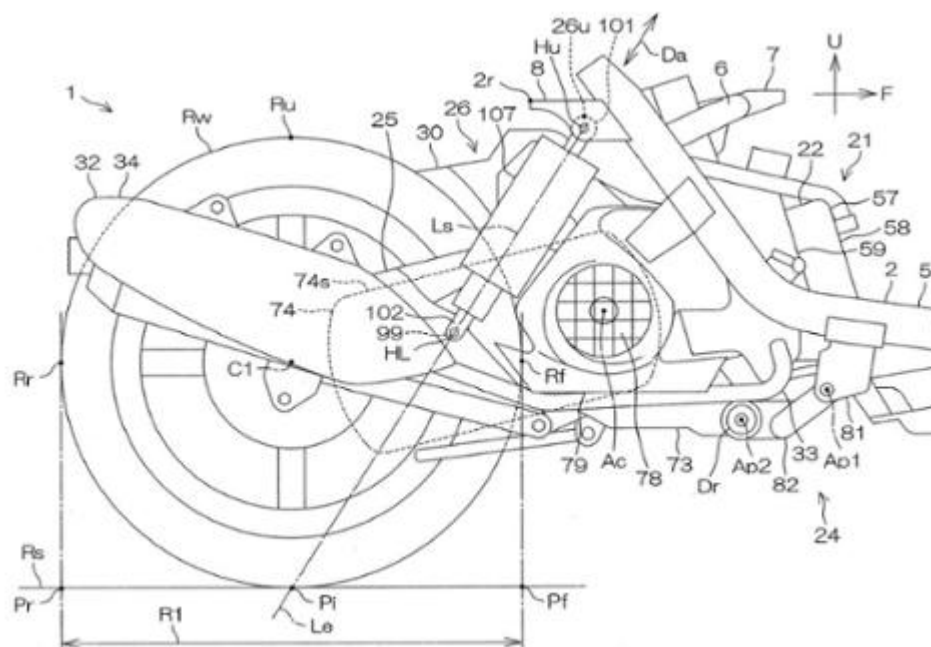


(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(57) Sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong khi đảm bảo hiệu quả làm giảm rung động bởi liên kết chống rung. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) gồm cụm đung đưa (21) gồm động cơ (22) và cơ cấu truyền động và liên kết chống rung (24) được sắp xếp phía dưới động cơ (22) và liên kết cụm đung đưa (21) với khung thân (2). Bộ treo sau (26) được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau (Rw). Giá lắp trên của bộ treo sau (26) được sắp xếp ra phía trước hơn so với đầu trước (Rf) của bánh sau (Rw) trên hình chiếu nhìn từ một bên. Đường kéo dài (Le) của đường tâm (Ls) của bộ treo sau (26) giao cắt với mặt đường (Rs) ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước (Rf) của bánh sau (Rw) và ra phía trước hơn so với đầu sau (Rr) của bánh sau (Rw) trên hình chiếu nhìn từ một bên, và giao cắt với mặt ngồi (11s) của yên (11) trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ treo sau (26) gối chống quật làm mát (78) trên hình chiếu bằng.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số JP 2017-149165 A bộc lộ xe máy kiểu scuter là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Xe máy gồm cụm động cơ có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân và bộ phận liên kết được đặt vào giữa phần đầu trước của cụm động cơ và khung thân. Bánh sau được đỡ bởi cụm động cơ.

Bộ phận liên kết được mô tả trong JP 2017-149165 A được sắp xếp bên dưới động cơ. Bộ phận liên kết được liên kết vào khung thân qua trục xoay thứ nhất kéo dài theo hướng phải - trái và được liên kết vào động cơ qua trục xoay thứ hai kéo dài theo hướng phải - trái. Cụm động cơ có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân quanh trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai.

Mặt khác, FIG.3 của JP 2017-149165 A thể hiện bộ treo sau. Như với phần sau của cụm động cơ, bộ treo sau được sắp xếp sang bên trái của bánh sau. FIG.3 của JP 2017-149165 A thể hiện rằng bộ treo sau hơi được nghiêng theo hướng trước - sau và kéo dài từ vùng lân cận của trục tâm của bánh sau tới khung yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt đường ngay phía dưới vùng lân cận của trục tâm của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Công bố đơn đăng ký giải pháp hữu ích Nhật Bản số JP H11255173 A cũng bộc lộ xe máy kiểu scuter. Xe máy gồm cụm công suất có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân và liên kết treo động cơ được đặt vào giữa cụm động cơ và khung thân.

FIG.6 của JP H11255173 A thể hiện bộ giảm chấn tương ứng với bộ treo sau.

Bộ giảm chấn được sắp xếp sang bên phải của bánh sau. Phần đầu trên của bộ giảm chấn được gắn vào khung thân. Phần đầu dưới của bộ giảm chấn được gắn vào cụm động cơ qua giá đỡ bộ giảm thanh và giá đệm. Bộ giảm chấn gối chồng vỏ quạt (ký hiệu chỉ dẫn 71a) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Quạt làm mát được che với vỏ quạt.

Đối với các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên như xe scutor, người sử dụng và các thị trường đang đa dạng hoá và sự phát triển sản phẩm được đòi hỏi nhằm đáp lại các thay đổi này.

Tuy nhiên, là khó khăn đối với xe máy được mô tả trong JP 2017-149165 A để mở rộng hoặc thay đổi các chức năng của phần sau của phương tiện và do vậy không thể thích ứng đầy đủ nhu cầu này. Tức là, ở xe máy được mô tả trong JP 2017-149165 A, đầu trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Đầu trên của bộ treo sau cũng được liên kết vào khung thân. Với kết cấu này, vì kích cỡ và/hoặc cách sắp xếp của hộp chứa vật dụng bị giới hạn bởi khung thân và bộ treo sau, là khó khăn để gia tăng thể tích của hộp chứa vật dụng bằng cách mở rộng hộp chứa vật dụng ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện và giảm bề rộng của phần sau của phương tiện, chẳng hạn. Vì cùng lý do, cũng là khó khăn để thay đổi linh hoạt vị trí của hộp chứa vật dụng. Hơn nữa, vì đầu trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí cao, khung thân cũng được sắp xếp ở vị trí cao, điều này hạn chế vị trí lắp đặt của giá chở đồ và/hoặc hộp chở đồ cần được sắp xếp phía sau yên.

Ở xe máy được mô tả trong JP 2017-149165 A, nếu bộ treo sau được nghiêng ra phía trước, đầu trên của bộ treo sau dịch chuyển về phía trước. Cách này giảm nhẹ được các hạn chế bị gây ra bởi bộ treo sau được mô tả trên đây. Tuy nhiên, ở xe máy được mô tả trong JP 2017-149165 A, bộ treo sau được sắp xếp sang bên trái của bánh sau, như với phần sau của cụm động cơ. Hộp bộ lọc không khí nằm ở vị trí trên cụm động cơ được sắp xếp ở phía trước bộ treo sau. Ở xe máy được mô tả trong JP

2017-149165 A, vì bộ treo sau thực hiện việc tiếp xúc với hộp bộ lọc không khí, là không thể để nghiêng bộ treo sau ra phía trước với góc lớn và dịch chuyển đầu trên của bộ treo sau ra phía trước đáng kể.

Ở xe máy được mô tả trong JP 2017-149165 A, nếu bộ treo sau được dịch chuyển ra phía ngoài hơn so với hộp bộ lọc không khí theo phương bề rộng phương tiện, bộ treo sau không thực hiện việc tiếp xúc với hộp bộ lọc không khí cho dù bộ treo sau được nghiêng ra phía trước. Điều này cho phép bộ treo sau được làm nghiêng ra phía trước với góc lớn và do vậy đầu trên của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía trước đáng kể. Tuy nhiên, việc dịch chuyển bộ treo sau ra phía ngoài hơn so với hộp bộ lọc không khí theo phương bề rộng phương tiện dẫn tới sự gia tăng về bề rộng của phần sau của phương tiện.

Xe máy được mô tả trong JP 2017-149165 A, do vậy, chỉ có mức độ tự do thiết kế thấp ở phần sau của phương tiện. Do đó, là khó khăn để mở rộng hoặc thay đổi các chức năng của phần sau của xe máy được mô tả trong JP 2017-149165 A tùy theo người sử dụng và thị trường đa dạng.

Ở xe máy được mô tả trong JP H11255173 A, bộ giảm chấn tương ứng với bộ treo sau được sắp xếp ở phía ngược với cụm công suất đối với bánh sau theo phương bề rộng phương tiện. Tức là, bộ giảm chấn được sắp xếp sang bên phải của bánh sau. Ở xe máy được mô tả trong JP H11255173 A, vì bộ giảm chấn và cụm công suất lần lượt được sắp xếp ở các phía ngược nhau đối với bánh sau, bộ giảm chấn sẽ không thực hiện việc tiếp xúc với hộp bộ lọc không khí cho dù bộ giảm chấn được nghiêng ra phía trước với góc lớn. Do vậy, xe máy được mô tả trong JP H11255173 A không phải chịu các vấn đề được mô tả trên đây so với JP 2017-149165 A.

Mặt khác, ở các xe scutor thông thường, cụm động cơ gồm động cơ được liên kết vào khung thân bởi liên kết chống rung. Sự rung động của động cơ do chuyển động tịnh tiến qua lại của pittông được hấp thụ bởi liên kết chống rung. Kết cấu này làm giảm rung động được truyền từ động cơ tới khung thân. Rung động được truyền cho

khung thân có thể được làm giảm mà không có liên kết chống rung này bằng cách điều chỉnh bộ cân bằng như đối trọng được gắn vào trục khuỷu. Tuy nhiên, nếu động cơ không có bộ cân bằng, là cần thiết để bố trí liên kết chống rung để làm giảm các rung động của khung thân.

Ở xe máy được thể hiện trên FIG.6 của JP H11255173 A, bộ treo sau được nghiêng ra phía trước với góc tương đối lớn. Như được mô tả dưới đây, nếu bộ treo sau có góc nghiêng lớn, hiệu quả làm giảm rung động của cơ cấu treo động cơ tương ứng với liên kết chống rung bị suy giảm và cảm giác thoải mái khi điều khiển đối với người điều khiển phá hỏng. Nhấn tới vấn đề này, xe máy được thể hiện trên FIG.6 của JP H11255173 A sử dụng bộ treo sau có hành trình được kéo dài.

Tuy nhiên, trong trường hợp bố trí bộ treo sau kéo dài này quanh động cơ, cách bố trí bộ treo sau bị giới hạn, và vấn đề gây cản trở xảy ra theo đó bộ treo sau thực hiện việc tiếp xúc với các phần ngoại vi. Ở xe máy được thể hiện trên FIG.6 của JP H11255173 A, bộ treo sau được sắp xếp ở phía ngoài của vỏ bảo vệ (vỏ bảo vệ quạt theo JP H11255173 A) đó là được sắp xếp ra phía ngoài nhất của động cơ theo phương bề rộng phương tiện để khắc phục vấn đề gây cản trở và sự hạn chế về cách bố trí. Tuy nhiên, với kết cấu này, xe máy có kích cỡ bị gia tăng theo phương bề rộng phương tiện.

Hơn nữa, không có yên cho người điều khiển được thể hiện trên FIG.6 của JP H11255173 A. Do vậy, đối với xe máy được thể hiện trên FIG.6 của JP H11255173 A, không rõ ràng là liệu đường kéo dài của đường tâm của bộ giảm chấn có giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện hay không. Không kết cấu nào như vậy được bộc lộ trong phần mô tả của JP H11255173 A. Nếu đường kéo dài của đường tâm của bộ giảm chấn không giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, sự duỗi và co của bộ giảm chấn ít có khả năng được truyền trực tiếp cho người điều khiển, điều này sẽ không dẫn tới việc cải thiện về cảm giác thoải mái khi điều khiển đối với người điều khiển như được mô tả

dưới đây.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Theo một phương án được ưu tiên, sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong khi đảm bảo hiệu quả làm giảm rung động bởi liên kết chống rung.

Phương án được ưu tiên của sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm khung thân, bánh sau tiếp xúc với mặt đường, yên gồm mặt ngồi để được tiếp xúc với người điều khiển, cụm đựng đĩa gồm động cơ gồm trục khuỷu có thể quay được quanh trục quay và cơ cấu truyền động ít nhất được sắp xếp một phần sang bên phải hoặc bên trái của bánh sau và được sắp xếp để truyền công suất của động cơ cho bánh sau, cụm đựng đĩa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân và đỡ bánh sau, rôto có thể quay được cùng với trục khuỷu quanh trục quay của trục khuỷu, liên kết chống rung được sắp xếp bên dưới động cơ và liên kết cụm đựng đĩa vào khung thân sao cho cụm đựng đĩa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân, và bộ treo sau gồm giá lắp trên được liên kết vào khung thân và giá lắp dưới được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với giá lắp trên và được liên kết vào cụm đựng đĩa, trong đó bộ treo sau được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau theo phương bề rộng phương tiện, giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt đường ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau và ra phía trước hơn so với đầu sau của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và ít nhất một phần của bộ treo sau được sắp xếp phía trên rôto và gối chông rôto trên hình chiếu bằng của phương tiện.

Theo kết cấu này, cụm đựng đĩa gồm động cơ và cơ cấu truyền động được liên

kết vào khung thân qua liên kết chống rung. Bánh sau được đỡ bởi cụm đung đưa. Bánh sau và cụm đung đưa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân. Giá lắp trên của bộ treo sau được liên kết vào khung thân, trong khi giá lắp dưới của bộ treo sau được liên kết vào cụm đung đưa. Sự rung động của cụm đung đưa được hấp thụ bởi bộ treo sau.

Cơ cấu truyền động ít nhất được sắp xếp một phần sang bên phải hoặc bên trái của bánh sau, trong lúc bộ treo sau được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau theo phương bề rộng phương tiện. Cách sắp xếp và/hoặc góc của bộ treo sau do vậy ít có khả năng bị giới hạn bởi cơ cấu truyền động. Kết cấu này gia tăng mức độ tự do về cách sắp xếp và/hoặc góc của bộ treo sau, nhờ vậy giá lắp trên của bộ treo sau có thể được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau. Kết quả là, đầu trên của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía trước.

Vì đầu trên của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía trước như vậy so với các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường, kết cấu của phần sau của phương tiện (phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên) ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau. Nói cách khác, phần sau của phương tiện có mức độ tự do thiết kế gia tăng so với các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường. Do đó, là có thể để mở rộng hoặc thay đổi linh hoạt các chức năng của phần sau của phương tiện tùy theo người sử dụng và thị trường được đa dạng hoá. Ví dụ, kích cỡ và cách bố trí của hộp chứa vật dụng có thể được thay đổi tùy theo người sử dụng và thị trường như vậy. Trong trường hợp mà giá chở đồ hoặc hộp chở đồ được bố trí tại phần sau của phương tiện, độ cao của giá chở đồ, v.v., ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau, và giá chở đồ, v.v., có thể có vị trí được hạ thấp. Kết cấu này cho phép tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà đáp ứng được các sở thích của người sử dụng và các nhu cầu của thị trường.

Mặt khác, đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt đường ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau và ra phía trước hơn so với đầu

sau của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Hơn nữa, đường kéo dài giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, góc nghiêng của bộ treo sau so với mặt phẳng nằm ngang gia tăng và do vậy phản lực ngang tác động lên liên kết chống rung giảm như được mô tả dưới đây. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong khi đảm bảo hiệu quả giảm rung động bởi liên kết chống rung.

Hơn nữa, vì đầu trên của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía trước, đường truyền dịch chuyển từ bộ treo sau tới yên được rút ngắn. Tức là, nếu đầu trên của bộ treo sau được sắp xếp về phía sau, khung thân chiếm chỗ một phạm vi gia tăng của đường truyền. Các phản tương ứng tạo ra đường truyền chịu biến dạng dẻo. Nếu tổng lượng biến dạng dẻo ở đường truyền lớn, thời gian cho tới khi việc duỗi và co của bộ treo sau được phản ánh ở yên gia tăng. Do vậy, sự duỗi và co của bộ treo sau có thể được phản ánh ở yên trong khoảng thời gian ngắn hơn bằng cách rút ngắn đường truyền, điều này dẫn tới sự cải thiện về cảm giác thoải mái khi điều khiển đối với người điều khiển trên yên.

Hơn thế nữa, đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đi qua cơ thể của người điều khiển trên yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Theo đó, trọng tâm của người điều khiển trên yên nằm trên hoặc gần đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau. Kết cấu này cho phép sự duỗi và co của bộ treo sau được truyền trực tiếp tới người điều khiển, điều này có thể dẫn tới sự cải thiện còn hơn nữa về cảm giác thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển trên yên.

Bộ treo sau cũng được sắp xếp phía trên rôto mà có thể quay được cùng với trục khuỷu quanh trục quay của trục khuỷu. Ít nhất một phần của bộ treo sau gối chồng rôto trên hình chiếu bằng của phương tiện. Nếu bộ treo sau được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với rôto theo phương bề rộng phương tiện và không gối chồng rôto trên hình chiếu bằng của phương tiện, bề rộng lớn nhất (giá trị lớn nhất của bề rộng) của phương tiện

giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gia tăng. Do vậy, cảm giác thoải mái khi điều khiển đối với người điều khiển được cải thiện trong lúc ngăn ngừa sự gia tăng về bề rộng lớn nhất.

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

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm trục bánh được đặt vào giữa bánh sau và cụm đung đưa và đỡ bánh sau. Giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh đỡ bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Theo đó, giá lắp trên của bộ treo sau cũng được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Vì đầu trên của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía trước như vậy để cho giá lắp trên và giá lắp dưới được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

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

Theo kết cấu này, trục lái mà được sắp xếp để quay cùng với tay lái, được lắp ở ống cổ của khung thân. Giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp phía dưới đầu dưới của ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Nói cách khác, đầu trên của bộ treo sau được dịch chuyển không chỉ ra phía trước mà còn xuống phía dưới. Độ

cao của yên và/hoặc hộp chứa vật dụng do đó, ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau. Kết cấu này cho phép dễ mở rộng và biến đổi linh hoạt về kết cấu của phần sau của phương tiện.

Động cơ gồm các te chứa trục khuỷu trong đó và được sắp xếp ở phía trước bánh sau. Giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu sau của các te.

Theo kết cấu này, giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí không chỉ ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau, mà còn ra phía trước hơn so với đầu sau của các te chứa trục khuỷu trong đó. Kết cấu này cho phép đầu trên của bộ treo sau dịch chuyển ra phía trước hơn nữa trong lúc đặt vị trí giao điểm giữa đường kéo dài của bộ treo sau và mặt đường bên trong phạm vi của tổng độ dài của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do đó, là có thể dễ gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong khi hấp thụ hiệu quả sự rung động của cụm động cơ với liên kết chống rung.

Giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, trong lúc giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Từ một quan điểm khác, đầu trên của bộ treo sau được dịch chuyển ra phía trước sao cho giá lắp trên được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, trong lúc giá lắp dưới được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do đó, là có thể dễ gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong lúc đảm bảo khoảng cách từ bộ treo sau tới liên kết chống rung.

Giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp phía trên trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Ít nhất một phần của giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp phía dưới trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

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

Cơ cấu truyền động gồm bộ truyền động biến thiên liên tục (Continuously Variable Transmission - CVT) được sắp xếp để truyền công suất của động cơ về phía bánh sau trong lúc thay đổi tốc độ của chuyển động quay được truyền từ động cơ và hộp CVT chứa CVT trong đó. Giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp phía dưới mặt trên của hộp CVT trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, CVT được sắp xếp để truyền chuyển động quay của động cơ, được chứa trong hộp CVT. Giá lắp dưới của bộ treo sau được hạ thấp để cho giá lắp dưới được sắp xếp phía dưới mặt trên của hộp CVT. Bộ treo sau do vậy có thể có kích cỡ được gia tăng theo phương dọc trục mà không thay đổi vị trí của đầu trên của bộ treo sau. Theo cách khác, đầu trên của bộ treo sau có thể có vị trí được hạ thấp.

Bộ treo sau gói chông bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, bộ treo sau và bánh sau được sắp xếp theo phương bề rộng phương tiện và do vậy bộ treo sau gói chông bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Từ một quan điểm khác, bộ treo sau được dịch chuyển ra phía trước

bên trong phạm vi mà bộ treo sau gối chồng bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong lúc đảm bảo khoảng cách từ bộ treo sau tới liên kết chống rung.

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

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

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

Theo kết cấu này, đầu sau của khung thân có vị trí được hạ thấp và đầu sau của khung thân được sắp xếp phía dưới đầu dưới của ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Nếu đầu sau của khung thân có vị trí được nâng cao, yên và/hoặc giá đỡ đồ theo đó có vị trí được nâng cao. Nếu đầu sau của khung thân có vị trí được hạ thấp, độ cao của yên và/hoặc giá đỡ đồ ít có khả năng bị giới hạn bởi đầu sau của khung thân. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm tay đòn sau được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau theo phương bề rộng phương tiện, đỡ bánh sau, và được liên kết vào cụm đung đưa. Bộ treo sau được liên kết vào cụm đung đưa qua tay đòn sau.

Theo kết cấu này, bánh sau được sắp xếp giữa tay đòn sau và cơ cấu truyền động theo phương bề rộng phương tiện. Tay đòn sau được liên kết vào cụm đựng đĩa. Tay đòn sau kéo dài về phía sau tới ít nhất là trục bánh đỡ bánh sau. Giá lắp dưới của bộ treo sau được gắn vào tay đòn sau. Do đó, là có thể để sắp xếp giá lắp dưới ở vị trí bất kỳ bên trong phạm vi từ cụm đựng đĩa tới trục bánh.

Liên kết chống rung liên kết cụm đựng đĩa vào khung thân sao cho cụm đựng đĩa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân quanh trục xoay nằm ngang vuông góc với hướng trước - sau. Ít nhất một phần của giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục xoay trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, giá lắp trên được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và ít nhất một phần của giá lắp trên được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục xoay của liên kết chống rung trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, nếu góc nghiêng của bộ treo sau so với mặt phẳng nằm ngang nhỏ, đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau không giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do vậy, là có thể để gia tăng góc nghiêng của bộ treo sau so với mặt phẳng nằm ngang và do vậy làm giảm rung động thẳng đứng của khung thân một cách hiệu quả.

Ít nhất một phần của giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, giá lắp trên được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và ít nhất một phần của giá lắp trên được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục quay của trục khuỷu trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Trong trường hợp này, nếu góc nghiêng của bộ treo sau so với mặt phẳng nằm ngang nhỏ, đường kéo dài của

đường tâm của bộ treo sau không giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Do vậy, là có thể để gia tăng góc nghiêng của bộ treo sau so với mặt phẳng nằm ngang và do vậy làm giảm rung động thẳng đứng của khung thân một cách hiệu quả.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm vỏ bảo vệ được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với rôto theo phương bề rộng phương tiện và gối chông ít nhất một phần của rôto trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Bộ treo sau không gối chông vỏ bảo vệ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Theo kết cấu này, vỏ bảo vệ được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với rôto theo phương bề rộng phương tiện và gối chông ít nhất một phần của rôto trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Bộ treo sau không gối chông vỏ bảo vệ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện. Nói cách khác, không phần nào của bộ treo sau được sắp xếp ra phía ngoài của vỏ bảo vệ theo phương bề rộng phương tiện và do vậy bộ treo sau và vỏ bảo vệ không được sắp xếp theo phương bề rộng phương tiện. Do đó, là có thể để ngăn ngừa việc phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có bề rộng lớn nhất bị gia tăng.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm mặt phẳng kéo dài từ đầu phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên tới đầu trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương bề rộng phương tiện, mà các chân của người điều khiển trên yên được đặt trên đó.

Theo kết cấu này, mặt phẳng mà bàn chân của người điều khiển được đặt trên đó được bố trí cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Mặt phẳng kéo dài từ đầu phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên tới đầu trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương bề rộng phương tiện. Trong trường hợp này, khung xương dưới được dùng làm khung thân. Nói chung, là khó để khung xương dưới đảm bảo độ cứng vững và nó có xu hướng uốn cong dễ dàng khi tải được tác động vào nó từ phía trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân

để hai bên so với các kiểu khác của các khung thân như khung giàn đỡ được dùng ở các xe máy kiểu thể thao. Ngay cả với khung thân này, là có thể để giảm hiệu quả rung động được truyền cho người điều khiển với bộ treo sau như được mô tả trên đây, và do vậy làm giảm tới mức thấp nhất sự phá hỏng về cảm giác thoải mái khi điều khiển do sự uốn cong của khung thân.

Tác dụng có lợi của sáng chế

Theo sáng chế, là có thể để tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong khi đảm bảo hiệu quả làm giảm rung động bởi liên kết chống rung.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

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

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

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

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

FIG.6A là hình vẽ thể hiện sơ lược liên kết chống rung khi được nhìn lên phía trên.

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

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

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

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

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

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên trong đó, ngoài tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng, hộp bộ lọc không khí được tháo ra.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ treo sau.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ giảm chấn thuỷ lực được bố trí ở bộ treo sau.

FIG.14 là hình vẽ nhìn từ phải để mô tả góc nghiêng của bộ treo sau.

FIG.15 hình vẽ dạng giản đồ dùng mô tả phản lực của bộ treo sau.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện được ưu tiên

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

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn được đặt trên mặt đường nằm ngang Rs sẽ được mô tả sau đây trừ khi có thông báo cụ thể được đưa ra. Tư thế chuẩn là tư thế theo đó tay lái 14 được bố trí ở vị trí di chuyển thẳng (vị trí

của tay lái 14 được thể hiện trên FIG.3) mà tại đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 di chuyển thẳng và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw nằm ngang.

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

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

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 là xe scuter, chẳng hạn. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân 2 được che với tấm che bên ngoài 39. Khung thân 2 gồm ống cổ 3 kéo dài chếch về phía sau và lên phía trên. Như được thể hiện trên FIG.2, khung thân 2 còn gồm khung đi xuống 4 kéo dài chếch về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 3 và cặp khung dưới 5 kéo dài chếch về phía sau và lên phía trên từ khung đi xuống 4.

Khung đi xuống 4 và các khung dưới 5 là các bộ phận kim loại rỗng, chẳng hạn. Đầu trước của cặp khung dưới 5 được sắp xếp phía dưới ống cổ 3. Cặp khung dưới 5 gói chồng nhau trên hình chiếu nhìn từ một bên.

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

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

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

Giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 đều được làm bằng kim loại, chẳng hạn. Giá đỡ sau phải 8 kéo dài về phía sau từ khung dưới phải 5 và giá đỡ sau trái 9 kéo dài

về phía sau từ khung dưới trái 5. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu sau 9r của giá đỡ sau trái 9. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 tương ứng với đầu sau 2r của khung thân 2 nằm ở vị trí ở phía sau nhất của khung thân 2. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với tâm quay C1 của bánh sau Rw. Ngược lại, đầu sau 11r của yên 11 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với tâm quay C1 của bánh sau Rw.

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

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

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

rung 24. Bánh sau Rw và cụm đung đưa 21 có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân 2 quanh các trục xoay nằm ngang Ap1 và Ap2 đi qua liên kết chống rung 24 theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.3, bánh sau Rw được sắp xếp sang bên phải của cụm đung đưa 21. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tay đòn sau 25 được sắp xếp sang phải của bánh sau Rw và bộ treo sau 26 hấp thụ sự rung động của cụm đung đưa 21. Bánh sau Rw được sắp xếp giữa cụm đung đưa 21 và tay đòn sau 25 theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Rw được đỡ theo cách quay được bởi cụm đung đưa 21 và tay đòn sau 25.

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

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

Như được thể hiện trên FIG.2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm bình nhiên liệu 27 chứa nhiên liệu để được cấp cho động cơ 22. Bình nhiên liệu 27 được gắn vào khung thân 2. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp bên dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1) được mô tả dưới đây. Bình nhiên liệu 27 có thể được sắp xếp ở vị

trí khác với khoảng không bên dưới bản đế chân 44. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp giữa cặp khung dưới 5 theo phương bề rộng phương tiện. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp ở phía trước động cơ 22 trên hình chiếu bằng. Nắp miệng nạp nhiên liệu 29 để mở và đóng kín cửa nạp nhiên liệu được sắp xếp ra phía ngoài của ống cổ 3 theo phương bề rộng phương tiện. Nhiên liệu đã chảy qua cửa nạp nhiên liệu được dẫn vào trong bình nhiên liệu 27 nhờ đường ống dẫn nhiên liệu 28 kéo dài lên phía trên từ bình nhiên liệu 27.

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

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

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm đèn trước 35 được sắp xếp để phát ánh sáng ra phía trước và hai đèn chớp

trước 36 được sắp xếp để chớp sáng đáp lại thao tác bởi người điều khiển. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm đèn sau 37 được sắp xếp để chiếu ánh sáng về phía sau và hai đèn chớp sau 38 được sắp xếp để chớp sáng đáp lại thao tác bởi người điều khiển. Đèn trước 35 và các đèn chớp trước 36 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với yên 11. Đèn sau 37 và các đèn chớp sau 38 được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw.

Tấm che bên ngoài 39 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tấm che tay lái 40 được sắp xếp ở phía trước và phía sau tay lái 14, tấm che trước 41 được sắp xếp ở phía trước ống cổ 3 và tấm chắn chân 42 được sắp xếp phía sau ống cổ 3. Tấm chắn chân 42 được sắp xếp giữa ống cổ 3 và yên 11 theo hướng trước - sau. Vè trước 43 của tấm che bên ngoài 39 được sắp xếp trên bánh trước Fw. Vè trước 43 được sắp xếp để quay sang trái và sang phải cùng với bánh trước Fw. Tấm che tay lái 40 được sắp xếp để quay sang trái và sang phải cùng với tay lái 14.

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

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

phẳng 44s, các chân của người điều khiển được đặt phía sau tám chân 42.

Tám che bên ngoài 39 gồm cặp tám che phía bên sau 47 được sắp xếp tương ứng sang bên phải và bên trái của hộp chứa vật dụng 12 và chấn bunn sau 49 được sắp xếp trên và phía sau bánh sau Rw. Chấn bunn sau 49 được đỡ bởi hộp chứa vật dụng 12 qua giá đỡ 48 kéo dài về phía sau từ hộp chứa vật dụng 12. Chấn bunn sau 49 kéo dài xuống phía dưới từ giá đỡ 48. Hai đèn chớp sau 38 được gắn vào chấn bunn sau 49. Đèn sau 37 được gắn vào khung thân 2 qua hộp chứa vật dụng 12. Đèn sau 37 được sắp xếp phía sau hộp chứa vật dụng 12.

Như được thể hiện trên FIG.4, các khung dưới 5 mỗi khung gồm khung trước 51 được sắp xếp phía dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1), khung sau 53 được sắp xếp phía dưới yên 11 (xem FIG.1) và khung góc 52 kéo dài từ khung trước 51 tới khung sau 53. Khung trước 51 kéo dài chéo lên phía trên và về phía sau từ khung đi xuống 4, và khung sau 53 kéo dài chéo lên phía trên và về phía sau từ khung góc 52.

Khung sau 53 gói chông động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Khung sau 53 được sắp xếp ở phía trước bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ treo sau 26 kéo dài chéo xuống phía dưới và về phía sau từ giá đỡ sau phải 8 được cố định vào khung sau 53. Khung sau 53 được nghiêng về phía sau trên hình chiếu nhìn từ một bên, trong lúc bộ treo sau 26 được nghiêng ra phía trước trên hình chiếu nhìn từ một bên. Khung sau 53 và bộ treo sau 26 được đặt cách xa nhau theo hướng trước - sau. Quạt làm mát 78 được mô tả dưới đây được sắp xếp giữa khung sau 53 và bộ treo sau 26 theo hướng trước - sau. Như được thể hiện trên FIG.3, bộ treo sau 26 được sắp xếp phía trên quạt làm mát 78 và gói chông quạt làm mát 78 trên hình chiếu bằng (cũng xem FIG.5).

Như được thể hiện trên FIG.4, ống xả 33 được sắp xếp phía dưới khung sau 53 và bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần đầu trước của ống xả 33 được sắp xếp bên dưới động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần đầu sau của ống xả 33 được sắp xếp bên dưới bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Quạt làm

mát 78 được sắp xếp trên ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Quạt làm mát 78 được sắp xếp trong phạm vi khoảng không hình tam giác được bao quanh bởi khung sau 53, bộ treo sau 26 và ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

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

Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu dưới 3L của ống cổ 3. Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với xi lanh 57 được mô tả dưới đây. Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 được mô tả dưới đây. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với đầu trên 26u của bộ treo sau 26. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với đầu trên Ru của bánh sau Rw. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw.

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

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

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

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

Xi lanh 57 gồm thân xi lanh 59 chứa pittông 54 trong đó và đầu xi lanh 58 tạo ra khoang đốt 60 mà hỗn hợp không khí - nhiên liệu được đốt cháy trong đó cùng với pittông 54 và thân xi lanh 59. Động cơ 22 gồm bugi đánh lửa 61 được sắp xếp để đốt cháy hỗn hợp không khí - nhiên liệu trong khoang đốt 60, xupáp nạp được sắp xếp để mở và đóng kín cổng nạp mà hở tại mặt trong của khoang đốt 60, và xupáp xả được sắp xếp để mở và đóng kín cổng xả mà hở tại mặt trong của khoang đốt 60. Không khí được cấp qua cổng nạp vào trong khoang đốt 60 và khí xả được xả ra từ khoang đốt 60 qua cổng xả.

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

cầu này làm cho chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho trục thứ cấp 67.

Cơ cấu truyền động 23 còn gồm các bánh răng giảm tốc 68 được sắp xếp để truyền chuyển động quay về phía bánh sau Rw trong lúc giảm tốc độ chuyển động quay được truyền từ CVT 62. Các bánh răng giảm tốc 68 gồm bánh răng dẫn động 69 được sắp xếp để quay cùng với trục thứ cấp 67, bánh răng ngược hướng 70 được gài khớp với bánh răng dẫn động 69, và bánh răng bị dẫn động 71 được gài khớp với bánh răng ngược hướng 70. Chuyển động quay của trục thứ cấp 67 được truyền qua bánh răng dẫn động 69 và bánh răng ngược hướng 70 cho bánh răng bị dẫn động 71. Trục bánh 72 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện được lắp vào bánh răng bị dẫn động 71 để cho quay cùng với bánh răng bị dẫn động 71. Trục bánh 72 xuyên qua mayơ H của bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện và được cố định vào bánh W của bánh sau Rw với đai ốc trục Na. Kết cấu này làm cho chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền tới bánh sau Rw.

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

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

Cụm đung đưa 21 gồm máy phát điện 77 (ví dụ bánh đà từ tính) được sắp xếp để phát điện năng theo chuyển động quay của trục khuỷu 55, quạt làm mát 78 được

sắp xếp để quay cùng với trục khuỷu 55, và vỏ bảo vệ 79 chứa máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 trong đó. Máy phát điện 77, quạt làm mát 78, và vỏ bảo vệ 79 được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với các te 73. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 được sắp xếp giữa các te 73 và vỏ bảo vệ 79 theo phương bề rộng phương tiện. Quạt làm mát 78 được sắp xếp ra phía ngoài của máy phát điện 77 theo phương bề rộng phương tiện. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 bao quanh trục khuỷu 55.

Tiếp theo, liên kết chống rung 24 sẽ được mô tả.

FIG.6A là hình vẽ thể hiện sơ lược liên kết chống rung 24 khi được nhìn lên phía trên. FIG.6B là hình vẽ mặt cắt thể hiện liên kết chống rung 24 được cắt dọc theo đường cắt VIB-VIB được thể hiện trên FIG.6A. FIG.6C là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt của liên kết chống rung 24 được cắt dọc theo đường cắt VIC-VIC được thể hiện trên FIG.6A.

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

Cụm đung đưa 21 có thể xoay được so với khung thân 2 quanh trục xoay trước Ap1 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện và có thể xoay được so với khung thân 2 quanh trục xoay sau Ap2 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Cặp cụm giảm chấn trước Df được sắp xếp trên trục xoay trước Ap1. Cặp cụm giảm chấn sau Dr được sắp xếp trên trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được sắp xếp phía trên trục

xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 (xem FIG.4). Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55.

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

Ngoài cặp phần giữ trước 83, bộ phận liên kết 82 gồm phần đế 85 được sắp xếp giữa cặp phần giữ sau 86 theo phương bề rộng phương tiện và phần tay đòn 84 kéo dài từ phần đế 85 tới cặp phần giữ trước 83. Cặp phần giữ trước 83 của bộ phận liên kết 82 được sắp xếp giữa cặp giá đỡ dưới 81 được bố trí trên khung thân 2. Cặp giá đỡ dưới 81 kéo dài tương ứng từ cặp khung dưới 5 (xem FIG.4). Các giá đỡ dưới 81 được cố định vào các khung dưới 5.

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

Ống ngoài Do của cụm giảm chấn trước Df được lắp và được cố định vào phần giữ trước 83. Các cụm giảm chấn trước Df được sắp xếp vào phía trong của các giá đỡ

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

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

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

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

Như được thể hiện trên FIG.8, hộp bộ lọc không khí 30 gồm hộp giữa 91 và hộp bên 92 được sắp xếp theo phương bề rộng phương tiện. Hộp giữa 91 và hộp bên 92 chứa phần tử E trong đó. Hộp giữa 91 và hộp bên 92 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với tâm quay C1 của bánh sau Rw. Hộp bên 92 được sắp xếp sang bên

trái của hộp giữa 91. Hộp bên 92 được sắp xếp trên hộp CVT 74 và gối chồng hộp CVT 74 trên hình chiếu bằng.

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

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

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

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

Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được cố định vào cacte 73 với việc dùng hai bulông B3. Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55. Phần cố định

trên 95u và phần cố định dưới 95L được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định trên 95u được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 và tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định dưới 95L được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 và tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định trên 95u được sắp xếp phía dưới đầu trên Ru của bánh sau Rw.

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

Bộ tiêu âm 34 được gắn vào tay đòn sau 25. Theo cách tương tự, bộ treo sau 26 được gắn vào tay đòn sau 25. Tay đòn sau 25 gồm ít nhất một phần gắn bộ tiêu âm mà hệ thống xả 32 được gắn vào đó và phần gắn bộ treo 99 mà bộ treo sau 26 được gắn vào đó. FIG.9 thể hiện một ví dụ trong đó tay đòn sau 25 được bố trí với ba phần gắn bộ tiêu âm (phần gắn bộ tiêu âm trước 97f, phần gắn bộ tiêu âm sau 97r và phần gắn bộ tiêu âm dưới 97L).

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

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

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

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 trong đó, ngoài tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12, hộp bộ lọc không khí 30 được tháo ra. FIG.12 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ treo sau 26. FIG.13 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ giảm chấn thủy lực 103 được bố trí ở bộ treo sau 26. FIG.14 là hình vẽ nhìn từ phải để mô tả góc nghiêng của bộ treo sau 26. FIG.15 là hình vẽ dạng giản lược để mô tả phản lực của bộ treo sau 26. Trên FIG.10, minh họa về bulông Bu và bulông BL (xem FIG.11) được bỏ qua.

Như được thể hiện trên FIG.10 và FIG.11, bộ treo sau 26 gồm giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 và giá lắp dưới 102 được gắn vào cụm đung đưa 21 qua tay đòn sau 25. Như được thể hiện trên FIG.12, bộ treo sau 26 gồm bộ giảm chấn thủy lực 103 được sắp xếp giữa giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102. Bộ treo sau 26 còn gồm lò xo cuộn 104 bao quanh bộ giảm chấn thủy lực 103, cỡ chặn trên 105 và cỡ chặn dưới 106 đỡ lò xo cuộn 104, và vỏ bộ treo dạng hình trụ 107 bao quanh bộ giảm chấn thủy lực 103 và lò xo cuộn 104.

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

Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 có thể duỗi và co theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Như được thể hiện trên FIG.13, bộ giảm chấn thuỷ lực 103 gồm ống hình trụ 108 chứa dầu trong đó, van pittông 110 được sắp xếp để di chuyển bên trong ống hình trụ 108 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103, và cần pittông 109 nhô ra từ ống hình trụ 108 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 và được sắp xếp để di chuyển cùng với van pittông 110 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. FIG.13 thể hiện một ví dụ trong đó bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là bộ giảm chấn hai ống và cần pittông 109 nhô lên phía trên từ ống hình trụ 108. Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 có thể là bộ giảm chấn một ống. Cần pittông 109 có thể nhô xuống phía dưới từ ống hình trụ 108.

Như được thể hiện trên FIG.13, nếu bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là bộ giảm chấn hai ống, ống hình trụ 108 gồm trụ trong 108i bao quanh van pittông 110 và trụ ngoài 108o bao quanh trụ trong 108i. Khoảng không bên trong của trụ trong 108i được phân chia bởi van pittông 110 thành khoang dầu O1 và khoang dầu O2 được tách nhau theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Khoang chất lỏng F1 được tạo ra giữa trụ trong 108i và trụ ngoài 108o được nối và khoang dầu O2 qua van để 111. Khoang dầu O1 và khoang dầu O2 chứa dầu trong đó và khoang chất lỏng F1 chứa dầu và khí (như khí nitơ chẳng hạn) trong đó.

Bất kể đến việc bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là kiểu một ống trụ hay hai ống trụ, khoang dầu O1, khoang dầu O2, và khoang chất lỏng F1 mỗi khoang tạo ra một khoảng không đóng kín tách biệt với không gian bên ngoài ống hình trụ 108. Chất lỏng

(dầu hoặc khí) bên trong ống hình trụ 108 do đó không có khả năng chảy ra khỏi ống hình trụ 108. Bộ treo sau 26 không gồm bình chứa (còn gọi là bình phụ) riêng biệt với bộ giảm chấn thuỷ lực 103 và do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ bộ treo sau 26 và giảm trọng lượng của bộ treo sau 26.

Như được thể hiện trên FIG.12, giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 qua cụm giảm chấn trên Du. Bulông Bu (xem FIG.11) để cố định giá lắp trên 101 vào khung thân 2 được lắp vào lỗ lắp bulông trên Hu xuyên qua giá lắp trên 101 theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn trên Du được lắp vào lỗ lắp bulông trên Hu và được giữ trên giá lắp trên 101. Cụm giảm chấn trên Du có thể được giữ trên khung thân 2. Giá lắp trên 101 có thể xoay được so với khung thân 2 quanh đường tâm của lỗ lắp bulông trên Hu kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Giá lắp dưới 102 được gắn vào tay đòn sau 25 qua cụm giảm chấn dưới DL. Bulông BL (xem FIG.11) để cố định giá lắp dưới 102 vào tay đòn sau 25 được lắp vào lỗ lắp bulông dưới HL xuyên qua giá lắp dưới 102 theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn dưới DL được giữ bên trong lỗ giữ Hr (xem FIG.9) được bố trí ở tay đòn sau 25. Cụm giảm chấn dưới DL có thể được giữ trên giá lắp dưới 102. Giá lắp dưới 102 có thể xoay được so với tay đòn sau 25 quanh đường tâm của lỗ lắp bulông dưới HL kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.10, giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên giá lắp dưới 102 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với giá lắp dưới 102 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá

lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 gối chông bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên hộp CVT 74 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 gối chông hộp CVT 74 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp phía dưới mặt trên 74s của hộp CVT 74 (xem FIG.11) trên hình chiếu nhìn từ một bên.

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

Như được thể hiện trên FIG.11, giá lắp trên 101 được sắp xếp bên dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 trên hình chiếu bằng. Theo cách tương tự, vỏ bộ treo 107 được sắp xếp bên dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 trên hình chiếu bằng. Đầu sau 73r của cacte 73 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với giá lắp trên 101 trên hình chiếu bằng. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp vào phía trong của ống xả 33 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu bằng.

Như được thể hiện trên FIG.10, lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp phía trên lỗ lắp bulông dưới HL trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với lỗ lắp bulông dưới HL trên hình chiếu nhìn từ một

bên. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp bulông trên Hu được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí về phía sau hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

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

Như được thể hiện trên FIG.12, đường tâm của bộ giảm chấn thủy lực 103 tương ứng với đường tâm Ls của bộ treo sau 26. Đường tâm Ls của bộ treo sau 26 được nghiêng ra phía trước. Như được thể hiện trên FIG.14, đường thẳng đi qua tất cả các phần của đường tâm Ls của bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên được định nghĩa là đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 tương ứng với đường kéo dài của đường tâm Ls của bộ treo sau 26. Đường tâm Ls

của bộ treo sau 26 được sắp xếp trên và thuộc đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt đường Rs tại vị trí (vị trí của giao điểm Pi) về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw và ra phía trước hơn so với đầu sau Rr của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.14, phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw được định nghĩa là phạm vi từ giao điểm Pf giữa đường thẳng đứng đi qua đầu trước Rf của bánh sau Rw và mặt đường Rs trên hình chiếu nhìn từ một bên tới giao điểm Pr giữa đường thẳng đứng đi qua đầu sau Rr của bánh sau Rw và mặt đường Rs trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giao điểm Pi giữa đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 và mặt đường Rs được xác định vị trí nằm trong phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw. Tức là, vị trí và góc nghiêng của bộ treo sau 26 được thiết lập sao cho giao điểm Pi được xác định vị trí nằm trong phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw. Hơn nữa, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 tiếp xúc với môm và đuôi của người điều khiển trên hình chiếu nhìn từ một bên. FIG.14 thể hiện một ví dụ trong đó đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 đi qua cơ thể của người điều khiển ngồi trên yên chính 11m.

Như được thể hiện trên FIG.15, khi bộ treo sau 26 được rút ngắn theo phương dọc trục của nó, bộ treo sau 26 sinh ra phản lực và phản lực theo phương dọc trục của bộ treo sau 26 được tác động vào cụm đựng đĩa 21 và liên kết chống rung 24. Khi bộ treo sau 26 được nghiêng chếch ra phía trước, phản lực tác động lên cụm đựng đĩa 21 được phân tích thành thành phần thẳng đứng Fv và thành phần ngang Fh. Cụm đựng đĩa 21 và liên kết chống rung 24 bị kéo về phía sau bởi thành phần ngang Fh.

Phản lực ngang (thành phần ngang Fh của phản lực) gia tăng khi góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang giảm. Nếu phản lực ngang lớn, cụm đựng đĩa 21 và liên kết chống rung 24 bị kéo về phía sau bởi phản lực ngang. Trong trường hợp này, cụm đựng đĩa 21 ít có khả năng xoay tự do quanh các trục xoay Ap1 và Ap2. Theo đó, nếu phản lực ngang lớn, hiệu quả giảm rung động bởi liên kết chống

rung 24 bị suy giảm và sự rung động của động cơ 22 được truyền dễ dàng cho khung thân 2.

Như được mô tả trên đây, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt đường Rs ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw và ra phía trước hơn so với đầu sau Rr của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Hơn nữa, đường kéo dài Le giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trong trường hợp này, góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang gia tăng và do vậy phản lực ngang tác động lên liên kết chống rung 24 giảm. Do vậy, là có thể dễ dàng làm giảm hiệu quả các rung động của bánh sau Rw và cụm đũa đưa 21 với việc dùng liên kết chống rung 24 và bộ treo sau 26 mà không bố trí bộ cân bằng cho động cơ 22.

Hơn nữa, vì đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía trước, đường truyền dịch chuyển từ bộ treo sau 26 tới yên 11 được rút ngắn. Tức là, giống như bộ treo sau 26 được chỉ ra bởi các đường đứt nét một dài và hai ngắn trên FIG.15, nếu đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được sắp xếp về phía sau, khung thân 2 chiếm một phạm vi được gia tăng của đường truyền. Ở ví dụ được thể hiện trên FIG.15, khung thân 2 chiếm phạm vi được gia tăng được chỉ ra bởi mũi tên X.

Sự dịch chuyển của bộ treo sau 26 được truyền cho khung thân 2, hộp chứa vật dụng 12 (xem FIG.14), và yên 11 theo thứ tự này. Các phần này chịu biến dạng đàn hồi. Nếu tổng lượng biến dạng đàn hồi ở đường truyền lớn, thời gian cho tới khi việc duỗi và co của bộ treo sau 26 được phản ánh ở yên 11 gia tăng. Do vậy, sự duỗi và co của bộ treo sau 26 có thể được phản ánh ở yên 11 trong thời gian ngắn hơn bằng cách rút ngắn đường truyền dẫn tới sự cải thiện về cảm giác thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển trên yên 11.

Hơn nữa, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên, đi qua cơ thể của người điều khiển trên yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Theo đó, trọng tâm của người điều khiển trên yên 11

được sắp xếp trên hoặc gần đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Việc này cho phép sự duỗi và co của bộ treo sau 26 được truyền trực tiếp cho người điều khiển, điều này có thể dẫn tới sự cải thiện còn hơn nữa về cảm giác thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển trên yên 11.

Như được mô tả trên đây, theo phương án được ưu tiên, cụm đựng đưa 21 gồm động cơ 22 và cơ cấu truyền động 23 được liên kết vào khung thân 2 qua liên kết chống rung 24. Bánh sau Rw được đỡ bởi cụm đựng đưa 21. Bánh sau Rw và cụm đựng đưa 21 có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân 2. Giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được liên kết vào khung thân 2, trong lúc giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 được liên kết vào cụm đựng đưa 21. Sự rung động của cụm đựng đưa 21 được hấp thụ bởi bộ treo sau 26.

Cơ cấu truyền động 23 ít nhất được sắp xếp một phần sang bên phải hoặc bên trái của bánh sau Rw, trong lúc bộ treo sau 26 được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện. Cách sắp xếp và/hoặc góc của bộ treo sau 26 do vậy ít có khả năng bị giới hạn bởi cơ cấu truyền động 23. Điều này gia tăng mức độ tự do về cách sắp xếp và/hoặc góc của bộ treo sau 26, nhờ vậy giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw. Kết quả là, đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía trước.

Vì đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía trước như vậy so với các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường, kết cấu của phần sau của phương tiện (phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1) ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau 26. Nói cách khác, phần sau của phương tiện có mức độ tự do thiết kế gia tăng so với các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên thông thường. Do đó, là có thể để mở rộng hoặc thay đổi linh hoạt các chức năng của phần sau của phương tiện cho các kiểu đa dạng của người sử dụng và thị trường. Ví dụ, kích cỡ và/hoặc các bố trí của hộp chứa vật dụng 12 có thể

được thay đổi cho người sử dụng và thị trường như vậy. Trong trường hợp mà giá chở đồ hoặc hộp chở đồ được bố trí tại phần sau của phương tiện, độ cao của giá chở đồ, v.v., ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau 26, giá chở đồ, v.v., có thể có vị trí được hạ thấp. Việc này cho phép tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 đáp ứng được các sở thích của người sử dụng và các nhu cầu của thị trường.

Mặt khác, bộ treo sau 26 được sắp xếp phía trên quạt làm mát 78 có thể quay được cùng với trục khuỷu 55 quanh trục quay Ac của trục khuỷu 55. Ít nhất một phần của bộ treo sau 26 gối chồng quạt làm mát 78 trên hình chiếu bằng. Nếu bộ treo sau 26 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với quạt làm mát 78 theo phương bề rộng phương tiện và không gối chồng quạt làm mát 78 trên hình chiếu bằng, bề rộng lớn nhất (giá trị lớn nhất của bề rộng) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gia tăng. Do vậy, cảm giác thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển có thể được cải thiện trong lúc ngăn ngừa sự gia tăng về bề rộng lớn nhất.

Ở phương án được ưu tiên, giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh 72 đỡ bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Theo đó, giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 cũng được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh 72 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Vì đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía trước như vậy để cho giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh 72 trên hình chiếu nhìn từ một bên, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Ở phương án được ưu tiên, trục lái 15 được sắp xếp để quay cùng với tay lái 14, được lắp ở ống cổ 3 của khung thân 2. Giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được sắp xếp phía dưới đầu dưới 3L của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được dịch chuyển không chỉ ra phía trước mà còn xuống phía dưới. Độ cao của yên 11 và/hoặc hộp chứa vật dụng 12 do đó, ít có khả năng bị giới hạn bởi bộ treo sau 26. Việc này cho phép mở rộng và biến đổi linh hoạt

về kết cấu của phần sau của phương tiện.

Ở phương án được ưu tiên, giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được sắp xếp ở vị trí không chỉ ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw, mà còn ra phía trước hơn so với đầu sau 73r của các-te 73 chứa trục khuỷu 55 trong đó. Điều này cho phép đầu trên 26u của bộ treo sau 26 di chuyển ra phía trước hơn nữa trong lúc đặt giao điểm Pi giữa đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 và mặt đường Rs bên trong phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong khi hấp thụ hiệu quả sự rung động của cụm động cơ 21 với liên kết chống rung 24.

Ở phương án được ưu tiên, giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, trong lúc giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Từ một quan điểm khác, đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía trước để cho giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, trong lúc giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong lúc đảm bảo khoảng cách từ bộ treo sau 26 tới liên kết chống rung 24.

Ở phương án được ưu tiên, giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên, trong lúc giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 được sắp xếp toàn bộ hoặc một phần phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Theo cách thức này, vì vị trí của bộ treo sau 26 được hạ thấp, là có thể để kéo dài bộ treo sau 26 theo phương dọc trục của nó mà không thay đổi vị trí của đầu trên 26u của bộ treo sau 26. Theo cách khác, là có thể để hạ thấp vị trí của đầu trên 26u của bộ treo sau 26.

Ở phương án được ưu tiên, CVT 62 được sắp xếp để truyền chuyển động quay

của động cơ 22 được chứa trong hộp CVT 74. Giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 được hạ thấp để cho giá lắp dưới 102 được sắp xếp phía dưới mặt trên 74s của hộp CVT 74. Bộ treo sau 26 do vậy có thể có kích cỡ được gia tăng theo phương dọc trục mà không thay đổi vị trí của đầu trên 26u của bộ treo sau 26. Theo cách khác, đầu trên 26u của bộ treo sau 26 có thể có vị trí được hạ thấp.

Ở phương án được ưu tiên, bộ treo sau 26 và bánh sau Rw được sắp xếp theo phương bề rộng phương tiện và do vậy bộ treo sau 26 gối chồng bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Từ một quan điểm khác, bộ treo sau 26 được dịch chuyển ra phía trước bên trong phạm vi mà bộ treo sau 26 gối chồng bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện trong lúc đảm bảo khoảng cách từ bộ treo sau 26 tới liên kết chống rung 24.

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

Ở phương án được ưu tiên, đầu sau 2r của khung thân 2 có vị trí được hạ thấp và đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía dưới đầu dưới 3L của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nếu đầu sau 2r của khung thân 2 có vị trí được nâng cao, yên 11 và/hoặc giá chở đồ theo đó có vị trí được nâng cao. Nếu đầu sau 2r của khung thân 2 có vị trí được hạ thấp, độ cao của yên 11 và/hoặc giá chở đồ ít có khả năng bị giới hạn bởi đầu sau 2r của khung thân 2. Do đó, là có thể để gia tăng mức độ tự do thiết kế ở phần sau của phương tiện.

Ở phương án được ưu tiên, bánh sau Rw được sắp xếp giữa tay đòn sau 25 và cơ cấu truyền động 23 theo phương bề rộng phương tiện. Tay đòn sau 25 được liên kết

vào cụm đung đưa 21. Tay đòn sau 25 kéo dài về phía sau tới ít nhất là trục bánh 72 đỡ bánh sau Rw. Giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 được gắn vào tay đòn sau 25. Do đó, là có thể dễ sắp xếp giá lắp dưới 102 ở vị trí bất kỳ bên trong phạm vi từ cụm đung đưa 21 tới trục bánh 72.

Ở phương án được ưu tiên, giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, và ít nhất một phần của giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục xoay Ap1 của liên kết chống rung 24 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trong trường hợp này, nếu góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang nhỏ, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 không giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, là có thể dễ gia tăng góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang và nhờ vậy làm giảm một cách hiệu quả rung động thẳng đứng của khung thân 2.

Ở phương án được ưu tiên, giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, và ít nhất một phần của giá lắp trên 101 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trong trường hợp này, nếu góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang nhỏ, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 không giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, là có thể dễ gia tăng góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang và do vậy làm giảm một cách hiệu quả rung động thẳng đứng của khung thân 2.

Ở phương án được ưu tiên, vỏ bảo vệ 79 được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với quạt làm mát 78 theo phương bề rộng phương tiện và gối chông ít nhất một phần của quạt làm mát 78 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ treo sau 26 không gối chông vỏ bảo vệ 79 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, không có phần nào của bộ treo sau 26 được sắp xếp ra phía ngoài của vỏ bảo vệ 79 theo phương bề rộng phương

tiện và do vậy bộ treo sau 26 và vỏ bảo vệ 79 không được sắp xếp theo phương bề rộng phương tiện. Do đó, là có thể để ngăn ngừa việc phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có bề rộng lớn nhất gia tăng.

Ở phương án được ưu tiên, mặt phẳng 44s mà bàn chân của người điều khiển được đặt trên đó được bố trí cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Mặt phẳng 44s kéo dài từ đầu phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 tới đầu trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương bề rộng phương tiện. Trong trường hợp này, khung xương dưới được dùng làm khung thân 2. Nói chung, là khó để khung xương dưới đảm bảo độ cứng vững và nó có xu hướng uốn cong dễ dàng khi tải được đặt vào nó từ phía trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, so với các kiểu khung thân khác như khung giàn đỡ được dùng ở các xe máy kiểu thể thao. Ngay cả với khung thân 2 này, là có thể để giảm một cách hiệu quả rung động được truyền cho người điều khiển với bộ treo sau 26 như được mô tả trên đây, và do vậy làm giảm tới mức thấp nhất sự phá hỏng về cảm giác thoải mái khi điều khiển do sự uốn cong của khung thân 2.

Các phương án được ưu tiên khác

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

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

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

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể gồm hai bộ treo sau 26 được sắp xếp tương ứng sang bên phải và bên trái của trục tâm phương tiện WO.

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

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

Ít nhất một phần của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục xoay Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trong trường hợp này, ít nhất một phần của giá lắp trên 101 có thể được sắp xếp giữa trục xoay Ap1 và trục xoay Ap2 theo hướng trước - sau trên hình chiếu nhìn từ một bên hoặc có thể được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục xoay Ap1 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

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

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

Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

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

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

Bộ treo sau 26 có thể không gối chông bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một

bên. Tức là, bộ treo sau 26 có thể toàn bộ được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Bộ treo sau 26 có thể gói chông rôto khác với quạt làm mát 78 trên hình chiếu bằng. Ví dụ, bộ treo sau 26 có thể gói chông máy phát điện 77 là một ví dụ khác về rôto, trên hình chiếu bằng. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 đồng trục với trục khuỷu 55 và quay cùng với trục khuỷu 55 quanh trục quay Ac của trục khuỷu 55.

Bộ treo sau 26 có thể gói chông vỏ bảo vệ 79 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Đầu sau 2r của khung thân 2 có thể được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với tâm quay C1 của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 có thể được sắp xếp phía trên đầu dưới 3L của ống cổ 3.

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

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

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

Yêu cầu bảo hộ

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

khung thân;

bánh sau tiếp xúc với mặt đường;

yên gồm mặt ngồi để được tiếp xúc với người điều khiển;

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

rôto có thể quay được cùng với trục khuỷu quanh trục quay của trục khuỷu;

liên kết chống rung được sắp xếp bên dưới động cơ và liên kết cụm đựng đưa vào khung thân sao cho cụm đựng đưa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân; và

bộ treo sau gồm giá lắp trên được liên kết vào khung thân và giá lắp dưới được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với giá lắp trên và được liên kết vào cụm đựng đưa, trong đó:

bộ treo sau được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau theo phương bề rộng phương tiện,

giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện,

đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt đường ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau và ra phía trước hơn so với đầu sau của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện,

đường kéo dài của đường tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, và

ít nhất một phần của bộ treo sau được sắp xếp phía trên rôto và gối chông rôto trên hình chiếu bằng của phương tiện.

2. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 1, trong đó phương tiện này còn bao gồm trục bánh được đặt vào giữa bánh sau và cụm đựng đĩa và đỡ bánh sau, trong đó:

giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với trục bánh trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

3. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó phương tiện này còn bao gồm tay lái để được thao tác bởi người điều khiển trên yên và trục lái được sắp xếp để quay cùng với tay lái, trong đó:

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

giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp phía dưới đầu dưới của ống cổ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

4. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:

động cơ gồm các te chứa trục khuỷu trong đó và được sắp xếp ở phía trước bánh sau, và

giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với đầu sau của các te.

5. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó:

giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

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

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

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

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

cơ cấu truyền động gồm bộ truyền động biến thiên liên tục (Continuously Variable Transmission - CVT) được sắp xếp để truyền công suất của động cơ về phía bánh sau trong lúc thay đổi tốc độ của chuyển động quay được truyền từ động cơ và hộp CVT chứa CVT trong đó, và

giá lắp dưới của bộ treo sau được sắp xếp phía dưới mặt trên của hộp CVT trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

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

bộ treo sau gối chông bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

9. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

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

10. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó phương tiện này còn bao gồm tay lái để được thao tác bởi người điều khiển trên yên và trục lái được sắp xếp để quay cùng với tay lái, trong đó:

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

đầu sau của khung thân được sắp xếp phía dưới đầu dưới của ống cổ trên hình

chiều nhìn từ một bên của phương tiện.

11. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, trong đó phương tiện này còn bao gồm tay đòn sau được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động đối với bánh sau theo phương bề rộng phương tiện, đỡ bánh sau, và được liên kết vào cụm đung đưa, trong đó:

bộ treo sau được liên kết vào cụm đung đưa qua tay đòn sau.

12. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, trong đó:

liên kết chống rung liên kết cụm đung đưa vào khung thân sao cho cụm đung đưa có thể xoay được theo phương thẳng đứng so với khung thân quanh trục xoay nằm ngang vuông góc với hướng trước - sau, và

ít nhất một phần của giá lắp trên của bộ treo sau được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục xoay trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

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

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

14. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, trong đó phương tiện này còn bao gồm vỏ bảo vệ được sắp xếp ra phía ngoài hơn so với rôto theo phương bề rộng phương tiện và gối chông ít nhất một phần của rôto trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, trong đó:

bộ treo sau không gối chông vỏ bảo vệ trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

15. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo điểm bất kỳ trong số các

điểm từ 1 đến 14, trong đó phương tiện này còn bao gồm mặt phẳng kéo dài từ đầu phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên tới đầu trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương bề rộng phương tiện, mà các chân của người điều khiển trên yên được đặt trên đó.

FIG. 1

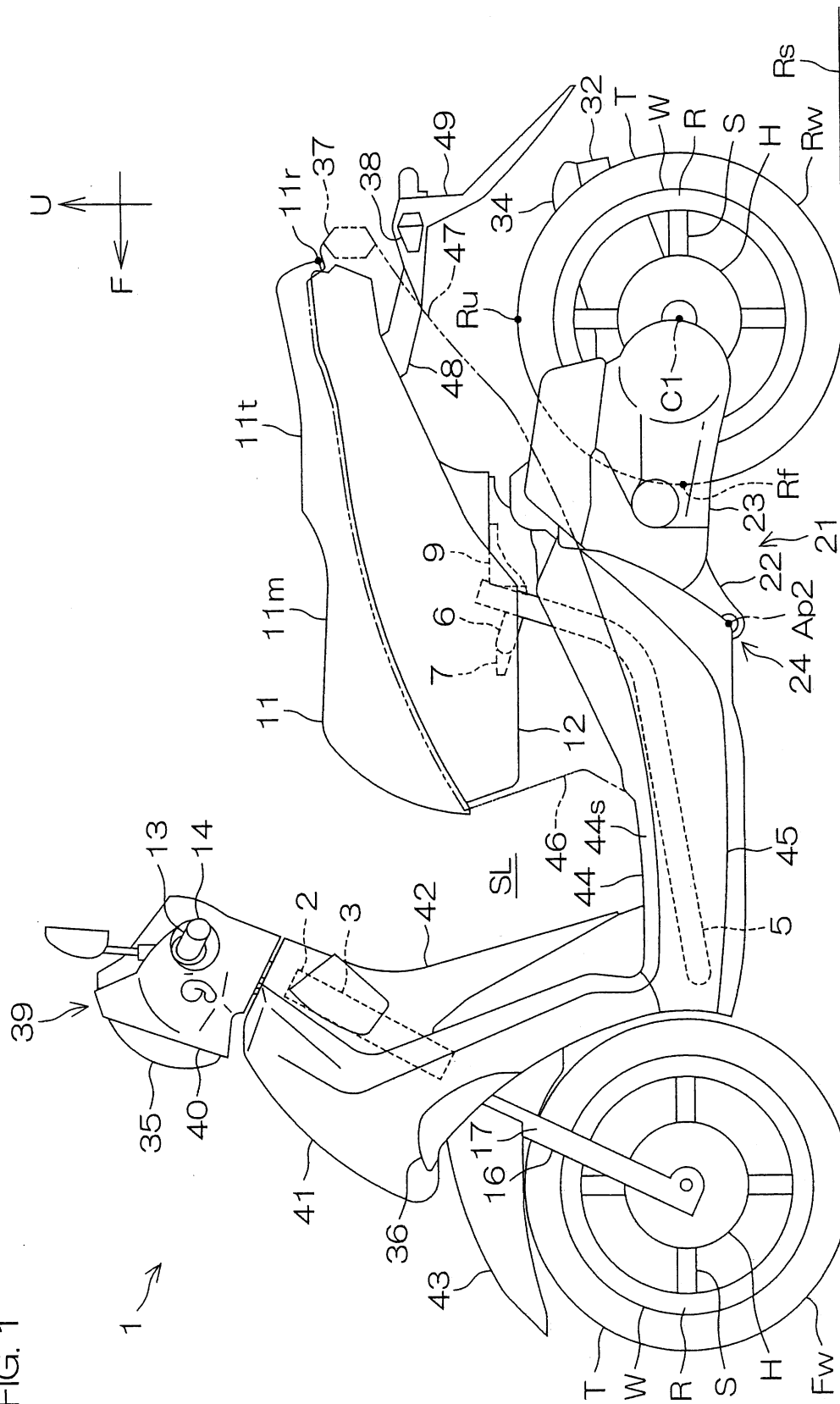
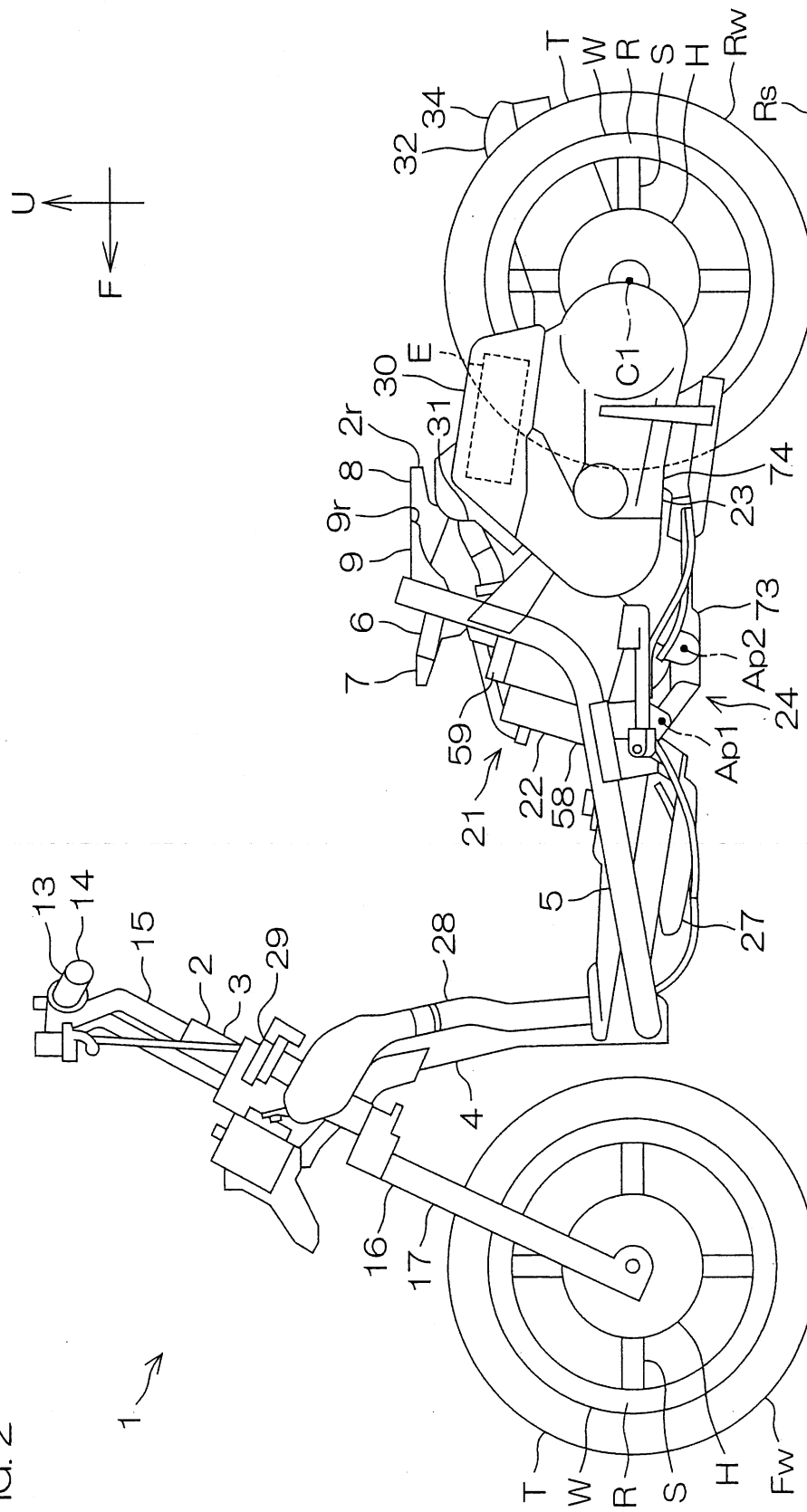


FIG. 2



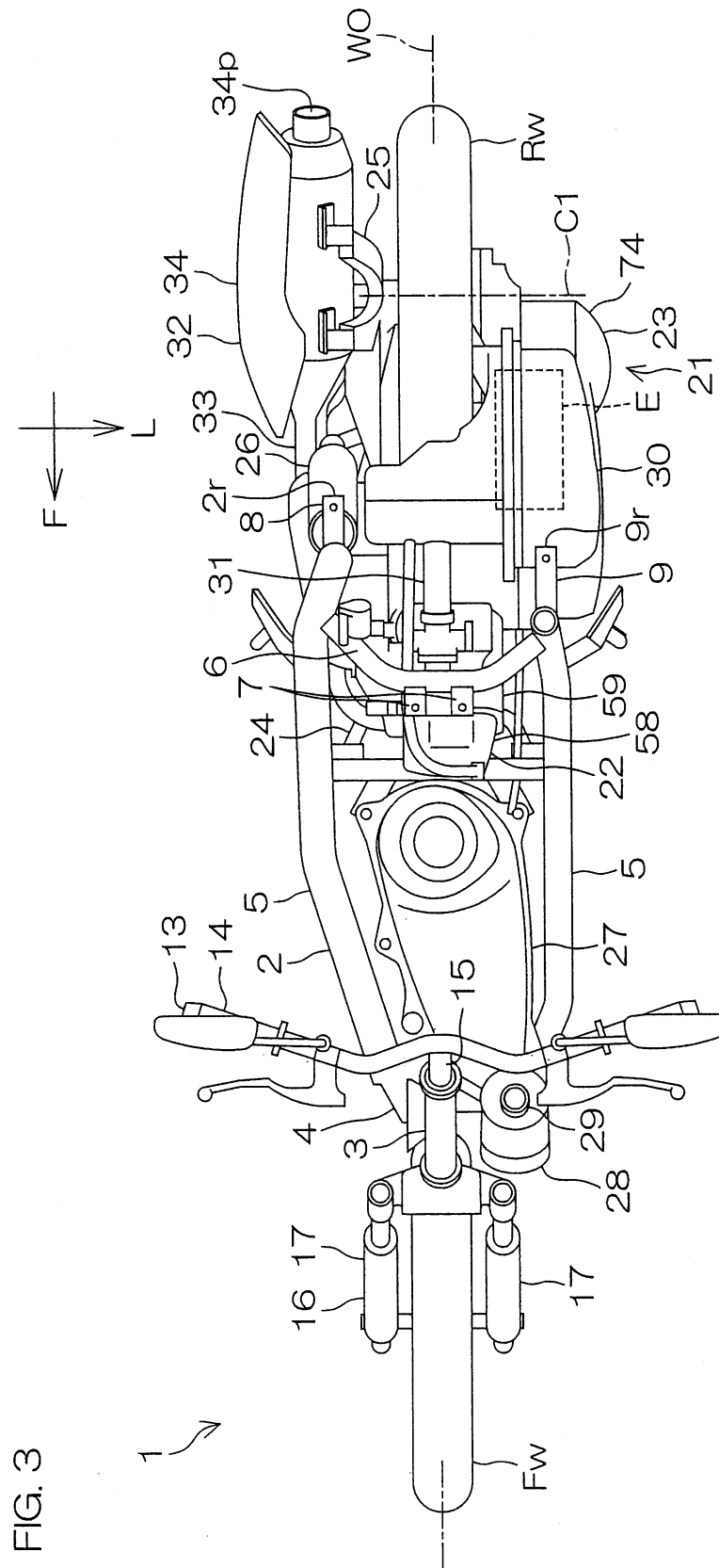


FIG. 4

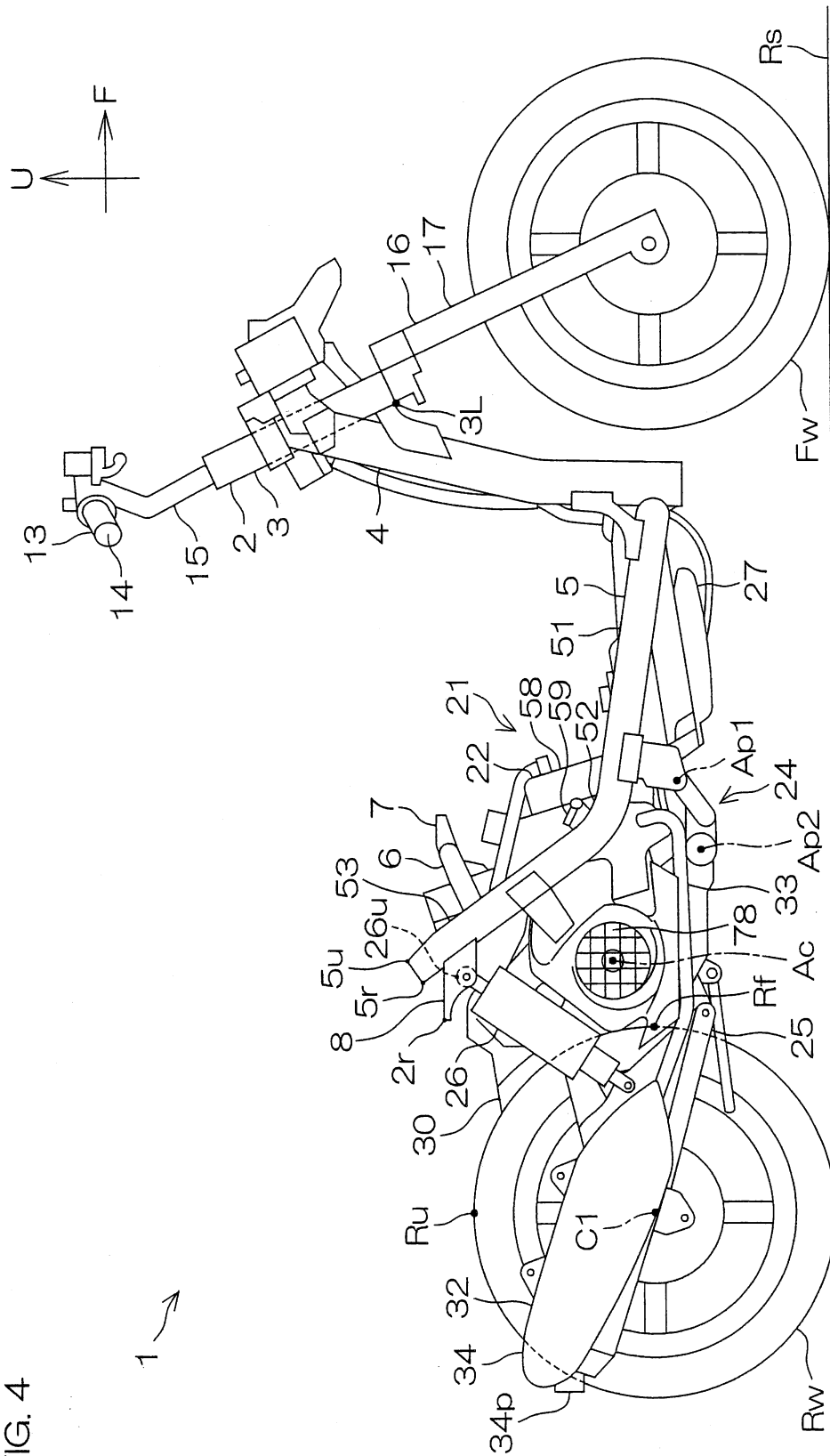


FIG. 5

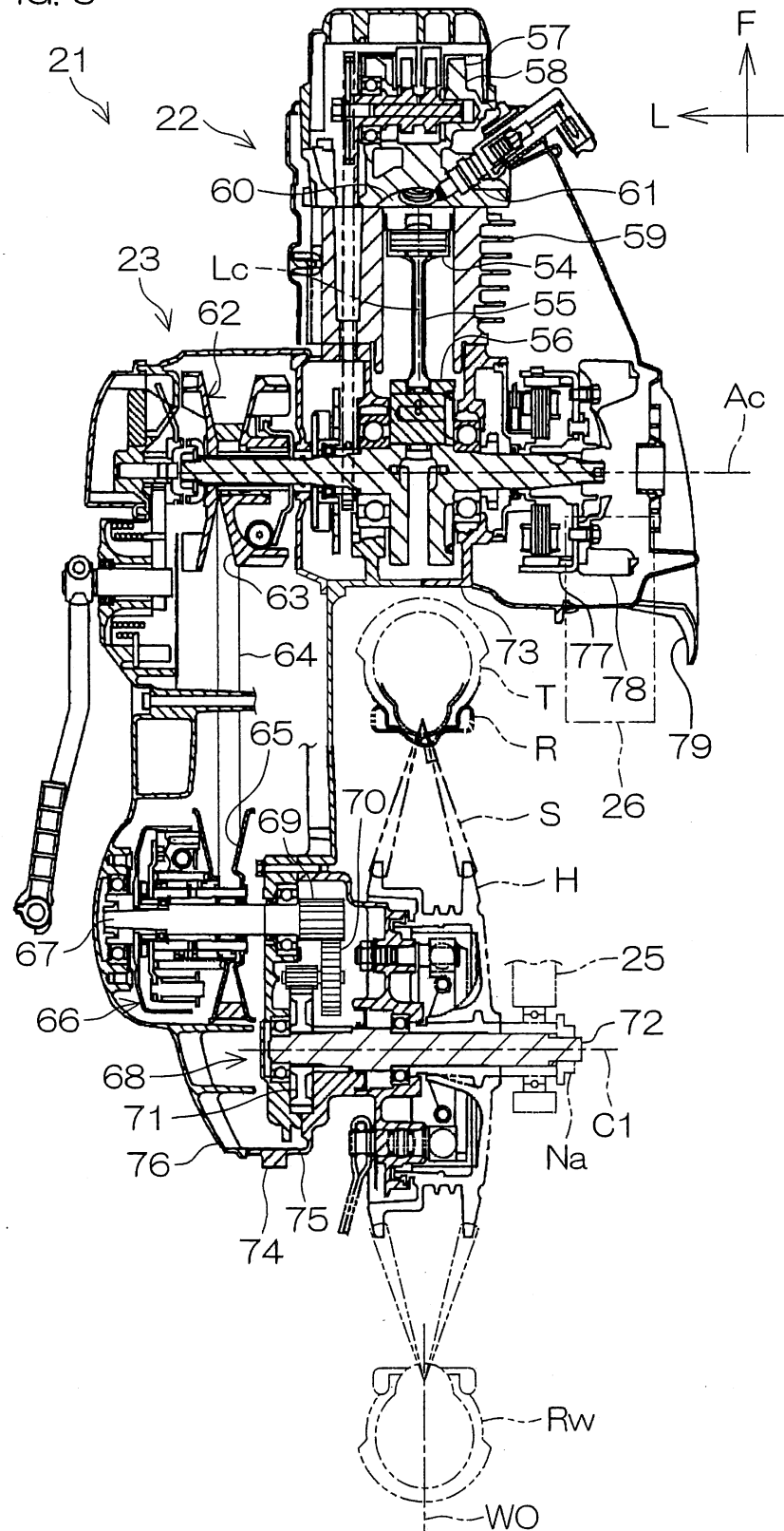


FIG. 6A

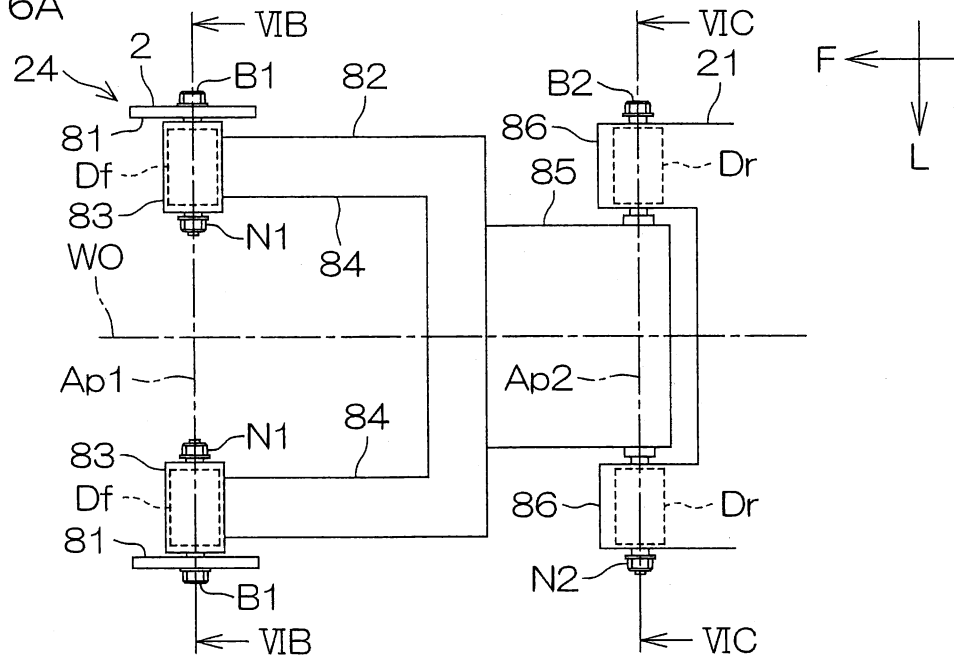


FIG. 6B

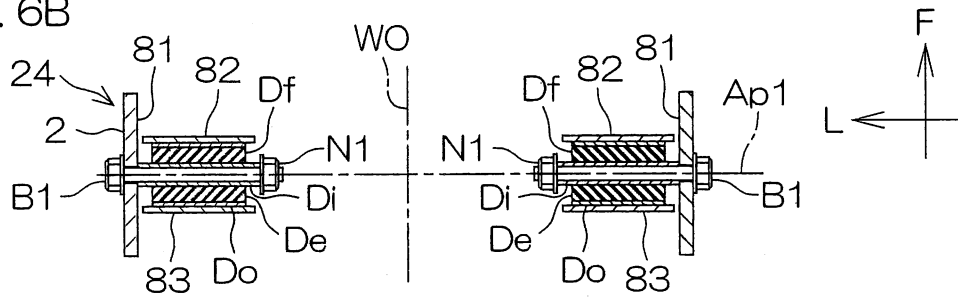
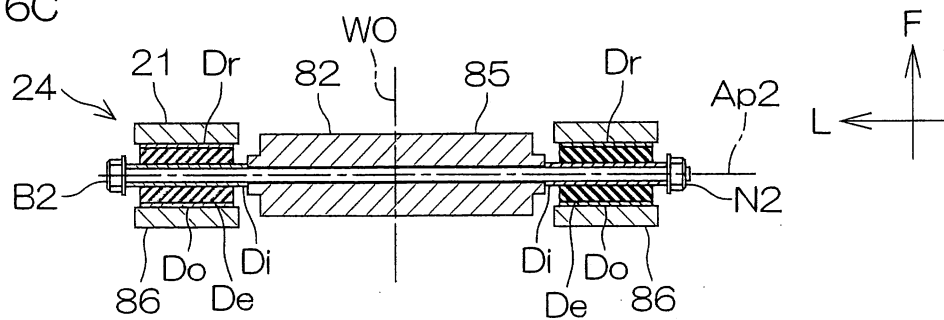
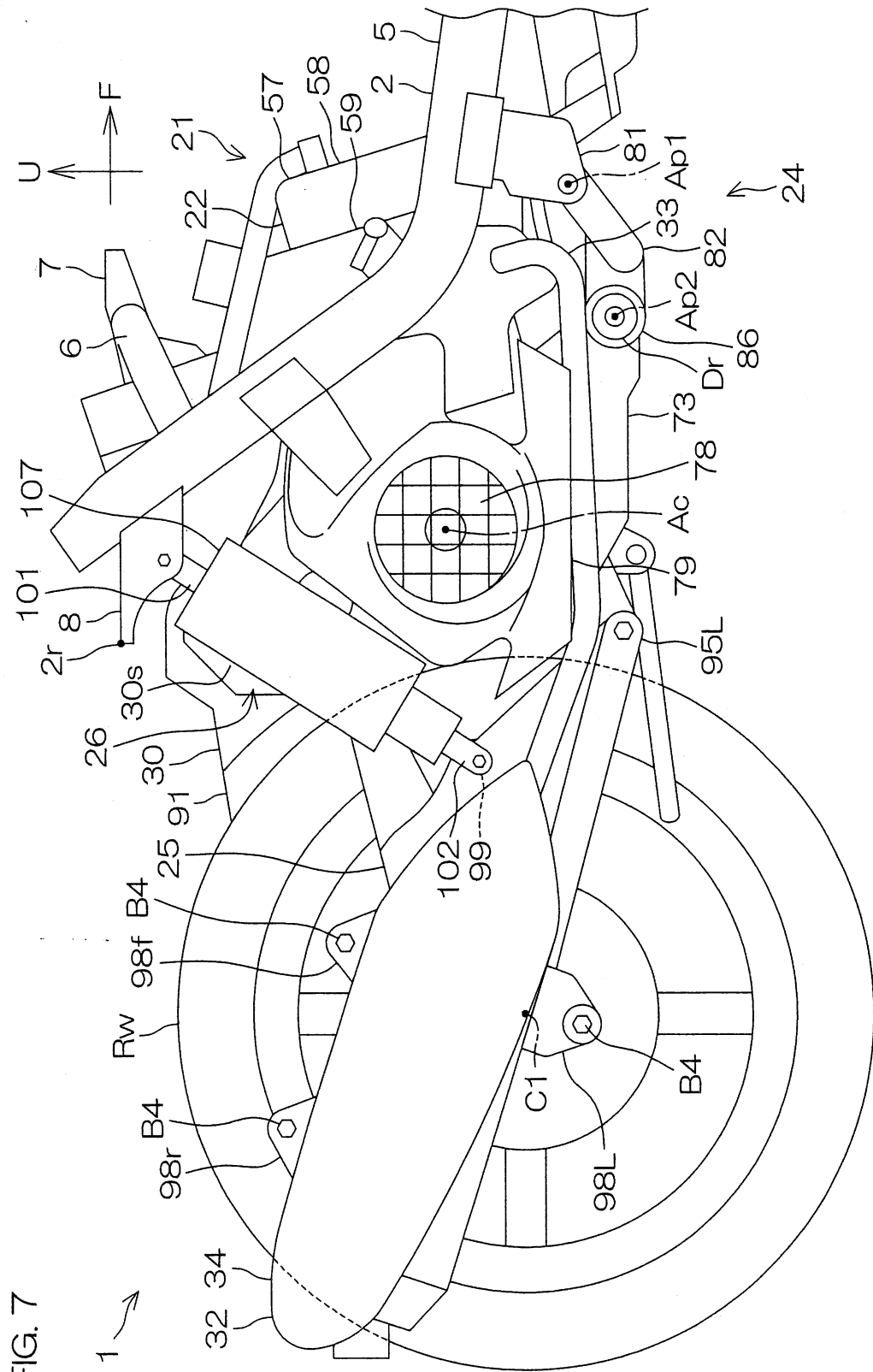
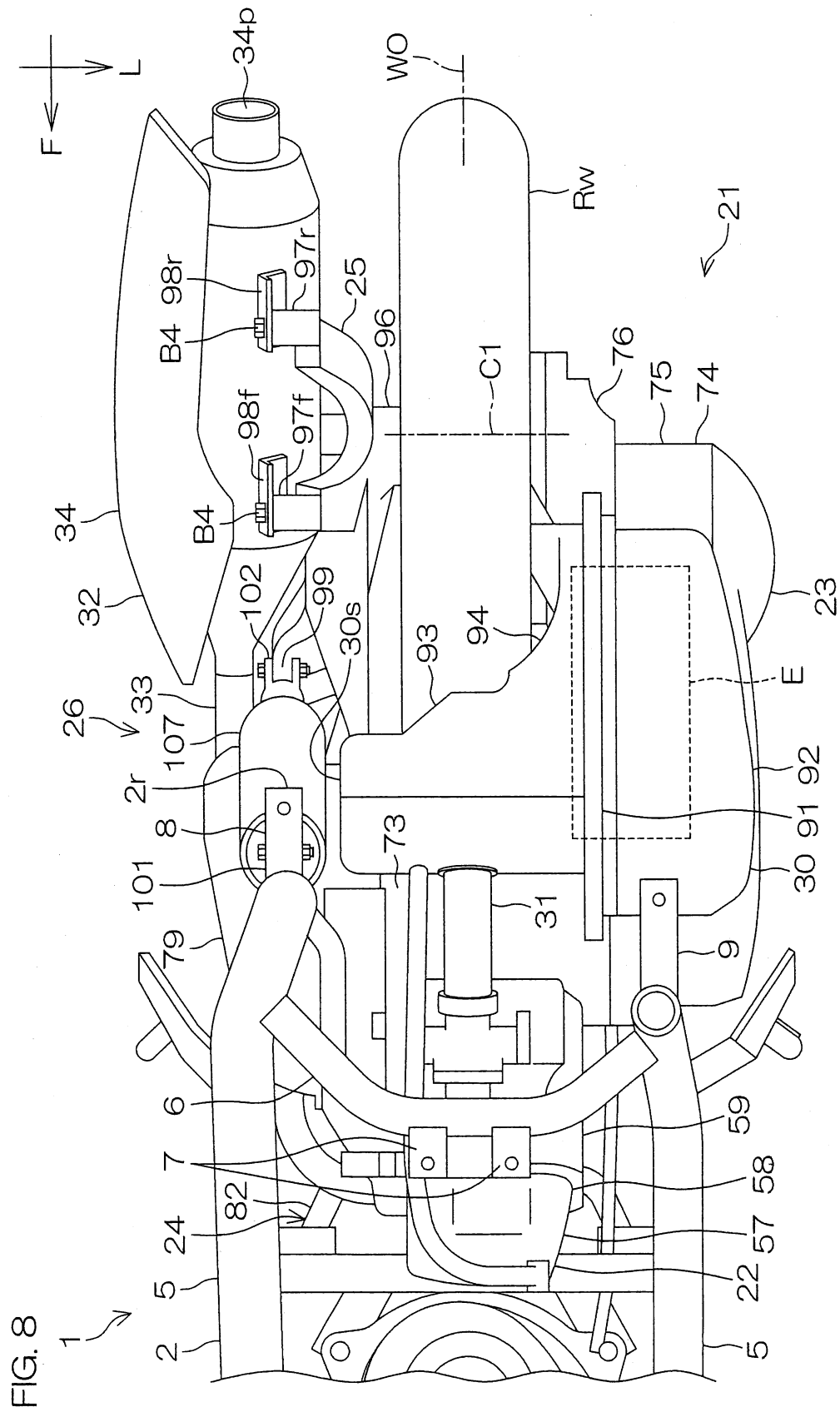
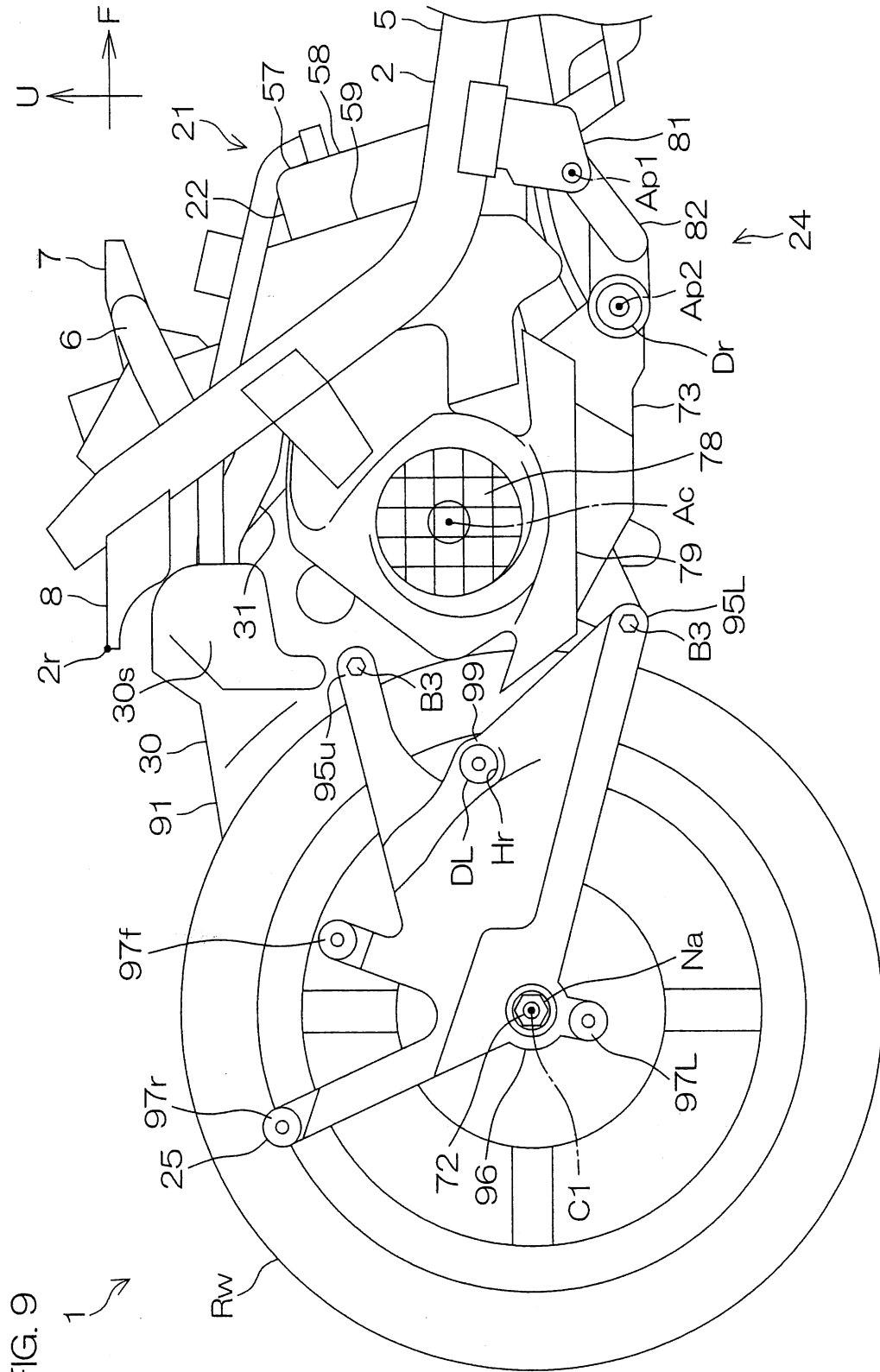


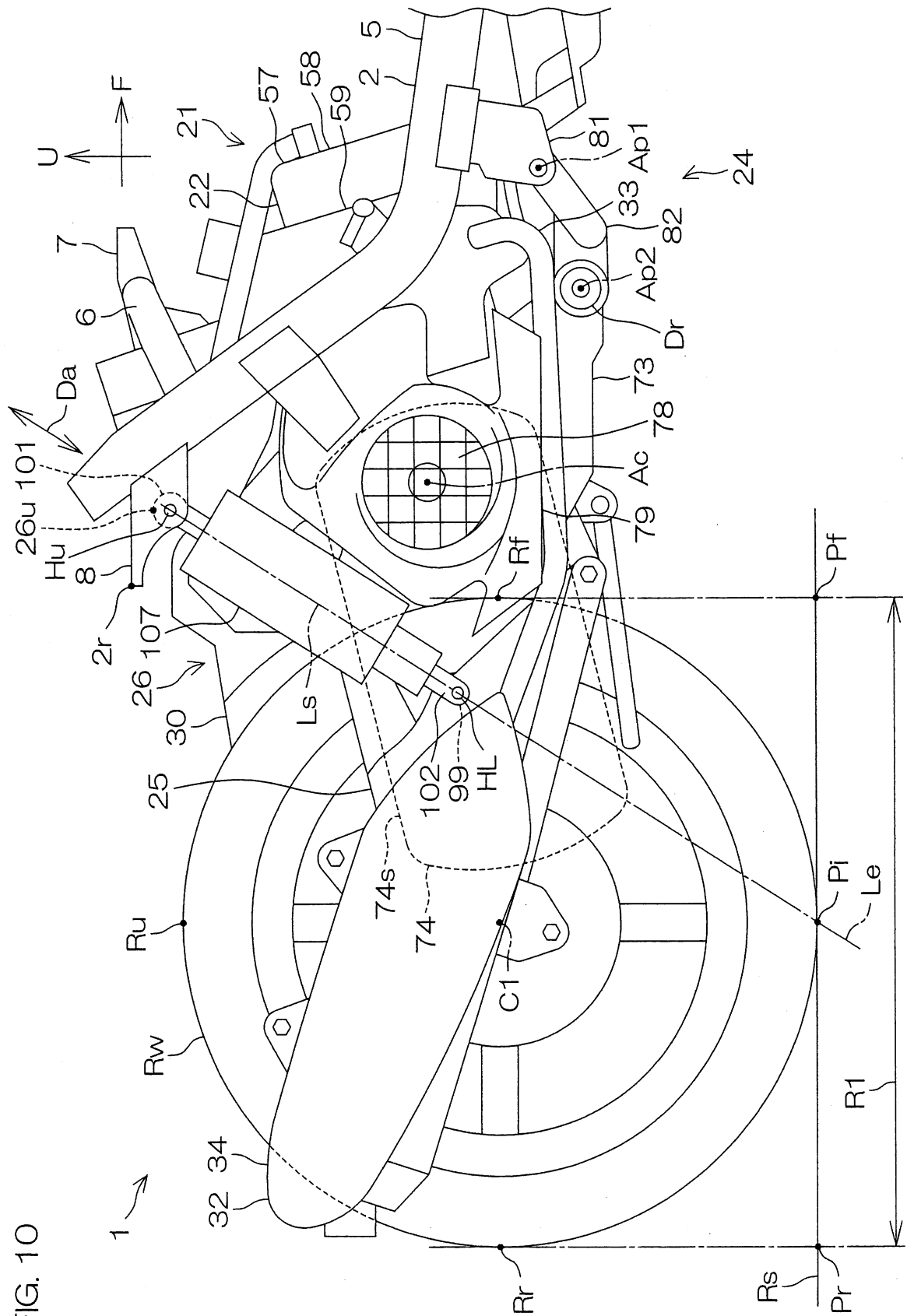
FIG. 6C











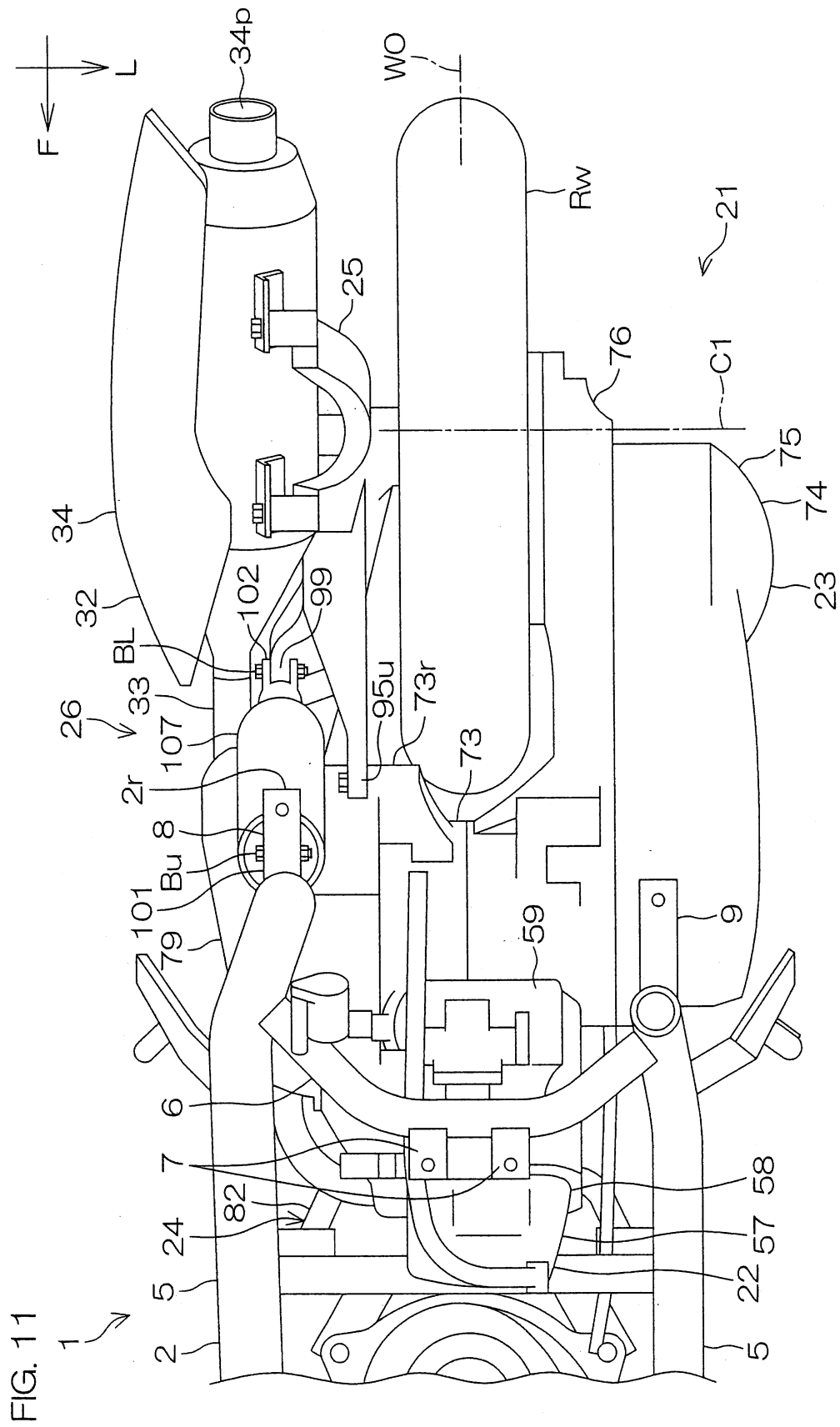


FIG. 12

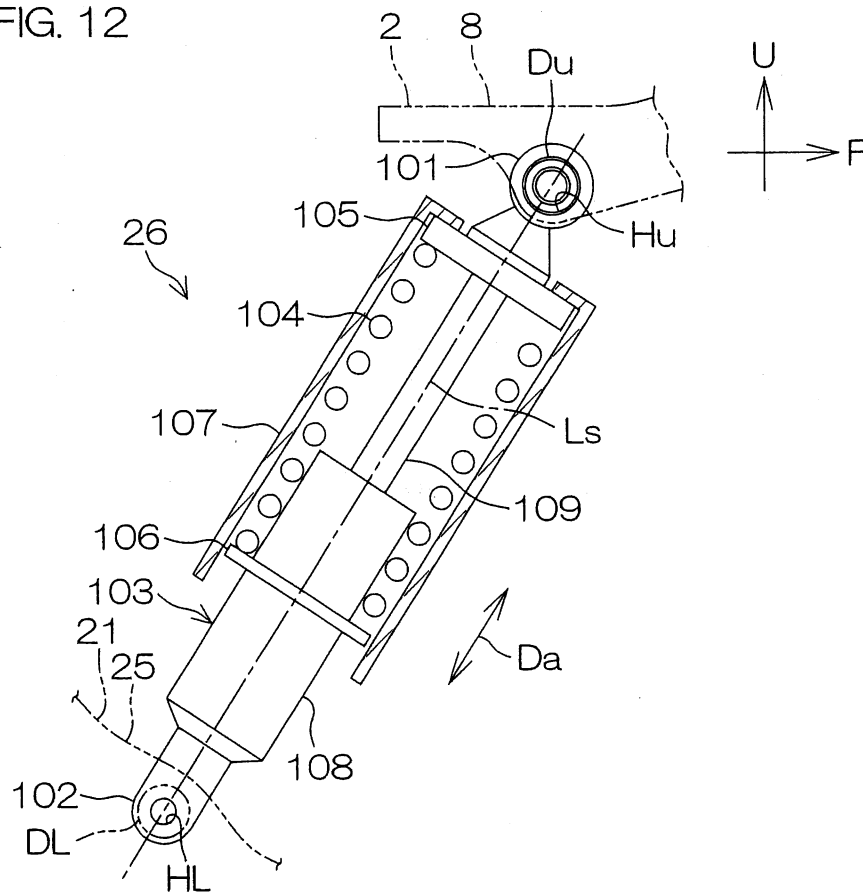


FIG. 13

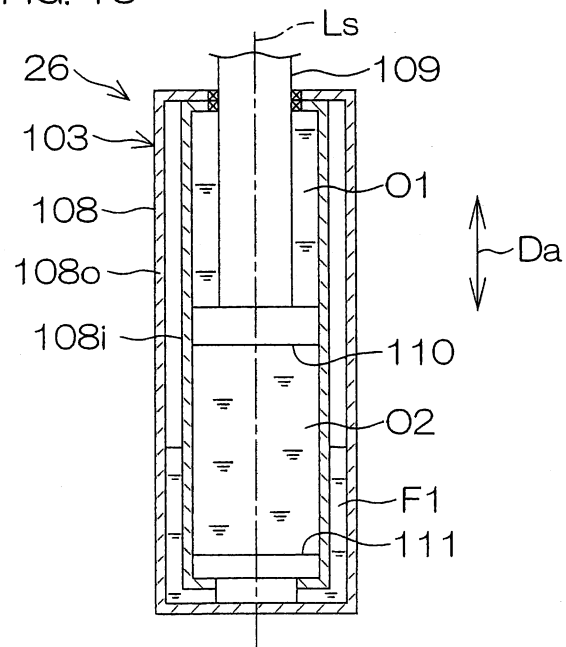


FIG. 14

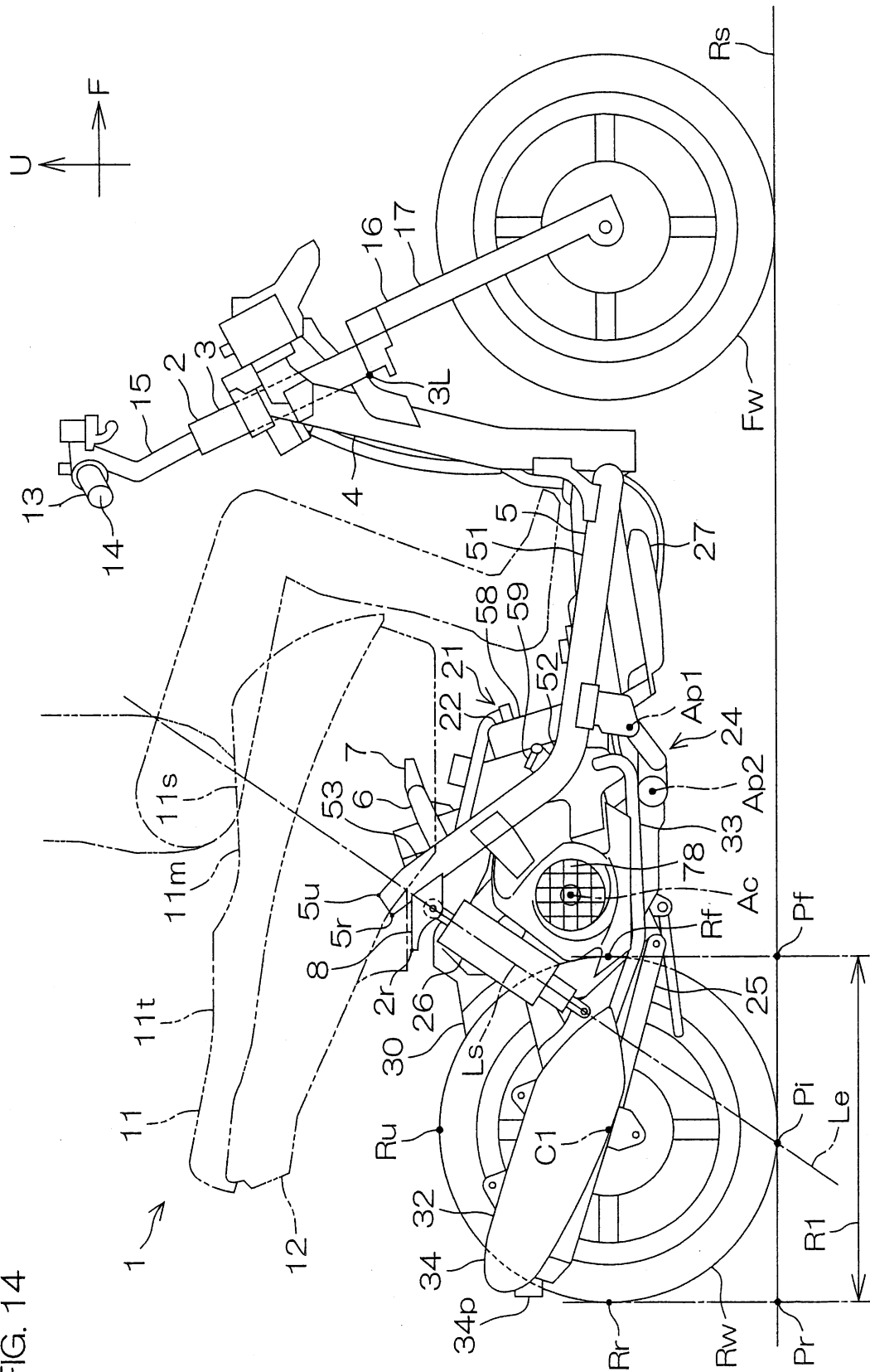


FIG. 15

