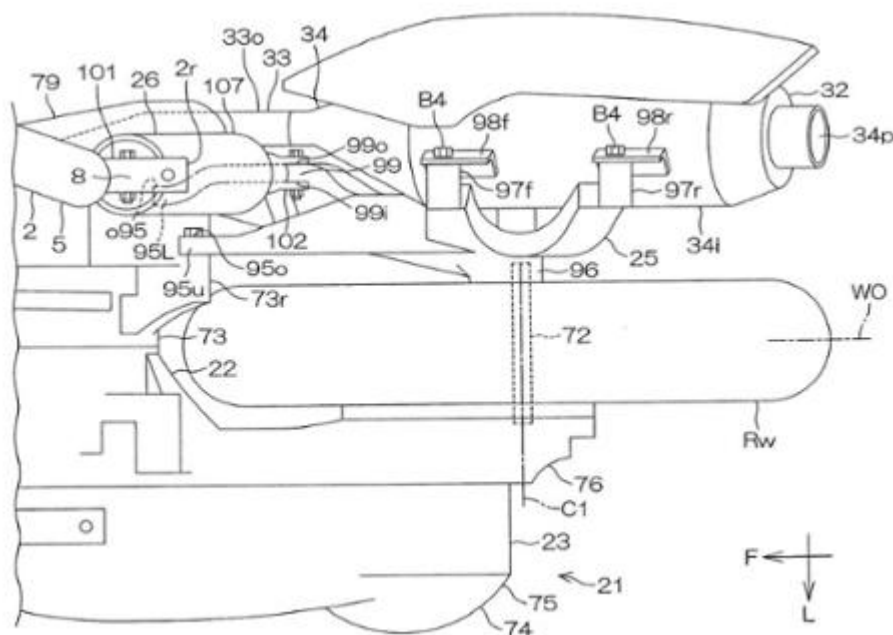
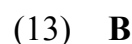




Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số JP 4247860 B2 bộc lộ xe scutor là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Xe scutor gồm cụm đung đưa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân. Cụm đung đưa gồm động cơ và cơ cấu truyền động. Cơ cấu truyền động gồm vỏ bộ truyền động chứa cơ cấu truyền động công suất.

Vỏ bộ truyền động của cơ cấu truyền động được sắp xếp ở bên trái của bánh sau. Tay đòn xoay và bộ treo sau được sắp xếp ở bên phải của bánh sau. Phần đầu trước của tay đòn xoay được cố định vào vỏ bộ truyền động. Phần đầu trên của bộ treo sau được gắn vào phần đầu sau của khung thân. Phần đầu dưới của bộ treo sau được gắn vào phần giá đỡ được bố trí ở phần trên của phần đầu sau của tay đòn xoay. Như được thể hiện trên FIG.3 của JP 4247860 B2, đầu trong của phần giá đỡ được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu ngoài của phần đầu trước của tay đòn xoay theo phương bề rộng phương tiện.

Xe scutor nói chung gồm hộp chứa vật dụng được mở ra và đóng kín bởi yên. Tuy nhiên, ở xe scutor được bộc lộ trong JP 4247860 B2, vì toàn bộ bộ treo sau được sắp xếp về phía sau hơn so với trục tâm quay của bánh sau, hình dạng và/hoặc kích cỡ của phần sau của xe scutor gồm hộp chứa vật dụng bị hạn chế bởi bộ treo sau.

Hơn nữa, ở xe scutor được bộc lộ trong JP 4247860 B2, phần đầu trên của bộ treo sau được gắn vào phần đầu sau của khung thân. Phần đầu sau của khung thân được sắp xếp về phía sau hơn so với trục tâm quay của bánh sau. Do vậy, hình dạng và/hoặc kích cỡ của hộp chứa vật dụng bị hạn chế không chỉ bởi bộ treo sau mà còn bởi khung thân. Hơn nữa, các phần ngoại vi được sắp xếp ở phần sau của xe scutor như

bộ treo sau và hộp CVT cũng là đối tượng chịu các hạn chế này.

Mặt khác, trong trường hợp trong đó xe scutơ gồm hai bộ treo sau, thông thường, hai bộ treo sau được sắp xếp đối xứng so với trục tâm của xe scutơ theo phương bề rộng phương tiện (sau đây gọi là trục tâm phương tiện). Trong trường hợp trong đó xe scutơ gồm chỉ một bộ treo sau, thông thường, bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí gần trục tâm phương tiện.

Xe scutơ được bộc lộ trong JP 4247860 B2 gồm chỉ một bộ treo sau. Phần đầu dưới của bộ treo sau được bộc lộ trong JP 4247860 B2 được gắn vào phần trên của tay đòn sau được sắp xếp giữa bánh sau và bộ tiêu âm theo phương bề rộng phương tiện và được sắp xếp ở vị trí gần bánh sau theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, bộ treo sau được bộc lộ trong JP 4247860 B2 được sắp xếp ở vị trí gần trục tâm phương tiện. Tuy nhiên, khi bộ treo sau tới gần trục tâm phương tiện, bề rộng của phần sau của xe scutơ gồm hộp chứa vật dụng bị hạn chế hơn nữa.

Hơn nữa, bộ treo sau được bộc lộ trong JP 4247860 B2 được sắp xếp ở bên phải của bánh sau. Do vậy, so với trường hợp trong đó bộ treo sau được sắp xếp ở bên trái của bánh sau, sự mất cân bằng của xe scutơ theo hướng phải - trái được làm giảm. Tuy nhiên, vì bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí gần bánh sau theo phương bề rộng phương tiện và khoảng cách từ bánh sau, tương ứng với bản lề, tới bộ treo sau theo phương bề rộng phương tiện ngắn, sự mất cân bằng theo hướng phải - trái không được làm giảm đáng kể.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Theo một phương án được ưu tiên, sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể giữ nguyên dung tích của hộp chứa vật dụng được sắp xếp bên dưới yên và làm giảm sự mất cân bằng theo hướng phải - trái.

Phương án được ưu tiên của sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm bánh sau, khung thân, yên mà người điều khiển ngồi trên đó, hộp

chứa vật dụng được sắp xếp bên dưới yên và được đóng kín và làm hở ra bởi yên, cụm đựng đưa gồm động cơ và cơ cấu truyền động được sắp xếp ít nhất một phần sang bên trái hơn so với bánh sau và được sắp xếp để truyền công suất của động cơ cho bánh sau, cụm đựng đưa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân và đỡ bánh sau, tay đòn sau gồm phần trước được cố định vào động cơ và phần sau đỡ bánh sau cùng với cơ cấu truyền động, tay đòn sau được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau và có thể xoay được thẳng đứng cùng với bánh sau và cụm đựng đưa so với khung thân, và bộ treo sau được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau và được gắn vào khung thân và tay đòn sau, trong đó đầu sau của bộ treo sau được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau, tay đòn sau gồm ít nhất một phần cố định được cố định vào động cơ, và phần gắn bộ treo mà bộ treo sau được gắn vào đó, và ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với ít nhất một phần cố định theo phương bề rộng phương tiện.

Theo kết cấu này, toàn bộ bộ treo sau được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau. Nói cách khác, phần bất kỳ của bộ treo sau được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau. Do vậy, hình dạng và/hoặc kích cỡ của phần sau của phương tiện (phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên; cùng cách thức được áp dụng dưới đây) ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau. Hộp chứa vật dụng được đóng kín và mở ra bởi yên được sắp xếp ở phần sau của phương tiện. Do vậy, là có thể để giữ nguyên dung tích của hộp chứa vật dụng.

Mặt khác, bánh sau được sắp xếp giữa cụm đựng đưa và tay đòn sau theo phương bề rộng phương tiện. Ít nhất một phần của cơ cấu truyền động của cụm đựng đưa được sắp xếp sang bên trái hơn so với bánh sau và bộ treo sau được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau. Vì cơ cấu truyền động và bộ treo sau lần lượt được sắp xếp ở các phía ngược nhau đối với bánh sau, sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái được làm giảm.

Sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo

hướng phải - trái, tức là, sự chênh lệch giữa lực làm nghiêng phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên sang bên phải và lực làm nghiêng phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên sang bên trái được làm giảm bằng cách làm giảm sự chênh lệch trọng lượng giữa bên trái và bên phải. Sự mất cân bằng theo hướng phải - trái cũng được làm giảm bằng cách thay đổi khoảng cách từ trục tâm phương tiện theo phương bề rộng phương tiện. Đây là vì cho dù trọng lượng của phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên là giống nhau, khi khoảng cách từ trục tâm phương tiện tới phần này theo phương bề rộng phương tiện thay đổi, lực mà với nó phần này làm nghiêng phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên sang bên phải hoặc bên trái thay đổi.

Tay đòn sau được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo của tay đòn sau được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với ít nhất một phần cố định của tay đòn sau theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, khoảng cách từ trục tâm phương tiện tới phần gắn bộ treo theo phương bề rộng phương tiện gia tăng. Hơn nữa, vì tay đòn sau mở rộng theo phương bề rộng phương tiện, trọng lượng của tay đòn sau gia tăng. Do vậy, sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo hướng phải - trái được làm giảm hơn nữa.

Như được mô tả trên đây, trong trường hợp trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên như xe scutơ chẳng hạn gồm chỉ một bộ treo sau, thông thường, bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí gần trục tâm phương tiện. Ngược lại, bộ treo sau theo phương án được ưu tiên được dịch chuyển ra xa trục tâm phương tiện theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, là có thể để làm dài khoảng cách từ trục tâm phương tiện tới bộ treo sau theo phương bề rộng phương tiện và gia tăng trọng lượng của tay đòn sau được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau. Kết quả là, là có thể để làm giảm một cách hiệu quả sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo hướng phải - trái.

Ở phương án được ưu tiên, ít nhất một trong số các dấu hiệu sau có thể được thêm vào phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Ít nhất một phần cố định là nhiều phần cố định, mỗi phần được cố định vào động cơ, và ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với phần bất kỳ trong số nhiều phần cố định theo phương bề rộng phương tiện.

Theo kết cấu này, nhiều phần cố định được bố trí ở tay đòn sau và mỗi phần trong số các phần cố định được cố định vào động cơ. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo của tay đòn sau được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với phần bất kỳ trong số nhiều phần cố định theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, khoảng cách từ trục tâm phương tiện tới phần gắn bộ treo theo phương bề rộng phương tiện gia tăng và trọng lượng của tay đòn sau gia tăng. Kết quả là, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái.

Ít nhất một phần cố định gồm phần cố định trên được cố định vào động cơ, và phần cố định dưới được cố định vào động cơ và được sắp xếp phía dưới phần cố định trên, và phần gắn bộ treo được sắp xếp phía dưới phần cố định trên.

Theo kết cấu này, phần cố định trên và phần cố định dưới của tay đòn sau được cố định vào động cơ. Phần cố định dưới của tay đòn sau được sắp xếp phía dưới phần cố định trên của tay đòn sau. Phần gắn bộ treo của tay đòn sau cũng được sắp xếp phía dưới phần cố định trên của tay đòn sau. Do vậy, so với trường hợp trong đó phần gắn bộ treo được sắp xếp phía trên phần cố định trên, vị trí của phần gắn bộ treo xuống thấp.

Khi vị trí của phần gắn bộ treo xuống thấp, toàn bộ bộ treo sau xuống thấp, hoặc bộ treo sau kéo dài theo phương dọc trục của nó. Trong trường hợp đầu, vì đầu trên của bộ treo sau xuống thấp, là có thể để giảm nhẹ hơn nữa các hạn chế về hình dạng và/hoặc kích cỡ do bộ treo sau. Trong trường hợp sau, vì khả năng của bộ treo sau hấp thụ rung động gia tăng, là có thể để làm giảm hơn nữa rung động được truyền

tới người điều khiển.

Phần gắn bộ treo được sắp xếp phía trên phần cố định dưới.

Theo kết cấu này, phần cố định trên của tay đòn sau được sắp xếp phía trên phần gắn bộ treo của tay đòn sau và phần cố định dưới của tay đòn sau được sắp xếp phía dưới phần gắn bộ treo của tay đòn sau. Do vậy, khoảng cách từ phần cố định trên tới phần cố định dưới theo hướng lên - xuống gia tăng và tay đòn sau mở rộng theo hướng lên - xuống. Theo đó, vì trọng lượng của tay đòn sau gia tăng, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái.

Bộ treo sau gối chông ít nhất một phần cố định của tay đòn sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, bộ treo sau gối chông ít nhất một phần cố định của tay đòn sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Ít nhất một phần của bộ treo sau được sắp xếp ra phía ngoài của phần cố định theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, bộ treo sau dịch chuyển ra xa bánh sau theo phương bề rộng phương tiện và khoảng cách từ trục tâm phương tiện tới bộ treo sau theo phương bề rộng phương tiện gia tăng. Kết quả là, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm ống xả dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ và bộ tiêu âm thải khí xả được dẫn hướng bởi ống xả từ cổng xả được làm hở vào môi trường, phần gắn bộ treo được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu trong của bộ tiêu âm theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

Theo kết cấu này, phần gắn bộ treo của tay đòn sau được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu trong của bộ tiêu âm theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện. Do vậy, so với trường hợp trong đó phần gắn bộ treo được sắp

xếp vào phía trong hơn so với đầu trong của bộ tiêu âm theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện, phần gắn bộ treo di chuyển ra xa bánh sau theo phương bề rộng phương tiện và khoảng cách từ trục tâm phương tiện tới phần gắn bộ treo theo phương bề rộng phương tiện gia tăng. Kết quả là, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm ống xả dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ và bộ tiêu âm thải khí xả được dẫn hướng bởi ống xả từ cổng xả được làm hở vào môi trường, bộ treo sau được sắp xếp trên ống xả và gối chông ít nhất một phần của ống xả trên hình chiếu từ trên của phương tiện, và đầu ngoài của ống xả được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với bộ treo sau theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

Theo kết cấu này, bộ treo sau được sắp xếp trên ống xả và gối chông ít nhất một phần của ống xả trên hình chiếu từ trên của phương tiện. Nói cách khác, đầu ngoài của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện tới vị trí mà ở đó bộ treo sau gối chông ống xả trên hình chiếu từ trên của phương tiện. Do vậy, là có thể để di chuyển đầu ngoài của bộ treo sau ra xa bánh sau theo phương bề rộng phương tiện và làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái.

Mặt khác, đầu ngoài của ống xả được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với bộ treo sau theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện. Tức là, đầu ngoài của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện bên trong phạm vi mà trong đó đầu ngoài của bộ treo sau được nằm vào phía trong hơn so với đầu ngoài của ống xả theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái trong lúc ngăn ngừa việc bề rộng lớn nhất (giá trị lớn nhất của bề rộng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên) gia

tăng.

Bộ treo sau không gối chồng hộp chứa vật dụng trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí theo đó bộ treo sau không gối chồng hộp chứa vật dụng trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì bộ treo sau không gối chồng hộp chứa vật dụng trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khi bề rộng của hộp chứa vật dụng được gia tăng, hộp chứa vật dụng không thực hiện việc tiếp xúc với bộ treo sau. Do vậy, là có thể để gia tăng bề rộng của hộp chứa vật dụng mà không bị giới hạn bởi bộ treo sau.

Đầu sau của khung thân được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau.

Theo kết cấu này, khung thân có kích cỡ được làm giảm theo hướng trước - sau và đầu sau của khung thân được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau. Vì đầu sau của khung thân được dịch chuyển ra phía trước như vậy, kết cấu của phần sau của phương tiện ít có khả năng bị giới hạn bởi không chỉ bộ treo sau mà còn bởi khung thân. Do đó, là có thể để gia tăng hơn nữa mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm tay lái để được thao tác bởi người điều khiển và trục lái được sắp xếp để quay cùng với tay lái, khung thân gồm ống cổ mà trục lái được lắp vào đó, và đầu sau của khung thân được sắp xếp phía dưới đầu dưới của ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, đầu sau của khung thân có vị trí được hạ thấp và đầu sau của khung thân được sắp xếp phía dưới đầu dưới của ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Nếu đầu sau của khung thân có vị trí được nâng cao, yên và/hoặc giá chở đồ theo đó có vị trí được nâng cao. Nếu đầu sau của khung thân có vị trí được hạ thấp, độ cao của yên và/hoặc giá chở đồ ít có khả năng bị giới hạn bởi đầu sau của

khung thân. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Đầu sau của khung thân được sắp xếp ra phía trước hơn so với phần gắn bộ treo.

Theo kết cấu này, khung thân có kích cỡ được làm giảm theo hướng trước - sau và đầu sau của khung thân được sắp xếp ra phía trước hơn so với phần gắn bộ treo của tay đòn sau. Theo cách thức này, vì đầu sau của khung thân được dịch chuyển ra phía trước, kết cấu của phần sau của phương tiện ít có khả năng bị giới hạn bởi không chỉ bộ treo sau mà còn bởi khung thân. Do đó, là có thể để gia tăng hơn nữa mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp phía sau đầu sau của khung thân trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

Theo kết cấu này, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp phía sau đầu sau của khung thân trên hình chiếu từ trên của phương tiện. Nói cách khác, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo và đầu sau của khung thân được sắp xếp theo hướng trước - sau. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo và đầu sau của khung thân được sắp xếp trên đường thẳng nằm ngang vuông góc với phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

Mặc dù là có thể để làm giảm sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái bằng cách gia tăng khoảng cách từ trục tâm phương tiện tới phần gắn bộ treo theo phương bề rộng phương tiện, nếu khoảng cách này quá dài, bề rộng lớn nhất gia tăng. Là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo hướng phải - trái trong lúc ngăn ngừa việc bề rộng lớn nhất gia tăng bằng cách sắp xếp ít nhất một phần của phần gắn bộ treo ngay phía sau đầu sau của khung thân trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

Bộ treo sau gồm giá lắp trên được liên kết vào khung thân và giá lắp dưới được sắp xếp về phía sau hơn so với giá lắp trên và được liên kết vào phần gắn bộ treo của tay đòn sau, giá lắp trên được sắp xếp phía trên trục quay của trục khuỷu của động cơ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và ít nhất một phần của giá lắp dưới được sắp xếp phía dưới trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp phía trên trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện và giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp toàn bộ hoặc một phần phía dưới trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Theo cách thức này, vì vị trí của bộ treo sau được hạ thấp, là có thể để làm dài bộ treo sau theo phương dọc trục của nó mà không thay đổi vị trí của đầu trên của bộ treo sau. Theo cách khác, là có thể để hạ thấp vị trí của đầu trên của bộ treo sau.

Bộ treo sau gồm giá lắp trên được liên kết vào khung thân và giá lắp dưới được sắp xếp về phía sau hơn so với giá lắp trên và được liên kết vào phần gắn bộ treo của tay đòn sau, ít nhất một phần của giá lắp trên được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay của trục khuỷu của động cơ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, toàn bộ bộ treo sau được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau, trong lúc ít nhất một phần của giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do vậy, góc nghiêng của bộ treo sau so với mặt phẳng nằm ngang gia tăng. Kết quả là, là có thể để làm giảm một cách hiệu quả sự rung động của khung thân theo hướng lên - xuống.

Tác dụng có lợi của sáng chế

Theo sáng chế, là có thể để tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể giữ nguyên dung tích của hộp chứa vật dụng được sắp xếp bên dưới yên và

làm giảm sự mất cân bằng theo hướng phải - trái.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án được ưu tiên của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của cụm đựng đĩa.

FIG.6A là hình vẽ thể hiện sơ lược cơ cấu liên kết khi được quan sát lên phía trên.

FIG.6B là hình vẽ mặt cắt thể hiện cơ cấu liên kết được cắt dọc theo đường cắt VIB-VIB được thể hiện trên FIG.6A.

FIG.6C là hình vẽ mặt cắt thể hiện cơ cấu liên kết được cắt dọc theo đường cắt VIC-VIC được thể hiện trên FIG.6A.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phần sau của phương tiện với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện trong đó, ngoài tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng, bộ treo sau và hệ thống xả được tháo ra.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện bánh sau, cơ cấu truyền động, tay đòn

sau và bộ treo sau.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện bánh sau, tay đòn sau và bộ treo sau.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phần sau của phương tiện trong đó, ngoài tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng, hộp bộ lọc khí được tháo ra.

FIG.14 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ treo sau.

FIG.15 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ giảm chấn thuỷ lực được bố trí ở bộ treo sau.

FIG.16 là hình vẽ thể hiện sơ lược phía sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên thông thường trong đó bộ treo sau được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau.

FIG.17 là hình vẽ thể hiện sơ lược phía sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo phương án được ưu tiên của sáng chế.

Mô tả chi tiết các phương án được ưu tiên

Sau đây, các phương án được ưu tiên của sáng chế sẽ được mô tả chi tiết có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn được đặt trên mặt đường nằm ngang R_s sẽ được mô tả sau đây trừ khi thông báo cụ thể được đưa ra. Tư thế chuẩn là tư thế theo đó tay lái 14 được bố trí ở vị trí di chuyển thẳng (vị trí của tay lái 14 được thể hiện trên FIG.3) mà tại đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 di chuyển thẳng và trục tâm quay C_1 của bánh sau R_w nằm ngang.

Các hướng trước - sau, trên - dưới, phải - trái trong phần mô tả sau được xác định dựa vào phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn. Hướng phải - trái tương ứng với phương bề rộng phương tiện. Trục tâm phương tiện

WO tương ứng với mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục tâm của ống cổ 3 và vuông góc với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Hình chiếu nhìn từ trên, hình chiếu nhìn từ một bên và hình chiếu nhìn từ sau trong phần mô tả sau lần lượt có nghĩa là hình chiếu nhìn từ trên, hình chiếu nhìn từ một bên và hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 trừ khi thông báo cụ thể được đưa ra. Thuật ngữ “đầu trên” trong phần mô tả sau có nghĩa là phần ở phía trên nhất của một bộ phận. Tức là, thuật ngữ “đầu trên” có nghĩa là đầu ở phía trên nhất. Cùng cách thức này áp dụng cho đầu dưới, đầu trước, đầu sau, đầu phải, đầu trái, đầu ngoài và đầu trong.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo một phương án được ưu tiên của sáng chế. FIG.2, FIG.3 và FIG.4 lần lượt là các hình vẽ nhìn từ trái, hình vẽ nhìn từ trên và hình vẽ nhìn từ phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. Các mũi tên U và F trên FIG.1 lần lượt chỉ ra hướng lên phía trên và hướng ra phía trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Mũi tên L trên FIG.2 chỉ ra hướng bên trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Cùng cách thức này áp dụng cho các hình vẽ khác.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 là xe scutor, ví dụ. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung thân 2 được che với tấm che bên ngoài 39. Khung thân 2 gồm ống cổ 3 kéo dài chéo về phía sau và lên phía trên. Như được thể hiện trên FIG.2, khung thân 2 còn gồm khung đi xuống 4 kéo dài chéo về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 3 và cặp khung dưới 5 kéo dài chéo về phía sau và lên phía trên từ khung đi xuống 4. Khung đi xuống 4 và các khung dưới 5 là các bộ phận kim loại rỗng chẳng hạn. Đầu trước của cặp khung dưới 5 được sắp xếp phía dưới ống cổ 3. Cặp khung dưới 5 gối chồng với nhau trên hình chiếu cạnh.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm yên kiểu ngồi chân đế hai bên 11 cho người điều khiển và hộp chứa vật

dụng 12 được sắp xếp bên dưới yên 11. FIG.1 thể hiện một ví dụ trong đó yên 11 gồm yên chính 11m cho người điều khiển và yên phụ 11t cho hành khách đi cùng. Yên 11 có thể là yên một chỗ ngồi. Yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được sắp xếp phía sau ống cổ 3. Miệng được bố trí tại phần đầu trên của hộp chứa vật dụng 12 được mở ra và đóng kín bởi yên 11. FIG.1 thể hiện trạng thái mà yên 11 được sắp xếp ở vị trí đóng kín mà miệng của hộp chứa vật dụng 12 được đóng kín bởi yên 11.

Yên 11 được liên kết với khung thân 2 qua hộp chứa vật dụng 12. Như được thể hiện trên FIG.3, khung thân 2 gồm bộ phận ngang 6 kéo dài từ khung dưới phải 5 tới khung dưới trái 5, cặp giá đỡ trước 7 kéo dài ra phía trước từ bộ phận ngang 6, và cặp giá đỡ sau (giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9) kéo dài về phía sau từ cặp khung dưới 5. Hộp chứa vật dụng 12 được cố định theo cách có thể tháo ra được vào các giá đỡ trước 7, giá đỡ sau phải 8, và giá đỡ sau trái 9 với việc dùng các bulông.

Các giá đỡ trước 7 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9. Khoảng hở giữa cặp giá đỡ trước 7 theo phương bề rộng phương tiện hẹp hơn so với khoảng hở giữa giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 theo phương bề rộng phương tiện. Các giá đỡ trước 7 được sắp xếp vào phía trong hơn so với giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 theo phương bề rộng phương tiện. Các giá đỡ trước 7 được sắp xếp ở phía trước bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ trên. Giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện.

Giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 đều được làm bằng kim loại chẳng hạn. Giá đỡ sau phải 8 kéo dài về phía sau từ khung dưới phải 5 và giá đỡ sau trái 9 kéo dài về phía sau từ khung dưới trái 5. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu sau 9r của giá đỡ sau trái 9. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 tương ứng với đầu sau 2r của khung thân 2 mà nằm tại vị trí về phía sau nhất của khung thân 2. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Ngược lại, đầu sau 11r của yên 11 được sắp

xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw.

Như được thể hiện trên FIG.2, cơ cấu lái 13 để lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tay lái 14 để được thao tác bởi người điều khiển và càng trước 16 đỡ theo cách quay được bánh trước Fw. Càng trước 16 là một ví dụ về bộ phận đỡ bánh trước gồm cặp ống càng 17 được sắp xếp sang bên phải và bên trái của bánh trước Fw và trục lái 15 được lắp vào ống cổ 3. Bánh trước Fw gồm lớp cao su T lăn trên mặt đường Rs và bánh kim loại W được bao quanh bởi lớp T. Bánh W gồm vành hình vòng R được bao quanh bởi lớp T, moayơ hình vòng H được bao quanh bởi vành R và các nan hoa S kéo dài từ moayơ H tới vành R. Bánh sau Rw cũng gồm lớp T và bánh W.

Trục lái 15 nhô lên phía trên từ phần đầu trên của ống cổ 3. Tay lái 14 được liên kết với phần đầu trên của trục lái 15. Tay lái 14 được sắp xếp trên ống cổ 3. Khi tay lái 14 được thao tác, bánh trước Fw quay sang trái và sang phải quanh trục tâm của ống cổ 3 cùng với tay lái 14 và càng trước 16. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 do vậy được lái.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm cụm động đưa 21 có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân 2. Cụm động đưa 21 là một ví dụ về cụm công suất để dẫn động phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Cụm động đưa 21 gồm động cơ 22 sinh công suất để làm quay bánh sau Rw và cơ cấu truyền động 23 truyền công suất của động cơ 22 cho bánh sau Rw. Cơ cấu truyền động 23 kéo dài về phía sau từ động cơ 22. Bánh sau Rw được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu truyền động 23. Động cơ 22 được gắn vào khung thân 2 qua cơ cấu liên kết 24. Bánh sau Rw và cụm động đưa 21 có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân 2 quanh các trục xoay nằm ngang Ap1 và Ap2 đi qua cơ cấu liên kết 24 theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.3, bánh sau Rw được sắp xếp sang bên phải của cụm động đưa 21. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tay đòn

sau 25 được sắp xếp sang bên phải của bánh sau Rw và bộ treo sau 26 hấp thụ sự rung động của cụm đung đưa 21. Bánh sau Rw được sắp xếp giữa cụm đung đưa 21 và tay đòn sau 25 theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Rw được đỡ theo cách quay được bởi cụm đung đưa 21 và tay đòn sau 25.

Như được thể hiện trên FIG.4, phần đầu trên của bộ treo sau 26 được gắn vào khung thân 2 và phần đầu dưới của bộ treo sau 26 được gắn vào cụm đung đưa 21 qua tay đòn sau 25. Bộ treo sau 26 được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau Rw. Do đó, bộ treo sau 26 được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với bánh sau Rw.

Số lượng của các bộ treo sau 26 được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 là một. Nói cách khác, chỉ một bộ treo sau 26 duy nhất được bố trí cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Bộ treo sau 26 gói chồng bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh. Bộ treo sau 26 được sắp xếp toàn bộ ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Bộ treo sau 26 được sắp xếp bên dưới hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu cạnh. Không phần nào của bộ treo sau 26 gói chồng hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu cạnh.

Như được thể hiện trên FIG.2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bình nhiên liệu 27 chứa nhiên liệu để được cấp cho động cơ 22. Bình nhiên liệu 27 được gắn vào khung thân 2. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp bên dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1) được mô tả dưới đây. Bình nhiên liệu 27 có thể được sắp xếp ở vị trí khác với khoảng không bên dưới bản đế chân 44. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp giữa cặp khung dưới 5 theo phương bề rộng phương tiện. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp ở phía trước động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ trên. Nắp miệng nạp nhiên liệu 29 để mở và đóng kín cửa nạp nhiên liệu được sắp xếp ra phía ngoài của ống cổ 3 theo phương bề rộng phương tiện. Nhiên liệu đã chảy qua cửa nạp nhiên liệu được dẫn vào trong bình nhiên liệu 27 bởi đường ống dẫn nhiên liệu 28 kéo dài lên phía trên từ bình nhiên liệu 27.

Như được thể hiện trên FIG.3, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm hộp bộ lọc khí 30 chứa trong đó phần tử E được sắp xếp để loại bỏ dị vật khỏi không khí được cấp cho động cơ 22 và ống nạp 31 được sắp xếp để dẫn hướng không khí từ hộp bộ lọc khí 30 tới động cơ 22. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm hệ thống xả 32 được sắp xếp để xả khí xả được sinh ra ở động cơ 22 tới môi trường. Hệ thống xả 32 gồm ống xả 33 được sắp xếp để dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ 22 ở phía sau và bộ tiêu âm 34 được sắp xếp để xả khí xả được dẫn hướng bởi ống xả 33 từ cổng xả 34p được làm hở ra môi trường.

Hộp bộ lọc khí 30 được sắp xếp trên cơ cấu truyền động 23. Động cơ 22 được sắp xếp ở phía trước hộp bộ lọc khí 30 trên hình chiếu nhìn từ trên. Ống nạp 31 kéo dài ra phía trước từ hộp bộ lọc khí 30. Như được thể hiện trên FIG.4, ống xả 33 kéo dài về phía sau từ động cơ 22. Bộ tiêu âm 34 kéo dài về phía sau từ ống xả 33. Ống xả 33 và bộ tiêu âm 34 được sắp xếp sang bên phải của tay đòn sau 25 và gối chông tay đòn sau 25 trên hình chiếu cạnh. Phần đầu trước của ống xả 33 được gắn vào động cơ 22. Bộ tiêu âm 34 được gắn vào tay đòn sau 25. Hệ thống xả 32 có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân 2 cùng với bánh sau R_w và cụm đung đưa 21.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm đèn trước 35 được sắp xếp để phát ánh sáng ra phía trước và hai đèn chớp trước 36 được sắp xếp để chớp sáng đáp lại thao tác bởi người điều khiển. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm đèn sau 37 được sắp xếp để phát ánh sáng về phía sau và hai đèn chớp sau 38 được sắp xếp để chớp sáng đáp lại thao tác bởi người điều khiển. Đèn trước 35 và các đèn chớp trước 36 được sắp xếp ở các vị trí ra phía trước hơn so với yên 11. Đèn sau 37 và các đèn chớp sau 38 được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với đầu trước R_f của bánh sau R_w .

Tấm che bên ngoài 39 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tấm che tay lái 40 được sắp xếp ở phía trước và phía sau tay lái 14, tấm che trước 41 được sắp xếp ở phía trước ống cổ 3, và tấm chắn chân 42 được sắp xếp phía sau

ống cổ 3. Tấm chắn chân 42 được sắp xếp giữa ống cổ 3 và yên 11 theo hướng trước - sau. Vè trước 43 của tấm che bên ngoài 39 được sắp xếp trên bánh trước Fw. Vè trước 43 được sắp xếp để quay sang trái và sang phải cùng với bánh trước Fw. Tấm che tay lái 40 được sắp xếp để quay sang trái và sang phải cùng với tay lái 14.

Tấm che bên ngoài 39 gồm bản đỡ chân 44 được sắp xếp trên cặp khung dưới 5, cặp tấm che phía bên dưới 45 lần lượt được sắp xếp sang bên phải và bên trái của cặp khung dưới 5, và tấm che dưới 46 được sắp xếp phía dưới yên 11. Tấm che dưới 46 được sắp xếp phía sau tấm chắn chân 42. Tấm che bên ngoài 39 tạo ra khoảng không để chân SL giữa tấm chắn chân 42 và tấm che dưới 46 theo hướng trước - sau mà các bàn chân và chân của người điều khiển trên yên 11 được đặt trong đó.

Các bàn chân của người điều khiển trên yên 11 được đặt trên bề mặt phẳng 44s được bố trí trên mặt trên của bản đỡ chân 44. Bề mặt phẳng 44s kéo dài từ đầu phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 tới đầu trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương bề rộng phương tiện. Bề mặt phẳng 44s có thể là bề mặt phẳng hoàn toàn không có lồi-lõm hoặc có thể là bề mặt gần như phẳng được bố trí với các phần lõm hoặc các phần lồi không thể ảnh hưởng đến việc đặt chân trên đó (ví dụ, các phần lõm hoặc các phần lồi bằng từ 1 đến 2cm và tương tự). Khi các bàn chân của người điều khiển trên yên 11 được đặt trên bề mặt phẳng 44s, các chân của người điều khiển được đặt phía sau tấm chắn chân 42.

Tấm che bên ngoài 39 gồm cặp tấm che phía bên sau 47 lần lượt được sắp xếp sang bên phải và bên trái của hộp chứa vật dụng 12 và chắn bùn sau 49 được sắp xếp trên và phía sau bánh sau Rw. Chấn bùn sau 49 được đỡ bởi hộp chứa vật dụng 12 qua giá đỡ 48 kéo dài về phía sau từ hộp chứa vật dụng 12. Chấn bùn sau 49 kéo dài xuống phía dưới từ giá đỡ 48. Hai đèn chóp sau 38 được gắn vào chấn bùn sau 49. Đèn sau 37 được gắn vào khung thân 2 qua hộp chứa vật dụng 12. Đèn sau 37 được sắp xếp phía sau hộp chứa vật dụng 12.

Như được thể hiện trên FIG.4, các khung dưới 5 mỗi khung gồm khung trước

51 được sắp xếp phía dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1), khung sau 53 được sắp xếp phía dưới yên 11 (xem FIG.1) và khung góc 52 kéo dài từ khung trước 51 tới khung sau 53. Khung trước 51 kéo dài chéo lên phía trên và về phía sau từ khung đi xuống 4, và khung sau 53 kéo dài chéo lên phía trên và về phía sau từ khung góc 52.

Khung sau 53 gối chồng động cơ 22 trên hình chiếu cạnh. Khung sau 53 được sắp xếp ở phía trước bộ treo sau 26 trên hình chiếu cạnh. Bộ treo sau 26 kéo dài chéo xuống phía dưới và về phía sau từ giá đỡ sau phải 8 được cố định vào khung sau 53. Khung sau 53 được nghiêng về phía sau trên hình chiếu cạnh, trong khi bộ treo sau 26 được nghiêng ra phía trước trên hình chiếu cạnh. Khung sau 53 và bộ treo sau 26 được đặt cách xa nhau theo hướng trước - sau. Quạt làm mát 78 được mô tả dưới đây được sắp xếp giữa khung sau 53 và bộ treo sau 26 theo hướng trước - sau.

Ống xả 33 được sắp xếp phía dưới khung sau 53 và bộ treo sau 26 trên hình chiếu cạnh. Phần đầu trước của ống xả 33 được sắp xếp bên dưới động cơ 22 trên hình chiếu cạnh. Phần đầu sau của ống xả 33 được sắp xếp bên dưới bộ treo sau 26 trên hình chiếu cạnh. Quạt làm mát 78 được sắp xếp trên ống xả 33 trên hình chiếu cạnh. Quạt làm mát 78 được bố trí trong phạm vi khoảng không hình tam giác được bao quanh bởi khung sau 53, bộ treo sau 26 và ống xả 33 trên hình chiếu cạnh.

Đầu trên của khung sau 53 tương ứng với các đầu trên 5u của các khung dưới 5. Đầu sau của khung sau 53 tương ứng với các đầu sau 5r của các khung dưới 5. Giá đỡ sau phải 8 kéo dài về phía sau từ khung sau 53. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với các đầu sau 5r của các khung dưới 5. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 tương ứng với đầu sau 2r của khung thân 2. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía dưới các đầu sau 5r của các khung dưới 5.

Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu dưới 3L của ống cổ 3. Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với xi lanh 57 được mô tả dưới đây. Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 được mô tả

dưới đây. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với đầu trên 26u của bộ treo sau 26. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với đầu trên Ru của bánh sau Rw. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw.

Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía dưới đầu dưới 3L của ống cổ 3. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên xi lanh 57 (xem FIG.5). Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên đầu trên Ru của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên đầu trên 26u của bộ treo sau 26.

Tiếp theo, cụm động cơ 21 sẽ được mô tả.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của cụm động cơ 21.

Động cơ 22 gồm pittông 54 được sắp xếp để chuyển động tịnh tiến qua lại theo sự đốt cháy của nhiên liệu, xi lanh 57 chứa pittông 54 trong đó, trục khuỷu 55 được sắp xếp để quay theo chuyển động tịnh tiến qua lại của pittông 54, và thanh truyền 56 nối pittông 54 và trục khuỷu 55. FIG.5 thể hiện một ví dụ trong đó trục tâm Lc của xi lanh 57 kéo dài theo hướng trước - sau trên hình chiếu nhìn từ trên, trong lúc trục quay Ac của trục khuỷu 55 kéo dài theo hướng phải - trái trên hình chiếu nhìn từ trên. Các hướng của trục tâm Lc của xi lanh 57 và trục quay Ac của trục khuỷu 55 không bị giới hạn ở đó.

Xi lanh 57 gồm thân xi lanh 59 chứa pittông 54 trong đó và đầu xi lanh 58 tạo ra khoang đốt 60 mà hỗn hợp không khí - nhiên liệu được đốt cháy trong đó cùng với

pittông 54 và thân xi lanh 59. Động cơ 22 gồm bugi đánh lửa 61 được sắp xếp để đốt cháy hỗn hợp không khí - nhiên liệu bên trong khoang đốt 60, xupáp nạp được sắp xếp để mở và đóng kín cổng nạp mà hở tại mặt trong của khoang đốt 60, và xupáp xả được sắp xếp để mở và đóng kín cổng xả mà hở tại mặt trong của khoang đốt 60. Không khí được cấp qua cổng nạp vào trong khoang đốt 60 và khí xả được xả ra từ khoang đốt 60 qua cổng xả.

Cơ cấu truyền động 23 gồm bộ truyền động biến thiên liên tục truyền động đai 62 (Continuously Variable Transmission - CVT) được sắp xếp để truyền chuyển động quay về phía bánh sau Rw trong lúc thay đổi liên tục tốc độ của chuyển động quay được truyền từ động cơ 22. CVT 62 gồm puli dẫn động 63 được sắp xếp để quay cùng với trục khuỷu 55, puli bị dẫn động 65 được sắp xếp phía sau puli dẫn động 63, đai vô tặn 64 được cuốn quanh puli dẫn động 63 và puli bị dẫn động 65, và trục thứ cấp 67 được liên kết vào puli bị dẫn động 65 qua khớp ly hợp ly tâm 66. Chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho puli bị dẫn động 65 trong lúc tốc độ của chuyển động quay được biến đổi liên tục bởi puli dẫn động 63, đai vô tặn 64, và puli bị dẫn động 65. Kết cấu này làm cho chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho trục thứ cấp 67.

Cơ cấu truyền động 23 còn gồm các bánh răng giảm tốc 68 được sắp xếp để truyền chuyển động quay về phía bánh sau Rw trong lúc giảm tốc độ của chuyển động quay được truyền từ CVT 62. Các bánh răng giảm tốc 68 gồm bánh răng dẫn động 69 được sắp xếp để quay cùng với trục thứ cấp 67, bánh răng ngược hướng 70 được gài khớp với bánh răng dẫn động 69, và bánh răng bị dẫn động 71 được gài khớp với bánh răng ngược hướng 70. Chuyển động quay của trục thứ cấp 67 được truyền qua bánh răng dẫn động 69 và bánh răng ngược hướng 70 tới bánh răng bị dẫn động 71. Trục bánh 72 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện được lắp vào bánh răng bị dẫn động 71 để cho quay cùng với bánh răng bị dẫn động 71. Trục bánh 72 xuyên qua moayơ H của bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện và được cố định vào bánh W của

bánh sau Rw với đai ốc trục Na. Kết cấu này làm cho chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho bánh sau Rw.

Động cơ 22 gồm các te 73 chứa trục khuỷu 55 trong đó. Cơ cấu truyền động 23 gồm hộp CVT 74 chứa CVT 62 trong đó. Khớp ly hợp ly tâm 66 và các bánh răng giảm tốc 68 cũng được chứa trong hộp CVT 74. Hộp CVT 74 gồm vỏ chính 75 được sắp xếp sang bên trái của các te 73 và vỏ bên 76 được sắp xếp sang bên trái của vỏ chính 75. Vỏ chính 75 và vỏ bên 76 chứa CVT 62 trong đó. Các te 73 kéo dài sang phải từ vỏ chính 75. Thân xi lanh 59 kéo dài ra phía trước từ các te 73.

Trục bánh 72 nhô ra từ vỏ chính 75 của hộp CVT 74 theo phương bề rộng phương tiện. Cả hai phần đầu của trục bánh 72 được đỡ bởi tay đòn sau 25 và hộp CVT 74. Tay đòn sau 25 được sắp xếp sang bên phải của bánh sau Rw. Hộp CVT 74 được sắp xếp sang bên trái của bánh sau Rw. Bánh sau Rw được sắp xếp giữa tay đòn sau 25 và hộp CVT 74 theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Rw được đỡ bởi tay đòn sau 25 và hộp CVT 74 qua trục bánh 72.

Cụm đèn đưa 21 gồm máy phát điện 77 (ví dụ bánh đà từ tính) được sắp xếp để phát điện năng theo chuyển động quay của trục khuỷu 55, quạt làm mát 78 được sắp xếp để quay cùng với trục khuỷu 55, và vỏ bảo vệ 79 chứa máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 trong đó. Máy phát điện 77, quạt làm mát 78 và vỏ bảo vệ 79 được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với các te 73. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 được sắp xếp giữa các te 73 và vỏ bảo vệ 79 theo phương bề rộng phương tiện. Quạt làm mát 78 được sắp xếp ra phía ngoài của máy phát điện 77 theo phương bề rộng phương tiện. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 bao quanh trục khuỷu 55.

Tiếp theo, cơ cấu liên kết 24 sẽ được mô tả.

FIG.6A là hình vẽ thể hiện sơ lược cơ cấu liên kết 24 khi được quan sát lên phía trên. FIG.6B là hình vẽ mặt cắt thể hiện cơ cấu liên kết 24 được cắt dọc theo đường cắt

VIB-VIB được thể hiện trên FIG.6A. FIG.6C là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt của cơ cấu liên kết 24 được cắt dọc theo đường cắt VIC-VIC được thể hiện trên FIG.6A.

Như được thể hiện trên FIG.6A, cơ cấu liên kết 24 gồm bộ phận liên kết 82 được đặt xen giữa khung thân 2 và cụm đung đưa 21 và ít nhất một cụm giảm chấn được sắp xếp để hấp thụ sự rung động của cụm đung đưa 21. FIG.6A thể hiện một ví dụ trong đó cơ cấu liên kết 24 được bố trí với cặp cụm giảm chấn trước Df được đặt xen giữa khung thân 2 và bộ phận liên kết 82 và cặp cụm giảm chấn sau Dr được đặt xen giữa bộ phận liên kết 82 và cụm đung đưa 21. Bộ phận liên kết 82 được liên kết với khung thân 2 qua cặp cụm giảm chấn trước Df và được liên kết vào cụm đung đưa 21 qua cặp cụm giảm chấn sau Dr.

Cụm đung đưa 21 có thể xoay được so với khung thân 2 quanh trục xoay trước Ap1 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện và có thể xoay được so với khung thân 2 quanh trục xoay sau Ap2 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Cặp cụm giảm chấn trước Df được sắp xếp trên trục xoay trước Ap1. Cặp cụm giảm chấn sau Dr được sắp xếp trên trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được sắp xếp phía trên trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được sắp xếp ở các vị trí ra phía trước hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 (xem FIG.4). Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55.

Cặp cụm giảm chấn trước Df được giữ trên bộ phận liên kết 82. Cặp cụm giảm chấn sau Dr được giữ trên cụm đung đưa 21. Bộ phận liên kết 82 gồm cặp phần giữ trước 83 giữ cặp cụm giảm chấn trước Df. Cụm đung đưa 21 gồm cặp phần giữ sau 86 giữ cặp cụm giảm chấn sau Dr. Cặp cụm giảm chấn trước Df có thể được giữ trên khung thân 2. Cặp cụm giảm chấn sau Dr có thể được giữ trên bộ phận liên kết 82.

Ngoài cặp phần giữ trước 83, bộ phận liên kết 82 gồm phần đế 85 được sắp xếp giữa cặp phần giữ sau 86 theo phương bề rộng phương tiện và phần tay đòn 84 kéo dài

từ phần đế 85 tới cặp phần giữ trước 83. Cặp phần giữ trước 83 của bộ phận liên kết 82 được sắp xếp giữa cặp giá đỡ dưới 81 được bố trí trên khung thân 2. Cặp giá đỡ dưới 81 lần lượt kéo dài xuống phía dưới từ cặp khung dưới 5 (xem FIG.4). Các giá đỡ dưới 81 được cố định vào các khung dưới 5.

Như được thể hiện trên FIG.6B, các cụm giảm chấn trước Df mỗi cụm gồm thân đàn hồi hình trụ De được làm bằng cao su hoặc nhựa, ống trong Di được bao quanh bởi thân đàn hồi De và ống ngoài Do bao quanh thân đàn hồi De. Các cụm giảm chấn khác như các cụm giảm chấn sau Dr (cụm giảm chấn trên Du và cụm giảm chấn dưới DL được mô tả dưới đây) chẳng hạn, cũng gồm thân đàn hồi De, ống trong Di và ống ngoài Do. Mặt biên ngoài của ống trong Di được nối vào mặt biên trong của thân đàn hồi De bằng cách dính kết, v.v., và mặt biên trong của ống ngoài Do được nối vào mặt biên ngoài của thân đàn hồi De bằng cách dính kết, v.v.. Khi một lực được đặt để làm quay tương đối ống trong Di và ống ngoài Do, thân đàn hồi De chịu sự biến dạng đàn hồi và do vậy, ống trong Di và ống ngoài Do quay tương đối.

Ống ngoài Do của cụm giảm chấn trước Df được lắp và được cố định vào phần giữ trước 83. Các cụm giảm chấn trước Df được sắp xếp vào phía trong của các giá đỡ dưới 81 theo phương bề rộng phương tiện. Bulông B1 xuyên qua giá đỡ dưới 81 theo phương bề rộng phương tiện và được lắp vào ống trong Di của cụm giảm chấn trước Df. Đai ốc N1 được sắp xếp vào phía trong của cụm giảm chấn trước Df theo phương bề rộng phương tiện và được bắt chặt lên bulông B1. Ống trong Di của cụm giảm chấn trước Df được kẹp giữa bulông B1 và đai ốc N1 theo phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này làm cho ống trong Di của cụm giảm chấn trước Df được cố định vào giá đỡ dưới 81.

Như được thể hiện trên FIG.6C, ống ngoài Do của cụm giảm chấn sau Dr được lắp và được cố định vào phần giữ sau 86. Bulông B2 xuyên qua cặp cụm giảm chấn sau Dr và phần đế 85 của bộ phận liên kết 82 theo phương bề rộng phương tiện. Đai ốc N2 được bắt chặt trên bulông B2. Các ống trong Di của cặp cụm giảm chấn sau Dr

được kẹp giữa bulông B2 và đai ốc N2 theo phương bề rộng phương tiện. Phần đế 85 của bộ phận liên kết 82 được kẹp giữa các ống trong Di của cặp cụm giảm chấn sau Dr theo phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này làm cho phần đế 85 của bộ phận liên kết 82 được cố định vào các ống trong Di của cặp cụm giảm chấn sau Dr.

Tiếp theo, hộp bộ lọc khí 30 và tay đòn sau 25 sẽ được mô tả.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. FIG.9 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 trong đó, ngoài tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12, bộ treo sau 26 và hệ thống xả 32 được tháo ra. FIG.10 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện bánh sau Rw, cơ cấu truyền động 23, tay đòn sau 25 và bộ treo sau 26. FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện bánh sau Rw, tay đòn sau 25 và bộ treo sau 26.

Như được thể hiện trên FIG.8, hộp bộ lọc khí 30 gồm hộp giữa 91 và hộp bên 92 được sắp xếp theo phương bề rộng phương tiện. Hộp giữa 91 và hộp bên 92 chứa phần tử E trong đó. Hộp giữa 91 và hộp bên 92 được sắp xếp ở các vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Hộp bên 92 được sắp xếp sang bên trái của hộp giữa 91. Hộp bên 92 được sắp xếp trên hộp CVT 74 và gối chông hộp CVT 74 trên hình chiếu nhìn từ trên.

Hộp giữa 91 được sắp xếp phía sau xi lanh 57 trên hình chiếu nhìn từ trên. Ống nạp 31 kéo dài ra phía trước từ hộp giữa 91. Hộp giữa 91 được sắp xếp trên hộp CVT 74 và bánh sau Rw và gối chông hộp CVT 74 và bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ trên. Hơn nữa, hộp giữa 91 được sắp xếp trên cacte 73 và gối chông cacte 73 trên hình chiếu nhìn từ trên.

Hộp bộ lọc khí 30 gồm phần trước 93 được sắp xếp ở phía trước bánh sau Rw và phần bên 94 được sắp xếp sang phía bên bánh sau Rw. Phần trước 93 và phần bên 94 là các phần của hộp giữa 91. Phần bên 94 được sắp xếp ra phía ngoài của bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện. Phần bên 94 được sắp xếp giữa bánh sau Rw và hộp bên 92 theo phương bề rộng phương tiện. Phần trước 93 kéo dài sang phải từ phần bên 94.

Mặt bên của phần trước 93 tương ứng với mặt bên 30s của hộp bộ lọc khí 30. Mặt bên 30s của hộp bộ lọc khí 30 được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau Rw. Như được thể hiện trên FIG.7, bộ treo sau 26 được sắp xếp sang bên phải của hộp bộ lọc khí 30 và gối chông mặt bên 30s của hộp bộ lọc khí 30 trên hình chiếu cạnh.

Như được thể hiện trên FIG.9, tay đòn sau 25 kéo dài về phía sau từ động cơ 22. Tay đòn sau 25 được cố định theo cách có thể tháo ra được vào động cơ 22. Trục bánh 72 được đỡ bởi tay đòn sau 25. Tay đòn sau 25 gồm ít nhất một phần cố định được cố định vào động cơ 22 và phần đỡ trục bánh 96 đỡ trục bánh 72. FIG.9 thể hiện một ví dụ trong đó tay đòn sau 25 được bố trí với hai phần cố định (phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L) và mỗi phần trong số các phần cố định được cố định vào cáccte 73. Ít nhất một phần cố định có thể được cố định vào phần của động cơ 22 khác với cáccte 73.

Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được cố định vào cáccte 73 với việc dùng hai bulông B3. Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55. Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được sắp xếp ở các vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định trên 95u được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định dưới 95L được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định trên 95u được sắp xếp phía dưới đầu trên Ru của bánh sau Rw.

Phần đỡ trục bánh 96 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L. Phần đỡ trục bánh 96 được sắp xếp sang bên phải của bánh sau Rw. Trục bánh 72 được lắp vào lỗ xuyên xuyên qua phần đỡ trục bánh 96 theo hướng phải - trái. Trục bánh 72 được đỡ bởi phần đỡ trục bánh 96 qua bạc đỡ được sắp xếp giữa trục bánh 72 và phần đỡ trục bánh 96. Như được thể hiện trên FIG.8, phần đỡ trục bánh 96 được sắp xếp giữa bánh sau Rw và bộ tiêu âm 34 theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.7, bộ treo sau 26 gói chông ít nhất một phần cố định trên hình chiếu cạnh. FIG.7 thể hiện một ví dụ trong đó bộ treo sau 26 gói chông phần cố định trên 95u trên hình chiếu cạnh và được sắp xếp ra phía ngoài của phần cố định trên 95u theo phương bề rộng phương tiện. Bộ treo sau 26 có thể gói chông cả phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L trên hình chiếu cạnh, hoặc có thể gói chông chỉ phần cố định dưới 95L trên hình chiếu cạnh.

Bộ tiêu âm 34 được gắn vào tay đòn sau 25. Theo cách tương tự, bộ treo sau 26 được gắn vào tay đòn sau 25. Tay đòn sau 25 gồm ít nhất một phần gắn bộ tiêu âm mà bộ tiêu âm 34 được gắn vào đó và phần gắn bộ treo 99 mà bộ treo sau 26 được gắn vào đó. FIG.9 thể hiện một ví dụ trong đó tay đòn sau 25 được bố trí với ba phần gắn bộ tiêu âm (phần gắn bộ tiêu âm trước 97f, phần gắn bộ tiêu âm sau 97r và phần gắn bộ tiêu âm dưới 97L).

Như được thể hiện trên FIG.8, giá treo trước 98f của bộ tiêu âm 34 được nằm trên mặt bên của phần gắn bộ tiêu âm trước 97f của tay đòn sau 25. Bulông B4 để cố định giá treo trước 98f vào phần gắn bộ tiêu âm trước 97f được lắp vào lỗ xuyên xuyên qua giá treo trước 98f và phần gắn bộ tiêu âm trước 97f theo hướng phải - trái. Giá treo trước 98f được kẹp giữa theo phương ngang giữa bulông B4 và phần gắn bộ tiêu âm trước 97f. Kết cấu này làm cho giá treo trước 98f được cố định vào phần gắn bộ tiêu âm trước 97f. Theo cách tương tự, giá treo sau 98r của bộ tiêu âm 34 được cố định vào phần gắn bộ tiêu âm sau 97r và giá treo dưới 98L của bộ tiêu âm 34 được cố định vào

phần gắn bộ tiêu âm dưới 97L.

Như được thể hiện trên FIG.9, phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với tất cả các phần cố định (phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L). Phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với phần đỡ trục bánh 96. Phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với tất cả các phần gắn bộ tiêu âm (phần gắn bộ tiêu âm trước 97f, phần gắn bộ tiêu âm sau 97r và phần gắn bộ tiêu âm dưới 97L). Cụm giảm chấn dưới DL được giữ ở trong phần gắn bộ treo 99. Bộ treo sau 26 được gắn vào phần gắn bộ treo 99 qua cụm giảm chấn dưới DL.

Phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía dưới phần cố định trên 95u. FIG.9 thể hiện một ví dụ trong đó đầu trên của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía dưới đầu dưới của phần cố định trên 95u, và đầu dưới của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía trên đầu trên của phần cố định dưới 95L. Ở ví dụ này, phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía trên phần cố định dưới 95L. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 có thể được sắp xếp ở độ cao bằng với độ cao của phần cố định dưới 95L, hoặc có thể được sắp xếp ở độ cao khác với độ cao của phần cố định dưới 95L.

Như được thể hiện trên FIG.10, đầu ngoài 99o của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài 33o của ống xả 33 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên. Đầu trong 99i của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu trong 34i của bộ tiêu âm 34 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên. Đầu trong 99i của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu ngoài (đầu phải trên FIG.10) của trục bánh 72 theo phương bề rộng phương tiện.

Phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía sau đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ trên. Nói cách khác, ít nhất một phần của phần

gắn bộ treo 99 và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp theo hướng trước - sau. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp trên đường thẳng nằm ngang vuông góc với phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên.

Như được thể hiện trên FIG.11, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với ít nhất một phần cố định theo phương bề rộng phương tiện. FIG.11 thể hiện một ví dụ trong đó đầu trong 99i của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu ngoài 95o của phần cố định trên 95u và đầu ngoài o95 của phần cố định dưới 95L theo phương bề rộng phương tiện. Miễn là đầu trong 99i của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu ngoài 95o của phần cố định trên 95u theo phương bề rộng phương tiện, đầu trong 99i của phần gắn bộ treo 99 có thể được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài o95 của phần cố định dưới 95L theo phương bề rộng phương tiện.

Tiếp theo, bộ treo sau 26 sẽ được mô tả.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. FIG.13 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 trong đó, ngoài tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12, hộp bộ lọc khí 30 được tháo ra. FIG.14 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ treo sau 26. FIG.15 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ giảm chấn thủy lực 103 được bố trí ở bộ treo sau 26. Trên FIG.12, minh họa về bulông Bu và bulông BL (xem FIG.13) được bỏ qua.

Như được thể hiện trên FIG.12 và FIG.13, bộ treo sau 26 gồm giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 và giá lắp dưới 102 được gắn vào cụm đung đưa 21 qua tay đòn sau 25. Như được thể hiện trên FIG.14, bộ treo sau 26 gồm bộ giảm chấn thủy lực 103 được sắp xếp giữa giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102. Bộ treo sau 26 còn gồm lò xo cuộn 104 bao quanh bộ giảm chấn thủy lực 103, cỡ chặn trên 105 và cỡ chặn dưới

106 đỡ lò xo cuộn 104, và vỏ bộ treo hình trụ 107 bao quanh bộ giảm chấn thuỷ lực 103 và lò xo cuộn 104.

Giá lắp trên 101 được liên kết với phần đầu trên của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Giá lắp dưới 102 được liên kết với phần đầu dưới của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Cũ chặn trên 105 được bố trí trên giá lắp trên 101. Cũ chặn dưới 106 được bố trí trên bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 được lắp trong lò xo cuộn 104. Lò xo cuộn 104 được kẹp giữa cũ chặn trên 105 và cũ chặn dưới 106 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103.

Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 có thể duỗi và co theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Như được thể hiện trên FIG.15, bộ giảm chấn thuỷ lực 103 gồm ống hình trụ 108 chứa dầu trong đó, van pittông 110 được sắp xếp để di chuyển bên trong ống hình trụ 108 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103, và cần pittông 109 nhô ra từ ống hình trụ 108 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 và được sắp xếp để di chuyển cùng với van pittông 110 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. FIG.15 thể hiện một ví dụ trong đó bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là bộ giảm chấn hai ống và cần pittông 109 nhô lên phía trên từ ống hình trụ 108. Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 có thể là bộ giảm chấn một ống. Cần pittông 109 có thể nhô xuống phía dưới từ ống hình trụ 108.

Như được thể hiện trên FIG.15, nếu bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là bộ giảm chấn hai ống, ống hình trụ 108 gồm trụ trong 108i bao quanh van pittông 110 và trụ ngoài 108o bao quanh trụ trong 108i. Khoảng không bên trong của trụ trong 108i được phân chia bởi van pittông 110 thành khoang dầu O1 và khoang dầu O2 được tách nhau theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Khoang chất lỏng F1 được tạo ra giữa trụ trong 108i và trụ ngoài 108o được nối vào khoang dầu O2 qua van để 111. Khoang dầu O1 và khoang dầu O2 chứa dầu trong đó và khoang chất lỏng F1 chứa dầu và khí (như khí nitơ chẳng hạn) trong đó.

Bất kể đến việc bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là kiểu một ống trụ hay hai ống trụ,

khoang dầu O1, khoang dầu O2 và khoang chất lỏng F1 mỗi khoang tạo ra khoảng không đóng kín tách biệt với không gian bên ngoài ống hình trụ 108. Chất lỏng (dầu hoặc khí) bên trong ống hình trụ 108 do đó không thể chảy ra khỏi ống hình trụ 108. Bộ treo sau 26 không gồm bình chứa (còn gọi là bình phụ) riêng biệt với bộ giảm chấn thuỷ lực 103 và do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ bộ treo sau 26 và giảm trọng lượng của bộ treo sau 26.

Như được thể hiện trên FIG.14, giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 qua cụm giảm chấn trên Du. Bulông Bu (xem FIG.13) để cố định giá lắp trên 101 vào khung thân 2 được lắp vào lỗ lắp bulông trên Hu xuyên qua giá lắp trên 101 theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn trên Du được lắp vào lỗ lắp bulông trên Hu và được giữ trên giá lắp trên 101. Cụm giảm chấn trên Du có thể được giữ trên khung thân 2. Giá lắp trên 101 có thể quay được so với khung thân 2 quanh trục tâm của lỗ lắp bulông trên Hu kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Giá lắp dưới 102 được gắn vào tay đòn sau 25 qua cụm giảm chấn dưới DL. Bulông BL (xem FIG.13) để cố định giá lắp dưới 102 vào tay đòn sau 25 được lắp vào lỗ lắp bulông dưới HL xuyên qua giá lắp dưới 102 theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn dưới DL được giữ bên trong lỗ giữ Hr (xem FIG.9) được bố trí ở tay đòn sau 25. Cụm giảm chấn dưới DL có thể được giữ trên giá lắp dưới 102. Giá lắp dưới 102 có thể quay được so với tay đòn sau 25 quanh trục tâm của lỗ lắp bulông dưới HL kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.12, giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên giá lắp dưới 102 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 được sắp xếp ra phía trước hơn so với giá lắp dưới 102 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh. FIG.12 thể hiện một ví dụ trong đó toàn bộ giá lắp trên 101 được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh. Chỉ một phần của giá lắp trên 101 có thể được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu

55 trên hình chiếu cạnh.

Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh. Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu cạnh.

Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh. Giá lắp dưới 102 gối chông bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên hộp CVT 74 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp dưới 102 gối chông hộp CVT 74 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp phía dưới mặt trên 74s của hộp CVT 74 (xem FIG.13) trên hình chiếu cạnh.

Giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu cạnh. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu dưới 3L của ống cổ 3 (xem FIG.4) trên hình chiếu cạnh.

Như được thể hiện trên FIG.13, giá lắp trên 101 được sắp xếp bên dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 trên hình chiếu nhìn từ trên. Theo cách tương tự, vỏ bộ treo 107 được sắp xếp bên dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 trên hình chiếu nhìn từ trên. Đầu sau 73r của cacte 73 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với giá lắp trên 101 trên hình chiếu nhìn từ trên. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp vào phía trong của ống xả 33 theo phương bề rộng phương tiện trên hình

chiều nhìn từ trên. Bộ treo sau 26 được sắp xếp trên ống xả 33 và gối chồng ống xả 33 trên hình chiều nhìn từ trên. Đầu ngoài 26o của bộ treo sau 26 được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài 33o của ống xả 33 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiều nhìn từ trên.

Như được thể hiện trên FIG.12, lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp phía trên lỗ lắp bulông dưới HL trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với lỗ lắp bulông dưới HL trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiều cạnh.

Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiều cạnh. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu dưới 3L của ống cổ 3 (xem FIG.4) trên hình chiều cạnh.

Như được thể hiện trên FIG.14, trục tâm của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 tương

ứng với trục tâm Ls của bộ treo sau 26. Trục tâm Ls của bộ treo sau 26 được nghiêng ra phía trước. Như được thể hiện trên FIG.12, đường thẳng kéo dài từ trục tâm Ls của bộ treo sau 26 về phía mặt đường Rs theo hướng của trục tâm Ls được định nghĩa là đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 được sắp xếp trên cùng đường thẳng là trục tâm Ls của bộ treo sau 26. Đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt đường Rs tại vị trí (vị trí của giao điểm Pi) về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw và ra phía trước hơn so với đầu sau Rr của bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh.

Như được thể hiện trên FIG.12, phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw được định nghĩa là phạm vi từ giao điểm Pf giữa đường thẳng đứng đi qua đầu trước Rf của bánh sau Rw và mặt đường Rs trên hình chiếu cạnh tới giao điểm Pr giữa đường thẳng đứng đi qua đầu sau Rr của bánh sau Rw và mặt đường Rs trên hình chiếu cạnh. Giao điểm Pi giữa đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 và mặt đường Rs được xác định vị trí nằm trong phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw. Tức là, vị trí và góc nghiêng của bộ treo sau 26 được thiết lập sao cho giao điểm Pi được xác định vị trí nằm trong phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw. Do vậy, là có thể để làm giảm một cách hiệu quả các rung động của bánh sau Rw và cụm đung đưa 21 với việc dùng cơ cấu liên kết 24 và bộ treo sau 26 mà không bố trí bộ cân bằng cho động cơ 22.

FIG.16 là hình vẽ thể hiện sơ lược phía sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường, trong đó bộ treo sau được sắp xếp ở bên phải hơn so với bánh sau. Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường được thể hiện trên FIG.16, bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí tương đối gần trục tâm phương tiện theo phương bề rộng phương tiện. Cụ thể là, phần đầu dưới của bộ treo sau được sắp xếp bên phải phía trên phần đỡ trục bánh của tay đòn sau trên hình chiếu nhìn từ sau. Theo cách bố trí này của bộ treo sau, phần sau của khung thân cũng được sắp xếp ở vị trí tương đối gần trục tâm phương tiện theo phương bề rộng phương tiện.

Do vậy, bề rộng của hộp chứa vật dụng bị hạn chế bởi khung thân và bộ treo sau. Hơn nữa, vì bộ treo sau được liên kết với tay đòn sau ở vị trí về phía sau hơn so với trục bánh, bề rộng của hộp chứa vật dụng cũng bị hạn chế bởi bộ tiêu âm.

FIG.17 là hình vẽ thể hiện sơ lược phía sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án được ưu tiên của sáng chế. Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được thể hiện trên FIG.17, bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ sau, so với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường được thể hiện trên FIG.16. Cụ thể là, phần đầu dưới của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía ngoài hơn so với phần đỡ trục bánh 96 (xem FIG.9) của tay đòn sau 25 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ sau. Ở ví dụ được thể hiện trên FIG.17, phần gắn bộ treo 99 mà phần đầu dưới của bộ treo sau 26 được gắn vào đó, được sắp xếp ra phía ngoài hơn theo phương bề rộng phương tiện so với đường liên nét đậm thẳng đứng đi qua đầu ngoài của phần đỡ trục bánh 96. Phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với phần cổ định trên 95u và phần cổ định dưới 95L (xem FIG.9) của tay đòn sau 25 theo phương bề rộng phương tiện.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được thể hiện trên FIG.17, bộ treo sau 26 không chỉ được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau R_w , mà còn được dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, tay đòn sau 25 mà bộ treo sau 26 được gắn vào đó, mở rộng theo phương bề rộng phương tiện và trọng lượng của tay đòn sau 25 gia tăng. Hơn nữa, khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO tới bộ treo sau 26 theo phương bề rộng phương tiện gia tăng. Do vậy, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải - trái.

Bộ treo sau 26 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục bánh 72. Phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp ra phía ngoài hơn theo phương bề rộng phương tiện so với đầu ở phía trong nhất (tương ứng với đầu trong 34i được thể hiện trên FIG.10) của bộ tiêu

âm 34 . Do vậy, là có thể để sắp xếp phần gắn bộ treo 99 ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện mà không bị giới hạn bởi bộ tiêu âm 34. Hơn nữa, vì bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía trước, bộ treo sau 26 không thực hiện việc tiếp xúc với bộ tiêu âm 34 (vòng tròn rộng được vẽ bởi đường đứt nét xen kẽ một dải hai ngấn trên FIG.17) ngay cả khi bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, là có thể để di chuyển bộ treo sau 26 ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện như được mô tả trên đây bằng cách tránh sự tiếp xúc giữa bộ treo sau 26 và ống xả 33.

Hơn nữa, vì bộ treo sau 26 dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện, phần đầu trên của bộ treo sau 26 dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện, và phần sau của khung thân 2 mà phần đầu trên của bộ treo sau 26 được gắn vào đó, cũng dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện. FIG.17 thể hiện một ví dụ trong đó một phần của hộp chứa vật dụng 12 được sắp xếp giữa cặp khung dưới 5 của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ sau. Vì phần sau của khung thân 2 dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện, ngay cả ở ví dụ được thể hiện trên FIG.17, là có thể để mở rộng hộp chứa vật dụng 12 theo phương bề rộng phương tiện.

Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được thể hiện trên FIG.17, phần đầu dưới của bộ treo sau 26 dịch chuyển xuống phía dưới so với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường được thể hiện trên FIG.16. Do vậy, là có thể để làm dài bộ treo sau 26 theo phương dọc trục của nó mà không thay đổi vị trí của đầu trên của bộ treo sau 26. Theo cách khác, là có thể để hạ thấp vị trí của đầu trên của bộ treo sau 26. Khi bộ treo sau 26 được làm dài theo phương dọc trục, là có thể để cải thiện hơn nữa cảm giác thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển. Khi vị trí của đầu trên của bộ treo sau 26 được hạ thấp, là có thể để hạ thấp phần sau của khung thân 2 và làm giảm bớt các hạn chế về hình dạng, v.v. của hộp chứa vật dụng 12 do khung thân 2.

Như được mô tả trên đây, ở phương án được ưu tiên, toàn bộ bộ treo sau 26 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Nói cách khác, phần bất kỳ của bộ treo sau 26 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Do vậy, hình dạng và/hoặc kích cỡ của phần sau của phương tiện (phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1; cùng cách thức áp dụng dưới đây) ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau 26. Hộp chứa vật dụng 12 được đóng kín và mở ra bởi yên 11 được sắp xếp ở phần sau của phương tiện. Do vậy, là có thể để giữ nguyên dung tích của hộp chứa vật dụng 12.

Mặt khác, bánh sau Rw được sắp xếp giữa cụm đung đưa 21 và tay đòn sau 25 theo phương bề rộng phương tiện. Ít nhất một phần của cơ cấu truyền động 23 của cụm đung đưa 21 được sắp xếp sang bên trái hơn so với bánh sau Rw và bộ treo sau 26 được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau Rw. Vì cơ cấu truyền động 23 và bộ treo sau 26 tương ứng được sắp xếp trên ở các phía ngược nhau đối với bánh sau Rw, sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo hướng phải - trái được làm giảm.

Sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo hướng phải - trái, tức là, sự chênh lệch giữa lực làm nghiêng phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 sang bên phải và lực làm nghiêng phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 sang bên trái được làm giảm bằng cách làm giảm sự chênh lệch trọng lượng giữa bên trái và bên phải. Sự mất cân bằng theo hướng phải - trái cũng được làm giảm bằng cách thay đổi khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO theo phương bề rộng phương tiện. Đây là vì cho dù trọng lượng của phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 là giống nhau, khi khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO tới phần này theo phương bề rộng phương tiện thay đổi, lực mà với nó phần này làm nghiêng phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 sang bên phải hoặc bên trái thay đổi.

Tay đòn sau 25 được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với

bánh sau Rw. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L của tay đòn sau 25 theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO tới phần gắn bộ treo 99 theo phương bề rộng phương tiện gia tăng. Hơn nữa, vì tay đòn sau 25 mở rộng theo phương bề rộng phương tiện, trọng lượng của tay đòn sau 25 gia tăng. Do vậy, sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải - trái được làm giảm hơn nữa.

Như được mô tả trên đây, trong trường hợp trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên như xe scutơ chẳng hạn, gồm chỉ một bộ treo sau, thông thường, bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí gần trục tâm phương tiện. Ngược lại, bộ treo sau 26 theo phương án được ưu tiên được di chuyển ra xa trục tâm phương tiện WO theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, là có thể để làm dài khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO tới bộ treo sau 26 theo phương bề rộng phương tiện và gia tăng trọng lượng của tay đòn sau 25 được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với bánh sau Rw. Kết quả là, là có thể để làm giảm một cách hiệu quả sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải - trái.

Ở phương án được ưu tiên, phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L của tay đòn sau 25 được cố định vào động cơ 22. Phần cố định dưới 95L của tay đòn sau 25 được sắp xếp phía dưới phần cố định trên 95u của tay đòn sau 25. Phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25 cũng được sắp xếp phía dưới phần cố định trên 95u của tay đòn sau 25. Do vậy, so với trường hợp trong đó phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía trên phần cố định trên 95u, vị trí của phần gắn bộ treo 99 xuống thấp.

Khi vị trí của phần gắn bộ treo 99 xuống thấp, toàn bộ bộ treo sau 26 xuống thấp, hoặc bộ treo sau 26 kéo dài theo phương dọc trục của nó. Ở trường hợp đầu, vì đầu trên của bộ treo sau 26 xuống thấp, là có thể để giảm nhẹ hơn nữa các hạn chế về hình dạng và/hoặc kích cỡ do bộ treo sau 26. Trong trường hợp sau, vì khả năng của bộ treo sau 26 hấp thụ rung động gia tăng, là có thể để làm giảm hơn nữa rung động

được truyền tới người điều khiển.

Ở phương án được ưu tiên, phần cố định trên 95u của tay đòn sau 25 được sắp xếp phía trên phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25 và phần cố định dưới 95L của tay đòn sau 25 được sắp xếp phía dưới phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25. Do vậy, khoảng cách từ phần cố định trên 95u tới phần cố định dưới 95L theo hướng lên - xuống gia tăng và tay đòn sau 25 mở rộng theo hướng lên - xuống. Theo đó, vì trọng lượng của tay đòn sau 25 gia tăng, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải - trái.

Ở phương án được ưu tiên, bộ treo sau 26 gói chông phần cố định trên 95u của tay đòn sau 25 trên hình chiếu cạnh. Ít nhất một phần của bộ treo sau 26 được sắp xếp ra phía ngoài của phần cố định trên 95u theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, bộ treo sau 26 di chuyển ra xa bánh sau R_w theo phương bề rộng phương tiện và khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO tới bộ treo sau 26 theo phương bề rộng phương tiện gia tăng. Kết quả là, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải - trái.

Ở phương án được ưu tiên, phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu trong 34i của bộ tiêu âm 34 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên. Do vậy, so với trường hợp trong đó phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu trong 34i của bộ tiêu âm 34 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên, phần gắn bộ treo 99 di chuyển ra xa bánh sau R_w theo phương bề rộng phương tiện và khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO tới phần gắn bộ treo 99 theo phương bề rộng phương tiện gia tăng. Kết quả là, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải - trái.

Ở phương án được ưu tiên, bộ treo sau 26 được sắp xếp trên ống xả 33 và gói chông ít nhất một phần của ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ trên. Nói cách khác, đầu ngoài 26o của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng

phương tiện tới vị trí mà ở đó bộ treo sau 26 gối chồng ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ trên. Do vậy, là có thể để di chuyển đầu ngoài 26o của bộ treo sau 26 ra xa bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện và làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải - trái.

Mặt khác, đầu ngoài 33o của ống xả 33 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với bộ treo sau 26 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên. Tức là, đầu ngoài 26o của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện trong phạm vi trong đó đầu ngoài 26o của bộ treo sau 26 được nằm vào phía trong hơn so với đầu ngoài 33o của ống xả 33 theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo hướng phải – trái trong lúc ngăn ngừa việc bề rộng lớn nhất (giá trị lớn nhất của bề rộng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1) gia tăng.

Ở phương án được ưu tiên, bộ treo sau 26 được sắp xếp ở vị trí theo đó bộ treo sau 26 không gối chồng hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu cạnh. Vì bộ treo sau 26 không gối chồng hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu cạnh, khi bề rộng của hộp chứa vật dụng 12 được gia tăng, hộp chứa vật dụng 12 không thực hiện việc tiếp xúc với bộ treo sau 26. Do vậy, là có thể để gia tăng bề rộng của hộp chứa vật dụng 12 mà không bị giới hạn bởi bộ treo sau 26.

Ở phương án được ưu tiên, khung thân 2 có kích cỡ được làm giảm theo hướng trước - sau và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Vì đầu sau 2r của khung thân 2 được dịch chuyển ra phía trước như vậy, kết cấu của phần sau của phương tiện ít có khả năng bị giới hạn bởi không chỉ bộ treo sau 26 mà còn bởi khung thân 2. Do đó, là có thể để gia tăng hơn nữa mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Ở phương án được ưu tiên, đầu sau 2r của khung thân 2 có vị trí được hạ thấp và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía dưới đầu dưới 3L của ống cổ 3 trên

hình chiếu cạnh. Nếu đầu sau 2r của khung thân 2 có vị trí được nâng cao, yên 11 và/hoặc giá đỡ đồ theo đó có vị trí được nâng cao. Nếu đầu sau 2r của khung thân 2 có vị trí được hạ thấp, độ cao của yên 11 và/hoặc giá đỡ đồ ít có khả năng bị giới hạn bởi đầu sau 2r của khung thân 2. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Ở phương án được ưu tiên, khung thân 2 được làm giảm kích cỡ theo hướng trước - sau và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp ra phía trước hơn so với phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25. Theo cách thức này, vì đầu sau 2r của khung thân 2 được dịch chuyển ra phía trước, kết cấu của phần sau của phương tiện ít có khả năng bị giới hạn bởi không chỉ bộ treo sau 26 mà còn bởi khung thân 2. Do đó, là có thể để gia tăng hơn nữa mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Ở phương án được ưu tiên, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 được sắp xếp phía sau đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ trên. Nói cách khác, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp theo hướng trước - sau. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp trên đường thẳng nằm ngang vuông góc với phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên.

Mặc dù là có thể để làm giảm sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo hướng phải - trái bằng cách gia tăng khoảng cách từ trục tâm phương tiện WO tới phần gắn bộ treo 99 theo phương bề rộng phương tiện, nếu khoảng cách này quá dài, bề rộng lớn nhất gia tăng. Là có thể để làm giảm hơn nữa sự mất cân bằng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo hướng phải - trái trong lúc ngăn ngừa việc bề rộng lớn nhất gia tăng bằng cách sắp xếp ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 ngay phía sau đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ trên.

Ở phương án được ưu tiên, giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh và giá lắp dưới 102 của

bộ treo sau 26 được sắp xếp toàn bộ hoặc một phần phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh. Theo cách thức này, vì vị trí của bộ treo sau 26 được hạ thấp, là có thể để làm dài bộ treo sau 26 theo phương dọc trục của nó mà không thay đổi vị trí của đầu trên của bộ treo sau 26. Theo cách khác, là có thể để hạ thấp vị trí của đầu trên của bộ treo sau 26.

Ở phương án được ưu tiên, toàn bộ bộ treo sau 26 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw, trong lúc ít nhất một phần của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh. Do vậy, góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang gia tăng. Kết quả là, là có thể để làm giảm một cách hiệu quả sự rung động của khung thân 2 theo hướng lên - xuống.

Các phương án được ưu tiên khác

Sáng chế không bị giới hạn ở các nội dung của các phương án được ưu tiên được mô tả trên đây và nhiều cải biến khác nhau là có thể.

Ví dụ, yên 11 có thể được gắn vào khung thân 2 qua bộ phận khác với hộp chứa vật dụng 12. Theo cách khác, yên 11 có thể được gắn trực tiếp vào khung thân 2 thay cho việc được gắn vào khung thân 2 qua bộ phận trung gian như hộp chứa vật dụng 12 chẳng hạn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể còn gồm giá chở đồ hoặc hộp chở đồ được sắp xếp trên bánh sau Rw. Trong trường hợp này, giá chở đồ hoặc hộp chở đồ có thể được gắn vào khung thân 2 qua bộ phận trung gian như hộp chứa vật dụng 12 hoặc có thể được gắn trực tiếp vào khung thân 2.

Phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25 có thể được sắp xếp phía trên cả phần cố định trên 95u lẫn phần cố định dưới 95L, hoặc có thể được sắp xếp phía dưới cả phần cố định trên 95u lẫn phần cố định dưới 95L.

Bộ treo sau 26 có thể không gối chồng phần bất kỳ trong số phần cố định trên

95u và phần cổ định dưới 95L trên hình chiếu cạnh.

Đầu trong 99i (xem FIG.10) của phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25 có thể được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu trong 34i của bộ tiêu âm 34 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên.

Bộ treo sau 26 có thể không gói chồng ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ trên.

Đầu ngoài 33o (xem FIG.13) của ống xả 33 có thể được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài 26o của bộ treo sau 26 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên.

Bộ treo sau 26 có thể gói chồng hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu cạnh.

Đầu sau 2r của khung thân 2 có thể được sắp xếp về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo 99.

Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 99 của tay đòn sau 25 có thể được sắp xếp ra phía ngoài hơn hoặc vào phía trong hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên.

Giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh.

Ít nhất một phần của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh.

Ít nhất một phần của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp phía trên đầu dưới 3L của ống cổ 3 trên hình chiếu cạnh.

Ít nhất một phần của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu sau 73r của cacte 73.

Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục bánh 72 trên hình chiếu cạnh.

Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp ở

vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh.

Giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp toàn bộ phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu cạnh.

Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp phía trên mặt trên 74s của hộp CVT 74 trên hình chiếu cạnh.

Bộ treo sau 26 có thể không gối chồng bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh. Tức là, bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp toàn bộ ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu cạnh.

Đầu sau 2r của khung thân 2 có thể được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw.

Đầu sau 2r của khung thân 2 có thể được sắp xếp phía trên đầu dưới 3L của ống cổ 3.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 có thể là xe máy khác với xe scuter miễn là cụm động cơ 21 được bố trí cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 cũng có thể là phương tiện giao thông gồm ba bánh hoặc nhiều hơn.

Hai hoặc nhiều cách bố trí trong số tất cả các cách bố trí được mô tả trên đây có thể được kết hợp.

Nhiều thay đổi về thiết kế khác là có thể trong phạm vi của sáng chế.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm:

bánh sau;

khung thân;

yên mà người điều khiển ngồi trên đó;

hộp chứa vật dụng được sắp xếp bên dưới yên và được đóng kín và mở ra bởi yên;

cụm động cơ gồm động cơ và cơ cấu truyền động được sắp xếp ít nhất một phần sang bên trái hơn so với bánh sau và được sắp xếp để truyền công suất của động cơ cho bánh sau, cụm động cơ có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân và đỡ bánh sau;

tay đòn sau gồm phần trước được cố định vào động cơ và phần sau đỡ bánh sau cùng với cơ cấu truyền động, tay đòn sau được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau và có thể xoay được thẳng đứng cùng với bánh sau và cụm động cơ so với khung thân; và

bộ treo sau được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau và được gắn vào khung thân và tay đòn sau, trong đó:

đầu sau của bộ treo sau được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau,

tay đòn sau gồm ít nhất một phần cố định được cố định vào động cơ, và phần gắn bộ treo mà bộ treo sau được gắn vào đó, và

ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với ít nhất một phần cố định theo phương bề rộng phương tiện.

2. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 1, trong đó:

ít nhất một phần cố định là nhiều phần cố định, mỗi phần được cố định vào động cơ, và

ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với phần bất kỳ trong số nhiều phần cố định theo phương bề rộng phương tiện.

3. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

ít nhất một phần cố định gồm phần cố định trên được cố định vào động cơ và phần cố định dưới được cố định vào động cơ và được sắp xếp phía dưới phần cố định trên, và

phần gắn bộ treo được sắp xếp phía dưới phần cố định trên.

4. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 3, trong đó phần gắn bộ treo được sắp xếp phía trên phần cố định dưới.

5. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó bộ treo sau gối chông ít nhất một phần cố định của tay đòn sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

6. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên này còn bao gồm ống xả dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ và bộ tiêu âm thải khí xả được dẫn hướng bởi ống xả từ cổng xả được làm hở vào môi trường,

phần gắn bộ treo được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với đầu trong của bộ tiêu âm theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

7. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên này còn bao gồm ống xả dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ và bộ tiêu âm thải khí xả được dẫn hướng bởi

ống xả từ cổng xả được làm hở vào môi trường,

bộ treo sau được sắp xếp trên ống xả và gói chông ít nhất một phần của ống xả trên hình chiếu từ trên của phương tiện, và

đầu ngoài của ống xả được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với bộ treo sau theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

8. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó bộ treo sau không gói chông hộp chứa vật dụng trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

9. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó đầu sau của khung thân được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau.

10. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 9, trong đó:

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm tay lái để được thao tác bởi người điều khiển và trục lái được sắp xếp để quay cùng với tay lái,

khung thân gồm ống cổ mà trục lái được lắp vào đó, và

đầu sau của khung thân được sắp xếp phía dưới đầu dưới của ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

11. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, trong đó đầu sau của khung thân được sắp xếp ra phía trước hơn so với phần gắn bộ treo.

12. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 11, trong đó ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp phía sau đầu sau của khung thân trên hình chiếu từ trên của phương tiện.

13. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 12, trong đó:

bộ treo sau gồm giá lắp trên được liên kết vào khung thân và giá lắp dưới được sắp xếp về phía sau hơn so với giá lắp trên và được liên kết vào phần gắn bộ treo của tay đòn sau,

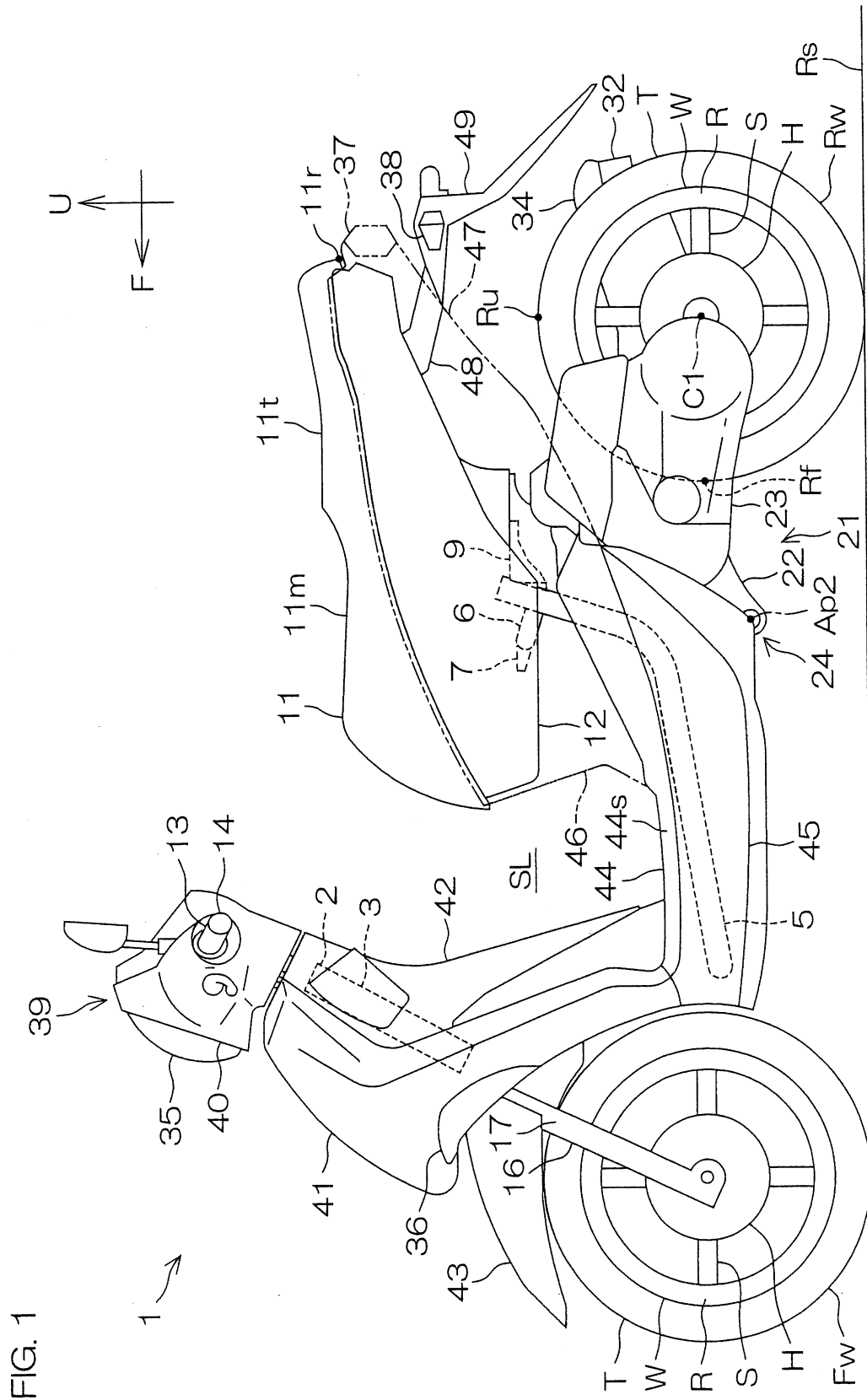
giá lắp trên được sắp xếp phía trên trục quay của trục khuỷu của động cơ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và

ít nhất một phần của giá lắp dưới được sắp xếp phía dưới trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

14. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 12, trong đó:

bộ treo sau gồm giá lắp trên được liên kết vào khung thân và giá lắp dưới được sắp xếp về phía sau hơn so với giá lắp trên và được liên kết vào phần gắn bộ treo của tay đòn sau,

ít nhất một phần của giá lắp trên được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay của trục khuỷu của động cơ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.



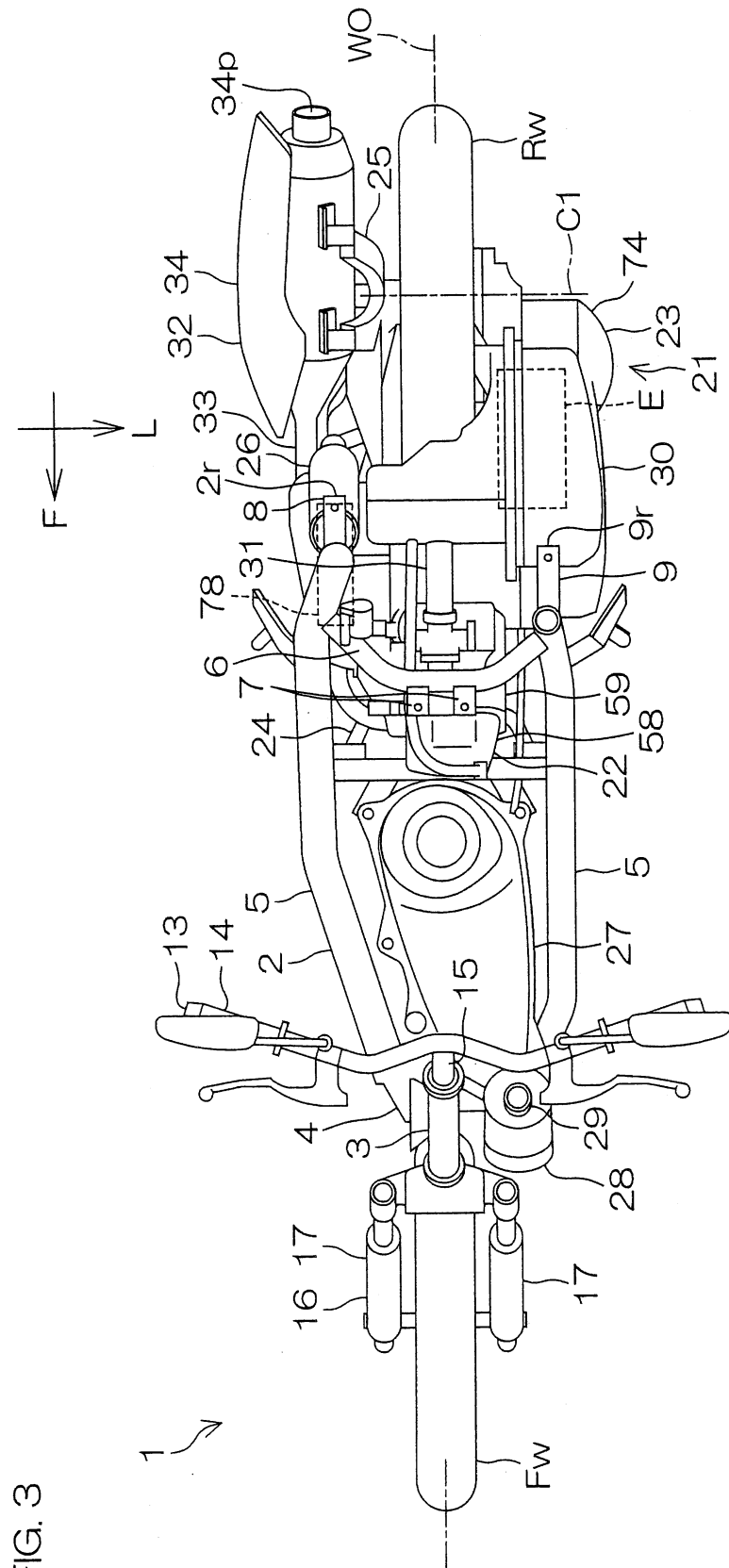


FIG. 3

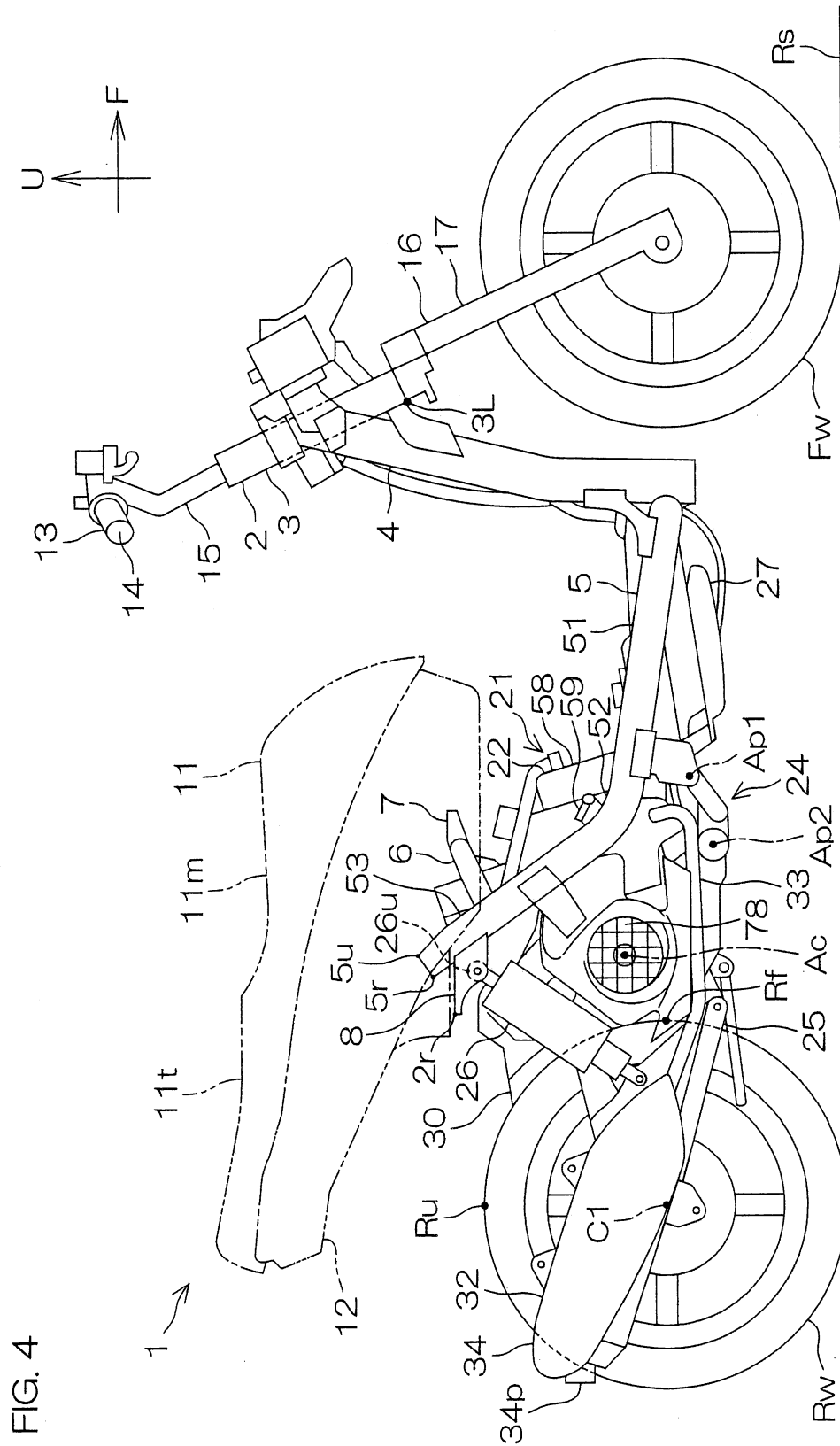


FIG. 6A

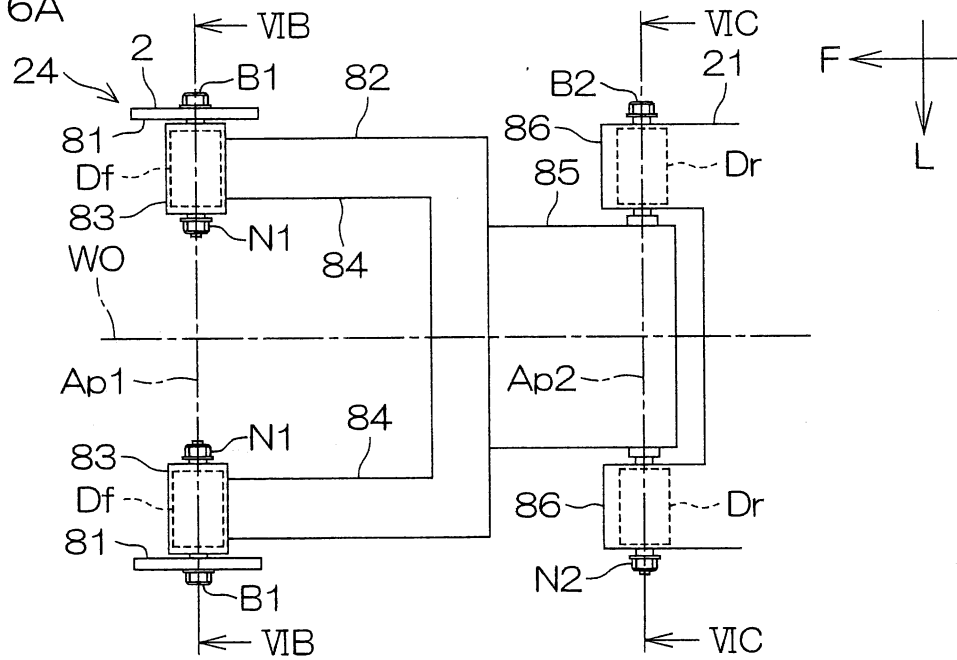


FIG. 6B

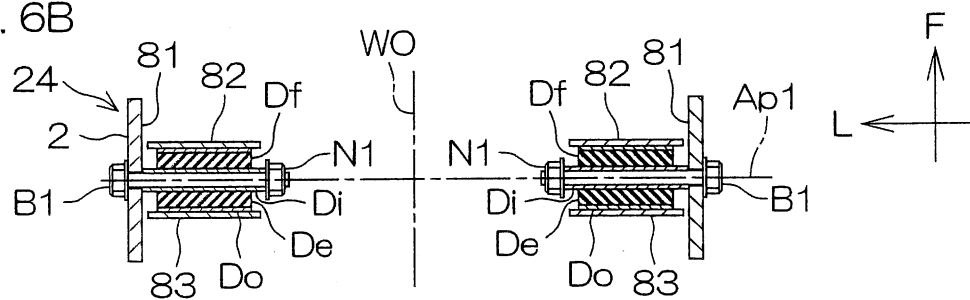
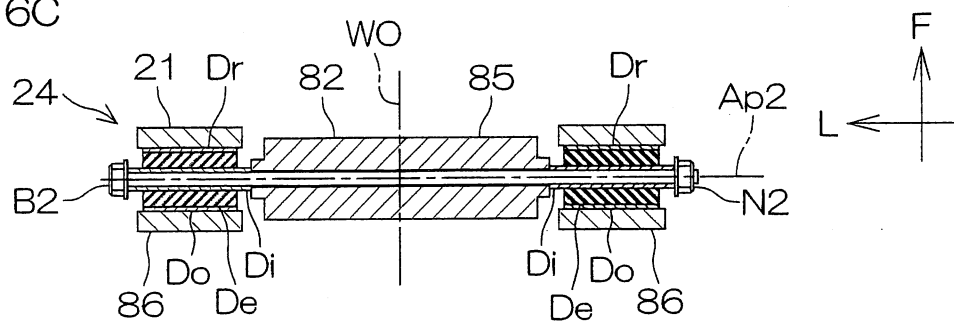


FIG. 6C



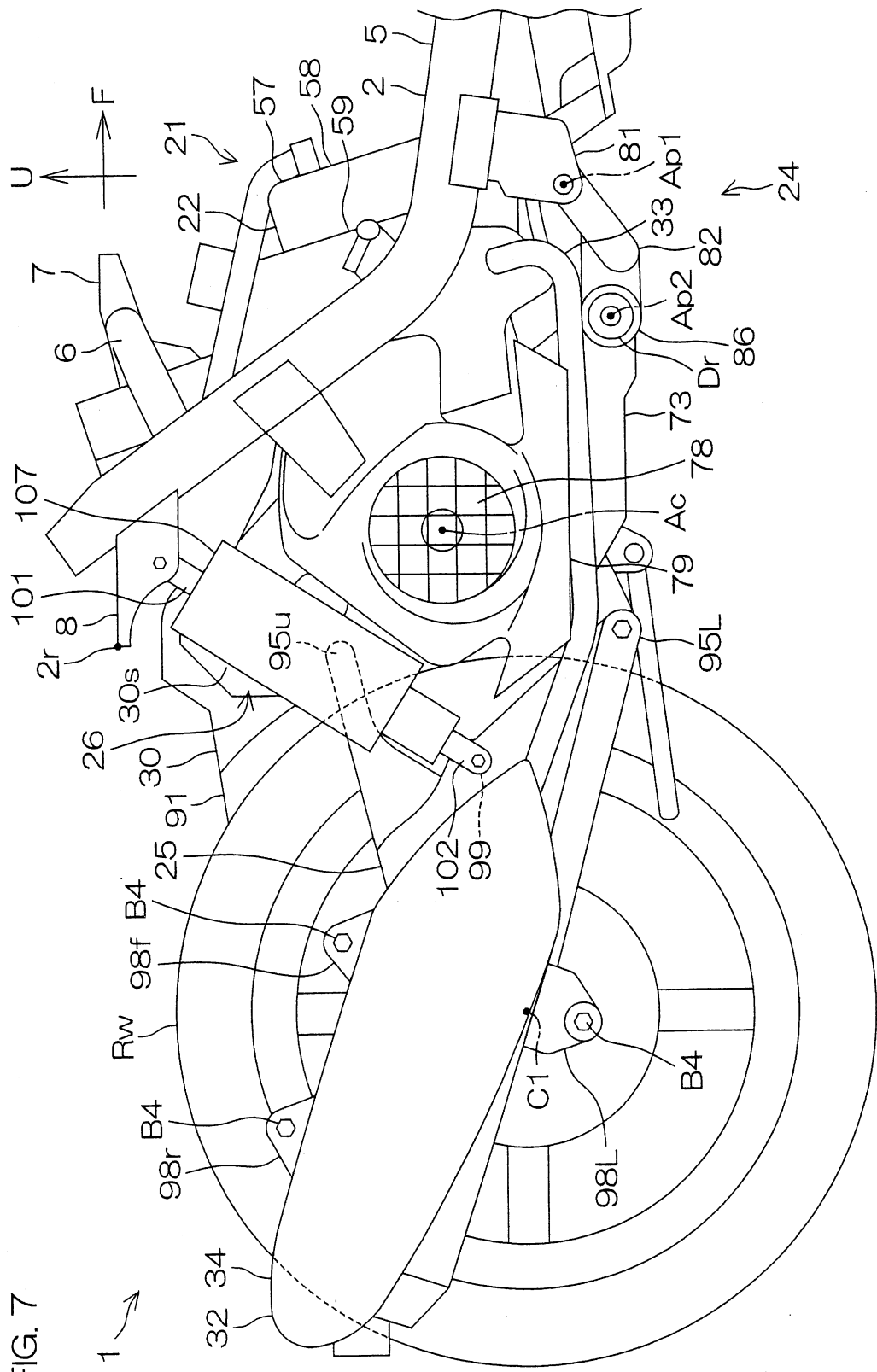
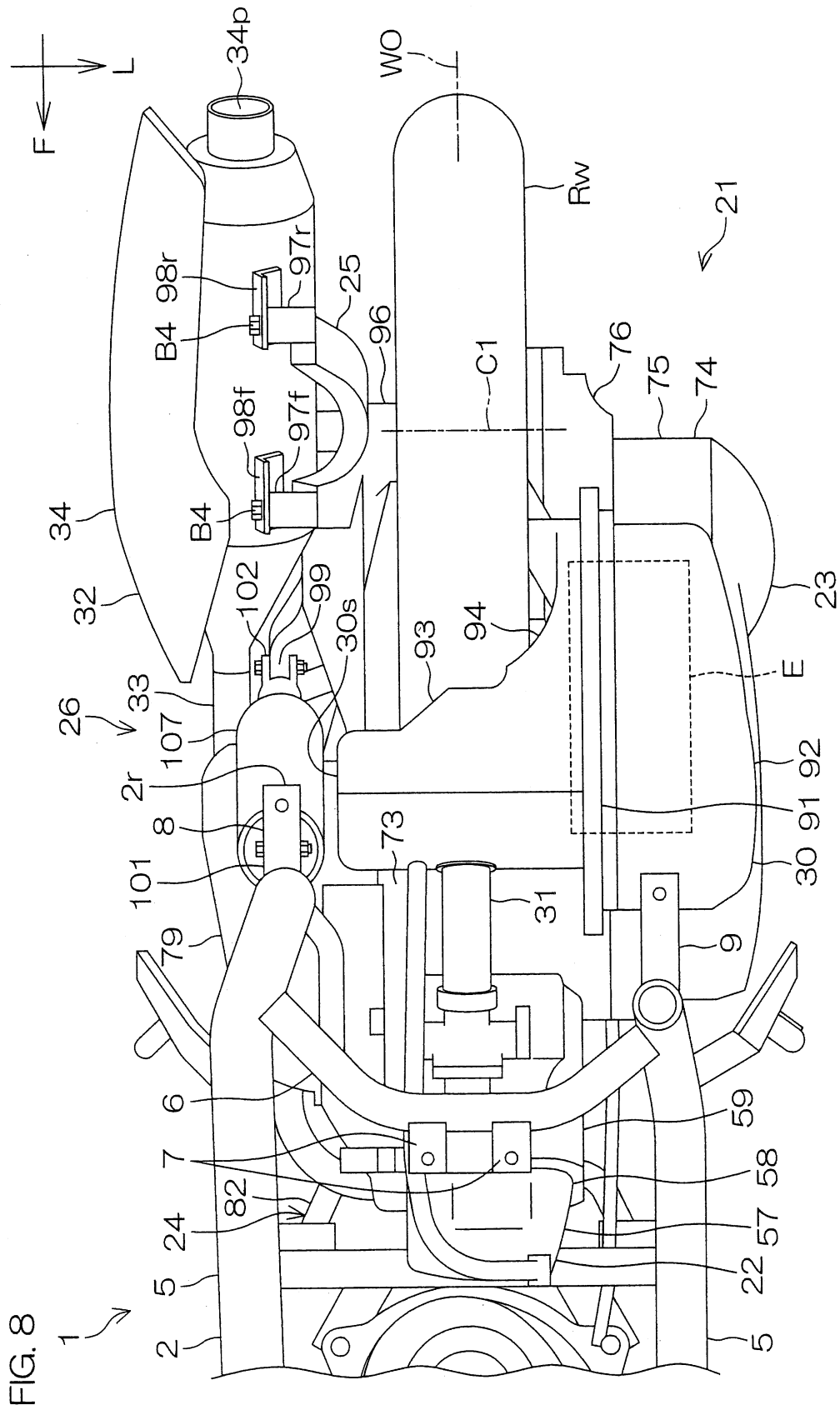


FIG. 7



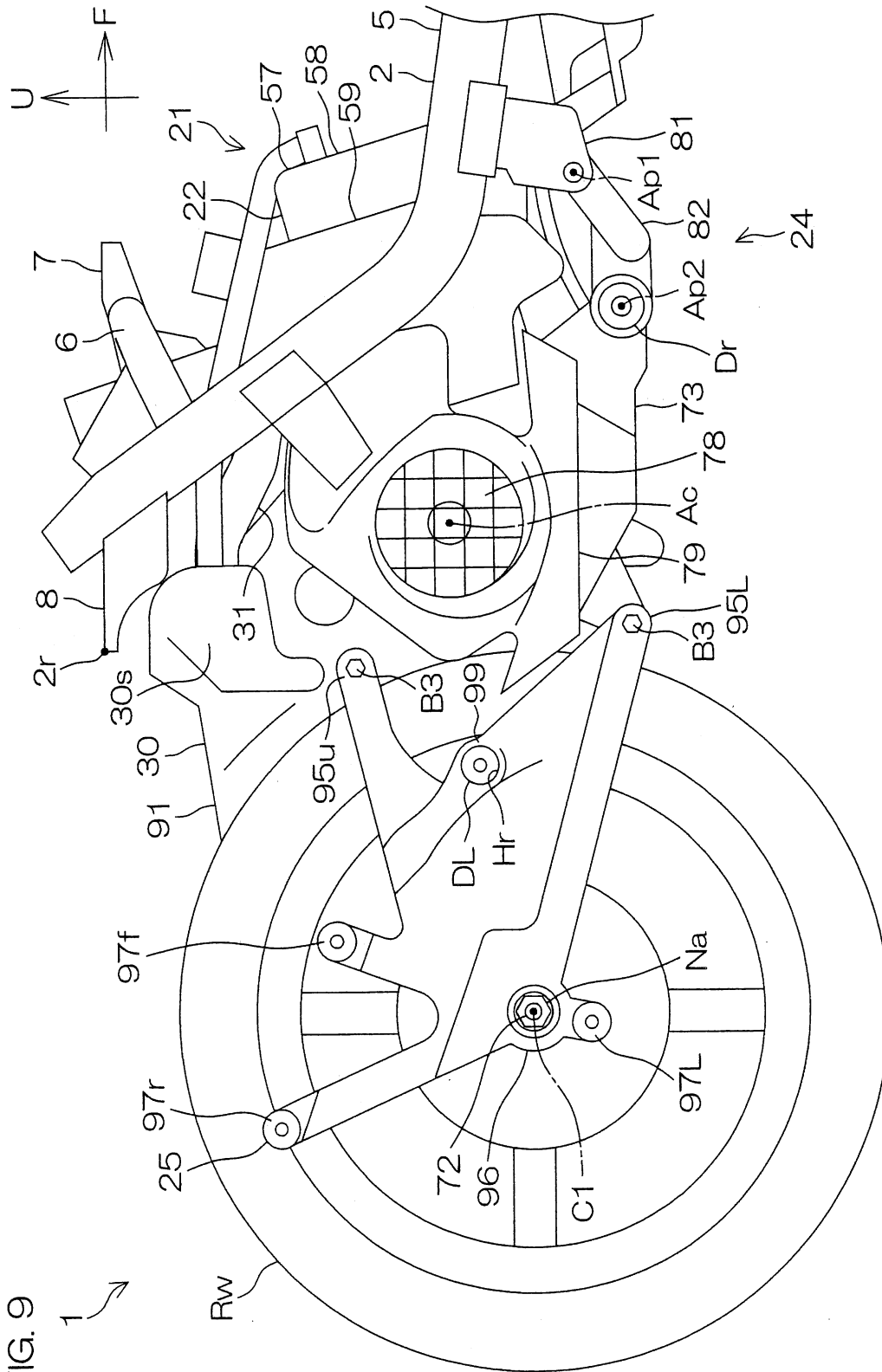
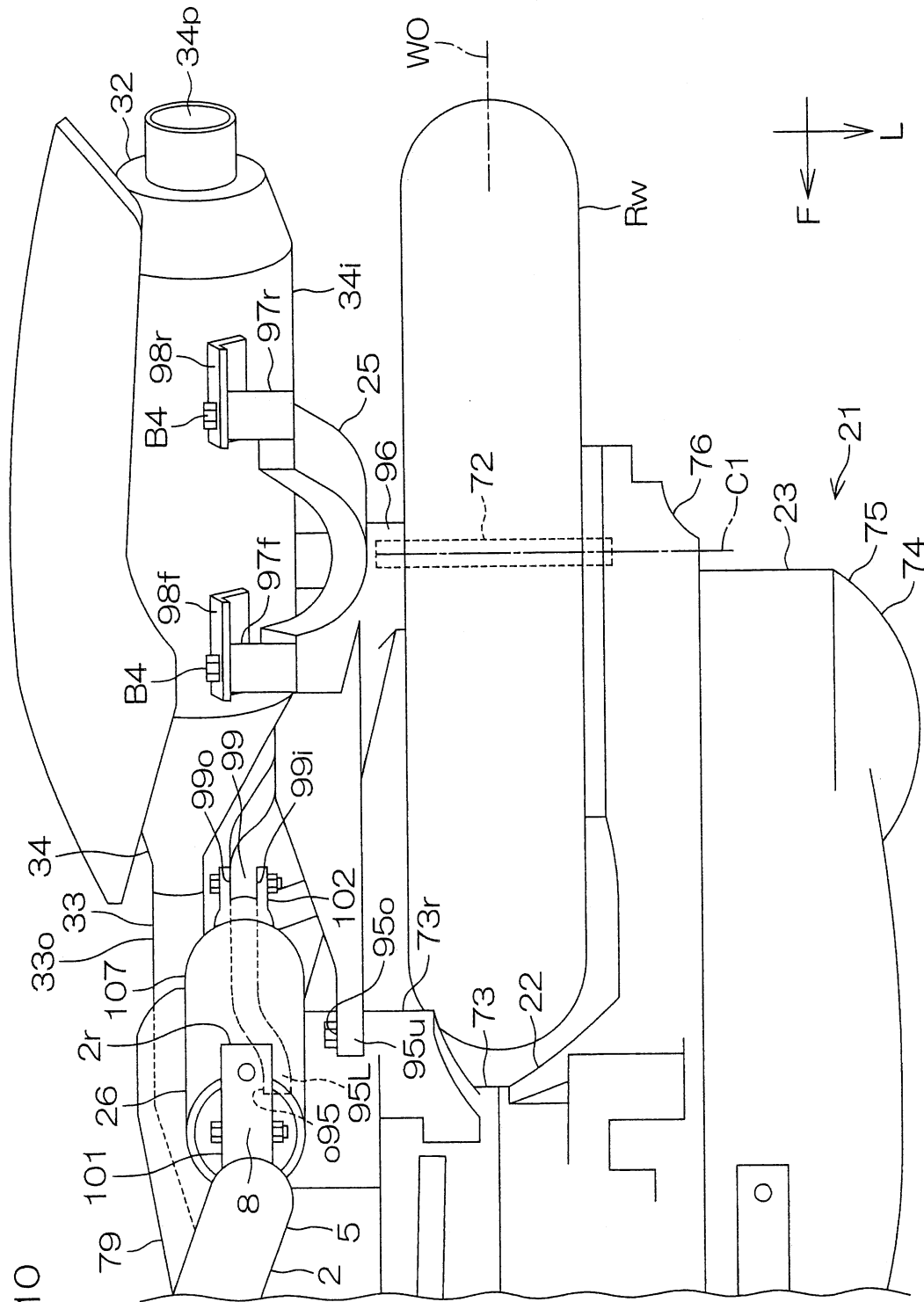
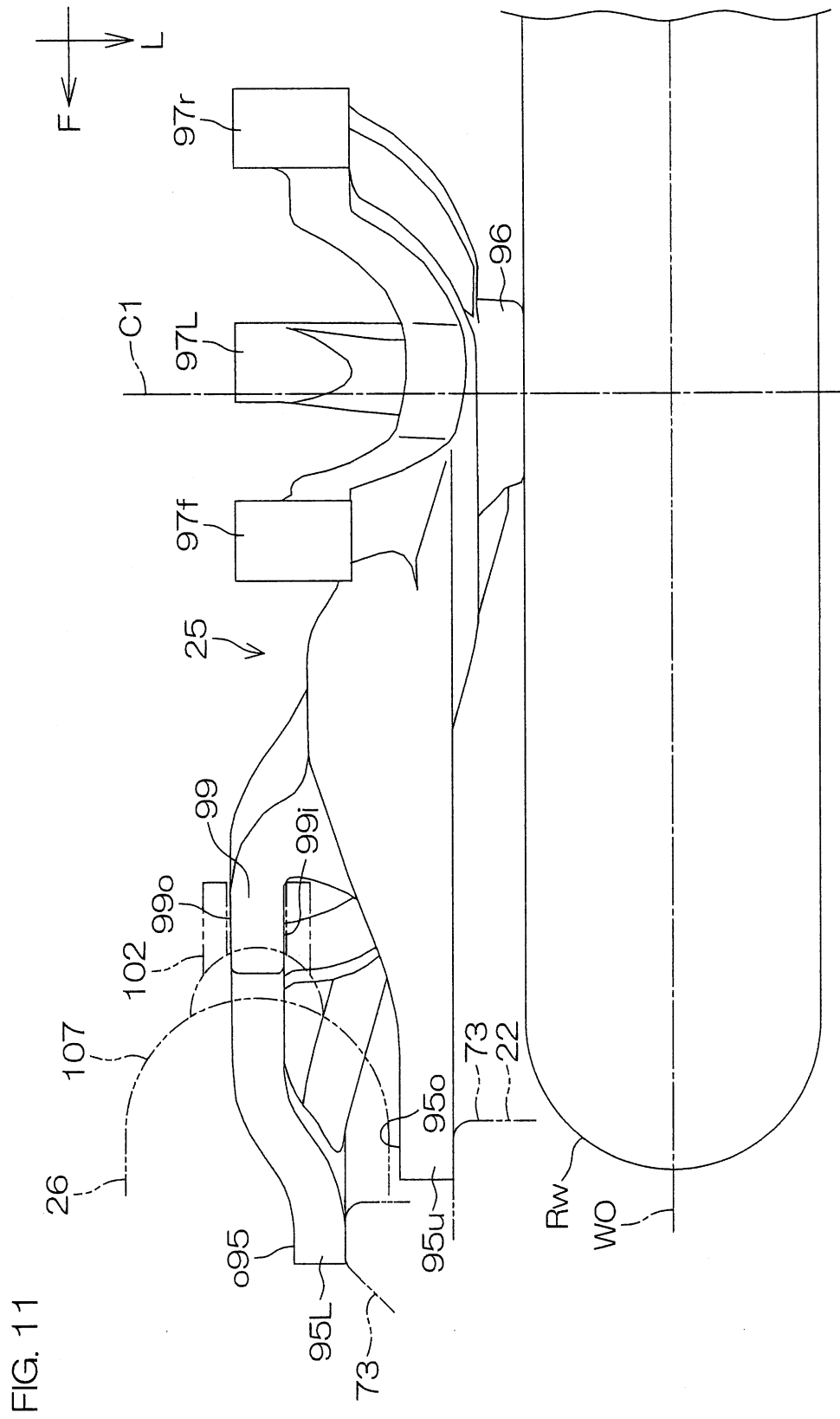


Fig. 9

FIG. 10





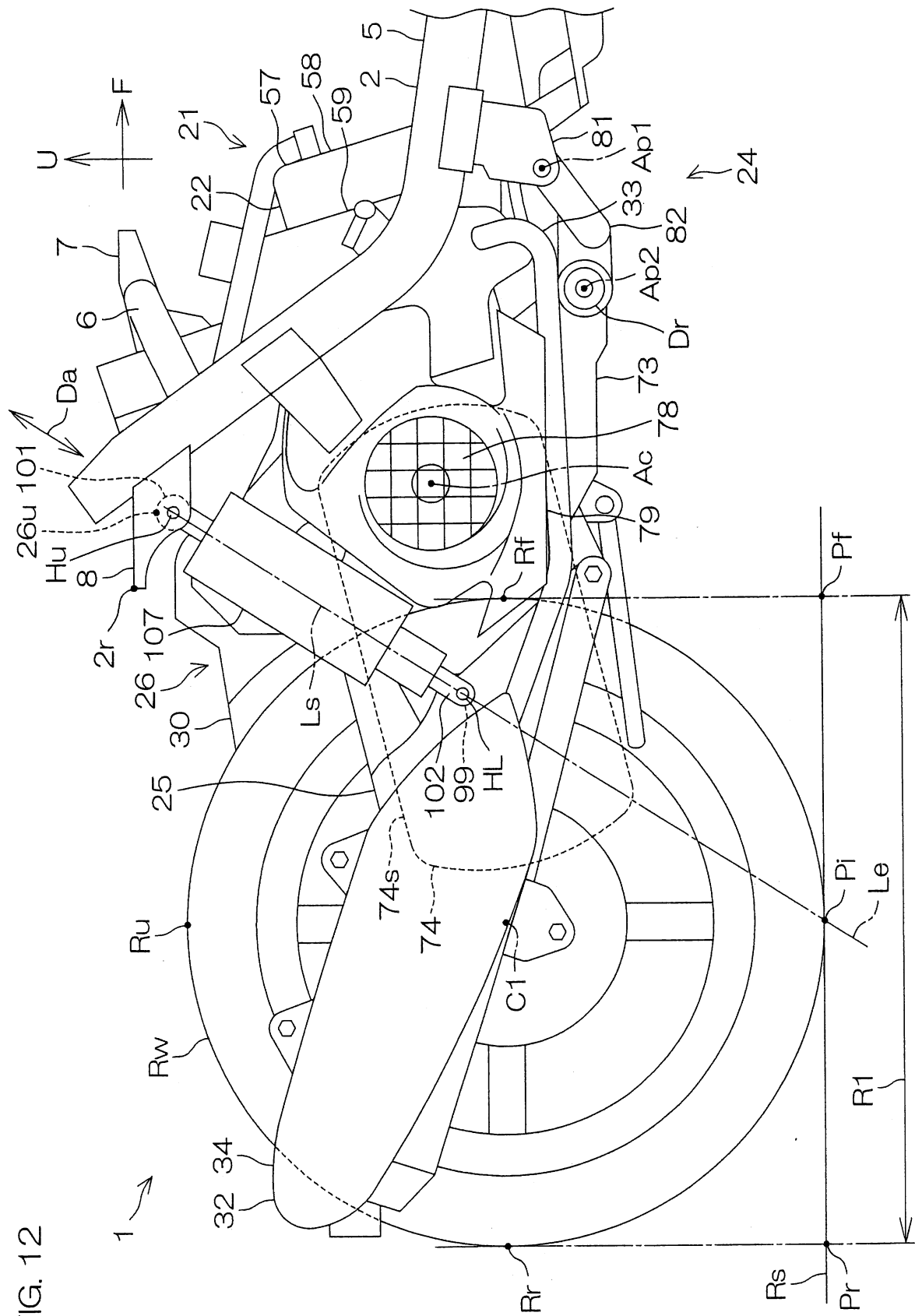


FIG. 12

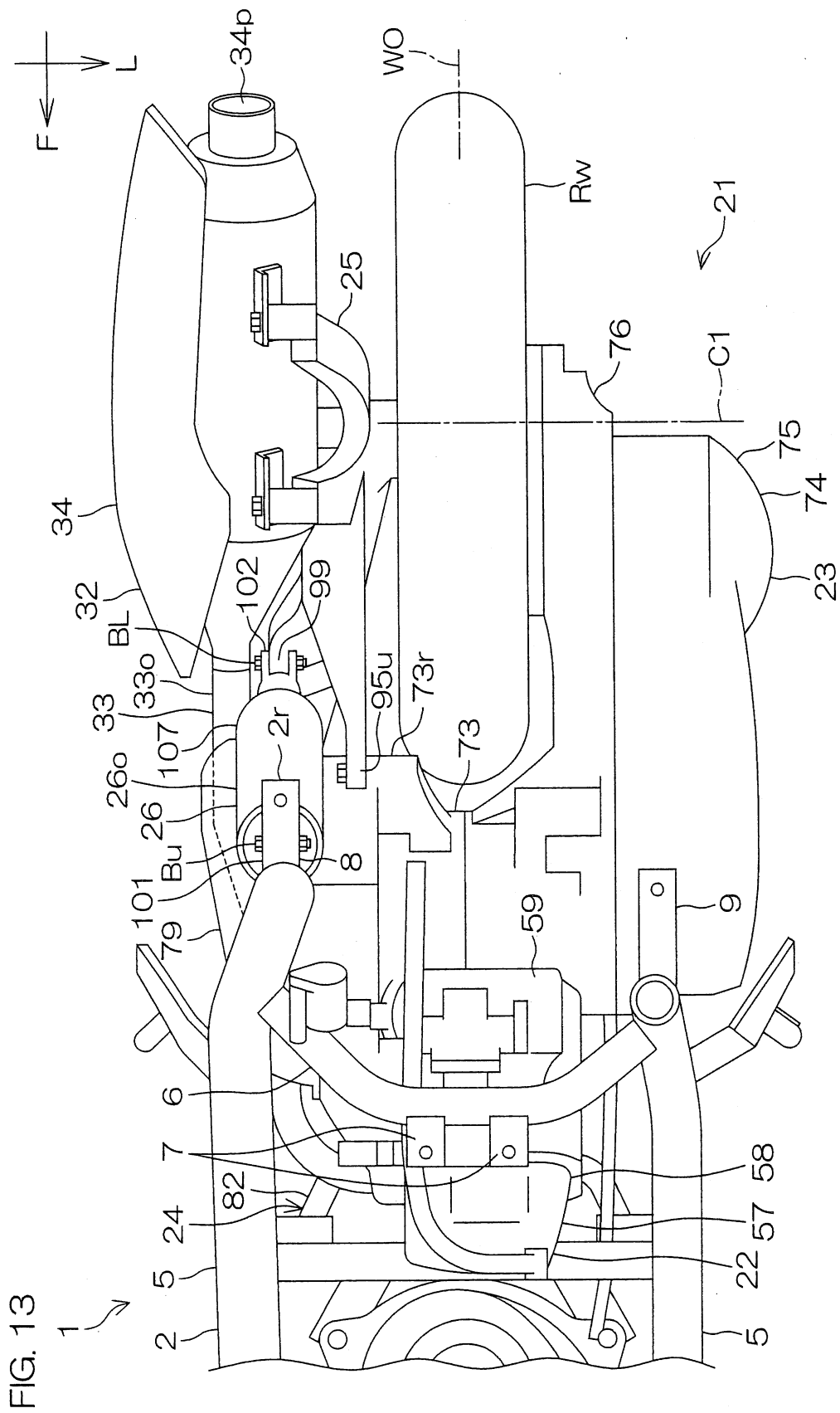


FIG. 14

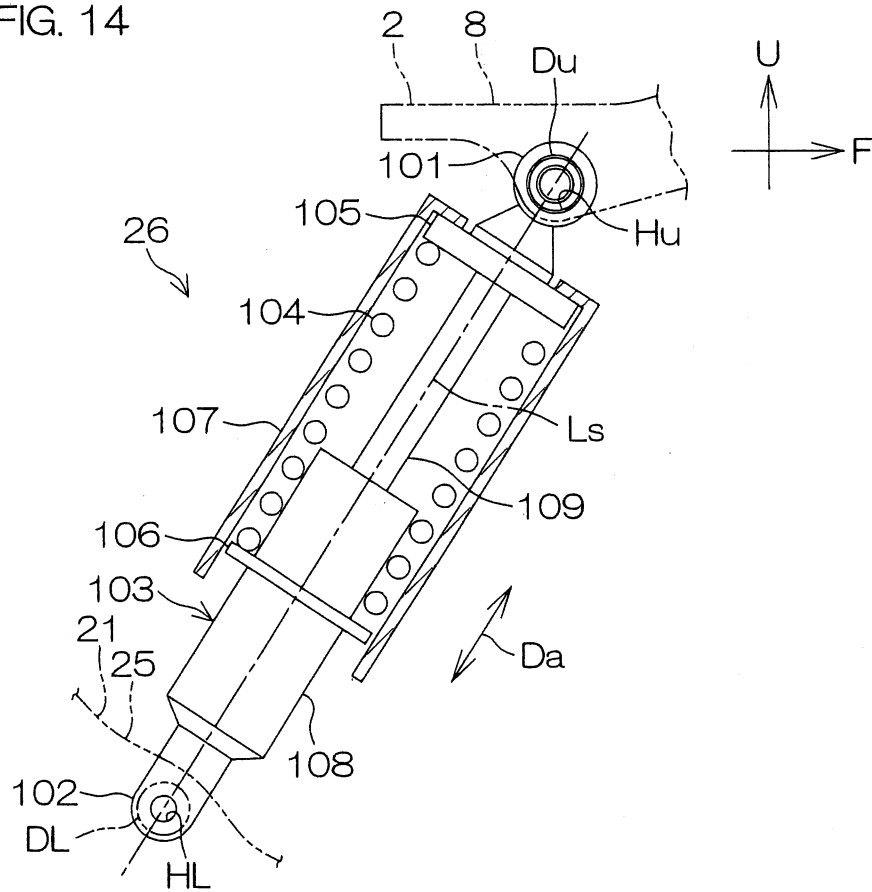


FIG. 15

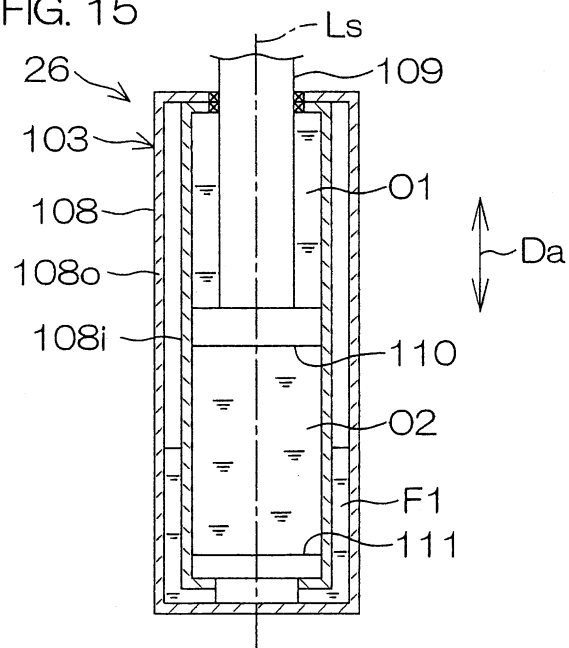


FIG. 16

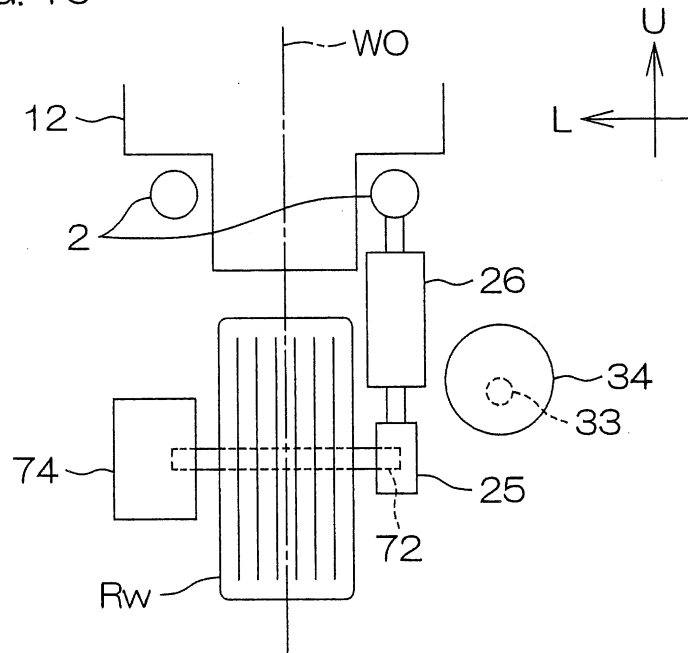


FIG. 17

