



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

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN) (11)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ



1-0043044

(51)^{2020.01} B62K 11/10; B62K 25/04; B62K 25/00 (13) B

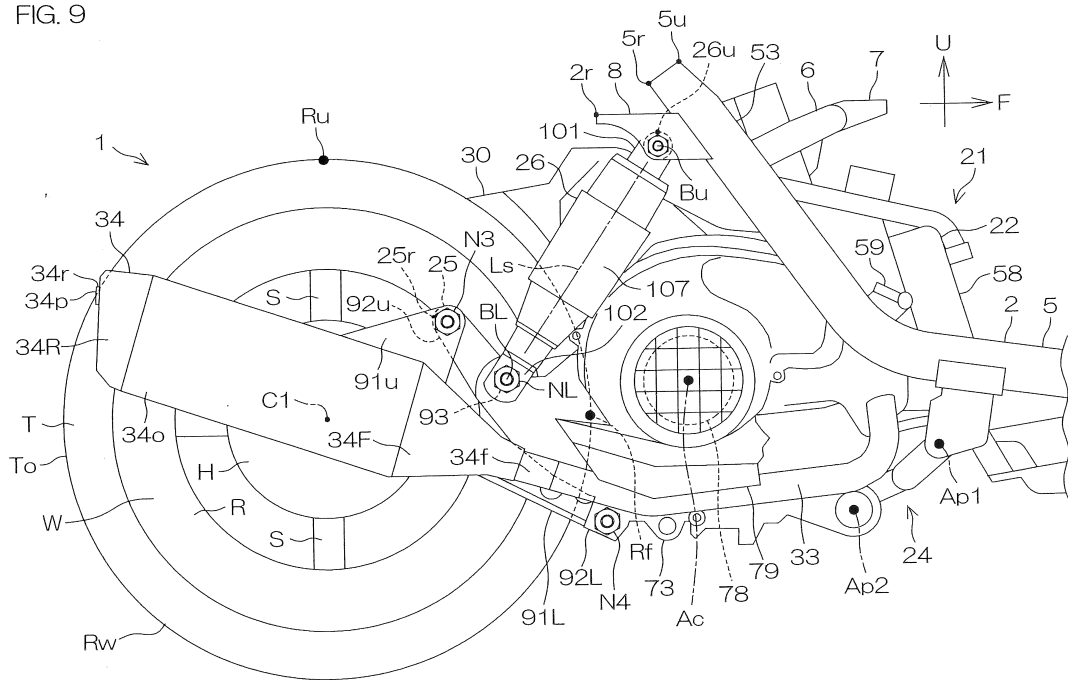
(21) 1-2021-04370	(22) 13/05/2020
(86) PCT/JP2020/019077 13/05/2020	(87) WO 2021/229709 18/11/2021
(45) 25/02/2025 443	(43) 27/02/2023 419
(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP) 2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan	
(72) Yusuke SAITO (JP).	
(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)	

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

(21) 1-2021-04370

(57) Sáng chế đề cập đến phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm đung đưa (21). Cụm đung đưa (21) gồm tay đỡ (25) ít nhất một phần được sắp xếp ở bên phải của bánh sau (Rw). Tay đỡ (25) gồm phần gắn bộ giảm thanh trên (92u) mà giá treo trên (91u) của hệ thống xả (32) được gắn vào đó và phần gắn bộ treo (93) mà bộ treo sau (26) được gắn vào đó không qua hệ thống xả (32). Đầu sau (25r) của tay đỡ (25) được sắp xếp tại vị trí bên trong của đường tròn ngoài (To) của lớp (T) của bánh sau (Rw) và ra phía trước hơn so với trục tâm quay (C1) của bánh sau (Rw) trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ treo (93) không gói chồng phần gắn bộ giảm thanh trên (92u) trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ít nhất một phần của phần gắn bộ treo (93) được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài của phần gắn bộ giảm thanh trên (92u) trên hình chiếu nhìn từ trên. Đường kéo dài của trục tâm (Ls) của bộ treo sau (26) giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên.

FIG. 9



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền giải pháp hữu ích Nhật Bản số JP H11255173 A bộc lộ xe scutor là một ví dụ về phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên. Xe scutor này gồm cụm công suất có thể xoay được thẳng đứng so với khung thân. Cụm công suất gồm động cơ đốt trong và hộp truyền động. Hộp truyền động được sắp xếp ở bên trái của bánh sau, và bộ giảm thanh được sắp xếp ở bên phải của bánh sau. Không có tay đòn xoay ở bên phải của bánh sau, và bánh sau được đỡ chỉ bởi hộp truyền động được sắp xếp ở bên trái của bánh sau. Bộ giảm chấn liên kết cụm công suất vào khung thân, được sắp xếp chỉ ở bên phải của bánh sau.

Ở xe scutor được bộc lộ trong tài liệu JP H11255173 A, có bộ giảm chấn dài theo phương dọc trục. Bộ giảm chấn này được liên kết với cáccte qua giá treo giảm chấn và giá đỡ bộ giảm thanh. Bộ giảm thanh được đỡ bởi cáccte qua giá đỡ bộ giảm thanh. Theo FIG.6 của JP H11255173 A, dường như là giá đỡ bộ giảm thanh được hàn vào bộ giảm thanh. Giá treo giảm chấn và giá đỡ bộ giảm thanh gối chồng nhau trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ giảm chấn gối chồng vỏ quạt và cáccte trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ giảm chấn được làm nghiêng ra phía trước so với mặt phẳng thẳng đứng với góc khoảng 45 độ.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế**Vấn đề kỹ thuật**

Vì bánh sau được đỡ chỉ bởi hộp truyền động, là dễ dàng để thay thế bánh sau của xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A so với xe scutor trong đó tay đòn xoay được sắp xếp ở bên phải của bánh sau.

Đó là, ở xe scutor trong đó tay đòn xoay được sắp xếp ở bên phải của bánh sau, là cần thiết phải tháo bộ giảm thanh, nới lỏng các đai ốc trục và tháo trục bánh khỏi bánh sau. Ngược lại, ở xe scutor trong đó bánh sau được đỡ chỉ bởi hộp truyền động,

bánh sau được tháo ra khỏi trục bánh khi bộ giảm thanh và đai ốc trục được tháo ra, và bánh sau được dịch chuyển sang phải so với trục bánh.

Tuy nhiên, ở xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A, bộ giảm chấn được liên kết với cáccte qua giá đỡ bộ giảm thanh. Do vậy, là không thể để tháo bộ giảm thanh mà không tháo bộ giảm chấn. Đó là, khi giá đỡ bộ giảm thanh được tháo ra khỏi cáccte, bộ giảm chấn cần được tháo ra khỏi cáccte. Khi mối nối giữa bộ giảm chấn và cáccte được gỡ bỏ, phạm vi trong đó cụm công suất có thể xoay so với khung thân mở rộng.

Việc thay thế bánh sau thường được thực hiện ở trạng thái trong đó bánh sau được tách khỏi mặt đất bằng cách dùng kích nâng hoặc giá đỡ. Giống như xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A, khi bộ giảm chấn được tháo ra khỏi cáccte cùng với việc tháo bộ giảm thanh, bánh sau xoay xuống phía dưới cùng với cụm công suất so với khung thân và rơi xuống đất. Do vậy, ở xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A, là cần thiết để nâng hộp truyền động với việc dùng kích nâng hoặc giá đỡ sau khi tháo bộ giảm thanh và lại nâng bánh sau lên.

Ở xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A, giá treo giảm chấn gối chồng giá đỡ bộ giảm thanh trên hình chiếu nhìn từ một bên. Có thể nghĩ tới việc sắp xếp giá treo giảm chấn để cho giá treo giảm chấn không gối chồng giá đỡ bộ giảm thanh trên hình chiếu nhìn từ một bên để cho tháo bộ giảm thanh mà không tháo bộ giảm chấn. Tuy nhiên, khi giá treo giảm chấn được sắp xếp như vậy, là cần thiết để cố định giá treo giảm chấn vào cáccte ở vị trí theo đó giá treo giảm chấn không gối chồng giá đỡ bộ giảm thanh trên hình chiếu nhìn từ một bên và kéo dài giá treo giảm chấn từ cáccte tới bộ giảm chấn. Tức là, giá treo giảm chấn mở rộng.

Hơn nữa, ở xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A, bộ giảm chấn được sắp xếp chỉ ở bên phải của xe scutor và gối chồng động cơ trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ giảm chấn được tách ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện khỏi động cơ để ngăn ngừa việc bộ giảm chấn chạm vào động cơ. Do vậy, khoảng cách từ tâm của xe scutor theo hướng phải - trái tới bộ giảm chấn là dài và bộ giảm chấn được tách ra khỏi tâm của xe scutor.

Ở xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A, vì khoảng cách từ tâm của xe

scutor theo hướng phải - trái tới bộ giảm chấn dài, cụm công suất xoay thẳng đứng so với khung thân trong lúc quay quanh đường thẳng nằm ngang kéo dài theo hướng trước - sau. Đó là, cụm công suất xoay thẳng đứng so với khung thân trong lúc lăn ngang. Ví dụ, ở trường hợp trong đó cụm công suất xoay lên phía trên so với khung thân, cụm công suất xoay thẳng đứng lên phía trên so với khung thân trong lúc quay theo chiều kim đồng hồ khi cụm công suất được quan sát từ phía sau.

Khi lượng lăn ngang của cụm công suất gia tăng, trở nên khó khăn để thể hiện đầy đủ chức năng của bộ giảm chấn, đó là, chức năng làm giảm rung động của khung thân. Được cân nhắc là xe scutor được bộc lộ trong JP H11255173 A dùng bộ giảm chấn dài theo phương dọc trục để bù cho việc này. Tuy nhiên, góc nghiêng của bộ giảm chấn so với mặt phẳng thẳng đứng lớn (khoảng 45 độ), là không thể để làm giảm hiệu quả rung động của cụm công suất.

Khi bộ giảm chấn được quay ra phía trước quanh đầu trên của bộ giảm chấn để giảm góc nghiêng của bộ giảm chấn so với mặt phẳng thẳng đứng, đầu dưới của bộ giảm chấn tiến tới mặt đất. Khi bộ giảm chấn được dịch chuyển vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện để rút ngắn khoảng cách từ tâm của xe scutor theo hướng phải - trái tới bộ giảm chấn, bộ giảm chấn chạm vào động cơ. Khi toàn bộ bộ giảm chấn được dịch chuyển về phía sau để tránh các vấn đề này, là cần thiết để tháo không chỉ bộ giảm thanh mà còn cả bộ giảm chấn khi tháo bánh sau, việc này làm phát sinh các vấn đề được mô tả trên đây có liên quan đến khả năng bảo dưỡng.

Vì vậy, một phương án được ưu tiên của sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong đó việc lắp ráp và tháo bánh sau là dễ dàng và có thể làm giảm rung động được truyền cho người điều khiển.

Giải pháp cho vấn đề

Một phương án được ưu tiên của sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên gồm khung thân, yên gồm mặt ngồi để tiếp xúc với mông của người điều khiển, bánh sau gồm lớp để tiếp xúc với mặt đường và bánh được bao quanh bởi lớp, cụm động cơ gồm động cơ, cơ cấu truyền động ít nhất một phần được sắp xếp sang bên trái của bánh sau và được sắp xếp để truyền chuyển động quay của động cơ về phía bánh sau, và trục bánh là trục côngxon nhô sang bên phải từ cơ cấu

truyền động, kéo dài theo phương bề rộng phương tiện dọc theo trục tâm quay của bánh sau và quay cùng với bánh sau một khi tiếp nhận chuyển động quay của động cơ được truyền bởi cơ cấu truyền động, cụm đựng đưa có thể xoay được thẳng đứng so với khung thân, bộ treo sau ít nhất một phần được sắp xếp ở bên phải của bánh sau và được gắn vào khung thân và cụm đựng đưa, và hệ thống xả gồm ống xả được sắp xếp để dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ, bộ giảm thanh ít nhất một phần được sắp xếp ở bên phải của bánh sau và được sắp xếp để thải khí xả được dẫn hướng bởi ống xả từ cổng xả được làm hở vào môi trường, và giá treo được cố định vào ống xả và bộ giảm thanh, trong đó động cơ gồm pittông được sắp xếp để chuyển động tịnh tiến qua lại theo sự đốt cháy nhiên liệu, trục khuỷu được sắp xếp để quay theo chuyển động tịnh tiến qua lại của pittông, và cáccte chứa trục khuỷu, cụm đựng đưa còn gồm tay đỡ gồm phần gắn bộ giảm thanh mà giá treo của hệ thống xả được gắn vào đó và phần gắn bộ treo mà bộ treo sau được gắn vào đó không qua hệ thống xả, tay đỡ ít nhất một phần được sắp xếp ở bên phải của bánh sau, tay đỡ liền khối với cáccte hoặc được cố định vào cáccte, đầu sau của tay đỡ được sắp xếp ở bên phải của bánh sau và được sắp xếp ở vị trí bên trong của đường tròn ngoài của lớp vỏ và ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần gắn bộ treo không gối chồng phần gắn bộ giảm thanh trên hình chiếu nhìn từ một bên, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài của phần gắn bộ giảm thanh theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên, và đường kéo dài của trục tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt ngồi của yên trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Theo kết cấu này, không có tay đòn xoay ở bên phải của bánh sau, và bánh sau được đỡ chỉ bởi cơ cấu truyền động được sắp xếp ở bên trái của bánh sau. Đó là, trục bánh kéo dài theo phương bề rộng phương tiện dọc theo trục tâm quay của bánh sau, được đỡ chỉ bởi cơ cấu truyền động. Do vậy, việc thay thế bánh sau là dễ dàng so với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên kiểu cố định cả hai đầu trong đó cả hai phần đầu của trục bánh được đỡ bởi cơ cấu truyền động và tay đòn xoay.

Bộ treo sau được gắn vào tay đỡ. Tay đỡ liền khối với cáccte, hoặc bộ phận tách biệt với cáccte và được cố định vào cáccte. Cáccte là một phần của cụm đựng đưa xoay

thẳng đứng so với khung thân. Do vậy, cụm đung đưa được đỡ bởi khung thân qua bộ treo sau.

Ít nhất một phần của bộ treo sau được sắp xếp ở bên phải của bánh sau. Tương tự, ít nhất một phần của bộ giảm thanh được sắp xếp ở bên phải của bánh sau. Giá treo của hệ thống xả được cố định vào ống xả và bộ giảm thanh và được gắn vào phần gắn bộ giảm thanh của tay đỡ.

Mặt khác, bộ treo sau được gắn vào phần gắn bộ treo của tay đỡ không qua hệ thống xả, và phần gắn bộ treo không gối chồng phần gắn bộ giảm thanh trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, phần bất kỳ của phần gắn bộ giảm thanh không được sắp xếp giữa bộ treo sau và phần gắn bộ treo. Do vậy, là có thể để tháo hệ thống xả ra khỏi tay đỡ mà không tháo bộ treo sau. Kết quả là, là có thể để giảm thời gian và công sức cần thiết cho việc thay thế bánh sau.

Đầu sau của tay đỡ là phần ở phía sau nhất của tay đỡ. Đầu sau của tay đỡ được sắp xếp ở bên phải của bánh sau. Đầu sau của tay đỡ được sắp xếp tại vị trí bên trong của đường tròn ngoài của lớp của bánh sau và ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, mặc dù một phần của tay đỡ gối chồng bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần này là nhỏ trên hình chiếu nhìn từ một bên. Kết quả là, tay đỡ ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau.

Hơn nữa, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài của phần gắn bộ giảm thanh theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên. Do vậy, khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện từ tâm (trục tâm phương tiện) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương bề rộng phương tiện tới bộ treo sau giảm. Đó là, mặc dù một phần của bộ treo sau được sắp xếp ở bên phải của bánh sau, bộ treo sau được đưa lại gần tâm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo phương bề rộng phương tiện hơn. Do vậy, là có thể để giảm lượng lăn ngang của cụm đung đưa (lượng dịch chuyển quanh đường thẳng nằm ngang kéo dài theo hướng trước - sau).

Hơn nữa, đường kéo dài của trục tâm của bộ treo sau giao cắt với mặt ngồi của yên để tiếp xúc với mông của người điều khiển trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trong trường hợp này, trọng tâm của người điều khiển ngồi trên yên được sắp xếp trên hoặc

gần đường kéo dài của bộ treo sau. Do vậy, là có thể để truyền trực tiếp sự duỗi và co của bộ treo sau tới người điều khiển. Kết quả là, cho dù góc nghiêng của bộ treo sau so với mặt phẳng thẳng đứng lớn, là có thể để cải thiện sự thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển ngồi trên yên.

Ở phương án được ưu tiên, ít nhất một trong số các dấu hiệu sau có thể được bổ sung vào phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên.

Bánh của bánh sau gồm moayơ bao quanh trục bánh, vành bao quanh moayơ, và nhiều nan hoa kéo dài từ đường tròn ngoài của moayơ tới đường tròn trong của vành, và phần gắn bộ treo gói chông ít nhất một trong số lớp và vành trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Theo kết cấu này, phần gắn bộ treo của tay đỡ gói chông ít nhất một trong số lớp và vành của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lớp của bánh sau được sắp xếp ở phần đường tròn ngoài của bánh sau. Vành của bánh của bánh sau cũng được sắp xếp ở phần đường tròn ngoài của bánh sau. Do vậy, mặc dù ít nhất một phần của phần gắn bộ treo gói chông bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần này là nhỏ trên hình chiếu nhìn từ một bên. Hơn nữa, vì đầu sau của tay đỡ được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau, phần gắn bộ treo cũng được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau. Do vậy, phần gắn bộ treo ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau.

Phần gắn bộ giảm thanh gói chông ít nhất một trong số lớp và vành trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Theo kết cấu này, không chỉ phần gắn bộ treo của tay đỡ mà còn cả phần gắn bộ giảm thanh của tay đỡ gói chông ít nhất một trong số lớp và vành của bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, mặc dù ít nhất một phần của phần gắn bộ giảm thanh gói chông bánh sau trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần này là nhỏ trên hình chiếu nhìn từ một bên. Hơn nữa, vì đầu sau của tay đỡ được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau, phần gắn bộ giảm thanh cũng được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay của bánh sau. Do vậy, phần gắn bộ giảm thanh ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau.

Phần gắn bộ giảm thanh được sắp xếp về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo.

Theo kết cấu này, vì đầu trước của phần gắn bộ giảm thanh được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu sau của phần gắn bộ treo, khoảng cách theo hướng trước - sau từ phần gắn bộ giảm thanh tới đầu sau của bộ giảm thanh giảm. Khi khoảng cách này dài, vì tải như mômen chẳng hạn tác động vào phần gắn bộ giảm thanh từ bộ giảm thanh gia tăng, là cần thiết để gia tăng độ cứng vững của phần gắn bộ giảm thanh. Việc này dẫn tới sự gia tăng về kích cỡ của phần gắn bộ giảm thanh. Do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ phần gắn bộ giảm thanh bằng cách rút ngắn khoảng cách theo hướng trước - sau từ phần gắn bộ giảm thanh tới đầu sau của bộ giảm thanh.

Phần gắn bộ treo được sắp xếp phía trên trục tâm quay của bánh sau, và phần gắn bộ giảm thanh được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo và cao hơn so với phần gắn bộ treo.

Theo kết cấu này, đầu dưới của phần gắn bộ treo được sắp xếp phía trên trục tâm quay của bánh sau. Đầu trước của phần gắn bộ giảm thanh được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu sau của phần gắn bộ treo. Hơn nữa, đầu dưới của phần gắn bộ giảm thanh được sắp xếp phía trên đầu trên của phần gắn bộ treo. Do vậy, phần gắn bộ giảm thanh kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo trong lúc di chuyển lên phía trên ra xa trục tâm quay của bánh sau.

Như được mô tả trên đây, là có thể để rút ngắn khoảng cách theo hướng trước - sau từ phần gắn bộ giảm thanh tới đầu sau của bộ giảm thanh bằng cách sắp xếp phần gắn bộ giảm thanh về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo. Hơn nữa, là có thể để làm giảm mức giảm của khoảng cách ngắn nhất từ phần gắn bộ giảm thanh tới trục tâm quay của bánh sau bằng cách sắp xếp phần gắn bộ giảm thanh phía trên phần gắn bộ treo. Khi tay đỡ được sắp xếp gần trục tâm quay của bánh sau, tay đỡ có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau. Do vậy, là có thể để làm giảm tải tác động vào phần gắn bộ giảm thanh từ bộ giảm thanh trong lúc ngăn ngừa hoặc làm giảm tới mức nhỏ nhất sự phá hỏng tính dễ thi công khi thay thế bánh sau.

Phần gắn bộ giảm thanh kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo và trở nên mỏng hơn trên hình chiếu nhìn từ một bên khi phần gắn bộ giảm thanh di chuyển ra xa phần gắn bộ treo.

Theo kết cấu này, phần gắn bộ giảm thanh kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo và trở nên mỏng hơn trên hình chiếu nhìn từ một bên khi phần gắn bộ giảm thanh di chuyển ra xa phần gắn bộ treo. Đó là, bề rộng của phần gắn bộ giảm thanh trên hình chiếu nhìn từ một bên giảm liên tục hoặc từng bước khi phần gắn bộ giảm thanh di chuyển ra xa phần gắn bộ treo. Do vậy, bánh sau ít có khả năng chạm tới phần gắn bộ giảm thanh khi thực hiện việc lắp ráp và tháo bánh sau. Kết quả là, tay đỡ ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau.

Đầu trong của phần gắn bộ treo theo phương bề rộng phương tiện được sắp xếp trên mặt phẳng thẳng đứng đi qua đầu trong của phần gắn bộ giảm thanh theo phương bề rộng phương tiện và vuông góc với phương bề rộng phương tiện, hoặc được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với mặt phẳng.

Theo kết cấu này, đầu trong của phần gắn bộ treo được sắp xếp trên mặt phẳng thẳng đứng đi qua đầu trong của phần gắn bộ giảm thanh và vuông góc với phương bề rộng phương tiện, hoặc được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với mặt phẳng. Do vậy, bánh sau ít có khả năng chạm vào phần gắn bộ treo so với trường hợp trong đó đầu trong của phần gắn bộ treo được sắp xếp vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện hơn so với mặt phẳng. Do vậy, là có thể dễ cải thiện tính dễ thi công khi thay thế bánh sau.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên còn gồm bulông hoặc đai ốc được để lộ ra trên hình chiếu nhìn từ một bên và được sắp xếp để bắt chặt giá treo vào phần gắn bộ giảm thanh.

Theo kết cấu này, bulông hoặc đai ốc bắt chặt giá treo của hệ thống xả vào phần gắn bộ giảm thanh hoặc tay đỡ, không gối chồng phần bất kỳ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trên hình chiếu nhìn từ một bên và được để lộ ra trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, không có bộ phận trên đường (còn gọi là đường dẫn công cụ) mà công cụ để quay bulông hoặc đai ốc đi qua đó. Do vậy, là có thể dễ rút ngắn thời gian cần thiết cho việc thay thế bánh sau.

Theo sáng chế, là có thể dễ đưa ra phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên trong đó việc lắp ráp và tháo bánh sau là dễ dàng và có thể làm giảm rung động được truyền cho người điều khiển.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của cụm đựng đĩa.

FIG.6A là hình vẽ minh họa sơ lược liên kết chống rung khi được nhìn lên phía trên.

FIG.6B là hình vẽ mặt cắt thể hiện liên kết chống rung được cắt dọc theo đường cắt VIB-VIB được chỉ ra trên FIG.6A.

FIG.6C là hình vẽ mặt cắt thể hiện liên kết chống rung được cắt dọc theo đường cắt VIC-VIC được chỉ ra trên FIG.6A.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ treo sau.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ giảm chấn thủy lực được bố trí ở bộ treo sau.

FIG.9 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện FIG.9 trong đó giá treo trên, giá treo dưới và giá lắp dưới không được lắp.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên với tấm che bên ngoài, yên và hộp chứa vật dụng được tháo ra.

FIG.12 là hình vẽ nhìn từ trên trong đó một phần trên FIG.11 gồm bộ treo sau và

bộ giảm thanh được phóng to.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ phải để mô tả góc nghiêng của bộ treo sau.

FIG.14 là hình vẽ dạng sơ đồ để mô tả phản lực của bộ treo sau.

Mô tả chi tiết phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Sau đây, các phương án được ưu tiên của sáng chế sẽ được mô tả chi tiết có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn được đặt trên mặt đường nằm ngang Rs sẽ được mô tả sau đây trừ khi thông báo cụ thể được đưa ra. Tư thế chuẩn là tư thế theo đó tay lái 14 được bố trí ở vị trí di chuyển thẳng (vị trí của tay lái 14 được thể hiện trên FIG.3) mà tại đó phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 di chuyển thẳng và trục tâm quay C1 của bánh sau Rw nằm ngang.

Các hướng trước - sau, lên - xuống và phải - trái trong phần mô tả sau được xác định dựa trên phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 ở tư thế chuẩn. Hướng phải - trái tương ứng với phương bề rộng phương tiện. Trục tâm phương tiện WO (xem FIG.3) 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. Hình chiếu nhìn từ trên và hình chiếu nhìn từ một bên trong phần mô tả sau lần lượt có nghĩa là hình chiếu nhìn từ trên và hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 trừ khi thông báo cụ thể được đưa ra. Thuật ngữ “đầu trên” trong phần mô tả sau có nghĩa là phần ở phía trên nhất của một bộ phận. Tức là, thuật ngữ “đầu trên” có nghĩa là đầu ở phía trên nhất. Cùng cách thức này áp dụng cho đầu dưới, đầu trước, đầu sau, đầu phải, đầu trái, đầu ngoài và đầu trong.

Trước hết, kết cấu cơ bản của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 sẽ được mô tả.

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 theo một phương án được ưu tiên của sáng chế. FIG.2, FIG.3 và FIG.4 lần lượt là hình vẽ nhìn từ trái, hình vẽ nhìn từ trên và hình vẽ nhìn từ phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. Các mũi tên U và F trên FIG.1 lần lượt chỉ ra hướng

lên phía trên và hướng ra phía trước của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Mũi tên L trên FIG.2 chỉ ra hướng bên trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Cùng cách thức này áp dụng cho các hình vẽ khác.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 là xe scutơ chẳng hạn. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm khung thân 2 được che với tấm che bên ngoài 39. Khung thân 2 gồm ống cổ 3 kéo dài chéo về phía sau và lên phía trên. Như được thể hiện trên FIG.2, khung thân 2 còn gồm khung đi xuống 4 kéo dài chéo về phía sau và xuống phía dưới từ ống cổ 3 và cặp khung dưới 5 kéo dài chéo về phía sau và lên phía trên từ khung đi xuống 4. Khung đi xuống 4 và các khung dưới 5 là các bộ phận kim loại rỗng chẳng hạn. Đầu trước của cặp khung dưới 5 được sắp xếp phía dưới ống cổ 3. Cặp khung dưới 5 gối chồng nhau trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm yên kiểu ngồi chân đế hai bên 11 cho người điều khiển và hộp chứa vật dụng 12 được sắp xếp bên dưới yên 11. FIG.1 thể hiện một ví dụ trong đó yên 11 gồm yên chính 11m cho người điều khiển và yên sau 11t cho hành khách ngồi sau. Yên 11 có thể là yên một chỗ ngồi. Yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được sắp xếp phía sau ống cổ 3. Miệng được bố trí tại phần đầu trên của hộp chứa vật dụng 12 được mở ra và đóng kín bởi yên 11. FIG.1 thể hiện trạng thái mà yên 11 được sắp xếp ở vị trí đóng mà miệng của hộp chứa vật dụng 12 được đóng kín bởi yên 11.

Yên 11 được liên kết với khung thân 2 qua hộp chứa vật dụng 12. Như được thể hiện 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 chứa vật dụng 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 việc dùng các bulông.

Các giá đỡ trước 7 được sắp xếp ở vị trí ra phía trước hơn so với giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9. Khoảng hở giữa cặp giá đỡ trước 7 theo phương bề rộng phương tiện hẹp hơn so với khoảng hở giữa giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 theo phương bề rộng phương tiện. Các giá đỡ trước 7 được sắp xếp vào phía 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 sắp xếp ở phía trước bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ trên. Giá đỡ sau phải 8 và giá đỡ sau trái 9 được sắp xếp ra phía 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 kim loại, ví dụ. Giá đỡ sau phải 8 kéo dài về phía sau từ khung dưới phải 5 và giá đỡ sau trái 9 kéo dài về phía sau từ khung dưới trái 5. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu sau 9r của giá đỡ sau trái 9. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 tương ứng với đầu sau 2r của khung thân 2 mà nằm tại vị trí ở phía sau nhất của khung thân 2. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp tại vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Ngược lại, đầu sau 11r (xem FIG.1) của yên 11 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw.

Như được thể hiện trên FIG.2, cơ cấu lái 13 để lái phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tay lái 14 để được thao tác bởi người điều khiển và càng trước 16 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 sắp xếp sang phải và trái của bánh trước Fw và trục lái 15 được lắp ở ống cổ 3. Bánh trước Fw gồm lớp cao su T 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 các nan hoa S kéo dài từ đường tròn ngoài của moayơ H tới đường tròn trong của 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 liên kết với phần đầu trên của trục lái 15. Tay lái 14 được sắp xếp trên ống cổ 3. Khi tay lái 14 được thao tác, bánh trước Fw quay sang trái và sang phải quanh trục tâm của ống cổ 3 cùng với tay lái 14 và càng trước 16. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 do vậy được đánh lái.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm động đưa 21 có thể xoay được thẳng đứng so với khung thân 2. Cụm động đưa 21 là một ví dụ về cụm công suất để dẫn động phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Cụm động đưa 21 gồm động cơ 22 sinh công suất để làm quay bánh sau Rw và cơ cấu truyền

động 23 truyền công suất của động cơ 22 về phía bánh sau Rw. Động cơ 22 được gắn vào khung thân 2 qua liên kết chống rung 24. 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. Bánh sau Rw và cụm đựng đĩa 21 có thể xoay được thẳng đứng so với khung thân 2 quanh các trục xoay nằm ngang Ap1 và Ap2 đi qua liên kết chống rung 24 theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.3, bánh sau Rw được sắp xếp sang bên phải của cụm đựng đĩa 21. Bánh sau Rw được đỡ theo cách quay được bởi cụm đựng đĩa 21. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bộ treo sau 26 hấp thụ rung động của cụm đựng đĩa 21. Phần đầu trên của bộ treo sau 26 được gắn vào khung thân 2 và phần đầu dưới của bộ treo sau 26 được gắn vào cụm đựng đĩa 21. Bộ treo sau 26 được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau Rw. Bộ treo sau 26 do đó được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với bánh sau Rw.

Số lượng của các bộ treo sau 26 được lắp ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 là một. Nói cách khác, chỉ một bộ treo sau 26 duy nhất được bố trí cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Như được thể hiện trên FIG.4, bộ treo sau 26 gói chồng bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ treo sau 26 được sắp xếp toàn bộ ở vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Bộ treo sau 26 được sắp xếp bên dưới hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Không phần nào của bộ treo sau 26 gói chồng hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ít nhất một phần của bộ treo sau 26 có thể gói chồng hộp chứa vật dụng 12 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.2, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm bình nhiên liệu 27 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 sắp xếp bên dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1) được mô tả dưới đây. Bình nhiên liệu 27 có thể được sắp xếp ở vị trí khác với khoảng không bên dưới bản đế chân 44. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp giữa cặp khung dưới 5 theo phương bề rộng phương tiện. Bình nhiên liệu 27 được sắp xếp ở phía trước động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ trên. Nắp miệng nạp nhiên liệu 29 để mở và đóng kín cửa nạp nhiên liệu được sắp xếp ra phía ngoài của ống cổ 3 theo

phương bề rộng phương tiện. Nhiên liệu đã chảy qua 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 thể hiện trên FIG.3, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm hộp bộ lọc không khí 30 chứa trong đó phần tử E được sắp xếp để loại bỏ dị vật khỏi không khí được cấp cho động cơ 22 và ống nạp 31 được sắp xếp để dẫn hướng không khí từ hộp bộ lọc không khí 30 tới động cơ 22. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm hệ thống xả 32 được sắp xếp để thải khí xả được sinh ra trong động cơ 22 tới môi trường. Hệ thống xả 32 gồm ống xả 33 được sắp xếp để dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ 22 ở phía sau và bộ giảm thanh 34 được sắp xếp để thải khí xả được dẫn hướng bởi ống xả 33 từ cổng xả 34p được làm hở ra môi trường.

Hộp bộ lọc không khí 30 được sắp xếp trên cơ cấu truyền động 23. Động cơ 22 được sắp xếp ở phía trước hộp bộ lọc không khí 30 trên hình chiếu nhìn từ trên. Ống nạp 31 kéo dài ra phía trước từ hộp bộ lọc không khí 30. Như được thể hiện trên FIG.4, ống xả 33 kéo dài về phía sau từ động cơ 22. Bộ giảm thanh 34 kéo dài về phía sau từ ống xả 33. Bộ giảm thanh 34 được sắp xếp sang bên phải hơn so với bánh sau R_w và gối chông bánh sau R_w trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ống xả 33 và bộ giảm thanh 34 có thể xoay được thẳng đứng so với khung thân 2 cùng với bánh sau R_w và cụm đung đưa 21.

Như được thể hiện trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm đèn trước 35 được sắp xếp để phát ra ánh sáng ra phía trước và hai đèn chớp trước 36 được sắp xếp để chớp sáng đáp lại thao tác bởi người điều khiển. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 còn gồm đèn sau 37 được sắp xếp để phát ra ánh sáng về phía sau và hai đèn chớp sau 38 được sắp xếp để chớp sáng đáp lại thao tác bởi người điều khiển. Đèn trước 35 và các đèn chớp trước 36 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với yên 11. Đèn sau 37 và các đèn chớp sau 38 được sắp xếp tại các vị trí về phía sau hơn so với đầu trước R_f của bánh sau R_w .

Tấm che bên ngoài 39 của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm tấm che tay lái 40 được sắp xếp ở phía trước và phía sau tay lái 14, tấm che trước

41 được sắp xếp ở phía trước ống cổ 3 và tấm chắn chân 42 được sắp xếp phía sau ống cổ 3. Tấm chắn chân 42 được sắp xếp giữa ống cổ 3 và yên 11 theo hướng trước - sau. Chấn bụn trước 43 của tấm che bên ngoài 39 được sắp xếp trên bánh trước Fw. Chấn bụn trước 43 được sắp xếp để quay sang trái và sang phải cùng với bánh trước Fw. Tấm che tay lái 40 được sắp xếp để quay sang trái và sang phải cùng với tay lái 14.

Tấm che bên ngoài 39 gồm bản đế chân 44 được sắp xếp trên cặp khung dưới 5, cặp tấm che phía dưới 45 lần lượt được sắp xếp sang bên phải và bên trái của cặp khung dưới 5, và tấm che dưới 46 được sắp xếp phía dưới yên 11. Tấm che dưới 46 được sắp xếp phía sau tấm chắn chân 42. Tấm che bên ngoài 39 tạo ra khoảng không để chân SL giữa tấm chắn chân 42 và tấm che dưới 46 theo hướng trước - sau mà chân và bàn chân của người điều khiển ngồi trên yên 11 được đặt trong đó.

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 từ đầu phải của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 tới đầu trái của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương bề rộng phương tiện. Mặt phẳng 44s có thể là mặt phẳng hoàn toàn không có lồi - lõm hoặc có thể là mặt gần như phẳng được bố trí với các phần lồi hoặc các phần lõm không ảnh hưởng đến việc đặt bàn chân trên đó (ví dụ, các phần lồi hoặc các phần lõm bằng từ 1 đến 2cm hoặc tương tự). Khi bàn chân của người điều khiển ngồi trên yên 11 được đặt trên mặt phẳng 44s, các chân của người điều khiển được đặt phía sau tấm chắn chân 42.

Tấm che bên ngoài 39 gồm cặp tấm che phía bên 47 lần lượt được sắp xếp sang bên phải và bên trái của hộp chứa vật dụng 12 và chấn bụn sau 49 được sắp xếp trên và phía sau bánh sau Rw. Chấn bụn sau 49 được đỡ bởi hộp chứa vật dụng 12 qua giá đỡ 48 kéo dài về phía sau từ hộp chứa vật dụng 12. Chấn bụn sau 49 kéo dài xuống phía dưới từ giá đỡ 48. Hai đèn chớp sau 38 được gắn vào chấn bụn sau 49. Đèn sau 37 được gắn vào khung thân 2 qua hộp chứa vật dụng 12. Đèn sau 37 được sắp xếp phía sau hộp chứa vật dụng 12.

Như được thể hiện trên FIG.4, các khung dưới 5 mỗi khung gồm khung trước 51 được sắp xếp phía dưới bản đế chân 44 (xem FIG.1), khung sau 53 được sắp xếp 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 chéo lên phía trên và về phía sau từ khung đi xuống 4, và khung sau 53 kéo dài chéo lên phía trên và về phía sau từ khung góc 52.

Khung sau 53 gối chồng động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Khung sau 53 được sắp xếp ở phía trước bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ treo sau 26 kéo dài chéo xuống phía dưới và về phía sau từ giá đỡ sau phải 8 được cố định vào khung sau 53. Khung sau 53 được làm nghiêng về phía sau trên hình chiếu nhìn từ một bên, trong lúc bộ treo sau 26 được làm nghiêng ra phía trước trên hình chiếu nhìn từ một bên. Khung sau 53 và bộ treo sau 26 được đặt cách nhau một khoảng cách theo hướng trước - sau. Quạt làm mát 78 được mô tả dưới đây được sắp xếp giữa khung sau 53 và bộ treo sau 26 theo hướng trước - sau trên hình chiếu nhìn từ một bên. Bộ treo sau 26 được sắp xếp phía trên quạt làm mát 78 và gối chồng quạt làm mát 78 trên hình chiếu nhìn từ trên.

Như được thể hiện trên FIG.4, ống xả 33 được sắp xếp phía dưới khung sau 53 và bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần đầu trước của ống xả 33 được sắp xếp bên dưới động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần đầu sau của ống xả 33 được sắp xếp bên dưới bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Quạt làm mát 78 được sắp xếp trên ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Quạt làm mát 78 được sắp xếp trong phạm vi khoảng không hình tam giác được bao quanh bởi khung sau 53, bộ treo sau 26 và ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Đầu trên của khung sau 53 tương ứng với các đầu trên 5u của các khung dưới 5. Đầu sau của khung sau 53 tương ứng với các đầu sau 5r của các 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 sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với các đầu sau 5r của các khung dưới 5. Đầu sau 2r của giá đỡ sau phải 8 tương ứng với đầu sau 2r của khung thân 2. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía dưới các đầu sau 5r của các khung dưới 5.

Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu dưới 3L của ống cổ 3. Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với xi lanh 57 (xem FIG.5) được mô tả dưới đây. Các đầu trên 5u của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 được mô tả dưới đây. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp tại các vị

trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với đầu trên 26u của bộ treo sau 26. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với đầu trên Ru của bánh sau Rw. Các đầu sau 5r của các khung dưới 5 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw.

Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía dưới đầu dưới 3L của ống cổ 3. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên xi lanh 57. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên đầu trên Ru của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp tại vị trí ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Đầu sau 2r của khung thân 2 được sắp xếp phía trên đầu trên 26u của bộ treo sau 26.

Tiếp theo, cụm động cơ 21 sẽ được mô tả.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của cụm động cơ 21.

Như được mô tả trên đây, cụm động cơ 21 gồm động cơ 22 và cơ cấu truyền động 23. Động cơ 22 gồm pitông 54 được sắp xếp để chuyển động tịnh tiến qua lại theo sự đốt cháy nhiên liệu, xi lanh 57 chứa pitông 54 trong đó, trục khuỷu 55 được sắp xếp để quay theo chuyển động tịnh tiến qua lại của pitông 54 và thanh truyền 56 nối pitông 54 và trục khuỷu 55. FIG.5 thể hiện một ví dụ trong đó trục tâm Lc của xi lanh 57 kéo dài theo hướng trước - sau trên hình chiếu nhìn từ trên, trong lúc trục quay Ac của trục khuỷu 55 kéo dài theo hướng phải - trái trên hình chiếu nhìn từ trên. Các hướng của trục tâm Lc của xi lanh 57 và trục quay Ac của trục khuỷu 55 không bị giới hạn ở đó.

Xi lanh 57 gồm thân xi lanh 59 chứa pitông 54 trong đó và đầu xi lanh 58 cùng với pitông 54 và thân xi lanh 59 tạo ra khoang đốt 60 mà hỗn hợp không khí - nhiên liệu được đốt cháy trong đó. Động cơ 22 gồm bugi đánh lửa 61 được sắp xếp để đốt cháy hỗn hợp không khí - nhiên liệu bên trong khoang đốt 60, xupáp nạp được sắp xếp để mở và đóng kín cổng nạp mà hở tại mặt trong của khoang đốt 60 và xupáp xả được sắp xếp để mở và đóng kín cổng xả mà hở tại mặt trong của khoang đốt 60. Không khí

được cấp qua cổng nạp vào trong khoang đốt 60 và khí xả được thải ra từ khoang đốt 60 qua cổng xả.

Cơ cấu truyền động 23 gồm bộ truyền động biến thiên liên tục (Continuously Variable Transmission - CVT) truyền động đai 62 được sắp xếp để truyền chuyển động quay về phía bánh sau Rw trong lúc thay đổi liên tục tốc độ của chuyển động quay được truyền từ động cơ 22. CVT 62 gồm puli dẫn động 63 được sắp xếp để quay cùng với trục khuỷu 55, puli bị dẫn động 65 được sắp xếp phía sau puli dẫn động 63, đai vô tận 64 được cuốn quanh puli dẫn động 63 và puli bị dẫn động 65, và trục thứ cấp 67 được liên kết 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 chuyển động quay được biến đổi liên tục bởi puli dẫn động 63, đai vô tận 64 và puli bị dẫn động 65. Kết cấu này làm cho chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho trục thứ cấp 67.

Cơ cấu truyền động 23 còn gồm các bánh răng giảm tốc 68 được sắp xếp để truyền chuyển động quay về phía bánh sau Rw trong lúc giảm tốc độ của chuyển động quay được truyền từ CVT 62. Các bánh răng giảm tốc 68 gồm bánh răng dẫn động 69 được sắp xếp để quay cùng với trục thứ cấp 67, bánh răng ngược hướng 70 được gài khớp với bánh răng dẫn động 69 và bánh răng bị dẫn động 71 được gài khớp với bánh răng ngược hướng 70. Chuyển động quay của trục thứ cấp 67 được truyền qua bánh răng dẫn động 69 và bánh răng ngược hướng 70 tới bánh răng bị dẫn động 71. Trục bánh 72 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện được lắp vào bánh răng bị dẫn động 71 để cho quay cùng với bánh răng bị dẫn động 71. Trục bánh 72 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 với đai ốc trục Na. Kết cấu này làm cho chuyển động quay của trục khuỷu 55 được truyền cho bánh sau Rw.

Động cơ 22 gồm các te 73 chứa trục khuỷu 55 trong đó. Cơ cấu truyền động 23 gồm hộp CVT 74 chứa CVT 62 trong đó. Khớp ly hợp ly tâm 66 và các bánh răng giảm tốc 68 cũng được chứa trong hộp CVT 74. Hộp CVT 74 gồm vỏ chính 75 được sắp xếp sang bên trái của các te 73 và vỏ bên 76 được sắp xếp sang bên trái của vỏ chính 75. Vỏ chính 75 và vỏ bên 76 chứa CVT 62 trong đó. Các te 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 từ vỏ chính 75 của hộp CVT 74 theo phương bề rộng phương tiện. Bánh sau Rw được đỡ bởi hộp CVT 74 qua trục bánh 72. Trục bánh 72 là trục côngxon nhô sang bên phải từ cơ cấu truyền động 23. Tức là, phần đầu trái của trục bánh 72 được đỡ bởi cơ cấu truyền động 23, trong khi đó phần đầu phải của trục bánh 72 không được đỡ bởi phần bất kỳ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1. Trục bánh 72 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện dọc theo trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Trục bánh 72 quay cùng với bánh sau Rw một khi nhận chuyển động quay của động cơ 22 được truyền bởi cơ cấu truyền động 23. Bánh sau Rw được sắp xếp giữa hộp CVT 74 và bộ giảm thanh 34 (xem FIG.4) theo phương bề rộng phương tiện.

Cụm động đưa 21 gồm máy phát điện 77 (ví dụ bánh đà từ tính) được sắp xếp để phát điện năng theo chuyển động quay của trục khuỷu 55, quạt làm mát 78 được sắp xếp để quay cùng với trục khuỷu 55 và vỏ bảo vệ 79 chứa máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 trong đó. Máy phát điện 77, quạt làm mát 78 và vỏ bảo vệ 79 được sắp xếp ở phía ngược với cơ cấu truyền động 23 đối với các te 73. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 được sắp xếp giữa các te 73 và vỏ bảo vệ 79 theo phương bề rộng phương tiện. Quạt làm mát 78 được sắp xếp ra phía ngoài của 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 là hình vẽ dạng sơ lược thể hiện liên kết chống rung 24 khi được quan sát lên phía trên. FIG.6B là hình vẽ mặt cắt thể hiện liên kết chống rung 24 được cắt dọc theo đường cắt VIB-VIB được thể hiện trên FIG.6A. FIG.6C là hình vẽ mặt cắt thể hiện mặt cắt của liên kết chống rung 24 được cắt dọc theo đường cắt VIC-VIC được thể hiện trên FIG.6A.

Như được thể hiện trên FIG.6A, liên kết chống rung 24 gồm bộ phận liên kết 82 được đặt vào giữa khung thân 2 và cụm động đưa 21, và ít nhất một cụm giảm chấn được sắp xếp để hấp thụ rung động của cụm động đưa 21. FIG.6A thể hiện một ví dụ trong đó liên kết chống rung 24 được bố trí với cặp cụm giảm chấn trước Df được đặt

vào giữa khung thân 2 và bộ phận liên kết 82 và cặp cụm giảm chấn sau Dr được đặt vào giữa bộ phận liên kết 82 và cụm đung đưa 21. Bộ phận liên kết 82 được liên kết với khung thân 2 qua cặp cụm giảm chấn trước Df và được liên kết vào cụm đung đưa 21 qua cặp cụm giảm chấn sau Dr.

Cụm đung đưa 21 có thể xoay được so với khung thân 2 quanh trục xoay trước Ap1 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện và có thể xoay được so với khung thân 2 quanh trục xoay sau Ap2 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Cặp cụm giảm chấn trước Df được sắp xếp trên trục xoay trước Ap1. Cặp cụm giảm chấn sau Dr được sắp xếp trên trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được sắp xếp tại vị trí ra phía trước hơn so với trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 được sắp xếp phía trên trục xoay sau Ap2. Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được sắp xếp tại các vị trí ra phía trước hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 (xem FIG.4). Trục xoay trước Ap1 và trục xoay sau Ap2 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55.

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

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

Như được thể hiện trên FIG.6B, các cụm giảm chấn trước Df mỗi cụm gồm thân đàn hồi hình trụ De được làm bằng 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. Các cụm giảm chấn khác như các cụm giảm chấn sau Dr chẳng hạn (cụm giảm chấn trên Du và cụm giảm chấn dưới DL được mô tả dưới đây) 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 bằng chất kết dính, v.v, và mặt biên trong của ống ngoài Do được nối vào mặt biên ngoài của thân đàn hồi De bằng chất kết dính, v.v.. Khi một lực được tác động cho việc quay tương đối của ống trong Di và ống ngoài Do, thân đàn hồi De bị biến dạng đàn hồi và do vậy ống trong Di và ống ngoài Do quay tương đối.

Ống ngoài Do của cụm giảm chấn trước Df được lắp vào trong và được cố định vào phần giữ trước 83. Các cụm giảm chấn trước Df được sắp xếp vào phía trong của các giá đỡ dưới 81 theo phương bề rộng phương tiện. Bulông B1 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 sắp xếp vào phía trong của 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 kẹp giữa bulông B1 và đai ốc N1 theo phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này làm cho ống trong Di của cụm giảm chấn trước Df được cố định vào giá đỡ dưới 81.

Như được thể hiện trên FIG.6C, ống ngoài Do của cụm giảm chấn sau Dr được lắp vào trong và được cố định vào phần giữ sau 86. Bulông B2 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 kẹp giữa bulông B2 và đai ốc N2 theo phương bề rộng phương tiện. Phần đế 85 của bộ phận liên kết 82 được kẹp giữa các ống trong Di của cặp cụm giảm chấn sau Dr theo phương bề rộng phương tiện. Kết cấu này làm cho 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, bộ treo sau 26 sẽ được mô tả.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ treo sau 26. FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện bên trong của bộ giảm chấn thủy lực 103 được bố trí ở bộ treo sau 26. FIG.9 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. Trên FIG.7, việc minh họa bulông Bu và bulông BL (xem FIG.11) được bỏ qua.

Như được thể hiện trên FIG.7, bộ treo sau 26 gồm giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 và giá lắp dưới 102 được gắn vào cụm đung đưa 21. Bộ treo sau 26 gồm

bộ giảm chấn thủy lực 103 được sắp xếp 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 thủy lực 103, cỡ chặn trên 105 và cỡ chặn dưới 106 đỡ lò xo cuộn 104, và vỏ bộ treo dạng hình trụ 107 bao quanh bộ giảm chấn thủy lực 103 và lò xo cuộn 104.

Giá lắp trên 101 được liên kết với phần đầu trên của bộ giảm chấn thủy lực 103. Giá lắp dưới 102 được liên kết với phần đầu dưới của bộ giảm chấn thủy lực 103. Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên giá lắp dưới 102 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp tại vị trí ra phía trước hơn so với giá lắp dưới 102 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Cỡ chặn trên 105 được bố trí trên giá lắp trên 101. Cỡ chặn dưới 106 được bố trí trên bộ giảm chấn thủy lực 103. Bộ giảm chấn thủy lực 103 được lắp vào trong lò xo cuộn 104. Lò xo cuộn 104 được kẹp giữa cỡ chặn trên 105 và cỡ chặn dưới 106 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thủy lực 103.

Bộ giảm chấn thủy lực 103 có thể duỗi và co theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thủy lực 103. Như được thể hiện trên FIG.8, bộ giảm chấn thủy lực 103 gồm ống hình trụ 108 chứa dầu trong đó, van pittông 110 được sắp xếp để di chuyển bên trong ống hình trụ 108 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thủy lực 103 và cần pittông 109 nhô ra từ ống hình trụ 108 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thủy lực 103 và được sắp xếp để di chuyển cùng với van pittông 110 theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thủy lực 103. FIG.8 thể hiện một ví dụ trong đó bộ giảm chấn thủy lực 103 là bộ giảm chấn hai ống và cần pittông 109 nhô lên phía trên từ ống hình trụ 108. Bộ giảm chấn thủy lực 103 có thể là bộ giảm chấn một ống. Cần pittông 109 có thể nhô xuống phía dưới từ ống hình trụ 108.

Như được thể hiện trên FIG.8, nếu bộ giảm chấn thủy lực 103 là bộ giảm chấn hai ống, ống hình trụ 108 gồm trụ trong 108i bao quanh van pittông 110 và trụ ngoài 108o bao quanh trụ trong 108i. Khoảng không bên trong của trụ trong 108i được phân chia bởi van pittông 110 thành khoang dầu O1 và khoang dầu O2 được tách nhau theo phương dọc trục Da của bộ giảm chấn thủy lực 103. Khoang chất lỏng F1 được tạo ra giữa trụ trong 108i và trụ ngoài 108o được nối vào khoang dầu O2 qua van để 111. Khoang dầu O1 và khoang dầu O2 chứa dầu trong đó và khoang chất lỏng F1 chứa dầu

và khí (như khí nitơ chẳng hạn) trong đó.

Bất kể đến việc liệu bộ giảm chấn thủy lực 103 là kiểu một ống trụ hoặc kiểu hai ống trụ, khoang dầu O1, khoang dầu O2 và khoang chất lỏng F1 mỗi khoang tạo ra một khoảng không đóng kín tách biệt với khoảng không bên ngoài ống hình trụ 108. Chất lỏng (dầu hoặc khí) bên trong ống hình trụ 108 do đó không thể chảy ra khỏi ống hình trụ 108. Bộ treo sau 26 không gồm bình chứa (còn gọi là bình phụ) riêng biệt với bộ giảm chấn thủy lực 103 và do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ bộ treo sau 26 và giảm trọng lượng của bộ treo sau 26.

Như được thể hiện trên FIG.7, giá lắp trên 101 được gắn vào khung thân 2 qua cụm giảm chấn trên Du. Bulông Bu (xem FIG.9) để cố định giá lắp trên 101 vào khung thân 2 được lắp vào trong lỗ lắp Hu xuyên qua giá lắp trên 101 theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn trên Du được lắp vào trong lỗ lắp 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 quay được so với khung thân 2 quanh trục tâm của lỗ lắp Hu kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Giá lắp dưới 102 được gắn vào cụm đung đưa 21 qua cụm giảm chấn dưới DL. Bulông BL (xem FIG.9) để cố định giá lắp dưới 102 vào cụm đung đưa 21 được lắp vào trong lỗ lắp HL 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.10) được bố trí ở cụm đung đưa 21. Cụm giảm chấn dưới DL có thể được giữ trên giá lắp dưới 102. Giá lắp dưới 102 có thể quay được so với cụm đung đưa 21 quanh trục tâm của lỗ lắp HL kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.9, giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp tại các vị trí về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ít nhất một phần của giá lắp dưới 102 được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp tại các vị trí về phía sau hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí cao hơn so với các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn

từ một bên.

Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp tại vị trí ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 gối chông bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 được sắp xếp phía trên hộp CVT 74 (xem FIG.5) trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 gối chông hộp CVT 74 (xem FIG.5) trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp phía dưới mặt trên của hộp CVT 74 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Giá lắp trên 101 được sắp xếp tại vị trí ra phía trước hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá lắp trên 101 và giá lắp dưới 102 được sắp xếp ở các vị trí thấp hơn so với đầu dưới 3L của ống cổ 3 (xem FIG.4) trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Giá lắp trên 101 được sắp xếp bên dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 trên hình chiếu nhìn từ trên. Tương tự, vỏ bộ treo 107 được sắp xếp bên dưới giá đỡ sau phải 8 và gối chông giá đỡ sau phải 8 trên hình chiếu nhìn từ trên. Đầu sau của cacte 73 được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với giá lắp trên 101 trên hình chiếu nhìn từ trên. Giá lắp dưới 102 được sắp xếp vào phía trong của ống xả 33 theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên.

Như được thể hiện trên FIG.7, lỗ lắp Hu được sắp xếp phía trên lỗ lắp HL trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu được sắp xếp ra phía trước hơn so với lỗ lắp HL trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu và lỗ lắp HL được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu được sắp xếp phía trên trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp HL được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của trục khuỷu 55 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu và lỗ lắp HL được sắp xếp về phía sau hơn so với các trục xoay

Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu và lỗ lắp HL được sắp xếp phía trên các trục xoay Ap1 và Ap2 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Lỗ lắp Hu và lỗ lắp HL được sắp xếp phía trên trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Lỗ lắp Hu được sắp xếp ra phía trước hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp HL được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu được sắp xếp ra phía trước hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp HL được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu và lỗ lắp HL được sắp xếp phía dưới đầu sau 2r của khung thân 2 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp Hu và lỗ lắp HL được sắp xếp phía dưới đầu dưới 3L (xem FIG.4) của ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Tiếp theo, hệ thống xả 32 sẽ được mô tả.

Như được mô tả trên đây, hệ thống xả 32 gồm ống xả 33 và bộ giảm thanh 34. Như được thể hiện trên FIG.9, bộ giảm thanh 34 gồm ống trước 34f được sắp xếp để dẫn hướng khí xả được thải ra từ ống xả 33 về phía sau, ống ngoài 34o bao quanh khoang giãn nở được sắp xếp để giãn nở khí xả được dẫn hướng bởi ống trước 34f, và ống sau 34r được sắp xếp để thải khí xả được giãn nở trong khoang giãn nở tới môi trường. Độ dài theo chu vi của ống ngoài 34o lớn hơn so với độ dài theo chu vi của ống xả 33.

Bộ giảm thanh 34 còn gồm chụp trước dạng ống 34F kéo dài từ ống trước 34f tới ống ngoài 34o trong lúc dày dần lên như ống ngoài 34o, và chụp sau hình dạng vòng 34R bao quanh ống sau 34r ở vị trí phía sau ống ngoài 34o. Đầu ở phía sau của ống sau 34r được để lộ ra từ chụp sau 34R và tạo ra cổng xả 34p được làm hở vào môi trường. Bộ giảm thanh 34 có thể còn gồm tấm che bên 34s (xem FIG.11) được sắp xếp ở bên phải của ống ngoài 34o và được cố định vào ống ngoài 34o.

Ngoài ống xả 33 và bộ giảm thanh 34, hệ thống xả 32 còn gồm ít nhất một giá treo được cố định vào cụm động cơ 21. FIG.9 thể hiện một ví dụ trong đó hai giá treo, tức là giá treo trên 91u và giá treo dưới 91L được bố trí ở hệ thống xả 32. Bộ giảm thanh 34 được cố định vào giá treo trên 91u và giá treo dưới 91L. Phần đầu sau của ống xả 33 được cố định vào bộ giảm thanh 34. Phần đầu trước của ống xả 33 được cố

định vào động cơ 22. Do vậy, ống xả 33 và bộ giảm thanh 34 được cố định vào cụm đưng đưa 21 qua giá treo trên 91u và giá treo dưới 91L.

Như được thể hiện trên FIG.9, giá treo trên 91u kéo dài lên phía trên từ bộ giảm thanh 34. Giá treo trên 91u được sắp xếp trên bộ giảm thanh 34 và gối chông bộ giảm thanh 34 trên hình chiếu nhìn từ trên. Giá treo dưới 91L được sắp xếp vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện hơn so với bộ giảm thanh 34 và gối chông bộ giảm thanh 34 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá treo dưới 91L được sắp xếp vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện hơn so với ống xả 33 và gối chông ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giá treo dưới 91L kéo dài ra phía trước từ bộ giảm thanh 34.

Giá treo trên 91u tiếp xúc với mặt ngoài của bộ giảm thanh 34 gồm mặt biên ngoài của ống ngoài 34o, và được cố định vào mặt ngoài của bộ giảm thanh 34. Giá treo dưới 91L cũng tiếp xúc với mặt ngoài của bộ giảm thanh 34 và được cố định vào mặt ngoài của bộ giảm thanh 34. Giá treo trên 91u có thể được cố định vào bộ giảm thanh 34 bằng bulông hoặc bằng cách hàn, hoặc có thể được cố định vào bộ giảm thanh 34 bởi phương pháp khác với các phương pháp này như phương pháp gia công dẻo chẳng hạn. Cùng cách thức như vậy áp dụng cho giá treo dưới 91L. Ít nhất một trong số giá treo trên 91u và giá treo dưới 91L có thể tiếp xúc với cả ống xả 33 và bộ giảm thanh 34, hoặc có thể tiếp xúc chỉ với ống xả 33.

Tiếp theo, tay đỡ 25 của cụm đưng đưa 21 sẽ được mô tả.

FIG.10 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện FIG.9 trong đó giá treo trên 91u, giá treo dưới 91L, giá lắp dưới 102 được loại trừ. FIG.11 là hình vẽ nhìn từ trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 với tấm che bên ngoài 39, yên 11 và hộp chứa vật dụng 12 được tháo ra. FIG.12 là hình vẽ nhìn từ trên trong đó một phần của FIG.11 gồm bộ treo sau 26 và bộ giảm thanh 34 được phóng to. Trong hình chữ nhật có đường đứt nét xen kẽ dài và ngắn trên FIG.12, vùng lân cận của tay đỡ 25 được thể hiện và phóng to hơn nữa.

Như được thể hiện trên FIG.9, cụm đưng đưa 21 gồm tay đỡ 25 được đỡ bởi bộ treo sau 26. Tay đỡ 25 kéo dài về phía sau từ cacte 73. Tay đỡ 25 là phần được sắp xếp sang bên phải hơn so với mặt bên phải của bánh sau Rw và được bao quanh bởi đường

tròn ngoài To của lớp T của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Tay đỡ 25 có thể liền khối với cacte 73, hoặc có thể là bộ phận tách biệt với cacte 73 và được cố định vào cacte 73 bởi ít nhất một trong số bulông, phương pháp hàn và phương pháp gia công dẻo.

Giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 được gắn vào tay đỡ 25. Giá treo trên 91u của hệ thống xả 32 cũng được gắn vào tay đỡ 25. Giá treo dưới 91L của hệ thống xả 32 được gắn vào cacte 73. Tay đỡ 25 gồm phần gắn bộ treo 93 mà bộ treo sau 26 được gắn vào đó, và phần gắn bộ giảm thanh trên 92u mà giá treo trên 91u được gắn vào đó.

Như được thể hiện trên FIG.10, phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp sang bên phải hơn so với mặt bên phải của bánh sau Rw, đó là, mặt bên phải của lớp T của bánh sau Rw và mặt bên phải của vành R của bánh W của bánh sau Rw. Phần gắn bộ treo 93 gói chồng vành R của bánh W của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp bên trong đường tròn ngoài To của lớp T của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, phần gắn bộ treo 93 được bao quanh bởi đường tròn ngoài To của lớp T của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp phía trên trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.12, giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 gồm cặp tám bên 102s song song quay vào nhau và tám đế 102b kéo dài từ một trong số các tám bên 102s tới tám kia trong số các tám bên 102s. Cặp tám bên 102s được sắp xếp lần lượt ở bên trái và bên phải của phần gắn bộ treo 93. Tám đế 102b được sắp xếp trên phần gắn bộ treo 93. Cụm giảm chấn dưới DL được mô tả trên đây (xem FIG.7) được sắp xếp giữa cặp tám bên 102s theo phương bề rộng phương tiện. Cụm giảm chấn dưới DL được sắp xếp trong phạm vi lỗ giữ Hr xuyên qua phần gắn bộ treo 93 theo phương bề rộng phương tiện, và được giữ bởi phần gắn bộ treo 93.

Như được thể hiện trên FIG.12, cụm giảm chấn dưới DL (xem FIG.7) được liên kết với giá lắp dưới 102 của bộ treo sau 26 bởi bulông BL và đai ốc NL. Phần trục của

bulông BL xuyên qua cặp tấm bên 102s và cụm giảm chấn dưới DL theo phương bề rộng phương tiện. Phần đầu của bulông BL được sắp xếp vào phía trong của cặp tấm bên 102s theo phương bề rộng phương tiện.

Đai ốc NL được sắp xếp ra phía ngoài của cặp tấm bên 102s theo phương bề rộng phương tiện và được gắn vào phần trục của bulông BL. Cặp tấm bên 102s được kẹp giữa bởi bulông BL và đai ốc NL theo phương bề rộng phương tiện và ép vào cụm giảm chấn dưới DL. Do vậy, cặp tấm bên 102s được cố định vào cụm giảm chấn dưới DL. Giá lắp dưới 102 có thể quay được so với phần gắn bộ treo 93 quanh trục tâm của bulông BL kéo dài theo phương bề rộng phương tiện.

Như được thể hiện trên FIG.11, như với phần gắn bộ treo 93, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp sang bên phải hơn so với mặt bên phải của bánh sau Rw. Ít nhất một trong số phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L có thể gối chồng bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, hoặc có thể không gối chồng bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Như được thể hiện trên FIG.12, ít nhất một phần của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L.

Như được thể hiện trên FIG.10, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp về phía sau hơn so với trục quay Ac của động cơ 22 (tương ứng với trục quay Ac của trục khuỷu 55). Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp trên bộ giảm thanh 34 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp trên ống xả 33 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp phía trên phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L. Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp về phía sau hơn so với phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L. Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u kéo dài chéo về phía sau và lên phía trên từ phần gắn bộ treo 93 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp ở vị trí cao hơn so với phần gắn bộ treo 93 và về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo 93. Trên

hình chiếu nhìn từ một bên, phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp ở vị trí thấp hơn so với phần gắn bộ treo 93 và ra phía trước hơn so với phần gắn bộ treo 93.

Phần bắt kỳ của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u không gối chồng phần gắn bộ treo 93 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Tương tự, phần bắt kỳ của phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L không gối chồng phần gắn bộ treo 93 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Ít nhất một trong số phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L có thể gối chồng ít nhất một trong số lớp T và vành R của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. FIG.10 thể hiện một ví dụ trong đó phần gắn bộ giảm thanh trên 92u gối chồng vành R của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L không gối chồng bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Đầu sau của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u tương ứng với đầu sau 25r của tay đỡ 25. Đầu sau 25r của tay đỡ 25 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Do vậy, mỗi phần của tay đỡ 25 gồm phần gắn bộ treo 93, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Tay đỡ 25 được sắp xếp sang bên phải hơn so với mặt bên phải của bánh sau Rw. Đầu sau 25r của tay đỡ 25 được sắp xếp bên trong lớp T của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên và được bao quanh bởi đường tròn ngoài To của lớp T của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Đầu sau 25r của tay đỡ 25 có thể hoặc có thể không gối chồng lớp T của vành R của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp phía trên trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp phía trên trục quay Ac của động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp phía dưới đầu trên 34u của bộ giảm thanh 34 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp phía dưới trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp phía dưới đầu dưới 34L của bộ giảm thanh 34 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Bulông B3 được mô tả dưới đây được lắp vào trong lỗ lắp H3 xuyên qua phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện. Bulông B4 được mô tả dưới đây được lắp vào trong lỗ lắp H4 xuyên qua phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L theo phương bề rộng phương tiện. Lỗ lắp H3 của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp phía trên trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp H3 của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp phía trên trục quay Ac của động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp H4 của phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp phía dưới trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp H4 của phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được sắp xếp phía dưới trục quay Ac của động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo 93 trên hình chiếu nhìn từ một bên trong lúc di chuyển ra xa trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Đó là, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u kéo dài không chỉ trên đường tuyến tính kéo dài từ phần gắn bộ treo 93 tới trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, mà còn theo hướng di chuyển ra xa đường này trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lỗ lắp H3 của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo 93 và cao hơn so với phần gắn bộ treo 93. Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u trở nên mỏng hơn khi phần gắn bộ giảm thanh trên 92u di chuyển ra xa phần gắn bộ treo 93 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.12, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo 93 trên hình chiếu nhìn từ trên. Ít nhất một phần của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u có thể được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với đầu trong 93i của phần gắn bộ treo 93 theo phương bề rộng phương tiện. Ít nhất một phần của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u có thể được sắp xếp vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện hơn so với đầu ngoài 93o của phần gắn bộ treo 93 theo phương bề rộng phương tiện.

FIG.12 thể hiện một ví dụ trong đó đầu trong 93i của phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp trên mặt phẳng thẳng đứng đi qua đầu trong 92i của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện và vuông góc với phương bề rộng phương tiện. Hơn nữa, ở ví dụ này, đầu ngoài 93o của phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp trên

mặt phẳng thẳng đứng đi qua đầu ngoài 92o của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện và vuông góc với phương bề rộng phương tiện. Cách sắp xếp của đầu trong 93i của phần gắn bộ treo 93 và đầu ngoài 93o của phần gắn bộ treo 93 không bị giới hạn ở kết cấu này.

Giá treo trên 91u được cố định vào phần gắn bộ giảm thanh trên 92u bởi bulông B3 và đai ốc N3. Giá treo trên 91u được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và gối chông phần gắn bộ giảm thanh trên 92u trên hình chiếu nhìn từ một bên. Mặt phía trong của giá treo trên 91u tiếp xúc với mặt phía ngoài của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u. Ít nhất một trong số bulông B3 và đai ốc N3 không gối chông phần bất kỳ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 trên hình chiếu nhìn từ một bên và được để lộ ra trên hình chiếu nhìn từ một bên. FIG.9 thể hiện một ví dụ trong đó đai ốc N3 nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.12, phần trục của bulông B3 xuyên qua giá treo trên 91u và phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện. Phần đầu của bulông B3 được sắp xếp vào phía trong của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện. Đai ốc N3 được sắp xếp ra phía ngoài của giá treo trên 91u theo phương bề rộng phương tiện và được gắn vào phần trục của bulông B3. Giá treo trên 91u và phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được kẹp giữa bởi bulông B3 và đai ốc N3 theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, giá treo trên 91u và phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được cố định vào nhau.

Giá treo dưới 91L được cố định vào phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L bởi bulông B4 và đai ốc N4. Giá treo dưới 91L được sắp xếp vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện hơn so với phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L và được gối chông với phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L. Mặt phía ngoài của giá treo dưới 91L tiếp xúc với mặt phía trong của phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L. Ít nhất một trong số bulông B4 và đai ốc N4 không gối chông phần bất kỳ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 trên hình chiếu nhìn từ một bên và được để lộ ra trên hình chiếu nhìn từ một bên. FIG.9 thể hiện một ví dụ trong đó đai ốc N4 nhìn thấy được trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.12, phần trục của bulông B4 xuyên qua giá treo dưới 91L và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L theo phương bề rộng phương tiện. Phần đầu của bulông B4 được sắp xếp vào phía trong của giá treo dưới 91L theo phương bề rộng phương tiện. Đai ốc N4 được sắp xếp ra phía ngoài của phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L theo phương bề rộng phương tiện và được gắn vào phần trục của bulông B4. Giá treo dưới 91L và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được kẹp giữa bởi bulông B4 và đai ốc N4 theo phương bề rộng phương tiện. Do vậy, giá treo dưới 91L và phần gắn bộ giảm thanh dưới 92L được cố định vào nhau.

Tiếp theo, góc nghiêng của bộ treo sau 26 sẽ được mô tả.

FIG.13 là hình vẽ nhìn từ phải để mô tả góc nghiêng của bộ treo sau 26. FIG.14 là hình vẽ dạng sơ đồ để mô tả phản lực của bộ treo sau 26.

Trục tâm của bộ giảm chấn thuỷ lực 103 (xem FIG.7) của bộ treo sau 26 tương ứng với trục tâm Ls của bộ treo sau 26. Như được thể hiện trên FIG.13, trục tâm Ls của bộ treo sau 26 được làm nghiêng ra phía trước. Đường thẳng đi qua tất cả các phần của trục tâm Ls của bộ treo sau 26 trên hình chiếu nhìn từ một bên được định nghĩa là đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 tương ứng với đường kéo dài của trục tâm Ls của bộ treo sau 26. Trục tâm Ls của bộ treo sau 26 được sắp xếp trên và thuộc về đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt đường Rs tại vị trí (vị trí của giao điểm Pi) về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw và ra phía trước hơn so với đầu sau Rr của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Như được thể hiện trên FIG.13, phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw được định nghĩa là phạm vi từ giao điểm Pf giữa đường thẳng đứng đi qua đầu trước Rf của bánh sau Rw và mặt đường Rs trên hình chiếu nhìn từ một bên tới giao điểm Pr giữa đường thẳng đứng đi qua đầu sau Rr của bánh sau Rw và mặt đường Rs trên hình chiếu nhìn từ một bên. Giao điểm Pi giữa đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 và mặt đường Rs được nằm ở vị trí trong phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw. Tức là, vị trí và góc nghiêng của bộ treo sau 26 được thiết lập sao cho giao điểm Pi được nằm ở vị trí trong phạm vi R1 của tổng độ dài của bánh sau Rw. Hơn nữa, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 tiếp xúc với mông và đùi của

người điều khiển trên hình chiếu nhìn từ một bên. FIG.13 thể hiện một ví dụ trong đó đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 đi qua cơ thể của người điều khiển trên yên chính 11m.

Như được thể hiện trên FIG.14, khi bộ treo sau 26 được rút ngắn theo phương dọc trục của nó, bộ treo sau 26 sinh ra phản lực và phản lực theo phương dọc trục của bộ treo sau 26 được tác động vào cụm đựng đĩa 21 và liên kết chống rung 24. Khi bộ treo sau 26 được làm nghiêng chếch ra phía trước, phản lực tác động trên cụm đựng đĩa 21 được phân tích thành thành phần thẳng đứng F_v và thành phần ngang F_h . Cụm đựng đĩa 21 và liên kết chống rung 24 bị kéo về phía sau bởi thành phần ngang F_h .

Phản lực ngang (thành phần ngang F_h của phản lực) gia tăng khi góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang giảm. Nếu phản lực ngang lớn, cụm đựng đĩa 21 và liên kết chống rung 24 bị kéo về phía sau bởi phản lực ngang. Trong trường hợp này, cụm đựng đĩa 21 ít có khả năng xoay tự do quanh các trục xoay $Ap1$ và $Ap2$. Theo đó, nếu phản lực ngang lớn, tác dụng làm giảm rung động bởi liên kết chống rung 24 bị suy giảm và rung động của động cơ 22 được truyền dễ dàng cho khung thân 2.

Như được mô tả trên đây, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt đường Rs tại vị trí về phía sau hơn so với đầu trước Rf của bánh sau Rw và ra phía trước hơn so với đầu sau Rr của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Hơn nữa, đường kéo dài Le giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trong trường hợp này, góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng nằm ngang gia tăng và do vậy phản lực ngang tác động lên liên kết chống rung 24 giảm. Do vậy, là có thể để làm giảm hiệu quả các rung động của bánh sau Rw và cụm đựng đĩa 21 với việc dùng liên kết chống rung 24 và bộ treo sau 26 mà không bố trí bộ cân bằng cho động cơ 22.

Hơn nữa, vì đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được dịch ra phía trước, đường truyền dịch chuyển từ bộ treo sau 26 tới yên 11 được rút ngắn. Đó là, giống như bộ treo sau 26 được chỉ ra bởi đường đứt nét xen kẽ một dải hai ngắn trên FIG.14, nếu đầu trên 26u của bộ treo sau 26 được sắp xếp về phía sau, khung thân 2 chiếm chỗ một phạm vi gia tăng của đường truyền. Ở ví dụ được thể hiện trên FIG.14, khung thân 2

chiếm chỗ một phạm vi gia tăng được chỉ ra bởi mũi tên X1.

Sự dịch chuyển của bộ treo sau 26 được truyền cho khung thân 2, hộp chứa vật dụng 12 (xem FIG.13) và yên 11 theo thứ tự này. Các phần này chịu biến dạng đàn hồi. Nếu tổng lượng biến dạng đàn hồi ở đường truyền lớn, thời gian cho tới khi việc duỗi và co của bộ treo sau 26 được phản ánh ở yên 11 gia tăng. Do vậy, sự duỗi và co của bộ treo sau 26 có thể được phản ánh ở yên 11 trong khoảng thời gian ngắn hơn bằng cách rút ngắn đường truyền, việc này dẫn tới sự cải thiện về cảm giác thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển trên yên 11.

Hơn nữa, đường kéo dài Le của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên, đi qua cơ thể của người điều khiển trên yên 11 trên hình chiếu nhìn từ một bên. Theo đó, trọng tâm của người điều khiển trên yên 11 được sắp xếp trên hoặc gần đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Việc này cho phép sự duỗi và co của bộ treo sau 26 được truyền trực tiếp cho người điều khiển, điều này có thể dẫn tới sự cải thiện còn hơn nữa về cảm giác thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển trên yên 11.

Như được mô tả trên đây, ở phương án được ưu tiên, không có tay đòn xoay ở bên phải của bánh sau Rw, và bánh sau Rw được đỡ chỉ bởi cơ cấu truyền động 23 được sắp xếp ở bên trái của bánh sau Rw. Tức là, trục bánh 72 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện dọc theo trục tâm quay C1 của bánh sau Rw, được đỡ chỉ bởi cơ cấu truyền động 23. Do vậy, việc thay thế bánh sau Rw là dễ dàng so với phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên kiểu được cố định cả hai đầu trong đó cả hai phần đầu của trục bánh được đỡ bởi cơ cấu truyền động và tay đòn xoay.

Bộ treo sau 26 được gắn vào tay đỡ 25. Tay đỡ 25 liền khối với cáccte 73 hoặc là bộ phận tách biệt với cáccte 73 và được cố định vào cáccte 73. Cáccte 73 là một phần của cụm đựng đĩa 21 xoay thẳng đứng so với khung thân 2. Do vậy, cụm đựng đĩa 21 được đỡ bởi khung thân 2 qua bộ treo sau 26.

Ít nhất một phần của bộ treo sau 26 được sắp xếp ở bên phải của bánh sau Rw. Tương tự, ít nhất một phần của bộ giảm thanh 34 được sắp xếp ở bên phải của bánh sau Rw. Giá treo trên 91u của hệ thống xả 32 được cố định vào ống xả 33 và bộ giảm thanh 34 và được gắn vào phần gắn bộ giảm thanh trên 92u của tay đỡ 25.

Mặt khác, bộ treo sau 26 được gắn vào phần gắn bộ treo 93 của tay đỡ 25 không qua hệ thống xả 32, và phần gắn bộ treo 93 không gối chồng phần gắn bộ giảm thanh trên 92u trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, phần bất kỳ của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u không được sắp xếp giữa bộ treo sau 26 và phần gắn bộ treo 93. Do vậy, là có thể tháo hệ thống xả 32 ra khỏi tay đỡ 25 mà không tháo bộ treo sau 26. Kết quả là, là có thể để giảm thời gian và công sức cần thiết cho việc thay thế bánh sau Rw.

Đầu sau 25r của tay đỡ 25 là phần ở phía sau nhất của tay đỡ 25. Đầu sau 25r của tay đỡ 25 được sắp xếp ở bên phải của bánh sau Rw. Đầu sau 25r của tay đỡ 25 được sắp xếp tại vị trí bên trong của đường tròn ngoài To của lớp T của bánh sau Rw và ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, mặc dù một phần của tay đỡ 25 gối chồng bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần này nhỏ trên hình chiếu nhìn từ một bên. Kết quả là, tay đỡ 25 ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau Rw.

Hơn nữa, ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài 92o của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên. Do vậy, khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện từ tâm (trục tâm phương tiện WO) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương bề rộng phương tiện tới bộ treo sau 26 giảm. Tức là, mặc dù một phần của bộ treo sau 26 được sắp xếp ở bên phải của bánh sau Rw, bộ treo sau 26 được đưa lại gần tâm của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương bề rộng phương tiện hơn. Do vậy, là có thể để giảm lượng lăn ngang của cụm đung đưa 21 (lượng dịch chuyển quanh đường thẳng đứng nằm ngang kéo dài theo hướng trước - sau).

Hơn nữa, đường kéo dài Le của trục tâm Ls của bộ treo sau 26 giao cắt với mặt ngồi 11s của yên 11 để tiếp xúc với mông của người điều khiển trên hình chiếu nhìn từ một bên. Trong trường hợp này, trọng tâm của người điều khiển ngồi trên yên 11 được sắp xếp trên hoặc gần đường kéo dài Le của bộ treo sau 26. Do vậy, là có thể để truyền trực tiếp sự duỗi và co của bộ treo sau 26 tới người điều khiển. Kết quả là, cho dù góc nghiêng của bộ treo sau 26 so với mặt phẳng thẳng đứng lớn, là có thể để cải thiện sự

thoải mái khi điều khiển cho người điều khiển ngồi trên yên 11.

Ở phương án được ưu tiên, phần gắn bộ treo 93 của tay đỡ 25 gói chông ít nhất một trong số lớp T và vành R của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Lớp T của bánh sau Rw được sắp xếp ở phần đường tròn ngoài của bánh sau Rw. Vành R của bánh W của bánh sau Rw cũng được sắp xếp ở phần đường tròn ngoài của bánh sau Rw. Do vậy, mặc dù ít nhất một phần của phần gắn bộ treo 93 gói chông bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần này nhỏ trên hình chiếu nhìn từ một bên. Hơn nữa, vì đầu sau 25r của tay đỡ 25 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw, phần gắn bộ treo 93 cũng được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Do vậy, phần gắn bộ treo 93 ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau Rw.

Ở phương án được ưu tiên, không chỉ phần gắn bộ treo 93 của tay đỡ 25 mà còn phần gắn bộ giảm thanh trên 92u của tay đỡ 25 gói chông ít nhất một trong số lớp T và vành R của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Do vậy, mặc dù ít nhất một phần của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u gói chông bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên, phần này là nhỏ trên hình chiếu nhìn từ một bên. Hơn nữa, vì đầu sau 25r của tay đỡ 25 được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u cũng được sắp xếp ra phía trước hơn so với trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Do vậy, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau Rw.

Ở phương án được ưu tiên, vì đầu trước của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu sau của phần gắn bộ treo 93, khoảng cách theo hướng trước - sau từ phần gắn bộ giảm thanh trên 92u tới đầu sau của bộ giảm thanh 34 giảm. Khi khoảng cách này dài, vì tải như mômen chẳng hạn, tác động vào phần gắn bộ giảm thanh trên 92u từ bộ giảm thanh 34 gia tăng, là cần thiết để gia tăng độ cứng vững của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u. Việc này dẫn tới sự gia tăng về kích cỡ của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u. Do vậy, là có thể để làm giảm kích cỡ phần gắn bộ giảm thanh trên 92u bằng cách rút ngắn khoảng cách theo hướng trước - sau từ phần gắn bộ giảm thanh trên 92u tới đầu sau của bộ giảm thanh 34.

Ở phương án được ưu tiên, đầu dưới của phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp phía

trên trục tâm quay C1 của bánh sau Rw. Đầu trước của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp về phía sau hơn so với đầu sau của phần gắn bộ treo 93. Hơn nữa, đầu dưới của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được sắp xếp phía trên đầu trên của phần gắn bộ treo 93. Do vậy, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo 93 trong lúc di chuyển lên phía trên ra xa trục tâm quay C1 của bánh sau Rw.

Như được mô tả trên đây, là có thể để rút ngắn khoảng cách theo hướng trước - sau từ phần gắn bộ giảm thanh trên 92u tới đầu sau của bộ giảm thanh 34 bằng cách sắp xếp phần gắn bộ giảm thanh trên 92u về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo 93. Hơn nữa, là có thể để giảm mức giảm về khoảng cách ngắn nhất từ phần gắn bộ giảm thanh trên 92u tới trục tâm quay C1 của bánh sau Rw bằng cách sắp xếp phần gắn bộ giảm thanh trên 92u phía trên phần gắn bộ treo 93. Khi tay đỡ 25 được sắp xếp gần trục tâm quay C1 của bánh sau Rw, tay đỡ 25 có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau Rw. Do vậy, là có thể để giảm tải tác động vào phần gắn bộ giảm thanh trên 92u từ bộ giảm thanh 34 trong lúc ngăn chặn hoặc giảm tới mức nhỏ nhất sự phá hỏng về tính dễ thi công khi thay thế bánh sau Rw.

Ở phương án được ưu tiên, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo 93 và trở nên mỏng hơn trên hình chiếu nhìn từ một bên khi phần gắn bộ giảm thanh trên 92u di chuyển ra xa phần gắn bộ treo 93. Đó là, bề rộng của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u trên hình chiếu nhìn từ một bên giảm liên tục hoặc giảm từng bước khi phần gắn bộ giảm thanh trên 92u di chuyển ra xa phần gắn bộ treo 93. Do vậy, bánh sau Rw ít có khả năng chạm tới phần gắn bộ giảm thanh trên 92u khi thực hiện việc lắp ráp và tháo bánh sau Rw. Kết quả là, tay đỡ 25 ít có khả năng gây cản trở việc lắp ráp và tháo bánh sau Rw.

Ở phương án được ưu tiên, đầu trong 93i của phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp trên mặt phẳng thẳng đứng đi qua đầu trong 92i của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u và vuông góc với phương bề rộng phương tiện, hoặc được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với mặt phẳng. Do vậy, bánh sau Rw ít có khả năng chạm tới phần gắn bộ treo 93 so với trường hợp trong đó đầu trong 93i của phần gắn bộ treo 93 được sắp xếp vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện hơn so

với mặt phẳng. Do vậy, là có thể để cải thiện tính dễ thi công khi thay thế bánh sau Rw.

Ở phương án được ưu tiên, bulông B3 hoặc đai ốc N3 bắt chặt giá treo trên 91u của hệ thống xả 32 vào phần gắn bộ giảm thanh trên 92u của tay đỡ 25, không gối chồng phần bất kỳ của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 trên hình chiếu nhìn từ một bên và được để lộ ra trên hình chiếu nhìn từ một bên. Nói cách khác, không có bộ phận trên đường (còn gọi là đường dẫn công cụ) mà công cụ để quay bulông B3 hoặc đai ốc N3 đi qua đó. Do vậy, là có thể để rút ngắn thời gian cần thiết cho việc thay thế bánh sau Rw.

Các phương án được ưu tiên khác

Sáng chế không bị giới hạn ở nội dung của các phương án được ưu tiên được mô tả trên đây và nhiều phương án cải biến khác là có thể.

Ví dụ, yên 11 có thể được gắn vào khung thân 2 qua bộ phận khác với hộp chứa vật dụng 12. Theo cách khác, yên 11 có thể được gắn trực tiếp vào khung thân 2 thay cho việc được gắn vào khung thân 2 qua bộ phận trung gian như hộp chứa vật dụng 12 chẳng hạn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể còn gồm giá chở đồ hoặc hộp chở đồ được sắp xếp trên bánh sau Rw. Trong trường hợp này, giá chở đồ hoặc hộp chở đồ có thể được gắn vào khung thân 2 qua bộ phận trung gian như hộp chứa vật dụng 12 hoặc có thể được gắn trực tiếp vào khung thân 2.

Bộ treo sau 26 có thể gối chồng rôto khác với quạt làm mát 78 trên hình chiếu nhìn từ trên. Ví dụ, bộ treo sau 26 có thể gối chồng máy phát điện 77 là một ví dụ khác về rôto, trên hình chiếu nhìn từ trên. Máy phát điện 77 và quạt làm mát 78 đồng trục với trục khuỷu 55 và quay cùng với trục khuỷu 55 quanh trục quay Ac của trục khuỷu 55.

Bộ treo sau 26 có thể gối chồng vỏ bảo vệ 79 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Bộ treo sau 26 có thể gối chồng động cơ 22 trên hình chiếu nhìn từ trên. Cụ thể là, bộ treo sau 26 có thể gối chồng cacte 73 trên hình chiếu nhìn từ trên, hoặc có thể gối chồng vỏ chứa máy phát điện 77 (xem FIG.5) trên hình chiếu nhìn từ trên. Vỏ cho

máy phát điện 77 là một phần của động cơ 22. Vỏ cho máy phát điện 77 có thể liền khối với cacte 73, hoặc có thể là bộ phận tách biệt với cacte 73 và được cố định vào cacte 73.

Phần gắn bộ treo 93 có thể không gói chông cả lớp T và vành R của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên. Tương tự, phần gắn bộ giảm thanh trên 92u có thể không gói chông cả lớp T và vành R của bánh sau Rw trên hình chiếu nhìn từ một bên.

Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u có thể được sắp xếp ra phía trước hơn so với phần gắn bộ treo 93.

Phần gắn bộ treo 93 có thể được sắp xếp phía dưới trục tâm quay C1 của bánh sau Rw.

Phần gắn bộ giảm thanh trên 92u có thể được sắp xếp phía dưới phần gắn bộ treo 93.

Trong trường hợp trong đó bề rộng của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u trên hình chiếu nhìn từ một bên thay đổi, chiều dài của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện có thể không đổi hoặc có thể thay đổi liên tục hay từng bước khi đầu mút của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được tiếp cận. Tương tự, trong trường hợp mà trong đó bề rộng của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u trên hình chiếu nhìn từ một bên không đổi, chiều dài của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện có thể không đổi hoặc có thể thay đổi liên tục hay từng bước khi đầu mút của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u được tiếp cận.

Đầu trong 93i của phần gắn bộ treo 93 theo phương bề rộng phương tiện có thể được sắp xếp vào phía trong theo phương bề rộng phương tiện hơn so với mặt phẳng thẳng đứng đi qua đầu trong 92i của phần gắn bộ giảm thanh trên 92u theo phương bề rộng phương tiện và vuông góc với phương bề rộng phương tiện.

Bulông B3 hoặc đai ốc N3 mà bắt chặt giá treo trên 91u vào phần gắn bộ giảm thanh trên 92u, có thể không được để lộ ra trên hình chiếu nhìn từ một bên. Đó là, một phần của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 có thể được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với bulông B3 hoặc đai ốc N3 và gói chông bulông B3 hoặc đai ốc N3 trên hình chiếu nhìn từ một bên.

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 cho phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 cũng có thể là phương tiện giao thông gồm ba bánh hoặc nhiều hơn.

Hai hoặc nhiều cách bố trí trong số tất cả các cách bố trí được mô tả trên đây có thể được kết hợp.

Nhiều thay đổi về thiết kế khác là có thể trong phạm vi của sáng chế.

Yêu cầu bảo hộ

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

khung thân (2);

yên (11) gồm mặt ngồi (11s) tiếp xúc với mông của người điều khiển;

bánh sau (Rw) gồm lớp (T) tiếp xúc với mặt đường (Rs) và bánh (W) được bao quanh bởi lớp (T);

cụm động đưa (21) gồm động cơ (22), cơ cấu truyền động (23) ít nhất một phần được sắp xếp sang bên trái của bánh sau (Rw) và được sắp xếp để truyền chuyển động quay của động cơ (22) về phía bánh sau (Rw), và trục bánh (72) là trục côngxon nhô sang bên phải từ cơ cấu truyền động (23), kéo dài theo phương bề rộng phương tiện dọc theo trục tâm quay (C1) của bánh sau (Rw) và quay cùng với bánh sau (Rw) một khi tiếp nhận chuyển động quay của động cơ (22) được truyền bởi cơ cấu truyền động (23), cụm động đưa (21) có thể xoay được thẳng đứng so với khung thân (2);

bộ treo sau (26) ít nhất một phần được sắp xếp ở bên phải của bánh sau (Rw) và được gắn vào khung thân (2) và cụm động đưa (21); và

hệ thống xả (32) gồm ống xả (33) được sắp xếp để dẫn hướng khí xả được thải ra từ động cơ (22), bộ giảm thanh (34) ít nhất một phần được sắp xếp ở bên phải của bánh sau (Rw) và được sắp xếp để thải khí xả được dẫn hướng bởi ống xả (33) từ cổng xả (34p) được làm hở ra môi trường, và giá treo (91u, 91L) được cố định vào ống xả (33) và bộ giảm thanh (34), trong đó:

động cơ (22) gồm pittông (54) được sắp xếp để chuyển động tịnh tiến qua lại theo sự đốt cháy nhiên liệu, trục khuỷu (55) được sắp xếp để quay theo chuyển động tịnh tiến qua lại của pittông (54) và cáccte (73) chứa trục khuỷu (55),

cụm động đưa (21) còn gồm tay đỡ (25) gồm phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) mà giá treo (91u, 91L) của hệ thống xả (32) được gắn vào đó, và phần gắn bộ treo (93) mà bộ treo sau (26) được gắn vào đó mà không qua hệ thống xả (32), tay đỡ (25) ít nhất một phần được sắp xếp ở bên phải của bánh sau (Rw), tay đỡ (25) liền khối với cáccte (73) hoặc được cố định vào cáccte (73),

đầu sau (25r) của tay đỡ (25) được sắp xếp ở bên phải của bánh sau (Rw) và được sắp xếp ở vị trí bên trong của đường tròn ngoài (To) của lớp (T) và ra phía trước hơn so với trục tâm quay (C1) của bánh sau (Rw) trên hình chiếu nhìn từ một bên,

phần gắn bộ treo (93) không gối chồng phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) trên hình chiếu nhìn từ một bên, khác biệt ở chỗ:

ít nhất một phần của phần gắn bộ treo (93) được sắp xếp vào phía trong hơn so với đầu ngoài (92o) của phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) theo phương bề rộng phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên, và

đường kéo dài (Le) của trục tâm (Ls) của bộ treo sau (26) giao cắt với mặt ngồi (11s) của yên (11) trên hình chiếu nhìn từ một bên.

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó bánh (W) của bánh sau (Rw) gồm moayơ (H) bao quanh trục bánh (72), vành (R) bao quanh moayơ (H) và nhiều nan hoa (S) kéo dài từ đường tròn ngoài của moayơ (H) tới đường tròn trong của vành (R), và

phần gắn bộ treo (93) gối chồng ít nhất một trong số lớp (T) và vành (R) trên hình chiếu nhìn từ một bên.

3. Phương tiện giao thông theo điểm 2, trong đó phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) gối chồng ít nhất một trong số lớp (T) và vành (R) trên hình chiếu nhìn từ một bên.

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) được sắp xếp về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo (93).

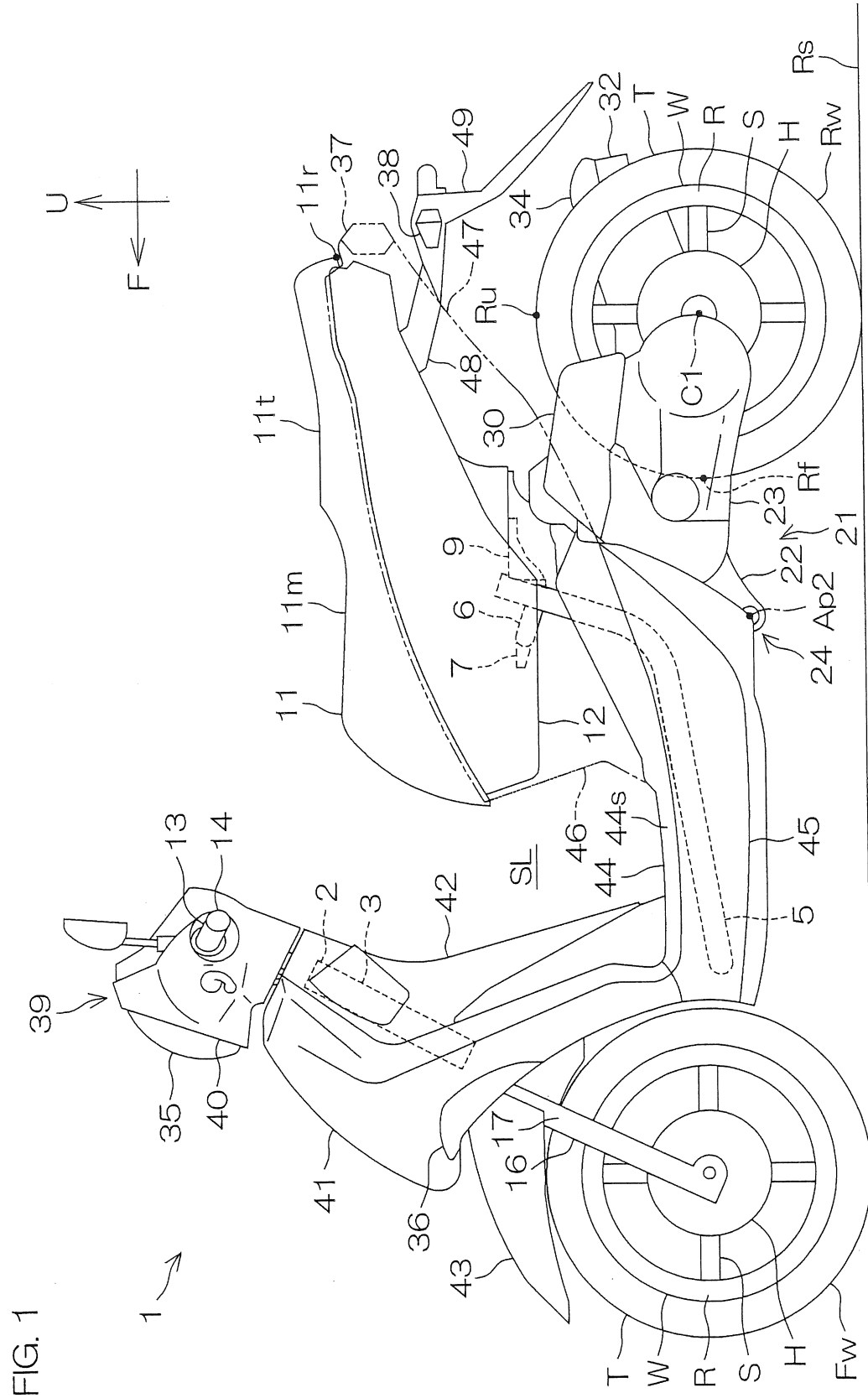
5. Phương tiện giao thông theo điểm 4, trong đó phần gắn bộ treo (93) được sắp xếp phía trên trục tâm quay (C1) của bánh sau (Rw), và phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) được sắp xếp ở vị trí về phía sau hơn so với phần gắn bộ treo (93) và cao hơn so với phần gắn bộ treo (93).

6. Phương tiện giao thông theo điểm 4 hoặc 5, trong đó phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) kéo dài về phía sau từ phần gắn bộ treo (93) và trở nên mỏng hơn trên hình chiếu nhìn từ một bên khi phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) di chuyển ra xa phần gắn bộ treo (93).

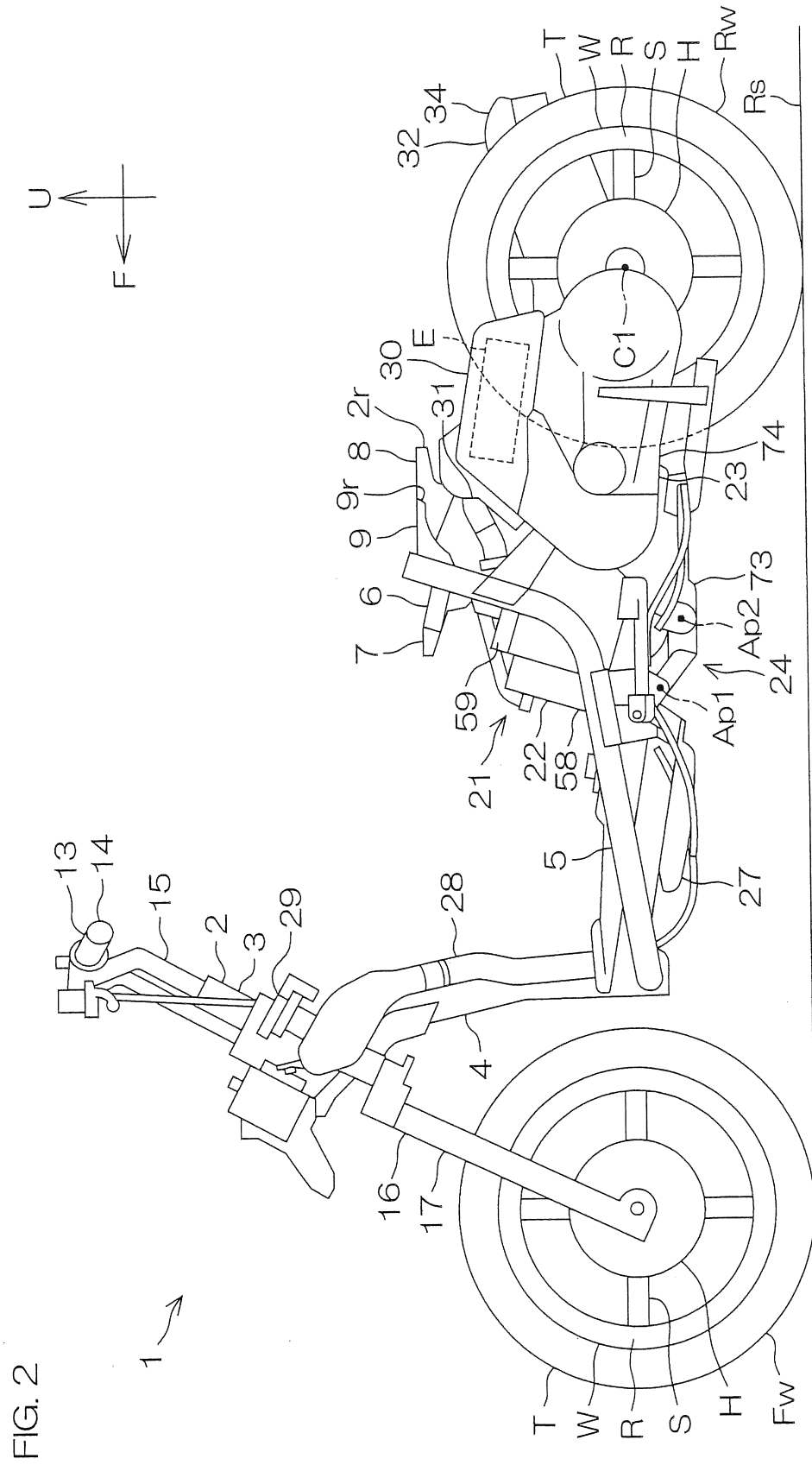
7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó đầu trong (93i) của phần gắn bộ treo (93) theo phương bề rộng phương tiện được sắp xếp trên mặt phẳng thẳng đứng đi qua đầu trong (92i) của phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L) theo phương bề rộng phương tiện và vuông góc với phương bề rộng phương tiện, hoặc được sắp xếp ra phía ngoài theo phương bề rộng phương tiện hơn so với mặt phẳng.

8. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó phương tiện này còn bao gồm bulông (từ B3 đến B4) hoặc đai ốc (từ N3 đến N4) được để lộ ra trên hình chiếu nhìn từ một bên và được sắp xếp để bắt chặt giá treo (91u, 91L) vào phần gắn bộ giảm thanh (92u, 92L).

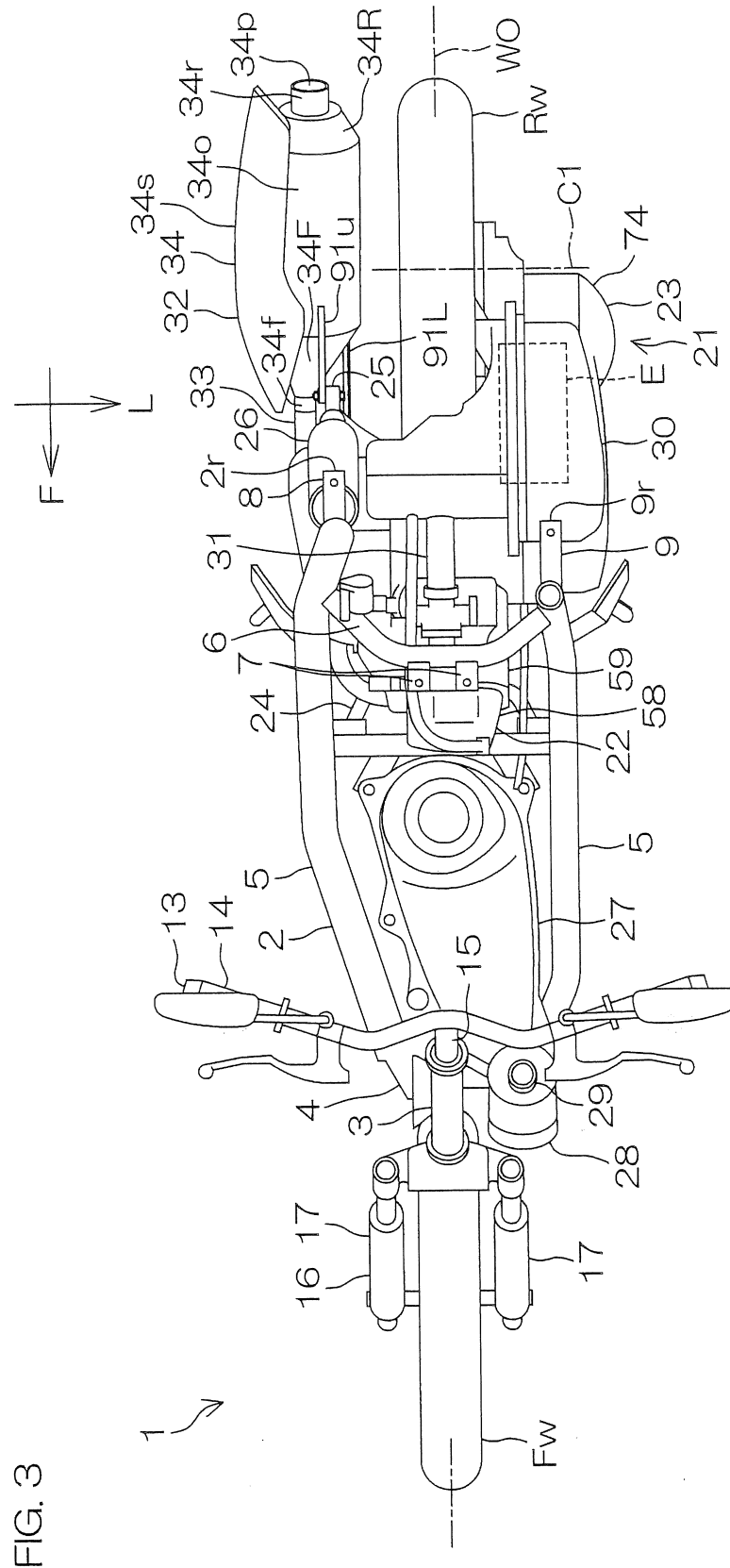
1/13



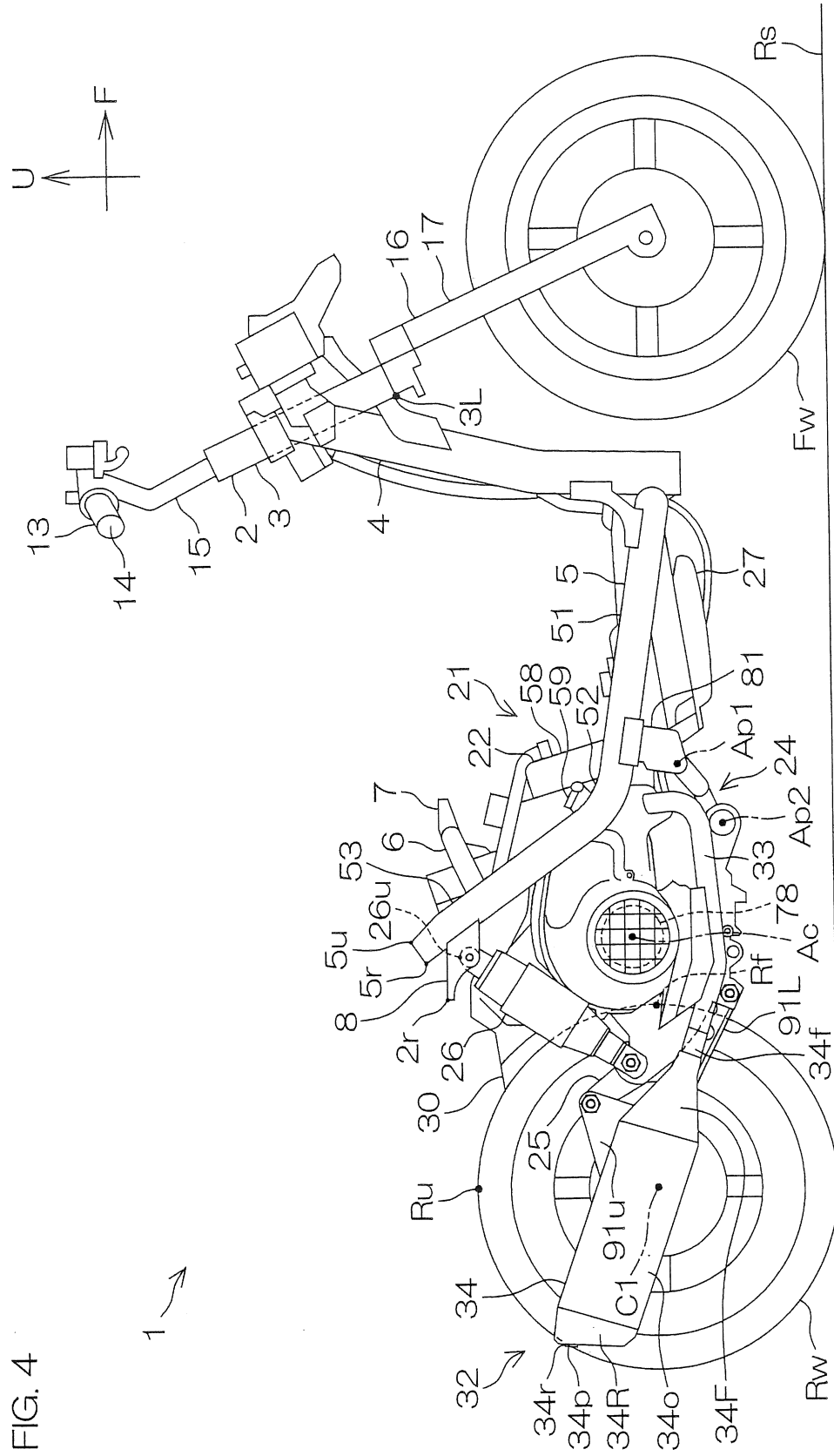
2/13



3/13

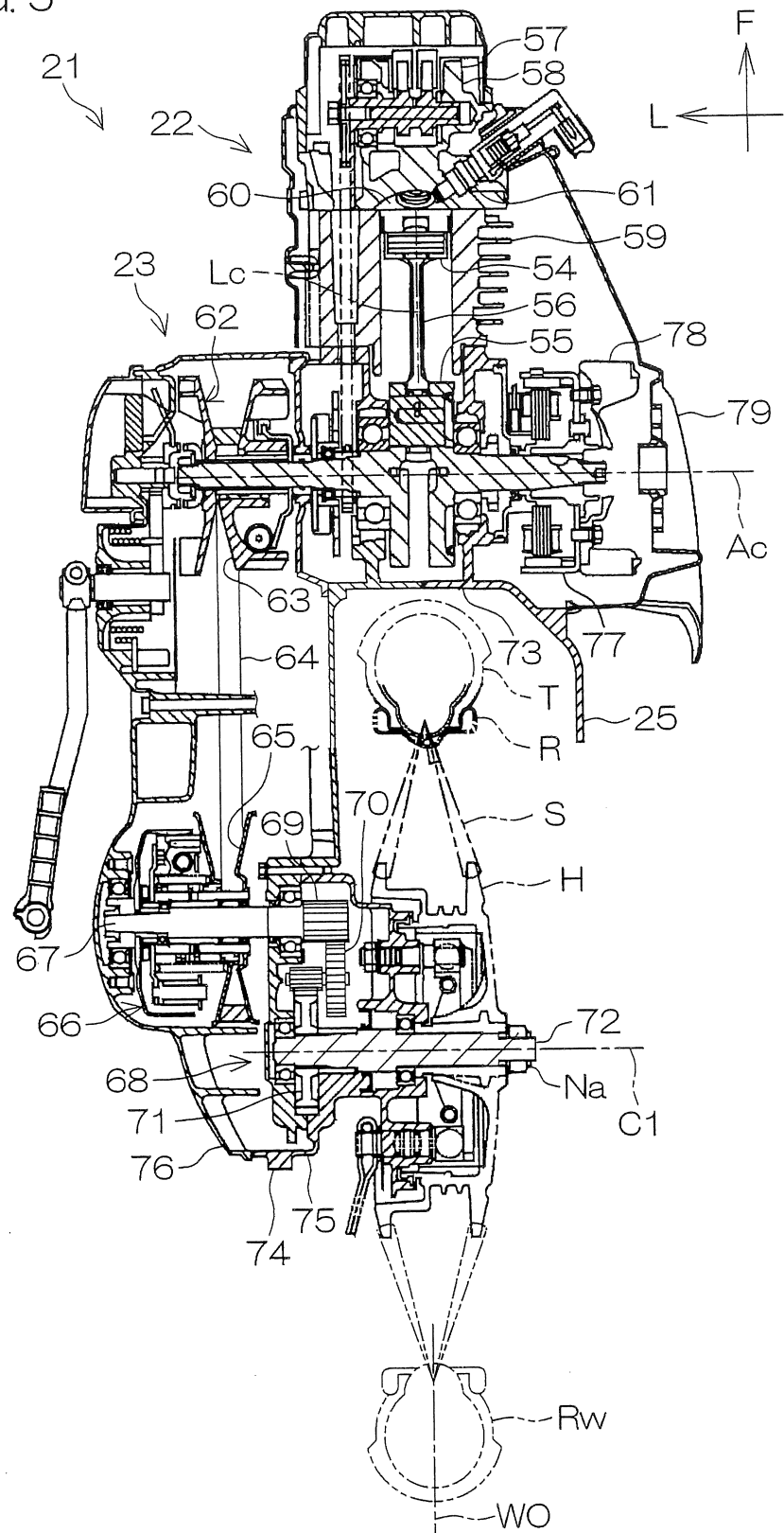


4/13



5/13

FIG. 5



6/13

FIG. 6A

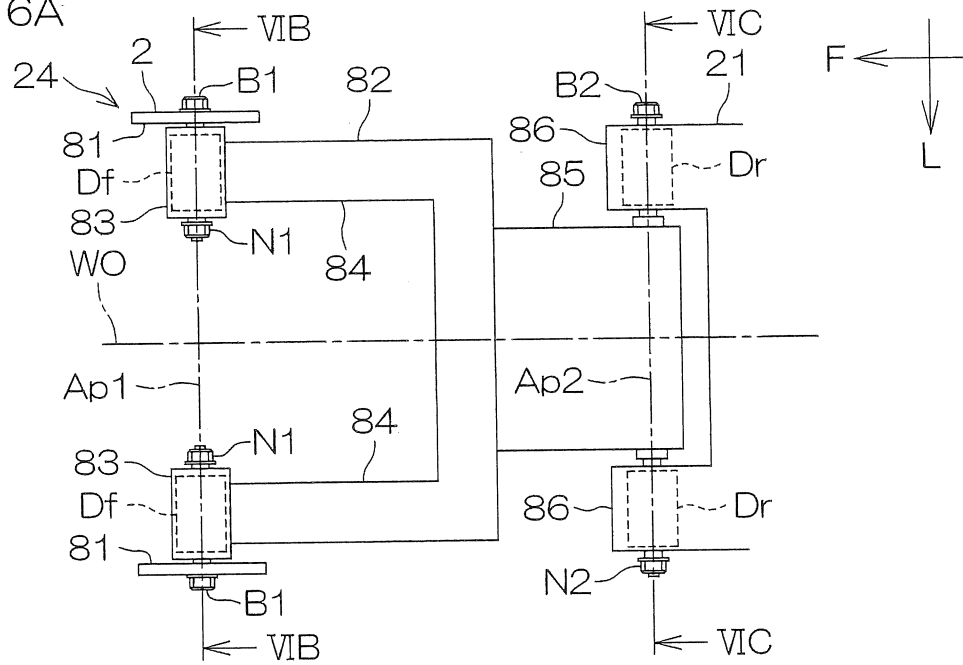


FIG. 6B

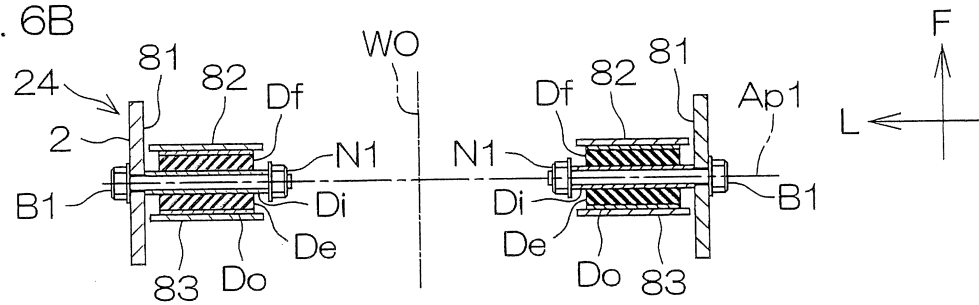
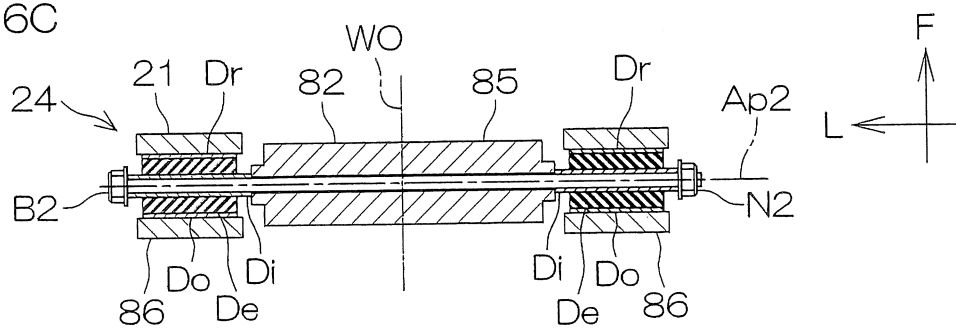


FIG. 6C



7/13

FIG. 7

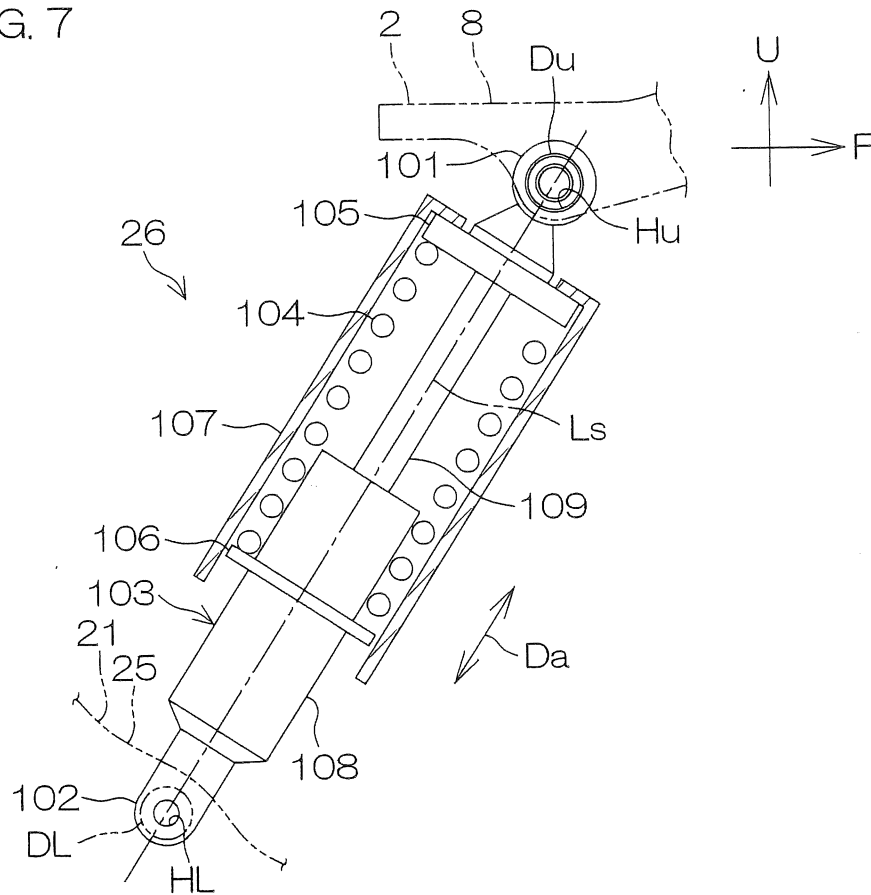
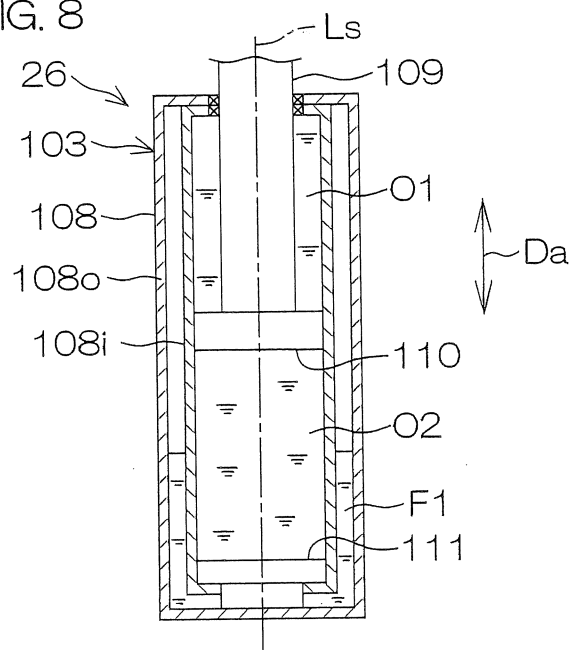
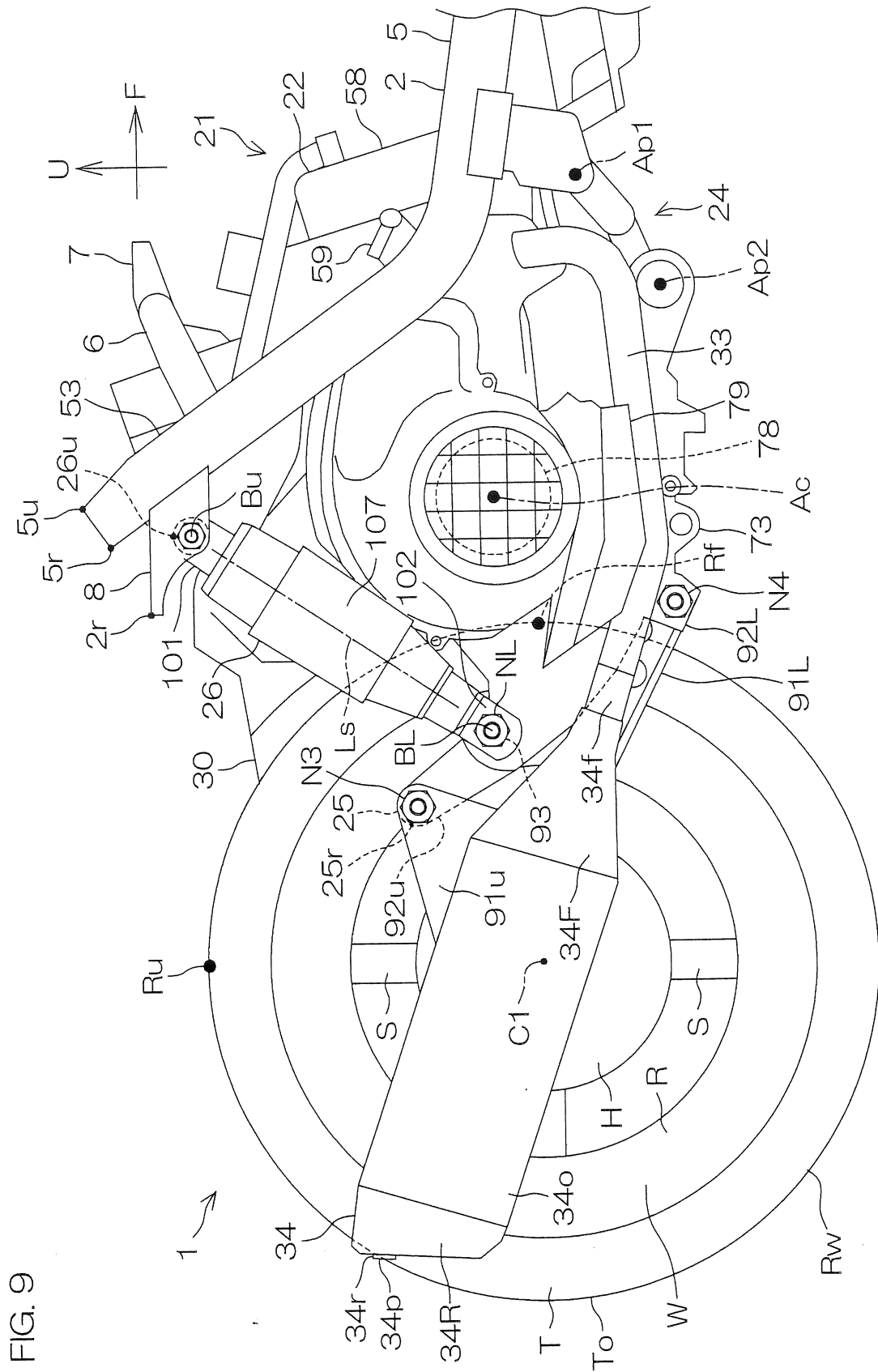


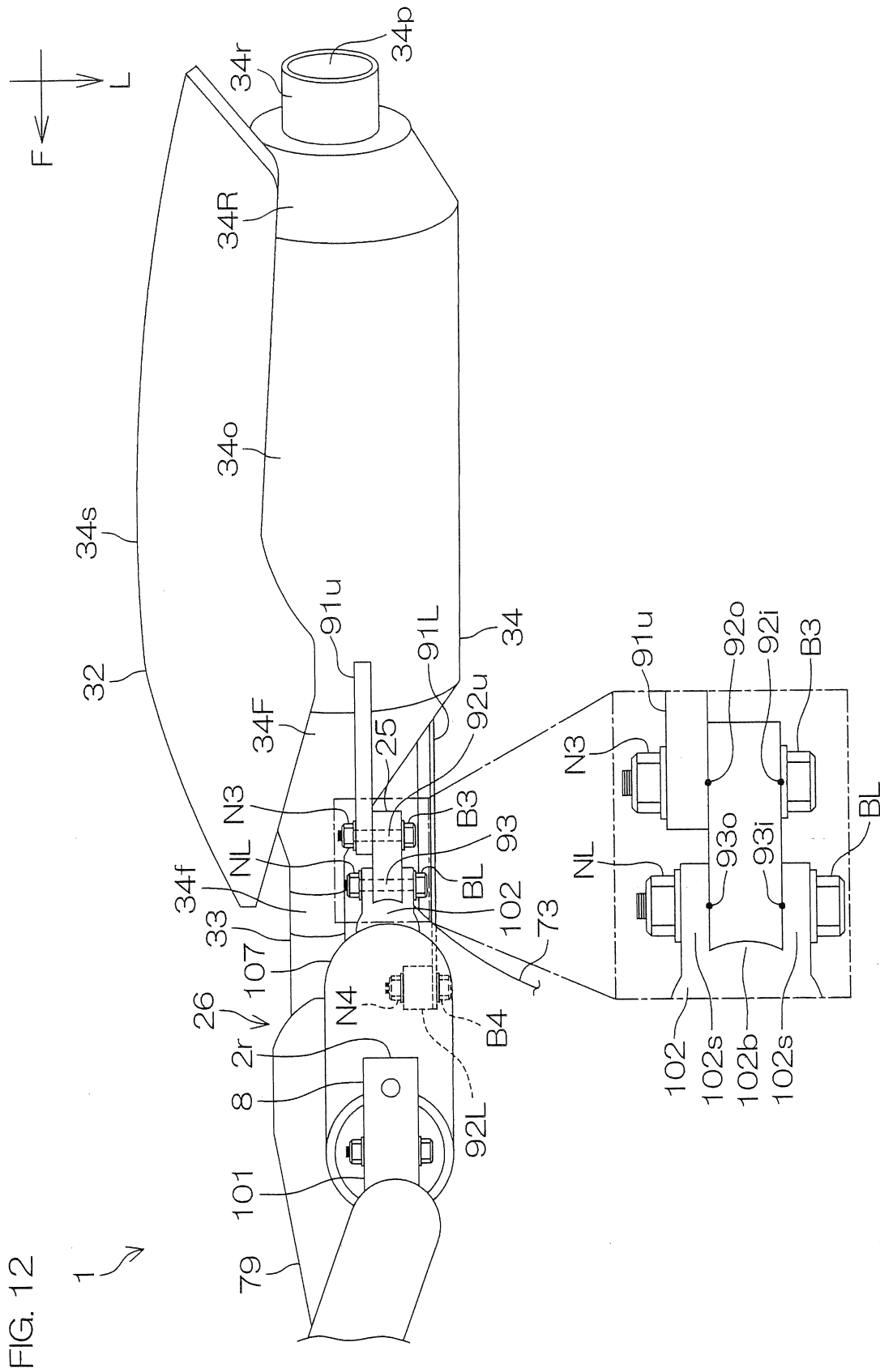
FIG. 8



8/13



11/13



13/13

FIG. 14

