



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

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

(11)



1-0035317

(51)^{2020.01} B60T 8/36; B62K 19/38; B62L 3/02;
B62J 6/027

(13) B

(21) 1-2019-01166

(22) 07/03/2019

(30) 2018-040643 07/03/2018 JP; 2018-192758 11/10/2018 JP

(45) 25/04/2023 421

(43) 25/09/2019 378A

(73) YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA (JP)

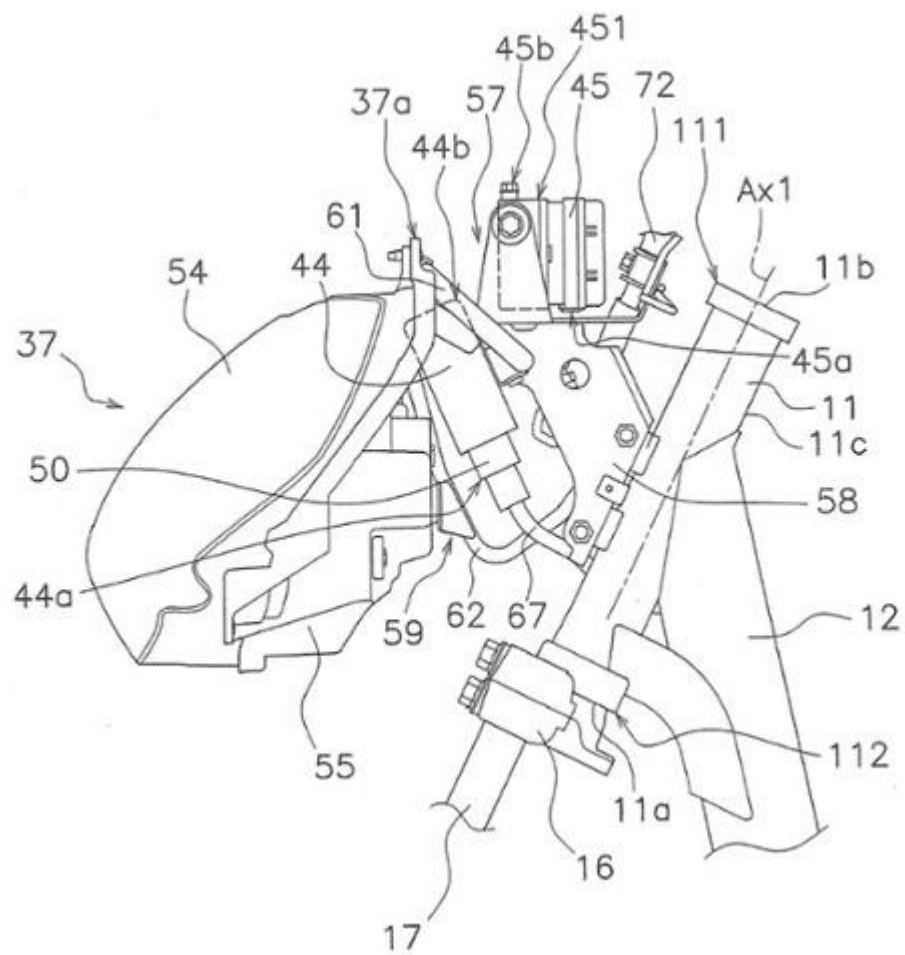
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Koji TAKARA (JP); Mitsuharu TSUKAMOTO (JP).

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

(54) PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG KIỂU NGỒI CHÂN ĐỂ HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó cụm điều khiển động cơ (44) gồm cụm hướng dẫn (46) để xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ (26) và bộ điều chỉnh (47) được nối vào máy phát điện - bộ khởi động (41). Cụm điều khiển động cơ (44) được sắp xếp giữa ống cổ (11) và đèn trước (37) theo phương bề dọc của phương tiện. Cụm thủy lực (45) được bố trí giữa cụm điều khiển động cơ (44) và ống cổ (11) theo phương bề dọc của phương tiện.



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

Thông thường, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được trang bị với cụm điều khiển động cơ để điều khiển động cơ. Ví dụ, ở xe máy được bộc lộ trong công bố đơn Nhật Bản số 2017-507845, cụm điều khiển động cơ được bố trí giữa hộp phía bên ở bên dưới yên và hộp chứa vật dụng.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Trong những năm gần đây, máy phát điện - bộ khởi động để khởi động động cơ và phát điện đã được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Ở các phương tiện giao thông này, cụm điều khiển động cơ gồm bộ điều chỉnh được nối vào máy phát điện - bộ khởi động và cụm hướng dẫn xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ. Do đó, cụm điều khiển động cơ bị gia tăng về kích cỡ và trọng lượng.

Mặt khác, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, được ưu tiên là phân bố của các tải tiếp xúc mặt đất của bánh trước và bánh sau (phân bố tải theo hướng trước - sau) là gần tỷ lệ 50 : 50 khi cân nhắc về khả năng vận hành của phương tiện. Tuy nhiên, khi cụm điều khiển động cơ trọng lượng nặng như được mô tả trên đây được bố trí bên dưới yên, tải trên bánh sau trở nên lớn.

Trong những năm gần đây, hệ thống chống bó cứng phanh (Antilock Brake System - ABS) đã được lắp trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. ABS này gồm cụm thuỷ lực để điều khiển phanh. Cụm thuỷ lực là bộ phận tương đối nặng trong số các được lắp trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Do đó, khi cụm điều khiển động cơ được bố trí bên dưới yên theo cùng cách thức như cụm điều khiển động cơ được mô tả trên đây, tải trên bánh sau trở nên lớn.

Cụ thể là, trong trường hợp xe scutor hoặc phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên kiểu khung xương dưới, vì tải trên bánh sau bình thường là lớn nên khi cụm điều

khởi động cơ và cụm thuỷ lực được bố trí phía dưới yên, tải trên bánh sau bị gia tăng hơn nữa. Do đó, để làm cho phân bố tải theo hướng trước – sau gần tỷ lệ 50 : 50, được ưu tiên là gia tăng phân bố tải trên bánh trước.

Các tác giả của sáng chế đã nghĩ đến sắp xếp cụm điều khiển động cơ và cụm thuỷ lực cùng nhau giữa ống cổ và đèn trước theo phương bề dọc của phương tiện để đưa phân bố tải theo hướng trước - sau gần tỷ lệ 50 : 50 hơn. Tuy nhiên, vì cụm điều khiển động cơ và cụm thuỷ lực lớn về kích cỡ, là vấn đề để đảm bảo khoảng không cho việc bố trí chúng.

Ống dẫn dầu phanh được nối vào cụm thuỷ lực. Ống dẫn dầu phanh này di chuyển theo sự di chuyển của bánh trước. Do đó, khi cụm thuỷ lực được bố trí tại khoảng cách lớn từ ống cổ đỡ bánh trước, sự di chuyển của ống dẫn dầu phanh cùng với sự di chuyển của bánh trước trở nên lớn. Trong trường hợp này, trở nên khó để sắp xếp ống dẫn dầu phanh để tránh sự cản trở với các bộ phận khác.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong đó phân bố tải trên bánh trước được gia tăng, cụm điều khiển động cơ và cụm thuỷ lực được sắp xếp nhỏ gọn và việc bố trí ống dẫn dầu phanh được tạo thuận lợi.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một khía cạnh gồm khung thân phương tiện gồm ống cổ, đèn trước, động cơ, máy phát điện - bộ khởi động, cụm điều khiển động cơ, cơ cấu lái, bánh trước, phanh trước, cụm thuỷ lực hệ thống chống bó cứng phanh (Antilock Brake System - ABS) và ống dẫn dầu phanh. Đèn trước được bố trí ra phía trước của ống cổ. Động cơ được đỡ trên khung thân phương tiện. Máy phát điện - bộ khởi động được tạo kết cấu để phát điện và khởi động động cơ. Cụm điều khiển động cơ gồm cụm hướng dẫn để xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ và bộ điều chỉnh được nối vào máy phát điện - bộ khởi động. Cơ cấu lái được đỡ bởi ống cổ. Bánh trước được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái. Phanh trước được tạo kết cấu để hãm bánh trước. Ống dẫn dầu phanh nối phanh trước và cụm thuỷ lực. Cụm điều khiển động cơ được bố trí giữa ống cổ và đèn trước theo phương bề dọc của phương tiện. Cụm thuỷ lực được bố trí giữa cụm điều khiển động cơ và ống cổ theo phương bề dọc của phương tiện.

Theo phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo khía cạnh này, vì cụm thủy lực và cụm điều khiển động cơ trọng lượng nặng được bố trí giữa ống cổ và đèn trước, phân bố tải trên bánh trước có thể được gia tăng. Kết quả là, có thể để làm gần đúng phân bố tải theo hướng trước - sau của phương tiện tới tỷ lệ 50 : 50, và khả năng vận hành của phương tiện có thể được cải thiện.

Hơn nữa, cụm thủy lực được bố trí giữa cụm điều khiển động cơ và ống cổ theo phương bề dọc của phương tiện. Do đó, cụm thủy lực có thể được sắp xếp theo cách nhỏ gọn ở phía trước ống cổ, và cụm thủy lực có thể được sắp xếp gần ống cổ. Kết quả là, sự di chuyển của ống dẫn dầu phanh do sự di chuyển của bánh trước có thể được giữ nhỏ và việc bố trí ống dẫn dầu phanh được tạo thuận lợi.

Trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực có thể gói chùng đường tâm phương tiện kéo dài theo phương bề dọc của phương tiện. Trong trường hợp này, bằng cách sắp xếp cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực nặng tại phần giữa của phương tiện, là có thể để cải thiện độ ổn định thẳng hướng của phương tiện giao thông.

Trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, cụm thủy lực có thể gói chùng ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, là có thể để sắp xếp cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực theo cách nhỏ gọn.

Trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, cụm thủy lực có thể gói chùng ít nhất một phần của ống cổ và ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, là có thể để sắp xếp cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực theo cách nhỏ gọn gần ống cổ.

Trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện, cụm thủy lực có thể gói chùng ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, là có thể để sắp xếp cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực theo cách nhỏ gọn.

Trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện, cụm thủy lực có thể gói chùng ít nhất một phần của ống cổ và ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, là có thể để sắp xếp cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực theo cách nhỏ gọn gần ống cổ.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên của cụm thủy lực có thể

được nằm phía trên đầu trên của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, việc tiếp cận tới cụm thủy lực từ phía trên được tạo thuận lợi. Điều này cải thiện khả năng bảo dưỡng của cụm thủy lực.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu dưới của cụm thủy lực có thể được nằm thấp hơn so với đầu trên của cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, là có thể dễ sắp xếp cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực theo cách nhỏ gọn.

Cụm thủy lực có thể gồm công nối mà ống dẫn dầu phanh được nối và đó. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, công nối có thể được nằm phía trên cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, việc tiếp cận tới công nối trở nên dễ dàng. Điều này cải thiện khả năng bảo dưỡng của cụm thủy lực.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống cổ có thể được bố trí để được nghiêng về phía sau và lên phía trên. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ có thể được bố trí để được nghiêng ra phía trước và lên phía trên. Trong trường hợp này, một khoảng không lớn để bố trí cụm thủy lực có thể được đảm bảo giữa ống cổ và cụm điều khiển động cơ. Hơn nữa, việc tiếp cận tới cụm thủy lực từ phía trên được tạo thuận lợi.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm giá đỡ. Giá đỡ có thể được gắn vào ống cổ và đỡ cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực. Trong trường hợp này, cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực được đỡ bởi giá đỡ chung. Nhờ đó, số lượng các bộ phận có thể được làm giảm.

Đèn trước có thể được đỡ bởi giá đỡ. Trong trường hợp này, đèn trước, cụm điều khiển động cơ và cụm thủy lực được đỡ bởi giá đỡ chung. Nhờ đó, số lượng các bộ phận có thể được làm giảm.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm yên được bố trí về phía sau của ống cổ. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, động cơ có thể được sắp xếp phía dưới yên. Trong trường hợp này, thực tế là phân bố tải theo hướng trước - sau có xu hướng bị lệch về phía sau đáng kể do trọng lượng của động cơ có thể được làm giảm bớt bởi cụm thủy lực và cụm điều khiển động cơ trọng lượng nặng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.3 là hình vẽ nhìn phối cảnh thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

FIG.5 là hình vẽ nhìn phối cảnh thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện cụm điều khiển động cơ.

FIG.9 là hình vẽ nhìn phối cảnh thể hiện phần chứa ống cổ.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện phần chứa ống cổ.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XI-XI trên FIG.4.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XII-XII trên FIG.4.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ.

FIG.14 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ.

FIG.15 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ trong đó đèn trước được bỏ qua.

FIG.16 là hình vẽ thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ trong đó đèn trước được bỏ qua, khi được quan sát từ phía trước chếch lên trên.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dựa vào hình vẽ kèm theo, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo một phương án sẽ được mô tả dưới đây. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo phương án này là phương tiện giao thông kiểu scutor. Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung thân phương tiện 2, cơ cấu lái 3, tấm che thân phương tiện 4, bánh trước 5, yên 6, bánh sau 7 và cụm công suất 8.

Trong bản mô tả này, các hướng như “trước”, “sau”, “lên”, “xuống”, “trái” và “phải” của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 là các hướng như được quan sát từ người điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Các hướng trước và sau không chỉ cho biết các hướng song song với phương bề dọc của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1, mà còn gồm các hướng nghiêng theo $\pm 45^\circ$ với phương bề dọc của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, hướng gần phương bề dọc hơn so với phương bề rộng phương tiện và phương thẳng đứng là thuộc về hướng trước hoặc sau.

Theo cách tương tự, các hướng lên và xuống gồm các hướng nghiêng theo $\pm 45^\circ$ với phương thẳng đứng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, hướng gần phương thẳng đứng hơn so với phương bề dọc và phương bề rộng phương tiện là thuộc về hướng lên hoặc xuống.

Hơn nữa, các hướng trái và phải gồm các hướng nghiêng theo $\pm 45^\circ$ với phương bề rộng phương tiện của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Nói cách khác, hướng gần phương bề rộng phương tiện hơn so với phương bề dọc và phương thẳng đứng là thuộc về hướng trái hoặc phải.

Khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 12, khung dưới 13 và khung sau 14. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống cổ 11 được bố trí nghiêng về phía sau và lên phía trên. Như được thể hiện trên FIG.4, ống cổ 11 kéo dài ra phía sau từ đầu hở dưới 11a về phía đầu hở trên 11b. Khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11. Cụ thể hơn nữa là, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, khung đi xuống 12 được nối vào mép đầu sau 11c của ống cổ 11 kéo dài về phía sau từ đầu hở dưới

11a về phía đầu hở trên 11b. Khung dưới 13 được nối vào phần dưới của khung đi xuống 12. Khung dưới 13 kéo dài ra phía sau từ phần dưới của khung đi xuống 12. Khung sau 14 được nối vào khung dưới 13. Khung sau 14 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần sau của khung đi xuống 12.

Cơ cấu lái 3 được đỡ bởi ống cổ 11. Cơ cấu lái 3 gồm trục lái 15, giá treo dưới 16, bộ treo trái 17 và bộ treo phải 18. Trục lái 15 được lắp vào trong ống cổ 11. Trục lái 15 được đỡ bởi ống cổ 11 để cho có thể quay được theo các hướng trái và phải. Giá treo dưới 16 được nối vào phần dưới của trục lái 15. Giá treo dưới 16 được bố trí phía dưới ống cổ 11.

Phần đầu trên của bộ treo trái 17 và phần đầu trên của bộ treo phải 18 được nối vào giá treo dưới 16. Bánh trước 5 được đỡ theo cách quay được bởi bộ treo trái 17 và bộ treo phải 18. Phan trước 19 được gắn vào bánh trước 5. Phan trước 19 hãm bánh trước 5. Phan trước 19, ví dụ, là phanh đĩa.

Phần trên của trục lái 15 được nối vào tay lái 21. Như được thể hiện trên FIG.2, tay lái 21 gồm tay nắm thứ nhất 22, tay nắm thứ hai 23 và thanh tay lái 29. Tay nắm thứ nhất 22 và tay nắm thứ hai 23 được gắn vào cả hai đầu của thanh tay lái 29. Ở phương án này, tay nắm thứ nhất 22 được bố trí ở bên phải của tấm che tay lái 31 mà sẽ được mô tả sau. Tay nắm thứ hai 23 được bố trí ở bên trái của tấm che tay lái 31.

Bộ phận cần thứ nhất 24 được bố trí ở phía trước tay nắm thứ nhất 22. Bộ phận cần thứ nhất 24 là cần phanh. Xi lanh chính 20 được nối vào bộ phận cần thứ nhất 24. Bộ phận cần thứ hai 25 được bố trí ở phía trước tay nắm thứ hai 23. Bộ phận cần thứ hai 25 là cần phanh.

Tấm che thân phương tiện 4 gồm tấm che tay lái 31, phần chứa ống cổ 32, tấm che sau 33 và tấm che dưới 34. Tấm che tay lái 31 che phía trước và phía sau của tay lái 21. Bảng đồng hồ đo, gồm đồng hồ đo tốc độ và các thiết bị tương tự, được gắn vào mặt trên của tấm che tay lái 31.

Phần chứa ống cổ 32 được bố trí phía dưới tấm che tay lái 31. Phần chứa ống cổ 32 che ngoại biên của ống cổ 11 và khung đi xuống 12. Phần chứa ống cổ 32 được bố trí ra phía trước và về phía sau của ống cổ 11. Phần chứa ống cổ 32 được bố trí ở phía trước và phía sau

khung đi xuống 12. Phần chứa ống cổ 32 gồi chồng với ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Phần dưới của phần chứa ống cổ 32 được nối vào tấm che dưới 34. Phần chứa ống cổ 32 gồm tấm che trước 36, tấm che phía sau 38 và chấn bùn 39.

Tấm che trước 36 được bố trí phía dưới tấm che tay lái 31 theo phương thẳng đứng của phương tiện. Ít nhất một phần của tấm che trước 36 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, tấm che trước 36 gồi chồng với ống cổ 11.

Đèn trước 37 được bố trí trên tấm che trước 36. Đèn trước 37 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Đèn trước 37 gồi chồng ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Đèn trước 37 tạo nên một phần của phần chứa ống cổ 32. Đèn trước 37 và các đèn chớp có thể không được bố trí ở phần chứa ống cổ 32 và có thể được bố trí ở tấm che tay lái 31 chẳng hạn.

Tấm che trước 36 gồm phần che giữa 36c, phần che phải 36r và phần che trái 36l. Phần che giữa 36c được bố trí phía trên bánh trước 5. Phần che phải 36r kéo dài xuống phía dưới từ phần phía bên phải của phần che giữa 36c. Phần che trái 36l kéo dài xuống phía dưới từ bên trái của phần che giữa 36c. Phần che giữa 36c gồm phần đầu xa 36a là hốc gắn cho đèn trước 37. Phần che giữa 36c kéo dài về phía sau và lên phía trên từ phần đầu xa 36a. Phần che giữa 36c kéo dài về phía sau và sang phải từ phần đầu xa 36a và kéo dài về phía sau và sang trái từ phần đầu xa 36a.

Chấn bùn 39 được bố trí phía sau bánh trước 5. Chấn bùn 39 gồi chồng bánh trước 5 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Chấn bùn 39 được bố trí ở phía trước khung đi xuống 12. Ít nhất một phần của chấn bùn 39 gồi chồng khung đi xuống 12 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Chấn bùn 39 được nối vào phần che phải 36r và phần che trái 36l. Tấm che phía sau 38 được bố trí phía sau tấm che trước 36. Ít nhất một phần của tấm che phía sau 38 được bố trí phía sau ống cổ 11. Ít nhất một phần của tấm che phía sau 38 gồi chồng với ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện như được thể hiện trên FIG.2.

Khoảng không trong S để chứa ống cổ 11 được tạo ra giữa phần che giữa 36c của tấm che trước 36 và tấm che phía sau 38. Khoảng không dưới L để chứa khung đi xuống 12 được tạo ra giữa chấn bùn 39 và tấm che phía sau 38. Tấm che phía sau 38 sẽ được mô tả

sau.

FIG3 là hình vẽ nhìn phối cảnh thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được thể hiện trên FIG2 và FIG3, phần chứa ống cổ 32 gồm phần hở 322. Phần hở 322 được tạo ra ở phần dưới của khoảng không trong S của phần chứa ống cổ 32 và nối thông với khoảng không trong S. Phần hở 322 được hở xuống phía dưới. Cơ cấu lái 3 được sắp xếp qua phần hở 322. Một phần của phần hở 322 được xác định bởi đèn trước 37. Phần hở 322 được bố trí phía trên đỉnh của bánh trước 5.

Như được thể hiện trên FIG1, tấm che sau 33 che ngoại biên của khung sau 14. Yên 6 được bố trí phía trên tấm che sau 33. Yên 6 được bố trí phía sau ống cổ 11. Hộp chứa vật dụng 331 được bố trí ở tấm che sau 33. Hộp chứa vật dụng 331 được bố trí phía dưới yên 6.

Tấm che dưới 34 được bố trí giữa phần chứa ống cổ 32 và tấm che sau 33. Tấm che dưới 34 che ngoại biên của khung dưới 13. Mặt trên của tấm che dưới 34 gồm bản đế chân 341. Bản đế chân 341 được bố trí phía dưới và ra phía trước của yên 6. Bản đế chân 341 được bố trí phía trên khung dưới 13. Bản đế chân 341 được bố trí để cho người điều khiển đặt chân của mình trên đó. Bản đế chân 341 có hình dạng phẳng theo phương bề rộng phương tiện. Tuy nhiên, bản đế chân 341 có thể không có hình dạng phẳng. Ví dụ, phần ống giữa có hình dạng nhô lên phía trên và kéo dài theo phương bề dọc của phương tiện có thể được bố trí ở giữa của bản đế chân 341.

Cụm công suất 8 được bố trí phía dưới yên 6. Cụm công suất 8 được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân phương tiện 2. Cụm công suất 8 đỡ bánh sau 7 theo cách quay được. Bánh sau 7 được đỡ bởi khung thân phương tiện 2 qua bộ treo sau 28. Cụm công suất 8 gồm động cơ 26 và bộ truyền động 27.

Động cơ 26 được bố trí phía dưới và về phía sau của ống cổ 11. Động cơ 26 được bố trí về phía sau của phần chứa ống cổ 32. Động cơ 26 được bố trí ở tấm che sau 33. Động cơ 26 được bố trí phía dưới yên 6. Tức là, động cơ 26 gối chồng với yên 6 trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện. Động cơ 26 được bố trí phía dưới hộp chứa vật dụng 331.

Máy phát điện - khởi động 41 được gắn vào động cơ 26. Máy phát điện - bộ khởi động 41 được gắn vào trục khuỷu 42 của động cơ 26. Máy phát điện - bộ khởi động 41 có

chức năng là bộ khởi động để khởi động động cơ 26 và chức năng làm máy phát điện để phát điện nhờ lực dẫn động của động cơ 26.

FIG4 là hình vẽ nhìn từ một bên được phóng to thể hiện phần trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được thể hiện trên FIG4, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 cho ABS. Cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 được bố trí ở khoảng không trong S của phần chứa ống cổ 32. Cụ thể hơn nữa là, cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 được bố trí ở khoảng không trong S được tạo ra giữa phần che giữa 36c của tấm che trước 36 và tấm che phía sau 38.

Cụm điều khiển động cơ 44 điều khiển động cơ 26. Ví dụ, cụm điều khiển động cơ 44 điều khiển việc phun nhiên liệu và định thời đánh lửa ở động cơ 26. FIG.5 là hình vẽ nhìn phối cảnh thể hiện cụm điều khiển động cơ 44. FIG.6 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện cụm điều khiển động cơ 44. FIG.7 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện cụm điều khiển động cơ 44. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện cụm điều khiển động cơ 44.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.5 đến FIG.8, cụm điều khiển động cơ 44 có các kích thước lớn hơn theo phương bề dài (Y) và phương bề rộng (X) so với theo phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44. Cụm điều khiển động cơ 44 có kích thước lớn hơn theo phương bề rộng (X) so với theo phương bề dài (Y) của cụm điều khiển động cơ 44. Ở đây, phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44 dùng để chỉ hướng mà theo đó kích thước nhỏ nhất của hệ tọa độ không gian (X, Y, Z) ở cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài.

Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Như được thể hiện trên FIG.2, cụm điều khiển động cơ 44 gói chôn ít nhất một phần của ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 và mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444. Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 là mặt trước của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 được nằm ở phía đối diện của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 là mặt sau của cụm điều khiển động cơ 44.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm mặt bên thứ nhất 442, mặt bên thứ hai 443, mặt bên thứ ba 445 và mặt bên thứ tư 446. Mặt bên thứ nhất 442 được nối vào đầu dưới của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ nhất 442 là mặt dưới của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ hai 443 là mặt bên trái của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ ba 445 được nối vào đầu trên của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ ba 445 là mặt trên của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ tư 446 là mặt bên phải của cụm điều khiển động cơ 44.

Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 và mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 kéo dài theo phương bề dài (Y) và phương bề rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 và mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 có hình dạng lớn hơn theo phương bề rộng (X) so với theo phương bề dài (Y). Mặt bên thứ nhất 442 và mặt bên thứ ba 445 kéo dài theo phương bề rộng (X) và phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ nhất 442 và mặt bên thứ ba 445 có hình dạng lớn hơn theo phương bề rộng (X) so với theo phương bề dày (Z). Mặt bên thứ hai 443 và mặt bên thứ tư 446 kéo dài theo phương bề dài (Y) và phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44. Mặt bên thứ hai 443 và mặt bên thứ tư 446 có hình dạng lớn hơn theo phương bề dài (Y) so với theo phương bề dày (Z).

Diện tích của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 lớn hơn so với diện tích của mặt bên thứ nhất 442 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bên thứ nhất 442. Diện tích của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 lớn hơn so với diện tích của mặt bên thứ nhất 442 được chiếu theo phương pháp tuyến của mặt bên thứ hai 443. Mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 có cùng diện tích chiếu như mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ ba 445 có cùng diện tích chiếu như mặt bên thứ nhất 442. Mặt bên thứ tư 446 có cùng diện tích chiếu như mặt bên thứ hai 443.

Như được thể hiện trên FIG6, cụm điều khiển động cơ 44 gồm cụm hướng dẫn 46 và bộ điều chỉnh 47. Cụm hướng dẫn 46 xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ 26. Bộ điều chỉnh 47 được nối vào máy phát điện - bộ khởi động 41 và ắc quy 43 qua cáp điện 65 sẽ được mô tả sau và chỉnh lưu điện được tạo ra bởi máy phát điện - bộ khởi động 41 để điều khiển điện áp của nó. Cụm hướng dẫn 46 và bộ điều chỉnh 47 được sắp thẳng hàng theo phương bề

rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm nhiều bộ nối từ 48 đến 50. Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 được gắn vào mặt bên thứ nhất 442. Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 được sắp thẳng hàng theo phương bề rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44. Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 nhô xuống phía dưới từ mặt bên thứ nhất 442.

Nhiều bộ nối từ 48 đến 50 gồm bộ nối thứ nhất 48, bộ nối thứ hai 49 và bộ nối thứ ba 50. Bộ nối thứ nhất 48 được nối vào cụm hướng dẫn 46. Bộ nối thứ hai 49 và bộ nối thứ ba 50 được nối vào bộ điều chỉnh 47.

Cụm điều khiển động cơ 44 gồm phần gắn thứ nhất 51 và phần gắn thứ hai 52. Phần gắn thứ nhất 51 và phần gắn thứ hai 52 được bố trí trên cả hai mặt phía bên của cụm điều khiển động cơ 44. Phần gắn thứ nhất 51 và phần gắn thứ hai 52 mỗi phần gồm các lỗ 511 và 521 mà các bulông được lắp xuyên qua đó.

Như được thể hiện trên FIG.5, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 gồm phần lõi 441a lõi lên theo phương bề dày (Z). Mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 có hình dạng không bằng phẳng do phần lõi 441a. Như được thể hiện trên FIG.7, cụm điều khiển động cơ 44 gồm nhiều gờ tản nhiệt 53. Nhiều gờ tản nhiệt 53 được bố trí trên mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444. Mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 có hình dạng không bằng phẳng do nhiều gờ tản nhiệt 53. Nhiều gờ tản nhiệt 53 kéo dài theo phương bề rộng (X). Trên FIG.7, chỉ một trong số nhiều gờ tản nhiệt 53 được biểu thị bởi số chỉ dẫn 53 và các số chỉ dẫn của các gờ tản nhiệt 53 khác được bỏ qua.

Như được thể hiện trên FIG.4, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí để cho hướng phương bề dày (Z) theo phương nghiêng so với phương vuông góc với đường trục Ax1 của ống cổ 11. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phương bề dày (Z) của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới.

Như được thể hiện trên FIG.2, ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ 44 gói chôn với ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí với phương bề rộng (X) hướng theo phương bề rộng phương tiện. Tức là, phương bề rộng (X) của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài theo phương bề rộng phương

tiện.

Như được thể hiện trên FIG.2, ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ 44 gói chông đèn trước 37 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, đầu trên của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên đầu trên của đèn trước 37. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, đầu dưới của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên đầu dưới của đèn trước 37.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí để được nghiêng ra phía trước và lên phía trên. Cụ thể hơn nữa là, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 của cụm điều khiển động cơ 44 kéo dài ra phía trước và lên phía trên. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 kéo dài theo phương giao cắt với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 được nghiêng so với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 kéo dài ra phía trước và lên phía trên.

Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 kéo dài theo phương khác với mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt bên thứ nhất 442 được nghiêng so với phương dọc trục (Ax1) của ống cổ 11.

Mặt bức xạ nhiệt thứ hai 444 của cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí theo cùng hướng như mặt bức xạ nhiệt thứ nhất 441. Mặt bên thứ ba 445 của cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí theo cùng hướng như mặt bên thứ nhất 442. Mặt bên thứ tư 446 của cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí theo cùng hướng như mặt bên thứ hai 443. Tuy nhiên, các hướng của các mặt phẳng này có thể được thay đổi.

Cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ở khoảng không trong S của phần chứa ống cổ 32. FIG.9 là hình vẽ nhìn phối cảnh thể hiện phần chứa ống cổ 32. FIG.10 là hình vẽ nhìn

từ sau thể hiện phần chứa ống cổ 32. FIG.11 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XI-XI trên FIG.4. FIG.12 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XII-XII trên FIG.4.

Như được thể hiện trên FIG.9 và FIG.10, tấm che phía sau 38 gồm phần giữa 381, phần phía bên trái 382 và phần phía bên phải 383. Phần giữa 381 gối chồng ống cổ 11 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện. Phần phía bên trái 382 được nằm ở bên trái của phần giữa 381. Ít nhất một phần của phần phía bên trái 382 được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Phần phía bên phải 383 được nằm ở bên phải của phần giữa 381. Ít nhất một phần của phần phía bên phải 383 được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11 c của ống cổ 11.

Tấm che phía sau 38 được bố trí với bộ nạp nhiên liệu 60. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, bộ nạp nhiên liệu 60 được bố trí ở một phía bên đối với ống cổ 11. Cụ thể hơn nữa là, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, bộ nạp nhiên liệu 60 được bố trí ở bên trái của ống cổ 11. Bộ nạp nhiên liệu 60 được bố trí trên phần phía bên trái 382. Phần phía bên trái 382 gồm phần trái trên 382a và phần trái dưới 382b. Phần trái trên 382a có hình dạng lõm ra phía trước từ phần trái dưới 382b. Bộ nạp nhiên liệu 60 được bố trí ở phần trái trên 382a. Như được thể hiện trên FIG.11, phần trái trên 382a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Phần trái trên 382a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11.

Tấm che phía sau 38 được bố trí với bộ chuyển mạch chính 56. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí ở phía bên còn lại đối với ống cổ 11. Cụ thể hơn nữa là, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí ở bên phải của ống cổ 11. Bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí trên phần phía bên phải 383. Phần phía bên phải 383 gồm phần phải trên 383a và phần phải dưới 383b. Phần phải trên 383a có hình dạng lõm ra phía trước từ phần phải dưới 383b. Bộ chuyển mạch chính 56 được bố trí ở phần phải trên 383a. Phần phải trên 383a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Phần phải trên 383a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Tuy nhiên, cách bố trí bộ nạp nhiên liệu 60 và bộ chuyển mạch chính 56 có thể được thay đổi.

Như được thể hiện trên FIG.11, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện,

cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ra phía trước của bộ nạp nhiên liệu 60. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí ra phía trước của bộ chuyển mạch chính 56.

Như được thể hiện trên FIG.10, tấm che phía sau 38 gồm phần gối chông 384 gối chông với cụm điều khiển động cơ 44 trên hình chiếu nhìn từ sau. Phần gối chông 384 trải rộng qua phần giữa 381, phần trái trên 382a và phần phải trên 383a. Phần của phần gối chông 384 thuộc phần trái trên 382a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11. Phần của phần gối chông 384 thuộc phần phải trên 383a được nằm ra phía trước của mép đầu sau 11c của ống cổ 11.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ 32. FIG.14 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ 32. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.11 đến FIG.14, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí giữa ống cổ 11 và đèn trước 37 theo phương bề dọc của phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.13, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 gối chông ít nhất một phần của đèn trước 37. Cụ thể là, đèn trước 37 gồm vỏ sáng 54 và vỏ đèn 55. Vỏ sáng 54 được chế tạo bằng vật liệu truyền sáng. Một phần của vỏ sáng 54 được để lộ ra phía ngoài từ phần chứa ống cổ 32. Vỏ đèn 55 được bố trí phía sau vỏ sáng 54. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 gối chông vỏ đèn 55.

Đầu trên 44b của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm thấp hơn so với đầu trên 111 của ống cổ 11. Đầu dưới 44a của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên đầu dưới 112 của ống cổ 11. Đầu dưới 44a của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm phía trên giá treo dưới 16.

Như được thể hiện trên FIG.14, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 gối chông đường tâm phương tiện C1 kéo dài theo phương bề dọc của phương tiện. Cụm điều khiển động cơ 44 nhỏ hơn so với đèn trước 37 theo phương bề rộng phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, các phần đầu trái và phải của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm vào phía trong theo phương bề rộng

phương tiện từ các phần đầu trái và phải của đèn trước 37. Tức là, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, phần đầu trái của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm sang phải của phần đầu trái của đèn trước 37. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, phần đầu phải của cụm điều khiển động cơ 44 được nằm sang trái của phần đầu phải của đèn trước 37.

Như được thể hiện trên FIG.13, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm giá đỡ 57 được gắn vào ống cổ 11. Đèn trước 37 được đỡ bởi giá đỡ 57. Cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 được đỡ bởi giá đỡ 57. Giá đỡ 57 gồm giá đỡ thứ nhất 58 và giá đỡ thứ hai 59. Giá đỡ thứ nhất 58 được gắn vào ống cổ 11. Giá đỡ thứ nhất 58 kéo dài ra phía trước từ ống cổ 11. Giá đỡ thứ hai 59 được đỡ bởi giá đỡ thứ nhất 58. Đèn trước 37 được gắn vào giá đỡ thứ hai 59.

FIG.15 là hình vẽ nhìn từ một bên thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ 32 trong đó đèn trước 37 được bỏ qua. FIG.16 là hình vẽ thể hiện kết cấu bên trong của phần chứa ống cổ 32 trong đó đèn trước 37 được bỏ qua, khi được quan sát từ phía trước chếch lên trên. Như được thể hiện trên FIG.15 và FIG.13, giá đỡ thứ hai 59 gồm phần đỡ thứ nhất 61 và phần đỡ thứ hai 62. Phần đỡ thứ nhất 61 được gắn vào giá đỡ thứ nhất 58. Phần đỡ thứ nhất 61 có hình dạng được uốn cong dạng vòng. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đỡ thứ nhất 61 kéo dài ra phía trước và lên phía trên từ giá đỡ thứ nhất 58.

Phần đỡ thứ hai 62 được nối vào phần đỡ thứ nhất 61. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, phần đỡ thứ hai 62 kéo dài xuống phía dưới từ phần đỡ thứ nhất 61. Đèn trước 37 được gắn vào phần đỡ thứ nhất 61 và phần đỡ thứ hai 62.

Cụm điều khiển động cơ 44 được gắn vào phần đỡ thứ nhất 61. Cụ thể hơn nữa là, như được thể hiện trên FIG.16, phần gắn thứ nhất 51 của cụm điều khiển động cơ 44 được gắn vào phần đỡ thứ nhất 61 bởi phương tiện cố định 63 như các bulông chẳng hạn. Phần gắn thứ hai 52 của cụm điều khiển động cơ 44 được gắn vào phần đỡ thứ nhất 61 bởi phương tiện cố định 64 như các bulông chẳng hạn.

Cáp điện 65 được nối vào cụm điều khiển động cơ 44. Cáp điện 65 được nối vào các bộ nối thứ từ thứ nhất 48 đến thứ ba 50. Cáp điện 65 gồm nhiều dây truyền dẫn dữ liệu được

nối vào bộ nối thứ nhất 48. Một phần trong số nhiều dây truyền dẫn dữ liệu được nối vào các bộ cảm biến khác nhau như bộ cảm biến để phát hiện tốc độ quay động cơ. Một phần trong số nhiều dây truyền dẫn dữ liệu được nối vào cơ cấu như cơ cấu phun nhiên liệu, bugi hoặc các bộ phận tương tự chẳng hạn của động cơ 26. Cáp điện 65 gồm dây tải điện được nối vào bộ nối thứ hai 49 và bộ nối thứ ba 50. Dây tải điện được nối vào máy phát điện - bộ khởi động 41 và ắc quy 43.

Cáp điện 65 kéo dài xuống phía dưới và về phía sau từ cụm điều khiển động cơ 44. Cáp điện 65 kéo dài từ cụm điều khiển động cơ 44 về phía ống cổ 11. Mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, cáp điện 65 kéo dài xuống phía dưới dọc theo khung đi xuống 12.

Như được thể hiện trên FIG.16, ống dẫn dầu phanh thứ nhất 71 và ống dẫn dầu phanh thứ hai 72 được nối vào cụm thủy lực 45. Ống dẫn dầu phanh thứ nhất 71 nối phanh trước 19 và cụm thủy lực 45. Ống dẫn dầu phanh thứ hai 72 nối cụm thủy lực 45 và xi lanh chính 20. Cụm thủy lực 45 được nối vào cụm điều khiển động cơ 44 bởi dây truyền dẫn dữ liệu. Cụm thủy lực 45 điều khiển phanh trước 19.

Cụm thủy lực 45 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Cụm thủy lực 45 được bố trí giữa đèn trước 37 và ống cổ 11 theo phương bề dọc của phương tiện. Cụm thủy lực 45 được bố trí giữa ống cổ 11 và cụm điều khiển động cơ 44 theo phương bề dọc của phương tiện. Cụm thủy lực 45 được bố trí phía sau cụm điều khiển động cơ 44.

Như được thể hiện trên FIG.15, cụm thủy lực 45 được gắn vào giá đỡ thứ nhất 58. Cụ thể hơn nữa là, giá đỡ thứ nhất 58 gồm phần nối 81, phần đế 82 và phần giữ 83. Phần nối 81 được nối vào ống cổ 11. Phần nối 81 kéo dài lên phía trên từ ống cổ 11. Phần đế 82 được đỡ bởi phần nối 81. Phần đế 82 song song với phương bề rộng phương tiện. Phần đế 82 song song với phương bề dọc của phương tiện. Tuy nhiên, phần đế 82 có thể được làm nghiêng so với phương bề rộng phương tiện hoặc phương bề dọc của phương tiện. Cụm thủy lực 45 được bố trí trên phần đế 82.

Phần giữ 83 kéo dài lên phía trên từ phần đế 82. Phần giữ 83 được bố trí trên phía bên của cụm thủy lực 45. Như được thể hiện trên FIG.16, cụm thủy lực 45 được gắn vào phần giữ 83 qua giá treo 84. Giá treo 84 được gắn vào phần giữ 83 bởi bộ phận cố định 85

như bulông chẳng hạn. Ngoại trừ FIG.16, trên các hình vẽ khác, giá treo 84 được bỏ qua.

Như được thể hiện trên FIG.15, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu dưới 45a của cụm thủy lực 45 được nằm phía trên đầu dưới 44a của cụm điều khiển động cơ 44. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu dưới 45a của cụm thủy lực 45 được nằm thấp hơn so với đầu trên 44b của cụm điều khiển động cơ 44. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu dưới 45a của cụm thủy lực 45 được nằm thấp hơn so với đầu trên 111 của ống cổ 11. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu dưới 45a của cụm thủy lực 45 được nằm thấp hơn so với đầu trên 37a của đèn trước 37. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 45b của cụm thủy lực 45 được nằm phía trên đầu trên 44b của cụm điều khiển động cơ 44. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 45b của cụm thủy lực 45 được nằm phía trên đầu trên 111 của ống cổ 11. Như được thể hiện trên FIG.13, đầu trên 45b của cụm thủy lực 45 được nằm phía trên đầu trên 37a của đèn trước 37.

Cụm thủy lực 45 gồm mặt trên 451. Mặt trên 451 được sắp xếp song song với phương bề rộng phương tiện. Mặt trên 451 được bố trí song song với phương bề dọc của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt trên 451 được nằm phía trên đầu trên 44b của cụm điều khiển động cơ 44. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, mặt trên 451 được nằm phía trên đầu trên 111 của ống cổ 11. Mặt trên 451 được nằm phía trên đầu trên 37a của đèn trước 37.

Như được thể hiện trên FIG.16, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm thủy lực 45 gồm cổng nối thứ nhất 452 và cổng nối thứ hai 453. Cổng nối thứ nhất 452 và cổng nối thứ hai 453 được bố trí trên mặt trên 451 của cụm thủy lực 45. Cổng nối thứ nhất 452 và cổng nối thứ hai 453 được sắp thẳng hàng theo phương bề rộng phương tiện. Cổng nối thứ nhất 452 và cổng nối thứ hai 453 được nằm phía trên đầu trên 44b của cụm điều khiển động cơ 44. Cổng nối thứ nhất 452 và cổng nối thứ hai 453 được nằm phía trên đầu trên 111 của ống cổ 11. Cổng nối thứ nhất 452 và cổng nối thứ hai 453 được nằm phía trên đầu trên 37a của đèn trước 37.

Ống dẫn dầu phanh thứ nhất 71 được nối vào cổng nối thứ nhất 452. Ống dẫn dầu phanh thứ hai 72 được nối vào cổng nối thứ hai 453. Chi tiết là, giá treo ống thứ nhất 73 có

dạng hình ống được gắn vào cổng nối thứ nhất 452. Ống dẫn dầu phanh thứ nhất 71 được nối vào cổng nối thứ nhất 452 qua giá treo ống thứ nhất 73. Giá treo ống thứ hai 74 có dạng hình ống được gắn vào cổng nối thứ hai 453. Ống dẫn dầu phanh thứ hai 72 được nối vào cổng nối thứ hai 453 qua giá treo ống thứ hai 74. Ngoại trừ FIG.16, giá treo ống thứ nhất 73 và giá treo ống thứ hai 74 được bỏ qua trên các hình vẽ khác.

Như được thể hiện trên FIG.15, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 45c của cụm thủy lực 45 được nằm về phía sau của đầu trước 44c của cụm điều khiển động cơ 44. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trước 45c của cụm thủy lực 45 được nằm ra phía trước của đầu sau 44d của cụm điều khiển động cơ 44. Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu sau 45d của cụm thủy lực 45 được nằm về phía sau của đầu sau 44d của cụm điều khiển động cơ 44.

Như được thể hiện trên FIG.2, cụm thủy lực 45 gói chồng ít nhất một phần của ống cổ 11 trên hình chiếu từ trước của phương tiện. Cụm thủy lực 45 gói chồng cụm điều khiển động cơ 44 trên hình chiếu từ trước của phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.14, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm thủy lực 45 gói chồng đường tâm phương tiện C1 kéo dài theo phương bề dọc của phương tiện. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm thủy lực 45 gói chồng ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ 44. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm thủy lực 45 gói chồng ít nhất một phần của ống cổ 11. Cụm thủy lực 45 nhỏ hơn so với cụm điều khiển động cơ 44 theo phương bề rộng phương tiện. Đầu trái của cụm thủy lực 45 được nằm sang bên phải của đầu trái của cụm điều khiển động cơ 44. Phần đầu phải của cụm thủy lực 45 được nằm sang bên trái của phần đầu phải của cụm điều khiển động cơ 44.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này được mô tả trên đây, bằng cách đặt cụm thủy lực 45 và cụm điều khiển động cơ 44 trọng lượng nặng giữa ống cổ 11 và đèn trước 37, phân bố tải trên bánh trước 5 có thể được gia tăng. Kết quả là, có thể làm cho phân bố tải theo hướng trước - sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gần tỷ lệ 50:50 tới mức có thể và cải thiện khả năng vận hành của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1.

Cụm thủy lực 45 được bố trí giữa cụm điều khiển động cơ 44 và ống cổ 11 theo phương bề dọc của phương tiện. Do đó, cụm thủy lực 45 có thể được sắp xếp theo cách nhỏ gọn ở phía trước ống cổ 11, và cụm thủy lực 45 có thể được sắp xếp gần ống cổ 11. Kết quả là, sự di chuyển của các ống dẫn dầu phanh 71 và 72 do sự di chuyển của bánh trước 5 có thể được giữ nhỏ và việc sắp xếp các ống dẫn dầu phanh 71 và 72 trở nên dễ dàng.

Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 gối chồng đường tâm phương tiện C1 kéo dài theo phương bề dọc của phương tiện. Do đó, bằng cách sắp xếp cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 nặng tại phần giữa của phương tiện, độ ổn định thẳng hướng của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể được cải thiện.

Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện, cụm thủy lực 45 gối chồng ít nhất một phần của ống cổ 11 và ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ 44. Do đó, là có thể để sắp xếp cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 theo cách nhỏ gọn ở vùng lân cận của ống cổ 11.

Trên hình chiếu từ trước của phương tiện, cụm thủy lực 45 gối chồng ít nhất một phần của ống cổ 11 và ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ 44. Do đó, là có thể để sắp xếp cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 theo cách nhỏ gọn ở vùng lân cận của ống cổ 11.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên 45b của cụm thủy lực 45 được nằm phía trên đầu trên 44b của cụm điều khiển động cơ 44. Do đó, là dễ dàng để tiếp cận cụm thủy lực 45 từ phía trên. Điều này cải thiện khả năng bảo dưỡng của cụm thủy lực 45.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu dưới 45a của cụm thủy lực 45 được nằm thấp hơn so với đầu trên 44b của cụm điều khiển động cơ 44. Do đó, là có thể để sắp xếp cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 theo cách nhỏ gọn.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cổng nối thứ nhất 452 và cổng nối thứ hai 453 của cụm thủy lực 45 được nằm phía trên cụm điều khiển động cơ 44. Do đó, việc tiếp cận tới các cổng nối 452 và 453 trở nên dễ dàng. Điều này cải thiện khả năng bảo

đường của cụm thủy lực 45.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống cổ 11 được bố trí để được nghiêng về phía sau và lên phía trên. Hơn nữa, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ 44 được bố trí để được nghiêng ra phía trước và lên phía trên. Do đó, khoảng không lớn để bố trí cụm thủy lực 45 có thể được đảm bảo giữa ống cổ 11 và cụm điều khiển động cơ 44. Hơn thế nữa, việc tiếp cận tới cụm thủy lực 45 từ phía trên được tạo thuận lợi.

Giá đỡ 57 được gắn vào ống cổ 11 và đỡ cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45. Do đó, cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 được đỡ bởi giá đỡ chung 57. Nhờ đó, số lượng các bộ phận có thể được làm giảm.

Đèn trước 37 được đỡ bởi giá đỡ 57. Do đó, đèn trước 37, cụm điều khiển động cơ 44 và cụm thủy lực 45 được đỡ bởi giá đỡ chung 57. Nhờ đó, số lượng các bộ phận có thể được làm giảm.

Trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, động cơ 26 được bố trí phía dưới yên 6. Do đó, thực tế là phân bố tải theo hướng trước – sau có xu hướng bị lệch đáng kể hướng về phía sau do do trọng lượng của động cơ 26 có thể được làm giảm bớt bởi cụm thủy lực 45 và cụm điều khiển động cơ 44 trọng lượng nặng.

Mặc dù phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây, sáng chế không bị giới hạn ở phương án được mô tả trên đây và nhiều cải biến khác nhau là có thể mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không bị giới hạn ở phương tiện giao thông kiểu scutor, mà có thể là kiểu khác của phương tiện giao thông như xe gắn máy chẳng hạn. Số lượng của các bánh trước không bị giới hạn ở một mà có thể là hai hay nhiều hơn. Theo cách khác, số lượng của các bánh sau không bị giới hạn ở một và có thể là hai hay nhiều hơn.

Cụm điều khiển động cơ 44 có thể có chức năng điều khiển như chức năng dừng nghỉ chẳng hạn. Dừng nghỉ là chức năng ngừng động cơ 26 tự động khi phương tiện giao thông được dừng và khởi động lại động cơ 26 tự động khi phương tiện di chuyển.

Kết cấu của cụm điều khiển động cơ 44 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án được mô tả trên đây. Ví dụ, cụm điều khiển động cơ 44 có thể dài hơn theo phương bề dài (Y) so với theo phương bề rộng (X). Cách bố trí cụm điều khiển động cơ 44 không bị giới hạn ở cách bố trí theo phương án được mô tả trên đây. Ví dụ, cụm điều khiển động cơ 44 có thể được bố trí dọc theo phương thẳng đứng.

Kết cấu của giá đỡ 57 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án trên đây và có thể được thay đổi. Kết cấu và cách bố trí cụm thủy lực 45 không bị giới hạn ở cách bố trí theo phương án trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, mặt trên 451 của cụm thủy lực 45 có thể được làm nghiêng so với phương bề rộng phương tiện và/hoặc phương bề dọc của phương tiện.

Yêu cầu bảo hộ

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

khung thân phương tiện (2) gồm ống cổ (11);

đèn trước (37) được bố trí ra phía trước của ống cổ;

động cơ (26) được đỡ bởi khung thân phương tiện (2);

máy phát điện - bộ khởi động (41) được tạo kết cấu để phát điện và khởi động động cơ (46);

cụm điều khiển động cơ (44) gồm cụm hướng dẫn (46) để xuất ra tín hiệu hướng dẫn cho động cơ (26) và bộ điều chỉnh (47) được nối vào máy phát điện - bộ khởi động (41);

cơ cấu lái (3) được đỡ bởi ống cổ (11);

bánh trước (5) được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu lái (3); và

phanh trước (19) được tạo kết cấu để hãm bánh trước (5),

khác biệt bởi:

cụm thuỷ lực (45) cho hệ thống chống bó cứng phanh (Antilock Brake System - ABS);

ống dẫn dầu phanh (71) nối phanh trước (19) và cụm thuỷ lực (45), trong đó:

cụm điều khiển động cơ (44) được bố trí giữa ống cổ (11) và đèn trước (37) theo phương bề dọc của phương tiện (1),

cụm thuỷ lực (45) được bố trí giữa cụm điều khiển động cơ (44) và ống cổ (11) theo phương bề dọc của phương tiện (1), và

cụm điều khiển động cơ (44) và cụm thuỷ lực (45) gối chồng với đường tâm phương tiện (C1) kéo dài theo phương bề dọc của phương tiện (1).

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện, cụm thuỷ lực (45) gối chồng ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ (44).

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, trong đó, trên hình chiếu nhìn từ trên xuống

của phương tiện, cụm thuỷ lực (45) gói chùng ít nhất một phần của ống cổ (11) và ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ (44).

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó, trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện (1), cụm thuỷ lực (45) gói chùng ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ (44).

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó, trên hình chiếu từ trước của phương tiện, cụm thuỷ lực (45) gói chùng ít nhất một phần của ống cổ (11) và ít nhất một phần của cụm điều khiển động cơ (44).

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu trên của cụm thuỷ lực (45) được nằm phía trên đầu trên của cụm điều khiển động cơ (44).

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó, trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, đầu dưới của cụm thuỷ lực (45) được nằm thấp hơn so với đầu trên của cụm điều khiển động cơ (44).

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó cụm thuỷ lực (45) gồm cổng nối (452) mà ống dẫn dầu phanh (71) được nối vào đó,

trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cổng nối (452) được nằm phía trên cụm điều khiển động cơ (44).

9. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, ống cổ (11) được bố trí để được nghiêng về phía sau và lên phía trên,

trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, cụm điều khiển động cơ (44) được bố trí để được nghiêng ra phía trước và lên phía trên.

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó phương tiện này còn bao gồm giá đỡ (57) được gắn vào ống cổ (11) và đỡ cụm điều khiển động cơ (44) và cụm thuỷ lực (45).

11. Phương tiện giao thông theo điểm 10, trong đó đèn trước (37) được đỡ bởi giá đỡ.

12. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

yên (6) được bố trí về phía sau của ống cổ (11), trong đó:

trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện, động cơ (26) được bố trí phía dưới yên (6).

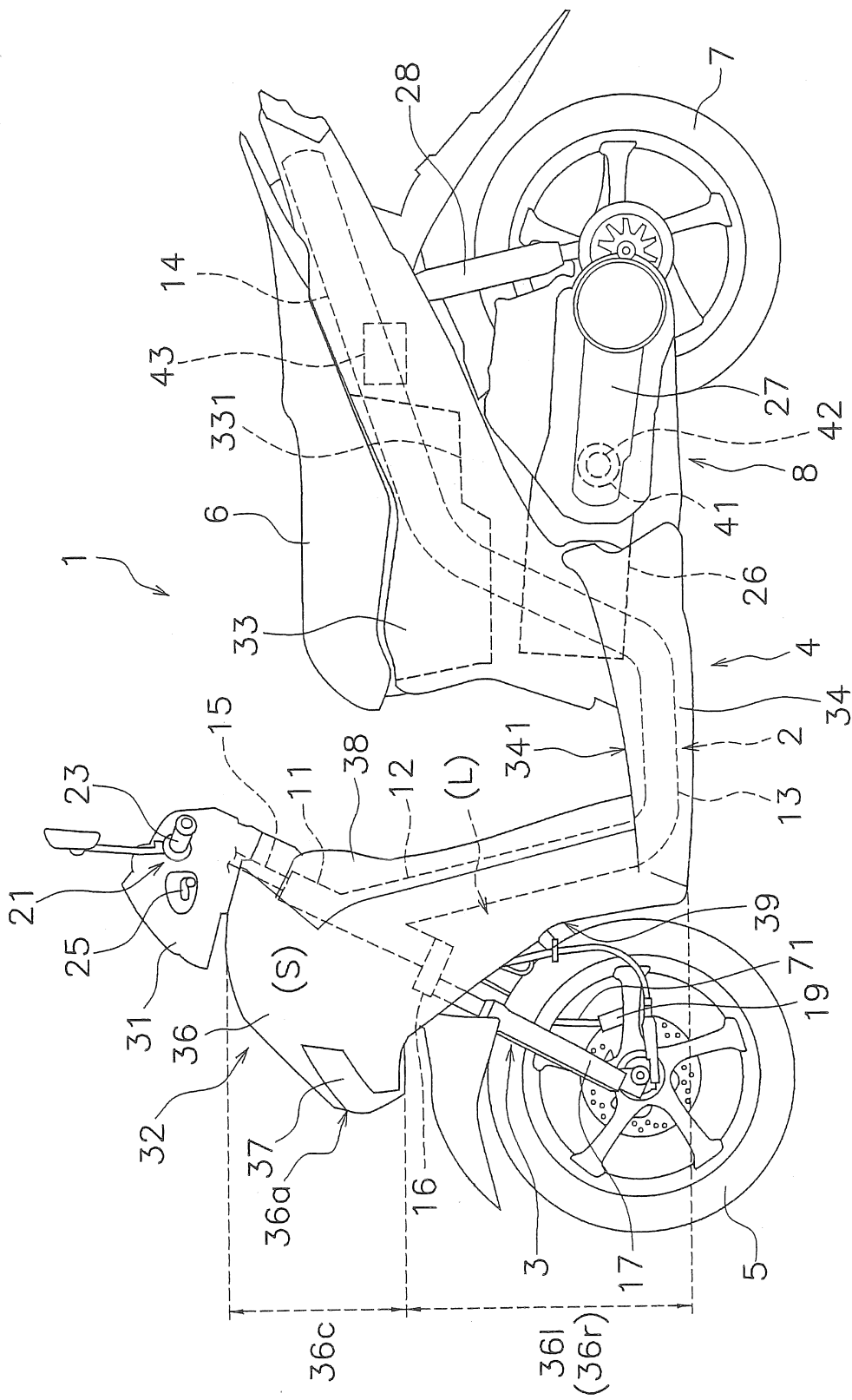


FIG. 1

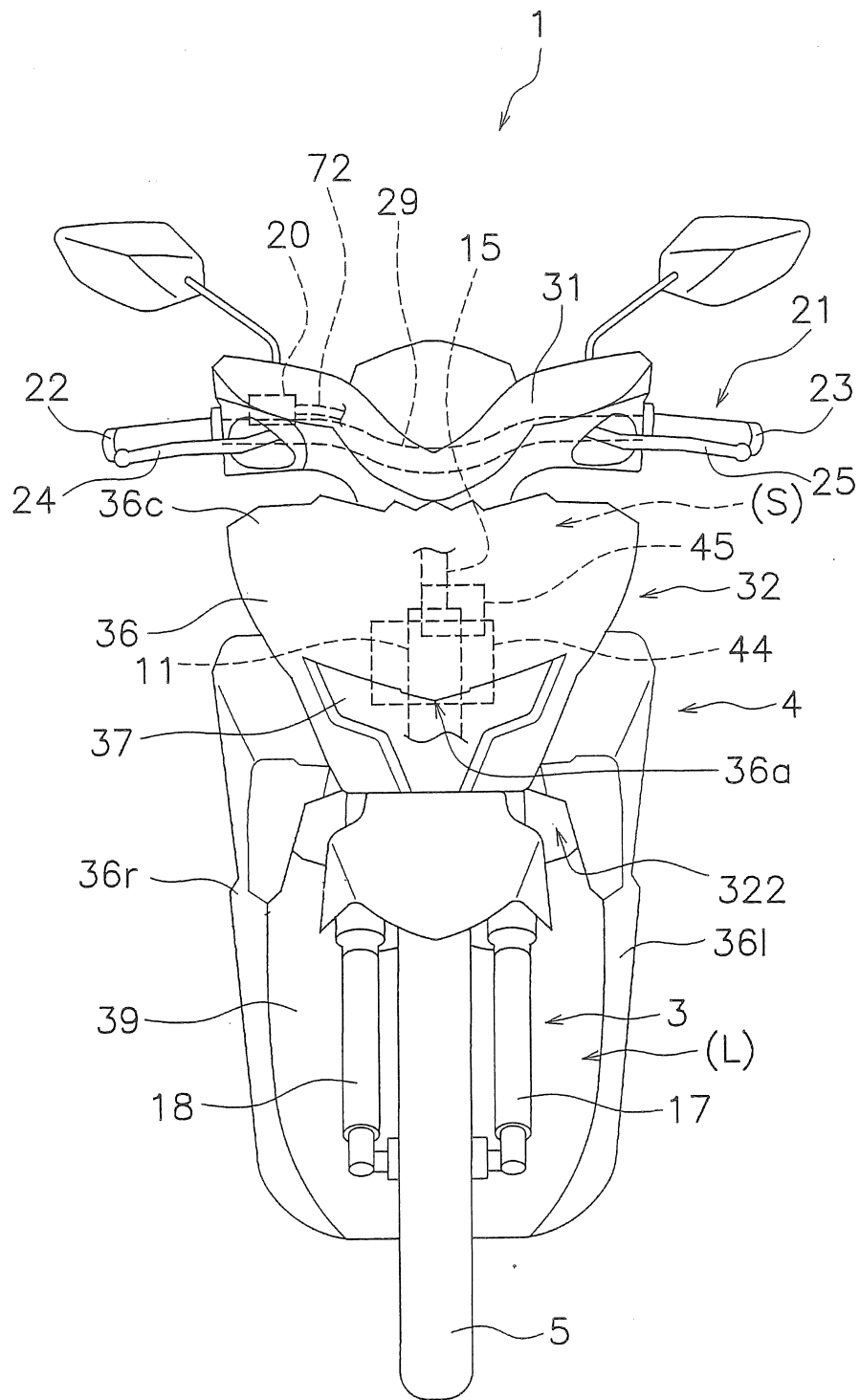


FIG. 2

3/16

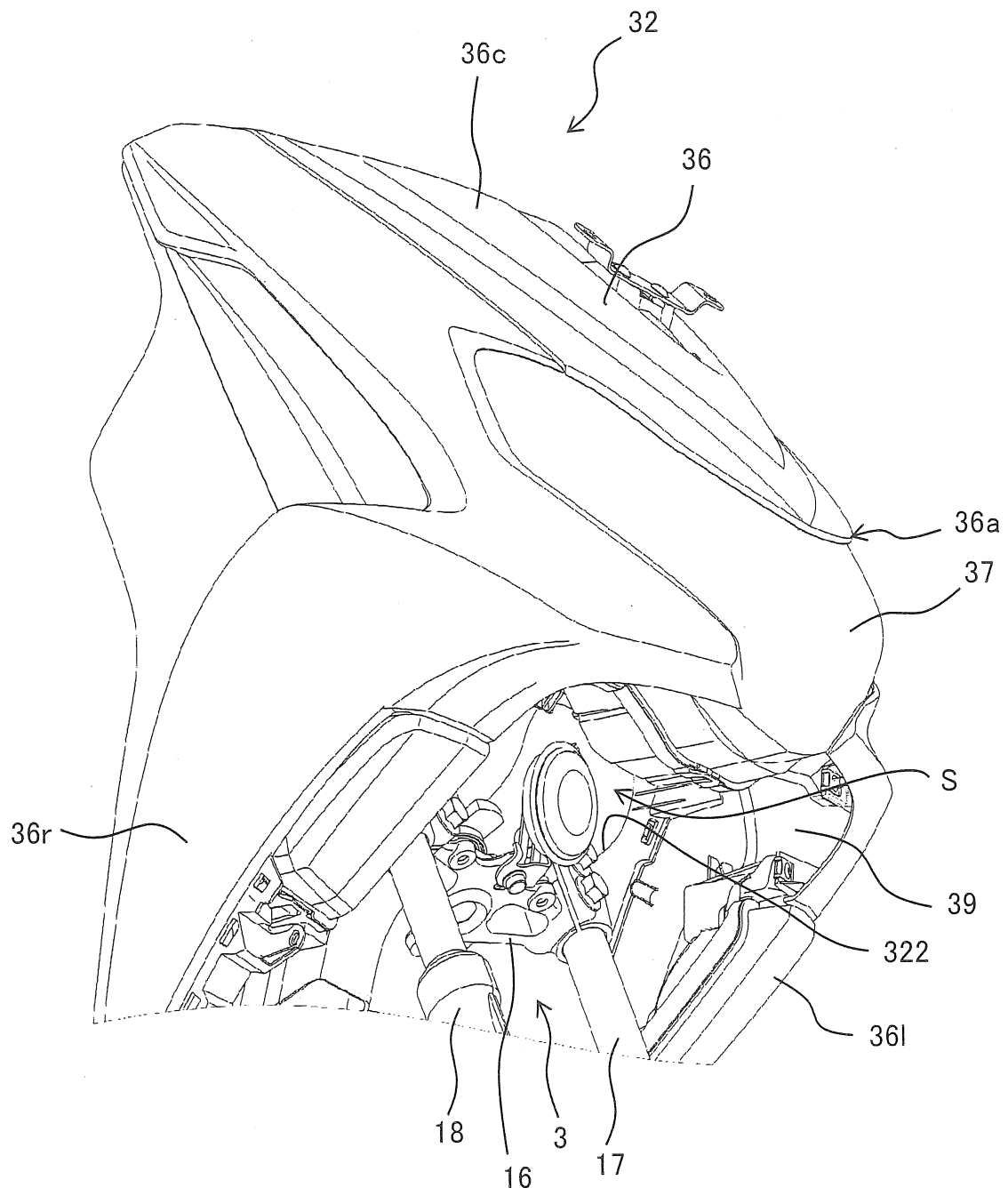


FIG. 3

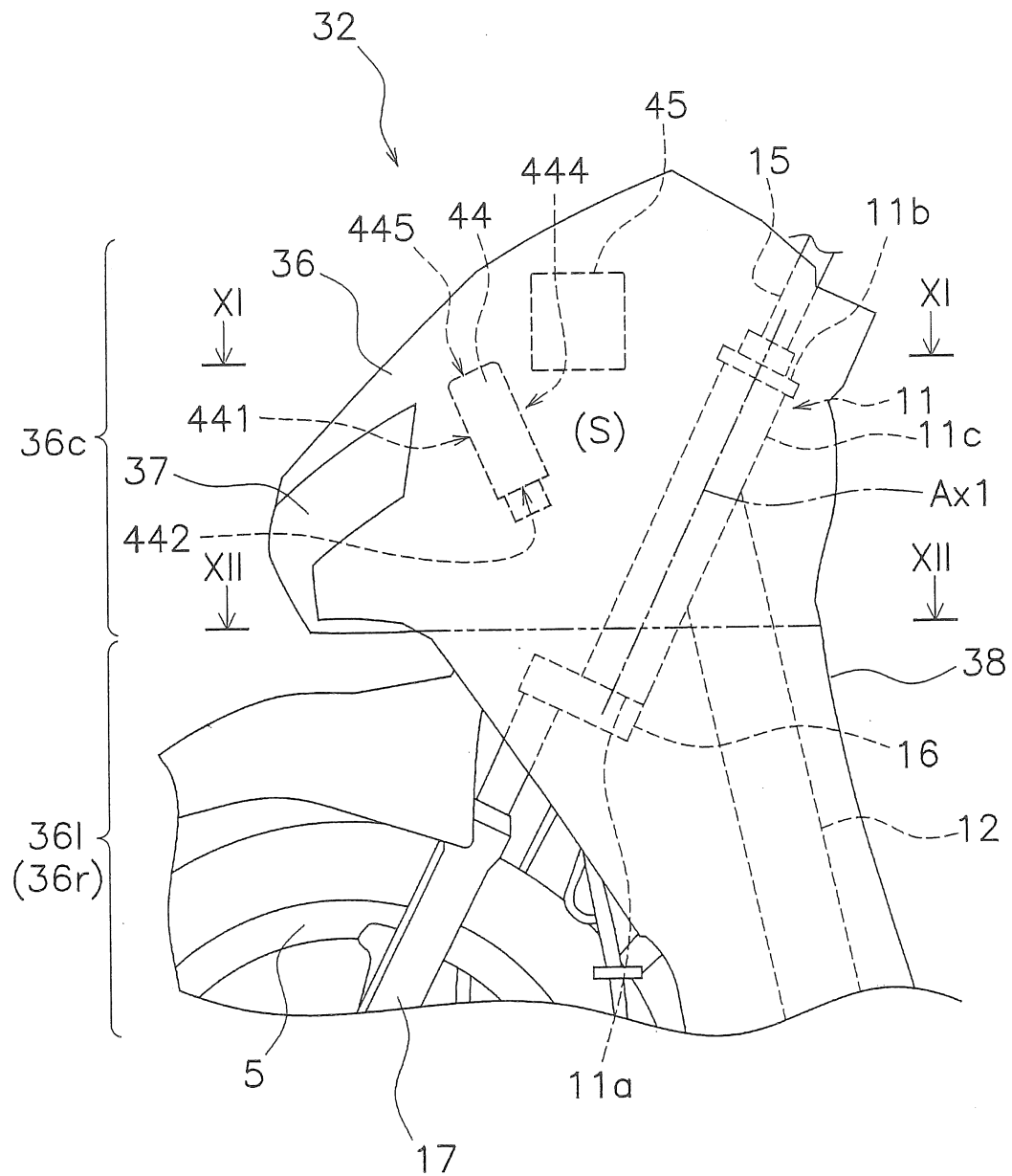


FIG. 4

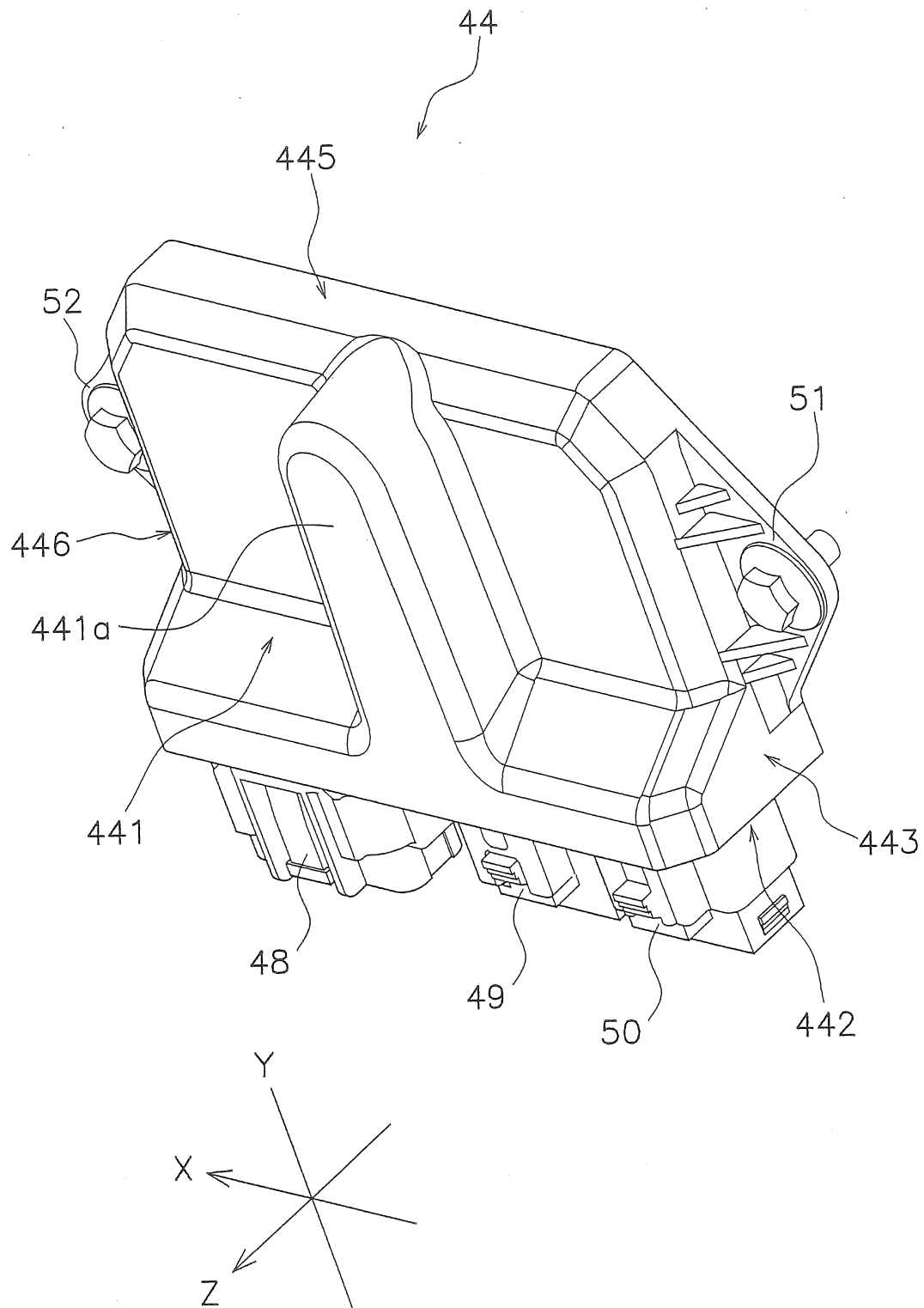


FIG. 5

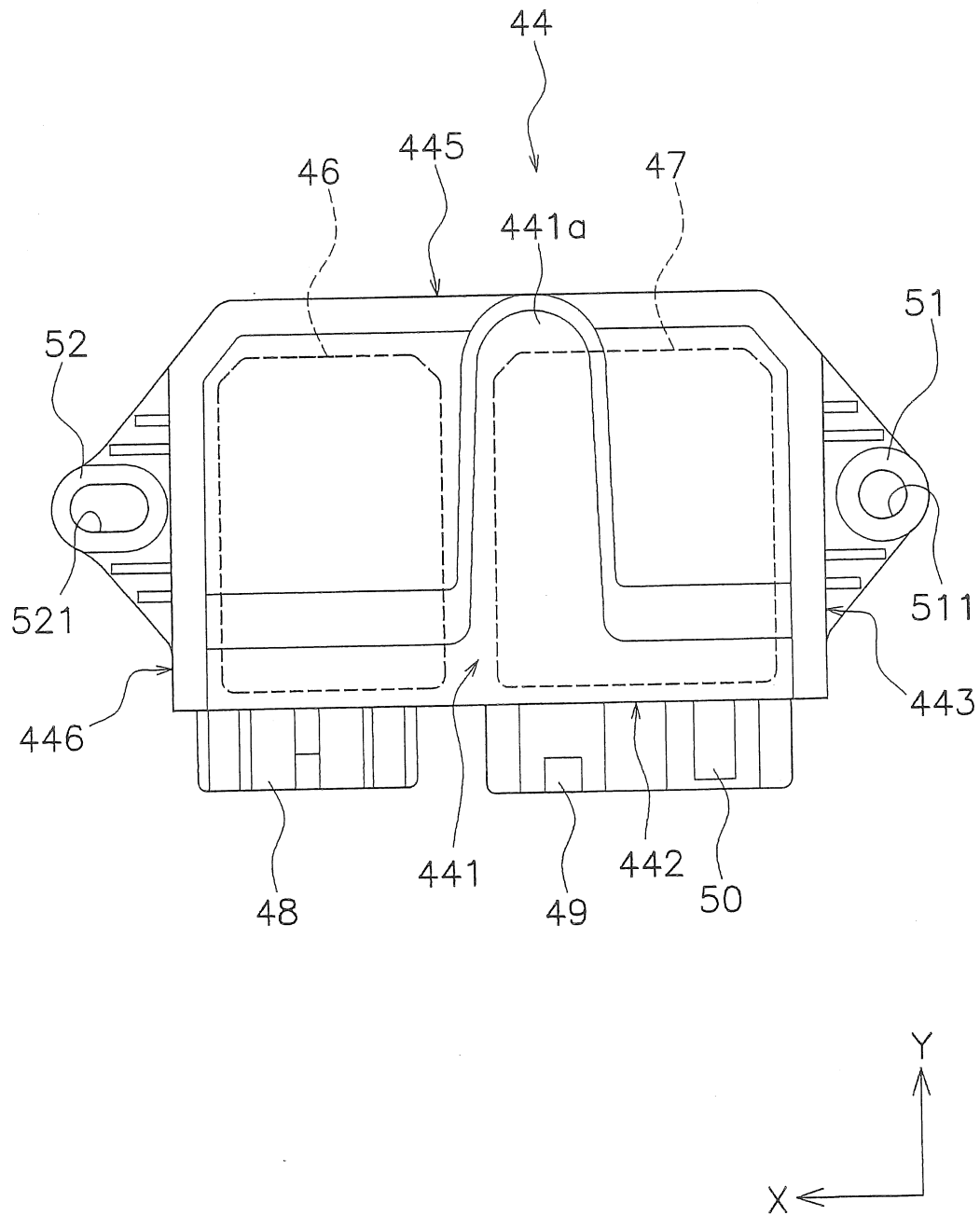


FIG. 6

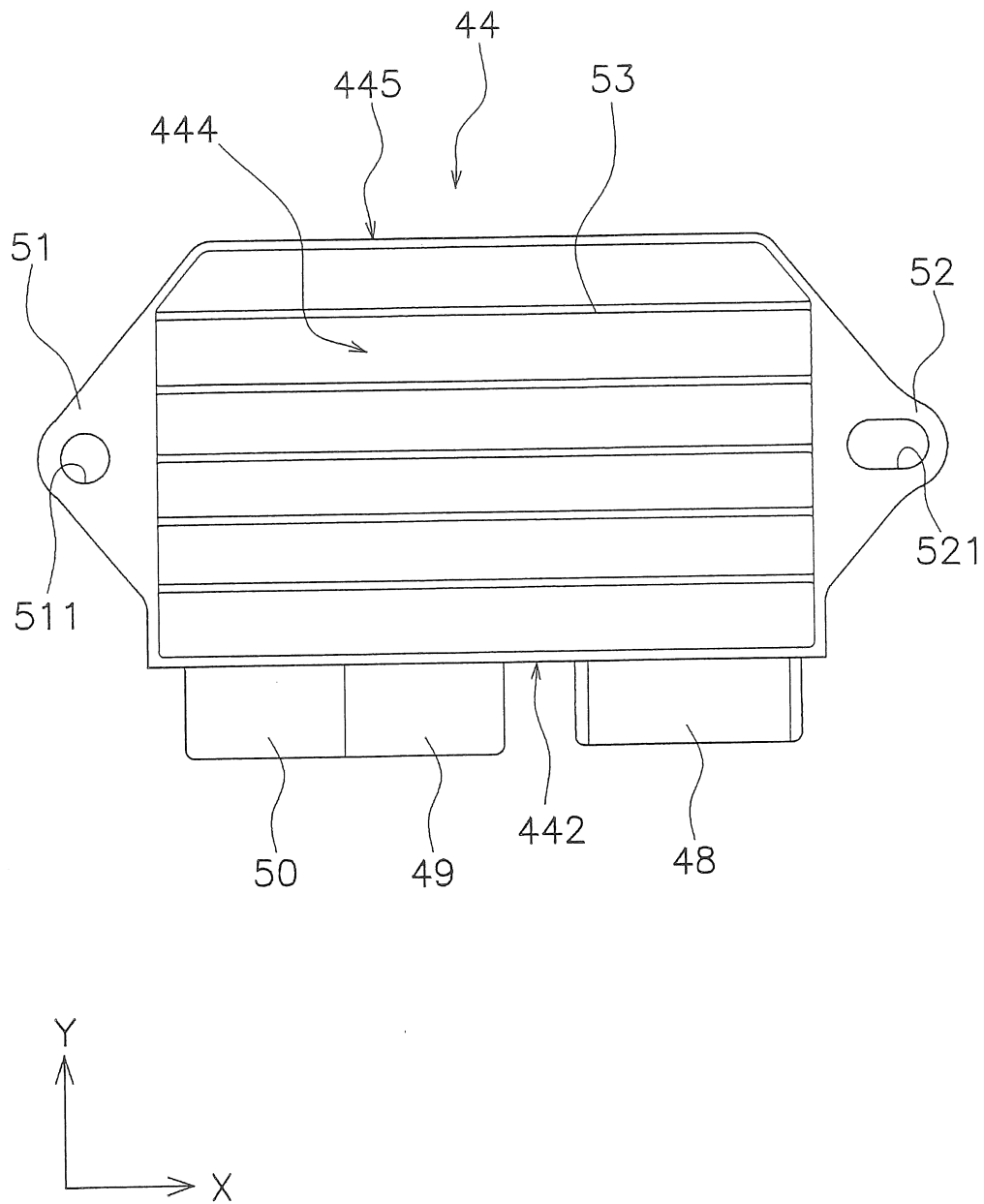


FIG. 7

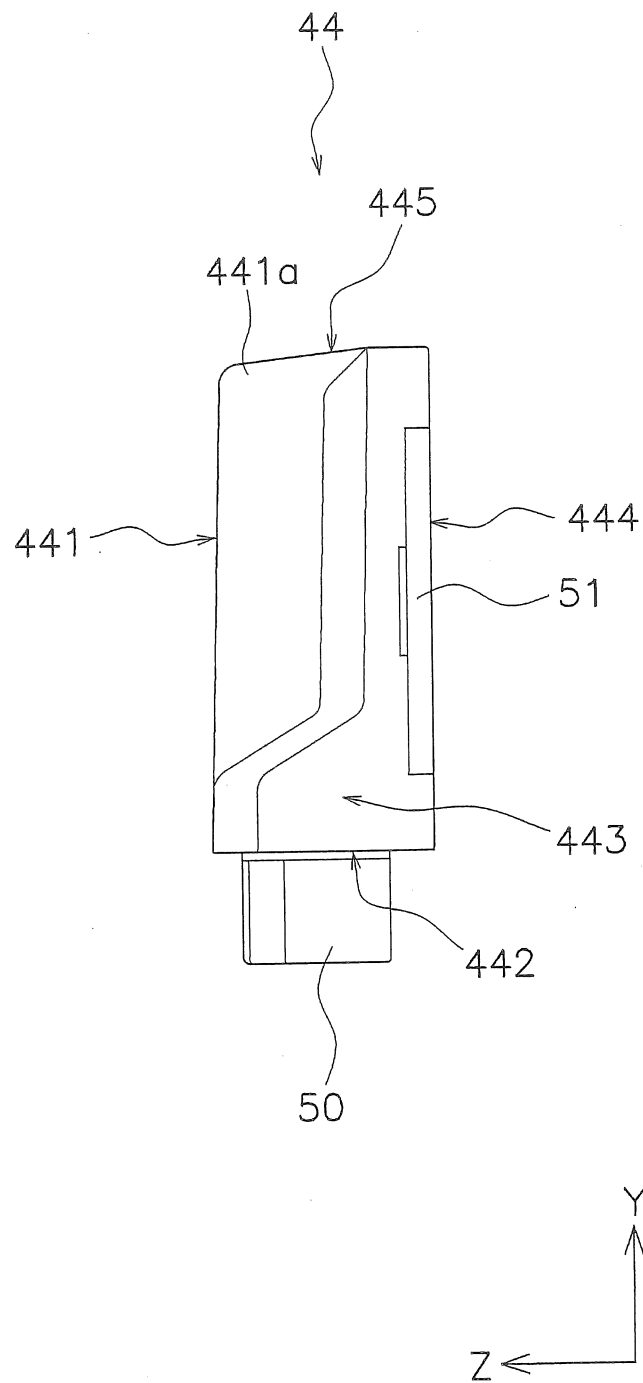


FIG. 8

9/16

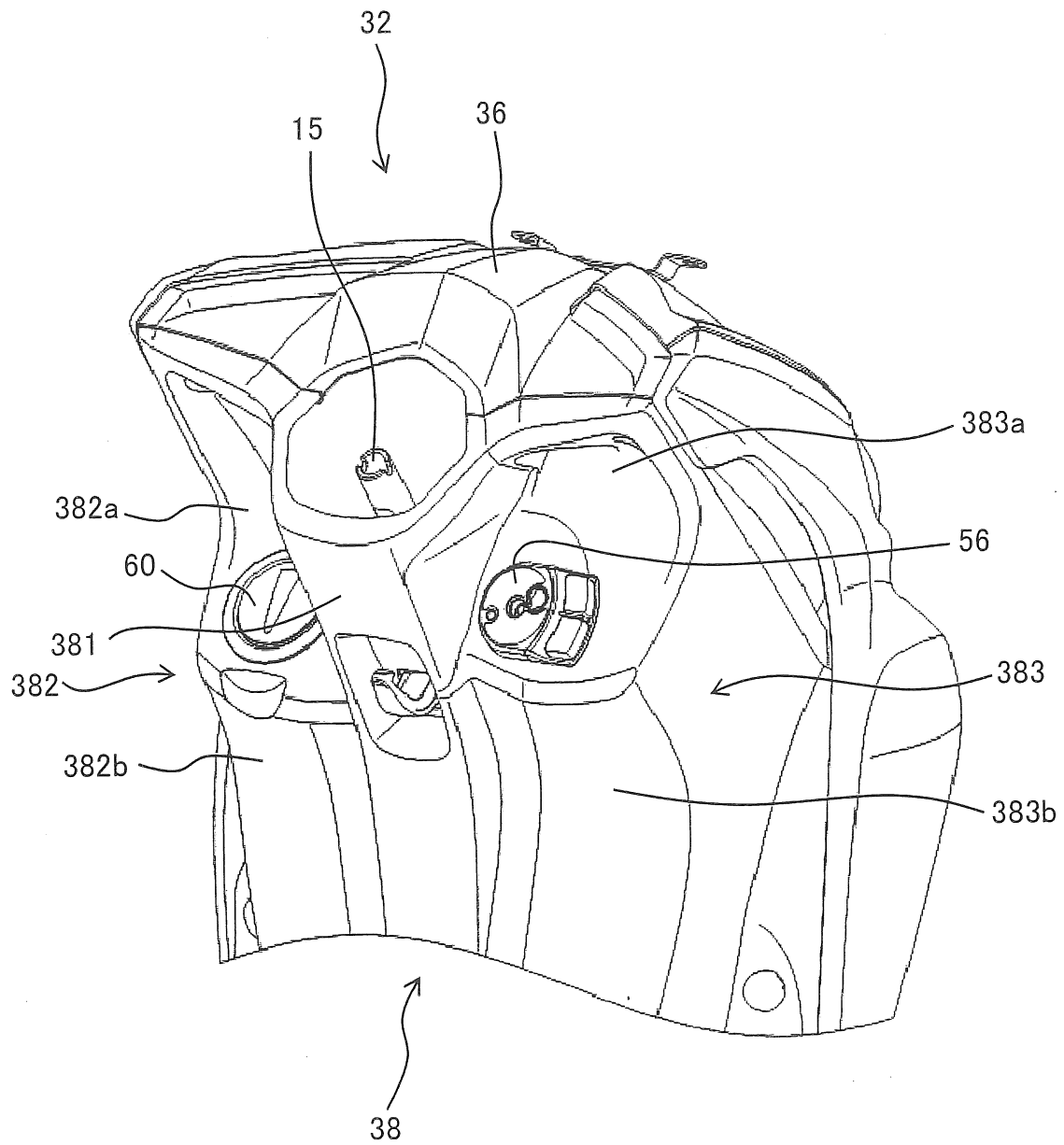


FIG. 9

10/16

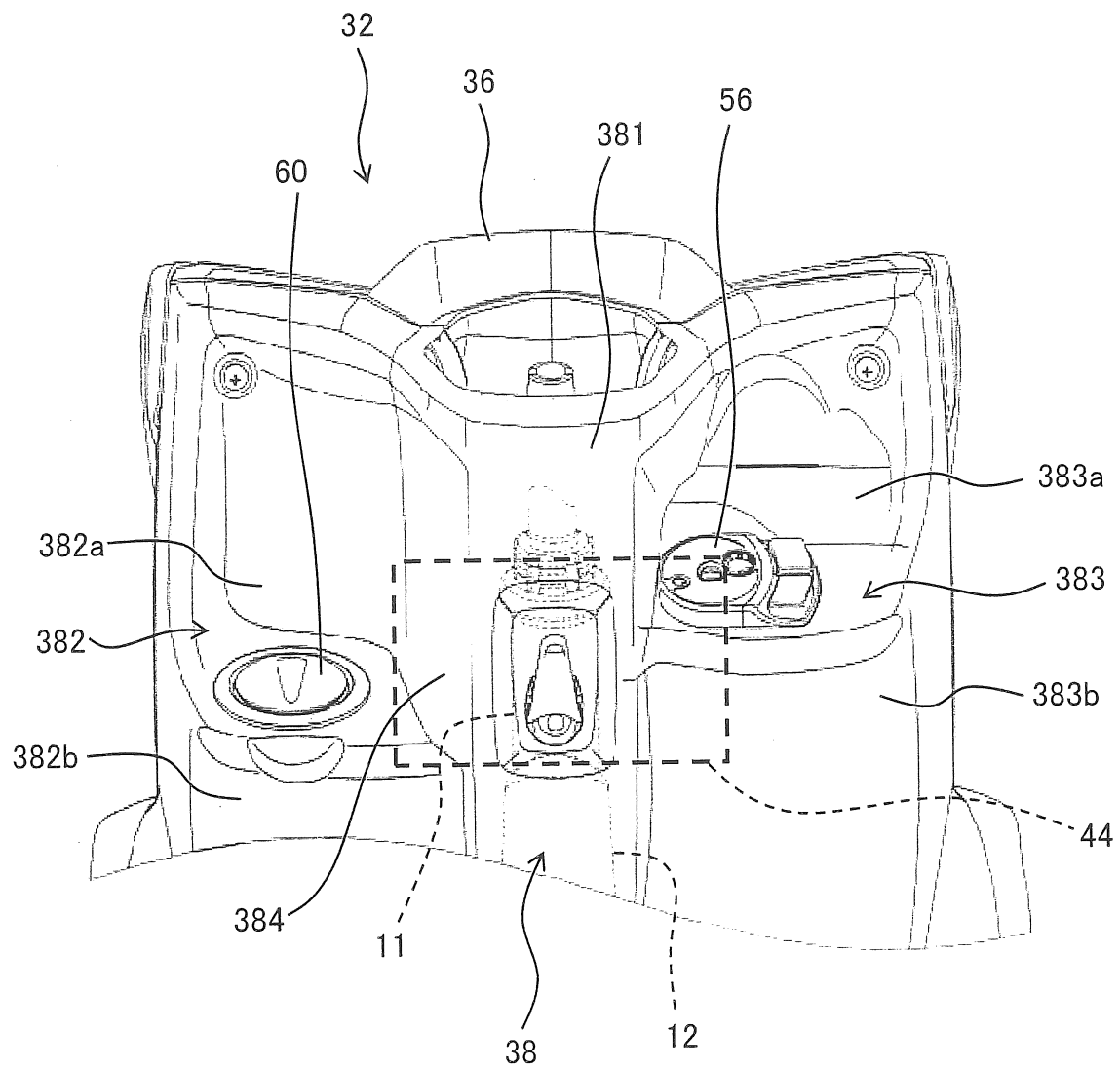


FIG. 10

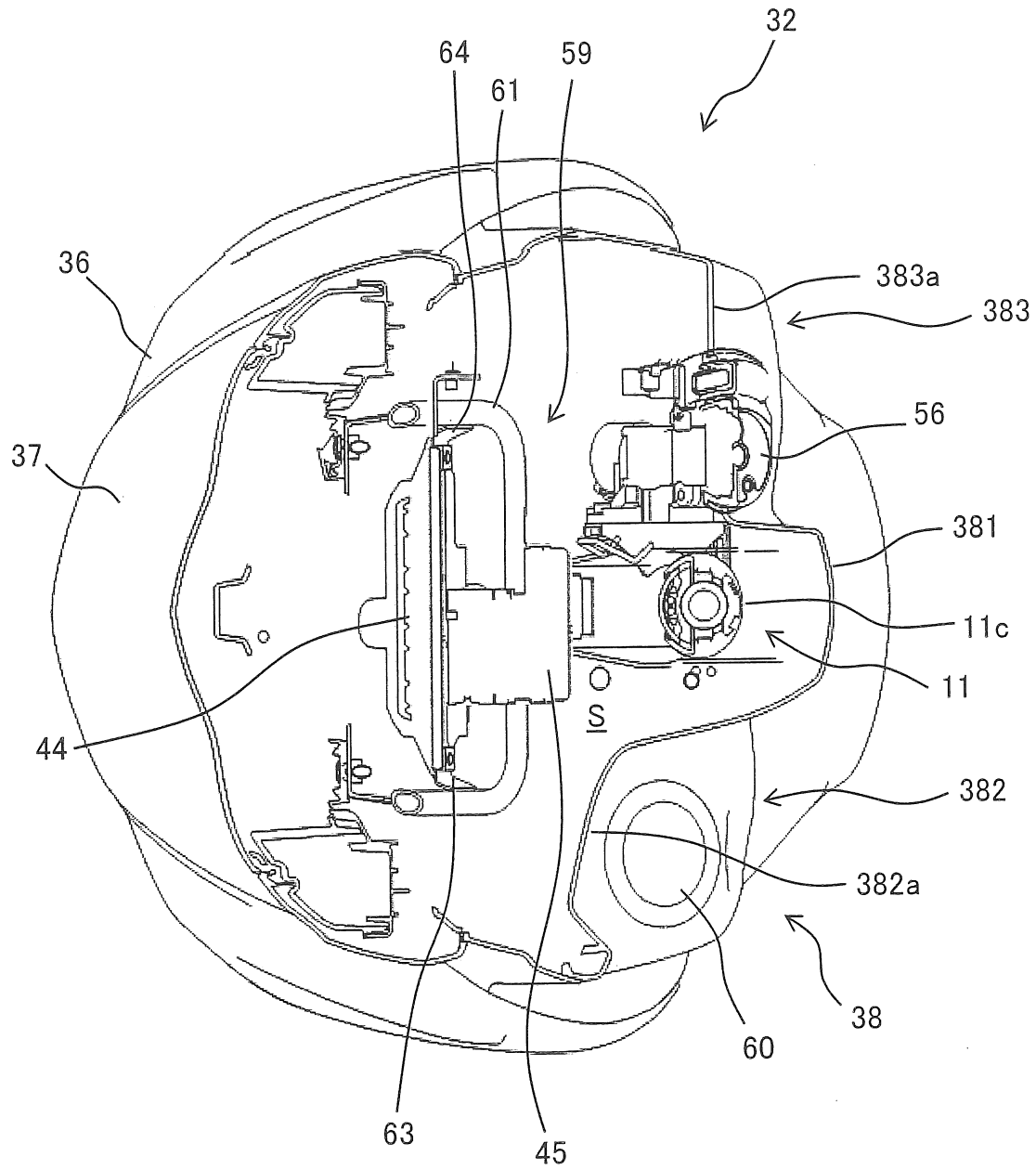


FIG. 11

12/16

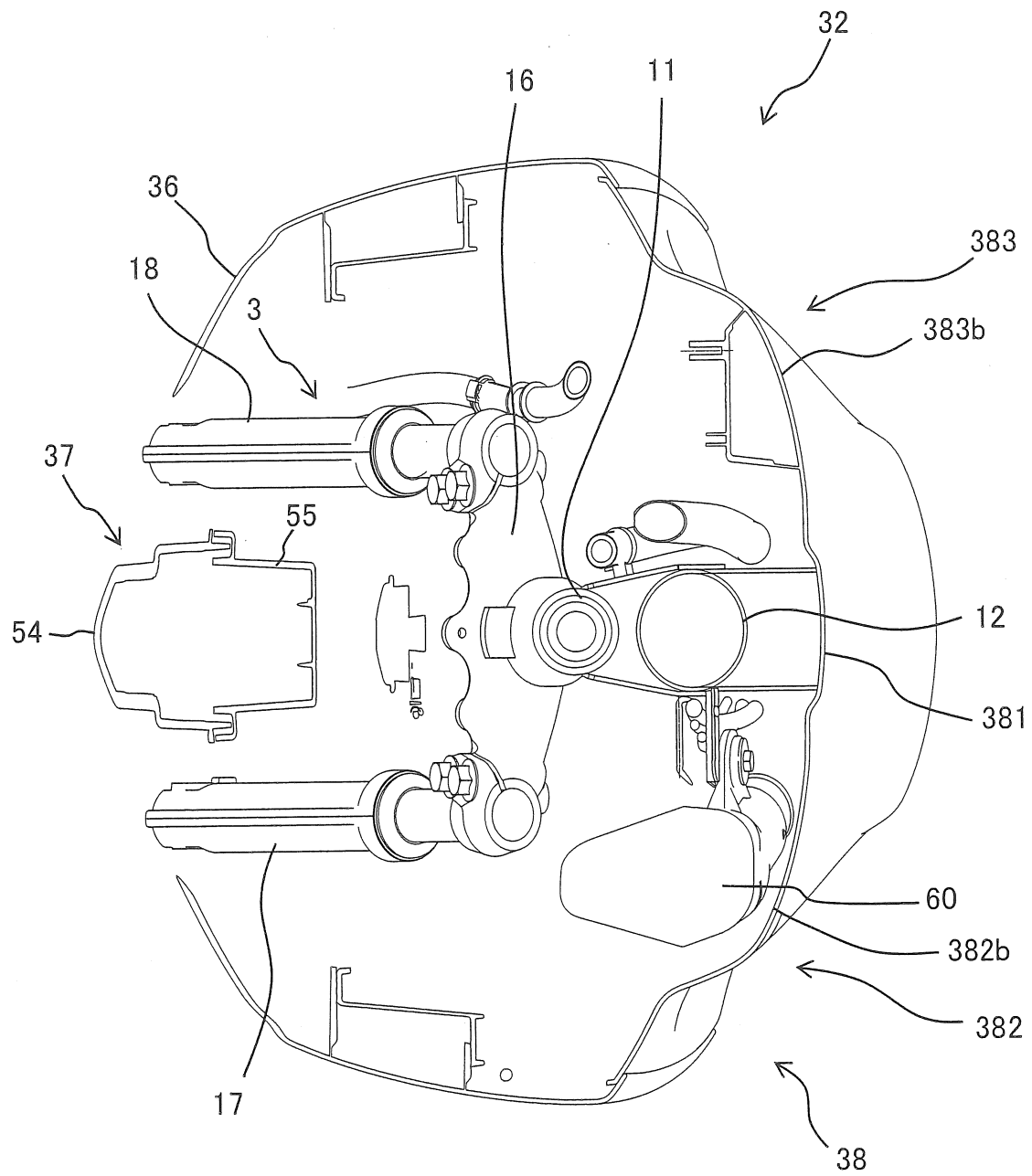


FIG. 12

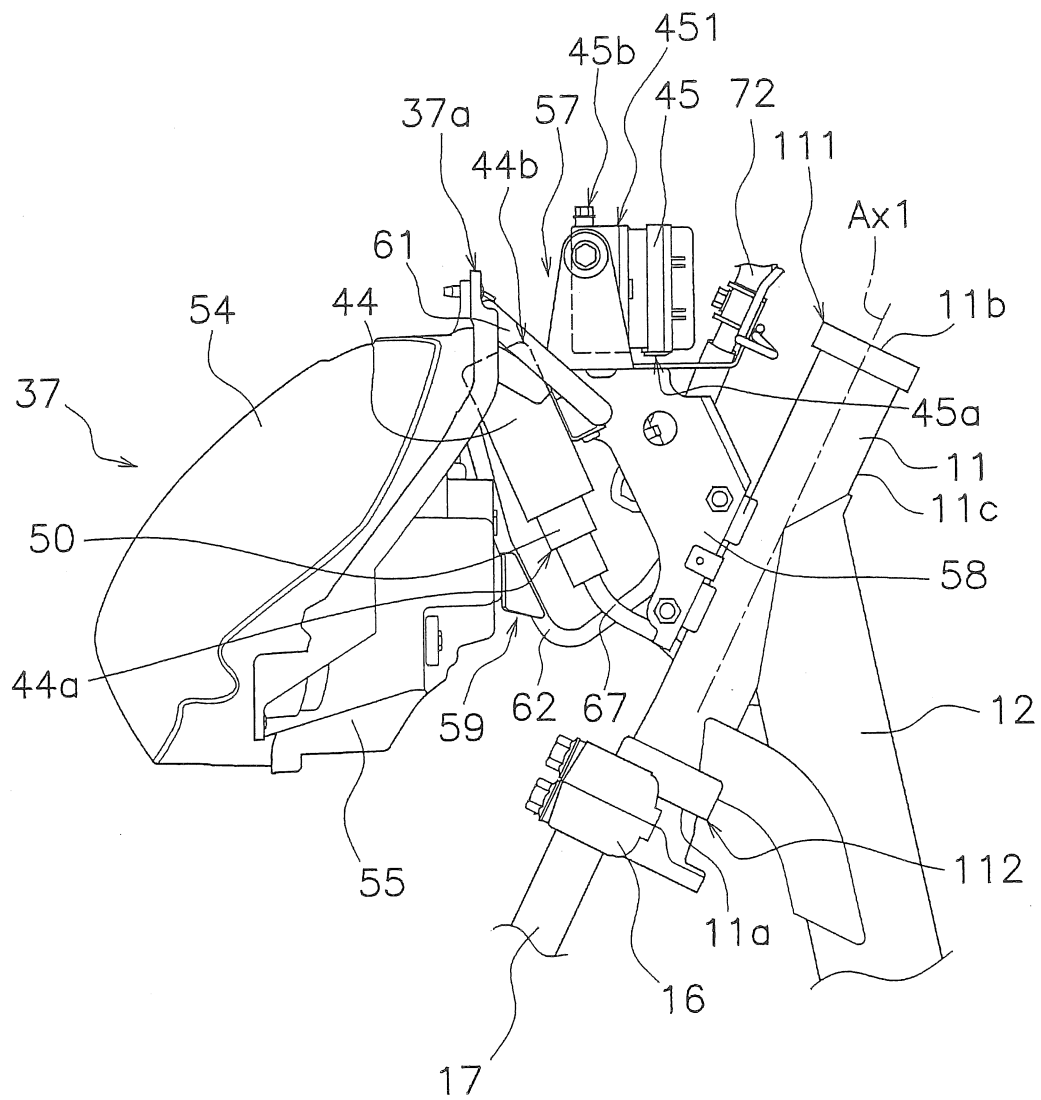


FIG. 13

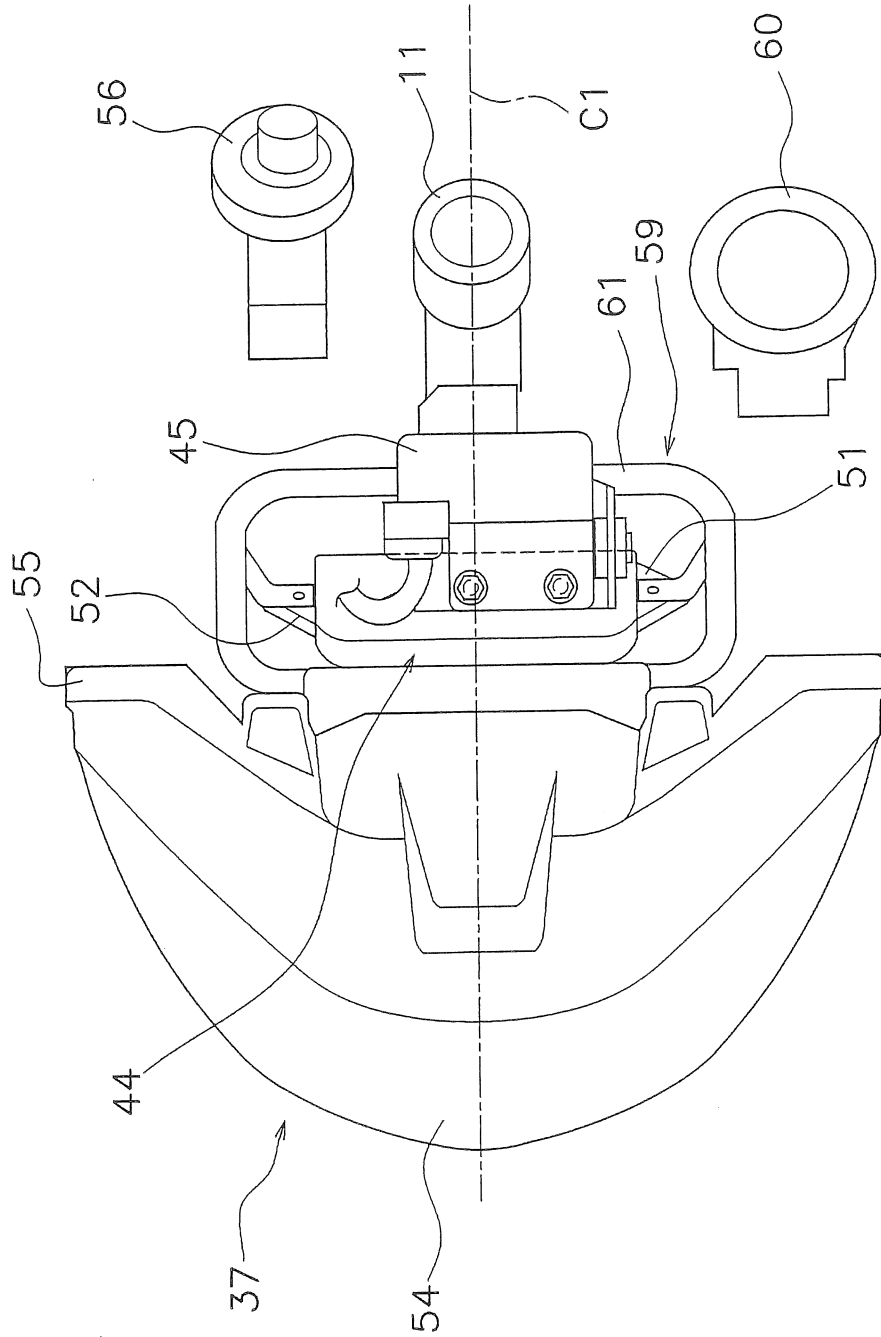


FIG. 14

16/16

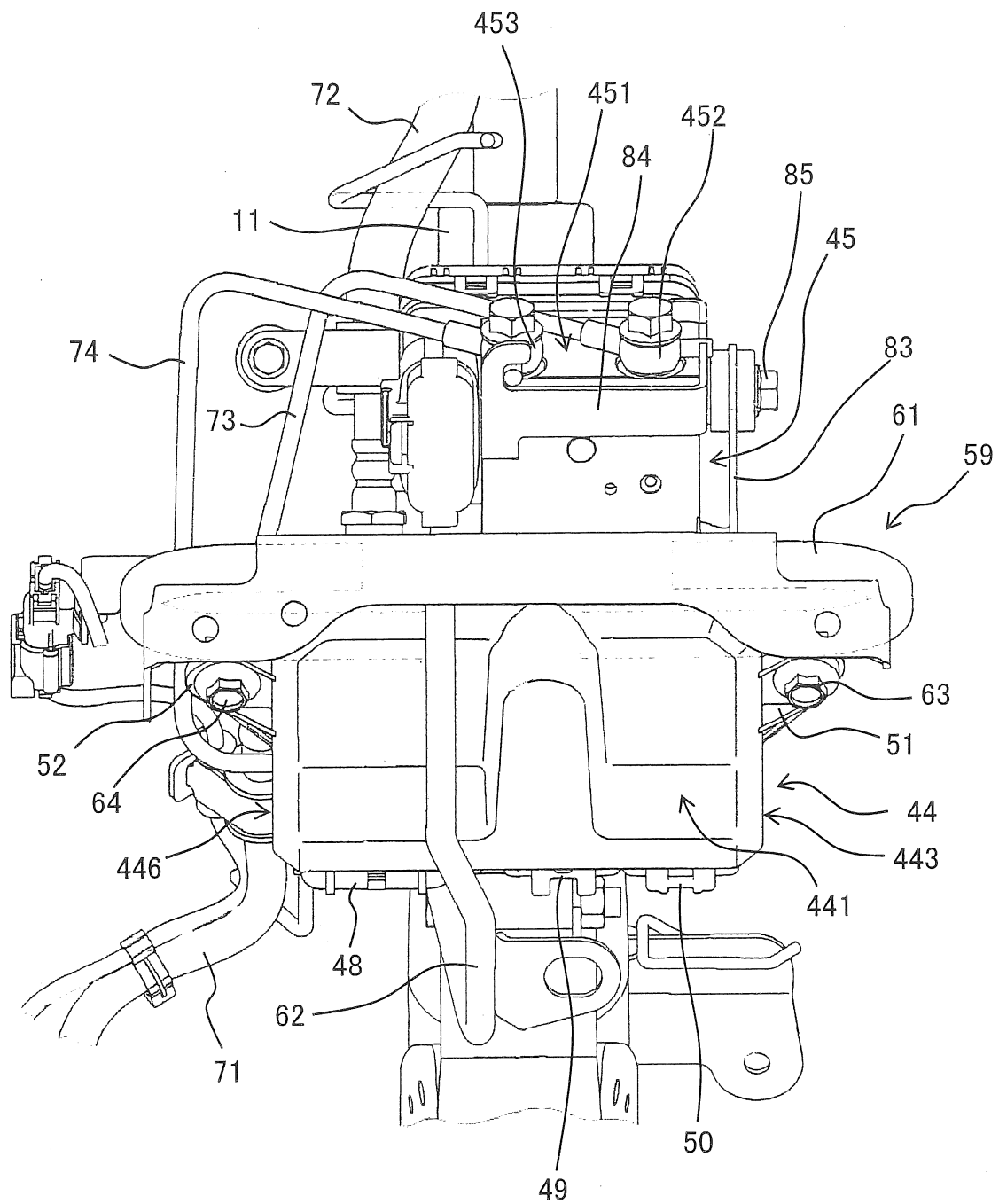


FIG. 16