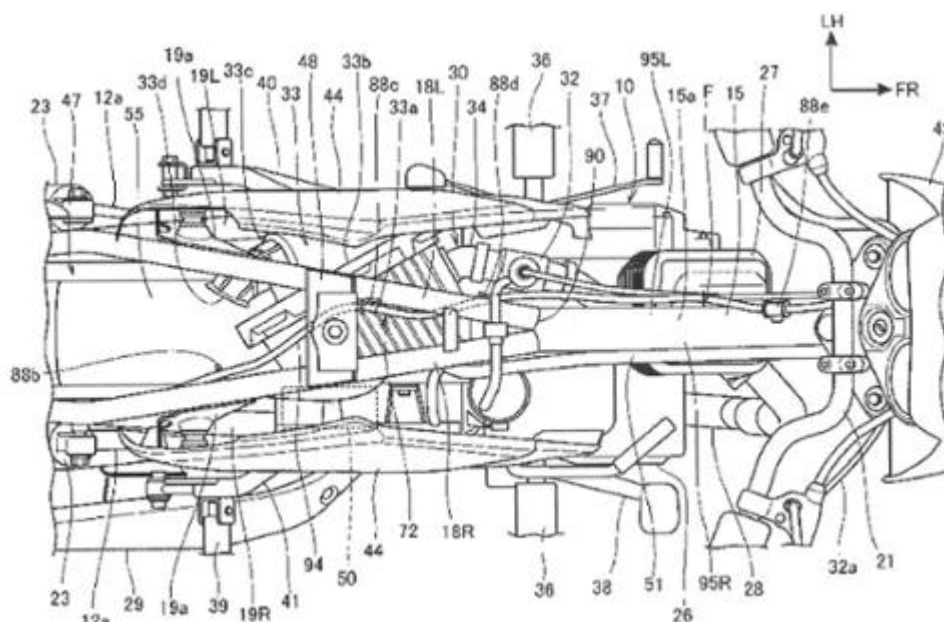




Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên được trang bị hệ thống phanh liên kết được tạo kết cấu để kết hợp việc phanh bởi phanh bánh trước với hoạt động của phanh bánh sau (ví dụ, xem tài liệu sáng chế 1). Trong kiểu hệ thống phanh liên kết này, khi cả phanh bánh trước và phanh bánh sau là các phanh kiểu tang, bộ điều chỉnh, mà được nối với cả phanh bánh sau và phanh bánh trước, được gắn vào cơ cấu dẫn động phanh dùng cho phanh bánh sau, và bộ điều chỉnh được nối với phanh bánh trước bởi cáp phanh liên kết. Theo tài liệu sáng chế 1, cơ cấu dẫn động phanh của phanh bánh sau được bố trí ở phía bên phải của thân xe, và cáp phanh liên kết kéo dài một lần về phía sau từ phần nối với bộ điều chỉnh, tiếp đó được uốn cong để kéo dài về phía trước, và sau đó được bố trí dọc theo phía bên phải của ống chính.

Danh mục tài liệu được trích dẫn

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

Nhân đây, các chi tiết dạng cáp như cáp phanh liên kết và chum dây dẫn của hệ thống điện được bố trí có hiệu quả bằng cách được bố trí theo cách để đi theo khung thân. Khi phanh bánh trước được bố trí ở phía bên trái của thân xe, cáp phanh liên kết, mà kéo dài từ cơ cấu dẫn động phanh ở phía bên phải của thân xe, được bố trí để đi ngang qua thân xe từ phía bên phải về phía bên trái. Tuy nhiên, khi cáp phanh liên kết được tạo ra để đi theo phía bên phải của ống chính như theo tài liệu sáng chế 1, cáp phanh liên kết làm gián đoạn việc bố trí chum dây dẫn và các thứ tương tự dọc theo phía bên phải của ống chính, do vậy khó bố trí chum dây dẫn và các thứ tương tự theo cách đó. Ngoài ra, mong muốn là cáp phanh liên kết được bố trí với độ cong thích hợp để hoạt động trơn tru.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra vì các vấn đề nêu trên, và mục đích của sáng chế là nâng cao bậc tự do về cách bố trí chi tiết dạng cáp và cho phép cáp phanh liên kết được bố trí với độ cong thích hợp.

Phần mô tả bao gồm toàn bộ nội dung của đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2016-194562, nộp ngày 30.06.2016.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: khung thân (F) có ống chính (15) kéo dài từ ống đầu (14) về phía sau thân xe và thanh đỡ yên xe (18L, 18R) kéo dài từ ống chính (15) về phía sau; phanh bánh trước (58) được tạo kết cấu để phanh bánh trước (2); phanh bánh sau (61) được tạo kết cấu để phanh bánh sau (3); và hệ thống phanh liên kết (70) được tạo kết cấu để tác dụng lực phanh vào phanh bánh trước (58), cũng kết hợp với hoạt động của cơ cấu dẫn động phanh (38) của phanh bánh sau (61), phanh bánh trước (58) là phanh kiểu tang được bố trí ở phía bên trái của thân xe, cơ cấu dẫn động phanh (38) được bố trí ở phía bên phải của thân xe, hệ thống phanh liên kết (70) có bộ điều chỉnh (71) được tạo kết cấu để được gắn vào cơ cấu dẫn động phanh (38) và cáp phanh liên kết (72) được tạo kết cấu để nối bộ điều chỉnh (71) và phanh bánh trước (58) với nhau, cáp phanh liên kết (72) được kéo ra từ bộ điều chỉnh (71) về phía sau kéo dài đến phía trước qua phần uốn cong (91) nhô về phía sau để được nối với phanh bánh trước (58),

trong đó cáp phanh liên kết (72) được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và kéo dài về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái của ống chính (15).

Trong kết cấu theo sáng chế, cáp phanh liên kết được kéo về phía sau từ bộ điều chỉnh, mà được gắn vào cơ cấu dẫn động phanh ở phía bên phải của thân xe kéo dài về phía trước qua phần uốn cong nhô về phía sau để được nối với phanh bánh trước ở phía bên trái của thân xe, và cáp phanh liên kết được đi từ phía bên phải của thân xe sang bên trái thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe và kéo dài về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái ống chính. Điều này cho phép cáp phanh liên kết 72 được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe ở vị trí nằm gần với phần uốn cong bên dưới thanh đỡ yên xe ở phía sau ống chính, nhờ vậy phần nơi mà cáp phanh liên kết được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân

xe và phần uốn cong có thể được uốn cong vừa phải. Điều này có thể giảm độ cong của cáp phanh liên kết và do đó có thể giảm lực cản khi vận hành cáp phanh liên kết, nhờ vậy cáp phanh liên kết có thể được vận hành một cách trơn tru. Do cáp phanh liên kết được đi về phía bên trái ở phía thanh đỡ yên xe và sau đó kéo dài về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái ống chính, khoảng trống có thể được đảm bảo ở phía bên phải của ống chính, nhờ vậy chi tiết dạng cáp có thể được bố trí trong khoảng trống.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế, kết cấu có thể được áp dụng mà trong đó cáp phanh liên kết (72) được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe (18L, 18R) sau khi cáp phanh liên kết (72) được hướng về phía trước thân xe trên phần của nó nằm gần phanh bánh trước (58) hơn so với phần uốn cong (91).

Trong kết cấu theo sáng chế, do cáp phanh liên kết được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe sau khi cáp phanh liên kết được hướng về phía trước thân xe trên phần của nó nằm gần phanh bánh trước hơn so với phần uốn cong (91), ngăn không cho phần uốn cong bị uốn cong đáng kể theo hướng trái-phải. Điều này có thể giảm lực cản khi vận hành cáp phanh liên kết trên chu vi của phần uốn cong, nhờ vậy cáp phanh liên kết có thể được vận hành một cách trơn tru.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế, kết cấu có thể được áp dụng mà trong đó cáp phanh liên kết (72) có phần đường thẳng dưới (92) và phần đường thẳng trên (93) ngang qua phần uốn cong (91), và phần đường thẳng dưới (92) và phần đường thẳng trên (93) được đỡ trên thân xe.

Trong kết cấu theo sáng chế, cáp phanh liên kết có phần đường thẳng dưới và phần đường thẳng trên ngang qua phần uốn cong, và phần đường thẳng dưới và phần đường thẳng trên được đỡ trên thân xe. Do kết cấu này, do phần uốn cong không được đỡ trực tiếp, tạo ra bậc tự do cao về độ uốn của phần uốn cong, phần uốn cong dễ uốn cong, nhờ vậy cáp phanh liên kết có thể được vận hành một cách trơn tru.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế, kết cấu có thể được áp dụng mà trong đó thanh đỡ yên xe (18L, 18R) có cặp ống bên trái và bên phải, và sau khi cáp phanh liên kết (72) được kéo ra về phía sau từ bộ điều chỉnh (71) và được đỡ

trên thanh đỡ yên xe (18R) ở phía bên phải, cáp phanh liên kết (72) được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe và được đỡ trên thanh đỡ yên xe (18L) ở phía bên trái.

Trong kết cấu theo sáng chế, thanh đỡ yên xe có cặp ống bên trái và bên phải, và sau khi cáp phanh liên kết được kéo ra về phía sau từ bộ điều chỉnh và được đỡ trên thanh đỡ yên xe ở phía bên phải, cáp phanh liên kết được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe và được đỡ trên thanh đỡ yên xe ở phía bên trái. Điều này cho phép cáp phanh liên kết được đỡ ở phía thân xe trước và sau phần nơi mà cáp phanh liên kết được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe, nhờ vậy cách bố trí chạy cáp phanh liên kết có thể được duy trì theo yêu cầu.

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế, kết cấu có thể được áp dụng mà trong đó thanh đỡ yên xe (18L, 18R) có cặp ống bên trái và bên phải, và cáp phanh liên kết (72) được bố trí trong khoảng trống giữa tấm chắn bùn sau (47) và thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và kéo dài về phía trước dọc theo thanh đỡ yên xe (18L) ở phía bên trái để được bố trí về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái ống chính (15) qua phần nối (90) giữa ống chính (15) và thanh đỡ yên xe (18L) ở phía bên trái.

Trong kết cấu theo sáng chế, cáp phanh liên kết được bố trí trong khoảng trống giữa tấm chắn bùn sau và cặp thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải và kéo dài về phía trước dọc theo thanh đỡ yên xe ở phía bên trái để được bố trí về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái ống chính qua phần nối giữa ống chính và thanh đỡ yên xe ở phía bên trái. Điều này cho phép cáp phanh liên kết được bố trí bằng cách dùng có hiệu quả khoảng trống giữa tấm chắn bùn sau và thanh đỡ yên xe, nhờ vậy cáp phanh liên kết có thể được dẫn hướng về phía bên trái bởi kết cấu đơn giản được tạo nên từ phần nối giữa ống chính và thanh đỡ yên xe ở phía bên trái.

Hơn nữa, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế, kết cấu có thể được áp dụng mà trong đó phần hệ thống nạp (30) được bố trí bên dưới thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và phía trước tấm chắn bùn sau (47), và cáp phanh liên kết (72) được bố trí giữa thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và phần hệ thống nạp (30).

Trong kết cấu theo sáng chế, cáp phanh liên kết được bố trí giữa thanh đỡ yên xe và phần hệ thống nạp. Điều này cho phép cáp phanh liên kết được bố trí bằng cách dùng có hiệu quả khoảng trống giữa thanh đỡ yên xe và phần hệ thống nạp.

Ngoài ra, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế, kết cấu có thể được áp dụng mà trong đó hộp bộ lọc không khí (33) của phần hệ thống nạp (30) được bố trí bên cạnh ắc quy (50) theo hướng chiều rộng xe, ắc quy (50) được bố trí bên dưới thanh đỡ yên xe (18R) ở phía bên phải, và chùm dây dẫn chính (51) nối với ắc quy (50) được bố trí dọc theo phía bên phải của ống chính (15).

Trong kết cấu theo sáng chế, ắc quy được bố trí bên dưới thanh đỡ yên xe ở phía bên phải, và chùm dây dẫn chính nối với ắc quy được bố trí dọc theo phía bên phải của ống chính. Điều này cho phép chùm dây dẫn chính được bố trí từ ắc quy, được bố trí ở phía bên phải của thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe ở phía bên phải dọc theo phía bên phải của ống chính, nhờ vậy chùm dây dẫn chính được bố trí dễ dàng ở phía đối diện với cáp phanh liên kết.

Các hiệu quả có lợi của sáng chế

Theo sáng chế, độ cong của cáp phanh liên kết có thể được giảm, nhờ vậy cáp phanh liên kết có thể được vận hành một cách trơn tru. Khoảng trống có thể được đảm bảo ở phía bên phải của ống chính, nhờ vậy chi tiết dạng cáp có thể được bố trí trong khoảng trống này.

Phần uốn cong có thể được ngăn không cho bị uốn cong đáng kể theo hướng trái-phải, nhờ vậy lực cản khi vận hành cáp phanh liên kết trên chu vi của phần uốn cong có thể được giảm.

Do phần uốn cong không được đỡ trực tiếp, cáp phanh liên kết có thể được vận hành một cách trơn tru.

Cáp phanh liên kết có thể được đỡ theo yêu cầu trước và sau phần nơi mà cáp phanh liên kết được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe.

Cáp phanh liên kết có thể được bố trí bằng cách dùng có hiệu quả khoảng trống giữa tấm chắn bùn sau và thanh đỡ yên xe, và cáp phanh liên kết có thể được dẫn hướng về phía bên trái bằng kết cấu đơn giản được tạo nên từ phần nối với thanh đỡ yên xe.

Cáp phanh liên kết có thể được bố trí bằng cách dùng có hiệu quả khoảng trống giữa thanh đỡ yên xe và phần hệ thống nạp.

Chùm dây dẫn chính được bố trí dễ dàng ở phía đối diện với cáp phanh liên kết.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy.

Fig.3 là hình chiếu bằng của xe máy khi được nhìn từ bên trên.

Fig.4 là hình chiếu cạnh từ bên phải của phần giữa theo chiều dọc của xe máy.

Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện kết cấu của phần theo chu vi của bàn đạp phanh.

Fig.6 là hình chiếu bằng của phần theo chu vi của phần đầu sau của cáp phanh liên kết khi được nhìn từ bên trên.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà trong đó cáp phanh liên kết được bố trí quanh phần theo chu vi của phần sau của ống phụ.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà trong đó cáp phanh liên kết được bố trí quanh phần theo chu vi của thanh đỡ yên xe.

Fig.9 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện các dụng cụ và vùng xung quanh của các dụng cụ khi được nhìn từ phần trên phía sau.

Mô tả chi tiết sáng chế

Xe theo một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả này, khi các hướng như các hướng trước-sau, bên trái-bên phải và lên trên-xuống dưới được nêu ra, chúng được coi là tương tự như các hướng này mà được nêu ra đối với thân xe trừ khi được quy định khác. Ngoài ra, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị hướng lên trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị bên trái của thân xe khi chúng được thể hiện trên các hình vẽ.

Phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả, khi các hướng như các hướng trước-sau, bên trái-bên phải và lên trên-xuống dưới được nêu ra, chúng trùng với các hướng này được nêu ra đối với thân xe trừ khi được quy định khác. Ngoài ra, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị hướng lên trên của thân xe, và ký hiệu LH biểu thị bên trái của thân xe, khi chúng được thể hiện trên các hình vẽ. Ngoài ra, bên phải của thân xe được biểu thị bởi ký hiệu RH trên các hình vẽ.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải của xe máy 1 theo một phương án thực hiện sáng chế. Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1. Trên Fig.2, trạng thái được thể hiện trong đó các chi tiết như yên xe 13, bình nhiên liệu 35, và các chi tiết tương tự được tháo ra.

Xe máy 1 là xe mà trong đó động cơ 10 như cụm động lực được đỡ trên khung thân F, càng trước 11, mà được tạo kết cấu để đỡ bánh trước 2 theo cách lái được, được đỡ ở đầu trước của khung thân F theo cách lái được, và đòn lắc 12, mà được tạo kết cấu để đỡ bánh sau 3, được tạo ra ở phía phần sau của khung thân F. Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó yên xe 13, mà người lái xe được ngồi trên đó theo cách để chân hai bên, được tạo ra trên phần trên phía sau của khung thân F.

Khung thân F bao gồm ống đầu 14 bố trí ở đầu trước, ống chính 15 kéo dài xuống dưới về phía sau từ phần sau của ống đầu 14, ống nghiêng xuống 16 kéo dài xuống dưới về phía sau từ phần sau của ống đầu 14 bên dưới ống chính 15, và cặp ống xoay bên trái 17L và bên phải 17R kéo dài xuống dưới từ phần đầu dưới của ống chính 15.

Ngoài ra, khung thân F bao gồm cặp thanh đỡ yên xe bên trái 18L và bên phải 18R kéo dài về phía sau từ phần giữa của ống chính 15, và cặp ống phụ bên trái 19L và bên phải 19R lần lượt kéo dài lên trên về phía sau từ các ống xoay 17L, 17R, để lần lượt được nối với các thanh đỡ yên xe 18L, 18R.

Hơn nữa, khung thân F bao gồm bản nối phía trước 20 có dạng tấm và được tạo kết cấu để nối đầu trước của ống chính 15, đầu trước của ống nghiêng xuống 16, và ống đầu 14 vào nhau, và các bản nối phía sau 19a, 19a mỗi bản nối có dạng tấm

và được tạo kết cấu để nối phần đầu sau của các ống phụ 19L, 19R và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R vào nhau.

Cụ thể là, ống chính 15 là chi tiết dạng ống được bố trí ở tâm theo hướng chiều rộng xe và kéo dài đơn lẻ và có phần trước ống chính 15a kéo dài về phía sau xuống dưới từ ống đầu 14 và phần sau ống chính 15b được uốn cong xuống dưới ở đầu sau của phần trước ống chính 15a để kéo dài xuống dưới về phía sau.

Dưới đây, phía bên phải của ống chính 15 nằm ở tâm theo hướng chiều rộng xe được giả sử là một phía theo hướng chiều rộng xe và phía bên trái của ống chính 15 được gọi là phía kia theo hướng chiều rộng xe. Bánh trước 2 và bánh sau 3 được bố trí ở tâm theo hướng chiều rộng xe.

Các ống xoay 17L, 17R lần lượt kéo dài ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ các mặt bên trái và bên phải của phần sau ống chính 15b, và sau đó kéo dài xuống dưới.

Càng trước 11 được tạo ra theo cách lái được nhờ trục lái (không được thể hiện trên hình vẽ), trục lái này được đỡ xoay được trong ống đầu 14. Bánh trước 2 được đỡ quay được trên trục 2a ở đầu dưới của càng trước 11. Tay lái 21 được tạo ra ở đầu trên của càng trước 11.

Trục xoay 22 được tạo ra trong các ống xoay 17L, 17R theo cách để xuyên qua các ống xoay 17L, 17R theo hướng chiều rộng xe. Đòn lắc 12 được đỡ xoay được trên trục xoay 22 trên phần đầu trước của nó, mà được bố trí giữa các ống xoay bên trái 17L và bên phải 17R. Đòn lắc 12 bao gồm các phần đòn bên trái 12a và bên phải 12a kéo dài theo cặp từ đầu quay về trục xoay 22, và bánh sau 3 được đỡ quay được trên trục 3a, trục này kéo dài giữa các phần đầu sau của các phần đòn 12a, 12a.

Cặp giảm xóc sau bên trái và bên phải 23 lần lượt được tạo ra để kéo dài giữa các phần sau của các phần đòn 12a, 12a và các phần sau của các thanh đỡ yên xe 18L, 18R.

Động cơ 10 bao gồm hộp trục khuỷu 26 được tạo kết cấu để chứa trục khuỷu 25 kéo dài theo hướng chiều rộng xe và phần xi lanh 27 kéo dài lên trên từ phần trước của hộp trục khuỷu 26. Hộp truyền động (không được thể hiện trên hình vẽ) được kết hợp trên phần sau của hộp trục khuỷu 26.

Động cơ 10 được bố trí giữa ống nghiêng xuống 16 và các ống xoay 17L, 17R bên dưới ống chính 15 và được lắp cố định vào khung thân F.

Ống xả 28 của động cơ 10 kéo dài xuống dưới về phía sau từ bề mặt trước của phần xi lanh 27, kéo dài về phía sau trong khi đi bên dưới động cơ 10, và được nối với ống giảm âm 29 bố trí ở phía bên phải (một phía) của đòn lắc 12.

Hộp truyền động nêu trên của động cơ 10 bao gồm trục đầu ra (không được thể hiện trên hình vẽ), trục này nhô phía bên trái (phía kia) từ phần sau của hộp trục khuỷu 26. Đầu ra của động cơ 10 được truyền đến bánh sau 3 bởi xích truyền động, xích này kéo dài giữa trục đầu ra nêu trên và bánh sau 3. Xích truyền động này được che bởi hộp xích 31, hộp xích này được tạo ra để đi theo phần đòn 12a ở phía bên trái.

Hệ thống cấp nhiên liệu 32, mà được tạo kết cấu để cấp hỗn hợp không khí-nhiên liệu vào trong phần xi lanh 27, được nối với phần sau của phần xi lanh 27. Hệ thống cấp nhiên liệu 32 được bố trí ở phía bên trái phần sau ống chính 15b. Phần hệ thống nạp 30, mà được tạo kết cấu để cấp không khí vào trong hệ thống cấp nhiên liệu 32, bao gồm hộp bộ lọc không khí 33 được tạo kết cấu để chứa bộ phận lọc không khí và ống nối 34 kéo dài về phía trước từ hộp bộ lọc không khí 33. Hộp bộ lọc không khí 33 được bố trí giữa các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và các ống phụ 19L, 19R phía sau phần sau ống chính 15b và được nối với phần sau của hệ thống cấp nhiên liệu 32 qua ống nối 34.

Bình nhiên liệu 35 được tạo ra bên trên phần trước ống chính 15a và được đỡ trên phần trước ống chính 15a. Yên xe 13 được bố trí ở phía sau bình nhiên liệu 35 trong khi nằm liền kề với bình nhiên liệu 35 và được đỡ bởi các thanh đỡ yên xe 18L, 18R.

Cặp bậc để chân bên trái 36 và bên phải 36, nơi mà người lái xe đặt chân của họ lên đó kéo dài từ bề mặt dưới của hộp trục khuỷu 26 dọc theo các phía bên trái và bên phải của hộp trục khuỷu 26.

Bàn đạp vận hành 37 của hộp truyền động nêu trên được tạo ra gần với bậc để chân 36 ở phía bên trái, và bàn đạp phanh 38 (cơ cấu dẫn động phanh) được tạo ra gần với bậc để chân 36 ở phía bên phải.

Các bậc đế chân dùng cho người ngồi sau 39, 39 dùng cho người ngồi sau được bố trí ở phía sau các ống xoay 17L, 17R. Bậc đế chân dùng cho người ngồi sau 39 ở phía bên trái được lắp cố định vào ống đỡ bậc đế chân 40 kéo dài về phía sau từ ống xoay 17L và ống phụ 19L, mà được bố trí ở phía bên trái.

Bậc đế chân dùng cho người ngồi sau 39 ở phía bên phải được lắp cố định vào giá đỡ bậc đế chân 41, mà được gắn vào ống xoay 17R và ống phụ 19R, các ống này được bố trí ở phía bên phải.

Xe máy 1 có nắp che thân xe 42. Nắp che thân xe 42 bao gồm nắp che trước 43 được tạo kết cấu để che phần trên của càng trước 11 từ phía trước, cặp nắp che bên trái 44 và bên phải 44 được tạo kết cấu để che các khoảng trống tạo ra giữa ống chính 15 và các ống phụ 19L, 19R từ phía bên dưới bình nhiên liệu 35 và yên xe 13, và nắp che sau 45 được tạo kết cấu để che các phần sau của các thanh đỡ yên xe 18L, 18R.

Ngoài ra, xe máy 1 bao gồm tấm chắn bùn trước 46 được tạo kết cấu để che bánh trước 2 từ bên trên và tấm chắn bùn sau 47 được tạo kết cấu để che bánh sau 3 từ bên trên.

Fig.3 là hình chiếu bằng của xe máy 1 khi được nhìn từ bên trên. Fig.3 thể hiện trạng thái mà trong đó bình nhiên liệu 35, yên xe 13 và các bộ phận tương tự được tháo ra.

Như được thể hiện trên Fig.3, các thanh đỡ yên xe bên trái 18L và bên phải 18R được tạo ra theo cách sao cho khoảng trống tạo ra giữa chúng tăng theo hướng chiều rộng xe khi các thanh đỡ yên xe 18L, 18R kéo dài về phía sau từ các đầu trước của nó, mà tại đó các thanh đỡ yên xe 18L, 18R được nối với ống chính 15. Các thanh đỡ yên xe 18L, 18R được bố trí bên trong các ống phụ 19L, 19R theo hướng chiều rộng xe ở phía trước tấm chắn bùn sau 47. Các thanh đỡ yên xe 18L, 18R được nối với nhau theo hướng chiều rộng xe bởi thanh ngang dạng tấm 48 tạo ra trên các bề mặt trên của các phần trước của các thanh đỡ yên xe 18L, 18R. Các đầu sau của bình nhiên liệu 35 được lắp cố định vào thanh ngang 48.

Hộp bộ lọc không khí 33 được bố trí bên dưới các thanh đỡ yên xe 18L, 18R, và cả hai phía bên của hộp bộ lọc không khí 33 được che bởi các nắp che bên 44, 44.

Hộp bộ lọc không khí 33 bao gồm thân chính hộp dạng hộp 33a được hở trên bề mặt bên ngoài (bề mặt bên trái) của nó theo hướng chiều rộng xe, phần nắp 33b được tạo kết cấu để đóng lỗ trong thân chính hộp 33a, ống dẫn nạp 33c tạo ra trên phần nắp 33b, và bộ phận lọc không khí (không được thể hiện trên hình vẽ). Bộ phận lọc không khí được chứa trong hộp bộ lọc không khí 33 và phân chia bên trong hộp bộ lọc không khí 33 thành phía bên nơi không khí trước khi đi qua bộ phận lọc không khí đi vào và phía sạch nơi không khí đã đi qua bộ phận lọc không khí đi vào. Phía sạch được tạo ra bên trong thân chính hộp 33a.

Phần nắp 33b được bố trí gần với phía kia (phía bên trái) theo hướng chiều rộng xe. Ống dẫn nạp 33c kéo dài về phía sau từ phần sau của phần nắp 33b được bố trí nghiêng trên hình chiếu bằng khiến cho cửa nạp 33d ở đầu sau được bố trí ở phía giữa theo hướng chiều rộng xe.

Ống nối 34 kéo dài về phía trước từ bề mặt trước của thân chính hộp 33a và được nối với phần sau của hệ thống cấp nhiên liệu 32.

Hệ thống cấp nhiên liệu 32 và ống nối 34 được bố trí ở phía kia theo hướng chiều rộng xe so với ống chính 15. Van tiết lưu của hệ thống cấp nhiên liệu 32 được vận hành bởi cấp tiết lưu 32a, cấp này được nối với phần trên của nó.

Cấp tiết lưu 32a kéo dài từ bộ điều khiển tăng tốc 21a (Fig.1) bố trí trên phần đầu của một phía (phía bên phải) của tay lái 21 theo hướng chiều rộng xe đến tâm theo hướng chiều rộng xe và về phía trước, đi quanh chu vi của ống đầu 14 về phía kia của tay lái 21 theo hướng chiều rộng xe, kéo dài về phía sau dọc theo phía của phần trước ống chính 15a, phần này nằm ở phía kia, và được nối với hệ thống cấp nhiên liệu 32.

Fig.4 là hình chiếu cạnh từ bên phải của phần giữa theo chiều dọc của xe máy 1. Fig.4 thể hiện trạng thái mà trong đó nắp che bên phải 44 được tháo ra.

Trên Fig.3 và Fig.4, ắc quy dạng hộp 50 được tạo ra bên cạnh hộp bộ lọc không khí 33 theo hướng chiều rộng xe và được bố trí gần với một phía (phía bên phải) theo hướng chiều rộng xe. Ắc quy 50 được bố trí giữa phần sau ống chính 15b và ống phụ 19 bên dưới thanh đỡ yên xe 18R ở phía bên phải.

Chùm dây dẫn chính 51 của hệ thống điện của xe máy 1 được kéo ra từ ắc quy 50 về phía trước, kéo dài về phía trước về phía ống đầu 14 dọc theo bề mặt bên của

ống chính 15 ở một phía, và sau đó được nối với đèn 43a (Fig.1) trong nắp che trước 43 và các công tắc tạo ra trên tay lái 21. Tức là, chùm dây dẫn chính 51 được bố trí ở phía của ống chính 15 đối diện với cáp tiết lưu 32a, được bố trí theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, chùm dây dẫn chính 51 được phân nhánh trên đường đi để được nối với động cơ 10 trong khi kéo dài về phía sau để được nối với đèn 52 (Fig.1) trên phần đầu sau của xe máy 1.

Tấm chắn bùn sau 47 bao gồm phần trước tấm chắn bùn sau 55 kéo dài về phía sau dọc theo các phần sau của các ống phụ 19L, 19R và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R trong khi kéo dài lên trên về phía sau và phần sau tấm chắn bùn sau 56 kéo dài về phía sau từ đầu sau của phần trước tấm chắn bùn sau 55 trong khi kéo dài xuống dưới. Tấm chắn bùn sau 47 được lắp cố định vào khung thân F.

Phần trước tấm chắn bùn sau 55 được tạo ra để ôm từ hai phía các ống phụ 19L, 19R và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R theo phương nằm ngang và che các ống phụ 19L, 19R và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R từ bên dưới. Ngoài ra, phần trước tấm chắn bùn sau 55 được bố trí giữa các ống phụ 19L, 19R và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và bánh sau 3 và che bánh sau 3 từ bên trên. Phần sau tấm chắn bùn sau 56 che bánh sau 3 từ phía sau và bên trên.

Trên Fig.1 và Fig.2, cơ cấu phanh bánh trước được tạo kết cấu để phanh bánh trước 2 bao gồm tay phanh 57, mà thao tác bởi người lái xe được tác dụng vào đó, phần vận hành phanh bánh trước 58 (phanh bánh trước) được tạo kết cấu để phanh bánh trước 2 nhờ ma sát, và cáp vận hành phanh bánh trước 59 như bộ phận truyền phanh trước được tạo kết cấu để nối tay phanh 57 và phần vận hành phanh bánh trước 58. Phần vận hành phanh bánh trước 58 là phanh cơ kiểu tang.

Cụ thể là, cáp vận hành phanh bánh trước 59 kéo dài đến tâm theo hướng chiều rộng xe từ tay phanh 57 bố trí trên phần đầu của tay lái 21 ở một phía (phía bên phải) của nó theo hướng chiều rộng xe và đi giữa ống đầu 14 và càng trước 11 để kéo dài về phía kia theo hướng chiều rộng xe. Sau đó, cáp vận hành phanh bánh trước 59 uốn cong xuống dưới, đi qua phía của phần sau của tấm chắn bùn trước 46, sau đó uốn cong về phía trước, và được nối với phần vận hành phanh bánh trước 58, mà được bố trí ở phía kia theo hướng chiều rộng xe.

Trên Fig.1 và Fig.4, cơ cấu phanh bánh sau 60 được tạo kết cấu để phanh bánh sau 3 bao gồm bàn đạp phanh 38 (cơ cấu dẫn động phanh), mà thao tác bởi người lái xe được tác dụng vào đó, phần vận hành phanh bánh sau 61 (phanh bánh sau) được tạo kết cấu để phanh bánh sau 3 nhờ ma sát, cần phanh 62 như bộ phận truyền phanh sau được tạo kết cấu để nối phía bàn đạp phanh 38 và phần vận hành phanh bánh sau 61, và lò xo phản hồi 63 được tạo kết cấu để đẩy bàn đạp phanh 38 theo hướng ngược lại với hướng vận hành ở phía vận hành. Phần vận hành phanh bánh sau 61 là phanh cơ kiểu tang.

Xe máy 1 bao gồm nắp che 64 được tạo kết cấu để che phần trên của bàn đạp phanh 38 từ phía bên ở phía sau ống xoay 17.

Như được thể hiện trên Fig.4, giá đỡ bậc để chân 41 có phần gắn 41a, mà bậc để chân dùng cho người ngồi sau 39 được gắn vào đó, cần dưới 41b kéo dài xuống dưới về phía trước từ phần gắn 41a, cần trên 41c kéo dài lên trên về phía trước từ phần gắn 41a, và phần nối 41d được tạo kết cấu để nối đầu trước của cần trên 41c và đầu trước của cần dưới 41b vào nhau.

Ngoài ra, ống xoay 17 và ống phụ 19 lần lượt có các thanh đỡ 65a, 65b, cả hai thanh đỡ kéo dài từ các phần bề mặt sau của ống xoay 17 và ống phụ 19 về phía sau.

Giá đỡ bậc để chân 41 được lắp cố định vào các thanh đỡ 65a, 65b bằng các bu lông 66, 66, các bu lông này đi qua phần đầu trước của cần dưới 41b và phần đầu trước của cần trên 41c.

Ống giảm âm 29 được lắp cố định vào phần đầu sau của giá đỡ bậc để chân 41.

Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện kết cấu của phần theo chu vi của bàn đạp phanh 38. Fig.5 thể hiện trạng thái mà trong đó nắp che 64 và giá đỡ bậc để chân 41 được tháo ra.

Trên Fig.4 và Fig.5, xe máy 1 bao gồm hệ thống phanh liên kết 70 được tạo kết cấu để khởi động phần vận hành phanh bánh trước 58 kết hợp với thao tác đạp của bàn đạp phanh 38 dùng cho bánh sau 3.

Hệ thống phanh liên kết 70 bao gồm cơ cấu phanh bánh sau 60, bộ điều chỉnh 71 được đỡ quay được trên bàn đạp phanh 38, phần vận hành phanh bánh trước 58 (Fig.2), cáp phanh liên kết 72 như bộ phận truyền phanh trước liên kết được tạo kết

cầu để nối bộ điều chỉnh 71 và phần vận hành phanh bánh trước 58, và lò xo làm trễ 73 được tạo kết cấu để đẩy bộ điều chỉnh 71.

Hệ thống phanh liên kết 70 được tạo ra ở một phía (phía bên phải) theo hướng chiều rộng xe.

Khung thân F bao gồm ống ngang dưới 75 được tạo kết cấu để nối các phần đầu dưới của các ống xoay 17L, 17R vào nhau theo hướng chiều rộng xe. Thanh đỡ bàn đạp 75a kéo dài về phía sau được tạo ra trên phần đầu của ống ngang dưới 75, phần đầu này nằm ở một phía theo hướng chiều rộng xe.

Bàn đạp phanh 38 được đỡ quay được trên trục xoay bàn đạp 76 được lắp cố định vào thanh đỡ bàn đạp 75a. Trục xoay bàn đạp 76 là trục kéo dài ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ thanh đỡ bàn đạp 75a.

Bàn đạp phanh 38 bao gồm phần xoay bàn đạp hình trụ 77 lắp vào phần theo chu vi ngoài của trục xoay bàn đạp 76, phần thân chính bàn đạp 78 kéo dài về phía trước từ phần xoay bàn đạp 77, và phần cần vận hành 79 kéo dài lên trên từ phần xoay bàn đạp 77.

Phần cần vận hành 79 xoay quanh trục xoay bàn đạp 76 cùng với phần thân chính bàn đạp 78 khi phần thân chính bàn đạp 78 được vận hành bởi người lái xe. Hướng vận hành D1 mà theo đó người lái xe vận hành phần thân chính bàn đạp 78 để khởi động cơ cấu phanh bánh sau 60 và cơ cấu phanh bánh trước là hướng theo chiều kim đồng hồ quanh trục xoay bàn đạp 76 trên Fig.5.

Trục đỡ bộ điều chỉnh 80 kéo dài ra ngoài theo hướng chiều rộng xe song song với trục xoay bàn đạp 76 được tạo ra ở đầu trên của phần cần vận hành 79.

Bộ điều chỉnh 71 được tạo ra thành dạng tấm kéo dài theo hướng lên trên-xuống dưới khi được nhìn từ phía bên. Bộ điều chỉnh 71 có phần lỗ xoay bộ điều chỉnh 81 được tạo kết cấu để được đỡ quay được trên trục đỡ bộ điều chỉnh 80 của bàn đạp phanh 38 trên đó trong phần giữa theo hướng lên trên-xuống dưới (hướng dọc).

Bộ điều chỉnh 71 bao gồm liên khối phần cần vận hành phanh bánh trước 82 kéo dài lên trên từ phần lỗ xoay bộ điều chỉnh 81 và phần cần vận hành phanh bánh sau 83 kéo dài xuống dưới từ phần lỗ xoay bộ điều chỉnh 81.

Bộ điều chỉnh 71 bao gồm phần nối cáp 82a, mà một đầu (đầu sau) của cáp phanh liên kết 72 được nối vào đó trên phần đầu trên của phần cần vận hành phanh bánh trước 82. Ngoài ra, phần giới hạn vị trí 82b nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe được tạo ra trên phần đầu trên của phần cần vận hành phanh bánh trước 82.

Bộ điều chỉnh 71 bao gồm phần nối dạng thanh 83a, mà đầu trước của cần phanh 62 được nối vào đó trên phần đầu dưới của phần cần vận hành phanh bánh sau 83.

Bộ điều chỉnh 71 và phần cần vận hành 79 của bàn đạp phanh 38 được bố trí giữa bề mặt bên ngoài của đòn lắc 12 và giá đỡ bậc để chân 41 theo hướng chiều rộng xe. Bộ điều chỉnh 71 được bố trí bên dưới phần đầu trước của ống phụ 19 và ở phía sau ống xoay 17 khi được nhìn từ phía bên.

Nắp che 64 không chỉ bảo vệ hệ thống phanh liên kết 70 mà còn cải thiện hình dạng bên ngoài của nó bằng cách che bộ điều chỉnh 71, phần cần vận hành 79, trục xoay bàn đạp 76, thanh đỡ 65a, lò xo làm trễ 73, phần nối giữa cáp phanh liên kết 72 và bộ điều chỉnh 71, và các chi tiết tương tự từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Nắp che 64 được bắt chặt vào phần nối 41d của giá đỡ bậc để chân 41 bằng bu lông cố định nắp che 64a.

Giá đỡ bậc để chân 41 bao gồm phần đỡ cáp 41e được tạo kết cấu để đỡ cáp phanh liên kết 72 trên bề mặt trên của phần đầu trước của cần trên 41c. Cáp phanh liên kết 72 bao gồm cáp ngoài 72a có dạng hình ống và cáp trong 72b được lắp trượt được trong cáp ngoài 72a. Cụ thể là, trong cáp phanh liên kết 72, một phần đầu (phần đầu sau) của cáp ngoài 72a được đỡ bởi phần đỡ cáp 41e. Một phần đầu của cáp ngoài 72a được đỡ bởi phần đỡ cáp 41e theo cách để kéo dài gần như song song với hướng dọc trục của ống phụ 19 bên dưới ống phụ 19 khi được nhìn từ phía bên.

Một phần đầu (phần đầu sau) của cáp trong 72b của cáp phanh liên kết 72 được kéo ra xuống dưới về phía trước từ một phần đầu của cáp ngoài 72a và được nối với phần nối cáp 82a của bộ điều chỉnh 71.

Cáp phanh liên kết 72 kéo dài lên trên về phía sau từ phần đỡ cáp 41e, sau đó được uốn cong về phía trước để kéo dài về phía bánh trước 2, và được nối với phần vận hành phanh bánh trước 58 như được thể hiện trên Fig.2.

Cụ thể là, phần đầu kia (phần đầu trước) của cáp ngoài 72a của cáp phanh liên kết 72 được đỡ trong thanh đỡ cáp 58a tạo ra ở phía bánh trước 2 cùng với cáp ngoài của cáp vận hành phanh bánh trước 59. Phần đầu kia (phần đầu trước) của cáp trong 72b của cáp phanh liên kết 72 kéo dài về phía trước từ phần đầu kia của cáp ngoài 72a và được nối với phần cần đầu vào vận hành 58b của phần vận hành phanh bánh trước 58.

Phần đầu kia của cáp trong 72b của cáp phanh liên kết 72 được nối với phần cần đầu vào vận hành 58b song song với cáp trong của cáp vận hành phanh bánh trước 59. Vì điều này, tháo tác bởi cáp phanh liên kết 72 và tháo tác bởi cáp vận hành phanh bánh trước 59 có thể được cấp vào phần vận hành phanh bánh trước 58 độc lập với nhau.

Trên Fig.4 và Fig.5, cần phanh 62 kéo dài về phía sau từ phần nối dạng thanh 83a của bộ điều chỉnh 71 và được nối với phần vận hành phanh bánh sau 61 (Fig.1) ở đầu sau của nó.

Lò xo phản hồi 63 là lò xo kéo xoắn, và lò xo phản hồi 63 được nối với trục đỡ bộ điều chỉnh 80 của phần cần vận hành 79 của bàn đạp phanh 38 ở đầu trước và được nối với phần đỡ lò xo 41f của cần dưới 41b của giá đỡ bậc để chân 41 ở đầu sau của nó. Lò xo phản hồi 63 tạo ra lực đẩy, lực đẩy này xoay bàn đạp phanh 38 theo hướng trở về D2 ngược lại với hướng vận hành D1. Tức là, khi người lái xe nhả thao tác đạp của bàn đạp phanh 38, bàn đạp phanh 38 được trở về vị trí ban đầu của nó vì lực đẩy của lò xo phản hồi 63.

Lò xo làm trễ 73 là lò xo kéo xoắn, và lò xo làm trễ 73 được nối với phần đầu trên của phần cần vận hành phanh bánh trước 82 của bộ điều chỉnh 71 ở đầu trước và được nối với cần trên 41c của giá đỡ bậc để chân 41 ở đầu sau của nó. Lò xo làm trễ 73 đẩy bộ điều chỉnh 71 theo hướng mà theo đó phần cần vận hành phanh bánh trước 82 của bộ điều chỉnh 71 được xoay về phía sau quanh trục đỡ bộ điều chỉnh 80. Tức là, phần cần vận hành phanh bánh trước 82 được kéo về phía sau bởi lò xo làm trễ 73.

Phần nối 41d của giá đỡ bậc để chân 41 bao gồm phần cũ chặn 41g kéo dài lên trên về phía trước. Vị trí của phần cần vận hành phanh bánh trước 82, mà được

kéo về phía sau bởi lò xo làm trễ 73 bị giới hạn do phần giới hạn vị trí 82b được đưa vào tiếp xúc với bề mặt trước của phần cũ chặn 41g.

Ở đây, trên Fig.5, hoạt động của hệ thống phanh liên kết 70 sẽ được mô tả.

Trên Fig.5, hệ thống phanh liên kết 70 nằm ở "trạng thái ban đầu" mà trong đó bàn đạp phanh 38 không được vận hành.

Phần cần vận hành 79 xoay quanh trục xoay bàn đạp 76 theo hướng vận hành D1 thắng được lực đẩy của lò xo phản hồi 63 khi người lái xe đạp bàn đạp phanh 38 theo hướng vận hành D1. Bộ điều chỉnh 71 được đỡ trên trục đỡ bộ điều chỉnh 80 di chuyển về phía hướng vận hành D1 (phía trước) cùng với phần cần vận hành 79 kết hợp với chuyển động quay của phần cần vận hành 79; tuy nhiên, trong bộ điều chỉnh 71, phần nối dạng thanh 83a di chuyển về phía hướng vận hành D1, và phần nối cáp 82a vẫn nằm ở "trạng thái ban đầu," cho đến khi lượng đạp của bàn đạp phanh 38 theo hướng vận hành D1 đạt đến một lượng định trước. Cụ thể là, trong bộ điều chỉnh 71, do phần cần vận hành phanh bánh trước 82 được kéo về phía sau bởi lò xo làm trễ 73, phần nối cáp 82a không di chuyển cho đến khi lượng đạp của bàn đạp phanh 38 vượt quá lượng định trước, và lực kéo lò xo làm trễ 73 về phía trước vượt quá trị số nhất định.

Tức là, khi bàn đạp phanh 38 được vận hành theo hướng vận hành D1, trước hết, cần phanh 62 được kéo về phía trước, nhờ vậy phần vận hành phanh bánh sau 61 được khởi động, do vậy phanh bánh sau 3.

Sau đó, khi lượng đạp của bàn đạp phanh 38 theo hướng vận hành D1 vượt quá lượng định trước nêu trên, lò xo làm trễ 73 được kéo giãn, phần giới hạn vị trí 82b di chuyển ra xa khỏi phần cũ chặn 41g, phần nối cáp 82a và phần nối dạng thanh 83a di chuyển về phía trước, và cả phần vận hành phanh bánh trước 58 và phần vận hành phanh bánh sau 61 được khởi động, nhờ vậy bánh trước 2 và bánh sau 3 được phanh đồng thời.

Cụ thể là, khi phần nối cáp 82a di chuyển về phía trước, một phần đầu của cáp trong 72b của cáp phanh liên kết 72 được kéo về phía trước, và phần đầu kia của cáp trong 72b kéo phần cần đầu vào vận hành 58b (Fig.2) của phần vận hành phanh bánh trước 58 về phía sau, nhờ vậy bánh trước 2 được phanh.

Ngay cả với kết cấu bao gồm hệ thống phanh liên kết 70, người lái xe có thể chỉ phanh bánh sau 3 bằng cách đạp bàn đạp phanh 38 bằng lượng định trước hoặc nhỏ hơn.

Fig.6 là hình chiếu bằng của phần theo chu vi của phần đầu sau của cáp phanh liên kết 72 khi được nhìn từ bên trên. Fig.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà trong đó cáp phanh liên kết 72 được bố trí trên phần theo chu vi của phần sau của ống phụ 19R. Ở đây, trên Fig.6, thanh đỡ yên xe 18R, ống phụ 19R, và các chi tiết tương tự không được thể hiện trên hình vẽ.

Trên Fig.4, Fig.6 và Fig.7, phần trước tấm chắn bùn sau 55 bao gồm phần bề mặt trên tấm chắn bùn 85 được tạo kết cấu để che bánh sau 3 từ bên trên và phần bề mặt bên tấm chắn bùn 86 kéo dài lên trên từ mép bên của phần bề mặt trên tấm chắn bùn 85 về phía bề mặt dưới của ống phụ 19R.

Phần bề mặt bên tấm chắn bùn 86 được tạo ra nhô lên dần về phía sau để đi theo bề mặt trên của bánh sau 3. Phần bề mặt bên tấm chắn bùn 86 bao gồm thành bên trong 86a được tạo ra trên phần đầu dưới của phần trước của phần bề mặt bên tấm chắn bùn 86 và được tạo nhô vào trong theo hướng chiều rộng xe hơn so với ống phụ 19R, thành bên ngoài 86b được tạo nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe hơn so với thành bên trong 86a cao hơn thành bên trong 86a, và thành dưới 86c kéo dài từ mép trên của thành bên trong 86a ra ngoài theo hướng chiều rộng xe để được nối với mép dưới của thành bên ngoài 86b.

Thành dưới 86c là thành gần như nằm ngang kéo dài xuống dưới về phía trước khi được nhìn từ phía bên, và bề mặt dưới của nó quay xuống dưới so với xe máy 1. Lỗ luồn cáp 87 được tạo ra trong thành dưới 86c theo cách để xuyên qua thành dưới 86c theo hướng lên trên-xuống dưới. Lỗ luồn cáp 87 được tạo ra thành dạng khe hở kéo dài theo hướng trước-sau. Lỗ luồn cáp 87 được bố trí ở phía sau và bên trên phần đỡ cáp 41e (Fig.4) và bên dưới ống phụ 19R. Ngoài ra, lỗ luồn cáp 87 được bố trí xa về phía trước hơn so với phần nối 18b giữa phần sau của thanh đỡ yên xe 18R và ống phụ 19R. Lỗ luồn cáp 87 được che từ bên trên bởi ống phụ 19R.

Chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a kéo dài xuống dưới từ bề mặt bên trong của ống phụ 19R theo hướng chiều rộng xe được tạo ra trên ống phụ 19R ở phía bên phải.

Chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a kéo dài xuống dưới từ ống phụ 19R về phía sau, và phần đầu dưới của nó được bố trí bên trên phần mép sau của lỗ luồn cáp 87.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.7, chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b nằm bên trên chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a được tạo ra trên bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe của thanh đỡ yên xe 18R ở phía bên phải. Chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b được bố trí ở phía trước phần nối 18b và ở phía sau thân chính hộp 33a.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện trạng thái mà trong đó cáp phanh liên kết 72 được bố trí trên phần theo chu vi của các thanh đỡ yên xe 18L, 18R.

Trên Fig.3 và Fig.8, chi tiết đỡ cáp thứ ba 88c, mà được định vị xa về phía trước hơn so với chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b, được tạo ra trên bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe của thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái. Chi tiết đỡ cáp thứ ba 88c chồng lên thân chính hộp 33a từ bên trên khi được nhìn từ bên trên.

Chi tiết đỡ cáp thứ tư 88d, mà được định vị xa về phía trước hơn so với chi tiết đỡ cáp thứ ba 88c, được tạo ra trên phần đầu trước của thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái. Chi tiết đỡ cáp thứ tư 88d kéo dài xuống dưới từ thanh đỡ yên xe 18L. Chi tiết đỡ cáp thứ tư 88d được bố trí xa về phía sau hơn so với phần nối 90 giữa đầu trước của thanh đỡ yên xe 18L và bề mặt sau của ống chính 15.

Như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, chi tiết đỡ cáp thứ năm 88e, mà được định vị xa về phía trước hơn so với chi tiết đỡ cáp thứ tư 88d, được tạo ra ở bề mặt bên trái của phần đầu trước của ống chính 15.

Ở đây, trạng thái được mô tả mà trong đó cáp phanh liên kết 72 được bố trí.

Như được thể hiện trên Fig.4, cáp phanh liên kết 72 được kéo ra nghiêng lên trên về phía sau từ phần đỡ cáp 41e của giá đỡ bậc để chân 41, mà được định vị ở phía bên phải của thân xe và được luồn vào trong lỗ luồn cáp 87 của phần trước tấm chắn bùn sau 55 từ bên dưới.

Cáp phanh liên kết 72 bị giới hạn không cho di chuyển nhiều hơn lượng định trước theo hướng chiều rộng xe bởi lỗ luồn cáp 87. Do lỗ luồn cáp 87 có dạng khe hở dài theo hướng trước-sau, cáp phanh liên kết 72 được phép di chuyển theo hướng trước-sau bên trong lỗ luồn cáp 87.

Như được thể hiện trên Fig.4, Fig.6 và Fig.7, cáp phanh liên kết 72, mà được luồn vào trong lỗ luồn cáp 87, được uốn cong ngược lại lên trên về phía trước ở vị trí

bên trên lỗ luồn cáp 87 để kéo dài về phía trước. Tức là, cáp phanh liên kết 72 có phần uốn cong 91 nhô về phía sau khi được nhìn từ phía bên gần với lỗ luồn cáp 87, nơi mà cáp phanh liên kết 72 được uốn cong để kéo dài về phía trước.

Phần uốn cong 91 được che từ bên ngoài bởi phần bề mặt bên tấm chắn bùn 86, ống phụ 19R, bản nối phía sau 19a, và thanh đỡ yên xe 18R. Phần uốn cong 91 được bố trí ở phía trước phần nối 18b và ở phía sau ắc quy 50.

Trong cáp phanh liên kết 72, phần đường thẳng dưới 92, mà kéo dài gần như tuyến tính ở phía gần với phần đầu sau (phía gần với phần đỡ cáp 41e) hơn so với phần uốn cong 91, được đỡ bởi chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a. Chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a tiếp xúc với bề mặt dưới của phần đường thẳng dưới 92 gần với phần uốn cong 91 và đỡ cáp phanh liên kết 72 từ bên dưới nhưng không tiếp xúc với phần uốn cong 91.

Khi bàn đạp phanh 38 được vận hành, mặc dù độ uốn được tạo ra trong cáp phanh liên kết 72 bởi sự di chuyển của cáp trong 72b, theo phương án này, do chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a đỡ phần đường thẳng dưới 92 từ bên dưới nhưng không đỡ phần uốn cong 91, có thể cho phép lượng độ uốn tương đối lớn của cáp phanh liên kết 72 theo các hướng lên trên-xuống dưới và hướng trước-sau. Vì điều này, độ uốn của cáp phanh liên kết 72 có thể được ngăn không cho bị gián đoạn bởi chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a, nhờ vậy cáp phanh liên kết 72 được phép vận hành một cách trơn tru.

Trong cáp phanh liên kết 72, phần đường thẳng trên 93, mà được hướng gần như tuyến tính về phía trước ở phía gần với phần đầu trước (phía gần với phần vận hành phanh bánh trước 58) hơn so với phần uốn cong 91, được đỡ bởi chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b. Cáp phanh liên kết 72 được dẫn hướng bởi lỗ luồn cáp 87 và chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b để đi theo các bề mặt bên trong của cả ống phụ 19R và thanh đỡ yên xe 18R nằm ở phía bên phải.

Trong cáp phanh liên kết 72, đoạn từ phần được đỡ bởi phần đỡ cáp 41e đến phần được đỡ bởi chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b, được bố trí để đi theo cả ống phụ 19R và thanh đỡ yên xe 18R nằm ở phía bên phải và được bố trí trong khoảng trống giữa phần trước tấm chắn bùn sau 55 và thanh đỡ yên xe 18R. Theo phương án này, do phần đường thẳng trên 93 được tạo ra, mà được hướng về phía trước ở phía gần với

phần đầu trước hơn so với phần uốn cong 91, ngăn không cho phần uốn cong 91 bị uốn cong đáng kể theo hướng chiều rộng xe.

Tức là, cáp phanh liên kết 72 bao gồm phần đường thẳng dưới 92 và phần đường thẳng trên 93 ngang qua phần uốn cong 91, phần đường thẳng dưới 92 và phần đường thẳng trên 93 được đỡ ở phía thân xe nhờ chi tiết đỡ cáp thứ nhất 88a và chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b, và phần uốn cong 91 không được đỡ trực tiếp vào phía thân xe.

Như được thể hiện trên Fig.3 và Fig.8, cáp phanh liên kết 72 được uốn cong về phía bên trái phía trước chi tiết đỡ cáp thứ hai 88b kéo dài về phía trước về phía thanh đỡ yên xe 17L, và được đỡ bởi chi tiết đỡ cáp thứ ba 88c của thanh đỡ yên xe 18L. Tức là, cáp phanh liên kết 72 bao gồm phần đứng giữa nằm ngang 94, nơi mà cáp phanh liên kết 72 kéo dài từ thanh đỡ yên xe 18R ở phía bên phải sang thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái bằng cách bắc ngang qua phần giữa tạo ra giữa thanh đỡ yên xe 18R và thanh đỡ yên xe 18L theo hướng chiều rộng xe trong khi vẫn giữ kéo dài về phía trước. Phần đứng giữa nằm ngang 94 đi bên dưới bình nhiên liệu 35 và thanh ngang 48 và được bố trí giữa các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và bề mặt trên của thân chính hộp 33a của hộp bộ lọc không khí 33. Phần nắp 33b của hộp bộ lọc không khí 33 được bố trí xa về bên trái hơn so với phần đứng giữa nằm ngang 94, và phần đứng giữa nằm ngang 94 không chòng lên phần nắp 33b khi được nhìn từ bên trên. Vì điều này, cáp phanh liên kết 72 không làm gián đoạn việc gắn và tháo phần nắp 33b, tạo điều kiện thuận lợi cho việc bảo dưỡng bộ phận lọc không khí.

Cáp phanh liên kết 72 kéo dài về phía trước để đi theo bề mặt bên trong của thanh đỡ yên xe 18L phía trước chi tiết đỡ cáp thứ ba 88c và được đỡ bởi chi tiết đỡ cáp thứ tư 88d bên dưới phần đầu trước của thanh đỡ yên xe 18L. Sau đó, cáp phanh liên kết 72 ôm từ hai phía thanh đỡ yên xe 18L để kéo dài ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và kéo dài về phía trước nhằm đi theo bề mặt bên ngoài của phần nổi 90 của thanh đỡ yên xe 18L, đến bề mặt bên trái của phần đầu sau của phần trước ống chính 15a.

Sau đó, như được thể hiện trên Fig.2 và Fig.3, cáp phanh liên kết 72 kéo dài lên trên về phía trước dọc theo bề mặt bên trái 95L của phần trước ống chính 15a và được đỡ bởi chi tiết đỡ cáp thứ năm 88e ở phía sau ống đầu 14.

Cáp phanh liên kết 72 uốn cong ở phía trước chi tiết đỡ cáp thứ năm 88e và ở phía bên trái ống đầu 14 để kéo dài xuống dưới, uốn cong hơn nữa bên dưới bề mặt bên trái của phần sau của tấm chắn bùn trước 46 để kéo dài về phía trước, và được nối với phần cần đầu vào vận hành 58b của phần vận hành phanh bánh trước 58 trên phần đầu trước của nó. Cáp phanh liên kết 72 được đỡ bởi chi tiết đỡ cáp thứ sáu 88f, mà được tạo ra ở bề mặt bên trái của phần sau của tấm chắn bùn trước 46.

Theo cách này, cáp phanh liên kết 72 được bố trí từ phần đỡ cáp 41e dọc theo ống phụ 19R và thanh đỡ yên xe 18R ở phía bên phải của thân xe để kéo dài lên trên, được đi từ phía bên phải của thân xe đến thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái của thân xe bên dưới các thanh đỡ yên xe 18L, 18R gần với phần uốn cong 91 và trước khi cáp phanh liên kết 72 đi đến ống chính 15, và sau đó đi qua phía bên trái của thân xe để kéo dài về phía trước để được nối với phần vận hành phanh bánh trước 58 ở phía bên trái của thân xe. Bằng cách áp dụng kết cấu này, do cáp phanh liên kết 72 có thể được bố trí từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe ở phía sau ống chính 15 và gần với phần uốn cong 91, phần uốn cong 91 và phần đứng giữa nằm ngang 94 được phép uốn cong vừa phải, nhờ vậy độ cong của cáp phanh liên kết 72 có thể được giảm. Vì điều này, lực cản mà được tạo ra khi vận hành cáp phanh liên kết 72 có thể được giảm, nhờ vậy cáp phanh liên kết 72 có thể được vận hành một cách trơn tru. Ngoài ra, do cáp phanh liên kết 72 kéo dài về phía trước dọc theo bề mặt bên trái 95L của phần trước ống chính 15a, khoảng trống có thể được đảm bảo ở phía của phần trước ống chính 15a, nơi mà bề mặt bên phải 95R được tạo ra, nhờ vậy chum dây dẫn chính 51 có thể được bố trí dọc theo bề mặt bên phải 95R.

Ngoài ra, do cáp phanh liên kết 72 được bố trí dọc theo bề mặt bên trái 95L của phần trước ống chính 15a, cáp tiết lưu 32a và cáp phanh liên kết 72, mà tạo ra các cáp của hệ thống vận hành, có thể được bố trí hoàn toàn ở phía bên trái của thân xe. Vì điều này, các cáp của hệ thống vận hành và chum dây dẫn chính 51 của hệ thống điện có thể được bố trí riêng biệt ở các phía bên trái và bên phải của phần trước ống chính 15a.

Ngoài ra, do hộp bộ lọc không khí 33 được tạo ra ở phía bên trái của thân xe và ắc quy 50 được tạo ra ở phía bên phải của thân xe để được xếp thẳng hàng bên cạnh hộp bộ lọc không khí 33, hệ thống cấp nhiên liệu 32 và hộp bộ lọc không khí

33, mà được bố trí ở phía bên trái của thân xe, có thể được bố trí tuyến tính theo hướng trước-sau với hiệu quả cao nhất, và chùm dây dẫn chính 51 có thể dễ dàng được bố trí từ ắc quy 50 ở phía bên phải của thân xe ở bề mặt bên phải 95R của phần trước ống chính 15a.

Như được thể hiện trên Fig.1, đồng hồ 100, mà được tạo kết cấu để hiển thị thông tin về tốc độ của xe máy 1 hoặc các thứ tương tự trên đó, được tạo ra ở phía trước tay lái 21. Đồng hồ 100 được che từ phía trước bởi nắp che trước 43.

Fig.9 là hình vẽ thể hiện phần theo chu vi của đồng hồ 100 khi được nhìn từ phần trên phía sau.

Như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.9, nắp che trước 43 có phần trên nắp che trước dạng tấm 43b kéo dài lên trên về phía sau khi được nhìn từ phía trên đèn 43a. Phần trên nắp che trước 43b được tạo ra thành hình dạng của bề mặt cong nhô về phía trước theo cách sao cho phần giữa theo hướng chiều rộng xe mở rộng về phía trước.

Đồng hồ 100 có bề mặt trên được nghiêng từ phần trên phía trước đến phần dưới phía sau khiến cho người lái xe được ngồi trên yên xe 13 nhìn xuống đồng hồ 100 nằm phía trước và bên dưới bằng mắt người lái xe có thể dễ dàng nhìn thấy đồng hồ 100.

Phần trên nắp che trước 43b bao gồm phần vành che đồng hồ 43c kéo dài lên trên về phía sau để che đồng hồ 100 từ bên trên.

Đồng hồ 100 bao gồm đồng hồ tốc độ vòng quay 101 được tạo kết cấu để chỉ báo tốc độ vòng quay của động cơ 10, đồng hồ tốc độ 102 được tạo kết cấu để chỉ báo tốc độ của xe máy 1, và vỏ 103 được tạo kết cấu để chứa đồng hồ tốc độ vòng quay 101 và đồng hồ tốc độ 102. Đồng hồ 100 là đồng hồ kép (cặp đôi), mà trong đó đồng hồ tốc độ vòng quay 101 và đồng hồ tốc độ 102 được bố trí bên cạnh theo hướng trái-phải với khe hở định trước được tạo ra giữa chúng.

Đồng hồ tốc độ vòng quay 101 và đồng hồ tốc độ 102 có phần hiển thị 101a và phần hiển thị 102a, mỗi phần lần lượt được tạo ra theo dạng hình tròn trên các bề mặt trên của nó. Phần hiển thị 101a và phần hiển thị 102a được tạo ra thành các dạng hình tròn, mà các đường kính ngoài của chúng gần như bằng nhau và được bố trí gần như đối xứng nhau theo phương nằm ngang so với tâm theo hướng chiều rộng xe.

Vỏ 103 bao gồm vỏ một phía 104 được tạo kết cấu để chứa đồng hồ tốc độ vòng quay 101 và vỏ phía kia 105 được tạo kết cấu để chứa đồng hồ tốc độ 102, và vỏ một phía 104 và vỏ phía kia 105 được tạo ra liền khối.

Vỏ một phía 104 bao gồm phần bề mặt trên 104a, mà được tạo ra thành dạng hình khuyên để đi theo hình dạng bên ngoài của phần hiển thị 101a và phần bề mặt nghiêng 104b, mà nghiêng xuống dưới về phía xa của phần hiển thị 101a trong khi mở rộng theo đường kính từ phần bề mặt trên 104a. Phần hiển thị 101a được lộ lên trên về phía sau từ phần lỗ hình tròn của phần bề mặt trên 104a.

Ngoài ra, vỏ phía kia 105 bao gồm phần bề mặt trên 105a, mà được tạo ra thành dạng hình khuyên để đi theo hình dạng bên ngoài của phần hiển thị 102a và phần bề mặt nghiêng 105b, mà nghiêng xuống dưới về phía xa của phần hiển thị 102a trong khi mở rộng theo đường kính từ phần bề mặt trên 105a. Phần hiển thị 102a được lộ lên trên về phía sau từ phần lỗ hình tròn của phần bề mặt trên 105a.

Phần bề mặt nghiêng 104b và phần bề mặt nghiêng 105b được tạo ra trong ít nhất vùng nằm ở phía trước đường thẳng ảo H, đường thẳng này nối tâm phần hiển thị 101a và tâm phần hiển thị 102a với nhau theo hướng chiều rộng xe.

Phần bề mặt nghiêng 104b và phần bề mặt nghiêng 105b được tạo ra để giao cắt nhau trên phần giữa theo hướng chiều rộng xe và gần với đường thẳng H và nghiêng xuống dưới về các phía xa của các phần hiển thị 101a, 102a trong khi mở rộng theo đường kính. Vì điều này, phần lõm 106, mà được làm lõm tương đối với các phần bề mặt trên 104a, 105a, được tạo ra phía trước đường thẳng H và giữa phần đầu trong theo hướng chiều rộng xe của phần bề mặt nghiêng 104b và phần đầu trong theo hướng chiều rộng xe của phần bề mặt nghiêng 105b.

Phần lõm 106 kéo dài từ vùng lân cận đường thẳng H đến vị trí của bề mặt sau của phần vành che đồng hồ 43c. Tức là, phần lõm 106 đi vào từ phần đầu trước đến vùng lân cận các tâm của các phần hiển thị 101a, 102a so với hướng kính của các phần bề mặt trên 104a, 105a.

Phần lõm 106 mở rộng không chỉ về kích thước theo hướng chiều rộng xe mà còn theo chiều sâu khi phần lõm 106 kéo dài từ phía đường thẳng H sang phía phần vành che đồng hồ 43c.

Do phần lõm 106 được tạo ra trên phần trước của vỏ 103 theo cách này, khoảng trống k được tạo ra bởi phần vành che đồng hồ 43c và phần lõm 106 được tạo ra giữa vỏ 103 và phần vành che đồng hồ 43c. Không chỉ hình dạng bên ngoài của vỏ 103 có thể được thấy rõ, do vậy cải thiện hình dạng bên ngoài của vỏ 103, mà còn vỏ 103 có thể được tạo ra nhỏ gọn bằng cách tạo ra khoảng trống K.

Phần phẳng 107 được tạo ra trên phần nằm phía sau phần lõm 106 và đường thẳng H trên phần giữa theo hướng chiều rộng xe, nơi mà phần bề mặt trên 104a và phần bề mặt trên 105a giao cắt. Biểu tượng 108 được bố trí trên phần phẳng 107.

Do vậy, như đã được mô tả trên đây, theo phương án mà sáng chế áp dụng, xe máy 1 bao gồm khung thân F bao gồm ống chính 15 kéo dài từ ống đầu 14 về phía sau của thân xe và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R kéo dài từ ống chính 15 về phía sau, phần vận hành phanh bánh trước 58 được tạo kết cấu để phanh bánh trước 2, phần vận hành phanh bánh sau 61 được tạo kết cấu để phanh bánh sau 3, và hệ thống phanh liên kết 70 cũng được tạo kết cấu để tác dụng lực phanh vào phần vận hành phanh bánh trước 58 kết hợp với thao tác đạp của bàn đạp phanh 38 của phần vận hành phanh bánh sau 61, phần vận hành phanh bánh trước 58 là phanh kiểu tang được bố trí ở phía bên trái của thân xe, bàn đạp phanh 38 được bố trí ở phía bên phải của thân xe, hệ thống phanh liên kết 70 có bộ điều chỉnh 71 được gắn vào bàn đạp phanh 38, và cáp phanh liên kết 72 được tạo kết cấu để nối bộ điều chỉnh 71 và phần vận hành phanh bánh trước 58, cáp phanh liên kết 72 được kéo ra từ bộ điều chỉnh 71 về phía sau kéo dài về phía trước qua phần uốn cong 91, phần này nhô về phía sau để được nối với phần vận hành phanh bánh trước 58, và cáp phanh liên kết 72 đi bên dưới các thanh đỡ yên xe 18L, 18R từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe và kéo dài về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái ống chính 15. Bằng cách áp dụng kết cấu này, cáp phanh liên kết 72 có thể được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe ở vị trí nằm gần với phần uốn cong 91 bên dưới các thanh đỡ yên xe 18L, 18R ở phía sau ống chính 15, và phần của cáp phanh liên kết 72, nơi mà nó được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe và phần uốn cong 91, có thể được uốn cong vừa phải. Điều này có thể giảm độ cong của cáp phanh liên kết 72 và đến lượt mình, có thể giảm lực cản khi vận hành cáp phanh liên kết 72, nhờ vậy cáp phanh liên kết 72 có thể được vận hành một

cách tron tru. Ngoài ra, do cáp phanh liên kết 72 được đi về phía bên trái ở phía của nó nằm bên dưới các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và sau đó kéo dài về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái ống chính 15, khoảng trống có thể được đảm bảo ở phía bên phải của ống chính 15, khiến cho chùm dây dẫn chính, là chi tiết dạng cáp, có thể được bố trí trong khoảng trống, do vậy làm tăng bậc tự do bố trí chùm dây dẫn chính.

Ngoài ra, do cáp phanh liên kết 72 được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe bên dưới các thanh đỡ yên xe 18L, 18R sau khi cáp phanh liên kết 72 được hướng về phía trước thân xe trên phần nằm gần phần vận hành phanh bánh trước 58 hơn so với phần uốn cong 91, ngăn không cho phần uốn cong 91 bị uốn cong đáng kể theo hướng trái-phải. Điều này có thể giảm lực cản khi vận hành cáp phanh liên kết 72 trên chu vi của phần uốn cong 91, nhờ vậy cáp phanh liên kết 72 có thể được vận hành một cách tron tru.

Cáp phanh liên kết 72 bao gồm phần đường thẳng dưới 92 và phần đường thẳng trên 93 ngang qua phần uốn cong 91, và phần đường thẳng dưới 92 và phần đường thẳng trên 93 được đỡ ở phía thân xe. Vì điều này, ngăn không cho đỡ trực tiếp phần uốn cong 91 ở phía thân xe, do vậy tạo ra bậc tự do cao về độ uốn của phần uốn cong 91, phần uốn cong 91 được phép uốn cong dễ dàng, nhờ vậy cáp phanh liên kết 72 có thể được vận hành một cách tron tru.

Hơn nữa, các thanh đỡ yên xe 18L, 18R tạo ra cặp ống bên trái và bên phải, và cáp phanh liên kết 72 được kéo ra về phía sau từ bộ điều chỉnh 71 để được đỡ trên thanh đỡ yên xe 18R ở phía bên phải và sau đó được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe để được đỡ trên thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái. Điều này cho phép cáp phanh liên kết 72 được đỡ ở phía thân xe trước và sau phần nơi mà cáp phanh liên kết 72 được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe, nhờ vậy cách bố trí chạy cáp phanh liên kết 72 có thể được duy trì theo yêu cầu.

Các thanh đỡ yên xe 18L, 18R tạo ra cặp ống bên trái và bên phải, và cáp phanh liên kết 72 được bố trí trong khoảng trống giữa tấm chắn bùn sau 47 và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và kéo dài về phía trước dọc theo thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái, được bố trí về phía trước của thân xe dọc theo phía bên trái ống chính

15 qua phần nối 90 giữa ống chính 15 và thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái. Điều này cho phép cáp phanh liên kết 72 được bố trí bằng cách dùng có hiệu quả khoảng trống giữa tấm chắn bùn sau 47 và các thanh đỡ yên xe 18L, 18R, và cáp phanh liên kết 72 có thể được dẫn hướng về phía bên trái bởi kết cấu đơn giản được tạo nên từ phần nối 90 giữa ống chính 15 và thanh đỡ yên xe 18L ở phía bên trái.

Hơn nữa, phần hệ thống nạp 30 được bố trí bên dưới các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và phía trước tấm chắn bùn sau 47, và cáp phanh liên kết 72 được bố trí giữa các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và phần hệ thống nạp 30. Điều này cho phép cáp phanh liên kết 72 được bố trí bằng cách dùng có hiệu quả khoảng trống giữa các thanh đỡ yên xe 18L, 18R và phần hệ thống nạp 30.

Hộp bộ lọc không khí 33 của phần hệ thống nạp 30 được bố trí bên cạnh ắc quy 50 theo hướng chiều rộng xe, ắc quy 50 được bố trí bên dưới thanh đỡ yên xe 18R ở phía bên phải, và chum dây dẫn chính 51 nối với ắc quy 50 được bố trí dọc theo phía bên phải của ống chính 15. Điều này cho phép chum dây dẫn chính 51 được bố trí từ ắc quy 50, mà được bố trí ở phía bên phải của thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe 18R ở phía bên phải dọc theo phía bên phải của ống chính 15, nhờ vậy chum dây dẫn chính 51 được bố trí dễ dàng ở phía của ống chính 15, nằm đối diện với phía nơi mà cáp phanh liên kết 72 được bố trí.

Xe theo phương án nêu trên biểu thị một khía cạnh mà sáng chế được áp dụng, và do đó, sáng chế không bị giới hạn ở xe theo phương án nêu trên.

Theo phương án này, trong khi sáng chế được mô tả như được áp dụng cho xe máy 1, sáng chế không bị giới hạn ở đó, và do đó, sáng chế có thể được áp dụng cho xe ba bánh kiểu ngồi để chân hai bên với hai bánh trước hoặc hai bánh sau, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm cả xe bốn bánh hoặc nhiều hơn, và xe kiểu ngồi để chân hai bên như xe tay ga và các loại xe tương tự.

Danh mục các số chỉ dẫn

1 Xe máy (Xe kiểu ngồi để chân hai bên)

2 Bánh trước

3 Bánh sau

14 Ống đầu

15 Ống chính

18L, 18R Thanh đỡ yên xe
30 Phần hệ thống nạp
33 Hộp bộ lọc không khí
38 Bàn đạp phanh (Cơ cấu dẫn động phanh)
47 Tấm chắn bùn sau
50 Ắc quy
51 Chùm dây dẫn chính
58 Phần vận hành phanh bánh trước (Phanh bánh trước)
61 Phần vận hành phanh bánh sau (Phanh bánh sau)
70 Hệ thống phanh liên kết
71 Bộ điều chỉnh
72 Cáp phanh liên kết
90 Phần nối
91 Phần uốn cong
92 Phần đường thẳng dưới
93 Phần đường thẳng trên
F Khung thân

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: khung thân (F) có ống chính (15) kéo dài từ ống đầu (14) về phía sau thân xe và thanh đỡ yên xe (18L, 18R) kéo dài từ ống chính (15) về phía sau; phanh bánh trước (58) được tạo kết cấu để phanh bánh trước (2); phanh bánh sau (61) được tạo kết cấu để phanh bánh sau (3); và hệ thống phanh liên kết (70) được tạo kết cấu để tác dụng lực phanh vào phanh bánh trước (58), cũng kết hợp với hoạt động của cơ cấu dẫn động phanh (38) của phanh bánh sau (61), phanh bánh trước (58) là phanh kiểu tang được bố trí ở phía bên trái của thân xe, cơ cấu dẫn động phanh (38) được bố trí ở phía bên phải của thân xe, hệ thống phanh liên kết (70) có bộ điều chỉnh (71) được tạo kết cấu để được gắn vào cơ cấu dẫn động phanh (38) và cáp phanh liên kết (72) được tạo kết cấu để nối bộ điều chỉnh (71) và phanh bánh trước (58) với nhau, cáp phanh liên kết (72) được kéo ra từ bộ điều chỉnh (71) về phía sau kéo dài đến phía trước qua phần uốn cong (91) nhô về phía sau để được nối với phanh bánh trước (58),

trong đó cáp phanh liên kết (72) được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và kéo dài về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái của ống chính (15).

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó cáp phanh liên kết (72) được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe bên dưới thanh đỡ yên xe (18L, 18R) sau khi cáp phanh liên kết (72) được hướng về phía trước thân xe trên phần của nó nằm gần phanh bánh trước (58) hơn so với phần uốn cong (91).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó cáp phanh liên kết (72) có phần đường thẳng dưới (92) và phần đường thẳng trên (93) ngang qua phần uốn cong (91), và phần đường thẳng dưới (92) và phần đường thẳng trên (93) được đỡ trên thân xe.

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó thanh đỡ yên xe (18L, 18R) có cặp ống bên trái và bên phải, và

trong đó sau khi cáp phanh liên kết (72) được kéo ra về phía sau từ bộ điều chỉnh (71) và được đỡ trên thanh đỡ yên xe (18R) ở phía bên phải, cáp phanh liên kết (72) được đi từ phía bên phải của thân xe sang phía bên trái của thân xe và được đỡ trên thanh đỡ yên xe (18L) ở phía bên trái.

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó thanh đỡ yên xe (18L, 18R) có cặp ống bên trái và bên phải, và

trong đó cáp phanh liên kết (72) được bố trí trong khoảng trống giữa tấm chắn bùn sau (47) và thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và kéo dài về phía trước dọc theo thanh đỡ yên xe (18L) ở phía bên trái để được bố trí về phía trước thân xe dọc theo phía bên trái ống chính (15) qua phần nối (90) giữa ống chính (15) và thanh đỡ yên xe (18L) ở phía bên trái.

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 5, trong đó phần hệ thống nạp (30) được bố trí bên dưới thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và phía trước tấm chắn bùn sau (47), và

trong đó cáp phanh liên kết (72) được bố trí giữa thanh đỡ yên xe (18L, 18R) và phần hệ thống nạp (30).

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 6, trong đó hộp bộ lọc không khí (33) của phần hệ thống nạp (30) được bố trí bên cạnh ắc quy (50) theo hướng chiều rộng xe,

trong đó ắc quy (50) được bố trí bên dưới thanh đỡ yên xe (18R) ở phía bên phải, và

trong đó chùm dây dẫn chính (51) nối với ắc quy (50) được bố trí dọc theo phía bên phải của ống chính (15).

FIG. 1

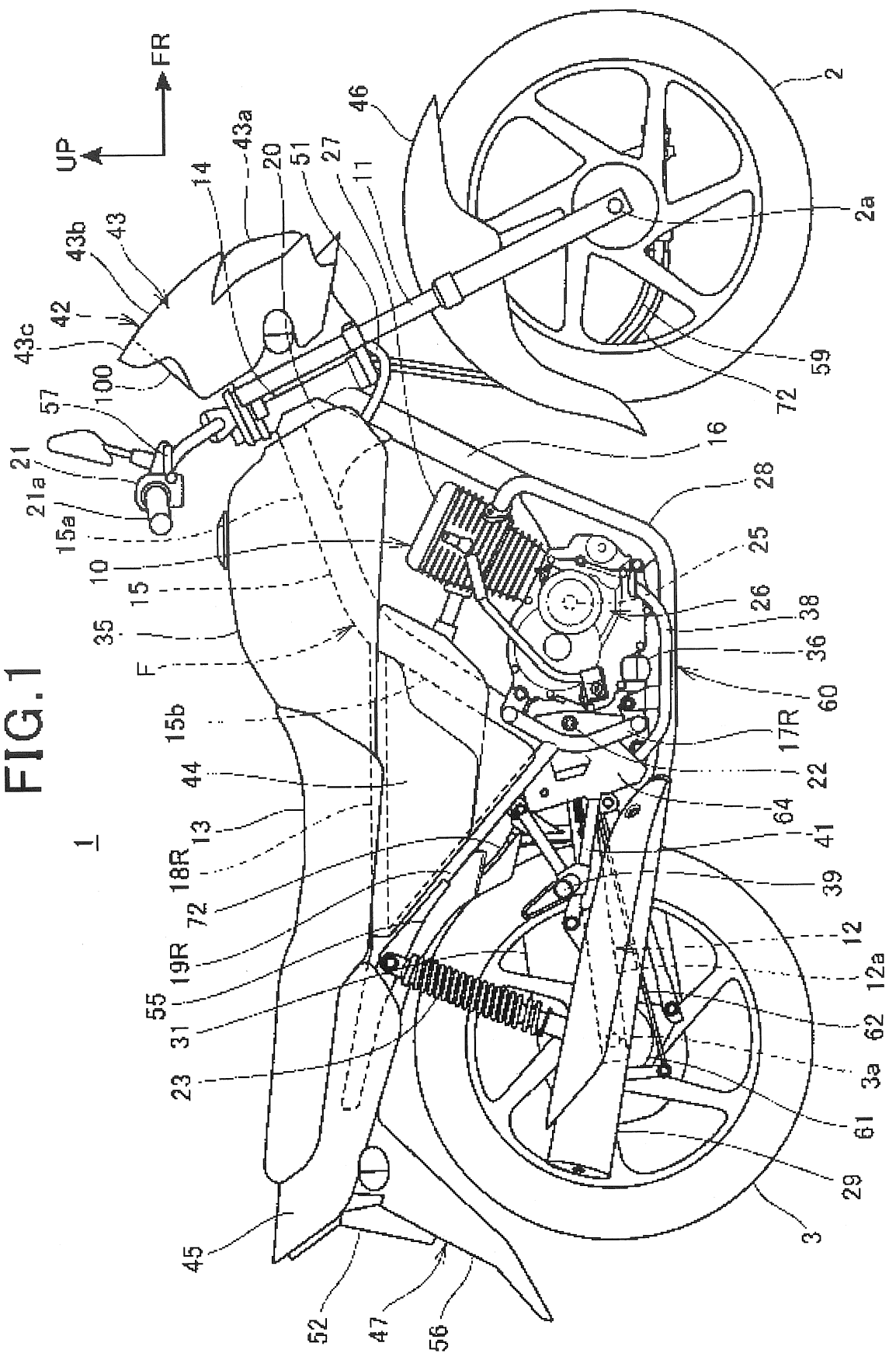


FIG. 2

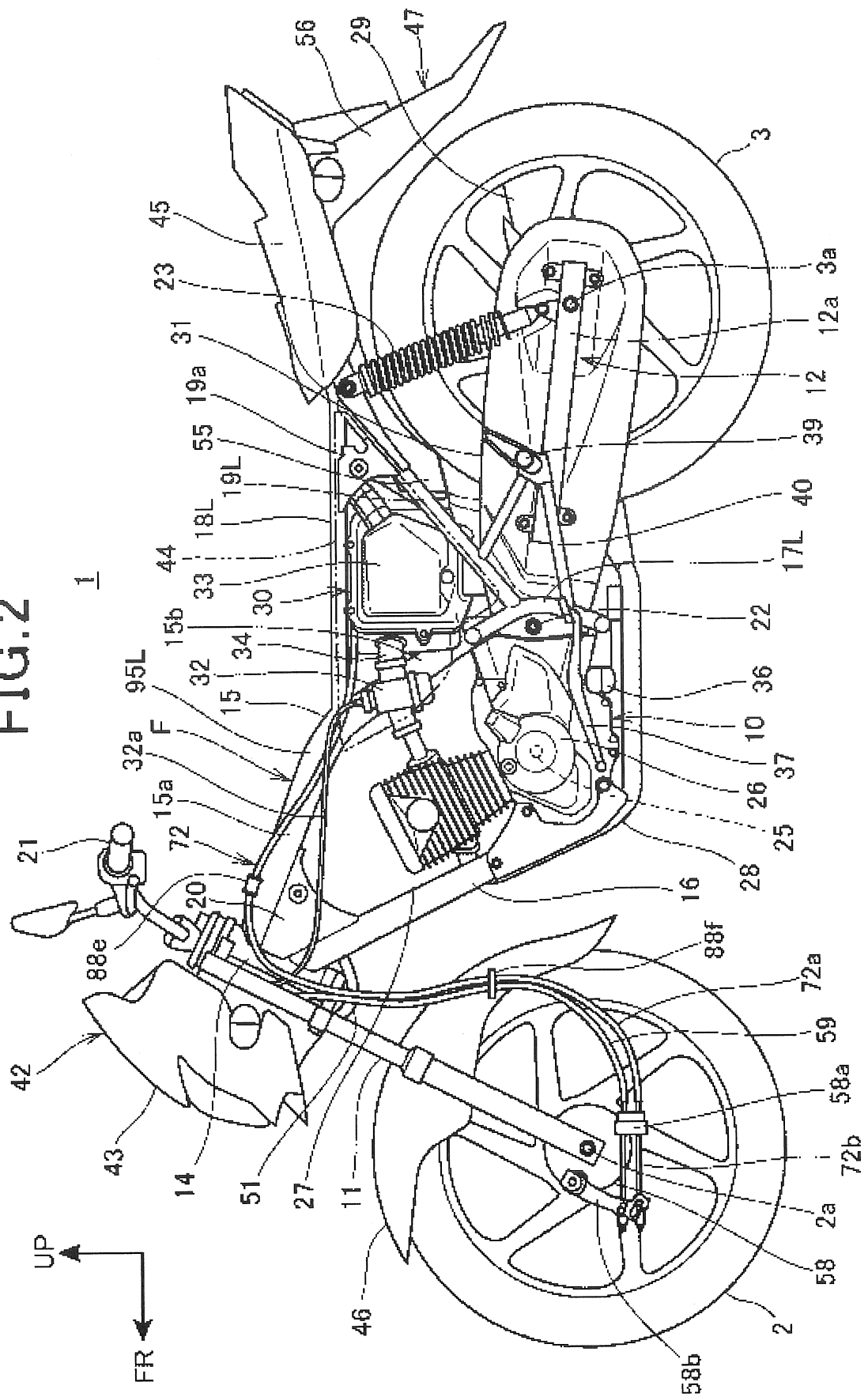


FIG.3

