



(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)



1-0048252

(51)^{2020.01} B62J 19/00

(13) B

(21) 1-2022-01150

(22) 24/02/2022

(30) 2021-106039 25/06/2021 JP

(45) 25/07/2025 448

(43) 27/01/2023 418A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

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

(72) YU, HUI-MING (TW); HUANG, CHUN-YIN (TW).

(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) 1-2022-01150

(57) Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên, trong đó hộp chứa vật dụng (30) gồm phần chứa thứ nhất (31) và phần chứa thứ hai (32). Phần chứa thứ nhất (31) được tạo kết cấu để cất giữ mũ bảo hiểm. Phần chứa thứ hai (32) được bố trí phía sau phần chứa thứ nhất (31). Bộ dẫn động động cơ (62) được nằm ít nhất một phần phía dưới vách đáy thứ hai (84) của phần chứa thứ hai (32). Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ (62) gói chùng ít nhất một phần với phần chứa thứ hai (32). Bộ dẫn động động cơ (62) được bố trí để được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước của bộ dẫn động động cơ (62) gói chùng với phần chứa thứ nhất (31). Theo phương bề rộng phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ (62) được bố trí giữa khung yên trái (14L) và khung yên phải (14R). Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ (62) gói chùng ít nhất một phần khung yên trái (14L) hoặc khung yên phải (14R).

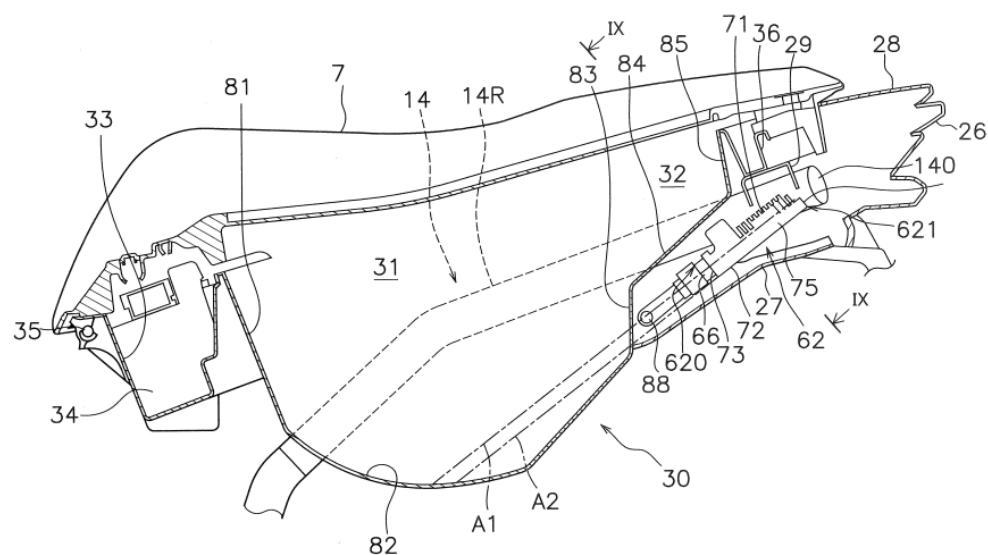


FIG. 7

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong những năm gần đây, nhiều phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được trang bị máy phát điện - động cơ. Máy phát điện - động cơ đóng vai trò là động cơ khởi động mà khởi động động cơ và máy phát điện mà tạo ra điện năng nhờ việc được dẫn động bởi động cơ. Hơn nữa, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được trang bị máy phát điện - động cơ được lắp bộ dẫn động động cơ để điều khiển máy phát điện - động cơ.

Ví dụ, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được bộc lộ trong bằng độc quyền sáng chế Đài Loan số 691425, bộ dẫn động động cơ được bố trí ở tư thế thẳng đứng phía sau hộp chứa vật dụng. Hơn nữa, ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được bộc lộ trong công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2017-507845, bộ dẫn động động cơ được bố trí ở phía bên của hộp chứa vật dụng. Phần lõm được bố trí trên mặt bên của hộp chứa vật dụng, và bộ dẫn động động cơ được bố trí ở phần lõm.

Bộ dẫn động động cơ gồm mạch điện dẫn động mà dẫn động động cơ điện và mạch điện điều khiển mà điều khiển hoạt động chuyển mạch của mạch điện dẫn động. Mạch điện dẫn động chứa phần tử lớn như tụ điện. Hơn nữa, mạch điện dẫn động gồm phần tử như tranzito trường ứng (Field Effect Transistor - FET) sinh ra lượng nhiệt lớn. Do đó, bộ dẫn động động cơ cần có khoảng không hoặc kết cấu cho việc tán xạ nhiệt. Do đó, kích cỡ của bộ dẫn động động cơ có xu hướng là lớn.

Do đó, khi bộ dẫn động động cơ được bố trí phía sau hộp chứa vật dụng như ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên được bộc lộ trong bằng độc

quyền sáng chế Đài Loan số 691425 được mô tả trên đây, phần sau của phương tiện giao thông bị mở rộng theo hướng trước - sau của phương tiện giao thông. Hơn nữa, bởi việc sắp xếp bộ dẫn động động cơ ở tư thế thẳng đứng, phần sau của phương tiện giao thông trở nên lớn hơn theo phương thẳng đứng của phương tiện giao thông. Khi bộ dẫn động động cơ được bố trí ở vùng lõm trên mặt bên của hộp chứa vật dụng như ở phương tiện giao thông kiểu ngòi chân để hai bên được bọc lộ trong công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2017-507845 được mô tả trên đây, dung tích của hộp chứa vật dụng trở nên nhỏ.

Hộp chứa vật dụng được đòi hỏi là có thể cất giữ được mũ bảo hiểm. Cụ thể là, được ưu tiên là có thể cất giữ được mũ bảo hiểm cả đầu lớn. Tuy nhiên, để chứa mũ bảo hiểm lớn, hộp chứa vật dụng cần có một độ sâu và bề rộng lớn. Do đó, trong trường hợp mà bộ dẫn động động cơ được bố trí như ở bằng độc quyền sáng chế Đài Loan số 691425 được mô tả trên đây, phần sau của phương tiện giao thông bị mở rộng hơn nữa theo hướng trước - sau của phương tiện giao thông. Hơn nữa, trong trường hợp mà bộ dẫn động động cơ được bố trí như ở công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số 2017-507845 được mô tả trên đây, là khó khăn để cất giữ mũ bảo hiểm lớn trong hộp chứa vật dụng.

Mặt khác, từ quan điểm về sự tiện lợi của việc cất giữ, hộp chứa vật dụng được đòi hỏi là phải có khoảng không để cất giữ các vật dụng nhỏ như găng tay, vải để lau hoặc áo mưa chẳng hạn. Để tạo thuận lợi cho việc cất vào và lấy ra các vật dụng nhỏ, được ưu tiên là khoảng không dành cho các vật dụng nhỏ là nông hơn là sâu.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đem lại khả năng cất giữ mũ bảo hiểm lớn ở hộp chứa vật dụng, làm giảm kích cỡ của phương tiện giao thông và cải thiện sự

tiện lợi của việc cất giữ.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một khía cạnh của sáng chế gồm yên, khung thân, hộp chứa vật dụng, cụm động cơ, máy phát điện - động cơ và bộ dẫn động động cơ. Khung thân gồm khung yên trái và khung yên phải đỡ yên. Hộp chứa vật dụng được nằm phía dưới yên. Hộp chứa vật dụng được bố trí giữa khung yên trái và khung yên phải theo phương bề rộng phương tiện giao thông. Cụm động cơ được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân. Cụm động cơ gồm động cơ, cơ cấu truyền động và bánh sau. Động cơ được nằm phía dưới hộp chứa vật dụng. Cơ cấu truyền động truyền công suất của động cơ. Bánh sau được làm quay bởi công suất từ cơ cấu truyền động. Máy phát điện - động cơ có chức năng động cơ khởi động để khởi động động cơ và chức năng phát điện để tạo ra điện năng nhờ việc được dẫn động bởi động cơ.

Hộp chứa vật dụng gồm phần chứa thứ nhất và phần chứa thứ hai. Phần chứa thứ nhất được tạo kết cấu để cất giữ mũ bảo hiểm. Phần chứa thứ nhất gồm vách đáy thứ nhất và vách sau thứ nhất. Vách sau thứ nhất kéo dài lên phía trên từ vách đáy thứ nhất. Phần chứa thứ hai được bố trí phía sau phần chứa thứ nhất. Phần chứa thứ hai gồm vách đáy thứ hai. Vách đáy thứ hai kéo dài về phía sau từ đỉnh của vách sau thứ nhất. Bộ dẫn động động cơ được nằm ít nhất một phần phía dưới vách đáy thứ hai. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ gồ chông ít nhất một phần với phần chứa thứ hai. Bộ dẫn động động cơ được bố trí để cho được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới sao cho đầu trước của bộ dẫn động động cơ được nằm phía dưới đầu sau của bộ dẫn động động cơ. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước của đường trục của bộ dẫn động động cơ gồ chông với phần chứa thứ nhất. Theo phương bề rộng

của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ được bố trí giữa khung yên trái và khung yên phải. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ gối chồng ít nhất một phần khung yên trái hoặc khung yên phải.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế, cụm động cơ được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân. Đó là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế gồm cụm động cơ kiểu cụm đung đưa. Cụm động cơ kiểu cụm đung đưa có phạm vi di động nhỏ hơn ở phần trước hơn so với ở phần sau của cụm động cơ. Do đó, là dễ dàng để làm phần trước của hộp chứa vật dụng sâu hơn.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế, hộp chứa vật dụng gồm phần chứa thứ nhất và phần chứa thứ hai. Phần chứa thứ nhất được nằm ở phía trước phần chứa thứ hai. Hơn nữa, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước của đường trục của bộ dẫn động động cơ gối chồng với phần chứa thứ nhất. Do đó, bằng cách gia tăng độ sâu của phần chứa thứ nhất, một dung tích lớn của phần chứa thứ nhất được tạo ra. Hơn nữa, đáy của phần chứa thứ hai nông hơn so với đáy của phần chứa thứ nhất, và bộ dẫn động động cơ được bố trí phía dưới phần chứa thứ hai. Do đó, khoảng không phía dưới phần chứa thứ hai được dùng làm khoảng không để cất giữ bộ dẫn động động cơ. Do đó, khoảng không để chứa bộ dẫn động động cơ không làm thu hẹp phần chứa thứ nhất, và dung tích lớn được tạo ra ở phần chứa thứ nhất. Kết quả là, hộp chứa vật dụng có đủ dung tích để cất giữ mũ bảo hiểm lớn. Hơn nữa, vì đáy của phần chứa thứ hai nông, là dễ dàng để đặt vào và lấy ra các vật dụng nhỏ, và sự thuận lợi của việc cất giữ được cải thiện.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế, bộ dẫn

động động cơ được bố trí phía dưới phần chứa thứ hai. Do đó, phương tiện giao thông được làm giảm kích cỡ theo hướng trước - sau của phương tiện giao thông so với trường hợp mà bộ dẫn động động cơ được bố trí phía sau phần chứa thứ hai. Hơn nữa, đáy của phần chứa thứ hai nâng và bộ dẫn động động cơ được bố trí để cho được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới. Do đó, khoảng không để chứa bộ dẫn động động cơ trở nên nhỏ hơn theo phương thẳng đứng của phương tiện giao thông so với trường hợp mà bộ dẫn động động cơ được bố trí thẳng đứng. Kết quả là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được làm giảm kích cỡ theo phương thẳng đứng của phương tiện giao thông.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo sáng chế, bộ dẫn động động cơ được bố trí giữa khung yên trái và khung yên phải theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Hơn nữa, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ gói chồng ít nhất một phần với khung yên trái hoặc khung yên phải. Đó là, khoảng không giữa các khung yên trái và phải được dùng để chứa bộ dẫn động động cơ. Kết quả là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được làm giảm kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Hơn nữa, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được làm giảm kích cỡ theo phương thẳng đứng so với trường hợp mà bộ dẫn động động cơ được bố trí cách xa theo phương thẳng đứng với khung yên trái hoặc khung yên phải.

Góc nghiêng của đường trục của bộ dẫn động động cơ so với phương ngang có thể nhỏ hơn 45 độ. Trong trường hợp này, vì bộ dẫn động động cơ được nghiêng theo góc gần với phương ngang hơn so với phương thẳng đứng, phương tiện giao thông được làm giảm kích cỡ theo phương thẳng đứng của phương tiện giao thông.

Bộ dẫn động động cơ có thể được nằm ít nhất một phần phía sau phần chứa thứ hai. Trong trường hợp này, nhiệt của bộ dẫn động động cơ được phát tán tới khoảng không phía sau phần chứa thứ hai. Kết quả là, cho dù phía bên của bộ dẫn động động cơ được bao quanh bởi ít nhất một trong số các khung yên trái và phải, sự phát tán của bộ dẫn động động cơ được cải thiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm bộ phận ngang khung. Bộ phận ngang khung có thể được bố trí phía sau phần chứa thứ hai và có thể được nối vào khung yên trái và khung yên phải. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ có thể gói chồng bộ phận ngang khung. Trong trường hợp này, phương tiện giao thông được làm giảm kích cỡ theo hướng trước - sau của phương tiện giao thông so với trường hợp mà bộ dẫn động động cơ được bố trí phía sau bộ phận ngang khung trong lúc tránh được bộ phận ngang khung.

Bộ dẫn động động cơ có thể được gắn vào khung yên trái và/hoặc khung yên phải. Trong trường hợp này, bộ dẫn động động cơ lớn được đỡ cứng vững.

Bộ dẫn động động cơ có thể gồm thân bộ dẫn động và bộ nối. Bộ nối có thể nhô ra từ thân bộ dẫn động. Bộ nối có thể được nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới. Trong trường hợp này, sự xâm nhập của nước vào trong bộ nối được ngăn chặn.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm ắc quy. Ắc quy có thể cấp điện năng cho máy phát điện - động cơ. Ắc quy có thể được đặt ở phía trước phần chứa thứ nhất. Trong trường hợp này, khoảng không ở phía trước phần chứa thứ nhất có thể dễ dàng đem lại một kích thước lớn theo phương thẳng đứng. Khoảng không này có thể được dùng để cất giữ ắc quy điện dung lớn. Hơn nữa, phần sau của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên được làm

giảm kích cỡ so với trường hợp mà ắc quy được bố trí phía sau phần chứa thứ nhất.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm cụm điều khiển động cơ. Cụm điều khiển động cơ có thể điều khiển động cơ. Bộ dẫn động động cơ có thể được làm liền khối với cụm điều khiển động cơ. Trong trường hợp này, bộ dẫn động động cơ và cụm điều khiển động cơ được bố trí nhỏ gọn trong khoảng không chung.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước của mặt dưới của bộ dẫn động động cơ có thể gói chùng với phần chứa thứ nhất. Trong trường hợp này, độ sâu của phần chứa thứ nhất lớn. Kết quả là, một dung tích lớn của phần chứa thứ nhất được tạo ra.

Bộ dẫn động động cơ có thể gồm cánh tản nhiệt. Cánh tản nhiệt có thể nhô lên từ mặt trên của bộ dẫn động động cơ. Trong trường hợp này, nhiệt từ bộ dẫn động động cơ thoát ra dễ dàng lên phía trên, vì thế sự phát tán nhiệt của bộ dẫn động động cơ được cải thiện.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể còn gồm tấm che sau. Tấm che sau có thể được nằm phía dưới yên. Tấm che sau có thể gồm phần che dưới. Phần che dưới có thể được bố trí phía dưới phần chứa thứ hai. Bộ dẫn động động cơ có thể được bố trí phía trên phần che dưới với khoảng hở từ phần che dưới. Trong trường hợp này, nhiệt của bộ dẫn động động cơ thoát ra dễ dàng từ khoảng hở với phần che dưới. Kết quả là, sự phát tán nhiệt của bộ dẫn động động cơ được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện kết cấu bên trong cụm động cơ và

tấm che sau.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông với yên được tháo bỏ.

FIG.4 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện mặt cắt của cụm động cơ và kết cấu của hệ thống điều khiển động cơ.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bộ dẫn động động cơ.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh thể hiện bộ dẫn động động cơ.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt nhìn từ phía bên được phóng to thể hiện hộp chứa vật dụng.

FIG.8 là hình vẽ nhìn từ phía trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông với yên và hộp chứa vật dụng được bỏ qua.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường IX-IX trên FIG.7.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Sau đây, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án của sáng chế. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 là xe scutor. Như được minh hoạ trên FIG.1, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm khung thân 2, bánh trước 3, cơ cấu lái 4, cụm động cơ 5, tấm che thân 6 và yên 7.

Khung thân 2 gồm ống cổ 11, khung đi xuống 12, khung dưới 13 và khung yên 14. Ống cổ 11 kéo dài chếch xuống phía dưới và ra phía trước. Khung đi xuống 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11. Khung dưới 13 kéo dài về phía sau từ khung đi xuống 12. Khung yên 14 được bố trí phía dưới yên 7. Khung yên 14 kéo dài chếch lên phía trên và về phía sau.

Bánh trước 3 được đỡ theo cách quay được bởi cơ cầu lái 4. Cơ cầu lái 4 được đỡ theo cách quay được bởi ống cổ 11. Cơ cầu lái 4 gồm tay lái 15 và càng trước 16. Tay lái 15 được nối vào càng trước 16. Càng trước 16 đỡ theo cách quay được bánh trước 3.

Tấm che thân 6 gồm tấm che trước 21, tấm chắn chân 22, bản đế chân 23, tấm che dưới 24 và tấm che sau 25. Tấm che trước 21 được bố trí ở phía trước ống cổ 11. Tấm che trước 21 được bố trí phía trên bánh trước 3. Tấm chắn chân 22 được bố trí phía sau tấm che trước 21. Tấm chắn chân 22 được nằm phía sau khung đi xuống 12.

Bản đế chân 23 được bố trí ở phía trước yên 7 và phía sau tấm chắn chân 22. Bản đế chân 23 có hình dạng phẳng trên hướng bề rộng phương tiện giao thông. Tuy nhiên, bản đế chân 23 có thể có phần giữa nhô lên phía trên. Bản đế chân 23 được bố trí phía trên khung dưới 13. Tấm che dưới 24 được bố trí phía dưới bản đế chân 23. Tấm che sau 25 được bố trí phía sau bản đế chân 23. Tấm che sau 25 được bố trí phía dưới yên 7. Tấm che sau 25 được bố trí ở các phía bên và phía dưới khung yên 14. Đền sau 26 được gắn vào phần sau của tấm che sau 25.

Cụm động cơ 5 được bố trí phía dưới yên 7. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ phía bên thể hiện kết cấu bên trong cụm động cơ 5 và tấm che sau 25. Cụm động cơ 5 được đỡ bởi khung thân 2 để cho có thể xoay được quanh trục xoay 19. Cụm động cơ 5 gồm động cơ 17, cơ cấu truyền động 18 và bánh sau 8. Động cơ 17 được đỡ bởi khung yên 14. Cơ cấu truyền động 18 truyền công suất của động cơ 17 cho bánh sau 8. Cơ cấu truyền động 18, ví dụ, là cơ cấu truyền động biến thiên liên tục (Continuously Variable Transmission - CVT). Tuy nhiên, cơ cấu truyền động 18 có thể là cơ cấu truyền động khác với CVT. Bánh sau 8 được đỡ theo cách quay được bởi cơ cấu truyền động 18. Bánh sau 8 được làm quay bởi công suất từ cơ

cầu truyền động 18.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông với yên 7 được tháo ra. Như được minh hoạ trên FIG.2 và FIG.3, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm hộp chứa vật dụng 30. Hộp chứa vật dụng 30 được bố trí phía dưới yên 7. Động cơ 17 được bố trí phía dưới hộp chứa vật dụng 30. Hộp chứa vật dụng 30 được bố trí ở tấm che sau 25.

Như được minh hoạ trên FIG.3, khung yên 14 gồm khung yên trái 14L và khung yên phải 14R. Khung yên trái 14L và khung yên phải 14R được bố trí cách xa nhau theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Hộp chứa vật dụng 30 được bố trí giữa khung yên trái 14L và khung yên phải 14R theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, hộp chứa vật dụng 30 gối chồng khung yên trái 14L và khung yên phải 14R.

Hộp chứa vật dụng 30 gồm phần chứa thứ nhất 31 và phần chứa thứ hai 32. Phần chứa thứ nhất 31 có thể tích lớn hơn so với phần chứa thứ hai 32. Như được minh hoạ trên FIG.2, phần chứa thứ nhất 31 được tạo kết cấu để cất giữ mũ bảo hiểm 100. Cụ thể là, phần chứa thứ nhất 31 được tạo kết cấu để cất giữ mũ bảo hiểm cả đầu 100. Phần chứa thứ hai 32 được bố trí phía sau phần chứa thứ nhất 31. Phần chứa thứ hai 32 nối thông với phần chứa thứ nhất 31. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, phần chứa thứ nhất 31 gối chồng các khung yên trái 14L và phải 14R. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, phần chứa thứ hai 32 gối chồng các khung yên trái 14L và phải 14R.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm phần chứa ắc quy 33. Phần chứa ắc quy 33 được nằm phía dưới yên 7. Phần chứa ắc quy 33 được bố trí

ở phía trước hộp chứa vật dụng 30. Ắcqui 34 được bố trí ở phần chứa ắcqui 33. Phần trước của yên 7 được nối vào khung thân 2 qua bản lề 35. Yên 7 được đỡ theo cách quay được bởi bản lề 35. Yên 7 mở ra và đóng kín hộp chứa vật dụng 30 bằng việc xoay quanh bản lề 35.

FIG.4 là hình vẽ dạng sơ đồ thể hiện mặt cắt của cụm động cơ 5 và kết cấu của hệ thống điều khiển cho động cơ 17. Như được minh họa trên FIG.4, động cơ 17 gồm trục khuỷu 41, thanh truyền 42, pittông 43, bộ phun nhiên liệu 44, bugi đánh lửa 45, cacte 46, thân xi lanh 47 và đầu xi lanh 48. Trục khuỷu 41 được nối vào pittông 43 qua thanh truyền 42. Khoang đốt 49 được bố trí ở đầu xi lanh 48. Trục khuỷu 41 được bố trí ở cacte 46. Pittông 43 được bố trí ở thân xi lanh 47. Bộ phun nhiên liệu 44 và bugi đánh lửa 45 được bố trí ở đầu xi lanh 48. Bộ phun nhiên liệu 44 phun nhiên liệu vào trong khoang đốt 49. Bugi đánh lửa 45 đánh lửa đốt cháy hỗn hợp không khí - nhiên liệu trong khoang đốt 49.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm máy phát điện - động cơ 50. Máy phát điện - động cơ 50 được gắn vào động cơ 17. Máy phát điện - động cơ 50 có chức năng động cơ khởi động để khởi động động cơ 17 và chức năng phát điện để tạo ra điện năng nhờ việc được dẫn động bởi động cơ 17. Máy phát điện - động cơ 50, ví dụ, là động cơ ba pha không chổi chắt hạn và cũng có chức năng làm máy phát điện. Ở chức năng động cơ khởi động, điện năng được cấp cho máy phát điện - động cơ 50 từ ắcqui 34. Ở chức năng phát điện, ắcqui 34 được nạp điện bởi điện năng từ máy phát điện - động cơ 50.

Máy phát điện - động cơ 50 gồm stato 51 và rôto 52. Stato 51 gồm lõi stato 53 và cuộn dây 54. Lõi stato 53 được gắn vào cacte 46. Cuộn dây 54 được cuốn quanh lõi stato 53. Rôto 52 được gắn vào trục khuỷu 41. Rôto 52 được làm quay bởi chuyển động quay của trục khuỷu 41. Quạt làm mát 55 được gắn vào rôto 52.

Rôto 52 gồm thân rôto 56 và nam châm vĩnh cửu 57. Thân rôto 56 có dạng hình trụ. Nam châm vĩnh cửu 57 được gắn vào thân rôto 56. Nam châm vĩnh cửu 57 được bố trí để cho hướng vào stato 51.

Như được minh hoạ trên FIG.4, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên 1 gồm cụm điều khiển động cơ 61, bộ dẫn động động cơ 62 và công tắc khởi động 63. Cụm điều khiển động cơ 61 và bộ dẫn động động cơ 62 được nối điện vào ắc quy 34. Cụm điều khiển động cơ 61 gồm máy tính. Cụm điều khiển động cơ 61 lưu trữ chương trình và dữ liệu để điều khiển động cơ 17. Cụm điều khiển động cơ 61 điều khiển động cơ 17 theo chương trình và dữ liệu. Ví dụ, cụm điều khiển động cơ 61 điều khiển việc đánh lửa của bugi đánh lửa 45. Cụm điều khiển động cơ 61 điều khiển việc phun nhiên liệu bởi bộ phun nhiên liệu 44.

Bộ dẫn động động cơ 62 được nối điện vào cụm điều khiển động cơ 61. Bộ dẫn động động cơ 62 điều khiển máy phát điện - động cơ 50. Bộ dẫn động động cơ 62 gồm phần tử chuyển mạch như FET và tụ điện chẳng hạn. Khi máy phát điện - động cơ 50 có chức năng là động cơ khởi động, bộ dẫn động động cơ 62 đổi giữa việc cấp điện và việc ngắt dòng điện giữa máy phát điện - động cơ 50 và ắc quy 34. Khi máy phát điện - động cơ 50 có chức năng là máy phát điện, bộ dẫn động động cơ 62 chỉnh lưu dòng điện xoay chiều từ máy phát điện - động cơ 50 và điều khiển điện áp.

Công tắc khởi động 63 được gắn vào, ví dụ, tay lái 15. Công tắc khởi động 63 được nối điện vào cụm điều khiển động cơ 61. Khi công tắc khởi động 63 được ấn trong lúc động cơ 17 nằm ở trạng thái dừng, cụm điều khiển động cơ 61 khởi động động cơ 17. Cụm điều khiển động cơ 61 điều khiển bộ dẫn động động cơ 62 để làm quay trục khuỷu 41. Hơn nữa, cụm điều khiển động cơ 61 phun nhiên liệu bởi bộ phun nhiên liệu 44 và đánh lửa bởi bugi đánh lửa 45. Kết quả là, động cơ

17 được khởi động.

Cụm điều khiển động cơ 61 có thể có chức năng tắt máy tạm thời. Ở chức năng tắt máy tạm thời, cụm điều khiển động cơ 61 ngừng việc chạy không của động cơ 17 khi phương tiện giao thông được dừng. Hơn nữa, cụm điều khiển động cơ 61 tự động khởi động động cơ 17 khi phương tiện giao thông khởi động mà không thao tác công tắc khởi động 63.

FIG.5 và FIG.6 là các hình vẽ phối cảnh thể hiện bộ dẫn động động cơ 62. Ở phương án này, bộ dẫn động động cơ 62 được làm liền khối với cụm điều khiển động cơ 61. Như được minh hoạ trên FIG.5 và FIG.6, bộ dẫn động động cơ 62 gồm thân bộ dẫn động 64, mạch điện bộ dẫn động 65 và các bộ nối từ 66 đến 68. Thân bộ dẫn động 64 chứa mạch điện bộ dẫn động 65. Mạch điện bộ dẫn động 65 gồm các thành phần điện tử như phần tử chuyển mạch và tụ điện được mô tả trên đây, và nền mà các thành phần điện tử được lắp trên đó.

Thân bộ dẫn động 64 gồm mặt trên 71, mặt dưới 72, mặt bên thứ nhất 73, mặt bên thứ hai 74, mặt bên thứ ba 75 và mặt bên thứ tư 76. Mặt trên 71 có diện tích lớn hơn so với mỗi mặt trong số các mặt bên từ thứ nhất 73 tới thứ tư 76. Nhiều cánh tản nhiệt 77 được bố trí trên mặt trên 71. Nhiều cánh tản nhiệt 77 nhô lên từ mặt trên 71. Trên các hình vẽ, số chỉ dẫn 77 được gắn chỉ vào một phần trong số nhiều cánh tản nhiệt 77. Phần lõi 78 được bố trí trên mặt trên 71. Phần lõi 78 nhô lên từ mặt trên 71. Thành phần điện tử cao như tụ điện chẳng hạn được bố trí ở phần lõi 78.

Mặt dưới 72 được bố trí ở phía đối diện của mặt trên 71. Mặt dưới 72 có hình dạng phẳng. Mặt dưới 72 có diện tích lớn hơn so với mỗi mặt trong số các mặt bên từ thứ nhất 73 tới thứ tư 76. Các mặt bên từ thứ nhất 73 đến thứ tư 76 được nối vào mặt trên 71 và mặt dưới 72. Các bộ nối từ 66 đến 68 được nối vào

mặt bên thứ nhất 73. Mặt bên thứ hai 74 được bố trí ở phía đối diện của mặt bên thứ nhất 73. Mặt bên thứ ba 75 và mặt bên thứ tư 76 kéo dài theo phương vuông góc với mặt bên thứ nhất 73 và mặt bên thứ hai 74. Mặt bên thứ tư 76 được bố trí ở phía đối diện của mặt bên thứ ba 75.

Sau đây, trong phần mô tả về bộ dẫn động động cơ 62, phương vuông góc với mặt trên 71 và mặt dưới 72 được định nghĩa là phương bề dày của bộ dẫn động động cơ 62. Phương vuông góc với mặt bên thứ nhất 73 và mặt bên thứ hai 74 được định nghĩa là phương bề dọc của bộ dẫn động động cơ 62. Hơn nữa, phương vuông góc với mặt bên thứ ba 75 và mặt bên thứ tư 76 được định nghĩa là phương bề ngang của bộ dẫn động động cơ 62. Thân bộ dẫn động 64 có hình dạng mỏng mà nhỏ hơn theo phương bề dày so với theo phương bề dọc và phương bề ngang. Thân bộ dẫn động 64 có hình dạng nhỏ hơn theo phương bề dọc so với theo phương bề ngang.

Thân bộ dẫn động 64 gồm phần lắp thứ nhất 79 và phần lắp thứ hai 80. Phần lắp thứ nhất 79 và phần lắp thứ hai 80 nhô ra từ thân bộ dẫn động 64 sang bên trái và bên phải của bộ dẫn động động cơ 62. Phần lắp thứ nhất 79 được nối vào mặt bên thứ ba 75. Phần lắp thứ hai 80 được nối vào mặt bên thứ tư 76. Các lỗ 790 và 800 lần lượt được bố trí ở phần lắp thứ nhất 79 và phần lắp thứ hai 80. Bộ dẫn động động cơ 62 được gắn vào khung thân 2 bởi các vít đi qua các lỗ 790 và 800.

Các bộ nối từ 66 đến 68 nhô ra từ thân bộ dẫn động 64. Các bộ nối từ 66 đến 68 nhô ra từ mặt bên thứ nhất 73. Các bộ nối từ 66 đến 68 gồm bộ nối thứ nhất 66, bộ nối thứ hai 67 và bộ nối thứ ba 68. Các bộ nối từ thứ nhất 66 đến thứ ba 68 được bố trí theo phương bề ngang của bộ dẫn động động cơ 62. Bộ nối thứ nhất 66 và bộ nối thứ hai 67 được nối vào mạch điện bộ dẫn động 65. Bộ nối thứ ba 68 được nối vào cụm điều khiển động cơ 61.

Tiếp theo, cách sắp xếp bộ dẫn động động cơ 62 ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 sẽ được mô tả. Như được minh họa trên FIG.2, bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí phía dưới hộp chứa vật dụng 30. FIG.7 là hình vẽ mặt cắt nhìn từ phía bên được phóng to của hộp chứa vật dụng 30. Như được minh họa trên FIG.7, phần chứa thứ nhất 31 gồm vách trước thứ nhất 81, vách đáy thứ nhất 82 và vách sau thứ nhất 83. Vách trước thứ nhất 81 phân chia phần chứa ắc quy 33 và phần chứa thứ nhất 31. Vách trước thứ nhất 81 kéo dài theo phương thẳng đứng. Vách đáy thứ nhất 82 kéo dài về phía sau từ vách trước thứ nhất 81. Vách đáy thứ nhất 82 có hình dạng được làm lõm xuống dưới. Vách sau thứ nhất 83 kéo dài lên phía trên từ vách đáy thứ nhất 82.

Phần chứa thứ hai 32 gồm vách đáy thứ hai 84 và vách sau thứ hai 85. Vách đáy thứ hai 84 kéo dài về phía sau từ phần trên của vách sau thứ nhất 83. Cụ thể là, vách đáy thứ hai 84 kéo dài chéo lên phía trên từ phần trên của vách sau thứ nhất 83. Vách đáy thứ hai 84 gối chồng khung yên 14 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông. Vách sau thứ hai 85 kéo dài lên phía trên từ phần sau của vách đáy thứ hai 84. Vách sau thứ hai 85 được nằm ra phía trước của đầu sau 140 của khung yên 14.

Tấm che sau 25 gồm phần che dưới 27 và phần che trên 28. Phần che dưới 27 được bố trí phía dưới phần chứa thứ hai 32. Phần che dưới 27 được bố trí phía dưới vách đáy thứ hai 84. Phần che dưới 27 được bố trí với khoảng hở từ vách đáy thứ hai 84. Phần che dưới 27 được bố trí thấp hơn so với khung yên 14. Phần che dưới 27 kéo dài về phía sau của phần chứa thứ hai 32.

Phần che trên 28 được bố trí phía trên phần che dưới 27. Phần che trên 28 được bố trí cao hơn so với khung yên 14. Phần che trên 28 kéo dài về phía sau của đầu sau 140 của khung yên 14. Phần che trên 28 kéo dài về phía sau của đầu sau

của yên 7. Phần che trên 28 được bố trí ra xa về phía sau từ vách sau thứ hai 85.

Bộ phận ngang khung 29 được bố trí phía sau phần chứa thứ hai 32. FIG.8 là hình vẽ nhìn từ phía trên thể hiện phần sau của phương tiện giao thông trong đó yên 7 và hộp chứa vật dụng 30 được bỏ qua. Như được minh hoạ trên FIG.8, bộ phận ngang khung 29 kéo dài theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Bộ phận ngang khung 29 được nối vào khung yên trái 14L và khung yên phải 14R. Như được minh hoạ trên FIG.7, bộ phận ngang khung 29 tiếp nhận phần khoá yên 36 ở trạng thái mà yên 7 được đóng kín. Phần khoá yên 36 nhô xuống phía dưới từ mặt dưới 72 của phần sau của yên 7. Khi yên 7 được đóng kín, phần khoá yên 36 được bố trí giữa phần che trên 28 và vách sau thứ hai 85.

Ít nhất một phần của bộ dẫn động động cơ 62 được nằm phía dưới vách đáy thứ hai 84. Như được minh hoạ trên FIG.3, ít nhất một phần của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với phần chứa thứ hai 32 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện giao thông. FIG.9 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường IX-IX trên FIG.7. Như được minh hoạ trên FIG.3 và FIG.9, theo phương bề rộng của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí giữa khung yên trái 14L và khung yên phải 14R.

Như được minh hoạ trên FIG.7, ít nhất một phần của bộ dẫn động động cơ 62 được nằm về phía sau của phần chứa thứ hai 32. Tức là, đầu sau 621 của bộ dẫn động động cơ 62 được nằm về phía sau của vách sau thứ hai 85. Đầu sau 621 của bộ dẫn động động cơ 62 được nằm ra phía trước của đầu sau 140 của khung yên 14. Đầu trước 620 của bộ dẫn động động cơ 62 được nằm giữa vách sau thứ nhất 83 và vách sau thứ hai 85 theo hướng trước - sau của phương tiện giao thông.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với khung yên 14.

Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đầu sau 621 của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với khung yên 14. Bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí phía trên phần che dưới 27. Bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí với khoảng hở từ phần che dưới 27. Bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí phía dưới bộ phận ngang khung 29. Như được minh hoạ trên FIG.8, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với bộ phận ngang khung 29.

Bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới. Đầu trước 620 của bộ dẫn động động cơ 62 được nằm thấp hơn so với đầu sau 621. Mặt trên 71 của bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho hướng lên phía trên của phương tiện giao thông. Mặt dưới 72 của bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho hướng xuống phía dưới của phương tiện giao thông. Mặt trên 71 và mặt dưới 72 của bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới.

Mặt bên thứ nhất 73 của bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho hướng ra phía trước của phương tiện giao thông. Mặt bên thứ hai 74 của bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho hướng về phía sau của phương tiện giao thông. Mặt bên thứ ba 75 của bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho hướng sang trái của phương tiện giao thông. Mặt bên thứ tư 76 của bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho hướng sang phải phương tiện giao thông.

Phương bề dày của bộ dẫn động động cơ 62 gần với phương thẳng đứng của phương tiện giao thông hơn so với hướng trước - sau của phương tiện giao thông. Đó là, góc giữa phương bề dày của bộ dẫn động động cơ 62 và phương thẳng đứng của phương tiện giao thông nhỏ hơn so với góc giữa phương bề dày của bộ dẫn động động cơ 62 và hướng trước - sau của phương tiện giao thông. Phương bề dọc

của bộ dẫn động động cơ 62 gần với hướng trước - sau của phương tiện giao thông hơn so với phương thẳng đứng của phương tiện giao thông. Đó là, góc giữa phương bề dọc của bộ dẫn động động cơ 62 và hướng trước - sau của phương tiện giao thông nhỏ hơn so với góc giữa phương bề dọc của bộ dẫn động động cơ 62 và phương thẳng đứng của phương tiện giao thông. Phương bề ngang của bộ dẫn động động cơ 62 trùng với phương bề rộng của phương tiện giao thông. Bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí giữa phần chứa thứ hai 32 và phần che dưới 27 theo phương bề dày của bộ dẫn động động cơ 62. Bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí giữa khung yên trái 14L và khung yên phải 14R theo phương bề ngang của bộ dẫn động động cơ 62.

Góc nghiêng của đường trục của bộ dẫn động động cơ 62 so với phương ngang nhỏ hơn 45 độ. Đường trục của bộ dẫn động động cơ 62 là đường thẳng kéo dài qua tâm của mặt bên thứ nhất 73 vuông góc với mặt bên thứ nhất 73. Các bộ nối từ 66 đến 68 nhô ra phía trước và xuống phía dưới từ thân bộ dẫn động 64. Các bộ nối từ 66 đến 68 được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới.

Như được minh hoạ trên FIG.8, cáp điện thứ nhất 88 được nối vào bộ nối thứ nhất 66. Cáp điện thứ hai 89 được nối vào bộ nối thứ hai 67. Cáp điện thứ ba 90 được nối vào bộ nối thứ ba 68. Các cáp điện từ 88 đến 90 kéo dài sang phía bên từ các bộ nối từ 66 đến 68 tương ứng phía dưới phần chứa thứ hai 32.

Như được minh hoạ trên FIG.7, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước A1 của đường trục của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với phần chứa thứ nhất 31. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước A2 của mặt dưới 72 của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với phần chứa thứ nhất 31. Tức là, ít nhất một phần của vách đáy thứ nhất 82 được

nằm thấp hơn so với đường kéo dài ra phía trước A1 của đường trục của bộ dẫn động động cơ 62. Ít nhất một phần của vách đáy thứ nhất 82 được nằm thấp hơn so với đường kéo dài ra phía trước A2 của mặt dưới 72 của bộ dẫn động động cơ 62.

Như được minh hoạ trên FIG.9, bộ dẫn động động cơ 62 được gắn vào khung yên trái 14L và khung yên phải 14R qua giá đỡ 37. Giá đỡ 37 kéo dài theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Giá đỡ 37 được nối vào khung yên trái 14L và khung yên phải 14R. Giá đỡ 37 được bố trí phía dưới bộ dẫn động động cơ 62. Phần lắp thứ nhất 79 và phần lắp thứ hai 80 của bộ dẫn động động cơ 62 được cố định vào giá đỡ 37 bởi các vít 86 và 87. Kết quả là, bộ dẫn động động cơ 62 được gắn vào khung yên trái 14L và khung yên phải 14R.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 theo phương án này, cụm động cơ 5 được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân 2. Đó là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 gồm cụm động cơ kiểu cụm đung đưa 5. Cụm động cơ kiểu cụm đung đưa 5 có phạm vi di động nhỏ hơn theo phương thẳng đứng ở phần trước so với ở phần sau của cụm động cơ 5. Do đó, là dễ dàng để làm phần trước của hộp chứa vật dụng 30 sâu thêm.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, hộp chứa vật dụng 30 gồm phần chứa thứ nhất 31 và phần chứa thứ hai 32. Phần chứa thứ nhất 31 được nằm ở phía trước phần chứa thứ hai 32. Hơn nữa, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài A1 của đường trục của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với phần chứa thứ nhất 31. Do đó, độ sâu của phần chứa thứ nhất 31 lớn. Do đó, một dung tích lớn của phần chứa thứ nhất 31 được tạo ra.

Hơn nữa, phần chứa thứ hai 32 có đáy nông hơn so với phần chứa thứ nhất 31, và bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí phía dưới phần chứa thứ hai 32. Do đó,

khoảng không phía dưới phần chứa thứ hai 32 được dùng làm khoảng không để cất giữ bộ dẫn động động cơ 62. Do đó, khoảng không để chứa bộ dẫn động động cơ 62 không làm thu hẹp phần chứa thứ nhất 31, và một dung tích lớn được tạo ra ở phần chứa thứ nhất 31. Kết quả là, hộp chứa vật dụng 30 có khả năng để cất giữ mũ bảo hiểm lớn 100. Hơn nữa, vì đáy của phần chứa thứ hai 32 nông, là dễ dàng để đặt vào và lấy ra các vật dụng nhỏ, và sự thuận lợi của việc cất giữ được cải thiện.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí phía dưới phần chứa thứ hai 32. Do đó, phương tiện giao thông được làm giảm kích cỡ theo hướng trước - sau của phương tiện giao thông so với trường hợp mà bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí phía sau phần chứa thứ hai 32. Hơn nữa, đáy của phần chứa thứ hai 32 nông và bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí để cho được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới. Do đó, khoảng không để chứa bộ dẫn động động cơ 62 được làm giảm theo phương thẳng đứng so với trường hợp mà bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí thẳng đứng. Kết quả là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được làm giảm kích cỡ theo phương thẳng đứng.

Ở phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1, bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí giữa khung yên trái 14L và khung yên phải 14R theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Hơn nữa, khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, ít nhất một phần của bộ dẫn động động cơ 62 gối chồng với khung yên trái 14L hoặc khung yên phải 14R. Đó là, khoảng không giữa các khung yên trái 14L và phải 14R được dùng để chứa bộ dẫn động động cơ 62. Kết quả là, phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được làm giảm kích cỡ theo phương bề rộng của phương tiện giao thông. Hơn nữa,

phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 được làm giảm kích cỡ theo phương thẳng đứng so với trường hợp mà bộ dẫn động động cơ 62 được bố trí cách xa theo phương thẳng đứng với khung yên trái 14L hoặc khung yên phải 14R.

Mặc dù một phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây, sáng chế không bị giới hạn ở phương án trên đây và các cải biến khác nhau có thể được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên 1 không bị giới hạn ở xe scuter và có thể là kiểu khác của phương tiện giao thông khác như xe gắn máy chẳng hạn. Kết cấu của khung thân 2 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, ở phương án trên đây, khung yên trái 14L và khung yên phải 14R có các hình dạng đối xứng. Tức là, ở phương án trên đây, khung yên 14 có thể có nghĩa là khung yên trái 14L hoặc khung yên phải 14R. Tuy nhiên, khung yên trái 14L và khung yên phải 14R có thể có các hình dạng không đối xứng. Trong trường hợp đó, bộ dẫn động động cơ 62 có thể được bố trí so với hoặc khung yên trái 14L hoặc khung yên phải 14R như ở phương án trên đây.

Kết cấu của hộp chứa vật dụng 30 không bị giới hạn ở kết cấu theo phương án trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, phần chứa thứ nhất 31 không nhất thiết có khả năng chứa mũ bảo hiểm cả đầu 100. Phần chứa thứ nhất 31 và phần chứa thứ hai 32 có thể được phân chia. Khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, phần chứa thứ nhất 31 có thể được nằm cao hơn so với đường kéo dài ra phía trước A1 của đường trục của bộ dẫn động động cơ 62. Cách sắp xếp ắc quy 34 không bị giới hạn ở cách sắp xếp theo phương án trên đây và có thể được thay đổi.

Kết cấu và cách bố trí bộ dẫn động động cơ 62 không bị giới hạn ở kết cấu và cách bố trí theo phương án trên đây và có thể được thay đổi. Ví dụ, bộ dẫn động

động cơ 62 có thể là bộ phận tách biệt với cụm điều khiển động cơ 61. Các cánh tản nhiệt 77 có thể được bố trí trên mặt dưới 72 của bộ dẫn động động cơ 62. Trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông, toàn bộ bộ dẫn động động cơ 62 có thể gói chồng với phần chứa thứ hai 32. Toàn bộ bộ dẫn động động cơ 62 có thể gói chồng khung yên 14 khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện giao thông. Các bộ nối từ 66 đến 68 có thể được bố trí để hướng theo phương bề rộng của phương tiện giao thông hoặc lên phía trên.

Yêu cầu bảo hộ

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

yên (7);

khung thân (2) gồm khung yên trái (14L) và khung yên phải (14R) đỡ yên (7);

hộp chứa vật dụng (30) được bố trí phía dưới yên (7), hộp chứa vật dụng (30) được bố trí giữa khung yên trái (14L) và khung yên phải (14R) theo phương bề rộng phương tiện giao thông;

cụm động cơ (5) được đỡ theo cách xoay được bởi khung thân (2), cụm động cơ (5) gồm:

cụm động cơ (5) được bố trí phía dưới hộp chứa vật dụng (30),

cơ cấu truyền động (18) truyền công suất của cụm động cơ (5), và

bánh sau (8) quay nhờ công suất từ cơ cấu truyền động (18);

máy phát điện - động cơ (50) có chức năng động cơ khởi động để khởi động cụm động cơ (5) và chức năng phát điện để tạo ra điện năng nhờ việc được dẫn động bởi cụm động cơ (5); và

bộ dẫn động động cơ (62) được tạo kết cấu để điều khiển máy phát điện - động cơ (50), trong đó:

hộp chứa vật dụng (30) gồm:

phần chứa thứ nhất (31) gồm vách đáy thứ nhất (82) và vách sau thứ nhất (83) kéo dài lên phía trên từ vách đáy thứ nhất (82), phần chứa thứ nhất (31) được tạo kết cấu để cất giữ mũ bảo hiểm, và khác biệt ở chỗ:

phần chứa thứ hai (32) được bố trí phía sau phần chứa thứ nhất (31), phần chứa thứ hai (32) gồm vách đáy thứ hai (84) kéo dài về phía sau từ phần trên của vách sau thứ nhất (83),

bộ dẫn động động cơ (62) được nằm ít nhất một phần phía dưới vách đáy thứ hai (84),

trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ (62) gối chồng ít nhất một phần với phần chứa thứ hai (32),

bộ dẫn động động cơ (62) được bố trí để được làm nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới sao cho đầu trước (620) của bộ dẫn động động cơ (62) được nằm thấp hơn so với đầu sau (621) của bộ dẫn động động cơ (62),

khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước của đường trục của bộ dẫn động động cơ (62) gối chồng với phần chứa thứ nhất (31),

theo phương bề rộng của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ (62) được bố trí giữa khung yên trái (14L) và khung yên phải (14R), và

khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ (62) gối chồng ít nhất một phần khung yên trái (14L) hoặc khung yên phải (14R).

2. Phương tiện giao thông theo điểm 1, trong đó:

góc nghiêng của đường trục của bộ dẫn động động cơ (62) so với phương ngang nhỏ hơn 45 độ.

3. Phương tiện giao thông theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:

bộ dẫn động động cơ (62) được nằm ít nhất một phần về phía sau của phần chứa thứ hai (32).

4. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

bộ phận ngang khung (29) được bố trí phía sau phần chứa thứ hai (32), bộ phận ngang khung (29) được nối vào khung yên trái (14L) và khung yên phải

(14R), trong đó:

khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ trên của phương tiện giao thông, bộ dẫn động động cơ (62) gối chồng bộ phận ngang khung (29).

5. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó:

bộ dẫn động động cơ (62) được gắn vào khung yên trái (14L) và/hoặc khung yên phải (14R).

6. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó:

bộ dẫn động động cơ (62) gồm:

thân bộ dẫn động (64), và

bộ nối (66, 67, 68) nhô ra từ thân bộ dẫn động (64), và

bộ nối (66, 67, 68) được nghiêng ra phía trước và xuống phía dưới.

7. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

ắc quy (34) cấp điện năng cho máy phát điện - động cơ (50), trong đó:

ắc quy (34) được bố trí ở phía trước phần chứa thứ nhất (31).

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:

cụm điều khiển động cơ (61) được tạo kết cấu để điều khiển động cơ (17), trong đó:

bộ dẫn động động cơ (62) được làm liền khối với cụm điều khiển động cơ (61).

9. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

khi được quan sát trên hình chiếu nhìn từ phía bên của phương tiện giao thông, đường kéo dài ra phía trước của mặt dưới của bộ dẫn động động cơ (62) gối chồng với phần chứa thứ nhất (31).

10. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó:

bộ dẫn động động cơ (62) gồm cánh tản nhiệt (77) nhô ra từ mặt trên của bộ dẫn động động cơ (62).

11. Phương tiện giao thông theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 10, trong đó phương tiện này còn bao gồm:

tấm che sau (25) được nằm phía dưới yên (7), trong đó:

tấm che sau (25) gồm phần che dưới (27) được bố trí phía dưới phần chứa thứ hai (32), và

bộ dẫn động động cơ (62) được bố trí phía trên phần che dưới (27) với khoảng hở từ phần che dưới (27).

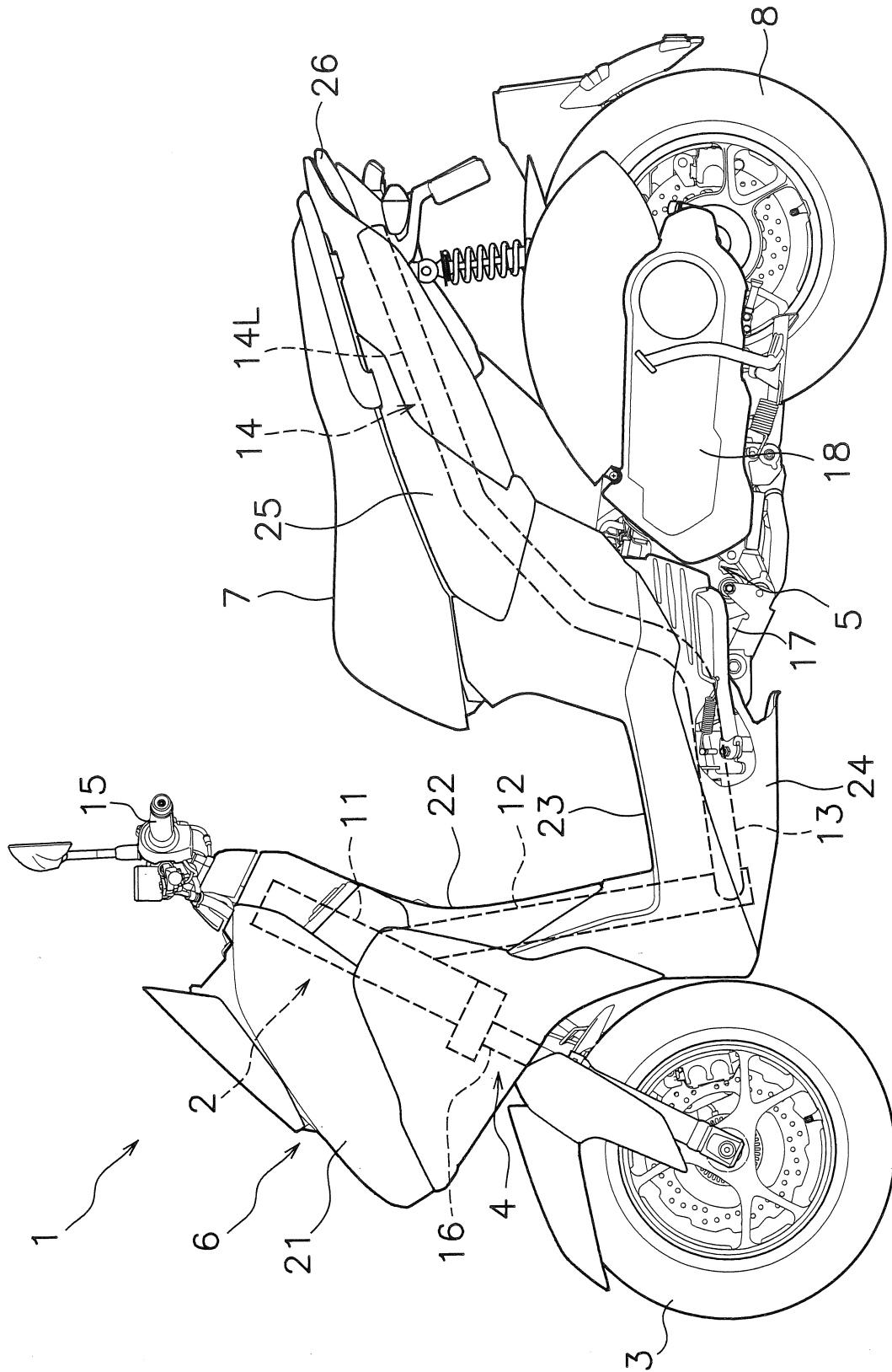


FIG. 1

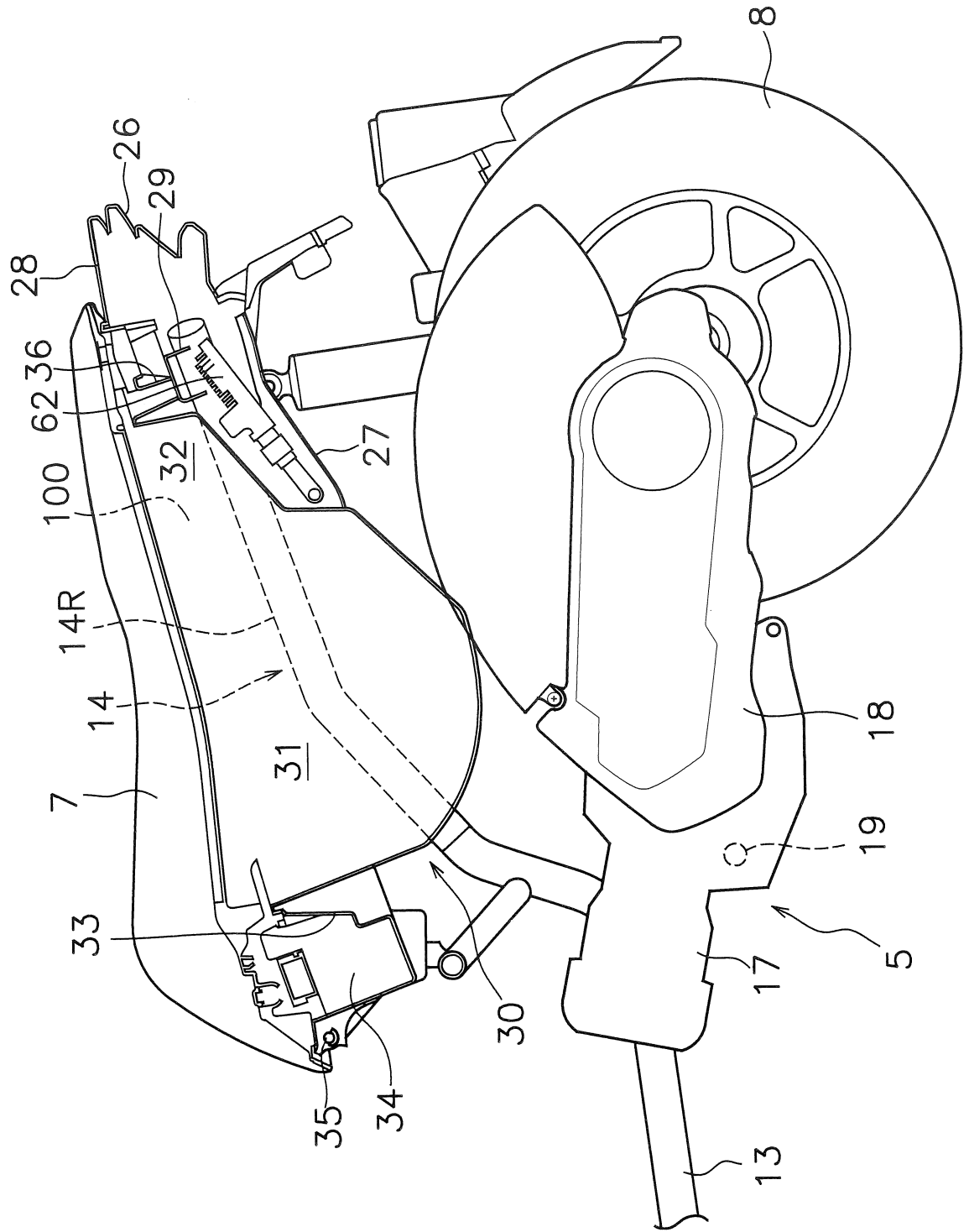


FIG. 2

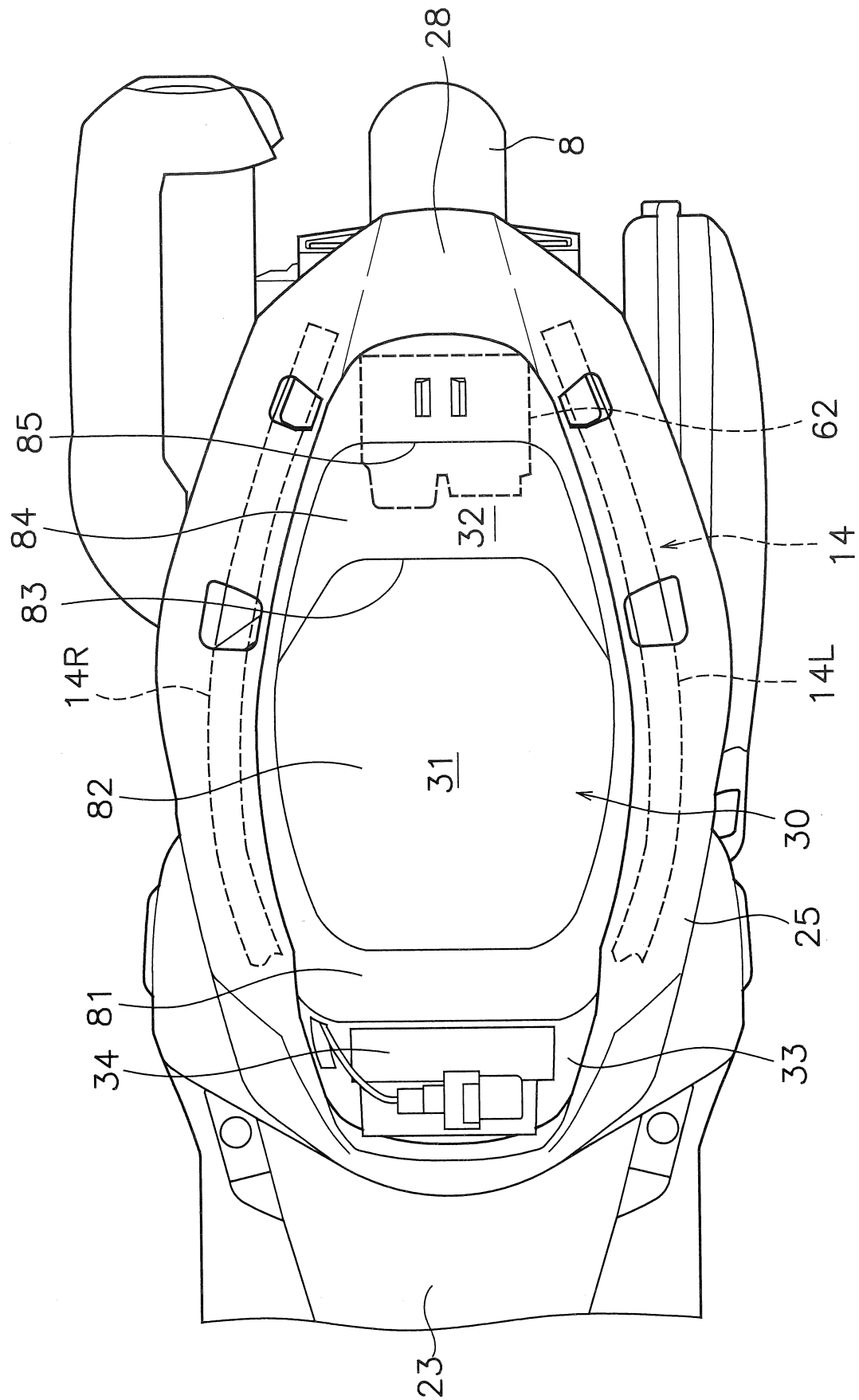


FIG. 3

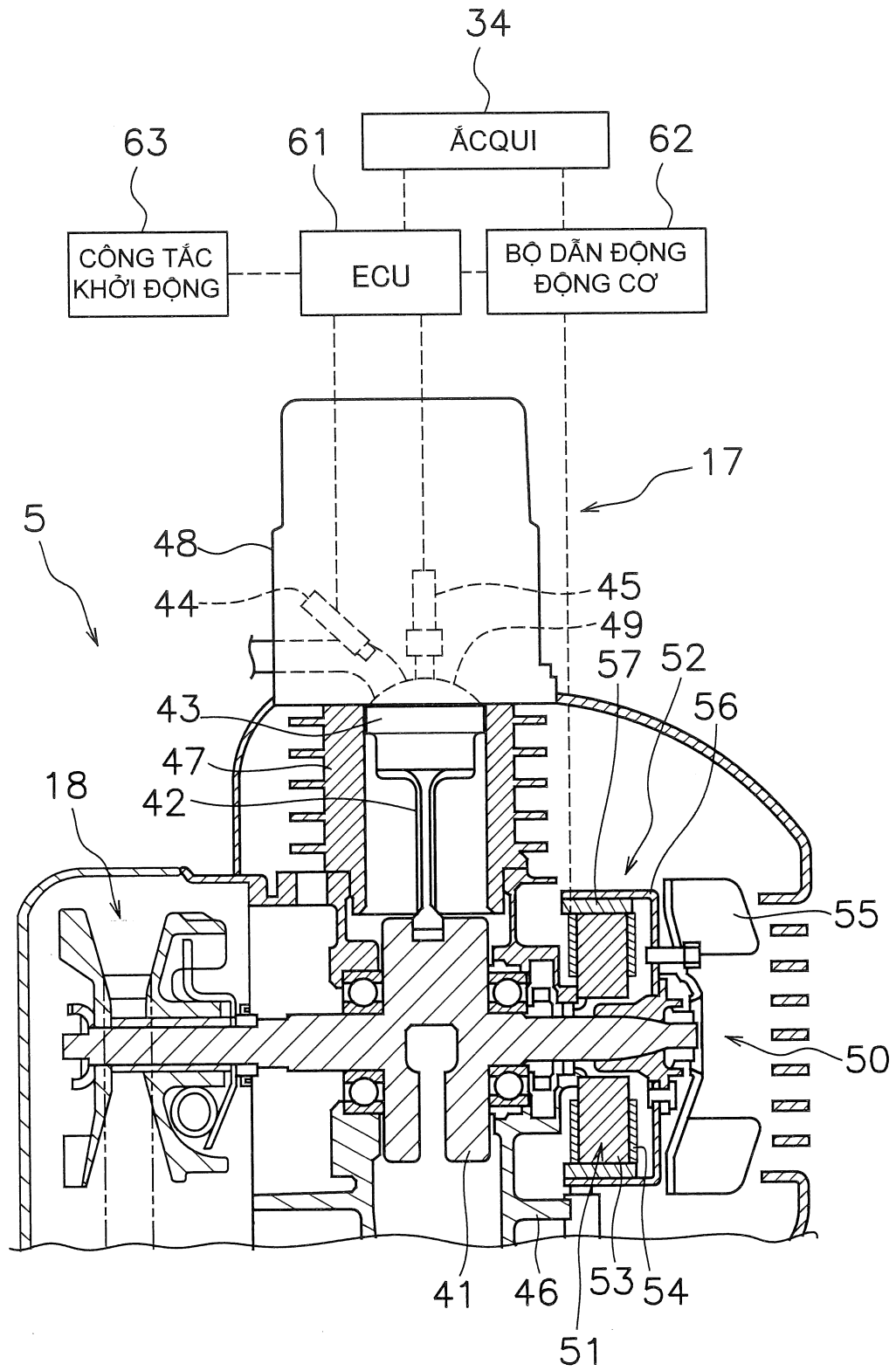


FIG. 4

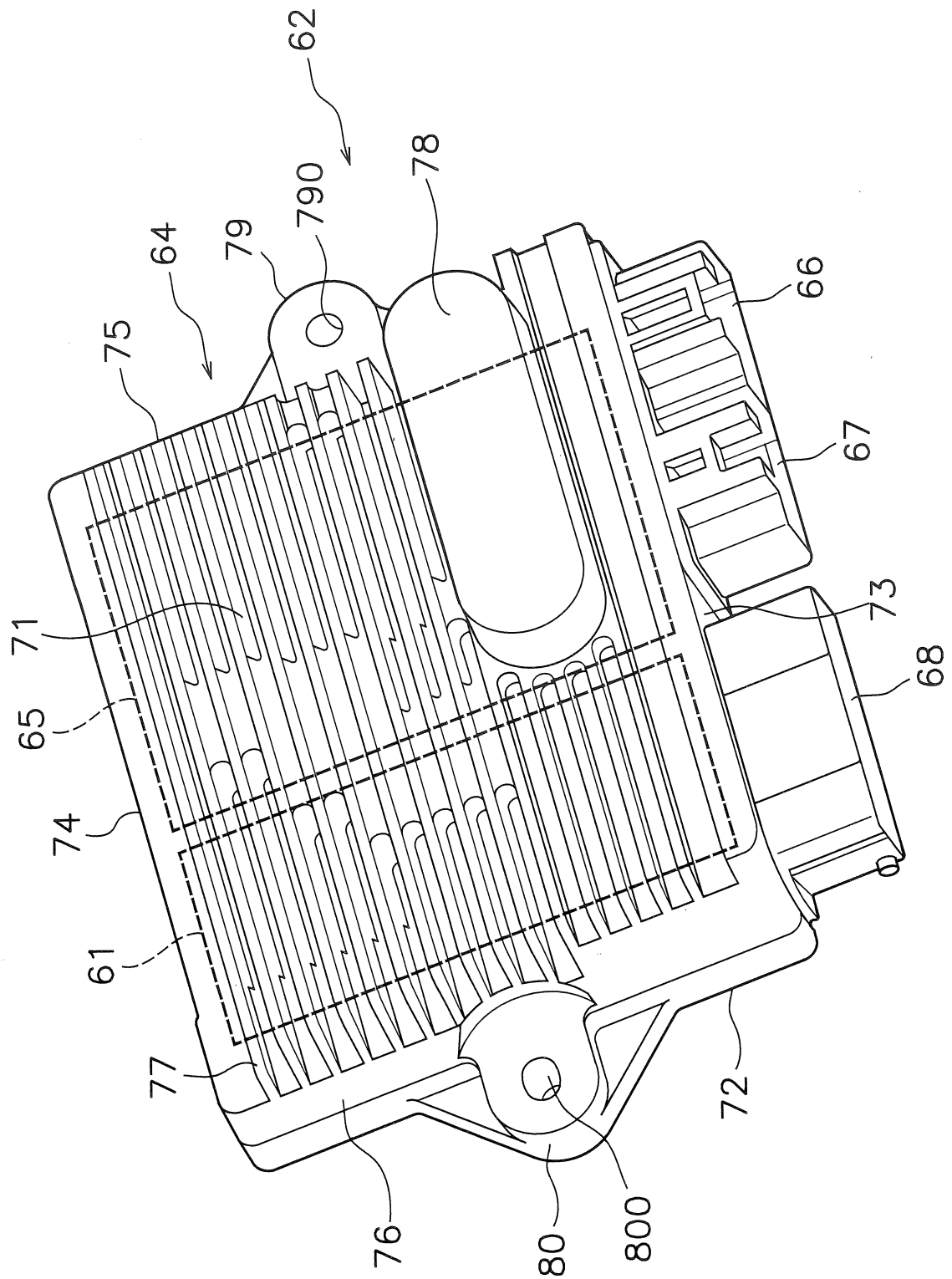


FIG. 5

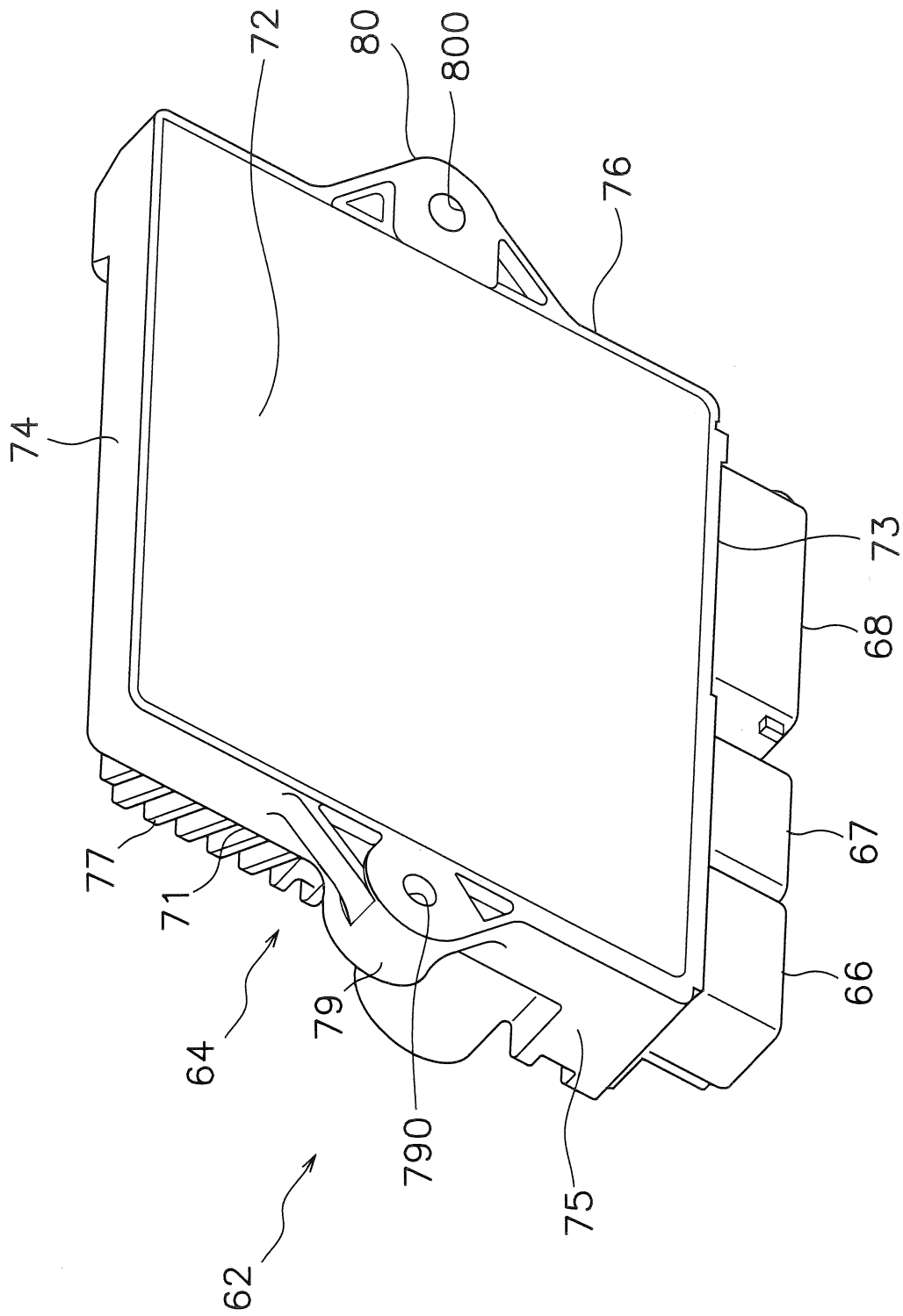


FIG. 6

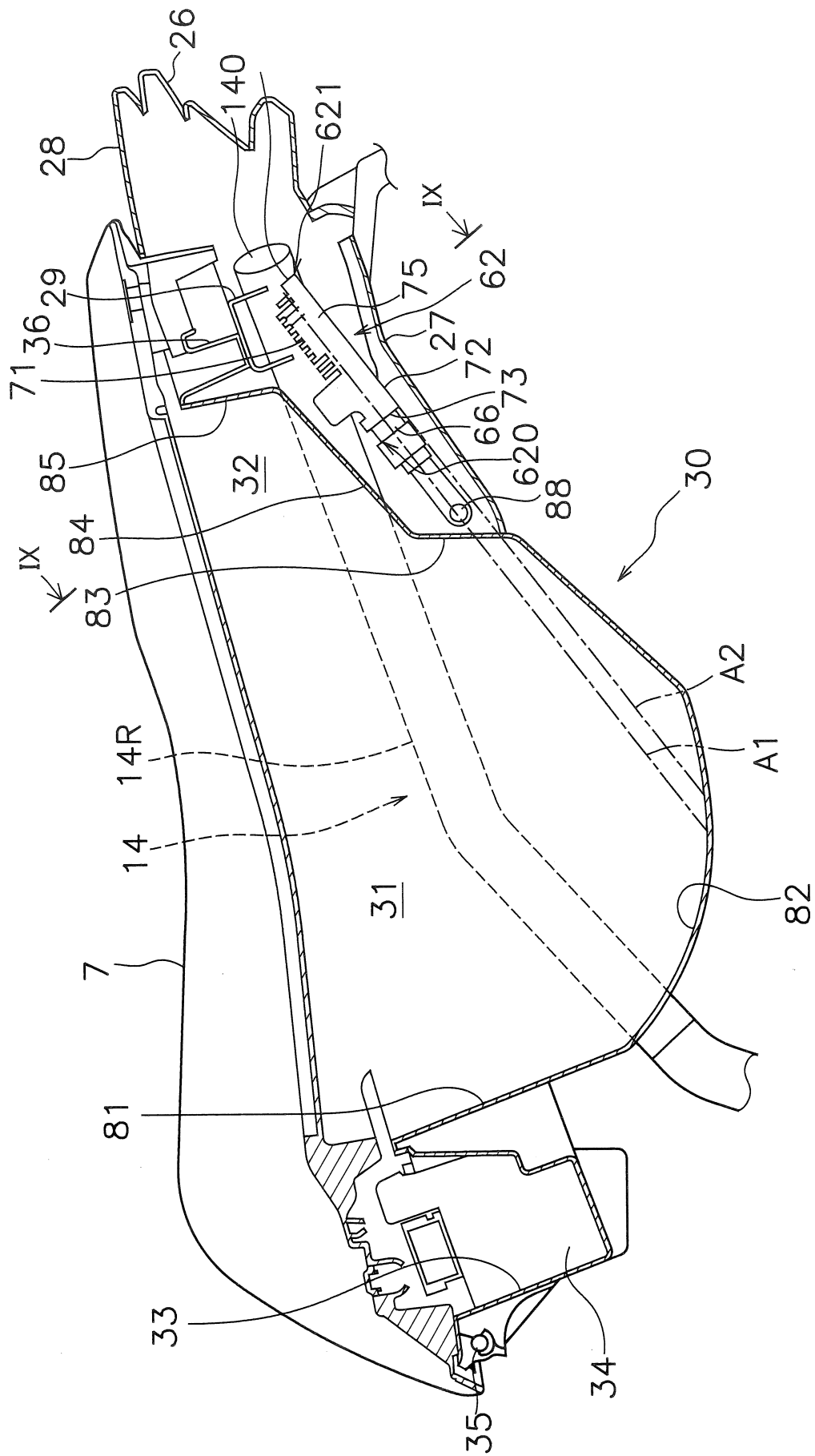


FIG. 7

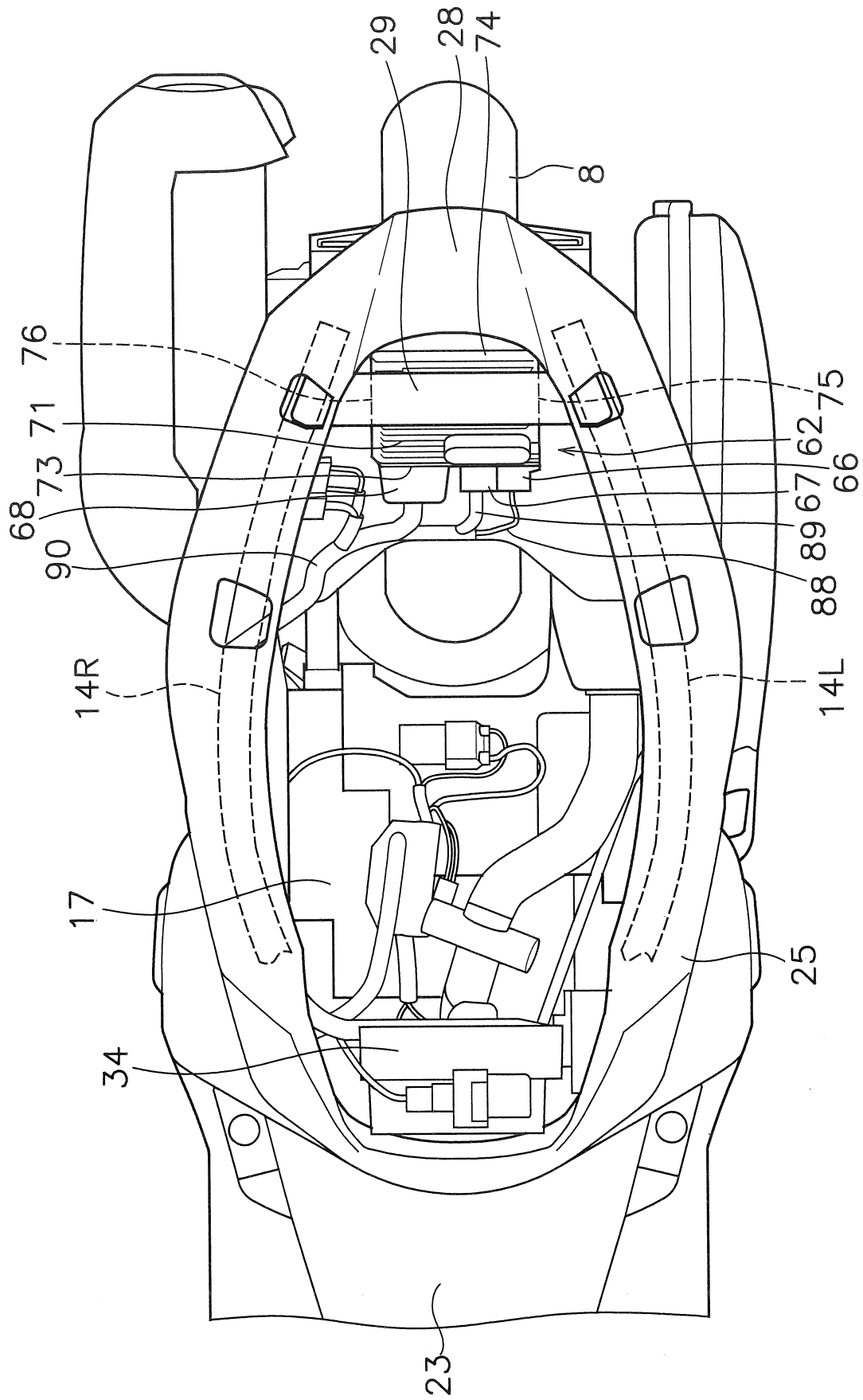


FIG. 8

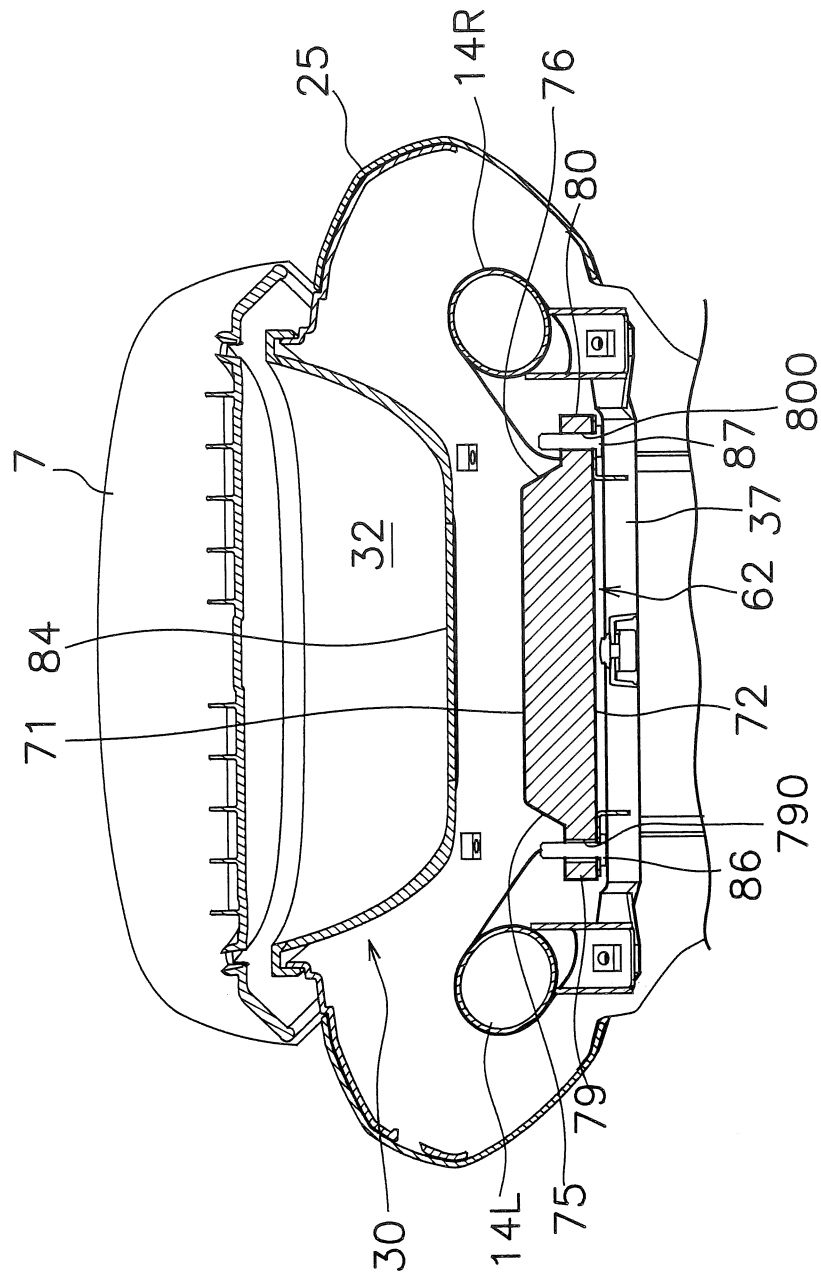


FIG. 9