



(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)



1-0033127

(51)⁷ **B62K 19/38; B62J 23/00; B62L 3/04; B62J 15/00; B62K 11/04** (13) **B**

(21) 1-2019-01768

(22) 28/09/2017

(86) PCT/JP2017/035320 28/09/2017

(87) WO2018/062420 05/04/2018

(30) 2016-195270 30/09/2016 JP

(45) 25/09/2022 414

(43) 25/06/2019 375A

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

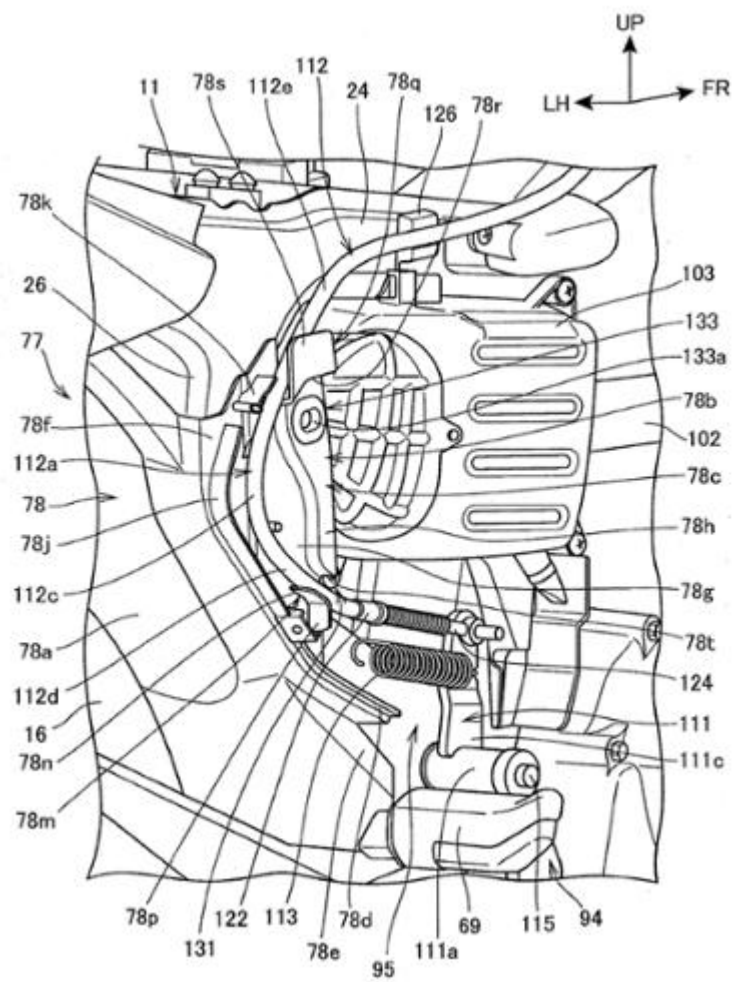
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) IGUCHI Takamasa (JP).

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

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

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng ngăn chặn sự dịch chuyển quá của phần cong trong cáp phanh liên động trong khi đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong. Phần cong (112a) bao gồm phần kéo dài về phía trước (112e) kéo dài về phía trước từ đỉnh (112c) của phần cong như đầu sau của phần cong (112a), và phần kéo dài về phía sau (112d) kéo dài về phía sau từ phía bộ cân bằng (111). Chi tiết dạng tấm (78) được bố trí giữa phần cong (112a) và khung phụ (26), và chi tiết dạng tấm (78) được tạo có gờ thứ nhất (78m) để dẫn hướng phần kéo dài về phía sau (112d), và gờ thứ hai (78q) để dẫn hướng phần kéo dài về phía trước (112e).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong kết cấu phanh liên động thông thường dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên, mỗi một trong số phanh bánh trước và phanh bánh sau là các phanh kiểu trống, và cáp phanh liên động được nối với chi tiết vận hành phanh bánh sau (Bàn phanh) và phanh bánh trước qua bộ cân bằng. Đã biết tới kết cấu phanh liên động trong đó khi việc vận hành phanh được thực hiện bởi chi tiết vận hành phanh bánh sau, cáp phanh liên động (cụ thể là, dây trong) được kéo để vận hành phanh bánh trước (xem, ví dụ, Tài liệu sáng chế 1).

Cáp phanh liên động kéo dài về phía sau từ điểm nối với bộ cân bằng, bị dẫn bằng cách được uốn cong ở độ cong định trước để kéo dài về phía trước, và được định tuyến ở bên phải (bên Bàn phanh) của khung chính.

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1

Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số
2014-46799

Trong tài liệu sáng chế 1, cáp phanh liên động được uốn cong đăng sau bộ cân bằng để được hướng về phía trước thân xe, và phần cong này được bố trí giữa bộ phận cấu thành thân xe và nắp thân xe. Các phần khác với phần cong của cáp phanh liên động được đỡ bởi thân xe sử dụng các kẹp mà được bố trí trên khung thân xe để không giới hạn độ uốn của phần cong, sao cho mức tự do của độ uốn được mang lại cho phần cong. Có mong muốn tạo ra kết cấu trong đó sự dịch chuyển quá của phần cong được ngăn chặn trong khi đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng ngăn chặn sự dịch chuyển quá của phần cong trong cáp phanh liên động trong khi đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong.

Để giải quyết vấn đề mô tả trên đây, sáng chế (dấu hiệu thứ nhất) đề xuất kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó khung thân xe (11) bao gồm khung chính (22) kéo dài về phía sau tương đối với thân xe từ ống đầu (21), khung giữa (23) kéo dài đi xuống tương đối với thân xe từ khung chính (22), khung yên xe (24) kéo dài về phía sau từ khung chính (22), và khung phụ (26) nối mỗi một trong số khung yên xe (24) và khung giữa (23) với nhau. Mỗi một trong số phanh bánh trước (91) để phanh bánh trước (13) và phanh bánh sau (92) để phanh bánh sau (16) được cấu tạo bởi phanh kiểu trống. Phanh bánh trước (91) được bố trí ở bên trái thân xe, và chi tiết vận hành phanh bánh sau (94) để vận hành phanh bánh sau (92) được bố trí ở bên phải thân xe. Một đầu của cáp phanh liên động (112) được nối với chi tiết vận hành phanh bánh sau (94) qua bộ cân bằng (111), cáp phanh liên động (112) có phần cong (112a) được tạo để được uốn cong theo cách nhô về phía sau từ phía bộ cân bằng (111), bị dẫn bằng cách kéo dài về phía trước, và đầu kia của cáp phanh liên động (112) kéo dài về phía trước được nối với phanh bánh trước (91). Nhờ đó, lực phanh được tác động vào cả phanh bánh sau (92) và phanh bánh trước (91) đáp ứng với sự vận hành của chi tiết vận hành phanh bánh sau (94). Phần cong (112a) bao gồm phần kéo dài về phía

trước (112e) kéo dài về phía trước từ đầu sau (112c) của phần cong (112a), và phần kéo dài về phía sau (112d) kéo dài về phía sau từ phía bộ cân bằng (111). Chi tiết dạng tấm (78) được bố trí giữa phần cong (112a) và khung thân xe (11). Chi tiết dạng tấm (78) được tạo có gờ thứ nhất (78m) để dẫn hướng phần kéo dài về phía sau (112d), và gờ thứ hai (78q) để dẫn hướng phần kéo dài về phía trước (112e).

Theo dấu hiệu thứ hai, chi tiết dạng tấm (78) có thể được cấu tạo bởi chấn bùn sau (77).

Theo dấu hiệu thứ ba, chi tiết dạng tấm (78) có thể được che bởi nắp che bên (65) từ một bên.

Theo dấu hiệu thứ tư, gờ thứ nhất (78m) tạo ra khoảng trống (131) có mặt cắt dạng lỗ kéo dài, khoảng trống (131) được tạo giữa gờ thứ nhất (78m) và phần bậc (78h) tạo trong chi tiết dạng tấm (78), và độ cao của khoảng trống (131) có dạng lỗ kéo dài có thể được thiết lập lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh liên động (112).

Theo khía cạnh thứ năm, gờ thứ hai (78q) có thể giới hạn ít nhất chỉ phần dưới của cáp phanh liên động (112).

Theo dấu hiệu thứ sáu, phần dưới của chi tiết dạng tấm (78) bao gồm phần nhô (78d) kéo dài về phía trước gờ thứ nhất (78m), và phần nhô (78d)

có thể kéo dài tới điểm nối giữa cáp phanh liên động (112) và bộ cân bằng (111).

Theo khía cạnh thứ bảy, phần cong (112a) có thể được bố trí ở phía bên của khoảng trống (155) tạo bởi khung phụ (26), khung yên xe (24), và khung giữa (23), và có hình dạng dọc theo khung phụ (26) và khung yên xe (24).

Theo khía cạnh thứ tám, trong chi tiết dạng tấm (78), thành sau (78a) gắn với bề mặt sau của khung phụ (26) và đối mặt với bánh sau (16) được tạo liền khối với thành bên (78b) kéo dài về phía trước dọc theo bề mặt bên của khung phụ (26) từ mép bên ở bên phải của thành sau (78a), và gờ thứ nhất (78m) và gờ thứ hai (78q) có thể được tạo trong thành bên (78b).

Theo dấu hiệu thứ nhất của sáng chế, phần kéo dài về phía sau và phần kéo dài về phía trước lần lượt được dẫn hướng bởi gờ thứ nhất và gờ thứ hai, và nhờ đó phần cong có thể được giữ sao cho sự dịch chuyển quá của phần cong được ngăn chặn trong khi đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong.

Theo dấu hiệu thứ hai, phần cong có thể được dẫn hướng sử dụng các chi tiết cấu thành sẵn có, nhờ đó giảm chi phí.

Theo dấu hiệu thứ ba, nắp che bên có thể bảo vệ phần cong, gờ thứ nhất, và gờ thứ hai, và nắp che bên được làm cho tiếp xúc với các phần đầu của gờ thứ nhất và gờ thứ hai, khiến cho sự dao động của phần cong có thể được ngăn chặn.

Theo dấu hiệu thứ tư, khoảng trống mà cáp phanh liên động có thể được di chuyển trong đó có thể được tạo, nhờ đó đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong.

Theo dấu hiệu thứ năm, ít nhất sự dịch chuyển theo hướng lên-xuống của phần cong có thể được ngăn chặn.

Theo dấu hiệu thứ sáu, cáp phanh liên động giữa gờ thứ nhất và điểm nối giữa cáp phanh liên động và bộ cân bằng được che bởi phần nhô từ bên dưới, sao cho cáp phanh liên động có thể được bảo vệ.

Theo dấu hiệu thứ bảy, việc sử dụng khung phụ và khung yên xe giúp cho có thể tăng mức tự do khi thiết lập vị trí dẫn hướng để dẫn hướng phần cong, nhờ đó dễ dàng đảm bảo mức tự do của độ uốn của cáp phanh liên động và dễ dàng giữ phần cong.

Theo dấu hiệu thứ tám, khung thân xe có thể được bảo vệ bởi thành sau khỏi đá, bùn, hoặc tương tự bắn lên bởi bánh sau, và phần cong có thể được giữ bởi thành bên. Theo đó, chi tiết dạng tám có tác dụng như phần

chấn bừa bởi thành sau và chi tiết giữ bởi thành bên, nhờ đó có khả năng giảm số lượng các chi tiết cấu thành và giảm chi phí.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa xe máy bao gồm kết cấu phanh liên động theo sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa phần chính của xe máy.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh minh họa cấp phanh liên động và các chi tiết xung quanh của nó.

Fig.4 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa cấp phanh liên động và các chi tiết xung quanh của nó.

Fig.5 là hình chiếu bằng minh họa cấp phanh liên động và các chi tiết xung quanh của nó.

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

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh minh họa thanh đỡ và các chi tiết xung quanh của nó.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh minh họa cấp phanh liên động, bộ dây chính, và các chi tiết xung quanh của nó.

Fig.9 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái minh họa phần giữa của xe máy.

Fig.10 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái minh họa phần trước của xe máy.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Dưới đây, một phương án thực hiện của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng về phía trước, về phía sau, sang trái, sang phải, đi lên và đi xuống là các hướng tương đối với thân xe trừ khi được chỉ rõ theo cách khác. Trên các hình vẽ, ký hiệu FR thể hiện hướng về phía trước của thân xe, ký hiệu UP thể hiện hướng đi lên của thân xe, và ký hiệu LH thể hiện hướng sang trái của thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa xe máy 10 bao gồm kết cấu phanh liên động theo sáng chế.

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

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

Khung thân xe 11 là chi tiết rỗng mà được tạo bằng cách dính các chi tiết dạng tấm đúc ép (các vật liệu đúc ép), và bao gồm ống đầu 21, khung chính 22, cặp khung giữa trái và phải 23, cặp khung yên xe trái và phải 24, cặp khung phụ trái và phải 26, và khung đi 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. Mỗi một trong số các khung giữa trái và phải 23 kéo dài đi xuống từ đầu sau của khung chính 22. Các khung yên xe trái và phải 24 lần lượt kéo dài về phía sau từ các bên trái và 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 đi xuống 27 được nối với ống đầu 21 bên dưới đầu xa của khung chính 22, và kéo dài nghiêng đi xuống và về phía sau bên dưới khung chính 22 từ ống đầu 21.

Càng trước 12 đỡ tay lái 31 bằng phần trên của nó, và đỡ bánh trước 13 bởi phần dưới của nó qua trục bánh xe 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 trái và phải 23, và bánh sau 16 được đỡ ở phần đầu sau của đòn lắc 14 qua trục bánh xe 35.

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

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

Hộp trục khuỷu 41 được gắn với các khung giữa trái và phải 23 và khung đi xuống 27. Hộp truyền động 44 được bố trí ở phần sau của hộp trục khuỷu 41. Phần xi lanh 42 bao gồm khối xi lanh 46 tạo nhô đi lên từ hộp trục khuỷu 41, đầu xi lanh 47 gắn với phần trên của khối xi lanh 46, và nắp đầu 48 tạo 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, bị dẫn bằng cách được uốn cong để kéo dài về phía sau, cơ cấu xúc tác 55 nối với phần đầu sau của ống xả 54, và bộ giảm âm 56 nối với phần đầu sau của cơ cấu xúc tác 55.

Thùng chứa nhiên liệu 61 bố trí ở phía trước yên xe 17 được gắn với khung chính 22 và khung yên xe 24.

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

Cặp cụm giảm sóc sau trái và phải 71 kéo dài giữa đòn lắc 14 và các khung yên xe trái và phải 24. Bộ giảm âm 56 được che bởi nắp chắn nhiệt 73 từ bên trên và các mặt 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 chi tiết dạng tấm 78 để che bánh sau 16 theo hướng đi lên và nghiêng về phía trước của nó, và chắn bùn phía sau 79 để che bánh sau 16 từ bên trên và theo hướng đi lên và nghiêng về phía sau của nó.

Chi tiết dạng tấm 78 được tạo liền khối với chi tiết dạng tấm kéo dài dọc theo khung phụ 26, và cáp phanh liên động được đỡ bởi chi tiết dạng tấm này (các chi tiết sẽ được mô tả sau).

Xe máy 10 bao gồm phanh bánh trước 91 lắp ở bánh trước 13, và phanh bánh sau 92 lắp ở bánh sau 16. Phanh bánh trước 91 là phanh kiểu

trống. Phanh bánh trước 91 được kích hoạt để đáp ứng với sự vận hành của tay phanh 93 lắp ở một phần đầu (phần đầu phải) của tay lái 31, và bánh trước 13 được phanh. Phanh bánh sau 92 là phanh kiểu trống. Phanh bánh sau 92 được kích hoạt để đáp ứng với sự vận hành của Bàn phanh 94 lắp ở phần đầu dưới của khung giữa bên phải 23, phanh bánh trước 91 cũng được kích hoạt liên động với phanh bánh sau 92, và bánh trước 13 và bánh sau 16 được phanh. Bàn phanh 94 được bố trí ở một bên (bên phải) của thân xe.

Do đó, xe máy 10 bao gồm cơ cấu phanh liên động (CBS: Hệ thống phanh kết hợp) 95 (xem Fig.2) để khóa liên động và kích hoạt cả phanh bánh trước 91 và phanh bánh sau 92 đáp ứng với sự vận hành của Bàn phanh 94 như chi tiết vận hành phanh bánh sau. Sau đây, hệ thống phanh liên động 95 được xem đơn giản là "CBS95."

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa phần chính của xe máy 10, và trạng thái trong đó yên xe 17, thùng chứa nhiên liệu 61, nắp che bên 65, và giá đỡ bậc 68 đã được loại bỏ bởi trạng thái trên Fig.1.

Cơ cấu nạp 51 bao gồm thân van tiết lưu 101 nối với phần ống nạp 47a lắp 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 cân bằng 111, cáp phanh liên động 112, và lò xo cuộn kéo 113.

Bàn phanh 94 được đỡ lắ được bởi trục đỡ 114 gắn với khung giữa 23. Bàn phanh 94 bao gồm phần cần 94b kéo dài đi xuống và về phía trước từ phía trục đỡ 114, phần bàn đạp 94c lắp ở phần đầu xa của phần cần 94b, và phần kéo dài cần 94a kéo dài đi lên từ phía trục đỡ 114 như phần kéo dài của phần cần 94b. Sau khi phần bàn đạp 94c được ấn đi xuống, Bàn phanh 94 được đẩy theo chiều ngược chiều kim đồng hồ quanh trục đỡ 114 bởi lò xo hồi phục (không được minh họa) sao cho phần bàn đạp 94c được phục hồi về vị trí định trước ở phía trên.

Bộ cân bằng 111 được đỡ lắ được bởi trục lắ 115 lắp ở phần đầu xa của phần kéo dài cần 94a. Bộ cân bằng 111 bao gồm phần lắp khớp 111a mà được khớp vừa xoay được với trục lắ 115, phần kéo dài đi xuống 111b kéo dài đi xuống từ phần lắp khớp 111a, và phần kéo dài đi lên 111c kéo dài đi lên từ phần lắp khớp 111a.

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

Cáp phanh liên động 112 bao gồm ống ngoài 121, chi tiết cố định đầu ngoài 122 tạo ở một phần đầu của ống ngoài 121, dây trong 123 mà được lắp theo cách di chuyển được trong ống ngoài 121 và chi tiết cố định đầu ngoài 122, và chi tiết cố định đầu trong 124 gắn với một phần đầu của dây trong 123. Chi tiết cố định đầu ngoài 122 được cố định với phần cố định bất kỳ trong số các phần cố định như khung phụ 26, và giá đỡ bậc 68. Chi tiết cố định đầu trong 124 được nối với phần đầu xa của phần kéo dài đi lên 111c của bộ cân bằng 111.

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

Cáp phanh liên động 112 kéo dài về phía sau tương đối với thân xe từ bộ cân bằng 111, bị dẫn bằng cách được uốn cong về phía trước tương đối với thân xe để kéo dài về phía trước tương đối với thân xe dọc theo khung chính 22. Cáp phanh liên động 112 có phần cong 112a mà được định vị ở một bên (bên phải) của khung thân xe 11 giữa chi tiết cố định đầu ngoài 122 và phần giữ cáp 126 gắn với bề mặt bên của khung yên xe 24. Nghĩa là, cả hai đầu của phần cong 112a lần lượt được giới hạn bởi chi tiết cố định đầu ngoài 122 và phần giữ cáp 126.

Phần phía trước phần giữ bởi phần giữ cáp 126 của cáp phanh liên động 112 kéo dài về phía trước tương đối với thân xe ở một bên (bên phải) của khung yên xe 24 và khung chính 22 dọc theo khung yên xe 24 và khung chính 22. Phần cong 112a được định vị ở các bên của khung yên xe 24 và khung phụ 26, và được đỡ bởi chi tiết dạng tấm 78 của chấn bụn sau 77 (xem Fig.1) ở nhiều vị trí. Chi tiết dạng tấm 78 được che bởi nắp che bên 65 từ một bên .

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh minh họa cáp phanh liên động 112 và các chi tiết xung quanh của nó.

Trong chi tiết dạng tấm 78 của chấn bụn sau 77 (xem Fig.1), thành sau 78a gắn với bề mặt sau của khung phụ 26 và đối mặt với bánh sau 16 được tạo liên 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 ở một bên (bên phải) của thành sau 78a. Chi tiết dạng tấm 78 bảo vệ khung thân xe 11 và chi tiết tương tự khỏi đá, bụn, hoặc chất tương tự bắn lên bởi bánh sau 16.

Thành bên 78b (chi tiết dạng tấm) bao gồm thành bên phía trên 78c mà được định vị đằng sau bộ lọc không khí 103, phần kéo dài dưới 78d kéo dài nghiêng về phía trước và đi xuống từ đầu dưới của thành bên phía trên 78c, và phần kéo dài đầu dưới 78e kéo dài nghiêng về phía trước và đi

xuống bên dưới phần kéo dài dưới 78d để nhô về phía trước phần kéo dài dưới 78d.

Thành bên phía trên 78c bao gồm thành đáy 78f bố trí ở lân cận khung phụ 26 dọc theo bề mặt bên của khung phụ 26, phần bậc thứ nhất 78g nhô về phía một bên một bậc từ thành đáy 78f, và phần bậc thứ hai 78h cũng nhô về phía một bên một bậc từ phần bậc thứ nhất 78g.

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

Thành dựng sau 78j được tạo trên thành đáy 78f, thành dựng sau 78j nhô về phía một bên và được uốn cong theo dạng chữ V khi nhìn từ một bên dọc theo phần cong 112a của cấp phanh liên động 112. Thành dựng sau 78j che phần cong 112a từ đằng sau. Phần đầu dưới của thành dựng sau 78j được nối với phần kéo dài dưới 78d. Thành dựng sau mô tả trên đây 78j có thể bảo vệ phần cong 112a khỏi đá bay hoặc chất tương tự từ đằng sau.

Phần (đầu sau) định vị ở phần sau cùng của phần cong 112a được xem là đỉnh 112c của phần cong. Phần cong 112a bao gồm phần bên dưới đỉnh 112c của phần cong là phần kéo dài về phía sau 112d, và phần bên trên đỉnh 112c của phần cong là phần kéo dài về phía trước 112e. Phần kéo

dài về phía sau 112d kéo dài về phía sau từ phía bộ cân bằng 111, và phần kéo dài về phía trước 112e kéo dài về phía trước tương đối với xe từ đỉnh 112c của phần cong.

Thành dựng trên 78k được tạo ngang qua cả thành đáy 78f và phần bậc thứ nhất 78g, thành dựng trên 78k nhô về phía một bên dọc theo phần kéo dài về phía trước 112e của phần cong 112a trong khi ở lân cận với phần kéo dài về phía trước 112e. Thành dựng trên 78k ngăn chặn sự dao động quá (sự dịch chuyển) của phần cong 112a do sự dao động và sự lắc của thân xe.

Gờ thứ nhất 78m được tạo trên phần dưới của phần bậc thứ nhất 78g, gờ thứ nhất 78m nhô về phía bên trong khi tiếp xúc với phần kéo dài về phía sau 112d của phần cong 112a. Gờ thứ nhất 78m bao gồm đoạn dựng trên 78n kéo dài dọc theo phần kéo dài về phía sau 112d và tiếp xúc với bề mặt dưới của phần kéo dài về phía sau 112d, và đoạn dựng dưới 78p kéo dài đi xuống theo cách liền khối từ đầu dưới của đoạn dựng trên 78n, sao cho gờ thứ nhất 78m được tạo theo dạng chữ V khi nhìn từ một bên.

Độ cao của phần bậc thứ hai 78h từ phần bậc thứ nhất 78g xấp xỉ bằng với độ cao của gờ thứ nhất 78m từ phần bậc thứ nhất 78g, và mỗi một trong số độ cao của phần bậc thứ hai 78h và độ cao của gờ thứ nhất 78m

lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh liên động 112. Theo đó, ví dụ, ngay cả khi nắp che bên 65 tiếp xúc với phần bậc thứ hai 78h và gờ thứ nhất 78m từ một bên, cáp phanh liên động 112 có thể đảm bảo độ uốn (sự dịch chuyển) theo hướng chiều rộng xe của phần cong 112a trong khoảng trống 131 bao quanh bởi phần bậc thứ nhất 78g, phần bậc thứ hai 78h, phần dựng dưới 78m, và nắp che bên 65. Hình dạng mặt cắt của khoảng trống 131 này theo hướng vuông góc với cáp phanh liên động 112 là hình dạng của lỗ kéo dài mà dài theo hướng chiều rộng xe, và nhờ đó, như được mô tả trên đây, cáp phanh liên động 112 có thể được uốn cong (được dịch chuyển) theo hướng chiều dọc của lỗ kéo dài trong khoảng trống mô tả trên đây 131.

Gờ thứ hai 78q để giữ phần kéo dài về phía trước 112e được tạo ngang qua cả phần bậc thứ nhất 78g và phần bậc thứ hai 78h. Trong gờ thứ hai 78q, phần giữ dựng 78r được dựng lên để nhô về phía bên từ phần bậc thứ nhất 78g và phần bậc thứ hai 78h được tạo liền khối với phần giữ kéo dài đi lên 78s kéo dài đi lên từ mép bên của phần giữ dựng 78r. Phần giữ dựng 78r được làm cho tiếp xúc với bề mặt dưới của phần kéo dài về phía trước 112e để giữ phần kéo dài về phía trước 112e. Phần giữ kéo dài đi lên

78s có thể giữ phần kéo dài về phía trước 112e bằng cách tiếp xúc với hoặc ở gần sát với bề mặt bên của phần kéo dài về phía trước 112e.

Chú ý rằng nếu không tạo phần giữ kéo dài đi lên 78s, thì chỉ phần giữ dụng 78r có thể được tạo trong gờ thứ hai 78q.

Phần đầu dưới 78t của phần bậc thứ hai 78h được bố trí đối mặt với phần dụng dưới 78m, và phần kéo dài về phía sau 112d được bố trí trong khoảng trống 131 giữa gờ thứ nhất 78m (cụ thể là, đoạn dụng trên 78n của phần dụng 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 ở gần sát với phần kéo dài về phía sau 112d. Theo đó, phần kéo dài về phía sau 112d có thể được uốn cong (được dịch chuyển) ra xa khỏi gờ thứ nhất 78m và về phía phần đầu dưới 78t của phần bậc thứ hai 78h.

Vòng đệm 133 làm bằng cao su bao gồm lỗ 133a được gắn với phần trên của phần bậc thứ hai 78h bên dưới gờ thứ hai 78q, lỗ 133a này được tạo để lắp và gài phần nhô tạo trên bề mặt sau của nắp che bên 65 (xem Fig.1).

Như được mô tả trên các hình vẽ từ Fig.1 tới Fig.3 trên đây, khung thân xe 11 bao gồm khung chính 22 kéo dài về phía sau tương đối với thân xe từ ống đầu 21, khung giữa 23 kéo dài đi xuống tương đối với thân xe từ

khung chính 22, khung yên xe 24 kéo dài về phía sau từ khung chính 22, và khung phụ 26 nối mỗi một trong số khung yên xe 24 và khung giữa 23 với nhau.

Mỗi một trong số phanh bánh trước 91 để phanh bánh trước 13 và phanh bánh sau 92 để phanh bánh sau 16 được cấu tạo bởi phanh kiểu trống. Phanh bánh trước 91 được bố trí ở bên trái thân xe, và Bàn phanh 94 là chi tiết vận hành phanh bánh sau để vận hành phanh bánh sau 92 được bố trí ở bên phải thân xe.

Một đầu của cáp phanh liên động 112 được nối với Bàn phanh 94 qua bộ cân bằng 111, cáp phanh liên động 112 có phần cong 112a được tạo để được uốn cong theo cách nhô về phía sau từ phía bộ cân bằng 111, bị dẫn bằng cách kéo dài về phía trước, và đầu kia của cáp phanh liên động 112 kéo dài về phía trước được nối với phanh bánh trước 91. Nhờ đó, lực phanh được tác động vào cả hai của phanh bánh sau 92 và phanh bánh trước 91 đáp ứng với sự vận hành của Bàn phanh 94.

Phần cong 112a bao gồm phần kéo dài về phía trước 112e kéo dài về phía trước từ đỉnh 112c của phần cong như đầu sau của phần cong 112a, và phần kéo dài về phía sau 112d kéo dài về phía sau từ phía bộ cân bằng 111. Thành bên 78b (chi tiết dạng tấm) của chi tiết dạng tấm 78 được bố trí giữa

phần cong 112a và khung thân xe 11. Thành bên 78b (chi tiết dạng tấm) của chi tiết dạng tấm 78 được tạo có gờ thứ nhất 78m dưới dạng gờ thứ nhất để dẫn hướng phần kéo dài về phía sau 112d, và gờ thứ hai 78q dưới dạng gờ thứ hai để dẫn hướng phần kéo dài về phía trước 112e. Thành bên 78b (chi tiết dạng tấm) của chi tiết dạng tấm 78 được che bởi nắp che bên 65 từ một bên.

Theo kết cấu này, phần kéo dài về phía sau 112d và phần kéo dài về phía trước 112e lần lượt được dẫn hướng bởi gờ thứ nhất 78m và gờ thứ hai 78q, và nhờ đó phần cong 112a có thể được giữ sao cho sự dịch chuyển quá của phần cong 112a được ngăn chặn trong khi đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong 112a.

Hơn nữa, nắp che bên 65 bảo vệ phần cong 112a, phần dựng dưới 78m, và gờ thứ hai 78q. Nắp che bên 65 được làm cho tiếp xúc với các phần đầu của gờ thứ nhất 78m và gờ thứ hai 78q, sao cho sự dao động theo hướng chiều rộng xe của phần cong 112a có thể được ngăn chặn.

Chi tiết dạng tấm được cấu tạo theo cách liên khối bởi chấn bùn sau 77 (cụ thể là, chi tiết dạng tấm 78). Theo kết cấu này, do phần cong 112a có thể được dẫn hướng sử dụng các chi tiết cấu thành sẵn có, phần cong

112a có thể được dẫn hướng mà không cần sử dụng chi tiết cấu thành chuyên dụng bất kỳ, nhờ đó có thể giảm chi phí.

Chú ý rằng chi tiết dạng tấm có thể được tạo riêng biệt với chấn bùn sau 77 (cụ thể là, chi tiết dạng tấm 78). Theo cách lựa chọn, nếu chi tiết dẫn hướng dạng tấm gắn với chi tiết gắn khác với chấn bùn sau 77 được tạo kết cấu để dẫn hướng cáp phanh liên động 112, chi tiết gắn không bị giới hạn.

Gờ thứ nhất 78m tạo ra khoảng trống 131 có mặt cắt dạng lỗ kéo dài, khoảng trống 131 được tạo giữa gờ thứ nhất 78m và phần bậc thứ hai 78h như phần bậc tạo trong chi tiết dạng tấm 78, và độ cao của khoảng trống 131 có dạng lỗ kéo dài (độ cao theo hướng chiều rộng xe) được thiết lập lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh liên động 112. Theo kết cấu này, khoảng trống 131 mà cáp phanh liên động 112 có thể được di chuyển trong đó có thể được tạo, nhờ đó đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong 112a.

Gờ thứ hai 78q giới hạn ít nhất chỉ phần dưới của cáp phanh liên động 112. Theo kết cấu này, ít nhất sự dịch chuyển theo hướng lên- xuống của phần cong 112a có thể được ngăn chặn.

Phần dưới của chi tiết dạng tấm 78 bao gồm phần kéo dài dưới 78d như phần nhô kéo dài về phía trước phần dưng dưới 78m, và phần kéo dài dưới 78d kéo dài tới điểm nối giữa cáp phanh liên động 112 và bộ cân bằng 111. Theo kết cấu này, cáp phanh liên động 112 giữa gờ thứ nhất 78m và điểm nối giữa cáp phanh liên động 112 và bộ cân bằng 111 được che bởi phần kéo dài dưới 78d từ bên dưới, khiến cho cáp phanh liên động 112 có thể được bảo vệ.

Phần cong 112a được bố trí ở bên cạnh khoảng trống 155 (xem Fig.9) tạo bởi khung phụ 26, khung yên xe 24, và khung giữa 23, và có hình dạng dọc theo khung phụ 26 và khung yên xe 24. Theo kết cấu này, việc sử dụng khung phụ 26 và khung yên xe 24 giúp cho có thể tăng mức tự do khi thiết lập vị trí dẫn hướng để dẫn hướng phần cong 112a, nhờ đó dễ dàng đảm bảo mức tự do của độ uốn của phần cong 112a và dễ dàng giữ phần cong 112a.

Trong chi tiết dạng tấm 78, thành sau 78a gắn với bề mặt sau của khung phụ 26 và đối mặt với bánh sau 16 được tạo liền khối với thành bên 78b kéo dài về phía trước dọc theo bề mặt bên của khung phụ 26 từ mép bên của bên phải của thành sau 78a, và gờ thứ nhất 78m và gờ thứ hai 78q được tạo trong thành bên 78b.

Theo kết cấu này, khung thân xe 11 có thể được bảo vệ bởi thành sau 78a khỏi đá, bùn, hoặc chất tương tự bắn lên bởi bánh sau 16, và phần cong 112a có thể được giữ bởi thành bên 78b. Theo đó, chi tiết dạng tấm 78 có tác dụng như phần chắn bùn bởi thành sau 78a và chi tiết giữ bởi thành bên 78b, nhờ đó có khả năng giảm số lượng các chi tiết cấu thành và giảm chi phí.

Fig.4 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa cấp phanh liên động 112 và các chi tiết xung quanh của nó.

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

Khung chính 22 được cấu tạo bởi cặp nửa khung trái 135 (xem Fig.5) và nửa khung phải 136, nửa khung trái 135 và nửa khung phải 136 được tạo bằng cách đúc ép và được ghép với nhau. Nửa khung trái 135 theo cách liền khối bao gồm gờ trên 135a và gờ dưới 135b mà lần lượt được tạo ở mép trên và mép dưới của nửa khung trái 135, và phần nhô trái 135c (xem Fig.5) được tạo để nhô về phía bên trái giữa gờ trên 135a và gờ

dưới 135b. Theo cách tương tự, nửa khung phải 136 theo cách liền khối bao gồm gờ trên 136a và gờ dưới 136b mà lần lượt được tạo ở mép trên và mép dưới của nửa khung phải 136, và phần nhô phải 136c được tạo để nhô về phía bên phải giữa gờ trên 136a và gờ dưới 136b.

Gờ trên 135a và gờ dưới 135b lần lượt được ghép với gờ trên 136a và gờ dưới 136b, để tạo thành khung chính 22. Gờ trên 135a và gờ trên 136a tạo thành phần ghép gờ trên 22a, và phần ghép gờ trên 22a nhô lên. Gờ dưới 135b và gờ dưới 136b tạo thành phần ghép gờ dưới 22b, và phần ghép gờ dưới 22b nhô xuống. Mỗi một trong số phần ghép gờ trên 22a và phần ghép gờ dưới 22b được tạo trên toàn bộ chiều dài của khung chính 22.

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

Fig.5 là hình chiếu bằng minh họa cáp phanh liên động 112 và các chi tiết xung quanh của nó, và Fig.6 là hình vẽ phóng to của phần chính trên Fig.5.

Như được mô tả trên Fig.5 và Fig.6, khi cáp phanh liên động 112 kéo dài về phía trước tương đối với xe từ phía phần cong 112a (xem Fig.2), cáp phanh liên động 112 kéo dài để di chuyển từ bên phải của khung thân xe 11 (khung yên xe 24 và khung chính 22 trên Fig.5) sang bên trái của nó.

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

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

Phần đỡ linh kiện điện 143a và phần dẫn hướng bộ dây 143b được bố trí ở bên trái phần ghép gờ trên 22a của khung chính 22. Phần đỡ cáp 143c kéo dài từ bên trái sang bên phải của phần ghép gờ trên 22a, và được bố trí để đi qua bên trên phần ghép gờ trên 22a. Nhờ đó, phần đỡ cáp 143c che phần ghép gờ trên 22a của khung chính 22 từ bên trên, và cáp phanh liên động 112 được bố trí bên trên phần đỡ cáp 143c.

Phần dẫn hướng bộ dây 143b được bố trí bên trên bộ dây chính 145, và dẫn hướng bộ dây chính 145 theo hướng trước-sau. Phần đỡ cáp 143c được bố trí bên dưới bộ dây chính 145, và phần kẹp 143f dẫn hướng và giữ cáp phanh liên động 112 nghiêng tương đối với hướng trước-sau. Phần dẫn

hướng bộ dây 143b và phần đỡ cáp 143c bố trí ở phía trước phần dẫn hướng bộ dây 143b được bố trí để ở gần sát theo hướng trước-sau. Theo đó, bộ dây chính 145 có thể được kẹp giữa phần đầu trước của phần dẫn hướng bộ dây 143b và phần đầu sau của phần đỡ cáp 143c theo hướng lên- xuống hoặc có thể ở gần sát với phần đầu trước của phần dẫn hướng bộ dây 143b và phần đầu sau của phần đỡ cáp 143c theo hướng lên- xuống, nhờ đó ngăn chặn sự dao động (cụ thể là, sự dao động theo hướng lên- xuống) của bộ dây chính 145. Điều này có thể ngăn ngừa sự kẹt giữa bộ dây chính 145 và cáp phanh liên động 112. Phần kẹp 143f được bố trí nằm cách với phần dẫn hướng bộ dây 143b sao cho cáp phanh liên động 112 và bộ dây chính 145 được làm cho có độ định hướng mà không gây ra ứng suất.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh minh họa thanh đỡ 143 và các chi tiết xung quanh của nó.

Thanh đỡ 143 theo cách liên khối bao gồm phần đỡ linh kiện điện 143a, phần dẫn hướng bộ dây 143b, phần đỡ cáp 143c, và phần chân 143d.

Phần chân 143d được gắn với khung chính 22, cụ thể là, bên của nửa khung trái 135 bằng các bulông 147. Phần đỡ linh kiện điện 143a là phần được tạo để nhô từ phần chân 143d về phía bên trái, và cảm biến góc nghiêng 141 được gắn với phần đỡ linh kiện điện 143a bằng cặp bulông

148. Cảm biến góc nghiêng 141 dò các độ nghiêng trước và sau và các độ nghiêng trái và phải của thân xe. Phần đỡ linh kiện điện 143a được tạo liền khối với thành chắn nhiệt 143e mà che cảm biến góc nghiêng 141 từ bên dưới, sao cho thành chắn nhiệt 143e có thể bảo vệ cảm biến góc nghiêng 141 khỏi nhiệt bức xạ từ động cơ 36.

Phần dẫn hướng bộ dây 143b kéo dài đi lên từ phần chân 143d, bị dẫn bằng cách được uốn cong vào trong theo hướng chiều rộng xe, để che bộ dây chính 145. Bộ dây chính 145 được bố trí giữa nửa khung trái 135 và phần dẫn hướng bộ dây 143b để được dẫn hướng theo hướng trước-sau.

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

Phần kẹp 143f bao gồm phần nắm 143g mà được tạo trên mép trên của phần đỡ cáp 143c để nắm cáp phanh liên động 112 bên trong phần nắm 143g, và các phần nhô 143h, 143h mà được bố trí trên bề mặt đỉnh của phần đỡ cáp 143c đối mặt với phần nắm 143g. Cáp phanh liên động 112 được kẹp và được giữ giữa phần nắm 143g và các phần nhô 143h, 143h.

Nhờ đó, cáp phanh liên động 112 được đỡ bởi phần đỡ cáp 143c của thanh đỡ 143 bên trên khung chính 22, và nhờ đó cáp phanh liên động 112 có thể được ngăn không cho bị kẹt với phần ghép gờ trên 22a của khung chính 22.

Bộ dây chính 145 bó các dây dẫn điện để cấp điện năng tới mỗi linh kiện điện bao gồm cảm biến góc nghiêng 141 từ ắc quy 151 (xem Fig.9) nối với một phần đầu của bộ dây chính 145. Ví dụ, bộ dây chính 145 bao gồm bộ dây nhánh 145a bao gồm các dây dẫn điện, và các dây dẫn điện 145b. Bộ dây nhánh 145a được tạo có bộ nối 145c ở phần đầu xa của bộ dây nhánh 145a, và bộ nối 145c được nối với cảm biến góc nghiêng 141. Các dây dẫn điện 145b được bắt chặt với khung chính 22 cùng với phần chân 143d bằng các bulông 147. Các dây dẫn điện 145b là các dây nối đất mà được nối điện với với khung thân xe 11.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh minh họa cáp phanh liên động 112, bộ dây chính 145, và các chi tiết xung quanh của nó, và thanh đỡ 143 (xem Fig.7) được bỏ khỏi Fig.8.

Cáp phanh liên động 112 được định vị dần bên dưới mép trên của phần ghép gờ trên 22a ở phía trước phần định vị bên trên phần ghép gờ trên 22a của khung chính 22, và được định vị ở bên trái của phần ghép gờ

trên 22a và bên trái của phần nhô trái 135c. Độ cao từ mép trên của phần nhô trái 135c tới mép trên của phần ghép gờ trên 22a lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh liên động 112. Theo đó, khi cáp phanh liên động 112 được bố trí bên trên phần nhô trái 135c và ở bên cạnh phần ghép gờ trên 22a, cáp phanh liên động 112 có thể được bố trí để không nhô bên trên phần ghép gờ trên 22a. Nhờ đó, cáp phanh liên động 112 có thể được ngăn không cho kẹt với thùng chứa nhiên liệu 61 (xem Fig.1) bố trí bên trên khung chính 22.

Phần vát 135e được tạo, bằng cách đúc ép, trong phần mà cáp phanh liên động 112 nằm gần kề với nó, trong phần góc 135d bên trên phần nhô trái 135c. Việc tạo phần vát 135e cho phép cáp phanh liên động 112 được ngăn không cho kẹt với khung chính 22, và cho phép cáp phanh liên động 112 được bố trí ở gần sát với khung chính 22, và thân xe có thể được làm gọn.

Bộ dây chính 145 được cố định với khung chính 22 bằng các chi tiết cố định bộ dây 153.

Fig.9 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái minh họa phần giữa của xe máy 10.

Một phần của vỏ chứa ắcqui 156 được bố trí trong khoảng trống 155 bao quanh bởi khung giữa 23, khung yên xe 24 và khung phụ 26 của khung thân xe 11, và phần kia của vỏ chứa ắcqui 156 được bố trí trong khoảng trống ở bên trái của khoảng trống 155. Ắcqui 151 được chứa trong vỏ chứa ắcqui 156. Bộ dây chính 145 được nối với cực dương 151a của ắcqui 151, và dây nối đất 157 sẽ được nối với khung thân xe 11 được nối với cực âm 151b của ắcqui 151.

Bộ dây chính 145 kéo dài đi lên từ ắcqui 151, còn được uốn cong nghiêng về phía trước và đi lên để được dẫn hướng qua phần dẫn hướng bộ dây 143b của thanh đỡ 143, và được dẫn hướng sang bên trái phần đầu trên của khung đi xuống 27 còn qua bên trái khung chính 22.

Cáp phanh liên động 112 được bố trí tách biệt bên trên bộ dây chính 145 ở phía trước thanh đỡ 143, và kéo dài về phía trước ở bên trái của phần ghép gờ trên 22a và phần nhô trái 135c dọc theo phần ghép gờ trên 22a và phần nhô trái 135c.

Fig.10 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái minh họa phần trước của xe máy 10.

Bánh trước 13 được tạo có phanh bánh trước 91 ở phần giữa của bánh trước 13. Phanh bánh trước 91 bao gồm trống phanh (không được

minh họa), bàn phanh 91b, guốc phanh (không được minh họa), cam (không được minh họa), trục cam 91c, và cần phanh 91d.

Trống phanh được tạo liền khối với mayơ 13a lắp ở phần giữa của bánh trước 13. Bàn phanh 91b được cố định với trục bánh xe 32 để đóng kín miệng của trống phanh 91a, và mỗi một phần đầu của cặp guốc phanh được đỡ lắc được bởi bàn phanh 91b.

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

Dây trong trong ống ngoài của cáp 161 cho phanh bánh trước được kéo để đáp ứng với sự vận hành của tay phanh 93. Nhờ đó, sự lắc của cần phanh 91d làm cho cam quay cùng với trục cam 91c, cặp guốc phanh được ép tỳ vào bề mặt chu vi trong của trống phanh, và bánh trước 13 được phanh.

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

Do cần phanh 91d được bố trí ở bên kia (bên trái) của thân xe, phanh bánh trước 91 được vận hành từ bên kia (bên trái) của thân xe. Nhờ đó, có thể nói rằng phanh bánh trước 91 được bố trí ở bên kia (bên trái) của thân xe.

Bộ dây chính 145 kéo dài từ bên trái của khung đi xuống 27 qua bên dưới khung đi xuống 27, và phần của bộ dây chính 145 được dẫn hướng tới đằng sau đèn đầu xe 163, và được nối với phần sau của đèn đầu xe 163. Phần kia của bộ dây chính 145 được nối với thiết bị chiếu sáng khác hoặc linh kiện điện khác.

Cáp phanh liên động 112 và bộ dây chính 145 không giao nhau hoặc tiếp xúc trên đường của chúng.

Lại dựa vào Fig.1, bánh sau 16 được tạo có phanh bánh sau 92 ở phần giữa của bánh sau 16. Phanh bánh sau 92 bao gồm trống phanh (không được minh họa), bàn phanh 92b, guốc phanh (không được minh họa), cam (không được minh họa), trục cam (không được minh họa), và

cần phanh 92d. Do cần phanh 92d được bố trí ở một bên (bên phải) của thân xe, phanh bánh sau 92 được vận hành từ một bên (bên phải) của thân xe. Nhờ đó, có thể nói rằng phanh bánh sau 92 được bố trí ở một bên (bên phải) của thân xe.

Trống phanh được tạo liền khối với mayor 16a lắp ở phần giữa của bánh sau 16. Bàn phanh 92b được cố định với trục bánh xe 35 để đóng kín miệng của trống phanh, và mỗi một phần đầu của cặp guốc phanh được đỡ lắc được bởi bàn phanh 92b.

Cam được bố trí giữa các phần đầu kia của cặp guốc phanh. Một phần đầu của trục cam đỡ quay được bởi Bàn phanh 92b được gắn với cam, và trục cam nhô ra bên ngoài qua bàn phanh 92b. Một phần đầu của cần phanh 92d được gắn với phần đầu kia vốn nhô ra bên 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 cân bằng (xem Fig.2) của CBS 95 (xem Fig.2).

Khi bàn phanh 94 được vận hành, dựa vào Fig.2, bộ cân bằng 111 được di chuyển về phía trước đáp ứng với sự lắc theo chiều kim đồng hồ của phần kéo dài cần 94a, và cần phanh 117 và dây trong 123 của cặp phanh liên động 112 được kéo về phía trước. Kết quả là, trong phanh bánh

sau 92 mô tả trên Fig.1, sự lắc của cần phanh 92d khiến cho cam quay, nhờ đó cặp guốc phanh được ép tỳ vào bề mặt chu vi trong của trống phanh, và bánh sau 16 được phanh. Đồng thời, trong phanh bánh trước 91 mô tả trên Fig.10, sự lắc của cần phanh 91d nối với dây trong 123 của cáp phanh liên động 112 khiến cho bánh trước 13 được phanh, như trong phần mô tả trên đây.

Cần hiểu rằng các phương án thực hiện mô tả trên đây chỉ là một khía cạnh của sáng chế, và có thể được biến đổi hoặc được áp dụng theo cách tùy ý trong phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, theo phương án thực hiện mô tả trên đây, chi tiết vận hành phanh bánh sau không bị giới hạn ở bàn phanh 94 mô tả trên Fig.2, mà chi tiết vận hành phanh bánh sau có thể là bàn đạp, cần, chi tiết trượt được, hoặc chi tiết xoay được mà được bố trí ở bên phải của thân xe.

Sáng chế có thể áp dụng với, không chỉ xe máy 10 mà còn cả với các xe kiểu ngồi để chân hai bên khác với xe máy 10. Chú ý rằng, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các loại xe thông thường có các thân xe được ngồi để chân hai bên bởi người lái, bao gồm các xe ba bánh và các xe bốn bánh phân loại như các xe địa hình (các ATVs, cùng với các xe máy (bao gồm xe đạp gắn động cơ).

Yêu cầu bảo hộ

1. Kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó khung thân xe (11) bao gồm khung chính (22) kéo dài về phía sau tương đối với thân xe từ ống đầu (21), khung giữa (23) kéo dài đi xuống tương đối với thân xe từ khung chính (22), khung yên xe (24) kéo dài về phía sau từ khung chính (22), và khung phụ (26) nối mỗi một trong số khung yên xe (24) và khung giữa (23) với nhau, mỗi một trong số phanh bánh trước (91) để phanh bánh trước (13) và phanh bánh sau (92) để phanh bánh sau (16) được cấu tạo bởi phanh kiểu trống, phanh bánh trước (91) được bố trí ở bên trái thân xe, và chi tiết vận hành phanh bánh sau (94) để vận hành phanh bánh sau (92) được bố trí ở bên phải thân xe, một đầu của cáp phanh liên động (112) được nối với chi tiết vận hành phanh bánh sau (94) qua bộ cân bằng (111), cáp phanh liên động (112) có phần cong (112a) được tạo để được uốn cong theo cách nhô về phía sau từ phía bộ cân bằng (111), bị dẫn bằng cách kéo dài về phía trước, và đầu kia của cáp phanh liên động (112) kéo dài về phía trước được nối với phanh bánh trước (91), sao cho lực phanh được tác động vào cả phanh bánh sau (92) và phanh bánh trước (91) để đáp ứng với sự vận hành của chi tiết vận hành phanh bánh sau (94),

trong đó phần cong (112a) bao gồm phần kéo dài về phía trước (112e) kéo dài về phía trước từ đầu sau (112c) của phần cong (112a), và phần kéo dài về phía sau (112d) kéo dài về phía sau từ phía bộ cân bằng (111), và

chi tiết dạng tấm (78) được bố trí giữa phần cong (112a) và khung thân xe (11), và chi tiết dạng tấm (78) được tạo có gờ thứ nhất (78m) để dẫn hướng phần kéo dài về phía sau (112d), và gờ thứ hai (78q) để dẫn hướng phần kéo dài về phía trước (112e).

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

chi tiết dạng tấm (78) được cấu tạo bởi chấn bùn sau (77).

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

chi tiết dạng tấm (78) được che bởi nắp che bên (65) từ một bên.

4. Kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 3, trong đó:

gờ thứ nhất (78m) tạo ra khoảng trống (131) có mặt cắt dạng lõ kéo dài, khoảng trống (131) được tạo giữa gờ thứ nhất (78m) và phần bậc (78h) tạo trong chi tiết dạng tấm (78), và độ cao của khoảng trống (131) có dạng lõ kéo dài được thiết lập lớn hơn đường kính ngoài của cáp phanh liên động (112).

5. Kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 4, trong đó:

gờ thứ hai (78q) giới hạn ít nhất chỉ phần dưới của cáp phanh liên động (112).

6. Kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 5, trong đó:

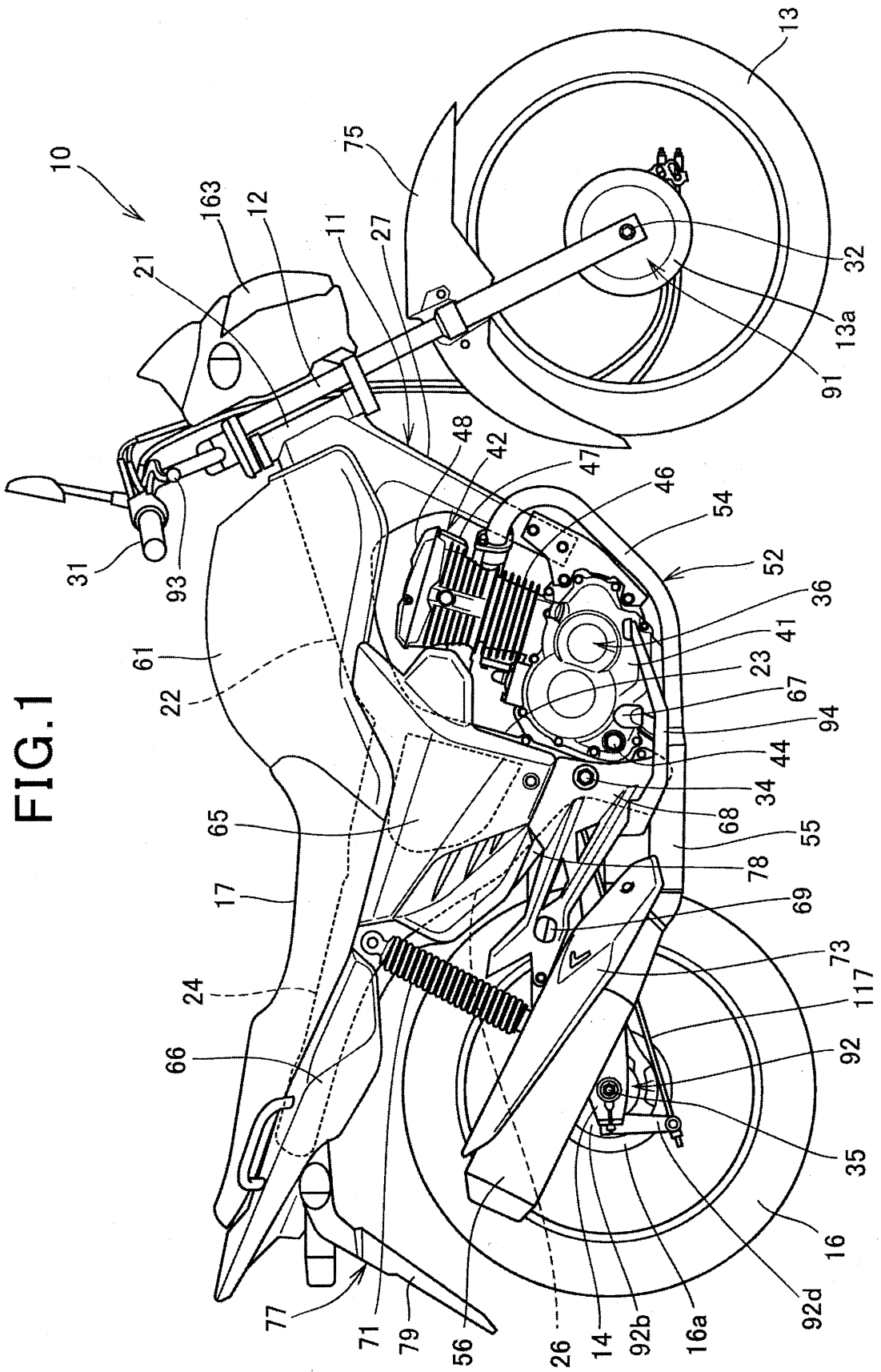
phần dưới của chi tiết dạng tấm (78) bao gồm phần nhô (78d) kéo dài về phía trước gờ thứ nhất (78m), và phần nhô (78d) kéo dài tới điểm nối giữa cáp phanh liên động (112) và bộ cân bằng (111).

7. Kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 6, trong đó:

phần cong (112a) được bố trí ở bên cạnh khoảng trống (155) tạo bởi khung phụ (26), khung yên xe (24), và khung giữa (23), và có hình dạng dọc theo khung phụ (26) và khung yên xe (24).

8. Kết cấu phanh liên động dùng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 7, trong đó:

trong chi tiết dạng tấm (78), thành sau (78a) gắn với bề mặt sau của khung phụ (26) và đối mặt với bánh sau (16) được tạo liền khối với thành bên (78b) kéo dài về phía trước dọc theo bề mặt bên của khung phụ (26) từ mép bên ở bên phải thành sau (78a), và gờ thứ nhất (78m) và gờ thứ hai (78q) được tạo trong thành bên (78b).



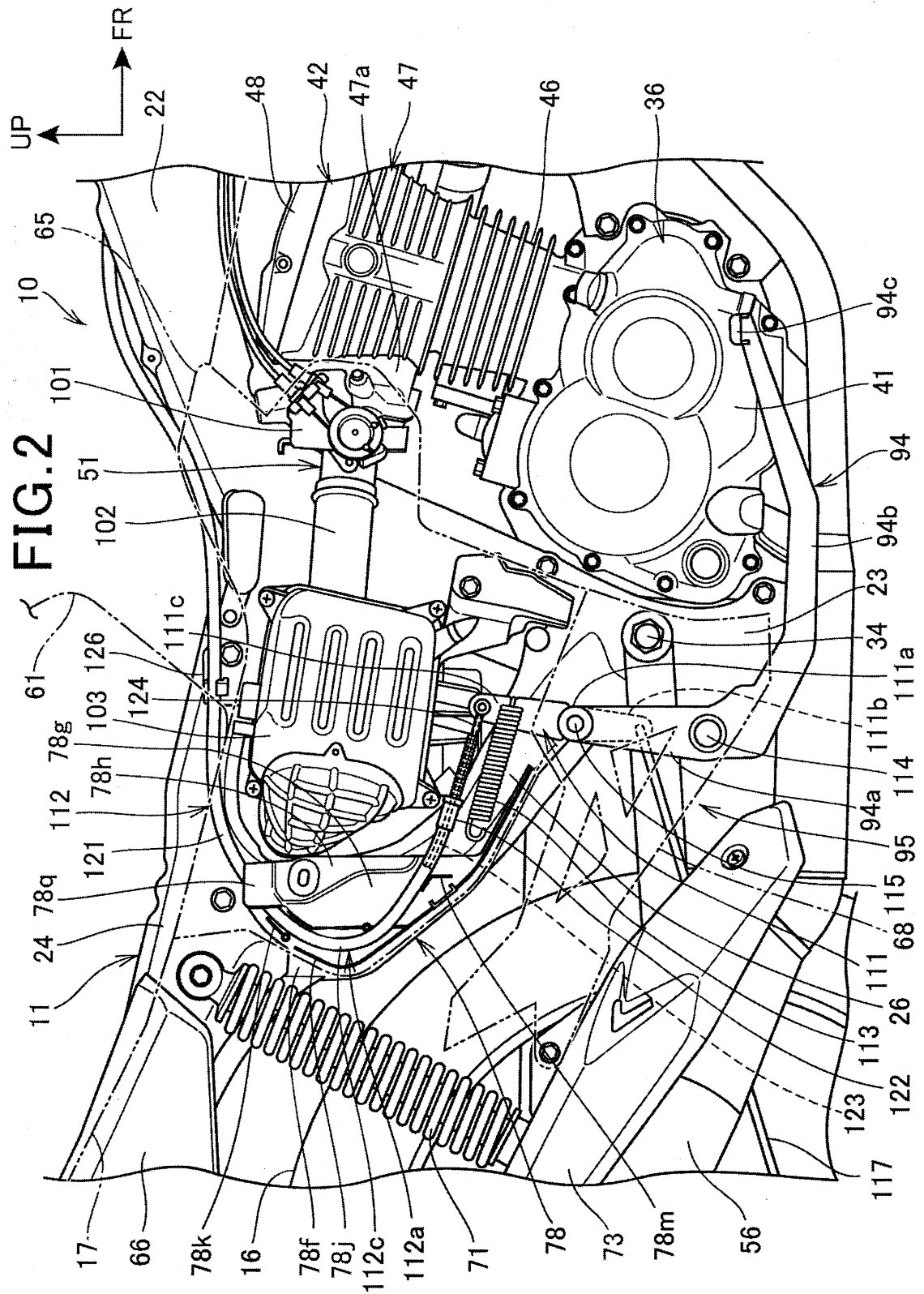
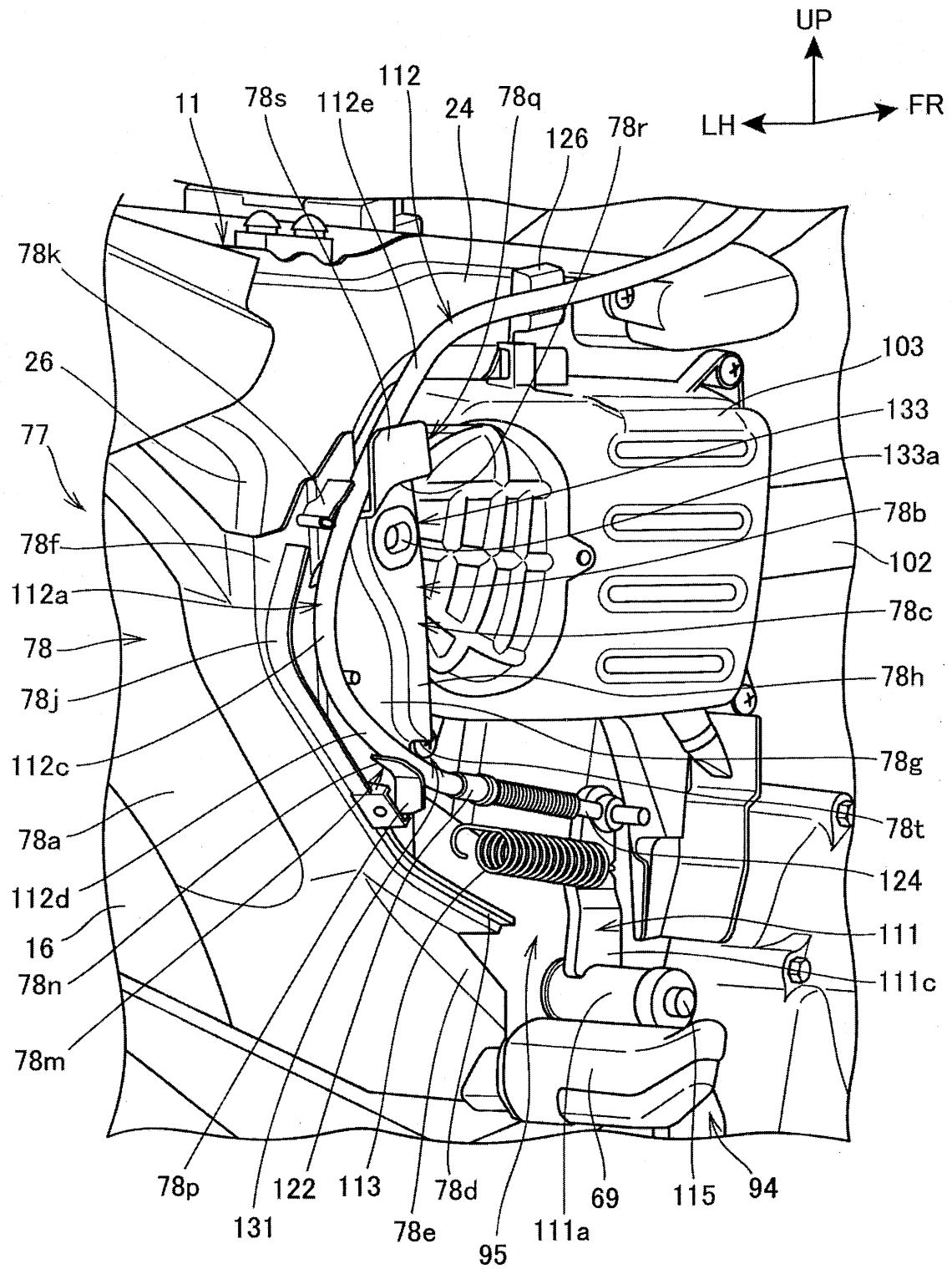
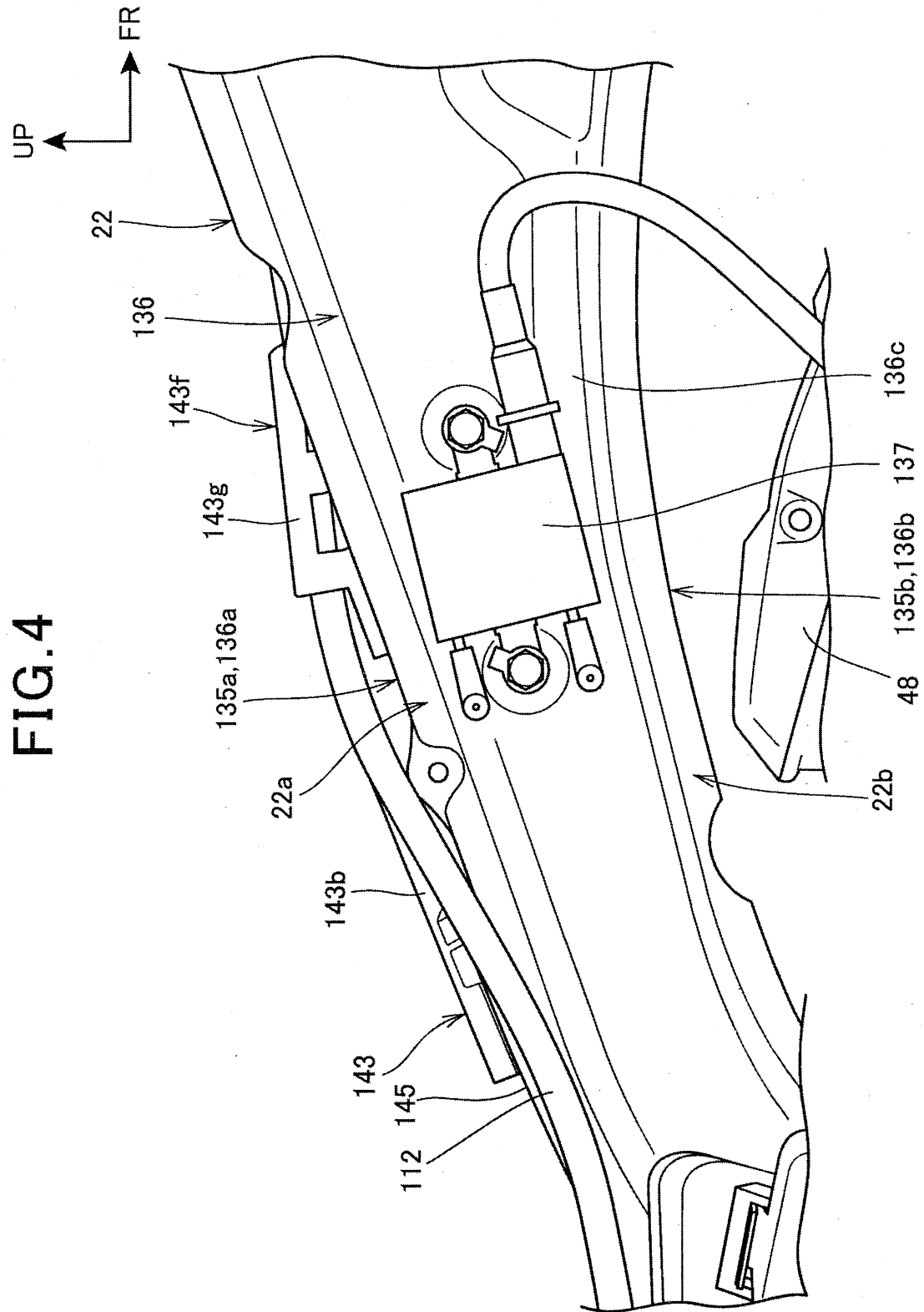


FIG.3





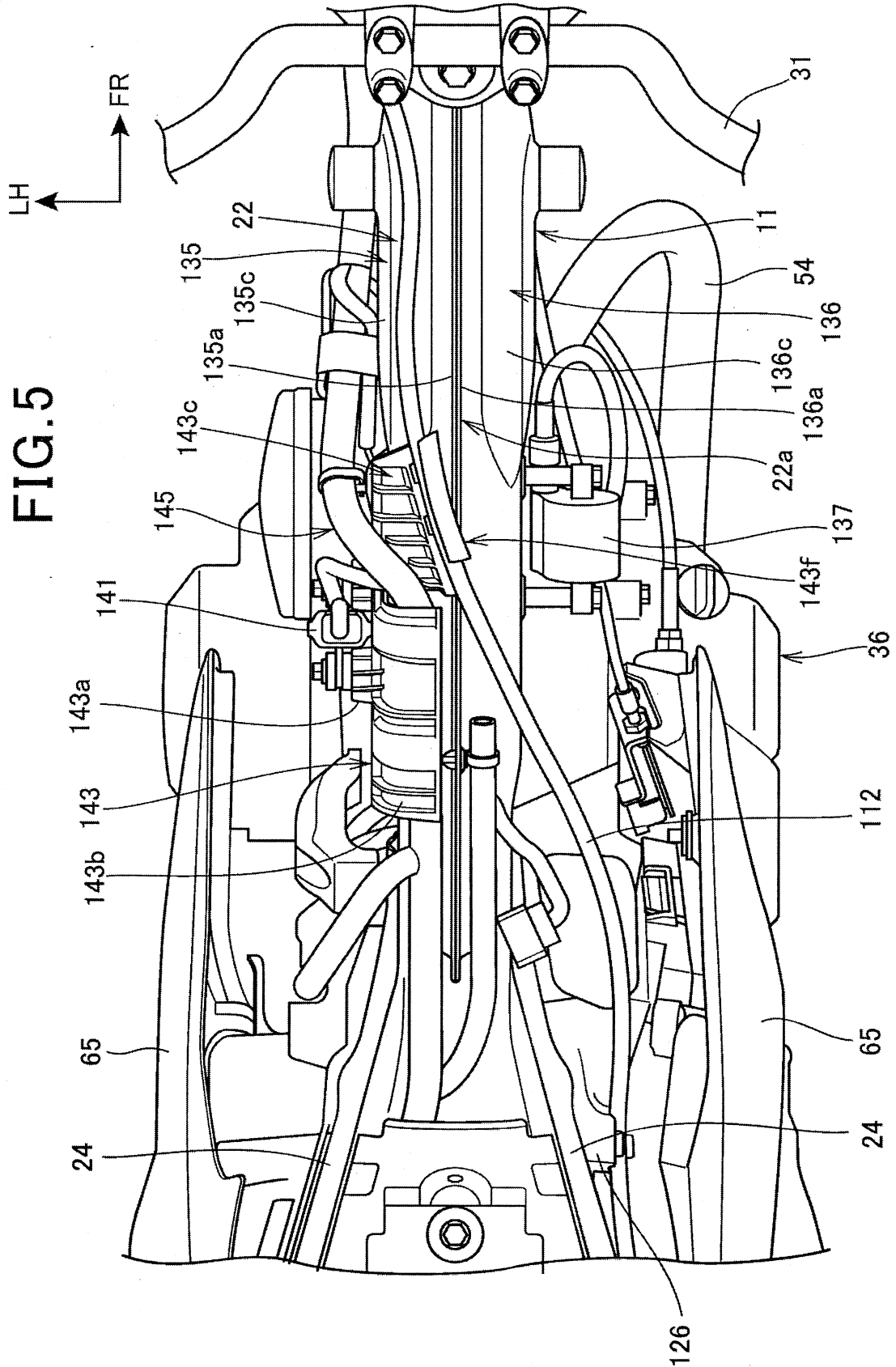
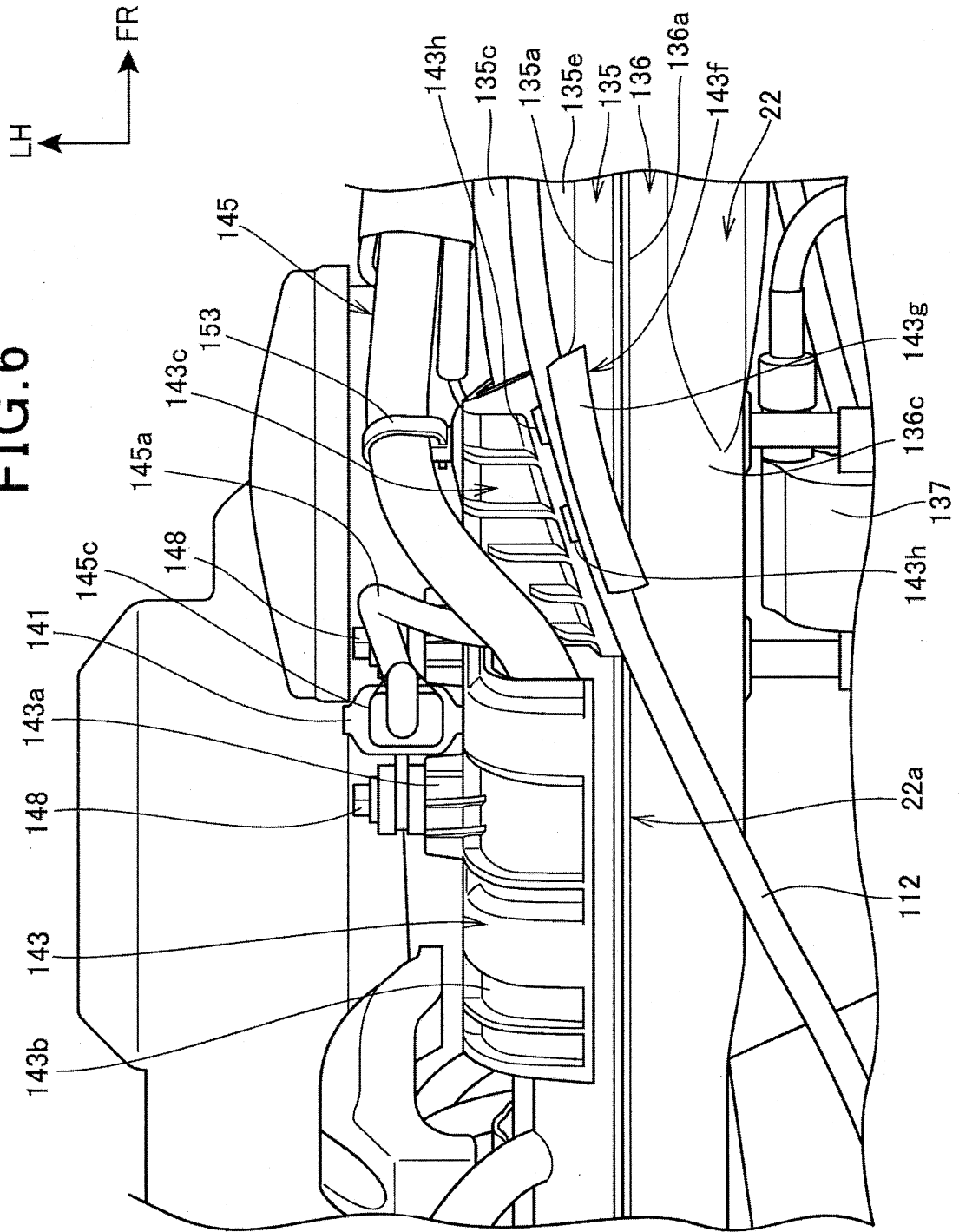
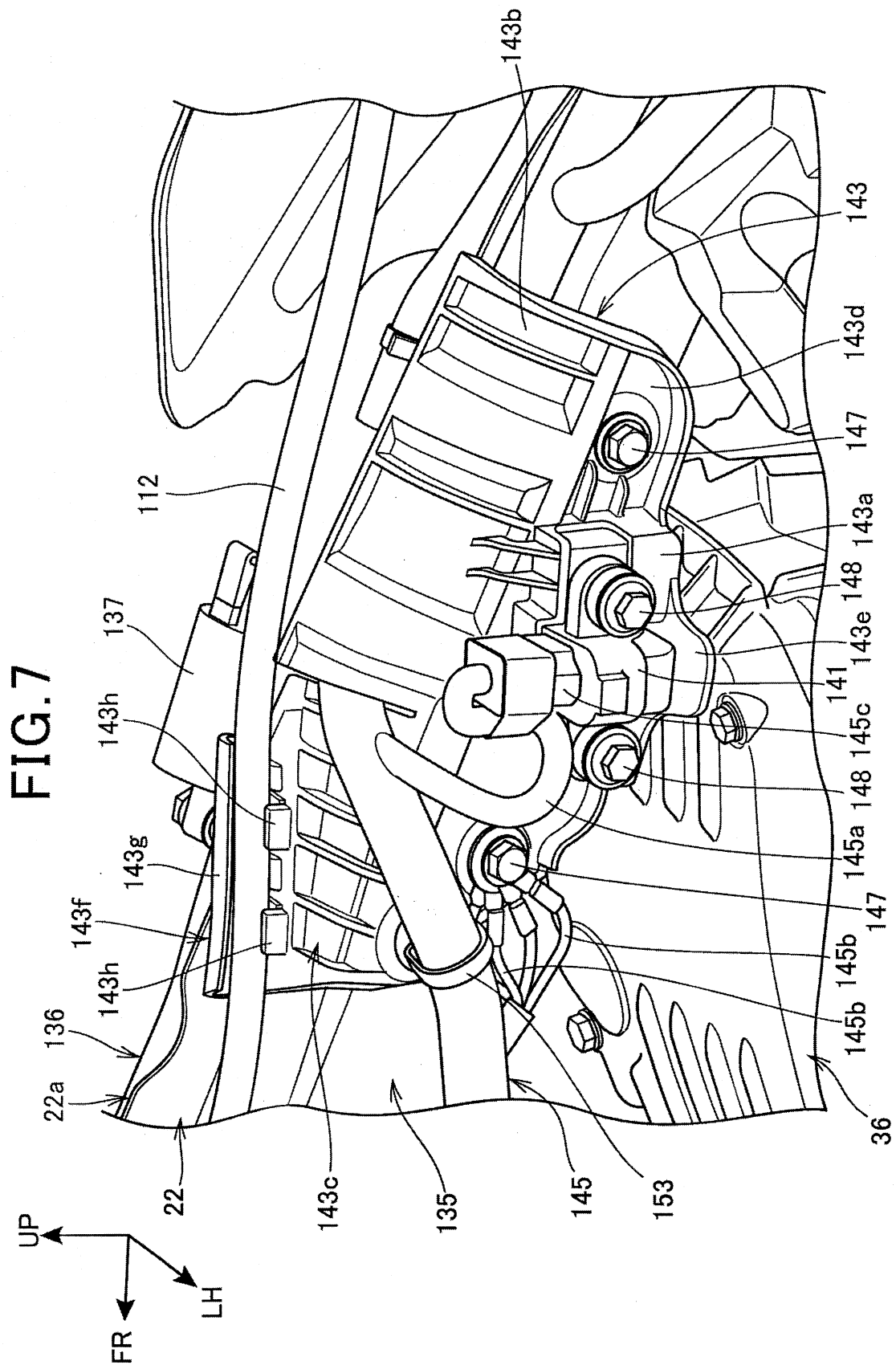


FIG. 6





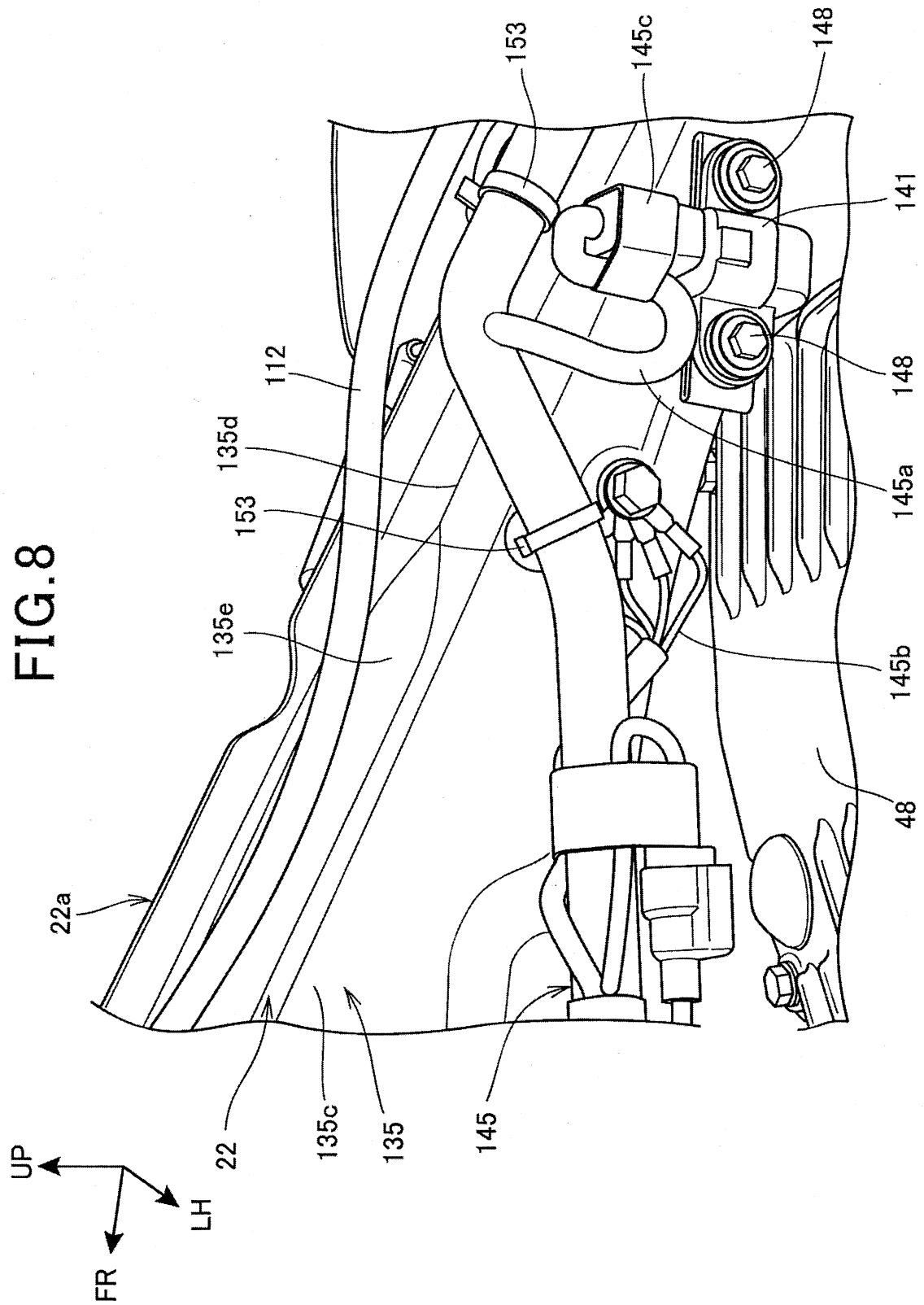


FIG. 9

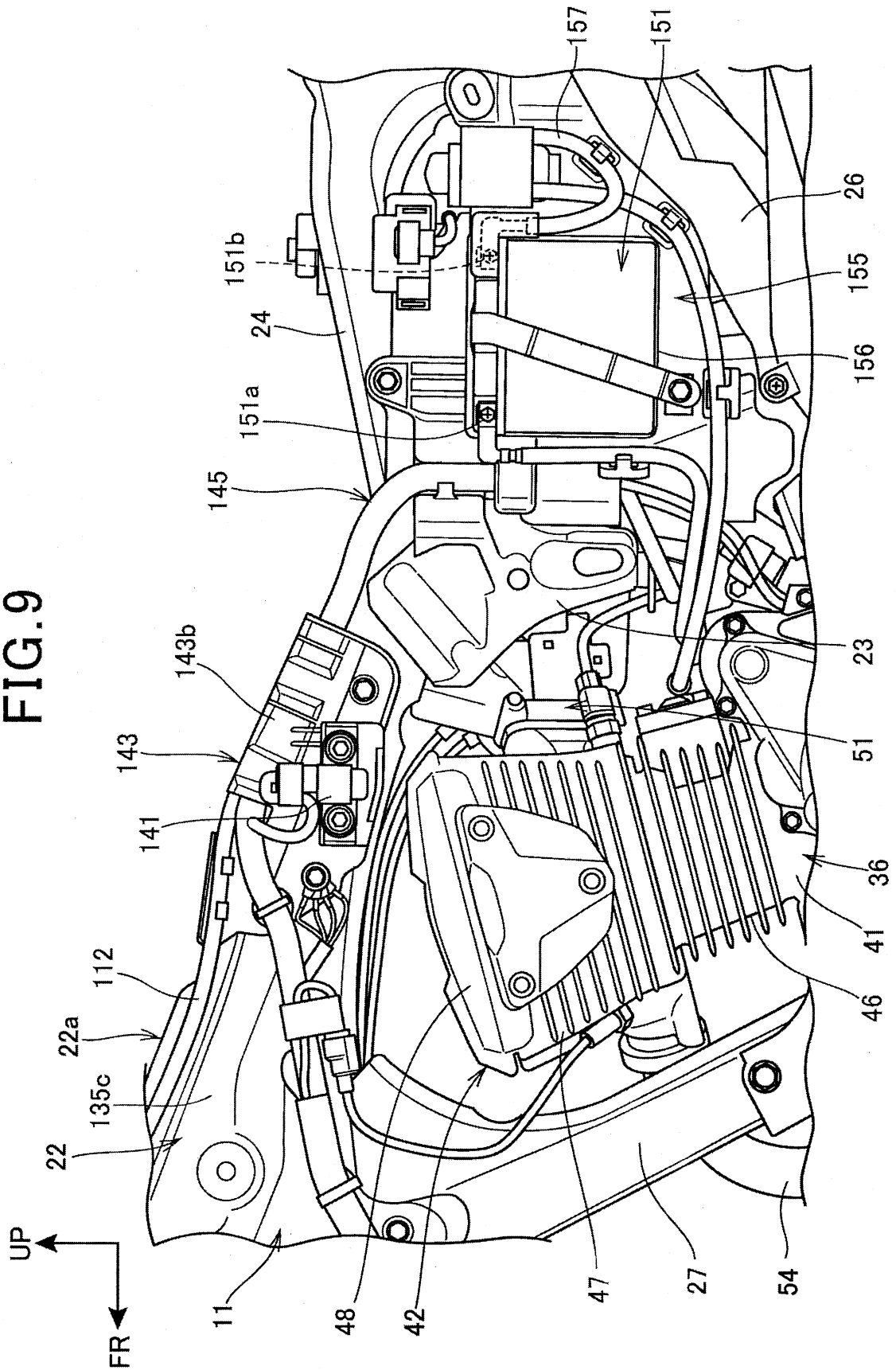


FIG.10

