



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

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

(11)



1-0047988

(51)^{2020.01} **B62D 23/00; B62J 50/30; B62M 7/02;** (13) **B**
B62J 40/00

(21) 1-2020-04059

(22) 15/07/2020

(30) 2019-134063 19/07/2019 JP

(45) 25/06/2025 447

(43) 25/01/2021 394A

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

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

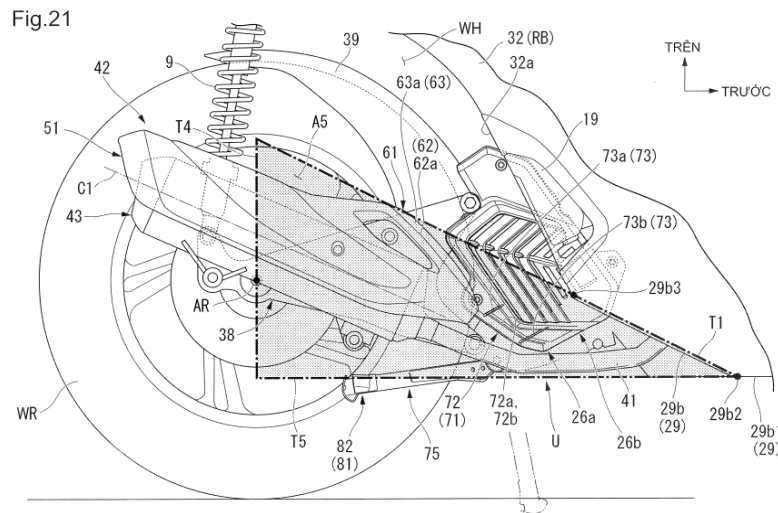
(72) Chikashi TAKIGUCHI (JP); Takeo NUMATA (JP).

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

(54) XE NGỒI KIỂU ĐỂ CHÂN SANG HAI BÊN

(21) 1-2020-04059

(57) Sáng chế đề cập đến xe ngồi kiểu để chân sang hai bên bao gồm bộ phận dưới (29) quay mặt với phía dưới của xe và cụm động lực (U) nằm ở đằng sau bộ phận dưới (29) và được tạo kết cấu để tạo ra lực dẫn động cho bánh xe sau (WR), trong đó bộ phận dưới (29) bao gồm phần bề mặt dưới (29b1) kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau xe và quay mặt với phía dưới của xe, bộ phận cấu thành (26a) của cụm động lực (U) được bố trí giữa đầu sau (29b2) của phần bề mặt dưới (29b1) và bánh xe sau (WR), bộ phận cấu thành (26a) bao gồm phần nhô (73) nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, và phần nhô (73) được bố trí trong vùng (A5) được bao quanh bởi đường tưởng tượng thứ nhất kéo dài để nổi lên về phía sau từ đầu sau (29b2) của phần bề mặt dưới (29b1), đường tưởng tượng thứ hai (T4) đi qua trục (AR) của bánh xe sau (WR) và song song với hướng lên trên/xuống dưới của xe, và đường tưởng tượng thứ ba (T5) đi qua đầu sau (29b2) và song song với hướng về phía trước/về phía sau của xe khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ví dụ, như được bộc lộ trong công bố đơn sáng chế Nhật Bản số 2018-513048 của công bố đơn sáng chế quốc tế PCT, với các kết cấu ngăn ngừa sự phát tán nước mưa hoặc tương tự do chuyển động quay của các bánh xe, đã bộc lộ số lượng lớn các kết cấu mà trong đó các chấn bùn trong được trang bị.

Tuy nhiên, các kết cấu đã biết này không thể được xem như biện pháp ngăn ngừa có hiệu quả nước mưa, bùn, và cát, hoặc tương tự, phát tán từ dưới sàn hoặc tương tự, và đôi khi có ảnh hưởng bất lợi đến các bộ phận chức năng xung quanh bánh xe sau. Cụ thể là, như ở xe kiểu lắc cụm, trong trường hợp mà ở đó bộ lọc không khí được bố trí ở phía bánh xe sau, vật lạ phát tán từ dưới sàn có thể là nguyên nhân gây trở ngại cho việc nạp không khí vào trong bộ lọc không khí.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một khía cạnh của sáng chế là hướng tới đề xuất xe ngồi kiểu để chân sang hai bên có khả năng giảm thiểu sự phát tán vật lạ văng lên từ bên dưới thân xe.

Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế bao gồm bộ phận dưới (29) quay mặt với phía dưới của xe; và cụm động lực (U) nằm ở đằng sau bộ phận dưới (29) và được tạo kết cấu để tạo ra lực dẫn động cho bánh xe sau (WR), trong đó bộ phận dưới (29) bao gồm phần bề mặt dưới (29b1) kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau xe và quay mặt với phía dưới của xe, bộ phận cấu thành (26a) của cụm động lực (U) được bố trí giữa đầu sau (29b2) của phần bề mặt dưới (29b1) và bánh xe sau (WR), bộ phận cấu thành (26a) bao gồm phần nhô (73) nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, và phần nhô (73) được bố trí trong vùng (A5) được bao quanh bởi đường tưởng tượng thứ nhất (T2) kéo dài để nổi lên về phía sau từ đầu sau (29b2) của phần bề mặt dưới (29b1), đường tưởng tượng thứ hai (T4) đi qua trục (AR) của bánh xe sau (WR) và

song song với hướng lên trên/xuống dưới của xe, và đường tưởng tượng thứ ba (T5) đi qua đầu sau (29b2) và song song với hướng về phía trước/về phía sau của xe khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo khía cạnh thứ nhất, phần nhô (73) có thể được nghiêng để đi xuống về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo khía cạnh thứ hai, phần nhô (73) có thể được nghiêng để đi xuống về phía sau ở góc nhỏ hơn 45 độ tương đối với mặt phẳng nằm ngang khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe và có thể được bố trí với độ nghiêng nằm gần hơn với phương nằm ngang so với đường vuông góc (T3) mà vuông góc với đường tưởng tượng thứ nhất (T2) khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ ba, bề mặt của phần nhô (73) được hướng về phía phần bề mặt dưới (29b1) có thể được tạo dưới dạng bề mặt phẳng hoặc bề mặt lõm.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tư, bộ phận dưới (29) có thể gồm phần nâng đầu sau (29b) đứng thẳng lên từ đầu sau (29b2) của phần bề mặt dưới (29b1), và phần nhô (73) có thể được bố trí ở chiều cao nơi mà vị trí của nó xếp chồng vị trí của phần nâng đầu sau (29b) theo hướng lên trên/xuống dưới.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo các khía cạnh từ thứ nhất tới khía cạnh thứ năm, phần nhô (73) có thể gồm các phần nhô khối (73a, 73b), và các phần nhô khối (73a, 73b) có thể có các chiều cao nâng khác nhau từ bộ phận cấu thành (26a) khi được nhìn theo hướng vuông góc với phần nhô (73).

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ sáu, phần nhô (73) có thể gồm các phần nhô khối (73a, 73b), và các phần nhô khối (73a, 73b) này có thể được lộ ra ít nhất một phần khi được nhìn theo hướng vuông góc với phần nhô (73).

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên

theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ bảy, phần nhô (73) có thể gồm các phần nhô khối (73a, 73b), và các phần nhô khối (73a, 73b) có thể song song với nhau theo hướng nâng từ bộ phận cấu thành (26a).

Theo khía cạnh thứ chín của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tám, quạt làm mát được tạo kết cấu để thổi không khí làm mát tới ít nhất một trong số cụm động lực (U) và thiết bị làm mát của cụm động lực (U); và bộ phận nắp che (26a) dưới dạng bộ phận cấu thành (26a) được tạo kết cấu để che ít nhất một trong số quạt làm mát và phần tản nhiệt (26) của thiết bị làm mát có thể được trang bị, và phần nhô (73) có thể được tạo ra trên bộ phận nắp che (26a).

Theo khía cạnh thứ mười của sáng chế, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ mười, cụm động lực (U) có thể gồm động cơ đốt trong (E), và bộ lọc không khí (25) được tạo kết cấu để lọc không khí bên ngoài được cấp đến động cơ đốt trong (E) có thể được trang bị ở phía đối diện với bộ phận cấu thành (26a) với bánh xe sau (WR) kẹp xen giữa chúng theo hướng chiều rộng xe.

Theo khía cạnh thứ nhất, bộ phận cấu thành của cụm động lực được bố trí giữa đầu sau của bộ phận dưới quay mặt với phía dưới của xe và bánh xe sau, và phần nhô nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe được bố trí trên bộ phận cấu thành. Phần nhô được bố trí trong vùng tam giác được bao quanh bởi đường tưởng tượng thứ nhất mà nâng lên về phía sau, đường tưởng tượng thứ hai theo phương thẳng đứng đi qua trục bánh xe sau, và đường tưởng tượng thứ ba theo phương nằm ngang đi qua đầu sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe. Vùng này là vùng mà trong đó vật lạ như nước mưa, bùn và cát, hoặc tương tự, bị văng lên ở đằng sau bộ phận dưới trong quá trình di chuyển của xe, và phần nhô được tạo ra trên bộ phận cấu thành có mặt trong vùng như chi tiết chắn. Do đó, vật lạ văng lên đến tiếp xúc với phần nhô và rơi xuống dưới để giảm thiểu hơn nữa sự phát tán vật lạ, và sự làm bắn xung quanh bánh xe sau có thể được giảm thiểu. Thêm vào đó, khi các chi tiết nạp như bộ lọc không khí hoặc chi tiết tương tự được bố trí ở phía bánh xe sau trên xe kiểu cụm lắc, sự ảnh hưởng đến các phần nạp do các vật phát tán có thể được giảm thiểu.

Theo khía cạnh thứ hai, do phần nhô được tạo kết cấu để hạn chế sự văng lên từ phía dưới của xe được nghiêng về phía sau và xuống dưới, vật lạ văng lên tròn đồng về phía sau được rơi về phía sau và xuống dưới. Ở đây, vật lạ đến tiếp xúc với phần nhô có thể được khiến rơi một cách hiệu quả về phía sau và xuống dưới trong khi tiếp nhận không khí dịch chuyển từ ở phía trước của xe.

Theo khía cạnh thứ ba, do phần nhô được nghiêng ở góc nâng nhỏ hơn 45 độ, có thể ngăn không cho vật lạ văng lên từ phía sau ranh giới ở phía trước của xe. Do phần nhô được bố trí để nằm với độ nghiêng lớn hơn độ nghiêng của đường vuông góc vuông góc với đường tưởng tượng thứ nhất, dễ dàng khiến vật lạ văng lên dọc theo phần nâng đầu sau rơi xuống dưới.

Theo khía cạnh thứ tư, do bề mặt của phần nhô được hướng về phía phần bề mặt dưới được tạo ra dưới dạng bề mặt phẳng hoặc bề mặt lõm, so với trường hợp mà trong đó bề mặt là bề mặt lồi, có thể bắt và khiến vật lạ văng lên rơi xuống mà không được giữ.

Theo khía cạnh thứ năm, do phần nhô xếp chồng vị trí của phần nâng đầu sau của bộ phận dưới theo hướng lên trên/xuống dưới, so với trường hợp mà trong đó phần nhô được phân tách với phần nâng đầu sau theo hướng lên trên/xuống dưới, các hiệu quả dưới đây được tạo ra. Nghĩa là, vật lạ có thể được bắt một cách hiệu quả ở chiều cao nơi mà lượng lớn vật lạ được văng lên từ phần nâng đầu sau.

Theo khía cạnh thứ sáu, do các phần nhô khối có các chiều cao nâng khác nhau với bộ phận cấu thành, vật lạ văng lên có thể được bắt giữ hoàn toàn trong vùng rộng trong khi tăng hoặc giảm chiều cao nâng của phần nhô theo vùng lắp đặt phần nhô.

Theo khía cạnh thứ bảy, khi phần nhô được nhìn theo hướng thẳng đứng, do mỗi một trong số các phần nhô khối không hoàn toàn được che bởi phần nhô khối khác và ít nhất phần của nó được lộ ra, ngay cả khi phần nhô khối riêng biệt có thể được tạo nhỏ để tạo điều kiện thuận lợi cho việc đúc, có thể bắt giữ vật lạ văng lên trên vùng rộng với toàn bộ phần nhô.

Theo khía cạnh thứ tám, do các chiều cao nâng của các phần nhô khối từ bộ phận cấu thành song song với nhau, việc dễ dàng đúc bộ phận cấu thành có thể đạt được.

Theo khía cạnh thứ chín, do phần nhô được bố trí trên bộ phận nắp che được tạo kết cấu để che ít nhất một trong số quạt làm mát và thiết bị làm mát, phần nhô cũng có thể được tạo ra trên bộ phận nắp che có mức độ tự do tương đối cao về hình dạng. Vì lý do này, phần nhô có thể được lắp đặt một cách dễ dàng mà không tăng số lượng các bộ phận.

Theo khía cạnh thứ mười, trong kết cấu bao gồm bộ lọc không khí ở phía đối diện với bộ phận cấu thành với bánh xe sau kẹp xen giữa chúng, do sự phát tán vật lạ văng lên được giảm đến mức tối thiểu bởi phần nhô trên phía bộ phận cấu thành, các hiệu quả dưới đây được tạo ra. Nghĩa là, do sự phát tán vật lạ văng lên được giảm đến mức tối thiểu bởi phần nhô trên phía bộ phận cấu thành, có thể ngăn không cho phát tán vật lạ đến từ bộ lọc không khí và ảnh hưởng đến không khí nạp do dòng xoáy gây ra bởi chuyển động quay của bánh xe sau.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải xung quanh bộ giảm âm của xe máy.

Fig.3 là hình chiếu bằng vùng xung quanh bánh sau của xe máy.

Fig.4 là hình phối cảnh vùng xung quanh bộ giảm âm của xe máy.

Fig.5 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải bộ giảm âm và ống xả của xe máy.

Fig.6 là hình chiếu bằng của bộ giảm âm và ống xả của xe máy.

Fig.7 là hình chiếu phía trước của bộ giảm âm và ống xả của xe máy.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII trên Fig.5.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt của phần kết cấu nắn thẳng trên Fig.8, Fig.9(a) và Fig.9(b) thể hiện các ví dụ so sánh, và Fig.9(c) thể hiện phương án của sáng chế.

Fig.10 là hình vẽ giải thích hoạt động tương ứng với Fig.4.

Fig.11 là hình vẽ minh họa hoạt động tương ứng với Fig.3.

Fig.12 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải xung quanh nắp che bộ tản nhiệt theo phương án của sáng chế.

Fig.13 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải nắp che bộ tản nhiệt.

Fig.14 là hình chiếu của nắp che bộ tản nhiệt nhìn dọc theo mũi tên XIV.

Fig.15 là hình vẽ mặt cắt theo đường XV-XV trên Fig.13.

Fig.16 là hình phối cảnh của nắp che bộ tản nhiệt.

Fig.17 là hình chiếu bằng của chân chống giữa theo phương án của sáng chế.

Fig.18 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải chân chống giữa.

Fig.19 là hình vẽ minh họa hoạt động tương ứng với Fig.10.

Fig.20 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải xung quanh thành cắt của nắp che bộ tản nhiệt.

Fig.21 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải thể hiện vùng bố trí thành cắt của nắp che bộ tản nhiệt.

Fig.22 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái vùng xung quanh chân chống giữa của xe máy.

Fig.23 là hình chiếu phía sau vùng xung quanh chân chống giữa.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, xe theo phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Hơn nữa, các hướng về phía trước, về phía sau, sang bên trái, sang bên phải, và v.v., trong phần mô tả dưới đây là cùng với các hướng trên xe được mô tả dưới đây trừ khi ngữ cảnh chỉ thị rõ ràng khác. Thêm vào đó, ở các nơi thích hợp trên các hình vẽ được sử dụng trong phần mô tả dưới đây, mũi tên FR chỉ thị hướng về phía trước tương đối với xe, mũi tên LH chỉ thị hướng sang bên trái tương đối với xe, và mũi tên UP chỉ thị hướng lên trên tương đối với xe.

Tổng thể xe

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy (xe ngồi kiểu để chân sang hai bên) 1 theo phương án của sáng chế bao gồm ống đầu 13 ở phần đầu trước của khung thân xe F. Các càng trước 11 được tạo kết cấu để đỡ theo dọc trục bánh xe trước WF và tay lái 12 được đỡ xoay được bởi ống đầu 13. Phía dưới của phần trước của cụm động lực kiểu lác (dưới đây, được gọi là cụm động lực U) được đỡ lác được bởi phần dưới của khung thân xe F. Xe máy 1 là xe ngồi để chân sang hai bên kiểu

lắc cụm bao gồm cụm động lực U mà trong đó động cơ (động cơ đốt trong) E mà là nguồn dẫn động chủ yếu và bánh xe sau WR mà là bánh xe dẫn động được lắc liên khối tương đối với khung thân xe F (khung chính thân xe).

Dựa vào Fig.3, cụm động lực U là cụm liên khối mà trong đó động cơ E mà là nguồn dẫn động chủ yếu của xe máy 1 được bố trí ở phần trước và bộ truyền động M được tạo kết cấu để thay đổi công suất ra của động cơ E được bố trí ở phía bên trái của phần sau. Trục (trục bánh xe sau AR) của bánh xe sau WR mà là bánh xe dẫn động được đỡ bởi phần sau của bộ truyền động M. Ví dụ, phía dưới phần trước của cụm động lực U được đỡ lắc được theo phương thẳng đứng bởi phần đỡ của phần dưới của khung thân xe F qua khâu nối treo hoặc chi tiết tương tự. Phần đầu sau của cụm động lực U được đỡ bởi phần đầu sau của khung thân xe F qua bộ giảm xóc phía sau 9 mà là các bộ phận hấp thụ va đập. Đường CL trên Fig.3 chỉ thị đường tâm bên của thân xe.

Như được thể hiện trên Fig.1, khung thân xe F bao gồm khung xuống 14 kéo dài xuống dưới và về phía sau từ ống đầu 13, khung dưới 15 kéo dài về phía sau từ phần đầu dưới của khung xuống 14, và khung sau 16 kéo dài về phía sau và lên trên từ phần đầu sau của khung dưới 15. Các bậc để chân trái và phải 19 cho người ngồi sau được đỡ bởi phần trước của khung sau 16 qua giá treo (không được thể hiện trên hình vẽ). Các bậc để chân trái và phải 19 cho người ngồi sau có thể xoay được giữa trạng thái sử dụng mà trong đó chúng gần như nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và trạng thái gấp mà trong đó chúng được nghiêng để nổi lên về phía sau. Fig.1 thể hiện các bậc để chân 19 ở trạng thái gấp.

Bên ngoài khung thân xe F được che bởi nắp che thân xe 27. Yên xe 28 có bề mặt ngồi theo chiều dọc cho người ngồi được đỡ bởi phía trên phần sau của nắp che thân xe 27. Nắp che thân xe 27 bao gồm sàn để chân (bộ phận dưới) 29 mà người lái xe đang ngồi trên yên xe 28 đặt các chân của mình lên đó, và thân trước FB liên tục với phía trước của sàn để chân 29, và thân sau RB liên tục với phía sau của sàn để chân 29. Khoảng trống giữa yên xe 28 và tay lái 12 bên trên sàn để chân 29 trở thành khoảng trống để chân hai bên mà cho phép người ngồi dễ dàng đưa chân qua thân xe.

Thân sau RB có phần trước RB1 đứng thẳng lên từ sàn để chân 29, và phần

sau RB2 kéo dài về phía sau từ phần đầu trên của phần trước RB1 và được tạo ra theo hình dạng gần như chữ L khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Khoảng chứa bánh xe sau WH được tạo kết cấu để chứa quay được bánh xe sau WR được tạo phía sau phần trước RB1 và dưới phần sau RB2 của thân sau RB bởi nắp che trong (không được thể hiện trên hình vẽ) ở thân sau RB và chấn bùn sau 31 kéo dài xuống dưới và về phía sau từ bề mặt dưới của phần sau RB2 của thân sau RB. Số chỉ dẫn 32 trên các hình vẽ biểu thị nắp che bên phía sau mà tạo ra các bề mặt bên trái và phải của thân sau RB, và số chỉ dẫn 32a biểu thị mép sau của nắp che bên phía sau 32 ở phần trước RB1 của thân sau RB (dưới đây, được gọi là mép sau phần trước của thân sau RB). Mép sau phần trước 32a của thân sau RB được phân tách từ phía trước của đầu trước lớp xe của bánh xe sau WR (tương ứng với đầu trước nhất của bánh xe sau WR) khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Các mép sau của các bậc đế chân 19 ở trạng thái gấp được bố trí để xếp chồng mép sau phần trước 32a của thân sau RB.

Sàn đế chân 29 có, ví dụ, dạng phẳng mà cắt chiều rộng theo hướng bên của phần sàn dưới của thân xe, và tạo thành bề mặt trên gần như theo phương nằm ngang (bề mặt sàn 29a) của phần sàn dưới. Hơn nữa, sàn đế chân 29 có thể gồm phần máng giữa kéo dài từ đường tâm bên của sàn đế chân 29 theo hướng về phía trước/về phía sau.

Xe máy 1 xe kiểu scuttor có sàn đế chân 29 mà chân của người lái xe được đặt trên đó. Bề mặt trên (bề mặt đặt chân) 29a của sàn đế chân 29 được nghiêng để hơi nâng về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Phần sau bề mặt dưới 29b được nghiêng để nổi lên về phía sau dốc nhiều hơn bề mặt trên 29a được tạo ra ở phần sau của sàn đế chân 29 trên phía bề mặt dưới.

Sàn đế chân 29 được bố trí ở phần đầu dưới cùng của thân xe (nắp che thân xe 27) giữa bánh xe trước WF và bánh xe sau WR. Sàn đế chân 29 có phần bề mặt dưới (phần bên dưới) 29b1 theo phương gần như nằm ngang trên phần đầu dưới cùng của thân xe và kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau xe, và phần sau bề mặt dưới (phần nâng đầu sau) 29b đứng thẳng lên để kéo dài nghiêng về phía sau và lên trên từ đầu sau của phần bề mặt dưới. Phần bề mặt dưới 29b1 quay mặt với bề mặt đường bên dưới xe. Phần bề mặt dưới 29b1 không bị hạn chế bởi có bề

mặt quay mặt với bề mặt đường (tương ứng với mặt phẳng nằm ngang) và có thể là bề mặt quay mặt xuống dưới từ bề mặt thẳng đứng.

Cụm động lực

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.3, cụm động lực U bao gồm theo cách liên khối động cơ E ở phần trước và hộp truyền động 35 được tạo kết cấu để chứa bộ truyền động M ở phía bên trái của phần sau.

Động cơ E là động cơ bốn kỳ một xi lanh mà trong đó đường trục tâm quay của trục khuỷu (không được thể hiện trên hình vẽ) theo hướng sang bên trái/sang bên phải (hướng chiều rộng xe) và có phần xi lanh 22 nhô về phía trước gần như theo phương nằm ngang từ phần đầu trước của hộp trục khuỷu 21 (cụ thể là, được nghiêng để hơi nâng về phía trước)

Thân chính hộp 36 là đòn sau treo phía bên trái và sau đó kéo dài về phía sau được tạo liên khối với phần bên trái của hộp trục khuỷu 21. Thân chính hộp 36 hở ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, và nắp che hộp 37 được gắn với phần hở từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Hộp truyền động 35 được tạo kết cấu để chứa bộ truyền động M được cấu tạo bởi thân chính hộp 36 và nắp che hộp 37.

Bộ truyền động M là bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai được chứa trong hộp truyền động 35 để cắt hướng theo chiều dài của nó khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Bộ truyền động M bao gồm puli dẫn động được bố trí đồng trục với trục khuỷu được chứa trong phần trước của hộp truyền động 35, puli bị dẫn được chứa trong phần sau của hộp truyền động 35, và đai vòng kín dạng chữ V (đai truyền động) được quấn xung quanh puli dẫn động và puli bị dẫn (không puli nào được thể hiện trên hình vẽ). Bánh xe sau WR được gắn để quay liên khối với trục bánh xe sau AR (trục đầu ra) nhô sang bên phải từ phần sau của hộp truyền động 35.

Bộ tản nhiệt (phần tản nhiệt) 26 được tạo kết cấu để làm mát động cơ E được bố trí ở phía phải của hộp trục khuỷu 21. Nắp che bộ tản nhiệt (bộ phận nắp che) 26a có lỗ lắp cửa thoát khí được lắp ở phía ngoài của bộ tản nhiệt 26 theo hướng chiều rộng xe. Ít nhất một trong số bộ tản nhiệt 26 và nắp che bộ tản nhiệt 26a được bố trí giữa phần sau bề mặt dưới 29b của sàn để chân 29 và bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Bộ tản nhiệt 26 là phần tản nhiệt của cơ

cấu làm mát động cơ E, và bộ tản nhiệt 26 và nắp che bộ tản nhiệt 26a mà che bộ tản nhiệt 26 có thể được xem như các bộ phận cấu thành của cụm động lực U.

Nắp che bộ tản nhiệt 26a được trang bị để che bộ tản nhiệt 26 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ở xe máy, trục khuỷu (không được thể hiện trên hình vẽ) được quay bởi sự dẫn động của động cơ E và quạt làm mát (không được thể hiện trên hình vẽ) lắp vào phần đầu phải của trục khuỷu được quay, không khí bên ngoài được hút vào trong nắp che từ phần hút không khí bên ngoài của nắp che bộ tản nhiệt 26a. Do không khí bên ngoài được cấp vào trong bộ tản nhiệt 26 bên trong nắp che, nước làm mát chảy qua bộ tản nhiệt 26 được làm mát để làm mát động cơ. Quạt làm mát có thể cấp trực tiếp không khí làm mát đến động cơ E ngoài bộ tản nhiệt 26.

Phần đầu trước của đòn phụ 38 kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau được cố định vào phần sau của hộp trục khuỷu 21 ở phía phải. Đòn phụ 38 đỡ phần đầu phải của trục bánh xe sau AR ở phần đầu sau của nó. Đòn phụ 38 tạo nên đòn lắc được tạo kết cấu để đỡ bánh xe sau WR cùng với hộp truyền động 35. Các phần đầu dưới của cặp bộ giảm xóc phía sau bên trái và phải 9 được nối với các phần đầu sau của hộp truyền động 35 và đòn phụ 38. Các phần đầu trên của các bộ giảm xóc phía sau bên trái và phải 9 lần lượt được nối với các phần đầu sau của các khung sau bên trái và phải 16. Số chỉ dẫn 39 trên các hình vẽ biểu thị chấn bunn trong được lắp liền khối lắc được vào cụm động lực U và được tạo kết cấu để che phần trên phía trước của bánh xe sau WR, và số chỉ dẫn CA biểu thị bộ kẹp phanh đĩa được đỡ bên trên phần sau của đòn phụ 38.

Dựa vào Fig.3, thân tiết lưu 24 có tác dụng như phần hệ thống nạp được bố trí bên trên phần xi lanh 22 của động cơ E. Phần đầu trước nằm phía sau từ thân tiết lưu 24 được nối với phần trên của phần xi lanh 22 (cửa nạp của đầu xi lanh) qua chi tiết cách ly (không được thể hiện trên hình vẽ). Phần đầu sau nằm phía trước từ thân tiết lưu 24 được nối với bộ lọc không khí 25 qua đường ống nối 25a. Bộ lọc không khí 25 lọc không khí bên ngoài được cấp đến động cơ E. Đường ống nối 25a được uốn sang bên trái ở đằng sau thân tiết lưu 24 khi được nhìn trên hình chiếu bằng, và được nối với phần đầu trước của bộ lọc không khí 25 nằm bên trên hộp

truyền động 35. Số chỉ dẫn 25b trên các hình vẽ biểu thị chi tiết được chứa trong bộ lọc không khí 25.

Dưới đây, các phần từ bộ lọc không khí 25 tới cửa nạp được gọi là các phần nạp được tạo kết cấu để cho phép không khí sẽ được hút vào trong động cơ E. Cửa nạp 25c nằm ở đầu vào xa hơn phía bên từ các chi tiết của hệ thống nạp được bố trí ở phần bên ngoài của bộ lọc không khí 25. Các chi tiết của hệ thống nạp có thể là bộ chế hòa khí.

Ống xả 41 được nối với phần dưới của phần xi lanh 22 (lỗ xả của đầu xi lanh). Ống xả 41 kéo dài để được uốn về phía sau bên dưới phần xi lanh 22, và kéo dài gần như về phía sau và lên trên bên dưới bộ tản nhiệt 26 và được uốn ra ngoài theo hướng chiều rộng xe. Phần đầu sau của ống xả 41 được nối với phần đầu trước của bộ giảm âm (bộ tiêu âm) 42 nằm ở phía phải của bánh xe sau WR. Bộ giảm âm 42, bộ tản nhiệt 26 và nắp che bộ tản nhiệt 26a được bố trí ở phía đối diện với bộ lọc không khí 25 với bánh xe sau WR kẹp xen giữa chúng theo hướng chiều rộng xe. Nghĩa là, bộ giảm âm 42, bộ tản nhiệt 26 và nắp che bộ tản nhiệt 26a nằm ở phía phải của bánh xe sau WR, và bộ lọc không khí 25 được bố trí ở phía bên trái của bánh xe sau WR.

Bộ giảm âm

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.8, bộ giảm âm 42 bao gồm thân chính bộ giảm âm (thân chính bộ tiêu âm) 43 có dạng bên ngoài hình trụ, và ốp che bộ giảm âm (bộ phận nắp che) 51 được tạo kết cấu để che vùng mà cắt từ bên trên thân chính bộ giảm âm 43 ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Thân chính bộ giảm âm 43 kéo dài theo đường thẳng dọc theo đường trục tâm C1 của nó và được lắp trên thân xe ở vị trí nghiêng nâng về phía sau. Thân chính bộ giảm âm 43 có, ví dụ, đường trục tâm C1 mà được bố trí để song song với bề mặt bên của thân xe. Dưới đây, hướng về phía trước/về phía sau dọc theo đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh có thể được gọi là hướng về phía trước/về phía sau của bộ giảm âm, và hướng lên trên/xuống dưới vuông góc với đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh có thể được gọi là hướng lên trên/xuống dưới của bộ giảm âm.

Thân chính bộ giảm âm 43 bao gồm thân hình trụ 44 dọc theo đường trục

tâm C1, nắp chụp trước 45 được tạo kết cấu để đóng phần đầu trước của thân hình trụ 44, và nắp chụp sau 46 được tạo kết cấu để đóng phần đầu sau của thân hình trụ 44. Thân hình trụ 44 có kết cấu ống kép có phần trụ trong 44a và phần trụ ngoài 44b. Nắp chụp trước 45 được tạo dạng côn có đường kính mà tăng lên về phía sau. Ống xả 41 được nối với phần đầu trước của nắp chụp trước 45.

Số chỉ dẫn 41a trên các hình vẽ biểu thị phần đầu đế của ống xả 41 được nối với động cơ E. nắp chụp sau 46 được tạo dạng côn có đường kính mà giảm về phía sau. Lỗ xả được bố trí ở phần đầu sau của nắp chụp sau 46. Thân chính bộ giảm âm 43 có, chẳng hạn kết cấu cơ bản mà trong đó khoảng trống bên trong của thân hình trụ 44 được chia thành các khoang giãn nở theo hướng về phía trước/về phía sau của bộ giảm âm, và các khoang giãn nở nối thông với nhau theo cách thích hợp.

Ba giá lắp 47a, 47b và 47c để gắn với đòn phụ 38 và hai giá nắp che 48a và 48b để gắn với ốp che bộ giảm âm 51 được cố định vào chu vi ngoài của thân hình trụ 44. Các giá lắp 47a, 47b và 47c được kẹp chặt vào đòn phụ 38 bằng cách sử dụng, ví dụ, các bu lông theo hướng chiều rộng xe. Ốp che bộ giảm âm 51 được kẹp chặt và được cố định vào các giá nắp che 48a và 48b bởi, ví dụ, các vít theo phương bán kính của thân chính bộ giảm âm 43. Để dễ minh họa, các số chỉ dẫn có thể biểu thị các vít mà được kẹp chặt vào giá nắp che 48a và 48b.

Thân chính bộ giảm âm 43 và bộ giảm âm 42 được lắp liền khối lặc được vào cụm động lực U bằng cách nối phần đầu trước vào ống xả 41 và kẹp chặt các giá lắp 47a, 47b và 47c vào đòn phụ 38. Xe máy 1 được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2 thể hiện trạng thái, ví dụ, empty xe 1G. Ở trạng thái được thể hiện trên hình vẽ, bộ giảm âm 42 nằm ở vị trí nghiêng mà trong đó đường trục C1 nâng lên về phía sau.

Ốp che bộ giảm âm

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.8, ốp che bộ giảm âm 51 có chiều dài mà vượt quá các đầu trước và sau của thân chính bộ giảm âm 43 và kéo dài theo hướng đường trục C1. Ốp che bộ giảm âm 51 che khoảng cắt từ bên trên thân chính bộ giảm âm 43 tới phía ngoài theo hướng chiều rộng xe ở khoảng cách gần như không đổi từ đó.

Phần bề mặt trên 52 được tạo kết cấu để che thân chính bộ giảm âm 43

trong ốp che bộ giảm âm 51 từ bên trên tạo thành mép bên phía trong 52a bên trong theo hướng chiều rộng xe. Mép bên phía trong 52a kéo dài gần như dọc theo đường trục C1 (cụ thể là, hơi được nghiêng và còn nằm vào trong theo hướng chiều rộng xe đi về phía sau) khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Mép bên phía trong 52a còn được bố trí bên trong theo hướng chiều rộng xe hơn đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Phần chia bên trong 52b được tạo kết cấu để che vùng lân cận giá lắp 47a từ bên trên nhô vào trong theo hướng chiều rộng xe từ vùng phần bề mặt trên 52 xếp chồng giá lắp 47a.

Phần bề mặt trên 52 được nghiêng lên trên tương đối với đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh trong vùng mà ở đó phần chia bên trong 52b được tạo ra và được nghiêng xuống dưới tương đối với đường trục C1 ở phía trước giá lắp 47a. Dưới đây, ở các phần nghiêng này, phần sau (phần nghiêng ở phía trước giá lắp 47a) được xem như phần nghiêng nâng lên về phía sau 53, và phần trước (vùng mà trong đó phần chia bên trong 52b được tạo ra) được xem như về phần nghiêng hạ xuống về phía sau 54. Đầu trước 53a của phần nghiêng nâng lên về phía sau 53 được bố trí ở phía trước của đầu trước của thân chính bộ giảm âm 43. Đầu trước 53a của phần nghiêng nâng lên về phía sau 53 được bố trí bên trên đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Kết cấu chính dòng 61, mà sẽ được mô tả bên dưới, được tạo ra ở phần mép bên phía trong 53b của phần nghiêng nâng lên về phía sau 53 bên trong theo hướng chiều rộng xe.

Phần hờ hình tam giác 55a kéo dài về phía trước và về phía sau dọc theo phần nâng lên 55 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh được tạo ra trong phần nâng lên 55 của phần bề mặt trên 52 được nâng bởi cả hai phần nghiêng 53 và 54. Phần hờ 55a đi qua phần nâng lên 55 theo hướng chiều rộng xe và cho phép hoạt động kẹp chặt tương đối với giá lắp 47a từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Đầu sau của phần bề mặt trên 52 được bố trí ở đằng sau phần đầu sau (nắp chụp sau 46) của thân chính bộ giảm âm 43 theo hướng về phía trước/về phía sau của bộ giảm âm này. Phần chia đầu sau 56 được nghiêng xuống dưới tương đối với đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh được tạo ra ở phần đầu sau của phần bề mặt trên 52.

Các phần bề mặt bên 57 của ốp che bộ giảm âm 51 được tạo kết cấu để

che thân chính bộ giảm âm 43 từ các bên tạo ra mép dưới nâng về phía sau 57a dọc theo đường trục C1 bên dưới nó. Mép dưới 57a được bố trí bên dưới đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Đầu sau của mép dưới 57a kéo dài tới vị trí xếp chồng phần đầu sau (nắp chụp sau 46) của thân chính bộ giảm âm 43 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Các bề mặt bên phần nghiêng 58 được nghiêng vào trong theo hướng chiều rộng xe tương đối với đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu bằng được tạo ra trên các phần đầu sau của các phần bề mặt bên 57. Các bề mặt bên phần nghiêng 58 được tạo ra để liên tục với phần chĩa đầu sau 56, và giảm đường kính phần đầu sau của ốp che bộ giảm âm 51 theo dạng côn. Các mép sau 58a của các bề mặt bên phần nghiêng 58 kéo dài lên trên từ đầu sau của mép dưới 57a khi được nhìn trên hình chiếu cạnh và được nghiêng để nằm hơn về phía sau đi lên trên theo hướng lên trên/xuống dưới của bộ giảm âm. Các mép sau 58a của các bề mặt bên phần nghiêng 58 liên tục với mép sau 56a của phần chĩa đầu sau 56 của phần bề mặt trên 52. Mép sau 56a của phần bề mặt trên 52 và các mép sau 58a của các phần bề mặt bên 57 tạo thành mép sau liên tục của ốp che bộ giảm âm 51.

Phần trước 57d của mép dưới 57a được uốn vào trong theo hướng chiều rộng xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng trong khi được uốn lên trên ở đằng sau phần đầu trước (nắp chụp trước 45) của thân chính bộ giảm âm 43 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Các phần trước 57e của các phần bề mặt bên 57 được nghiêng vào trong theo hướng chiều rộng xe khi được nhìn trên hình chiếu bằng theo sự nghiêng vào trong theo hướng chiều rộng xe của phần trước của mép dưới 57a. Đầu trước 57b của mép dưới 57a được bố trí ở phía trước phần đầu trước của thân chính bộ giảm âm 43. Đầu trước 57b của mép dưới 57a được bố trí bên trên đường trục C1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Mép trước 57c kéo dài lên trên và vào trong theo hướng chiều rộng xe từ đầu trước 57b của mép dưới 57a. Mép trước 57c được nghiêng để được bố trí về phía trước khi đi lên trên theo hướng lên trên/xuống dưới của bộ giảm âm khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Mép trước 57c được nối với đầu trước 53a của phần nghiêng nâng lên về phía sau 53. Mép trước 57c cũng là mép trước của ốp che bộ giảm âm 51.

Kết cấu chỉnh dòng

Như được thể hiện trên Fig.2 đến Fig.4, kết cấu chỉnh dòng 61 được tạo kết cấu để tiếp nhận không khí dịch chuyển và tạo ra vận tốc dòng định trước được bố trí ở phần trên phía trước (phần nghiêng nâng lên về phía sau 53) của ốp che bộ giảm âm 51. Kết cấu chỉnh dòng 61 có chức năng như bộ phận mà cho phép dòng xoáy nhanh thổi hướng về bên phải của khoảng chứa bánh xe sau WH mà trong đó bánh xe sau WR được bố trí bên dưới và ở đằng sau thân sau RB, và hút không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH bằng cách sử dụng áp suất âm của dòng xoáy. Do đó, sự ảnh hưởng đến các chi tiết xung quanh do dòng xoáy của không khí thổi xoáy tròn xung quanh bánh xe sau WR được giảm đến mức tối thiểu trong khi việc tạo ra áp suất dương trong khoảng chứa bánh xe sau WH được giảm đến mức tối thiểu.

Fig.8 thể hiện mặt cắt ngang vuông góc với hướng theo chiều dọc của kết cấu chỉnh dòng 61 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh.

Trong kết cấu chỉnh dòng 61, phần thành có mặt cắt ngang dạng chữ L được bố trí trong phần nghiêng nâng lên về phía sau 53 của ốp che bộ giảm âm 51 để kéo dài theo hướng tiếp tuyến của bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Ví dụ, kết cấu chỉnh dòng 61 tạo thành dạng rãnh kéo dài trong phần nghiêng nâng lên về phía sau 53 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Kết cấu chỉnh dòng 61 bao gồm phần nghiêng 62 kéo dài để được nghiêng nổi lên về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh và tạo thành bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 62a được tạo kết cấu để tiếp nhận không khí dịch chuyển, và phần nhô dạng gờ 63 kéo dài dọc theo phần nghiêng 62 và nhô lên trên với chiều cao bằng nhau từ bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 62a. Kết cấu chỉnh dòng 61 được nghiêng để nằm vào bên trong theo hướng chiều rộng xe khi đi về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu bằng trong khi được nghiêng để nổi lên về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh.

Kết cấu chỉnh dòng 61 được bố trí ở vị trí xếp chồng phần đầu trước của bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Ví dụ, kết cấu chỉnh dòng 61 được nghiêng để nổi lên về phía sau theo hướng tiếp tuyến chu vi ngoài bánh xe của bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh trên Fig.2. Kết cấu chỉnh dòng 61 được tạo có, ví dụ, dạng hơi cong nhô về phía trước và lên trên khi được

nhìn trên hình chiếu cạnh. Kết cấu chỉnh dòng 61 kéo dài để tạo thành sự nghiêng dốc hơn sự nghiêng nâng về phía sau của phần sau bề mặt dưới 29b của sàn đế chân 29 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Kết cấu chỉnh dòng 61 kéo dài để tạo thành sự nghiêng dốc hơn sự nghiêng của thân chính bộ giảm âm 43 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Kết cấu chỉnh dòng 61 được bố trí để cắt phần góc 43a của đầu trên phía trước của thân chính bộ giảm âm 43 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh từ vị trí ở phía trước của và dưới phần góc 43a tới vị trí ở đằng sau và bên trên phần góc 43a. Kết cấu chỉnh dòng 61 được bố trí để cắt đường kéo dài của mép trên của ốp che bộ giảm âm 51 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Kết cấu chỉnh dòng 61 được phân tách về phía sau từ mép sau phần trước 32a của thân sau RB khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Trong phần mô tả ở đoạn này, “kết cấu chỉnh dòng 61” cũng có thể được đọc là “phần nghiêng nâng lên về phía sau 53.”

Phần trước của bộ giảm âm 42 mà trong đó kết cấu chỉnh dòng 61 được bố trí bao gồm các phần trước của thân chính bộ giảm âm 43 và ốp che bộ giảm âm 51. Phần trước của bộ giảm âm 42 được bố trí để xếp chồng phần đầu trước của bánh xe sau WR (ví dụ, khoảng nằm giữa đầu trước bánh xe và đầu trước lớp xe ở chiều cao của trục bánh xe sau AR) khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Ở trạng thái 1G trên Fig.2, phần đầu trước của bánh xe sau WR được bố trí bên trên phần sau bề mặt dưới 29b của sàn đế chân 29.

Phần hờ của nắp che bộ tản nhiệt 26a được bố trí giữa kết cấu chỉnh dòng 61 và mép sau phần trước 32a của thân sau RB khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Ống xả 41 được bố trí bên dưới phần hờ của nắp che bộ tản nhiệt 26a khi được nhìn trên hình chiếu cạnh để đi bên dưới phần hờ của nắp che bộ tản nhiệt 26a. Phần đầu sau của ống xả 41 được nối với phần đầu trước của thân chính bộ giảm âm 43 bên dưới phần đầu trước của bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh.

Kết cấu chỉnh dòng 61 (và toàn bộ bộ giảm âm 42) được bố trí để được phân cách sang bên phải từ bề mặt đầu phải của bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Kết cấu chỉnh dòng 61 được nghiêng tương đối với hướng về phía trước/về phía sau của xe để được nằm vào trong theo hướng chiều rộng xe khi đi về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Kết cấu chỉnh dòng 61 được tạo có, ví

dụ, hình dạng cong nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Nói theo cách khác, phần mép bên phía trong 53b của phần nghiêng nâng lên về phía sau 53 bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo dạng lõm khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Kết cấu chính dòng 61 được bố trí để cắt phần đầu trước của thân chính bộ giảm âm 43 khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Kết cấu chính dòng 61 còn được bố trí ra ngoài hơn theo hướng chiều rộng xe đường trục C1 của thân chính bộ giảm âm 43 khi được nhìn trên hình chiếu bằng. Kết cấu chính dòng 61 được bố trí trong chiều rộng theo hướng bên của thân chính bộ giảm âm 43 khi được nhìn trên hình chiếu bằng.

Như được thể hiện trên Fig.8, khi được nhìn trên hình vẽ mặt cắt ngang của kết cấu chính dòng 61, phần nhô 63 được tạo ra để tăng chiều cao bên trên các vị trí nằm vào trong hơn theo hướng chiều rộng xe của phần nghiêng 62. Phần nhô 63 tạo thành bề mặt dẫn hướng không khí dịch chuyển 63a mà tăng chiều cao khi đi vào trong theo hướng chiều rộng xe của phần nghiêng 62. Do đó, không khí dịch chuyển dẫn hướng tới phần nhô 63 dễ dàng được tạo để thổi êm nhẹ. Phần nhô 63 của kết cấu chính dòng 61 theo phương án của sáng chế kéo dài để tạo thành mặt cắt ngang dạng cung cong để liên tục với phần nghiêng 62.

Fig.9(a) thể hiện trường hợp mà trong đó phần tĩnh CN có góc gần như vuông được tạo ra trên đế của phần nhô 63 (ví dụ so sánh). Fig.9(b) thể hiện trường hợp mà trong đó bề mặt nghiêng S1 được tạo ra trên đế của phần nhô 63 (ví dụ so sánh). Fig.9(c) thể hiện trường hợp mà trong đó bề mặt cong S2 được tạo ra trên đế của phần nhô 63 (phương án của sáng chế).

Ở ví dụ trên Fig.9(a), do dòng xoáy xoay vòng trong phần tĩnh CN của đế phần nhô 63 xuất hiện, dự tính là gây trở ngại cho việc chỉnh dòng không khí dịch chuyển. Ở ví dụ trên Fig.9(b), do không khí dịch chuyển nâng lên trên bề mặt nghiêng S1 của đế phần nhô 63, sự xuất hiện của dòng xoáy như trên Fig.9(a) được giảm đến mức tối thiểu, và dòng xoáy định trước dễ dàng xuất hiện để cắt phần nghiêng 62 và phần nhô 63. Ở ví dụ trên Fig.9(c), do không khí dịch chuyển nâng lên dọc theo bề mặt cong dạng hình cung S2 cắt phần nghiêng 62 và phần nhô 63, dòng xoáy dễ dàng xuất hiện hơn ở ví dụ trên Fig.9(b).

Do dòng đều đặn cắt phần nghiêng 62 và phần nhô 63 (dòng xoáy xoay vòng trong kết cấu chính dòng 61) chảy theo hướng kéo dài của kết cấu chính dòng 61, dòng đều đặn trở thành dòng xoắn với khả năng định hướng cao và đi qua các bên của khoảng chứa bánh xe sau WH của bánh xe sau WR. Ở đây, hiệu quả hút dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH thu được bởi áp suất âm của dòng xoáy.

Các hoạt động

Dưới đây, hoạt động của kết cấu chính dòng 61 theo phương án sẽ được mô tả.

Trong quá trình di chuyển của xe máy 1, dòng xoáy xuất hiện trong khoảng chứa bánh xe sau WH của bánh xe sau WR do bánh xe sau WR cuốn không khí. Không khí bị cuốn và thổi xoay quanh bởi bánh xe sau WR đập vào cụm động lực U, chấn bùn sau 31, hoặc chi tiết tương tự, và sau đó, trở thành dòng không khí phình ra với mặt bên của thân xe. Thêm vào đó, dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH có thể ảnh hưởng đến các chi tiết xung quanh của khoảng chứa bánh xe sau WH. Ví dụ, khi dòng không khí trên các bề mặt bên của bộ lọc không khí 25 bị hút theo hướng chiều rộng xe, nó trở thành cản trở hút ổn định. Nghĩa là, điều này làm nhiễu loạn dòng không khí xung quanh cửa nạp 25c của bộ lọc không khí 25 và khiến giảm chất lượng không khí nạp.

Mặt khác, như được thể hiện trên Fig.10 và Fig.11, ở phía bộ giảm âm 42 đối diện với bộ lọc không khí 25, không khí dịch chuyển W1 đập vào bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 62a của kết cấu chính dòng 61 được bố trí ở phía phần trước của khoảng chứa bánh xe sau WH, không khí dịch chuyển được dẫn hướng bởi phần nghiêng 62 và phần nhô 63, và dòng xoáy theo chiều dọc nhanh và mịn W2 được tạo ra. Kết cấu chính dòng 61 sẽ hiệu chỉnh không khí dịch chuyển W1 và tạo ra dòng xoáy theo chiều dọc W2 có vận tốc dòng cao và khiến dòng xoáy theo chiều dọc W2 thổi có sự dẫn hướng tới các bên của bánh xe sau WR và khoảng chứa bánh xe sau WH. Do đó, dòng xoáy sinh ra trong khoảng chứa bánh xe sau WH được hút một cách chủ động về phía bộ giảm âm 42 (mũi tên W3), việc hút dòng xoáy về phía đối diện với bộ giảm âm 42 (về phía bộ lọc không khí 25) được giảm, và việc giảm hiệu quả nạp của các chi tiết của hệ thống nạp được

giảm đến mức tối thiểu.

Nghĩa là, theo phương án của sáng chế, do dòng không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH bị hút về phía bộ giảm âm 42 đối diện với bộ lọc không khí 25 (cửa nạp 25c) theo hướng chiều rộng xe và việc phân tách dòng không khí trên phía bộ lọc không khí 25 từ cửa nạp 25c được giảm đến mức tối thiểu, hiệu quả nạp của các bộ phận của hệ thống nạp có thể được tăng (chất lượng không khí nạp có thể được đảm bảo).

Ví dụ, ngay cả khi phần nhô hoặc chi tiết tương tự được tạo kết cấu để điều khiển dòng không khí được tạo ra ở chấn bùn trong 39 của bánh xe sau WR, phần nhô hoặc chi tiết tương tự có thể được giảm về kích thước để tăng mức độ tự do liên quan tới kiểu dáng bên ngoài. Không nhất thiết lắp đặt chấn bùn lớn riêng biệt hoặc chi tiết tương tự cho việc điều khiển dòng không khí, và việc tăng các chi phí và trọng lượng có thể được giảm thiểu.

Như đã được mô tả trên đây, kết cấu chỉnh dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo phương án của sáng chế là kết cấu chỉnh dòng 61 của xe máy 1 bao gồm bộ giảm âm 42 được tạo kết cấu để làm giảm âm khí xả của động cơ E ở phía bánh xe sau WR, bộ giảm âm 42 bao gồm thân chính bộ giảm âm 43 và ốp che bộ giảm âm 51 được lắp vào thân chính bộ giảm âm 43, và ốp che bộ giảm âm 51 bao gồm phần nghiêng 62 kéo dài để được nghiêng tương đối với hướng về phía trước/về phía sau của xe và được tạo kết cấu để tạo thành bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 62a mà tiếp nhận không khí dịch chuyển, và phần nhô 63 kéo dài dọc theo phần nghiêng 62 và nhô lên trên từ bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 62a.

Theo kết cấu này, không khí dịch chuyển di chuyển dọc theo bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 62a của phần nghiêng 62 được dẫn hướng bởi phần nhô 63 và di chuyển có tính định hướng theo hướng định trước. Do không khí di chuyển có tính định hướng theo cách này thổi về phía các bên của bánh xe sau WR (các bên của khoảng chứa bánh xe sau WH), thu được hiệu quả hút không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH tới các bên của bánh xe sau WR. Trong khi không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH được thổi xoay quanh bánh xe sau WR và tạo ra dòng xoáy, do dòng xoáy bị hút tới các bên của bánh xe sau WR, sự ảnh

hưởng đến dòng không khí thổi xung quanh bánh xe sau WR có thể được giảm thiểu.

Trong kết cấu chính dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, xe máy 1 bao gồm cụm động lực U mà trong đó động cơ E và bánh xe sau WR xoay liên khối tương đối với khung thân xe F.

Theo kết cấu này, do các thiết bị phụ trợ khác nhau như bộ lọc không khí 25 hoặc chi tiết tương tự được lắp trên cụm động lực U, trong khi ảnh hưởng do dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH là lớn, ảnh hưởng của dòng không khí đến các thiết bị phụ trợ có thể được giảm thiểu nhờ hút dòng xoáy tới các bên của bánh xe sau WR.

Trong kết cấu chính dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, bộ lọc không khí 25 được bố trí trên các chi tiết của hệ thống nạp được tạo kết cấu để thực hiện việc nạp động cơ E, bộ lọc không khí 25 bao gồm cửa nạp 25c được bố trí ở phía đầu vào trước nhất, bộ giảm âm 42 được bố trí ở một phía của bánh xe sau WR, và cửa nạp 25c được bố trí ở phía kia của bánh xe sau WR.

Theo kết cấu này, do bộ giảm âm 42 và cửa nạp 25c được phân cách với bánh xe sau WR kẹp xen giữa chúng, phía mà tại đó không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH bị hút tới các bên của bánh xe sau WR bởi phần nghiêng 62 và phần nhô 63 của bộ giảm âm 42 trở thành phía đối diện với cửa nạp 25c của các chi tiết của hệ thống nạp. Khi cửa nạp 25c có mặt ở phía nơi mà không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH được thổi xoay quanh bánh xe sau WR và bị hút tới các bên của bánh xe sau WR, ảnh hưởng có thể tác động đến chất lượng không khí nạp của các chi tiết của hệ thống nạp. Mặt khác, do phía nơi mà không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH bị hút trở thành phía đối diện với cửa nạp 25c, dòng không khí bị hút không tác động ảnh hưởng đến cửa nạp 25c, và dòng không khí bị hút về phía cửa nạp 25c được giảm. Do đó, hiệu quả nạp của các chi tiết của hệ thống nạp có thể được duy trì một cách thích hợp. Thêm vào đó, ảnh hưởng của nhiệt khí xả đến việc nạp các chi tiết của hệ thống nạp có thể được giảm thiểu.

Trong kết cấu chính dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, phần nghiêng 62 và phần nhô 63 được nghiêng để được bố trí lên trên khi đi về phía sau

khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

Theo kết cấu này, do không khí dịch chuyển thổi lên trên dọc theo phần nghiêng 62 và phần nhô 63, dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH có thể được hút ra ngoài. Nghĩa là, trong khoảng chứa bánh xe sau WH, do dòng xoáy dễ dàng xuất hiện ở phía trên giữa khoảng chứa bánh xe sau WH và nắp che thân xe 27 hoặc chi tiết tương tự, dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH có thể được giảm thiểu một cách hiệu quả nhờ khiến không khí dịch chuyển để thổi lên trên.

Trong kết cấu chỉnh dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, phần nghiêng 62 và phần nhô 63 được nghiêng để được nằm vào trong theo hướng chiều rộng xe khi đi về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu bằng của xe.

Theo kết cấu này, do không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH xoay vòng xung quanh bánh xe sau WR và dễ dàng trở thành dòng xoáy, không khí xung quanh bánh xe sau WR có thể dễ dàng được hút tới các bên của bánh xe sau WR và dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH có thể được giảm thiểu một cách hiệu quả nhờ khiến không khí dịch chuyển thổi hướng về phía trong theo hướng chiều rộng xe (về phía bánh xe sau WR).

Trong kết cấu chỉnh dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, phần nhô 63 được tạo ra để được bố trí lên trên khi đi vào trong theo hướng chiều rộng xe của phần nghiêng 62.

Theo kết cấu này, do phần nhô 63 đứng thẳng lên từ phần nghiêng 62 được bố trí lên trên khi đi vào trong theo hướng chiều rộng xe, không khí dịch chuyển dẫn hướng tới phần nhô 63 dễ dàng tạo ra dòng xoáy định trước, và dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH có thể được giảm thiểu một cách hiệu quả.

Trong kết cấu chỉnh dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, phần nghiêng 62 và phần nhô 63 kéo dài để tạo thành dạng mặt cắt ngang hình cung.

Theo kết cấu này, do phần nghiêng 62 và phần nhô 63 được tạo dạng mặt cắt ngang hình cung, dòng không khí dẫn hướng tới phần nhô 63 tạo ra dòng xoáy định trước dễ dàng hơn, và dòng xoáy trong khoảng chứa bánh xe sau WH có thể được giảm thiểu một cách hiệu quả hơn.

Nắp che bộ tản nhiệt

Dưới đây, nắp che bộ tản nhiệt 26a theo phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ Fig.12 đến Fig.19.

Như được thể hiện trên Fig.12, nắp che bộ tản nhiệt 26a được kẹp chặt và được cố định vào phần đầu phải của hộp trục khuỷu 21 ở ba vị trí, ví dụ, phần kẹp chặt trên 66a, phần kẹp chặt sau 66b và phần kẹp chặt trước 66c bởi các bu lông hoặc chi tiết tương tự được vặn ren từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Phần đầu sau của nắp che bộ tản nhiệt 26a nhô về phía sau từ hộp trục khuỷu 21 và được bố trí để xếp chồng phần đầu trước của bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Đường R1 trên các hình vẽ biểu thị bề mặt đường.

Cùng với tham khảo Fig.13, nắp che bộ tản nhiệt 26a tạo thành cửa hút không khí bên ngoài 65 bên trong khoảng được bao quanh bởi phần kẹp chặt trên 66a, phần kẹp chặt sau 66b và phần kẹp chặt trước 66c. Dưới đây, vị trí ở trạng thái lắp nắp che bộ tản nhiệt 26a vào thân xe (vị trí được thể hiện trên Fig.12) khi được nhìn trên hình chiếu cạnh sẽ được mô tả.

Vùng mà trong đó cửa hút không khí bên ngoài 65 được tạo ra (dưới đây, được gọi là phần thân chính nắp che 26b) được tạo ra dạng hình lục giác có phần cạnh thứ nhất 67a được nằm gần như theo phương nằm ngang (gồm cả phương nằm ngang), phần cạnh thứ hai 67b kéo dài về phía trước và lên trên từ phần đầu trước của phần cạnh thứ nhất 67a, phần cạnh thứ ba 67c kéo dài về phía sau và lên trên từ phần đầu sau của phần cạnh thứ nhất 67a, phần cạnh thứ tư 67d kéo dài về phía sau và lên trên từ phần đầu trên của phần cạnh thứ hai 67b, phần cạnh thứ năm 67e kéo dài về phía trước và lên trên từ phần đầu trên của phần cạnh thứ ba 67c, và phần cạnh thứ sáu 67f mà cắt các phần đầu trên của phần cạnh thứ tư 67d và phần cạnh thứ năm 67e. Phần cạnh thứ hai 67b ngắn hơn phần cạnh thứ ba 67c, và phần cạnh thứ tư 67d dài hơn phần cạnh thứ năm 67e. Phần cạnh thứ ba 67c và phần cạnh thứ tư 67d gần như song song (gồm cả song song) với nhau. Phần cạnh thứ sáu 67f được nghiêng để hạ về phía trước tương đối với phần cạnh thứ nhất 67a.

Phần kéo dài lên trên 68a kéo dài lên trên được tạo ra bên trên phần cạnh thứ sáu 67f. Phần kẹp chặt trên 66a được tạo ra ở phần trên của phần kéo dài lên trên 68a.

Phần kéo dài về phía sau xuống dưới kéo dài về phía sau và xuống dưới được tạo ra ở đằng sau và dưới khoảng cắt phần giữa theo phương thẳng đứng của phần cạnh thứ ba 67c từ bên dưới phần cạnh thứ nhất 67a. Phần kẹp chặt sau 66b được tạo ra ở phần trên của phần kéo dài về phía sau xuống dưới 68b, và kết cấu chính dòng 71 và thành cắt 73, mà sẽ được mô tả bên dưới, được tạo ra bên dưới phần kẹp chặt sau 66b.

Phần kéo dài lên trên về phía trước 68c kéo dài về phía trước và lên trên được tạo ra ở phía trước của và bên trên phần dưới của phần cạnh thứ tư 67d. Phần kẹp chặt trước 66c được tạo ra trên phần kéo dài lên trên về phía trước 68c.

Cùng với tham khảo các hình vẽ từ Fig.14 đến Fig.16, nắp che bộ tản nhiệt 26a được tạo toàn bộ theo dạng khay hõ vào trong theo hướng chiều rộng xe. Dưới đây, phần thành gần như vuông góc (gồm cả vuông góc) với hướng chiều rộng xe của nắp che bộ tản nhiệt 26a được xem như phần thành bên nắp che 69a, và phần thành đứng thẳng bên trong từ phần mép theo chu vi của phần thành bên nắp che 69a theo hướng chiều rộng xe được xem như phần thành theo chu vi nắp che 69b.

Phần sau của phần thân chính nắp che 26b nâng lên ra ngoài theo hướng chiều rộng xe tương đối với phần thành bên nắp che 69a còn lại ở phần trước. Phần sau của phần thân chính nắp che 26b được tạo ra để nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe (để tăng chiều sâu) khi đi về phía sau và lên trên tương đối với phần trước mà tạo ra phần thành bên nắp che 69a.

Phần ngoài của phần sau của phần thân chính nắp che 26b được tạo ra dọc theo bề mặt phẳng nghiêng được nghiêng về phía trước và xuống dưới tương đối với bề mặt phẳng (được thể hiện bởi đường FS trên Fig.14 và Fig.15) vuông góc với hướng chiều rộng xe. Bề mặt phẳng nghiêng được nghiêng sao cho vùng xung quanh của phần cạnh thứ hai 67b được bố trí ở phía trong cùng theo hướng chiều rộng xe và phần góc đầu sau 67g giữa phần cạnh thứ ba 67c và phần cạnh thứ năm 67e được bố trí ở phía ngoài cùng theo hướng chiều rộng xe.

Ở phần phía ngoài của phần sau của phần thân chính nắp che 26b, thành dẫn không khí thứ nhất 67wa kéo dài từ phần cạnh thứ nhất 67a theo hướng chiều dọc, thành dẫn không khí thứ ba 67wc kéo dài từ phần cạnh thứ ba 67c theo hướng chiều dọc, thành dẫn không khí thứ năm 67we kéo dài từ phần cạnh thứ năm 67e

theo hướng chiều dọc, và thành dẫn không khí thứ sáu 67wf kéo dài từ phần cạnh thứ sáu 67f theo hướng chiều dọc được tạo đứng thẳng ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Các thành dẫn không khí 67wa, 67wc, 67we và 67wf được nghiêng sao cho các đỉnh đứng thẳng của nó nằm dọc theo bề mặt phẳng nghiêng. Các thành dẫn không khí 67wa, 67wc, 67we và 67wf được tạo ra sao cho các bề mặt phía ngoài của các thành dẫn không khí 67wa, 67wc, 67we và 67wf mà được hướng ra ngoài ngoài bề mặt phía trong của các thành dẫn không khí 67wa, 67wc, 67we và 67wf mà được hướng vào trong được nghiêng theo hướng nâng (hướng chiều rộng xe) và được làm hẹp khi chúng đi về phía các đỉnh đứng thẳng khi được nhìn trên mặt cắt ngang vuông góc với hướng dọc của nó (xem Fig.15).

Dựa vào Fig.13, cửa hút không khí bên ngoài 65 bao gồm cửa hút phần trước 65a được tạo ra ở phần thành bên nắp che 69a của phần trước của phần thân chính nắp che 26b, và cửa hút phần sau 65b được tạo ra trên phần phía ngoài của phần sau của phần thân chính nắp che 26b.

Cửa hút phần trước 65a bao gồm phần hở hình chữ nhật thứ nhất 65a1 có một cạnh gần như song song với phần cạnh thứ tư 67d, và các phần hở dạng khe thứ hai 65a2 được tạo gần như song song với các cạnh dưới phía sau và cạnh trên phía sau của phần hở đầu trước. Phần nửa trước của cửa hút phần trước 65a xếp chồng nắp che bên phía sau 32 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh ở trạng thái lắp với thân xe (được che bởi nắp che bên phía sau 32 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe (xem Fig.12).

Cửa hút phần sau 65b bao gồm phần cắt hở phần dưới 65b1 có dạng hình bình hành và nằm bên trên phần cạnh thứ nhất 67a và ở phía trước của phần cạnh thứ ba 67c, và phần cắt hở phần trên 65b2 có dạng hình bình hành và nằm ở phía trước của phần cạnh thứ năm 67e và dưới phần cạnh thứ sáu 67f. Thành ngăn 65c gần như song song với phần cạnh thứ sáu 67f được bố trí giữa phần cắt hở phần dưới 65b1 và phần cắt hở phần trên 65b2. Thành ngăn 65c kéo dài từ phần góc đầu sau 67g giữa phần cạnh thứ ba 67c và phần cạnh thứ năm 67e tới lân cận tâm của phần thành bên nắp che 69a của phần trước của phần thân chính nắp che 26b.

Cửa hút phần sau 65b bao gồm cửa thông hơi 65e có các cánh 65d. Các cánh 65d bao gồm các cánh dưới 65d1 gần như song song với phần cạnh thứ ba 67c,

và các cánh trên 65d2 gần như song song với phần cạnh thứ năm 67e. Các cánh 65d tạo thành dạng chữ V nhô về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh nhờ nổi các cánh dưới 65d1 và các cánh trên 65d2. Các phần uốn giữa các cánh dưới 65d1 và các cánh trên 65d2 của các cánh 65d được nối với và được đỡ bởi thành ngăn 65c. Các cánh 65d được nghiêng tương đối với hướng chiều rộng xe để nằm về phía trước khi chúng đi ra ngoài theo hướng chiều rộng xe (xem Fig.15 và Fig.16).

Dựa vào các hình vẽ từ Fig.13 đến Fig.16, kết cấu chính dòng 71 và thành cắt 73 được tạo ra trên phần kéo dài về phía sau xuống dưới 68b bên dưới phần kẹp chặt sau 66b.

Kết cấu chính dòng 71 bao gồm phần gân tăng cứng 72 kéo dài từ mép sau nghiêng mà nâng lên về phía sau ở phần kéo dài về phía sau xuống dưới 68b theo hướng chiều dọc. Phần gân tăng cứng 72 được bố trí để tiếp cận phần góc dưới phía sau 67h giữa phần cạnh thứ nhất 67a và phần cạnh thứ ba 67c. Phần gân tăng cứng 72 cũng được nghiêng tương đối với hoặc phần cạnh thứ nhất 67a hoặc phần cạnh thứ ba 67c. Phần dưới của phần gân tăng cứng 72 được uốn và nằm dưới trong vùng lân cận đầu dưới của phần kéo dài về phía sau xuống dưới 68b. Phần gân tăng cứng 72 được bố trí ở phía trước và dưới kết cấu chính dòng 61 của bộ giảm âm 42 (xem Fig.12).

Phần gân tăng cứng 72 được tạo đỉnh hình tam giác khi được nhìn trên mặt cắt ngang cắt hướng dọc (xem Fig.15). Phần gân tăng cứng 72 nhô ra ngoài từ phần ngoài còn lại của phần kéo dài về phía sau xuống dưới 68b theo hướng chiều rộng xe. Phần gân tăng cứng 72 được bố trí ở phía trước của vị trí đầu trước bánh xe sau Pfr và được nằm bên dưới chiều cao tâm bánh xe sau Pct (xem Fig.12). Bề mặt nghiêng trước 72b của phần gân tăng cứng 72 được hướng về phía trước xe trở thành bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a được tạo kết cấu để tiếp nhận không khí dịch chuyển trong quá trình di chuyển của xe.

Trong kết cấu nêu trên, khi xe máy 1 chạy và không khí dịch chuyển đập vào bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a của kết cấu chính dòng 71 của nắp che bộ tản nhiệt 26a, không khí dịch chuyển thổi dọc theo bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a.

Như được thể hiện trên Fig.19, bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a khiến không khí dịch chuyển W1 thổi theo hướng định trước (theo phương án thứ hai của sáng chế, phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và dưới bộ giảm âm 42). Nghĩa là, bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a khiến không khí dịch chuyển W1 thổi có tính định hướng theo hướng định trước. Không khí dịch chuyển W1 được dẫn hướng tới bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a được gán bởi ký hiệu chỉ dẫn W1'.

Dựa vào các hình vẽ từ Fig.13 đến Fig.16, thành cắt (phần nhô) 73 bao gồm thành cắt khối thứ nhất (phần nhô khối) 73a được bố trí ở chiều cao đầu trên của phần gân tăng cứng 72, và thành cắt khối thứ hai (phần nhô khối) 73b được nằm ở chiều cao của vị trí uốn của phần dưới của phần gân tăng cứng 72. Các thành cắt khối 73a và 73b được tạo các dạng tấm gần như song song với hướng chiều rộng xe, và đứng thẳng ra ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phần thân chính của nắp che bộ tản nhiệt 26a (phần thân chính nắp che 26b và phần kéo dài về phía sau xuống dưới 68b). Các thành cắt khối 73a và 73b được bố trí ở góc gần như vuông góc với phần cạnh thứ ba 67c khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Các thành cắt khối 73a và 73b song song với nhau và được phân cách với nhau theo hướng lên trên/xuống dưới.

Dựa vào Fig.20, nắp che bộ tản nhiệt 26a được bố trí ở vị trí xếp chồng đường kéo dài (đường tưởng tượng thứ nhất) T2 kéo dài về phía sau từ đoạn đường T1 nối các đầu trước và sau 29b2 và 29b3 của phần sau bề mặt dưới 29b của sàn để chân 29 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Các thành cắt khối 73a và 73b được bố trí để được nghiêng sao cho hướng kéo dài được hướng theo hướng về phía trước/về phía sau cắt đường kéo dài T2 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe. Hướng kéo dài là hướng dọc theo các bề mặt dưới hướng lên của các thành cắt khối 73a và 73b và hướng vuông góc với hướng nâng (hướng chiều rộng xe) của các thành cắt khối 73a và 73b. Dưới đây, đoạn đường T1 và đường kéo dài T2 có thể được gọi chung là đường tưởng tượng thứ nhất T2.

Các thành cắt khối 73a và 73b được bố trí sao cho hướng kéo dài được nghiêng để hạ về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe. Các thành cắt khối 73a và 73b được bố trí sao cho hướng kéo dài được nghiêng để hạ về phía sau

ở góc θ_1 nhỏ hơn 45 độ tương đối với mặt phẳng nằm ngang H1 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe. Các thành cắt khối 73a và 73b được bố trí sao cho hướng kéo dài được nằm theo phương nằm ngang hơn đường vuông góc T3 vuông góc với đường kéo dài T2 khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe. Các thành cắt khối 73a và 73b được bố trí ở chiều cao nơi mà phần sau bề mặt dưới 29b và vị trí theo hướng lên trên/xuống dưới xếp chồng nhau.

Sẽ dễ dàng loại bỏ vật lạ như nước mưa hoặc tương tự văng về phía sau và lên trên dọc theo phần sau bề mặt dưới 29b theo sự bố trí các thành cắt khối 73a và 73b. Trên các thành cắt khối 73a và 73b này, các bề mặt dưới được hướng ít nhất về phía trước và xuống dưới (các bề mặt được hướng về phía phần bề mặt dưới 29b1 và phần sau bề mặt dưới 29b) là các bề mặt phẳng, và sẽ dễ dàng loại bỏ vật lạ va đập ngay cả trong trường hợp này. Khi các bề mặt dưới của các thành cắt khối 73a và 73b được hướng về phía trước và xuống dưới là các bề mặt lõm, nó trở thành bắt giữ vật lạ va đập dễ dàng hơn và còn loại bỏ vật lạ xuống dưới.

Dựa vào Fig.21, mỗi một thành trong số các thành cắt khối 73a và 73b được bố trí trong vùng tam giác A5 được bao quanh bởi đường tưởng tượng thứ nhất T2 mà nâng lên về phía sau, đường tưởng tượng thứ hai T4 mà theo phương thẳng đứng và đi qua tâm trục của trục bánh xe sau AW, và đường tưởng tượng thứ ba T5 mà là phương nằm ngang và đi qua đầu sau 29b2 của phần bề mặt dưới 29b1, khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe. Vùng A5 là vùng mà trong đó vật lạ như nước mưa, bùn và cát, hoặc tương tự, văng lên ở đằng sau sàn để chân 29 trong quá trình di chuyển của xe, và các thành cắt khối 73a và 73b được tạo ra trên nắp che bộ tản nhiệt 26a có mặt dưới dạng các tấm chắn trong vùng A5.

Dựa vào Fig.12, các thành cắt khối 73a và 73b được nghiêng để hạ về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh ở trạng thái lắp với thân xe. Các thành cắt khối 73a và 73b được nằm ở phía trước của vị trí đầu trước bánh xe sau Pfr và dưới chiều cao tâm bánh xe sau Pct.

Trở lại các hình vẽ từ Fig.13 đến Fig.16, thành cắt khối thứ nhất 73a nổi đầu trước với thành dẫn không khí thứ ba 67wc, và thành cắt khối thứ hai 73b nổi đầu trước với thành dẫn không khí thứ nhất 67wa. Thành cắt khối thứ nhất 73a có chiều cao nâng theo hướng chiều rộng xe cao hơn chiều cao nâng theo hướng

chiều rộng xe của thành cắt khối thứ hai 73b. Các thành cắt khối 73a và 73b có các chiều cao nâng khác nhau sao cho các đỉnh đứng thẳng được bố trí trên bề mặt phẳng nghiêng.

Các thành cắt khối 73a và 73b có các chiều cao nâng khác nhau khi được nhìn theo hướng vuông góc với các bề mặt trên và dưới của các thành cắt khối 73a và 73b (dưới đây, được gọi là “hướng vuông góc với thành cắt 73”).

Thêm vào đó, các thành cắt khối 73a và 73b lộ ít nhất các phần của nó với nhau khi được nhìn theo hướng vuông góc với thành cắt 73. Nghĩa là, các thành cắt khối 73a và 73b lộ ít nhất các phần của nó với nhau mà không hoàn toàn bị che kín bởi phần khác khi được nhìn theo hướng vuông góc với thành cắt 73.

Trong kết cấu nêu trên, khi xe máy 1 chạy và nước mưa hoặc tương tự văng lên từ bề mặt đường R1, nước mưa hoặc tương tự được phát tán xung quanh bánh xe sau WR và bộ giảm âm 42 ở đằng sau sàn để chân 29, và sự làm bắn xung quanh bánh xe sau WR và bộ giảm âm 42 có thể được thúc đẩy. Mặt khác, do thành cắt 73 có bề mặt thành được hướng về phía trước và xuống dưới được bố trí ở đằng sau sàn để chân 29 và ở phía trước của bánh xe sau WR và bộ giảm âm 42, các hiệu quả dưới đây được tạo ra khi được nhìn theo hướng vuông góc với thành cắt 73.

Như được thể hiện trên Fig.19, ngay cả khi nước mưa hoặc tương tự WO văng lên tới bánh xe sau WR và bộ giảm âm 42, nước mưa hoặc tương tự đập vào bề mặt thành hướng xuống dưới của thành cắt 73 và chảy xuống đường. Do đó, sự làm bắn xung quanh bánh xe sau WR và bộ giảm âm 42 được giảm đến mức tối thiểu.

Cụ thể là, khi nước mưa hoặc tương tự WO văng lên tới kết cấu chính dòng 61 của bộ giảm âm 42, nước mưa hoặc tương tự văng lên dễ dàng bị phát tán bởi sự xoáy nhanh của dòng sinh ra trong kết cấu chính dòng 61. Mặt khác, do thành cắt 73 được bố trí ở phía trước của bánh xe sau WR và bộ giảm âm 42, sự làm bắn xung quanh bánh xe sau WR và bộ giảm âm 42 do nước mưa hoặc tương tự WO văng lên được giảm thiểu một cách hiệu quả.

Chân chống giữa

Như được thể hiện trên Fig.12, chân chống giữa 75 được tạo kết cấu để đỡ thân xe ở trạng thái đứng thẳng theo phương thẳng đứng được lắp ở phần dưới

của thân xe của xe máy 1 (ví dụ, phần dưới của cụm động lực U). Chân chống giữa 75 được đỡ lắ được bởi giá chân chống 76 lắp ở phần dưới của cụm động lực U qua trục lắ 77 kéo dài theo hướng chiều rộng xe.

Cùng với tham khảo Fig.17 và Fig.18, chân chống giữa 75 bao gồm phần đế 75a đi qua trục lắ 77, và hai nhánh đỡ trái 75bl và phải 75br kéo dài nghiêng để mở rộng ra ngoài từ các phần bên trái và phải của phần đế 75a theo hướng chiều rộng xe. Số chỉ dẫn 75c trên các hình vẽ biểu thị phần nối cắt các nhánh đỡ trái 75bl và phải 75br trên phía phần đế 75a, số chỉ dẫn 75d biểu thị hai tấm tiếp đất trái và phải được cố định vào các đầu của các nhánh đỡ trái 75bl và phải 75br, số chỉ dẫn 75e biểu thị nhánh vận hành chân chống kéo dài ra ngoài từ nhánh đỡ trái 75bl trên phía đầu mút theo hướng chiều rộng xe, và số chỉ dẫn 75f biểu thị giá bằng cao su để gắn với cao su cũ chặn 79 (sẽ được mô tả dưới đây).

Chân chống giữa 75 có thể xoay được quanh trục lắ 77, và xoay giữa vị trí cất giữ mà ở đó các nhánh đỡ trái 75bl và phải 75br kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh, và vị trí sử dụng mà ở đó các nhánh đỡ trái 75bl và phải 75br kéo dài theo hướng lên trên/xuống dưới khi được nhìn trên hình chiếu cạnh (xem Fig.12). Trên Fig.12, chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí cất giữ được thể hiện bởi đường nét liền, và chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí sử dụng được thể hiện bởi đường nét đứt. Khi chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí cất giữ, các tấm tiếp đất trái và phải 75d được phân cách với bề mặt đất, và vì vậy, xe máy 1 có thể di chuyển. Khi chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí sử dụng, các tấm tiếp đất trái và phải 75d được tiếp đất và được đỡ ở trạng thái đứng thẳng mà trong đó xe máy 1 theo đứng thẳng phương thẳng đứng.

Chân chống giữa 75 có kết cấu chỉnh dòng 81 được bố trí ở nhánh đỡ bên phải 75br ở phía đầu mút của nó. Kết cấu chỉnh dòng 81 bao gồm phần thon 82 mà mở rộng hướng về phía đầu mút của nhánh đỡ bên phải 75br. Phần thon 82 được tạo kết cấu bằng cách, ví dụ, hàn chi tiết dạng ô được phân cách với nhánh đỡ bên phải 75br và cố định chi tiết dạng ô vào nhánh đỡ bên phải 75br. Đầu hở của phần thon 82 trên phía đầu mút được mở rộng đến cùng vị trí với đầu ngoài của tấm tiếp đất 75d theo hướng chiều rộng xe. Khoảng hở được tạo ra giữa đầu hở của phần thon 82 trên phía đầu mút và tấm tiếp đất 75d.

Dựa vào Fig.12, khi chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí cất giữ, phần thon 82 được bố trí ở đằng sau vị trí đầu trước của bánh xe sau Pfr và ở phía trước của chiều cao tâm của bánh xe sau Pct, và được nằm bên dưới chiều cao tâm bánh xe sau Pct và bộ giảm âm 42. Khi chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí cất giữ, phần thon 82 được bố trí ở vị trí xếp chồng bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh. Khi chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí cất giữ, bề mặt ngoài theo chu vi (bề mặt nghiêng được hướng về phía trước của xe) 82b của phần thon 82 trở thành bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 82a được tạo kết cấu để tiếp nhận không khí dịch chuyển trong quá trình di chuyển của xe.

Trong kết cấu nêu trên, khi xe máy 1 chạy và không khí dịch chuyển đập vào bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 82a của kết cấu chỉnh dòng 81 của chân chống giữa 75, không khí dịch chuyển thổi dọc theo bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 82a.

Như được thể hiện trên Fig.19, bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 82a khiến không khí dịch chuyển thổi theo hướng định trước (theo phương án thứ hai của sáng chế, ra ngoài theo hướng chiều rộng xe và dưới bộ giảm âm 42). Nghĩa là, bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 82a khiến không khí dịch chuyển thổi có tính định hướng theo hướng định trước. Không khí dịch chuyển W1 dẫn hướng tới bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 82a được gán bởi số chỉ dẫn W1".

Dựa vào Fig.22 và Fig.23, phần hiển thị khắc 78 được tạo kết cấu để hiển thị sự khắc số chấp thuận hoặc tương tự được bố trí ở phần dưới của hộp truyền động 35. Phần hiển thị khắc 78 tạo thành bề mặt hiển thị hình chữ nhật 78a mà kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau quay mặt ra phía ngoài (phía bên trái) theo hướng chiều rộng xe. Phần hiển thị khắc 78 được tạo để nhô xuống dưới từ phần mép dưới của hộp truyền động 35 kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau ở phần dưới của thân chính hộp 36 của hộp truyền động 35. Phần hiển thị khắc 78 được tạo liền khối với phần dưới của thân chính hộp 36 của hộp truyền động 35.

Phần tỷ bằng cao su 78b được tạo kết cấu để đến tiếp xúc với cao su cũ chặn 79 được lắp vào chân chống giữa 75 và tạo ra vị trí cất giữ được bố trí ở phía trong phần hiển thị khắc 78 theo hướng chiều rộng xe. Phần tỷ bằng cao su 78b tạo thành bề mặt tỷ bằng cao su 78c quay mặt với phía bên dưới xe. Bề mặt tỷ bằng cao

su 78c được tạo lệch theo dạng bậc bên trên đầu dưới của phần hiển thị khắc 78. Do đó, khi vùng xung quanh của chân chống giữa 75 được nhìn từ phía ngoài (phía bên trái) theo hướng chiều rộng xe, phần tỷ bằng cao su 78b được giấu ở đằng sau phần hiển thị khắc 78 (phía trong theo hướng chiều rộng xe). Thêm vào đó, khi chân chống giữa 75 được bố trí ở vị trí cất giữ, cao su cũ chặn 79 cũng được giấu ở đằng sau phần hiển thị khắc 78 (phía trong theo hướng chiều rộng xe).

Do đó, kiểu dáng bên ngoài xung quanh chân chống giữa 75 được đơn giản hóa để cải thiện các đặc tính kiểu dáng bên ngoài. Thêm vào đó, vị trí cất giữ của chân chống giữa 75 có thể được dịch chuyển lên trên để đảm bảo khoảng cách tối thiểu với đất.

Như đã được mô tả trên đây, kết cấu chỉnh dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo phương án của sáng chế bao gồm nắp che bộ tản nhiệt 26a có ít nhất phần mà xếp chồng bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe, và bao gồm kết cấu chỉnh dòng 71 mà tạo ra bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a trên nắp che bộ tản nhiệt 26a.

Theo kết cấu này, không khí dịch chuyển di chuyển dọc theo bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 72a của kết cấu chỉnh dòng 71 của nắp che bộ tản nhiệt 26a được dẫn hướng theo hướng định trước để thổi có tính định hướng. Do không khí dịch chuyển có tính định hướng theo cách này thổi về phía, ví dụ, các bên của bánh xe sau WR (các bên của khoang chứa bánh xe sau WH), thu được hiệu quả hút không khí trong khoang chứa bánh xe sau WH về phía các bên của bánh xe sau WR hoặc tương tự. Theo cách này, do kết cấu chỉnh dòng 71 được bố trí trên nắp che bộ tản nhiệt 26a xếp chồng bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe để điều khiển dòng không khí, dòng xoáy sinh ra xung quanh bánh xe sau WR có thể được giảm thiểu.

Thêm vào đó, kết cấu chỉnh dòng của xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo phương án của sáng chế bao gồm chân chống giữa 75 có ít nhất phần mà xếp chồng bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe, và bao gồm kết cấu chỉnh dòng 81 mà tạo ra bề mặt tiếp nhận không khí dịch chuyển 82a ở chân chống giữa 75.

Theo kết cấu này, không khí dịch chuyển di chuyển dọc theo bề mặt tiếp

nhận không khí dịch chuyển 82a của kết cấu chỉnh dòng 81 của chân chống giữa 75 được dẫn hướng theo hướng định trước để thổi có tính định hướng. Do không khí dịch chuyển có tính định hướng theo cách này thổi về phía, ví dụ, các bên của bánh xe sau WR (các bên của khoảng chứa bánh xe sau WH), hiệu quả hút không khí trong khoảng chứa bánh xe sau WH về phía các bên của bánh xe sau WR hoặc chi tiết tương tự thu được. Thậm chí ở kết cấu này, do kết cấu chỉnh dòng 81 được bố trí trên chân chống giữa 75 mà xếp chồng bánh xe sau WR khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe để điều khiển dòng không khí, dòng xoáy sinh ra xung quanh bánh xe sau WR có thể được giảm thiểu.

Sau đó, xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo phương án của sáng chế bao gồm sàn để chân 29 quay mặt với phía dưới của xe và cụm động lực U nằm ở đằng sau sàn để chân 29 và được tạo kết cấu để tạo ra lực dẫn động trên bánh xe sau WR, sàn để chân 29 bao gồm phần bề mặt dưới 29b1 kéo dài theo hướng về phía trước/về phía sau xe và quay mặt với phía dưới của xe và phần sau bề mặt dưới 29b đứng thẳng lên từ đầu sau 29b2 của phần bề mặt dưới 29b1, nắp che bộ tản nhiệt 26a của cụm động lực U được bố trí giữa phần sau bề mặt dưới 29b và bánh xe sau WR, nắp che bộ tản nhiệt 26a bao gồm thành cắt 73 nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, và thành cắt 73 được bố trí ở góc cắt đường tưởng tượng thứ nhất T2 kéo dài để nổi lên về phía sau từ phần sau bề mặt dưới 29b khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

Theo kết cấu này, do nắp che bộ tản nhiệt 26a của cụm động lực U được bố trí giữa phần sau bề mặt dưới 29b của sàn để chân 29 quay mặt với phía dưới của xe và bánh xe sau WR và thành cắt 73 của góc mà cắt đường tưởng tượng thứ nhất T2 nâng lên về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe được bố trí trên nắp che bộ tản nhiệt 26a, các hiệu quả dưới đây được tạo ra. Nghĩa là, đối với vật lạ như nước mưa, bùn và cát, hoặc tương tự, văng lên dọc theo phần sau bề mặt dưới 29b ở đằng sau sàn để chân 29 trong quá trình di chuyển của xe, thành cắt 73 được tạo ra trên nắp che bộ tản nhiệt 26a mà trên đường đi của nó có mặt như chi tiết chắn. Do đó, vật lạ văng lên đến tiếp xúc với thành cắt 73 và rơi xuống dưới để giảm thiểu hơn nữa sự phát tán vật lạ, và sự làm bắn xung quanh bánh xe sau WR có thể được giảm thiểu. Thêm vào đó, khi các chi tiết nạp như bộ lọc không khí và

tương tự được bố trí ở các bên của bánh xe sau WR trên xe kiểu cụm lắc, sự ảnh hưởng đến các chi tiết nạp do các vật phát tán có thể được giảm thiểu.

Thêm vào đó, thành cắt 73 được bố trí trong vùng A5 được bao quanh bởi đường tưởng tượng thứ nhất T2 kéo dài để nổi lên về phía sau từ đầu sau 29b2 của phần bề mặt dưới 29b1, đường tưởng tượng thứ hai T4 đi qua trục AR của bánh xe sau WR và song song với hướng lên trên/xuống dưới của xe, và đường tưởng tượng thứ ba T5 đi qua đầu sau 29b2 và song song với hướng về phía trước/về phía sau của xe khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe. Do đó, vật lạ văng lên ở đằng sau sàn để chân 29 trong quá trình di chuyển của xe có thể đến tiếp xúc với thành cắt 73 và rơi xuống dưới để giảm thiểu hơn nữa sự phát tán vật lạ, và sự làm bắn xung quanh bánh xe sau WR có thể được giảm thiểu.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, thành cắt 73 được nghiêng để hạ về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

Theo kết cấu này, do thành cắt 73 làm giảm thiểu sự văng từ bên dưới xe được nghiêng để hạ về phía sau, vật lạ văng lên dồn đông về phía sau sẽ rơi về phía sau và xuống dưới. Ở đây, vật lạ đến tiếp xúc với thành cắt 73 có thể rơi một cách hiệu quả về phía sau và xuống dưới trong khi tiếp nhận không khí dịch chuyển từ phía trước của xe.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, thành cắt 73 được bố trí để được nghiêng hạ về phía sau với góc nhỏ hơn 45 độ tương đối với mặt phẳng nằm ngang khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe, và nằm với độ nghiêng theo phương nằm ngang lớn hơn đường vuông góc với đường tưởng tượng thứ nhất khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

Theo kết cấu này, do thành cắt 73 được nghiêng ở góc nâng nhỏ hơn 45 độ, có thể ngăn ngừa vật lạ văng lên từ ranh giới phía trước của xe. Do thành cắt 73 nằm nghiêng xuống nhiều hơn đường vuông góc với đường tưởng tượng thứ nhất, việc loại bỏ vật lạ văng lên dọc theo phần sau bề mặt dưới 29b xuống dưới dễ dàng hơn.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, bề mặt của thành cắt 73 được hướng về phía phần bề mặt dưới 29b1 được tạo ra dưới dạng bề mặt phẳng hoặc bề mặt lõm.

Theo kết cấu này, do bề mặt của thành cắt 73 được hướng về phía phần bề mặt dưới 29b1 được tạo ra dưới dạng bề mặt phẳng hoặc bề mặt lõm, so với trường hợp mà ở đó bề mặt là bề mặt lồi, có thể bắt giữ và làm rơi vật lạ văng lên mà không tiếp nhận chúng.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, thành cắt 73 được bố trí ở phía ngoài nắp che bộ tản nhiệt 26a theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, do thành cắt 73 được bố trí ở phía ngoài nắp che bộ tản nhiệt 26a của cụm động lực U theo hướng chiều rộng xe (phía đối diện với thân chính của cụm động lực U), so với trường hợp mà trong đó thành cắt 73 được bố trí ở phía trong nắp che bộ tản nhiệt 26a theo hướng chiều rộng xe (trên phía thân chính của cụm động lực U), các hiệu quả dưới đây được tạo ra. Nghĩa là, sự phát tán vật lạ có thể được giảm thiểu một cách hiệu quả ở phía ngoài của nắp che bộ tản nhiệt 26a theo hướng chiều rộng xe mà dễ dàng văng lên từ bề mặt đường.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, thành cắt 73 được bố trí ở chiều cao nơi mà vị trí của phần sau bề mặt dưới 29b và chiều cao theo hướng lên trên/xuống dưới xếp chồng nhau.

Theo kết cấu này, do thành cắt 73 xếp chồng vị trí của phần sau bề mặt dưới 29b của sàn để chân 29 theo hướng lên trên/xuống dưới, so với trường hợp mà trong đó thành cắt 73 được phân tách với phần sau bề mặt dưới 29b theo hướng lên trên/xuống dưới, các hiệu quả dưới đây được tạo ra. Nghĩa là, vật lạ có thể được tiếp nhận một cách hiệu quả ở chiều cao nơi mà nhiều vật lạ văng lên từ phần sau bề mặt dưới 29b.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, thành cắt 73 bao gồm các thành cắt khối 73a và 73b, và các thành cắt khối 73a và 73b có các chiều cao nâng khác nhau từ nắp che bộ tản nhiệt 26a khi được nhìn theo hướng vuông góc với thành cắt 73.

Theo kết cấu này, do các thành cắt khối 73a và 73b có các chiều cao nâng khác nhau từ nắp che bộ tản nhiệt 26a, vật lạ văng lên có thể được bắt giữ trong vùng gập lồi trong khi tăng hoặc giảm chiều cao nâng của thành cắt trong vùng lắp đặt thành cắt.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, các thành cắt khối 73a

và 73b được lộ ít nhất một phần khi được nhìn theo hướng vuông góc với thành cắt 73.

Theo kết cấu này, khi thành cắt 73 được nhìn từ hướng vuông góc, do mỗi một trong số các thành cắt khối 73a và 73b được lộ ra ít nhất một phần mà không hoàn toàn bị che kín bởi thành cắt khối khác, vật lạ văng lên trong vùng rộng có thể được bắt giữ bởi thành cắt 73 toàn bộ trong khi mỗi một trong số các thành cắt khối 73a và 73b có thể được tạo nhỏ gọn hơn để tạo điều kiện thuận lợi cho việc đúc.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, thành cắt 73 bao gồm các thành cắt khối 73a và 73b, và các thành cắt khối 73a và 73b song song với hướng nâng từ nắp che bộ tản nhiệt 26a.

Theo kết cấu này, do các chiều cao nâng của các thành cắt khối 73a và 73b từ nắp che bộ tản nhiệt 26a song song với nhau, việc dễ dàng đúc nắp che bộ tản nhiệt 26a có thể đạt được.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, quạt làm mát được tạo kết cấu để thổi không khí làm mát tới ít nhất một trong số cụm động lực U và thiết bị làm mát của cụm động lực U và nắp che bộ tản nhiệt 26a được tạo kết cấu để che ít nhất một trong số quạt làm mát và bộ tản nhiệt 26 của thiết bị làm mát được trang bị, và thành cắt 73 được bố trí trên nắp che bộ tản nhiệt 26a.

Theo kết cấu này, do thành cắt 73 được bố trí trên nắp che bộ tản nhiệt 26a được tạo kết cấu để che ít nhất một trong số quạt làm mát và thiết bị làm mát, thành cắt 73 cũng có thể được tạo ra trên nắp che bộ tản nhiệt 26a có mức độ tự do tương đối cao về hình dạng. Vì lý do này, thành cắt 73 có thể được lắp đặt một cách dễ dàng mà không tăng số lượng các bộ phận.

Thêm vào đó, ở xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, cụm động lực U bao gồm động cơ E mà là động cơ đốt trong, và bộ lọc không khí 25 được tạo kết cấu để lọc không khí bên ngoài được cấp đến động cơ E được bố trí ở phía đối diện với nắp che bộ tản nhiệt 26a với bánh xe sau WR kẹp xen giữa chúng theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, trong kết cấu bao gồm bộ lọc không khí 25 ở phía đối diện với nắp che bộ tản nhiệt 26a với bánh xe sau WR kẹp xen giữa chúng, do sự phát tán vật lạ văng lên được giảm đến mức tối thiểu bởi thành cắt 73 trên phía nắp

che bộ tản nhiệt 26a, các hiệu quả dưới đây được tạo ra. Nghĩa là, do sự phát tán vật lạ văng lên được giảm đến mức tối thiểu bởi thành cắt 73 trên phía nắp che bộ tản nhiệt 26a, có thể giảm thiểu sự phát tán vật lạ đến từ bộ lọc không khí 25 và sự ảnh hưởng đến không khí nạp do dòng xoáy gây ra bởi chuyển động quay của bánh xe sau WR.

Hơn nữa, sáng chế không bị hạn chế bởi phương án của sáng chế, và ví dụ, kết cấu chỉnh dòng có thể được tạo ra trên thân chính bộ tiêu âm. Nghĩa là, kết cấu chỉnh dòng có thể được tạo ra trên ít nhất một trong số thân chính bộ tiêu âm và bộ phận nắp che. Sáng chế không bị hạn chế bởi xe kiểu xcutor hoặc xe kiểu lắc cùm có sàn để chân, và có thể được ứng dụng một cách rộng rãi cho xe ngồi kiểu để chân sang hai bên có bộ tiêu âm ở phía bánh xe sau.

Khi xe ngồi kiểu để chân sang hai bên bao gồm hai bộ tiêu âm bên trái và phải, các kết cấu chỉnh dòng có thể được tạo ra trên cả hai bộ tiêu âm.

Bộ phận dưới quay mặt với phía dưới của xe không bị hạn chế bởi sàn để chân và có thể là nắp che dưới hoặc chi tiết tương tự. Bộ phận cấu thành nằm giữa bộ phận dưới và bánh xe sau không bị hạn chế bởi nắp che bộ tản nhiệt và có thể là các chi tiết có chức năng thích hợp, các chi tiết che, hoặc chi tiết tương tự. Đường tương tự thứ nhất kéo dài để nổi lên về phía sau từ đầu sau của phần dưới không bị hạn chế bởi đường kéo dài của phần nâng đầu sau và có thể gồm toàn bộ đường thẳng kéo dài để nổi lên về phía sau từ vị trí bất kỳ của phần nâng đầu sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe và tiếp xúc với bánh xe sau.

Tất cả các xe mà trên đó người lái xe ngồi trên thân xe được bao gồm dưới dạng xe ngồi kiểu để chân sang hai bên, và thêm vào đó xe máy (gồm cả xe đạp điện và xe kiểu xcutor), xe ba bánh (gồm cả xe có hai bánh trước và một bánh sau bổ sung cho xe có một bánh trước và hai bánh sau) hoặc xe bốn bánh cũng có thể được kể đến, và xe mà trong đó động cơ điện được bao gồm trong nguồn dẫn động chủ yếu cũng có thể được kể đến.

Mặc dù các phương án ưu tiên của sáng chế đã được mô tả và minh họa trên đây, song cần hiểu rằng chúng chỉ để minh họa sáng chế và không được xem như giới hạn sáng chế. Các bổ sung, loại bỏ, thay thế, và các biến thể khác có thể

được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế. Do đó, sáng chế không được xem như bị giới hạn bởi phần mô tả trên đây, và chỉ bị hạn chế bởi phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

Mô tả vắn tắt các số chỉ dẫn

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

WR Bánh xe sau

AR Trục

E Động cơ (động cơ đốt trong)

U Cụm động lực

25 Bộ lọc không khí

26 Bộ tản nhiệt (phần tản nhiệt)

26a Nắp che bộ tản nhiệt (bộ phận cấu thành, bộ phận nắp che)

29 Sàn để chân (bộ phận dưới)

29b1 Phần bề mặt dưới

29b2 Đầu sau

29b Phần sau bề mặt dưới (phần nâng đầu sau)

73 Thành cắt (phần nhô)

73a Thành cắt khối thứ nhất (phần nhô khối)

73b Thành cắt khối thứ hai (phần nhô khối)

T1 Đoạn đường (đường tưởng tượng thứ nhất)

T2 Đường kéo dài (đường tưởng tượng thứ nhất)

T3 Đường vuông góc

T4 Đường tưởng tượng thứ hai

T5 Đường tưởng tượng thứ ba

A5 Vùng

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên bao gồm:

bộ phận dưới (29) quay mặt với phía dưới của xe; và
 cụm động lực (U) nằm ở đằng sau bộ phận dưới (29) và được tạo kết cấu để
 tạo ra lực dẫn động cho bánh xe sau (WR),

trong đó bộ phận dưới (29) bao gồm phần bề mặt dưới (29b1) kéo dài theo
 hướng về phía trước/về phía sau xe và quay mặt với phía dưới của xe,

bộ phận cấu thành (26a) của cụm động lực (U) được bố trí giữa đầu sau
 (29b2) của phần bề mặt dưới (29b1) và bánh xe sau (WR),

bộ phận cấu thành (26a) tạo ra cửa hút không khí bên ngoài (65) mà quay
 mặt về phía bên xe, bao gồm nhiều phần cạnh (67a đến 67f) bao quanh cửa hút
 không khí bên ngoài (65) trên hình chiếu cạnh của xe và phần kéo dài (68b) mà
 kéo dài ở phía đối diện của cửa hút không khí bên ngoài (65) trên hình chiếu
 cạnh của xe từ phần của nhiều phần cạnh (67a đến 67f), và bao gồm phần nhô
 (73) nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng xe trên phần kéo dài (68b), và

phần nhô (73) được bố trí trong vùng (A5) được bao quanh bởi đường tưởng
 tượng thứ nhất (T2) kéo dài để nổi lên về phía sau từ đầu sau (29b2) của phần
 bề mặt dưới (29b1) và đi bên trên phần nhô (73), đường tưởng tượng thứ hai
 (T4) đi qua trục (AR) của bánh xe sau (WR) và song song với hướng lên
 trên/xuống dưới của xe, và đường tưởng tượng thứ ba (T5) đi qua đầu sau
 (29b2) và song song với hướng về phía trước/về phía sau của xe khi được nhìn
 trên hình chiếu cạnh của xe.

2. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm 1, trong đó phần nhô (73) được
 nghiêng để hạ về phía sau khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.3. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm 2, trong đó phần nhô (73) được
 nghiêng để hạ về phía sau ở góc nhỏ hơn 45 độ tương đối với mặt phẳng nằm
 ngang khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe và được bố trí với độ nghiêng
 nằm gần theo phương nằm ngang hơn đường vuông góc (T3) vuông góc

với đường tưởng tượng thứ nhất (T2) khi được nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

4. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó bề mặt của phần nhô (73) được hướng về phía phần bề mặt dưới (29b1) được tạo ra dưới dạng bề mặt phẳng hoặc bề mặt lõm.
5. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó:

bộ phận dưới (29) bao gồm phần nâng đầu sau (29b) đứng thẳng lên từ đầu sau (29b2) của phần bề mặt dưới (29b1), và

phần nhô (73) được bố trí ở chiều cao nơi mà vị trí của nó xếp chồng vị trí của phần nâng đầu sau (29b) theo hướng lên trên/xuống dưới.
6. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó phần nhô (73) bao gồm các phần nhô khối (73a, 73b), và các phần nhô khối (73a, 73b) có các chiều cao nâng khác nhau từ bộ phận cấu thành (26a) khi được nhìn theo hướng vuông góc với phần nhô (73).
7. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó phần nhô (73) bao gồm các phần nhô khối (73a, 73b), và các phần nhô khối (73a, 73b) được lộ ít nhất một phần khi được nhìn theo hướng vuông góc với phần nhô (73).
8. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó phần nhô (73) bao gồm các phần nhô khối (73a, 73b), và các phần nhô khối (73a, 73b) song song với nhau theo hướng nâng từ bộ phận cấu thành (26a).
9. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, bao gồm:

quạt làm mát được tạo kết cấu để thổi không khí làm mát tới ít nhất một trong số cụm động lực (U) và thiết bị làm mát của cụm động lực (U); và

bộ phận nắp che (26a) dưới dạng bộ phận cấu thành (26a) được tạo kết cấu để che ít nhất một trong số quạt làm mát và phần tản nhiệt (26) của thiết bị làm mát,

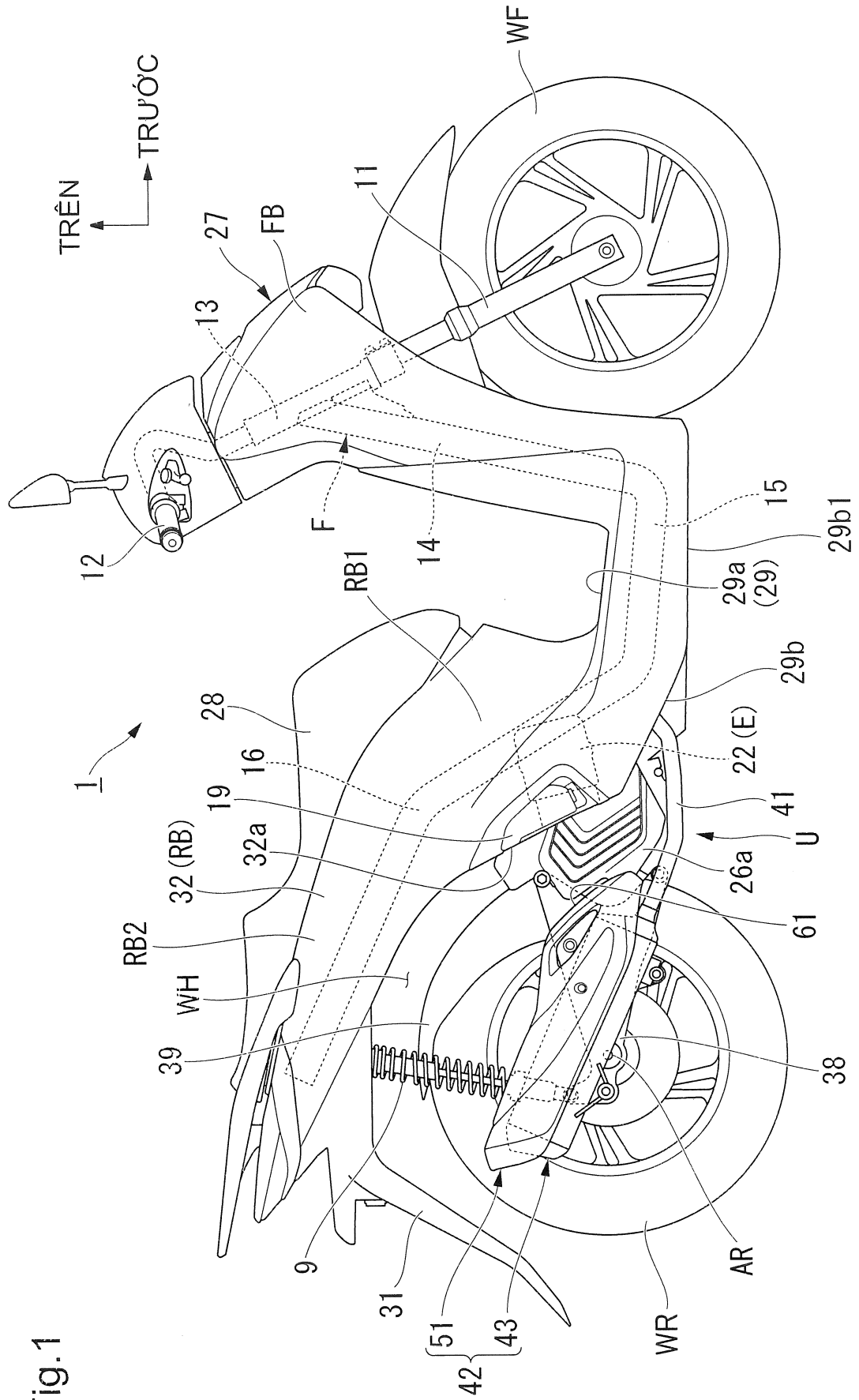
trong đó phần nhô (73) được bố trí trên bộ phận nắp che (26a).

10. Xe ngồi kiểu để chân sang hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó:

cụm động lực (U) bao gồm động cơ đốt trong (E), và

bộ lọc không khí (25) được tạo kết cấu để lọc không khí bên ngoài được cấp đến động cơ đốt trong (E) được bố trí ở phía đối diện với bộ phận cấu thành (26a) với bánh xe sau (WR) kẹp xen giữa chúng theo hướng chiều rộng xe.

1/21



100

2/21

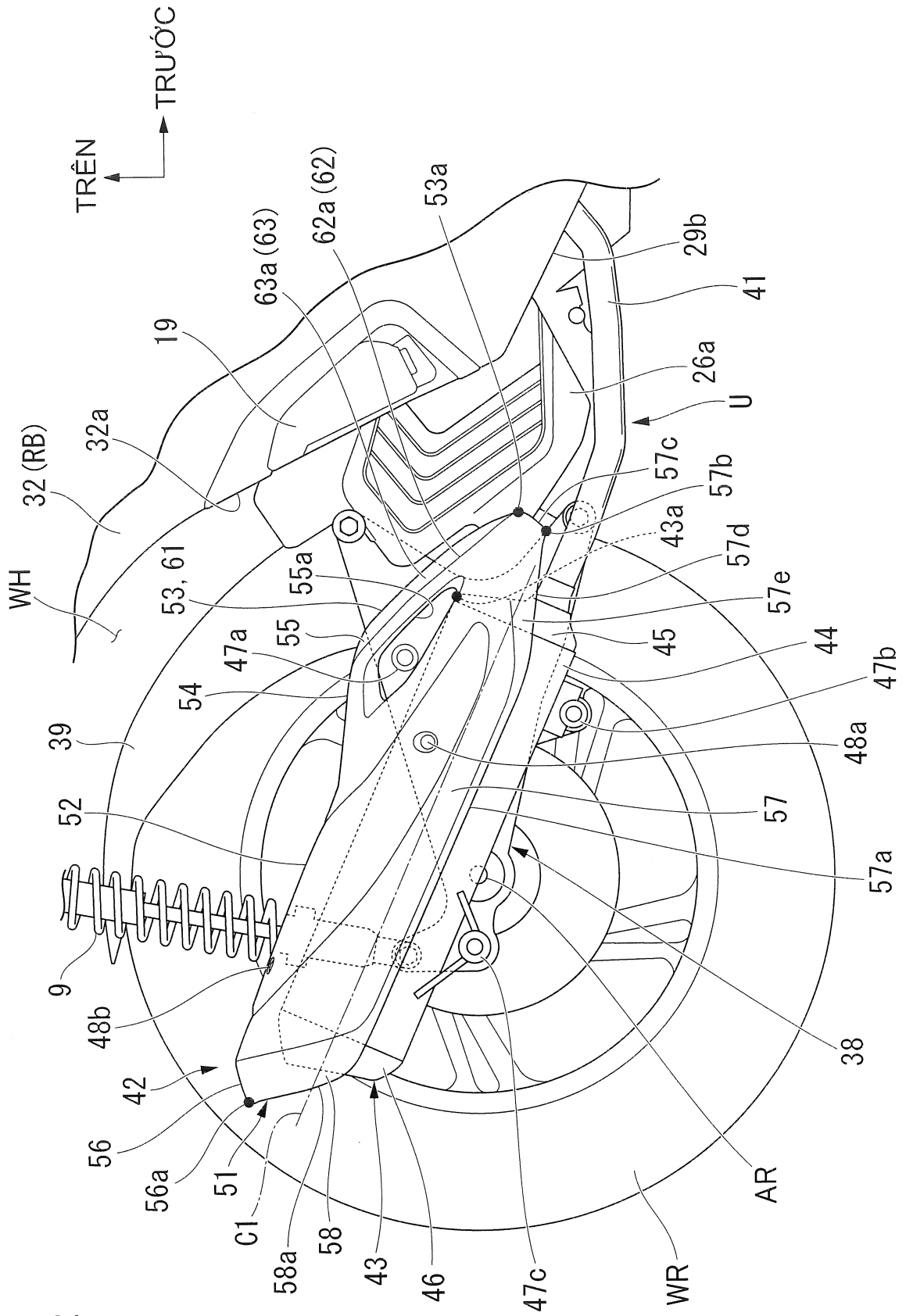
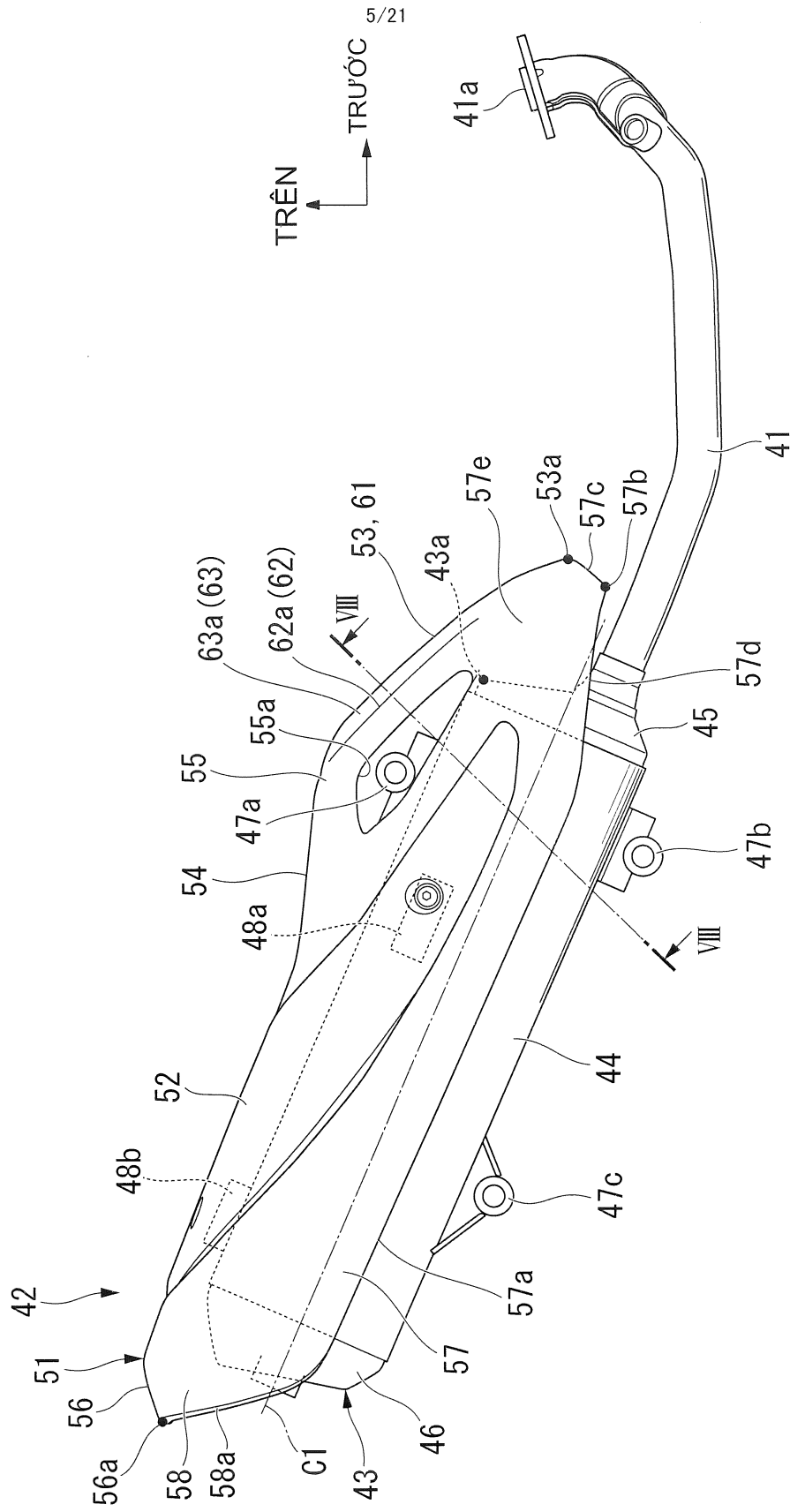
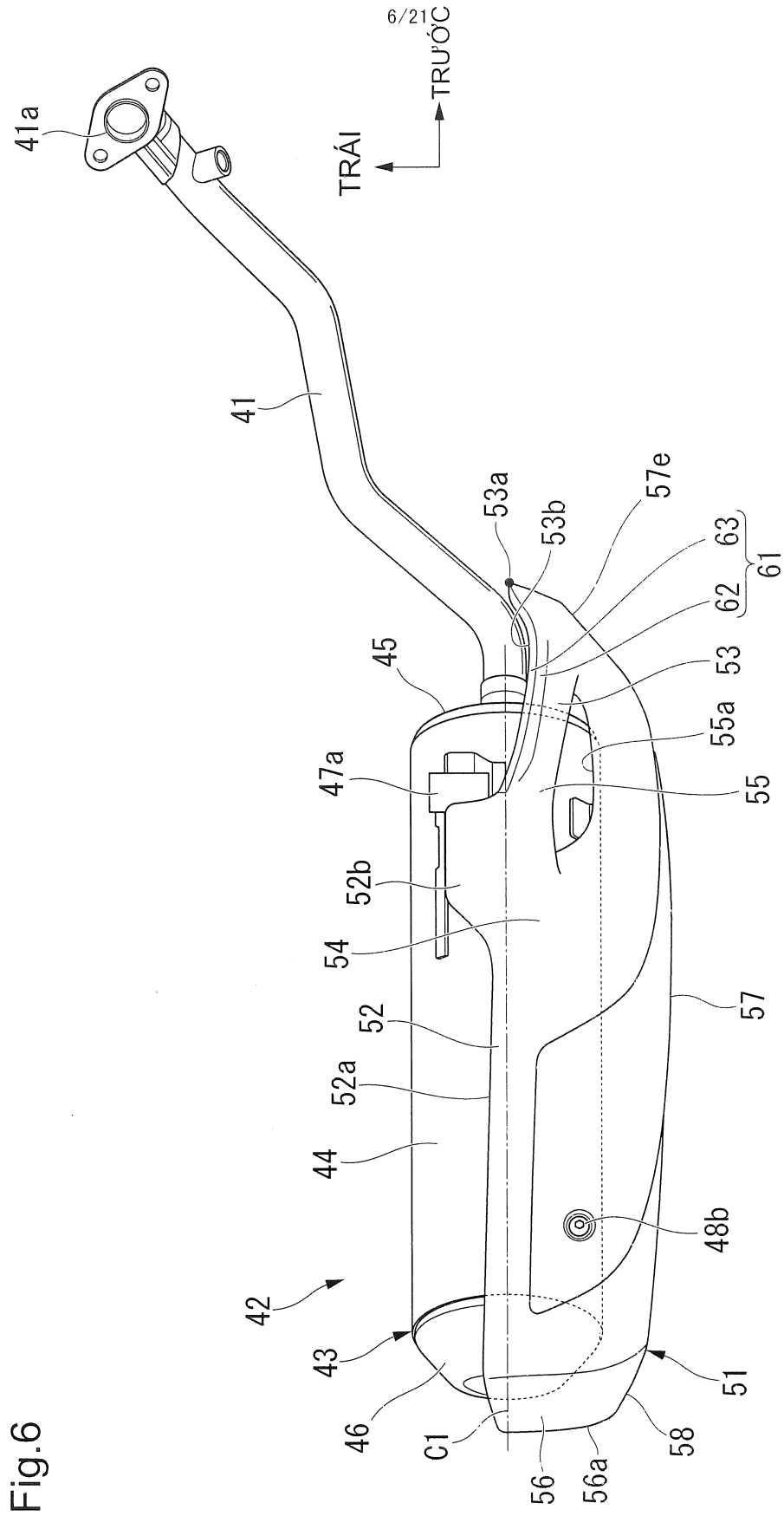


Fig.2

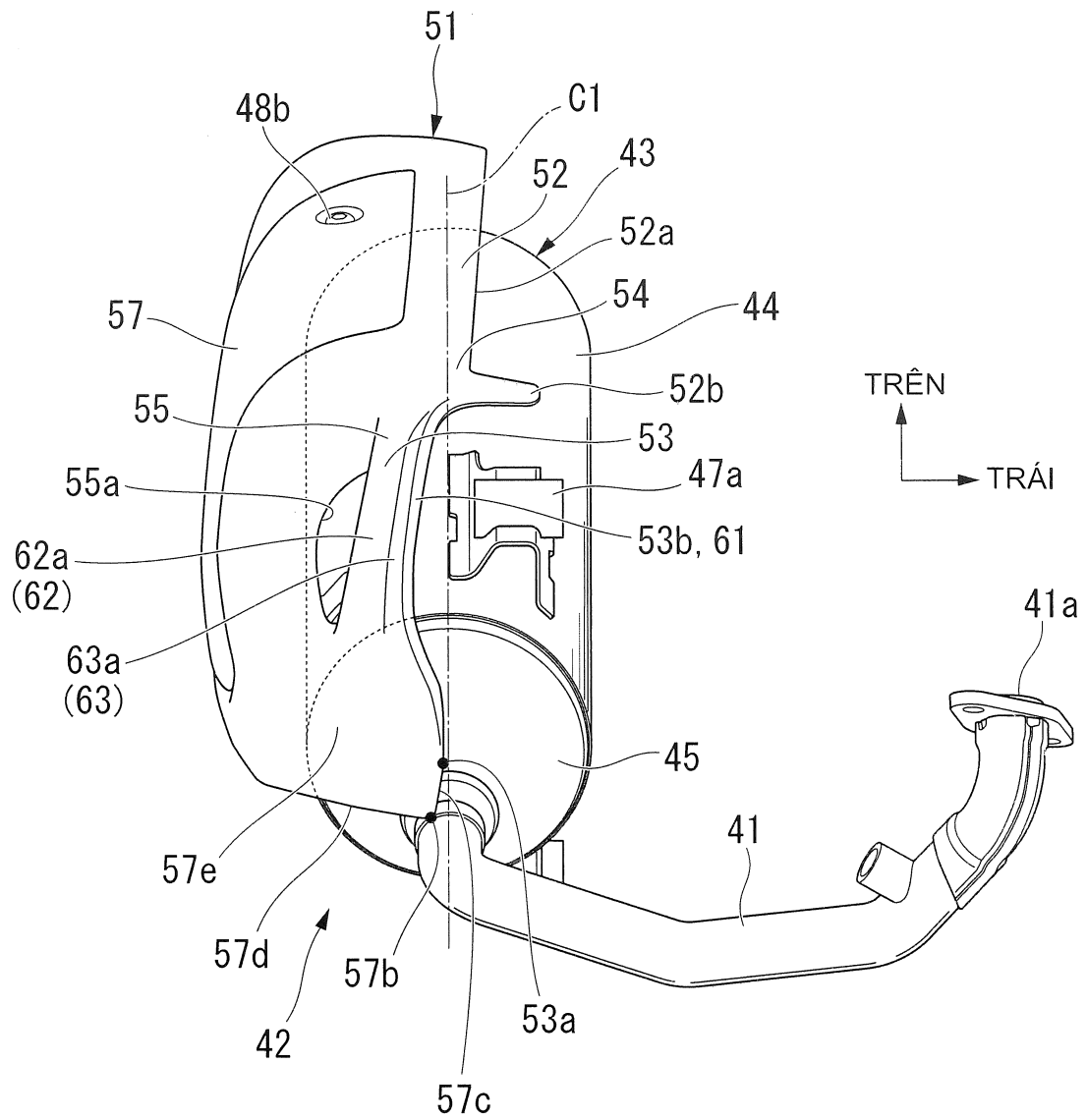
Fig.5





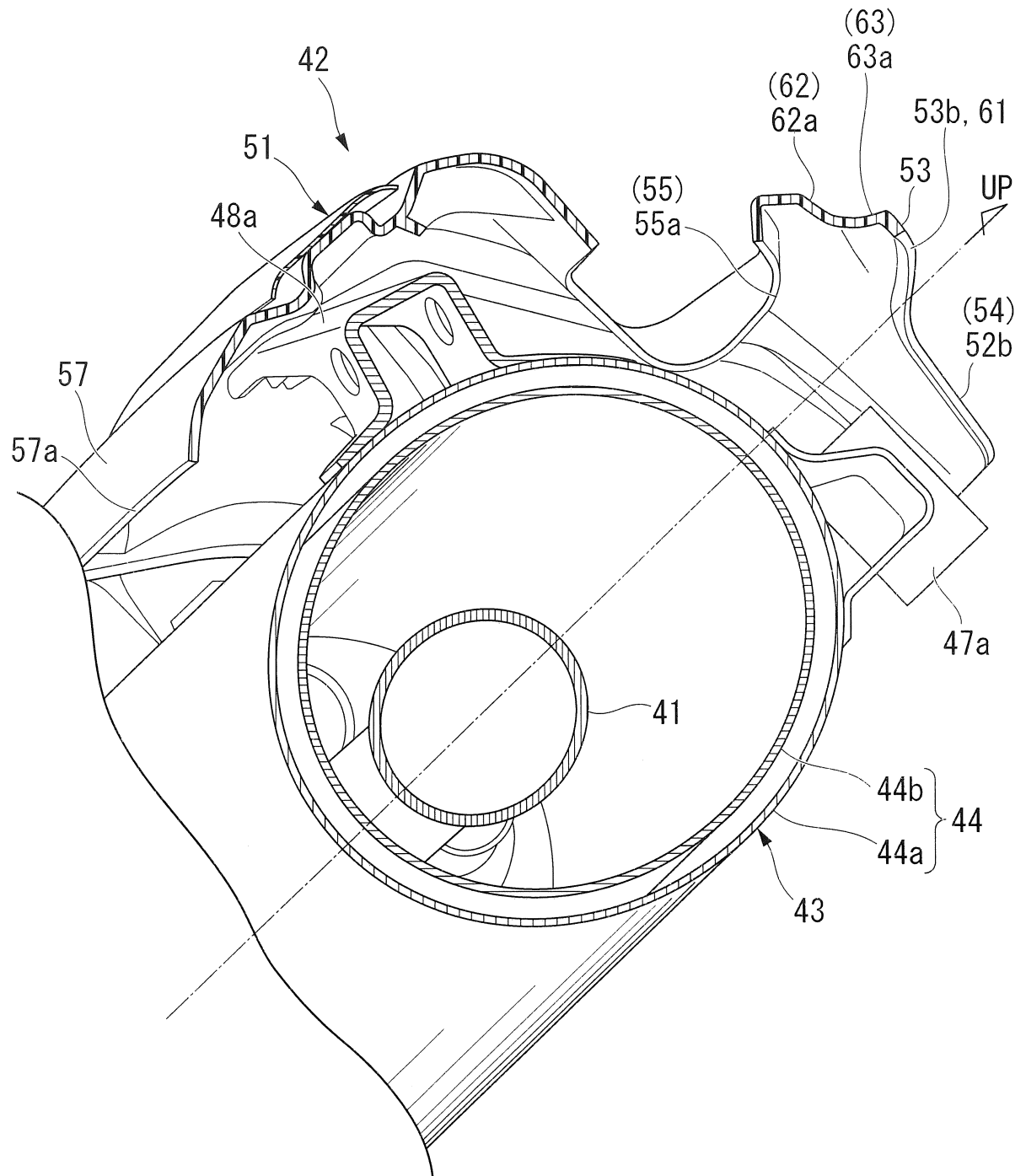
7/21

Fig.7



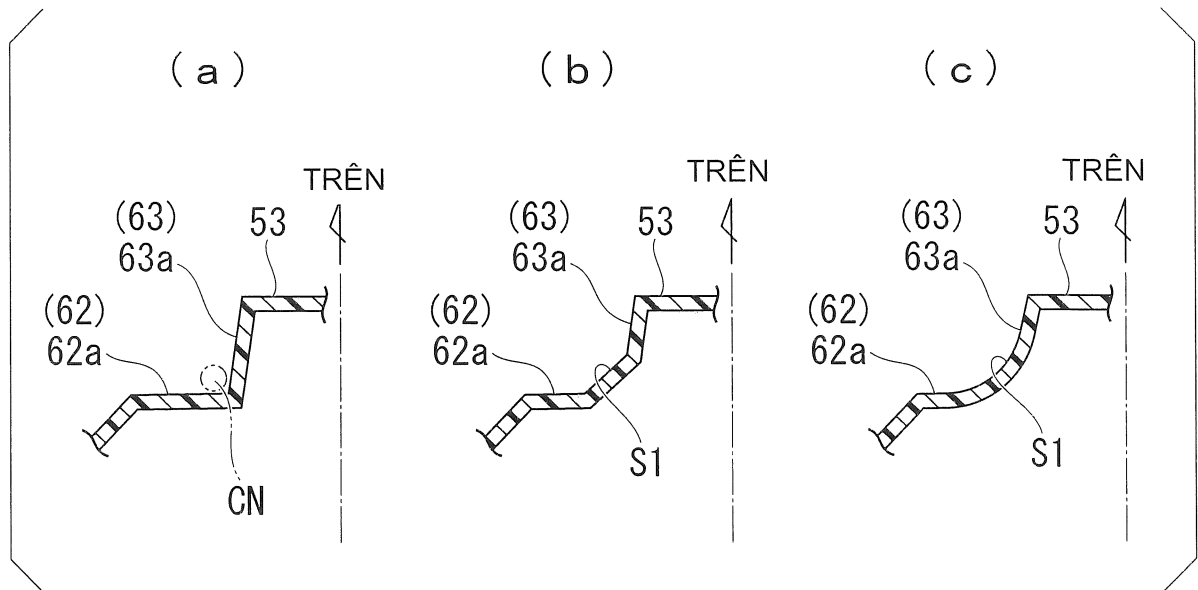
8/21

Fig.8

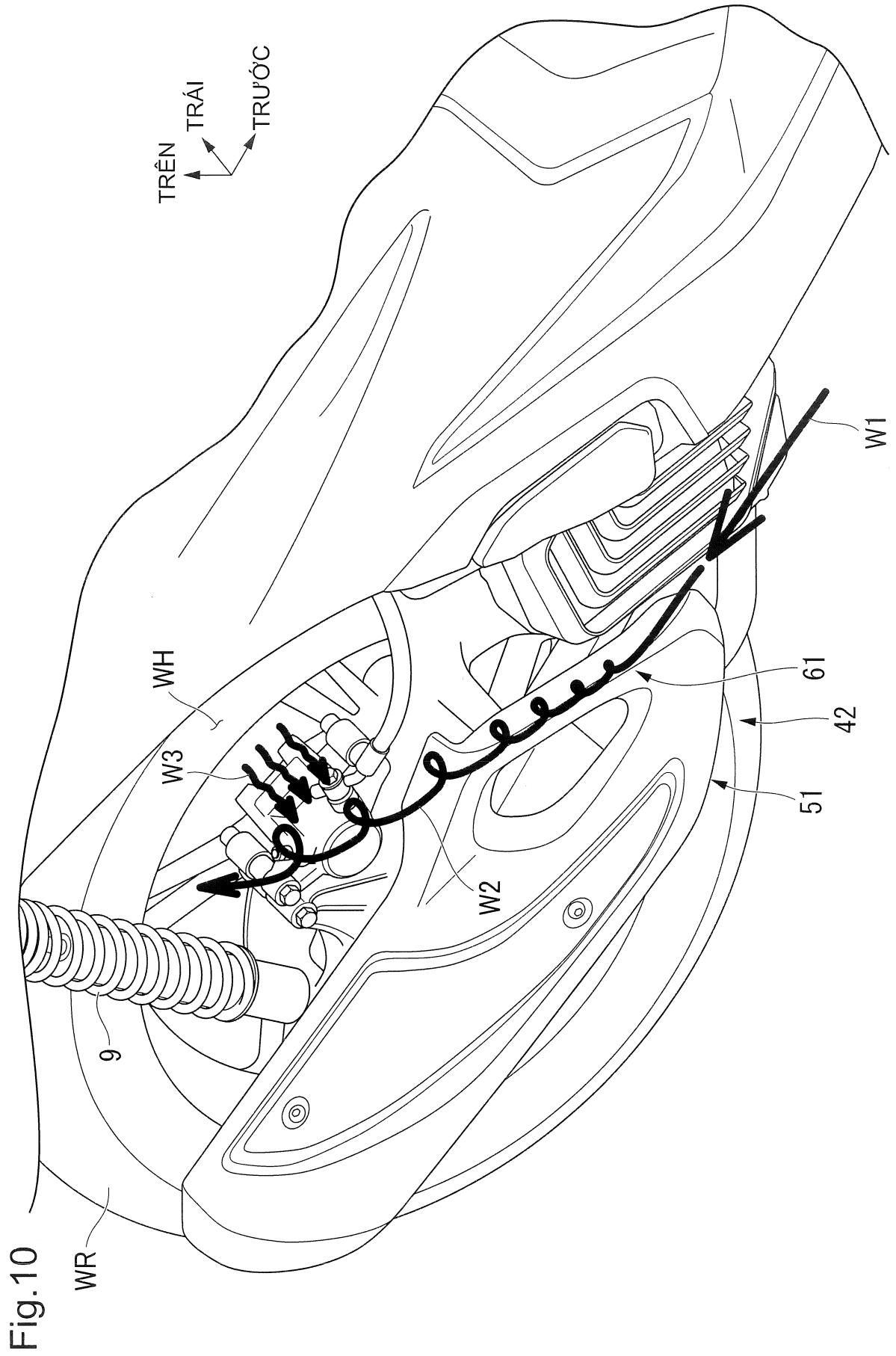


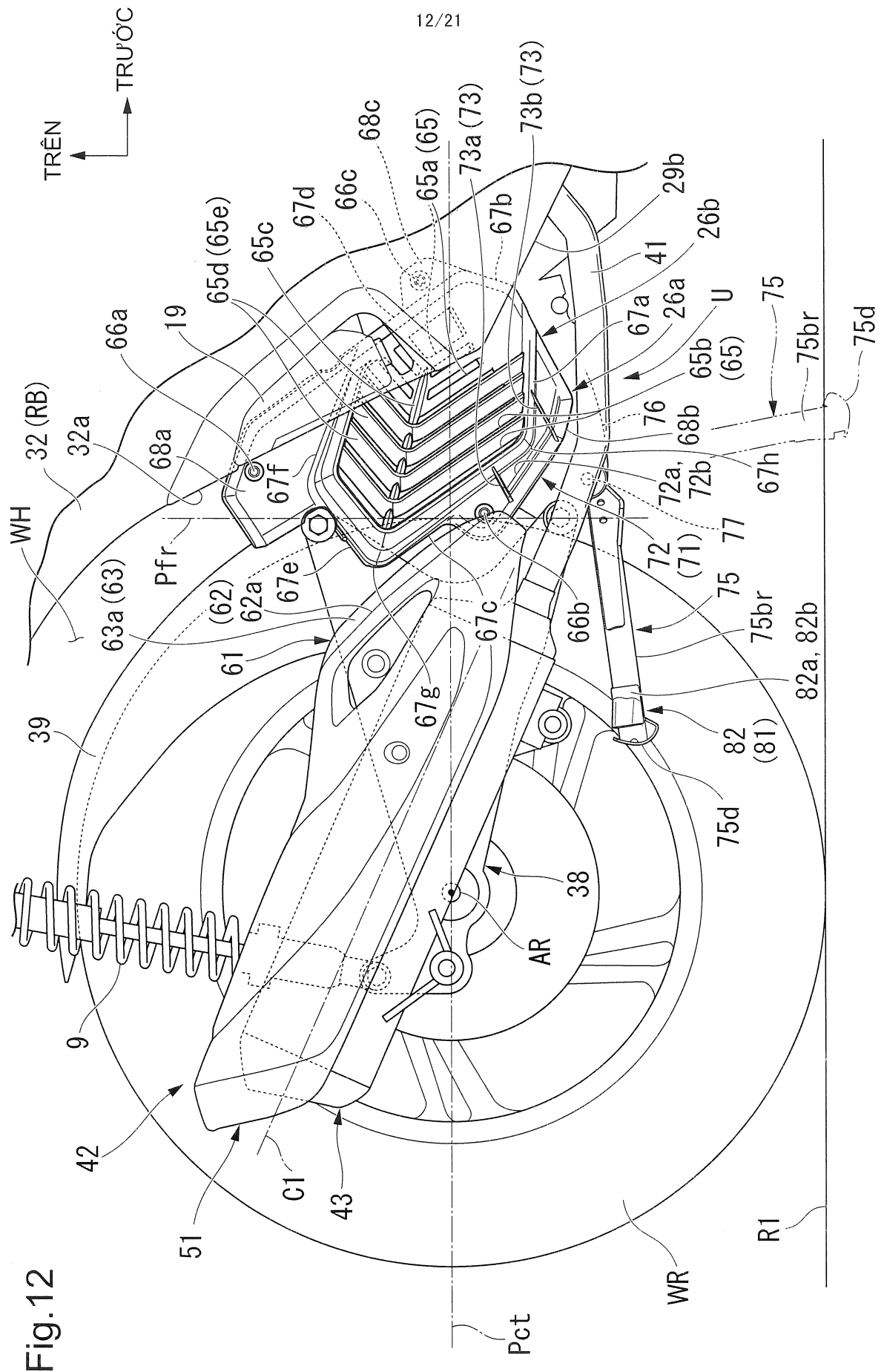
9/21

Fig.9



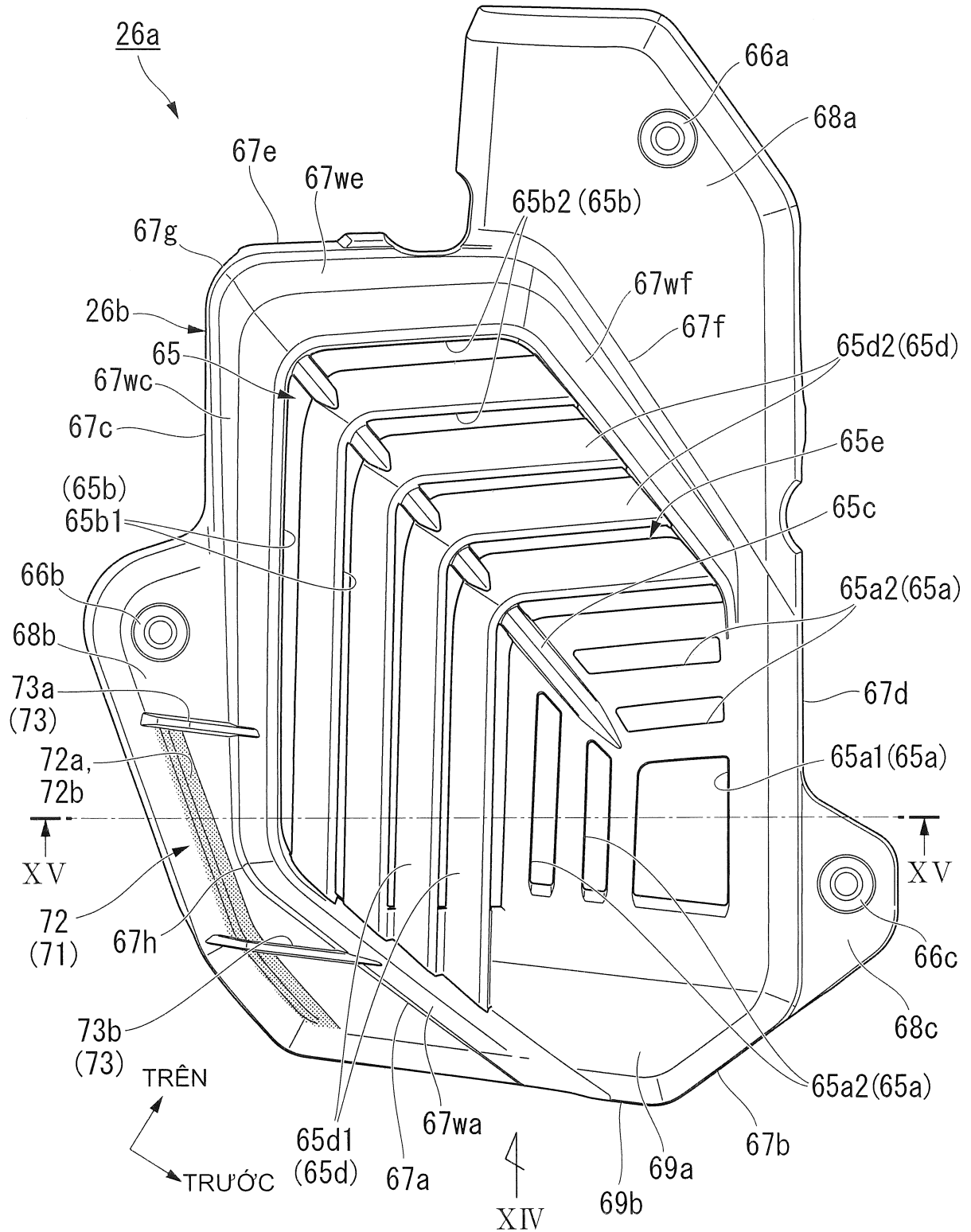
10/21

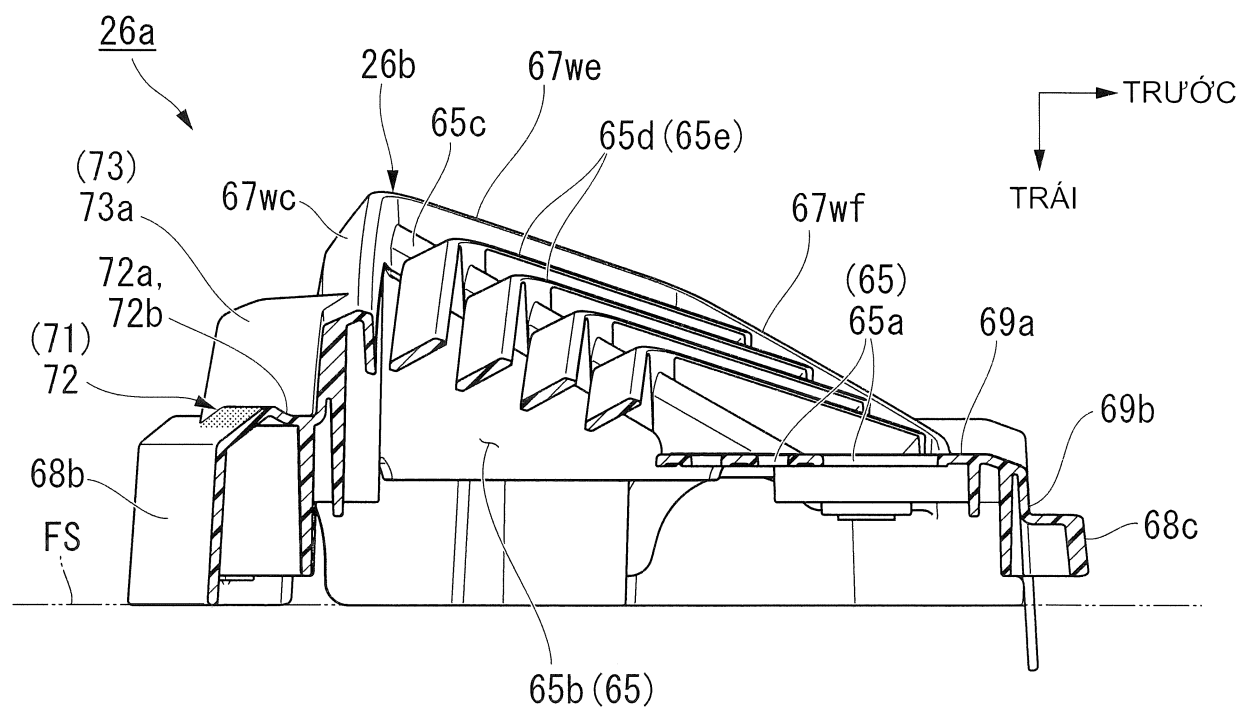




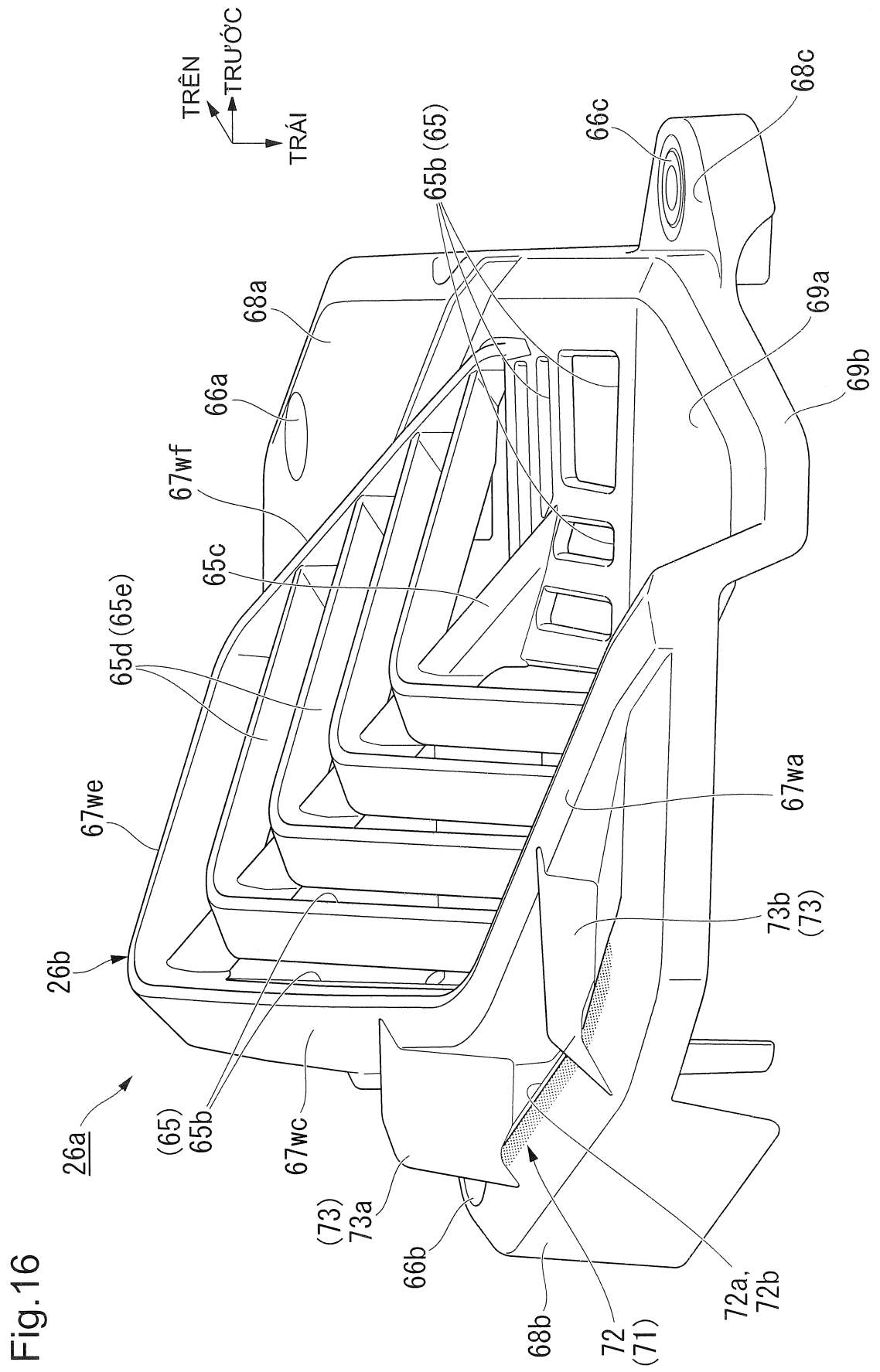
13/21

Fig.13





15/21



16/21

Fig.17

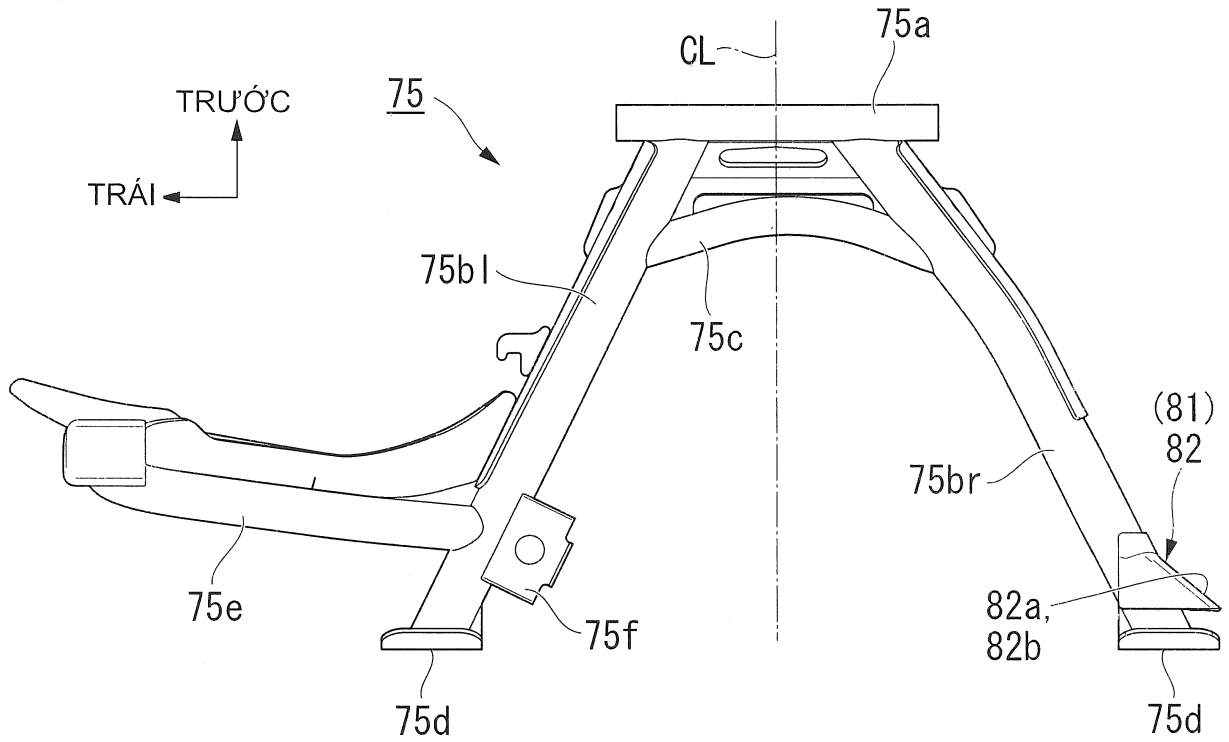
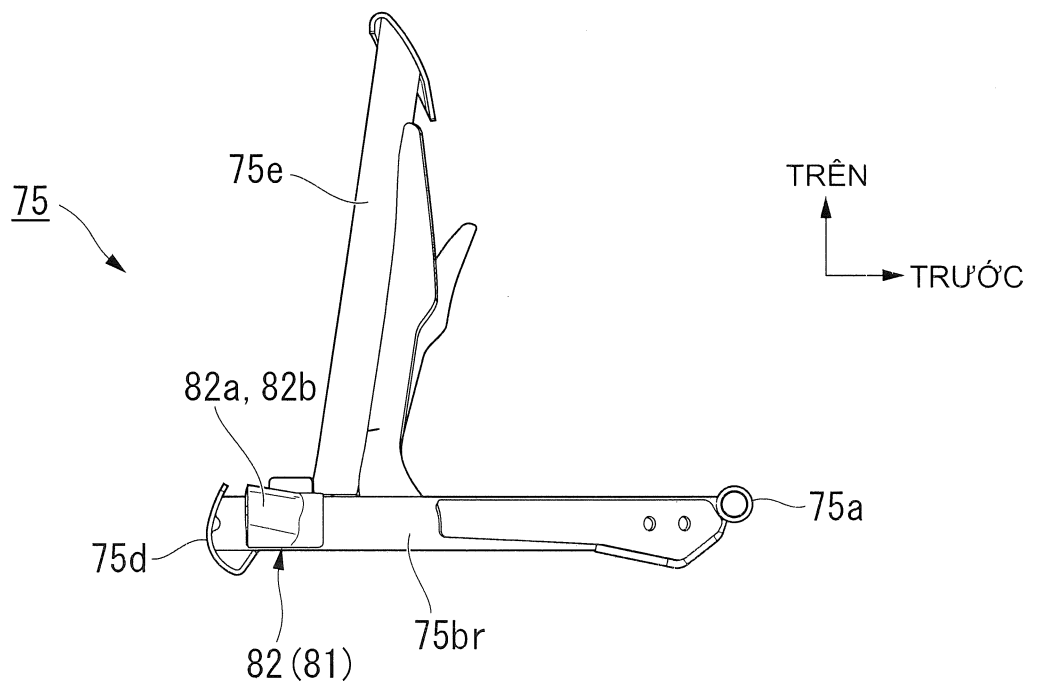


Fig.18



17/21

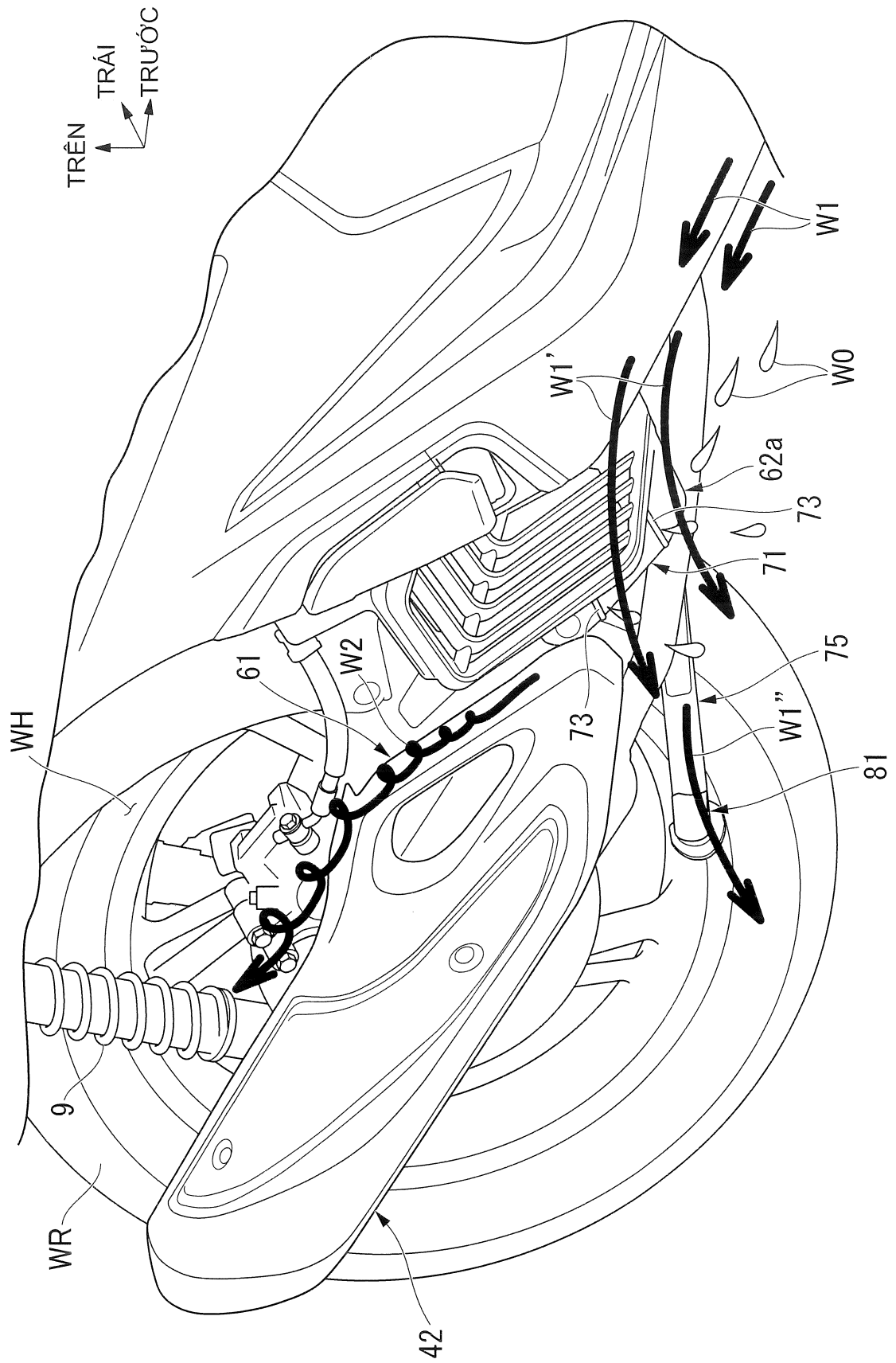
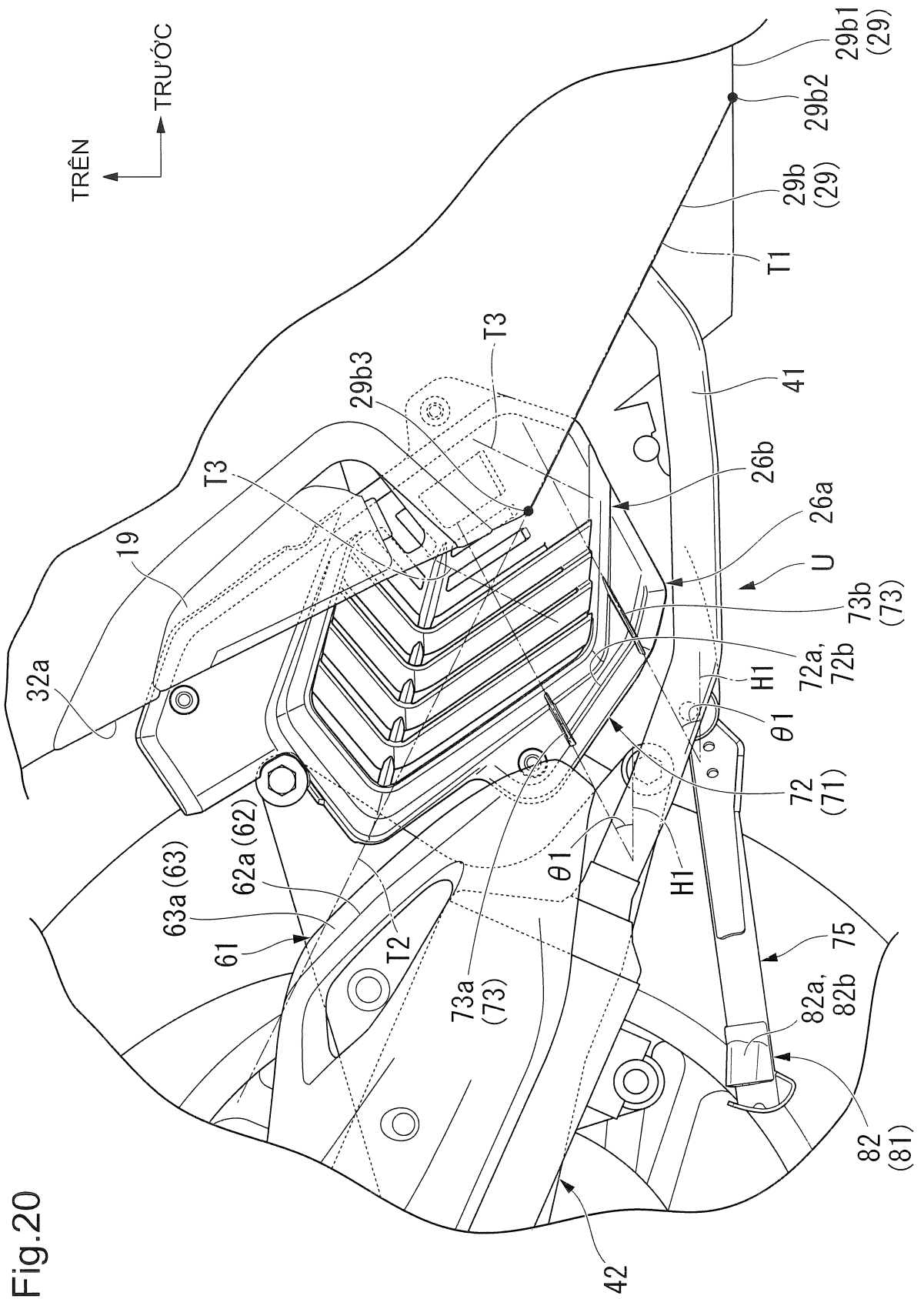


Fig.19



20/21

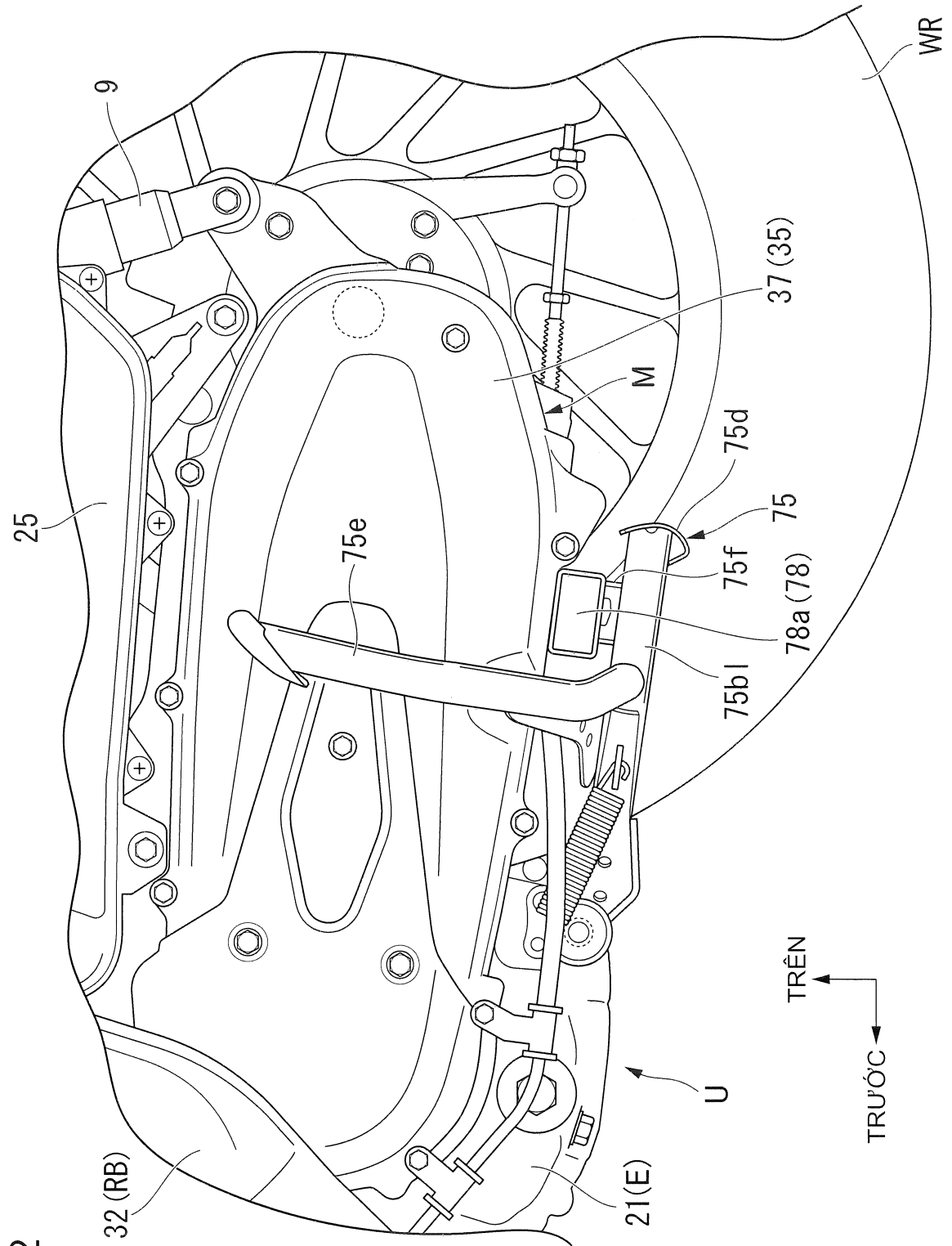


Fig. 22

