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

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

(11) **1-0034720**

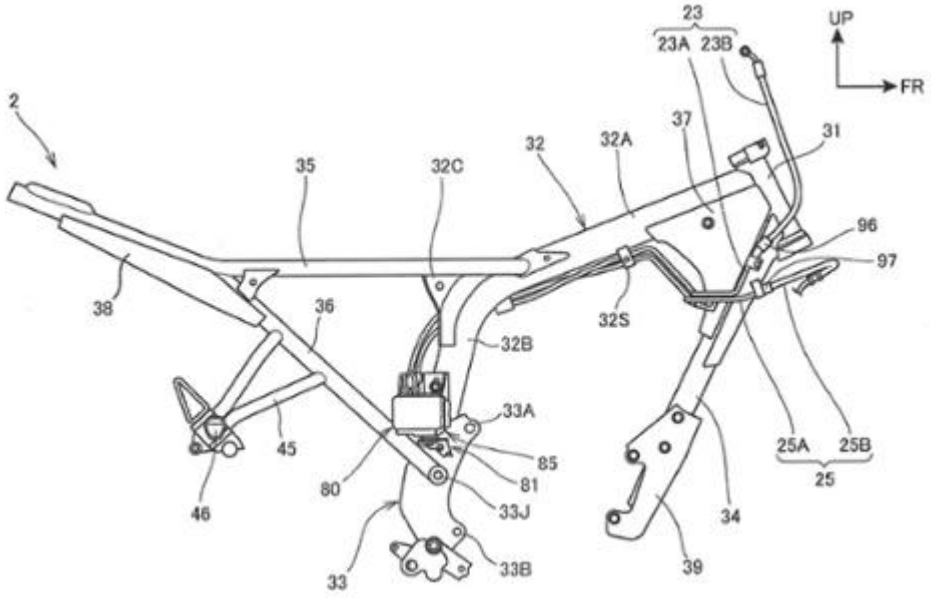
(51)[7] **B60T 17/04**; B62K 11/00; B62L 3/00; B62J 99/00

(13) **B**

(21) 1-2019-03839
(22) 29/03/2017
(86) PCT/JP2017/013091 29/03/2017
(87) WO2018/123091 05/07/2018
(30) 2016-253531 27/12/2016 JP
(45) 25/01/2023 418
(43) 25/10/2019 379A
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan
(72) YAMADA, Shinichi (JP); KAI, Shoji (JP).
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên có vị trí trọng tâm của thân xe dễ dàng được tối ưu hóa. Cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) (bộ điều biến ABS (80)) được bố trí ở vùng lân cận của giá quay (33) được ghép với phần sau phía dưới của khung chính (32), và đòn lắc (7) được nối theo cách lắc được vào đó.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm cơ cấu điều chỉnh lực phanh.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong các xe kiểu ngồi để chân hai bên như các xe máy, một vài xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các bộ điều biến ABS (hệ thống chống bó cứng phanh) mà hoạt động như các cơ cấu điều chỉnh lực phanh sẽ điều chỉnh lực phanh các bánh xe. Đã bộc lộ một kết cấu trong đó bộ điều biến ABS được bố trí giữa hai bộ phận khung trái và phải kéo dài về phía sau từ ống đầu trong xe loại này (xem, ví dụ, Tài liệu sáng chế 1).

Tuy nhiên, trong kết cấu thông thường, bộ điều biến ABS với trọng lượng được bố trí ở vị trí cao ở phía trước thân xe, và do đó, vị trí trọng tâm của thân xe có xu hướng nằm ở phía trước và phía trên. Một cách cụ thể, khi thân xe trở nên gọn hơn, bộ điều biến ABS ảnh hưởng đến vị trí trọng tâm của thân xe đáng kể hơn.

Tài liệu viện dẫn

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2008-74206

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do đó, mục đích của sáng chế là dễ dàng tối ưu hóa vị trí trọng tâm của thân xe.

Để đạt được mục đích mô tả nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm ống đầu (31), khung chính (32) kéo dài về phía sau từ ống đầu (31), giá quay (33) được ghép với phần sau phía dưới của khung chính (32), và đòn lắc (7) được nối theo cách lắc được vào đó, thanh đỡ yên xe (35) kéo dài về phía sau từ khung chính (32), và cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) điều chỉnh lực phanh các bánh xe (5, 8), trong đó cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) được bố trí ở vùng lân cận của giá quay (33).

Trong kết cấu mô tả nêu trên, ắcqui (60) có thể được bao gồm, trong đó ắcqui (60) và cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) có thể được bố trí ở các vị trí đối mặt với nhau với khung chính (32) ở giữa chúng.

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) có thể bao gồm động cơ (92) để điều chỉnh lực phanh, và đường trục của động cơ (92) có thể nghiêng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau.

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) có thể bao gồm phần kim loại (91) có động cơ (92), và phần kim loại (91) có thể được bố trí về phía tâm thân xe.

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) có thể có các vị trí nối các ống thủy lực (23, 25) trong cơ cấu (80) bố trí về phía sau và về phía tâm thân xe.

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, thanh đỡ (81) kéo dài bên dưới cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) từ giá quay (33), và đỡ cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) từ bên dưới có thể được bao gồm.

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, các ống thủy lực (23, 25) kéo dài về phía trước từ cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) có thể được tạo kết cấu bằng các ống kim loại (23A, 25A) đến các vị trí định trước ở vùng lân cận của ống đầu (31), và có thể được tạo kết cấu bằng các ống nhựa (23B, 25B) từ các vị trí định trước.

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, các ống thủy lực (23, 25) kéo dài về phía trước từ cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) có thể được định tuyến bên dưới khung chính (32).

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, đường dẫn nạp (57) kéo dài chéo về phía sau và về phía tâm theo chiều rộng xe trên hình chiếu bằng có thể được bao gồm, và đường dẫn nạp (57) có thể được bố trí bên trên cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80), và có thể nghiêng về phía sau và về phía tâm theo chiều rộng xe dọc theo bề mặt (80A) ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, của cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80).

Ngoài ra, trong kết cấu mô tả nêu trên, giá quay (33) có thể có các phần đỡ (33A, 33B) để đỡ động cơ (6) của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Theo sáng chế, cơ cấu điều chỉnh lực phanh được bố trí trong vùng lân cận của giá quay được ghép với phần sau phía dưới của khung chính, và đòn lắc được nối theo cách lắc được vào đó, khiến cho vị trí trọng tâm của thân xe được tối ưu hóa dễ dàng hơn khi

so với trường hợp ở đó cơ cấu điều chỉnh lực phanh được bố trí ở vị trí cao ở phía trước thân xe.

Ngoài ra, ắcqui được bao gồm, và ắcqui và cơ cấu điều chỉnh lực phanh được bố trí ở các vị trí mà đối mặt với nhau với khung chính ở giữa chúng, khiến cho sự cân bằng trọng lượng của thân xe dễ dàng được tối ưu hóa.

Ngoài ra, cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) bao gồm động cơ để điều chỉnh lực phanh, và đường trục của động cơ nghiêng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau, khiến cho hình dạng bên ngoài thon và mượt với chiều rộng xe giảm nhiều hơn về phía sau có thể được tạo.

Ngoài ra, cơ cấu điều chỉnh lực phanh bao gồm phần kim loại có động cơ, và phần kim loại này được bố trí về phía tâm thân xe, khiến cho vị trí trọng tâm của cơ cấu điều chỉnh lực phanh có thể được đưa về phía tâm theo chiều rộng xe.

Ngoài ra, cơ cấu điều chỉnh lực phanh có các vị trí nối các ống thủy lực trong cơ cấu bố trí về phía sau và về phía tâm thân xe, khiến cho khoảng trống để ráo nước cho nước nhỏ giọt như nước mưa bám vào các ống thủy lực dễ dàng được đảm bảo.

Ngoài ra, thanh đỡ mà kéo dài bên dưới cơ cấu điều chỉnh lực phanh từ giá quay, và đỡ cơ cấu điều chỉnh lực phanh từ bên dưới được bao gồm, và do đó kết cấu đỡ của cơ cấu điều chỉnh lực phanh có thể được tạo gọn.

Ngoài ra, các ống thủy lực kéo dài về phía trước từ cơ cấu điều chỉnh lực phanh được tạo kết cấu bằng các ống kim loại đến các vị trí định trước đằng sau ống đầu, và được tạo kết cấu bằng các ống nhựa từ các vị trí định trước, khiến cho phạm vi của các ống kim loại được tăng, và sự tổn thất áp lực có thể được giảm.

Ngoài ra, các ống thủy lực kéo dài về phía trước từ cơ cấu điều chỉnh lực phanh được định tuyến bên dưới khung chính, khiến cho hiệu quả bố trí và khả năng lắp ghép các ống thủy lực được nâng cao, và các ống thủy lực dễ dàng được làm mát bằng cách chạy bên dưới khung chính.

Ngoài ra, đường dẫn nạp kéo dài chéo về phía sau và về phía tâm theo chiều rộng xe trong hình chiếu bằng được bao gồm, đường dẫn nạp được bố trí bên trên cơ cấu điều chỉnh lực phanh, và nghiêng về phía sau và về phía tâm theo chiều rộng xe dọc theo bề mặt ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, của cơ cấu điều chỉnh lực phanh, khiến cho

hình dạng bên ngoài thon và mượt với chiều rộng xe giảm nhiều hơn về phía sau có thể được tạo.

Ngoài ra, giá quay có phần đỡ để đỡ động cơ của xe kiểu ngồi để chân hai bên, khiến cho giá quay cũng có thể được sử dụng làm giá treo động cơ, và số lượng các chi tiết cấu thành có thể được giảm.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải thể hiện xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện xe máy.

Fig.3 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa khung thân xe với các chi tiết cấu thành liên quan đến phanh.

Fig.4 là hình chiếu bằng thể hiện khung thân xe với các chi tiết cấu thành liên quan đến phanh.

Fig.5 là hình vẽ thể hiện khung chính nhìn từ bên phải thân xe với kết cấu theo chu vi.

Fig.6 là hình vẽ thể hiện khung chính nhìn từ bên trên thân xe với kết cấu theo chu vi.

Fig.7 là hình vẽ thể hiện bộ điều biến ABS nhìn từ bên phải thân xe với kết cấu theo chu vi.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dựa vào các hình vẽ.

Trong phần mô tả này, sự mô tả liên quan đến các hướng như trước, sau, trái, và phải, và lên và xuống là tương tự với các hướng tương ứng của thân xe trừ khi được mô tả cụ thể theo cách khác. Ký hiệu chỉ dẫn FR minh họa trên các hình vẽ tương ứng biểu thị phía trước thân xe, ký hiệu chỉ dẫn UP biểu thị phía trên thân xe, và ký hiệu chỉ dẫn RH biểu thị bên phải thân xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải thể hiện xe máy theo một phương án của sáng chế.

Xe máy 1 là xe gọn trong đó khung thân xe 2 chỉ có một khung chính 32 (gọi là khung đơn), và chỉ bánh trước 5 trong số các bánh xe trước và sau (các bánh xe) 5 và 8 được trang bị bộ điều biến ABS 80 loại một kênh mà thực hiện điều khiển chống bó cứng.

Xe máy 1 bao gồm khung thân xe 2, hai càng trước trái và phải 3 được đỡ ở phần trước của khung thân xe 2 để có thể lái được, tay lái 4 để lái các càng trước 3, bánh trước 5 được xoay bởi các phần đầu dưới của các càng trước 3, và động cơ 6 được đỡ bởi khung thân xe 2. Ngoài ra, xe máy 1 bao gồm đòn lắc 7 được đỡ bởi khung thân xe 2 đằng sau động cơ 6 để có thể lắc được lên và xuống, bánh sau 8 được xoay bởi phần đầu sau của đòn lắc 7, giảm chấn sau 9 được đặt giữa đòn lắc 7 và khung thân xe 2, thùng chứa nhiên liệu 10 được bố trí ở phần trên của khung thân xe 2, và yên xe cho người lái 11 được bố trí đằng sau thùng chứa nhiên liệu 10. Ngoài ra, khung thân xe 2 được che bằng nắp che thân xe 12.

Xe máy 1 có phanh bánh trước 21 để phanh bánh trước 5, phanh bánh sau 22 để phanh bánh sau 8, và cảm biến tốc độ bánh xe 30 để dò tốc độ của bánh trước 5. Phanh bánh trước 21 là cơ cấu phanh đĩa vốn là phanh thủy lực vận hành bằng áp suất thủy lực, và có đĩa phanh trước 21A quay liền khối với bánh trước 5, và má kẹp phanh trước 21B để phanh đĩa phanh trước 21A. Phanh bánh sau 22 là cơ cấu phanh trống vốn là phanh cơ học vận hành bằng lực kéo của cần phanh, và được lắp liền khối ở bánh của bánh sau 8.

Tốc độ bánh trước được dò bởi cảm biến tốc độ bánh xe 30 được xuất đến bộ điều biến ABS 80, và được sử dụng trong việc điều khiển chống bó cứng của phanh bánh trước 21.

Fig.2 là hình chiếu nhìn từ phía trước thể hiện xe máy 1. Ngoài ra, Fig.3 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải minh họa khung thân xe 2 với các chi tiết cấu thành liên quan đến phanh, và Fig.4 là hình chiếu bằng thể hiện khung thân xe 2 với các chi tiết cấu thành liên quan đến phanh.

Như được thể hiện trên Fig.2, hay tay nắm trái và phải 4R và 4L được nắm bởi người lái ngồi trên yên xe cho người lái 11 được lắp ở cả hai đầu của tay lái 4. Tay nắm 4R ở bên phải là tay ga để thực hiện vận hành điều chỉnh ga. Ở vùng lân cận của tay nắm 4R của tay lái 4, cần phanh bánh trước (chi tiết vận hành phanh bánh trước) 21R mà vận

hành phanh bánh trước 21 đáp ứng lại thao tác phanh bằng tay phải của người lái được bố trí qua phần kẹp phải 4R1 mà kẹp tay lái 4.

Với cần phanh bánh trước 21R, một phần đầu của ống thủy lực (dưới đây, được xem như ống thủy lực thứ nhất) 23 mà hoạt động như ống phanh được nối qua xi lanh chính 24 được bố trí ở phần kẹp phải 4R1. Nhờ xi lanh chính 24, lực vận hành của cần phanh 21R được truyền đến ống thủy lực thứ nhất 23 làm lực vận hành phanh thủy lực.

Ống thủy lực thứ nhất 23 được định tuyến dọc theo khung thân xe 2 và được nối với bộ điều biến ABS 80 như được thể hiện trên Fig.3. Ngoài ra, ống thủy lực (dưới đây, được xem như ống thủy lực thứ hai) 25 được nối với phanh bánh trước 21 cũng được định tuyến dọc theo khung thân xe 2 và được nối với bộ điều biến ABS 80 như được thể hiện trên Fig.3.

Ở vùng lân cận của tay nắm 4L ở bên trái tay lái 4, cần ly hợp (chi tiết vận hành ly hợp) 21L để vận hành cơ cấu ly hợp được lắp liền khối ở động cơ 6 đáp ứng lại thao tác ly hợp bởi tay trái của người lái qua phần kẹp trái 4L1 kẹp tay lái 4, được bố trí. Trên Fig.2, ký hiệu chỉ dẫn 4M biểu thị các gương chiếu hậu được lắp ở bên trái và bên phải tay lái 4, và ký hiệu chỉ dẫn 26 biểu thị nắp che trước để che phần trước thân xe từ phía trước và có các đèn gắn vào đó.

Tiếp theo, khung thân xe 2 sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4, khung thân xe 2 bao gồm ống đầu 31 được bố trí ởphần đầu trước của khung thân xe 2, một chính 32 kéo dài về phía sau từ ống đầu 31, và hai giá quay trái và phải (cũng được xem như các khung quay, và các tấm quay) được nối với phần sau phía dưới của khung chính 32.

Ngoài ra, khung thân xe 2 bao gồm một khung đi xuống 34 kéo dài đi xuống từ ống đầu 31, hai thanh đỡ yên xe trái và phải 35 kéo dài về phía sau từ phần giữa của khung chính 32, và hai khung phụ trái và phải 36 nối bắc cầu các thanh đỡ yên xe 35 và các giá quay 33. Chú ý rằng các khung phụ 36 đỡ yên xe cho người lái 11 được đỡ bởi các thanh đỡ yên xe 35 theo cách bổ trợ, và do đó cũng hoạt động như các thanh đỡ yên xe phía dưới.

Một cách chi tiết, ống đầu 31 được tạo bằng ống kim loại kéo dài đi xuống về phía trước ở tâm theo hướng chiều rộng xe, và đỡ tay lái 4 và càng trước 3 theo cách lái được.

Ngoài ra, hai tấm nối phía trước trái và phải 37 tạo bằng tấm kim loại lần lượt được bố trí giữa phần trước của khung chính 32 và phần trước của khung đi xuống 34.

Khung chính 32 được tạo bằng một ống kim loại. Khung chính 32 theo cách liền khối bao gồm khung chính trước 32A kéo dài theo cách thẳng đi xuống về phía sau từ ống đầu 31, và khung chính sau 32B uốn cong từ phần đầu sau của khung chính trước 32A và kéo dài đi xuống về phía sau với độ nghiêng dốc hơn so với khung chính trước 32A. Thùng chứa nhiên liệu 10 được gắn trên phần trên của khung chính trước 32A.

Thanh đỡ 32C mà đỡ phần đầu trên của giảm chấn sau 9 được bố trí ở phần trên của khung chính sau 32B. Một giảm chấn sau 9 được bố trí đằng sau khung chính sau 32B và ở tâm theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, hai giá quay trái và phải 33 được lắp ở phần dưới của khung chính sau 32B.

Hai giá quay trái và phải 33 lần lượt đỡ các phần đầu trước của hai đòn lắc trái và phải 7 theo cách quay được. Các giá quay tương ứng 33 được tạo bằng các tấm kim loại kéo dài theo hướng thẳng đứng bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của khung chính sau 32B, và bên trong theo hướng chiều rộng xe của hai khung phụ trái và phải 36.

Trục quay 33J được đỡ ở vị trí giữa theo phương thẳng đứng của mỗi một trong số các giá quay 33. Phần đầu trước của mỗi một trong số các đòn lắc 7 được đỡ theo cách quay được qua trục quay 33J. Ngoài ra, các phần đỡ 33A và 33B mà đỡ phần sau của động cơ 6 được tạo ở phần trước phía trên và phần trước phía dưới của mỗi một trong số các giá quay 33. Các phần đỡ tương ứng 33A và 33B đỡ phần sau của động cơ 6 bằng cách sử dụng các chi tiết bắt chặt. Nhờ đó, các giá quay tương ứng 33 cũng hoạt động như các giá treo động cơ phía sau mà đỡ phần sau của động cơ 6.

Với các phần sau của các giá quay tương ứng 33, các giá đỡ bậc để chân 42 (Fig.1) để đỡ hai bậc để chân chính trái và phải 41 (Fig.1) mà người lái người mà ngồi trên yên xe cho người lái 11 đặt chân của họ trên đó được gắn. Ngoài ra, với giá đỡ bậc để chân 42, bàn đạp phanh (chi tiết vận hành phanh bánh sau) 43 (Fig.1) mà vận hành phanh bánh sau 22 đáp ứng lại thao tác phanh bằng chân phải của người lái cũng được gắn. Ngoài ra, bộ điều biến ABS 80 được đỡ bởi giá quay 33 ở bên phải. Kết cấu đỡ của bộ điều biến ABS 80 sẽ được mô tả sau.

Bàn đạp sang số 44 (Fig.2 và Fig.4) để thực hiện vận hành thay đổi tốc độ được đỡ bởi giá quay 33 ở bên trái, cùng với bậc để chân chính 41.

Hai khung phụ trái và phải 36 được tạo bằng các ống kim loại có các đường kính nhỏ hơn so với khung chính 32. Các khung phụ tương ứng 36 đỡ hai bậc để chân đằng sau trái và phải 46 mà người ngồi sau (ngồi đằng sau người lái) người mà ngồi trên yên xe cho người lái 11 đặt chân của họ trên đó qua các giá đỡ bậc để chân 45.

Hai tấm nối phía sau trái và phải 38 tạo bằng tấm kim loại lần lượt được bố trí giữa các phần sau của các khung phụ tương ứng 36 và các phần sau của các thanh đỡ yên xe tương ứng 35.

Khung đi xuống 34 được tạo bằng ống kim loại mà tương đối dày có đường kính lớn trong khung thân xe 2, và giá treo động cơ phía trước 39 đỡ phần phía trước của động cơ 6 được bố trí ở phần dưới của khung đi xuống 34.

Hai thanh đỡ yên xe trái và phải 35 được tạo bằng các ống kim loại có các đường kính nhỏ hơn khung chính 32 và khung đi xuống 34. Yên xe cho người lái 11 được gắn trên các thanh đỡ yên xe 35. Như được thể hiện trên Fig.3, kết cấu giàn được tạo bởi các thanh đỡ yên xe 35, các khung phụ 36 và khung chính sau 32B và do đó, độ cứng vững của khung thân xe 2 có thể được nâng cao một cách hiệu quả. Như được thể hiện trên Fig.4, khung ngang 35C được lắp giữa hai thanh đỡ yên xe trái và phải 35 với các khoảng trống để lại ở phía trước và đằng sau, và nhờ đó độ cứng vững của khung thân xe 2 cũng được nâng cao.

Fig.5 là hình vẽ thể hiện khung chính 32 nhìn từ bên phải thân xe với kết cấu theo chu vi. Ngoài ra, Fig.6 là hình vẽ thể hiện khung chính 32 nhìn từ bên trên thân xe với kết cấu theo chu vi.

Như được thể hiện trên Fig.5, động cơ 6 mà hoạt động như cụm động lực của xe máy 1 được đỡ ở phía sau các khung đi xuống 34 và phía trước các giá quay 33.

Động cơ 6 là cụm động lực để truyền động xe máy 1, và là động cơ một xi lanh trong đó cụm xi lanh 6B được bố trí theo phương thẳng đứng trong dáng điệu nghiêng về phía trước ở phần trước phía trên của hộp trục khuỷu 6A, theo phương án này. Trục đầu ra không được minh họa được bố trí ở phần sau của hộp trục khuỷu 6A, và sự truyền lực

giữa động cơ 6 và bánh sau 8 được cho phép qua cơ cấu truyền động bằng xích không được minh họa.

Một ống xả 51 được nối với bề mặt trước của cụm xi lanh 6B. Ống xả 51 kéo dài đến phía dưới thân xe qua một bên của khung đi xuống 34 từ cụm xi lanh 6B, và kéo dài bên dưới hộp trục khuỷu 6A về phía sau thân xe, và đầu sau của ống xả 51 được nối với bộ giảm âm 52. Bộ giảm âm 52 được bố trí đằng sau giá quay 33, và bên ngoài theo hướng chiều rộng xe, của đòn lắc 7.

Cơ cấu cấp nhiên liệu 56 được nối với bề mặt sau của cụm xi lanh 6B qua chi tiết cách nhiệt 55. Chi tiết cách nhiệt 55 kéo dài theo cách thẳng bằng cách được nghiêng chéo về phía sau trên hình chiếu bằng (FIG.6) và ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, và nhờ đó tạo thành đường dẫn nạp thẳng kéo dài ra ngoài (sang phải theo phương án này) theo hướng chiều rộng xe, của khung chính sau 32B. Nhờ đó, chi tiết cách nhiệt 55 và cơ cấu cấp nhiên liệu 56 có thể được bố trí bằng cách sử dụng khoảng trống ở một bên (bên phải) của khung chính sau 32B, và sức cản không khí nạp giữa cụm xi lanh 6B và cơ cấu cấp nhiên liệu 56 có thể được giảm.

Hộp lọc không khí 58 được bố trí bên dưới yên xe cho người lái 11 được nối với bề mặt sau của cơ cấu cấp nhiên liệu 56 qua ống nối 57. Ống nối 57 kéo dài chéo theo cách thẳng về phía sau trên hình chiếu bằng (Fig.6), và vào bên trong (tâm theo chiều rộng xe) theo hướng chiều rộng xe, và nhờ đó tạo thành đường dẫn nạp thẳng mà kéo dài về phía sau khung chính sau 32B và đến tâm theo chiều rộng xe. Nhờ đó, sự nhô ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe, của ống nối 57 được giới hạn, và sức cản không khí nạp giữa cơ cấu cấp nhiên liệu 56 và hộp lọc không khí 58 có thể được giảm.

Ống nối 57 mô tả nêu trên cấu thành chi tiết ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của ống nối 57 mô tả nêu trên, và nhờ đó, hình dạng bên ngoài thon trong đó chiều rộng xe được giảm nhiều hơn về phía sau có thể được tạo.

Chú ý rằng trên hình chiếu cạnh (Fig.5), hệ thống nạp được tạo bằng chi tiết cách nhiệt 55, cơ cấu cấp nhiên liệu 56, ống nối 57 và hộp lọc không khí 58 được bố trí dọc theo hướng nằm ngang, và khoảng trống đằng sau cụm xi lanh 6B được sử dụng một cách hiệu quả cho hệ thống nạp.

Ngoài ra, hộp lọc hơi xăng 59 được bố trí ở phần trước của khung chính sau 32B và bên trên hộp trục khuỷu 6A. Hộp lọc hơi xăng 59 hấp thụ nhiên liệu đã bay hơi từ thùng chứa nhiên liệu 10, và cấp nhiên liệu đã hấp thụ này đến hệ thống nạp (cơ cấu cấp nhiên liệu 56).

Như được thể hiện trên Fig.6, ở bên trái của khung chính sau 32B, ắcqui 60 mà hoạt động như nguồn điện của xe máy 1 được bố trí. Như được thể hiện trên Fig.6, ắcqui 60 được chứa trong bình ắcqui 61. Bình ắcqui 61 được gắn ở bên trái khung chính sau 32B qua chi tiết đỡ 62. Ắcqui 60 có điện dung để nạp điện phát sinh của động cơ 6, và cấp điện này đến các phần tương ứng của thân xe, và do đó cấu thành chi tiết có trọng lượng nặng trong số các chi tiết của thân xe.

Bộ điều biến ABS 80 sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên Fig.5, bộ điều biến ABS 80 được đỡ bởi giá quay 33 ở bên phải qua thanh đỡ 81 bằng kim loại.

Fig.7 là hình vẽ thể hiện bộ điều biến ABS 80 nhìn từ bên phải thân xe với kết cấu theo chu vi.

Bộ điều biến ABS 80 hoạt động như cơ cấu điều chỉnh lực phanh sẽ điều chỉnh lực phanh của phanh bánh trước 21 bằng cách điều chỉnh áp lực phanh của phanh bánh trước 21, và ngăn không cho bánh trước 5 khỏi bị khóa.

Phần đầu chân 81A của thanh đỡ 81 được cố định với bề mặt ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, của giá quay 33 ở bên phải, bằng chi tiết bắt chặt 82. Ở đây, phần đầu chân 81A của thanh đỡ 81 được giới hạn không quay quanh chi tiết bắt chặt 82 bằng cách gài với thân nhô 33P mà nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ giá quay 33.

Thanh đỡ 81 kéo dài ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần đầu chân 81A, và đỡ giá đỡ vỏ 85 ở phần đầu mút 81B, qua chi tiết cao su 83 mà hoạt động như chi tiết giảm chấn.

Cụ thể hơn, phần đầu mút 81B của thanh đỡ 81 được khớp vừa trong phần hốc được tạo ở tâm thẳng đứng của chi tiết cao su 83 vốn được tạo trong dạng cột tròn. Giá đỡ vỏ 85 là hộp trên đó bộ điều biến ABS 80 được gắn. Giá đỡ vỏ 85 được gắn với một điểm (phần kim loại 91 mà sẽ được mô tả sau) của thân kim loại của bộ điều biến ABS 80 bằng chi tiết bắt chặt 85T. Fig.6 minh họa chi tiết bắt chặt 85T được bắt chặt với phần

kim loại 91 của bộ điều biến ABS 80 từ phía sau thân xe đến giá đỡ vỏ 85. Với chi tiết bắt chặt 85T, chi tiết bắt chặt được bắt chặt với phần kim loại 91 của bộ điều biến ABS 80 từ phía dưới thân xe đến giá đỡ vỏ 85 có thể được trang bị thêm.

Giá đỡ vỏ 85 có phần gắn 85A mà tựa lên bề mặt dưới của bộ điều biến ABS 80 để đỡ bộ điều biến ABS 80 từ phía dưới. Với phần gắn 85A, chi tiết bắt chặt 86 được bắt chặt từ bên dưới khiến cho chi tiết cao su 83 được đặt xen giữa thanh đỡ 81 và phần gắn 85A. Nhờ đó, giá đỡ vỏ 85 được đỡ bởi giá quay 33 qua chi tiết cao su 83 và thanh đỡ 81. Nhờ chi tiết cao su 83, lực mà tác động lên bộ điều biến ABS 80 bởi sự dao động thẳng đứng của khung thân xe 2 khi di chuyển được giảm bớt.

Ngoài ra, giá đỡ vỏ 85 theo cách liền khối có phần thanh nối 85C kéo dài đi lên từ phần đầu ở phía trong theo hướng chiều rộng xe, của phần gắn 85A. Phần thanh nối 85C nhô lên từ bộ điều biến ABS 80 qua phần bên trong theo hướng chiều rộng xe, của bộ điều biến ABS 80. Phần trên của phần thanh nối 85C được bắt chặt với chi tiết đỡ 88 (xem Fig.6) được bố trí ở bề mặt bên phải của khung chính sau 32B qua chi tiết bắt chặt 89, qua chi tiết cao su 87 mà hoạt động như chi tiết giảm chấn. Nhờ đó, lực mà tác động lên bộ điều biến ABS 80 bởi dao động theo phương ngang của khung thân xe 2 khi di chuyển cũng được giảm bớt.

Như được thể hiện trên Fig.7, trong kết cấu nêu trên, bộ điều biến ABS 80 được bố trí ở vị trí xếp chồng với giá quay 33 và khung chính sau 32B trên hình chiếu cạnh của thân xe. Nhờ đó, bộ điều biến ABS 80 có thể được bố trí một cách hiệu quả bằng cách sử dụng các khoảng trống được để lại ở các bên của giá quay 33 và khung chính sau 32B.

Ngoài ra, giá quay 33 và khung chính sau 32B được định vị nhiều hơn vào trong theo hướng chiều rộng xe khi so với hệ thống nạp và các khung khác (thanh đỡ yên xe 35, khung phụ 36), khiến cho bộ điều biến ABS 80 có thể được bố trí về phía tâm theo chiều rộng xe, và sự nhô ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe có thể được giới hạn.

Ngoài ra, vùng bố trí bộ điều biến ABS 80 được bao quanh bởi thanh đỡ yên xe 35, khung phụ 36 và khung chính sau 32B, khiến cho các khung này cũng có thể được sử dụng làm chi tiết bảo vệ bộ điều biến ABS 80.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 80 được lắp bên trên trục quay 33J, và bên dưới ống nối 57 cấu thành hệ thống nạp, khiến cho bộ điều biến ABS 80 không bị bố trí bên ngoài

đòn lắc 7 và giá quay 33. Nhờ đó, sự nhô ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi bộ điều biến ABS 80 có thể được giới hạn.

Như được thể hiện trên Fig.1, các bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của bộ điều biến ABS 80 và hệ thống nạp được che bằng nắp che thân xe 12. Do đó, nắp che thân xe 12 có thể được đưa về phía tâm theo chiều rộng xe bằng cách bố trí bộ điều biến ABS 80 ở tâm theo chiều rộng xe, và hình dạng bên ngoài thon có thể được tạo.

Ngoài ra, giá quay 33 được bố trí ở vị trí thấp hơn khi so với các khung khác (thanh đỡ yên xe 35, khung phụ 36), và do đó trọng tâm của xe máy 1 có thể được hạ bởi bộ điều biến ABS 80 có trọng lượng.

Ngoài ra, giá quay 33 được bố trí ở vị trí giữa theo chiều dọc của thân xe, và do đó, vị trí trọng tâm của xe máy 1 dễ dàng được đưa về phía tâm theo chiều dọc bởi bộ điều biến ABS 80.

Như được thể hiện trên Fig.6, bộ điều biến ABS 80 bao gồm phần kim loại 91 có mạch áp suất thủy lực trong thân kim loại (thân làm bằng hợp kim nhôm trong kết cấu nêu trên), động cơ 92 thực hiện việc chuyển mạch áp suất thủy lực trong phần kim loại 91 và tương tự, và phần nhựa 93 có bộ điều khiển điện để truyền động động cơ 92, trong thân nhựa.

Phần kim loại 91 và phần nhựa 93 lần lượt được tạo trong các dạng hình hộp chữ nhật mỏng trong đó các chiều dài (các chiều dày) dọc theo hướng chiều rộng xe là nhỏ hơn khi so với các chiều dài theo hướng chiều dọc và hướng thẳng đứng, và được tạo kết cấu nhờ được nối với nhau theo hướng chiều rộng xe. Phần kim loại 91 và phần nhựa 93 được bố trí theo các dáng điệu được nghiêng chéo về phía sau và vào trong theo hướng chiều rộng xe, trên hình chiếu bằng (Fig.6).

Nhờ đó, bề mặt 80A ở phía ngoài theo hướng xe của bộ điều biến ABS 80 trở thành bề mặt mà nghiêng về phía sau và về phía tâm theo chiều rộng xe, và sự nhô ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi bộ điều biến ABS 80 được giới hạn về phía sau. Theo đó, chiều rộng xe ở vị trí tương ứng với bộ điều biến ABS 80 trở nên thon hơn về phía sau, và hình dạng bên ngoài thon và mượt được tạo.

Động cơ 92 là nguồn truyền động sẽ truyền động bộ điều biến ABS 80, và điều chỉnh lực phanh của phanh bánh trước 21 bằng bộ điều biến ABS 80. Động cơ 92 được

bố trí vào trong theo hướng chiều rộng xe từ bề mặt 80A ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của bộ điều biến ABS 80. Ngoài ra, đường trục LM của động cơ 92 được nghiêng ra ngoài và về phía sau theo hướng chiều rộng xe.

Do đường trục LM của động cơ 92 nghiêng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau, sự nhô ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của động cơ 92 được giới hạn về phía sau. Nhờ đó, chiều rộng xe ở vị trí tương ứng với bộ điều biến ABS 80 trở nên thon hơn về phía sau, và hình dạng bên ngoài thon và mượt được tạo.

Ngoài ra, phần kim loại 91 có động cơ 92 được bố trí vào trong theo hướng chiều rộng xe của bộ điều biến ABS 80, và do đó, vị trí trọng tâm của bộ điều biến ABS 80 có thể được đưa về phía tâm theo chiều rộng xe bởi động cơ 92 và phần kim loại 91 có các trọng lượng trong số các chi tiết của bộ điều biến ABS 80. Ngoài ra, vị trí gắn (điểm bắt chặt của chi tiết bắt chặt 85T) của bộ điều biến ABS 80 và giá đỡ vỏ 85 (vỏ của bộ điều biến ABS 80) trở nên gần với vị trí gắn (chi tiết đỡ 88) của giá đỡ vỏ 85 và khung chính sau 32B, và hầu như không bị ảnh hưởng bởi sự dao động.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 80 bao gồm động cơ 92 và các van và chi tiết tương tự cấu thành mạch áp suất thủy lực, và do đó, là chi tiết nặng có trọng lượng. Chi tiết nặng này được bố trí về phía tâm theo chiều rộng xe, mà là có lợi để tập trung khối lượng của xe máy 1.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.6, ắcqui 60 và bộ điều biến ABS 80 được bố trí ở các vị trí đối mặt với nhau với khung chính sau 32B ở giữa chúng. Nhờ đó, sự cân bằng trọng lượng ở bên trái và phải hoặc tương tự được giữ, và trọng tâm dễ dàng được tối ưu hóa.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 80 được bố trí ở vị trí xếp chồng với ống nối 57 trên hình chiếu bằng (Fig.6), và do đó, có thể được bố trí bằng cách sử dụng hiệu quả khoảng trống để lại quanh ống nối 57. Theo đó, chiều rộng xe bởi bộ điều biến ABS 80 và ống nối 57 được giới hạn, và có thể thu được hình dạng bên ngoài thon.

Ngoài ra, chiều rộng xe bởi bộ điều biến ABS 80 và ống nối 57 có thể được tạo nhỏ, và do đó, các hiệu quả năng cao mức tự do để di chuyển chân của người lái, và nâng cao độ dễ dàng đặt chân của người lái cũng có thể được trông đợi.

Như được thể hiện trên Fig.6, với phần kim loại 91 của bộ điều biến ABS 80, ống thủy lực thứ nhất 23 kéo dài từ xi lanh chính 24 và ống thủy lực thứ hai 25 kéo dài từ phanh bánh trước 21 được nối.

Các vị trí nối (biểu thị bởi ký hiệu chỉ dẫn 91X trên Fig.6) của các ống thủy lực tương ứng 23 và 25 trong bộ điều biến ABS lần lượt được bố trí trong các vùng về phía sau trên bề mặt trên của phần kim loại 91. Ống thủy lực thứ nhất 23 uốn cong vào trong theo hướng chiều rộng xe và đi xuống sau khi kéo dài đi lên từ vị trí nối trong phần kim loại 91. Nhờ đó, ống thủy lực thứ nhất 23 ở trong dạng uốn cong nhô xuống bên trong theo hướng chiều rộng xe của bộ điều biến ABS 80 và đằng sau khung chính sau 32B, khiến cho nước như nước mưa mà bám vào ống thủy lực thứ nhất 23 dễ dàng rơi ra bên ngoài bộ điều biến ABS 80.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.4, ống thủy lực thứ nhất 23 được định tuyến ở bên đối diện (bên trái) của sau khung chính 32 ngang qua khung chính sau 32B từ phía sau sau khi uốn cong đi xuống từ bộ điều biến ABS 80, và được định tuyến về phía trước thân xe dọc theo khung chính sau 32B và khung chính trước 32A.

Ở vị trí dọc theo khung chính trước 32A, ống thủy lực thứ nhất 23 kéo dài theo cách thẳng dọc theo khung chính trước 32A bên dưới và ở vùng lân cận của khung chính trước 32A, và được đỡ bởi thanh đỡ ống 32S (Fig.3) được bố trí ở khung chính trước 32A.

Ống thủy lực thứ nhất 23 kéo dài theo cách thẳng về phía trước dọc theo khung chính trước 32A, sau đó, uốn cong ở vùng lân cận mép sau của tấm nối phía trước 37 để kéo dài theo cách thẳng đi xuống về phía trước (khung đi xuống 34), và được nối với phần ghép (dưới đây, được xem như phần ghép thứ nhất) 96 được bố trí ở phần trên của khung đi xuống 34.

Ống thủy lực thứ nhất 23 được tạo kết cấu bằng ống kim loại 23A mà là ống cứng theo một tuyến route từ bộ điều biến ABS 80 đến phần ghép thứ nhất 96. Ngoài ra, ống thủy lực thứ nhất 23 được tạo kết cấu bằng ống nhựa 23B mà là ống mềm, theo một tuyến giữa phần ghép thứ nhất 96 và xi lanh chính 24. Ống nhựa 23B được tạo bằng nhựa như cao su tổng hợp, và có thể uốn được một cách êm theo sự chuyển động của xi lanh chính 24 cùng với việc lái tay lái 4.

Ống thủy lực thứ hai 25 từ bộ điều biến ABS 80 đến phần ghép (dưới đây, được xem như phần ghép thứ hai) 97 được tạo kết cấu bằng ống kim loại 25A mà là ống cứng. Ngoài ra, ống kim loại 25A của ống thủy lực thứ hai 25 có kết cấu tương tự với ống kim loại 23A của ống thủy lực thứ nhất 23. Nhờ đó, các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 được định tuyến chung, và việc định tuyến trở nên dễ dàng.

Phần ghép thứ hai 97 được bố trí ở vùng lân cận của phần ghép thứ nhất 96, nghĩa là, điểm nối của ống đầu 31 và khung đi xuống 34. Ống thủy lực thứ hai 25 được tạo kết cấu bằng ống nhựa 25B mà là ống mềm, theo một tuyến giữa phần ghép thứ hai 97 và phanh bánh trước 21 (má kẹp phanh trước 21B). Ống nhựa 25B được tạo bằng nhựa như cao su tổng hợp, và có thể uốn được một cách êm theo sự chuyển động của phanh bánh trước 21 cùng với việc lái tay lái 4.

Theo cách này, trong kết cấu nêu trên, các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 từ bộ điều biến ABS 80 đến điểm nối của ống đầu 31 và khung đi xuống 34 được tạo kết cấu bằng các ống cứng 23A và 25A, khiến cho vùng của các ống mềm 23B và 25B có thể được giảm đến tối thiểu, và sự tổn thất áp lực có thể được giảm một cách hiệu quả.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, phần nhựa 93 nhô về phía trước từ phần kim loại 91, và phần bộ nối 93A (Fig.7) mà nhô vào trong theo hướng chiều rộng xe được bố trí ở phần nhô về phía trước. Với phần bộ nối 93A, bộ dây dẫn 95 kéo dài từ cảm biến tốc độ bánh xe 30 và đường điện từ ắcqui 60 và tương tự được nối với phần bộ nối 93A. Bộ dây dẫn 95 được bố trí ở phần trước của khung chính sau 32B nhờ được định tuyến vào trong theo hướng chiều rộng xe từ phần bộ nối 93A, như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7.

Theo đó, các khoảng cách tách biệt giữa bộ dây dẫn 95 và các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 có thể được đảm bảo, và bộ dây dẫn 95 có thể được bố trí bằng cách sử dụng khoảng trống còn lại ở phần trước của khung chính sau 32B.

Như được mô tả nêu trên, bộ điều biến ABS (cơ cấu điều chỉnh lực phanh) 80 được bố trí trong vùng lân cận của giá quay 33, và do đó, bộ điều biến ABS 80 có thể được bố trí bằng cách sử dụng khoảng trống mà còn lại ở bên cạnh từ giá quay 33. Giá quay 33 được bố trí vào trong theo hướng chiều rộng xe khi so với các khung khác (thanh đỡ yên xe 35, khung phụ 36), và được bố trí ở vị trí thấp, khiến cho vị trí trọng tâm của thân xe dễ dàng được định vị ở vị trí thấp trong khi tăng theo chiều rộng xe bởi bộ điều

biến ABS 80 được giới hạn. Theo đó, vị trí trọng tâm của thân xe dễ dàng được tối ưu hóa khi so với trường hợp trong đó bộ điều biến ABS 80 được bố trí ở vị trí cao ở phía trước thân xe.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 80 và ắcqui 60 được bố trí ở các vị trí đối mặt với nhau với khung chính sau 32B ở giữa chúng, và do đó, sự cân bằng trọng lượng của thân xe dễ dàng được tối ưu hóa bởi bộ điều biến ABS 80 và ắcqui 60 vốn có trọng lượng.

Ngoài ra, đường trục LM của động cơ 92 của bộ điều biến ABS 80 được nghiêng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau, và do đó, sự nhô ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe của động cơ 92 được giới hạn nhiều hơn về phía sau. Theo đó, chiều rộng xe ở vị trí tương ứng với bộ điều biến ABS 80 trở nên nhỏ hơn về phía sau, và độ dễ dàng đặt chân của người lái được nâng cao.

Ngoài ra, bộ điều biến ABS 80 bao gồm phần kim loại 91 có động cơ 92, và phần kim loại (91) được bố trí về phía tâm thân xe, khiến cho vị trí trọng tâm của bộ điều biến ABS 80 có thể được đưa về phía tâm theo chiều rộng xe. Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.6, vị trí gắn (điểm bắt chặt của chi tiết bắt chặt 85T) của bộ điều biến ABS 80 và giá đỡ vỏ 85 trở nên gần với vị trí gắn (điểm bắt chặt của chi tiết bắt chặt 89) của giá đỡ vỏ 85 và khung chính sau 32B. Nhờ đó, sự dao động của bộ điều biến ABS 80 với khung chính sau 32B được giới hạn, và ảnh hưởng của sự dao động bên ngoài lên bộ điều biến ABS 80 được giới hạn.

Ngoài ra, ống nối 57 mà cấu thành đường dẫn nạp kéo dài chéo về phía sau trên hình chiếu bằng (Fig.6) và về phía tâm theo chiều rộng xe. Ống nối 57 được bố trí bên trên bộ điều biến ABS 80, và nghiêng về phía sau dọc theo bề mặt 80A ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, của bộ điều biến ABS 80 và về phía tâm theo chiều rộng xe. Theo kết cấu này, hình dạng bên ngoài thon và mượt với chiều rộng xe giới hạn nhiều hơn về phía sau được tạo bởi ống nối 57 và bộ điều biến ABS 80. Điều này cũng nâng cao độ dễ dàng đặt chân của người lái.

Ngoài ra, do thanh đỡ 81 kéo dài bên dưới bộ điều biến ABS 80 từ giá quay 33, và đỡ bộ điều biến ABS 80 từ bên dưới được bao gồm, nên thanh đỡ 81 và chi tiết tương tự không nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, hướng chiều dọc, hoặc hướng tương tự từ bộ điều biến ABS 80, và kết cấu đỡ bộ điều biến ABS 80 có thể được tạo gọn.

Do bộ điều biến ABS 80 có các vị trí nối các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 trong bộ điều biến 80 bố trí về phía sau và về phía tâm thân xe, nên khoảng trống để lại quanh phía sau bộ điều biến ABS 80 được sử dụng, và khoảng trống để ráo nước cho nước nhỏ giọt như nước mưa bám vào các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 dễ dàng được đảm bảo. Ngoài ra, bộ điều biến ABS 80 có vị trí nối của bộ dây dẫn 95 bố trí về phía trước, và do đó, các khoảng cách tách biệt giữa các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25, và bộ dây dẫn 95 có thể được đảm bảo.

Ngoài ra, các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 mà kéo dài về phía trước từ bộ điều biến ABS 80 được tạo kết cấu bằng các ống kim loại 23A và 25A đến vị trí định trước (điểm nối của ống đầu 31 và khung đi xuống 34) trong vùng lân cận của ống đầu 31, và được tạo kết cấu bằng các ống nhựa 23B và 25B từ vị trí định trước mô tả nêu trên. Nhờ đó, các phạm vi của các ống kim loại 23A và 25A có thể được tăng, và sự tổn thất áp lực có thể được giảm, trong khi các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 được làm cho di chuyển được đáp ứng lại việc lái tay lái bằng tính mềm của các ống nhựa 23B và 25B.

Ngoài ra, do các ống thủy lực thứ nhất và thứ hai 23 và 25 được định tuyến bên dưới khung chính 32, các ống thủy lực tương ứng 23 và 25 có thể được bố trí một cách hiệu quả bằng cách sử dụng khoảng trống bên dưới ống đầu 31. Ngoài ra, việc định tuyến được thực hiện dọc theo khung chính 32, nên khả năng lắp ghép có thể được nâng cao. Ngoài ra, các ống thủy lực tương ứng 23 và 25 dễ dàng được làm mát bằng cách sử dụng gió di chuyển bên dưới khung chính 32.

Ngoài ra, do giá quay 33 có các phần đỡ 33A và 33B mà đỡ động cơ 6, nên giá quay 33 cũng có thể được sử dụng làm giá treo động cơ, và số lượng các chi tiết cấu thành có thể được giảm.

Phương án nêu trên chỉ là một cách để thực hiện sáng chế, và việc thay đổi và áp dụng có thể được thực hiện tùy ý trong phạm vi mà không vượt ra khỏi ý đồ của sáng chế.

Ví dụ, theo phương án nêu trên, trường hợp áp dụng sáng chế với xe máy 1 minh họa trên Fig.1 được mô tả, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở đó. Ví dụ, sáng chế có thể được áp dụng với xe máy trong đó khung chính 32 có nhiều khung với các khoảng trống để lại ở bên cạnh, mà không bị giới hạn ở xe máy 1 có một khung chính 32. Ngoài ra,

trường hợp áp dụng sáng chế với xe máy 1 có bộ điều biến ABS 80 kiểu một kênh được mô tả, nhưng sáng chế có thể được áp dụng với xe máy có bộ điều biến ABS kiểu nhiều kênh tương ứng với các bánh xe trước và sau 5 và 8. Ngoài ra, phanh bánh sau 22 có thể là cơ cấu phanh đĩa.

Ngoài ra, động cơ 6 được mô tả dưới dạng cụm động lực bằng cách được nêu ra dưới dạng một ví dụ, nhưng cụm động lực không bị giới hạn ở đó, và, ví dụ, cụm động lực có thể là kết cấu sử dụng động cơ điện truyền động bởi ắcqui.

Ngoài ra, sáng chế có thể được áp dụng với các xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các xe kiểu ngồi để chân hai bên khác với các xe máy. Các xe kiểu ngồi để chân hai bên là các xe bao gồm tất cả các xe kiểu ngồi để chân sang hai bên thân xe, và bao gồm không chỉ các xe máy (bao gồm các xe đạp gắn) mà còn bao gồm các xe đạp ba bánh và các xe bốn bánh được phân loại thành các ATV (các xe địa hình).

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm ống đầu (31), khung chính (32) kéo dài về phía sau từ ống đầu (31), giá quay (33) được ghép với phần sau phía dưới của khung chính (32), và đòn lắc (7) được nối theo cách lắc được vào đó, thanh đỡ yên xe (35) kéo dài về phía sau từ khung chính (32), và cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) để điều chỉnh lực phanh các bánh xe (5, 8),

trong đó cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) được bố trí ở vùng lân cận của giá quay (33),

cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) bao gồm động cơ (92) để điều chỉnh lực phanh, và

đường trục của động cơ (92) nghiêng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó xe này còn bao gồm ắcqui (60), trong đó ắcqui (60) và cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) được bố trí ở các vị trí đối mặt với nhau với khung chính (32) ở giữa chúng.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) bao gồm phần kim loại (91) có động cơ (92), trong đó phần kim loại (91) được bố trí về phía tâm thân xe.

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) có các vị trí nối các ống thủy lực (23, 25) trong cơ cấu (80) bố trí về phía sau và về phía tâm thân xe.

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó xe này còn bao gồm thanh đỡ (81) kéo dài bên dưới cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) từ giá quay (33), và đỡ cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) từ bên dưới.

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó các ống thủy lực (23, 25) kéo dài về phía trước từ cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) được tạo kết cấu bằng các ống kim loại (23A, 25A) đến các vị trí định trước ở vùng lân cận của ống đầu (31), và được tạo kết cấu bằng các ống nhựa (23B, 25B) từ các vị trí định trước nêu trên.

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó các ống thủy lực (23, 25) kéo dài về phía trước từ cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80) được định tuyến bên dưới khung chính (32).

8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó xe này còn bao gồm đường dẫn nạp (57) kéo dài chéo về phía sau và về phía tâm theo chiều rộng xe trên hình chiếu bằng, trong đó đường dẫn nạp (57) được bố trí bên trên cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80), và nghiêng về phía sau và về phía tâm theo chiều rộng xe dọc theo bề mặt (80A) ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, của cơ cấu điều chỉnh lực phanh (80).

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó giá quay (33) có các phần đỡ (33A, 33B) đỡ động cơ (6) của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

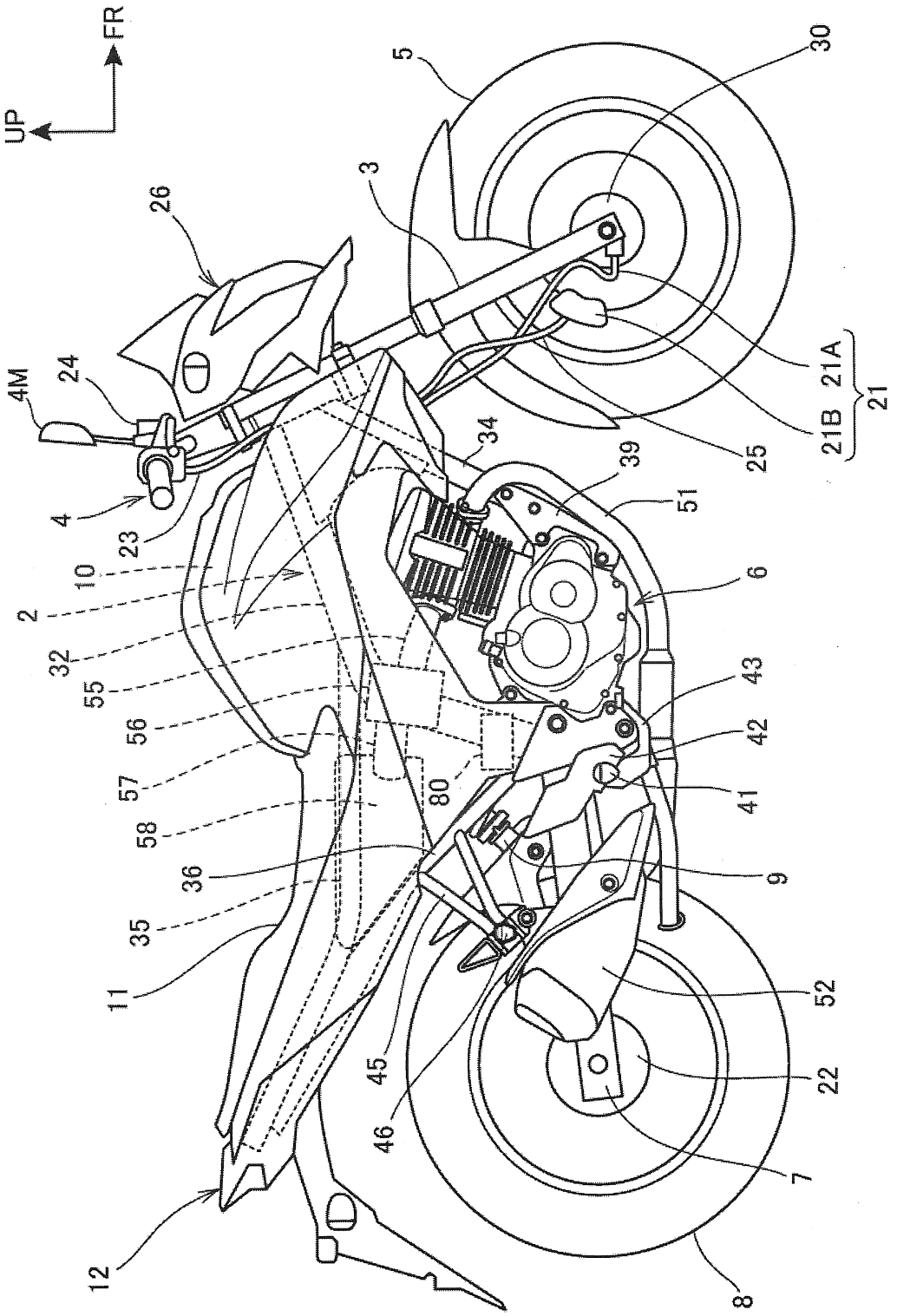

UP
FR
5
30
3
26
4M
24
21A
21B
21
25
34
39
51
4
23
10
6
2
32
55
56
43
42
57
41
80
58
9
36
35
11
52
45
22
46
7
12
8

Fig.1

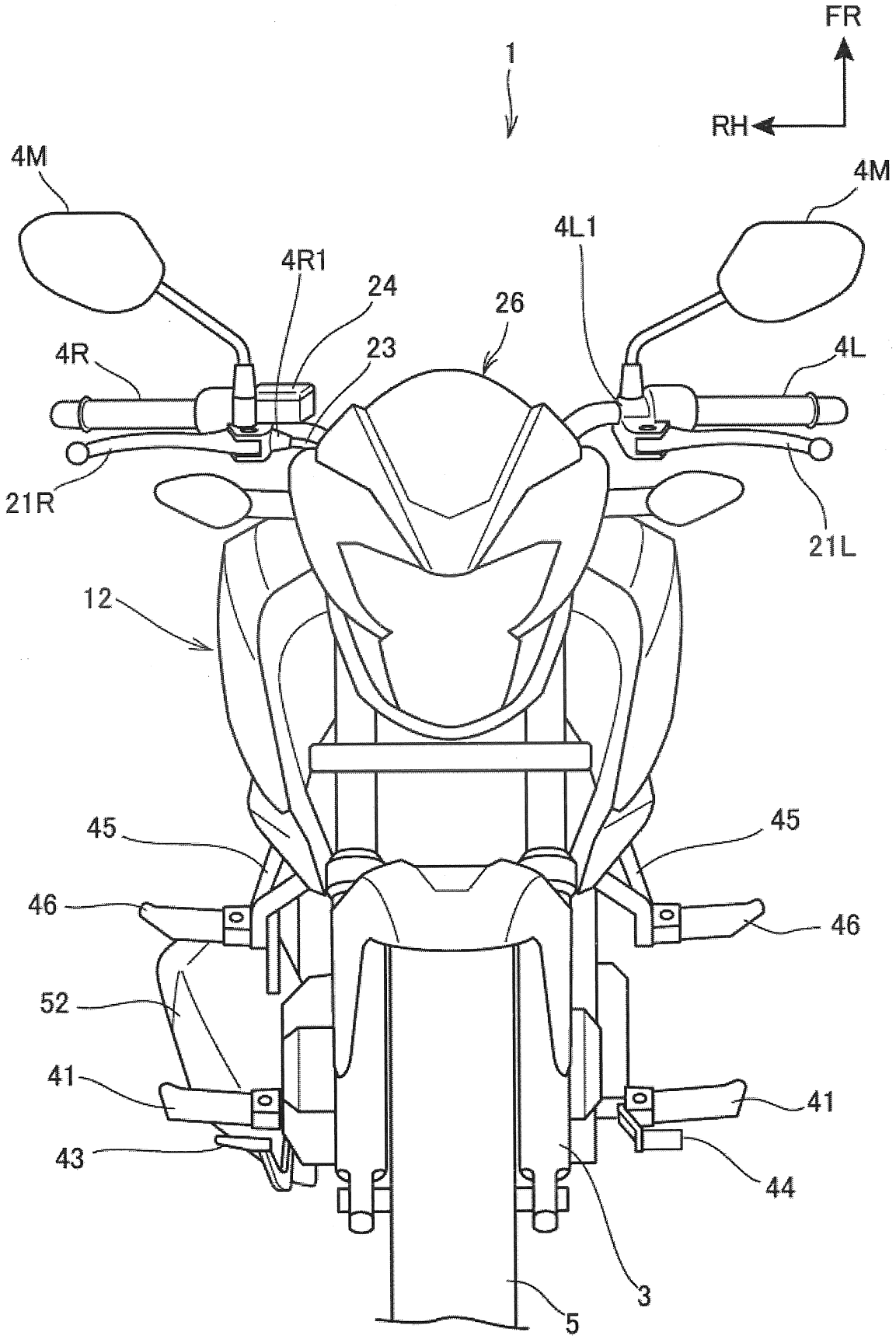

FR
RH
1
4M
4M
4L1
4R1
24
26
23
4R
4L
21R
21L
12
45
45
46
46
52
41
41
43
44
3
5

Fig.2

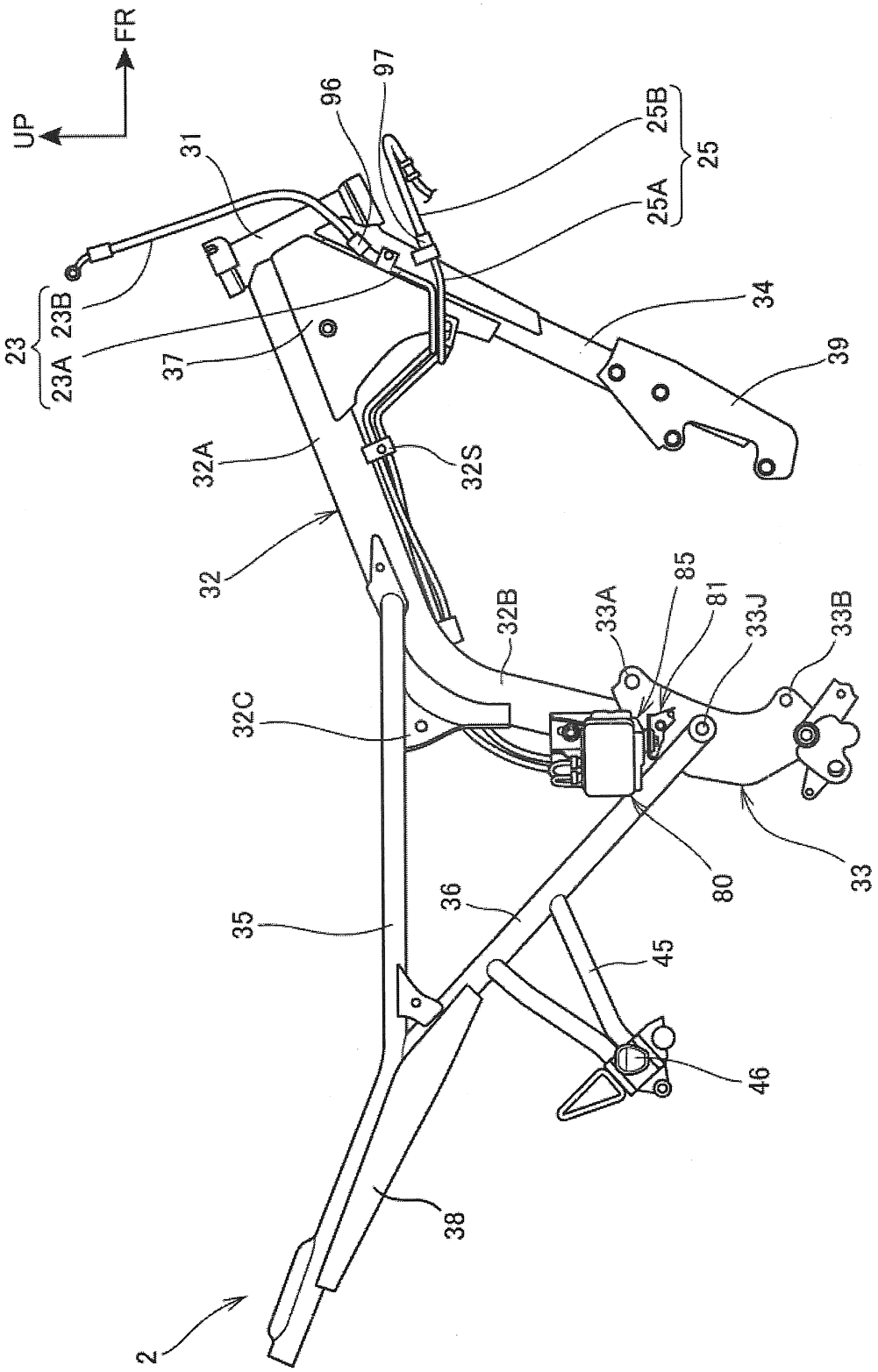

UP
FR
31
96
97
25B
25
25A
23
23B
23A
37
34
39
32A
32S
32
32B
33A
85
81
33J
33B
32C
80
33
36
35
45
46
38
2

Fig.3

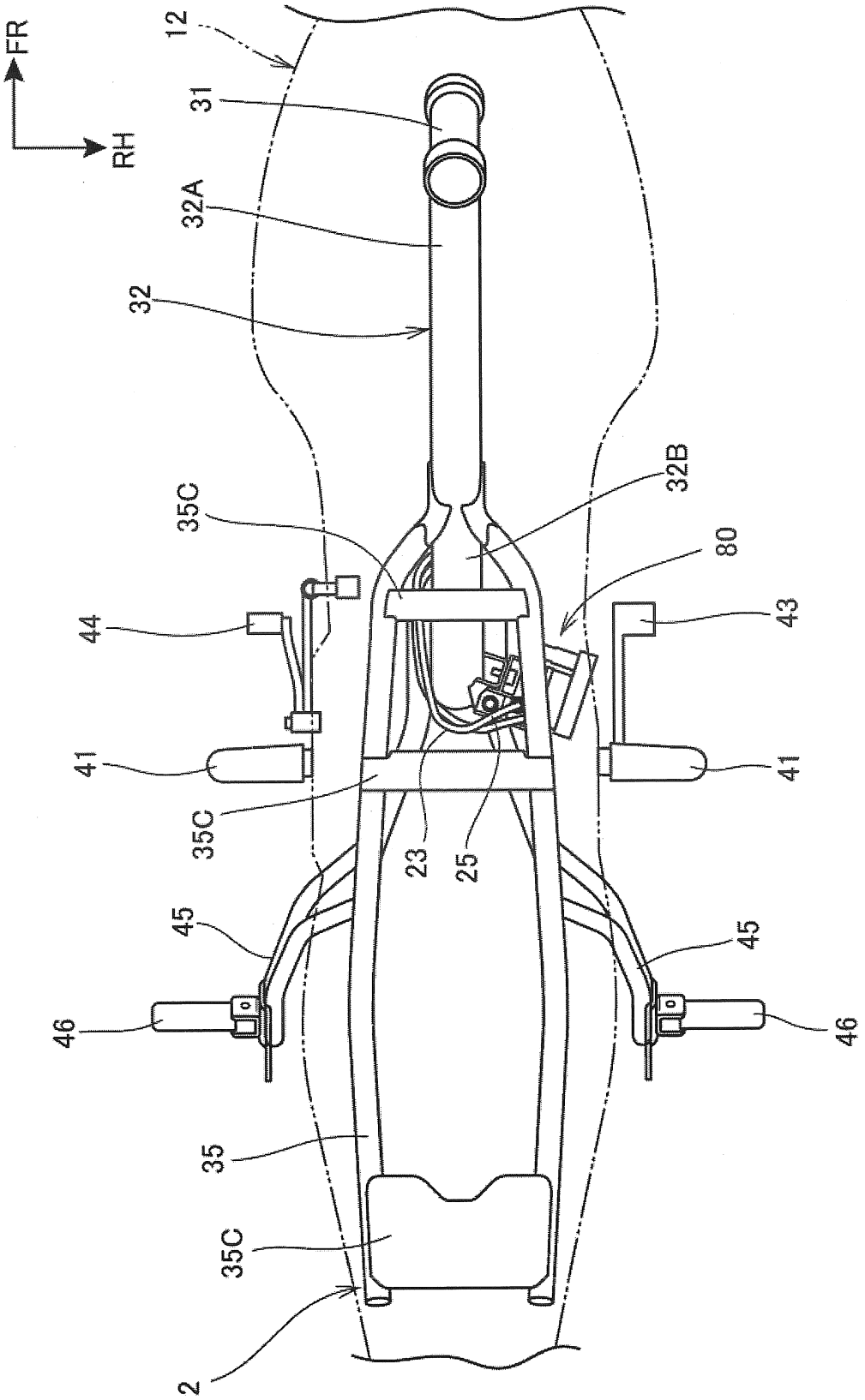

FR
RH
12
31
32A
32
32B
35C
80
44
43
41
41
35C
23
25
45
45
46
46
35
35C
2

Fig.4

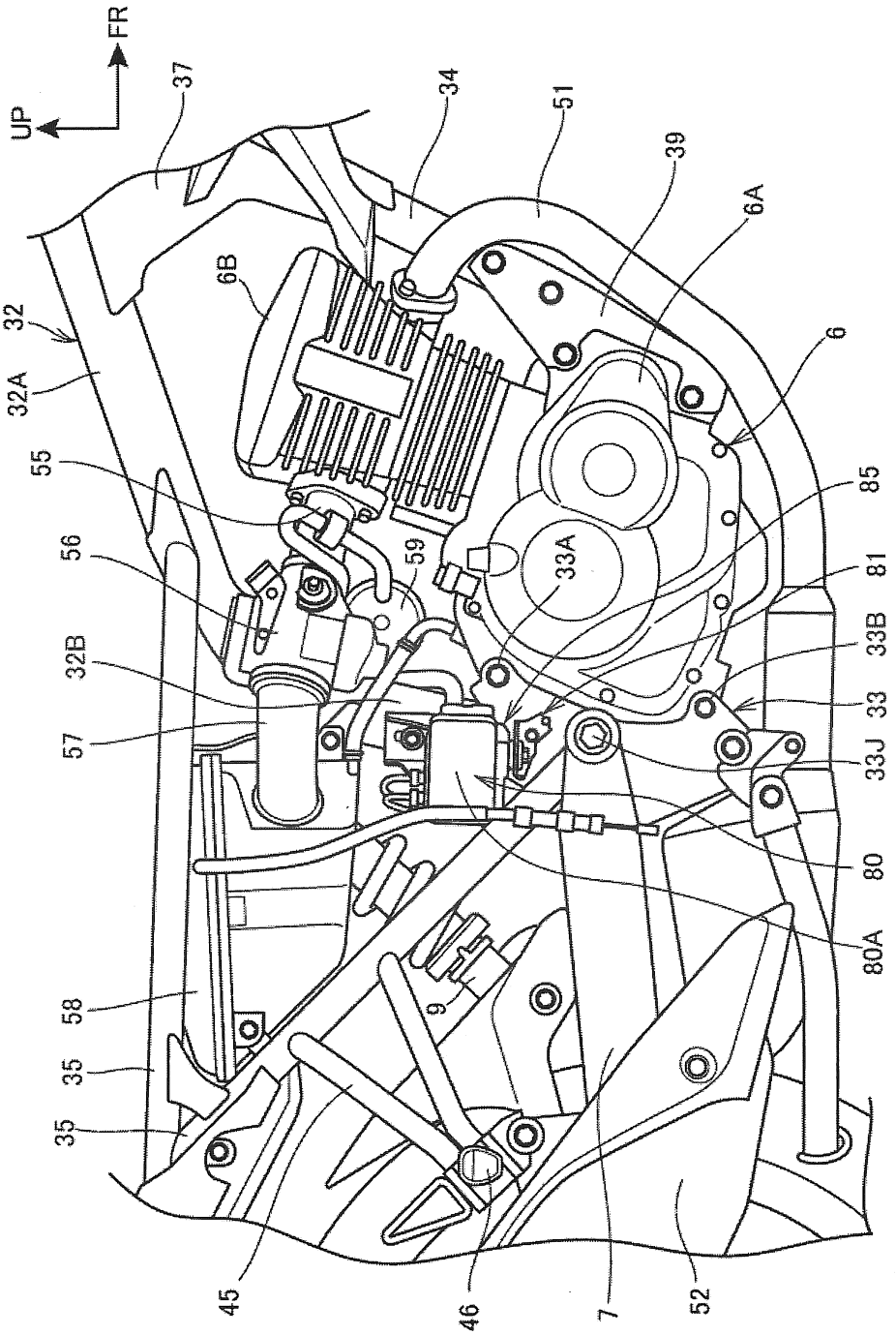

FR
UP
37
34
51
39
6A
6B
32
32A
6
55
85
56
59
33A
81
32B
33B
57
33
33J
80
80A
9
58
35
35
45
46
7
52

Fig.5

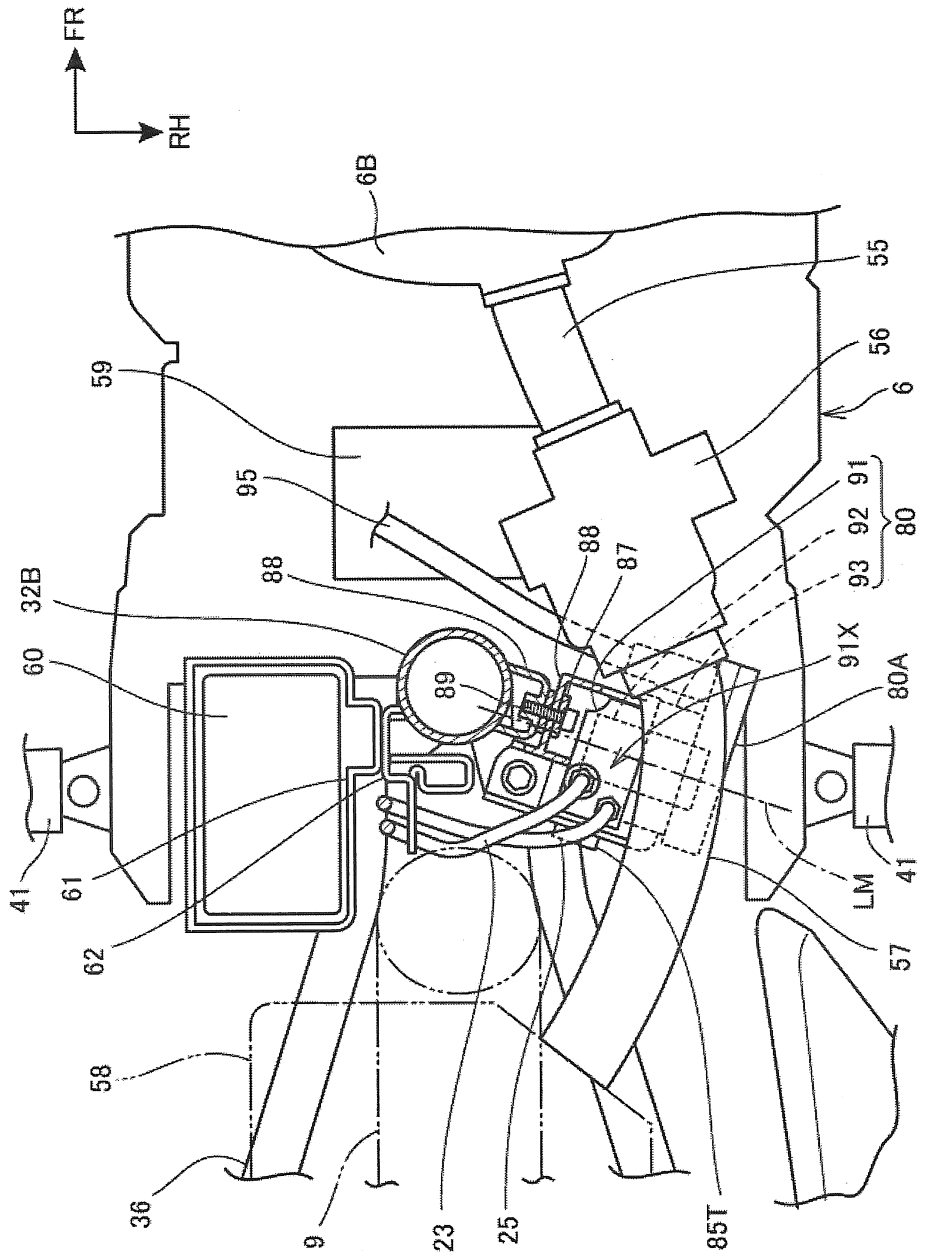

FR
RH
6B
55
56
6
59
95
91
92
93
80
88
87
32B
88
91X
80A
60
89
41
61
62
LM
41
57
58
36
9
23
25
85T

Fig.6

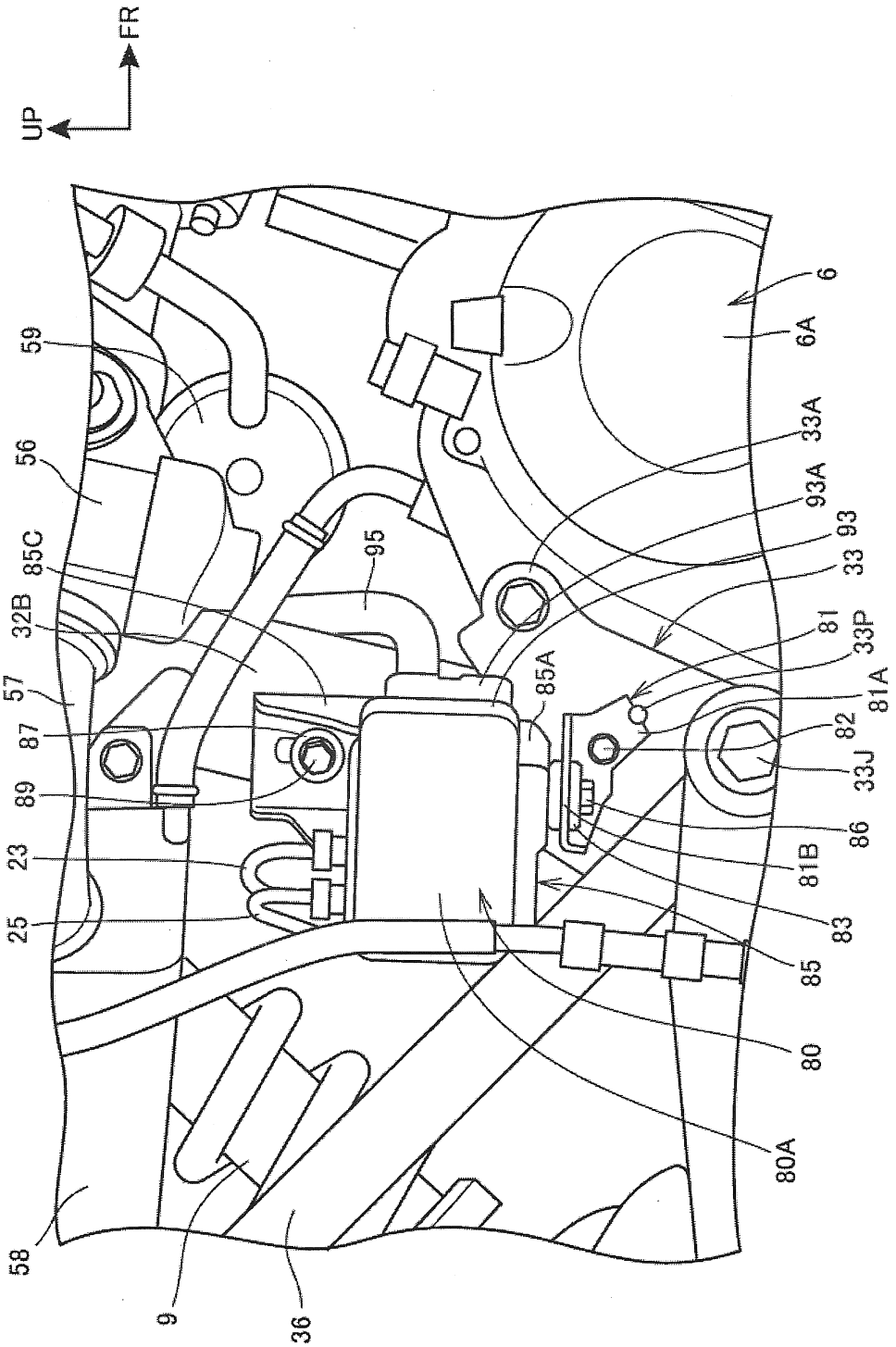

UP
FR
6
6A
59
33A
56
93A
93
85C
95
33
32B
81
33P
57
85A
81A
87
82
33J
89
86
23
81B
83
25
85
80
80A
58
9
36

Fig. 7