



(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)



1-0042092

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

(13) B

(21) 1-2021-02490

(22) 11/11/2019

(86) PCT/JP2019/044155 11/11/2019

(87) WO 2020/100819 A1 22/05/2020

(30) 2018-212476 12/11/2018 JP

(45) 25/12/2024 441

(43) 25/08/2021 401

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

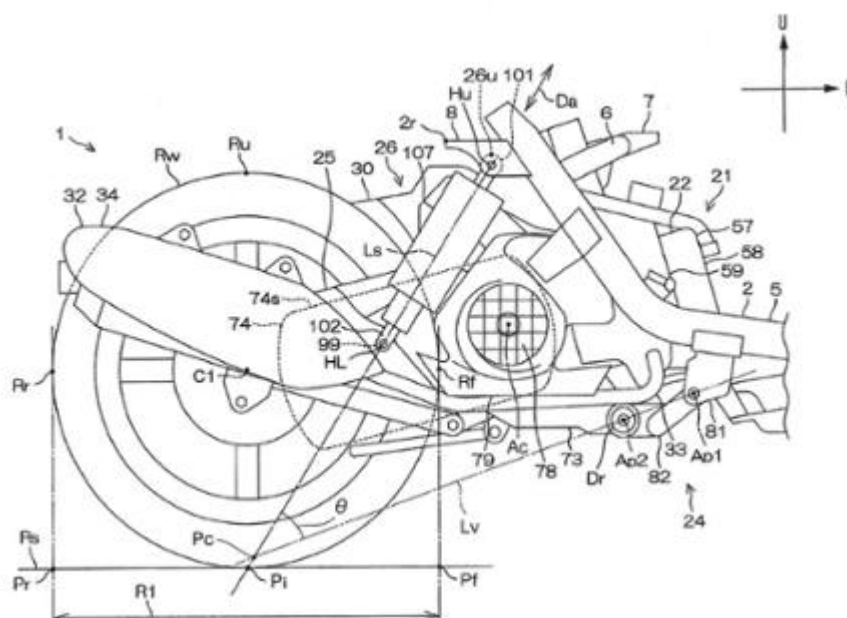
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Yusuke SAITO (JP).

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

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

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó một trong số nhiều kiểu của các lớp có các đường kính lớp ngoài khác nhau (R1) có thể được gắn theo cách có lựa chọn vào cụm đựng đĩa (21) làm bánh sau (Rw). Giá lắp trên (101) của bộ treo sau (26) được bố trí ở phía trước của đầu trước (Rf) của bánh sau (Rw) theo hướng trước - sau của khung thân (2) khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân (2), bất kể đến đường kính lớp ngoài (R1) của bánh sau (Rw) được cho phép để được gắn vào cụm đựng đĩa (21). Khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân (2), điểm giao cắt (Pc) giữa trục co duỗi (Ls) của bộ treo sau (26) và đường thẳng (Lv) kéo dài qua trục xoay trước (Ap1) và trục xoay sau (Ap2) của liên kết chống rung (24) được nằm phía sau đầu trước (Rf) của bánh sau (Rw) theo hướng trước - sau của khung thân (2) và ở phía trước của đầu sau (Rr) của bánh sau (Rw) theo hướng trước - sau của khung thân (2), bất kể đến đường kính lớp ngoài (R1) của bánh sau (Rw) được cho phép để được gắn vào cụm đựng đĩa (21).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2017-149165 A bộc lộ xe máy kiểu scutor thể hiện một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Trên thị trường các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên như phương tiện được mô tả trên đây, khi sở thích và phong cách sống của người sử dụng được đa dạng hoá, các nhu cầu của người sử dụng về kiểu dáng, vật liệu và các yếu tố tương tự khác của các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên cũng được đa dạng hoá.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên đủ linh hoạt để đáp ứng các yêu cầu đa dạng từ thị trường mà không phá hỏng tính năng di chuyển của phương tiện.

Để đạt được mục đích trên đây, theo một khía cạnh minh hoạ, sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên bao gồm:

khung thân;

bánh sau;

cụm đung đưa đỡ động cơ được tạo kết cấu để sinh công suất để làm quay bánh sau, cơ cấu truyền động được tạo kết cấu để truyền công suất cho bánh sau, và bánh sau;

liên kết chống rung được nối vào khung thân để cho có thể xoay được quanh trục xoay thứ nhất, và được nối vào cụm đung đưa để cho có thể xoay được quanh trục xoay thứ hai, nhờ đó cho phép cụm đung đưa xoay theo hướng lên - xuống của khung thân; và

bộ treo sau gồm phần nối trên được nối vào khung thân, phần nối dưới được nối vào cụm đung đưa, và bộ giảm chấn được tạo kết cấu để biểu hiện hoạt động co duỗi dọc theo trục co duỗi để cho phép làm suy giảm khoảng dịch chuyển của bánh sau theo hướng lên - xuống của khung thân,

trong đó cơ cấu truyền động được bố trí ở một phía của bánh sau theo hướng trái - phải của khung thân, và bộ treo sau được bố trí ở phía bên kia của bánh sau theo hướng trái - phải của khung thân;

trong đó, một trong số nhiều kiểu của các lớp có các đường kính lớp ngoài khác nhau có thể được gắn theo cách có lựa chọn vào cụm đựng đưa làm bánh sau;

trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được tạo kết cấu sao cho phần nổi trên của bộ treo sau được bố trí ở phía trước của đầu trước của bánh sau theo hướng trước - sau của khung thân khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, bất kể đến đường kính lớp ngoài của bánh sau được cho phép để được gắn vào cụm đựng đưa; và

trong đó khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, điểm giao cắt giữa trục co duỗi của bộ treo sau và đường thẳng kéo dài qua trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai của liên kết chống rung được nằm phía sau đầu trước của bánh sau theo hướng trước - sau của khung thân và ở phía trước của đầu sau của bánh sau theo hướng trước - sau của khung thân, bất kể đến đường kính lớp ngoài của bánh sau được cho phép để được gắn vào cụm đựng đưa.

Đường kính lớp ngoài của bánh sau có thể được lấy ra làm ví dụ là một trong các yếu tố thiết kế của các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên mà có thể được thay đổi dựa trên các nhu cầu khác nhau từ thị trường. Ví dụ, đường kính lớp ngoài nhỏ hơn có thể đem lại bán kính chuyển hướng nhỏ hơn, trong khi đường kính lớp ngoài lớn hơn có thể cải thiện tính năng di chuyển tốc độ cao. Nói chung, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, các kích thước của khung thân, cụm đựng đưa, liên kết chống rung, bộ treo sau, và các bộ phận tương tự và các tương quan vị trí giữa chúng được thiết kế dựa trên đường kính lớp ngoài của bánh sau được xác định trước để cho thu được tính năng di chuyển mong muốn. Nói cách khác, nếu chỉ mình đường kính lớp ngoài của lớp sau được gắn trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được thiết kế được thay đổi như vậy, là khó khăn để làm cho liên kết chống rung và bộ treo sau thể hiện các tính năng được thiết kế ban đầu để đạt được tính năng di chuyển mong muốn. Do vậy, có thể có trường hợp trong đó liên kết chống rung và bộ treo sau cần được thay bằng liên kết chống rung và bộ treo sau phù hợp với đường kính lớp ngoài do việc thay đổi đem lại.

Cụ thể là, liên kết chống rung hấp thụ thành phần rung động bị gây ra bởi động cơ bởi việc xoay quanh trục xoay của nó để nhờ đó ngăn ngừa việc truyền rung động tới khung thân. Khi các đường kính lớp ngoài của các bánh sau được thay đổi như được mô tả trên đây, có thể xảy ra trường hợp mà liên kết chống rung bị ngăn chặn việc xoay do sự thay đổi về các tương quan vị trí giữa các bộ phận. Trong trường hợp này, thành phần rung động mà ban đầu sẽ được hấp thụ được truyền cho trục xoay, nhờ vậy dẫn tới khả năng là phản lực theo phương ngang tác động lên trục xoay. Kết quả là, thành phần rung động được truyền tới khung thân sẽ ảnh hưởng tới sự thoải mái khi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên. Nói cách khác, tính năng di chuyển mong muốn sẽ bị phá hỏng.

Tác giả sáng chế nghĩ tới việc cho phép nhiều kiểu khác nhau của các bánh sau có các đường kính lớp ngoài khác nhau được gắn trên khối lắp ráp chung gồm ít nhất là khung thân, cụm đựng đĩa, liên kết chống rung, và bộ treo sau để đáp ứng nhiều nhu cầu khác nhau từ các thị trường. Hơn nữa, tác giả sáng chế đã nghiên cứu các yêu cầu của khối lắp ráp chung như vậy mà nhiều kiểu của các bánh sau có các đường kính lớp ngoài khác nhau có thể được gắn trên đó, có khả năng ngăn chặn sự phá hỏng tính năng di chuyển bất kể tới các đường kính lớp ngoài.

Góc được tạo ra giữa hướng lên - xuống của khung thân và đường thẳng kéo dài qua trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai của liên kết chống rung khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân ảnh hưởng đến độ lớn của lực đẩy cho phép mà với lực đẩy này chức năng tách rung động của liên kết chống rung có thể làm việc bình thường chống lại lực đẩy của bánh sau tác động chủ yếu trên liên kết chống rung. Mặt khác, góc được tạo ra giữa hướng lên - xuống của khung thân và trục co duỗi của bộ treo sau khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân ảnh hưởng tới khả năng giảm chấn động do va đập của bộ treo sau cũng như độ lớn của lực được hướng dọc theo hướng lên - xuống của khung thân và tác động trên bánh sau nhờ đó làm cho liên kết chống rung xoay quanh mỗi trục trong số trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai. Cụ thể là, tác giả sáng chế lưu ý thực tế là hai góc trên đây ảnh hưởng lớn đến tính năng di chuyển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên. Hơn nữa, tác giả sáng chế đã tìm ra được các yêu cầu của khối lắp ráp chung này đó là khả năng ngăn chặn sự phá hỏng tính năng di chuyển trong lúc cho phép gắn nhiều kiểu của các bánh sau có các đường kính lớp ngoài khác nhau gồm việc xác định hai góc trên đây

theo cách thức sao cho điểm giao cắt giữa đường thẳng và trục co duỗi đáp ứng các điều kiện hoặc các tương quan vị trí được mô tả trên đây bất kể đến các đường kính lớp ngoài của các bánh sau mà được cho phép để được gắn trên khối lắp ráp chung.

Do vậy, với kết cấu đã được mô tả trên đây, là có thể để tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể đáp ứng một cách linh hoạt nhiều nhu cầu khác nhau từ các thị trường mà không phá hỏng tính năng di chuyển của nó bằng cách thay đổi các đường kính lớp ngoài của các bánh sau mà được gắn trên khối lắp ráp chung mà không thay đổi các bộ phận được gắn trên đó.

Tác giả sáng chế đã nghiên cứu thêm về các yêu cầu cần được đáp ứng bởi khối lắp ráp chung có khả năng ngăn chặn sự phá hỏng tính năng di chuyển của nó trong lúc cho phép việc gắn nhiều kiểu của các bánh sau có các đường kính lớp ngoài khác nhau, và tìm ra rằng là tốt hơn nếu các yêu cầu này gồm ít nhất một trong các điều kiện sau:

> Trong trường hợp mà lớp có đường kính lớp ngoài lớn nhất cho phép được gắn vào cụm đung đưa làm bánh sau, điểm giao cắt được nằm phía trên điểm tiếp đất của bánh sau theo hướng lên - xuống của khung thân hoặc ở cùng độ cao như điểm tiếp đất;

> Trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai được nằm phía trước của phần nổi trên của bộ treo sau theo hướng trước - sau của khung thân, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân;

> Góc được tạo nên bởi trục co duỗi của bộ treo sau và đường thẳng nối trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai không nhỏ hơn 20 độ, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân;

> Khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, độ dài của đường thẳng nối phần nổi trên và phần nổi dưới ngắn hơn so với độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ nhất và phần nổi trên cũng như độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ nhất và phần nổi dưới;

> Khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, độ dài của đường thẳng nối phần nổi trên và phần nổi dưới ngắn hơn so với độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ hai và phần nổi trên cũng như độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ hai và phần nổi dưới;

> Phần nổi dưới được bố trí phía trên trục tâm quay của bánh sau theo hướng lên - xuống của khung thân, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân; và

> Phần nổi trên được bố trí phía sau trục xoay thứ hai theo hướng trước - sau của khung thân, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trái minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá được gỡ bỏ.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trên xuống minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá được gỡ bỏ.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá được gỡ bỏ.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt minh hoạ bên trong của cụm đựng đĩa.

FIG.6A là hình vẽ minh hoạ vẽ ngoài của liên kết chống rung được quan sát từ phía dưới theo hướng lên - xuống của khung thân.

FIG.6B là hình vẽ minh hoạ mặt cắt của liên kết chống rung được nhìn từ hướng được chỉ ra bởi các mũi tên dọc theo đường VIB-VIB trên FIG.6A.

FIG.6C là hình vẽ minh hoạ mặt cắt của liên kết chống rung được nhìn từ hướng được chỉ ra bởi các mũi tên dọc theo đường VIC-VIC trên FIG.6A.

FIG.7 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá được gỡ bỏ.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên xuống minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá được gỡ bỏ.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với bộ treo sau và bộ giảm thanh được gỡ bỏ, ngoài tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông

kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá được gỡ bỏ.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với hộp bộ lọc không khí được gỡ bỏ, ngoài tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt minh hoạ bên trong của bộ treo sau.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt minh hoạ bên trong của bộ giảm chấn thuỷ lực được bố trí trong bộ treo sau.

FIG.14 là hình vẽ minh hoạ các vẻ ngoài của hai phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được quan sát từ phía sau theo hướng trước - sau của khung thân, mà các bánh sau có các đường kính lốp ngoài khác nhau được gắn trên đó.

FIG.15 là hình vẽ minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên mà bánh sau có đường kính lốp ngoài lớn hơn so với đường kính lốp ngoài của bánh sau được minh hoạ trên FIG.10 được gắn trên đó.

FIG.16 là hình vẽ minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên mà bánh sau có đường kính lốp ngoài nhỏ hơn so với đường kính lốp ngoài của bánh sau được minh hoạ trên FIG.10 được gắn trên đó.

FIG.17 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp xếp hàng hoá được gỡ bỏ.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Sau đây, các ví dụ về một phương án của sáng chế sẽ được mô tả chi tiết dưới đây dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trong phần mô tả sau, với điều kiện được mô tả cụ thể khác đi, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 sẽ được mô tả là đang được đặt trên mặt đường nằm ngang R_s ở tư thế chuẩn. Tư thế chuẩn là tư thế trong đó tay lái 14 được đặt ở vị trí di chuyển thẳng trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 được cho phép di chuyển thẳng về phía trước (vị trí của tay lái 14 được minh hoạ trên FIG.3) và trục tâm quay $C1$ của bánh sau R_w được làm nằm ngang.

Hướng trước - sau, hướng lên - xuống và hướng trái - phải được xác định dựa trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn. Hướng trái - phải tương ứng với phương bề rộng phương tiện. Trục tâm phương tiện WO tương ứng

với mặt phẳng thẳng đứng đi qua trục tâm của ống cổ 3 và vuông góc với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Như được dùng ở đây, thuật ngữ “hình vẽ nhìn từ trên xuống” và “hình vẽ nhìn từ một bên” lần lượt có nghĩa là hình vẽ nhìn từ trên xuống và hình vẽ nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1, miễn là được mô tả cụ thể khác đi.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo phương án của sáng chế. Các hình vẽ FIG.2, FIG.3 và FIG.4 lần lượt là hình vẽ nhìn từ trái, hình vẽ nhìn từ trên xuống và hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp xếp hàng hoá 12 được gỡ bỏ. Trên FIG.1, “U” và “F” lần lượt biểu thị hướng lên trên và hướng phía trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Trên FIG.2, “L” biểu thị hướng bên trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Cách biểu thị trên đây cũng đúng với các hình vẽ khác. Do vậy, hướng ngược với hướng được biểu thị bởi mũi tên U, hướng ngược với hướng được biểu thị bởi mũi tên F và hướng ngược với hướng được biểu thị bởi mũi tên L lần lượt biểu thị hướng xuống dưới, hướng phía sau và hướng bên phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1.

Ở phần mô tả này, “hướng trước - sau của khung thân,” “hướng trái - phải của khung thân” và “hướng lên - xuống của khung thân” có nghĩa là hướng trước - sau, hướng trái - phải và hướng lên - xuống dựa vào khung thân khi được quan sát từ người điều khiển ngồi cưỡi trên phương tiện giao thông nghiêng. “Phía bên của hoặc sang bên của khung thân” có nghĩa là ngay bên phải hoặc bên trái theo hướng trái - phải của khung thân.

Ở phần mô tả này, các diễn tả “kéo dài theo hướng trước - sau của khung thân nghiêng” gồm thực tế là nó kéo dài trong lúc được nghiêng so với hướng trước - sau của khung thân nghiêng và có nghĩa là nó kéo dài theo hướng gần hướng trước - sau của khung thân nghiêng hơn so với hướng trái - phải và hướng lên - xuống của khung thân nghiêng.

Ở phần mô tả này, cách diễn tả “kéo dài theo hướng trái - phải của khung thân nghiêng” gồm thực tế là nó kéo dài trong lúc được nghiêng so với hướng trái - phải của khung thân nghiêng và có nghĩa là nó kéo dài theo hướng gần hướng trái - phải

của khung thân nghiêng hơn so với hướng trước - sau và hướng lên - xuống của khung thân nghiêng.

Ở phần mô tả này, cách diễn tả “kéo dài theo hướng lên - xuống của khung thân nghiêng” gồm thực tế là nó kéo dài trong lúc được nghiêng so với hướng lên - xuống của khung thân nghiêng và có nghĩa là nó kéo dài theo hướng gần hướng lên - xuống của khung thân nghiêng hơn so với hướng trái - phải và hướng trước - sau của khung thân nghiêng.

Ở phần mô tả này, việc mô tả “ngay ở bên trái của bộ phận A theo hướng trái - phải của khung thân” có nghĩa là khoảng không mà bộ phận A đi qua đó khi bộ phận A được tịnh tiến sang bên trái theo hướng trái - phải của khung thân. Việc mô tả “ngay ở bên phải của bộ phận A” cũng được định nghĩa theo cùng cách thức.

Ở phần mô tả này, việc mô tả “ở bên trái của bộ phận A theo hướng trái - phải của khung thân” không chỉ gồm khoảng không mà bộ phận A đi qua đó khi bộ phận A được tịnh tiến sang bên trái theo hướng trái - phải của khung thân mà còn khoảng không mở rộng từ khoảng không này theo các hướng vuông góc với hướng trái - phải của khung thân. Việc mô tả “ở bên phải của bộ phận A” cũng được định nghĩa theo cùng cách thức.

Ở phần mô tả này, việc mô tả “ngay phía trên bộ phận A theo hướng lên - xuống của khung thân” có nghĩa là khoảng không mà bộ phận A đi qua đó khi bộ phận A được tịnh tiến sang phải theo hướng lên - xuống của khung thân. Việc mô tả “ngay phía dưới bộ phận A” cũng được định nghĩa theo cùng cách thức.

Ở phần mô tả này, việc mô tả “phía trên bộ phận A theo hướng lên - xuống của khung thân” gồm không chỉ khoảng không mà bộ phận A đi qua đó khi bộ phận A được tịnh tiến sang phải theo hướng lên - xuống của khung thân mà còn khoảng không mở rộng từ khoảng không này theo các hướng vuông góc với hướng lên - xuống của khung thân. Việc mô tả “phía dưới bộ phận A” cũng được định nghĩa theo cùng cách thức.

Ở phần mô tả này, việc mô tả “ngay ở phía trước của bộ phận A theo hướng trước - sau của khung thân” có nghĩa là khoảng không mà bộ phận A đi qua đó khi bộ phận A được tịnh tiến tới phía trước theo hướng trước - sau của khung thân. Việc mô tả “ngay phía sau bộ phận A” cũng được định nghĩa theo cùng cách thức.

Ở phần mô tả này, việc mô tả “ở phía trước của bộ phận A theo hướng trước - sau của khung thân” gồm không chỉ khoảng không mà bộ phận A đi qua đó khi bộ phận A được tịnh tiến tới phía trước theo hướng trước - sau của khung thân mà còn khoảng không mở rộng từ khoảng không này theo cách hướng vuông góc với hướng trước - sau của khung thân. Việc mô tả “phía sau bộ phận A” cũng được định nghĩa theo cùng cách thức.

Ở phần mô tả này, “quay, việc quay hoặc được quay” có nghĩa là bộ phận được dịch theo góc bằng 360 độ hoặc lớn hơn quanh trục của nó. Ở phần mô tả này, “xoay, việc xoay hoặc được xoay” có nghĩa là bộ phận được dịch theo góc nhỏ hơn 360 độ quanh trục của nó.

Ở phần mô tả này, “được nối” hoặc “được ghép nối” chỉ rõ không chỉ trường hợp một bộ phận này và bộ phận khác được nối trực tiếp mà còn trường hợp bộ phận này và bộ phận khác được nối gián tiếp bằng một bộ phận khác nữa.

Như được minh hoạ trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, ví dụ, là xe scuter. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân 2 được che với tấm che bên ngoài 39. Khung thân 2 gồm ống cổ 3 kéo dài về phía sau và chếch lên phía trên. Như được minh hoạ trên FIG.2, khung thân 2 còn gồm khung đi xuống 4 kéo dài về phía sau và chếch xuống phía dưới từ ống cổ 3, và cặp khung dưới 5 kéo dài về phía sau và chếch lên phía trên từ khung đi xuống 4. Khung đi xuống 4 và các khung dưới 5, ví dụ, là các bộ phận kim loại rỗng. Các đầu trước của cặp khung dưới 5 được bố trí phía dưới ống cổ 3. Cặp khung dưới 5 gối chồng với nhau khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm yên kiểu ngồi chân để hai bên 11 mà người điều khiển ngồi trên đó và hộp xếp hàng hoá 12 được bố trí ngay phía dưới yên 11. FIG.1 minh hoạ một ví dụ trong đó yên 11 gồm yên chính 11m mà người điều khiển ngồi trên đó và yên cho người đi cùng 11t mà hành khách ngồi trên đó. Yên 11 có thể là yên mà chỉ người điều khiển ngồi trên đó. Yên 11 và hộp xếp hàng hoá 12 được bố trí ngay phía sau ống cổ 3. Miệng được bố trí ở phần đầu trên của hộp xếp hàng hoá 12 được mở và đóng kín bởi yên 11. FIG.1 minh hoạ trạng thái trong đó yên 11 được đặt ở vị trí đóng khi miệng của hộp xếp hàng hoá 12 được đóng kín bởi yên 11.

Yên 11 được nối vào khung thân 2 qua hộp xếp hàng hoá 12. Như được minh hoạ trên FIG.3, khung thân 2 gồm bộ phận ngang 6 kéo dài từ khung dưới phải 5 tới khung dưới trái 5, cặp giá đỡ trước 7 kéo dài ra phía trước từ bộ phận ngang 6, và cặp giá đỡ sau (giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9) kéo dài về phía sau từ cặp khung dưới 5. Hộp xếp hàng hoá 12 được cố định theo cách tháo ra được vào các giá đỡ trước 7, giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 với nhiều bulông.

Các giá đỡ trước 7 được bố trí ở phía trước của giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9. Khoảng không được xác định giữa cặp giá đỡ trước 7 theo phương bề rộng phương tiện hẹp hơn so với khoảng không được xác định giữa giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 theo phương bề rộng phương tiện. Các giá đỡ trước 7 được bố trí ở các vị trí bên trong hơn so với giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 theo phương bề rộng phương tiện. Các giá đỡ trước 7 được bố trí ngay ở phía trước của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 được bố trí ở các vị trí bên ngoài hơn so với bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện.

Giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 đều được làm bằng, ví dụ, kim loại. Giá đỡ sau phải 8 kéo dài về phía sau từ khung dưới phải 5. Giá đỡ sau trái 9 kéo dài về phía sau từ khung dưới trái 5. Đầu sau của giá đỡ sau phải 8 được bố trí phía sau đầu sau 9r của giá đỡ sau trái 9. Đầu sau của giá đỡ sau phải 8 tương ứng với đầu sau 2r của khung thân 2. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí ở phía trước của trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Mặt khác, đầu sau 11r của yên 11 được bố trí phía sau trục tâm quay C1 của bánh sau Rw.

Như được minh hoạ trên FIG.2, cơ cấu lái 13 để lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tay lái 14 được sử dụng để được thao tác bởi người điều khiển, và càng trước 16 để đỡ theo cách quay được bánh trước Fw. Càng trước 16 là một ví dụ về bộ phận đỡ bánh trước, gồm cặp ống càng 17 được bố trí riêng rẽ ngay ở bên phải và bên trái của bánh trước Fw, và trục lái 15 được lắp ở ống cổ 3. Bánh trước Fw gồm lớp cao su T được tạo kết cấu để lăn trên mặt đường Rs và bánh kim loại W được bao quanh bởi lớp T. Bánh W gồm vành hình vòng R được bao quanh bởi lớp T, moayơ hình vòng H được bao quanh bởi vành R và nhiều nan hoa kéo dài từ moayơ H tới vành R. Bánh sau Rw cũng gồm lớp T và bánh W.

Trục lái 15 nhô lên phía trên từ phần đầu trên của ống cổ 3. Tay lái 14 được nối vào phần đầu trên của trục lái 15. Tay lái 14 được bố trí ngay phía trên ống cổ 3. Khi tay lái 14 được thao tác, bánh trước Fw xoay sang trái hoặc sang phải quanh trục tâm của ống cổ 3 cùng với tay lái 14 và càng trước 16. Việc này làm cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được đánh lái.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm đựng đưa 21 được tạo kết cấu để xoay lên và xuống so với khung thân 2. Cụm đựng đưa 21 là một ví dụ về cụm công suất để đẩy phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 đi. Cụm đựng đưa 21 gồm động cơ 22 để sinh công suất để làm quay bánh sau Rw và cơ cấu truyền động 23 để truyền công suất của động cơ 22 cho bánh sau Rw. Cơ cấu truyền động 23 kéo dài về phía sau từ động cơ 22. Bánh sau Rw được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu truyền động 23. Động cơ 22 được gắn vào khung thân 2 qua liên kết chống rung 24. Bánh sau Rw và cụm đựng đưa 21 có thể đựng đưa theo hướng lên - xuống của khung thân 2 quanh mỗi trục trong số trục xoay trước nằm ngang Ap1 và trục xoay sau nằm ngang Ap2 kéo dài xuyên qua liên kết chống rung 24 theo phương bề rộng phương tiện.

Như được minh hoạ trên FIG.3, bánh sau Rw được bố trí ngay ở bên phải của cụm đựng đưa 21. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tay đòn sau 25 được bố trí ngay ở bên phải của bánh sau Rw, và bộ treo sau 26 để làm giảm các rung động của cụm đựng đưa 21. Bánh sau Rw được bố trí giữa cụm đựng đưa 21 và tay đòn sau 25 theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Rw được đỡ theo cách quay được bởi cụm đựng đưa 21 và tay đòn sau 25.

Như được minh hoạ trên FIG.4, phần đầu trên của bộ treo sau 26 được gắn vào khung thân 2, trong lúc phần đầu dưới của bộ treo sau 26 được gắn vào cụm đựng đưa 21 qua tay đòn sau 25. Bộ treo sau 26 được bố trí ở bên phải của bánh sau Rw. Do vậy, bộ treo sau 26 được bố trí ở phía của bánh sau Rw ngược với phía của nó mà cơ cấu truyền động 23 được bố trí. Bộ treo sau gối chông bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bình nhiên liệu 27 để chứa nhiên liệu để được cấp cho động cơ 22. Bình nhiên liệu 27 được gắn vào khung thân 2. Bình nhiên liệu 27 được bố trí ngay phía

dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1) mà sẽ được mô tả sau. Bình nhiên liệu 27 có thể được bố trí ở vị trí khác với vị trí ngay phía dưới bản đế chân 44. Bình nhiên liệu 27 được bố trí giữa cặp khung dưới 5 theo phương bề rộng phương tiện. Bình nhiên liệu 27 được bố trí ngay ở phía trước của động cơ 22 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Nắp miệng nạp nhiên liệu 29 được tạo kết cấu để mở và đóng kín cửa nạp nhiên liệu được bố trí ở vị trí bên ngoài hơn so với ống cổ 3 theo phương bề rộng phương tiện. Nhiên liệu chảy vào trong cửa nạp nhiên liệu được dẫn vào trong bình nhiên liệu 27 bởi đường ống dẫn nhiên liệu 28 kéo dài lên phía trên từ bình nhiên liệu 27.

Như được minh hoạ trên FIG.3, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm hộp bộ lọc không khí 30 chứa phần tử E để loại bỏ các vật lạ từ không khí mà được cấp cho động cơ 22, và ống nạp 31 để dẫn không khí từ hộp bộ lọc không khí 30 tới động cơ 22. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 còn gồm bộ giảm thanh 32 để xả các khí xả được sinh ra ở động cơ 22 tới môi trường. Bộ giảm thanh 32 gồm ống xả 33 để dẫn các khí xả được xả ra từ động cơ 22 phía ra và bộ tiêu âm 34 để xả các khí xả được dẫn hướng bởi ống xả 33 từ cửa ra khí xả 34p hở ra môi trường.

Hộp bộ lọc không khí 30 được bố trí ngay phía trên cơ cấu truyền động 23. Động cơ 22 được bố trí ngay ở phía trước của hộp bộ lọc không khí 30 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Ống nạp 31 kéo dài ra phía trước từ hộp bộ lọc không khí 30. Như được minh hoạ trên FIG.4, ống xả 33 kéo dài về phía sau từ động cơ 22. Bộ tiêu âm 34 kéo dài về phía sau từ ống xả 33. Ống xả 33 và bộ tiêu âm 34 được bố trí ngay ở bên phải của tay đòn sau 25 để cho gối chông tay đòn sau 25 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Phần đầu trước của ống xả 33 được gắn vào động cơ 22. Bộ tiêu âm 34 được gắn vào tay đòn sau 25. Bộ giảm thanh 32 có thể được đưa lên và xuống so với khung thân 2 cùng với bánh sau Rw và cụm được đưa 21.

Như được minh hoạ trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm đèn trước 35 để phát ánh sáng ra phía trước và hai đèn chỉ báo hướng rẽ trước 36 được tạo kết cấu để bật và tắt đáp lại thao tác bởi người điều khiển. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 còn gồm đèn sau 37 để phát ánh sáng về phía sau và hai đèn chỉ báo hướng rẽ sau 38 được tạo kết cấu để bật và tắt đáp lại thao

tác bởi người điều khiển. Đèn trước 35 và các đèn chỉ báo hướng rẽ trước 36 được bố trí ở phía trước của yên 11. Đèn sau 37 và các đèn chỉ báo hướng rẽ sau 38 được bố trí phía sau đầu trước Rf của bánh sau Rw.

Tấm che bên ngoài 39 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm tấm che tay lái 40 có phần được bố trí ngay ở phía trước của tay lái 14 và phần được bố trí ngay phía sau tay lái 14, tấm che trước 41 được bố trí ngay ở phía trước của ống cổ 3 và tấm chắn chân 42 được bố trí ngay phía sau ống cổ 3. Tấm chắn chân 42 được bố trí giữa ống cổ 3 và yên 11 theo hướng trước - sau. Tấm che bên ngoài 39 gồm vè trước 43 được bố trí ngay phía trên bánh trước Fw. Vè trước 43 xoay sang bên trái và bên phải cùng với bánh trước Fw. Các tấm che tay lái 40 xoay sang bên trái và bên phải cùng với tay lái 14.

Tấm che bên ngoài 39 gồm bản đế chân 44 được bố trí ngay phía trên cặp khung dưới 5, cặp tấm che phía bên dưới 45 được bố trí riêng rẽ ngay ở bên phải và bên trái của cặp khung dưới 5 và tấm che dưới 46 được bố trí ngay phía dưới yên 11. Tấm che dưới 46 được bố trí ngay phía sau tấm chắn chân 42. Tấm che bên ngoài 39 xác định khoảng không để chân SL cho việc đặt bàn chân và chân của người điều khiển ngồi trên yên 11 giữa tấm chắn chân 42 và tấm che dưới 46 theo hướng trước - sau.

Bàn chân của người điều khiển ngồi trên yên 11 được đặt trên mặt phẳng 44s được bố trí trên mặt trên của bản đế chân 44. Mặt phẳng 44s kéo dài theo phương bề rộng phương tiện từ đầu phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 tới đầu trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Mặt phẳng 44s có thể là mặt hoàn toàn phẳng không có các sự bất thường hoặc mặt gần như phẳng mà các phần lõm hoặc các phần lồi được bố trí trên đó mà được làm lõm hoặc lồi tới mức độ mà việc đặt bàn chân trên đó không bị làm gián đoạn (ví dụ, các phần lõm có độ sâu từ 1 đến 2 cm hoặc các phần nhô lồi có độ cao từ 1 đến 2 cm). Với các bàn chân của người điều khiển ngồi trên yên 11 được đặt trên mặt phẳng 44s, các chân của người điều khiển được bố trí ngay phía sau tấm chắn chân 42.

Tấm che bên ngoài 39 gồm cặp tấm che phía bên sau 47 được bố trí riêng rẽ ngay ở bên phải và bên trái của hộp xếp hàng hoá 12 và vè sau 49 được bố trí ngay phía trên và ngay phía sau bánh sau Rw. Vè sau 49 được đỡ trên hộp xếp hàng hoá 12

qua giá đỡ 48 kéo dài về phía sau từ hộp xếp hàng hoá 12. Về sau 49 kéo dài xuống phía dưới từ giá đỡ 48. Hai đèn chỉ báo hướng rẽ sau 38 được gắn vào về sau 49. Đèn sau 37 được gắn vào khung thân 2 qua hộp xếp hàng hoá 12. Đèn sau 37 được bố trí ngay phía sau hộp xếp hàng hoá 12.

Như được minh hoạ trên FIG.4, khung dưới 5 gồm khung trước 51 được bố trí ngay phía dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1), khung sau 53 được bố trí ngay phía dưới yên 11 (xem FIG.1) và khung góc 52 kéo dài từ khung trước 51 tới khung sau 53. Khung trước 51 kéo dài về phía sau theo hướng chéo lên phía trên từ khung đi xuống 4. Khung sau 53 kéo dài về phía sau theo hướng chéo lên phía trên từ khung góc 52.

Khung sau 53 gối chồng động cơ 22 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Khung sau 53 được bố trí ngay ở phía trước của bộ treo sau 26 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Bộ treo sau 26 kéo dài về phía sau theo hướng chéo xuống phía dưới từ giá đỡ sau phải 8 được cố định vào khung sau 53. Khung sau 53 được nghiêng về phía sau khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2, trong khi đó bộ treo sau 26 được nghiêng ra phía trước khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Khung sau 53 và bộ treo sau 26 được đặt cách nhau một khoảng cách theo hướng trước - sau. Quạt làm mát 78, mà sẽ được mô tả sau, được bố trí giữa khung sau 53 và bộ treo sau 26 theo hướng trước - sau.

Ống xả 33 được bố trí ngay phía dưới khung sau 53 và bộ treo sau 26 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Phần đầu trước của ống xả 33 được bố trí ngay phía dưới động cơ 22 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Phần đầu sau của ống xả 33 được bố trí ngay phía dưới bộ treo sau 26 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Quạt làm mát 78 được bố trí ngay phía trên ống xả 33 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Quạt làm mát 78 được bố trí trong phạm vi khoảng không hình tam giác được bao quanh bởi khung sau 53, bộ treo sau 26 và ống xả 33 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Đầu trên của khung sau 53 tương ứng với đầu trên 5u của khung dưới 5. Đầu sau của khung sau 53 tương ứng với đầu sau 5r của khung dưới 5. Giá đỡ sau phải 8 kéo dài về phía sau từ khung sau 53. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 được bố trí phía sau đầu sau 5r của khung dưới 5. Đầu sau của giá đỡ sau phải 8 tương ứng với đầu sau

2r của khung thân 2. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí phía dưới đầu sau 5r của khung dưới 5.

Đầu trên 5u của khung dưới 5 được bố trí phía dưới đầu dưới 3L của ống cổ 3. Đầu trên 5u của khung dưới 5 được bố trí phía trên xi lanh 57, mà sẽ được mô tả sau. Đầu trên 5u của khung dưới 5 được bố trí phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55, mà sẽ được mô tả sau. Đầu sau 5r của khung dưới 5 được bố trí phía sau trục quay Ac của trục khuỷu 55. Đầu sau 5r của khung dưới 5 được bố trí phía trên đầu trên 26u của bộ treo sau 26. Đầu sau 5r của khung dưới 5 được bố trí phía trên đầu trên Ru của bánh sau Rw. Đầu sau 5r của khung dưới 5 được bố trí ở phía trước của đầu trước Rf của bánh sau Rw.

Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí phía dưới đầu dưới 3L của ống cổ 3. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí phía trên xi lanh 57. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí phía sau trục quay Ac của trục khuỷu 55. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí phía trên đầu trên Ru của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí ở phía trước của trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 được bố trí phía trên đầu trên 26u của bộ treo sau 26u.

Tiếp theo, cụm động cơ 21 sẽ được mô tả. FIG.5 là hình vẽ mặt cắt minh họa bên trong của cụm động cơ 21.

Động cơ 22 gồm pittông 54 được tạo kết cấu để chuyển động tịnh tiến qua lại khi nhiên liệu được đốt cháy, xi lanh 57 chứa pittông 54, trục khuỷu 55 được tạo kết cấu để quay khi pittông 54 chuyển động tịnh tiến qua lại và thanh truyền 56 nối pittông 54 với trục khuỷu 55. FIG.5 minh họa một ví dụ trong đó trục tâm Lc của xi lanh 57 kéo dài theo hướng trước - sau khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2 và trục quay Ac của trục khuỷu 55 kéo dài theo hướng trái - phải khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Các hướng của trục tâm Lc của xi lanh 57 và trục quay Ac của trục khuỷu 55 không bị giới hạn ở các hướng được mô tả trên đây.

Xi lanh 57 gồm thân xi lanh 59 chứa pittông 54 và đầu xi lanh 58 cùng với pittông 54 và thân xi lanh 59 xác định khoang đốt 60 trong đó hỗn hợp không khí - nhiên liệu được đốt cháy. Động cơ 22 gồm bugi đánh lửa 61 để mỗi nổ sự đánh lửa đốt cháy hỗn hợp không khí - nhiên liệu trong phạm vi khoang đốt 60, xupáp nạp để mở

và đóng kín cổng nạp được làm hở vào bên trong của khoang đốt 60 và xupáp xả để mở và đóng kín cổng xả được làm hở vào bên trong của khoang đốt 60. Không khí được cấp vào trong khoang đốt 60 qua cổng nạp, trong lúc các khí xả được xả ra từ khoang đốt 60 qua cổng xả.

Cơ cấu truyền động 23 gồm bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai (Continuously Variable Transmission - CVT) 62 có khả năng truyền các chuyển động quay từ động cơ 22 cho bánh sau Rw trong lúc biến đổi liên tục tốc độ của các chuyển động quay. CVT 62 gồm puli dẫn động 63 được tạo kết cấu để quay cùng với trục khuỷu 55, puli bị dẫn động 65 được bố trí ngay phía sau puli dẫn động 63, đai vô tận 64 được kéo căng giữa puli dẫn động 63 và puli bị dẫn động 65, và trục thứ cấp 67 được nối vào puli bị dẫn động 65 qua khớp ly hợp ly tâm 66. Chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho puli bị dẫn động 65 trong lúc tốc độ của nó được biến đổi liên tục bởi puli dẫn động 63, đai vô tận 64 và puli bị dẫn động 65. Kết cấu này cho phép chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền tới trục thứ cấp 67.

Cơ cấu truyền động 23 còn gồm hệ thống bánh răng giảm tốc 68 được tạo kết cấu để truyền các chuyển động quay được truyền từ CVT 62 về phía bánh sau Rw trong lúc giảm tốc độ của các chuyển động quay. Hệ thống bánh răng giảm tốc 68 gồm bánh răng dẫn động 69 được tạo kết cấu để quay cùng với trục thứ cấp 67, bánh răng ngược hướng 70 được làm cho ăn khớp với bánh răng dẫn động 69 và bánh răng bị dẫn động 71 được làm cho ăn khớp với bánh răng ngược hướng 70. Chuyển động quay của trục thứ cấp 67 được truyền cho bánh răng bị dẫn động 71 qua bánh răng dẫn động 69 và bánh răng ngược hướng 70. Trục bánh 72 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện được lắp khớp vào bánh răng bị dẫn động 71 để cho quay cùng với bánh răng bị dẫn động 71. Trục bánh 72 kéo dài xuyên qua moayơ H của bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện và được cố định vào bánh W của bánh sau Rw bởi đai ốc trục Na. Kết cấu này cho phép chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho bánh sau Rw.

Động cơ 22 gồm cacte 73 chứa trục khuỷu 55. Cơ cấu truyền động 23 gồm hộp CVT 74 chứa CVT 62. Khớp ly hợp ly tâm 66 và hệ thống bánh răng giảm tốc 68 cũng được chứa trong hộp CVT 74. Hộp CVT 74 gồm vỏ chính 75 được bố trí ngay ở bên trái của cacte 73 và vỏ bên 76 được bố trí ngay ở bên trái của vỏ chính 75. CVT 62 được lắp đặt trong vỏ chính 75 và vỏ bên 76. Cacte 73 kéo dài sang phải từ vỏ chính

75. Thân xi lanh 59 kéo dài ra phía trước từ các te 73.

Trục bánh 72 nhô ra theo phương bề rộng phương tiện từ vỏ chính 75 của hộp CVT 74. Cả hai phần đầu của trục bánh 72 được đỡ trên tay đòn sau 25 và hộp CVT 74. Tay đòn sau 25 được bố trí ngay ở bên phải của bánh sau Rw. Hộp CVT 74 được bố trí ngay ở bên trái của bánh sau Rw. Bánh sau Rw được bố trí giữa tay đòn sau 25 và hộp CVT 74 theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Rw được đỡ trên tay đòn sau 25 và hộp CVT 74 qua trục bánh 72.

Cụm đèn đưa 21 gồm máy phát điện 77 (ví dụ, bánh đà từ tính) được tạo kết cấu để phát điện năng khi trục khuỷu 55 quay, quạt làm mát 78 được tạo kết cấu để quay cùng với trục khuỷu 55 và vỏ bảo vệ 79 chứa máy phát điện 77 và quạt làm mát 78. Máy phát điện 77, quạt làm mát 78 và vỏ bảo vệ 79 được bố trí ở phía của các te 73 ngược với phía của nó mà cơ cấu truyền động 23 được bố trí. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 được bố trí giữa các te 73 và vỏ bảo vệ 79 theo phương bề rộng phương tiện. Quạt làm mát 78 được bố trí ở vị trí bên ngoài hơn so với máy phát điện 77 theo phương bề rộng phương tiện. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 bao quanh trục khuỷu 55.

Tiếp theo, liên kết chống rung 24 sẽ được mô tả. FIG.6A minh họa vẽ ngoài của liên kết chống rung 24 được quan sát từ phía dưới theo hướng lên - xuống của khung thân 2. FIG.6B minh họa mặt cắt của liên kết chống rung 24 được nhìn từ hướng được chỉ ra bởi các mũi tên dọc theo đường VIB-VIB trên FIG.6A. FIG.6C minh họa mặt cắt của liên kết chống rung 24 được nhìn từ hướng được chỉ ra bởi các mũi tên dọc theo đường VIC-VIC trên FIG.6A.

Như được minh họa trên FIG.6A, liên kết chống rung 24 gồm bộ phận liên kết 82 được tạo kết cấu để được đặt vào giữa khung thân 2 và cụm đèn đưa 21, và ít nhất một cụm giảm chấn được tạo kết cấu để làm giảm các rung động của cụm đèn đưa 21. FIG.6A minh họa một ví dụ trong đó liên kết chống rung 24 gồm cặp cụm giảm chấn trước Df được tạo kết cấu để được đặt vào giữa khung thân 2 và bộ phận liên kết 82, và cặp cụm giảm chấn sau Dr được tạo kết cấu để được đặt vào giữa bộ phận liên kết 82 và cụm đèn đưa 21. Bộ phận liên kết 82 được nối vào khung thân 2 qua cặp cụm giảm chấn trước Df và được nối vào cụm đèn đưa 21 qua cặp cụm giảm chấn sau Dr.

Cụm đèn đưa 21 có thể đèn đưa so với khung thân 2 quanh trục xoay trước

Ap1 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện và trục xoay sau Ap2 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Trục xoay trước Ap1 là ví dụ về trục xoay thứ nhất. Trục xoay sau Ap2 là ví dụ về trục xoay thứ hai.

Cặp cụm giảm chấn trước Df được bố trí trên trục xoay trước Ap1. Cặp cụm giảm chấn sau Dr được bố trí trên trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được bố trí ở phía trước của trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được bố trí phía trên trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được bố trí ở phía trước của trục quay Ac của trục khuỷu 55 (xem FIG.4). Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được bố trí phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55.

Cặp cụm giảm chấn trước Df được giữ bởi bộ phận liên kết 82. Cặp cụm giảm chấn sau Dr được giữ bởi cụm đung đưa 21. Bộ phận liên kết 82 gồm cặp phần giữ trước 83 để giữ cặp cụm giảm chấn trước Df. Cụm đung đưa 21 gồm cặp phần giữ sau 86 để giữ cặp cụm giảm chấn sau Dr. Cặp cụm giảm chấn trước Df có thể được giữ chặt trên khung thân 2. Cặp cụm giảm chấn sau Dr có thể được giữ chặt trên bộ phận liên kết 82.

Ngoài cặp phần giữ trước 83, bộ phận liên kết 82 gồm phần đế 85 được bố trí giữa cặp phần giữ sau 86 theo phương bề rộng phương tiện, và phần tay đòn 84 kéo dài từ phần đế 85 về phía cặp phần giữ trước 83. Cặp phần giữ trước 83 của bộ phận liên kết 82 được bố trí giữa cặp giá đỡ dưới 81 được bố trí trên khung thân 2. Cặp giá đỡ dưới 81 kéo dài xuống phía dưới theo cách riêng rẽ từ cặp khung dưới 5 (xem FIG.4). Các giá đỡ dưới 81 được cố định riêng rẽ vào các khung dưới 5 tương ứng.

Như được minh họa trên FIG.6B, mỗi cụm trong số các cụm giảm chấn trước Df gồm thân đàn hồi hình trụ De được làm từ cao su hoặc nhựa, ống trong Di được bao quanh bởi thân đàn hồi De, và ống ngoài Do bao quanh thân đàn hồi De. Mỗi cụm giảm chấn trong số các cụm giảm chấn khác gồm các cụm giảm chấn sau Dr và các bộ phận tương tự (cũng như cụm giảm chấn trên Du và cụm giảm chấn dưới DL mà sẽ được mô tả sau) cũng gồm thân đàn hồi De, ống trong Di và ống ngoài Do. Mặt biên ngoài của ống trong Di được nối vào mặt biên trong của thân đàn hồi De với chất kết dính hoặc chất tương tự. Mặt trong của ống ngoài Do được nối vào mặt biên ngoài của thân đàn hồi De với chất kết dính hoặc chất tương tự. Khi tác động một lực làm cho ống trong Di và ống ngoài Do quay so với nhau, thân đàn hồi De bị biến dạng đàn hồi

để cho phép chuyển động quay tương đối của ống trong Di và ống ngoài Do.

Ống ngoài Do của cụm giảm chấn trước Df được lắp vào trong phần giữ trước 83 và được cố định vào đó. Cụm giảm chấn trước Df được bố trí ở vị trí bên trong hơn so với giá đỡ dưới 81 theo phương bề rộng phương tiện. Bulông B1 kéo dài xuyên qua giá đỡ dưới 81 theo phương bề rộng phương tiện và được lắp vào trong ống trong Di của cụm giảm chấn trước Df. Đai ốc N1 được bố trí ở vị trí bên trong cụm giảm chấn trước Df theo phương bề rộng phương tiện và được bắt chặt lên trên bulông B1. Ống trong Di của cụm giảm chấn trước Df được giữ bởi bulông B1 và đai ốc N1 giữa chúng theo phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này cho phép ống trong Di của cụm giảm chấn trước Df được cố định vào giá đỡ dưới 81.

Như được minh hoạ trên FIG.6C, ống ngoài Do của cụm giảm chấn sau Dr được lắp vào trong phần giữ sau 86 và được cố định vào đó. Bulông B2 kéo dài xuyên qua cặp cụm giảm chấn sau Dr và phần đế 85 của bộ phận liên kết 82 theo phương bề rộng phương tiện. Đai ốc N2 được bắt chặt lên trên bulông B2. Các ống trong Di của cặp cụm giảm chấn sau Dr được giữ bởi bulông B2 và đai ốc N2 ở giữa chúng theo phương bề rộng phương tiện. Phần đế 85 của bộ phận liên kết 82 được giữ bởi các ống trong Di của cặp cụm giảm chấn sau Dr ở giữa chúng theo phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này cho phép phần đế 85 của bộ phận liên kết 82 được cố định vào các ống trong Di của cặp cụm giảm chấn sau Dr.

Tiếp theo, hộp bộ lọc không khí 30 và tay đòn sau 25 sẽ được mô tả. FIG.7 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp xếp hàng hoá 12 được tháo ra khỏi phương tiện. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ trên xuống minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp xếp hàng hoá 12 được tháo ra khỏi phương tiện. FIG.9 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 với bộ treo sau 26 và bộ giảm thanh 32 được tháo ra khỏi phương tiện, ngoài tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp xếp hàng hoá 12.

Như được minh hoạ trên FIG.8, hộp bộ lọc không khí 30 gồm hộp giữa 91 và hộp bên 92, được sắp hàng theo phương bề rộng phương tiện. Hộp giữa 91 và hộp bên 92 chứa phần tử E. Hộp giữa 91 và hộp bên 92 được bố trí ở phía trước của trục tâm

quay C1 của bánh sau Rw. Hộp bên 92 được bố trí ngay ở bên trái của hộp giữa 91. Hộp bên 92 được bố trí ngay phía trên hộp CVT 74 và gối chồng hộp CVT 74 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2.

Hộp giữa 91 được bố trí ngay phía sau xi lanh 57 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Ống nạp 31 kéo dài ra phía trước từ hộp giữa 91. Hộp giữa 91 được bố trí ngay phía trên hộp CVT 74 và bánh sau Rw và gối chồng hộp CVT 74 và bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Hơn nữa, hộp giữa 91 được bố trí ngay phía trên cacte 73 và gối chồng cacte 73 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2.

Hộp bộ lọc không khí 30 gồm phần trước 93 được bố trí ngay ở phía trước của bánh sau Rw và phần bên 94 được bố trí ở một phía của bánh sau Rw. Phần trước 93 và phần bên 94 tạo nên một phần của hộp giữa 91. Phần bên 94 được bố trí ở vị trí bên ngoài hơn so với bánh sau Rw theo phương bề rộng phương tiện. Phần bên 94 được bố trí giữa bánh sau Rw và hộp bên 92 theo phương bề rộng phương tiện. Phần trước 93 kéo dài sang phải từ phần bên 94.

Mặt phía bên của phần trước 93 tương ứng với mặt phía bên 30s của hộp bộ lọc không khí 30. Mặt phía bên 30s của hộp bộ lọc không khí 30 được bố trí ở bên phải của bánh sau Rw. Như được minh hoạ trên FIG.7, bộ treo sau 26 được bố trí ngay ở bên phải của hộp bộ lọc không khí 30 và gối chồng mặt phía bên 30s của hộp bộ lọc không khí 30 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.9, tay đòn sau 25 kéo dài về phía sau từ cacte 73. Tay đòn sau 25 được cố định theo cách tháo ra được vào cacte 73. Trục bánh 72 được đỡ bởi tay đòn sau 25. Tay đòn sau 25 gồm ít nhất một phần cố định được cố định vào cacte 73 và phần đỡ trục bánh 96 được tạo kết cấu để đỡ trục bánh 72. FIG.9 minh hoạ một ví dụ trong đó hai phần cố định (phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L) được bố trí trên tay đòn sau 25.

Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được cố định vào cacte 73 với hai bulông B3. Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được bố trí phía sau trục quay Ac của trục khuỷu 55. Phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L được bố trí ở phía trước của trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định trên 95u được bố trí phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw.

Phần cố định dưới 95L được bố trí phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần cố định trên 95u được bố trí phía dưới đầu trên Ru của bánh sau Rw.

Phần đỡ trục bánh 96 được bố trí phía sau phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L. Phần đỡ trục bánh 96 được bố trí ngay ở bên phải của bánh sau Rw. Trục bánh 72 được lắp vào trong lỗ xuyên kéo dài xuyên qua phần đỡ trục bánh 96 theo hướng trái - phải. Trục bánh 72 được đỡ trên phần đỡ trục bánh 96 qua bạc đỡ được bố trí giữa trục bánh 72 và phần đỡ trục bánh 96. Như được minh hoạ trên FIG.8, phần đỡ trục bánh 96 được bố trí giữa bánh sau Rw và bộ tiêu âm 34 theo phương bề rộng phương tiện.

Bộ tiêu âm 34 được gắn vào tay đòn sau 25. Theo cách tương tự, bộ treo sau 26 được gắn vào tay đòn sau 25. Tay đòn sau 25 gồm ít nhất một phần gắn bộ giảm thanh mà bộ giảm thanh 32 được gắn và phần gắn bộ treo 99 mà bộ treo sau 26 được gắn. FIG.9 minh hoạ một ví dụ trong đó ba phần gắn bộ giảm thanh (phần gắn bộ giảm thanh trước 97f, phần gắn bộ giảm thanh sau 97r và phần gắn bộ giảm thanh dưới 97L) được bố trí trên tay đòn sau 25.

Như được minh hoạ trên FIG.8, giá treo trước 98f của bộ tiêu âm 34 được đặt trên mặt phía bên của phần gắn bộ giảm thanh trước 97f của tay đòn sau 25. Bulông B4 mà giá treo trước 98f được cố định vào phần gắn bộ giảm thanh trước 97f với nó, được lắp vào trong lỗ xuyên kéo dài xuyên qua giá treo trước 98f và phần gắn bộ giảm thanh trước 97f theo hướng trái - phải. Giá treo trước 98f được giữ theo phương ngang bởi bulông B4 và phần gắn bộ giảm thanh trước 97f ở giữa chúng. Kết cấu này cho phép giá treo trước 98f được cố định vào phần gắn bộ giảm thanh trước 97f. Giá treo sau 98r của bộ tiêu âm 34 được cố định vào phần gắn bộ giảm thanh sau 97r, và giá treo dưới 98L của bộ tiêu âm 34 được cố định vào phần gắn bộ giảm thanh dưới 97L.

Như được minh hoạ trên FIG.9, phần gắn bộ treo 99 được bố trí phía sau phần cố định trên 95u và phần cố định dưới 95L. Phần gắn bộ treo 99 được bố trí phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần gắn bộ treo 99 được bố trí ở phía trước của phần đỡ trục bánh 96. Phần gắn bộ treo 99 được bố trí ở phía trước của phần gắn bộ giảm thanh trước 97f, phần gắn bộ giảm thanh sau 97r và phần gắn bộ giảm thanh dưới 97L. Cụm giảm chấn dưới DL được giữ bên trong

phần gắn bộ treo 99. Bộ treo sau 26 được gắn vào phần gắn bộ treo 99 qua cụm giảm chấn dưới DL.

Tiếp theo, bộ treo sau 26 sẽ được mô tả. FIG.10 là hình vẽ nhìn từ phải minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp xếp hàng hoá 12 được tháo ra khỏi phương tiện. FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên xuống minh hoạ phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 với hộp bộ lọc không khí 30 được tháo ra khỏi phương tiện ngoài tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp xếp hàng hoá 12. FIG.12 là hình vẽ mặt cắt minh hoạ bên trong của bộ treo sau 26. FIG.13 là hình vẽ mặt cắt minh hoạ bên trong của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 được bố trí ở bộ treo sau 26. Trên FIG.10, bulông Bu và bulông BL (xem FIG.11) được bỏ qua không minh hoạ.

Như được minh hoạ trên FIG.10 và FIG.11, bộ treo sau 26 gồm giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 và giá lắp dưới 102 được gắn vào cụm đũa đưa 21 qua tay đòn sau 25. Giá lắp trên 101 là một ví dụ về phần nối trên. Giá lắp dưới 102 là một ví dụ về phần nối dưới.

Như được minh hoạ trên FIG.12, bộ treo sau 26 gồm bộ giảm chấn thuỷ lực 103 được bố trí giữa giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102. Bộ treo sau 26 còn gồm lò xo cuộn 104 bao quanh bộ giảm chấn thuỷ lực 103, cỡ chặn trên 105 và cỡ chặn dưới 106 đỡ lò xo cuộn 104, và vỏ bộ treo dạng ống 107 bao quanh bộ giảm chấn thuỷ lực 103 và lò xo cuộn 104.

Giá lắp trên 101 được nối vào phần đầu trên của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Giá lắp dưới 102 được nối vào phần đầu dưới của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Cỡ chặn trên 105 được bố trí trên giá lắp trên 101. Cỡ chặn dưới 106 được bố trí trên bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 được lắp vào trong lò xo cuộn 104. Lò xo cuộn 104 được giữ bởi cỡ chặn trên 105 và cỡ chặn dưới 106 ở giữa chúng theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103.

Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 có thể thực hiện hoạt động co duỗi dọc theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. Phương dọc trục Da là phương dọc theo trục co duỗi Ls của bộ treo sau 26. Hoạt động co duỗi của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 theo phương dọc trục Da cho phép làm suy giảm khoảng dịch chuyển của bánh sau R_w theo hướng lên - xuống của khung thân 2. Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là một ví dụ về

bộ giảm chấn.

Như được minh hoạ trên FIG.13, bộ giảm chấn thuỷ lực 103 gồm ống hình trụ 108 để chứa dầu, van pittông 110 được tạo kết cấu để di chuyển theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 ở bên trong của ống hình trụ 108 và cần pittông 109 nhô ra theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 từ ống hình trụ 108 và được tạo kết cấu để di chuyển cùng với van pittông 110 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103. FIG.13 minh hoạ một ví dụ trong đó bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là bộ giảm chấn hai ống và cần pittông 109 nhô lên phía trên từ ống hình trụ 108. Bộ giảm chấn thuỷ lực 103 có thể là bộ giảm chấn một ống. Cần pittông 109 có thể nhô xuống dưới từ ống hình trụ 108.

Như được minh hoạ trên FIG.13, trong trường hợp của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là bộ giảm chấn hai ống, ống hình trụ 108 gồm ống trong 108i bao quanh van pittông 110 và ống ngoài 108o bao quanh ống trong 108i. Khoảng không bên trong của ống trong 108i được chia thành hai khoang dầu, khoang dầu O1 và khoang dầu O2 được tách ra theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 bởi van pittông 110. Khoang chất lỏng F1 được xác định giữa ống trong 108i và ống ngoài 108o được nối với khoang dầu O2 qua van đế 111. Dầu được chứa trong khoang dầu O1 và khoang dầu O2. Dầu và khí (khí nitơ hoặc khí tương tự khác) được chứa trong khoang chất lỏng F1.

Bất kể đến thực tế là bộ giảm chấn thuỷ lực 103 là bộ giảm chấn một ống hoặc bộ giảm chấn hai ống, khoang dầu O1, khoang dầu O2 và khoang chất lỏng F1 được bố trí dưới dạng các khoảng không đóng kín tách biệt với khoảng không bên ngoài của ống hình trụ 108. Do vậy, chất lỏng (dầu hoặc khí) bên trong ống hình trụ 108 không thể chảy ra ngoài ống hình trụ 108. Theo cách thức này, vì bộ treo sau 26 không gồm bình chứa (còn được gọi là bình phụ) riêng biệt với bộ giảm chấn thuỷ lực 103, bộ treo sau 26 có thể được làm nhỏ về kích cỡ và nhẹ về trọng lượng.

Như được minh hoạ trên FIG.12, giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 qua cụm giảm chấn trên Du. Bulông Bu (xem FIG.11) mà giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 với nó, được lắp vào trong lỗ lắp bulông trên Hu kéo dài xuyên qua giá lắp trên 101 theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn trên Du được lắp trong lỗ lắp bulông trên Hu và được giữ trên giá lắp trên 101. Cụm giảm chấn trên Du

có thể được giữ trên khung thân 2. Giá lắp trên 101 có thể xoay so với khung thân 2 quanh trục tâm của lỗ lắp bulông trên Hu kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Giá lắp dưới 102 được gắn vào tay đòn sau 25 qua cụm giảm chấn dưới DL. Bulông BL (xem FIG.11), mà giá lắp dưới 102 được gắn vào tay đòn sau 25 với nó, được lắp vào trong lỗ lắp bulông dưới HL kéo dài xuyên qua giá lắp dưới 102 theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn dưới DL được giữ bên trong lỗ giữ Hr (xem FIG.9) được bố trí ở tay đòn sau 25. Cụm giảm chấn dưới DL có thể được giữ trên giá lắp dưới 102. Giá lắp dưới 102 có thể xoay so với tay đòn sau 25 quanh trục tâm của lỗ lắp bulông dưới Hu kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Như được minh họa trên FIG.10, giá lắp trên 101 được bố trí phía trên giá lắp dưới 102 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 được bố trí ở phía trước của giá lắp dưới 102 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được bố trí phía sau trục quay Ac của trục khuỷu 55 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 được bố trí phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 được bố trí phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được bố trí phía sau trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được bố trí phía trên trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Giá lắp trên 101 được bố trí phía trên đầu trước Rf của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 được bố trí ở phía trước của đầu trước Rf của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp dưới 102 được bố trí phía sau đầu trước Rf của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp dưới 102 gối chồng bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 được bố trí phía trên hộp CVT 74 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp dưới 102 gối chồng hộp CVT 74 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp dưới 102 được bố trí phía dưới mặt trên 74s (xem FIG.10) của hộp CVT 74 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Giá lắp trên 101 được bố trí ở phía trước của đầu sau 2r của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp dưới 102 được bố trí phía sau đầu sau 2r của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được bố trí phía dưới đầu sau 2r của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được bố trí phía dưới đầu dưới 3L (xem FIG.4) của ống cổ 3 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.10, giá lắp trên 101 được bố trí ngay phía dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Theo cách tương tự, vỏ bộ treo 107 được bố trí ngay phía dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Đầu sau 73r của cacte 73 được bố trí phía sau giá lắp trên 101 khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2. Giá lắp dưới 102 được bố trí ở vị trí bên trong hơn so với ống xả 33 theo phương bề rộng phương tiện khi được quan sát từ hướng lên - xuống của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.10, lỗ lắp bulông trên Hu được bố trí phía trên lỗ lắp bulông dưới HL khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu được bố trí ở phía trước của lỗ lắp bulông dưới HL khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía sau trục quay Ac của trục khuỷu 55 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu được bố trí phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía sau trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía trên trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía trên trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Lỗ lắp bulông trên Hu được bố trí ở phía trước của đầu trước Rf của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía sau đầu trước Rf của bánh sau Rw khi được quan

sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu được bố trí ở phía trước của đầu sau 2r của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía sau đầu sau 2r của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía dưới đầu sau 2r của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Lỗ lắp bulông trên Hu và lỗ lắp bulông dưới HL được bố trí phía dưới đầu dưới 3L (xem FIG.4) của ống cổ 3 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.12, trục tâm của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 tương ứng với trục co duỗi Ls của bộ treo sau 26. Trục co duỗi Ls của bộ treo sau 26 được nghiêng ra phía trước. Trục co duỗi Ls của bộ treo sau 26 giao cắt mặt đường Rs tại điểm giao cắt Pi. Điểm giao cắt Pi được nằm phía sau đầu trước Rf của bánh sau Rw và ở phía trước của đầu sau Rr của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.10, đường kính lớp ngoài R1 của bánh sau Rw được định nghĩa là khoảng cách giữa điểm giao cắt Pf và điểm giao cắt Pr theo hướng trước - sau của khung thân 2. Điểm giao cắt Pf là điểm giao cắt giữa đường thẳng đứng đi qua đầu trước Rf của bánh sau Rw và mặt đường nằm ngang Rs khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Điểm giao cắt Pr là điểm giao cắt giữa đường thẳng đứng đi qua đầu sau Rr của bánh sau Rw và mặt đường nằm ngang Rs khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án của sáng chế được tạo kết cấu sao cho một trong số nhiều kiểu của lớp có các đường kính lớp ngoài R1 khác nhau có thể được gắn theo cách có lựa chọn vào cụm đựng đĩa 21 làm bánh sau Rw. FIG.14 minh hoạ các vẽ ngoài của hai phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, được quan sát từ phía sau theo hướng trước - sau của khung thân 2, mà các bánh sau Rw có các đường kính lớp ngoài R1 khác nhau được gắn trên đó.

Giá trị nhỏ nhất của đường kính lớp ngoài R1 của bánh sau Rw mà được cho phép để được gắn trên cụm đựng đĩa 21 được xác định dựa vào góc nghiêng cho phép θ_b được yêu cầu trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như là rõ ràng từ FIG.14, khi đường kính lớp ngoài R1 trở nên nhỏ hơn, thành phần được lắp ở

một phía của thân phương tiện giao thông trở nên dễ dàng tiếp xúc với mặt đường Rs, và góc nghiêng cho phép θ_b của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 trở nên nhỏ hơn khi thân phương tiện giao thông được làm cho nghiêng hoặc ngã về phía bên. Ví dụ, trong trường hợp mà góc nghiêng cho phép θ_b lớn hơn được yêu cầu trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 được minh hoạ trên vùng phải của FIG.14, bánh sau Rw có đường kính lớp ngoài R1 lớn hơn cần được gắn.

Giá trị lớn nhất của đường kính lớp ngoài R1 của bánh sau Rw mà được cho phép để được gắn trên cụm đựng đĩa 21 được xác định để cho ngăn ngừa việc mặt biên ngoài của bánh sau Rw tiếp xúc bộ phận thân phương tiện giao thông được nằm ít nhất là ngay ở phía trước hoặc ngay ở phía sau bánh sau Rw theo hướng trước - sau của khung thân 2 và bộ phận thân phương tiện giao thông được nằm ngay phía trên bánh sau Rw theo hướng lên - xuống của khung thân 2. Ví dụ, trong trường hợp của ví dụ được minh hoạ trên FIG.5, đường kính lớp ngoài R1 của bánh sau Rw được xác định để cho ngăn ngừa việc mặt biên ngoài của bánh sau Rw tiếp xúc đầu sau của cacte 73.

Như được minh hoạ trên FIG.10, giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 được bố trí ở phía trước của đầu trước Rf của bánh sau Rw theo hướng trước - sau của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Mỗi tương quan vị trí này được thiết lập bất kể đến các đường kính lớp ngoài R1 của các bánh sau Rw mà được cho phép để được gắn trên cụm đựng đĩa 21.

Như được minh hoạ trên FIG.10, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2, điểm giao cắt Pc giữa trục co duỗi Ls của bộ treo sau 26 và đường thẳng Lv kéo dài qua trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 của liên kết chống rung 24 được nằm phía sau đầu trước Rf của bánh sau Rw theo hướng trước - sau của khung thân 2 và ở phía trước của đầu sau Rr của bánh sau Rw theo hướng trước - sau của khung thân 2. Mỗi tương quan vị trí này được thiết lập bất kể đến các đường kính lớp ngoài R1 của các bánh sau Rw mà được cho phép để được gắn trên cụm đựng đĩa 21.

FIG.15 minh hoạ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 mà bánh sau Rw có đường kính lớp ngoài R1' lớn hơn so với đường kính lớp ngoài của bánh sau Rw được minh hoạ trên FIG.10 được gắn trên đó. Đường kính lớp ngoài R1' này tương ứng với giá trị lớn nhất cho phép của đường kính lớp ngoài. FIG.16 minh hoạ

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 mà bánh sau Rw có đường kính lớp ngoài R1” nhỏ hơn so với đường kính lớp ngoài của bánh sau Rw được minh họa trên FIG.10 được gắn trên đó. Cần hiểu rằng mỗi tương quan vị trí liên quan tới điểm giao cắt Pc được mô tả có dựa vào FIG.10 được thiết lập trong cả hai trường hợp.

Đường kính lớp ngoài của bánh sau có thể được lấy ra làm ví dụ là một trong các yếu tố thiết kế của các phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên mà có thể được thay đổi dựa trên các nhu cầu khác nhau từ thị trường. Ví dụ, đường kính lớp ngoài nhỏ hơn có thể đem lại bán kính chuyển hướng nhỏ hơn, trong khi đó một đường kính lớp ngoài lớn hơn có thể cải thiện tính năng di chuyển tốc độ cao. Nói chung, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên, các kích thước của khung thân, cụm đựng đĩa, liên kết chống rung, bộ treo sau và các bộ phận tương tự và các tương quan vị trí giữa chúng được thiết kế dựa trên đường kính lớp ngoài của bánh sau được xác định trước để cho thu được tính năng di chuyển mong muốn. Nói cách khác, nếu chỉ mình đường kính lớp ngoài của bánh sau được lắp trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được thiết kế được thay đổi như vậy, là khó khăn để làm cho liên kết chống rung và bộ treo sau thể hiện các tính năng được thiết kế ban đầu để đạt được tính năng di chuyển mong muốn. Do vậy, có thể có trường hợp trong đó liên kết chống rung và bộ treo sau cần được thay bằng liên kết chống rung và bộ treo sau phù hợp với đường kính lớp ngoài do việc thay đổi đem lại.

Cụ thể là, liên kết chống rung hấp thụ thành phần rung động bị gây ra bởi động cơ bởi việc xoay quanh trục xoay của nó để nhờ đó ngăn ngừa việc truyền rung động tới khung thân. Khi các đường kính lớp ngoài của các bánh sau được thay đổi như được mô tả trên đây, có thể xảy ra trường hợp mà liên kết chống rung bị ngăn chặn việc xoay do sự thay đổi về các tương quan vị trí giữa các bộ phận. Trong trường hợp này, thành phần rung động mà ban đầu sẽ được hấp thụ được truyền cho trục xoay, nhờ vậy dẫn tới khả năng là phản lực theo phương ngang tác động lên trục xoay. Kết quả là, thành phần rung động được truyền tới khung thân sẽ ảnh hưởng tới sự thoải mái khi điều khiển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên. Nói cách khác, tính năng di chuyển mong muốn sẽ bị phá hỏng.

Tác giả sáng chế nghĩ tới việc cho phép nhiều kiểu khác nhau của các bánh sau Rw có các đường kính lớp ngoài R1 khác nhau được gắn trên một khối lắp ráp chung gồm ít nhất là khung thân 2, cụm đựng đĩa 21, liên kết chống rung 24 và bộ treo sau

26 để đáp ứng nhiều nhu cầu khác nhau từ các thị trường. Hơn nữa, tác giả sáng chế đã nghiên cứu các yêu cầu về khối lắp ráp chung này, mà nhiều kiểu của các bánh sau R_w có các đường kính lớp ngoài $R1$ khác nhau có thể được gắn trên đó, có khả năng ngăn chặn sự phá hỏng tính năng di chuyển bất kể tới các đường kính lớp ngoài $R1$.

Góc được tạo ra giữa hướng lên - xuống của khung thân 2 và đường thẳng L_v kéo dài qua trục xoay trước $Ap1$ và trục xoay sau $Ap2$ của liên kết chống rung 24 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2 ảnh hưởng đến độ lớn của lực đẩy cho phép mà với lực đẩy này, chức năng tách rung động của liên kết chống rung 24 có thể làm việc bình thường chống lại lực đẩy của bánh sau R_w tác động chủ yếu lên liên kết chống rung 24. Mặt khác, góc được tạo ra giữa hướng lên - xuống của khung thân 2 và trục co duỗi L_s của bộ treo sau 26 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2 ảnh hưởng đến khả năng giảm chấn động do va đập của bộ treo sau 26 cũng như độ lớn của lực được hướng dọc theo hướng lên - xuống của khung thân 2 và tác động trên bánh sau R_w để nhờ đó làm cho liên kết chống rung 24 xoay quanh mỗi trục trong số trục xoay trước $Ap1$ và trục xoay sau $Ap2$. Cụ thể là, tác giả sáng chế lưu ý thực tế là hai góc trên đây ảnh hưởng lớn đến tính năng di chuyển của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Hơn nữa, tác giả sáng chế đã tìm ra được các yêu cầu của khối lắp ráp chung này đó là khả năng ngăn chặn sự phá hỏng tính năng di chuyển trong lúc cho phép gắn nhiều kiểu của các bánh sau R_w có các đường kính lớp ngoài $R1$ khác nhau gồm việc xác định hai góc trên đây theo cách thức sao cho điểm giao cắt P_c giữa đường thẳng L_v và trục co duỗi L_s đáp ứng các điều kiện hoặc các tương quan vị trí được mô tả trên đây bất kể đến các đường kính lớp ngoài $R1$ của các bánh sau R_w được cho phép để được gắn trên khối lắp ráp chung.

Do vậy, với kết cấu đã được mô tả trên đây, là có thể để tạo ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể đáp ứng một cách linh hoạt nhiều nhu cầu khác nhau từ các thị trường mà không phá hỏng tính năng di chuyển của phương tiện bằng cách thay đổi các đường kính lớp ngoài $R1$ của các bánh sau R_w được gắn trên khối lắp ráp chung mà không thay đổi các bộ phận được gắn trên đó.

Tác giả sáng chế đã nghiên cứu thêm về các yêu cầu cần được đáp ứng bởi khối lắp ráp chung có khả năng ngăn chặn sự phá hỏng tính năng di chuyển của nó trong lúc cho phép việc gắn nhiều kiểu của các bánh sau R_w có các đường kính lớp ngoài $R1$ khác nhau và tìm ra rằng là tốt hơn nếu các yêu cầu này gồm ít nhất một trong các điều

kiện từ (1) đến (3) sau đây.

(1) Trong trường hợp mà bánh sau R_w có đường kính lớp ngoài R_1 có giá trị lớn nhất cho phép được gắn trên cụm đũa đưa 21, điểm giao cắt P_c được nằm phía trên điểm tiếp đất P_g của bánh sau R_w hoặc ở cùng độ cao như điểm tiếp đất P_g theo hướng lên - xuống của khung thân 2. Điều kiện này được thiết lập ở ví dụ được minh hoạ trên FIG.15.

(2) Trục xoay trước Ap_1 và trục xoay sau Ap_2 được nằm phía trước của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 theo hướng trước - sau của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Điều kiện này được thiết lập ở các ví dụ được minh hoạ trên FIG.10, FIG.15 và FIG.16.

(3) Góc θ được tạo ra bởi trục co duỗi L_s của bộ treo sau 26 và đường thẳng L_v nối trục xoay trước Ap_1 với trục xoay sau Ap_2 không nhỏ hơn 20 độ khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Điều kiện này được thiết lập ở các ví dụ được minh hoạ trên FIG.10, FIG.15 và FIG.16.

Tác giả sáng chế đã nghiên cứu thêm về các yêu cầu cần được đáp ứng bởi khối lắp ráp chung có khả năng ngăn chặn sự phá hỏng tính năng di chuyển của nó trong lúc cho phép việc gắn nhiều kiểu của các bánh sau R_w có các đường kính lớp ngoài R_1 khác nhau và tìm ra rằng là tốt hơn nếu các yêu cầu này gồm ít nhất một trong các điều kiện từ (4) đến (7) sau đây. Tất cả các điều kiện này được thiết lập ở ví dụ được minh hoạ trên FIG.17.

(4) Khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2, độ dài của đường thẳng L_1 nối trục tâm của lỗ lắp bulông trên H_u ở giá lắp trên 101 và trục tâm của lỗ lắp bulông dưới HL ở giá lắp dưới 102 ngắn hơn so với độ dài của đường thẳng L_2 nối trục xoay trước Ap_1 và trục tâm của lỗ lắp bulông trên H_u cũng như độ dài của đường thẳng L_3 nối trục xoay trước Ap_1 và trục tâm của lỗ lắp bulông dưới HL .

(5) Khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2, độ dài của đường thẳng L_1 nối trục tâm của lỗ lắp bulông trên H_u ở giá lắp trên 101 và trục tâm của lỗ lắp bulông dưới HL ở giá lắp dưới 102 ngắn hơn so với độ dài của đường thẳng L_4 nối trục xoay sau Ap_2 và trục tâm của lỗ lắp bulông trên H_u cũng như độ dài của đường thẳng L_5 nối trục xoay sau Ap_2 và trục tâm của lỗ lắp bulông dưới HL .

(6) Giá lắp dưới 102 được bố trí phía trên trục tâm quay C1 của bánh sau Rw theo hướng lên - xuống của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

(7) Giá lắp trên 101 được bố trí phía sau trục xoay sau Ap2 theo hướng trước - sau của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Như được minh hoạ trên FIG.10, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2, điểm giao cắt Pi giữa trục co duỗi Ls của bộ treo sau 26 và mặt đường Rs được nằm ở phía trước của điểm giao cắt Pr theo hướng trước - sau của khung thân 2 và phía sau điểm giao cắt Pf theo hướng trước - sau của khung thân 2. Nói cách khác, vị trí và góc nghiêng của bộ treo sau 26 được xác định theo cách thức sao cho điểm giao cắt Pi được nằm ở phía trước của điểm giao cắt Pr theo hướng trước - sau của khung thân 2 và phía sau điểm giao cắt Pf theo hướng trước - sau của khung thân 2 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Kết quả là, các rung động của bánh sau Rw và cụm đung đưa 21 có thể được làm giảm một cách hiệu quả bởi liên kết chống rung 24 và bộ treo sau 26 mà không cần bố trí bộ cân bằng trên động cơ 22.

Phương án đã được mô tả trên đây được dự tính để tạo thuận lợi cho việc hiểu sáng chế và vì vậy không được dự tính để giới hạn sáng chế ở các nội dung được bộc lộ. Phương án đã được mô tả trên đây do đó có thể được cải biến hoặc cải thiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, yên 11 có thể được lắp vào khung thân 2 qua bộ phận khác với hộp xếp hàng hoá 12. Theo cách khác, yên 11 không cần được gắn vào khung thân 2 qua bộ phận trung gian như hộp xếp hàng hoá 12 mà có thể được gắn trực tiếp vào khung thân 2.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể còn gồm giá hành lý hoặc thùng chở hàng được bố trí ngay phía trên bánh sau Rw. Trong trường hợp này, giá hành lý hoặc thùng chở hàng có thể được lắp vào khung thân 2 qua bộ phận trung gian như hộp xếp hàng hoá 12 hoặc có thể được gắn trực tiếp vào khung thân 2.

Ít nhất một phần của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được bố trí phía trên đầu dưới 3L của ống cổ 3 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Ít nhất một phần của giá lắp trên 101 của bộ treo sau 26 có thể được bố trí phía sau đầu sau 73r của cacte 73.

Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được bố trí phía sau trục bánh 72 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được bố trí ở phía trước của đầu trước Rf của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Toàn bộ giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được bố trí phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 có thể được bố trí phía trên mặt trên 74s của hộp CVT 74 khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Bộ treo sau 26 có thể không gối chồng bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2. Tức là, toàn bộ bộ treo sau 26 có thể được bố trí ở phía trước của đầu trước Rf của bánh sau Rw khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân 2.

Đầu sau 2r của khung thân 2 có thể được bố trí phía sau trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 có thể được bố trí phía trên đầu dưới 3L của ống cổ 3.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 có thể là xe máy khác với xe scuter miễn là cụm động cơ 21 được bố trí. Hơn nữa, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 có thể là phương tiện giao thông gồm ba bánh hoặc nhiều hơn hoặc phương tiện giao thông để sử dụng trên địa hình không bằng phẳng (phương tiện giao thông chạy mọi địa hình) chẳng hạn.

Đơn đăng ký sáng chế này được dựa trên cơ sở đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2018-212476 nộp ngày 12/11/2018 mà toàn bộ nội dung của nó được đưa vào đây bằng cách viện dẫn.

Yêu cầu bảo hộ

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

khung thân;

bánh sau;

cụm đung đưa đỡ động cơ được tạo kết cấu để sinh công suất để làm quay bánh sau, cơ cấu truyền động được tạo kết cấu để truyền công suất cho bánh sau, và bánh sau;

liên kết chống rung được nối vào khung thân để cho có thể xoay được quanh trục xoay thứ nhất, và được nối vào cụm đung đưa để cho có thể xoay được quanh trục xoay thứ hai, nhờ đó cho phép cụm đung đưa xoay theo hướng lên - xuống của khung thân; và

bộ treo sau gồm phần nối trên được nối vào khung thân, phần nối dưới được nối vào cụm đung đưa, và bộ giảm chấn được tạo kết cấu để biểu hiện hoạt động co duỗi dọc theo trục co duỗi để cho phép làm suy giảm khoảng dịch chuyển của bánh sau theo hướng lên - xuống của khung thân,

trong đó cơ cấu truyền động được bố trí ở một phía của bánh sau theo hướng trái - phải của khung thân, và bộ treo sau được bố trí ở phía bên kia của bánh sau theo hướng trái - phải của khung thân;

trong đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được tạo kết cấu sao cho một trong số nhiều kiểu của các lớp có các đường kính lớp ngoài khác nhau có thể được gắn theo cách có lựa chọn vào cụm đung đưa làm bánh sau;

trong đó phần nối trên của bộ treo sau được bố trí ở phía trước của đầu trước của bánh sau theo hướng trước - sau của khung thân khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, bất kể đến đường kính lớp ngoài của bánh sau được cho phép để được gắn vào cụm đung đưa; và

trong đó khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, điểm giao cắt giữa trục co duỗi của bộ treo sau và đường thẳng kéo dài qua trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai của liên kết chống rung được nằm phía sau đầu trước của bánh sau theo hướng trước - sau của khung thân và ở phía trước của đầu sau của bánh sau theo

hướng trước - sau của khung thân, bắt kể đến đường kính lớp ngoài của bánh sau được cho phép để được gắn vào cụm đung đưa.

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó trong trường hợp mà lớp có đường kính lớp ngoài lớn nhất cho phép được gắn vào cụm đung đưa làm bánh sau, điểm giao cắt giữa trục co duỗi của bộ treo sau và đường thẳng kéo dài qua trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai của liên kết chống rung được nằm phía trên điểm tiếp đất của bánh sau theo hướng lên - xuống của khung thân hoặc ở cùng độ cao như điểm tiếp đất.

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, trong đó trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai được nằm phía trước của phần nổi trên của bộ treo sau theo hướng trước - sau của khung thân, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân.

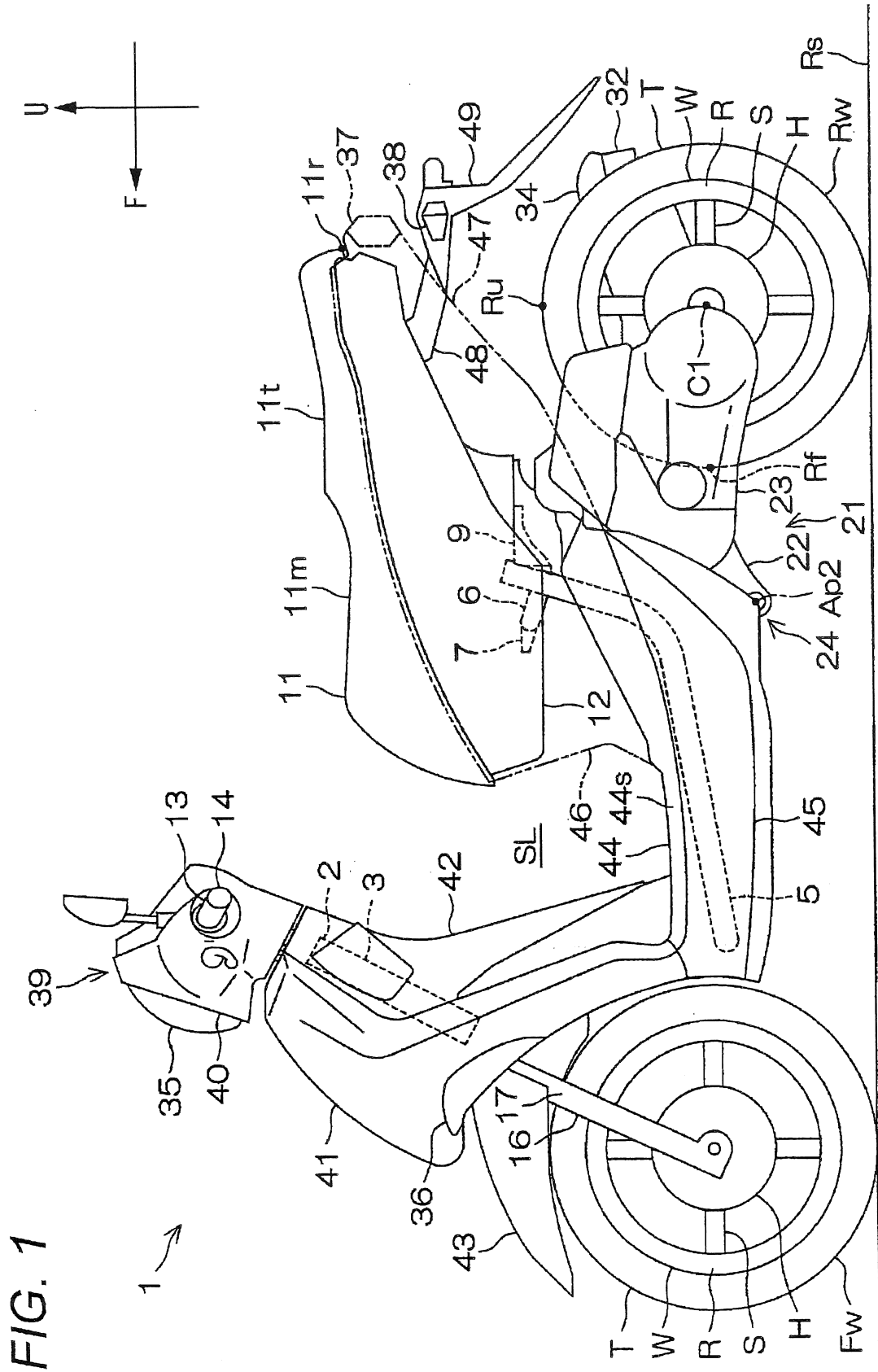
4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó góc được tạo nên bởi trục co duỗi của bộ treo sau và đường thẳng nối trục xoay thứ nhất và trục xoay thứ hai không nhỏ hơn 20 độ, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân.

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, độ dài của đường thẳng nối phần nổi trên và phần nổi dưới ngắn hơn so với độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ nhất và phần nổi trên cũng như độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ nhất và phần nổi dưới.

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân, độ dài của đường thẳng nối phần nổi trên và phần nổi dưới ngắn hơn so với độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ hai và phần nổi trên cũng như độ dài của đường thẳng nối trục xoay thứ hai và phần nổi dưới.

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó phần nổi dưới được bố trí phía trên trục tâm quay của bánh sau theo hướng lên - xuống của khung thân, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân.

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó phần nổi trên được bố trí phía sau trục xoay thứ hai theo hướng trước - sau của khung thân, khi được quan sát từ hướng trái - phải của khung thân.



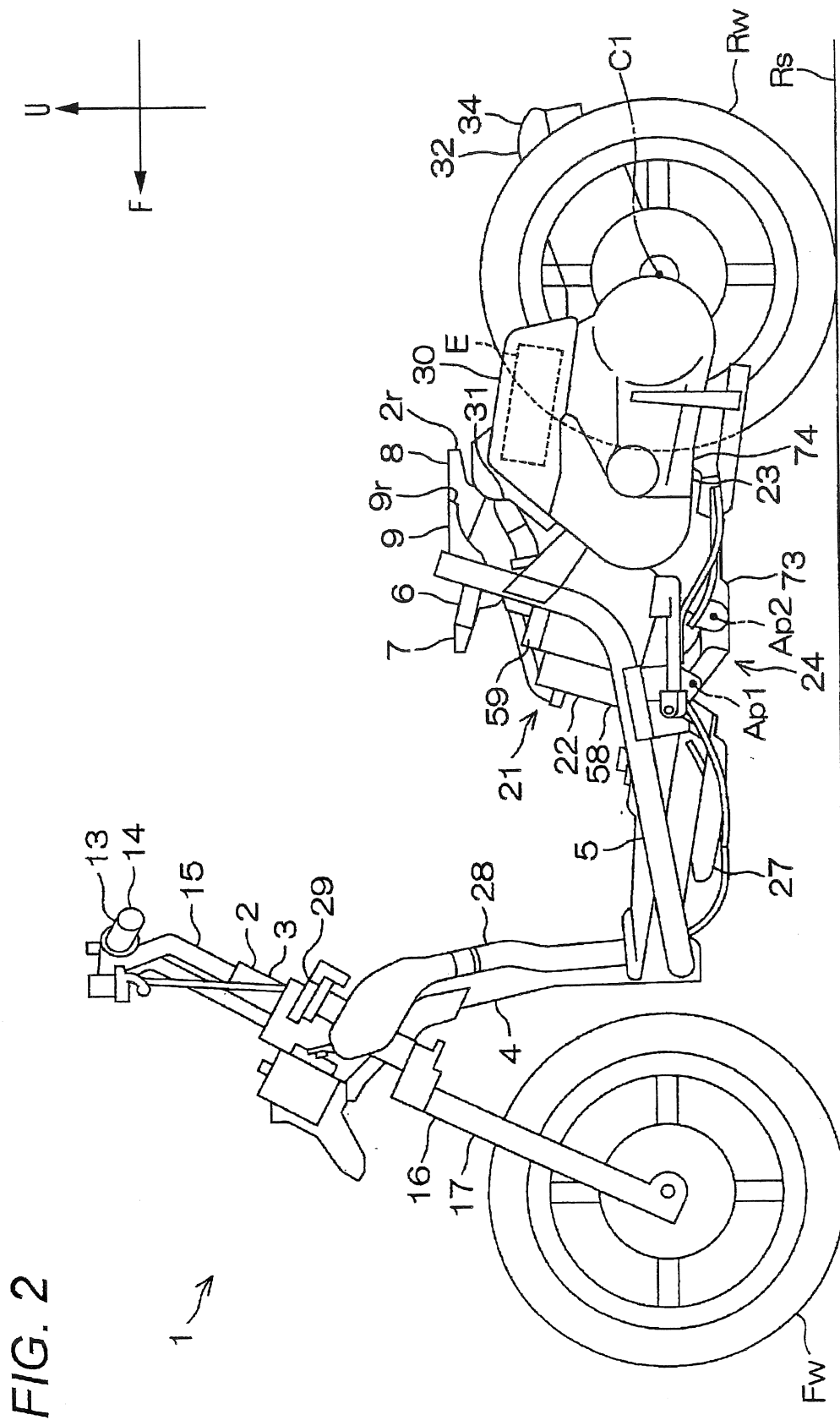
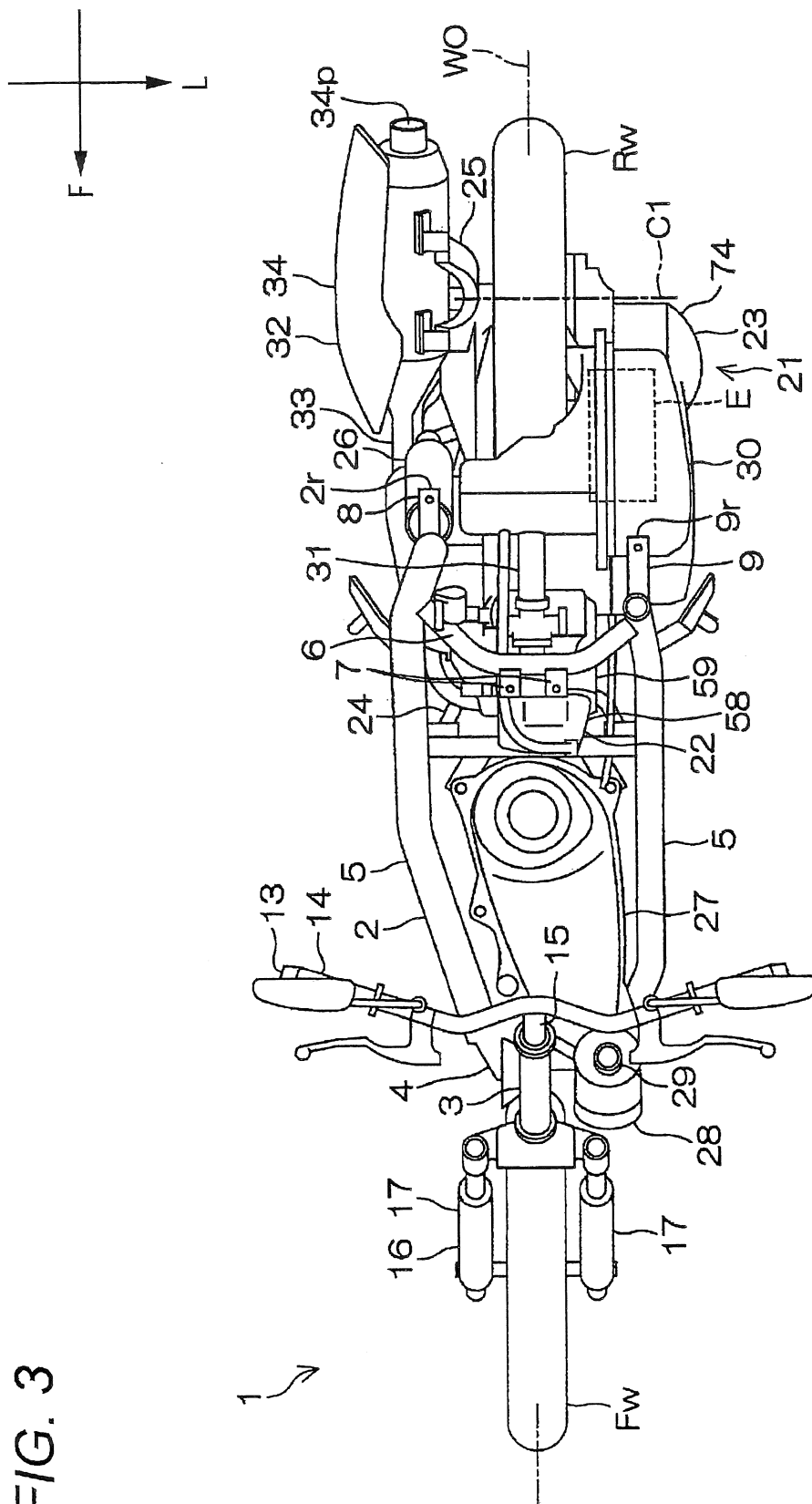


FIG. 3



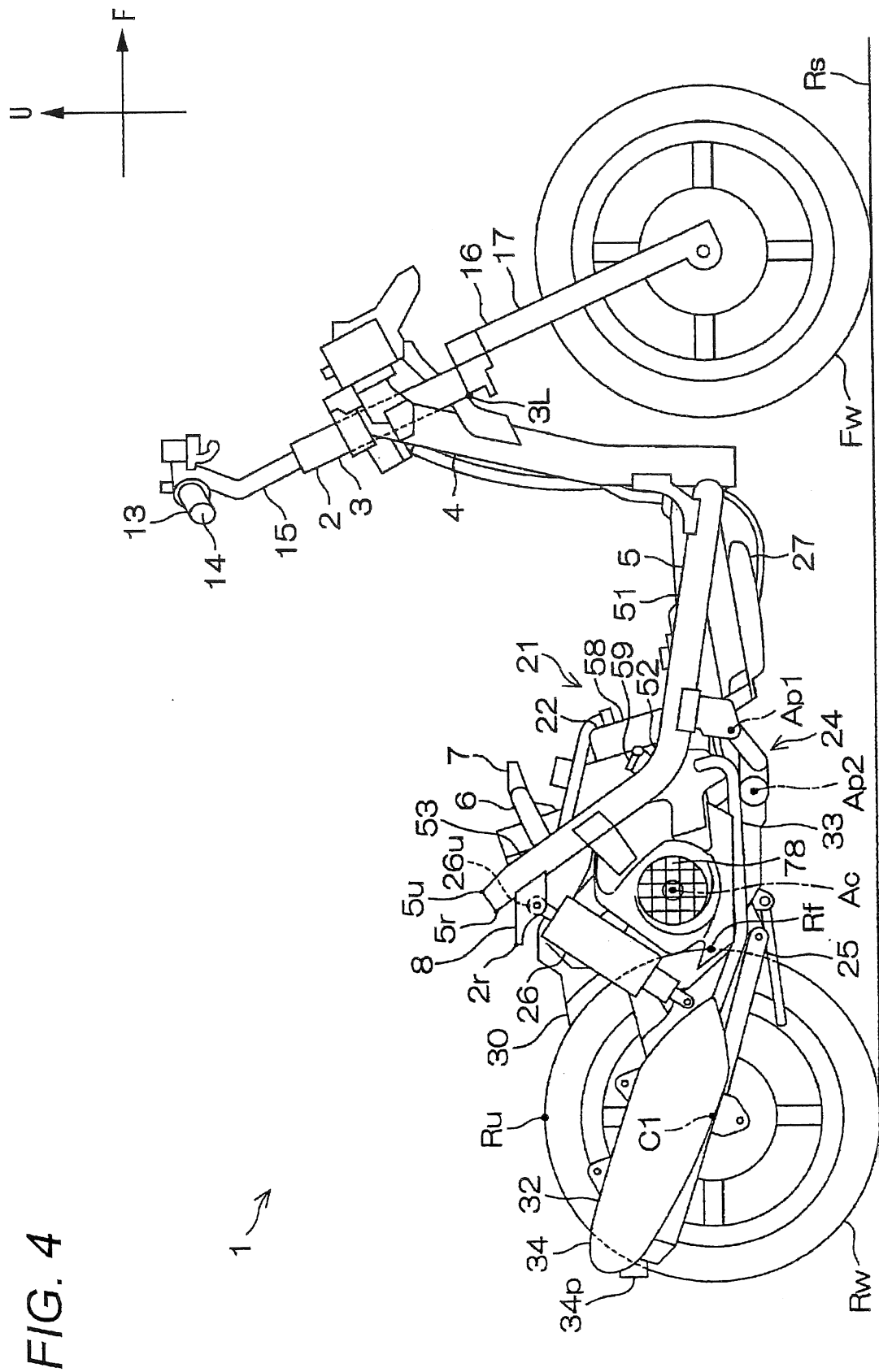


FIG. 4

FIG. 5

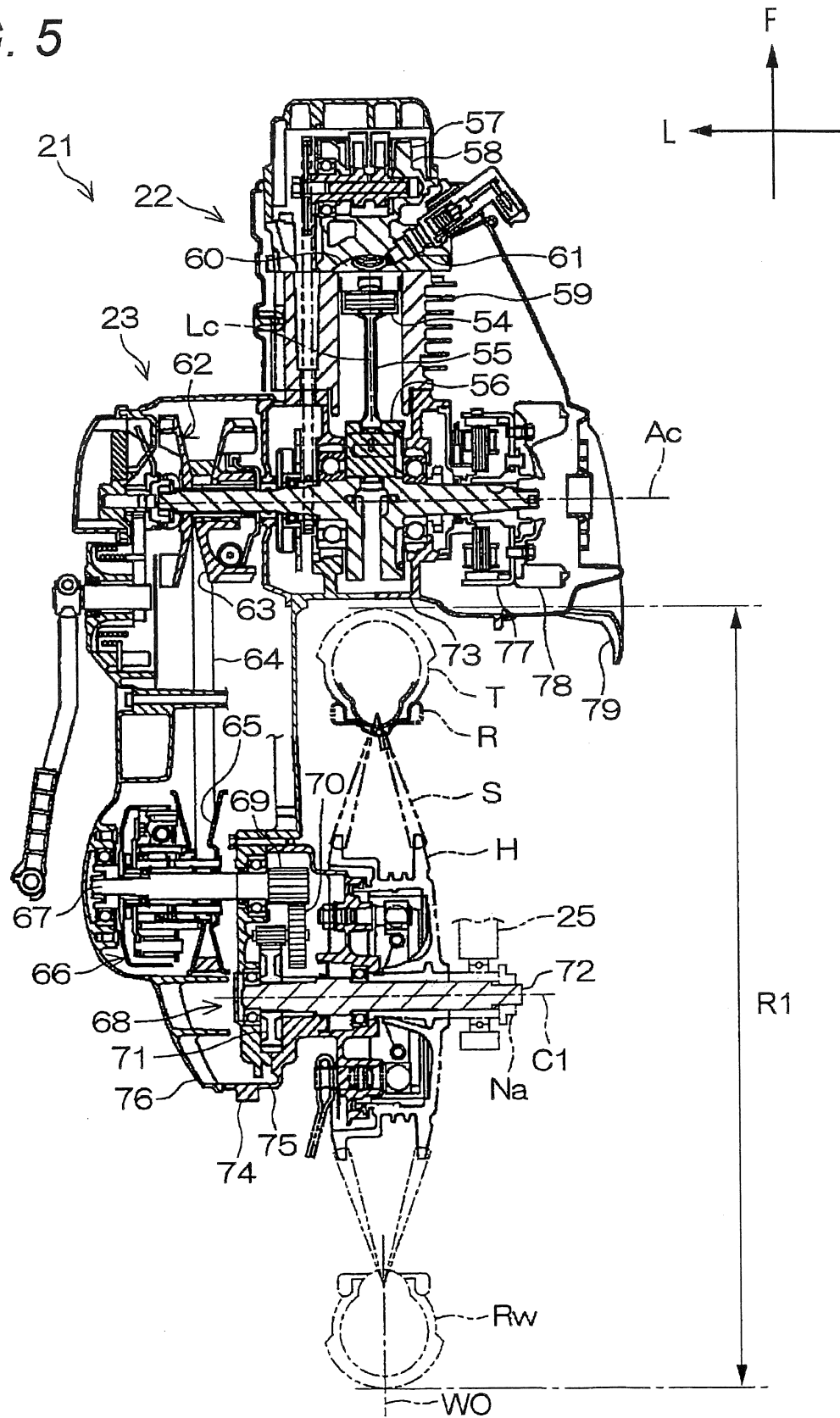


FIG. 6A

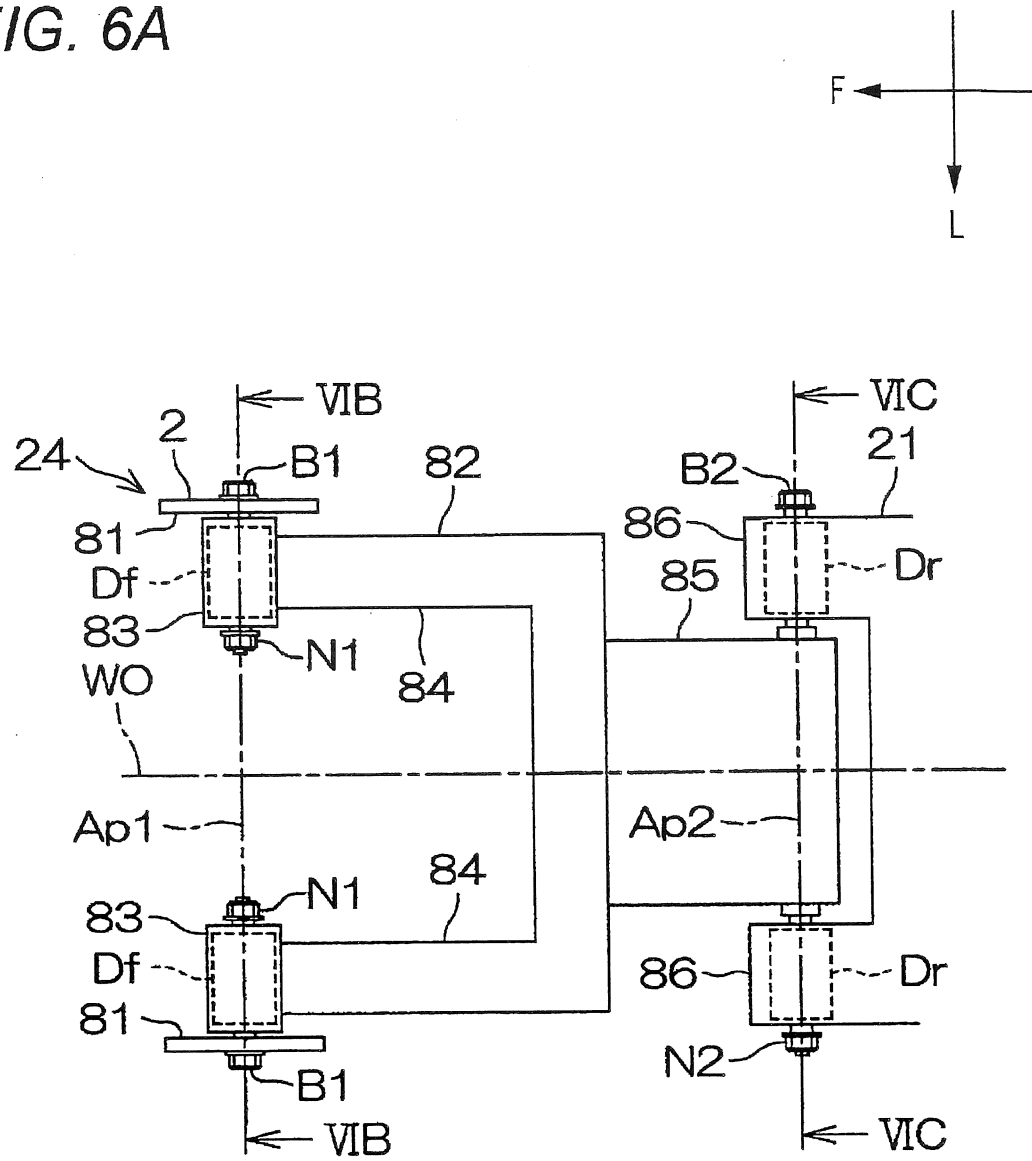


FIG. 6B

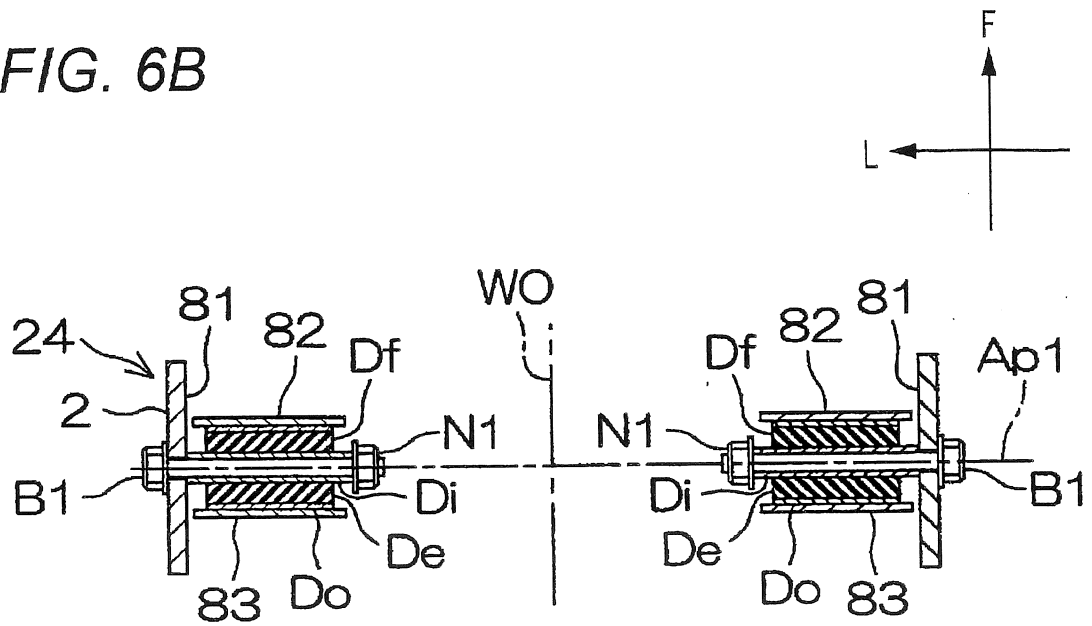


FIG. 6C

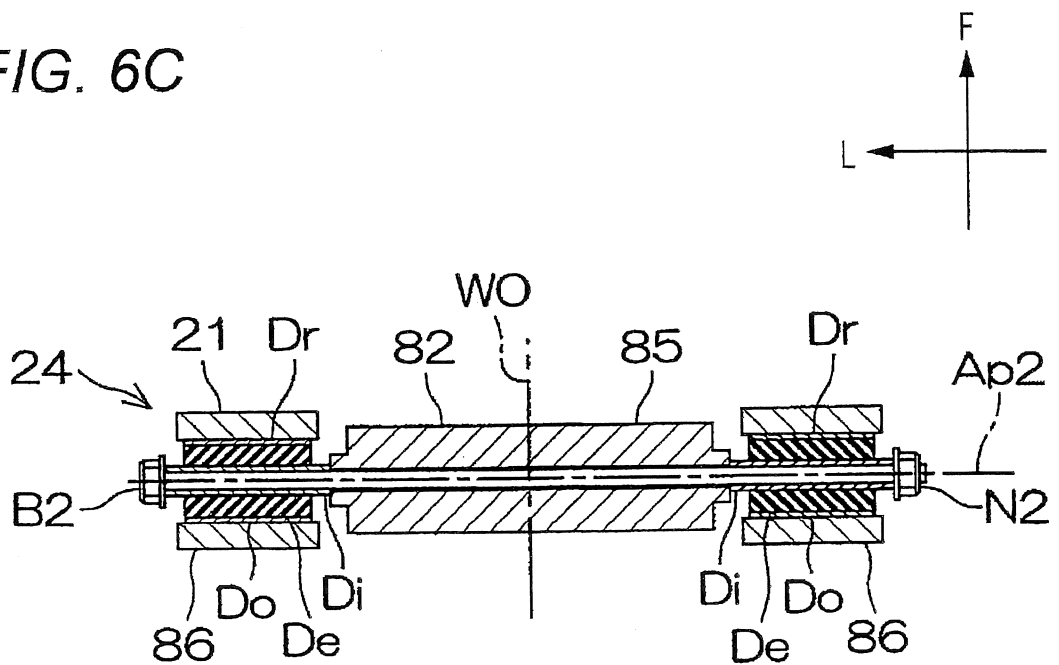


FIG. 7

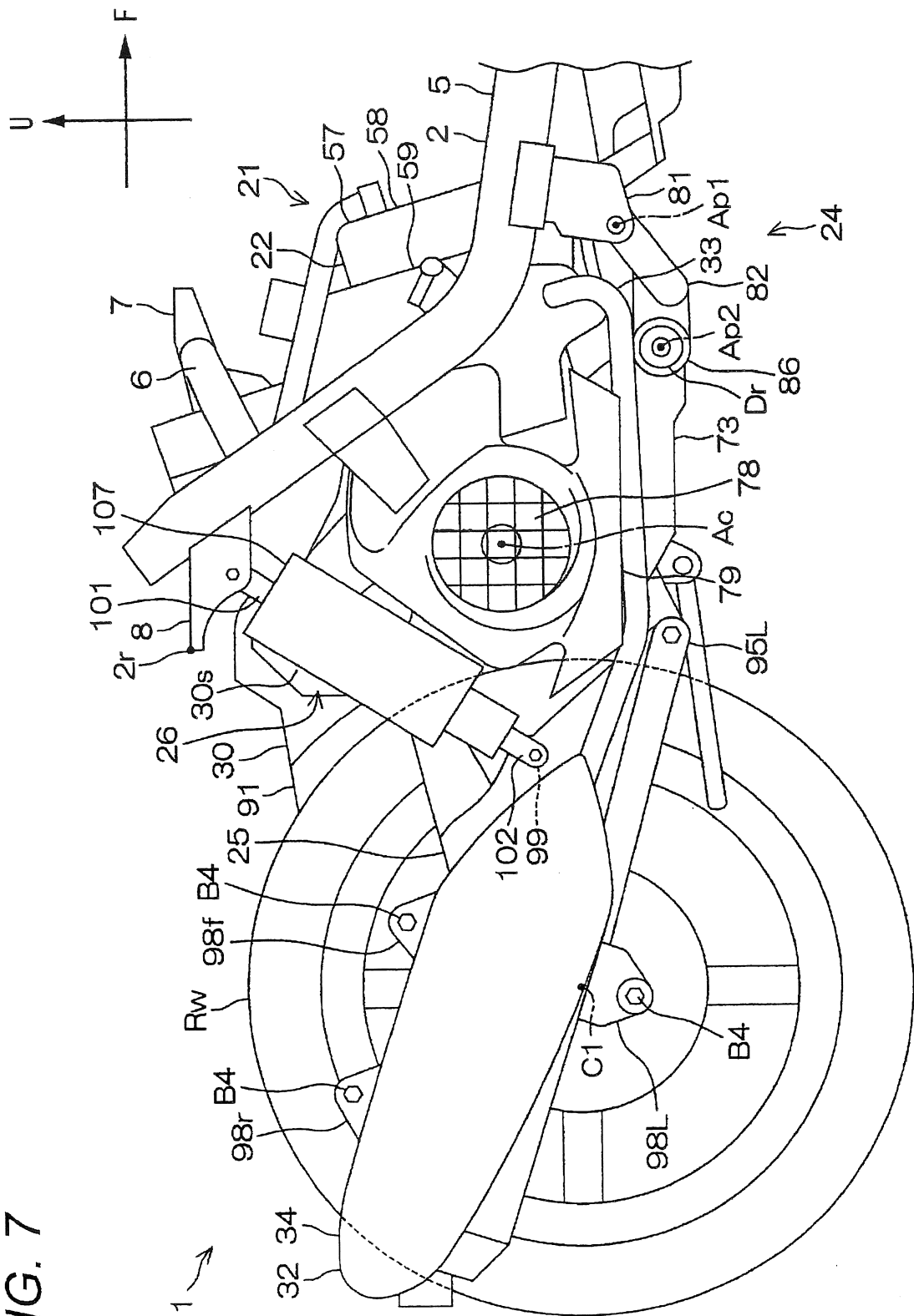
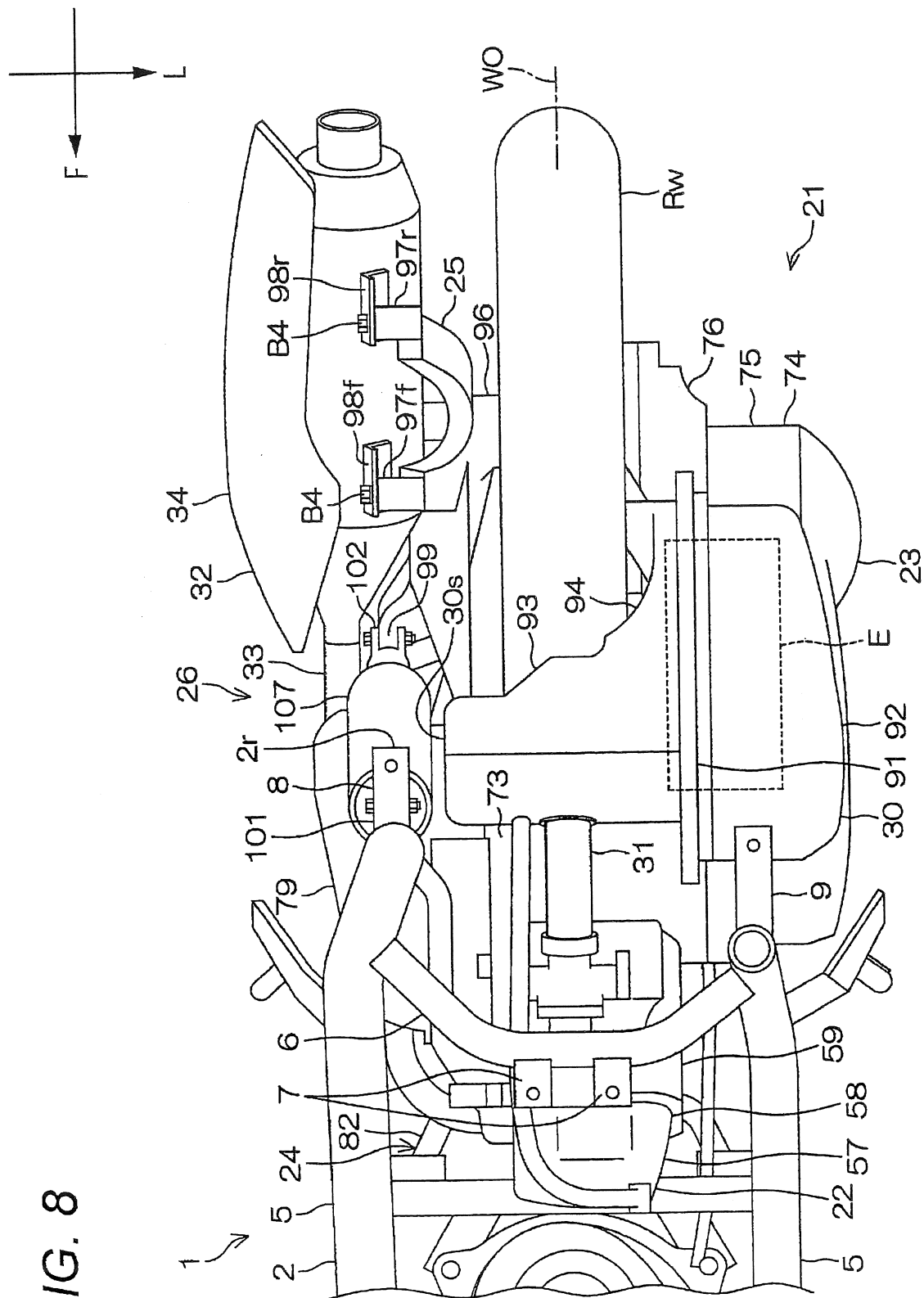
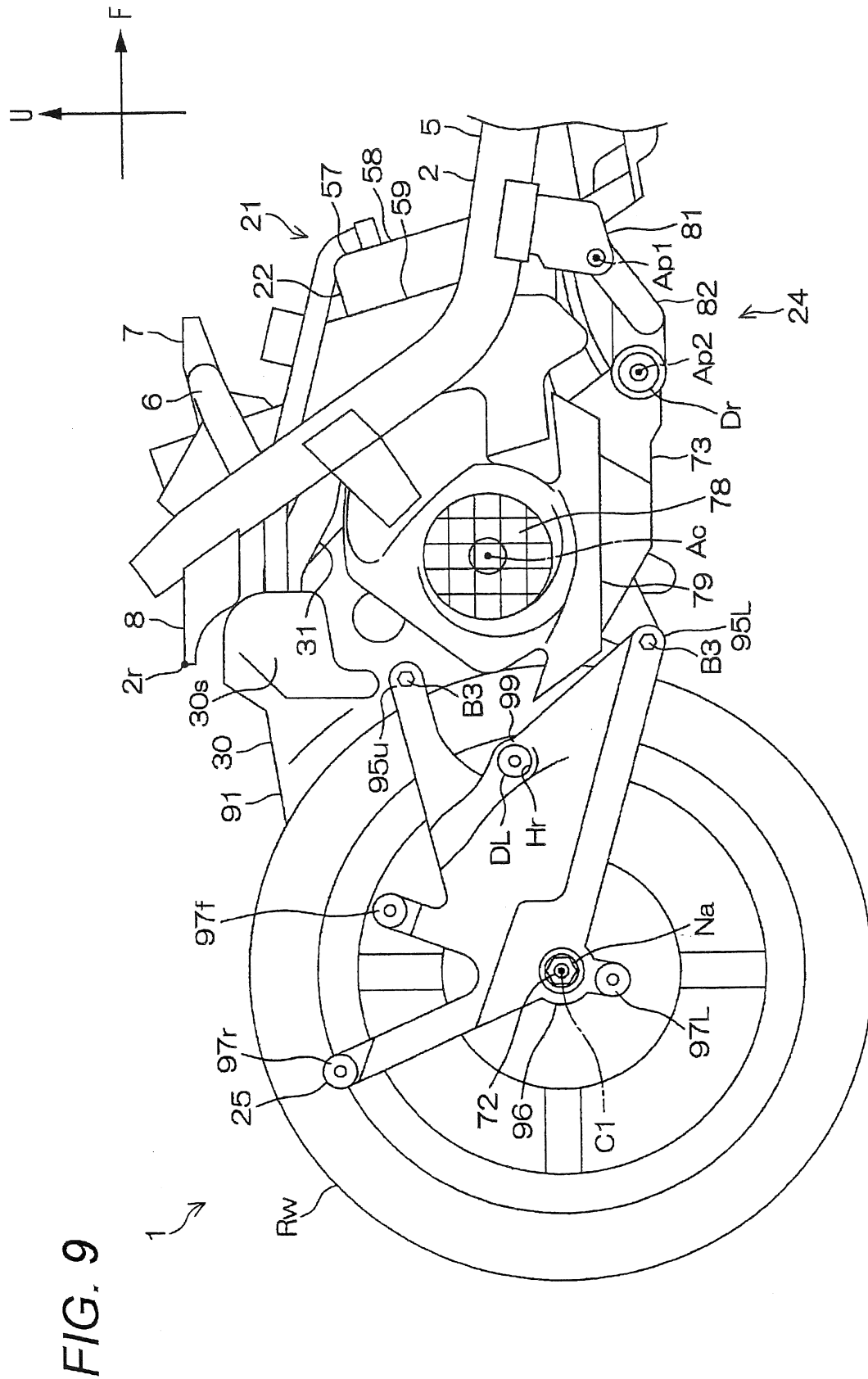


FIG. 8





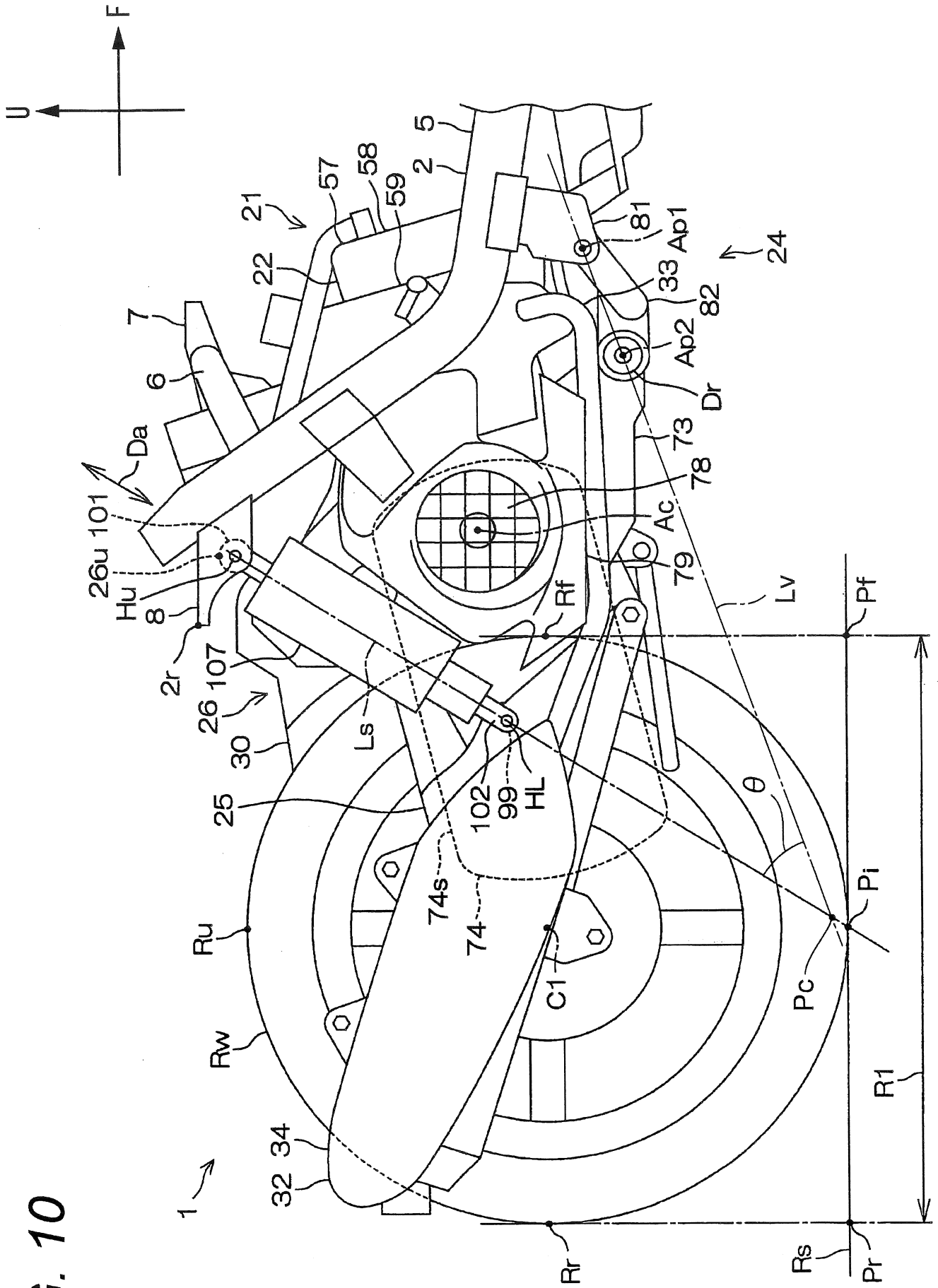


FIG. 10

FIG. 11

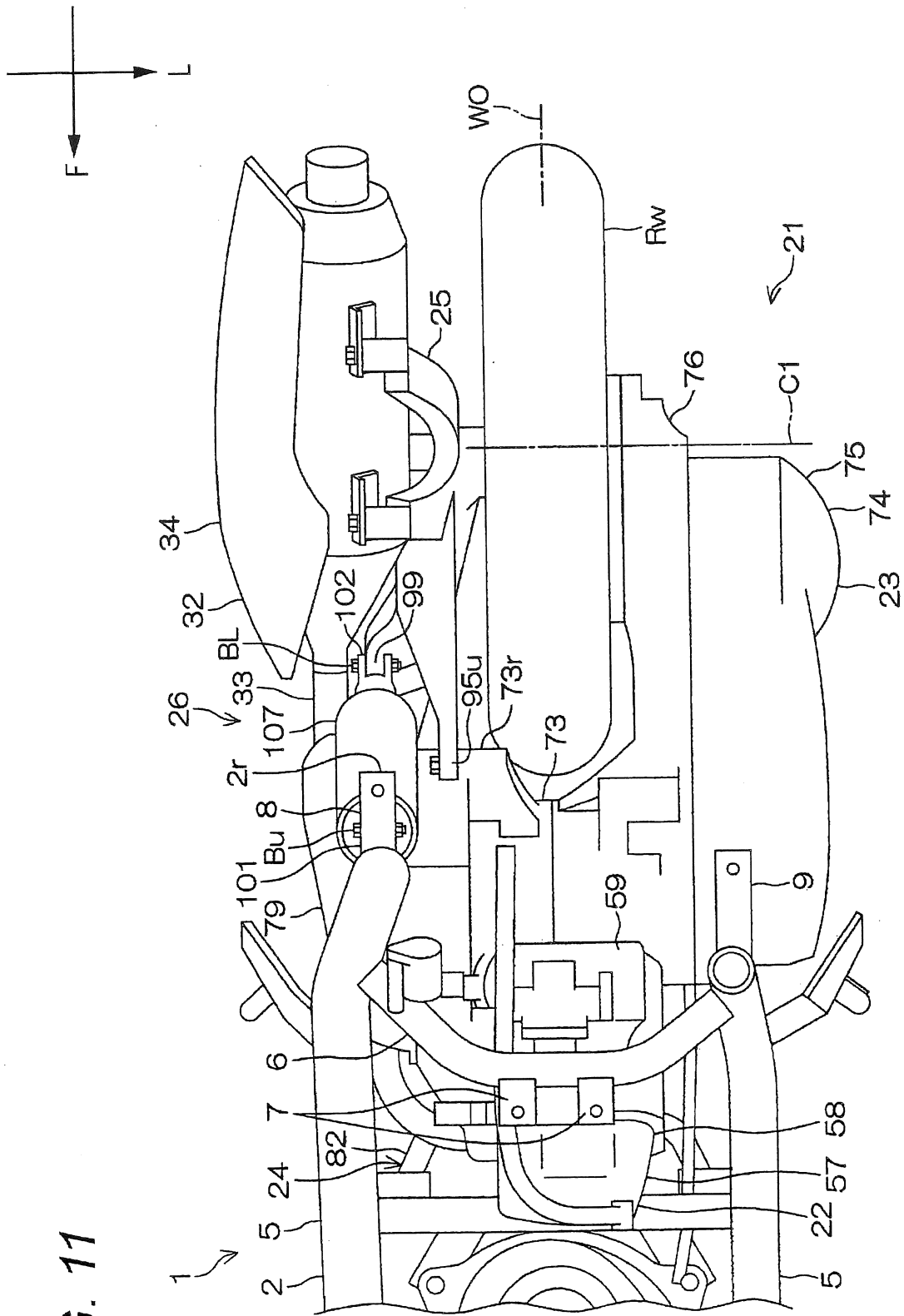


FIG. 12

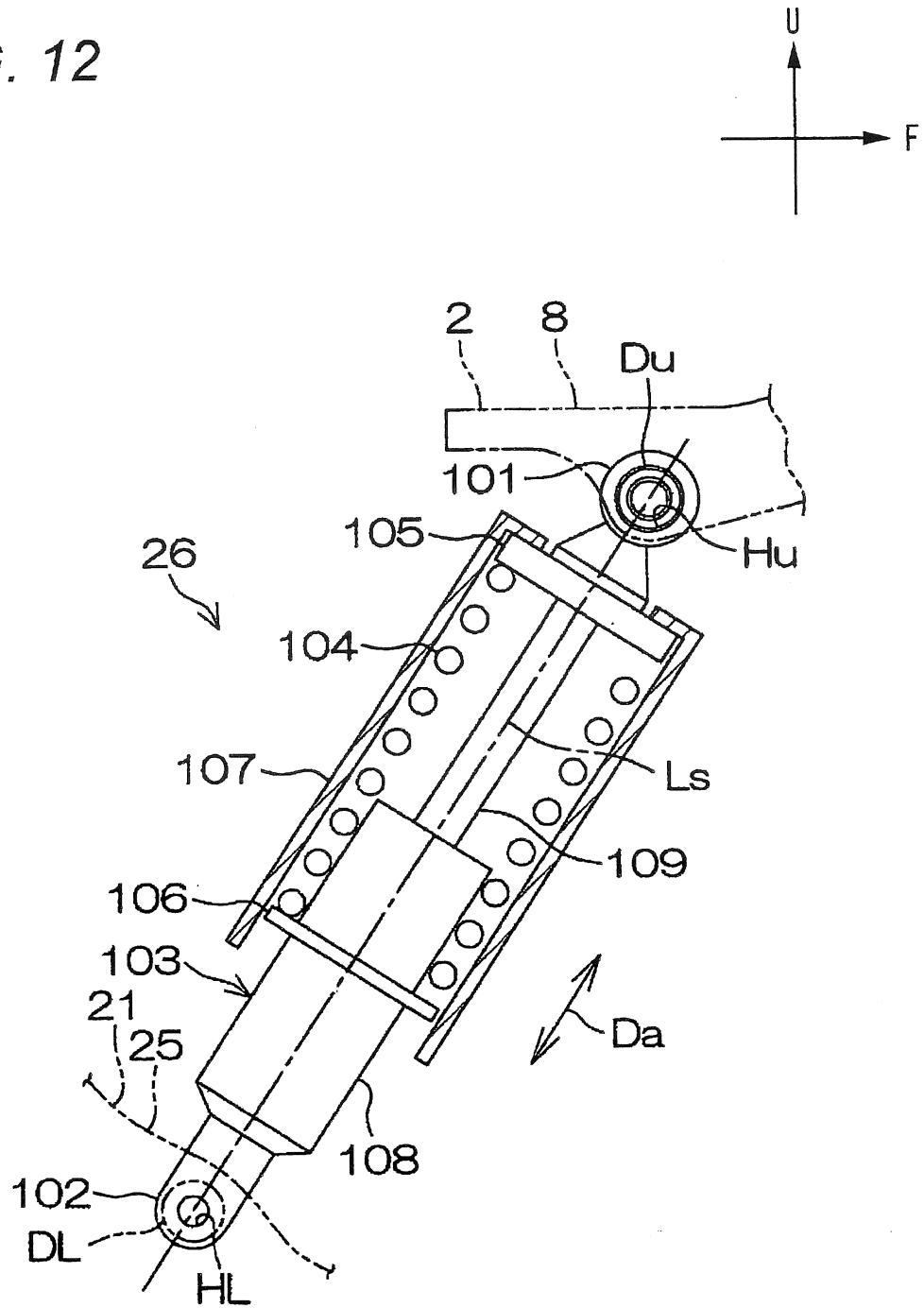
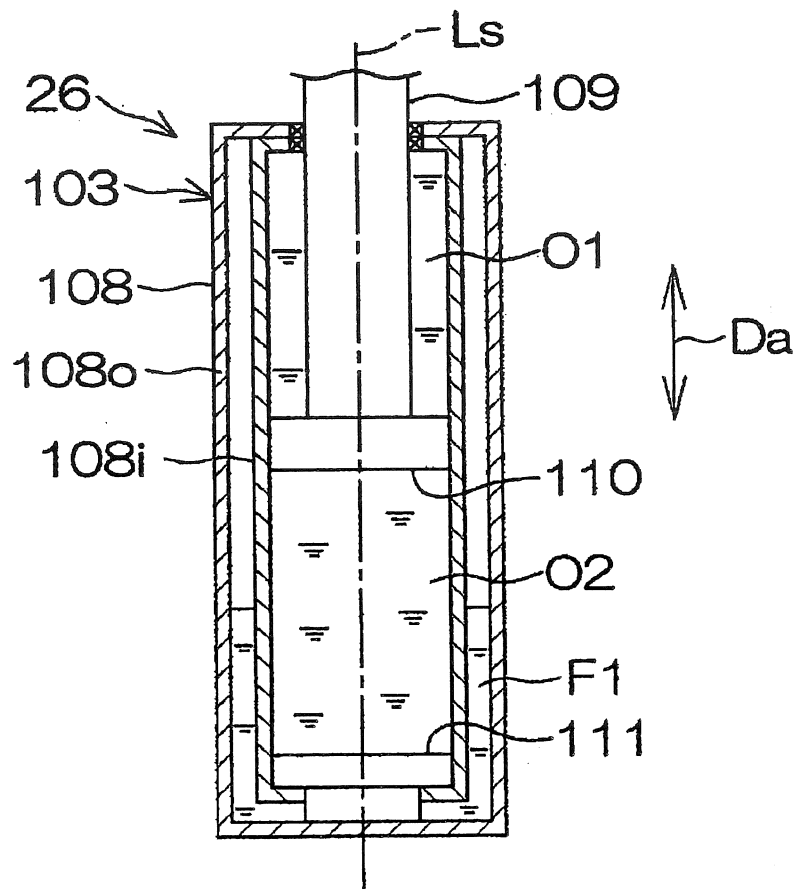
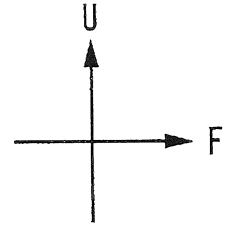
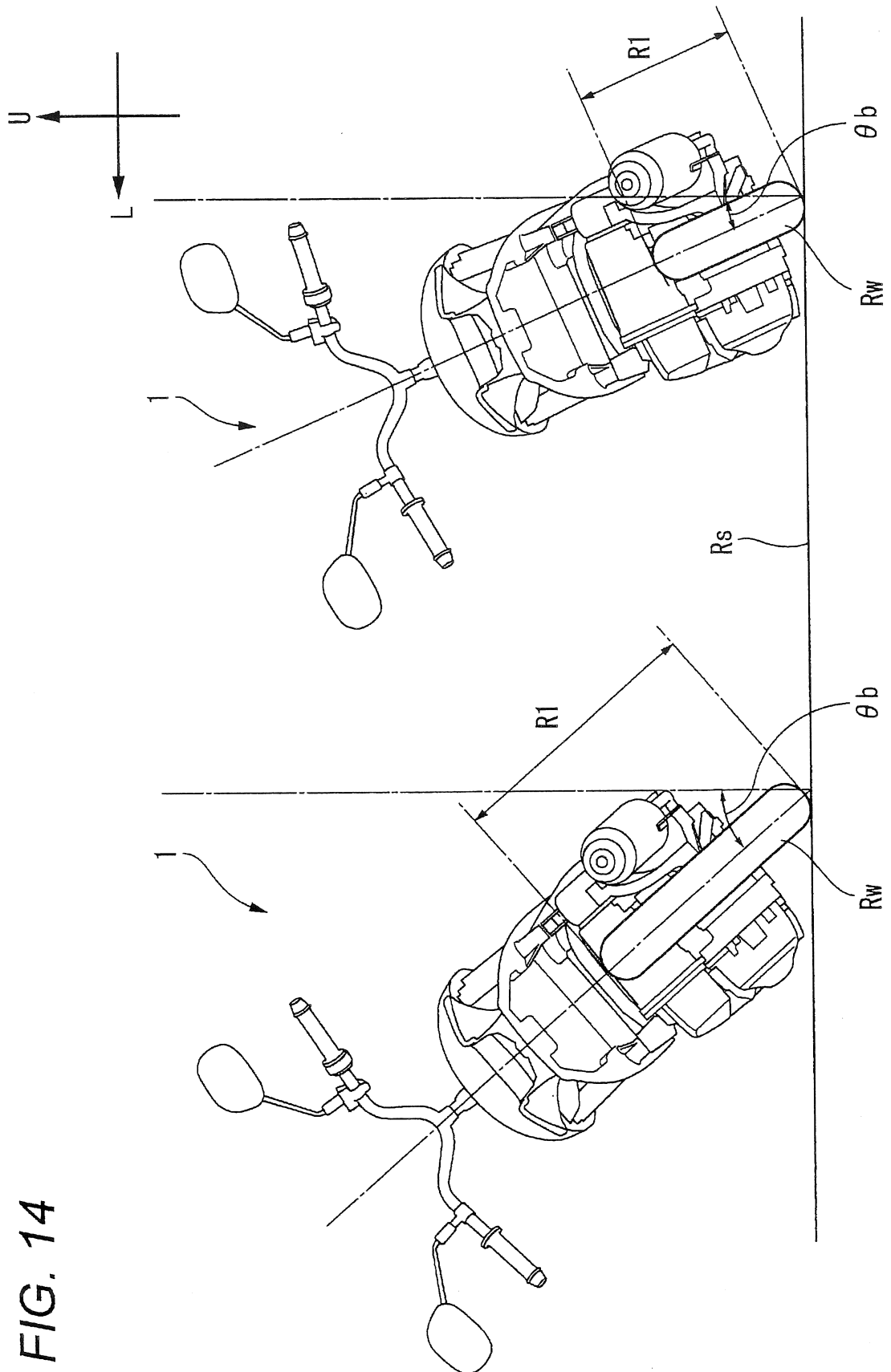


FIG. 13





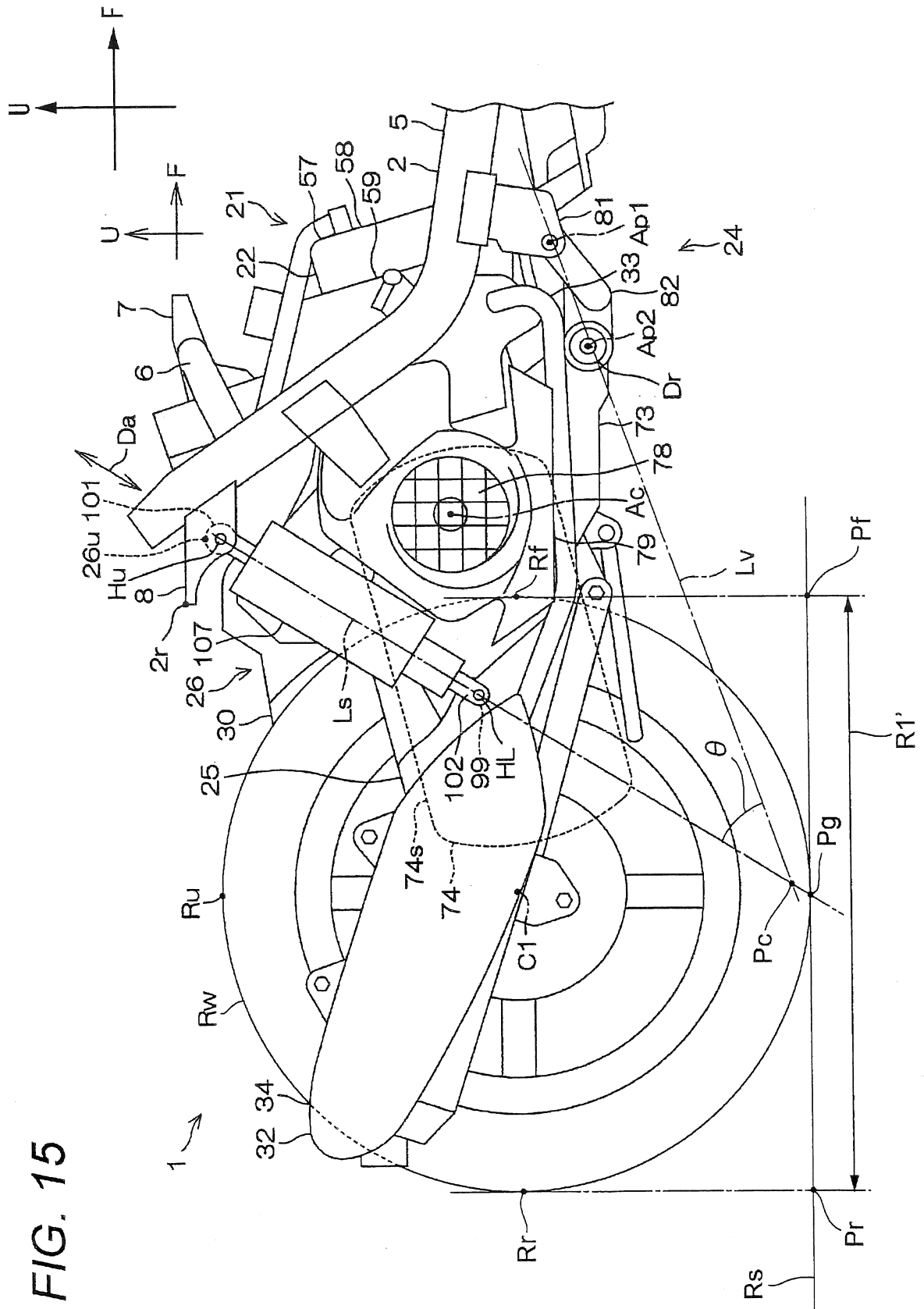


FIG. 16

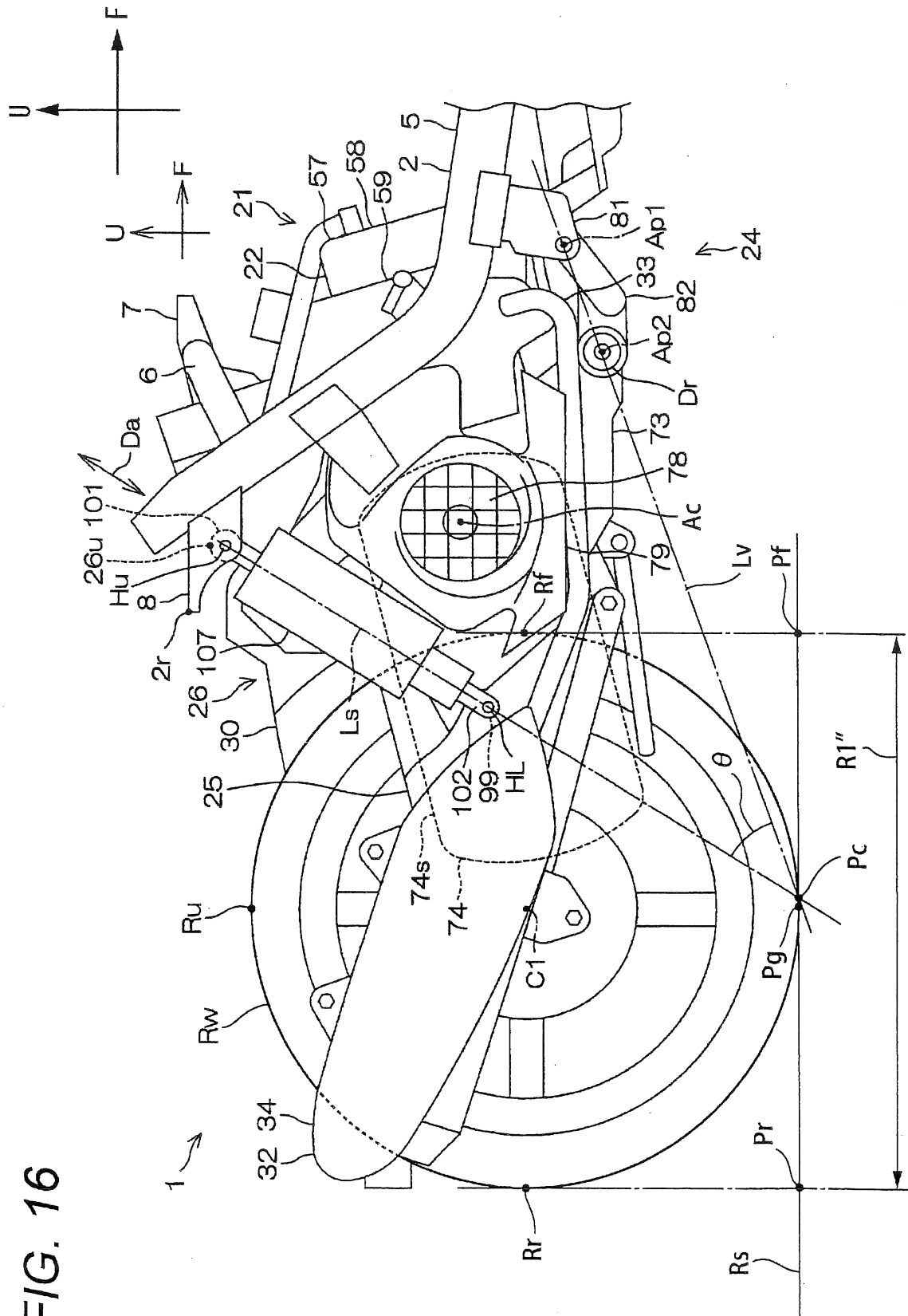


FIG. 17

