn nữa, phần rãnh lắp 60v, phần này được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe, được tạo ra giữa phần kéo dài trên 60ru và phần kéo dài dưới 60rl, các phần này phân nhánh về phía trước từ phần sau nắp che hộp 60r của vùng ngoài cùng 60D.

Phần rãnh lắp 60v tạo ra giữa phần kéo dài trên 60ru và phần kéo dài dưới 60rl được bố trí ở vị trí dùng để chân qua hai bên mặt phẳng ảo Li theo hướng lên

trên-xuống dưới và được tạo ra thành dạng hình côn giảm dần theo chiều rộng thẳng đứng về phía sau.

Trong phần rãnh lắp 60v, vị trí chiều sâu rãnh (vị trí theo hướng chiều rộng xe) của phần rãnh là khác nhau giữa các phần trước và phần sau của nó. Cụ thể hơn, các vị trí chiều sâu theo hướng chiều rộng xe của vùng rãnh phía trước 60B (phần tạo ra có các đường gạch bóng kiểu lưới lon hơn so với vùng trong cùng 60A trên FIG.8) ở phía trước và vùng rãnh phía sau 60C (phần tạo ra có các đường gạch bóng kiểu lưới lon hơn so với vùng rãnh phía trước 60B trên FIG.8) ở phía sau, cả hai vùng này được bố trí giữa vùng trong cùng 60A và vùng ngoài cùng 60D. Vùng trong cùng 60A, vùng rãnh phía trước 60B, vùng rãnh phía sau 60C, và vùng ngoài cùng 60D được bố trí ở phía ngoài bên trái theo hướng chiều rộng xe theo thứ tự đó từ phía trong đến phía ngoài (xem FIG.5).

Vùng rãnh phía sau 60C như phía sau phần rãnh lắp 60v được bố trí ở cùng một vị trí so với hướng trước-sau như cần vận hành 33 được bố trí ở bên trái của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang T (xem FIG.2), ở trạng thái xếp lại chân chống giữa 30 nêu trên, mà các phần chân 32 nằm trong đó.

Trên FIG.5 và FIG.8, trên bề mặt bên trái của phần trước nắp che hộp 60f của nắp che hộp truyền động 60, gờ nhô dạng vành 62 tạo ra vành được tạo ra có dạng vòng hình tròn quanh lỗ vào gió làm mát 61.

Trong phần trước nắp che hộp 60f của nắp che hộp truyền động 60, ba phần vấu gắn hình trụ 63 được tạo ra để nhô về bên trái (theo hướng ra ngoài theo chiều rộng xe) quanh lỗ vào gió làm mát lớn 61 ở tâm.

Trong số ba phần vấu gắn hình trụ 63, một phần được tạo ra ở phía trước lỗ vào gió làm mát 61 và hai phần kia được tạo ra trên các phía sau bên trên và bên dưới nghiêng của lỗ vào gió làm mát 61.

Các lỗ vít được tạo ra trong các phần vấu gắn hình trụ 63.

Ở phần sau của vùng rãnh phía trước 60B, phần vấu gắn hình trụ giữa 64 được tạo ra nhô về phía bên trong theo hướng chiều rộng xe (phía bên phải) (xem FIG.5 và FIG.8).

Phần vấu gắn hình trụ giữa 64 nhô một chút ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe (bên trái).

Ở mép theo chu vi ngoài của nắp che hộp truyền động 60 tạo ra dạng hình ovan trên hình chiếu cạnh, các phần vấu gấn 65 được tạo ra để nối nắp che hộp truyền động 60 với hộp truyền động 21T.

Nắp che ống dẫn gió 80 che vùng trong cùng 60A, vùng rãnh phía trước 60B, và vùng rãnh phía sau 60C ngoại trừ vùng ngoài cùng 60D trong nắp che hộp truyền động 60 từ phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Do đó, như được thể hiện trên FIG.4, chỉ vùng ngoài cùng 60D trong nắp che hộp truyền động 60 được để lộ ra bên ngoài khi nắp che ống dẫn gió 80 (bộ phận tạo ra có phần chấm chấm trên hình vẽ) được đặt trên nắp che hộp truyền động 60.

Phần trước nắp che hộp 60f có lỗ vào gió làm mát 61 trong nắp che hộp truyền động 60 được che bởi nắp che ống dẫn gió 80 từ bên ngoài với đoạn trung gian của bộ phận ống dẫn bên trong 70 giữa chúng.

Bộ phận ống dẫn bên trong 70 và nắp che ống dẫn gió 80 được làm bằng nhựa.

Như được thể hiện trên FIG.9, bộ phận ống dẫn bên trong 70 bao gồm phần đối diện nắp che hộp 70f đối diện với phần trước nắp che hộp 60f của nắp che hộp truyền động 60 trên hình chiếu cạnh, và phần phình lên trên 70b được thể hiện trên FIG.9 và kéo dài lên trên từ phần trên của phần đối diện nắp che hộp 70f. Lỗ đưa gió làm mát vào 71 nằm đối diện với và chồng lên lỗ vào gió làm mát 61 của nắp che hộp truyền động 60 được tạo ra ở tâm của phần đối diện nắp che hộp 70f.

Trên bề mặt bên phải của phần đối diện nắp che hộp 70f của bộ phận ống dẫn bên trong 70, gờ lõm dạng vành 72 có đoạn dạng rãnh được tạo ra quanh lỗ đưa gió làm mát vào 71 và đối diện với gờ nhô dạng vành 62 có hình dạng vòng ở phía bên nắp che hộp truyền động 60 (xem FIG.5).

Trên bề mặt bên trái của bộ phận ống dẫn bên trong 70, tương ứng với ba phần vấu gấn hình trụ 63 của nắp che hộp truyền động 60, các phần vấu gấn hình trụ 73, mà các phần vấu gấn hình trụ 63 được lắp vào trong đó, được tạo ra nhô về phía bên ngoài theo hướng chiều rộng xe (bên trái).

Các phần đầu của các phần vấu gấn hình trụ 73 có các thành đáy 73b có hình dạng vòng.

Hơn nữa, trên bề mặt bên trái của bộ phận ống dẫn bên trong 70, gờ lõm dẫn

gió 75, mà một đoạn của nó có dạng rãnh được tạo ra liên tục từ chu vi ngoài của lỗ hình tròn 71 của phần đối diện nắp che hộp 70a đến phần mép trên của phần phình lên trên 70b.

Như được thể hiện trên FIG.9, gờ lõm dẫn gió 75 chạy quanh khoảng ba phần tư chu vi ngoài của lỗ hình tròn 71 từ phần trên đến phần trước, phần dưới, và phần sau theo trình tự này và sau đó kéo dài lên trên, với phía sau bên trên nghiêng của lỗ hình tròn 71 được hở. Sau đó, gờ lõm dẫn gió 75 uốn cong và chạy về phía trước dọc theo phần mép trên của phần phình lên trên 70b và uốn cong dọc theo phần mép trước để kéo dài xuống dưới.

Trên FIG.10 và FIG.11, nắp che ống dẫn gió 80 có, ở phía trước của nó, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f đối diện với phần đối diện nắp che hộp 70f của bộ phận ống dẫn bên trong 70 lắp vào phần trước nắp che hộp 60f của nắp che hộp truyền động 60, và phần nạp không khí bên ngoài 80b đối diện với phần phình lên trên 70b của bộ phận ống dẫn bên trong 70. Phần kéo dài mép trên 80fu kéo dài đến phía sau phần nạp không khí bên ngoài 80b và nằm đối diện to phần kéo dài mép trên 60fu của nắp che hộp truyền động 60. Phần kéo dài mép dưới 80fl kéo dài về phía sau từ phần dưới của phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f và nằm đối diện với phần kéo dài mép dưới 60fl của nắp che hộp truyền động 60.

Nắp che ống dẫn gió 80 có phần sau nắp che ống dẫn 80r kéo dài về phía sau từ phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f.

Phần sau nắp che ống dẫn 80r được tạo ra có dạng hình côn giảm dần theo chiều rộng thẳng đứng để nhỏ hơn về phía sau, để được lắp đối diện với phần rãnh lắp 60v của nắp che hộp truyền động 60.

Hơn nữa, ở phần nửa sau của phần sau nắp che ống dẫn 80r, phần rãnh sau nắp che ống dẫn 80rd được tạo ra để rộng một chút về phía bên trong theo hướng chiều rộng xe (phía bên phải) (xem FIG.3).

Phần rãnh sau nắp che ống dẫn 80rd được tạo ra có dạng hình chữ nhật kéo dài theo phương nằm ngang ở vùng tâm bao gồm mặt phẳng ảo Li trong phần sau nắp che ống dẫn 80r (vùng mà để chân qua hai bên mặt phẳng ảo Li theo hướng lên-trên-xuống-dưới) (xem FIG.4).

Có thể không có phần làm rộng phần rãnh sau nắp che ống dẫn 80rd trong

phần sau nắp che ống dẫn 80r này.

Phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f của nắp che ống dẫn gió 80 có các phần gắn hình trụ 83 (xem FIG.6) tạo ra các phần rãnh gài bu lông 83d. Mỗi phần rãnh gài bu lông 83d nằm đối diện với một phần vấu tương ứng trong số ba phần vấu gắn hình trụ 73 nhô ra trên bề mặt bên trái của bộ phận ống dẫn bên trong 70 và được làm lõm về phía bên trong theo hướng chiều rộng xe (phía bên phải) để nhô về bên phải.

Thành đáy dạng vòng 83b ở phần đầu của phần gắn hình trụ nhô ra 83 tiếp xúc tỳ vào thành đáy dạng vòng 73b của phần vấu gắn hình trụ đối diện 73.

Thành đáy dạng vòng 83b ở phần đầu của phần gắn hình trụ 83 tạo ra bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông 83d và dùng làm mặt tỳ bắt chặt 83bs của bu lông bắt chặt 91.

Hơn nữa, như được thể hiện trên FIG.7, phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80, ở phần của nó nơi mà phần rãnh sau nắp che ống dẫn 80rd được bố trí, được tạo ra có phần gắn hình trụ giữa 84 nhô về bên phải và tạo ra trong đó phần rãnh gài bu lông 84d được làm lõm về phía bên trong theo hướng chiều rộng xe (phía bên phải), để nằm đối diện với phần vấu gắn hình trụ giữa 64 nhô ra trong vùng rãnh phía trước 60B của nắp che hộp truyền động 60.

Thành đáy dạng vòng 84b ở phần đầu của phần gắn hình trụ giữa nhô ra 84 tiếp xúc tỳ vào phần đầu của phần vấu gắn hình trụ đối diện giữa 64.

Thành đáy dạng vòng 84b ở phần đầu của phần gắn hình trụ giữa 84 tạo ra bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông 84d và dùng làm mặt tỳ bắt chặt 84bs của bu lông bắt chặt 92.

Hơn nữa, trên bề mặt trong (bề mặt phía bên phải) của phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f và phần nắp không khí bên ngoài 80b của nắp che ống dẫn gió 80, gờ nhô dẫn gió 85 được tạo ra nhô nằm đối diện với gờ lõm dẫn gió 75 tạo ra trên bề mặt bên trái của bộ phận ống dẫn bên trong 70.

Trong phần nắp không khí bên ngoài 80b của nắp che ống dẫn gió 80, lỗ nắp không khí bên ngoài 81 được hở ở vị trí gần với phía trước. Lỗ nắp không khí bên ngoài 81 được tạo ra có cửa mái 82, cửa mái này dẫn không khí bên ngoài vào và ngăn không cho các vật lạ đi vào.

Toàn bộ nắp che ống dẫn gió 80 có phần sau nắp che ống dẫn 80r được tạo ra từ nhựa tổng hợp có màu.

Để lắp ráp nắp che hộp truyền động 60, bộ phận ống dẫn bên trong 70, và nắp che ống dẫn gió 80 nêu trên vào hộp truyền động 21T, nắp che hộp truyền động 60 trước hết được đặt trên hộp truyền động 21T với các bề mặt đối tiếp trên các chu vi của chúng được khớp với nhau. Sau đó, các phần vấu gấn 65 tạo ra trên mép theo chu vi ngoài của nắp che hộp truyền động 60 được bắt chặt vào hộp truyền động 21T bằng các bu lông bắt chặt 90 để gấn nắp che hộp truyền động 60 vào hộp truyền động 21T.

Trên FIG.5, khi nắp che hộp truyền động 60 được gấn vào hộp truyền động 21T, bề mặt đầu của phần vấu gấn hình trụ giữa 64 ở phía bên nắp che hộp truyền động 60 tiếp xúc tỳ vào bề mặt đầu của phần vấu gấn 21b, phần vấu gấn này nằm đối diện với phần vấu gấn hình trụ giữa 64 của nắp che hộp truyền động 60 và nhô ra khỏi bề mặt bên trái của hộp truyền động 21T.

Lỗ vít được tạo ra trong bề mặt đầu của phần vấu gấn 21b.

Bộ phận ống dẫn bên trong 70 được chồng lên phần trước nắp che hộp 60f của nắp che hộp truyền động 60 gấn vào hộp truyền động 21T theo cách này.

Khi việc căn thẳng vị trí được thực hiện theo cách sao cho mỗi phần vấu gấn hình trụ 63 tạo nhô ra trong phần trước nắp che hộp 60f được lắp vào trong phần vấu gấn hình trụ 73 của bộ phận ống dẫn bên trong 70 và bộ phận ống dẫn bên trong 70 được chồng lên nắp che hộp truyền động 60, gờ nhô dạng vành 62 của nắp che hộp truyền động 60 được lắp vào gờ lõm dạng vành 72 của bộ phận ống dẫn bên trong 70 với đoạn trung gian có bộ phận bịt kín 68, và lỗ vào gió làm mát 61 của nắp che hộp truyền động 60 khớp với và nối thông với lỗ đưa gió làm mát vào 71 của bộ phận ống dẫn bên trong 70.

Ở trạng thái mà trong đó bộ phận ống dẫn bên trong 70 được chồng lên phần trước nắp che hộp 60f của nắp che hộp truyền động 60 theo cách này, nắp che ống dẫn gió 80 được đặt từ phía bên.

Gờ nhô dẫn gió 85 của nắp che ống dẫn gió 80 được lắp vào gờ lõm dẫn gió 75 của bộ phận ống dẫn bên trong 70 với đoạn trung gian có bộ phận bịt kín 78, và phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80 được lắp vào phần rãnh lắp

60v của nắp che hộp truyền động 60 để lắp nắp che ống dẫn gió 80 vào bộ phận ống dẫn bên trong 70 và nắp che hộp truyền động 60.

Ở trạng thái này, như được thể hiện trên FIG.5, nắp che ống dẫn gió 80 tạo ra có phần chằm chằm trên FIG.4, có phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f của nó và phần nắp không khí bên ngoài 80b của nó che, từ bên ngoài, bộ phận ống dẫn bên trong 70 chồng lên phần trước nắp che hộp 60f của nắp che hộp truyền động 60. Hơn nữa, phần kéo dài mép trên 80fu và phần kéo dài mép dưới 80fl của nắp che ống dẫn gió 80 lần lượt che phần kéo dài mép trên 60fu và phần kéo dài mép dưới 60fl của nắp che hộp truyền động 60. Do đó, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f và phần nắp không khí bên ngoài 80b che vùng trong cùng 60A của nắp che hộp truyền động 60 từ bên ngoài, và phần sau nắp che ống dẫn 80r được lắp vào phần rãnh lắp 60v của nắp che hộp truyền động 60 và che vùng rãnh phía trước 60B và vùng rãnh phía sau 60C.

Do đó, các phần mà không được che bởi nắp che ống dẫn gió 80 trong nắp che hộp truyền động 60 là vùng ngoài cùng 60D bao gồm phần sau nắp che hộp 60r, phần kéo dài trên 60ru, và phần kéo dài dưới 60rl. Vùng ngoài cùng 60D dùng làm vùng lộ ra nắp che hộp 60D lộ ra bên ngoài.

Hơn nữa, phần sau nắp che hộp 60r, phần kéo dài trên 60ru, và phần kéo dài dưới 60rl lần lượt dùng làm phần lộ ra phía sau 60r, phần lộ ra trên 60ru, và phần lộ ra dưới 60rl (xem FIG.4).

Hơn nữa, các thành đáy 83b của mỗi phần gắn hình trụ 83 của nắp che ống dẫn gió 80 tiếp xúc tỷ vào thành đáy 73b của phần vấu gắn hình trụ 73 của bộ phận ống dẫn bên trong 70, và thành đáy 84b của phần gắn hình trụ giữa 84 của nắp che ống dẫn gió 80 tiếp xúc tỷ vào phần đầu, phần đầu này nhô một chút ra ngoài theo hướng chiều rộng xe của phần vấu gắn hình trụ giữa 64 của nắp che hộp truyền động 60.

Như được thể hiện trên FIG.6, bu lông bắt chặt 91 được gài vào trong mỗi của các phần rãnh gài bu lông 83d của ba phần gắn hình trụ 83 của nắp che ống dẫn gió 80 từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe và xuyên qua the thành đáy dạng vòng 83b của phần gắn hình trụ 83 và thành đáy dạng vòng 73b của phần vấu gắn hình trụ 73 của bộ phận ống dẫn bên trong 70. Bu lông bắt chặt 91 được vặn vào trong lỗ vít của

phần vấu gắn hình trụ 63 của nắp che hộp truyền động 60. Việc này bắt chặt bộ phận ống dẫn bên trong 70 và nắp che ống dẫn gió 80 vào nắp che hộp truyền động 60.

Vì bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông 83d của phần gắn hình trụ 83 dùng làm mặt tỳ bắt chặt 83bs của bu lông bắt chặt 91, đầu của bu lông bắt chặt 91 chìm trong phần rãnh gài bu lông 83d và đi đến gần lỗ vít của phần vấu gắn hình trụ 63 của nắp che hộp truyền động 60. Do vậy, bu lông bắt chặt ngấn có thể được dùng.

Như được thể hiện trên FIG.7, bu lông bắt chặt 92 được gài vào trong phần rãnh gài bu lông 84d của phần gắn hình trụ giữa 84 tạo ra trong phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80 từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Bu lông bắt chặt 92 xuyên qua thành đáy dạng vòng 84b của phần gắn hình trụ giữa 84 và xuyên tiếp qua phần vấu gắn hình trụ giữa 64 của nắp che hộp truyền động 60 để được vặn vào lỗ vít của phần vấu gắn 21b của hộp truyền động 21T. Việc này bắt chặt phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80 vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60.

Vì bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông 84d của phần gắn hình trụ giữa 84 dùng làm mặt tỳ bắt chặt 84bs của bu lông bắt chặt 92, đầu của bu lông bắt chặt 92 chìm trong phần rãnh gài bu lông 84d và đi đến gần lỗ vít của phần vấu gắn 21b của hộp truyền động 21T. Do đó, mặc dù phần sau nắp che ống dẫn 80r cùng được bắt chặt vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60, bu lông bắt chặt ngấn có thể được dùng và việc bắt chặt có thể được thực hiện mà không nhô bu lông bắt chặt ra ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Theo cách này, cùng với nắp che hộp truyền động 60, nắp che này chứa liên khối và che bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai T trong hộp truyền động 21T, nắp che ống dẫn gió 80 được gắn với bộ phận ống dẫn bên trong 70 đặt xen bên trong.

Phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80 được lắp vào phần rãnh lắp 60v bố trí ở vị trí dùng để chân qua hai bên mặt phẳng ảo Li của nắp che hộp truyền động 60 theo hướng lên trên-xuống dưới. Do vậy, phần sau nắp che ống dẫn 80r được định vị trong vùng dùng để chân qua hai bên mặt phẳng ảo Li theo hướng lên trên-xuống dưới.

Như đã nêu trên đây, phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió

80 được bố trí trong vùng dùng để chân qua hai bên mặt phẳng ảo Li theo hướng lên trên-xuống dưới và được lắp trong phần rãnh lắp 60v của nắp che hộp truyền động 60. Do vậy, phần nhô của phần sau nắp che ống dẫn 80r ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe được ngăn ngừa (xem FIG.3 và FIG.7).

Hơn nữa, phần rãnh sau nắp che ống dẫn 80rd, phần rãnh này được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe, được tạo ra trong vùng bao gồm mặt phẳng ảo Li trong phần sau nắp che ống dẫn 80r, và phần nhô của phần sau nắp che ống dẫn 80r ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe được ngăn chặn hơn nữa (xem FIG.3 và FIG.7).

Trên FIG.4, quạt làm mát 43 tạo ra trên bề mặt sau của nửa thân puli chủ động cố định 40a quay do chuyển động quay của trục khuỷu 20. Nhờ vậy, không khí bên ngoài được hút vào từ lỗ nạp không khí bên ngoài 81 hở trong phần nạp không khí bên ngoài 80b của nắp che ống dẫn gió 80. Gió làm mát đã được hút vào được dẫn trong đường dẫn gió tạo ra bởi việc lắp gờ nhô dẫn gió 85 của nắp che ống dẫn gió 80 và gờ lõm dẫn gió 75 của bộ phận ống dẫn bên trong 70 và được đưa từ lỗ đưa gió làm mát vào 71 và lỗ vào gió làm mát 61 vào trong ngăn chứa đai 55 để làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai T trong ngăn chứa đai 55.

Trên FIG.2 và FIG.3, thể hiện chân chống giữa 30 tạo ra bên dưới cụm động lực P theo cách để có khả năng được dựng đứng một cách tự do và nằm ngang, khi các phần chân 32 được nằm ngang để thành trạng thái xếp lại, cần vận hành 33 kéo dài về bên trái từ phần chân bên trái 32 kéo dài lên trên theo hình dạng uốn cong để gần với phía sau trong phần giữa theo hướng trước-sau của nắp che hộp truyền động 60, từ bề mặt dưới ở bên trái, nhờ vậy tấm tỷ chân 33a trên đầu mũi đến gần vùng lân cận của mép trên của nắp che hộp truyền động 60.

Như được thể hiện trên FIG.2, nắp che ống dẫn gió 80, mà được gắn để chủ yếu che phần trước của nắp che hộp truyền động 60 từ phía bên, có phần sau nắp che ống dẫn 80r của nó, phần sau này kéo dài từ phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f về phía sau tương đối với cần vận hành 33 khi chân chống giữa 30 được xếp lại.

Theo phương án thực hiện nêu trên của cụm động lực P của xe máy 1, xe kiểu ngồi để chân hai bên, theo sáng chế có các hiệu quả có lợi được mô tả dưới đây.

Như được thể hiện trên FIG.2, cần vận hành 33 của chân chống giữa 30 ở

trạng thái xếp lại kéo dài lên trên theo hình dạng uốn cong từ bề mặt dưới của nắp che hộp truyền động 60 dọc theo bề mặt bên trái của nó và từ phần chân 32 được nằm dọc theo bề mặt dưới của nắp che hộp truyền động 60, ở vị trí gần với phía sau phần giữa của nắp che hộp truyền động 60 theo hướng trước-sau, khiến cho tấm tỳ chân 33a trên đầu mũi của cần vận hành 33 được bố trí ở vị trí dùng đến gần vùng lân cận của mép trên của nắp che hộp truyền động 60.

Khi người lái xe đặt chân lên tấm tỳ chân 33a được bố trí ở vị trí và đạp tấm tỳ chân 33a xuống để dựng đứng chân chống giữa 30, chân người lái xe được hạ xuống dọc theo bề mặt bên ngoài của nắp che hộp truyền động 60 và ngang qua mặt phẳng ảo Li.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80, phần này che nắp che hộp truyền động 60 từ phía bên theo hướng chiều rộng xe và được làm bằng nhựa tổng hợp, được định vị ở vị trí phía sau vượt quá cần vận hành 33 khi chân chống giữa 30 được xếp lại. Do đó, phần sau nắp che ống dẫn 80r được bố trí để che nắp che hộp truyền động 60 trong vùng, mà chân người lái xe có xu hướng va vào đó khi người lái xe đặt chân lên tấm tỳ chân 33a của chân chống giữa 30 để dựng đứng chân chống giữa 30. Điều này ngăn không cho cào xước nắp che hộp truyền động làm bằng kim loại vào thời điểm vận hành dựng đứng của chân chống giữa 30 và giữ hình dạng bên ngoài của hộp truyền động đẹp.

Nắp che ống dẫn gió 80 được tạo ra từ nhựa tổng hợp có màu có phần sau nắp che ống dẫn 80r nằm trong vùng, mà chân người lái xe có xu hướng va vào đó khi chân chống giữa được dựng đứng. Do vậy, ngay cả khi phần sau nắp che ống dẫn 80r bị cào xước bởi chân người lái xe, không dễ nhìn thấy các vết xước và hình dạng bên ngoài không bị xấu đi.

Nắp che ống dẫn gió 80 chủ yếu che ít nhất phần trước của nắp che hộp truyền động 60 và phần sau nắp che ống dẫn 80r che một phần nắp che hộp truyền động 60 đến phía sau vượt quá vị trí của cần vận hành 33 của chân chống giữa 30 ở vị trí xếp lại. Vì lý do này, vùng không được che bởi nắp che ống dẫn gió 80 trong nắp che hộp truyền động 60 được để lộ ra trong vùng tương đối lớn. Do vậy, nắp che hộp truyền động 60 có thể được làm mát có hiệu quả nói chung bởi sự tản nhiệt do việc tiếp xúc của vùng lộ ra của nắp che hộp truyền động 60 làm bằng kim loại với gió khi chạy xe,

và hiệu quả làm tăng việc làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai T trong ngăn chứa đai 55 bởi gió làm mát được đưa từ lỗ vào gió làm mát 61 vào trong ngăn chứa đai 55 cũng được duy trì.

Như được thể hiện trên FIG.2 và FIG.3, vùng lân cận của mặt phẳng ảo Li bao gồm cả hai đường trục tâm của trục chủ động trước (trục khuỷu 20) và trục bị động sau (trục đầu vào giảm tốc 45), mà đai của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai T được kéo căng giữa chúng trong nắp che hộp truyền động 60 là vùng mà ở đó nắp che hộp truyền động 60 phình ra ngoài theo hướng chiều rộng xe đến mức độ lớn nhất và do vậy là vùng, mà chân người lái xe có xu hướng va vào đó. Bằng cách bố trí phần sau nắp che ống dẫn 80r trong vùng dùng để chân qua hai bên mặt phẳng ảo Li này theo hướng lên trên-xuống dưới, có thể ngăn không cho chân người lái xe va vào nắp che hộp truyền động lộ ra 60 ở mức tối đa, và có thể ngăn không cho cào xước bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động 60 làm bằng kim loại.

Như được thể hiện trên FIG.3, phần sau nắp che ống dẫn 80r, bố trí trong vùng dùng để chân qua hai bên mặt phẳng ảo Li của nắp che ống dẫn gió 80 theo hướng lên trên-xuống dưới, được lắp trong phần rãnh lắp 60v của nắp che hộp truyền động 60. Vì điều này, phần nhô ra ngoài đến phần sau nắp che ống dẫn 80r theo hướng chiều rộng xe được ngăn ngừa và do vậy ngăn không cho tiếp xúc chân người lái xe lên phần sau nắp che ống dẫn 80r.

Hơn nữa, phần rãnh sau nắp che ống dẫn 80rd được tạo ra bằng cách làm lõm vào trong vùng bao gồm mặt phẳng ảo Li trong phần sau nắp che ống dẫn 80r, khiến cho có thể ngăn hơn nữa không cho tiếp xúc chân người lái xe lên phần sau này (xem FIG.3).

Như được thể hiện trên FIG.2, phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80 được bố trí ở tâm giữa mép trên và mép dưới của nắp che hộp truyền động 60 trên hình chiếu cạnh, và vùng lộ ra nắp che hộp 60D, vùng này không được che bởi nắp che ống dẫn gió 80 và được để lộ ra bên ngoài trong nắp che hộp truyền động 60, có phần lộ ra phía sau 60r ở phía sau tương đối với phần sau nắp che ống dẫn 80r và các phần lộ ra trên và dưới 60ru và 60rl được tạo ra để kéo dài về phía trước từ phần lộ ra phía sau 80r ở các phía trên và phía dưới của phần sau nắp che ống dẫn 80r. Do đó, diện tích bề mặt lớn có thể được tạo ra như diện tích bề mặt của vùng lộ

ra nắp che hộp 60D, vùng này không được che bởi nắp che ống dẫn gió 80. Do vậy, sự tản nhiệt của nắp che hộp truyền động 60 bởi gió khi chạy xe có thể được thực hiện có hiệu quả và có thể thu được hiệu quả làm mát tăng trên bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai T.

Như được thể hiện trên FIG.5, phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80 cùng được bắt chặt vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60 bởi bu lông bắt chặt 92. Do vậy, phần sau nắp che ống dẫn 80r có thể được gắn cố định một cách ổn định và chắc chắn ngay cả khi nó được kéo dài theo hướng trước-sau. Ngoài ra, số lượng các chi tiết có thể được giảm vì nắp che ống dẫn gió 80 cùng bắt chặt bởi bu lông bắt chặt 92, bu lông này bắt chặt nắp che hộp truyền động 60 vào hộp truyền động 21T.

Như được thể hiện trên FIG.5, mặt tỳ bắt chặt 84bs, mà bu lông bắt chặt 92 được bắt chặt tỳ vào đó để cố định phần sau nắp che ống dẫn 80r của nắp che ống dẫn gió 80, được tạo ra trên bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông 84d, phần rãnh này được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe đến bề mặt dưới của phần rãnh lắp 60v của nắp che hộp truyền động 60, và được tạo ra trong phần sau nắp che ống dẫn 80r. Do vậy, ngay cả khi phần sau nắp che ống dẫn 80r cùng được bắt chặt vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60, việc cùng bắt chặt có thể được thực hiện bằng cách dùng bu lông bắt chặt 92 có chiều dài ngắn nên không nhô bu lông bắt chặt 92 ra ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Nắp che ống dẫn gió 80 được tạo ra có phần sau nắp che ống dẫn 80r kéo dài đến phía sau từ phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f che phần trước của nắp che hộp truyền động 60. Do vậy, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f và phần sau nắp che ống dẫn 80r được tạo ra liền khối và liên tục trong nắp che ống dẫn gió 80. Do vậy, số lượng các chi tiết được giảm và công việc lắp ráp v.v. được thực hiện dễ dàng.

Hơn nữa, bằng cách cùng bắt chặt phần sau nắp che ống dẫn 80r vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60, nắp che ống dẫn gió 80 có thể được gắn một cách chắc chắn vào hộp truyền động bằng số lượng ít các bu lông bắt chặt.

Theo phương án thực hiện thứ nhất nêu trên, nắp che ống dẫn gió 80 làm bằng

nhựa tổng hợp được tạo ra bằng cách tạo ra liền khối phần chính phía trước nắp che ống dẫn 80f và phần sau nắp che ống dẫn 80r. Phương án thực hiện thứ hai sẽ được mô tả dưới đây, mà theo đó phần sau nắp che ống dẫn được phân chia từ phần chính phía trước nắp che ống dẫn và được tạo ra dưới dạng chi tiết riêng biệt.

Trong cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo phương án thực hiện thứ hai, các chi tiết ngoài nắp che ống dẫn gió là tương tự như cụm động lực P theo phương án thực hiện thứ nhất và do đó các số chỉ dẫn tương tự cũng được dùng.

Hình chiếu cạnh từ bên trái cụm động lực P1 theo ví dụ thứ nhất theo phương án thực hiện thứ hai được thể hiện trên FIG.12.

Nắp che ống dẫn gió 100 được làm bằng nhựa tổng hợp có màu. Phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f và phần sau nắp che ống dẫn 100r được tạo ra từ các chi tiết riêng biệt và các bề mặt đầu phân chia 100fe và 100re của chúng tiếp xúc tỷ vào nhau.

Phần nắp không khí bên ngoài 100b, phần kéo dài mép trên 100fu, và phần kéo dài mép dưới 100fr được tạo ra trong phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f. Như được thể hiện trên FIG.12, hình dạng tạo ra bằng cách nối liên tục phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f và phần sau nắp che ống dẫn 100r tương tự như hình dạng của nắp che ống dẫn gió 80 theo phương án thực hiện thứ nhất nêu trên.

Các bề mặt đầu phân chia 100fe và 100re của phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f và phần sau nắp che ống dẫn 100r được tạo hình dạng để cùng nhau tạo ra góc và kéo dài về phía sau từ các chỗ giao nhau trên và dưới, mà tại đó các mép trên và dưới của phần sau nắp che ống dẫn 100r giao cắt với phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f.

Phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f được bắt chặt vào nắp che hộp truyền động 60 bằng ba bu lông bắt chặt 91. Phần sau nắp che ống dẫn 100r được lắp vào phần rãnh lắp 60v của nắp che hộp truyền động 60 và được bắt chặt vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60 nhờ cùng bắt chặt bởi bu lông bắt chặt 92.

Do đó, với cụm động lực P1 này, việc phá hỏng bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động 60 bởi chân người lái xe khi chân chống giữa được dựng đứng, được

ngăn ngừa nhiều nhất có thể tương tự như phương án thực hiện thứ nhất. Ngoài ra, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f có thể được tháo ra mà không cần tháo bu lông bắt chặt 92 ra, mà việc cùng bắt chặt được thực hiện nhờ nó. Do vậy, khả năng duy trì khi thực hiện việc bảo dưỡng hoặc các công việc tương tự được tăng.

Hơn nữa, các kiểu hình dạng bên ngoài khác nhau có thể được tạo ra bằng cách thay đổi hình dạng của các bề mặt đầu phân chia 100fe và 100re mà không thay đổi hình dạng của toàn bộ nắp che ống dẫn gió 100.

Tiếp theo, ví dụ thứ hai về nắp che ống dẫn gió theo phương án thực hiện thứ hai sẽ được mô tả có dựa vào FIG.13.

Nắp che ống dẫn gió 110 của cụm động lực P2 theo ví dụ thứ hai này được làm bằng nhựa tổng hợp có màu. Phần sau nắp che ống dẫn 110r được bố trí nằm cách xa về phía sau và được phân cách khỏi phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f.

Cụ thể là, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f được tạo ra liền khối với phần nắp không khí bên ngoài 110b, phần kéo dài mép trên 110fu, và phần kéo dài mép dưới 110fr, các phần này có các hình dạng tương tự như phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f, phần nắp không khí bên ngoài 100b, phần kéo dài mép trên 100fu, và phần kéo dài mép dưới 100fr theo ví dụ thứ nhất. Tuy nhiên, phần sau nắp che ống dẫn 110r có hình dạng tạo ra sự dịch chuyển về phía sau của bề mặt đầu phân chia 100re của phần sau nắp che ống dẫn 100r theo ví dụ thứ nhất.

Do đó, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f và phần sau nắp che ống dẫn 110r được bố trí theo cách sao cho bề mặt đầu phân chia 110re tạo ra góc có hình dạng lõm trong phần sau nắp che ống dẫn 110r được tách ra về phía sau từ bề mặt đầu phân chia 110fe tạo ra góc có hình dạng nhô ra trong phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f.

Như được thể hiện trên FIG.13, do vậy, hình dạng bên ngoài đặc trưng được tạo ra, mà trong đó nắp che hộp truyền động 60 được để lộ ra và nhìn thấy được giữa các bề mặt đầu phân chia 110fe và 110re, được phân cách khỏi nhau.

Nắp che hộp truyền động 60 có thể được tạo ra để phình ra một phần vào trong khoảng trống giữa các bề mặt đầu phân chia 110fe và 110re tách ra khỏi nhau của phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f và phần sau nắp che ống dẫn 110r, và bề mặt phình ra của nắp che hộp truyền động 60 có thể tạo ra bề mặt tương tự như

phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f và phần sau nắp che ống dẫn 110r.

Vì nắp che hộp truyền động 60 được để lộ ra bên ngoài giữa các bề mặt đầu phân chia 110fe và 110re tách ra khỏi nhau của phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f và phần sau nắp che ống dẫn 110r, vùng lộ ra của nắp che hộp truyền động 60 làm bằng kim loại tăng. Do vậy, sự tản nhiệt từ nắp che hộp truyền động 60 bởi gió khi chạy xe được tăng, và hiệu quả làm mát tăng đối với bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai T có thể thu được.

Phần sau nắp che ống dẫn 110r được bố trí ở vị trí phía sau vượt quá cần vận hành 33 khi chân chống giữa 30 được xếp lại. Do vậy, có thể ngăn không cho cào xước bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động 60 khi chân chống giữa vận hành dừng đứng bởi phần sau nắp che ống dẫn 110r này.

Hơn nữa, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 110f được bắt chặt vào nắp che hộp truyền động 60 bằng ba bu lông bắt chặt 91. Phần sau nắp che ống dẫn 110r được lắp trong phần rãnh lắp 60v của nắp che hộp truyền động 60 và được bắt chặt vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60 nhờ cùng bắt chặt bởi bu lông bắt chặt 92. Do vậy, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f có thể được tháo ra mà không cần tháo bu lông bắt chặt 92 ra, mà việc cùng bắt chặt được thực hiện nhờ nó. Do vậy, khả năng duy trì khi thực hiện việc bảo dưỡng hoặc các công việc tương tự được tăng.

Tiếp theo, ví dụ thứ ba về nắp che ống dẫn gió theo phương án thực hiện thứ hai sẽ được mô tả có dựa vào FIG.14.

Nắp che ống dẫn gió 120 của cụm động lực P3 theo ví dụ thứ ba được làm bằng nhựa tổng hợp có màu. Phần chính phía trước nắp che ống dẫn 120f và phần sau nắp che ống dẫn 120r được tạo ra từ các chi tiết riêng biệt như được bố trí để chồng một phần lên nhau.

Phần sau nắp che ống dẫn 120r có hình dạng gần tương tự như phần sau nắp che ống dẫn 120r theo ví dụ thứ nhất được thể hiện trên FIG.12. Tuy nhiên, trong phần chính phía trước nắp che ống dẫn 120f, phần kéo dài 120ff kéo dài về phía sau để tạo ra bề mặt đầu phân chia 120fe nhằm tạo ra góc theo cách nhô về phía sau, và bề mặt đầu sau của phần kéo dài 120ff là bề mặt đầu phân chia 120fe.

Phần sau nắp che ống dẫn 120r được lắp trong phần rãnh lắp 60v của nắp che

hộp truyền động 60 và được bắt chặt vào hộp truyền động 21T cùng với nắp che hộp truyền động 60 nhờ cùng bắt chặt bởi bu lông bắt chặt 92. Sau đó, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 120f được bắt chặt vào nắp che hộp truyền động 60 bằng ba bu lông bắt chặt 91, với phần kéo dài về phía sau 120ff chồng lên phần đầu trước của phần sau nắp che ống dẫn 120r từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Do vậy, phần chính phía trước nắp che ống dẫn 100f có thể được tháo ra mà không cần tháo bu lông bắt chặt 92 ra, mà việc cùng bắt chặt được thực hiện nhờ nó, và khả năng duy trì khi thực hiện việc bảo dưỡng hoặc các công việc tương tự được tăng.

Phần sau nắp che ống dẫn 110r được bố trí để che nắp che hộp truyền động 60 nhằm kéo dài về phía sau vượt quá cần vận hành 33 khi chân chống giữa 30 được xếp lại. Do vậy, có thể ngăn không cho cào xước bề mặt sơn của nắp che hộp truyền động 60 khi chân chống giữa vận hành dựng đứng bởi phần sau nắp che ống dẫn 110r này.

Các cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo các phương án thực hiện của sáng chế đã được mô tả trên đây. Tuy nhiên, các khía cạnh của sáng chế không bị giới hạn ở các phương án thực hiện nêu trên và bao gồm các dấu hiệu được thực hiện theo các khía cạnh khác trong phạm vi bảo hộ của sáng chế.

Hơn nữa, các bề mặt đầu phân chia được tạo ra để tạo ra góc theo các ví dụ thứ hai và thứ ba. Tuy nhiên, các bề mặt đầu phân chia không bị giới hạn ở đó và các hình dạng khác nhau có thể được dùng.

Tốt hơn là, tạo ra hình dạng đầu trước của phần sau nắp che ống dẫn được tạo kết cấu dọc theo hình dạng đầu sau của phần chính phía trước nắp che ống dẫn như hình dạng của các bề mặt đầu phân chia. Bằng cách dùng hình dạng như vậy, kết cấu được tạo ra mà trong đó phần chính phía trước nắp che ống dẫn và phần sau nắp che ống dẫn tạo ra cảm giác liền khối, và toàn bộ hình dạng bên ngoài có thể được tăng.

Danh sách các số chỉ dẫn

P ... Cụm động lực, E ... Động cơ đốt trong, T ... Bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang, Tr ... Cơ cấu bánh răng giảm tốc, Li ... Mặt phẳng ảo, 1 ... Xe máy, 20 ... Trục khuỷu (trục chủ động trước), 21R ... hộp trục khuỷu bên phải, 21T ... Hộp truyền động, 21c ... Hộp trục khuỷu, 30 ... Chân chống giữa, 32

... Phần chân, 33 ... Cần vận hành, 40 ... Puli chủ động, 43 ... Quạt làm mát, 44 ...
 Dai hình thang, 45 ... Trục đầu vào giảm tốc (trục bị động sau) , 47 ... Puli bị động,
 55 ... Ngăn chứa đai, 60 ... Nắp che hộp truyền động, 60f ... Phần trước nắp che hộp,
 60c ... Phần giữa nắp che hộp, 60r ... Phần sau nắp che hộp (phần lộ ra phía sau),
 60ru ... Phần kéo dài trên (phần lộ ra trên), 60rl ... Phần kéo dài dưới (phần lộ ra
 dưới), 60v ... Phần rãnh lắp, 60A ... Vùng trong cùng, 60B ... Vùng rãnh phía trước,
 60C ... Vùng rãnh phía sau, 60D ... Vùng ngoài cùng (vùng lộ ra nắp che hộp) , 61
 ... Lỗ vào gió làm mát, 63 ... Phần vấu gắn hình trụ, 64 ... Phần vấu gắn hình trụ
 giữa, 70 ... Bộ phận ống dẫn bên trong, 70f ... Phần đối diện nắp che hộp, 70b ...
 Phần phình lên trên, 71 ... Lỗ đưa gió làm mát vào, 73 ... Phần vấu gắn hình trụ, 80
 ... Nắp che ống dẫn gió, 80f ... Phần chính phía trước nắp che ống dẫn, 80b ... Phần
 nạp không khí bên ngoài, 80r ... Phần sau nắp che ống dẫn, 81 ... Lỗ nạp không khí
 bên ngoài, 83 ... Phần gắn hình trụ, 83d ... Phần rãnh gài bu lông, 84 ... Phần gắn
 hình trụ giữa, 84d ... Phần rãnh gài bu lông, 84bs ... Mặt tỳ bắt chặt, 90, 91, 92 ...
 Bu lông bắt chặt, P1 ... Cụm động lực, 100 ... Nắp che ống dẫn gió, 100f ... Phần
 chính phía trước nắp che ống dẫn, 100fe ... Bề mặt đầu phân chia, 100r ... Phần sau
 nắp che ống dẫn, 100re ... Bề mặt đầu phân chia, P2 ... Cụm động lực, 110 ... Nắp
 che ống dẫn gió, 110f ... Phần chính phía trước nắp che ống dẫn, 110fe ... Bề mặt
 đầu phân chia, 110r ... Phần sau nắp che ống dẫn, 110re ... Bề mặt đầu phân chia, P3
 ... Cụm động lực, 120 ... Nắp che ống dẫn gió, 120f ... Phần chính phía trước nắp
 che ống dẫn, 120fe ... Bề mặt đầu phân chia, 120r ... Phần sau nắp che ống dẫn,
 120re ... Bề mặt đầu phân chia.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên, có động cơ đốt trong (E) và bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai (T) được tạo kết cấu liền khối và lắp vào xe kiểu ngồi để chân hai bên, cụm động lực (P) bao gồm:

hộp truyền động (21T) nối với hộp trục khuỷu (21c) đỡ trục khuỷu (20), kéo dài theo hướng chiều rộng xe, của động cơ đốt trong (E), hộp truyền động (21T) kéo dài đến phía bên của bánh sau của xe;

nắp che hộp truyền động (60) làm bằng kim loại và che phía bên của hộp truyền động (21T), so với hướng chiều rộng xe, nhằm kết hợp với hộp truyền động (21T) để tạo ra ngăn chứa đai (55), nắp che hộp truyền động (60) có lỗ vào gió làm mát hờ (61) tạo ra ở phần trước của nó để đưa gió làm mát vào trong ngăn chứa đai (55);

nắp che ống dẫn gió (80) che ít nhất phần trước có lỗ vào gió làm mát (61) của nắp che hộp truyền động (60) từ phía bên so với hướng chiều rộng xe, theo cách để đưa không khí bên ngoài vào trong lỗ vào gió làm mát; và

chân chống giữa (30) được đỡ xoay được bởi phần dưới của hộp trục khuỷu (21c) và lắc được giữa vị trí dựng đứng, mà tại đó chân chống giữa (30) dựng đứng để đỡ xe và vị trí xếp lại, mà tại đó chân chống giữa (30) được nằm dọc theo bề mặt dưới của hộp truyền động (21T),

chân chống giữa (30) có phần vận hành (33) nhô ra vuông góc với chân chống giữa (30) và được làm thích ứng để được định vị ở phía bên ngoài của nắp che hộp truyền động (60) so với hướng chiều rộng xe khi chân chống giữa (30) được bố trí ở vị trí xếp lại,

trong đó ít nhất một phần của nắp che hộp truyền động (60) được để lộ ra bên ngoài trên hình chiếu cạnh; và

nắp che ống dẫn gió (80) có phần sau nắp che ống dẫn (80r) ở phía sau của nó, phần sau nắp che ống dẫn (80r) kéo dài về phía sau vượt quá vị trí của phần vận hành (33) khi chân chống giữa (30) được xếp lại.

2. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó nắp che ống

dẫn gió (80) có phần sau nắp che ống dẫn (80r) được tạo ra hoàn toàn từ nhựa màu.

3. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phần sau nắp che ống dẫn (80r) được bố trí trong vùng dùng để chân qua hai bên, theo hướng lên trên-xuống dưới, mặt phẳng ảo (Li) bao gồm cả hai đường trục tâm của trục khuỷu (20), như trục chủ động trước, và trục bị động sau (45), mà đai của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai (T) được kéo căng giữa chúng.

4. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó phần sau nắp che ống dẫn (80r) được bố trí trong vùng giữa nằm giữa mép trên và mép dưới của nắp che hộp truyền động (60) trên hình chiếu cạnh; và nắp che hộp truyền động (60) có vùng lộ ra nắp che hộp (60D) không bị che bởi nắp che ống dẫn gió (80) để được lộ ra bên ngoài, và vùng lộ ra nắp che hộp (60D) có phần lộ ra phía sau (60r) ở phía sau tương đối với phần sau nắp che ống dẫn (80r), và các phần lộ ra trên và dưới (60ru, 60rl) được tạo ra để kéo dài về phía trước từ phần lộ ra phía sau (60r) dọc theo các phía trên và phía dưới của phần sau nắp che ống dẫn.

5. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 4, trong đó nắp che hộp truyền động (60) có phần rãnh lắp (60v) được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe để tiếp nhận trong đó phần sau nắp che ống dẫn (80r).

6. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 3 đến 5, trong đó phần sau nắp che ống dẫn (80r) có phần rãnh sau nắp che ống dẫn (80rd) được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe trong vùng bao gồm mặt phẳng ảo (Li).

7. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 3 đến 6, trong đó phần sau nắp che ống dẫn (80r) cùng được bắt chặt vào hộp truyền động (21T) cùng với nắp che hộp truyền động (60) bởi bu lông bắt chặt (92) để bắt chặt nắp che hộp truyền động (60) vào hộp truyền động (21T).

8. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 7, trong đó nắp che hộp truyền động (60), mà được tạo ra có phần rãnh lắp (60v), được làm lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe để tiếp nhận trong đó phần sau nắp che ống dẫn (80r); và phần sau nắp che ống dẫn (80r) có mặt tỳ bắt chặt (84bs), mà bu lông bắt chặt (92) được siết chặt tỳ vào đó, và mặt tỳ bắt chặt (84bs) được tạo ra trên bề mặt dưới của phần rãnh gài bu lông (84d) của phần sau nắp che ống dẫn (80r), được tạo ra để lõm vào trong theo hướng chiều rộng xe trên bề mặt dưới của phần rãnh lắp (60v) của nắp che hộp truyền động (60).

9. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó nắp che ống dẫn gió (80) có phần chính phía trước nắp che ống dẫn (80f) che phần trước của nắp che hộp truyền động (60), phần sau nắp che ống dẫn (80r) được tạo ra để kéo dài về phía sau từ phần chính phía trước nắp che ống dẫn (80f).

10. Cụm động lực của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó nắp che ống dẫn gió (80) có phần chính phía trước nắp che ống dẫn (80f) che phần trước của nắp che hộp truyền động (60), và phần sau nắp che ống dẫn (80r) được tách ra khỏi, và được bố trí ở phía sau của phần chính phía trước nắp che ống dẫn (80f).

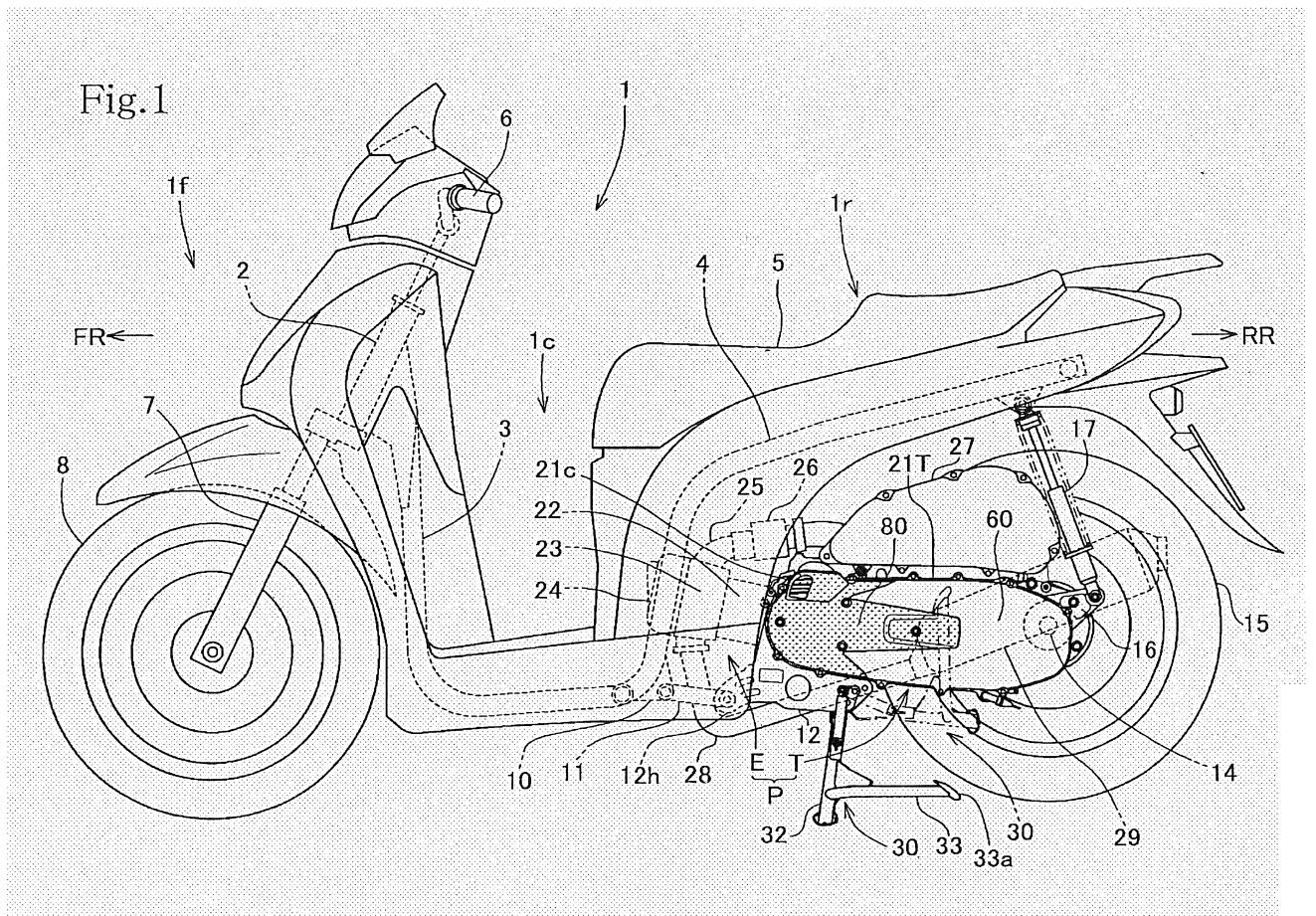


Fig.2

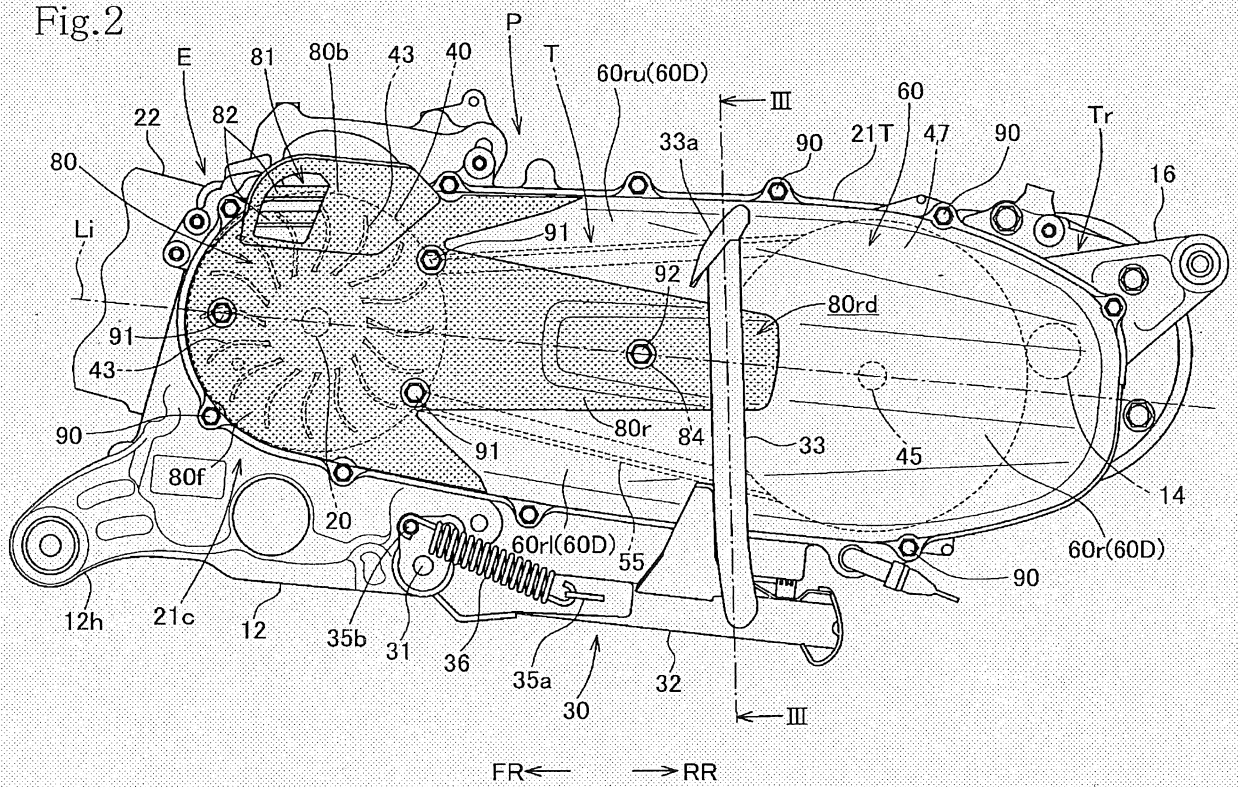


Fig.3

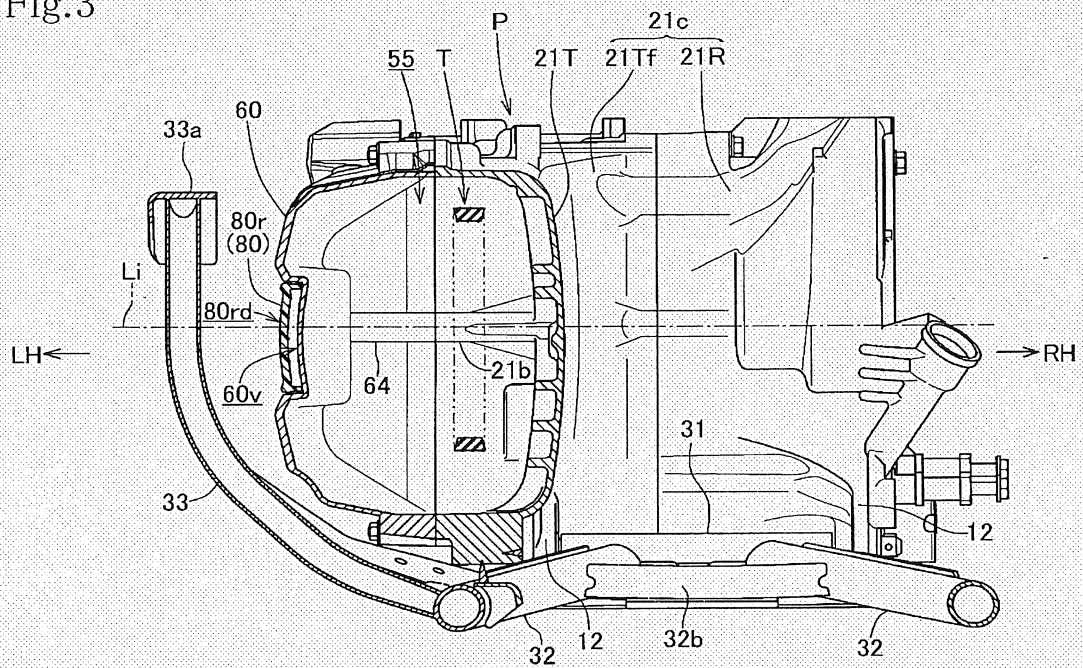


Fig.4

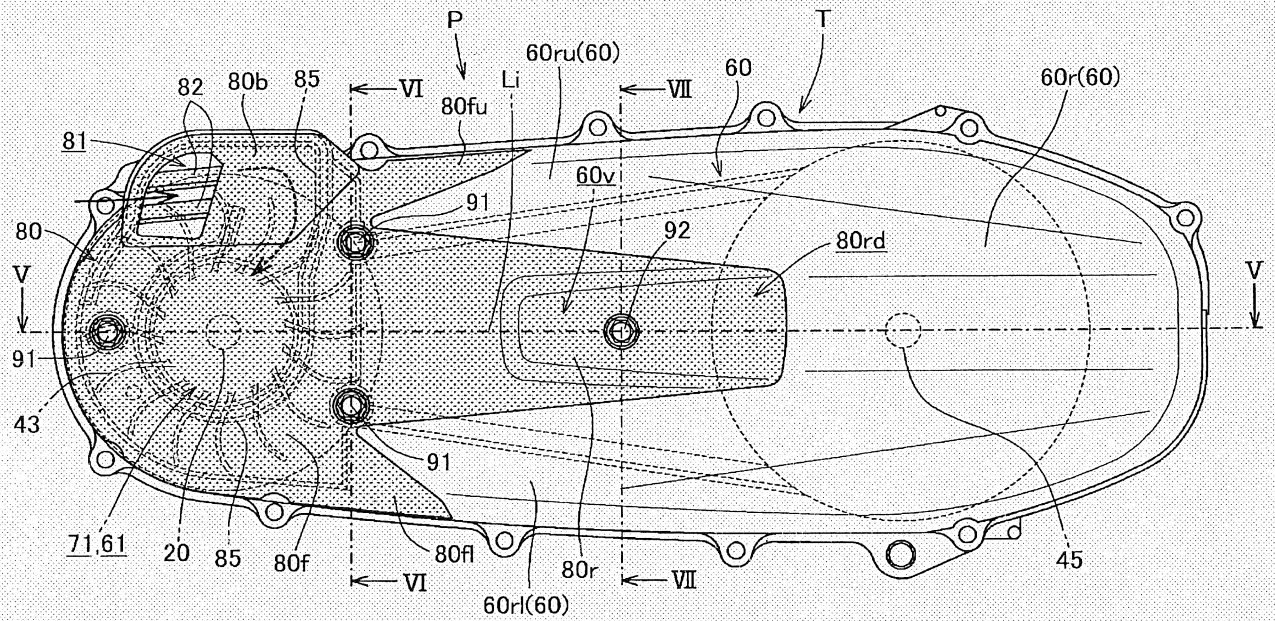


Fig.5

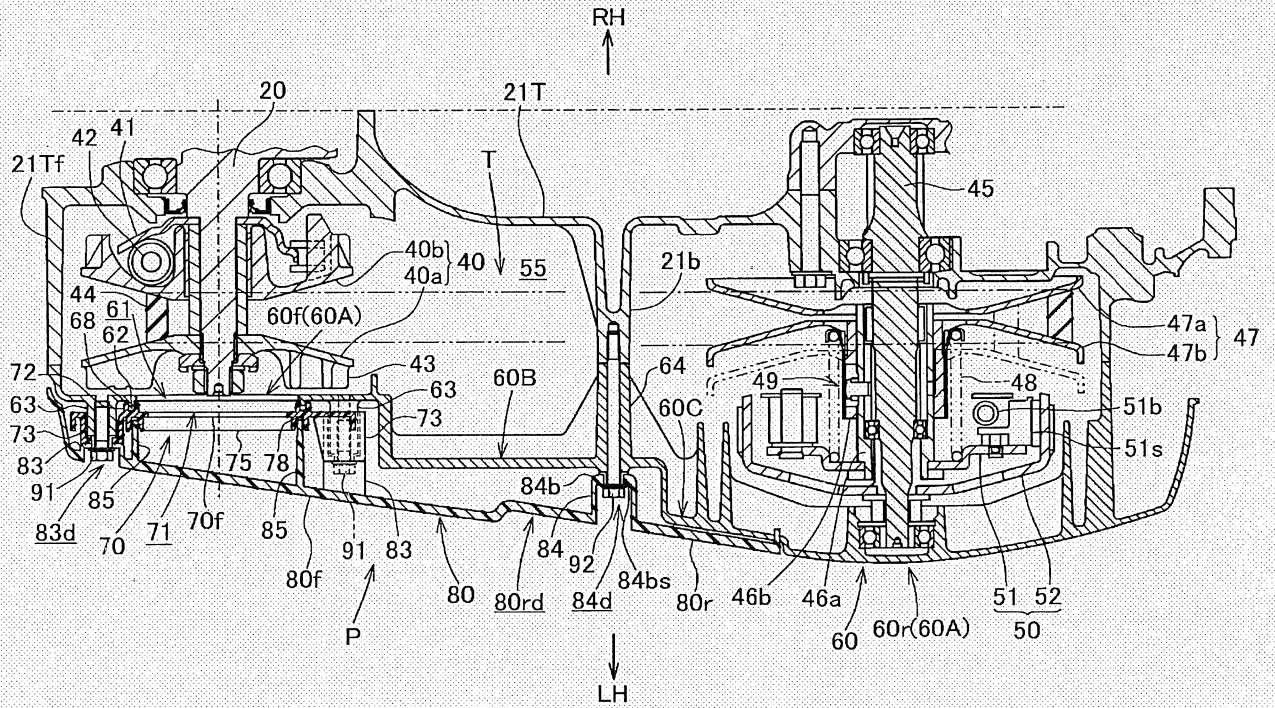


Fig.6

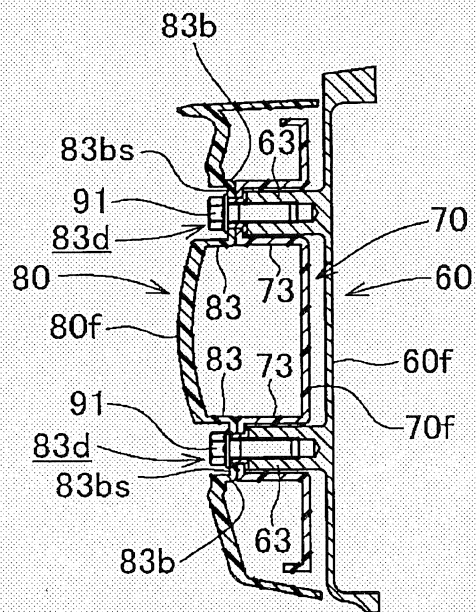


Fig.7

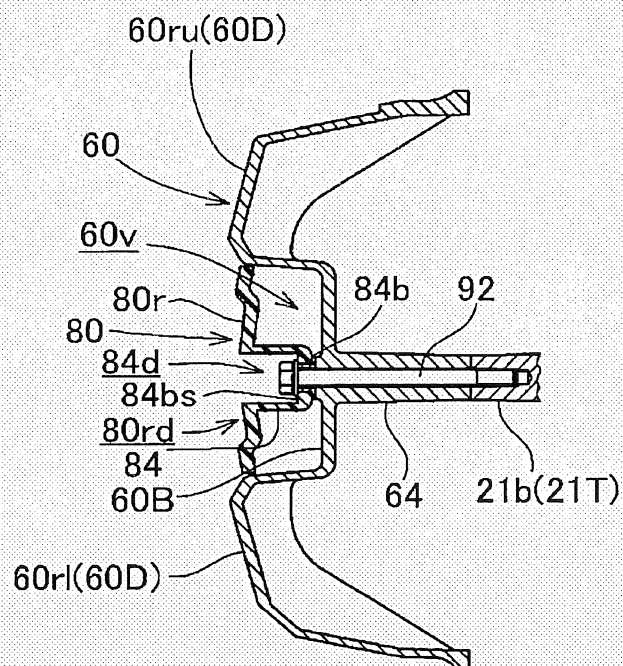


Fig.8

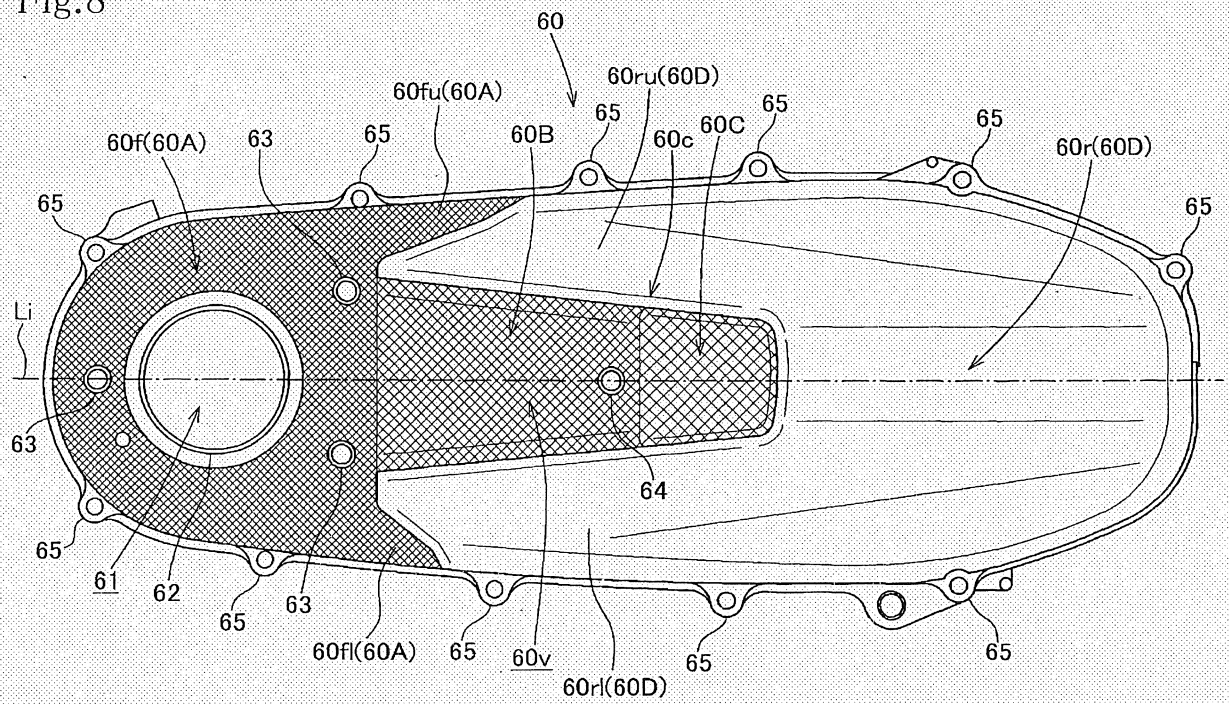


Fig.9

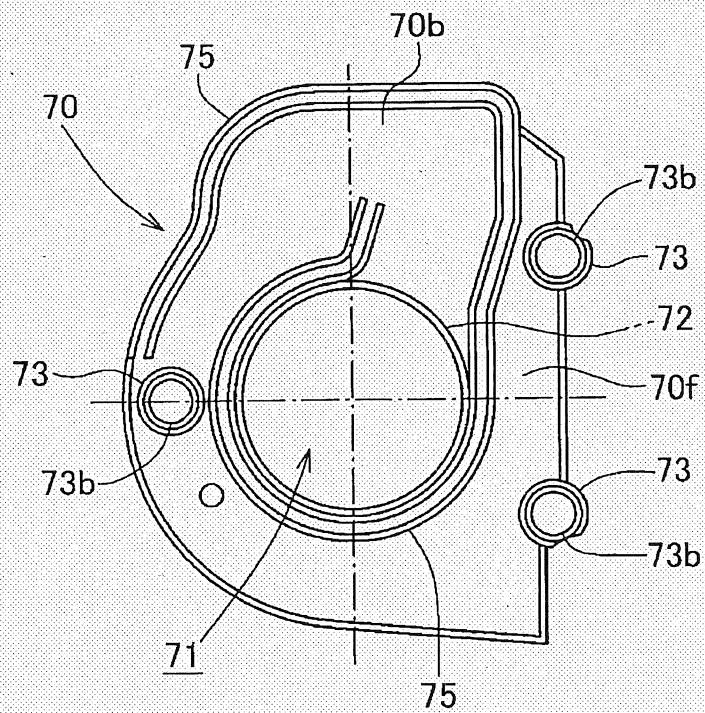


Fig.10

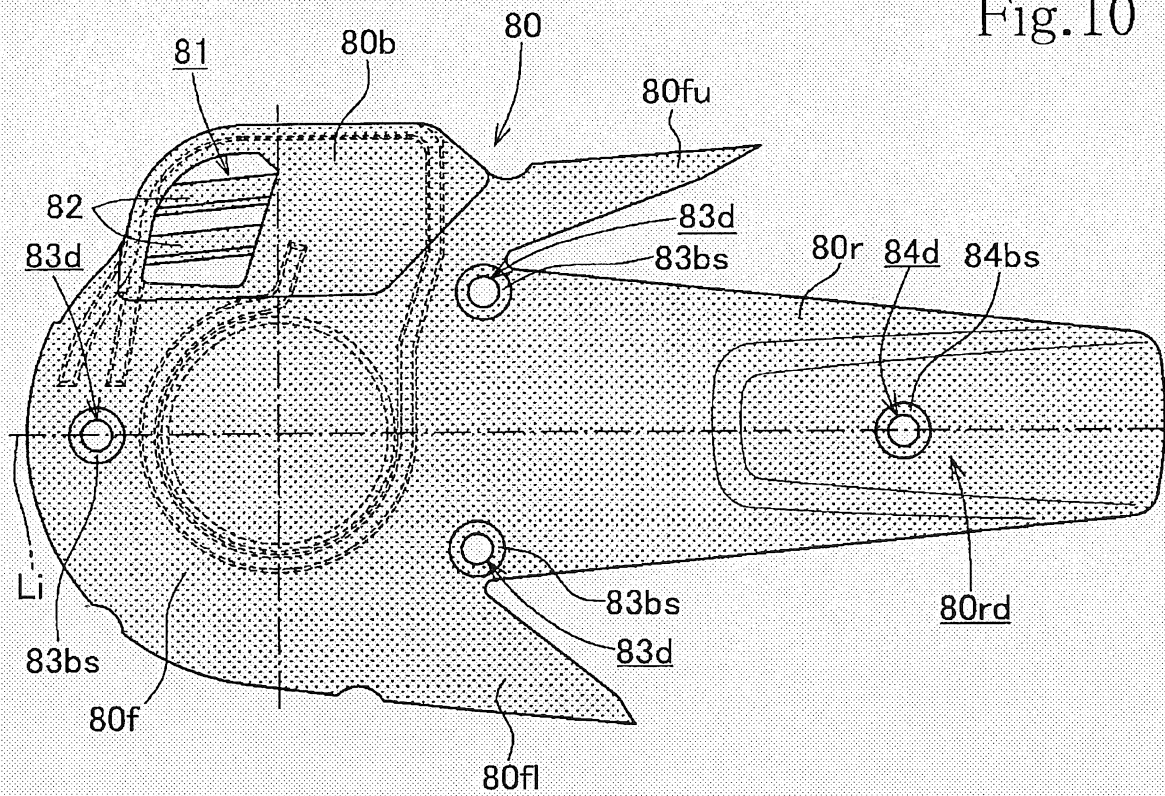


Fig.11

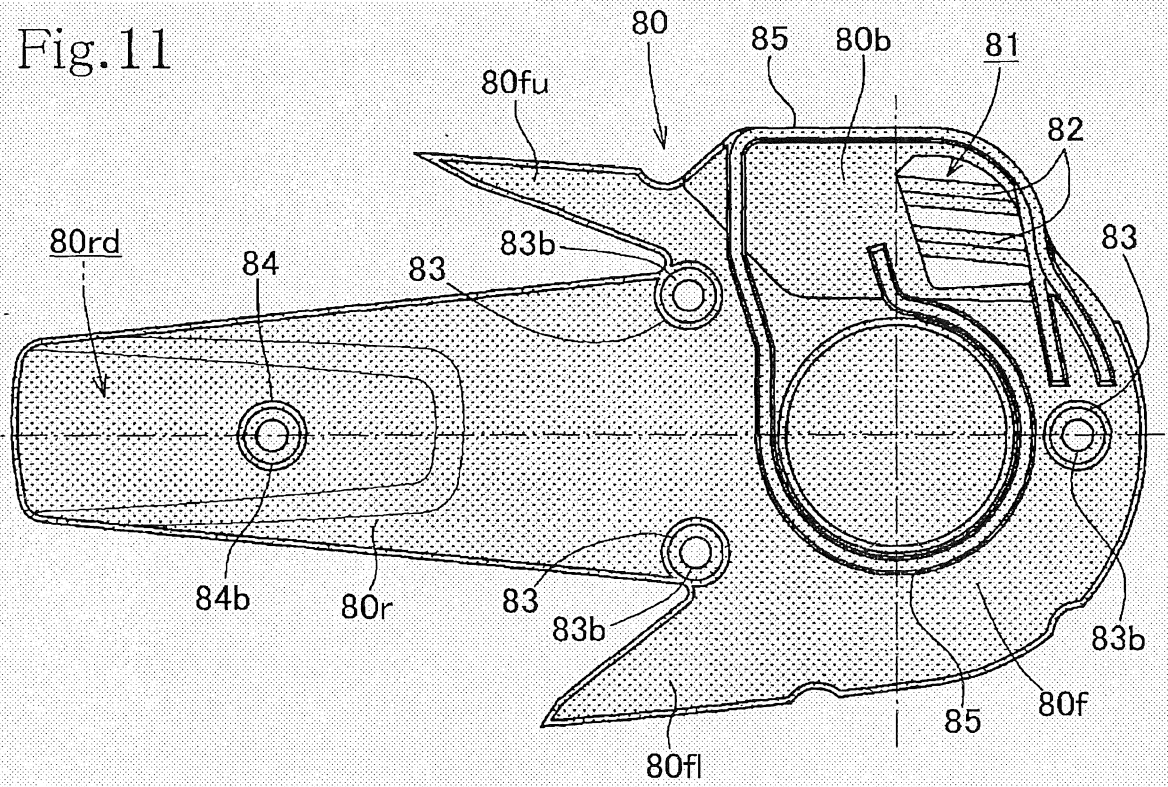


Fig.12

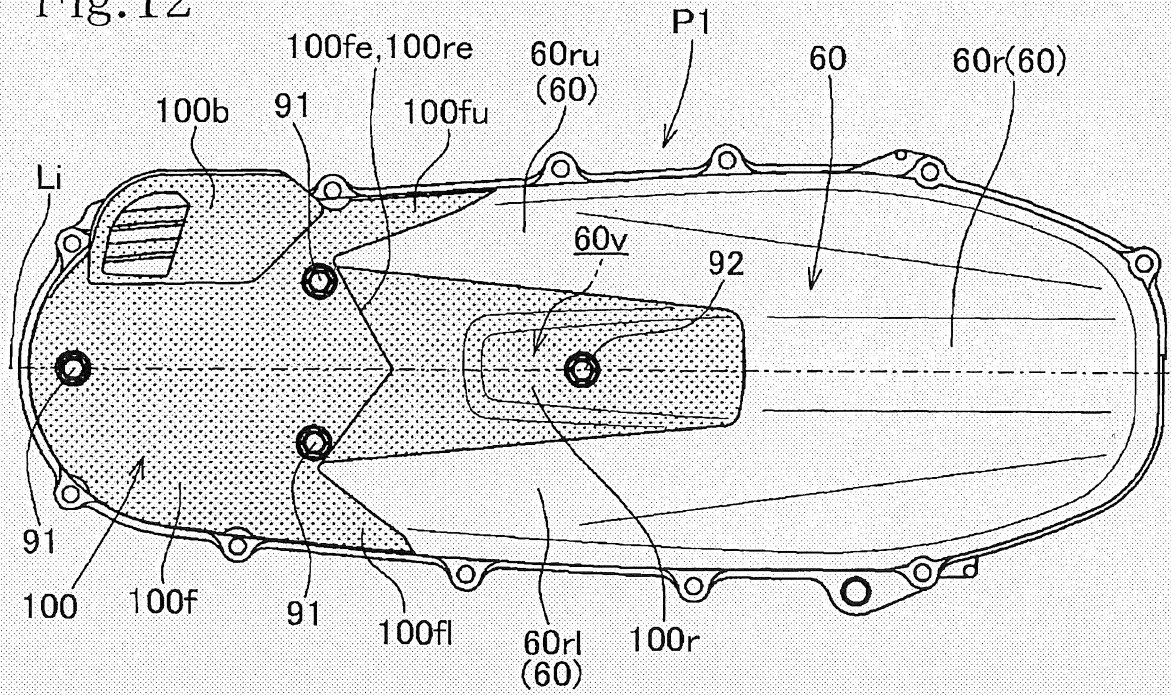


Fig.13

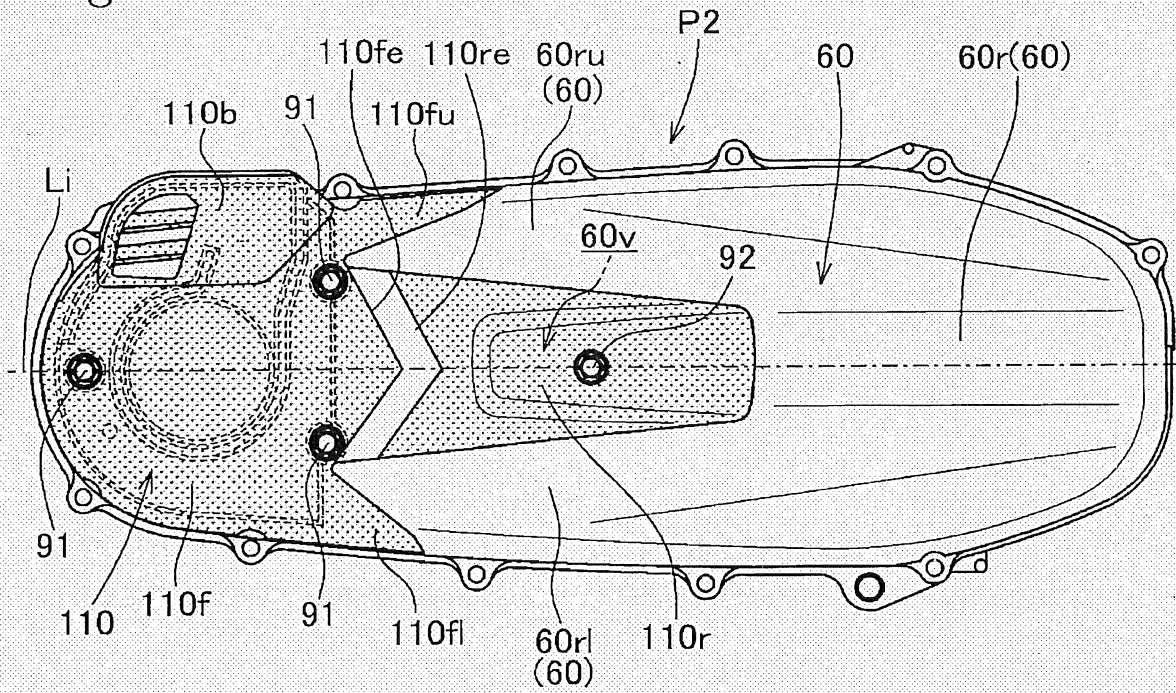


Fig.14

