



(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)



1-0041601

(51)^{2020.01} F01N 13/08; F01N 13/20

(13) B

(21) 1-2021-02014

(22) 09/07/2019

(86) PCT/JP2019/027170 09/07/2019

(87) WO2020/066216 A1 02/04/2020

(30) 2018-182642 27/09/2018 JP

(45) 25/11/2024 440

(43) 25/06/2021 399

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

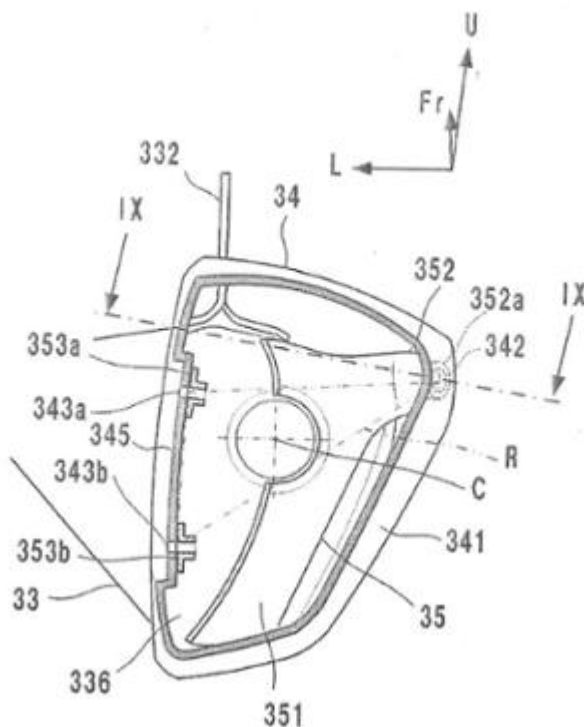
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Suguru KANDA (JP); Shohei YASUDA (JP).

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) KẾT CẤU XẢ

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu xả của xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm ống xả kéo dài từ động cơ và bộ giảm thanh nối với ống xả. Bộ giảm thanh bao gồm thân chính để tạo thành khoang giãn nở và nắp chụp đầu hình ống lắp vào phần đầu sau của thân chính thông qua giá liên kết bố trí trong thân chính. Nắp chụp đầu bao gồm: phần thành theo chu vi để bao quanh chu vi của giá liên kết, phần nhô mà nhô từ bề mặt theo chu vi trong của phần thành theo chu vi về phía giá liên kết và gài vào giá liên kết này; và lỗ lắp được tạo ra ở phần thành theo chu vi và chi tiết lắp để lắp giá liên kết và nắp chụp đầu kéo dài qua đó.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến kết cấu xả của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết kết cấu xả có nắp chụp đầu lắp vào phần đầu sau của bộ giảm thanh dùng làm kết cấu xả của xe kiểu ngồi để chân hai bên. Nắp chụp đầu này có thể, ví dụ, cải thiện được đặc tính thiết kế của bộ giảm thanh. Công bố Đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2012-35714 bộc lộ cách bố trí trong đó nắp chụp đầu được lắp cố định nhờ các chi tiết lắp (các đinh tán).

Khi nắp chụp đầu được lắp cố định nhờ các chi tiết lắp, các chi tiết lắp này bị lộ ra. Do vậy, đặc tính thiết kế của kết cấu xả có thể là thấp. Ngoài ra, theo quan điểm về việc giảm số lượng các bộ phận thì tốt hơn là cần giảm số lượng các chi tiết lắp.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu xả của xe kiểu ngồi để chân hai bên, cho phép cải thiện đặc tính thiết kế và làm giảm số lượng các bộ phận.

Cách thức giải quyết vấn đề

Để đạt được mục đích nêu trên, theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất kết cấu xả của xe kiểu ngồi để chân hai bên được trang bị cụm động lực (2) có động cơ đốt trong, xe kiểu ngồi để chân hai bên này bao gồm: ống xả (31) có đầu trước của nó được nối với cụm động lực (2); và bộ giảm thanh (32) nối với ống xả; và bộ giảm thanh (32) bao gồm: thân chính (33) để tạo thành khoang giãn nở (333); và nắp chụp đầu hình ống (34) lắp vào phần đầu sau (336) của thân chính (33) thông qua giá liên kết (35) bố trí trong thân chính (33), khác biệt ở chỗ, nắp chụp đầu (34) bao gồm: phần thành theo chu vi (341) để bao quanh chu vi của giá liên kết (35); phần nhô (342) mà nhô từ bề

mặt theo chu vi trong (341a) của phần thành theo chu vi (341) về phía giá liên kết (35) và gài vào giá liên kết (35) này; và lỗ lắp (343a, 343b) được tạo ra ở phần thành theo chu vi (341) và chi tiết lắp (37a, 37b) để lắp giá liên kết (35) và nắp chụp đầu (34) kéo dài qua đó, giá liên kết (35) bao gồm thành đầu sau (351) và, các phần thành thứ nhất và thứ hai (353, 352) kéo dài từ thành đầu sau (351) về phía trước theo chiều dọc xe, phần thành thứ nhất (353) bao gồm phần lắp (353a, 353b) được lắp cố định vào nắp chụp đầu nhờ chi tiết lắp (37a, 37b); và phần thành thứ hai (352) bao gồm phần gài (352a) để tiếp nhận phần nhô (342).

Bổ sung cho kết cấu nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu xả khác biệt ở chỗ, bộ giảm thanh (32) bao gồm cửa xả (335) để làm thoát khí xả ra môi trường bên ngoài, khi nhìn từ phía sau của xe, lỗ lắp (343a, 343b) được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe so với tâm điểm (C) của cửa xả (335); và khi nhìn từ phía sau của xe, phần nhô (342) được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với tâm điểm (C) này.

Bổ sung cho kết cấu nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu xả khác biệt ở chỗ, giá liên kết (35) bao gồm: bề mặt sắp xếp (354) là nơi phần gài (352a) được bố trí để gài vào phần nhô (342); và phần lắp (353a, 353b) bao gồm bề mặt lắp (355) gối chồng lên lỗ lắp (343a, 343b) và được lắp cố định vào nắp chụp đầu (34) nhờ chi tiết lắp (37a, 37b); và khi nhìn từ phía trên của xe, góc (A1) tạo thành bởi bề mặt sắp xếp (354) và đường giả định (L) kéo dài theo chiều dọc xe lớn hơn góc (A2) tạo thành bởi đường giả định (L) và bề mặt lắp (355).

Bổ sung cho kết cấu nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu xả khác biệt ở chỗ, phần thành thứ nhất (353) bao gồm phần nối (355) để nối với thân chính (33).

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu xả khác biệt ở chỗ, phần nhô (342) được bố trí ở phía trước theo chiều dọc xe so với lỗ lắp (343a, 343b); và ít nhất một

phần của phần thành thứ hai (352) được bố trí theo cách gồi chồng lên thân chính (33) khi nhìn từ phía bên của xe.

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu xả khác biệt ở chỗ, lỗ lắp bao gồm nhiều lỗ lắp (343a, 343b) được tạo ra trong nắp chụp đầu (34), giá liên kết (35) bao gồm phần gài (352a) để gài vào phần nhô (342) và nhiều phần lắp (353a, 353b) được tạo ra theo cách gồi chồng lên nhiều lỗ lắp (343a, 343b) tương ứng và được lắp cố định vào nắp chụp đầu (34) nhờ chi tiết lắp (37a, 37b); và phần gài (352a) và các phần lắp (353a, 353b) được bố trí xung quanh tâm điểm (C) khi nhìn theo hướng trục tâm của cửa xả (335).

Bổ sung cho sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế nêu tại điểm 7 yêu cầu bảo hộ đề xuất kết cấu xả khác biệt ở chỗ, thành đầu sau (351) bao gồm lỗ (351a) kéo dài theo chiều rộng xe và ống thoát (335a) kéo dài qua đó về phía sau từ phần đầu sau (336) của thân chính (33).

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, có thể tạo ra được kết cấu xả của xe kiểu ngồi để chân hai bên cho phép cải thiện hơn nữa đặc tính thiết kế và làm giảm số lượng các bộ phận. Ngoài ra, công đoạn uốn được thực hiện về cùng một hướng vào thời điểm tạo hình giá liên kết. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả trong đó giá liên kết có thể được tạo ra một cách dễ dàng hơn. Ngoài ra, cả hai phần thành thứ nhất và thứ hai kéo dài về phía trước so với thành đầu sau. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng hạn chế mức độ nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe hoặc về phía sau theo chiều dọc xe.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, lỗ lắp được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe và phần nhô được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả trong đó khi nhìn từ phía bên của xe, phần nối giữa nắp chụp đầu và giá liên kết không lộ ra bên ngoài để dễ bị nhìn thấy và đặc tính thiết kế có thể được cải thiện hơn nữa.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, sau khi phần nhô được gài

vào bề mặt gài, lỗ lắp của nắp chụp đầu có thể dễ dàng được sắp thẳng hàng với bề mặt lắp của giá liên kết. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng cải thiện hơn nữa đặc tính lắp ráp.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, công đoạn uốn được thực hiện về cùng một hướng vào thời điểm tạo hình giá liên kết. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả trong đó giá liên kết có thể được tạo ra một cách dễ dàng hơn. Ngoài ra, cả hai phần thành thứ nhất và thứ hai kéo dài về phía trước so với thành đầu sau. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng hạn chế mức độ nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe hoặc về phía sau theo chiều dọc xe.

Theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, do thân chính gồi chông lên phần thành thứ hai có độ cứng vững cao khi nhìn từ phía bên của xe nên có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng bảo vệ thân chính.

Theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, do nắp chụp đầu được đỡ ở ba vị trí nên chuyển động quay của nắp chụp đầu theo chu vi có thể được ngăn chặn. Ngoài ra, do các vị trí này được bố trí xung quanh trục tâm nên việc định vị có thể được thực hiện với độ cân bằng cao.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ thể hiện mặt phía bên phải của xe kiểu ngồi để chân hai bên được trang bị kết cấu xả theo một phương án của sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu từ phía sau của xe kiểu ngồi để chân hai bên được thể hiện trên Fig.1;

Fig.3A là hình chiếu từ phía trước của kết cấu xả theo một phương án của sáng chế;

Fig.3B là hình vẽ thể hiện kết cấu xả theo một phương án của sáng chế, được nhìn từ phía sau theo hướng trục tâm của cửa xả;

Fig.4A là hình chiếu từ phía bên của bộ giảm thanh nhìn từ phía ngoài theo chiều rộng xe;

Fig.4B là hình chiếu từ phía bên của bộ giảm thanh nhìn từ phía trong theo chiều rộng xe;

Fig.5A là hình vẽ phối cảnh của nắp chụp đầu;

Fig.5B là hình chiếu từ phía bên của nắp chụp đầu;

Fig.5C là hình chiếu từ phía sau của nắp chụp đầu;

Fig.6 là hình vẽ dạng sơ đồ của mặt cắt theo đường V – V được thể hiện trên Fig.5C;

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh từ phía sau của kết cấu xả ở trạng thái nắp chụp đầu được tháo ra;

Fig.8A là hình chiếu từ phía sau của giá liên kết;

Fig.8B là hình chiếu từ phía bên của giá liên kết;

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV – IV được thể hiện trên Fig.4B;

Fig.10A là hình vẽ mặt cắt theo đường IX – IX được thể hiện trên Fig.9;

Fig.10B là hình vẽ mặt cắt theo đường IX – IX được thể hiện trên Fig.9, thể hiện trạng thái nắp chụp đầu được lắp vào đó;

Fig.11A là hình chiếu từ phía bên của bộ giảm thanh, thể hiện dưới dạng sơ đồ trạng thái nắp chụp đầu được tháo ra; và

Fig.11B là hình chiếu cạnh dạng sơ đồ của bộ giảm thanh.

Mô tả chi tiết sáng chế

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng phía trước và phía sau, bên trái và bên phải và, phía trên và phía dưới phù hợp với các hướng nhìn từ phía người lái xe. Trên các hình vẽ này, phía trước xe được biểu thị bởi ký hiệu Fr, phía sau được biểu thị bởi ký hiệu Rr, phía bên trái được biểu thị bởi ký hiệu L, phía bên phải được biểu thị bởi ký hiệu R, phía trên được biểu thị bởi ký hiệu U và phía dưới được biểu thị bởi ký hiệu D. Đối với

các bộ phận có ở cả hai phía bên trái và bên phải, nếu một bộ phận đã được mô tả thì, trong một số trường hợp, việc minh họa hoặc mô tả bộ phận còn lại sẽ được bỏ qua.

Sơ đồ bố trí xe kiểu ngồi để chân hai bên

Fig.1 là hình vẽ thể hiện mặt phía bên phải của xe kiểu ngồi để chân hai bên 1 được trang bị kết cấu xả 3 theo một phương án của sáng chế. Fig.2 là hình chiếu từ phía sau của xe kiểu ngồi để chân hai bên 1. Dưới đây, xe kiểu ngồi để chân hai bên 1 đôi khi còn được gọi là xe 1.

Khung thân xe của xe 1 bao gồm ống đầu 11 bố trí ở phần trước của xe, khung chính 12 kéo dài về phía sau từ ống đầu 11 và thanh đỡ yên xe 13 kéo dài về phía sau từ khung chính 12.

Cần lái 63 lắp xoay được trong ống đầu 11 và, cầu nối trên 64 và cầu nối dưới 65 lần lượt được lắp vào đầu trên và đầu dưới của cần lái 63. Hai chạc trước bên trái và bên phải 66 được đỡ bởi cầu nối trên 64 và cầu nối dưới 65 và, bánh trước FW được đỡ quay được ở đầu dưới của hai chạc trước bên trái và bên phải 66. Ngoài ra, tay lái 67 dùng để lái bánh trước FW được lắp vào cầu nối trên 64.

Khung chính 12 bao gồm phần trước 121 kéo dài về phía sau từ ống đầu 11 và phần sau 122 kéo dài xuống dưới từ đầu sau của phần trước. Cụm động lực 2 được bố trí ở phía dưới của phần trước 121 và cụm động lực 2 được đỡ bởi giá đỡ kéo dài xuống dưới từ phần trước 121. Ngoài ra, phần trước 121 bao gồm phần chia nhánh sang bên trái và bên phải.

Phần sau 122 được tạo ra dưới dạng hai phần sau bên trái và bên phải và các phần sau này kéo dài xuống dưới từ các phần chia nhánh bên trái và bên phải của phần trước và ôm lấy cụm động lực 2. Các đòn lắc sau 68 được đỡ lắc được bởi các phần sau 122. Bánh sau RW được đỡ quay được bởi phần đầu sau của các đòn lắc sau 68. Bánh sau RW được dẫn động quay bởi xích (không được thể hiện trên hình vẽ) quấn quanh đĩa xích dẫn động (không được thể hiện trên

hình vẽ) của cụm động lực 2 và đĩa xích bị dẫn 69 của bánh sau RW. Đĩa phanh 70 và các má phanh (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí gần tâm điểm của bánh sau RW. Khi đĩa phanh 70 được kẹp bởi các má phanh, bánh sau RW giảm tốc và dừng lại.

Thanh đỡ yên xe 13 được tạo ra dưới dạng hai thanh đỡ yên xe bên trái và bên phải và các thanh đỡ yên xe này kéo dài về phía sau từ các phần chia nhánh bên trái và bên phải của phần trước 121. Các thanh đỡ yên xe 13 đỡ yên xe 5 mà người lái xe và người cùng đi ngồi trên đó. Ngoài ra, chấn bunn sau 60, để chặn bunn đất hoặc nước mưa văng lên từ bánh sau RW, được đỡ ở phía sau các thanh đỡ yên xe 13.

Cụm động lực 2 bao gồm động cơ 21 và bộ truyền động 22. Ống xả 31, để xả khí xả từ động cơ 21, được nối với động cơ 21. Ống xả 31 kéo dài từ động cơ 21 được nối với bộ giảm thanh 32 và dẫn khí xả từ động cơ 21 đến bộ giảm thanh 32. Theo phương án này, ống xả 31 kéo dài về phía trước từ động cơ 21 và tiếp đó kéo dài xuống dưới và, sau đó, đi bên dưới cụm động lực 2 để kéo dài về phía sau và được nối với bộ giảm thanh 32. Kết cấu bố trí bộ giảm thanh 32 sẽ được mô tả sau.

Cách bố trí kết cấu xả

Kết cấu xả 3 theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào Fig.1 và các hình vẽ từ Fig.3A đến Fig.4B. Fig.3A là hình chiếu từ phía trước của kết cấu xả 3 theo một phương án của sáng chế và Fig.3B là hình vẽ thể hiện kết cấu xả 3 theo một phương án của sáng chế, được nhìn từ phía sau theo hướng trục tâm của cửa xả 335. Ngoài ra, Fig.4A là hình chiếu từ phía bên của bộ giảm thanh 32 nhìn từ phía ngoài theo chiều rộng xe và Fig.4B là hình chiếu từ phía bên của bộ giảm thanh 32 nhìn từ phía trong theo chiều rộng xe.

Kết cấu xả 3 bao gồm ống xả 31 và bộ giảm thanh 32. Ống xả 31 kéo dài từ động cơ 21 và được nối với bộ giảm thanh 32. Theo phương án này, một ống xả duy nhất 31 được nối với động cơ 21 và bộ giảm thanh 32. Tuy nhiên, cũng

có thể sử dụng cách bố trí trong đó nhiều ống xả kéo dài từ động cơ 21 và hợp nhất thành một ống và ống này được nối với bộ giảm thanh 32. Bộ giảm thanh 32 bao gồm thân chính 33 và nắp chụp đầu hình ống 34 lắp vào phần đầu sau 336 của thân chính 33 thông qua giá liên kết 35.

Thân chính 33 có dạng hình ống và được bố trí kéo dài về phía sau và lên phía trên của xe. Thân chính 33 được nối với ống xả 31 ở phần đầu trước và bao gồm, ở phần đầu sau 336, cửa xả 335 để làm thoát khí xả ra môi trường bên ngoài. Theo phương án này, cửa xả 335 là phần miệng ở phía sau ống thoát 335a kéo dài về phía sau từ phần đầu sau 336. Ống thoát 335a được bố trí theo cách kéo dài xuyên qua phía trong và phía ngoài của thân chính 33. Thân chính 33 được tạo ra, ví dụ, từ một chi tiết bằng kim loại.

Thân chính 33 tạo thành khoang giãn nở 333. Khi khí xả từ động cơ 21 đi qua khoang giãn nở 333, tiếng ồn của khí xả được giảm. Theo phương án này, thân chính 33 bao gồm cơ cấu xúc tác 334 ở phía đầu dòng của khoang giãn nở 333 theo chiều xả của khí xả. Cơ cấu xúc tác 334 có dạng hình ống và được nối với ống xả 31 ở phía đầu dòng theo chiều xả và được nối với khoang giãn nở 333 ở phía cuối dòng. Cơ cấu xúc tác 334 được trang bị bộ xúc tác (không được thể hiện trên hình vẽ) dùng để làm sạch khí xả. Khí xả từ động cơ 21 được làm sạch nhờ đi qua cơ cấu xúc tác 334 và đi vào trong khoang giãn nở 333 ở phía cuối dòng.

Thân chính 33 được đỡ, ở các phần đỡ 331, 332, bởi giá đỡ kéo dài xuống dưới từ khung sau 16. Ngoài ra, thân chính 33 được che bởi tấm ốp thân chính 36 từ phần trên của nó ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Tấm ốp thân chính 36 được trang bị để bảo vệ thân chính 33 và, ví dụ, là một chi tiết làm bằng nhựa.

Nắp chụp đầu 34 để che phần đầu sau 336 của thân chính 33 được lắp vào phần đầu sau 336 của thân chính 33. Theo phương án này, nắp chụp đầu 34 được làm bằng nhựa và được đúc theo cách có thể biến dạng. Nắp chụp đầu 34 có dạng hình ống và miệng 344 được tạo ra ở phía trong. Như được thể hiện

trên Fig.3B, khi nhìn từ phía sau theo hướng trục tâm của cửa xả 335, cửa xả 335 và giá liên kết 35 được bố trí bên trong miệng 344 và các bộ phận này bị lộ ra ngoài. Nghĩa là, nắp chụp đầu 34 được bố trí bao quanh chu vi của cửa xả 335 và giá liên kết 35. Ngoài ra, nắp chụp đầu 34 được nối với giá liên kết 35 từ phía ngoài theo hướng kính nhờ cách bố trí được mô tả dưới đây. Nghĩa là, nắp chụp đầu 34 được lắp vào phía ngoài của giá liên kết 35.

Việc mô tả dưới đây dựa vào các hình vẽ từ Fig.5A đến Fig.5C và Fig.6. Fig.5A là hình vẽ phối cảnh của nắp chụp đầu 34, Fig.5B là hình chiếu từ phía bên của nắp chụp đầu 34 nhìn từ phía ngoài theo chiều rộng xe, Fig.5C là hình chiếu từ phía sau của nắp chụp đầu 34 và Fig.6 là hình vẽ dạng sơ đồ của mặt cắt theo đường V – V được thể hiện trên Fig.5C. Lưu ý là, Fig.5C là hình chiếu từ phía sau của riêng nắp chụp đầu 34. Ở trạng thái nắp chụp đầu 34 này được lắp trên xe 1, hình vẽ trong trường hợp kết cấu được nhìn từ phía sau theo hướng trục tâm của cửa xả 335 tương thích với hình vẽ được thể hiện trên Fig.3B.

Nắp chụp đầu 34 bao gồm phần thành theo chu vi 341 bao quanh chu vi của giá liên kết 35 và, phần nhô 342 mà nhô từ bề mặt theo chu vi trong 341a của phần thành theo chu vi 341 về phía giá liên kết 35 và gài vào giá liên kết 35. Ngoài ra, nắp chụp đầu 34 bao gồm các lỗ lắp 343a, 343b được tạo ra ở phần thành theo chu vi 341 và các chi tiết lắp 37a, 37b để lắp chặt giá liên kết 35 và nắp chụp đầu 34 lần lượt kéo dài xuyên qua đó. Nắp chụp đầu 34 được nối với giá liên kết 35 bằng cách gài phần nhô 342 và lắp chặt nhờ các chi tiết lắp 37a, 37b.

Do phần nhô 342, mà nhô ra từ bề mặt theo chu vi trong 341a của phần thành theo chu vi 341, được tạo ra trên nắp chụp đầu 34 nên phần gài dùng cho giá liên kết 35 không được tạo ra trên bề mặt theo chu vi ngoài 341b của phần thành theo chu vi 341. Do vậy, phần gài giữa nắp chụp đầu 34 và giá liên kết 35 không bị lộ ra ngoài và đặc tính thiết kế có thể được cải thiện hơn nữa. Ngoài ra, do không cần sử dụng chi tiết lắp ở phần gài giữa nắp chụp đầu 34 và giá liên

kết 35 nên số lượng các bộ phận có thể giảm. Hơn nữa, do nắp chụp đầu 34 và giá liên kết 35 được nối bằng cách gài nhờ phần nhô 342 và lắp chặt nhờ các chi tiết lắp 37a, 37b nên độ cứng vững lắp ráp của nắp chụp đầu 34 có thể được cải thiện hơn nữa.

Theo phương án này, phần nhô 342 được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với các lỗ lắp 343a, 343b. Điều này có thể dễ dàng cải thiện được đặc tính thiết kế dễ nhận biết ở phía ngoài theo chiều rộng xe. Cụ thể là, theo phương án này, khi nhìn từ phía sau của xe, các lỗ lắp 343a, 343b được tạo ra ở phía trong theo chiều rộng xe so với tâm điểm C của cửa xả 335 và phần nhô 342 được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe. Do các lỗ lắp 343a, 343b, là nơi các phần nối dùng cho giá liên kết 35 lộ ra bên ngoài, được tạo ra ở các vị trí khó nhìn thấy và phần nhô 342, là nơi các phần nối không bị lộ ra bên ngoài, được bố trí ở vị trí dễ nhìn thấy nên đặc tính thiết kế của bộ giảm thanh có thể được cải thiện hơn nữa. Cũng có thể sử dụng cách bố trí trong đó một lỗ lắp trong số hai lỗ lắp 343a, 343b được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe so với tâm điểm C.

Ngoài ra, theo phương án này, do tổng số ba phần nối dùng cho giá liên kết 35 được tạo ra ở phần thành theo chu vi 341 gồm hai lỗ lắp 343a, 343b và một phần nhô 342 nên nắp chụp đầu 34 có thể được nối với giá liên kết 35 đồng thời khiến cho nó khó quay được theo chu vi. Lưu ý là, cũng có thể sử dụng cách bố trí trong đó chỉ trang bị một lỗ lắp hoặc cách bố trí trong đó trang bị ba hoặc nhiều lỗ lắp. Ngoài ra, cũng có thể sử dụng cách bố trí trong đó trang bị hai hoặc nhiều phần nhô. Cũng theo các cách bố trí này, do tổng cộng có ba hoặc nhiều phần nối dùng cho giá liên kết 35 được tạo ra bởi các lỗ lắp và phần nhô nên nắp chụp đầu 34 có thể được nối với giá liên kết 35 đồng thời khiến cho nó khó quay được theo chu vi.

Ngoài ra, theo phương án này, các lỗ lắp 343a, 343b được bố trí trên bề mặt 345 được tạo ra ở phần thành theo chu vi 341. Bề mặt 345 được bố trí ở phần của phần thành theo chu vi 341 mà hướng về phía trong theo chiều rộng xe

đồng thời bị dịch chuyển ra phía ngoài từ phần hướng vào phía trong theo chiều rộng xe. Nghĩa là, bề mặt 345 được tạo ra thấp hơn một bậc so với phần của phần thành theo chu vi 341 hướng vào phía trong theo chiều rộng xe. Điều này cho phép đảm bảo được khoảng không giữa các lỗ lắp 343a, 343b và bánh sau RW nằm ở phía trong theo chiều rộng xe và tạo thuận lợi cho việc lắp nắp chụp đầu 34. Ngoài ra, theo phương án này, nắp chụp đầu 34 được bố trí gần đĩa phanh 70 và các má phanh của bánh sau RW. Như vậy, do khoảng không giữa các lỗ lắp 343a, 343b và bánh sau RW được đảm bảo nên việc bảo dưỡng đối với phanh của bánh sau RW được thực hiện dễ dàng và, khả năng bảo dưỡng có thể được cải thiện hơn nữa. Theo phương án này, hai lỗ lắp 343a, 343b được tạo ra trên một bề mặt 345. Tuy nhiên, hai bề mặt có thể được tạo ra để lần lượt bố trí các lỗ lắp 343a, 343b.

Ngoài ra, theo phương án này, nắp chụp đầu 34 bao gồm phần thành theo chu vi trong 346 kéo dài từ đầu sau của phần thành theo chu vi 341 về phía trong và phía trước theo dạng ống. Miệng 344, mà cửa xả 335 và giá liên kết 35 được để lộ ra trong đó, được xác định bởi phần thành theo chu vi trong 346 này. Do phần thành theo chu vi trong 346 kéo dài về phía trong và phía trước nên khe hở giữa nắp chụp đầu 34 và giá liên kết 35, nhìn thấy được qua miệng 344 khi nắp chụp đầu được lắp vào thân chính 33, có thể được làm nhỏ và đặc tính thiết kế có thể được cải thiện hơn nữa.

Fig.7 là hình vẽ phối cảnh từ phía sau của kết cấu xả 3 ở trạng thái nắp chụp đầu 34 được tháo ra, Fig.8A là hình chiếu từ phía sau của giá liên kết 35 và Fig.8B là hình chiếu từ phía bên của giá liên kết 35.

Giá liên kết 35 là một bộ phận dùng để nối thân chính 33 và nắp chụp đầu 34 và kéo dài từ phần đầu sau 336 của thân chính 33. Theo phương án này, giá liên kết 35 được nối đến phần đầu sau 336 nhờ các phần liên kết 356, 357. Theo phương án này, giá liên kết 35 là một chi tiết dạng tấm làm bằng kim loại và được tạo ra bằng cách uốn một tấm kim loại. Giá liên kết 35 bao gồm thành đầu sau 351 kéo dài theo chiều rộng xe và, thành ngoài 352 và thành trong 353, kéo

dài từ thành đầu sau 351 về phía trước theo chiều dọc xe. Do cả thành ngoài 352 và thành trong 353 đều kéo dài về phía trước theo chiều dọc xe so với thành đầu sau 351 nên tấm kim loại được uốn về cùng một hướng vào thời điểm tạo hình giá liên kết 35. Do vậy, giá liên kết 35 có thể được tạo ra một cách dễ dàng hơn. Ngoài ra, do cả thành ngoài 352 và thành trong 353 đều kéo dài về phía trước nên có thể ngăn chặn được thành ngoài 352 và thành trong 353 nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe hoặc về phía sau theo chiều dọc xe.

Thành trong 353 nối giá liên kết 35 và thân chính 33 và cũng tạo thành phần nối giữa giá liên kết 35 và nắp chụp đầu 34. Theo phương án này, thành trong 353 kéo dài từ hai phần liên kết khác nhau của thành đầu sau 351 về phía trước và các phần kéo dài này hợp nhất và được nối với phần đầu sau 336 của thân chính 33 ở phần nối 357. Ngoài ra, trên thành trong 353, các phần lắp 353a, 353b được lắp cố định vào nắp chụp đầu 34 nhờ các chi tiết lắp 37a, 37b được tạo ra ở hai phần chia nhánh. Theo phương án này, các chi tiết lắp 37a, 37b là các đỉnh vít và các phần lắp 353a, 353b là các lỗ bắt đỉnh vít mà các đỉnh vít được lắp khớp vào đó. Lưu ý là, ví dụ, đỉnh tán hoặc các chi tiết tương tự có thể được sử dụng làm chi tiết lắp.

Các phần lắp 353a, 353b được tạo ra ở các vị trí tương ứng với các lỗ lắp 343a, 343b khi nắp chụp đầu 34 được lắp. Lưu ý là, cũng có thể sử dụng cách bố trí trong đó thành đầu sau 351 và thành trong 353 được nối bởi một phần nối hay ba hoặc nhiều phần nối hoặc cách bố trí trong đó nhiều thành trong riêng biệt kéo dài từ nhiều phần liên kết của thành đầu sau 351 về phía trước mà không hợp nhất với nhau.

Thành ngoài 352 tạo thành phần nối giữa giá liên kết 35 và nắp chụp đầu 34. Theo phương án này, phần gài 352a, có cấu hình để tiếp nhận phần nhô 342, được tạo ra trên thành ngoài 352. Phần gài 352a được bố trí ở vị trí tương ứng với phần nhô 342 khi lắp nắp chụp đầu 34. Theo phương án này, phần gài 352a là một lỗ. Tuy nhiên, có thể sử dụng, ví dụ, kết cấu như rãnh lõm hoặc phần khoét có khả năng gài với phần nhô 342 và điều chỉnh sự dịch chuyển của phần

nhô 342 theo hướng vuông góc với hướng lắp. Ngoài ra, theo phương án này, vòng đệm 352b được lồng vào trong phần gài 352a. Nhờ lực đàn hồi của vòng đệm 352b, phần nhô 342 và phần gài 352a được gài theo cách ổn định hơn. Vòng đệm 352b được làm bằng, ví dụ, cao su hoặc vật liệu nhựa.

Lỗ 351a, để ống thoát 335a đi qua xuyên qua đó, được tạo ra trên thành đầu sau 351. Ống thoát 335a kéo dài về phía sau xuyên qua lỗ 351a và cửa xả 335 được bố trí ở phía sau thành đầu sau 351 theo chiều dọc xe.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IV – IV được thể hiện trên Fig.4B. Theo phương án này, phần gài 352a và các phần lắp 353a, 353b được bố trí xung quanh tâm điểm C khi nhìn theo hướng trục tâm của cửa xả 335. Như vậy, do ba điểm gồm phần gài 352a và các phần lắp 353a, 353b được bố trí theo chu vi của nắp chụp đầu 34 với việc khoanh vùng định vị nhỏ nên nắp chụp đầu 34 có thể được đỡ ở trạng thái nó gần như không quay theo chu vi. Cụ thể là, theo phương án này, phần gài 352a và các phần lắp 353a, 353b được bố trí theo cách tâm điểm C nằm ở phía trong vùng R được bao quanh bởi các đường thẳng nối phần gài 352a và các phần lắp 353a, 353b. Theo phương án này, ba phần liên kết bao gồm phần gài 352a và các phần lắp 353a, 353b được tạo ra xung quanh tâm điểm C. Tuy nhiên, bốn phần liên kết hoặc nhiều hơn có thể được tạo ra xung quanh tâm điểm C.

Fig.10A là hình vẽ mặt cắt theo đường IX – IX được thể hiện trên Fig.9. Fig.10B là hình vẽ mặt cắt theo đường IX – IX được thể hiện trên Fig.9, minh họa trạng thái nắp chụp đầu 34 được tháo ra. Theo phương án này, phần gài 352a được bố trí trên bề mặt sắp xếp 354 vốn được tạo ra trên thành ngoài 352 và các phần lắp 353a, 353b được bố trí trên bề mặt lắp 355 vốn được tạo ra trên thành trong 353. Ngoài ra, theo phương án này, góc A1 tạo thành bởi bề mặt sắp xếp 354 và đường giả định L kéo dài theo chiều dọc xe được tạo lớn hơn góc A2 tạo thành bởi đường giả định L và bề mặt lắp 355.

Theo phương án này, khi gắn nắp chụp đầu 34 vào thân chính 33, trước

hết, phần nhô 342 của nắp chụp đầu 34 được lồng vào trong phần gài 352a theo hướng mũi tên D1 được thể hiện trên Fig.10B. Nắp chụp đầu 34 được lắp từ phía sau thân chính 33. Sau đó, nắp chụp đầu 34 được dịch chuyển theo hướng mũi tên D2 để trùm lên đầu sau 355a của bề mặt lắp 355. Tiếp đó, nắp chụp đầu 34 dịch chuyển theo hướng mũi tên D3 để sắp thẳng hàng các lỗ lắp 343a, 343b với bề mặt lắp 355. Ở đây, khi nắp chụp đầu 34 được dịch chuyển theo hướng mũi tên D2, mép của nắp chụp đầu 34 chạm vào đầu sau 355a của bề mặt lắp 355. Do vậy, nắp chụp đầu 34 cần được uốn để trùm lên đầu sau 355a. Theo phương án này, do góc A1 được làm lớn hơn như được mô tả trên đây nên nắp chụp đầu 34 có thể dễ dàng được uốn để trùm lên đầu sau 355a. Do vậy, có thể dễ dàng đặt gối chông các lỗ lắp 343a, 343b lên bề mặt lắp, dễ dàng gắn nắp chụp đầu 34 và cải thiện hơn nữa đặc tính lắp ráp. Cụ thể là, theo phương án này, do nắp chụp đầu 34 được làm bằng nhựa nên có thể lắp nắp chụp đầu 34 vào thân chính 33 đồng thời dễ dàng uốn nắp chụp đầu 34 này.

Ngoài ra, theo phương án này, như được thể hiện trên Fig.10A, phần nhô 342 được bố trí ở phía trước các lỗ lắp 343a, 343b. Nếu phần nhô 342 được bố trí ở phía trước, thân chính 33 có thể được che bởi nắp chụp đầu 34 ở phía trước. Ngoài ra, do khoảng cách ngắn giữa phần nhô 342 tương đối cứng vững và mép 348 ở phía trước nên có thể cải thiện hơn nữa độ cứng vững của phần mép, vốn dễ bị gãy do tiếp xúc, va đập hoặc các tác động tương tự từ phía ngoài.

Theo phương án này, thành đầu sau 351 của giá liên kết 35 kéo dài từ phía ngoài theo chiều rộng xe về phía trong đồng thời nghiêng về phía trước. Như vậy, do giá liên kết 35 được bố trí gần với miệng 344 của nắp chụp đầu 34 và khe hở giữa các bộ phận này có thể được làm nhỏ nên có thể cải thiện hơn nữa đặc tính thiết kế nhìn từ phía sau của xe.

Fig.11A là hình chiếu từ phía bên của bộ giảm thanh 32, thể hiện dưới dạng sơ đồ trạng thái nắp chụp đầu 34 được tháo ra và Fig.11B là hình chiếu từ phía bên của bộ giảm thanh 32, thể hiện dưới dạng sơ đồ trạng thái nắp chụp đầu 34 được lắp.

Theo phương án này, như được thể hiện trên Fig.11A, bề mặt sắp xếp 354 được bố trí theo cách gối chồng lên thân chính 33 trên hình chiếu từ phía bên của xe. Do bề mặt sắp xếp 354 của giá liên kết 35 tương đối cứng vững được bố trí theo cách gối chồng lên thân chính 33 nên thân chính 33 có thể được bảo vệ. Ngoài ra, khi phần nhô 342 được bố trí ở phía trước, nắp chụp đầu 34 được bố trí theo cách gối chồng lên thân chính 33 trên hình chiếu từ phía bên của xe ở phần phía ngoài theo chiều rộng xe nơi bố trí phần nhô 342. Theo phương án này, trên hình chiếu từ phía bên của xe, một bậc chênh lệch được tạo thành ở ranh giới giữa tấm ốp thân chính 36 và thân chính 33. Tuy nhiên, như được thể hiện trên Fig.11B, khi nắp chụp đầu 34 che vùng của thân chính 33 ở phía ngoài theo chiều rộng xe, bậc chênh lệch ở ranh giới giữa thân chính 33 và tấm ốp thân chính 36 có thể được che. Do vậy, có thể cải thiện hơn nữa đặc tính thiết kế của bộ giảm thanh. Ngoài ra, theo phương án này, tấm ốp thân chính 36 đi vào bên trong nắp chụp đầu 34. Do vậy, có thể bố trí được các bộ phận này mà không làm giảm đặc tính thiết kế của nắp chụp đầu.

Tóm tắt các phương án

Phương án nêu trên ít nhất bộc lộ xe có kết cấu sau.

1. Sáng chế đề xuất kết cấu xả bao gồm: ống xả (ví dụ, 31); và bộ giảm thanh (ví dụ, 32) nối với ống xả, trong đó, bộ giảm thanh bao gồm: thân chính (ví dụ, 33) để tạo thành khoang giãn nở (ví dụ, 333); và nắp chụp đầu hình ống (ví dụ, 34) lắp vào phần đầu sau của thân chính thông qua giá liên kết (ví dụ, 35) bố trí trong thân chính; và nắp chụp đầu bao gồm: phần thành theo chu vi (ví dụ, 341) để bao quanh chu vi của giá liên kết; phần nhô (ví dụ, 342) mà nhô từ bề mặt theo chu vi trong (ví dụ, 341a) của phần thành theo chu vi về phía giá liên kết và gài vào giá liên kết này; và lỗ lắp (ví dụ, 343a, 343b) được tạo ra ở phần thành theo chu vi và chi tiết lắp (ví dụ, 37a, 37b) để lắp giá liên kết và nắp chụp đầu kéo dài qua đó, giá liên kết (35) bao gồm thành đầu sau (351) và, các phần thành thứ nhất và thứ hai (353, 352) kéo dài từ thành đầu sau (351) về phía trước theo chiều dọc xe, phần thành thứ nhất (353) bao gồm phần lắp (353a,

353b) được lắp cố định vào nắp chụp đầu nhờ chi tiết lắp (37a, 37b); và phần thành thứ hai (352) bao gồm phần gài (352a) để tiếp nhận phần nhô (342).

Theo phương án này, do phần nhô mà nhô từ bề mặt theo chu vi trong của phần thành theo chu vi được tạo ra trên nắp chụp đầu nên phần gài giữa nắp chụp đầu và giá liên kết không bị lộ ra bên ngoài. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng cải thiện hơn nữa đặc tính thiết kế. Ngoài ra, do không cần sử dụng chi tiết lắp ở phần gài giữa nắp chụp đầu và giá liên kết nên có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng làm giảm số lượng các bộ phận. Ngoài ra, do nắp chụp đầu và giá liên kết được nối bằng cách gài nhờ phần nhô và lắp chặt nhờ chi tiết lắp nên có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng cải thiện hơn nữa độ cứng vững lắp ráp của nắp chụp đầu.

Ngoài ra, công đoạn uốn được thực hiện về cùng một hướng vào thời điểm tạo hình giá liên kết. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả trong đó giá liên kết có thể được tạo ra một cách dễ dàng hơn. Ngoài ra, cả hai phần thành thứ nhất và thứ hai kéo dài về phía trước so với thành đầu sau. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng hạn chế mức độ nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe hoặc về phía sau theo chiều dọc xe.

2. Bộ giảm thanh bao gồm cửa xả (ví dụ, 335) để làm thoát khí xả ra môi trường bên ngoài, khi nhìn từ phía sau của xe, lỗ lắp được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe so với tâm điểm của cửa xả; và khi nhìn từ phía sau của xe, phần nhô được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với tâm điểm này.

Theo phương án này, lỗ lắp được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe và phần nhô được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả trong đó khi nhìn từ phía bên của xe, phần nối giữa nắp chụp đầu và giá liên kết không lộ ra bên ngoài để dễ bị nhìn thấy và đặc tính thiết kế có thể được cải thiện hơn nữa.

3. Giá liên kết bao gồm: bề mặt sắp xếp (ví dụ, 354) mà phần gài (ví dụ, 352a) để gài vào phần nhô được bố trí ở đó; và phần lắp (ví dụ, 353a, 353b) bao

gồm bề mặt lắp (ví dụ, 355) gói chồng lên lỗ lắp và được lắp cố định vào nắp chụp đầu nhờ chi tiết lắp; và khi nhìn từ phía trên của xe, góc (ví dụ, A1) tạo thành bởi bề mặt sắp xếp và đường giả định (ví dụ, L) kéo dài theo chiều dọc xe lớn hơn góc (ví dụ, A2) tạo thành bởi đường giả định và bề mặt lắp.

Theo phương án này, sau khi phần nhô được gài vào bề mặt gài, lỗ lắp của nắp chụp đầu có thể dễ dàng được sắp thẳng hàng với bề mặt lắp của giá liên kết. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng cải thiện hơn nữa đặc tính lắp ráp.

4. Phần thành thứ nhất bao gồm phần nổi (ví dụ, 355) để nối với thân chính.

Theo phương án này, công đoạn uốn được thực hiện về cùng một hướng vào thời điểm tạo hình giá liên kết. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả trong đó giá liên kết có thể được tạo ra một cách dễ dàng hơn. Ngoài ra, cả phần thành thứ nhất và thứ hai kéo dài về phía trước so với thành đầu sau. Do vậy, có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng hạn chế mức độ nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe hoặc về phía sau theo chiều dọc xe.

5. Phần nhô được bố trí ở phía trước so với lỗ lắp; và ít nhất một phần của phần thành thứ hai được bố trí theo cách gói chồng lên thân chính khi nhìn từ phía bên của xe.

Theo phương án này, khi nhìn từ phía bên của xe, do thân chính gói chồng lên phần thành thứ hai có độ cứng vững cao nên có thể tạo ra được kết cấu xả có khả năng bảo vệ thân chính.

6. Lỗ lắp bao gồm nhiều lỗ lắp được tạo ra trong nắp chụp đầu, giá liên kết bao gồm phần gài (ví dụ, 352a) để gài vào phần nhô và nhiều phần lắp (ví dụ, 352a, 352b) được tạo ra theo cách gói chồng lên nhiều lỗ lắp tương ứng và được lắp cố định vào nắp chụp đầu nhờ chi tiết lắp, kết cấu xả bao gồm các phần lắp thứ nhất và thứ hai được lắp cố định vào nắp chụp đầu nhờ chi tiết lắp; và phần gài và các phần lắp được bố trí xung quanh trục tâm khi nhìn theo

hướng trục tâm của cửa xả.

Theo phương án này, do nắp chụp đầu được đỡ ở ba vị trí nên chuyển động quay của nắp chụp đầu theo chu vi có thể được ngăn chặn. Ngoài ra, do các vị trí này được bố trí xung quanh trục tâm nên việc định vị có thể được thực hiện với độ cân bằng cao.

7. Thành đầu sau (351) bao gồm lỗ (351a) kéo dài theo chiều rộng xe và ống thoát 335a kéo dài qua đó về phía sau từ phần đầu sau (336) của thân chính (33).

Sáng chế không bị giới hạn ở các phương án nêu trên và nhiều thay đổi hoặc biến thể khác có thể được thực hiện mà vẫn thuộc phạm vi và bản chất của sáng chế. Do vậy, các điểm yêu cầu bảo hộ dưới đây được thiết lập để công bố cho công chúng biết được phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Kết cấu xả của xe kiểu ngồi để chân hai bên được trang bị cụm động lực (2) có động cơ đốt trong, xe kiểu ngồi để chân hai bên này bao gồm:

ống xả (31) có đầu trước của nó được nối với cụm động lực (2); và
bộ giảm thanh (32) nối với ống xả,
bộ giảm thanh (32) bao gồm:
thân chính (33) để tạo thành khoang giãn nở (333); và
nắp chụp đầu hình ống (34) lắp vào phần đầu sau (336) của thân chính (33) thông qua giá liên kết (35) bố trí trong thân chính (33),
khác biệt ở chỗ, nắp chụp đầu (34) bao gồm:
phần thành theo chu vi (341) để bao quanh chu vi của giá liên kết (35);
phần nhô (342) mà nhô từ bề mặt theo chu vi trong (341a) của phần thành theo chu vi (341) về phía giá liên kết (35) và gài vào giá liên kết (35) này; và
lỗ lắp (343a, 343b) được tạo ra ở phần thành theo chu vi (341) và chi tiết lắp (37a, 37b) để lắp giá liên kết (35) và nắp chụp đầu (34) kéo dài qua đó,
giá liên kết (35) bao gồm thành đầu sau (351), các phần thành thứ nhất và thứ hai (353, 352) kéo dài từ thành đầu sau (351) về phía trước theo chiều dọc xe,
phần thành thứ nhất (353) bao gồm phần lắp (353a, 353b) được lắp cố định vào nắp chụp đầu nhờ chi tiết lắp (37a, 37b); và
phần thành thứ hai (352) bao gồm phần gài (352a) để tiếp nhận phần nhô (342).

2. Kết cấu xả theo điểm 1, khác biệt ở chỗ:

bộ giảm thanh (32) bao gồm cửa xả (335) để làm thoát khí xả ra môi trường bên ngoài,
khi nhìn từ phía sau của xe, lỗ lắp (343a, 343b) được bố trí ở phía trong theo chiều rộng xe so với tâm điểm (C) của cửa xả (335); và

khi nhìn từ phía sau của xe, phần nhô (342) được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với tâm điểm (C) này.

3. Kết cấu xả theo điểm 2, khác biệt ở chỗ:

giá liên kết (35) bao gồm:

bề mặt sắp xếp (354) là nơi phân gài (352a) được bố trí để gài vào phần nhô (342); và

phần lắp (353a, 353b) bao gồm bề mặt lắp (355) gói chông lên lỗ lắp (343a, 343b) và được lắp cố định vào nắp chụp đầu (34) nhờ chi tiết lắp (37a, 37b); và

khi nhìn từ phía trên của xe, góc (A1) tạo thành bởi bề mặt sắp xếp (354) và đường giả định (L) kéo dài theo chiều dọc xe lớn hơn góc (A2) tạo thành bởi đường giả định (L) và bề mặt lắp (355).

4. Kết cấu xả theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, phần thành thứ nhất (353) bao gồm phần nối (355) để nối với thân chính (33).

5. Kết cấu xả theo điểm 1, khác biệt ở chỗ:

phần nhô (342) được bố trí ở phía trước theo chiều dọc xe so với lỗ lắp (343a, 343b); và

ít nhất một phần của phần thành thứ hai (352) được bố trí theo cách gói chông lên thân chính (33) khi nhìn từ phía bên của xe.

6. Kết cấu xả theo điểm 2, khác biệt ở chỗ:

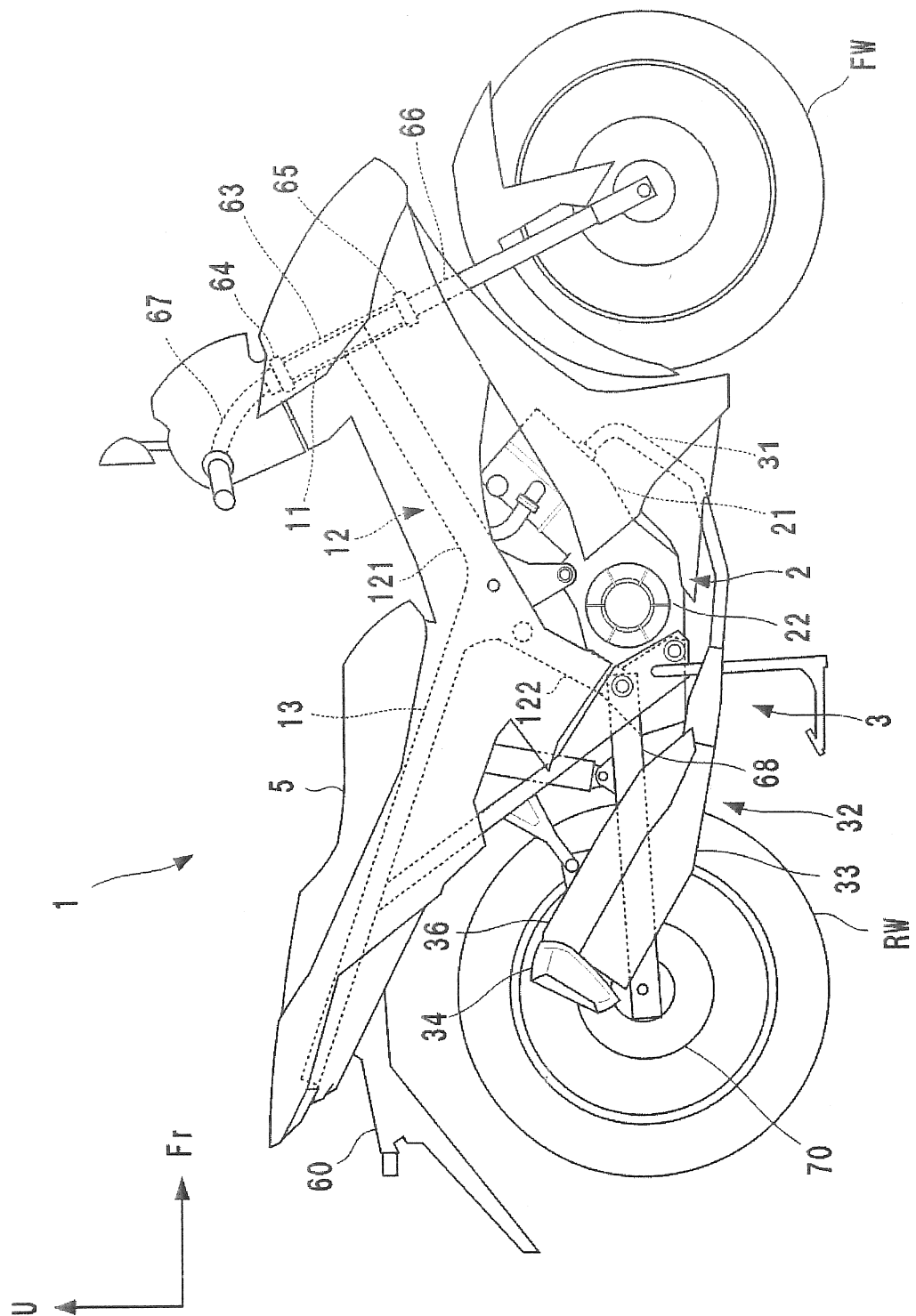
lỗ lắp bao gồm nhiều lỗ lắp (343a, 343b) được tạo ra trong nắp chụp đầu (34),

giá liên kết (35) bao gồm phần gài (352a) để gài vào phần nhô (342) và nhiều phần lắp (353a, 353b) được tạo ra theo cách gói chông lên nhiều lỗ lắp (343a, 343b) tương ứng và được lắp cố định vào nắp chụp đầu (34) nhờ chi

tiết lắp (37a, 37b); và

phần gài (352a) và các phần lắp (353a, 353b) được bố trí xung quanh tâm điểm (C) khi nhìn theo hướng trục tâm của cửa xả (335).

7. Kết cấu xả theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, thành đầu sau (351) bao gồm lỗ (351a) kéo dài theo chiều rộng xe và ống thoát 335a kéo dài qua đó về phía sau từ phần đầu sau (336) của thân chính (33).



ᠠᠨᠠᠭᠤᠨᠠᠨᠠᠭᠤᠨ

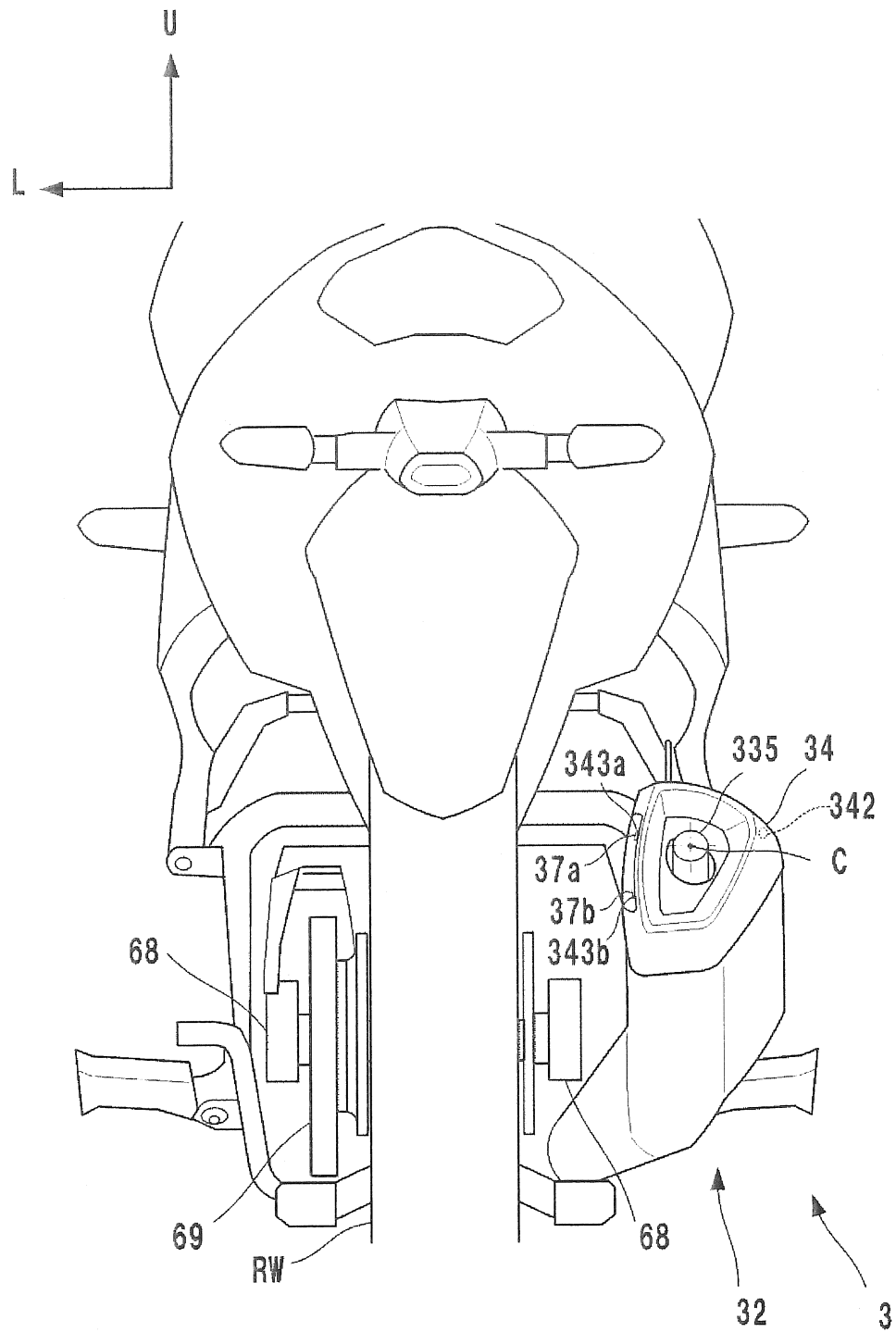


FIG. 2

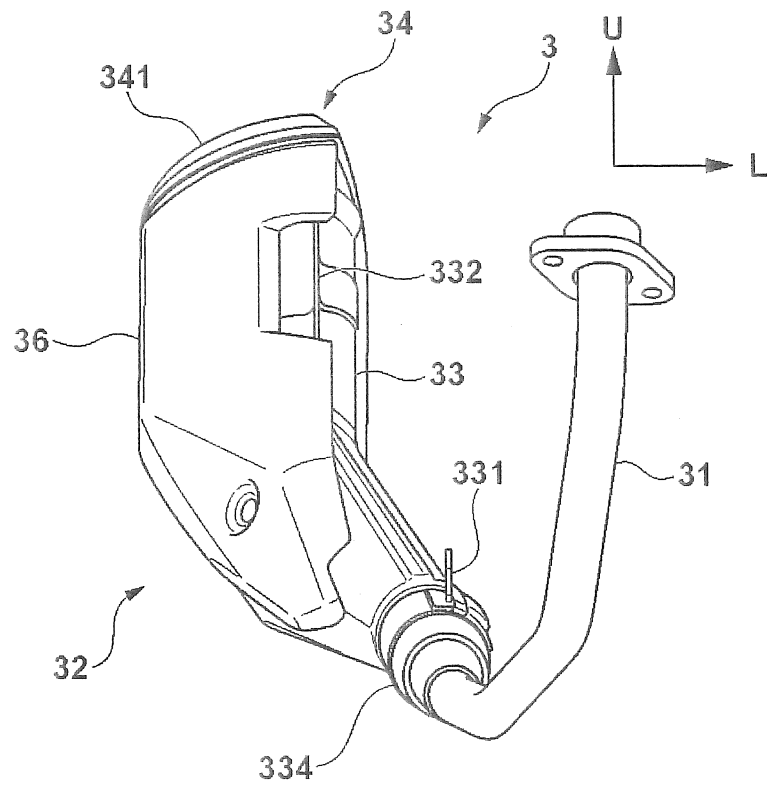


FIG. 3A

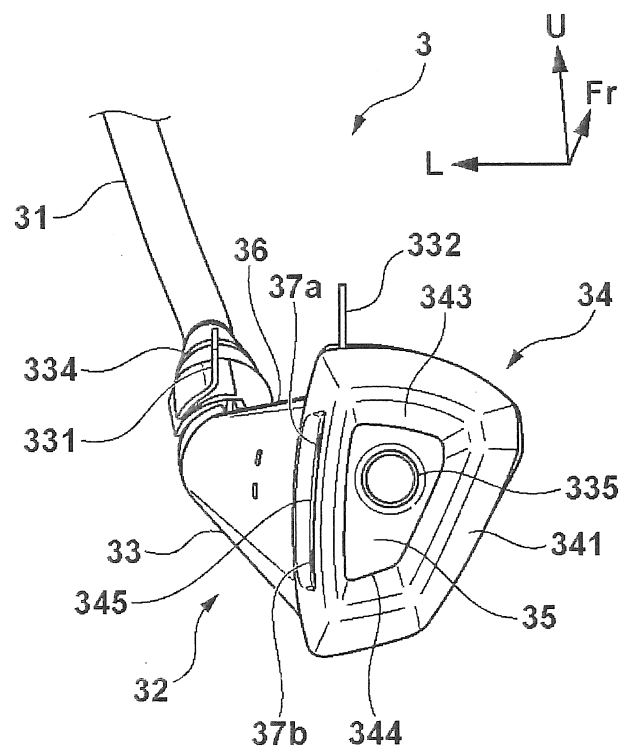


FIG. 3B

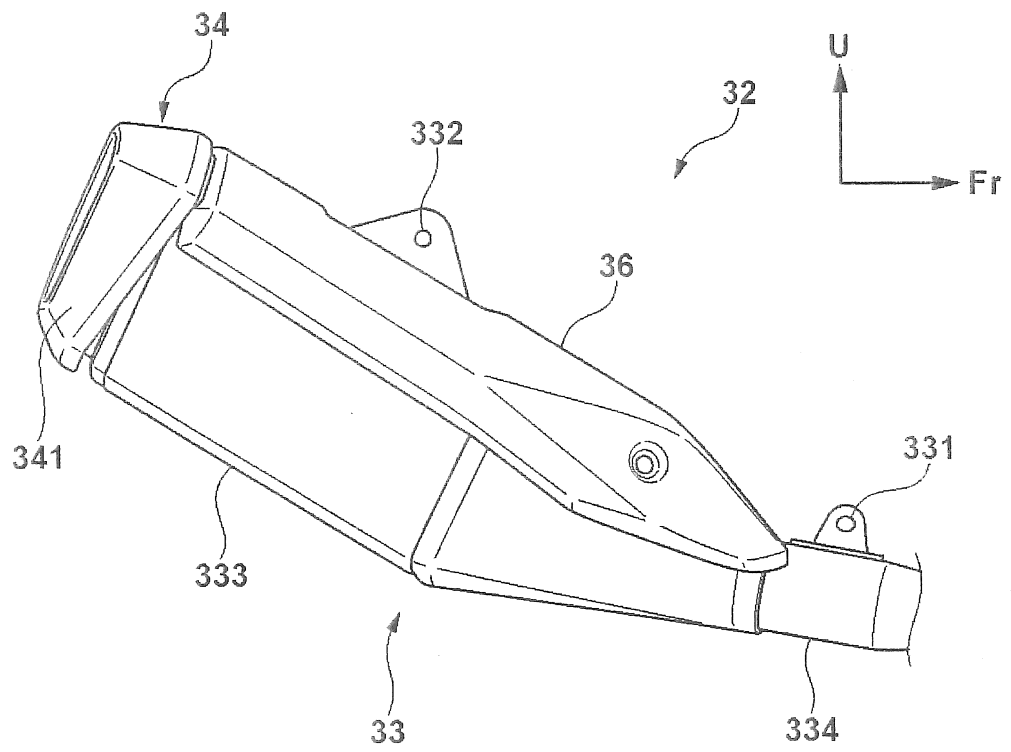


FIG. 4A

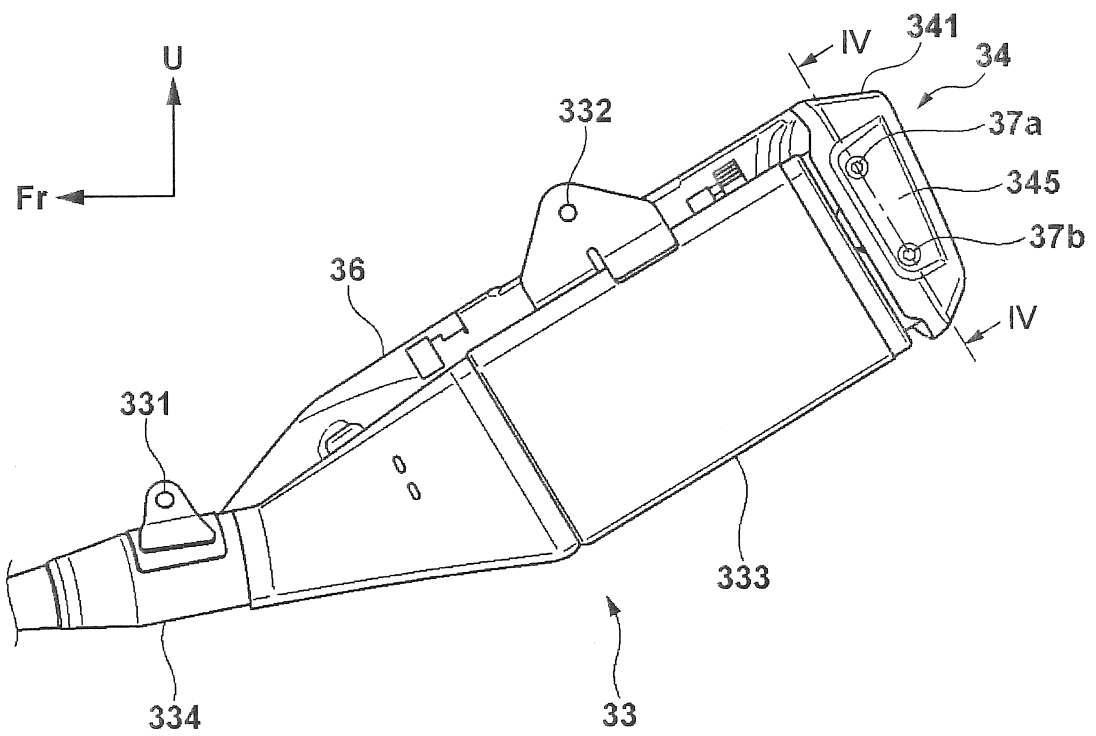
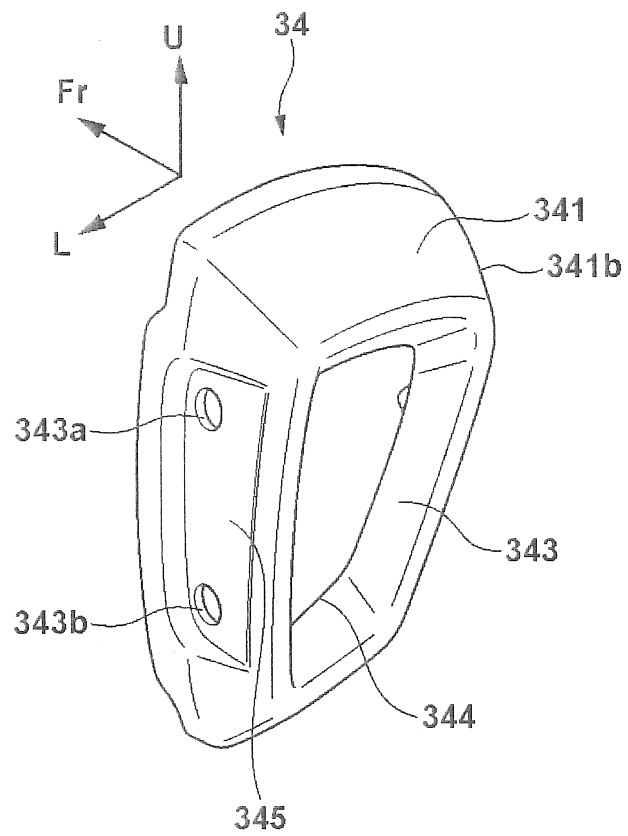
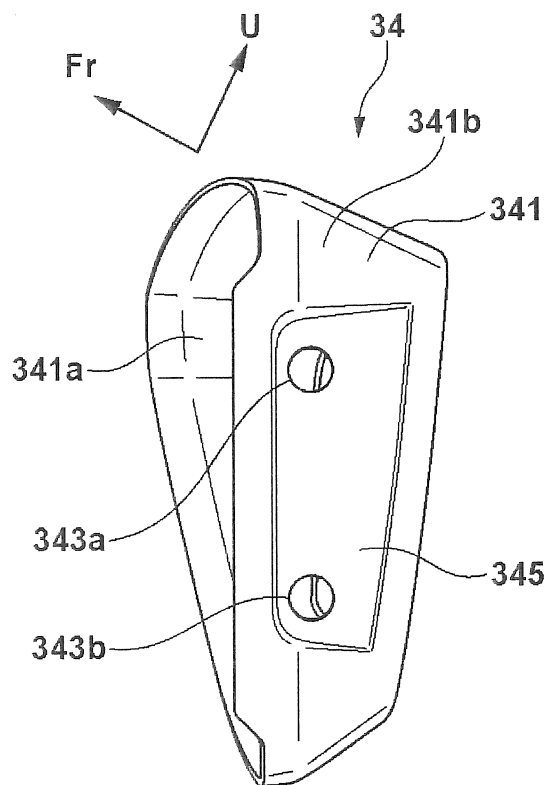
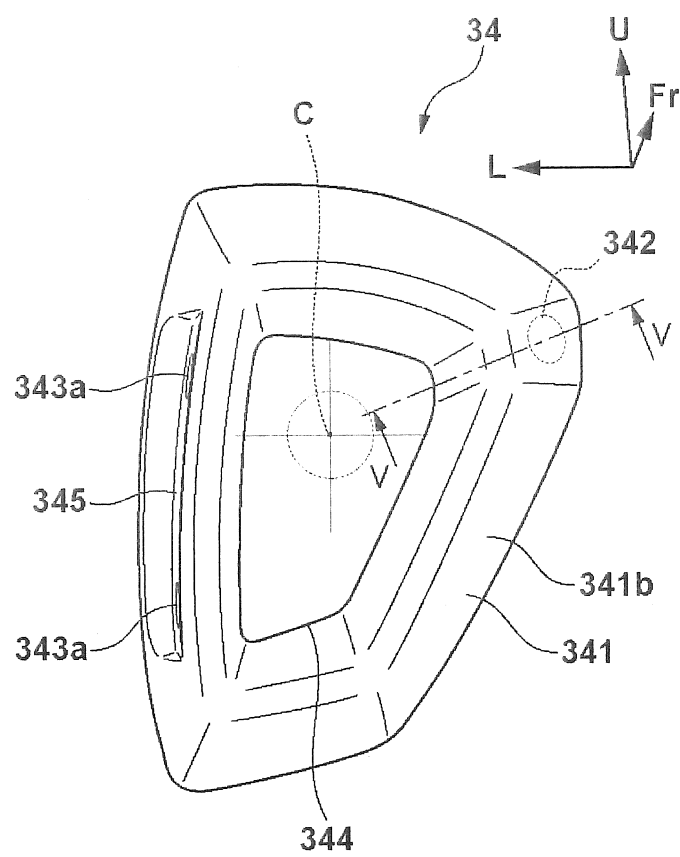
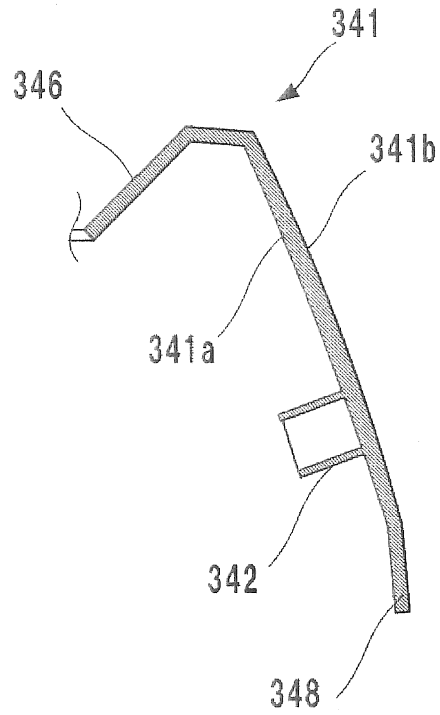
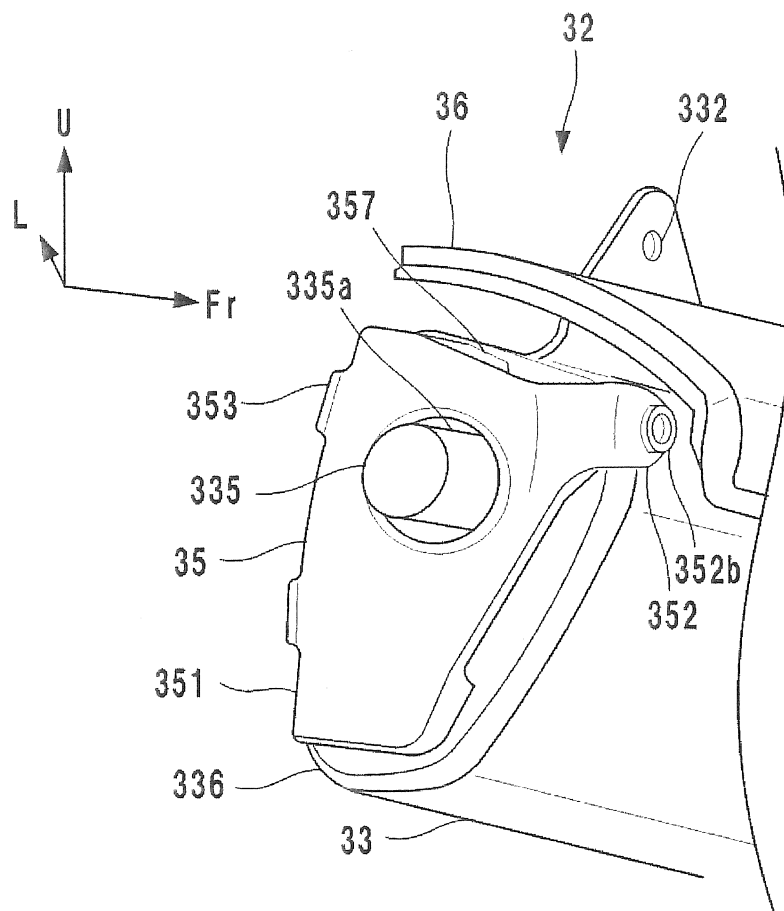
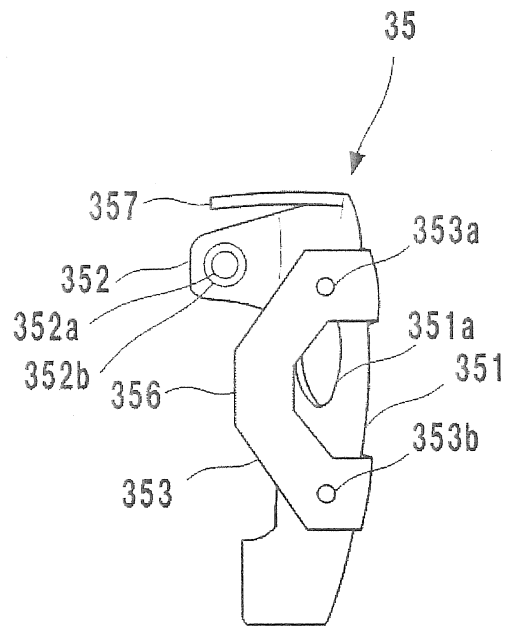
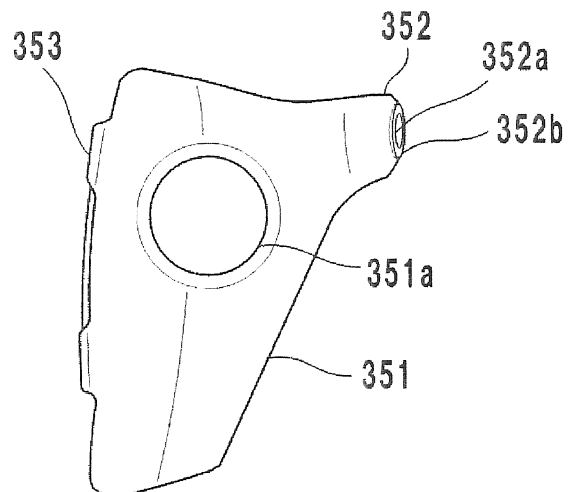


FIG. 4B

**FIG. 5A****FIG. 5B**

**FIG. 5C**

**FIG. 6****FIG. 7**

**FIG. 8A****FIG. 8B**

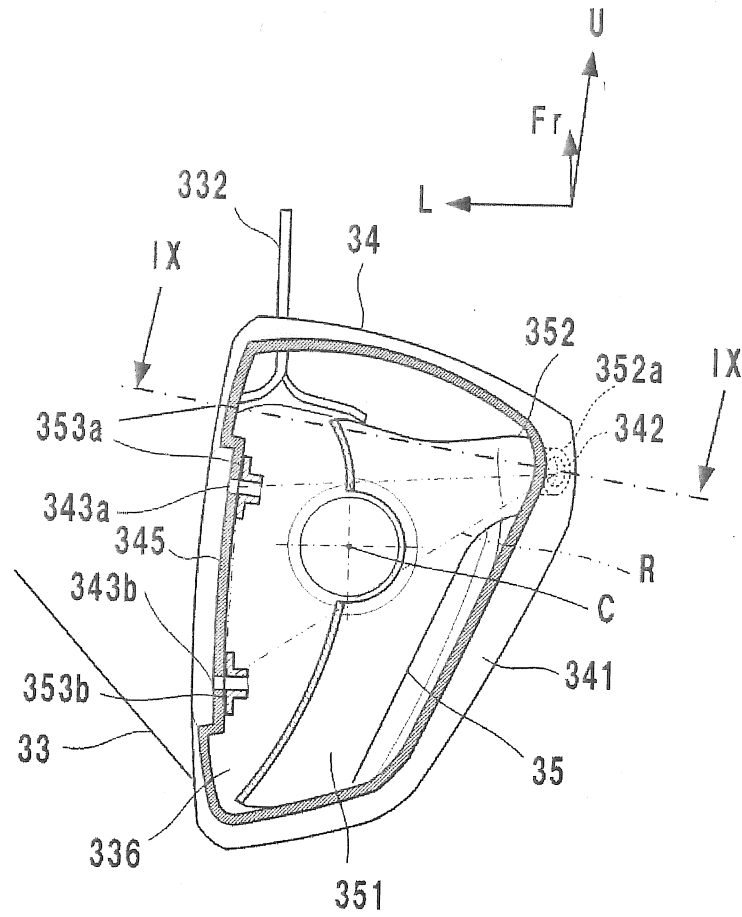


FIG. 9

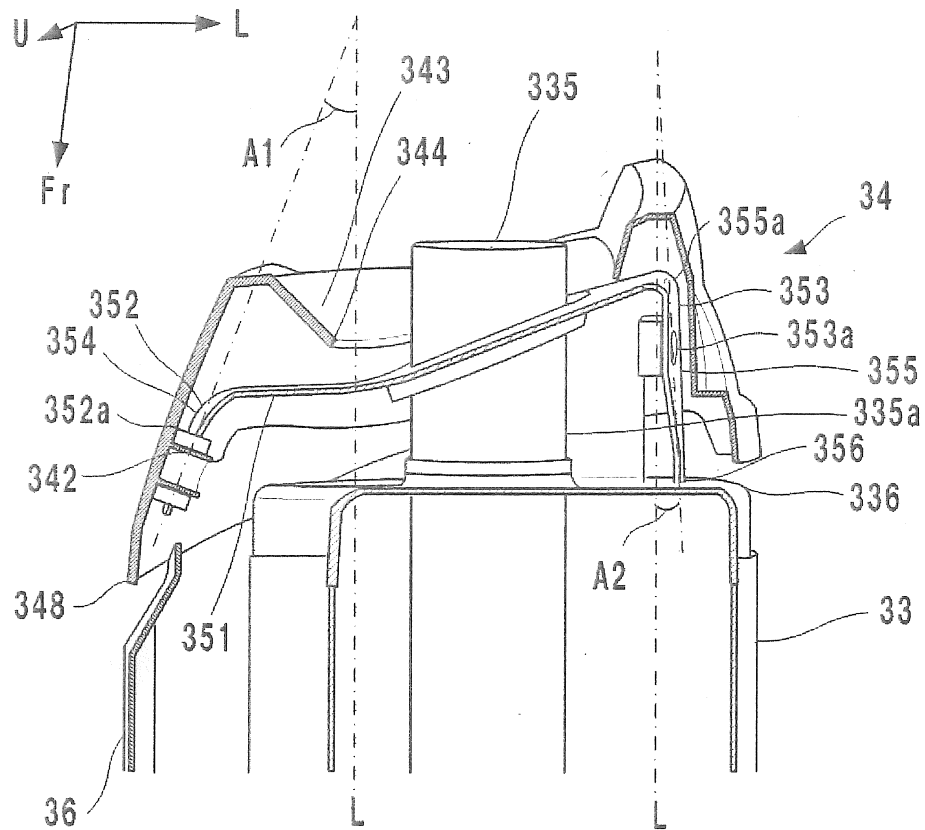


FIG. 10A

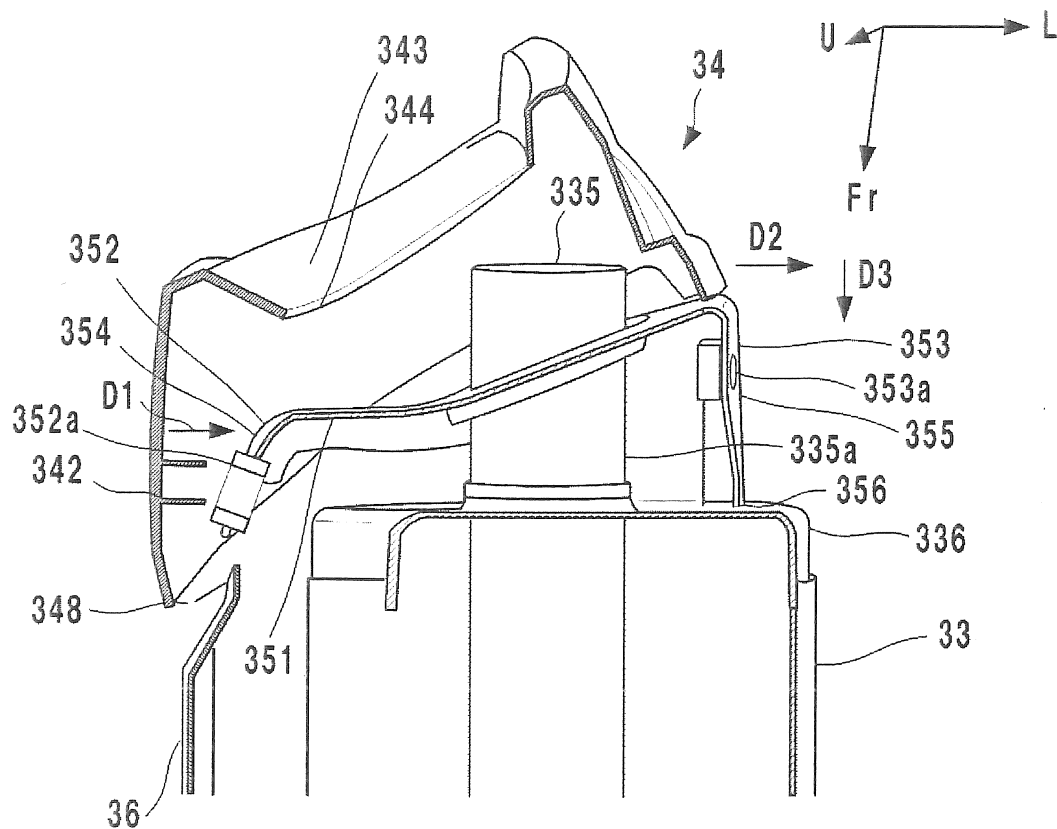
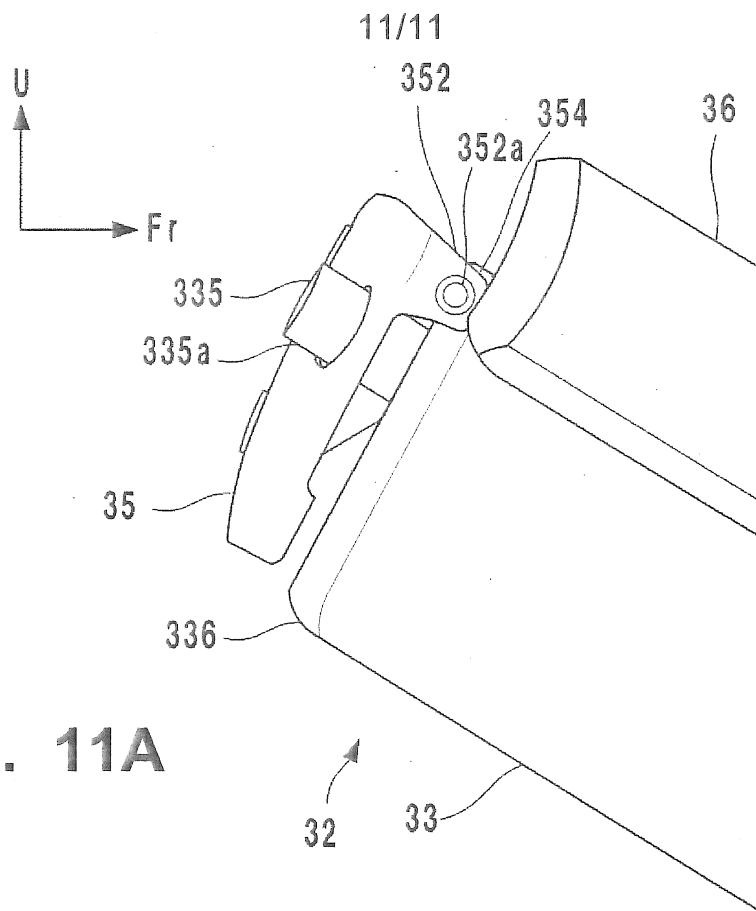
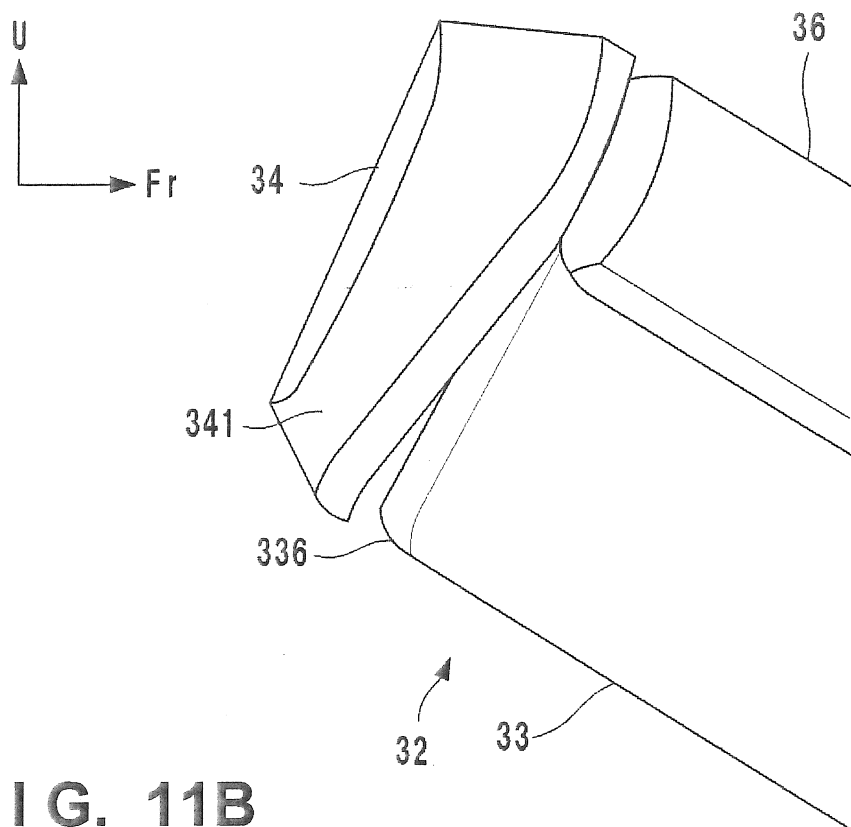


FIG. 10B

**FIG. 11A****FIG. 11B**