



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

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

(11)



1-0040723

(51)^{2020.01} B62J 43/16; B62K 25/20; B62K 11/10

(13) B

(21) 1-2020-01694

(22) 29/09/2017

(86) PCT/JP2017/035484 29/09/2017

(87) WO2019/064493 04/04/2019

(45) 26/08/2024 437

(43) 27/07/2020 388

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

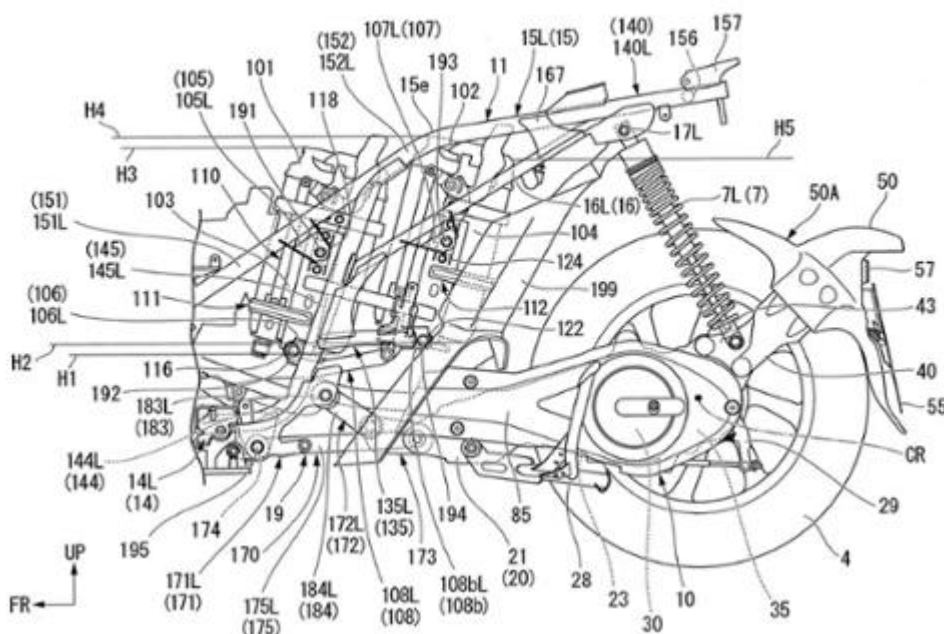
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) KOBAYASHI Yoshitaka (JP); OKUBO Katsuyuki (JP); KURAMOCHI Akira (JP);
TSUJI Kazuo (JP); SHIMAMURA Toshifumi (JP).

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

(54) KẾT CẤU BỐ TRÍ ẮC QUI VÀ XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm kết cấu bố trí ắc qui (100A) bao gồm cặp khung sau trái và phải (140) bố trí trong vùng sau của xe (1), và ắc qui (102) bố trí giữa cặp khung sau trái và phải (140), cặp khung sau trái và phải (140) bao gồm cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145) kéo dài đi lên từ phần dưới của xe (1), và cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) kéo dài về phía sau từ các phần đầu trên của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), kết cấu bố trí ắc qui (100A) còn bao gồm cặp phần kéo dài sau trái và phải (172) kéo dài về phía sau từ các phía dưới của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), và vùng chứa (103) bố trí giữa cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), phần đỡ cụm động lực (173) mà đỡ theo cách lắc được cụm động lực (10) được bố trí ở các phần sau của cặp phần kéo dài sau trái và phải (172), và ắc qui (102) được bố trí giữa cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) và bên trên phần đỡ cụm động lực (173).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới kết cấu bố trí ắc quy và xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Một ví dụ thông thường của xe kiểu ngồi để chân hai bên được bộc lộ trong Tài liệu sáng chế 1. Trong đó, một ắc quy được bố trí giữa cặp thanh đỡ sau trái và phải kéo dài về phía sau và đi lên từ các phần đầu kéo dài của ống đi xuống.

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2003-127956

Mặt khác, trong các xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong trường hợp bố trí vùng chứa và ắc quy, cần phải bảo vệ vùng chứa và ắc quy khỏi các yếu tố bên ngoài như sự va đập từ bên ngoài trong không trống giới hạn. Cụ thể là, trong trường hợp bố trí ắc quy ở phần sau của xe, cần phải tính tới tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi như bánh sau.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của một khía cạnh của sáng chế là đề xuất kết cấu bố trí ắc quy và xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi có thể được thỏa mãn trong khi vùng chứa và ắc quy được bảo vệ.

Một phương án thực hiện của sáng chế là kết cấu bố trí ắc quy (100A) mà được đặc trưng bởi bao gồm cặp khung sau trái và phải (140) bố trí trong vùng sau của xe (1), và ắc quy (102) bố trí giữa cặp khung sau trái và phải (140), cặp khung sau trái và phải (140) bao gồm cặp khung sau thứ nhất trái

và phải (145) kéo dài đi lên từ phần dưới của xe (1), và cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) kéo dài về phía sau từ các phần đầu trên của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), kết cấu bố trí ắcqui (100A) còn bao gồm cặp phần kéo dài sau trái và phải (172) kéo dài về phía sau từ các phía dưới của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), và vùng chứa (103) bố trí giữa cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), trong đó phần đỡ cụm động lực (173) mà đỡ theo cách lắc được cụm động lực (10) được bố trí ở các phần sau của cặp phần kéo dài sau trái và phải (172), và ắcqui (102) được bố trí giữa cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) và bên trên phần đỡ cụm động lực (173).

Theo kết cấu này, do vùng chứa được bố trí giữa cặp khung sau thứ nhất trái và phải, vùng chứa có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, do ắcqui được bố trí giữa cặp khung sau thứ hai trái và phải, ắcqui có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, do ắcqui được bố trí bên trên phần đỡ cụm động lực, ắcqui nằm cách xa với bánh sau định vị bên dưới phần đỡ cụm động lực, và do đó tính khả thi trong việc bố trí với các phần ngoại vi như bánh sau có thể được thỏa mãn. Nhờ đó, tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi có thể được thỏa mãn trong khi vùng chứa và ắcqui được bảo vệ.

Theo một khía cạnh của sáng chế, cặp khung sau trái và phải (140) còn bao gồm cặp khung sau thứ ba trái và phải (16) kéo dài về phía sau từ các phần trung gian thẳng đứng của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) xếp chồng với phần trên của vùng chứa (103) và phần trên của ắcqui (102) trên hình chiếu cạnh, và cặp khung sau thứ ba trái và phải (16) xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vùng chứa (103) và phần trung gian thẳng đứng của ắcqui (102) trên hình chiếu cạnh.

Theo kết cấu này, phần trên của vùng chứa và phần trên của ắcqui có

thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi cặp khung sau thứ hai trái và phải. Ngoài ra, phần trung gian thẳng đứng của vùng chứa và phần trung gian thẳng đứng của ắcqui có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi cặp khung sau thứ ba trái và phải. Nhờ đó, vùng chứa và ắcqui có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng bởi còn bao gồm cặp phần đỡ ắcqui trái và phải (108) kéo dài về phía sau từ phần dưới của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), trong đó cặp phần đỡ ắcqui trái và phải (108) được bố trí bên dưới vùng chứa (103) và ắcqui (102).

Theo kết cấu này, do cặp phần đỡ ắcqui trái và phải có thể được bố trí trong khoảng trống chết thẳng đứng giữa vùng chứa và ắcqui và các phần kéo dài sau, điều này là phù hợp để thỏa mãn tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi.

Theo một khía cạnh của sáng chế, cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) bao gồm các phần kéo dài trước (151) kéo dài về phía trước từ các phần đầu trên của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), và các phần kéo dài trước (151) xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vùng chứa (103) trên hình chiếu cạnh.

Theo kết cấu này, phần trung gian thẳng đứng của vùng chứa có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi cặp phần kéo dài trước trái và phải. Nhờ đó, vùng chứa có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó vùng chứa (103) và ắcqui (102) được bố trí theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi chúng đi lên trên hình chiếu cạnh.

Theo kết cấu này, do các vị trí đầu trên của vùng chứa và ắcqui có thể trở nên thấp hơn so với trường hợp trong đó vùng chứa và ắcqui được bố trí theo hướng thẳng đứng của nó, độ cao yên xe có thể được giữ thấp nhất

có thể. Ngoài ra, khoảng trống bố trí chắn bùn được đảm bảo dễ dàng giữa ắcqui và bánh sau theo hướng chiều dọc của nó.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó đầu sau dưới (H2) của ắcqui (102) được bố trí bên trên đầu sau dưới (H1) của vùng chứa (103) trên hình chiếu cạnh, và đầu sau trên (H5) của ắcqui (102) được bố trí bên dưới các mép trên (15e) của các khung sau thứ hai (15) trên hình chiếu cạnh.

Theo kết cấu này, do các vị trí đầu trên của vùng chứa và ắcqui có thể được hạ khi so với trường hợp trong đó đầu sau trên của ắcqui được bố trí bên trên các mép trên của các khung sau thứ hai, độ cao yên xe có thể được giữ thấp nhất có thể.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó đầu trước trên (H4) của ắcqui (102) được bố trí bên dưới các mép trên (15e) của các khung sau thứ hai (15) trên hình chiếu cạnh.

Theo kết cấu này, do các vị trí đầu trên của vùng chứa và ắcqui có thể được hạ khi so với trường hợp trong đó đầu trước trên của ắcqui được bố trí bên trên các mép trên của các khung sau thứ hai, độ cao yên xe có thể được giữ thấp nhất có thể.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145) xếp chồng với phần sau của vùng chứa (103) từ phần dưới tới phần trên của vùng chứa (103) trên hình chiếu cạnh.

Theo kết cấu này, phần sau của vùng chứa có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi cặp khung sau thứ nhất trái và phải. Nhờ đó, vùng chứa có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó trục xoay (189) kéo dài theo hướng chiều rộng xe được bố trí trong phần đỡ cụm động lực (173), và vùng chứa (103) và ắcqui (102) được bố trí vào phía trong theo hướng chiều rộng xe từ cả hai đầu của trục xoay (189).

Theo kết cấu này, vùng chứa và ắcqui có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi cả hai đầu của trục xoay. Nhờ đó, vùng chứa và ắcqui có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó ắcqui thứ hai (101) định vị ở phía trước ắcqui (102) được bố trí thêm, và vùng chứa (103) là vùng chứa ắcqui để chứa ắcqui thứ hai (101).

Theo kết cấu này, ắcqui thứ hai có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài bởi vùng chứa. Nhờ đó, có thể thỏa mãn tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi trong khi bảo vệ các ắcqui. Ngoài ra, do vùng chứa được bố trí giữa cặp khung sau thứ nhất trái và phải, ắcqui thứ hai có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, hiệu quả bảo vệ của cặp khung sau thứ nhất trái và phải và hiệu quả bảo vệ của vùng chứa được kết hợp, khiến cho ắcqui thứ hai có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó ắcqui (102) và ắcqui thứ hai (101) là các ắcqui di động mà có thể tháo ra được khỏi xe (1).

Theo kết cấu này, có thể thỏa mãn tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi trong khi bảo vệ các ắcqui di động. Ngoài ra, khi ắcqui và ắcqui thứ hai được bố trí theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi chúng đi lên trên hình chiếu cạnh, các đặc tính gắn và tháo của ắcqui và ắcqui thứ hai tương đối với xe có thể được cải thiện khi so với trường hợp trong đó ắcqui và ắcqui thứ hai được bố trí theo phương thẳng đứng.

Một khía cạnh của sáng chế được đặc trưng trong đó xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm kết cấu bố trí ắcqui (100A) mô tả trên đây.

Theo kết cấu này, có thể tạo ra xe kiểu ngồi để chân hai bên có kết cấu bố trí ắcqui trong đó có thể thỏa mãn tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi trong khi bảo vệ vùng chứa và ắcqui.

Theo các khía cạnh của sáng chế, có thể thỏa mãn tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi trong khi bảo vệ vùng chứa và ắc quy.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái xe máy theo một phương án thực hiện.

Fig.2 là sơ đồ bao gồm mặt cắt ngang II-II trên Fig.1.

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh của cần chính theo phương án thực hiện nêu trên nhìn từ bên trái phía trên.

Fig.4 là sơ đồ trong đó nắp che thân xe và chi tiết tương tự trên Fig.1 được tháo ra.

Fig.5 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái kết cấu bố trí ắc quy theo phương án thực hiện nêu trên.

Fig.6 là hình vẽ phối cảnh của kết cấu đỡ vỏ theo phương án thực hiện nêu trên nhìn từ bên trái phía trên.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh của khung thân xe theo phương án thực hiện nêu trên nhìn từ bên trái phía trên.

Fig.8 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái khung thân xe theo phương án thực hiện nêu trên.

Fig.9 là hình chiếu nhìn từ dưới của khung thân xe theo phương án thực hiện nêu trên.

Fig.10 là hình chiếu nhìn từ dưới của kết cấu bố trí ắc quy theo phương án thực hiện nêu trên.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ. Các hướng như về phía trước, về phía sau, sang trái và sang phải trong phần mô tả dưới đây là tương tự với các hướng trong xe mô tả bên dưới trừ khi được chỉ ra theo cách khác. Ở các vị trí thích hợp trên các

hình vẽ sử dụng cho phần mô tả dưới đây, mũi tên FR biểu thị hướng về phía trước trong xe, mũi tên LH biểu thị hướng sang trái trong xe, và mũi tên UP biểu thị hướng đi lên trong xe được thể hiện.

<Toàn bộ xe>

Fig.1 thể hiện xe máy kiểu cụm lắc 1 là một ví dụ của xe kiểu ngồi để chân hai bên. Dựa vào Fig.1, xe máy 1 bao gồm bánh trước 3 lái được bởi tay lái 2 và bánh sau 4 dẫn động bởi cụm động lực 10 bao gồm nguồn công suất. Sau đây, xe máy có thể được xem đơn giản như “xe.” Xe máy 1 của phương án thực hiện này là xe kiểu scuter có sàn để chân 9 trên đó người sử dụng ngồi trên yên xe 8 đặt chân của họ.

Các bộ phận cấu thành hệ thống lái bao gồm tay lái 2 và bánh trước 3 được đỡ theo cách quay được để có thể lái được bởi ống đầu 12 ở đầu trước của khung thân xe 11. Chu vi ngoài của khung thân xe 11 được che bằng nắp che thân xe 5. Trên Fig.1, số chỉ dẫn 6 biểu thị các càng trước.

Khung thân xe 11 được tạo bằng cách ghép liền khối các đoạn vật liệu thép trong nhiều kiểu sử dụng phương pháp hàn hoặc tương tự. Khung thân xe 11 bao gồm ống đầu 12 định vị ở phần đầu trước của khung thân xe 11, cặp khung trên trái và phải 13 kéo dài theo cách nghiêng về phía sau và đi xuống từ ống đầu 12, cặp khung dưới trái và phải 14 mà kéo dài theo cách nghiêng về phía sau và đi xuống từ phần dưới của ống đầu 12 ở các góc dốc hơn so với các khung trên trái và phải 13 và kéo dài gần như theo phương nằm ngang về phía sau từ các đầu dưới của nó, và sau đó kéo dài theo cách nghiêng về phía sau và đi lên từ các đầu sau của nó, cặp khung trên sau trái và phải 15 mà kéo dài theo cách nghiêng về phía sau và đi lên từ các phần trung gian thẳng đứng của các khung trên trái và phải 13 để được nối với các đầu trên sau của các khung dưới trái và phải 14 và kéo dài theo cách nghiêng về phía sau và đi lên từ các phần nối, và các khung dưới sau 16 mà kéo dài theo cách nghiêng về phía sau và đi lên từ các phần sau của các khung dưới 14 và được nối với các phần sau của các khung trên sau 15.

<Cụm động lực>

Cụm động lực 10 là cụm động lực kiểu lắc trong đó động cơ 30 hoạt động như nguồn dẫn động bố trí ở bên trái bánh sau 4, cơ cấu truyền lực 35 mà có thể dẫn động bánh sau 4 bằng lực thu được từ động cơ 30, và khung lắc 20 để đỡ động cơ 30 và cơ cấu truyền lực 35 được làm liền khối.

Trục bánh xe 4a của bánh sau 4 (sau đây, cũng được xem như “trục bánh sau 4a”; xem Fig.2) được bố trí ở phần đầu sau của cụm động lực 10. Lực thu được từ động cơ 30 được truyền tới trục bánh sau 4a (xem Fig.2) qua cơ cấu truyền lực 35, khiến cho bánh sau 4 đỡ trên trục bánh sau 4a được dẫn động và xe di chuyển. Ký hiệu chỉ dẫn CR trên hình vẽ biểu thị đường trục tâm (đường trục bánh sau) của trục bánh sau 4a, mà là đường trục song song với hướng chiều rộng xe.

Phần trước bên dưới của cụm động lực 10 được đỡ ở phía sau bên dưới của khung thân xe 11 qua cơ cấu liên kết 19 để xe có thể lắc được theo phương thẳng đứng. Cặp giảm chấn sau trái và phải 7 để làm suy giảm sự lắc của cụm động lực 10 được kéo căng giữa đầu sau của cụm động lực 10 và khung yên xe 15. Sau đây, trong xe, các bộ phận cấu thành ở bên trái theo hướng chiều rộng xe có thể được biểu thị bởi “L” và các bộ phận cấu thành ở bên phải theo hướng chiều rộng xe có thể được biểu thị bởi “R.”

<Khung lắc>

Như được thể hiện trên Fig.2, khung lắc 20 bao gồm cần chính 21 kéo dài từ phía trước bánh sau 4 về phía bên trái bánh sau 4, và cần phụ 22 kéo dài từ bên phải đằng trước của cần chính 21 về phía bên phải bánh sau 4 trong khi uốn cong vào trong theo hướng chiều rộng xe. Ký hiệu chỉ dẫn CL trên hình vẽ biểu thị đường tâm nằm ngang của thân xe.

<Cần chính>

Cần chính 21 được tạo có vùng chứa-lực 23 chứa động cơ 30 và vùng chứa-truyền 24 chứa cơ cấu truyền lực 35.

<Vùng chứa-lực >

Vùng chứa-lực 23 bao gồm nắp trong 23a để che động cơ 30 từ phía trong của nó theo hướng chiều rộng xe, và nắp ngoài 23b để che động cơ 30 từ phía ngoài của nó theo hướng chiều rộng xe.

Nắp trong 23a có dạng hộp mà hở ra ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nắp trong 23a được tạo theo cách liền khối bằng chi tiết tương tự với vùng cần 21a của cần chính 21.

Nắp ngoài 23b có dạng hộp mà hở vào trong theo hướng chiều rộng xe. Nắp ngoài 23b được ghép với nắp trong 23a sử dụng các chi tiết bắt chặt như các bulông.

<Vùng cần>

Như được thể hiện trên Fig.2, cần chính 21 được tạo có vùng cần 21a kéo dài về phía trước từ vùng chứa-lực 23. Như được thể hiện trên Fig.3, vùng cần 21a kéo dài theo hướng từ trước về sau của xe để liên tục với nắp trong 23a. Trên Fig.3, số chỉ dẫn 21b biểu thị cặp phần kéo dài trước-trái và phải kéo dài về phía trước từ phần đầu trước của vùng cần 21a.

<Vùng chứa-truyền>

Như được thể hiện trên Fig.2, vùng chứa-truyền 24 bao gồm vỏ trong 24a bố trí ở bên trái bánh sau 4 ở phía trong theo hướng chiều rộng xe, và vỏ ngoài 24b mà che vỏ trong 24a từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Vỏ trong 24a có dạng hộp mà hở ra ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Vỏ ngoài 24b có dạng hộp mà hở vào trong theo hướng chiều rộng xe. Vỏ ngoài 24b được tạo theo cách liền khối bằng chi tiết tương tự với nắp trong 23a của cần chính 21. Vỏ ngoài 24b được ghép với vỏ trong 24a sử dụng các chi tiết bắt chặt như các bulông.

Như được thể hiện trên Fig.3, vùng chứa-truyền 24 được tạo có phần đỡ-thanh đỡ chấn bunn 26 mà nhô về phía sau và đi lên để đỡ thanh đỡ chấn bunn 40 (xem Fig.4). Như được thể hiện trên Fig.4, thanh đỡ chấn bunn 40 kéo dài về phía sau và đi lên từ vùng lân cận của trục bánh sau 4a (xem Fig.2) và đỡ chấn bunn 50 bố trí bên trên và đằng sau bánh sau. Trên Fig.4, số chỉ

dẫn 28 biểu thị chân chống giữa (sau đây, cũng được gọi đơn giản là “chân chống”) và số chỉ dẫn 29 biểu thị phanh sau. Trên Fig.3, số chỉ dẫn 28a biểu thị phần gài-chân chống mà chân chống gài theo cách quay được với nó.

<Động cơ>

Như được thể hiện trên Fig.2, động cơ 30 được bố trí ở bên trái bánh sau 4. Động cơ 30 là type động cơ kiểu rôto trong. Động cơ 30 bao gồm trục đầu ra động cơ 31, rôto trong 32, và stato 33.

Trục đầu ra động cơ 31 được đỡ bởi cần chính 21 theo hướng chiều rộng xe. Trục đầu ra động cơ 31 có đường trục Cm1 (sau đây, cũng được xem như “đường trục động cơ Cm1”) song song với đường trục bánh sau CR. Các số chỉ dẫn từ 34a tới 34c trên hình vẽ biểu thị các ổ trục mà đỡ theo cách quay được trục đầu ra động cơ 31.

Rôto trong 32 bao gồm thân rôto trong 32a có dạng hình trụ và các nam châm 32b bố trí trên bề mặt chu vi ngoài của thân rôto trong 32a. Phần giữa theo phương hướng tâm của thân rôto trong 32a được ghép-then với trục đầu ra động cơ 31. Mục tiêu dò 32c được gắn với bề mặt chu vi ngoài của phần đầu trong của thân rôto trong 32a theo hướng chiều rộng xe.

Stato 33 bao gồm gông từ stato hình khuyên 33a cố định với thành chu vi ngoài của nắp trong 23a, các răng 33b mà được ghép với gông từ stato 33a và được bố trí theo phương hướng tâm tương đối với đường trục động cơ Cm1, và cuộn dây 33c trong đó dây dẫn điện được quấn quanh các răng 33b. Cảm biến rôto 33d để dò mục tiêu dò 32c được gắn với gông từ stato 33a.

Ắc quy 100 (xem Fig.4) được nối với động cơ 30. Ắc quy 100 cấp điện năng tới động cơ 30 khi động cơ 30 dẫn động bánh sau 4. Ngoài ra, sự điều khiển của động cơ 30 được thực hiện bởi cụm điều khiển (không được thể hiện).

<Cơ cấu truyền lực>

Như được thể hiện trên Fig.2, cơ cấu truyền lực 35 được bố trí ở bên

trái bánh sau 4. Cơ cấu truyền lực 35 được bố trí trong vùng chứa-truyền 24 liên tục với vùng chứa-lực 23.

Cơ cấu truyền lực 35 bao gồm trục truyền 36 đỡ song song với trục đầu ra động cơ 31 và trục bánh sau 4a, cặp bánh răng thứ nhất 37a và 37b mà được bố trí lần lượt ở phần đầu trong của trục đầu ra động cơ 31 theo hướng chiều rộng xe và ở phần trong của trục truyền 36 theo hướng chiều rộng xe, và cặp bánh răng thứ hai 38a và 38b mà được bố trí lần lượt ở phần ngoài của trục truyền 36 theo hướng chiều rộng xe và ở phần đầu trái của trục bánh sau 4a. Các số chỉ dẫn từ 4b tới 4d trên hình vẽ biểu thị các ổ trục mà đỡ theo cách quay được trục bánh sau 4a.

Trục đầu ra động cơ 31, trục truyền 36, và trục bánh sau 4a được bố trí ở các khoảng cách theo thứ tự đó từ phía trước theo hướng chiều dọc. Trục truyền 36 có đường trục Ct1 (sau đây, cũng được xem như “đường trục truyền Ct1”) song song với đường trục động cơ Cm1. Các số chỉ dẫn 39a và 39b trên hình vẽ biểu thị các ổ trục mà đỡ theo cách quay được trục truyền 36.

Bằng kết cấu này, sự quay của trục đầu ra động cơ 31 được giảm ở tỷ số giảm định trước và được truyền tới trục bánh sau 4a.

<Cụm điều khiển>

Mặc dù không được thể hiện, cụm điều khiển thực hiện toàn bộ sự điều khiển của động cơ 30. Ví dụ, cụm điều khiển bao gồm bộ xử lý trung tâm (CPU), bộ nhớ chỉ đọc (ROM), bộ nhớ truy cập ngẫu nhiên (RAM), và tương tự. Cụm điều khiển tiếp nhận thông tin từ cảm biến mở van tiết lưu (không được thể hiện) hoặc tương tự và xuất tín hiệu điều khiển định trước tới bộ dẫn động của động cơ 30.

<Cần phụ>

Như được thể hiện trên Fig.2, cần phụ 22 kéo dài theo hướng chiều dọc ở bên phải bánh sau 4. Phần đầu trước của cần phụ 22 được ghép với bên phải của vùng trước của cần chính 21 sử dụng các chi tiết bắt chặt như

các bulông. Trên Fig.2, số chỉ dẫn 22j biểu thị phần ghép giữa cần phụ 22 và cần chính 21. Mặc dù không được thể hiện, thanh đỡ-giảm chấn phải mà nhô lên và về phía sau và đỡ giảm chấn sau bên phải được bố trí ở phần đầu sau của cần phụ 22.

<Cấu trúc chấn bụn>

Như được thể hiện trên Fig.1, cấu trúc chấn bụn 50A mà đỡ chấn bụn 50 bố trí bên trên và đằng sau bánh sau 4 với thanh đỡ chấn bụn 40 kéo dài về phía sau từ vùng lân cận của trục bánh sau 4a (xem Fig.2) được bố trí ở phía sau của xe. Cấu trúc chấn bụn 50A có cấu trúc nhô kiểu côngxon trong đó chỉ phần trái của chấn bụn 50 được cố định với thanh đỡ chấn bụn 40.

Như được thể hiện trên Fig.5, cấu trúc chấn bụn 50A bao gồm thanh đỡ chấn bụn 40 và chấn bụn 50. Thanh đỡ chấn bụn 40 được tạo có phần đỡ chấn bụn trái 43 (phần đỡ treo bánh sau) mà đỡ giảm chấn sau bên trái 7L. Trên Fig.5, số chỉ dẫn 85 biểu thị nắp bảo vệ mà che vùng chứa-lực 23 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Trên Fig.1, số chỉ dẫn 54 biểu thị đèn sau. Thanh đỡ chấn bụn 40 và chấn bụn 50 xếp chồng với đèn sau 54 theo hướng thẳng đứng của xe. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.1, phần đầu trước của chấn bụn 50 kéo dài về phía khoảng trống giữa đầu dưới của đèn sau 54 và giảm chấn sau 7. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.1, phần đầu trước của chấn bụn 50 nằm gần với giảm chấn sau 7.

Trên Fig.3, các số chỉ dẫn 26h1 và 26h2 biểu thị các lỗ thông mà hở theo hướng chiều rộng xe khiến cho các phần thân của các bulông có thể được lắp, số chỉ dẫn 85k biểu thị phần ghép của cần chính 21 hoặc tương tự với nắp bảo vệ 85 (xem Fig.1), và số chỉ dẫn 98 biểu thị phần vít dạng bao bố trí trên vùng cần 21a.

<Ăcqui>

Như được thể hiện trên Fig.4, ắcqui 100 để cấp điện năng tới động cơ 30 được gắn bên dưới yên xe 8 (xem Fig.1). Ăcqui 100 bao gồm hai ắcqui

đơn vị trước và sau 101 và 102. Các ắcqui đơn vị 101 và 102 có cùng kết cấu. Mỗi một trong số các ắcqui đơn vị 101 và 102 có dạng hình hộp chữ nhật mà có mặt cắt ngang hình vuông và kéo dài theo hướng chiều dọc của nó. Các ắcqui đơn vị 101 và 102 là các ắcqui di động mà có thể tháo ra được khỏi thân xe. Các ắcqui đơn vị trước và sau 101 và 102 được nghiêng song song với nhau, và được bố trí với khoảng trống giữa các bề mặt sau và trước tương ứng của nó.

Ắcqui 100 tạo ra điện áp cao định trước (ví dụ, từ 48 V tới 72 V) bằng cách mắc các ắcqui đơn vị 101 và 102 nối tiếp. Ví dụ, mỗi một trong số các ắcqui đơn vị 101 và 102 được tạo kết cấu gồm ắcqui ion lithi làm phần chứa năng lượng mà có thể được nạp và xả. Các ắcqui đơn vị 101 và 102 được lắp vào trong và tháo ra khỏi các vỏ ắcqui tương ứng 103 và 104 cố định với thân xe (các kết cấu đỡ vỏ 110) từ bên trên. Như được thể hiện trên Fig.5, kết cấu đỡ vỏ 110 mà đỡ mỗi một trong số các vỏ ắcqui 103 và 104 được gắn với khung thân xe 11.

Mặc dù không được thể hiện, các vỏ ắcqui 103 và 104 được tạo có các miệng tháo và lắp ắcqui mà mở đi lên. Các ắcqui đơn vị 101 và 102 trượt theo cách nghiêng từ các miệng tháo và lắp ắcqui vào trong các vỏ ắcqui 103 và 104, nhờ đó được chứa trong các vỏ ắcqui 103 và 104 để được đặt vào và lấy ra. Các ắcqui đơn vị 101 và 102 được lắp vào và tháo ra khỏi các vỏ ắcqui 103 và 104 theo cách nghiêng, và do đó một phần trọng lượng của các ắcqui đơn vị 101 và 102 được đỡ bởi các phần thành của các vỏ ắcqui 103 và 104.

Sau đây, bên dưới yên xe 8 (xem Fig.1), ắcqui đơn vị 101 (ắcqui thứ hai) định vị về phía trước cũng được xem như “ắcqui trước 101,” và ắcqui đơn vị 102 (a ắcqui) định vị về phía sau cũng được xem như “ắcqui sau 102.” Sau đây, vỏ ắcqui 103 mà chứa ắcqui trước 101 cũng được xem như “vỏ trước 103,” và vỏ ắcqui 104 mà chứa ắcqui sau 102 cũng được xem như “vỏ sau 104.”

<Kết cấu đỡ vỏ>

Như được thể hiện trên Fig.6, kết cấu đỡ vỏ 110 bao gồm khung đỡ thứ nhất 111 mà đỡ vỏ trước 103 (xem Fig.5), khung đỡ thứ hai 112 mà đỡ vỏ sau 104 (xem Fig.5), và khung nối 113 mà nối khung đỡ thứ nhất 111 và khung đỡ thứ hai 112.

<Khung đỡ thứ nhất>

Khung đỡ thứ nhất 111 bao gồm cặp khung bên thứ nhất trái và phải 115L và 115R mà kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo độ nghiêng của ắc quy trước 101 (xem Fig.5), ống ngang thứ nhất 116 mà bắc qua giữa các phần đầu dưới của các khung bên thứ nhất trái và phải 115L và 115R theo hướng chiều rộng xe, và khung ngang thứ nhất 117 mà bắc qua giữa phần dưới của các khung bên thứ nhất trái và phải 115L và 115R từ phía trước.

Mỗi một trong số các khung bên thứ nhất trái và phải 115L và 115R có mặt cắt ngang dạng mũ mà hở vào trong theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo hướng chiều dọc của nó. Các giá đỡ trên thứ nhất 118 để gắn kết cấu đỡ vỏ 110 với khung thân xe 11 (xem Fig.5) được bố trí ở các phần đầu trên của các khung bên phải và trái thứ nhất 115L và 115R. Các phần vít dạng bao 118a mà các bulông có thể được bắt vít vào trong đó được tạo trong các giá đỡ trên thứ nhất 118.

Các phần vít dạng bao 116a mà các bulông có thể được bắt vít vào trong đó được bố trí ở cả hai phần đầu của ống ngang thứ nhất 116. Ống ngang thứ nhất 116 được tạo có cặp giá đỡ dưới thứ nhất trái và phải 119L và 119R mà được bố trí giữa các khung bên thứ nhất trái và phải 115L và 115R theo hướng chiều rộng xe và kéo dài về phía sau.

Khung ngang thứ nhất 117 có dạng cong lồi về phía trước và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang thứ nhất 117 được nối với phần dưới của các khung bên thứ nhất trái và phải 115 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

<Khung đỡ thứ hai>

Khung đỡ thứ hai 112 bao gồm cặp khung bên thứ hai trái và phải 121L và 121R mà kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo độ nghiêng của ắcqui sau 102 (xem Fig.5), ống ngang thứ hai 122 mà bắc qua giữa các phần đầu dưới của các khung bên thứ hai trái và phải 121L và 121R theo hướng chiều rộng xe, và khung ngang thứ hai 123 mà bắc qua giữa các phần trung gian thẳng đứng của các khung bên thứ hai trái và phải 121L và 121R từ đằng sau.

Mỗi một trong số các khung bên thứ hai trái và phải 121L và 121R có mặt cắt ngang dạng mũ mà hõ vào trong theo hướng chiều rộng xe và kéo dài theo hướng chiều dọc. Các giá đỡ trên thứ hai 124 để gắn kết cấu đỡ vỏ 110 với khung thân xe 11 (xem Fig.5) được bố trí ở các phần đầu trên của các khung bên thứ hai trái và phải 121L và 121R. Các phần vít dạng bao 124a mà các bulông có thể được bắt vít vào trong đó được tạo trong các giá đỡ trên thứ hai 124.

Các phần vít dạng bao 122a mà các bulông có thể được bắt vít vào trong đó được bố trí ở cả hai phần đầu của ống ngang thứ hai 122. Ống ngang thứ hai 122 được tạo có cặp giá đỡ dưới thứ hai trái và phải 125L và 125R mà được bố trí giữa các khung bên thứ hai trái và phải 121L và 121R theo hướng chiều rộng xe và kéo dài về phía sau.

Khung ngang thứ hai 123 có dạng cong lồi về phía sau và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang thứ hai 123 được nối với các phần trung gian thẳng đứng của các khung bên thứ hai trái và phải 121 từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

<Khung nối>

Khung nối 113 bao gồm cặp khung bên nối trái và phải 127L và 127R mà bắc qua giữa khung đỡ thứ nhất 111 và khung đỡ thứ hai 112 theo hướng từ phía trước về phía sau, và khung ngang nối 128 mà bắc qua giữa các khung bên nối trái và phải 127L và 127R theo hướng chiều rộng xe.

Mỗi một trong số các khung bên nối trái và phải 127L và 127R được

tạo trong dạng tấm kéo dài theo hướng từ phía trước về phía sau. Các phần đầu trước của các khung bên nổi trái và phải 127L và 127R được nối với các phần trung gian thẳng đứng của các khung bên thứ nhất trái và phải 115L và 115R từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Các phần đầu sau của các khung bên nổi trái và phải 127L và 127R được nối với phần dưới của các khung bên thứ hai trái và phải 121L và 121R từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Khung ngang nối 128 được tạo trong dạng khuỷu mà nhô về phía sau và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang nối 128 được nối với các phần trung gian của các khung bên nổi trái và phải 127L và 127R theo hướng từ phía trước về phía sau từ phía trong theo hướng chiều rộng xe. Khung ngang nối 128 bao gồm phần nối giữa 128a mà kéo dài theo hướng chiều rộng xe trong dạng chữ U mà hở về phía trước ở phần giữa giữa các khung bên nổi trái và phải 127L và 127R theo hướng chiều rộng xe, và cặp phần nối bên trái và phải 128b mà bắc qua giữa cả hai đầu của phần nối giữa 128a theo hướng chiều rộng xe và các khung bên nổi trái và phải 127L và 127R. Các phần nối bên trái và phải 128b kéo dài ra ngoài theo cách thẳng theo hướng chiều rộng xe từ cả hai đầu của phần nối giữa 128a theo hướng chiều rộng xe và sau đó kéo dài để được định vị xa hơn về phía trước khi nó đi ra ngoài theo hướng chiều rộng xe.

<Các chi tiết của khung thân xe >

Như được thể hiện trên Fig.7, khung thân xe 11 bao gồm ống đầu 12 mà được định vị ở phần đầu trước của xe và kéo dài theo phương thẳng đứng, cặp khung trên trái và phải 13L và 13R mà kéo dài về phía sau và đi xuống từ phần trung gian thẳng đứng của ống đầu 12, cặp khung dưới trái và phải 14L và 14R mà kéo dài đi xuống từ phần dưới của ống đầu 12, kéo dài xa hơn về phía sau, và sau đó kéo dài đi lên và về phía sau, cặp khung giữa trái và phải 139L và 139R mà kéo dài theo cách nghiêng để được định vị xa hơn đi xuống khi chúng đi về phía sau giữa các khung trên trái và phải 13L và

13R và các khung dưới trái và phải 14L và 14R theo hướng thẳng đứng, cặp khung trên sau trái và phải 15L và 15R (các khung sau thứ hai) mà kéo dài về phía sau và đi lên từ các phần trung gian của các khung trên trái và phải 13L và 13R theo hướng từ phía trước về phía sau, và cặp khung dưới sau trái và phải 16L và 16R (các khung sau thứ ba) mà kéo dài theo cách nghiêng để được định vị xa hơn đi lên khi chúng đi về phía sau ở các phía dưới của các khung trên sau trái và phải 15L và 15R.

Ví dụ, mỗi chi tiết cấu thành của khung thân xe 11 được tạo bằng ống thép tròn. Ngoài ra, thuật ngữ “trung gian” sử dụng trong phương án thực hiện này được dự tính để bao gồm không chỉ phần giữa giữa cả hai đầu của một đối tượng mà còn bao gồm cả khoảng trung gian giữa cả hai đầu của đối tượng. Các khung dưới 14 và các khung trên sau 15 được tạo bằng các ống thép tròn có đường kính gần như tương tự với nhau. Các khung trước 13, các khung giữa 139, và các khung dưới sau 16 được tạo bằng các ống thép tròn hơi nhỏ hơn về đường kính so với các khung dưới 14 (các khung trên sau 15).

Trên Fig.7, số chỉ dẫn 17L biểu thị phần đỡ-trục trên giảm chấn trái mà đỡ theo cách xoay được phần đầu trên của giảm chấn sau bên trái 7L (xem Fig.4) để có thể quay được, và số chỉ dẫn 18R biểu thị phần đỡ-trục trên giảm chấn phải mà đỡ theo cách xoay được phần đầu trên của giảm chấn sau bên phải (không được thể hiện) để có thể quay được.

<Ống đầu>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, ống đầu 12 kéo dài theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi nó đi lên. Các giá đỡ gắn các bộ phận cấu thành trong vùng trước của xe được bố trí trên ống đầu 12.

<Khung trên>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, mỗi khung trên 13 bao gồm phần nửa trước khung trên 131 mà kéo dài theo cách thẳng về phía sau và đi xuống từ phần trung gian thẳng đứng của ống đầu 12, phần cong dưới trước 132

mà được nối với đầu dưới của phần nửa trước khung trên 131 và có dạng cong lồi về phía trước và đi xuống, và phần nửa sau khung trên 133 mà được nối với đầu sau của phần cong dưới trước 132 và được nghiêng từ từ hơn so với phần nửa trước khung trên 131 để kéo dài theo cách thẳng về phía sau và đi xuống. Phần nửa trước khung trên 131, phần cong dưới phía trước 132, và phần nửa sau khung trên 133 được tạo bằng ống thép tròn liền khối. Đầu dưới phía sau của phần nửa sau khung trên 133 được nối với phần cong dưới sau 144 của mỗi khung đi xuống 14 từ phía trước và bên trên.

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các khung trên trái và phải 13L và 13R được định vị hướng vào trong từ các khung dưới trái và phải 14L và 14R theo hướng chiều rộng xe. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các khung trên trái và phải 13L và 13R kéo dài theo cách nghiêng trong khi được uốn cong ở nhiều vị trí để được định vị xa hơn ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau từ phần trung gian thẳng đứng của ống đầu 12.

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các khung trên trái và phải 13L và 13R được nghiêng để được định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau từ phần trung gian thẳng đứng của ống đầu 12 và sau đó được uốn cong ở phần cong thứ nhất 134a để kéo dài gần như song song với các bề mặt bên của thân xe. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các khung trên trái và phải 13L và 13R được uốn cong ở phần cong thứ nhất 134a để kéo dài gần như song song với các bề mặt bên của thân xe, và sau đó được uốn cong ở phần cong thứ hai 134b để kéo dài theo cách nghiêng để được định vị xa hơn ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các khung trên trái và phải 13L và 13R được uốn cong ở phần cong thứ hai 134b để kéo dài theo cách nghiêng để được định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau, và sau đó được uốn cong ở phần cong thứ ba 134c để kéo dài gần như song song với các bề mặt bên của thân xe.

<Khung đi xuống>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, mỗi khung đi xuống 14 được tạo trong dạng chữ U. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, khung đi xuống 14 bao gồm phần khung đi xuống trước 141 mà kéo dài đi xuống từ phần dưới của ống đầu 12, phần cong trước dưới 142 mà được nối với đầu dưới của phần khung đi xuống trước 141 và có dạng cong lồi về phía trước và đi xuống, phần khung dưới 143 mà được nối với đầu sau của phần cong dưới trước 142 và kéo dài về phía sau, phần cong dưới sau 144 mà được nối với đầu sau của phần khung dưới 143 và có dạng cong lồi đi xuống và về phía sau, và phần khung sau 145 (khung sau thứ nhất) mà liên tục với đầu trên của phần cong dưới sau 144 và kéo dài về phía sau và đi lên. Phần khung đi xuống trước 141, phần cong dưới phía trước 142, phần khung dưới 143, phần cong dưới sau 144, và phần khung sau 145 được tạo bằng ống thép tròn liền khối. Ngoài ra, các phần khung sau 145L và 145R dưới dạng cặp khung sau thứ nhất trái và phải, các khung trên sau 15L và 15R dưới dạng cặp khung sau thứ hai phải và trái, và các khung dưới sau 16L và 16R dưới dạng cặp khung sau thứ ba phải và trái cấu thành cặp khung sau trái và phải 140L và 140R bố trí trong vùng sau của xe (xem Fig.7).

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các khung dưới trái và phải 14L và 14R kéo dài theo cách nghiêng để được định vị xa hơn ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau từ phần dưới của ống đầu 12, sau đó được uốn cong ở phần cong trước dưới 142 và kéo dài gần như song song với các bề mặt bên của thân xe để chạm tới phần cong dưới sau 144, và sau đó được uốn cong ở phần cong dưới sau 144 và kéo dài theo cách nghiêng để được định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau.

Như được thể hiện trên Fig.8, phần cong trên trước 141a có dạng cong đi lên và về phía sau được bố trí trong phần khung đi xuống trước 141. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, phần khung đi xuống trước 141 kéo dài về

phía sau và đi xuống từ phần dưới của ống đầu 12, sau đó uốn cong ở phần cong trên trước 141a, và kéo dài gần như theo phương thẳng đứng đi xuống.

Như được thể hiện trên Fig.7, khung ngang giữa trước 147 mà bắc qua giữa các phần khung đi xuống trước trái và phải 141L và 141R theo hướng chiều rộng xe được bố trí giữa phần dưới của các phần khung đi xuống trước trái và phải 141L và 141R. Khung ngang giữa trước 147 kéo dài theo cách thẳng theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang giữa trước 147 được nối với các phần khung đi xuống trước trái và phải 141L và 141R từ phía trong theo hướng chiều rộng xe. Khung ngang giữa trước 147 được tạo bằng ống thép tròn nhỏ hơn về đường kính so với các khung dưới 14.

Như được thể hiện trên Fig.7, khung ngang trước dưới 148 mà bắc qua giữa các phần cong dưới trước trái và phải 142L và 142R theo hướng chiều rộng xe được bố trí giữa các phần cong dưới trước trái và phải 142L và 142R. Khung ngang trước dưới 148 có dạng cong về phía trước và đi xuống, và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang trước dưới 148 được nối với các phần cong trước dưới trái và phải 142L và 142R từ phía trong theo hướng chiều rộng xe. Khung ngang trước dưới 148 được tạo bằng ống thép tròn nhỏ hơn về đường kính so với các khung dưới 14.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, phần khung dưới 143 kéo dài gần như theo hướng từ phía trước về phía sau của xe. Như được thể hiện trên Fig.7, khung ngang dưới 149 mà bắc qua giữa các khung dưới trái và phải 143L và 143R theo hướng chiều rộng xe được bố trí giữa các phần khung dưới trái và phải 143L và 143R. Khung ngang dưới 149 kéo dài theo cách thẳng theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang dưới 149 được nối với các phần khung dưới trái và phải 143L và 143R từ phía trong theo hướng chiều rộng xe. Khung ngang dưới 149 được tạo bằng ống thép tròn có đường kính gần như tương tự với các đường kính của các khung dưới 14.

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các phần cong dưới sau trái và phải 144L và 144R được nghiêng để được định vị sao cho các phần của nó định vị xa hơn đi lên được định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, phần dưới của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R được nghiêng để được định vị sao cho các phần của nó định vị xa hơn đi lên được định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, theo các độ nghiêng của các phần cong dưới sau 144L và 144R. Các phần khung sau trái và phải 145L và 145R hơi được uốn cong hướng vào trong theo hướng chiều rộng xe bên trên phần dưới của chúng và kéo dài gần như song song với các bề mặt bên của thân xe.

Như được thể hiện trên Fig.7, cặp thanh đỡ bậc để chân trái và phải 135L và 135R mà đỡ bậc để chân sau (không được thể hiện) được bố trí bên dưới các phần khung sau trái và phải 145L và 145R. Các thanh đỡ bậc để chân trái và phải 135L và 135R bao gồm các thân thanh đỡ bậc để chân 136L và 136R mà kéo dài về phía sau từ phần dưới của các phần khung sau 145L và 145R, và các phần đỡ bậc để chân 137L và 137R mà kéo dài đi lên từ các phần đầu sau của các thân thanh đỡ bậc để chân 136L và 136R.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, các thân thanh đỡ bậc để chân 136 kéo dài theo hướng từ phía trước về phía sau. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các thân thanh đỡ bậc để chân trái và phải 136L và 136R được uốn cong và kéo dài để được định vị xa hơn ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau. Như được thể hiện trên Fig.8, các đầu trước của các thân thanh đỡ bậc để chân 136 được nối với phần dưới của các phần khung sau trái và phải 145 từ đằng sau. Các thân thanh đỡ bậc để chân 136 được tạo bằng các ống thép tròn có các đường kính nhỏ hơn so với các đường kính của các khung dưới 14.

<Khung giữa>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, các khung giữa 139 kéo dài theo

cách thẳng đi xuống và về phía sau. Các đầu trên trước của các khung giữa 139 được nối với các phần trung gian thẳng đứng của các phần khung đi xuống trước 141 từ đằng sau. Các đầu dưới sau của các khung giữa 139 được nối với phần sau của các phần khung dưới 143 từ bên trên.

Trên hình chiếu bằng trên Fig.9, các khung giữa trái và phải 139L và 139R được bố trí để được định vị giữa các khung trên trái và phải 13L và 13R và các phần khung dưới trái và phải 143L và 143R. Trên hình chiếu bằng trên Fig.9, các khung giữa trái và phải 139L và 139R kéo dài gần như song song với các bề mặt bên của thân xe.

<Khung trên sau>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, mỗi một trong số các khung trên sau 15 bao gồm phần nửa trước trên sau 151 (phần kéo dài trước) mà kéo dài theo cách thẳng về phía trước và đi xuống từ phần đầu trên của phần khung sau 145, phần cong trung gian 152 mà liên tục với đầu sau của phần nửa trước trên sau 151 và có dạng cong lồi đi lên và về phía trước, và phần nửa sau trên sau 153 mà liên tục với đầu sau của phần cong trung gian 152 và được nghiêng từ từ hơn so với phần nửa trước trên sau 151 và kéo dài theo cách thẳng về phía sau và đi lên. Phần nửa trước trên sau 151, phần cong trung gian 152, và phần nửa sau trên sau 153 được tạo bằng ống thép tròn liền khối. Đầu dưới trước của phần nửa trước trên sau 151 được nối với phần nửa trước khung trên 131 từ bên trên và đằng sau.

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các phần nửa trước khung trên sau trái và phải 131L và 131R kéo dài theo cách nghiêng để được định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau giữa các phần nối của nó với phần giữa khung ngang 155 và các phần cong trung gian 152L và 152R. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các phần nửa sau trên sau trái và phải 153L và 153R kéo dài theo cách nghiêng để được định vị hướng vào trong theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau giữa các phần cong trung gian 152L và 152R tới các đầu sau của nó.

Như được thể hiện trên Fig.7, khung ngang giữa 155 mà bắc qua giữa các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R theo hướng chiều rộng xe được bố trí giữa các phần đầu trước của các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R. Khung ngang giữa 155 có dạng cong lồi đi lên và về phía trước và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Nói theo cách khác, khung ngang giữa 155 có dạng chữ U (dạng chữ U ngược) mà hở đi xuống và về phía sau. Cả hai đầu của khung ngang giữa 155 được nối với các phần đầu trước của các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R từ phía trước và bên trên. Khung ngang giữa 155 được tạo bằng ống thép tròn có đường kính nhỏ hơn các đường kính của các khung trên sau 15.

Khung ngang đầu sau 156 và tấm ngang đầu sau 157 mà bắc qua giữa các phần nửa sau trên sau trái và phải 153L và 153R theo hướng chiều rộng xe được bố trí giữa các phần đầu sau của các phần nửa sau trên sau trái và phải 153L và 153R.

Khung ngang đầu sau 156 kéo dài theo cách thẳng theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang đầu sau 156 được nối với các phần đầu sau của các phần nửa sau trên sau trái và phải 153L và 153R từ phía trong theo hướng chiều rộng xe. Khung ngang đầu sau 156 được tạo bằng ống thép tròn có đường kính gần như tương tự với các đường kính của các khung trên sau 15.

Tấm ngang đầu sau 157 kéo dài theo hướng chiều rộng xe để tạo thành dạng chữ U mà hở về phía sau. Cả hai đầu của tấm ngang đầu sau 157 được nối với các phần đầu sau của các phần nửa sau trên sau trái và phải 153L và 153R từ bên trên.

<Khung dưới sau>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, các khung dưới sau 16 kéo dài gần như song song với các phần nửa trước trên sau 151. Các đầu trước của các khung dưới sau 16 được nối với các phần trung gian thẳng đứng của các phần khung sau 145 từ đằng sau. Các đầu sau của các khung dưới sau 16

được nối với các phần trung gian của các phần nửa sau trên sau 153 theo hướng từ phía trước về phía sau từ bên dưới.

Như được thể hiện trên Fig.7, khung ngang dưới sau 159 mà bắc qua giữa các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R theo hướng chiều rộng xe được bố trí giữa các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R. Khung ngang dưới sau 159 có dạng cong lồi đi xuống và kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Cả hai đầu của khung ngang dưới sau 159 được nối với các phần trung gian của các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R theo hướng từ phía trước về phía sau từ phía trong theo hướng chiều rộng xe. Khung ngang dưới sau 159 được tạo bằng ống thép tròn có đường kính gần như tương tự với các đường kính của các khung dưới sau 16.

<Tấm nối>

Như được thể hiện trên Fig.8, các tấm nối để gia cường mỗi chi tiết của khung thân xe 11 được bố trí trên khung thân xe 11. Các tấm nối trung gian 161 mà nối các phần đầu trên trước của các khung trước 13 và các phần đầu trên trước của các khung dưới 14 được bố trí ở các phần trung gian thẳng đứng của ống đầu 12. Các tấm nối trước 162 để gia cường các phần trên trước của các khung dưới 14 được bố trí ở phần dưới của ống đầu 12.

Các tấm nối trên 163 để gia cường các khung trước 13 và các khung dưới 14 được bố trí giữa các phần nửa trước khung trên 131 và các phần khung đi xuống trước 141.

Các tấm nối dưới 164 để gia cường các khung trước 13 và các khung dưới 14 được bố trí giữa các phần cong dưới phía trước 132 và các phần khung dưới 143.

Các tấm nối bên 165 để nối các phần đầu trước của các khung dưới sau 16 và các phần đầu trước của các thanh đỡ bậc để chân 135 được bố trí ở các phần trung gian thẳng đứng của các phần khung sau 145.

Các tấm nối giữa 166 để gia cường các khung trên sau 15 và các khung trước 13 được bố trí giữa các phần nửa trước trên sau 151 và các phần

nửa trước khung trên 131.

Các tấm nối sau 167 để gia cường các khung dưới sau 16 và các khung trên sau 15 được bố trí giữa các khung dưới sau 16 và các phần nửa sau trên sau 153.

<Kết cấu bố trí ắcqui>

Như được thể hiện trên Fig.4, kết cấu bố trí ắcqui 100A mà bao gồm cặp khung sau trái và phải 140L và 140R, và ắcqui sau 102 bố trí giữa các khung sau trái và phải 140L và 140R được bố trí trong vùng sau của xe.

Kết cấu bố trí ắcqui 100A còn bao gồm ắcqui sau 102 bố trí đằng sau vỏ trước 103 mà chứa ắcqui trước 101, cặp khung trên sau trái và phải 15L và 15R, cặp khung dưới sau trái và phải 16L và 16R, cặp giá trên thứ nhất trái và phải 105L và 105R mà nhô về phía sau và đi xuống từ các phần sau của các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R, cặp giá dưới thứ nhất trái và phải 106L và 106R mà nhô về phía trước và đi lên từ phần dưới của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, cặp giá trên thứ hai trái và phải 107L và 107R mà nhô về phía sau và đi xuống từ các phần trước của các khung dưới sau trái và phải 16, cặp phần đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R mà kéo dài về phía sau từ phần dưới của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, và cấu trúc đỡ cụm động lực 170 mà kéo dài về phía sau từ các phần sau dưới của các khung dưới trái và phải 14L và 14R và đỡ theo cách lắp được cụm động lực 10.

<Giá trên thứ nhất>

Như được thể hiện trên Fig.7, các giá trên thứ nhất trái và phải 105L và 105R được nối với các phần sau của các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R từ bên dưới. Như được thể hiện trên Fig.8, các giá trên thứ nhất 105 được tạo có các lỗ thông 105h (sau đây, được xem như “các lỗ thông trên thứ nhất 105h”) mà hở theo hướng chiều rộng xe sao cho các phần thân của các bulông có thể được lắp qua đó.

Ví dụ, như được thể hiện trên Fig.5, bằng cách lắp các bulông 191

vào trong các lỗ thông trên thứ nhất 105h (xem Fig.8) của các giá trên trái và phải thứ nhất 105 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe để làm cho các phần thân của các bulông 191 nhô ra và vặn ren các phần nhô của các phần thân tương ứng vào trong các phần vít dạng bao tương ứng 118a của các giá đỡ trên thứ nhất trái và phải 118 (xem Fig.7), khung đỡ thứ nhất 111 có thể được cố định với các giá trên thứ nhất 105.

<Giá dưới thứ nhất>

Như được thể hiện trên Fig.7, các giá dưới thứ nhất trái và phải 106L và 106R được nối với các phần khung sau trái và phải 145L và 145R từ phía trước. Các giá dưới thứ nhất trái và phải 106L và 106R được bố trí trên các phía đối diện của các phần đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R với các phần khung sau trái và phải 145L và 145R nằm xem giữa chúng. Như được thể hiện trên Fig.8, các giá dưới thứ nhất 106 được tạo có các lỗ thông 106h (sau đây, được xem như “các lỗ thông dưới thứ nhất 106h”) mà hở theo hướng chiều rộng xe sao cho các phần thân của các bulông có thể được lắp qua đó.

Ví dụ, như được thể hiện trên Fig.5, bằng cách lắp các bulông 192 vào tổng các lỗ thông dưới thứ nhất 106h (xem Fig.8) của các giá dưới trái và phải thứ nhất 106L và 106R từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe để làm cho các phần thân của các bulông 192 nhô ra và vặn ren các phần nhô của các phần thân tương ứng vào các phần vít dạng bao tương ứng 116a của ống ngang thứ nhất 116 (xem Fig.6), khung đỡ thứ nhất 111 có thể được cố định với các giá dưới thứ nhất 106.

<Giá trên thứ hai>

Như được thể hiện trên Fig.7, các giá trên thứ hai trái và phải 107L và 107R được nối với các phần trước của các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R từ bên dưới. Như được thể hiện trên Fig.8, các giá trên thứ hai 107 được tạo có các lỗ thông 107h (sau đây, được xem như “các lỗ thông trên thứ hai 107h”) mà hở theo hướng chiều rộng xe sao cho các phần thân của các bulông có thể được lắp qua đó.

Ví dụ, như được thể hiện trên Fig.5, bằng cách lắp các bulông 193 vào trong các lỗ thông trên thứ hai 107h (xem Fig.8) của các giá trên thứ hai trái và phải 107L và 107R từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe để làm cho các phần thân của các bulông 193 nhô ra và vặn ren các phần nhô của các phần thân tương ứng vào trong các phần vít dạng bao tương ứng 124a của các giá đỡ trên thứ hai trái và phải 124 (xem Fig.6), khung đỡ thứ hai 112 có thể được cố định với các giá trên thứ hai 107.

<Phần đỡ ắcqui>

Như được thể hiện trên Fig.7, các phần đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R lần lượt bao gồm các thân thanh đỡ ắcqui trái và phải 108aL và 108aR mà kéo dài về phía sau từ phần dưới của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, và các giá dưới thứ hai 108bL và 108bR mà kéo dài về phía sau từ các phần đầu sau của các thân thanh đỡ ắcqui 108aL và 108aR.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, các thanh đỡ ắcqui 108 kéo dài theo cách hơi nghiêng để được định vị xa hơn đi lên khi chúng đi về phía sau. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các thanh đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R kéo dài theo cách nghiêng để được định vị hướng vào trong theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.9, các thanh đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R được định vị hướng vào trong theo hướng chiều rộng xe từ các thanh đỡ bậc để chân trái và phải 135L và 135R.

Như được thể hiện trên Fig.8, các đầu trước của các thân thanh đỡ ắcqui 108a được nối với phần dưới của các phần khung sau 145 từ đằng sau. Mỗi một trong số các thân thanh đỡ ắcqui 108a được tạo bằng ống thép tròn có đường kính nhỏ hơn các đường kính của các khung dưới 14.

Các giá dưới thứ hai 108b được tạo có các lỗ thông 108h (sau đây, được xem như “các lỗ thông dưới thứ hai 108h”) mà hở theo hướng chiều rộng xe sao cho các phần thân của các bulông có thể được lắp qua đó.

Ví dụ, như được thể hiện trên Fig.5, bằng cách lắp các bulông 194

vào trong các lỗ thông dưới thứ hai 108h (xem Fig.8) của các giá dưới thứ hai trái và phải 108bL và 108bR từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe để làm cho các phần thân của các bulông 194 nhô ra và vặn ren phần nhô của mỗi phần thân vào mỗi phần vít dạng bao 122a của ống ngang thứ hai 122 (xem Fig.6), khung đỡ thứ hai 112 có thể được cố định với các giá dưới thứ hai 108b.

<Cấu trúc đỡ cụm động lực>

Như được thể hiện trên Fig.5, cấu trúc đỡ cụm động lực 170 bao gồm cặp giá dưới trái và phải 171L và 171R mà được bố trí dọc theo các phần cong dưới sau 144L và 144R của các khung dưới trái và phải 14L và 14R, cặp phần kéo dài sau trái và phải 172L và 172R mà kéo dài về phía sau từ các phía dưới của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, và ống ngang dưới 174 mà bắc qua giữa các giá dưới trái và phải 171L và 171R theo hướng chiều rộng xe. Mỗi chi tiết của cấu trúc đỡ cụm động lực 170 cấu thành cơ cấu liên kết 19.

<Giá dưới>

Như được thể hiện trên Fig.8, các giá dưới 171 lần lượt bao gồm các thân giá dưới 177 mà cong dọc theo các phần cong dưới sau 144 của các khung dưới 14, các phần nhô dưới 178 mà nhô đi xuống từ các phần trước bên dưới của các thân giá dưới 177, các phần nhô sau 179 mà nhô về phía sau từ các phần sau trên của các thân giá dưới 177, các phần nhô trước dưới 180 mà nhô về phía trước từ các phần nhô dưới 178, và các phần kéo dài sau dưới 181 mà kéo dài về phía sau từ các phần nhô dưới 178.

Như được thể hiện trên Fig.10, các giá dưới 171 lần lượt bao gồm các giá trong 171a định vị hướng vào trong theo hướng chiều rộng xe, và các giá ngoài 171b định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ các giá trong 171a. Trong các phần nhô dưới 178, các giá trong 171a và các giá ngoài 171b được nối với nhau. Trong các phần nhô sau 179, các giá trong 171a và các giá ngoài 171b được tách khỏi nhau theo hướng chiều rộng xe.

<Phần kéo dài sau>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.8, các phần kéo dài sau 172 bao gồm các phần vấu 183 đỡ bởi các phần nhô sau 179 của các giá dưới 171, các phần kéo dài nghiêng 184 kéo dài theo cách nghiêng về phía sau và đi xuống từ các phần vấu trái và phải 183, và cặp ống nối trái và phải 175L và 175R kéo dài về phía sau từ ống ngang dưới 174 (xem Fig.10).

Như được thể hiện trên Fig.10, các phần vấu trái và phải 183L và 183R lần lượt được định vị giữa các giá trong 171a và các giá ngoài 171b ở các phần nhô sau 179 của các giá dưới trái và phải 171L và 171R.

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.10, các phần kéo dài nghiêng trái và phải 184L và 184R kéo dài theo cách nghiêng để được định vị xa hơn hướng vào trong theo hướng chiều rộng xe khi chúng đi về phía sau từ các phần vấu trái và phải 183L và 183R, và sau đó uốn cong và kéo dài về phía sau.

<Phần đỡ cụm động lực>

Như được thể hiện trên Fig.10, phần đỡ cụm động lực 173 mà đỡ theo cách lắc được cụm động lực 10 được bố trí ở các phần sau của các phần kéo dài sau trái và phải 172L và 172R. Phần đỡ cụm động lực 173 bao gồm thanh ngang 186 kéo dài theo hướng chiều rộng xe, cặp giá kéo dài sau trái và phải 187L và 187R kéo dài về phía sau từ thanh ngang 186, và phần đỡ trục xoay 188 kéo dài theo hướng chiều rộng xe đằng sau thanh ngang 186.

Cả hai đầu của thanh ngang 186 được định vị hướng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ các phần đầu sau của các phần kéo dài nghiêng trái và phải 184L và 184R. Cả hai phần đầu của thanh ngang 186 được ghép với các phần đầu sau của các phần kéo dài nghiêng trái và phải 184L và 184R bằng cách hàn hoặc tương tự.

Các giá kéo dài sau trái và phải 187L và 187R bắc qua giữa thanh ngang 186 và phần đỡ trục xoay 188 theo hướng từ phía trước về phía sau. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.10, các giá kéo dài sau trái và phải

187L và 187R kéo dài theo hướng từ phía trước về phía sau giữa các phần kéo dài trước trái và phải 21b của cần chính 21 theo hướng chiều rộng xe. Các phần đầu trước của các giá kéo dài sau trái và phải 187L và 187R được ghép với thanh ngang 186 bằng cách hàn hoặc tương tự. Các phần đầu sau của các giá kéo dài sau trái và phải 187L và 187R được nối với phần đỡ trục xoay 188 bằng cách hàn hoặc tương tự. Các giá kéo dài sau trái và phải 187L và 187R được nối với các phía ngoài của các phần sau của các ống nối trái và phải 175L và 175R theo hướng chiều rộng xe bằng cách hàn hoặc tương tự. Ngoài ra, các giá kéo dài sau trái và phải 187L và 187R cấu thành các phần sau của các phần kéo dài sau trái và phải 172L và 172R.

Phần đỡ trục xoay 188 được đỡ theo cách quay được bởi trục xoay 189. Phần đỡ trục xoay 188 có dạng hình trụ kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.10, phần đỡ trục xoay 188 được định vị giữa các phần kéo dài trước trái và phải 21b của cần chính 21 theo hướng chiều rộng xe.

<Ống ngang dưới>

Như được thể hiện trên Fig.10, ống ngang dưới 174 bắc qua giữa các phần nhô dưới 178 của các giá dưới trái và phải 171L và 171R theo hướng chiều rộng xe. Ví dụ, bằng cách lắp bulông 195 vào trong lỗ thông (không được thể hiện) của phần nhô dưới 178 và vào trong ống ngang dưới 174 từ bên trái ống ngang dưới 174 để làm cho phần thân của bulông 195 nhô ra và vặn ren đai ốc 196 vào trong phần nhô của phần thân từ bên phải ống ngang dưới 174, ống ngang dưới 174 có thể được cố định với các giá dưới 171.

<Ống nối>

Như được thể hiện trên Fig.10, các ống nối trái và phải 175L và 175R bắc qua giữa ống ngang dưới 174 và phần đỡ trục xoay 188 theo hướng từ phía trước về phía sau. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.10, các ống nối trái và phải 175L và 175R kéo dài theo cách thẳng theo hướng từ phía trước về phía sau giữa ống ngang dưới 174 và phần đỡ trục xoay 188. Các phần

đầu trước của các ống nối trái và phải 175L và 175R được nối với ống ngang dưới 174 bằng cách hàn hoặc tương tự. Các phần đầu sau của các ống nối trái và phải 175L và 175R được nối với phần đỡ trục xoay 188 bằng cách hàn hoặc tương tự.

<Mối quan hệ về vị trí giữa các chi tiết tương ứng của kết cấu bố trí ắcqui>

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, ắcqui trước 101 và ắcqui sau 102 được bố trí giữa các khung trên sau trái và phải 15L và 15R theo hướng chiều rộng xe. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, ắcqui trước 101 và ắcqui sau 102 được bố trí bên trên phần đỡ cụm động lực 173. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.4, các phần kéo dài sau 172 được bố trí bên dưới ắcqui trước 101 và ắcqui sau 102.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, ắcqui trước 101 và ắcqui sau 102 được bố trí theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi chúng đi lên. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, vỏ trước 103 và vỏ sau 104 được bố trí theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi chúng đi lên. Phần đầu dưới của ắcqui sau 102 được bố trí bên trên phần đầu dưới của ắcqui trước 101.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, đầu sau dưới H2 của ắcqui sau 102 được bố trí bên trên đầu sau dưới H1 của ắcqui trước 101. Đầu sau dưới H1 của ắcqui trước 101 tương ứng với độ cao của đầu sau dưới của vỏ trước 103. Đầu sau dưới H2 của ắcqui sau 102 tương ứng với độ cao của đầu sau dưới của vỏ sau 104.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, đầu trước trên H4 của ắcqui sau 102 được bố trí bên trên đầu trước trên H3 của ắcqui trước 101.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, đầu sau trên H5 của ắcqui sau 102 được bố trí bên dưới các mép trên 15e của các khung trên sau trái và phải 15L và 15R. Các mép trên 15e của các khung trên sau trái và phải 15L và 15R tương ứng với các mép trên của các phần cong trung gian trái và phải

152L và 152R.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, đầu trước trên H4 của ắc quy sau 102 được bố trí bên dưới các mép trên 15e của các khung trên sau trái và phải 15L và 15R.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các phần khung sau trái và phải 145L và 145R được định vị ở các phía ngoài của phần sau của ắc quy trước 101 theo hướng chiều rộng xe. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, vỏ trước 103 được bố trí giữa các phần khung sau trái và phải 145L và 145R. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các phần khung sau trái và phải 145L và 145R xếp chồng với phần sau của ắc quy trước 101 từ phần dưới tới phần trên của ắc quy trước 101. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các phần khung sau trái và phải 145L và 145R xếp chồng với phần sau của vỏ trước 103 từ phần dưới tới phần trên của vỏ trước 103.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các khung trên sau trái và phải 15L và 15R xếp chồng với phần trên của ắc quy trước 101 và phần trên của ắc quy sau 102. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các khung trên sau trái và phải 15L và 15R xếp chồng với phần trên của vỏ trước 103. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của ắc quy trước 101. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vỏ trước 103. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R xếp chồng với ắc quy trước 101 từ phần trung gian thẳng đứng của phần trước của ắc quy trước 101 tới phần đầu trên của phần sau của ắc quy trước 101.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của ắc quy trước 101 và phần trung gian thẳng đứng của ắc quy sau 102. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vỏ trước 103 và phần trung gian thẳng đứng của vỏ sau

104. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R xếp chồng với ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102 từ phần trung gian thẳng đứng của phần sau của ắc quy trước 101, tới phần trung gian thẳng đứng của phần trước của ắc quy sau 102, và tới phần đầu trên của phần sau của ắc quy sau 102.

Như được thể hiện trên Fig.5, các phần đỡ ắc quy trái và phải 108L và 108R được bố trí bên dưới ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, các phần đỡ ắc quy trái và phải 108L và 108R kéo dài để được định vị xa hơn đi lên khi chúng đi về phía sau từ phần sau dưới của ắc quy trước 101 tới phần trước bên dưới của ắc quy sau 102.

Như được thể hiện trên Fig.5, chấn bùm 199 mà được nghiêng để được định vị xa hơn đi lên khi nó đi về phía sau được bố trí giữa ắc quy sau 102 và bánh sau 4. Chấn bùm 199 che phần sau của ắc quy sau 102 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Trên hình chiếu cạnh trên Fig.5, chấn bùm 199 xếp chồng với ắc quy sau 102 và cấu trúc đỡ cụm động lực 170 từ phần sau trên của ắc quy sau 102 tới phần sau của ống nối 175.

Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.10, ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102 được bố trí vào phía trong theo hướng chiều rộng xe từ cả hai đầu của trục xoay 189. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.10, vỏ trước 103 và vỏ sau 104 được bố trí vào phía trong theo hướng chiều rộng xe từ cả hai đầu của trục xoay 189. Trên hình chiếu nhìn từ dưới trên Fig.10, các ống nối trái và phải 175L và 175R xếp chồng với vỏ trước 103 và vỏ sau 104 từ phần trước bên dưới của vỏ trước 103 tới phần trước bên dưới của vỏ sau 104. Trên Fig.10, số chỉ dẫn 80 biểu thị dây điện ba pha (dây điện) kéo dài về phía động cơ 30.

Như được mô tả trên đây, trong kết cấu bố trí ắc quy 100A của phương án thực hiện mô tả trên đây mà bao gồm cặp khung sau trái và phải 140L và 140R bố trí trong vùng sau của xe, và ắc quy sau 102 bố trí giữa cặp khung sau trái và phải 140L và 140R, cặp khung sau trái và phải 140L và 140R bao

gồm cặp phần khung sau trái và phải 145L và 145R kéo dài đi lên từ phần dưới của xe, và cặp khung trên sau trái và phải 15L và 15R kéo dài về phía sau từ các phần đầu trên của cặp phần khung sau trái và phải 145L và 145R. Kết cấu bố trí ắc quy 100A còn bao gồm cặp phần kéo dài sau trái và phải 172L và 172R kéo dài về phía sau từ các phía dưới của cặp phần khung sau trái và phải 145L và 145R, và vỏ trước 103 bố trí giữa cặp phần khung sau trái và phải 145L và 145R. Phần đỡ cụm động lực 173 mà đỡ theo cách lắc được cụm động lực 10 được bố trí ở các phần sau của cặp phần kéo dài sau trái và phải 172L và 172R. Ắc quy sau 102 được bố trí giữa cặp khung trên sau trái và phải 15L và 15R và bên trên phần đỡ cụm động lực 173.

Theo phương án thực hiện này, do vỏ trước 103 được bố trí giữa các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, vỏ trước 103 có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, do ắc quy sau 102 được bố trí giữa các khung trên sau trái và phải 15L và 15R, ắc quy sau 102 có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, do ắc quy sau 102 được bố trí bên trên phần đỡ cụm động lực 173, ắc quy sau 102 nằm cách xa với bánh sau 4 định vị bên dưới phần đỡ cụm động lực 173, và do đó, tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi như bánh sau 4 có thể được thỏa mãn. Theo đó, tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi có thể được thỏa mãn trong khi vỏ trước 103 và ắc quy sau 102 có thể được bảo vệ.

Cặp khung sau trái và phải 140L và 140R còn bao gồm các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R kéo dài về phía sau từ các phần trung gian thẳng đứng của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, các khung trên sau trái và phải 15L và 15R xếp chồng với phần trên của vỏ trước 103 và phần trên của ắc quy sau 102 trên hình chiếu cạnh, và các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vỏ trước 103 và phần trung gian thẳng đứng của ắc quy sau 102 trên hình chiếu cạnh, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Phần trên của vỏ trước 103

và phần trên của ắcqui sau 102 có thể được bảo vệ bởi các khung trên sau trái và phải 15L và 15R khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, phần trung gian thẳng đứng của vỏ trước 103 và phần trung gian thẳng đứng của ắcqui sau 102 có thể được bảo vệ bởi các khung dưới sau trái và phải 16L và 16R khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Phương án thực hiện còn bao gồm cặp phần đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R kéo dài về phía sau từ phần dưới của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, và các phần đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R được bố trí bên dưới vỏ trước 103 và ắcqui sau 102, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Do các phần đỡ ắcqui trái và phải 108L và 108R có thể được bố trí trong khoảng trống chết tồn tại giữa vỏ trước 103, ắcqui sau 102, và các phần kéo dài sau 172, điều này là phù hợp để thỏa mãn tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi.

Các khung trên sau trái và phải 15L và 15R bao gồm các phần nửa trước trên sau 151L và 151R kéo dài về phía trước từ các phần đầu trên của các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, và các phần nửa trước trên sau 151L và 151R xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vỏ trước 103 trên hình chiếu cạnh, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Phần trung gian thẳng đứng của vỏ trước 103 có thể được bảo vệ bởi các phần nửa trước trên sau trái và phải 151L và 151R khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, vỏ trước 103 có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 được bố trí theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi chúng đi lên trên hình chiếu cạnh, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Do các vị trí đầu trên của vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 có thể trở nên thấp hơn so với trường hợp trong đó vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 được bố trí theo hướng thẳng đứng, độ cao yên xe có

thể được giữ thấp nhất có thể. Ngoài ra, khoảng trống bố trí cho chấn bunn 199 có thể dễ dàng được đảm bảo giữa ắcqui sau 102 và bánh sau 4 theo hướng từ phía trước về phía sau.

Đầu sau dưới H2 của ắcqui sau 102 được bố trí bên trên đầu sau dưới H1 của vỏ trước 103 trên hình chiếu cạnh, và đầu sau trên H5 của ắcqui sau 102 được bố trí bên dưới các mép trên 15e của các khung trên sau 15 trên hình chiếu cạnh, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Do các vị trí đầu trên của vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 có thể được hạ khi so với trường hợp trong đó đầu sau trên H5 của ắcqui sau 102 được bố trí bên trên các mép trên 15e của các khung trên sau 15, độ cao yên xe có thể được giữ thấp nhất có thể.

Đầu trước trên H4 của ắcqui sau 102 được định vị bên dưới các mép trên 15e của các khung trên sau 15 trên hình chiếu cạnh, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Do các vị trí đầu trên của vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 có thể được hạ khi so với trường hợp trong đó đầu trước trên H4 của ắcqui sau 102 được bố trí bên trên các mép trên 15e của các khung trên sau 15, độ cao yên xe có thể được giữ thấp nhất có thể.

Các phần khung sau trái và phải 145L và 145R xếp chồng với phần sau của vỏ trước 103 từ phần dưới tới phần trên của vỏ trước 103 trên hình chiếu cạnh, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Phần sau của vỏ trước 103 có thể được bảo vệ bởi các phần khung sau trái và phải 145L và 145R khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, vỏ trước 103 có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Trục xoay 189 kéo dài theo hướng chiều rộng xe được bố trí trong phần đỡ cụm động lực 173, và vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 được bố trí vào phía trong theo hướng chiều rộng xe từ cả hai đầu của trục xoay 189, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Vỏ trước 103 và ắcqui sau 102 có thể được bảo vệ bởi cả hai đầu của trục xoay 189 khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, vỏ trước 103 và ắcqui sau

102 có thể được bảo vệ một cách hiệu quả hơn.

Phương án thực hiện bên trên còn bao gồm ắc quy trước 101 định vị ở phía trước ắc quy sau 102 và vỏ trước 103 là vùng chứa ắc quy mà chứa ắc quy trước 101, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Ắc quy trước 101 có thể được bảo vệ bởi vỏ trước 103 khỏi các yếu tố bên ngoài. Nhờ đó, tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi có thể được thỏa mãn trong khi các ắc quy 101 và 102 có thể được bảo vệ. Ngoài ra, do vỏ trước 103 được bố trí giữa các phần khung sau trái và phải 145L và 145R, ắc quy trước 101 có thể được bảo vệ khỏi các yếu tố bên ngoài từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, hiệu quả bảo vệ đạt được bởi các phần khung sau trái và phải 145L và 145R và hiệu quả bảo vệ đạt được bởi vỏ trước 103 được kết hợp với nhau, nhờ đó có thể bảo vệ ắc quy trước 101 một cách hiệu quả hơn.

Theo phương án thực hiện bên trên, ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102 là các ắc quy di động mà có thể được gắn vào và tháo ra khỏi xe, nhờ đó có thể đạt được các hiệu quả sau. Tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi có thể được thỏa mãn trong khi các ắc quy di động có thể được bảo vệ. Ngoài ra, trong trường hợp trong đó ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102 được bố trí theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi chúng đi lên trên hình chiếu cạnh, các đặc tính gắn và tháo của ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102 tương đối với xe có thể được cải thiện khi so với trường hợp trong đó ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102 được bố trí theo hướng thẳng đứng.

Phương án thực hiện bên trên có thể tạo ra xe máy 1 bao gồm kết cấu bố trí ắc quy 100A trong đó, bằng cách tạo ra kết cấu bố trí ắc quy 100A, tính khả thi trong việc bố trí với các bộ phận ngoại vi có thể được thỏa mãn trong khi vỏ trước 103 và ắc quy sau 102 có thể được bảo vệ.

Theo phương án thực hiện bên trên, các phần kéo dài sau 172 được bố trí bên dưới ắc quy trước 101 và ắc quy sau 102, nhờ đó góp phần cải thiện các đặc tính bố trí của cụm động lực 10.

Theo phương án thực hiện bên trên, phần đầu dưới của ắcqui sau 102 được bố trí bên trên phần đầu dưới của ắcqui trước 101, nhờ đó góp phần cải thiện các đặc tính bố trí của cụm động lực 10.

Mặc dù một ví dụ trong đó kết cấu bố trí ắcqui bao gồm hai ắcqui đơn vị đã được mô tả theo phương án thực hiện bên trên, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở đó. Ví dụ, kết cấu bố trí ắcqui có thể bao gồm một ắcqui đơn vị hoặc ba hoặc nhiều hơn ba ắcqui đơn vị.

Mặc dù một ví dụ trong đó chỉ bên trái chassis bunn có cấu trúc nhô kiểu côngxon cố định với thanh đỡ chassis bunn đã được mô tả theo phương án thực hiện bên trên, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở đó. Ví dụ, cấu trúc nhô kiểu côngxon trong đó chỉ bên phải chassis bunn được cố định có thể được sử dụng. Theo cách lựa chọn, chassis bunn có thể có cấu trúc hai bên trong đó các bên trái và phải của nó được cố định.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện bên trên và tất cả các xe trong đó người lái ngồi để chân sang hai bên thân xe được bao gồm trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, và không chỉ các xe máy (bao gồm các xe đạp dẫn động bằng động cơ và các xe kiểu scooter) mà cả các xe ba bánh (bao gồm các xe một bánh sau và hai bánh trước cùng với các xe một bánh trước và hai bánh sau) hoặc các xe bốn bánh cũng được bao gồm trong đó.

Ngoài ra, kết cấu theo phương án thực hiện bên trên là ví dụ của sáng chế, và các thay đổi có thể được thực hiện mà không vượt ra khỏi phạm vi của sáng chế, như thay thế các bộ phận cấu thành của phương án thực hiện nêu trên bằng các bộ phận cấu thành đã biết.

Danh sách các ký hiệu chỉ dẫn

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

10 Cụm động lực

15 khung trên sau (khung sau thứ hai)

15e Mép trên của khung trên sau (Mép trên của khung sau thứ hai)

16 Khung dưới sau (khung sau thứ ba)

- 100 Ắcqui
- 100A Kết cấu bố trí ắcqui
- 101 Ắcqui trước (ắcqui thứ hai)
- 102 Ắcqui sau (ắcqui)
- 103 Vỏ trước (vùng chứa)
- 108 Phần đỡ ắcqui
- 140 Khung sau
- 145 Phần khung sau (khung sau thứ nhất)
- 151 Phần nửa trước trên sau (phần kéo dài trước)
- 172 Phần kéo dài sau
- 173 Phần đỡ cụm động lực
- 189 Trục xoay
- H1 Đầu sau dưới của vỏ trước (vùng chứa)
- H2 Đầu sau dưới của ắcqui sau (ắcqui)
- H4 Đầu trước trên của ắcqui sau (ắcqui)
- H5 Đầu sau trên của ắcqui sau (ắcqui)

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu bố trí ắc quy (100A) bao gồm:

cặp khung sau trái và phải (140) bố trí trong vùng sau của xe (1); và ắc quy (102) bố trí giữa cặp khung sau trái và phải (140), trong đó cặp khung sau trái và phải (140) bao gồm cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145) kéo dài đi lên từ phần dưới của xe (1), và cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) kéo dài về phía sau từ các phần đầu trên của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), kết cấu bố trí ắc quy (100A) còn bao gồm cặp phần kéo dài sau trái và phải (172) kéo dài về phía sau từ các phía dưới của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), và vùng chứa (103) bố trí giữa cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), phần đỡ cụm động lực (173) mà đỡ theo cách lắc được cụm động lực (10) được bố trí ở các phần sau của cặp phần kéo dài sau trái và phải (172), và ắc quy (102) được bố trí giữa cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) và bên trên phần đỡ cụm động lực (173).

2. Kết cấu bố trí ắc quy theo điểm 1,

trong đó cặp khung sau trái và phải (140) còn bao gồm cặp khung sau thứ ba trái và phải (16) kéo dài về phía sau từ các phần trung gian thẳng đứng của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) xếp chồng với phần trên của vùng chứa (103) và phần trên của ắc quy (102) trên hình chiếu cạnh, và cặp khung sau thứ ba trái và phải (16) xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vùng chứa (103) và phần trung gian thẳng đứng của ắc quy (102) trên hình chiếu cạnh.

3. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm 1 hoặc 2, trong đó còn bao gồm cặp phần đỡ ắcqui trái và phải (108) kéo dài về phía sau từ phần dưới của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145),

trong đó cặp phần đỡ ắcqui trái và phải (108) được bố trí bên dưới vùng chứa (103) và ắcqui (102).

4. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 3,

trong đó cặp khung sau thứ hai trái và phải (15) bao gồm các phần kéo dài trước (151) kéo dài về phía trước từ các phần đầu trên của cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145), và

các phần kéo dài trước (151) xếp chồng với phần trung gian thẳng đứng của vùng chứa (103) trên hình chiếu cạnh.

5. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 4, trong đó vùng chứa (103) và ắcqui (102) được bố trí theo cách nghiêng để được định vị xa hơn về phía sau khi chúng đi lên trên hình chiếu cạnh.

6. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm 5,

trong đó đầu sau dưới (H2) của ắcqui (102) được bố trí bên trên đầu sau dưới (H1) của vùng chứa (103) trên hình chiếu cạnh, và đầu sau trên (H5) của ắcqui (102) được bố trí bên dưới các mép trên (15e) của các khung sau thứ hai (15) trên hình chiếu cạnh.

7. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm 6, trong đó đầu trước trên (H4) của ắcqui (102) được bố trí bên dưới các mép trên (15e) của các khung sau thứ hai (15) trên hình chiếu cạnh.

8. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 7, trong

đó cặp khung sau thứ nhất trái và phải (145) xếp chồng với phần sau của vùng chứa (103) từ phần dưới tới phần trên của vùng chứa (103) trên hình chiếu cạnh.

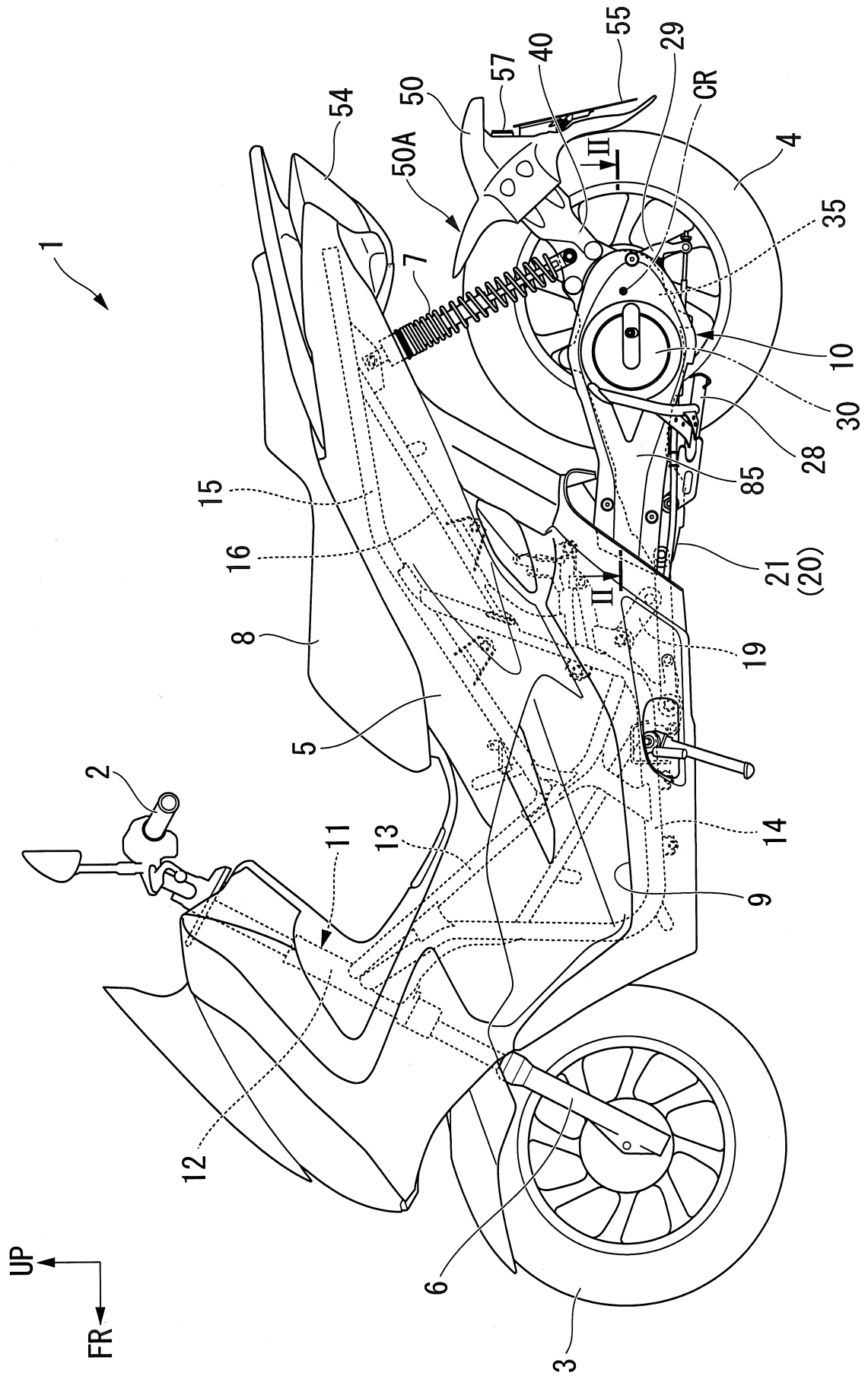
9. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 8, trong đó trục xoay (189) kéo dài theo hướng chiều rộng xe được bố trí trong phần đỡ cụm động lực (173), và vùng chứa (103) và ắcqui (102) được bố trí vào phía trong theo hướng chiều rộng xe từ cả hai đầu của trục xoay (189).

10. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 9, trong đó còn bao gồm ắcqui thứ hai (101) định vị ở phía trước ắcqui (102), trong đó vùng chứa (103) là vùng chứa ắcqui mà chứa ắcqui thứ hai (101).

11. Kết cấu bố trí ắcqui theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 10, trong đó còn bao gồm ắcqui thứ hai (101) định vị ở phía trước ắcqui (102), trong đó ắcqui (102) và ắcqui thứ hai (101) là các ắcqui di động mà có thể tháo ra được khỏi xe (1).

12. Xe kiểu ngồi để chân hai bên, bao gồm kết cấu bố trí ắcqui (100A) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 11.

FIG. 1



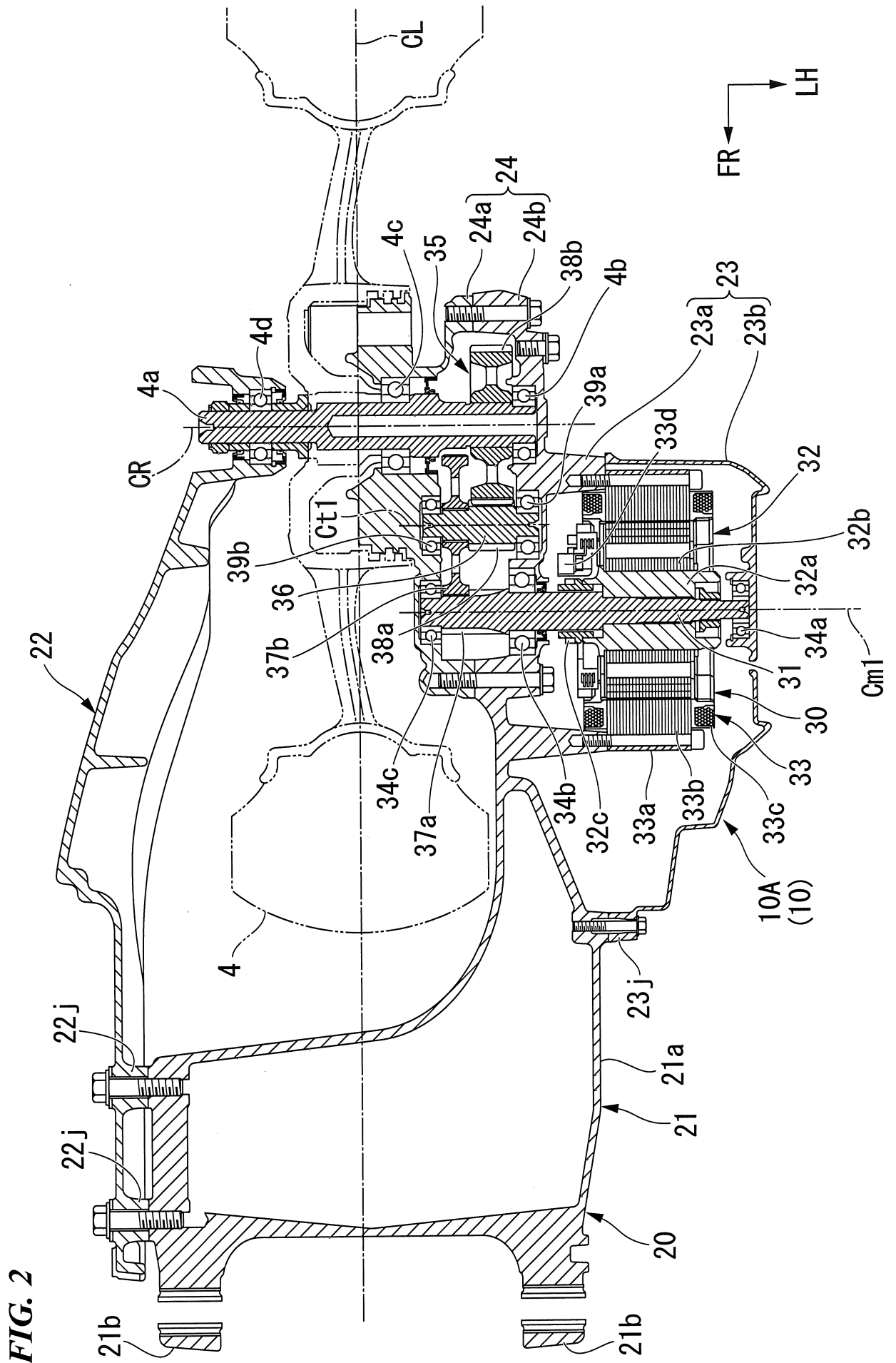


FIG. 2

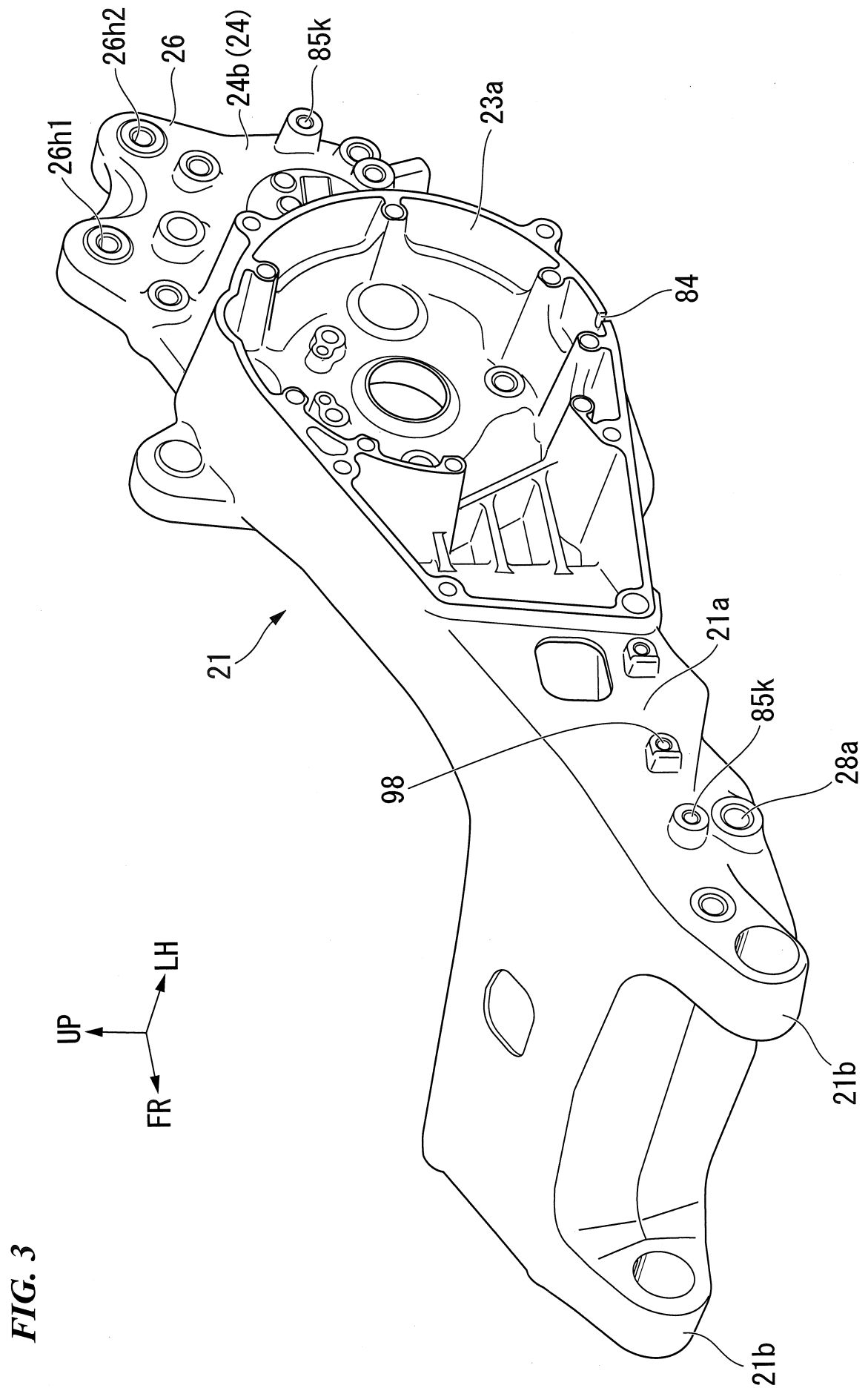
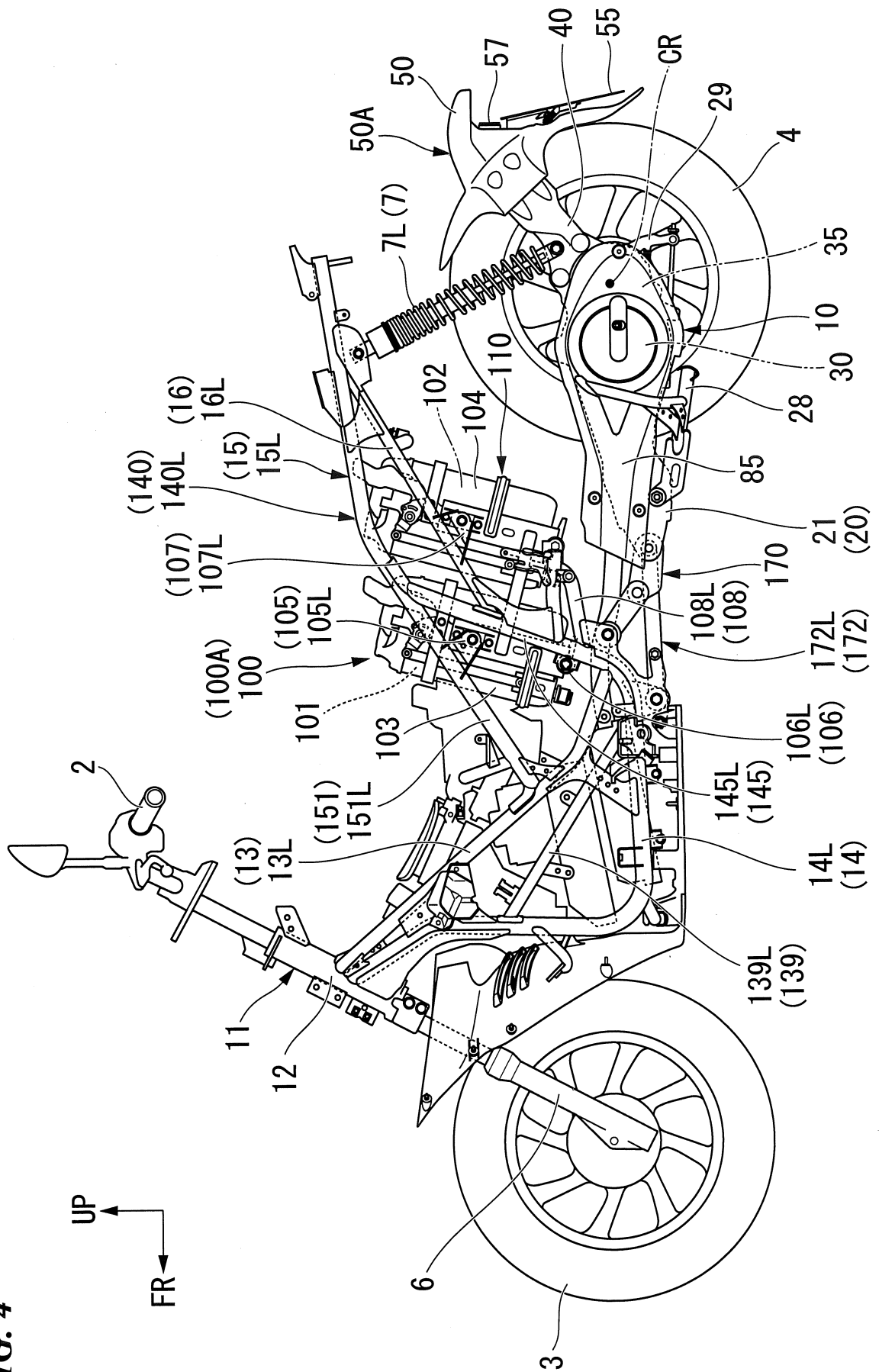


FIG. 4



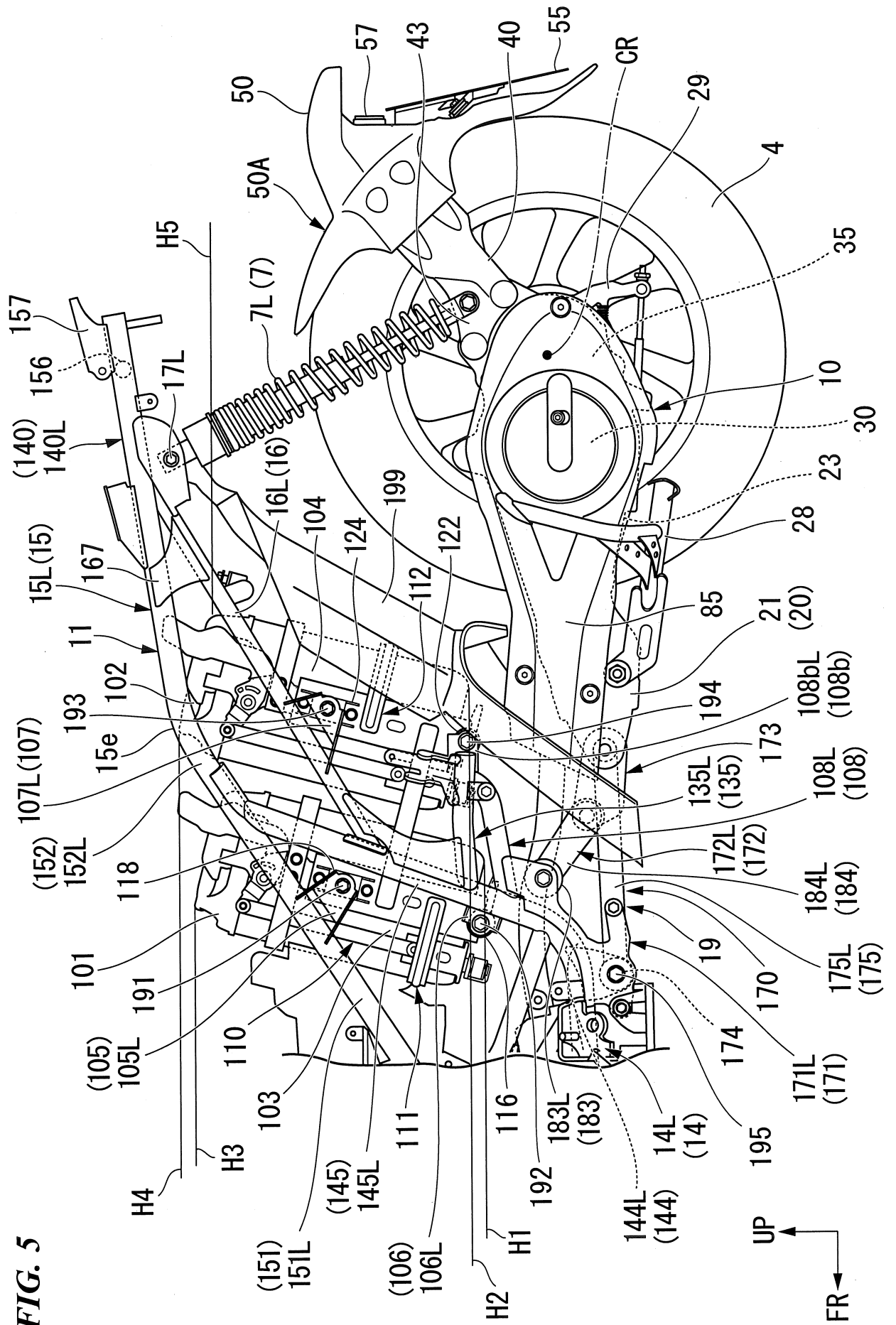


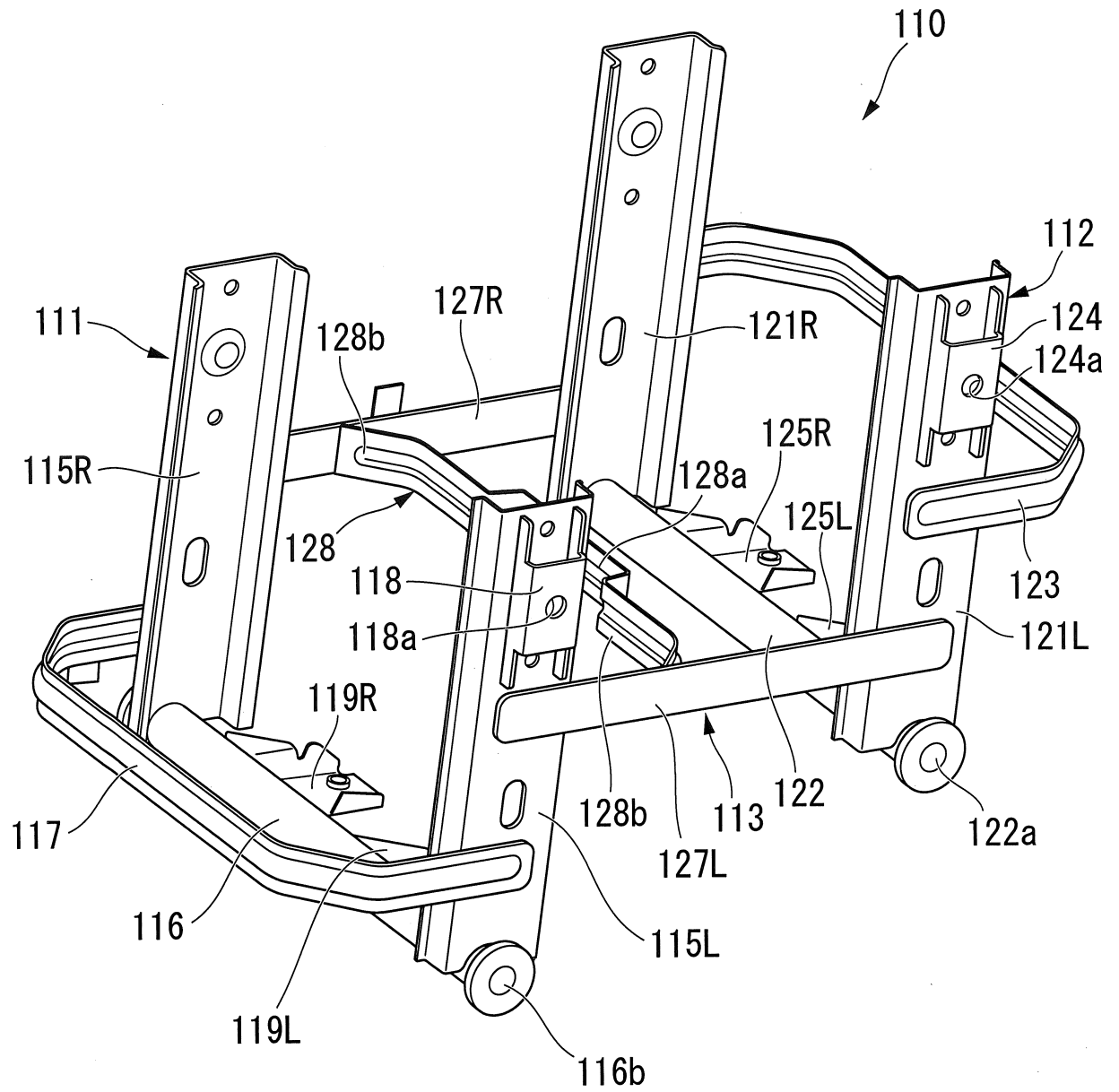
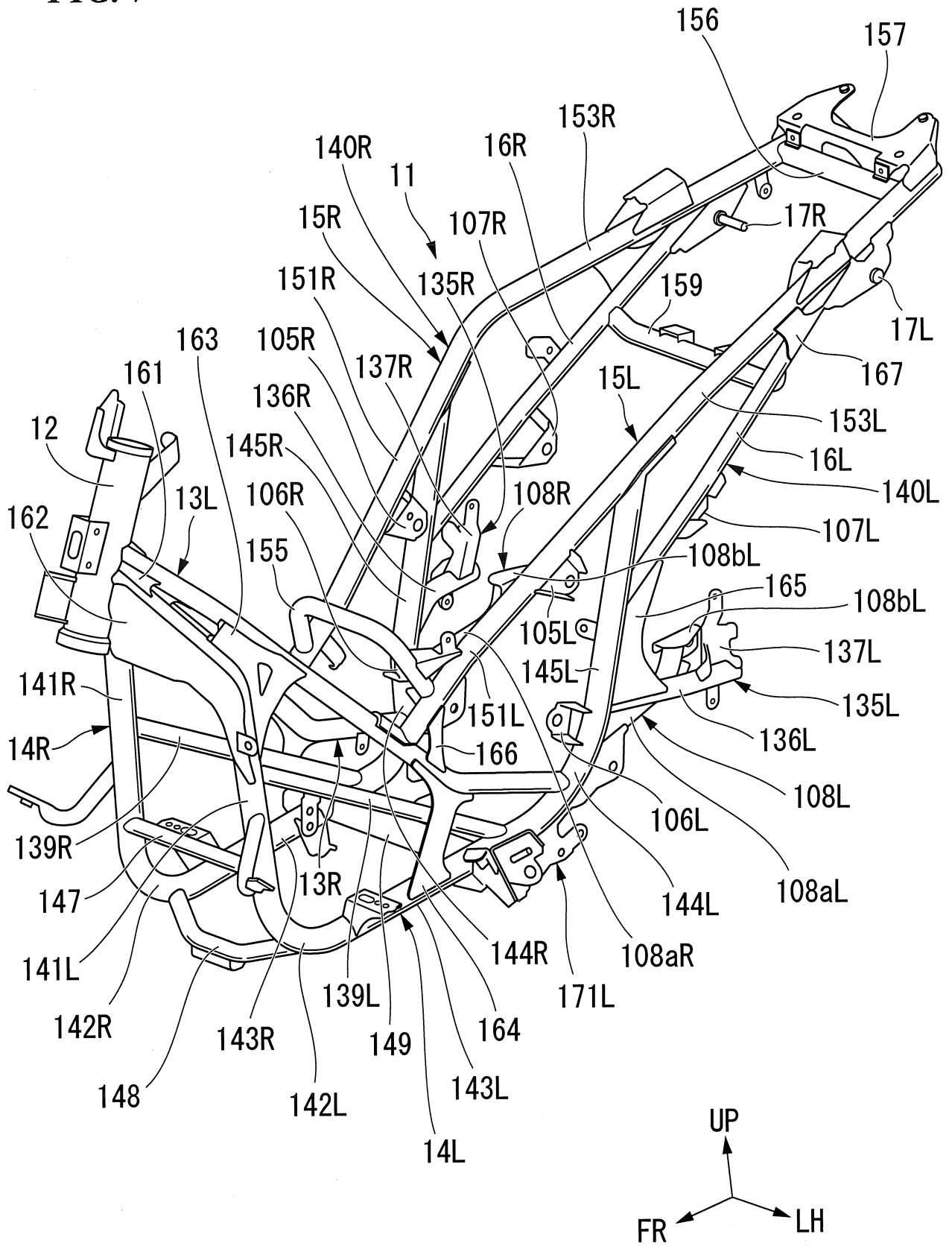
FIG. 6

FIG. 7



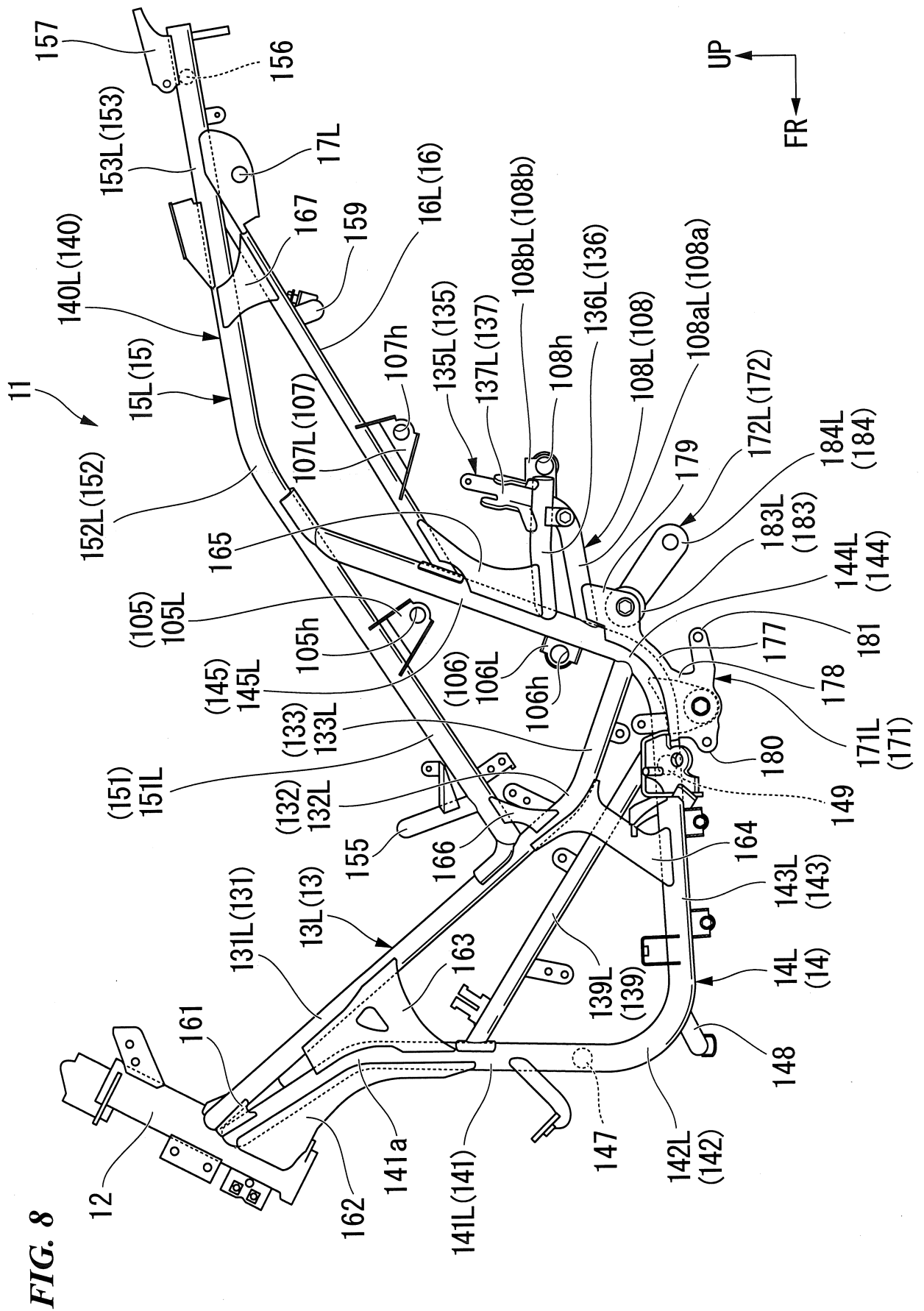


FIG. 9

