



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

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

(11)



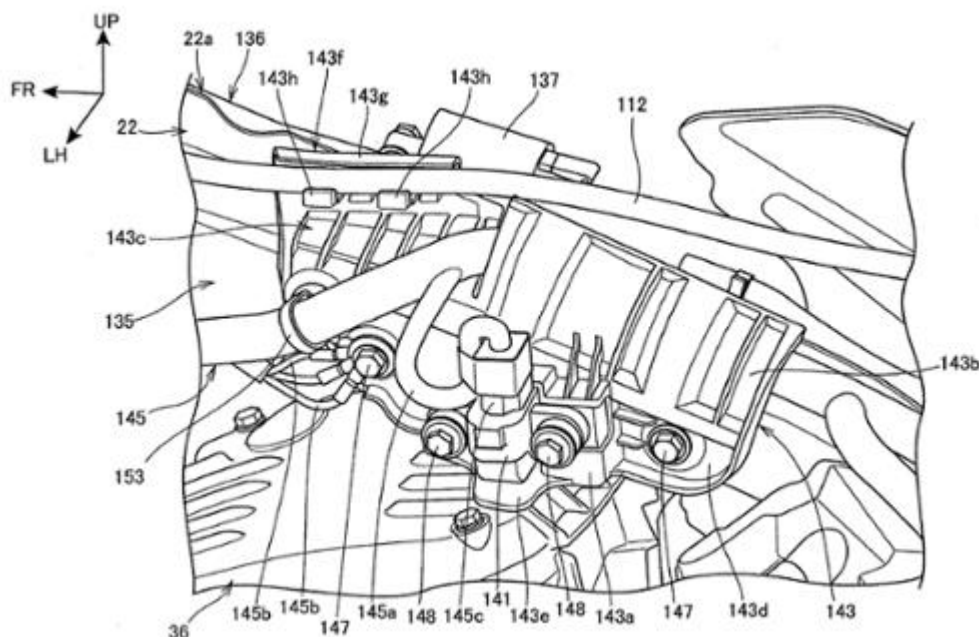
1-0033123

(51)¹⁹ **B62L 3/08; B62J 11/00; B62K 19/38; (13) B**
B60T 11/06; B62K 19/30

(21) 1-2019-01921 (22) 28/09/2017
(86) PCT/JP2017/035321 28/09/2017 (87) WO2018/062421 05/04/2018
(30) 2016-195275 30/09/2016 JP
(45) 25/09/2022 414 (43) 25/06/2019 375A
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan
(72) IGUCHI Takamasa (JP); MAEDA Kenichi (JP).
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU ĐỖ PHANH KHÓA LIÊN ĐỘNG DỪNG CHO XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng ngăn không cho tăng chi phí và đường chạy trong khi bảo vệ cáp phanh khóa liên động phanh. Cảm biến góc lệch nghiêng (141) được đỡ trên khung chính (22) qua thanh đỡ (143), và thanh đỡ (143) để đỡ cảm biến góc lệch nghiêng (141) bao gồm phần đỡ cáp (143c), phần này che phần nối vành gờ trên (22a) của khung chính (22). Cáp phanh khóa liên động phanh (112) được đỡ bởi phần đỡ cáp (143c), và được chạy từ phía bên phải thân xe sang phía bên trái thân xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết phanh khóa liên động thông thường dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, mà trong đó cả phanh bánh trước và phanh bánh sau được phanh để đáp lại hoạt động của bàn đạp phanh (ví dụ, xem tài liệu sáng chế 1).

Mỗi phanh bánh trước và phanh bánh sau là các phanh kiểu tang, và phanh bánh trước được bố trí ở phía bên phải thân xe, và bàn đạp phanh để khởi động phanh bánh sau được bố trí ở phía bên phải thân xe. Một đầu của cáp phanh khóa liên động phanh được nối với bàn đạp phanh qua bộ điều chỉnh, và đầu kia của cáp phanh khóa liên động phanh được nối với phanh bánh trước.

Danh mục tài liệu được trích dẫn

Tài liệu sáng chế 1: công bố đơn yêu cầu cấp bằng sáng chế Nhật Bản số 2014-46799

Theo tài liệu sáng chế 1, khi phanh bánh trước được bố trí ở phía bên trái thân xe, ví dụ, cáp phanh khóa liên động phanh cần được chạy ngang qua tâm thân xe, sao cho cáp phanh khóa liên động phanh đi qua bên trên hoặc bên dưới khung chính. Trong trường hợp này, khi mặt cắt ngang của khung chính có bề mặt bên ngoài được tạo ra có hình dạng tròn tru như hình tròn, khung chính không ảnh hưởng đến cáp phanh khóa liên động phanh, nhưng khi khung chính có phần nhô hoặc các phần tương tự được tạo ra trên đó, cáp phanh khóa liên động phanh cần được ngăn không bị cản trở bởi phần nhô hoặc các phần tương tự. Hơn nữa, tốt hơn là ngăn không cho tăng đáng kể chi phí cần thiết để khắc phục các nhược điểm này.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng ngăn không cho tăng chi phí và đường chạy trong khi bảo vệ cáp phanh khóa liên động phanh.

Toàn bộ nội dung của đơn yêu cầu cấp bằng sáng chế Nhật Bản số 2016-195275, nộp ngày 30.06.2016 được đưa vào trong phần mô tả này.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, sáng chế (khía cạnh thứ nhất) đề xuất kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, mà trong đó khung thân xe (11) bao gồm khung chính (22) kéo dài về phía sau so với thân xe từ ống đầu (21), khung chính (22) có phần nhô (22a), phanh bánh trước (91) dùng để phanh bánh trước (13) và phanh bánh sau (92) dùng để phanh bánh sau (16), mỗi phanh được tạo ra bởi phanh kiểu tang, phanh bánh trước (91) được bố trí ở phía bên trái thân xe, bộ phận vận hành phanh bánh sau (94) để khởi động phanh bánh sau (92) được bố trí ở phía bên phải thân xe, một đầu của cáp phanh khóa liên động phanh (112) được nối với bộ phận vận hành phanh bánh sau (94) qua bộ điều chỉnh (111), cáp phanh khóa liên động phanh (112) kéo dài dọc theo khung chính (22) từ phía bộ điều chỉnh (111), và đầu kia của cáp phanh khóa liên động phanh (112) được nối với phanh bánh trước (91) khiến cho lực phanh được tác dụng vào cả phanh bánh sau (92) và phanh bánh trước (91) để đáp lại hoạt động của bộ phận vận hành phanh bánh sau (94). Theo kết cấu đỡ phanh khóa liên động, linh kiện điện tử (141) được đỡ trên khung chính (22) qua thanh đỡ (143), thanh đỡ (143) đỡ linh kiện điện tử (141) có phần kéo dài (143c), phần này che phần nhô (22a) của khung chính (22), và cáp phanh khóa liên động phanh (112) được đỡ bởi phần kéo dài (143c) và được chạy từ phía bên phải thân xe sang phía bên trái thân xe.

Theo khía cạnh thứ hai, kết cấu có thể được dùng mà trong đó ắc quy (151) để cấp điện cho linh kiện điện tử (141) được bố trí ở phía bên trái thân xe, chum dây dẫn chính (145) để nối linh kiện điện tử (141) và ắc quy (151) được chạy ở phía bên trái khung chính (22), và cáp phanh khóa liên động phanh (112) và chum dây dẫn chính (145) được chạy để được nằm cách nhau theo hướng lên trên-xuống dưới ở phía bên trái khung chính (22).

Theo khía cạnh thứ ba, kết cấu có thể được dùng mà trong đó linh kiện điện tử (141) được bố trí ở phía bên trái khung chính (22), phần nhô (22a) được tạo ra trên

phần trên của khung chính (22), và phần kéo dài (143c) kéo dài từ phía bên trái thân xe để che phần nhô (22a), và được bố trí để chồng lên phần nhô (22a).

Theo khía cạnh thứ tư, kết cấu có thể được dùng mà trong đó thanh đỡ (143) có phần dẫn hướng (143b) để dẫn hướng chùm dây dẫn chính (145).

Theo khía cạnh thứ năm, kết cấu có thể được dùng mà trong đó khung chính (22) được tạo ra bằng cách nối cặp vật liệu dập bên trái và bên phải (135, 136), phần nhô là phần nối (22a) của cặp vật liệu dập bên trái và bên phải (135, 136) và được tạo ra dọc theo toàn bộ chiều dài của khung chính (22), và chiều cao của phần nhô (22a) lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh khóa liên động phanh (112).

Theo khía cạnh thứ sáu, kết cấu có thể được dùng mà trong đó phần kéo dài (143c) và phần dẫn hướng (143b) được bố trí sát gần nhau theo hướng trước-sau, và một phần trong số phần kéo dài (143c) và phần dẫn hướng (143b) được bố trí bên trên chùm dây dẫn chính (145), và phần kia được bố trí bên dưới chùm dây dẫn chính (145).

Các hiệu quả có lợi của sáng chế

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, cáp phanh khóa liên động phanh có thể được chạy trong khi được bảo vệ khỏi phần nhô nhờ phần kéo dài của thanh đỡ. Do thanh đỡ là chi tiết để đỡ linh kiện điện tử, thanh đỡ này được dùng để đỡ cáp khóa liên động, nhờ vậy loại bỏ nhu cầu riêng biệt cần tạo ra chi tiết để đỡ cáp phanh khóa liên động phanh, dẫn đến ngăn không cho tăng chi phí.

Theo khía cạnh thứ hai, do cả cáp phanh khóa liên động phanh và chùm dây dẫn chính có thể được chạy ở phía bên trái khung chính, cách bố trí cáp và chùm dây dẫn có thể được đơn giản hóa, do vậy giảm các bước lắp ráp.

Theo khía cạnh thứ ba, linh kiện điện tử và thanh đỡ có thể được bố trí ở cùng một phía của khung chính, và cáp phanh khóa liên động phanh và chùm dây dẫn chính cùng có thể được bố trí ở cùng một phía, do vậy cho phép các bước lắp ráp được giảm hơn nữa.

Theo khía cạnh thứ tư, thanh đỡ còn được dùng làm phần dẫn hướng để dẫn hướng chùm dây dẫn chính, nhờ vậy loại bỏ nhu cầu riêng biệt cần tạo ra phần dẫn hướng để dẫn hướng chùm dây dẫn chính, dẫn đến ngăn hơn nữa không cho tăng chi phí.

Theo khía cạnh thứ năm, việc dùng thanh đỡ cho phép cáp phanh khóa liên động phanh được chạy trên khung dạp có phần nhô, do vậy gia tăng tính linh hoạt. Ngoài ra, do chiều cao của phần nhô lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh khóa liên động phanh, cáp phanh khóa liên động phanh có thể được chạy không nhô ra ngoài phần nhô, nhờ vậy khi chi tiết khác được gắn vào khung chính, cáp phanh khóa liên động phanh có thể được ngăn không bị cản trở bởi chi tiết gắn này.

Theo khía cạnh thứ sáu, phần kéo dài và phần dẫn hướng lần lượt được bố trí bên trên và bên dưới chùm dây dẫn chính, do vậy cho phép ngăn chặn sự rung động của chùm dây dẫn chính này. Nhờ vậy, chùm dây dẫn chính có thể được ngăn không bị cản trở bởi cáp phanh khóa liên động phanh.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu đứng từ phía bên phải thể hiện xe máy có kết cấu đỡ phanh khóa liên động theo sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu đứng từ phía bên phải thể hiện phần chính của xe máy.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cáp phanh khóa liên động phanh và vùng xung quanh nó.

Fig.4 là hình chiếu đứng từ phía bên phải thể hiện cáp phanh khóa liên động phanh và vùng xung quanh nó.

Fig.5 là hình chiếu bằng thể hiện cáp phanh khóa liên động phanh và vùng xung quanh nó.

Fig.6 là hình vẽ phóng to của phần chính được thể hiện trên Fig.5.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện thanh đỡ và vùng xung quanh nó.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cáp phanh khóa liên động phanh, chùm dây dẫn chính, và vùng xung quanh nó.

Fig.9 là hình chiếu đứng từ phía bên trái thể hiện phần giữa của xe máy.

Fig.10 là hình chiếu đứng từ phía bên trái thể hiện phần trước của xe máy.

Mô tả chi tiết sáng chế

Kết cấu theo một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng về phía trước,

về phía sau, về bên trái, về bên phải, lên trên và xuống dưới có liên quan đến thân xe trừ khi có quy định khác. Trên các hình vẽ, ký hiệu FR biểu thị hướng về phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị hướng lên trên của thân xe, và ký hiệu LH biểu thị hướng về bên trái của thân xe.

Fig.1 là hình chiếu đứng từ phía bên phải thể hiện xe máy 10 có kết cấu đỡ phanh khóa liên động theo sáng chế.

Xe máy 10 bao gồm bánh trước 13 được đỡ ở phần đầu trước của khung thân xe 11 qua càng trước 12, bánh sau 16 được đỡ ở phần dưới của khung thân xe 11 qua đòn lắc 14, và yên xe 17 được lắp ở phía trên khung thân xe 11.

Xe máy 10 là xe kiểu ngồi để chân hai bên mà người lái xe ngồi trên đó để chân hai bên yên xe 17.

Khung thân xe 11 là bộ phận rỗng, mà được tạo ra bằng cách dính chặt các chi tiết tấm được tạo hình bằng cách dập (các vật liệu dập), và bao gồm ống đầu 21, khung chính 22, cặp khung giữa bên trái và bên phải 23, cặp khung yên xe bên trái và bên phải 24, cặp khung phụ bên trái và bên phải 26, và khung nghiêng xuống 27.

Ống đầu 21 tạo ra đầu trước của khung thân xe 11. Khung chính 22 kéo dài nghiêng về phía sau từ ống đầu 21. Các khung giữa bên trái và bên phải 23, mỗi khung kéo dài xuống dưới từ đầu sau của khung chính 22. Các khung yên xe bên trái và bên phải 24 lần lượt kéo dài về phía sau từ các phía bên trái và bên phải của đầu sau của khung chính 22 để đỡ yên xe 17. Khung phụ 26 kéo dài giữa khung giữa 23 và khung yên xe 24. Đầu xa của khung nghiêng xuống 27 được nối với ống đầu 21 bên dưới đầu xa của khung chính 22, và kéo dài nghiêng xuống dưới và về phía sau bên dưới khung chính 22 từ ống đầu 21.

Càng trước 12 đỡ tay lái 31 bởi phần trên của nó, và đỡ bánh trước 13 bởi phần dưới của nó qua trục 32. Đòn lắc 14 được đỡ lắc được theo phương thẳng đứng bởi trục xoay 34 kéo dài giữa các phần dưới của các khung giữa bên trái và bên phải 23, và bánh sau 16 được đỡ ở phần đầu sau của đòn lắc 14 qua trục 35.

Động cơ 36, mà được định vị bên dưới khung chính 22, được đỡ bởi các phần dưới của các khung giữa bên trái và bên phải 23 và phần đầu dưới của khung nghiêng xuống 27.

Động cơ 36 bao gồm hộp trục khuỷu 41, và phần xi lanh 42 kéo dài lên trên từ phần trên phía trước của hộp trục khuỷu 41.

Hộp trục khuỷu 41 được gắn vào các khung giữa bên trái và bên phải 23 và khung nghiêng xuống 27. Hộp truyền động 44 được tạo ra ở phần sau của hộp trục khuỷu 41. Phần xi lanh 42 bao gồm cụm xi lanh 46 được tạo ra nhô lên trên từ hộp trục khuỷu 41, đầu xi lanh 47 được gắn vào phần trên của cụm xi lanh 46, và nắp che đầu 48 được tạo ra để che phần trên của đầu xi lanh 47.

Cơ cấu nạp 51 (xem Fig.2) được nối với bề mặt sau của đầu xi lanh 47, và cơ cấu xả 52 được nối với bề mặt trước của đầu xi lanh 47.

Cơ cấu xả 52 bao gồm ống xả 54 kéo dài về phía trước từ đầu xi lanh 47, tiếp theo là được uốn cong để kéo dài về phía sau, cơ cấu xúc tác 55 nối với phần đầu sau của ống xả 54, và ống giảm âm 56 nối với phần đầu sau của cơ cấu xúc tác 55.

Bình nhiên liệu 61 bố trí ở phía trước yên xe 17 được gắn vào khung chính 22 và khung yên xe 24.

Khung thân xe 11 được che, từ hai phía của nó, bởi cặp nắp che bên trái và bên phải 65 và cặp nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 66. Cặp bậc để chân bên trái và bên phải 67 dùng cho người lái xe được bố trí ở phần dưới của hộp trục khuỷu 41. Các giá đỡ bậc để chân bên trái và bên phải 68, mà được đỡ bởi khung thân xe 11, được bố trí bên dưới các nắp che bên 65, và bậc để chân 69 dùng cho người ngồi sau được tạo ra ở phần sau của mỗi giá đỡ bậc để chân 68.

Cặp cụm giảm xóc sau bên trái và bên phải 71 kéo dài giữa đòn lắc 14 và các khung yên xe bên trái và bên phải 24. Ống giảm âm 56 được che bởi nắp che chắn nhiệt 73 từ bên trên và các phía bên.

Bánh trước 13 được che bởi chắn bùn trước 75 từ bên trên. Bánh sau 16 được che bởi chắn bùn sau 77 từ bên trên. Chắn bùn sau 77 bao gồm chắn bùn phía trước 78 để che bánh sau 16 từ hướng nghiêng về phía trước và lên trên của nó, và chắn bùn phía sau 79 để che bánh sau 16 từ bên trên và hướng nghiêng về phía sau và lên trên của nó.

Chắn bùn phía trước 78 được tạo ra liền khối bằng chi tiết dạng tấm kéo dài dọc theo khung phụ 26, và cáp phanh khóa liên động phanh được đỡ bởi chi tiết dạng tấm này (các chi tiết sẽ được mô tả dưới đây).

Xe máy 10 bao gồm phanh bánh trước 91 bố trí ở bánh trước 13, và phanh bánh sau 92 bố trí ở bánh sau 16. Phanh bánh trước 91 là phanh kiểu tang. Phanh bánh trước 91 được khởi động để đáp lại hoạt động của tay phanh 93 bố trí ở một phần đầu (phần đầu bên phải) của tay lái 31, và bánh trước 13 được phanh. Phanh bánh sau 92 là phanh kiểu tang. Phanh bánh sau 92 được khởi động để đáp lại hoạt động của bàn đạp phanh 94 bố trí ở phần đầu dưới của khung giữa bên phải 23, phanh bánh trước 91 cũng được khởi động theo cách khóa liên động với phanh bánh sau 92, và bánh trước 13 và bánh sau 16 được phanh. Bàn đạp phanh 94 được bố trí ở một phía (phía bên phải) của thân xe.

Do vậy, xe máy 10 bao gồm cơ cấu phanh khóa liên động (hệ thống phanh kết hợp) (CBS: Combined Brake System) 95 (xem Fig.2) nhằm khóa liên động và khởi động cả phanh bánh trước 91 và phanh bánh sau 92 để đáp lại hoạt động của bàn đạp phanh 94 như bộ phận vận hành phanh bánh sau. Dưới đây, hệ thống phanh khóa liên động 95 được gọi đơn giản là "CBS95."

Fig.2 là hình chiếu đứng từ phía bên phải thể hiện phần chính của xe máy 10, và trạng thái mà trong đó yên xe 17, bình nhiên liệu 61, nắp che bên 65, và giá đỡ bậc để chân 68 đã được tháo ra khỏi trạng thái trên Fig.1.

Cơ cấu nạp 51 bao gồm thân van tiết lưu 101 nối với phần ống nạp 47a bố trí ở phần sau của đầu xi lanh 47, và bộ lọc không khí 103 nối với phần đầu sau của thân van tiết lưu 101 qua ống nối 102.

CBS 95 bao gồm phần kéo dài cần 94a, bộ điều chỉnh 111, cáp phanh khóa liên động phanh 112, và lò xo cuộn kéo 113.

Bàn đạp phanh 94 được đỡ lắ được bởi trục đỡ 114, mà được gắn vào khung giữa 23. Bàn đạp phanh 94 bao gồm phần cần 94b kéo dài xuống dưới và về phía trước từ phía trục đỡ 114, phần bàn đạp 94c bố trí ở phần đầu xa của phần cần 94b, và phần kéo dài cần 94a kéo dài lên trên từ phía trục đỡ 114 như phần kéo dài của phần cần 94b. Sau khi phần bàn đạp 94c được ấn xuống dưới, bàn đạp phanh 94 được đẩy theo hướng ngược chiều kim đồng hồ quanh trục đỡ 114 bởi lò xo phản hồi (không được thể hiện trên hình vẽ) khiến cho phần bàn đạp 94c được trở về vị trí định trước ở phía trên.

Bộ điều chỉnh 111 được đỡ lắ được bởi trục lắ 115 bố trí ở phần đầu xa của phần kéo dài cần 94a. Bộ điều chỉnh 111 bao gồm phần lắ 111a, phần này được lắ xoay được vào trục lắ 115, phần kéo dài xuống dưới 111b kéo dài xuống dưới từ phần lắ 111a, và phần kéo dài lên trên 111c kéo dài lên trên từ phần lắ 111a.

Một phần đầu của cần phanh 117 tạo ra phanh bánh sau 92 (xem Fig.1) được nối lắ được với phần đầu xa của phần kéo dài xuống dưới 111b, và một phần đầu của cáp phanh khóa liên động phanh 112 được nối với phần đầu xa của phần kéo dài lên trên 111c.

Cáp phanh khóa liên động phanh 112 bao gồm ống ngoài 121, bộ kẹp đầu ngoài 122 bố trí ở một phần đầu của ống ngoài 121, dây trong 123, dây này được lắ di chuyển được trong ống ngoài 121 và bộ kẹp đầu ngoài 122, và bộ kẹp đầu trong 124 được gắ vào một phần đầu của dây trong 123. Bộ kẹp đầu ngoài 122 được lắ cố định vào các phần cố định bất kỳ như khung phụ 26, và giá đỡ bậc để chân 68. Bộ kẹp đầu trong 124 được nối với phần đầu xa của phần kéo dài lên trên 111c của bộ điều chỉnh 111.

Một đầu của lò xo cuộn kéo 113 được móc vào trong phần kéo dài lên trên 111c, và đầu kia của lò xo cuộn kéo 113 được móc vào trong các phần cố định bất kỳ như khung phụ 26, và giá đỡ bậc để chân 68.

Cáp phanh khóa liên động phanh 112 kéo dài về phía sau so với thân xe từ bộ điều chỉnh 111, tiếp theo là được uốn cong về phía trước so với thân xe để kéo dài về phía trước so với thân xe dọc theo khung chính 22. Cáp phanh khóa liên động phanh 112 có phần uốn cong 112a, mà được bố trí ở một phía (phía bên phải) của khung thân xe 11 giữa bộ kẹp đầu ngoài 122 và giá đỡ cáp 126 được gắ vào bề mặt bên của khung yên xe 24. Tức là, cả hai đầu của phần uốn cong 112a lần lượt được giới hạn bởi bộ kẹp đầu ngoài 122 và giá đỡ cáp 126.

Phần phía trước phần được giữ bởi giá đỡ cáp 126 của cáp phanh khóa liên động phanh 112 kéo dài về phía trước so với thân xe ở một phía (phía bên phải) của khung yên xe 24 và khung chính 22 dọc theo khung yên xe 24 và khung chính 22. Phần uốn cong 112a được bố trí ở các phía bên của khung yên xe 24 và khung phụ 26, và được đỡ bởi chi tiết dạng tấm tạo ra trên chấn bunn phía trước 78 của chấn bunn

sau 77 (xem Fig.1) ở các vị trí. Chi tiết dạng tấm (chấn bụn phía trước 78) được che bởi nắp che bên 65 từ phía bên.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cáp phanh khóa liên động phanh 112 và vùng xung quanh nó.

Trong chấn bụn phía trước 78 của chấn bụn sau 77 (xem Fig.1), thành sau 78a được gắn vào bề mặt sau của khung phụ 26 và quay về bánh sau 16 được tạo ra liền khối với thành bên 78b (chi tiết dạng tấm) kéo dài về phía trước dọc theo bề mặt bên của khung phụ 26 từ mép bên của một phía (phía bên phải) của thành sau 78a. Chấn bụn phía trước 78 bảo vệ khung thân xe 11 và các bộ phận tương tự khỏi đá, bụn, hoặc các thứ tương tự bị làm bắn lên bởi bánh sau 16.

Thành bên 78b (chi tiết dạng tấm) bao gồm thành bên phía trên 78c, thành này được bố trí phía sau bộ lọc không khí 103, phần kéo dài bên dưới 78d kéo dài nghiêng về phía trước và xuống dưới từ đầu dưới của thành bên phía trên 78c, và phần kéo dài đầu dưới 78e kéo dài nghiêng về phía trước và xuống dưới bên dưới phần kéo dài bên dưới 78d để nhô về phía trước phần kéo dài bên dưới 78d.

Thành bên phía trên 78c bao gồm thành đế 78f nằm gần với khung phụ 26 dọc theo bề mặt bên của khung phụ 26, phần bậc thứ nhất 78g nhô về phía bên bằng một bậc từ thành đế 78f, và phần bậc thứ hai 78h nhô hơn nữa về phía bên bằng một bậc từ phần bậc thứ nhất 78g.

Thành đế 78f, phần bậc thứ nhất 78g, và phần bậc thứ hai 78h được bố trí về phía trước xe theo thứ tự này.

Thành nhô về phía sau 78j được tạo ra trên thành đế 78f, thành nhô về phía sau 78j nhô về phía bên và được uốn cong theo dạng hình chữ V khi được nhìn từ phía bên dọc theo phần uốn cong 112a của cáp phanh khóa liên động phanh 112. Thành nhô về phía sau 78j che phần uốn cong 112a từ phía sau. Phần đầu dưới của thành nhô về phía sau 78j được nối với phần kéo dài bên dưới 78d. Thành nhô về phía sau 78j nêu trên có thể bảo vệ phần uốn cong 112a khỏi đá hoặc các thứ tương tự bay lên từ phía sau.

Phần (đầu sau) nằm ở phần sau cùng của phần uốn cong 112a được gọi là đỉnh 112c của phần uốn cong. Phần uốn cong 112a bao gồm phần bên dưới đỉnh 112c của phần uốn cong là phần kéo dài phía sau 112d, và phần bên trên đỉnh 112c

của phần uốn cong như phần kéo dài phía trước 112e. Phần kéo dài phía sau 112d kéo dài về phía sau từ phía bộ điều chỉnh 111, và phần kéo dài phía trước 112e kéo dài về phía trước so với xe từ đỉnh 112c của phần uốn cong.

Thành nhô lên trên 78k được tạo ra ngang qua cả thành đế 78f và phần bậc thứ nhất 78g, thành nhô lên trên 78k nhô về phía bên dọc theo phần kéo dài phía trước 112e của phần uốn cong 112a trong khi nằm sát gần với phần kéo dài phía trước 112e. Thành nhô lên trên 78k ngăn chặn sự rung động quá mức (sự dịch chuyển) của phần uốn cong 112a do sự rung động và lắc của thân xe.

Phần nhô xuống dưới 78m được tạo ra trên phần dưới của phần bậc thứ nhất 78g, phần nhô xuống dưới 78m nhô về phía bên trong khi tiếp xúc với phần kéo dài phía sau 112d của phần uốn cong 112a. Phần nhô xuống dưới 78m bao gồm mẫu nhô lên trên 78n kéo dài dọc theo phần kéo dài phía sau 112d và tiếp xúc với bề mặt dưới của phần kéo dài phía sau 112d, và mẫu nhô xuống dưới 78p kéo dài xuống dưới liền khối từ đầu dưới của mẫu nhô lên trên 78n, khiến cho phần nhô xuống dưới 78m được tạo ra theo dạng hình chữ V khi được nhìn từ phía bên.

Chiều cao của phần bậc thứ hai 78h từ phần bậc thứ nhất 78g gần như bằng chiều cao của phần nhô xuống dưới 78m từ phần bậc thứ nhất 78g, và mỗi chiều cao của phần bậc thứ hai 78h và chiều cao của phần nhô xuống dưới 78m lớn hơn đường kính ngoài của cấp phanh khóa liên động phanh 112. Do vậy, ví dụ, ngay cả khi nắp che bên 65 tiếp xúc với phần bậc thứ hai 78h và phần nhô xuống dưới 78m từ phía bên, cấp phanh khóa liên động phanh 112 có thể bảo đảm độ uốn (mức dịch chuyển) theo hướng chiều rộng xe của phần uốn cong 112a trong khoảng trống 131, mà được bao quanh bởi phần bậc thứ nhất 78g, phần bậc thứ hai 78h, phần nhô xuống dưới 78m, và nắp che bên 65. Hình dạng mặt cắt ngang của khoảng trống 131 này theo hướng vuông góc với cấp phanh khóa liên động phanh 112 là hình dạng của lỗ dài, lỗ này dài theo hướng chiều rộng xe, và do đó, như được mô tả trên đây, cấp phanh khóa liên động phanh 112 có thể được uốn cong (dịch chuyển) theo hướng dọc của lỗ dài trong khoảng trống 131 nêu trên.

Phần giữ trên 78q để giữ phần kéo dài phía trước 112e được tạo ra ngang qua cả phần bậc thứ nhất 78g và phần bậc thứ hai 78h. Trong phần giữ trên 78q, phần giữ nhô lên 78r dựng đứng để nhô về phía bên từ phần bậc thứ nhất 78g và phần bậc thứ

hai 78h được tạo ra liền khối với phần giữ kéo dài lên trên 78s kéo dài lên trên từ mép bên của phần giữ nhô lên 78r. Phần giữ nhô lên 78r được đưa vào tiếp xúc với bề mặt dưới của phần kéo dài phía trước 112e để giữ phần kéo dài phía trước 112e. Phần giữ kéo dài lên trên 78s có thể giữ phần kéo dài phía trước 112e bằng cách tiếp xúc với hoặc sát gần với bề mặt bên của phần kéo dài phía trước 112e.

Lưu ý rằng không cần tạo ra phần giữ kéo dài lên trên 78s, chỉ phần giữ nhô lên 78r có thể được tạo ra trong phần giữ trên 78q.

Phần đầu dưới 78t của phần bậc thứ hai 78h được bố trí để quay về phần nhô xuống dưới 78m, và phần kéo dài phía sau 112d được bố trí trong khoảng trống 131 giữa phần nhô xuống dưới 78m (cụ thể là, mẫu nhô lên trên 78n của phần nhô xuống dưới 78m) và phần bậc thứ hai 78h (cụ thể là, phần đầu dưới 78t của phần bậc thứ hai 78h). Phần đầu dưới 78t của phần bậc thứ hai 78h nằm sát gần với phần kéo dài phía sau 112d. Do vậy, phần kéo dài phía sau 112d có thể được uốn cong (dịch chuyển) ra xa khỏi phần nhô xuống dưới 78m và về phía phần đầu dưới 78t của phần bậc thứ hai 78h.

Vòng cách điện 133 làm bằng cao su có lỗ 133a được gắn vào phần trên của phần bậc thứ hai 78h bên dưới phần giữ trên 78q, lỗ 133a được tạo ra để lắp và gài khớp phần nhô, mà được tạo ra trên bề mặt sau của nắp che bên 65 (xem Fig.1).

Fig.4 là hình chiếu đứng từ phía bên phải thể hiện cấp phanh khóa liên động phanh 112 và vùng xung quanh nó.

Ở phía trước phần uốn cong 112a (xem Fig.2), cấp phanh khóa liên động phanh 112 được bố trí dọc theo khung chính 22. Cụ thể là, khi cấp phanh khóa liên động phanh 112 kéo dài về phía trước so với xe, cách bố trí cấp phanh khóa liên động phanh 112 được thay đổi để kéo dài từ một phía (phía bên phải) của khung chính 22 đến phía kia (phía bên trái) của nó, đi qua bên trên khung chính 22.

Khung chính 22 được tạo ra bởi cặp nửa khung bên trái 135 (xem Fig.5) và nửa khung bên phải 136, nửa khung bên trái 135 và nửa khung bên phải 136 được tạo ra bằng cách tạo hình dập và được nối với nhau. Nửa khung bên trái 135 bao gồm liền khối vành gờ trên 135a và vành gờ dưới 135b, các vành gờ này lần lượt được tạo ra ở mép trên và mép dưới của nửa khung bên trái 135 và phần nhô bên trái 135c (xem Fig.5) được tạo ra để nhô về phía bên trái giữa vành gờ trên 135a và vành gờ

dưới 135b. Tương tự, nửa khung bên phải 136 bao gồm liền khối vành gờ trên 136a và vành gờ dưới 136b, các vành gờ này lần lượt được tạo ra ở mép trên và mép dưới của nửa khung bên phải 136 và phần nhô bên phải 136c được tạo ra để nhô về phía bên phải giữa vành gờ trên 136a và vành gờ dưới 136b.

Vành gờ trên 135a và vành gờ dưới 135b lần lượt được nối với vành gờ trên 136a và vành gờ dưới 136b để tạo ra khung chính 22. Vành gờ trên 135a và vành gờ trên 136a tạo ra phần nổi vành gờ trên 22a, và phần nổi vành gờ trên 22a nhô lên trên. Vành gờ dưới 135b và vành gờ dưới 136b tạo ra phần nổi vành gờ dưới 22b, và phần nổi vành gờ dưới 22b nhô xuống dưới. Mỗi phần nổi vành gờ trên 22a và phần nổi vành gờ dưới 22b được tạo ra trên toàn bộ chiều dài của khung chính 22.

Cuộn dây đánh lửa 137 nối với buji được gắn vào một phần bên (nửa khung bên phải 136) của khung chính 22.

Fig.5 là hình chiếu bằng thể hiện cấp phanh khóa liên động phanh 112 và vùng xung quanh nó, và Fig.6 là hình vẽ phóng to của phần chính trên Fig.5.

Như thể hiện trên Fig.5 và Fig.6, khi cấp phanh khóa liên động phanh 112 kéo dài về phía trước so với xe từ phía phần uốn cong 112a (xem Fig.2), cấp phanh khóa liên động phanh 112 kéo dài để di chuyển từ phía bên phải khung thân xe 11 (khung yên xe 24 và khung chính 22 trên Fig.5) về phía bên trái của nó.

Thanh đỡ 143 để đỡ cảm biến góc lệch nghiêng 141 như linh kiện điện tử được gắn vào khung chính 22, cụ thể là, nửa khung bên trái 135.

Thanh đỡ 143 có các chức năng dẫn hướng chùm dây dẫn chính 145 kéo dài theo hướng trước-sau ở phía kia (phía bên trái) của khung chính 22 dọc theo khung chính 22, và dẫn hướng, giữ và bảo vệ cấp phanh khóa liên động phanh 112 đi qua bên trên khung chính 22. Tức là, thanh đỡ 143 bao gồm phần đỡ linh kiện điện tử 143a để đỡ cảm biến góc lệch nghiêng 141, phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b để dẫn hướng chùm dây dẫn chính 145, và phần đỡ cấp 143c để dẫn hướng, giữ và bảo vệ cấp phanh khóa liên động phanh 112.

Phần đỡ linh kiện điện tử 143a và phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b được bố trí ở phía bên trái phần nổi vành gờ trên 22a của khung chính 22. Phần đỡ cấp 143c kéo dài từ phía bên trái sang phía bên phải phần nổi vành gờ trên 22a, và được bố trí để đi ngang qua bên trên phần nổi vành gờ trên 22a. Do vậy, phần đỡ cấp 143c

che phần nổi vành gờ trên 22a của khung chính 22 từ bên trên, và cáp phanh khóa liên động phanh 112 được bố trí bên trên phần đỡ cáp 143c.

Phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b được bố trí bên trên chùm dây dẫn chính 145, và dẫn hướng chùm dây dẫn chính 145 theo hướng trước-sau. Phần đỡ cáp 143c được bố trí bên dưới chùm dây dẫn chính 145, và phần kẹp 143f dẫn hướng và giữ cáp phanh khóa liên động phanh 112 nghiêng so với hướng trước-sau. Phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b và phần đỡ cáp 143c bố trí ở phía trước phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b được bố trí để nằm sát gần nhau theo hướng trước-sau. Do vậy, chùm dây dẫn chính 145 có thể được kẹp xen giữa phần đầu trước của phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b và phần đầu sau của phần đỡ cáp 143c theo hướng lên trên-xuống dưới hoặc có thể nằm sát gần với phần đầu trước của phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b và phần đầu sau của phần đỡ cáp 143c theo hướng lên trên-xuống dưới, do vậy ngăn không cho rung động (cụ thể là, sự rung động theo hướng lên trên-xuống dưới) chùm dây dẫn chính 145. Đuôi này có thể ngăn không cho cản trở giữa chùm dây dẫn chính 145 và cáp phanh khóa liên động phanh 112. Phần kẹp 143f được tạo ra để được đặt cách khỏi phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b khiến cho cáp phanh khóa liên động phanh 112 và chùm dây dẫn chính 145 được tạo ra có tính định hướng mà không gây ra ứng suất.

Như thể hiện trên Fig.5, cảm biến góc lệch nghiêng 141 được bố trí ở phía bên trái khung chính 22, và phần nổi vành gờ trên 22a được tạo ra trên phần trên của khung chính 22. Phần đỡ cáp 143c kéo dài từ phía bên trái thân xe để che phần nổi vành gờ trên 22a, và được bố trí để chồng lên phần nổi vành gờ trên 22a.

Theo kết cấu này, cảm biến góc lệch nghiêng 141 và thanh đỡ 143 có thể được bố trí ở cùng một phía của khung chính 22, và cáp phanh khóa liên động phanh 112 và chùm dây dẫn chính 145 cũng được bố trí ở cùng một phía, do vậy cho phép các bước lắp ráp được giảm hơn nữa.

Như thể hiện trên Fig.6, thanh đỡ 143 bao gồm phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b như phần dẫn hướng để dẫn hướng chùm dây dẫn chính 145. Theo kết cấu này, thanh đỡ 143 còn dùng làm phần dẫn hướng để dẫn hướng chùm dây dẫn chính 145, nhờ vậy loại bỏ nhu cầu riêng biệt cần tạo ra phần dẫn hướng để dẫn hướng chùm dây dẫn chính 145, dẫn đến ngắn hơn nữa không cho tăng chi phí.

Phần đỡ cáp 143c và phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b được bố trí sát gần nhau theo hướng trước-sau, và một phần trong số phần đỡ cáp 143c và phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b được bố trí bên trên chùm dây dẫn chính 145, và phần kia được bố trí bên dưới chùm dây dẫn chính 145.

Theo kết cấu này, phần đỡ cáp 143c và phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b lần lượt được bố trí bên trên và bên dưới chùm dây dẫn chính 145, do vậy cho phép ngăn chặn sự rung động của chùm dây dẫn chính 145. Nhờ vậy, chùm dây dẫn chính 145 có thể được ngăn không bị cản trở bởi cáp phanh khóa liên động phanh 112.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện thanh đỡ 143 và vùng xung quanh nó.

Thanh đỡ 143 bao gồm liền khối phần đỡ linh kiện điện tử 143a, phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b, phần đỡ cáp 143c, và phần đế 143d.

Phần đế 143d được gắn vào khung chính 22, cụ thể là, phía của nửa khung bên trái 135 bằng các bu lông 147. Phần đỡ linh kiện điện tử 143a là phần được tạo ra để nhô ra từ phần đế 143d về phía bên trái, và cảm biến góc lệch nghiêng 141 được gắn vào phần đỡ linh kiện điện tử 143a bởi cặp bu lông 148. Cảm biến góc lệch nghiêng 141 phát hiện các độ nghiêng phía trước và sau và các độ nghiêng bên trái và bên phải của thân xe. Phần đỡ linh kiện điện tử 143a được tạo ra liền khối với thành chắn nhiệt 143e, thành này che cảm biến góc lệch nghiêng 141 từ bên dưới, khiến cho thành chắn nhiệt 143e có thể bảo vệ cảm biến góc lệch nghiêng 141 khỏi nhiệt bức xạ từ động cơ 36.

Phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b kéo dài lên trên từ phần đế 143d, tiếp theo là được uốn cong vào trong theo hướng chiều rộng xe, để che chùm dây dẫn chính 145. Chùm dây dẫn chính 145 được bố trí giữa nửa khung bên trái 135 và phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b để được dẫn hướng theo hướng trước-sau.

Phần đỡ cáp 143c được cách biệt khỏi phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b theo hướng trước-sau, và kéo dài nghiêng lên trên và vào trong theo hướng chiều rộng xe từ phần đế 143d. Phần đỡ cáp 143c bao gồm liền khối phần kẹp 143f để kẹp và giữ cáp phanh khóa liên động phanh 112 trên phần trên của phần đỡ cáp 143c.

Phần kẹp 143f bao gồm phần kẹp chặt 143g được tạo ra trên mép trên của phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b để kẹp chặt cáp phanh khóa liên động phanh 112 bên trong phần kẹp chặt 143g này, và các phần nhô 143h, 143h được tạo ra trên

bề mặt trên của phần đỡ cáp 143c để quay về phần kẹp chặt 143g. Cáp phanh khóa liên động phanh 112 được kẹp xen và giữ giữa phần kẹp chặt 143g và các phần nhô 143h, 143h.

Do vậy, cáp phanh khóa liên động phanh 112 được đỡ bởi phần đỡ cáp 143c của thanh đỡ 143 bên trên khung chính 22, và do đó cáp phanh khóa liên động phanh 112 có thể được ngăn không bị cản trở bởi phần nổi vành gờ trên 22a của khung chính 22.

Chùm dây dẫn chính 145 bó các dây dẫn điện để cấp điện cho mỗi linh kiện điện tử kể cả cảm biến góc lệch nghiêng 141 từ ắc quy 151 (xem Fig.9) nối với một phần đầu của chùm dây dẫn chính 145. Ví dụ, chùm dây dẫn chính 145 bao gồm chùm dây dẫn nhánh 145a có các dây dẫn điện, và các dây dẫn điện 145b. Chùm dây dẫn nhánh 145a được tạo ra có đầu nối 145c ở phần đầu xa của chùm dây dẫn nhánh 145a, và đầu nối 145c được nối với cảm biến góc lệch nghiêng 141. Các dây dẫn điện 145b được bắt chặt vào khung chính 22 cùng với phần đế 143d bởi các bu lông 147. Các dây dẫn điện 145b là các dây nối đất, chúng được nối điện với khung thân xe 11.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cáp phanh khóa liên động phanh 112, chùm dây dẫn chính 145, và vùng xung quanh nó, và thanh đỡ 143 (xem Fig.7) được bỏ qua trên Fig.8.

Cáp phanh khóa liên động phanh 112 được định vị dần bên dưới mép trên của phần nổi vành gờ trên 22a ở phía trước phần nằm bên trên phần nổi vành gờ trên 22a của khung chính 22, và được bố trí ở phía bên trái phần nổi vành gờ trên 22a và phía bên trái phần nhô bên trái 135c. Chiều cao từ mép trên của phần nhô bên trái 135c đến mép trên của phần nổi vành gờ trên 22a lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh khóa liên động phanh 112. Do vậy, khi cáp phanh khóa liên động phanh 112 được bố trí bên trên phần nhô bên trái 135c và ở phía bên của phần nổi vành gờ trên 22a, cáp phanh khóa liên động phanh 112 có thể được bố trí để không nhô cao hơn phần nổi vành gờ trên 22a. Do vậy, cáp phanh khóa liên động phanh 112 có thể được ngăn không bị cản trở bởi bình nhiên liệu 61 (xem Fig.1) bố trí bên trên khung chính 22.

Phần vát góc 135e được tạo ra, bằng cách tạo hình dập, trong phần mà cáp phanh khóa liên động phanh 112 nằm sát gần nó, trong phần góc 135d bên trên phần nhô bên trái 135c. Việc tạo hình phần vát góc 135e này cho phép cáp phanh khóa liên động phanh 112 được ngăn không bị cản trở bởi khung chính 22, và cho phép cáp phanh khóa liên động phanh 112 được bố trí sát gần với khung chính 22, và thân xe có thể được tạo ra nhỏ gọn.

Chùm dây dẫn chính 145 được lắp cố định vào khung chính 22 bởi các bộ kẹp chùm dây dẫn 153.

Như thể hiện trên Fig.6 và Fig.8, khung chính 22 được tạo ra bằng cách nối nửa khung bên trái 135 và nửa khung bên phải 136 như cặp vật liệu dập bên trái và bên phải, và phần nhô là phần nối vành gờ trên 22a giữa cặp nửa khung bên trái 135 và nửa khung bên phải 136, và được tạo ra dọc theo toàn bộ chiều dài của khung chính 22. Chiều cao của phần nối vành gờ trên 22a lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh khóa liên động phanh 112.

Theo kết cấu này, việc dùng thanh đỡ 143 cho phép cáp phanh khóa liên động phanh 112 được chạy trên khung dập (khung thân xe 11 (xem Fig.1)) có phần nối vành gờ trên 22a, do vậy gia tăng tính linh hoạt. Ngoài ra, do chiều cao của phần nối vành gờ trên 22a lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh khóa liên động phanh 112, cáp phanh khóa liên động phanh 112 có thể được chạy để không nhô ra ngoài (lên trên) phần nối vành gờ trên 22a. Do vậy, khi chi tiết khác được gắn vào khung chính 22, cáp phanh khóa liên động phanh 112 có thể được ngăn không bị cản trở bởi chi tiết gắn này.

Fig.9 là hình chiếu đứng từ phía bên trái thể hiện phần giữa của xe máy 10.

Phần của hộp chứa ắc quy 156 được bố trí trong khoảng trống 155, mà được bao quanh bởi khung giữa 23, khung yên xe 24 và khung phụ 26 của khung thân xe 11, và phần khác của hộp chứa ắc quy 156 được bố trí trong khoảng trống ở phía bên trái khoảng trống 155. Ắc quy 151 được chứa trong hộp chứa ắc quy 156. Chùm dây dẫn chính 145 được nối với cực dương 151a của ắc quy 151, và dây dẫn điện nối đất 157 nối với khung thân xe 11 được nối với cực âm 151b của ắc quy 151.

Chùm dây dẫn chính 145 kéo dài lên trên từ ắc quy 151, được uốn cong hơn nữa nghiêng về phía trước và lên trên để được dẫn hướng qua phần dẫn hướng chùm

dây dẫn 143b của thanh đỡ 143, và được dẫn hướng về phía bên trái phần đầu trên của khung nghiêng xuống 27 hơn nữa qua phía bên trái khung chính 22.

Cáp phanh khóa liên động phanh 112 được bố trí nằm các bên trên chùm dây dẫn chính 145 ở phía trước thanh đỡ 143, và kéo dài về phía trước ở các phía bên trái của phần nổi vành gờ trên 22a và phần nhô bên trái 135c dọc theo phần nổi vành gờ trên 22a và phần nhô bên trái 135c.

Như thể hiện trên Fig.9, ắc quy 151 để cấp điện cho cảm biến góc lệch nghiêng 141 được bố trí ở phía bên trái thân xe, và chùm dây dẫn chính 145 để nối cảm biến góc lệch nghiêng 141 và ắc quy 151 được chạy ở phía bên trái khung chính 22. Cáp phanh khóa liên động phanh 112 và chùm dây dẫn chính 145 được chạy để được nằm cách nhau theo hướng lên trên-xuống dưới ở phía bên trái khung chính 22. Theo kết cấu này, do cả cáp phanh khóa liên động phanh 112 và chùm dây dẫn chính 145 có thể được chạy ở phía bên trái khung chính 22, cách bố trí cáp và chùm dây dẫn có thể được đơn giản hóa, do vậy giảm các bước lắp ráp.

Fig.10 là hình chiếu đứng từ phía bên trái thể hiện phần trước của xe máy 10.

Bánh trước 13 được tạo ra có phanh bánh trước 91 ở phần tâm của bánh trước 13. Phanh bánh trước 91 bao gồm trống phanh (không được thể hiện trên hình vẽ), tấm phanh 91b, guốc phanh (không được thể hiện trên hình vẽ), cam (không được thể hiện trên hình vẽ), trục cam 91c, và cần phanh 91d.

Trống phanh được tạo ra liền khối với mayor 13a bố trí ở phần giữa của bánh trước 13. Tấm phanh 91b được lắp cố định vào trục 32 để đóng lỗ của trống phanh 91a, và mỗi một phần đầu của cặp guốc phanh được đỡ lặc được bởi tấm phanh 91b.

Cam được bố trí giữa các phần đầu kia của cặp guốc phanh. Một phần đầu của trục cam 91c, mà được đỡ quay được bởi tấm phanh 91b, được gắn vào cam, và trục cam 91c nhô ra ngoài qua tấm phanh 91b. Một phần đầu của cần phanh 91d được gắn vào phần đầu kia, mà nhô ra ngoài trục cam 91c, và một phần đầu của cáp 161 dùng cho phanh bánh trước được nối với phần đầu kia của cần phanh 91d. Phần đầu kia của cáp 161 dùng cho phanh bánh trước được nối với tay phanh 93 (xem Fig.1) bố trí trên tay lái 31.

Dây trong trong ống ngoài của cáp 161 dùng cho phanh bánh trước được kéo để đáp lại hoạt động của tay phanh 93. Do vậy, việc lặc cần phanh 91d làm cho cam

quay cùng với trục cam 91c, cặp guốc phanh được ép tỳ vào bề mặt theo chu vi trong của trống phanh, và bánh trước 13 được phanh.

Cáp phanh khóa liên động phanh 112 được uốn cong xuống dưới từ phần đầu trước của khung chính 22, kéo dài xuống dưới dọc theo ống đầu 21, và kéo dài đến phanh bánh trước 91 theo cách tương tự như cáp 161 dùng cho phanh bánh trước. Phần đầu xa của cáp phanh khóa liên động phanh 112 được nối với cần phanh 91d.

Do cần phanh 91d được bố trí ở phía kia (phía bên trái) của thân xe, phanh bánh trước 91 được hoạt động từ phía kia (phía bên trái) của thân xe. Do vậy, có thể nói rằng phanh bánh trước 91 được bố trí ở phía kia (phía bên trái) của thân xe.

Chùm dây dẫn chính 145 kéo dài từ phía bên trái khung nghiêng xuống 27 qua bên dưới khung nghiêng xuống 27, và phần của chùm dây dẫn chính 145 được dẫn hướng về phía sau đèn pha 163, và được nối với phần sau của đèn pha 163. Phần khác của chùm dây dẫn chính 145 được nối với thiết bị chiếu sáng khác hoặc linh kiện điện tử.

Cáp phanh khóa liên động phanh 112 và chùm dây dẫn chính 145 không đi ngang qua hoặc tiếp xúc nhau trên đường đi của chúng.

Trên Fig.1, bánh sau 16 được tạo ra có phanh bánh sau 92 ở phần tâm của bánh sau 16. Phanh bánh sau 92 bao gồm trống phanh (không được thể hiện trên hình vẽ), tấm phanh 92b, guốc phanh (không được thể hiện trên hình vẽ), cam (không được thể hiện trên hình vẽ), trục cam (không được thể hiện trên hình vẽ), và cần phanh 92d. Do cần phanh 92d được bố trí ở một phía (phía bên phải) của thân xe, phanh bánh sau 92 được hoạt động từ một phía (phía bên phải) của thân xe. Do vậy, có thể nói rằng phanh bánh sau 92 được bố trí ở một phía (phía bên phải) của thân xe.

Trống phanh được tạo ra liền khối với mayơ 16a bố trí ở phần giữa của bánh sau 16. Tấm phanh 92b được lắp cố định vào trục 35 để đóng lỗ của trống phanh, và mỗi một phần đầu của cặp guốc phanh được đỡ lắ được bởi tấm phanh 92b.

Cam được bố trí giữa các phần đầu kia của cặp guốc phanh. Một phần đầu của trục cam được đỡ quay được bởi tấm phanh 92b được gắn vào cam, và trục cam nhô ra ngoài qua tấm phanh 92b. Một phần đầu của cần phanh 92d được gắn vào phần đầu kia, mà nhô ra ngoài trục cam, và một phần đầu của cần phanh 117 được nối với

phần đầu kia của cần phanh 92d. Phần đầu kia của cần phanh 117 được nối với phần dưới của bộ điều chỉnh (xem Fig.2) của CBS 95 (xem Fig.2).

Khi bàn đạp phanh 94 được vận hành, trên Fig.2, bộ điều chỉnh 111 được di chuyển về phía trước để đáp lại việc lắc theo chiều kim đồng hồ của phần kéo dài cần 94a, và cần phanh 117 và dây trong 123 của cáp phanh khóa liên động phanh 112 được kéo về phía trước. Kết quả là, trong phanh bánh sau 92 được thể hiện trên Fig.1, việc lắc cần phanh 92d làm cho cam quay, khiến cho cặp guốc phanh được ép tỳ vào bề mặt theo chu vi trong của trống phanh, và bánh sau 16 được phanh. Đồng thời, trong phanh bánh trước 91 được thể hiện trên Fig.10, việc lắc cần phanh 91d nối với dây trong 123 của cáp phanh khóa liên động phanh 112 làm cho bánh trước 13 được phanh, như trong phần mô tả trên đây.

Như thể hiện trên Fig.1, Fig.2, Fig.7 và Fig.10, khung thân xe 11 bao gồm khung chính 22 kéo dài về phía sau so với thân xe từ ống đầu 21, và khung chính 22 bao gồm phần nối vành gờ trên 22a như phần nhô. Phanh bánh trước 91 dùng để phanh bánh trước 13 và phanh bánh sau 92 dùng để phanh bánh sau 16, mỗi phanh được tạo ra bởi phanh kiểu tang, và phanh bánh trước 91 được bố trí ở phía bên trái thân xe, và bàn đạp phanh 94 như bộ phận vận hành phanh bánh sau để khởi động phanh bánh sau 92 được bố trí ở phía bên phải thân xe. Một đầu của cáp phanh khóa liên động phanh 112 được nối với bàn đạp phanh 94 qua bộ điều chỉnh 111, cáp phanh khóa liên động phanh 112 kéo dài dọc theo khung chính 22 từ phía bộ điều chỉnh 111, và đầu kia của cáp phanh khóa liên động phanh 112 được nối với phanh bánh trước. Nhờ vậy, theo kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe máy 10 như xe kiểu ngồi để chân hai bên, lực phanh được tác dụng vào cả phanh bánh sau 92 và phanh bánh trước 91 để đáp lại hoạt động của bàn đạp phanh 94.

Cảm biến góc lệch nghiêng 141 như linh kiện điện tử được đỡ trên khung chính 22 qua thanh đỡ 143 như thanh đỡ, và thanh đỡ 143 đỡ cảm biến góc lệch nghiêng 141 bao gồm phần đỡ cáp 143c như phần kéo dài, phần này che phần nối vành gờ trên 22a của khung chính 22. Cáp phanh khóa liên động phanh 112 được đỡ bởi phần đỡ cáp 143c, và được chạy từ phía bên phải thân xe sang phía bên trái thân xe.

Theo kết cấu này, cáp phanh khóa liên động phanh 112 có thể được chạy trong khi được bảo vệ khỏi phần nổi vành gờ trên 22a bởi phần đỡ cáp 143c của thanh đỡ 143. Hơn nữa, do thanh đỡ 143 là chi tiết đỡ đỡ cảm biến góc lệch nghiêng 141, thanh đỡ 143 được dùng để đỡ cáp phanh khóa liên động phanh 112, nhờ vậy loại bỏ nhu cầu riêng biệt cần tạo ra chi tiết đỡ đỡ cáp phanh khóa liên động phanh 112, dẫn đến ngăn không cho tăng chi phí.

Cần hiểu rằng, phương án được mô tả trên đây chỉ biểu thị một khía cạnh của sáng chế, và có thể được thay đổi tùy ý hoặc được áp dụng trong phạm vi bảo hộ của sáng chế.

Ví dụ, theo phương án nêu trên, như thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, mặc dù phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b được bố trí bên trên chùm dây dẫn chính 145, và phần đỡ cáp 143c được bố trí bên dưới chùm dây dẫn chính 145, cách bố trí phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b và phần đỡ cáp 143c không bị giới hạn ở cách bố trí này, và phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b có thể được bố trí bên dưới chùm dây dẫn chính 145, và phần đỡ cáp 143c có thể được bố trí bên trên chùm dây dẫn chính 145.

Như thể hiện trên Fig.6, mặc dù phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b và phần đỡ cáp 143c được tạo ra riêng biệt, sáng chế không bị giới hạn ở đó, và phần đỡ cáp 143c nằm bên trên phần nổi vành gờ trên 22a có thể được tạo ra liền khối với phần đầu xa của phần dẫn hướng chùm dây dẫn 143b.

Sáng chế áp dụng được cho không chỉ xe máy 10 mà còn các xe kiểu ngồi để chân hai bên ngoài xe máy 10. Lưu ý rằng, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các kiểu xe nói chung mà có các thân xe được để chân hai bên bởi người lái xe, kể cả các xe ba bánh và xe bốn bánh được phân loại như các xe địa hình (ATV - all-terrain vehicle), ngoài các xe máy (kể cả các xe đạp gắn máy).

Danh mục các số chỉ dẫn

- 10 Xe máy (xe kiểu ngồi để chân hai bên)
- 11 Khung thân xe
- 13 Bánh trước
- 16 Bánh sau
- 21 Ống đầu

- 22 Khung chính
- 22a Phần nối vành gờ trên (phần nhô, phần nổi)
- 91 Phanh bánh trước
- 92 Phanh bánh sau
- 94 Bàn đạp phanh (bộ phận vận hành phanh bánh sau)
- 111 Bộ điều chỉnh
- 112 Cáp phanh khóa liên động phanh
- 135 Nửa khung bên trái (vật liệu dập)
- 136 Nửa khung bên phải (vật liệu dập)
- 141 Cảm biến góc lệch nghiêng (linh kiện điện tử)
- 143 Thanh đỡ (thanh đỡ)
- 143b Phần dẫn hướng chùm dây dẫn (phần dẫn hướng)
- 143c Phần đỡ cáp (phần kéo dài)
- 145 Chùm dây dẫn chính
- 151 Ắc quy

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên mà trong đó khung thân xe (11) bao gồm khung chính (22) kéo dài về phía sau so với thân xe từ ống đầu (21), khung chính (22) được tạo ra bằng cách nối nửa khung bên trái (135) và nửa khung bên phải (136) như cặp vật liệu dập bên trái và bên phải, và bao gồm phần nối vành gờ trên (22a), là phần nối vành gờ trên giữa cặp nửa khung bên trái (135) và nửa khung bên phải (136), và được bố trí dọc theo toàn bộ chiều dài của khung chính (22), chiều cao của phần nối vành gờ trên (22a) lớn hơn đường kính ngoài của cặp phanh khóa liên động (112), phanh bánh trước (91) dùng để phanh bánh trước (13) và phanh bánh sau (92) dùng để phanh bánh sau (16), mỗi phanh được tạo ra bởi phanh kiểu tang, phanh bánh trước (91) được bố trí ở phía bên trái thân xe, bộ phận vận hành phanh bánh sau (94) để khởi động phanh bánh sau (92) được bố trí ở phía bên phải thân xe, một đầu của cặp phanh khóa liên động (112) được nối với bộ phận vận hành phanh bánh sau (94) qua bộ điều chỉnh (111), cặp phanh khóa liên động (112) kéo dài dọc theo khung chính (22) từ phía bộ điều chỉnh, và đầu kia của cặp phanh khóa liên động (112) được nối với phanh bánh trước (91) khiến cho lực phanh được tác dụng vào cả phanh bánh sau (92) và phanh bánh trước (91) để đáp lại hoạt động của bộ phận vận hành phanh bánh sau (94), linh kiện điện tử (141) được đỡ trên khung chính (22) qua thanh đỡ (143); khác biệt ở chỗ, thanh đỡ (143) đỡ linh kiện điện tử (141) có phần đỡ linh kiện điện tử (143a) và phần dẫn hướng chùm dây (143b), mà được bố trí ở phía bên trái phần nối vành gờ trên (22a) của khung chính (22), và phần đỡ cáp (143c) kéo dài từ phía bên trái sang phía bên phải phần nối vành gờ trên (22a), và được bố trí để đi ngang qua phần nối vành gờ trên (22a) của khung chính (22), phần đỡ cáp (143c) che phần nối vành gờ trên (22a) của khung chính (22) từ bên trên, và cặp phanh khóa liên động (112) được đỡ và được bố trí bên trên phần đỡ cáp (143c) và được chạy từ phía bên phải thân xe sang phía bên trái thân xe.

2. Kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:

ắc quy (151) để cấp điện cho linh kiện điện tử (141) được bố trí ở phía bên trái thân xe,

chùm dây dẫn chính (145) để nối linh kiện điện tử (141) và ắc quy (151) được chạy ở phía bên trái khung chính (22), và

cáp phanh khóa liên động (112) và chùm dây dẫn chính (145) được chạy để được nằm cách nhau theo hướng lên trên-xuống dưới ở phía bên trái khung chính (22).

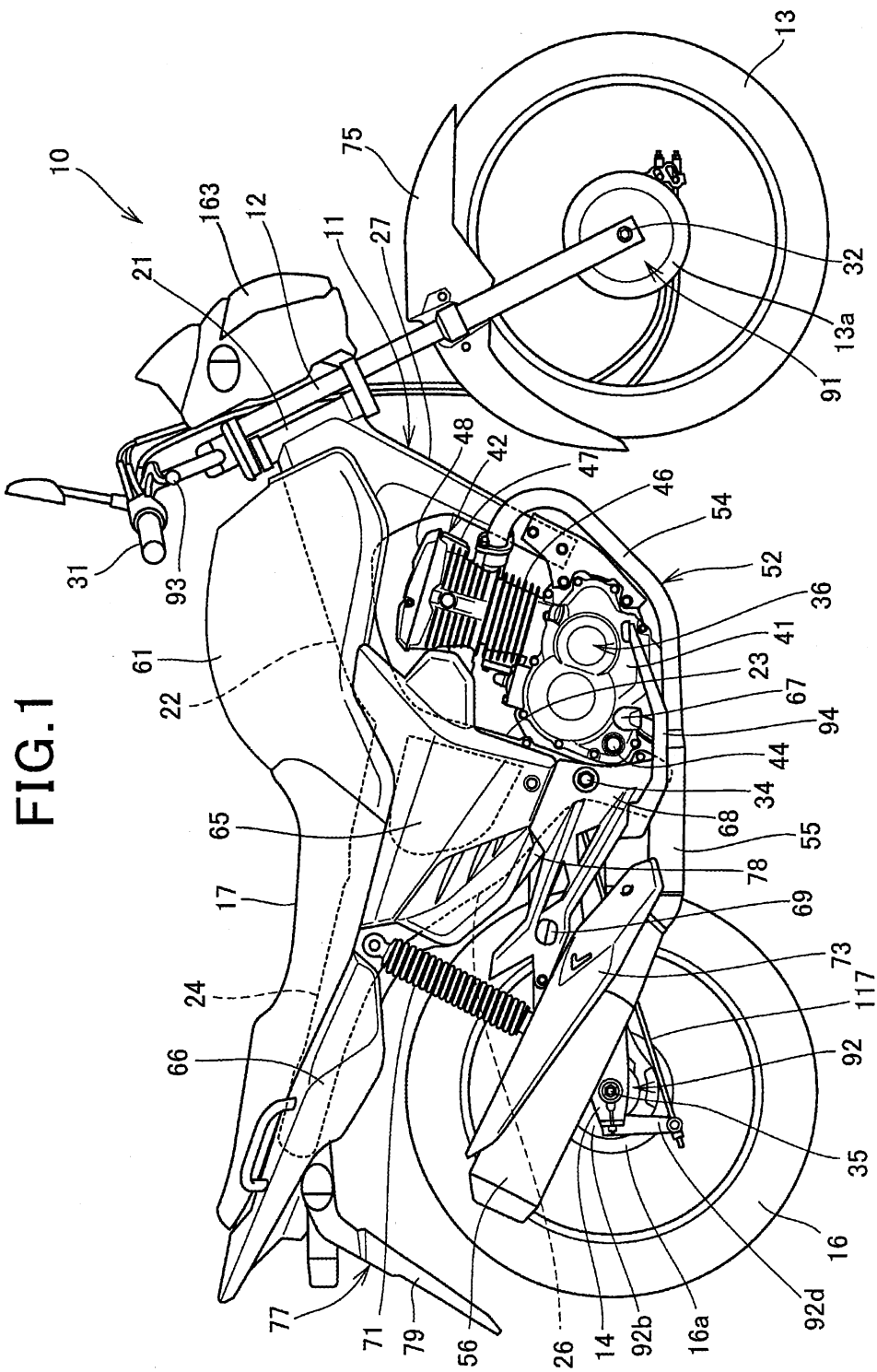
3. Kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

linh kiện điện tử (141) được bố trí ở phía bên trái khung chính (22),
phần nhô (22a) được tạo ra trên phần trên của khung chính (22), và
phần đỡ cáp (143c) kéo dài từ phía bên trái thân xe để che phần nhô (22a), và được bố trí để chồng lên phần nhô (22a).

4. Kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2 hoặc 3, trong đó thanh (143) có phần dẫn hướng (143b) để dẫn hướng chùm dây dẫn chính (145).

5. Kết cấu đỡ phanh khóa liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 4, trong đó:

phần đỡ cáp (143c) và phần dẫn hướng (143b) được bố trí sát gần nhau theo hướng trước-sau, và
một phần trong số phần đỡ cáp (143c) và phần dẫn hướng (143b) được bố trí bên trên chùm dây dẫn chính (145), và phần kia được bố trí bên dưới chùm dây dẫn chính (145).



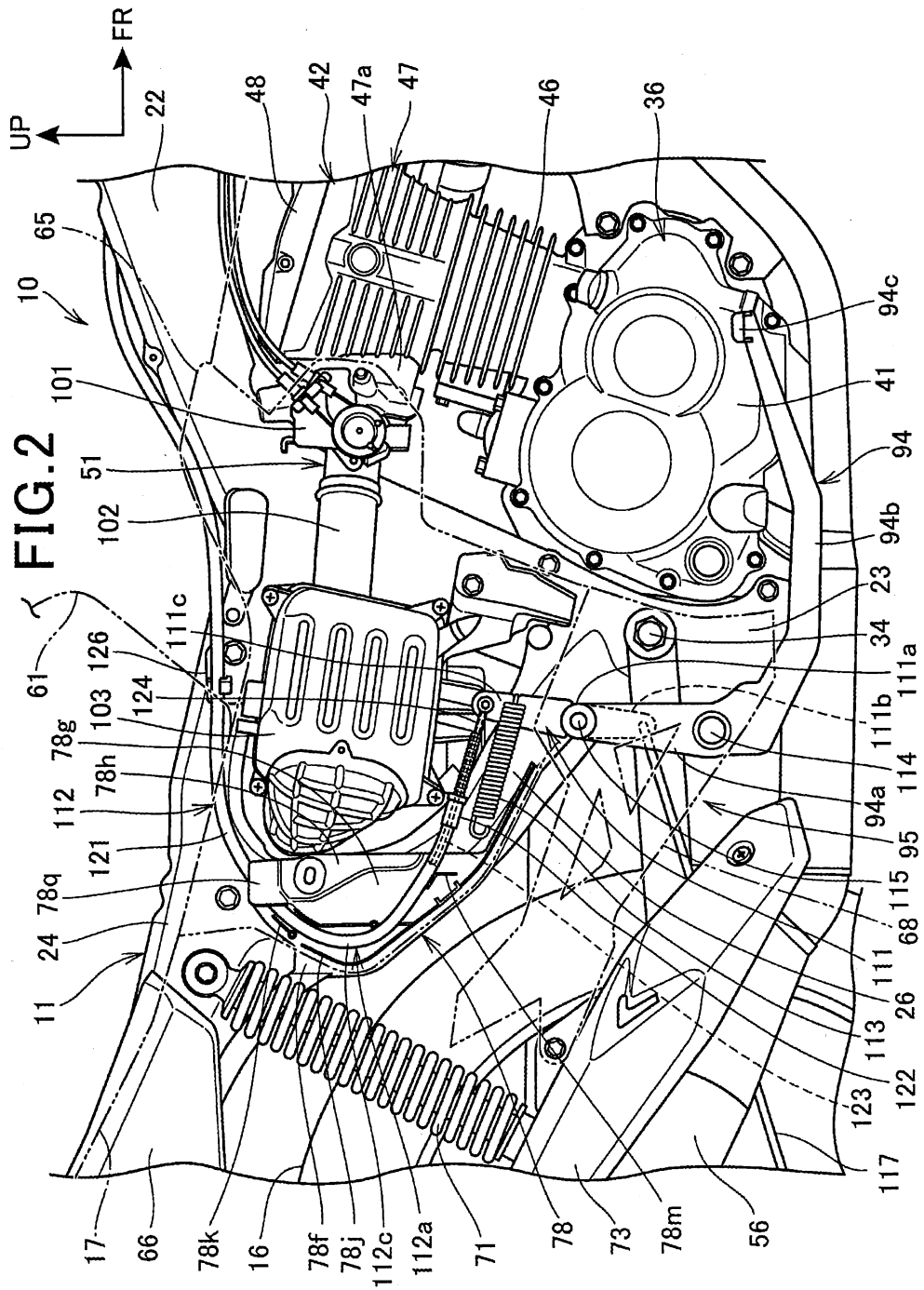
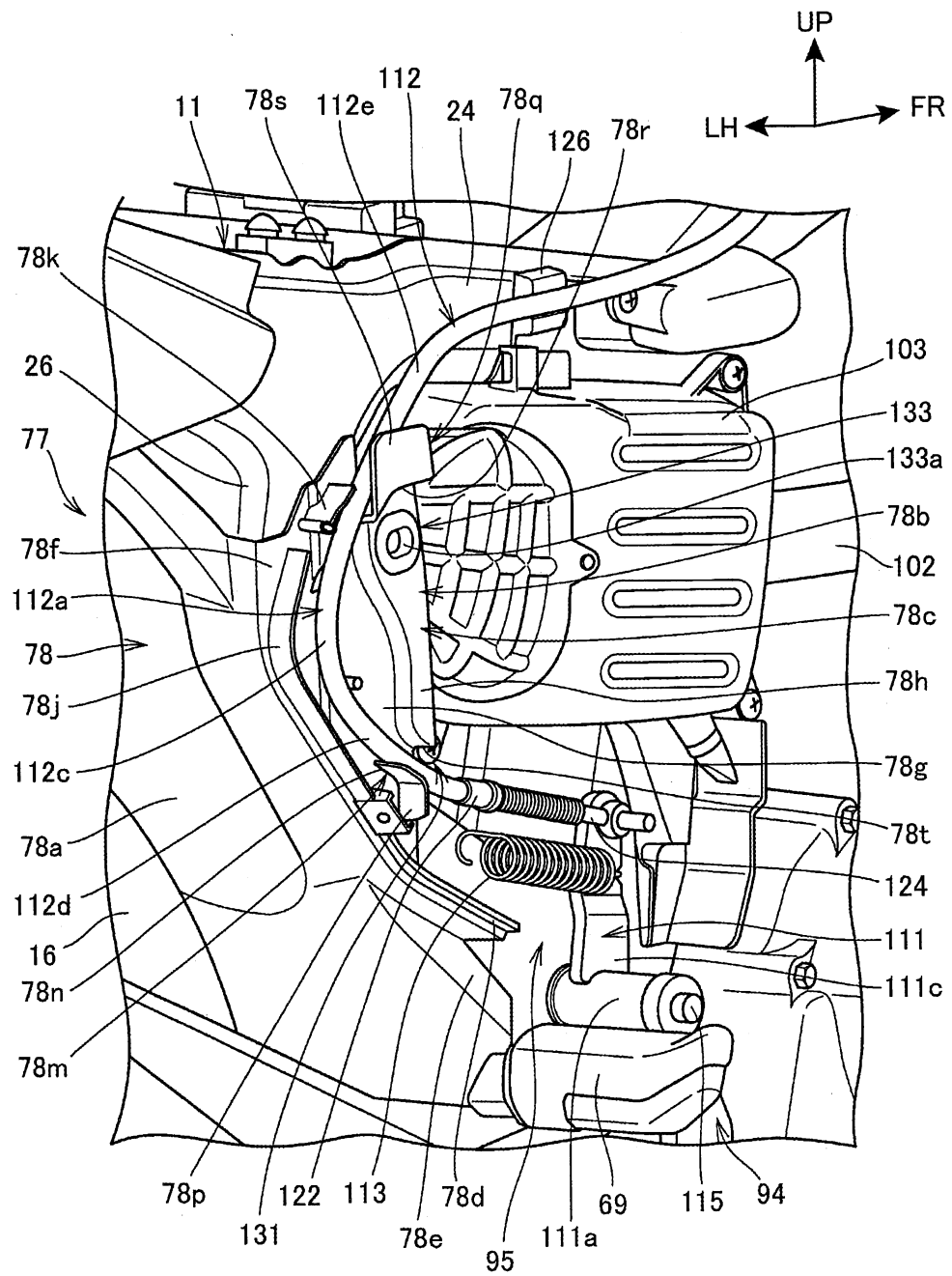
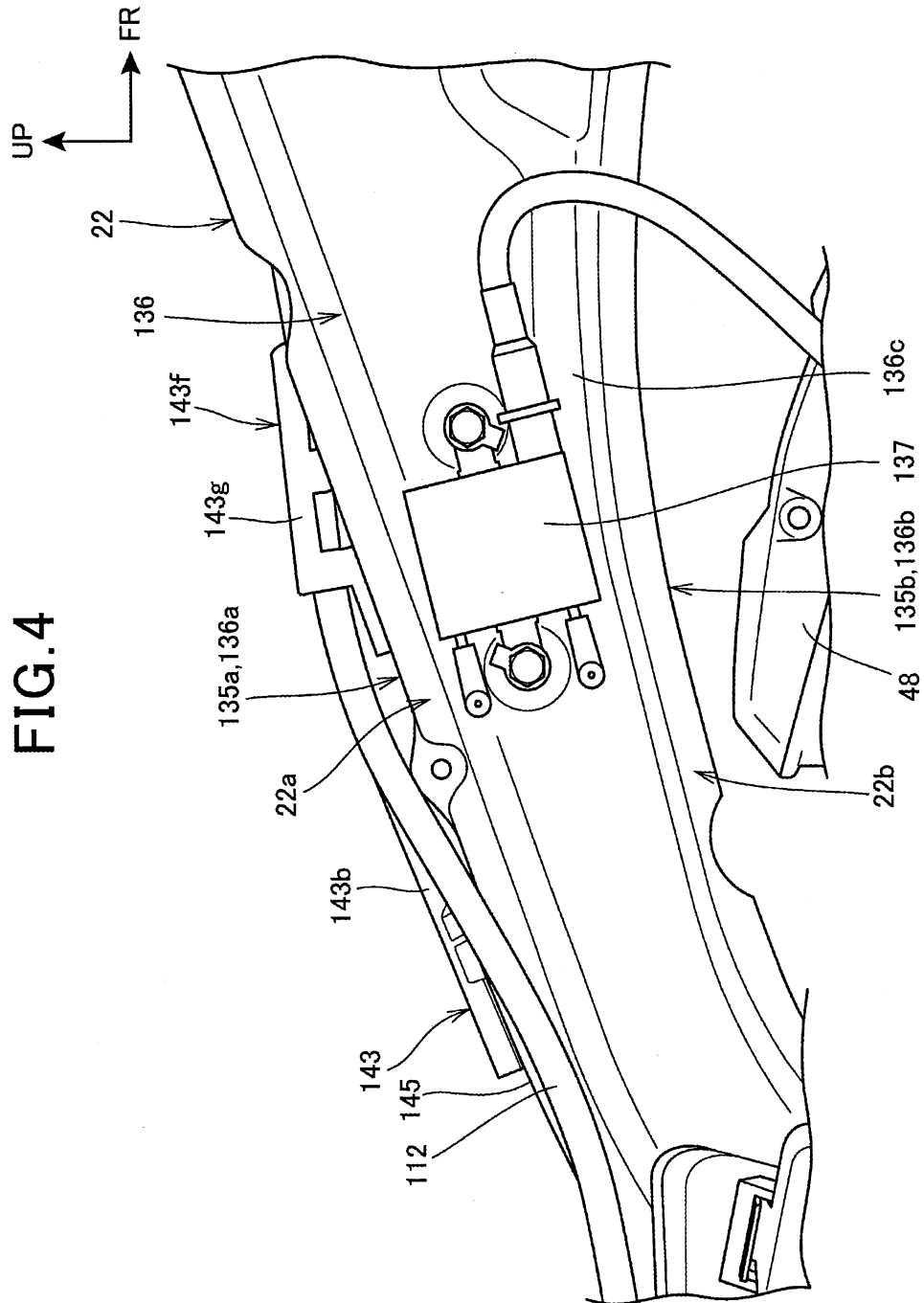
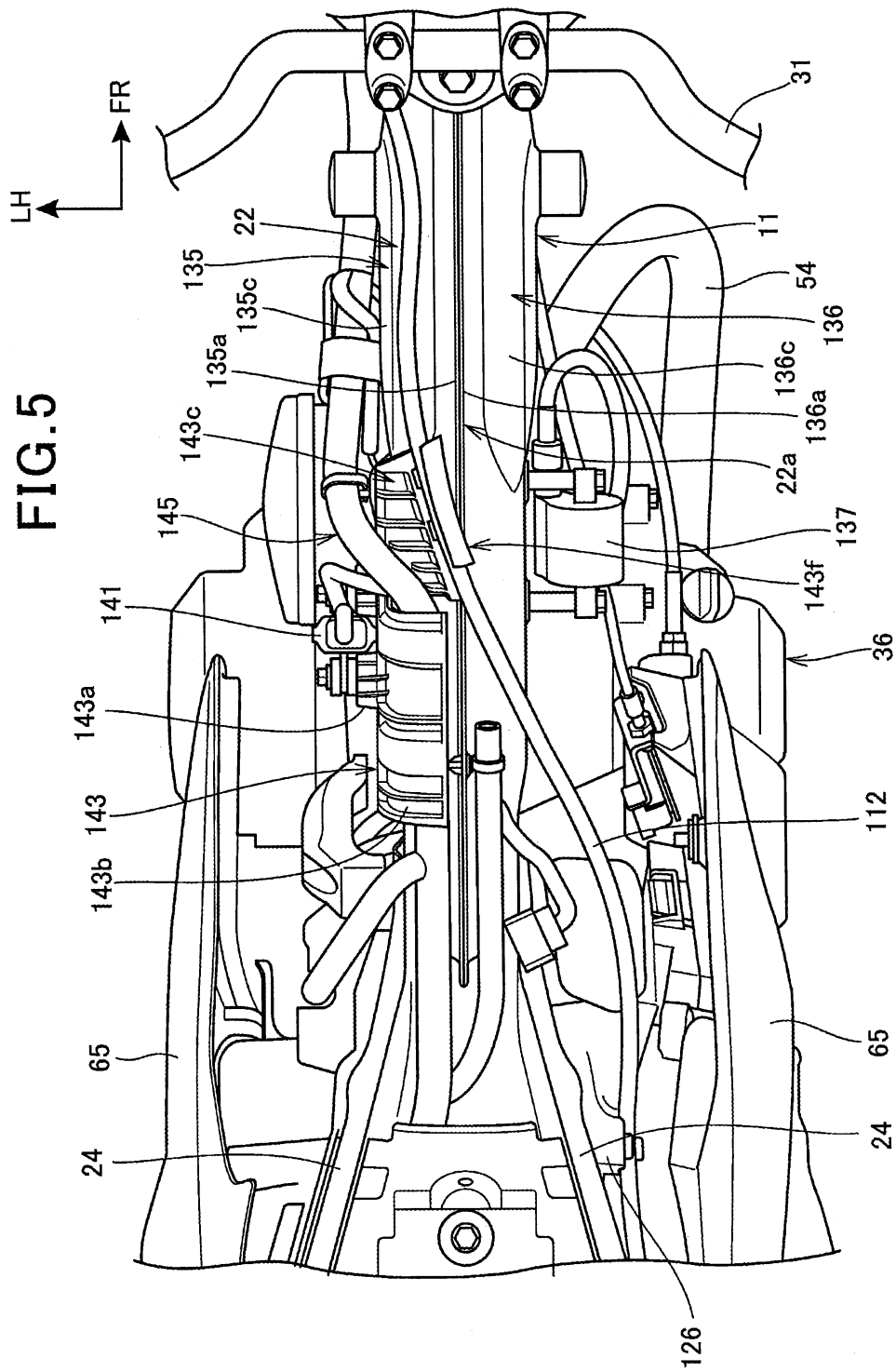
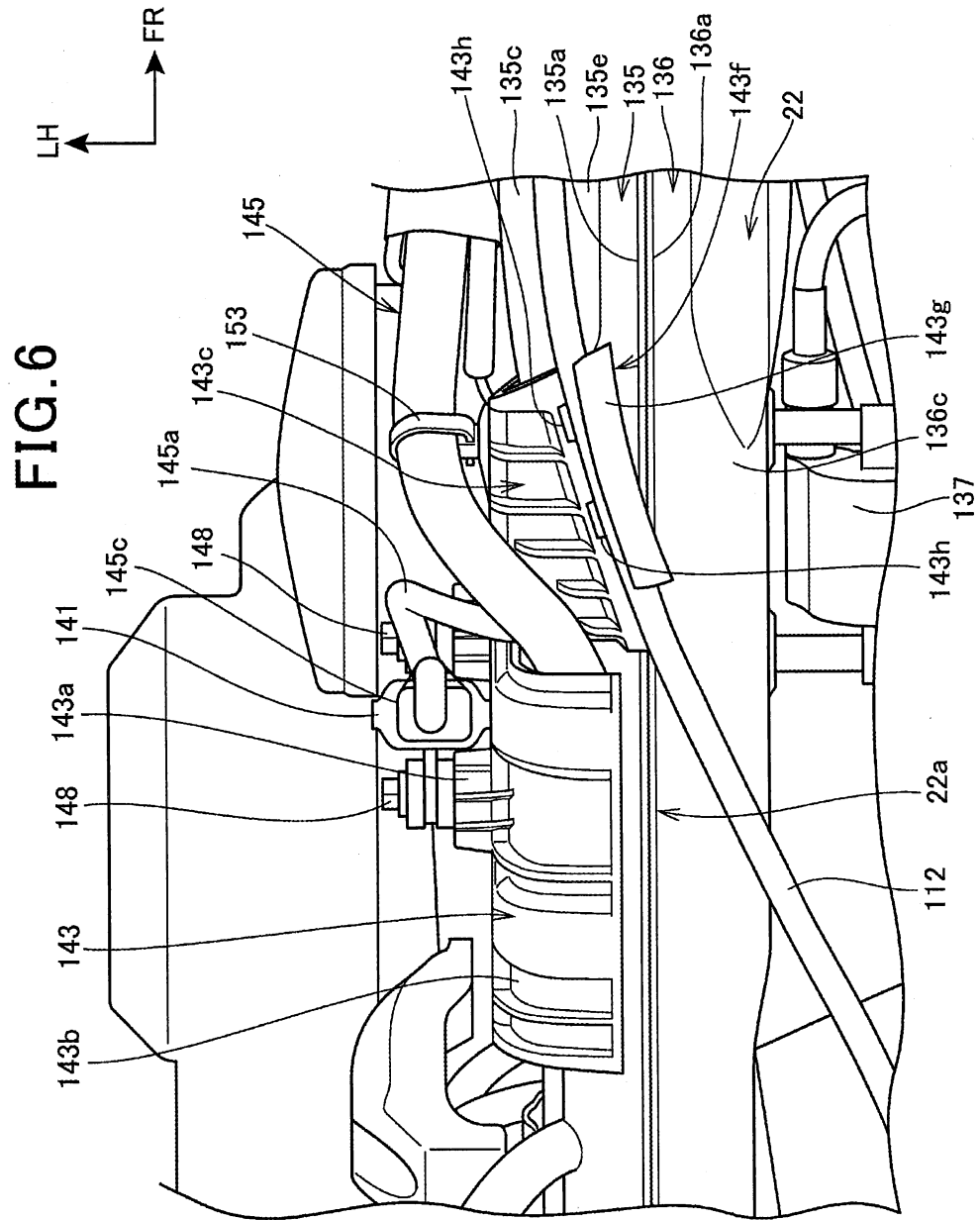


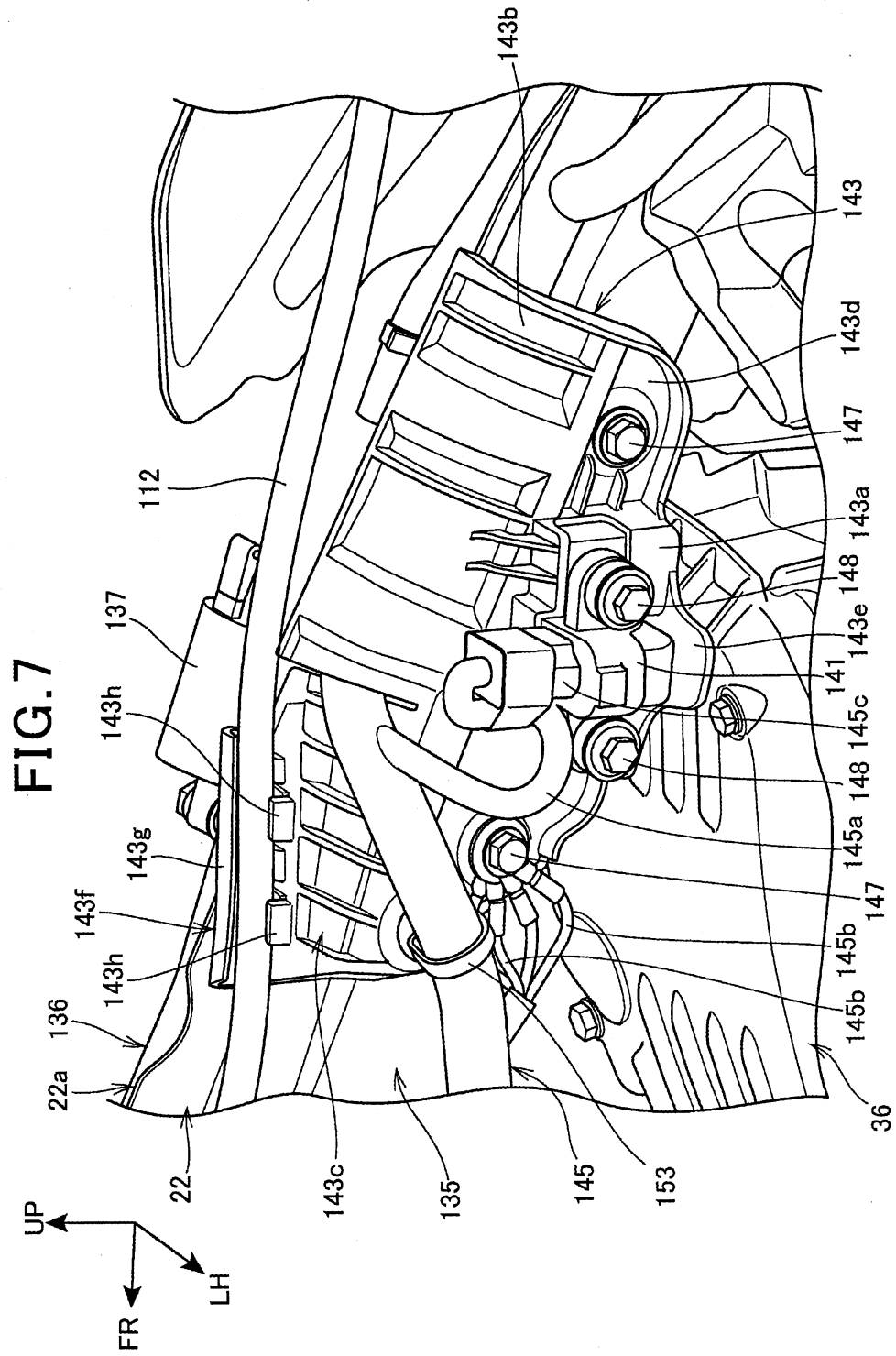
FIG.3











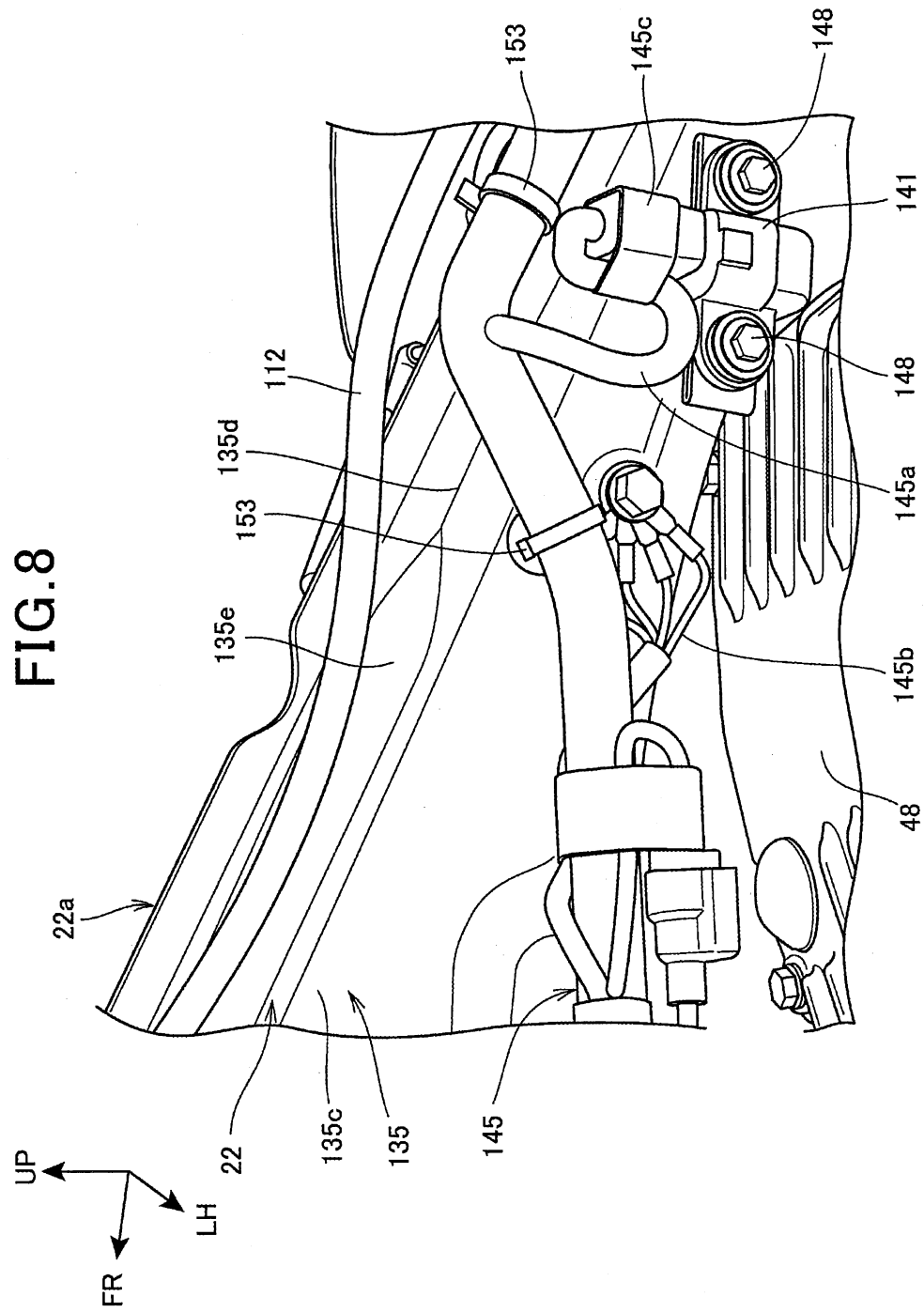


FIG. 9

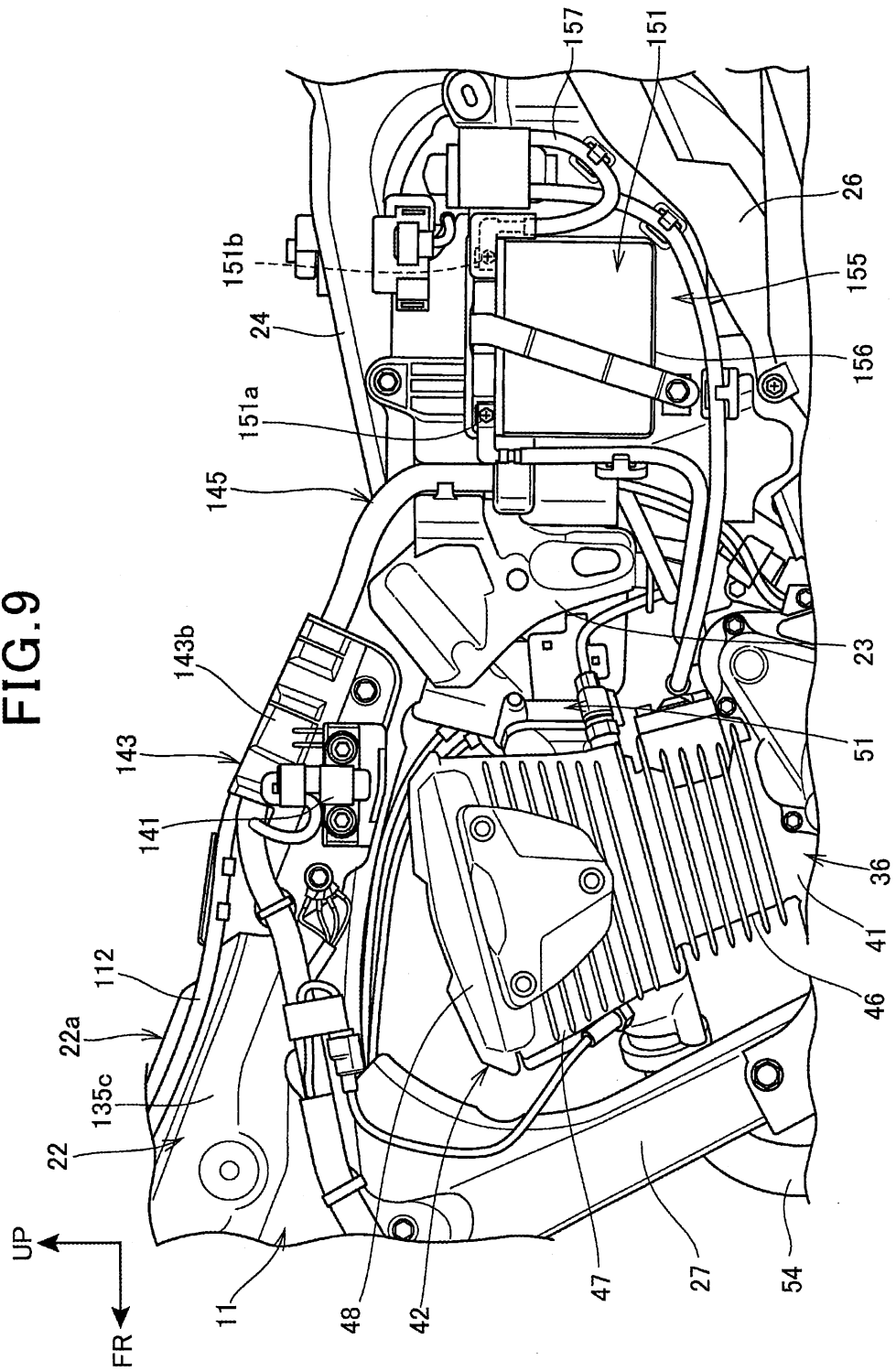


FIG.10

