



(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)



1-0048578

(51)^{2024.01} B62J 17/02; F01L 1/02; F01L 1/053;
F02B 61/02; F01L 1/34; F01L 13/00;
F02B 41/00; B62J 25/06; F01L 1/18

(13) B

(21) 1-2021-07476

(22) 23/11/2021

(30) 2020-202644 07/12/2020 JP

(45) 25/07/2025 448

(43) 27/06/2022 411A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

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

(72) Kyohei YAGI (JP).

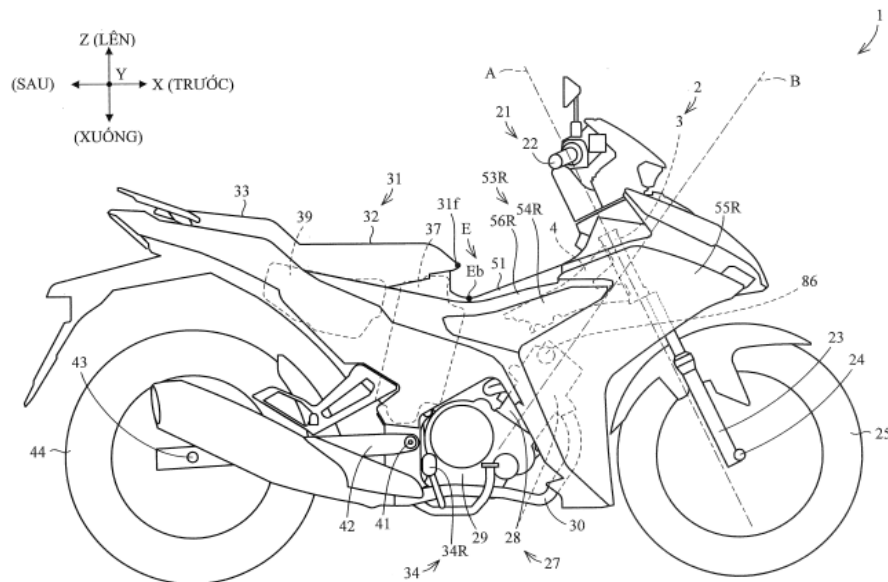
(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

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

(21) 1-2021-07476

(57) Sáng chế đề cập tới phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy (1) gồm khung chính (4), cụm xi lanh (28), thân bộ dẫn động (86), tấm che phải (53R), và tấm che trái (53L). Trục xi lanh (B) của cụm xi lanh (28) đi qua vị trí phía trên bánh trước (25) mà không gối chồng bánh trước (25) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Thân bộ dẫn động (86) được gắn vào cụm xi lanh (28). Thân bộ dẫn động (86) kéo dài sang phải từ cụm xi lanh (28). Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động (86) được nằm sang phải của khung chính (4) trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Thân bộ dẫn động (86) toàn bộ được nằm ở vị trí sang trái của tấm che phải (53R) và sang phải của tấm che trái (53L). Thân bộ dẫn động (86) toàn bộ gối chồng tấm che phải (53R) và tấm che trái (53L) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

FIG. 1



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn đăng ký sáng chế Nhật Bản số JP 2008-45434 A bộc lộ xe máy. Ở dưới đây, các chữ số trong tài liệu JP 2008-45434 A được biểu thị trong các dấu ngoặc đơn. Xe máy (1) là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Xe máy (1) gồm khung thân phương tiện (2). Khung thân phương tiện (2) được phân loại là kiểu khung xương dưới. Cụ thể là, khung thân phương tiện (2) gồm ống cổ (3) và khung chính (8). Khung chính (8) kéo dài về phía sau từ ống cổ (3).

Xe máy (1) gồm bộ treo trước (5) và bánh trước (4). Bộ treo trước (5) được đỡ bởi ống cổ (3). Bánh trước (4) được đỡ bởi bộ treo trước (5).

Xe máy (1) gồm động cơ (20). Động cơ (20) được đỡ bởi khung chính (8). Động cơ (20) được phân loại là động cơ được làm mát bằng không khí.

Động cơ (20) gồm cụm xi lanh (22). Cụm xi lanh (22) được nằm phía dưới khung chính (8). Cụm xi lanh (22) có trục xi lanh (C1). Trục xi lanh (C1) kéo dài gần như theo phương nằm ngang. Trục xi lanh (C1) gối chồng bánh trước (4) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Cụm xi lanh (22) tạo ra khoang đốt (31) và cửa (33) bên trong của nó. Cửa (33) nối thông với khoang đốt (31).

Động cơ (20) gồm xupáp (34) và cơ cấu vận hành van biến thiên (61). Xupáp (34) mở và đóng cửa (33). Cơ cấu vận hành van biến thiên (61) gồm bộ dẫn động (62). Bộ dẫn động (62) thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp (34). Bộ dẫn động (62) được gắn vào cụm xi lanh (22). Bộ dẫn động (62) kéo dài lên phía trên từ cụm xi lanh (22).

Xe máy (1) gồm bộ lọc không khí (29). Bộ lọc không khí (29) được nằm phía dưới khung chính (8). Bộ lọc không khí (29) được nằm ở phía trước cụm xi lanh (22).

Xe máy (1) gồm yên (9) và tấm che thân phương tiện (15). Yên (9) được nằm về phía sau hơn so với khung chính (8). Tấm che thân phương tiện (15) được nằm phía

trên khung chính (8). Yên (9) và tấm che thân phương tiện (15) tạo ra khoảng không lõm ở phía trước yên (9) và phía trên tấm che thân phương tiện (15).

Như được mô tả trên đây, trục xi lanh (C1) gần như nằm ngang. Theo đó, cụm xi lanh (22) được nằm ở vị trí tương đối thấp. Kết quả là, bộ dẫn động (62) được nằm tại vị trí tương đối thấp mặc dù bộ dẫn động (62) kéo dài lên phía trên từ cụm xi lanh (22). Vì cụm xi lanh (22) và bộ dẫn động (62) mỗi bộ phận được nằm ở vị trí tương đối thấp, khung chính (8) cũng được nằm ở vị trí tương đối thấp. Điều này làm cho khoảng không lõm kéo dài tới vị trí tương đối thấp. Do đó, người điều khiển có thể ngồi lên và xuống khỏi xe máy (1) một cách dễ dàng. Điều này có kết quả là tính dễ lên xuống cao của xe máy (1). Tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy xuất hiện khi người điều khiển ngồi lên và xuống khỏi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Động cơ (20) được nằm ở vị trí gần các chân của của người điều khiển ngồi điều khiển trên xe máy (1). Như được mô tả trên đây, bộ dẫn động (62) được nằm phía trên cụm xi lanh (22). Theo đó, bộ dẫn động (62) không gia tăng độ dài của động cơ (20) theo phương ngang. Do đó, xe máy (1) có thể mở rộng một cách phù hợp khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt. Ví dụ, ngay cả khi động cơ (20) gồm bộ dẫn động (62), động cơ (20) khó ngăn cản việc người điều khiển di chuyển các chân một cách tự do. Điều này dẫn tới sự thoải mái của chân cao của xe máy (1). Sự thoải mái của chân xuất hiện khi người điều khiển điều khiển phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Ở đây, khung chính (8) cũng được nằm ở vị trí gần các chân của người điều khiển ngồi điều khiển trên xe máy (1). Tuy nhiên, như được mô tả trên đây, khung thân phương tiện (2) được phân loại là kiểu khung xương dưới. Theo đó, độ dài của khung chính (8) theo phương ngang là đủ nhỏ hơn so với độ dài của động cơ (20) theo phương ngang. Do đó, sự ảnh hưởng của khung chính (8) lên sự thoải mái của chân đủ nhỏ hơn so với sự ảnh hưởng của động cơ (20) lên sự thoải mái của chân.

Ví dụ, để gia tăng công suất của động cơ hoặc để tăng cường hiệu suất của động cơ, bộ lọc không khí có thể được làm lớn hơn, và bộ lọc không khí có thể được đặt về phía sau hơn so với động cơ. Ví dụ, để tuân thủ các quy định về khí xả, động cơ được làm mát bằng không khí có thể được thay thế bằng động cơ được làm mát bằng nước.

Trong các trường hợp này, được ưu tiên là trục xi lanh của động cơ được làm nghiêng ra phía trước và lên phía trên hơn là nằm ngang. Trong các trường hợp này, được ưu tiên là trục xi lanh của động cơ có góc được làm nghiêng ra phía trước và lên phía trên hơn là nằm ngang. Ở đây, góc của trục xi lanh tương ứng với góc được tạo ra giữa trục xi lanh và phương nằm ngang.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Một mục đích của sáng chế là đề xuất phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có thể mở rộng góc của trục xi lanh một cách phù hợp.

Theo sáng chế, mục đích này đạt được nhờ phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên có các dấu hiệu theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế.

Sáng chế được tạo nên như được đưa ra sau đây để đạt được mục đích nêu trên. Theo một khía cạnh, sáng chế đề xuất phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy là phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên cỡ nhỏ, gồm:

ống cổ có trục tâm được nằm ở vị trí trên mặt phẳng giữa phương tiện vuông góc với phương ngang của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy;

khung chính được nối vào ống cổ và kéo dài về phía sau từ ống cổ trên mặt phẳng giữa phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy;

cơ cầu lái được đỡ bởi ống cổ;

bánh trước được đỡ bởi cơ cầu lái;

động cơ được đỡ bởi khung chính;

yên được nằm về phía sau hơn so với khung chính;

tấm che giữa được nằm phía trên khung chính và kéo dài tới yên;

thanh đỡ chân được nằm thấp hơn so với yên và kéo dài tới vị trí sang phải hơn so với yên và tới vị trí sang trái hơn so với yên;

tấm che phải được nằm sang phải của khung chính; và

tấm che trái được nằm sang trái của khung chính,

yên và tấm che giữa tạo ra khoảng không lõm ở phía trước yên và phía trên tấm

che giữa;

động cơ gồm:

cụm xi lanh được nằm phía dưới khung chính;

xupáp thứ nhất được nằm bên trong cụm xi lanh; và

cơ cấu vận hành van biến thiên được tạo kết cấu để dẫn động xupáp thứ nhất,

cụm xi lanh tạo ra lỗ xi lanh và đường dẫn thứ nhất bên trong cụm xi lanh,

lỗ xi lanh định tâm trên trục xi lanh và

đường dẫn thứ nhất nối thông với lỗ xi lanh và được tạo kết cấu để mở và đóng với xupáp thứ nhất,

trục xi lanh đi qua vị trí phía trên bánh trước mà không gối chồng bánh trước trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

cơ cấu vận hành van biến thiên gồm:

bộ dẫn động thứ nhất được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp thứ nhất,

bộ dẫn động thứ nhất gồm:

thân bộ dẫn động thứ nhất được gắn vào cụm xi lanh và được tạo kết cấu để sinh công suất để thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp thứ nhất,

thân bộ dẫn động thứ nhất kéo dài hoặc sang phải hoặc sang trái từ cụm xi lanh,

ít nhất một phần của thân bộ dẫn động thứ nhất được nằm ở vị trí hoặc sang phải hoặc sang trái của khung chính trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

thân bộ dẫn động thứ nhất toàn bộ được nằm sang trái của tấm che phải và sang phải của tấm che trái, và

thân bộ dẫn động thứ nhất toàn bộ gối chồng tấm che phải và tấm che trái trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy gồm ống cổ và khung chính. Ống cổ có trục tâm. Trục tâm được nằm ở vị trí trên mặt phẳng giữa phương tiện. Mặt phẳng

giữa phương tiện là mặt phẳng ảo vuông góc với phương ngang của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Khung chính được nối vào ống cổ. Khung chính kéo dài về phía sau từ ống cổ trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Khung chính kéo dài trên mặt phẳng giữa phương tiện trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Như được mô tả trên đây, ống cổ và khung chính tạo ra khung thân phương tiện có kiểu khung xương dưới.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy gồm cơ cấu lái, bánh trước, và động cơ. Cơ cấu lái được đỡ bởi ống cổ. Bánh trước được đỡ bởi cơ cấu lái. Động cơ được đỡ bởi khung chính.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy gồm yên và tấm che giữa. Yên được nằm về phía sau hơn so với khung chính. Tấm che giữa được nằm phía trên khung chính. Tấm che giữa kéo dài tới yên. Yên và tấm che giữa tạo ra khoảng không lõm. Khoảng không lõm được nằm ở phía trước yên và phía trên tấm che giữa. Theo đó, người điều khiển có thể ngồi lên và xuống khỏi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy với việc dùng khoảng không lõm.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy gồm thanh đế chân. Thanh đế chân được nằm thấp hơn so với yên. Thanh đế chân kéo dài tới vị trí sang phải hơn so với yên và tới vị trí sang trái hơn so với yên. Theo đó, người điều khiển của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có thể đặt các bàn chân của người điều khiển trên thanh đế chân.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy gồm tấm che phải và tấm che trái. Tấm che phải được nằm sang phải của khung chính. Tấm che trái được nằm sang trái của khung chính.

Động cơ gồm cụm xi lanh. Cụm xi lanh được nằm phía dưới khung chính. Cụm xi lanh tạo ra lỗ xi lanh và đường dẫn thứ nhất. Lỗ xi lanh và đường dẫn thứ nhất được nằm bên trong cụm xi lanh. Lỗ xi lanh định tâm trên trục xi lanh. Đường dẫn thứ nhất nối thông với lỗ xi lanh.

Động cơ gồm xupáp thứ nhất và cơ cấu vận hành van biến thiên. Xupáp thứ nhất được nằm bên trong cụm xi lanh. Xupáp thứ nhất mở và đóng đường dẫn thứ nhất. Cơ cấu vận hành van biến thiên dẫn động xupáp thứ nhất. Cơ cấu vận hành van biến thiên gồm bộ dẫn động thứ nhất. Bộ dẫn động thứ nhất thay đổi các điều kiện mở

và đóng của xupáp thứ nhất. Bộ dẫn động thứ nhất gồm thân bộ dẫn động thứ nhất. Thân bộ dẫn động thứ nhất được gắn vào cụm xi lanh. Thân bộ dẫn động thứ nhất sinh công suất để thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp thứ nhất.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy áp dụng cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh. Cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh là trục xi lanh đi qua vị trí phía trên bánh trước mà không gối chồng bánh trước trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh có thể mở rộng góc của trục xi lanh một cách phù hợp.

Tuy nhiên, với cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh, cụm xi lanh được nằm tại vị trí tương đối cao. Thân bộ dẫn động thứ nhất cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Theo đó, khung chính cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Tấm che giữa cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Khoảng không lõm cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Kết quả là, người điều khiển phải nhấc các chân của người điều khiển cao hơn khi người điều khiển ngồi lên và xuống khỏi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Điều này gây ra sự giảm về tính dễ lên xuống đối với người điều khiển. Như được mô tả trên đây, cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh làm giảm tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Sau đó, thân bộ dẫn động thứ nhất được sắp xếp để không kéo dài lên phía trên từ cụm xi lanh mà kéo dài hoặc sang phải hoặc sang trái từ cụm xi lanh. Ở đây, kết cấu theo đó thân bộ dẫn động thứ nhất kéo dài hoặc sang phải hoặc sang trái từ cụm xi lanh được gọi là “kết cấu thứ nhất”.

Thân bộ dẫn động thứ nhất được nằm tại vị trí tương đối cao ngay cả khi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có kết cấu thứ nhất. Tuy nhiên, thân bộ dẫn động thứ nhất không được nằm tại vị trí quá cao khi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có kết cấu thứ nhất. Việc này ngăn chặn vị trí độ cao của khung chính. Kết cấu thứ nhất ngăn chặn việc vị trí độ cao của khung chính trở nên quá cao. Do đó, sự giảm về tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có thể được ngăn chặn. Kết cấu thứ nhất đem lại sự có lợi về việc ngăn chặn sự giảm về tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Mặt khác, kết cấu thứ nhất tạo ra hạn chế mới. Hạn chế mới ở chỗ sự thoải mái của chân cho người điều khiển bị giảm. Như được mô tả trong phần Tình trạng kỹ

thuật của sáng chế, khi ống cổ và khung chính tạo ra khung thân phương tiện có kiểu khung xương dưới, sự thoải mái của chân phụ thuộc vào độ dài của động cơ theo phương ngang. Kết cấu thứ nhất gia tăng độ dài của động cơ theo phương ngang. Khi độ dài của động cơ theo phương ngang gia tăng, khoảng không mà người điều khiển có thể đặt mỗi chân trong số các chân trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy giảm. Việc này làm giảm sự thoải mái của chân. Do vậy, kết cấu thứ nhất tạo ra sự không có lợi của việc giảm về sự thoải mái của chân.

Đối với phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy, sự thoải mái của chân bằng hoặc quan trọng hơn so với tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Hơn nữa, sự thoải mái của chân xuất hiện khi người điều khiển điều khiển phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Theo đó, sự không có lợi của việc giảm về sự thoải mái của chân hủy bỏ sự có lợi của việc ngăn chặn sự giảm về tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Tức là, sự không có lợi được tạo ra từ kết cấu thứ nhất hủy bỏ sự có lợi được tạo ra từ kết cấu thứ nhất. Do đó, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy khó để áp dụng kết cấu thứ nhất. Kết cấu thứ nhất dường như khó để có thể áp dụng được cho phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Tuy nhiên, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có kết cấu thứ nhất. Đây là vì cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và kết cấu thứ nhất là hữu ích cho việc tạo ra giá trị kỹ thuật mới.

Cụ thể là, thân bộ dẫn động thứ nhất được nằm tại vị trí tương đối cao. Kết quả là, sự gia tăng về độ dài của động cơ theo phương ngang tại vị trí tương đối cao có thể không chỉ làm giảm sự thoải mái của chân mà còn tạo ra giá trị kỹ thuật mới. Giá trị kỹ thuật mới là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy cho phép người điều khiển kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Tức là, kết cấu mới để cho phép người điều khiển kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có sự có lợi của việc thân bộ dẫn động thứ nhất được nằm tại vị trí tương đối cao được tạo ra. Kết cấu mới, ngoài cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và kết cấu thứ nhất, gồm kết cấu thứ hai và kết cấu thứ ba.

Kết cấu thứ hai là ít nhất một phần của thân bộ dẫn động thứ nhất được nằm tại hoặc vị trí sang phải của khung chính hoặc vị trí sang trái của khung chính trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Kết cấu thứ ba là thân bộ dẫn động thứ nhất được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải và sang phải của tấm che trái, và thân bộ dẫn động thứ nhất toàn bộ gối chồng tấm che phải và tấm che trái trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và kết cấu thứ nhất có thể gia tăng hiệu quả độ dài của động cơ theo phương ngang tại vị trí tương đối cao. Cụ thể là, với việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và kết cấu thứ nhất, thân bộ dẫn động thứ nhất kéo dài hoặc sang phải hoặc sang trái từ cụm xi lanh tại vị trí tương đối cao. Theo đó, thân bộ dẫn động thứ nhất có thể gia tăng theo cách chủ động độ dài của động cơ theo phương ngang tại vị trí tương đối cao.

Hơn nữa, việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và các kết cấu thứ nhất và thứ hai có thể gia tăng hiệu quả hơn nữa độ dài của động cơ theo phương ngang tại vị trí tương đối cao.

Hơn nữa, việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba có thể làm cho tấm che phải nhô sang phải hiệu quả hơn nữa tại vị trí tương đối cao và làm cho tấm che trái nhô sang trái tại vị trí tương đối cao. Cụ thể là, việc khéo dùng thân bộ dẫn động thứ nhất có thể làm cho tấm che phải và tấm che trái nhô ra theo cách tích cực ra phía ngoài theo phương ngang tại từng vị trí tương đối cao. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn một cách hiệu quả tại vị trí tương đối cao.

Vì khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang lớn tại vị trí tương đối cao, người điều khiển có thể kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy một cách phù hợp. Ví dụ, người điều khiển có thể đặt tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp giữa các đầu gối trái và phải của người điều khiển. Ví dụ, người điều khiển có thể giữ chặt tấm che phải và tấm che trái với các đầu gối trái và phải của người điều khiển.

Cần lưu ý rằng, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy thông thường không được giả định là được kẹp đầu gối bởi người điều khiển. Do đó, khả năng mà phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy cho phép người điều khiển kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy tương đương với giá trị kỹ thuật ngoài mong đợi trong lĩnh vực kỹ thuật của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Người điều khiển cũng có thể ngồi điều khiển phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy mà không kẹp đầu gối. Khả năng của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy cho phép người điều khiển F kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có nghĩa là số lượng các vị trí ngồi điều khiển mà người điều khiển có thể có được trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy gia tăng thêm một. Cụ thể là, khả năng của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy cho phép người điều khiển F kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy có nghĩa là số lượng các vị trí mà người điều khiển có thể đặt mỗi chân trong số các chân trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy gia tăng thêm một.

Sự thoải mái của chân phụ thuộc không chỉ vào kích cỡ của khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt ở đó mà còn vào số lượng các vị trí ngồi điều khiển. Sự gia tăng về số lượng các vị trí ngồi điều khiển cải thiện sự thoải mái của chân. Trên thực tế, kết cấu thứ nhất làm giảm kích cỡ của khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt ở đó. Mặt khác, tất cả trong số cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh, và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba gia tăng số lượng các vị trí ngồi điều khiển. Do đó, mức gia tăng về sự thoải mái của chân liên quan tới số lượng các vị trí ngồi điều khiển có thể đền bù cho mức giảm về sự thoải mái của chân liên quan tới khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt ở đó. Tức là, sự có lợi được tạo ra từ việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba đền bù cho sự không có lợi được tạo ra từ kết cấu thứ nhất. Như được mô tả trên đây, việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba có thể vượt qua trở ngại là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy khó để áp dụng kết cấu thứ nhất.

Như được mô tả trên đây, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy theo sáng chế có thể mở rộng góc của trục xi lanh một cách phù hợp. Hơn nữa, người điều khiển cũng có thể ngồi điều khiển phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy với việc kẹp đùi.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, yên gồm:

phần ngồi thứ nhất mà người điều khiển của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy ngồi, và

theo giả thiết là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống của phương

tiện giao thông kiểu xe gắn máy giữa vị trí độ cao của phần ngồi thứ nhất và vị trí độ cao của thanh để chân là vị trí độ cao thứ nhất,

vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống giữa vị trí độ cao của phần ngồi thứ nhất và vị trí độ cao thứ nhất là vị trí độ cao thứ hai, và

vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống giữa vị trí độ cao thứ nhất và vị trí độ cao của thanh để chân là vị trí độ cao thứ ba,

thân bộ dẫn động thứ nhất kéo dài theo phương ngang tạo ra cụm xi lanh toàn bộ được nằm thấp hơn so với vị trí độ cao thứ hai và cao hơn so với vị trí độ cao thứ ba.

Thân bộ dẫn động thứ nhất có thể được nằm tại vị trí tương đối cao. Theo đó, việc dùng thân bộ dẫn động thứ nhất có thể làm cho từng tấm che phải và tấm che trái nhô ra phía ngoài theo phương ngang tại vị trí cao hơn. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn tại vị trí cao hơn. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, ít nhất một phần của thân bộ dẫn động thứ nhất nhô ra theo phương ngang từ cụm xi lanh được nằm cao hơn so với vị trí độ cao thứ nhất.

Thân bộ dẫn động thứ nhất có thể được nằm tại vị trí cao hơn. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang trở nên nhỏ hơn theo hướng xuống phía dưới từ vị trí của thân bộ dẫn động thứ nhất trên mặt cắt đi qua thân bộ dẫn động thứ nhất và vuông góc với phương bề dọc của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang tại vị trí của thân bộ dẫn động thứ nhất lớn hơn so với khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang tại vị trí phía dưới thân bộ dẫn động thứ nhất. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa. Hơn nữa, khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt ở đó trở nên lớn hơn

tại vị trí thấp hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất. Điều này có thể nâng cao sự thoải mái của chân liên quan tới khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt ở đó.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang trở nên nhỏ hơn theo hướng về phía sau từ vị trí của thân bộ dẫn động thứ nhất trên mặt cắt đi qua thân bộ dẫn động thứ nhất và vuông góc với hướng lên - xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang tại vị trí của thân bộ dẫn động thứ nhất lớn hơn so với khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang tại vị trí phía sau thân bộ dẫn động thứ nhất. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa. Hơn nữa, khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt ở đó trở nên lớn hơn tại vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động. Điều này có thể nâng cao sự thoải mái của chân liên quan tới khoảng không mà các chân mỗi chân có thể được đặt ở đó.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, tấm che phải gồm:

tấm che phải thứ nhất; và

tấm che phải thứ hai được nằm ở phía trước tấm che phải thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

tấm che trái gồm:

tấm che trái thứ nhất; và

tấm che trái thứ hai được nằm ở phía trước tấm che trái thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

thân bộ dẫn động thứ nhất gối chồng tấm che phải thứ hai và tấm che trái thứ hai trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

tấm che phải thứ hai được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất, và

tấm che trái thứ hai được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất.

Thân bộ dẫn động thứ nhất gối chồng tấm che phải thứ hai và tấm che trái thứ hai trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Theo

đó, việc dùng thân bộ dẫn động thứ nhất có thể làm cho tấm che phải thứ hai và tấm che trái thứ hai nhô ra phía ngoài theo phương ngang một cách hiệu quả. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải thứ hai và tấm che trái thứ hai theo phương ngang có thể được làm lớn một cách hiệu quả. Tấm che phải thứ hai được nằm ở phía trước tấm che phải thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Tấm che phải thứ hai được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất. Do đó, khi người điều khiển đặt đầu gối phải của người điều khiển ở bên phải của tấm che phải thứ nhất, tấm che phải thứ hai có thể kiểm soát một cách phù hợp sự di chuyển ra phía trước hơn của đầu gối phải của người điều khiển từ tấm che phải thứ nhất. Như được mô tả trên đây, tấm che phải có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối phải của người điều khiển tại vị trí phù hợp. Tấm che trái thứ hai được nằm ở phía trước tấm che trái thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Tấm che trái thứ hai được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất. Do đó, khi người điều khiển đặt đầu gối trái của người điều khiển ở bên trái của tấm che trái thứ nhất, tấm che trái thứ hai có thể kiểm soát một cách phù hợp sự di chuyển ra phía trước hơn của đầu gối trái của người điều khiển từ tấm che trái thứ nhất. Như được mô tả trên đây, tấm che trái có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối trái của người điều khiển tại vị trí phù hợp.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là,

tấm che phải thứ nhất tách biệt với tấm che phải thứ hai,

tấm che phải thứ nhất nhỏ hơn so với tấm che phải thứ hai trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

tấm che trái thứ nhất tách biệt với tấm che trái thứ hai, và

tấm che trái thứ nhất nhỏ hơn so với tấm che trái thứ hai trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Tấm che phải thứ nhất tách biệt với tấm che phải thứ hai. Tấm che phải thứ nhất nhỏ hơn so với tấm che phải thứ hai trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Do đó, tấm che phải thứ nhất khó để uốn cong hơn so với tấm che phải thứ hai. Theo cách tương tự, tấm che trái thứ nhất tách biệt với tấm che trái thứ hai. Tấm che trái thứ nhất nhỏ hơn so với tấm che trái thứ hai trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Do đó, tấm che trái thứ

nhất khó để uốn cong hơn so với tấm che trái thứ hai. Kết quả là, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải thứ nhất và tấm che trái thứ nhất theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là,

tấm che phải thứ nhất đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất,

tấm che phải thứ hai được nằm phía dưới tấm che phải thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

tấm che trái thứ nhất đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất, và

tấm che trái thứ hai được nằm phía dưới tấm che trái thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Tấm che phải thứ nhất đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động thứ nhất và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Tấm che phải thứ hai được nằm phía dưới tấm che phải thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Như được mô tả trên đây, tấm che phải thứ hai được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất. Do đó, khi người điều khiển đặt đầu gối phải của người điều khiển ở bên phải của tấm che phải thứ nhất, tấm che phải thứ hai có thể kiểm soát sự di chuyển xuống phía dưới hơn nữa của đầu gối phải của người điều khiển từ tấm che phải thứ nhất. Như được mô tả trên đây, tấm che phải có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối phải của người điều khiển tại vị trí phù hợp. Theo cách tương tự, tấm che trái thứ nhất đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động thứ nhất và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Tấm che trái thứ hai được nằm phía dưới tấm che trái thứ nhất trên hình

chiều nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy. Như được mô tả trên đây, tấm che trái thứ hai được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất. Do đó, khi người điều khiển đặt đầu gối trái của người điều khiển ở bên trái của tấm che trái thứ nhất, tấm che trái thứ hai có thể kiểm soát sự di chuyển xuống phía dưới hơn nữa của đầu gối trái của người điều khiển từ tấm che trái thứ nhất. Như được mô tả trên đây, tấm che trái có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối trái của người điều khiển tại vị trí phù hợp.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, cụm xi lanh gồm:

bộ phận xi lanh;

đầu xi lanh được bố trí phía trên bộ phận xi lanh; và

nắp đầu xi lanh được bố trí phía trên đầu xi lanh,

thân bộ dẫn động thứ nhất gối chồng ít nhất hoặc đầu xi lanh hoặc nắp đầu xi lanh trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Thân bộ dẫn động thứ nhất có thể được nằm tại vị trí tương đối cao. Theo đó, việc dùng thân bộ dẫn động thứ nhất có thể làm cho từng tấm che phải và tấm che trái nhô ra phía ngoài theo phương ngang tại vị trí cao hơn. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn tại vị trí cao hơn. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là,

thân bộ dẫn động thứ nhất toàn bộ được nằm ở vị trí hoặc sang phải hoặc sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện, và

trục xi lanh được nằm tại vị trí được dịch từ mặt phẳng giữa phương tiện về phía thân bộ dẫn động thứ nhất.

Ví dụ, khi thân bộ dẫn động thứ nhất toàn bộ được nằm tại vị trí sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện, trục xi lanh được nằm tại vị trí được dịch sang phải từ mặt phẳng giữa phương tiện. Theo đó, thân bộ dẫn động thứ nhất có thể được nằm sang phải một khoảng cách nữa mà với khoảng cách đó trục xi lanh được dịch sang

phải từ mặt phẳng giữa phương tiện. Ví dụ, khi thân bộ dẫn động thứ nhất toàn bộ được nằm tại vị trí sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện, trục xi lanh được nằm tại vị trí được dịch sang trái từ mặt phẳng giữa phương tiện. Theo đó, thân bộ dẫn động thứ nhất có thể được nằm sang trái một khoảng cách hơn nữa mà với khoảng cách đó trục xi lanh được dịch sang trái từ mặt phẳng giữa phương tiện. Trong các trường hợp bất kỳ, thân bộ dẫn động thứ nhất có thể được nằm ra ngoài hơn nữa theo phương ngang một khoảng cách mà với khoảng cách đó trục xi lanh được dịch từ mặt phẳng giữa phương tiện. Do vậy, thân bộ dẫn động thứ nhất được dùng để làm lồi tấm che phải và tấm che trái ra phía ngoài theo phương ngang hơn nữa. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn hơn. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây còn gồm:

giá treo thứ nhất được đỡ bởi khung chính và được tạo kết cấu để đỡ cụm xi lanh,

giá treo thứ nhất gồm:

đầu trên được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất và được nối vào khung chính;

đầu dưới được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất và được nối vào cụm xi lanh; và

tay đòn đi qua vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất và kéo dài từ đầu trên của giá treo thứ nhất tới đầu dưới của giá treo thứ nhất.

Đầu trên được nối vào khung chính. Đầu dưới được nối vào cụm xi lanh. Theo đó, khung chính có thể đỡ động cơ theo cách phù hợp với giá treo thứ nhất. Đầu trên được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất. Đầu dưới được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất. Tay đòn đi qua vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất và kéo dài từ đầu trên của giá treo thứ nhất tới đầu dưới của giá treo thứ nhất. Kết cấu này có thể ngăn ngừa một cách phù hợp sự cản trở giữa tay đòn và thân bộ dẫn động thứ nhất.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là giá treo thứ nhất gối chông thân bộ dẫn động thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Ngay cả khi giá treo thứ nhất gối chông thân bộ dẫn động thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy, tay đòn có thể ngăn ngừa một cách thích hợp sự cản trở giữa tay đòn và thân bộ dẫn động thứ nhất.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây còn gồm:

bộ tản nhiệt được nằm ra phía trước hơn so với cụm xi lanh, và

ống dẫn thứ nhất được nối thông với bộ tản nhiệt,

ống dẫn thứ nhất có phần thứ nhất gối chông thân bộ dẫn động thứ nhất trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy,

phần thứ nhất được nằm ra phía ngoài theo phương ngang hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất,

phần thứ nhất được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải và sang phải của tấm che trái, và

phần thứ nhất toàn bộ gối chông tấm che phải và tấm che trái trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Việc dùng phần thứ nhất có thể làm cho tấm che phải và tấm che trái nhô ra ngoài hơn nữa theo phương ngang. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn hơn. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây còn gồm:

bộ điều nhiệt được nối thông với ống dẫn thứ nhất,

bộ điều nhiệt được bố trí nằm hoặc sang phải hoặc sang trái của cụm xi lanh,

bộ điều nhiệt được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải và sang phải của tấm che trái, và

bộ điều nhiệt toàn bộ gói chồng tấm che phải và tấm che trái trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Việc dùng bộ điều nhiệt có thể làm cho tấm che phải và tấm che trái nhô ra phía ngoài theo phương ngang một cách dễ dàng. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn một cách dễ dàng. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gói tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là bộ điều nhiệt được gắn vào cụm xi lanh và kéo dài hoặc sang phải hoặc sang trái từ cụm xi lanh.

Việc dùng bộ điều nhiệt có thể làm cho tấm che phải và tấm che trái nhô ra phía ngoài một cách hiệu quả theo phương ngang.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, cả thân bộ dẫn động thứ nhất lẫn bộ điều nhiệt được nằm ở vị trí hoặc sang phải hoặc sang trái của cụm xi lanh.

Cả thân bộ dẫn động thứ nhất lẫn bộ điều nhiệt có thể làm cho tấm che phải và tấm che trái nhô ra phía ngoài theo phương ngang một cách dễ dàng hơn. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn một cách dễ dàng hơn nữa. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gói tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây còn gồm:

ống dẫn thứ hai được nối thông với bộ tản nhiệt và bộ điều nhiệt,

bộ tản nhiệt gồm:

bể chứa trên kéo dài theo phương ngang,

lõi tản nhiệt được bố trí phía dưới bể chứa trên, và

bể chứa dưới được bố trí phía dưới lõi tản nhiệt và kéo dài theo phương ngang,

bể chứa trên có cửa nối trên,

bể chứa dưới có cửa nổi dưới,
cửa nổi trên được nối vào một trong số ống dẫn thứ nhất và ống dẫn thứ hai,
cửa nổi dưới được nối vào ống còn lại trong số ống dẫn thứ nhất và ống dẫn thứ hai, và

cửa nổi trên, cửa nổi dưới, và bộ điều nhiệt tất cả được nằm ở vị trí hoặc sang phải hơn hoặc sang trái hơn so với cụm xi lanh.

Cửa nổi trên, cửa nổi dưới, và bộ điều nhiệt tất cả được nằm sang phải hơn so với cụm xi lanh hoặc hoặc sang trái hơn so với cụm xi lanh. Do đó, khoảng cách giữa cửa nổi trên và bộ điều nhiệt có thể được làm nhỏ một cách phù hợp. Kết cấu này thu được độ dài được rút ngắn một cách phù hợp của ống dẫn thứ nhất. Theo cách tương tự, khoảng cách giữa cửa nổi dưới và bộ điều nhiệt có thể được làm nhỏ một cách phù hợp. Kết cấu này có được độ dài được rút ngắn một cách phù hợp của ống dẫn thứ hai.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây còn gồm:

bơm nước được bố trí nằm hoặc sang phải hoặc sang trái của cụm xi lanh,

bơm nước được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải và sang phải của tấm che trái, và

bơm nước toàn bộ gói chùng tấm che phải và tấm che trái trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Việc dùng bơm nước có thể làm cho tấm che phải và tấm che trái nhô ra phía ngoài theo phương ngang một cách dễ dàng. Kết quả là, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn một cách dễ dàng. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là,

bơm nước được gắn vào cụm xi lanh và kéo dài hoặc sang phải hoặc sang trái từ cụm xi lanh.

Việc dùng bơm nước có thể làm cho tấm che phải và tấm che trái nhô ra phía ngoài một cách hiệu quả theo phương ngang.

Được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là, cả thân bộ dẫn động thứ nhất lẫn bộ điều nhiệt được nằm tại một trong số vị trí sang phải hoặc vị trí sang trái của cụm xi lanh, và

bơm nước được nằm tại vị trí kia trong số vị trí sang phải hoặc vị trí sang trái của cụm xi lanh.

Nói cách khác, được ưu tiên ở phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây là:

cả thân bộ dẫn động thứ nhất lẫn bộ điều nhiệt được nằm ở một trong số vùng thứ nhất sang phải của cụm xi lanh và vùng thứ hai sang trái của cụm xi lanh, và

bơm nước được nằm ở vùng còn lại trong số vùng thứ nhất và vùng thứ hai.

Ví dụ, khi thân bộ dẫn động thứ nhất và bộ điều nhiệt đều được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh, bơm nước được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh. Ví dụ, khi thân bộ dẫn động thứ nhất và bộ điều nhiệt đều được nằm ở vùng thứ nhất sang phải của cụm xi lanh, bơm nước được nằm ở vùng thứ hai sang trái của cụm xi lanh. Theo đó, cả thân bộ dẫn động thứ nhất lẫn bộ điều nhiệt có thể làm cho tấm che phải nhô sang phải dễ dàng hơn nữa. Hơn nữa, việc dùng bơm nước có thể làm cho tấm che trái nhô sang trái dễ dàng. Ví dụ, khi thân bộ dẫn động thứ nhất và bộ điều nhiệt đều được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh, bơm nước được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh. Ví dụ, khi thân bộ dẫn động thứ nhất và bộ điều nhiệt đều được nằm ở vùng thứ hai, bơm nước được nằm ở vùng thứ nhất. Theo đó, cả thân bộ dẫn động thứ nhất lẫn bộ điều nhiệt có thể làm cho tấm che trái nhô sang trái dễ dàng hơn nữa một cách hiệu quả. Hơn nữa, việc dùng bơm nước có thể làm cho tấm che phải nhô sang phải dễ dàng. Trong các trường hợp bất kỳ, khoảng cách giữa tấm che phải và tấm che trái theo phương ngang có thể được làm lớn hơn một cách dễ dàng hơn nữa. Do đó, người điều khiển có thể kẹp đầu gối tấm che phải và tấm che trái theo cách phù hợp hơn nữa.

Được ưu tiên là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy được mô tả trên đây còn gồm:

bộ lọc không khí được nằm phía dưới yên và phía sau cụm xi lanh; và

binh nhiên liệu được nằm phía dưới yên và phía sau bộ lọc không khí.

Bộ lọc không khí được nằm phía dưới yên và phía sau cụm xi lanh. Theo đó, bộ lọc không khí không được nằm ra phía trước hơn so với cụm xi lanh. Kết quả là, khoảng không ra phía trước hơn so với cụm xi lanh có thể được dùng một cách hiệu quả. Ví dụ, bộ tản nhiệt có thể được lắp đặt ra phía trước hơn so với cụm xi lanh. Bình nhiên liệu được nằm phía dưới yên và phía sau bộ lọc không khí. Theo đó, bình nhiên liệu không được nằm phía trên khung chính. Do đó, yên và tấm che giữa tạo ra khoảng không lõm một cách phù hợp.

Cho mục đích minh họa sáng chế, trên các hình vẽ thể hiện một vài dạng được ưu tiên. Tuy nhiên, cần hiểu rằng sáng chế không bị giới hạn ở cách bố trí chính xác và các phương tiện được thể hiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy theo phương án này.

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy và người điều khiển ngồi điều khiển trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Fig.4 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung thân phương tiện.

Fig.5 là hình vẽ nhìn từ phải không hoàn toàn thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Fig.6 là hình vẽ nhìn từ trái không hoàn toàn thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Fig.7 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện động cơ.

Fig.8 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện động cơ.

Fig.9 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện động cơ.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt thể hiện cụm xi lanh.

Fig.11 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cần đẩy xupáp nạp thứ nhất, cần đẩy xupáp nạp thứ hai và bộ phận ép xupáp nạp.

Fig.12 là hình vẽ phối cảnh khác thể hiện cần đẩy xupáp nạp thứ nhất, cần đẩy

xupáp nạp thứ hai và bộ phận ép xupáp nạp.

Fig.13 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện bộ tản nhiệt.

Fig.14 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện tấm che phải.

Fig.15 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện tấm che trái.

Fig.16 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tấm che phải được quan sát từ phía sau.

Fig.17 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XVII-XVII trên Fig.14.

Fig.18 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XVIII-XVIII trên Fig.14.

Fig.19 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy và các chân của người điều khiển.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 theo sáng chế sẽ được mô tả sau đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo.

Kết cấu giản lược của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 theo một phương án của sáng chế. Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 là xe máy có kiểu xe gắn máy là phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên cỡ nhỏ.

Fig.1 lần lượt thể hiện phương bề dọc X, phương ngang Y và hướng lên - xuống Z của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Phương bề dọc X, phương ngang Y và hướng lên - xuống Z được xác định có dựa vào người điều khiển (còn gọi là người ngồi điều khiển) ngồi điều khiển trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Phương bề dọc X, phương ngang Y và hướng lên - xuống Z vuông góc lẫn nhau. Phương bề dọc X và phương ngang Y là nằm ngang. Hướng lên - xuống Z là thẳng đứng.

Các thuật ngữ “ra phía trước”, “về phía sau”, “lên phía trên”, “xuống phía dưới”, “sang phải” và “sang trái” lần lượt có nghĩa là “ra phía trước”, “về phía sau”, “lên phía trên”, “xuống phía dưới”, “sang phải” và “sang trái” như được quan sát từ người điều khiển ngồi điều khiển trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Trong bản mô tả này, trừ khi được chỉ rõ khác đi, “ra phía trước” và “về phía sau” gồm không chỉ các hướng song song với phương bề dọc X mà còn các hướng gần với

phương bề dọc X. Các hướng gần với phương bề dọc X, ví dụ, là các hướng theo các góc không vượt quá 45 độ với phương bề dọc X. Theo cách tương tự, trừ khi được chỉ rõ khác đi, “sang phải” và “sang trái” không chỉ gồm các hướng song song với phương ngang Y mà còn các hướng gần với phương ngang Y. Trừ khi được chỉ rõ khác đi, “lên phía trên” và “xuống phía dưới” không chỉ gồm các hướng song song với hướng lên - xuống Z mà còn các hướng gần với hướng lên - xuống Z. Để tham chiếu, các hình vẽ thể hiện các thuật ngữ TRƯỚC, SAU, LÊN, XUỐNG, PHẢI và TRÁI khi thích hợp.

Bản mô tả này dùng nhiều cách diễn đạt khác nhau mô tả cách bố trí lần lượt có nghĩa sau đây. Phần mô tả sau sẽ được thực hiện với việc dùng phương ngang Y và cùng cách thức này có thể áp dụng được cho phương bề dọc X và hướng lên - xuống Z.

Cách diễn đạt "bộ phận Ma được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận Mb" xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận Ma so với bộ phận Mb, và không xác định vị trí theo phương bề dọc X hoặc hướng lên - xuống Z của bộ phận Ma so với bộ phận Mb. Trong trường hợp cách diễn đạt này, bộ phận Ma có thể có hoặc có thể không gối chồng bộ phận Mb trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1.

Cách diễn đạt "bộ phận Ma được nằm sang phải/sang trái của bộ phận Mb" mà không dựa vào hướng nhìn xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận Ma so với bộ phận Mb, vị trí theo phương bề dọc X của bộ phận Ma so với bộ phận Mb, và vị trí theo hướng lên - xuống Z của bộ phận Ma so với bộ phận Mb. Cách diễn đạt này có nghĩa là bộ phận Ma được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận Mb, và ít nhất một phần của bộ phận Ma gối chồng ít nhất một phần của bộ phận Mb trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1.

Cách diễn đạt "bộ phận Ma được nằm sang phải/sang trái của bộ phận Mb trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1" xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận Ma so với bộ phận Mb, và vị trí theo phương bề dọc X của bộ phận Ma so với bộ phận Mb, và không xác định vị trí theo hướng lên - xuống Z của bộ phận Ma so với bộ phận Mb. Cách diễn đạt này có nghĩa là bộ phận Ma được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận Mb, rằng đầu trước của bộ phận Ma được nằm ra phía trước hơn so với đầu sau của bộ phận Mb, và rằng đầu sau của

bộ phận Ma được nằm về phía sau hơn so với đầu trước của bộ phận Mb.

Cách diễn đạt "bộ phận Ma được nằm sang phải/sang trái của bộ phận Mb trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1" xác định vị trí theo phương ngang Y của bộ phận Ma so với bộ phận Mb, và vị trí theo hướng lên - xuống Z của bộ phận Ma so với bộ phận Mb, và không xác định vị trí theo phương bề dọc X của bộ phận Ma so với bộ phận Mb. Cách diễn đạt này có nghĩa là bộ phận Ma được nằm sang phải/sang trái hơn so với bộ phận Mb, đầu trên của bộ phận Ma được nằm cao hơn so với đầu dưới của bộ phận Mb, và đầu dưới của bộ phận Ma được nằm thấp hơn so với đầu trên của bộ phận Mb.

Trong bản mô tả này, cách nói "trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1" được đề cập là "trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông" khi thích hợp. Theo cách tương tự, cách nói "trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1" được đề cập là "trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông" khi thích hợp. Cách nói "trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1" được đề cập là "trên hình chiếu nhìn từ trước của phương tiện giao thông" khi thích hợp.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm khung thân phương tiện 2. Fig.1 thể hiện một phần của khung thân phương tiện 2 với các đường chấm chấm.

Khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 3. Ống cổ 3 có trục tâm A. Trục tâm A đi qua tâm của ống cổ 3. Trục tâm A là đường thẳng ảo.

Trục tâm A kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Trục tâm A vuông góc với phương ngang Y.

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 theo phương án này. Fig.2 thể hiện không hoàn toàn khung thân phương tiện 2 với các đường chấm chấm. Trục tâm A được nằm ở vị trí trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Mặt phẳng giữa phương tiện C là mặt phẳng ảo vuông góc với phương ngang Y.

Khung thân phương tiện 2 gồm khung chính 4. Khung chính 4 được nối vào ống cổ 3. Khung chính 4 kéo dài về phía sau từ ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ trên

xuống của phương tiện giao thông. Khung chính 4 kéo dài trên mặt phẳng giữa phương tiện C trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Dựa vào Fig.1. Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm cơ cấu lái 21. Cơ cấu lái 21 được đỡ bởi ống cổ 3.

Cơ cấu lái 21 quay được quanh trục tâm A so với ống cổ 3.

Cơ cấu lái 21 gồm tay lái 22, bộ treo trước 23 và trục bánh trước 24. Tay lái 22 được nằm cao hơn so với ống cổ 3. Bộ treo trước 23 kéo dài ra phía trước và xuống phía dưới từ ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Trục bánh trước 24 được đỡ tại phần dưới của bộ treo trước 23.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bánh trước 25. Bánh trước 25 được đỡ bởi cơ cấu lái 21.

Bánh trước 25 được đỡ bởi trục bánh trước 24. Bánh trước 25 quay được quanh trục bánh trước 24.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm động cơ 27. Động cơ 27 được đỡ bởi khung chính 4.

Động cơ 27 được nằm phía sau bánh trước 25 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Động cơ 27 gồm cụm xi lanh 28. Fig.1 thể hiện một phần của cụm xi lanh 28 với các đường chấm chấm. Ít nhất một phần của cụm xi lanh 28 được nằm phía dưới khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ cụm xi lanh 28 được nằm phía dưới khung chính 4.

Cụm xi lanh 28 có trục xi lanh B. Trục xi lanh B là đường thẳng ảo.

Trục xi lanh B không gối chồng bánh trước 25 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Trục xi lanh B đi qua vị trí phía trên bánh trước 25 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Cụ thể hơn là, trục xi lanh B đi qua vị trí phía trên bánh trước 25, và kéo dài từ vị trí về phía sau hơn so với bánh trước 25 tới vị trí ra phía trước hơn so với bánh trước 25 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Trục xi lanh B kéo dài ra phía trước và lên phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Trục xi lanh B được làm nghiêng ra phía trước và lên

phía trên trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Trục xi lanh B vuông góc với phương ngang Y.

Cụm xi lanh 28 kéo dài lên phía trên và ra phía trước trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Động cơ 27 gồm các te 29. Các te 29 được bố trí phía dưới cụm xi lanh 28. Các te 29 được nối vào cụm xi lanh 28. Các te 29 chứa trục khuỷu không được thể hiện trên hình vẽ.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm ống xả 30. Ống xả 30 được nối vào cụm xi lanh 28.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm yên 31. Ít nhất một phần của yên 31 được nằm về phía sau hơn so với khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ yên 31 được nằm về phía sau hơn so với khung chính 4.

Toàn bộ yên 31 được nằm cao hơn và về phía sau hơn so với cụm xi lanh 28.

Yên 31 gồm phần ngồi thứ nhất 32. Người điều khiển của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 ngồi trên phần ngồi thứ nhất 32. Phần ngồi thứ nhất 32 được bố trí ở vị trí trên mặt trên cùng của yên 31.

Yên 31 gồm phần ngồi thứ hai 33. Hành khách đi cùng của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 ngồi trên phần ngồi thứ hai 33. Phần ngồi thứ hai 33 được bố trí ở vị trí trên mặt trên cùng của yên 31. Phần ngồi thứ hai 33 được nằm phía sau phần ngồi thứ nhất 32.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm thanh đỡ chân 34. Thanh đỡ chân 34 toàn bộ được nằm thấp hơn so với yên 31.

Ít nhất một phần của thanh đỡ chân 34 gối chồng động cơ 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của thanh đỡ chân 34 được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ thanh đỡ chân 34 được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với cụm xi lanh 28.

Dựa vào Fig.2. Thanh đỡ chân 34 nhô ra tới vị trí sang phải hơn so với yên 31. Thanh đỡ chân 34 nhô ra tới vị trí sang trái hơn so với yên 31.

Thanh đế chân 34 có hình dạng được kéo dài theo phương ngang Y.

Yên 31 có đầu trước 31f. Thanh đế chân 34 toàn bộ được nằm về phía sau hơn so với đầu trước 31f.

Thanh đế chân 34 gồm thanh đế chân phải 34R và thanh đế chân trái 34L. Thanh đế chân phải 34R và thanh đế chân trái 34L được tách biệt với nhau. Thanh đế chân phải 34R toàn bộ được nằm sang phải hơn so với yên 31. Thanh đế chân trái 34L toàn bộ được nằm sang trái hơn so với yên 31.

Dựa vào Fig.1. Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bộ lọc không khí 37. Ít nhất một phần của bộ lọc không khí 37 được nằm phía dưới yên 31. Ví dụ, toàn bộ bộ lọc không khí 37 được nằm phía dưới yên 31.

Bộ lọc không khí 37 toàn bộ được nằm thấp hơn so với phần ngồi thứ nhất 32.

Ít nhất một phần của bộ lọc không khí 37 được nằm phía sau cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ bộ lọc không khí 37 được nằm phía sau cụm xi lanh 28.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bình nhiên liệu 39. Ít nhất một phần của bình nhiên liệu 39 được nằm phía dưới yên 31. Ví dụ, toàn bộ bình nhiên liệu 39 được nằm phía dưới yên 31.

Bình nhiên liệu 39 toàn bộ được nằm thấp hơn so với phần ngồi thứ nhất 32.

Ít nhất một phần của bình nhiên liệu 39 được nằm phía sau bộ lọc không khí 37. Ví dụ, toàn bộ bình nhiên liệu 39 được nằm phía sau bộ lọc không khí 37.

Bình nhiên liệu 39 toàn bộ được nằm về phía sau hơn so với đầu trước 31f của yên 31.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm trục xoay 41, tay đòn xoay 42, trục bánh sau 43 và bánh sau 44. Trục xoay 41 được nằm phía sau động cơ 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Trục xoay 41 kéo dài theo phương ngang Y. Tay đòn xoay 42 được đỡ bởi trục xoay 41. Tay đòn xoay 42 xoay được quanh trục xoay 41. Tay đòn xoay 42 kéo dài về phía sau từ trục xoay 41. Trục bánh sau 43 được đỡ bởi phần sau của tay đòn xoay 42. Bánh sau 44 được đỡ bởi trục bánh sau 43. Bánh sau 44 quay được quanh trục bánh sau 43. Tay đòn xoay 42 và bánh sau 44 được nằm phía dưới yên 31 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm xích không được thể hiện trên hình vẽ. Xích được nối vào bánh sau 44. Xích truyền công suất được xuất ra từ động cơ 27 cho bánh sau 44. Bánh sau 44 quay quanh trục bánh sau 43 nhờ công suất được truyền từ xích.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm tấm che giữa 51. Ít nhất một phần của tấm che giữa 51 được nằm phía trên khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ tấm che giữa 51 được nằm phía trên khung chính 4. Tấm che giữa 51 kéo dài tới yên 31.

Ít nhất một phần của tấm che giữa 51 được nằm thấp hơn so với phần ngồi thứ nhất 32. Ví dụ, toàn bộ tấm che giữa 51 được nằm thấp hơn so với phần ngồi thứ nhất 32.

Yên 31 và tấm che giữa 51 tạo ra khoảng không lõm E. Khoảng không lõm E được nằm ở phía trước yên 31 và phía trên tấm che giữa 51.

Khoảng không lõm E được nằm về phía sau hơn so với ống cổ 3. Khoảng không lõm E được nằm về phía sau hơn so với tay lái 22.

Khoảng không lõm E được tạo hình dạng lõm xuống phía dưới trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Khoảng không lõm E có hình dạng hõ lên phía trên.

Khoảng không lõm E kéo dài thấp hơn so với phần ngồi thứ nhất 32.

Khoảng không lõm E có đầu dưới Eb. Đầu dưới Eb được nằm thấp hơn so với phần ngồi thứ nhất 32.

Dựa vào Fig.2. Tấm che giữa 51 gói chồng khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm tấm che phải 53R và tấm che trái 53L. Tấm che phải 53R gồm tấm che phải thứ nhất 54R, tấm che phải thứ hai 55R và tấm che phải thứ ba 56R. Tấm che trái 53L gồm tấm che trái thứ nhất 54L, tấm che trái thứ hai 55L và tấm che trái thứ ba 56L.

Tấm che phải 53R được nằm sang phải của tấm che giữa 51 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Tấm che trái 53L được nằm sang trái của tấm che giữa 51 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của tấm che phải 53R được nằm sang phải của khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ tấm che phải 53R được nằm sang phải của khung chính 4. Ít nhất một phần của tấm che trái 53L được nằm sang trái của khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ tấm che trái 53L được nằm sang trái của khung chính 4.

Tấm che trái 53L và tấm che phải 53R gần như đối xứng về hình dạng qua mặt phẳng giữa phương tiện C.

Dựa vào Fig.1. Tấm che phải 53R gói chồng khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái 53L được nằm gần như tại cùng vị trí như vị trí của tấm che phải 53R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông mà sự minh họa được bỏ qua. Theo đó, tấm che trái 53L cũng gói chồng khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của tấm che phải 53R được nằm phía dưới tấm che giữa 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ít nhất một phần của tấm che trái 53L được nằm phía dưới tấm che giữa 51 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của cụm xi lanh 28 được nằm sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Ít nhất một phần của cụm xi lanh 28 gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của tấm che phải 53R được nằm ra phía trước hơn và thấp hơn so với yên 31. Ít nhất một phần của tấm che trái 53L được nằm ra phía trước hơn và thấp hơn so với yên 31.

Ít nhất một phần của tấm che phải 53R được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thanh đỡ chân 34. Ít nhất một phần của tấm che trái 53L được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thanh đỡ chân 34.

Chi tiết về các kết cấu của tấm che phải 53R và tấm che trái 53L sẽ được mô tả sau.

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 và người điều khiển F ngồi điều khiển trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Người điều khiển F kẹp chặt yên 31. Người điều khiển F nắm tay lái 22.

Người điều khiển F có móng F1 và các chân trái và phải F2. Phần ngòi thứ nhất 32 tiếp xúc móng F1. Động cơ 27 được nằm ở vị trí liền kề các chân F2.

Mỗi chân trong số các chân F2 có đầu F2a, đầu gối F2b, bắp chân F2c và các bàn chân F2d. Thanh đỡ chân 34 tiếp xúc các bàn chân F2d. Độ dài của thanh đỡ chân 34 theo phương bề dọc X nhỏ hơn so với độ dài của các bàn chân F2d theo phương bề dọc X.

Khung thân phương tiện 2

Fig.4 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện khung thân phương tiện 2. Khung thân phương tiện 2 được phân loại là kiểu khung xương dưới.

Số lượng của khung chính 4 là một.

Fig.4 minh họa cụm xi lanh 28 và các te 29 với các đường chấm chấm cho thuận tiện. Khung chính 4 gối chồng cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Fig.4 thể hiện độ dài W1. Độ dài W1 là độ dài của khung chính 4 theo phương ngang Y. Cụ thể hơn là, khung chính 4 có đầu phải 4R và đầu trái 4L. Độ dài W1 tương ứng với khoảng cách theo phương ngang Y giữa đầu phải 4R và đầu trái 4L. Độ dài W1 tương đối nhỏ.

Fig.4 thể hiện độ dài W2. Độ dài W2 là độ dài của cụm xi lanh 28 theo phương ngang Y. Cụ thể hơn là, độ dài W2 tương ứng với khoảng cách theo phương ngang Y giữa đầu phải và đầu trái của cụm xi lanh 28. Độ dài W1 nhỏ hơn so với độ dài W2.

Khung chính 4 có phần trước 4a và phần sau 4b. Phần trước 4a được nối vào ống cổ 3. Phần trước 4a và phần sau 4b mỗi phần gối chồng mặt phẳng giữa phương tiện C trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Khung thân phương tiện 2 gồm khung dưới phải 5R và khung dưới trái 5L. Khung dưới phải 5R và khung dưới trái 5L mỗi khung được nối vào khung chính 4. Khung dưới phải 5R và khung dưới trái 5L mỗi khung được nối vào phần sau 4b. Khung dưới phải 5R kéo dài sang phải và về phía sau từ khung chính 4. Khung dưới phải 5R toàn bộ được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Khung dưới trái 5L kéo dài sang trái và về phía sau từ khung chính 4. Khung dưới trái 5L được nằm toàn bộ sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C trên hình chiếu nhìn từ trên

xuống của phương tiện giao thông.

Khung thân phương tiện 2 gồm khung yên phải 6R và khung yên trái 6L. Khung yên phải 6R được nối vào khung dưới phải 5R. Khung yên phải 6R kéo dài về phía sau từ khung dưới phải 5R. Khung yên trái 6L được nối vào khung dưới trái 5L. Khung yên trái 6L kéo dài về phía sau từ khung dưới trái 5L.

Khung thân phương tiện 2 gồm bộ phận ngang 7. Bộ phận ngang 7 được nối vào khung yên phải 6R và khung yên trái 6L. Bộ phận ngang 7 kéo dài theo phương ngang Y.

Khung thân phương tiện 2 gồm giá đỡ sau phải thứ nhất 8R và giá đỡ sau trái thứ nhất 8L. Giá đỡ sau phải thứ nhất 8R được nối vào khung dưới phải 5R và khung yên phải 6R. Giá đỡ sau trái thứ nhất 8L được nối vào khung dưới trái 5L và khung yên trái 6L.

Khung thân phương tiện 2 gồm giá đỡ sau phải thứ hai 9R và giá đỡ sau trái thứ hai 9L. Giá đỡ sau phải thứ hai 9R được nối vào khung dưới phải 5R và bộ phận ngang 7. Giá đỡ sau trái thứ hai 9L được nối vào khung dưới trái 5L và bộ phận ngang 7.

Khung thân phương tiện 2 gồm thanh đòn thứ nhất 11 và thanh đòn thứ hai 12. Thanh đòn thứ nhất 11 và thanh đòn thứ hai 12 mỗi bộ phận được nối vào khung chính 4. Thanh đòn thứ hai 12 được nằm phía sau thanh đòn thứ nhất 11 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Thanh đòn thứ nhất 11 và thanh đòn thứ hai 12 mỗi thanh đòn kéo dài theo phương ngang Y. Thanh đòn thứ nhất 11 và thanh đòn thứ hai 12 mỗi thanh đòn kéo dài sang phải từ khung chính 4. Thanh đòn thứ nhất 11 và thanh đòn thứ hai 12 mỗi thanh đòn kéo dài sang trái từ khung chính 4.

Khung thân phương tiện 2 gồm giá treo phải 13 và giá treo trái 14. Giá treo phải 13 và giá treo trái 14 mỗi giá được đỡ bởi khung chính 4.

Cụ thể là, giá treo phải 13 và giá treo trái 14 mỗi giá được nối vào thanh đòn thứ nhất 11 và thanh đòn thứ hai 12.

Ít nhất một phần của giá treo phải 13 được nằm sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ít nhất một phần của giá treo phải 13 được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ giá treo phải 13 được nằm sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ

trên xuống của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ giá treo phải 13 được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4. Ít nhất một phần của giá treo trái 14 được nằm sang trái của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ít nhất một phần của giá treo trái 14 được nằm sang trái hơn so với đầu trái 4L của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ giá treo trái 14 được nằm sang trái của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ giá treo trái 14 được nằm sang trái hơn so với đầu trái 4L của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của giá treo phải 13 được nằm sang phải của cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ít nhất một phần của giá treo trái 14 được nằm sang trái của cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Giá treo phải 13 và giá treo trái 14 mỗi giá kéo dài theo phương bề dọc X trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Fig.5 là hình vẽ nhìn từ phải không hoàn toàn thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Fig.5 bỏ qua sự minh họa về cơ cấu lái 21 và các bộ phận tương tự khác. Giá treo phải 13 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Giá treo phải 13 kéo dài xuống dưới và về phía sau từ khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Giá treo phải 13 có hình dạng được uốn cong.

Giá treo phải 13 đỡ cụm xi lanh 28.

Cụ thể là, giá treo phải 13 gồm đầu trên 13a, đầu dưới 13b và tay đòn 13c. Đầu trên 13a được nối vào khung chính 4. Đầu dưới 13b được nối vào cụm xi lanh 28. Tay đòn 13c kéo dài từ đầu trên 13a tới đầu dưới 13b.

Đầu trên 13a được nối vào thanh đòn thứ nhất 11.

Đầu dưới 13b được nối vào phần sau của cụm xi lanh 28.

Fig.6 là hình vẽ nhìn từ trái không hoàn toàn thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Giá treo trái 14 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Giá treo trái 14 kéo dài xuống dưới và về

phía sau từ khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Giá treo trái 14 có hình dạng được uốn cong.

Giá treo trái 14 đỡ cụm xi lanh 28.

Cụ thể là, giá treo trái 14 gồm đầu trên 14a, đầu dưới 14b và tay đòn 14c. Đầu trên 14a được nối vào khung chính 4. Đầu dưới 14b được nối vào cụm xi lanh 28. Tay đòn 14c kéo dài từ đầu trên 14a tới đầu dưới 14b.

Như được mô tả trên đây, khung chính 4 đỡ động cơ 27 với giá treo phải 13 và giá treo trái 14.

Dựa vào Fig.5 và Fig.6. Khung thân phương tiện 2 gồm giá đỡ phải 15R và giá đỡ trái 15L. Giá đỡ phải 15R được nối vào khung dưới phải 5R. Giá đỡ phải 15R kéo dài xuống phía dưới từ khung dưới phải 5R. Giá đỡ trái 15L được nối vào khung dưới trái 5L. Giá đỡ trái 15L kéo dài xuống phía dưới từ khung dưới trái 5L. Giá đỡ phải 15R và giá đỡ trái 15L mỗi giá đỡ được nằm phía sau động cơ 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Giá đỡ phải 15R và giá đỡ trái 15L đỡ động cơ 27. Giá đỡ phải 15R và giá đỡ trái 15L được nối vào cáccte 29.

Động cơ 27 được cố định vào khung thân phương tiện 2. Động cơ 27 không xoay so với khung thân phương tiện 2.

Giá đỡ phải 15R và giá đỡ trái 15L đỡ trục xoay 41 được mô tả trên đây.

Khung thân phương tiện 2 không được nằm ở phía trước động cơ 27 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Fig.6 thể hiện sơ lược vùng J. Vùng J là khoảng không ở phía trước động cơ 27. Vùng J gởi chông động cơ 27 trên hình chiếu từ trước của phương tiện giao thông. Khung thân phương tiện 2 không được nằm ở vùng J. Khung thân phương tiện 2 toàn bộ được nằm trong khoảng không khác với vùng J.

Kết cấu của động cơ 27

Fig.7 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện động cơ 27. Fig.8 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện động cơ 27. Trục xi lanh B không được nằm ở vị trí trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Trục xi lanh B được nằm ở vị trí được dịch sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Trục xi lanh B được nằm sang phải hơn so với trục tâm A.

Cụm xi lanh 28 gồm bộ phận xi lanh 61, đầu xi lanh 62 và nắp đầu xi lanh 63. Đầu xi lanh 62 được bố trí phía trên bộ phận xi lanh 61. Nắp đầu xi lanh 63 được bố trí phía trên đầu xi lanh 62.

Bộ phận xi lanh 61 được nối vào cacte 29.

Đầu xi lanh 62 được nối vào bộ phận xi lanh 61. Nắp đầu xi lanh 63 được nối vào đầu xi lanh 62.

Fig.9 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện động cơ 27. Fig.9 thể hiện cụm xi lanh 28 với mặt cắt vuông góc với phương ngang Y. Động cơ 27 được phân loại là động cơ một xi lanh.

Cụm xi lanh 28 xác định một lỗ xi lanh K. Lỗ xi lanh K là khoảng không. Lỗ xi lanh K được tạo ra bên trong cụm xi lanh 28. Lỗ xi lanh K định tâm trên trục xi lanh B. Lỗ xi lanh K kéo dài theo phương dọc theo trục xi lanh B.

Lỗ xi lanh K được tạo ra bên trong bộ phận xi lanh 61.

Lỗ xi lanh K chứa pittông không được thể hiện trên hình vẽ. Pittông được nối vào trục khuỷu được mô tả trên đây.

Cụm xi lanh 28 xác định đường dẫn nạp Mi và đường dẫn xả Mo. Đường dẫn nạp Mi và đường dẫn xả Mo mỗi đường là khoảng không. Đường dẫn nạp Mi và đường dẫn xả Mo mỗi đường được tạo ra bên trong cụm xi lanh 28. Đường dẫn nạp Mi và đường dẫn xả Mo mỗi đường nối thông với lỗ xi lanh K.

Đường dẫn nạp Mi và đường dẫn xả Mo mỗi đường được tạo ra bên trong đầu xi lanh 62.

Đường dẫn nạp Mi và đường dẫn xả Mo mỗi đường được nằm phía trên lỗ xi lanh K.

Đường dẫn nạp Mi được nằm về phía sau hơn so với trục xi lanh B.

Đường dẫn nạp Mi được làm hở tại mặt sau của cụm xi lanh 28. Đường dẫn nạp Mi được nối thông chất lỏng với bộ lọc không khí 37 được mô tả trên đây qua đường dẫn nạp không được thể hiện trên hình vẽ.

Đường dẫn xả Mo được nằm ra phía trước hơn so với trục xi lanh B.

Đường dẫn xả Mo được làm hở tại mặt trước của cụm xi lanh 28. Đường dẫn xả Mo được nối thông chất lỏng với ống xả 30 được mô tả trên đây.

Cụm xi lanh 28 xác định khoang vận hành xupáp N. Khoang vận hành xupáp N là khoảng không. Khoang vận hành xupáp N được tạo ra bên trong cụm xi lanh 28.

Khoang vận hành xupáp N được nằm phía trên đường dẫn nạp Mi và đường dẫn xả Mo.

Khoang vận hành xupáp N được tạo ra giữa đầu xi lanh 62 và nắp đầu xi lanh 63.

Động cơ 27 gồm hai xupáp nạp 65. Các xupáp nạp 65 được nằm bên trong cụm xi lanh 28. Các xupáp nạp 65 mở và đóng đường dẫn nạp Mi.

Các xupáp nạp 65 được nằm phía sau trục xi lanh B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Hai xupáp nạp 65 được sắp xếp thẳng hàng theo phương ngang Y.

Fig.9 thể hiện các xupáp nạp 65 ở vị trí đóng. Khi các xupáp nạp 65 nằm ở vị trí đóng, các xupáp nạp 65 đóng kín đường dẫn nạp Mi. Khi các xupáp nạp 65 đóng kín đường dẫn nạp Mi, đường dẫn nạp Mi được ngắt khỏi lỗ xi lanh K. Khi các xupáp nạp 65 di chuyển xuống phía dưới từ vị trí đóng, các xupáp nạp 65 mở đường dẫn nạp Mi. Khi các xupáp nạp 65 mở đường dẫn nạp Mi, đường dẫn nạp Mi được làm cho nối thông với lỗ xi lanh K.

Động cơ 27 gồm hai xupáp xả 67. Các xupáp xả 67 được nằm bên trong cụm xi lanh 28. Các xupáp xả 67 mở và đóng đường dẫn xả Mo.

Các xupáp xả 67 được nằm ra phía trước hơn so với trục xi lanh B. Hai xupáp xả 67 được sắp xếp thẳng hàng theo phương ngang Y.

Fig.9 thể hiện các xupáp xả 67 ở vị trí đóng. Khi các xupáp xả 67 nằm ở vị trí đóng, các xupáp xả 67 đóng kín đường dẫn xả Mo. Khi các xupáp xả 67 di chuyển xuống phía dưới từ vị trí đóng, các xupáp xả 67 mở đường dẫn xả Mo.

Động cơ 27 gồm cơ cấu vận hành van biến thiên 71. Trong bản mô tả này, cơ cấu được tạo kết cấu để dẫn động các van (tức là các xupáp nạp 65 và các xupáp xả 67) và cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van (tức là ít nhất hoặc các xupáp nạp 65 hoặc các xupáp xả 67) được gọi toàn bộ là cơ cấu vận

hành van biến thiên 71. Cơ cấu được tạo kết cấu để dẫn động các van được phân loại là kiểu trục cam đơn trên nắp máy (Single Overhead Camshaft - SOHC) chẳng hạn. Theo đó, cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van được áp dụng cho SOHC. Cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van được phân loại là kiểu chuyển cam. Các điều kiện mở và đóng của các van gồm ít nhất hoặc là định thời mở và đóng của các xupáp hoặc lượng nâng của các xupáp.

Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 dẫn động các xupáp nạp 65 và các xupáp xả 67. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 mở và đóng các xupáp nạp 65 và các xupáp xả 67. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 được tạo kết cấu để có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt thể hiện cụm xi lanh 28. Fig.10 thể hiện cụm xi lanh 28 với mặt cắt song song với phương ngang Y. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm trục cam 72 và bánh xích 73. Trục cam 72 được đỡ bởi cụm xi lanh 28 (ví dụ đầu xi lanh 62). Trục cam 72 có trục tâm U đi qua tâm của nó. Trục tâm U song song với phương ngang Y. Trục cam 72 quay được quanh trục tâm U so với cụm xi lanh 28. Bánh xích 73 được gắn vào trục cam 72. Bánh xích 73 được nối vào xích cam không được thể hiện trên hình vẽ. Xích cam được nối vào trục khuỷu được mô tả trên đây. Xích cam truyền công suất quay của trục khuỷu cho trục cam 72. Trục cam 72 quay quanh trục tâm U nhờ công suất được truyền từ xích cam.

Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm cam nạp thứ nhất 74, trục cần đẩy xupáp nạp 75 và cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76. Cam nạp thứ nhất 74 được cố định vào trục cam 72. Cam nạp thứ nhất 74 quay liền khối với trục cam 72. Cam nạp thứ nhất 74 quay quanh trục tâm U. Cam nạp thứ nhất 74 có một gò cao và một vùng lõm. Gò cao còn được gọi là vấu. Vùng lõm còn được gọi là vòng tròn cơ sở. Khoảng cách giữa gò cao và trục tâm U lớn hơn so với khoảng cách giữa vùng lõm và trục tâm U. Gò cao và vùng lõm của cam nạp thứ nhất 74 xác định biên dạng cam của cam nạp thứ nhất 74. Trục cần đẩy xupáp nạp 75 được đỡ bởi cụm xi lanh 28 (ví dụ đầu xi lanh 62). Trục cần đẩy xupáp nạp 75 kéo dài theo phương song song với trục tâm U. Cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 được đỡ bởi trục cần đẩy xupáp nạp 75. Cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 xoay được quanh trục cần đẩy xupáp nạp 75. Cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 có thể tiếp xúc với cam nạp thứ nhất 74.

Dựa vào Fig.9. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm hai bộ phận ép xupáp nạp 77. Hai bộ phận ép xupáp nạp 77 được sắp xếp thẳng hàng theo phương ngang Y. Các bộ phận ép xupáp nạp 77, ví dụ, là các vít điều chỉnh. Các bộ phận ép xupáp nạp 77 được đỡ bởi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76. Các bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay được quanh trục cần đẩy xupáp nạp 75. Các bộ phận ép xupáp nạp 77 mỗi bộ phận lần lượt tiếp xúc các xupáp nạp 65. Các bộ phận ép xupáp nạp 77 tiếp xúc các đầu trên (còn được gọi là các đầu cần) của các xupáp nạp 65.

Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm các lò xo xupáp 78. Các lò xo xupáp 78 được gắn vào các xupáp nạp 65. Các lò xo xupáp 78 tác động lực vào các xupáp nạp 65 để di chuyển các xupáp nạp 65 vào vị trí đóng. Lực để di chuyển các xupáp nạp 65 vào vị trí đóng, ví dụ, là lực lên phía trên.

Khi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 xoay cùng với cam nạp thứ nhất 74, bộ phận ép xupáp nạp 77 cũng xoay cùng với cam nạp thứ nhất 74. Khi bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay, các xupáp nạp 65 mở và đóng đường dẫn nạp Mi.

Cụ thể là, khi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 di chuyển lên từ vùng lõm của cam nạp thứ nhất 74 tới gò cao của cam nạp thứ nhất 74, bộ phận ép xupáp nạp 77 di chuyển xuống phía dưới. Bộ phận ép xupáp nạp 77 ép các xupáp nạp 65 xuống phía dưới. Các xupáp nạp 65 di chuyển xuống phía dưới chống lại lực của các lò xo xupáp 78. Các xupáp nạp 65 mở đường dẫn nạp Mi. Khi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 di chuyển xuống từ gò cao của cam nạp thứ nhất 74 tới vùng lõm của cam nạp thứ nhất 74, bộ phận ép xupáp nạp 77 di chuyển lên phía trên. Các xupáp nạp 65 di chuyển lên phía trên đáp lại lực của các lò xo xupáp 78. Khi các xupáp nạp 65 nằm ở vị trí đóng, các xupáp nạp 65 ngắt đường dẫn nạp Mi.

Khi bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay cùng với cam nạp thứ nhất 74, các xupáp nạp 65 mở và đóng đường dẫn nạp Mi với điều kiện mở và đóng thứ nhất. Điều kiện mở và đóng thứ nhất được xác định bởi biên dạng cam của cam nạp thứ nhất 74.

Dựa vào Fig.10. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm cam nạp thứ hai 81, cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 và bộ phận dịch chuyển tay đòn 83. Cam nạp thứ hai 81 được cố định vào trục cam 72. Cam nạp thứ hai 81 quay liền khối với trục cam 72. Cam nạp thứ hai 81 quay quanh trục tâm U. Cam nạp thứ hai 81 có gò cao không được thể hiện trên hình vẽ và vùng lõm không được thể hiện trên hình vẽ. Gò cao và vùng

lõm của cam nạp thứ hai 81 xác định biên dạng cam của cam nạp thứ hai 81. Biên dạng cam của cam nạp thứ hai 81 khác với biên dạng cam của cam nạp thứ nhất 74. Cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 được đỡ bởi trục cần đẩy xupáp nạp 75. Cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 và cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 được sắp xếp thẳng hàng theo phương ngang Y. Cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 xoay được quanh trục cần đẩy xupáp nạp 75. Cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 có thể tiếp xúc với cam nạp thứ hai 81. Bộ phận dịch chuyển tay đòn 83 tác động lực vào cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 để ép cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 vào cam nạp thứ hai 81. Ở đây, lực để ép cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 vào cam nạp thứ hai 81 tương ứng với lực quay cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 theo một hướng quanh trục cần đẩy xupáp nạp 75. Bộ phận dịch chuyển tay đòn 83 là lò xo cuộn, ví dụ. Bộ phận dịch chuyển tay đòn 83 giữ cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 tiếp xúc với cam nạp thứ hai 81. Cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 xoay đáp lại cam nạp thứ hai 81.

Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm chốt nối 84. Chốt nối 84 nối và tách cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 vào và ra khỏi cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82.

Khi chốt nối 84 tách cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 ra khỏi cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 tách biệt với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Khi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 tách biệt với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 xoay đáp lại cam nạp thứ nhất 74. Theo đó, khi chốt nối 84 tách cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 ra khỏi cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay đáp lại cam nạp thứ nhất 74 và các xupáp nạp 65 mở và đóng với điều kiện mở và đóng thứ nhất.

Khi chốt nối 84 nối cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 xoay liên khối với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Khi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 xoay liên khối với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 xoay đáp lại cam nạp thứ hai 81. Theo đó, khi chốt nối 84 nối cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 vào cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay đáp lại cam nạp thứ hai 81. Khi bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay cùng với cam nạp thứ hai 81, các xupáp nạp 65 mở và đóng đường dẫn nạp Mi với điều kiện mở và đóng thứ hai. Điều kiện mở và đóng thứ hai được xác định bởi biên dạng cam của cam nạp thứ hai 81. Điều kiện mở và đóng thứ hai khác với điều kiện mở và đóng thứ nhất.

Các biên dạng cam của cam nạp thứ nhất 74 và cam nạp thứ hai 81 lần lượt được thiết lập sao cho khi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 và cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 được nối, cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 xoay đáp lại cam nạp thứ hai 81.

Fig.11 và Fig.12 mỗi hình là hình vẽ phối cảnh thể hiện cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76, cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 và bộ phận ép xupáp nạp 77. Cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 có lỗ xuyên Q1. Cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 có lỗ xuyên Q2. Các lỗ xuyên Q1 và Q2 mỗi lỗ kéo dài theo phương ngang Y. Các lỗ xuyên Q1 và Q2 được sắp xếp thẳng hàng theo phương ngang Y.

Chốt nối 84 được nằm ở các lỗ xuyên Q1 và Q2. Với sự dịch chuyển của chốt nối 84 trong các lỗ xuyên Q1 và Q2 theo phương ngang Y, chốt nối 84 di chuyển giữa vị trí ngắt và vị trí nối.

Fig.11 thể hiện chốt nối 84 ở vị trí ngắt. Khi chốt nối 84 nằm ở vị trí ngắt, chốt nối 84 có một phần được nằm ở vị trí trong lỗ xuyên Q1 và không có phần nào trong lỗ xuyên Q2. Theo đó, khi chốt nối 84 nằm ở vị trí ngắt, chốt nối 84 không nối cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 vào cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Tức là, khi chốt nối 84 nằm ở vị trí ngắt, chốt nối 84 tách rời cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Do đó, khi chốt nối 84 nằm ở vị trí ngắt, các xupáp nạp 65 mở và đóng với điều kiện mở và đóng thứ nhất.

Fig.12 thể hiện chốt nối 84 ở vị trí nối. Khi chốt nối 84 nằm ở vị trí nối, chốt nối 84 có một phần được nằm ở vị trí trong lỗ xuyên Q1 và một phần được nằm ở vị trí trong lỗ xuyên Q2. Theo đó, khi chốt nối 84 nằm ở vị trí nối, chốt nối 84 nối cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 vào cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Do đó, khi chốt nối 84 nằm ở vị trí nối, các xupáp nạp 65 mở và đóng với điều kiện mở và đóng thứ hai.

Dựa vào Fig.10. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm một bộ dẫn động 85. Bộ dẫn động 85 thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65.

Cụ thể là, bộ dẫn động 85 đổi vị trí của chốt nối 84 giữa vị trí nối và vị trí ngắt. Theo đó, bộ dẫn động 85 đổi cam để mở và đóng các xupáp nạp 65 giữa cam nạp thứ nhất 74 và cam nạp thứ hai 81. Bộ dẫn động 85 đổi điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65 giữa các điều kiện mở và đóng thứ nhất và thứ hai.

Bộ dẫn động 85 gồm một thân bộ dẫn động 86. Thân bộ dẫn động 86 còn được

gọi là nguồn công suất. Thân bộ dẫn động 86 sinh công suất để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65. Thân bộ dẫn động 86 là solenoit điện từ, ví dụ. Thân bộ dẫn động 86 có thể có hoặc có thể không gồm vỏ, không được thể hiện trên các hình vẽ, để chứa solenoit điện từ.

Thân bộ dẫn động 86 có hình dạng kéo dài theo phương ngang Y, ví dụ. Thân bộ dẫn động 86 có dạng hình trụ kéo dài theo phương ngang Y, ví dụ.

Bộ dẫn động 85 gồm trụ trượt 87. Trụ trượt 87 được nối vào thân bộ dẫn động 86. Trụ trượt 87 tiếp xúc chốt nối 84 theo cách trực tiếp hoặc gián tiếp.

Thân bộ dẫn động 86 dẫn động trụ trượt 87. Ví dụ, thân bộ dẫn động 86 đẩy ra trụ trượt 87 theo phương ngang Y so với thân bộ dẫn động 86. Khi thân bộ dẫn động 86 dẫn động trụ trượt 87, trụ trượt 87 dịch chuyển chốt nối 84 từ vị trí ngắt tới vị trí nối.

Dựa vào Fig.11 và Fig.12. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm bộ phận dịch chuyển chốt 89. Bộ phận dịch chuyển chốt 89 được gắn vào chốt nối 84. Bộ phận dịch chuyển chốt 89 tác động lực theo hướng từ vị trí nối hướng về vị trí ngắt vào chốt nối 84. Bộ phận dịch chuyển chốt 89 là lò xo cuộn chẳng hạn.

Khi thân bộ dẫn động 86 không dẫn động trụ trượt 87, chốt nối 84 di chuyển tới vị trí ngắt đáp lại lực của bộ phận dịch chuyển chốt 89. Khi thân bộ dẫn động 86 dẫn động trụ trượt 87, chốt nối 84 di chuyển tới vị trí nối chống lại lực của bộ phận dịch chuyển chốt 89.

Dựa vào Fig.9 và Fig.10. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm cam xả 94. Cam xả 94 được cố định vào trục cam 72. Cam xả 94 quay liên khối với trục cam 72. Cam xả 94 quay quanh trục tâm U.

Dựa vào Fig.9. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm trục cần đẩy xupáp xả 95 và cần đẩy xupáp xả 96. Trục cần đẩy xupáp xả 95 được đỡ bởi cụm xi lanh 28 (ví dụ đầu xi lanh 62). Trục cần đẩy xupáp xả 95 kéo dài theo phương song song với trục tâm U. Cần đẩy xupáp xả 96 được đỡ bởi trục cần đẩy xupáp xả 95. Cần đẩy xupáp xả 96 xoay được quanh trục cần đẩy xupáp xả 95. Cần đẩy xupáp xả 96 có thể tiếp xúc với cam xả 94.

Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm hai bộ phận ép xupáp xả 97. Hai bộ

phần ép xupáp xả 97 được sắp xếp thẳng hàng theo phương ngang Y. Các bộ phận ép xupáp xả 97, ví dụ, là các vít điều chỉnh. Các bộ phận ép xupáp xả 97 được đỡ bởi cần đẩy xupáp xả 96. Các bộ phận ép xupáp xả 97 xoay được quanh trục cần đẩy xupáp xả 95. Các bộ phận ép xupáp xả 97 lần lượt tiếp xúc các xupáp xả 67.

Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm các lò xo xupáp 98. Các lò xo xupáp 98 được gắn vào các xupáp xả 67. Các lò xo xupáp 98 tác động lực vào các xupáp xả 67 để di chuyển các xupáp xả 67 vào vị trí đóng.

Cần đẩy xupáp xả 96 xoay đáp lại cam xả 94. Khi cần đẩy xupáp xả 96 xoay, các bộ phận ép xupáp xả 97 cũng xoay cùng với cam xả 94. Khi các bộ phận ép xupáp xả 97 xoay, các bộ phận ép xupáp xả 97 ép các xupáp xả 67 xuống phía dưới theo chu kỳ. Điều này làm cho các xupáp xả 67 mở và đóng đường dẫn xả Mo.

Các bộ phận của cơ cấu vận hành van biến thiên 71 khác với bộ dẫn động 85 được nằm bên trong cụm xi lanh 28. Ví dụ, các bộ phận của cơ cấu vận hành van biến thiên 71 khác với bộ dẫn động 85 được nằm trong khoang vận hành xupáp N.

Dựa vào Fig.10. Bộ dẫn động 85 là tương đối lớn. Ví dụ, bộ dẫn động 85 lớn hơn so với các bộ phận của cơ cấu vận hành van biến thiên 71 khác với bộ dẫn động 85.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm bên ngoài cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm bên ngoài cụm xi lanh 28.

Trụ trượt 87 được nằm để cho xuyên qua cụm xi lanh 28. Ít nhất một phần của trụ trượt 87 được nằm bên trong cụm xi lanh 28.

Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào phần ngoài của cụm xi lanh 28.

Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào phần trên của cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào nắp đầu xi lanh 63.

Cụm xi lanh 28 có vách phải 28R. Vách phải 28R toàn bộ được nằm sang phải của trục xi lanh B. Vách phải 28R gần như vuông góc với phương ngang Y. Vách phải 28R được thể hiện trên hình chiếu nhìn từ phải trên Fig.5 chẳng hạn.

Bộ phận xi lanh 61 gồm vách phải không được thể hiện trên hình vẽ. Đầu xi lanh 62 gồm vách phải 62R. Nắp đầu xi lanh 63 gồm vách phải 63R. Vách phải 28R

được tạo nên bởi vách phải của bộ phận xi lanh 61, vách phải 62R và vách phải 63R.

Theo cách tương tự, cụm xi lanh 28 có vách trái 28L. Vách trái 28L được nằm toàn bộ sang trái của trục xi lanh B. Vách trái 28L gần như vuông góc với phương ngang Y. Vách trái 28L được thể hiện trên hình chiếu nhìn từ trái trên Fig.6 chẳng hạn.

Bộ phận xi lanh 61 gồm vách trái không được thể hiện trên hình vẽ. Đầu xi lanh 62 gồm vách trái 62L. Nắp đầu xi lanh 63 gồm vách trái 63L. Vách trái 28L được tạo nên bởi vách trái của bộ phận xi lanh 61, vách trái 62L và vách trái 63L.

Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào vách phải 28R của cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động 86 kéo dài sang phải từ vách phải 28R. Thân bộ dẫn động 86 nhô sang phải từ vách phải 28R.

Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào vách phải 63R của nắp đầu xi lanh 63. Thân bộ dẫn động 86 kéo dài sang phải từ vách phải 63R.

Bộ dẫn động 85 gồm chi tiết lắp 88. Chi tiết lắp 88 được cố định vào thân bộ dẫn động 86. Chi tiết lắp 88 được nằm bên ngoài cụm xi lanh 28. Chi tiết lắp 88 có hình dạng bản gần như vuông góc với phương ngang Y. Chi tiết lắp 88 được bắt chặt vào cụm xi lanh 28. Chi tiết lắp 88 được bắt chặt vào vách phải 28R. Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào cụm xi lanh 28 với chi tiết lắp 88.

Đường dẫn nạp Mi là một ví dụ về đường dẫn thứ nhất theo sáng chế. Xupáp nạp 65 là một ví dụ về xupáp thứ nhất theo sáng chế. Bộ dẫn động 85 là một ví dụ về bộ dẫn động thứ nhất theo sáng chế. Thân bộ dẫn động 86 là một ví dụ về thân bộ dẫn động thứ nhất theo sáng chế.

Kết cấu để làm mát động cơ 27

Dựa vào Fig.9. Động cơ 27 được phân loại là động cơ được làm mát bằng nước. Cụm xi lanh 28 xác định đường dẫn nước làm mát S. Đường dẫn nước làm mát S khoảng không. Đường dẫn nước làm mát S được tạo ra bên trong cụm xi lanh 28. Đường dẫn nước làm mát S còn được gọi là áo nước.

Đường dẫn nước làm mát S được tạo ra bên trong bộ phận xi lanh 61. Đường dẫn nước làm mát S được tạo ra bên trong đầu xi lanh 23.

Dựa vào Fig.6. Cụm xi lanh 28 có cửa chảy vào 102. Fig.6 thể hiện cửa chảy vào 102 với các đường chấm chấm. Cửa chảy vào 102 nối thông với đường dẫn nước

làm mát S.

Cửa chảy vào 102 được nằm ở vách trái 28L của cụm xi lanh 28. Cửa chảy vào 102 được làm hở sang trái của cụm xi lanh 28.

Cửa chảy vào 102 được nằm ở đầu xi lanh 62.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bơm nước 105. Bơm nước 105 tuần hoàn nước làm mát theo cách cưỡng bức.

Bơm nước 105 được nối thông chất lỏng với cửa chảy vào 102.

Dựa vào Fig.7 và Fig.8. Bơm nước 105 có cửa xả 106a. Bơm nước 105 đẩy nước làm mát ra từ cửa xả 106a. Cửa xả 106a được nối vào cửa chảy vào 102.

Dựa vào các hình vẽ từ Fig.6 đến Fig.8. Bơm nước 105 gồm cửa hút 106b. Bơm nước 105 hút nước làm mát từ cửa hút 106b.

Dựa vào Fig.10. Bơm nước 105 được gắn vào cụm xi lanh 28.

Bơm nước 105 được gắn vào phần trên của cụm xi lanh 28. Bơm nước 105 được gắn vào đầu xi lanh 62 và nắp đầu xi lanh 63.

Bơm nước 105 được gắn vào vách trái 28L của cụm xi lanh 28. Bơm nước 105 kéo dài sang trái từ vách trái 28L. Bơm nước 105 nhô sang trái từ vách trái 28L.

Bơm nước 105 được gắn vào vách trái 62L của đầu xi lanh 62 và vách trái 63L của nắp đầu xi lanh 63. Bơm nước 105 kéo dài sang trái từ vách trái 62L và vách trái 63L.

Bơm nước 105 được nối vào trục cam 72 được mô tả trên đây theo cách trực tiếp hoặc gián tiếp. Chuyển động quay của trục cam 72 dẫn động bơm nước 105.

Dựa vào Fig.5. Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bộ tản nhiệt 111. Bộ tản nhiệt 111 làm mát nước làm mát.

Ít nhất một phần của bộ tản nhiệt 111 được nằm ra phía trước hơn so với cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ bộ tản nhiệt 111 được nằm ra phía trước hơn so với cụm xi lanh 28.

Ít nhất một phần của bộ tản nhiệt 111 được nằm cao hơn so với cụm xi lanh 28.

Bộ tản nhiệt 111 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với yên 31.

Bộ tản nhiệt 111 được phân loại là kiểu dòng chảy thẳng đứng (còn được gọi là kiểu dòng chảy xuống).

Bộ tản nhiệt 111 gồm bể chứa trên 112, lõi tản nhiệt 113 và bể chứa dưới 113. Lõi tản nhiệt 113 được bố trí phía dưới bể chứa trên 112. Bể chứa dưới 114 được bố trí phía dưới lõi tản nhiệt 113.

Bể chứa trên 112 gồm cửa nối trên 112a.

Bể chứa dưới 114 gồm cửa nối dưới 114a.

Fig.13 là hình vẽ nhìn từ sau thể hiện bộ tản nhiệt 111. Bộ tản nhiệt 111 kéo dài theo phương ngang Y và hướng lên - xuống Z.

Bộ tản nhiệt 111 kéo dài từ vị trí sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C tới vị trí sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Fig.13 minh họa cụm xi lanh 28 và các te 29 với các đường chấm chấm. Bộ tản nhiệt 111 kéo dài tới vị trí sang phải hơn so với cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông.

Bể chứa trên 112 kéo dài theo phương ngang Y. Bể chứa dưới 114 kéo dài theo phương ngang Y.

Cửa nối trên 112a được làm hở về phía sau. Cửa nối dưới 114a được làm hở về phía sau.

Lõi tản nhiệt 113 gồm các ống, không được thể hiện trên các hình vẽ, mà nước làm mát chảy qua đó. Các ống được nối thông chất lỏng với bể chứa trên 112 và bể chứa dưới 114. Các ống kéo dài theo hướng lên - xuống Z. Khi nước làm mát chảy qua các ống, nước làm mát phát nhiệt ra không khí bên ngoài của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1.

Dựa vào Fig.5. Cụm xi lanh 28 gồm cửa chảy ra 103. Fig.5 thể hiện cửa chảy ra 103 với các đường chấm chấm. Cửa chảy ra 103 nối thông với đường dẫn nước làm mát S.

Cửa chảy ra 103 được nằm ở vách phải 28R của cụm xi lanh 28. Cửa chảy ra 103 được làm hở sang phải của cụm xi lanh 28.

Cửa chảy ra 103 được nằm ở đầu xi lanh 62.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bộ điều nhiệt 117. Bộ điều nhiệt 117 thay đổi đường tuần hoàn của nước làm mát.

Bộ điều nhiệt 117 toàn bộ được nằm về phía sau hơn so với bộ tản nhiệt 111.

Bộ điều nhiệt 117 được gắn vào cụm xi lanh 28. Bộ điều nhiệt 117 được gắn vào bên ngoài của cụm xi lanh 28.

Bộ điều nhiệt 117 được gắn vào phần trên của cụm xi lanh 28. Bộ điều nhiệt 117 được gắn vào đầu xi lanh 62.

Bộ điều nhiệt 117 được gắn vào vách phải 28R của cụm xi lanh 28. Bộ điều nhiệt 117 kéo dài sang phải từ vách phải 28R.

Bộ điều nhiệt 117 được gắn vào vách phải 62R của đầu xi lanh 62. Bộ điều nhiệt 117 kéo dài sang phải từ vách phải 62R.

Bộ điều nhiệt 117 được nối thông chất lỏng với cụm xi lanh 28. Ví dụ, bộ điều nhiệt 117 được nối thông chất lỏng với cửa chảy ra 103.

Bộ điều nhiệt 117 được nối thông chất lỏng với bộ tản nhiệt 111. Ví dụ, bộ điều nhiệt 117 được nối thông chất lỏng với cửa nối trên 112a và cửa nối dưới 114a.

Dựa vào Fig.8. Bộ điều nhiệt 117 được nối thông chất lỏng với bơm nước 105. Ví dụ, bộ điều nhiệt 117 là nối thông chất lỏng với cửa hút 106b.

Bộ điều nhiệt 117 thay đổi đường tuần hoàn của nước làm mát giữa đường thứ nhất và đường thứ hai. Đường thứ nhất đi qua bơm nước 105, cụm xi lanh 28 (đường dẫn nước làm mát S) và bộ điều nhiệt 117 theo thứ tự này, và sau đó quay trở lại từ bộ điều nhiệt 117 về bơm nước 105. Đường thứ nhất không chứa bộ tản nhiệt 111. Khi nước làm mát tuần hoàn qua đường thứ nhất, bộ điều nhiệt 117 dẫn nước làm mát từ cụm xi lanh 28 trở về bơm nước 105 mà không qua bộ tản nhiệt 111. Đường thứ hai đi qua bơm nước 105, cụm xi lanh 28, bộ điều nhiệt 117 và bộ tản nhiệt 111 theo thứ tự này, và sau đó quay trở lại từ bộ tản nhiệt 111 về bơm nước 105 qua bộ điều nhiệt 117. Khi nước làm mát tuần hoàn qua đường thứ hai, nước làm mát đi qua bộ điều nhiệt 117 hai lần. Khi nước làm mát tuần hoàn qua đường thứ hai, bộ điều nhiệt 117 cấp nước làm mát từ cụm xi lanh 28 tới bộ tản nhiệt 111, và dẫn nước làm mát từ bộ tản nhiệt 111 trở về bơm nước 105.

Bộ điều nhiệt 117 thay đổi đường tuần hoàn của nước làm mát theo các nhiệt độ

nước làm mát. Ví dụ, nếu nhiệt độ của nước làm mát thấp hơn so với giá trị đã cho, bộ điều nhiệt 117 thay đổi đường tuần hoàn của nước làm mát sang đường thứ nhất. Nếu nhiệt độ của nước làm mát bằng hoặc cao hơn so với giá trị đã cho, bộ điều nhiệt 117 thay đổi đường tuần hoàn của nước làm mát sang đường thứ hai.

Bộ điều nhiệt 117 gồm cửa thứ nhất 118a, cửa thứ hai 118b, cửa thứ ba 118c, và cửa thứ tư 118d. Cửa thứ ba 118c được thể hiện trên Fig.7. Cửa thứ nhất 118a được nối thông chất lỏng với cửa chảy ra 103 của cụm xi lanh 28. Cửa thứ hai 118b được nối thông chất lỏng với cửa nối trên 112a của bộ tản nhiệt 111. Cửa thứ ba 118c được nối thông chất lỏng với cửa nối dưới 114a của bộ tản nhiệt 111. Cửa thứ tư 118d được nối thông chất lỏng với cửa hút 106b của bơm nước 105.

Bộ điều nhiệt 117 gồm thân bộ điều nhiệt 119. Các cửa từ thứ nhất 118a đến thứ tư 118d được gắn vào thân bộ điều nhiệt 119.

Thân bộ điều nhiệt 119 gồm đường dẫn trong mà nước làm mát chảy qua đó và van trong được tạo kết cấu để mở và đóng đường dẫn trong mà sự minh họa được bỏ qua. Đường dẫn trong và van trong được nằm bên trong thân bộ điều nhiệt 119. Van trong mở và đóng đường dẫn trong giữa cửa thứ nhất 118a và cửa thứ hai 118b. Van trong mở và đóng đường dẫn trong giữa cửa thứ ba 118c và cửa thứ tư 118d. Van trong mở và đóng đường dẫn trong giữa cửa thứ nhất 118a và cửa thứ tư 118d. Khi nước làm mát tuần hoàn qua đường thứ nhất, van trong ngắt cửa thứ nhất 118a khỏi cửa thứ hai 118b, ngắt cửa thứ tư 118d khỏi cửa thứ ba 118c, và làm cho cửa thứ nhất 118a nối thông với cửa thứ tư 118d. Khi nước làm mát tuần hoàn qua đường thứ hai, van trong ngắt cửa thứ nhất 118a khỏi cửa thứ tư 118d, làm cho cửa thứ nhất 118a nối thông với cửa thứ hai 118b, và làm cho cửa thứ ba 118c nối thông với cửa thứ tư 118d.

Hơn nữa, thân bộ điều nhiệt 119 gồm bộ phận dẫn động van không được thể hiện trên hình vẽ. Bộ phận dẫn động van được bố trí bên trong thân bộ điều nhiệt 119. Bộ phận dẫn động van thay đổi thể tích của bộ phận dẫn động van theo nhiệt độ của nước làm mát chẳng hạn. Việc thay đổi thể tích của bộ phận dẫn động van làm cho bộ phận dẫn động van dẫn động van trong. Bộ phận dẫn động van, ví dụ, là sáp.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm ống dẫn trên 121. Ống dẫn trên 121 được nối vào bộ điều nhiệt 117 và bộ tản nhiệt 111. Ống dẫn trên 121 được nối vào cửa thứ hai 118b và cửa nối trên 112a.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm ống dẫn dưới 123. Ống dẫn dưới 123 được nối vào bộ điều nhiệt 117 và bộ tản nhiệt 111. Ống dẫn dưới 123 được nối vào cửa thứ ba 118c và cửa nối dưới 114a.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm ống dẫn về 125. Ống dẫn về 125 được nối vào bộ điều nhiệt 117 và bơm nước 105. Ống dẫn về 125 được nối vào cửa thứ tư 118d và cửa hút 106b.

Ống dẫn về 125 đi về phía sau của cụm xi lanh 28, và kéo dài từ bộ điều nhiệt 117 tới bơm nước 105.

Tấm che phải 53R và tấm che trái 53L

Fig.14 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện tấm che phải 53R. Fig.15 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện tấm che trái 53L. Như được mô tả trên đây, tấm che phải 53R gồm tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che phải thứ hai 55R. Tấm che trái 53L gồm tấm che trái thứ nhất 54L và tấm che trái thứ hai 55L.

Tấm che phải thứ hai 55R được nằm ở phía trước tấm che phải thứ nhất 54R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ hai 55L được nằm ở phía trước tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Hơn nữa, tấm che phải thứ hai 55R được nằm phía dưới tấm che phải thứ nhất 54R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ hai 55L được nằm phía dưới tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Tấm che phải thứ nhất 54R tách biệt với tấm che phải thứ hai 55R. Tấm che trái thứ nhất 54L tách biệt với tấm che trái thứ hai 55L.

Tấm che phải thứ nhất 54R nhỏ hơn so với tấm che phải thứ hai 55R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ nhất 54L nhỏ hơn so với tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Độ dài của tấm che phải thứ nhất 54R theo hướng lên - xuống Z nhỏ hơn so với độ dài của tấm che phải thứ hai 55R theo hướng lên - xuống Z. Độ dài của tấm che phải thứ nhất 54R theo phương bề dọc X nhỏ hơn so với độ dài của tấm che phải thứ

hai 55R theo phương bề dọc X. Theo cách tương tự, độ dài của tấm che trái thứ nhất 54L theo hướng lên - xuống Z nhỏ hơn so với độ dài của tấm che trái thứ hai 55L theo hướng lên - xuống Z. Độ dài của tấm che trái thứ nhất 54L theo phương bề dọc X nhỏ hơn so với độ dài của tấm che trái thứ hai 55L theo phương bề dọc X.

Tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che phải thứ hai 55R tạo ra đường biên phải TR giữa tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che phải thứ hai 55R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Đường biên phải TR tương ứng với đoạn nối điểm P1 và điểm P2 trên Fig.14 chẳng hạn. Theo cách tương tự, tấm che trái thứ nhất 54L và tấm che trái thứ hai 55L tạo ra đường biên trái TL giữa tấm che trái thứ nhất 54L và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Đường biên trái TL tương ứng với đoạn nối điểm P3 và điểm P4 trên Fig.15 chẳng hạn.

Đường biên phải TR kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Đường biên trái TL kéo dài xuống phía dưới và về phía sau trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Tấm che phải thứ nhất 54R kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đường biên phải TR trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che phải thứ hai 55R kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đường biên phải TR trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ nhất 54L kéo dài lên phía trên và về phía sau từ đường biên trái TL trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ hai 55L kéo dài xuống phía dưới và ra phía trước từ đường biên trái TL trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Như được mô tả trên đây, tấm che phải 53R gồm tấm che phải thứ ba 56R. Tấm che trái 53L gồm tấm che trái thứ ba 56L.

Tấm che phải thứ ba 56R được nằm phía sau, phía trên và phía dưới tấm che phải thứ nhất 54R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che phải thứ ba 56R được nằm phía sau tấm che phải thứ hai 55R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ ba 56L được nằm phía sau, phía trên và phía dưới tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ ba 56L được nằm phía sau tấm che trái thứ

hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Tấm che phải thứ ba 56R tách biệt với tấm che phải thứ nhất 54R. Tấm che trái thứ ba 56L tách biệt với tấm che trái thứ nhất 54L.

Tấm che phải thứ nhất 54R nhỏ hơn so với tấm che phải thứ ba 56R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ nhất 54L nhỏ hơn so với tấm che trái thứ ba 56L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Độ dài của tấm che phải thứ nhất 54R theo hướng lên - xuống Z nhỏ hơn so với độ dài của tấm che phải thứ ba 56R theo hướng lên - xuống Z. Độ dài của tấm che phải thứ nhất 54R theo phương bề dọc X nhỏ hơn so với độ dài của tấm che phải thứ ba 56R theo phương bề dọc X. Theo cách tương tự, độ dài của tấm che trái thứ nhất 54L theo hướng lên - xuống Z nhỏ hơn so với độ dài của tấm che trái thứ ba 56L theo hướng lên - xuống Z. Độ dài của tấm che trái thứ nhất 54L theo phương bề dọc X nhỏ hơn so với độ dài của tấm che trái thứ ba 56L theo phương bề dọc X.

Dựa vào Fig.2. Ít nhất một phần của tấm che phải thứ hai 55R được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất 54R. Ít nhất một phần của tấm che trái thứ hai 55L được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất 54L.

Ít nhất một phần của tấm che phải thứ hai 55R được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ ba 56R mà sự minh họa được bỏ qua. Ít nhất một phần của tấm che trái thứ hai 55L được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ ba 56L.

Dựa vào Fig.14. Tấm che phải thứ hai 55R có phần trên 55Rt và phần dưới 55Rb. Tấm che phải thứ ba 56R có phần trên 56Rt và phần dưới 56Rb.

Fig.14 minh họa đường thẳng ảo nằm ngang IR đi qua điểm P2. Phần trên 55Rt là phần của tấm che phải thứ hai 55R, ví dụ, được nằm cao hơn so với đường thẳng ảo IR. Phần dưới 55Rb là phần của tấm che phải thứ hai 55R, ví dụ, được nằm thấp hơn so với đường thẳng ảo IR. Phần trên 56Rt là phần của tấm che phải thứ ba 56R, ví dụ, được nằm cao hơn so với đường thẳng ảo IR. Phần dưới 56Rb là phần của tấm che phải thứ ba 56R, ví dụ, được nằm thấp hơn so với đường thẳng ảo IR.

Fig.16 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tấm che phải 53R được quan sát từ phía sau. Phần trên 55Rt của tấm che phải thứ hai 55R được nằm sang phải ra xa tấm che

phải thứ nhất 54R. Phần trên 55Rt và tấm che phải thứ nhất 54R tạo ra khoảng hở trên GRt giữa phần trên 55Rt và tấm che phải thứ nhất 54R. Khoảng hở trên GRt có một độ dài theo phương ngang Y. Tức là, khoảng hở trên GRt tách biệt phần trên 55Rt và tấm che phải thứ nhất 54R theo phương ngang Y.

Phần dưới 55Rb của tấm che phải thứ hai 55R được nằm sang phải ra xa phần dưới 56Rb của tấm che phải thứ ba 56R. Phần dưới 55Rb và phần dưới 56Rb tạo ra khoảng hở dưới GRb giữa phần dưới 55Rb và phần dưới 56Rb. Khoảng hở dưới GRb có một độ dài theo phương ngang Y. Tức là, khoảng hở dưới GRb tách biệt phần dưới 55Rb và phần dưới 56Rb theo phương ngang Y.

Fig.17 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XVII-XVII trên Fig.14. Mặt cắt trên Fig.17 được gọi là “mặt cắt thứ nhất”. Mặt cắt thứ nhất tương ứng với mặt cắt đi qua thân bộ dẫn động 86 và vuông góc với phương bề dọc X.

Tấm che phải thứ hai 55R nhô sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất 54R.

Cụ thể là, phần trên 55Rt nhô sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất 54R.

Khoảng hở trên GRt tương ứng với bậc theo phương ngang Y được nằm ở vị trí giữa phần trên 55Rt và tấm che phải thứ nhất 54R.

Theo cách tương tự, tấm che trái thứ hai 55L nhô sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất 54L.

Tấm che trái thứ hai 55L có phần trên 55Lt và phần dưới 55Lb. Tấm che trái thứ ba 56L có phần trên 56Lt và phần dưới 56Lb.

Fig.17 minh họa đường thẳng ảo nằm ngang IL. Đường thẳng ảo IL đi qua điểm P4 trên Fig.15. Tấm che trái thứ hai 55L, ví dụ, được chia thành phần trên 55Lt và phần dưới 55Lb bởi đường thẳng ảo IL. Tấm che trái thứ ba 56L, ví dụ, được chia thành phần trên 56Lt và phần dưới 56Lb bởi đường thẳng ảo IL.

Phần trên 55Lt của tấm che trái thứ hai 55L được nằm sang trái cách xa tấm che trái thứ nhất 54L. Phần trên 55Lt và tấm che trái thứ nhất 54L tạo ra khoảng hở trên GLt giữa phần trên 55Lt và tấm che trái thứ nhất 54L. Khoảng hở trên GLt có một độ dài theo phương ngang Y. Tức là, khoảng hở trên GLt tách biệt phần trên 55Lt và tấm che trái thứ nhất 54L theo phương ngang Y.

Phần trên 55Lt nhô sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất 54L.

Khoảng hở trên GLt tương ứng với bậc theo phương ngang Y được nằm ở vị trí giữa phần trên 55Lt và tấm che trái thứ nhất 54L.

Dựa vào Fig.17 và Fig.18. Fig.18 là hình vẽ mặt cắt được cắt theo đường XVIII-XVIII trên Fig.14. Mặt cắt trên Fig.18 được gọi là “mặt cắt thứ hai”. Mặt cắt thứ hai tương ứng với mặt cắt đi qua thân bộ dẫn động 86 và vuông góc với hướng lên - xuống Z.

Trên mặt cắt thứ nhất và mặt cắt thứ hai, tấm che phải thứ hai 55R nhô sang phải hơn so với tấm che phải thứ ba 56R.

Cụ thể là, phần dưới 55Rb nhô sang phải hơn so với phần dưới 56Rb.

Khoảng hở dưới GRb tương ứng với bậc theo phương ngang Y giữa phần dưới 55Rb và phần dưới 56Rb.

Theo cách tương tự, trên mặt cắt thứ nhất và mặt cắt thứ hai, tấm che trái thứ hai 55L nhô sang trái hơn so với tấm che trái thứ ba 56L.

Phần dưới 55Lb của tấm che trái thứ hai 55L được nằm sang trái cách xa phần dưới 56Lb của tấm che trái thứ ba 56L. Phần dưới 55Lb và phần dưới 56Lb tạo ra khoảng hở dưới GLb giữa phần dưới 55Lb và phần dưới 56Lb. Khoảng hở dưới GLb có một độ dài theo phương ngang Y. Tức là, khoảng hở dưới GLb tách biệt phần dưới 55Lb và phần dưới 56Lb theo phương ngang Y.

Phần dưới 55Lb nhô sang trái hơn so với phần dưới 56Lb.

Khoảng hở dưới GLb tương ứng với bậc theo phương ngang Y giữa phần dưới 55Lb và phần dưới 56Lb.

Cách bố trí

Dựa vào Fig.5. Việc mô tả được thực hiện đối với cách bố trí thân bộ dẫn động 86, bộ điều nhiệt 117, ống dẫn trên 121 và ống dẫn dưới 123.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Thân bộ dẫn động 86 không gối chồng giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ

một bên của phương tiện giao thông.

Đầu trên 13a của giá treo phải 13 được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thân bộ dẫn động 86. Đầu dưới 13b của giá treo phải 13 được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với thân bộ dẫn động 86. Tay đòn 13c của giá treo phải 13 đi qua vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86 và kéo dài từ đầu trên 13a tới đầu dưới 13b.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm về phía sau hơn so với trục xi lanh B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm về phía sau hơn so với trục xi lanh B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 gói chông cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 gói chông cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 gói chông nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 gói chông nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Cụm xi lanh 28 có đầu trên 28t. Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm thấp hơn so với đầu trên 28t của cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm thấp hơn so với đầu trên 28t của cụm xi lanh 28.

Thân bộ dẫn động 86 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và thấp hơn so với yên 31. Thân bộ dẫn động 86 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thanh đỡ chân 34.

Fig.5 thể hiện vị trí độ cao PzA. Vị trí độ cao PzA là vị trí độ cao của phần ngồi thứ nhất 32.

Cụ thể hơn là, phần ngồi thứ nhất 32 có điểm tham chiếu 32s. Vị trí độ cao PzA là tọa độ của điểm tham chiếu 32s theo hướng lên - xuống Z. Điểm tham chiếu 32s được bố trí ở vị trí trên mặt trên cùng của yên 31.

Dựa vào Fig.2. Điểm tham chiếu 32s là tâm của phần ngồi thứ nhất 32 theo phương ngang Y chẳng hạn. Điểm tham chiếu 32s được nằm ở vị trí trên mặt phẳng giữa phương tiện C chẳng hạn.

Điểm tham chiếu 32s là tâm của phần ngòai thứ nhất 32 theo phương bề dọc X. Đầu trước 31f của yên 31 tương ứng với đầu trước của phần ngòai thứ nhất 32. Phần ngòai thứ nhất 32 có đầu sau 32re. Điểm tham chiếu 32s được nằm ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước 31f và ra phía trước hơn so với đầu sau 32re. Ở đây, khoảng cách giữa đầu trước 31f và điểm tham chiếu 32s theo phương bề dọc X bằng với khoảng cách giữa điểm tham chiếu 32s và đầu sau 32re theo phương bề dọc X.

Đầu sau 32re của phần ngòai thứ nhất 32 là tâm của yên 31 theo phương bề dọc X chẳng hạn. Yên 31 có đầu sau 31re. Đầu sau 32re của phần ngòai thứ nhất 32 được nằm ở vị trí về phía sau hơn so với đầu trước 31f của yên 31 và ra phía trước hơn so với đầu sau 31re của yên 31. Ở đây, khoảng cách giữa đầu trước 31f và đầu sau 32re theo phương bề dọc X bằng với khoảng cách giữa đầu sau 32re và đầu sau 31re theo phương bề dọc X.

Fig.5 thể hiện vị trí độ cao PzB. Vị trí độ cao PzB là vị trí độ cao của thanh đế chân 34.

Cụ thể hơn là, thanh đế chân 34 có điểm tham chiếu 34s. Vị trí độ cao PzB là tọa độ của điểm tham chiếu 34s theo hướng lên - xuống Z.

Điểm tham chiếu 34s là đầu trên của thanh đế chân 34 chẳng hạn.

Fig.5 thể hiện vị trí độ cao thứ nhất Pz1, vị trí độ cao thứ hai Pz2 và vị trí độ cao thứ ba Pz3. Vị trí độ cao thứ nhất Pz1 là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống Z giữa vị trí độ cao PzA và vị trí độ cao PzB. Vị trí độ cao thứ hai Pz2 là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống Z giữa vị trí độ cao PzA và vị trí độ cao thứ nhất Pz1. Vị trí độ cao thứ ba Pz3 là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống Z giữa vị trí độ cao thứ nhất Pz1 và vị trí độ cao PzB.

Cụ thể hơn là, các vị trí độ cao từ thứ nhất Pz1 đến thứ ba Pz3 mỗi vị trí là tọa độ theo hướng lên - xuống Z. Các vị trí độ cao từ thứ nhất Pz1 đến thứ ba Pz3 mỗi vị trí được nằm ở vị trí thấp hơn so với vị trí độ cao PzA và cao hơn so với vị trí độ cao PzB. Vị trí độ cao thứ hai Pz2 được nằm ở vị trí cao hơn so với vị trí độ cao thứ nhất Pz1. Vị trí độ cao thứ ba Pz3 được nằm ở vị trí thấp hơn so với vị trí độ cao thứ nhất Pz1. Chênh lệch giữa vị trí độ cao PzA và vị trí độ cao thứ nhất Pz1 là bằng chênh lệch giữa giữa vị trí độ cao thứ nhất Pz1 và vị trí độ cao PzB. Chênh lệch giữa vị trí độ cao PzA và vị trí độ cao thứ hai Pz2 là bằng chênh lệch giữa vị trí độ cao thứ hai Pz2 và vị

trí độ cao thứ nhất Pz1. Chênh lệch giữa vị trí độ cao thứ nhất Pz1 và vị trí độ cao thứ ba Pz3 là bằng chênh lệch giữa vị trí độ cao thứ ba Pz3 và vị trí độ cao PzB.

Thân bộ dẫn động 86 kéo dài theo phương ngang Y từ cụm xi lanh 28 toàn bộ được nằm thấp hơn so với vị trí độ cao thứ hai Pz2 và cao hơn so với vị trí độ cao thứ ba Pz3.

Được ưu tiên là ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 nhô ra theo phương ngang Y từ cụm xi lanh 28 được nằm cao hơn so với vị trí độ cao thứ nhất Pz1. Nói cách khác, được ưu tiên là thân bộ dẫn động 86 gói chồng đường thẳng ảo nằm ngang Iz1 đi qua vị trí độ cao thứ nhất Pz1 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông, hoặc toàn bộ được nằm cao hơn so với đường thẳng ảo Iz1.

Được ưu tiên là ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí độ cao bằng về mức với vị trí độ cao thứ nhất Pz1. Nói cách khác, được ưu tiên là thân bộ dẫn động 86 gói chồng đường thẳng ảo Iz1 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bộ điều nhiệt 117 không gói chồng giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bộ điều nhiệt 117 có đầu trên 117t. Đầu trên 13a của giá treo phải 13 được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với đầu trên 117t. Đầu dưới 13b của giá treo phải 13 được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với đầu trên 117t. Tay đòn 13c của giá treo phải 13 đi qua vị trí về phía sau hơn so với đầu trên 117t và kéo dài từ đầu trên 13a tới đầu dưới 13b.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm về phía sau hơn so với trục xi lanh B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 được nằm về phía sau hơn so với trục xi lanh B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 gói chồng cụm xi lanh 28 trên hình

chiều nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 gói chông cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ví dụ, bộ điều nhiệt 117 gói chông bộ phận xi lanh 61 và đầu xi lanh 62 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bộ điều nhiệt 117 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và thấp hơn so với yên 31. Bộ điều nhiệt 117 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thanh đỡ chân 34.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với thân bộ dẫn động 86.

Bộ điều nhiệt 117 không gói chông thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của ống dẫn trên 121 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ ống dẫn trên 121 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn trên 121 không gói chông giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn trên 121 gói chông đầu xi lanh 62 và nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và thấp hơn so với yên 31. Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thanh đỡ chân 34.

Ống dẫn trên 121 kéo dài từ vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86 tới vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động 86.

Ống dẫn trên 121 gồm phần thứ nhất 121a. Phần thứ nhất 121a gói chông thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Trong bản mô tả này, hướng của phương ngang Y tiếp cận mặt phẳng giữa phương tiện C được gọi là “vào phía trong theo phương ngang Y”. Hướng của phương ngang Y ra xa mặt phẳng giữa phương tiện C được gọi là “ra phía ngoài theo phương

ngang Y”.

Phần thứ nhất 121a được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y hơn so với thân bộ dẫn động 86. Cụ thể là, phần thứ nhất 121a được nằm sang phải của thân bộ dẫn động 86.

Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với bộ điều nhiệt 117.

Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm về phía sau hơn so với bộ tản nhiệt 111.

Ít nhất một phần của ống dẫn dưới 123 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ ống dẫn dưới 123 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 không gối chồng giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Một phần của ống dẫn dưới 123 gối chồng cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ví dụ, ống dẫn dưới 123 gối chồng đầu xi lanh 62 và nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và thấp hơn so với yên 31. Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thanh đỡ chân 34.

Ống dẫn dưới 123 kéo dài từ vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86 tới vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động 86.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm thấp hơn so với thân bộ dẫn động 86. Ống dẫn dưới 123 không gối chồng thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với bộ điều nhiệt 117.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm về phía sau hơn so với bộ tản nhiệt 111.

Ít nhất một phần của ống dẫn dưới 123 được nằm phía dưới ống dẫn trên 121 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ ống dẫn dưới 123 được nằm phía dưới ống dẫn trên 121 trên hình chiếu nhìn từ một bên của

phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 không gối chồng ống dẫn trên 121 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Dựa vào Fig.6. Phần sau mô tả cách bố trí của bơm nước 105.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ bơm nước 105 được nằm phía dưới khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bơm nước 105 không gối chồng giá treo trái 14 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bơm nước 105 gồm đầu trên 105t. Đầu trên 14a của giá treo trái 14 được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với đầu trên 105t. Đầu dưới 14b của giá treo trái 14 được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với đầu trên 105t. Tay đòn 14c của giá treo trái 14 đi qua vị trí về phía sau hơn so với đầu trên 105t và kéo dài từ đầu trên 14a tới đầu dưới 14b.

Bơm nước 105 giao cắt với trục xi lanh B trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 gối chồng cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ bơm nước 105 gối chồng cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ví dụ, bơm nước 105 gối chồng đầu xi lanh 62 và nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bơm nước 105 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và thấp hơn so với yên 31. Bơm nước 105 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thanh đỡ chân 34.

Dựa vào Fig.7 và Fig.8. Phần mô tả được thực hiện cho cách bố trí của thân bộ dẫn động 86, bơm nước 105, bộ điều nhiệt 117, ống dẫn trên 121 và ống dẫn dưới 123.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm sang phải của mặt

phẳng giữa phương tiện C.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm sang phải của trục xi lanh B. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm sang phải của trục xi lanh B.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm sang phải của trục xi lanh B. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 được nằm sang phải của trục xi lanh B.

Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm sang phải của trục xi lanh B.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm sang phải của trục xi lanh B.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C. Ví dụ, toàn bộ bơm nước 105 được nằm sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm sang trái của trục xi lanh B. Ví dụ, toàn bộ bơm nước 105 được nằm sang trái của trục xi lanh B.

Dựa vào Fig.8. Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4.

Thân bộ dẫn động 86 gói chùng giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm ra phía ngoài theo phương

ngang Y của giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Cụ thể là, ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm sang phải của giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm tại vị trí sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 được nằm tại vị trí sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4.

Bộ điều nhiệt 117 gối chồng giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y của giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Cụ thể là, ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm sang phải của giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Toàn bộ ống dẫn trên 121 được nằm sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Toàn bộ ống dẫn trên 121 được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4.

Ống dẫn trên 121 không gối chồng giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y hơn so với giá treo phải 13. Cụ thể là, ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm sang phải hơn so với giá treo phải 13.

Ống dẫn dưới 123 được nằm toàn bộ sang trái của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm sang phải hơn so với đầu phải 4R của khung chính 4.

Ống dẫn dưới 123 không gối chồng giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y hơn so với giá treo phải 13. Cụ thể là, ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm sang phải hơn so với giá treo phải 13.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm tại vị trí sang trái của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ bơm nước 105 được nằm tại vị trí sang trái của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm sang trái hơn so với đầu trái 4L của khung chính 4. Ví dụ, toàn bộ bơm nước 105 được nằm sang trái hơn so với đầu trái 4L của khung chính 4.

Bơm nước 105 gối chồng giá treo trái 14 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y của giá treo trái 14 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Cụ thể là, ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm sang trái của giá treo trái 14 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Dựa vào Fig.7 và Fig.8. Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28.

Thân bộ dẫn động 86 kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động 86 nhô sang phải từ cụm xi lanh 28.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ bộ điều nhiệt 117 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28.

Bộ điều nhiệt 117 kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28. Bộ điều nhiệt 117 nhô sang phải từ cụm xi lanh 28.

Ít nhất một phần của ống dẫn trên 121 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28.

Ít nhất một phần của ống dẫn trên 121 được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y hơn so với thân bộ dẫn động 86. Cụ thể là, ít nhất một phần của ống dẫn trên 121 được nằm sang phải hơn so với thân bộ dẫn động 86.

Ít nhất một phần của ống dẫn dưới 123 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28.

Ít nhất một phần của ống dẫn dưới 123 được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y hơn so với thân bộ dẫn động 86. Cụ thể là, ít nhất một phần của ống dẫn dưới 123 được nằm sang phải hơn so với thân bộ dẫn động 86.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ bơm nước 105 được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh 28.

Bơm nước 105 kéo dài sang trái từ cụm xi lanh 28. Bơm nước 105 nhô sang trái từ cụm xi lanh 28.

Dựa vào Fig.13. Phần sau mô tả cách bố trí của bộ tản nhiệt 111.

Bề chứa trên 112 kéo dài từ vị trí sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C tới vị trí sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Bề chứa trên 112 kéo dài tới vị trí sang phải hơn so với cụm xi lanh 28.

Cửa nối trên 112a toàn bộ được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Ít nhất một phần của cửa nối trên 112a được nằm sang phải hơn so với cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ cửa nối trên 112a được nằm sang phải hơn so với cụm xi lanh 28.

Bề chứa dưới 114 kéo dài từ vị trí sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C tới vị trí sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Bề chứa dưới 114 kéo dài tới vị trí sang phải hơn so với cụm xi lanh 28.

Cửa nối dưới 114a toàn bộ được nằm sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Ít nhất một phần của cửa nối dưới 114a được nằm tại vị trí sang phải hơn so với cụm xi lanh 28. Ví dụ, toàn bộ cửa nối dưới 114a được nằm tại vị trí sang phải hơn so với cụm xi lanh 28.

Cửa nổi trên 112a và cửa nổi dưới 114a được sắp xếp thẳng hàng theo hướng lên - xuống Z trên hình chiếu nhìn từ sau của phương tiện giao thông.

Dựa vào các hình vẽ Fig.1, Fig.14 và Fig.15. Phần mô tả được thực hiện cho cách bố trí của thân bộ dẫn động 86 so với tấm che phải 53R và tấm che trái 53L và các bộ phận tương tự.

Fig.1, Fig.14 và Fig.15 mỗi hình vẽ minh họa thân bộ dẫn động 86 với các đường chấm chấm. Thân bộ dẫn động 86 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Thân bộ dẫn động 86 toàn bộ gối chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Thân bộ dẫn động 86 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Thân bộ dẫn động 86 toàn bộ được nằm thấp hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L mỗi tấm đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông, và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động 86 tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86.

Đường biên phải TR và đường biên trái TL mỗi đường đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông, và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động 86 tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86.

Thân bộ dẫn động 86 không gối chồng tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 gối chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 gối chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Fig.14 và Fig.15 mỗi hình minh họa bộ điều nhiệt 117, ống dẫn trên 121, ống dẫn dưới 123 và bơm nước 105 với các đường chấm chấm. Bộ điều nhiệt 117 được

nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Bộ điều nhiệt 117 toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bộ điều nhiệt 117 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Bộ điều nhiệt 117 toàn bộ được nằm thấp hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L mỗi tấm đi qua vị trí phía trên bộ điều nhiệt 117 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông, và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với bộ điều nhiệt 117 tới vị trí về phía sau hơn so với bộ điều nhiệt 117.

Bộ điều nhiệt 117 không gói chồng tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bộ điều nhiệt 117 gói chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Hơn nữa, bộ điều nhiệt 117 gói chồng tấm che phải thứ ba 56R và tấm che trái thứ ba 56L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn trên 121 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Ống dẫn trên 121 toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Phần thứ nhất 121a được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Phần thứ nhất 121a toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E. Ống dẫn trên 121 toàn bộ được nằm thấp hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Ít nhất một phần của ống dẫn trên 121 gói chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Hơn nữa, ống dẫn trên 121 gói chồng tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái

thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của phần thứ nhất 121a gói chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ phần thứ nhất 121a gói chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Ống dẫn dưới 123 toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E. Ống dẫn dưới 123 toàn bộ được nằm thấp hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Ít nhất một phần của ống dẫn dưới 123 gói chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Hơn nữa, ống dẫn dưới 123 gói chồng tấm che phải thứ ba 56R và tấm che trái thứ ba 56L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bơm nước 105 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Bơm nước 105 toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Bơm nước 105 toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Bơm nước 105 toàn bộ được nằm thấp hơn so với đầu dưới Eb của khoảng không lõm E.

Tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L mỗi tấm đi qua vị trí phía trên bơm nước 105 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông, và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với bơm nước 105 tới vị trí về phía sau hơn so với bơm nước 105.

Bơm nước 105 không gói chồng tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Ít nhất một phần của bơm nước 105 gói chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm

che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Hơn nữa, bơm nước 105 gối chồng tấm che phải thứ ba 56R và tấm che trái thứ ba 56L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Dựa vào Fig.17 và Fig.18. Fig.17 minh họa bơm nước 105 và bộ điều nhiệt 117 với các đường chấm chấm. Fig.18 minh họa bơm nước 105, bộ điều nhiệt 117 và ống dẫn dưới 123 với các đường chấm chấm.

Thân bộ dẫn động 86, bộ điều nhiệt 117, ống dẫn trên 121, ống dẫn dưới 123 và bơm nước 105 mỗi bộ phận được nằm sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L.

Phần mô tả được thực hiện cho khoảng cách theo phương ngang Y giữa tấm che phải 53R và tấm che trái 53L.

Dựa vào Fig.17. Fig.17 thể hiện khoảng cách D. Khoảng cách D tương ứng với khoảng cách theo phương ngang Y giữa tấm che phải 53R và tấm che trái 53L. Cụ thể hơn là, khoảng cách D tương ứng với khoảng cách giữa điểm giao cắt của đường thẳng ảo song song với phương ngang Y và tấm che phải 53R và điểm giao cắt của đường thẳng ảo và tấm che trái 53L.

Trên mặt cắt thứ nhất, khoảng cách D trở nên nhỏ hơn từ thân bộ dẫn động 86 theo hướng xuống phía dưới.

Fig.17 thể hiện các khoảng cách D_a và D_b là khoảng cách D. Khoảng cách D_a tương ứng với khoảng cách D tại vị trí của thân bộ dẫn động 86. Khoảng cách D_b tương ứng với khoảng cách D tại vị trí phía dưới thân bộ dẫn động 86. Khoảng cách D_b nhỏ hơn so với khoảng cách D_a .

Trên mặt cắt thứ nhất, khoảng cách D trở nên nhỏ hơn từ thân bộ dẫn động 86 theo hướng lên phía trên.

Fig.17 thể hiện khoảng cách D_t là khoảng cách D. Khoảng cách D_t tương ứng với khoảng cách D tại vị trí phía trên thân bộ dẫn động 86. Khoảng cách D_t nhỏ hơn so với khoảng cách D_a .

Khoảng cách D_a tương ứng với khoảng cách theo phương ngang Y giữa tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L. Khoảng cách D_b tương ứng với khoảng cách theo phương ngang Y giữa tấm che phải thứ ba 56R và tấm che trái thứ

ba 56L. Khoảng cách Dt tương ứng với khoảng cách theo phương ngang Y giữa tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L.

Dựa vào Fig.18. Trên mặt cắt thứ hai, khoảng cách D trở nên nhỏ hơn từ vị trí của thân bộ dẫn động 86 theo hướng về phía sau.

Fig.18 thể hiện các khoảng cách Da và Dre là khoảng cách D. Như được mô tả trên đây, khoảng cách Da tương ứng với khoảng cách D tại vị trí của thân bộ dẫn động 86. Khoảng cách Dre tương ứng với khoảng cách D tại vị trí phía sau thân bộ dẫn động 86. Khoảng cách Dre nhỏ hơn so với khoảng cách Da.

Khoảng cách Dre tương ứng với khoảng cách theo phương ngang Y giữa tấm che phải thứ ba 56R và tấm che trái thứ ba 56L.

Giá treo phải 13 là một ví dụ về giá treo thứ nhất theo sáng chế. Ống dẫn trên 121 là một ví dụ về ống dẫn thứ nhất theo sáng chế. Ống dẫn dưới 123 là một ví dụ về ống dẫn thứ hai theo sáng chế.

Các tác dụng có lợi

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm khung thân phương tiện 2. Khung thân phương tiện 2 gồm ống cổ 3 và khung chính 4. Ống cổ 3 có trục tâm A. Trục tâm A được nằm ở vị trí trên mặt phẳng giữa phương tiện C. Mặt phẳng giữa phương tiện C vuông góc với phương ngang Y. Khung chính 4 được nối vào ống cổ 3. Khung chính 4 kéo dài về phía sau từ ống cổ 3 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Khung chính 4 kéo dài trên mặt phẳng giữa phương tiện C trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Như được mô tả trên đây, ống cổ 3 và khung chính 4 tạo ra khung thân phương tiện 2 có kiểu khung xương dưới.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm cơ cấu lái 21, bánh trước 25, và động cơ 27. Cơ cấu lái 21 được đỡ bởi ống cổ 3. Bánh trước 25 được đỡ bởi cơ cấu lái 21. Động cơ 27 được đỡ bởi khung chính 4.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm yên 31 và tấm che giữa 51. Yên 31 được nằm về phía sau hơn so với khung chính 4. Tấm che giữa 51 được nằm phía trên khung chính 4. Tấm che giữa 51 kéo dài tới yên 31. Yên 31 và tấm che giữa 51 tạo ra khoảng không lõm E. Khoảng không lõm E được nằm ở phía trước yên 31 và

phía trên tấm che giữa 51. Theo đó, người điều khiển F có thể ngồi lên và xuống khỏi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 với việc dùng khoảng không lõm E.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm thanh đỡ chân 34. Thanh đỡ chân 34 được nằm thấp hơn so với yên 31. Thanh đỡ chân 34 kéo dài tới vị trí sang phải hơn so với yên 31 và tới vị trí sang trái hơn so với yên 31. Theo đó, người điều khiển F có thể đặt các bàn chân của người điều khiển F2d trên thanh đỡ chân 34.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm tấm che phải 53R và tấm che trái 53L. Tấm che phải 53R được nằm sang phải của khung chính 4. Tấm che trái 53L được nằm sang trái của khung chính 4.

Động cơ 27 gồm cụm xi lanh 28. Cụm xi lanh 28 được nằm phía dưới khung chính 4. Cụm xi lanh 28 tạo ra lỗ xi lanh K và đường dẫn nạp Mi. Lỗ xi lanh K và đường dẫn nạp Mi được nằm bên trong cụm xi lanh 28. Lỗ xi lanh K định tâm trên trục xi lanh B. Đường dẫn nạp Mi nối thông với lỗ xi lanh K.

Động cơ 27 gồm các xupáp nạp 65 và cơ cấu vận hành van biến thiên 71. Các xupáp nạp 65 được nằm bên trong cụm xi lanh 28. Các xupáp nạp 65 mở và đóng đường dẫn nạp Mi. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 dẫn động các xupáp nạp 65. Cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm bộ dẫn động 85. Bộ dẫn động 85 thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65. Bộ dẫn động 85 có thân bộ dẫn động 86. Thân bộ dẫn động 86 được gắn vào cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động 86 sinh công suất để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 áp dụng cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B. Cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B là trục xi lanh B đi qua vị trí phía trên bánh trước 25 mà không gối chồng bánh trước 25 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B có thể mở rộng góc của trục xi lanh B theo cách phù hợp. Ở đây, góc của trục xi lanh B tương ứng với góc được tạo ra giữa trục xi lanh B và phương nằm ngang.

Tuy nhiên, với cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B, cụm xi lanh 28 được nằm tại vị trí tương đối cao. Thân bộ dẫn động 86 cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Theo đó, khung chính 4 cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Tấm che giữa 51 cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Khoảng không lõm E cũng được nằm tại vị trí tương đối cao. Kết quả là, người điều khiển F phải nhấc các chân của người điều khiển F2

cao hơn khi người điều khiển F ngồi lên và xuống khỏi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Việc này làm giảm về tính dễ lên xuống đối với người điều khiển F. Như được mô tả trên đây, cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B làm giảm tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1.

Ở đây, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm kết cấu thứ nhất. Kết cấu thứ nhất là thân bộ dẫn động 86 kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28.

Thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí tương đối cao ngay cả khi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có kết cấu thứ nhất. Tuy nhiên, thân bộ dẫn động 86 không được nằm tại vị trí quá cao khi phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có kết cấu thứ nhất. Việc này ngăn cản vị trí độ cao của khung chính 4. Kết cấu thứ nhất ngăn cản việc vị trí độ cao của khung chính 4 trở nên quá cao. Do đó, sự giảm về tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có thể được ngăn chặn. Kết cấu thứ nhất tạo ra sự có lợi về việc ngăn chặn sự giảm về tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1.

Mặt khác, kết cấu thứ nhất tạo ra hạn chế mới. Hạn chế mới ở chỗ sự thoải mái của các chân F2 của người điều khiển F bị hạ thấp. Như được mô tả trong phần Tình trạng kỹ thuật của sáng chế, khi ống cổ 3 và khung chính 4 tạo nên khung thân phương tiện có kiểu khung xương dưới, sự thoải mái của các chân F2 tùy thuộc vào độ dài của động cơ 27 theo phương ngang Y. Kết cấu thứ nhất gia tăng độ dài của động cơ 27 theo phương ngang Y. Khi độ dài của động cơ 27 theo phương ngang Y gia tăng, khoảng không mà người điều khiển F có thể đặt mỗi chân trong số các chân F2 trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 giảm. Điều này gây ra việc giảm về sự thoải mái của các chân F2. Do vậy, kết cấu thứ nhất đem lại sự không có lợi của việc giảm về sự thoải mái của các chân F2.

Đối với phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1, sự thoải mái của các chân F2 bằng hoặc quan trọng hơn so với tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Hơn nữa, sự thoải mái của các chân F2 xuất hiện khi người điều khiển F ngồi điều khiển phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Theo đó, sự không có lợi của việc giảm về sự thoải mái của các chân F2 xóa bỏ sự có lợi của việc ngăn chặn sự giảm về tính dễ lên xuống của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1. Tức là, sự không có lợi sinh ra từ kết cấu thứ nhất xóa bỏ sự có lợi sinh ra từ kết cấu thứ nhất. Do

đó, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 khó để áp dụng kết cấu thứ nhất. Kết cấu thứ nhất dường như khó để áp dụng được cho phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1.

Tuy nhiên, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có kết cấu thứ nhất. Đây là vì cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B và kết cấu thứ nhất là hữu ích cho việc tạo ra kết cấu mới. Kết cấu mới gồm, ngoài cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh và kết cấu thứ nhất, kết cấu thứ hai và kết cấu thứ ba.

Kết cấu thứ hai là ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Kết cấu thứ ba là thân bộ dẫn động 86 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L, và thân bộ dẫn động 86 toàn bộ gối chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

Việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B và kết cấu thứ nhất có thể gia tăng hiệu quả độ dài của động cơ 27 theo phương ngang Y tại vị trí tương đối cao. Cụ thể là, với việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B và kết cấu thứ nhất, thân bộ dẫn động 86 kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28 tại vị trí tương đối cao. Theo đó, thân bộ dẫn động 86 có thể gia tăng một cách chủ động độ dài của động cơ 27 theo phương ngang Y tại vị trí tương đối cao.

Hơn nữa, việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B và các kết cấu thứ nhất và thứ hai có thể gia tăng hiệu quả hơn nữa độ dài của động cơ 27 theo phương ngang Y tại vị trí tương đối cao.

Hơn nữa, việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba có thể làm cho tấm che phải 53R nhô sang phải tại vị trí tương đối cao một cách hiệu quả hơn nữa và làm cho tấm che trái 53L nhô sang trái tại vị trí tương đối cao một cách hiệu quả. Cụ thể là, thân bộ dẫn động 86 được dùng một cách hiệu quả để làm lồi chủ động tấm che phải 53R và tấm che trái 53L ra phía ngoài theo phương ngang Y tại vị trí tương đối cao. Kết quả là, khoảng cách D giữa tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo phương ngang Y có thể được làm lớn một cách hiệu quả tại vị trí tương đối cao.

Vì khoảng cách D lớn tại vị trí tương đối cao, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 một cách phù hợp. Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có thể tạo ra việc ngồi điều khiển có kẹp đầu gối cho người điều khiển F.

Fig.19 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 và các chân F2 của người điều khiển F. Fig.19 bỏ qua sự minh họa về các đùi F2a. Fig.19 thể hiện các đầu gối F2b, các bắp chân F2C và các bàn chân F2d.

Đầu gối phải F2bR được nằm sang phải của tấm che phải 53R. Đầu gối trái F2bL được nằm sang trái của tấm che trái 53L. Như được mô tả trên đây, khoảng cách D lớn tại vị trí tương đối cao. Theo đó, người điều khiển F có thể tiếp xúc đầu gối phải F2bR với tấm che phải 53R một cách dễ dàng. Người điều khiển F có thể tiếp xúc đầu gối trái F2bL với tấm che trái 53L một cách dễ dàng. Hơn nữa, người điều khiển F có thể đặt tấm che phải 53R và tấm che trái 53L một cách phù hợp giữa đầu gối phải F2bR và đầu gối trái F2bL. Người điều khiển F có thể giữ tấm che phải 53R và tấm che trái 53L với đầu gối phải F2bR và đầu gối trái F2bL. Tức là, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 một cách phù hợp.

Như được mô tả trên đây, kết cấu mới dùng một cách khéo léo thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí tương đối cao bằng cách kết hợp cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B với các kết cấu từ thứ nhất đến thứ ba. Do vậy, kết cấu mới đem lại giá trị kỹ thuật mới sao cho phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 cho phép người điều khiển F kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1.

Cần lưu ý rằng phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy thông thường không được giả định là được kẹp đầu gối bởi người điều khiển. Do đó, khả năng của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 cho phép người điều khiển F kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 là tương đương với giá trị không mong đợi trong lĩnh vực kỹ thuật về phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy.

Người điều khiển F cũng có thể ngồi điều khiển phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 mà không kẹp đầu gối. Khả năng của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 cho phép người điều khiển F kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có nghĩa là số lượng các vị trí ngồi điều khiển mà người điều khiển F có thể có trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gia tăng thêm một. Cụ thể là, khả năng

của phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 cho phép người điều khiển F kẹp đầu gối phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có nghĩa là số lượng các vị trí mà người điều khiển F có thể đặt mỗi chân trong số các chân F2 trên phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gia tăng thêm một.

Sự thoải mái của các chân F2 phụ thuộc không chỉ vào kích cỡ của khoảng không mà các chân F2 mỗi chân có thể được đặt mà còn vào số lượng của các vị trí ngồi điều khiển. Sự gia tăng về số lượng các vị trí ngồi điều khiển cải thiện sự thoải mái của các chân F2. Trên thực tế, kết cấu thứ nhất làm giảm kích cỡ của khoảng không mà các chân F2 mỗi chân có thể được đặt. Mặt khác, tất cả trong số cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba gia tăng số lượng các vị trí ngồi điều khiển. Sự cải thiện về sự thoải mái của các chân F2 liên quan tới số lượng các vị trí ngồi điều khiển có thể đền bù cho việc giảm về sự thoải mái của các chân F2 liên quan tới khoảng không mà các chân F2 mỗi chân có thể được đặt. Tức là, sự có lợi được tạo ra từ việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba đền bù cho sự không có lợi được tạo ra từ kết cấu thứ nhất. Như được mô tả trên đây, việc kết hợp giữa cách bố trí thứ nhất của trục xi lanh B và các kết cấu thứ nhất, thứ hai và thứ ba có thể loại bỏ chướng ngại là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 khó để áp dụng kết cấu thứ nhất.

Như được mô tả trên đây, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 có thể mở rộng góc của trục xi lanh B một cách phù hợp. Hơn nữa, người điều khiển F cũng có thể điều khiển phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 với việc kẹp đầu gối.

Yên 31 gồm phần ngồi thứ nhất 32. Người điều khiển F ngồi trên phần ngồi thứ nhất 32. Thân bộ dẫn động 86 kéo dài theo phương ngang Y từ cụm xi lanh 28 toàn bộ được nằm thấp hơn so với vị trí độ cao thứ hai Pz2 và cao hơn so với vị trí độ cao thứ ba Pz3. Ở đây, vị trí độ cao thứ hai Pz2 là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống Z giữa vị trí độ cao PzA của phần ngồi thứ nhất 32 và vị trí độ cao thứ nhất Pz1. Vị trí độ cao thứ ba Pz3 là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống Z giữa vị trí độ cao thứ nhất Pz1 và vị trí độ cao PzB của thanh đỡ chân 34. Vị trí độ cao thứ nhất Pz1 là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống Z giữa vị trí độ cao PzA của phần ngồi thứ nhất 32 và vị trí độ cao PzB của thanh đỡ chân 34. Theo đó, thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm tại vị trí tương đối cao. Do vậy, việc dùng thân bộ dẫn động 86 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra ngoài hơn

nửa theo phương ngang Y tại vị trí cao hơn. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn tại vị trí cao hơn. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tám che phải 53R và tám che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 nhô ra theo phương ngang Y từ cụm xi lanh 28 được nằm cao hơn so với vị trí độ cao thứ nhất Pz1. Theo đó, thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm tại vị trí cao hơn. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tám che phải 53R và tám che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Trên mặt cắt thứ nhất được thể hiện trên Fig.17, khoảng cách D trở nên nhỏ hơn từ vị trí của thân bộ dẫn động 86 theo hướng xuống phía dưới. Theo đó, khoảng cách Da lớn hơn so với khoảng cách Db. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tám che phải 53R và tám che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa. Hơn nữa, khoảng không mà các chân F2 mỗi chân có thể được đặt trở nên lớn hơn tại vị trí thấp hơn so với thân bộ dẫn động 86. Điều này có thể nâng cao sự thoải mái của các chân F2 liên quan tới khoảng không mà các chân F2 mỗi chân có thể được đặt. Ví dụ, sự thoải mái của vị trí thấp hơn của chân F2 (ví dụ các bắp chân F2c hoặc các bàn chân F2d) có thể được nâng cao.

Ở mặt cắt thứ nhất được thể hiện trên Fig.17, khoảng cách D trở nên nhỏ hơn từ vị trí của thân bộ dẫn động 86 theo hướng lên phía trên. Theo đó, khoảng cách Da lớn hơn so với khoảng cách Db. Do đó, khi người điều khiển F đặt chân F2 (ví dụ các đầu gối F2b hoặc các bắp chân F2c) cao hơn so với thân bộ dẫn động 86, tám che phải 53R và tám che trái 53L có thể hạn chế sự di chuyển xuống phía dưới hơn nữa của chân F2. Như được mô tả trên đây, tám che phải 53R và tám che trái 53L có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp các chân F2 của người điều khiển tại vị trí phù hợp.

Ở mặt cắt thứ hai được thể hiện trên Fig.18, khoảng cách D trở nên nhỏ hơn từ vị trí của thân bộ dẫn động 86 theo hướng về phía sau. Theo đó, khoảng cách Da lớn hơn so với khoảng cách Dre. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tám che phải 53R và tám che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa. Hơn nữa, khoảng không mà các chân F2 mỗi chân có thể được đặt trở nên lớn hơn tại vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86. Điều này có thể nâng cao sự thoải mái của các chân F2 liên quan tới khoảng không mà các chân F2 mỗi chân có thể được đặt. Ví dụ, sự thoải mái của phần trên của chân F2 (ví dụ các đùi F2a) có thể được nâng cao một cách phù hợp.

Hơn nữa, khi người điều khiển F đặt chân F2 (ví dụ các đầu gối F2b hoặc các bắp chân F2c) về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86, tấm che phải 53R và tấm che trái 53L có thể hạn chế sự di chuyển ra phía trước hơn nữa của chân F2. Như được mô tả trên đây, tấm che phải 53R và tấm che trái 53L có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp các chân F2 của người điều khiển tại vị trí phù hợp.

Tấm che phải 53R gồm tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che phải thứ hai 55R. Tấm che trái 53L gồm tấm che trái thứ nhất 54L và tấm che trái thứ hai 55L. Thân bộ dẫn động 86 gói chồng tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, việc dùng thân bộ dẫn động 86 có thể làm cho tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách hiệu quả. Kết quả là, khoảng cách D giữa tấm che phải thứ hai 55R và tấm che trái thứ hai 55L theo phương ngang Y có thể được làm lớn một cách hiệu quả. Ví dụ, khoảng cách Da có thể được làm lớn hơn một cách hiệu quả.

Tấm che phải thứ hai 55R được nằm ở phía trước tấm che phải thứ nhất 54R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che phải thứ hai 55R được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất 54R. Do đó, khi người điều khiển F đặt đầu gối phải F2bR sang phải của tấm che phải thứ nhất 54R, tấm che phải thứ hai 55R có thể hạn chế một cách phù hợp sự di chuyển ra phía trước hơn nữa của đầu gối phải F2bR từ tấm che phải thứ nhất 54R. Như được mô tả trên đây, tấm che phải 53R có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối phải F2bR tại vị trí phù hợp. Theo cách tương tự, tấm che trái thứ hai 55L được nằm ở phía trước tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ hai 55L được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất 54L. Do đó, khi người điều khiển F đặt đầu gối trái của người điều khiển F2bL sang trái của tấm che trái thứ nhất 54L, tấm che trái thứ hai 55L có thể hạn chế một cách phù hợp sự di chuyển ra phía trước hơn nữa của đầu gối trái F2bL từ tấm che trái thứ nhất 54L. Như được mô tả trên đây, tấm che trái 53L có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối trái F2bL tại vị trí phù hợp.

Tấm che phải thứ nhất 54R tách biệt với tấm che phải thứ hai 55R. Tấm che phải thứ nhất 54R nhỏ hơn so với tấm che phải thứ hai 55R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Do đó, tấm che phải thứ nhất 54R khó để uốn cong

hơn so với tấm che phải thứ hai 55R. Theo cách tương tự, tấm che trái thứ nhất 54L tách biệt với tấm che trái thứ hai 55L. Tấm che trái thứ nhất 54L nhỏ hơn so với tấm che trái thứ hai 55L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, tấm che trái thứ nhất 54L khó để uốn cong hơn so với tấm che trái thứ hai 55L. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tấm che phải thứ nhất 54R và tấm che trái thứ nhất 54L theo cách phù hợp hơn nữa.

Tấm che phải thứ nhất 54R đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông, và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động 86 tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86. Tấm che phải thứ hai 55R được nằm phía dưới tấm che phải thứ nhất 54R trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che phải thứ hai 55R được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất 54R. Do đó, khi người điều khiển F đặt đầu gối phải F2bR sang phải của tấm che phải thứ nhất 54R, tấm che phải thứ hai 55R có thể hạn chế sự di chuyển xuống phía dưới hơn nữa của đầu gối phải F2bR từ tấm che phải thứ nhất 54R. Như được mô tả trên đây, tấm che phải 53R có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối phải F2bR tại vị trí phù hợp. Theo cách tương tự, tấm che trái thứ nhất 54L đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông, và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn so với thân bộ dẫn động 86 tới vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86. Tấm che trái thứ hai 55L được nằm phía dưới tấm che trái thứ nhất 54L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tấm che trái thứ hai 55L được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất 54L. Do đó, khi người điều khiển F đặt đầu gối trái của người điều khiển F2bL sang trái của tấm che trái thứ nhất 54L, tấm che trái thứ hai 55L có thể hạn chế sự di chuyển xuống phía dưới hơn nữa của đầu gối trái F2bL từ tấm che trái thứ nhất 54L. Như được mô tả trên đây, tấm che trái 53L có thể trợ giúp một cách thích hợp trong việc kẹp đầu gối trái F2bL tại vị trí phù hợp.

Cụm xi lanh 28 gồm bộ phận xi lanh 61, đầu xi lanh 62, và nắp đầu xi lanh 63. Đầu xi lanh 62 được bố trí phía trên bộ phận xi lanh 61. Nắp đầu xi lanh 63 được bố trí phía trên đầu xi lanh 62. Thân bộ dẫn động 86 gối chồng nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm tại vị trí tương đối cao. Do vậy, việc dùng thân bộ dẫn động 86 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra ngoài hơn nữa theo phương

ngang Y tại vị trí cao hơn. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn tại vị trí cao hơn. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Thân bộ dẫn động 86 toàn bộ được nằm tại vị trí sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Trục xi lanh B được nằm tại vị trí được dịch từ mặt phẳng giữa phương tiện C về phía thân bộ dẫn động 86. Cụ thể là, trục xi lanh B được nằm tại vị trí được dịch sang phải từ mặt phẳng giữa phương tiện C. Theo đó, thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm sang phải một khoảng cách nữa mà với khoảng cách đó trục xi lanh B được dịch sang phải từ mặt phẳng giữa phương tiện C. Tức là, thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm ra ngoài hơn nữa theo phương ngang Y một khoảng cách mà với khoảng cách đó trục xi lanh B được dịch từ mặt phẳng giữa phương tiện C. Do vậy, việc dùng thân bộ dẫn động 86 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra ngoài hơn nữa theo phương ngang Y. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm giá treo phải 13. Giá treo phải 13 được đỡ bởi khung chính 4. Giá treo phải 13 đỡ cụm xi lanh 28. Giá treo phải 13 gồm đầu trên 13a, đầu dưới 13b và tay đòn 13c. Đầu trên 13a được nối vào khung chính 4. Đầu dưới 13b được nối vào cụm xi lanh 28. Theo đó, khung chính 4 có thể đỡ động cơ 27 một cách phù hợp với giá treo phải 13.

Đầu trên 13a được nằm ra phía trước hơn và cao hơn so với thân bộ dẫn động 86. Đầu dưới 13b được nằm về phía sau hơn và thấp hơn so với thân bộ dẫn động 86. Tay đòn 13c đi qua vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86 và kéo dài từ đầu trên 13a tới đầu dưới 13b. Kết cấu này có thể ngăn ngừa một cách phù hợp sự cản trở giữa tay đòn 13c và thân bộ dẫn động 86.

Giá treo phải 13 gói chông thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Cũng trong trường hợp này, sự cản trở giữa tay đòn 13c và thân bộ dẫn động 86 có thể được ngăn ngừa theo cách phù hợp.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bộ tản nhiệt 111 và ống dẫn trên 121. Bộ tản nhiệt 111 được nằm ra phía trước hơn so với cụm xi lanh 28. Ống dẫn trên 121 được nối thông với bộ tản nhiệt 111. Ống dẫn trên 121 gồm phần thứ nhất

121a. Phần thứ nhất 121a gói chồng thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Phần thứ nhất 121a được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y hơn so với thân bộ dẫn động 86. Phần thứ nhất 121a được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Phần thứ nhất 121a toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, việc dùng phần thứ nhất 121a có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra ngoài hơn nữa theo phương ngang Y. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gói tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Ống dẫn trên 121 được nằm sang phải của cụm xi lanh 28. Ống dẫn trên 121 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Ống dẫn trên 121 toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, việc dùng ống dẫn trên 121 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách dễ dàng. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn một cách dễ dàng. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gói tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bộ điều nhiệt 117. Bộ điều nhiệt 117 nối thông với ống dẫn trên 121. Bộ điều nhiệt 117 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Bộ điều nhiệt 117 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Bộ điều nhiệt 117 toàn bộ gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, việc dùng bộ điều nhiệt 117 cho phép tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách dễ dàng. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn một cách dễ dàng. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gói tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Bộ điều nhiệt 117 được gắn vào cụm xi lanh 28. Bộ điều nhiệt 117 kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28. Theo đó, việc dùng bộ điều nhiệt 117 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách hiệu quả.

Cả thân bộ dẫn động 86 lẫn bộ điều nhiệt 117 được nằm ở vị trí sang phải của

cụm xi lanh 28. Nói cách khác, cả thân bộ dẫn động 86 lẫn bộ điều nhiệt 117 được nằm ở vùng sang phải của cụm xi lanh 28. Cả thân bộ dẫn động 86 lẫn bộ điều nhiệt 117 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách dễ dàng hơn. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn một cách dễ dàng hơn nữa. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm ống dẫn dưới 123. Ống dẫn dưới 123 được nối thông với bộ tản nhiệt 111 và bộ điều nhiệt 117. Bộ tản nhiệt 111 gồm bể chứa trên 112, lõi tản nhiệt 113 và bể chứa dưới 114. Bể chứa trên 112 kéo dài theo phương ngang Y. Lõi tản nhiệt 113 được bố trí phía dưới bể chứa trên 112. Bể chứa dưới 114 được bố trí phía dưới lõi tản nhiệt 113. Bể chứa dưới 114 kéo dài theo phương ngang Y. Bể chứa trên 112 gồm cửa nối trên 112a. Bể chứa dưới 114 gồm cửa nối dưới 114a. Cửa nối trên 112a được nối vào ống dẫn trên 121. Cửa nối dưới 114a được nối vào ống dẫn dưới 123. Cửa nối trên 112a, cửa nối dưới 114a, và bộ điều nhiệt 117 được đặt ở vị trí sang phải hơn so với cụm xi lanh 28. Nói cách khác, cửa nối trên 112a, cửa nối dưới 114a, và bộ điều nhiệt 117 tất cả được nằm ở vùng sang phải hơn so với cụm xi lanh 28. Do đó, khoảng cách giữa cửa nối trên 112a và bộ điều nhiệt 117 có thể được rút ngắn một cách phù hợp. Do vậy, độ dài của ống dẫn trên 121 có thể được rút ngắn một cách phù hợp. Theo cách tương tự, khoảng cách giữa cửa nối dưới 114a và bộ điều nhiệt 117 có thể được rút ngắn một cách phù hợp. Do vậy, độ dài của ống dẫn dưới 123 có thể được rút ngắn một cách phù hợp.

Ống dẫn dưới 123 được nằm sang phải của cụm xi lanh 28. Ống dẫn dưới 123 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Ống dẫn dưới 123 toàn bộ gối chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, việc dùng ống dẫn dưới 123 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách dễ dàng. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn một cách dễ dàng. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bơm nước 105. Bơm nước 105 được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh 28. Bơm nước 105 được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Bơm nước 105 toàn

bộ gối chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo đó, việc dùng bơm nước 105 cho phép tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách dễ dàng. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn một cách dễ dàng. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Bơm nước 105 được gắn vào cụm xi lanh 28. Bơm nước 105 kéo dài sang trái từ cụm xi lanh 28. Theo đó, việc dùng bơm nước 105 có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra phía ngoài theo phương ngang Y một cách hiệu quả.

Cả thân bộ dẫn động 86 lẫn bộ điều nhiệt 117 được nằm ở vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Bơm nước 105 được đặt ở vị trí sang trái của cụm xi lanh 28. Nói cách khác, cả thân bộ dẫn động 86 lẫn bộ điều nhiệt 117 được nằm ở vùng thứ nhất sang phải của cụm xi lanh 28. Bơm nước 105 được nằm ở vùng thứ hai sang trái của cụm xi lanh 28. Theo đó, cả thân bộ dẫn động 86 và bộ điều nhiệt 117 có thể làm cho tấm che phải 53R nhô sang phải dễ dàng hơn nữa. Hơn nữa, việc dùng bơm nước 105 có thể làm cho tấm che trái 53L nhô sang trái dễ dàng. Kết quả là, khoảng cách D có thể được làm lớn hơn một cách dễ dàng hơn nữa. Do đó, người điều khiển F có thể kẹp đầu gối tấm che phải 53R và tấm che trái 53L theo cách phù hợp hơn nữa.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bộ lọc không khí 37. Bộ lọc không khí 37 được nằm phía dưới yên 31 và phía sau cụm xi lanh 28. Theo đó, bộ lọc không khí 37 không được nằm ra phía trước hơn so với cụm xi lanh 28. Kết quả là, khoảng không (ví dụ vùng J) ra phía trước hơn so với cụm xi lanh 28 có thể được dùng một cách hiệu quả. Ví dụ, bộ tản nhiệt 111 có thể được lắp đặt ra phía trước hơn so với cụm xi lanh 28 một cách dễ dàng. Ví dụ, bộ tản nhiệt 111 có thể được lắp đặt ở vùng J.

Phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bình nhiên liệu 39. Bình nhiên liệu 39 được nằm phía dưới yên 31 và phía sau bộ lọc không khí 37. Theo đó, bình nhiên liệu 39 không được nằm phía trên khung chính 4. Do đó, yên 31 và tấm che giữa 51 tạo ra khoảng không lõm E một cách phù hợp.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án trên đây mà có thể được cải biến như sau:

(1) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 kéo dài sang phải từ

cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, thân bộ dẫn động 86 có thể kéo dài sang trái từ cụm xi lanh 28. Ví dụ, thân bộ dẫn động 86 có thể nhô sang trái từ cụm xi lanh 28.

Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh 28. Ở phương án được mô tả trên đây, ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 được nằm tại vị trí sang phải của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm tại vị trí sang trái của khung chính 4 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông.

Theo phương án cải biến này, được ưu tiên là tay đòn 14c của giá treo trái 14 đi qua vị trí về phía sau hơn so với thân bộ dẫn động 86 và kéo dài từ đầu trên 14a tới đầu dưới 14b. Theo phương án cải biến này, giá treo trái 14 là một ví dụ về giá treo thứ nhất theo sáng chế.

(2) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 toàn bộ được nằm tại vị trí sang phải của mặt phẳng giữa phương tiện C. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Thân bộ dẫn động 86 có thể toàn bộ được nằm tại vị trí sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện C.

Theo phương án cải biến này, được ưu tiên là trục xi lanh B được nằm tại vị trí được dịch sang trái từ mặt phẳng giữa phương tiện C.

(3) Ở phương án được mô tả trên đây, bộ điều nhiệt 117 kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, bộ điều nhiệt 117 có thể kéo dài sang trái từ cụm xi lanh 28. Ví dụ, bộ điều nhiệt 117 có thể nhô sang trái từ cụm xi lanh 28.

Ở phương án được mô tả trên đây, bộ điều nhiệt 117 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Bộ điều nhiệt 117 có thể được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh 28.

(4) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 và bộ điều nhiệt 117 mỗi bộ phận được nằm ở vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế

không bị giới hạn ở kết cấu này. Thân bộ dẫn động 86 và bộ điều nhiệt 117 có thể mỗi bộ phận được nằm ở vị trí sang trái của cụm xi lanh 28.

(5) Ở phương án được mô tả trên đây, bơm nước 105 kéo dài sang trái từ cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, bơm nước 105 có thể kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28. Ví dụ, bơm nước 105 có thể nhô sang phải từ cụm xi lanh 28.

Ở phương án được mô tả trên đây, bơm nước 105 được nằm tại vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, bơm nước 105 có thể được nằm tại vị trí sang trái của cụm xi lanh 28.

(6) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 và bộ điều nhiệt 117 đều được nằm ở vị trí sang phải của cụm xi lanh 28, và bơm nước 105 được đặt ở vị trí sang trái của cụm xi lanh 28. Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 và bộ điều nhiệt 117 đều được đặt ở vùng thứ nhất sang phải của cụm xi lanh 28, và bơm nước 105 được nằm ở vùng thứ hai sang trái của cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Thân bộ dẫn động 86 và bộ điều nhiệt 117 có thể đều được nằm ở vị trí sang trái của cụm xi lanh 28, và bơm nước 105 có thể được nằm ở vị trí sang phải của cụm xi lanh 28. Nói cách khác, thân bộ dẫn động 86 và bộ điều nhiệt 117 có thể đều được đặt ở vùng thứ hai, và bơm nước 105 có thể được đặt ở vùng thứ nhất.

(7) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 gối chông giá treo phải 13 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, thân bộ dẫn động 86 có thể không gối chông giá treo phải 13 và giá treo trái 14 trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông. Ví dụ, toàn bộ thân bộ dẫn động 86 có thể được đặt hoặc ở vị trí sang phải hơn so với giá treo phải 13 hoặc vị trí sang trái hơn so với giá treo trái 14.

(8) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 toàn bộ gối chông cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 có thể không gối chông cụm xi lanh 28 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông.

(9) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 toàn bộ được nằm

thấp hơn so với đầu trên 28t của cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ít nhất một phần của thân bộ dẫn động 86 có thể được đặt cao hơn so với đầu trên 28t của cụm xi lanh 28.

(10) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 gói chồng nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Thân bộ dẫn động 86 có thể gói chồng ít nhất hoặc đầu xi lanh 62 hoặc nắp đầu xi lanh 63 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Cũng với phương án cải biến này, thân bộ dẫn động 86 có thể được nằm tại vị trí tương đối cao.

(11) Ở phương án được mô tả trên đây, trục xi lanh B được nằm tại vị trí được dịch từ mặt phẳng giữa phương tiện C về phía thân bộ dẫn động 86. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, trục xi lanh B có thể được đặt trên mặt phẳng giữa phương tiện C.

(12) Ở phương án được mô tả trên đây, ống dẫn trên 121 gồm phần thứ nhất 121a. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ống dẫn trên 121 có thể không gồm phần thứ nhất 121a.

(13) Ở phương án được mô tả trên đây, ống dẫn trên 121 là một ví dụ về ống dẫn thứ nhất theo sáng chế. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, ống dẫn dưới 123 có thể là một ví dụ về ống dẫn thứ nhất theo sáng chế. Theo phương án cải biến này, ống dẫn dưới 123 gồm phần thứ nhất. Phần thứ nhất của ống dẫn dưới 123 gói chồng thân bộ dẫn động 86 trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Ở đây, phần thứ nhất của ống dẫn dưới 123 được gọi là “phần thứ nhất 123a”. Phần thứ nhất 123a được nằm ra phía ngoài theo phương ngang Y hơn so với thân bộ dẫn động 86. Phần thứ nhất 123a được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải 53R và sang phải của tấm che trái 53L. Phần thứ nhất 123a gói chồng tấm che phải 53R và tấm che trái 53L trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông. Theo phương án cải biến này, việc dùng phần thứ nhất 123a có thể làm cho tấm che phải 53R và tấm che trái 53L nhô ra ngoài hơn nữa theo phương ngang Y.

(14) Ở phương án được mô tả trên đây, cửa nổi trên 112a, cửa nổi dưới 114a, và bộ điều nhiệt 117 mỗi bộ phận được nằm ở vị trí sang phải hơn so với cụm xi lanh 28. Ở phương án được mô tả trên đây, cửa nổi trên 112a, cửa nổi dưới 114a, và bộ điều

nhiệt 117 tất cả được nằm ở vùng sang phải hơn so với cụm xi lanh 28. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Cửa nối trên 112a, cửa nối dưới 114a, và bộ điều nhiệt 117 có thể mỗi bộ phận được nằm ở vị trí sang trái hơn so với cụm xi lanh 28. Cửa nối trên 112a, cửa nối dưới 114a, và bộ điều nhiệt 117 có thể tất cả được nằm ở vùng sang trái hơn so với cụm xi lanh 28.

(15) Ở phương án được mô tả trên đây, tấm che phải 53R gồm tấm che phải thứ ba 56R. Tấm che trái 53L gồm tấm che trái thứ ba 56L. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, tấm che phải thứ ba 56R có thể bỏ qua được. Ví dụ, tấm che trái thứ ba 56L có thể bỏ qua được.

(16) Ở phương án được mô tả trên đây, cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm một bộ dẫn động (cụ thể là, bộ dẫn động 85). Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Số lượng của các bộ dẫn động được bố trí ở cơ cấu vận hành van biến thiên 71 có thể là nhiều hơn một. Ví dụ, ngoài bộ dẫn động 85, cơ cấu vận hành van biến thiên 71 có thể gồm bộ dẫn động thứ hai.

(17) Ở phương án được mô tả trên đây, cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm một thân bộ dẫn động (cụ thể là, thân bộ dẫn động 86). Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Số lượng thân bộ dẫn động được bố trí ở cơ cấu vận hành van biến thiên 71 có thể là nhiều hơn một. Ví dụ, ngoài thân bộ dẫn động 86, cơ cấu vận hành van biến thiên 71 có thể gồm thân bộ dẫn động thứ hai.

Phần sau mô tả ba phương án cải biến. Ba phương án cải biến này có chung các dấu hiệu sau. Đó là, phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy 1 gồm bộ dẫn động thứ nhất và bộ dẫn động thứ hai. Bộ dẫn động thứ nhất gồm thân bộ dẫn động thứ nhất. Bộ dẫn động thứ hai gồm thân bộ dẫn động thứ hai. Thân bộ dẫn động thứ nhất và thân bộ dẫn động thứ hai mỗi bộ phận được gắn vào cụm xi lanh 28.

(17-1) Thân bộ dẫn động thứ nhất kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động thứ hai kéo dài sang trái từ cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động thứ nhất được gắn vào vách phải 28R của cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động thứ hai được gắn vào vách trái 28L của cụm xi lanh 28.

(17-2) Thân bộ dẫn động thứ nhất và thân bộ dẫn động thứ hai mỗi thân kéo dài sang phải từ cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động thứ nhất và thân bộ dẫn động thứ hai mỗi bộ phận được gắn vào vách phải 28R của cụm xi lanh 28.

(17-3) Thân bộ dẫn động thứ nhất và thân bộ dẫn động thứ hai mỗi thân kéo dài sang trái từ cụm xi lanh 28. Thân bộ dẫn động thứ nhất và thân bộ dẫn động thứ hai mỗi bộ phận được gắn vào vách trái 28L của cụm xi lanh 28.

(18) Ở phương án được mô tả trên đây, bộ dẫn động 85 thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Bộ dẫn động 85 có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của ít nhất hoặc các xupáp nạp 65 hoặc các xupáp xả 67. Ví dụ, bộ dẫn động 85 có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp xả 67. Ví dụ, bộ dẫn động 85 có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65 và các điều kiện mở và đóng của các xupáp xả 67. Ở các phương án cải biến này, xupáp xả 67 là một ví dụ về xupáp thứ nhất theo sáng chế. Ở các phương án cải biến này, đường dẫn xả Mo là một ví dụ về đường dẫn thứ nhất theo sáng chế.

Ví dụ, ở các phương án cải biến từ (17-1) đến (17-3) trên đây, bộ dẫn động thứ nhất có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của một loại trong số các xupáp nạp 65 và các xupáp xả 67, và bộ dẫn động thứ hai có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của loại kia trong số các xupáp nạp 65 và các xupáp xả 67.

Ví dụ, ở các phương án cải biến từ (17-1) đến (17-3) trên đây, bộ dẫn động thứ nhất và bộ dẫn động thứ hai mỗi bộ có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65. Ví dụ, bộ dẫn động thứ nhất có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của một xupáp nạp 65, và bộ dẫn động thứ hai có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp nạp 65 kia.

Ví dụ, ở các phương án cải biến từ (17-1) đến (17-3) trên đây, bộ dẫn động thứ nhất và bộ dẫn động thứ hai mỗi bộ có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của các xupáp xả 67. Ví dụ, bộ dẫn động thứ nhất có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của một xupáp xả 67, và bộ dẫn động thứ hai có thể thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp xả 67 kia.

Khi các điều kiện mở và đóng của các xupáp xả 67 được thay đổi, kết cấu để mở và đóng các xupáp xả 67 có thể được thay đổi khi thích hợp. Ví dụ, các kết cấu của cam nạp thứ nhất 74, cam nạp thứ hai 81, và bộ phận ép xupáp nạp 77 có thể được áp dụng cho kết cấu để mở và đóng các xupáp xả 67.

(19) Ở phương án được mô tả trên đây, cơ cấu được tạo kết cấu để dẫn động các

van ở cơ cấu vận hành van biến thiên 71 là kiểu một trục cam trên nắp máy (Single Overhead Camshaft - SOHC). Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, cơ cấu được tạo kết cấu để dẫn động các van có thể có kiểu hai trục cam trên nắp máy (Double Overhead Camshaft - DOHC).

Ví dụ, ở các phương án cải biến từ (17-1) đến (17-3) trên đây, cơ cấu được tạo kết cấu để dẫn động các van có thể là SOHC. Tức là, thân bộ dẫn động thứ nhất và thân bộ dẫn động thứ hai có thể được áp dụng cho SOHC.

Ví dụ, ở các phương án cải biến từ (17-1) đến (17-3) trên đây, cơ cấu được tạo kết cấu để dẫn động các van có thể là DOHC. Tức là, thân bộ dẫn động thứ nhất và thân bộ dẫn động thứ hai có thể được áp dụng cho DOHC.

(20) Ở phương án được mô tả trên đây, thân bộ dẫn động 86 là solenoit điện từ. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Thân bộ dẫn động 86 có thể gồm cơ cấu dẫn động điện hoặc thủy lực. Ví dụ, thân bộ dẫn động 86 có thể gồm động cơ điện. Theo cách khác, thân bộ dẫn động 86 có thể gồm bơm dầu (bơm thủy lực).

(21) Ở phương án được mô tả trên đây, hai bộ phận ép xupáp nạp 77 được đỡ bởi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Dưới đây mô tả theo cách đưa ra làm ví dụ hai phương án cải biến.

(21-1) Một trong số các bộ phận ép xupáp nạp 77 được đỡ bởi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76, và bộ phận còn lại trong số các bộ phận ép xupáp nạp 77 được đỡ bởi cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Ở đây, một trong số các bộ phận ép xupáp nạp 77 được đỡ bởi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 được gọi là bộ phận ép xupáp nạp 77a, và bộ phận còn lại trong số các bộ phận ép xupáp nạp 77 được đỡ bởi cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82 được gọi là bộ phận ép xupáp nạp 77b. Một trong số các xupáp nạp 65 tiếp xúc bộ phận ép xupáp nạp 77a được gọi là xupáp nạp 65a, và bộ phận còn lại trong số các xupáp nạp 65 tiếp xúc bộ phận ép xupáp nạp 77b được gọi là xupáp nạp 65b. Khi chót nối 84 tách rời cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 ra khỏi cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, bộ phận ép xupáp nạp 77a xoay đáp lại cam nạp thứ nhất 74, và bộ phận ép xupáp nạp 77b xoay đáp lại cam nạp thứ hai 81. Do đó, xupáp nạp 65a mở và đóng với các điều kiện mở và đóng thứ nhất, và xupáp nạp 65b mở và đóng với các điều kiện mở và đóng thứ hai. Khi chót nối 84 nối cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76 với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82, các bộ phận ép xupáp nạp 77a và 77b mỗi bộ phận xoay đáp lại cam

nạp thứ hai 81. Do đó, các xupáp nạp 65a và 65b mỗi xupáp mở và đóng với các điều kiện mở và đóng thứ hai.

Theo phương án cải biến này, bộ dẫn động 85 đổi cam để mở và đóng các xupáp nạp 65a giữa cam nạp thứ nhất 74 và cam nạp thứ hai 81. Bộ dẫn động 85 đổi điều kiện mở và đóng của các xupáp nạp 65a giữa các điều kiện mở và đóng thứ nhất và thứ hai.

(21-2) Các bộ phận ép xupáp nạp 77 có thể gắn vào được và tháo ra được khỏi cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76, và có thể gắn vào được và tháo ra được khỏi cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Theo phương án cải biến này, cơ cấu vận hành van biến thiên 71 gồm bộ phận nối thay cho chốt nối 84. Bộ phận nối chuyển đổi trạng thái giữa trạng thái nối thứ nhất và trạng thái nối thứ hai. Ở trạng thái nối thứ nhất, bộ phận nối nối các bộ phận ép xupáp nạp 77 vào cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76, và ngắt nối các bộ phận ép xupáp nạp 77 với cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Ở trạng thái nối thứ nhất, các bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay đáp lại cam nạp thứ nhất 74. Do đó, các xupáp nạp 65 mở và đóng với các điều kiện mở và đóng thứ nhất ở trạng thái nối thứ nhất. Ở trạng thái nối thứ hai, bộ phận nối ngắt nối các bộ phận ép xupáp nạp 77 với cần đẩy xupáp nạp thứ nhất 76, và nối các bộ phận ép xupáp nạp 77 vào cần đẩy xupáp nạp thứ hai 82. Ở trạng thái nối thứ hai, các bộ phận ép xupáp nạp 77 xoay đáp lại cam nạp thứ hai 81. Do đó, các xupáp nạp 65 mở và đóng với các điều kiện mở và đóng thứ hai ở trạng thái nối thứ hai.

Theo phương án cải biến này, bộ dẫn động 85 chuyển đổi cam để mở và đóng mỗi xupáp trong số các xupáp nạp 65 giữa cam nạp thứ nhất 74 và cam nạp thứ hai 81. Bộ dẫn động 85 chuyển đổi các điều kiện mở và đóng của mỗi xupáp trong số các xupáp nạp 65 giữa các điều kiện mở và đóng thứ nhất và thứ hai.

(22) Ở phương án được mô tả trên đây, cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van ở cơ cấu vận hành van biến thiên 71 được phân loại là kiểu chuyển cam. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van có thể là kiểu pha cam chẳng hạn. Cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van có thể có kiểu chuyển xupáp chẳng hạn. Dưới đây mô tả theo cách đưa ra làm ví dụ hai phương án cải biến.

(22-1) Cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van được phân loại là pha cam. Bộ dẫn động 85 đẩy sớm/làm trễ trục cam 72 so với trục khuỷu chẳng hạn. Bộ dẫn động 85 đẩy sớm/làm trễ trục cam 72 so với bánh xích 73 chẳng hạn. Bộ dẫn động 85 dịch góc pha của trục cam 72. Theo đó, bộ dẫn động 85 thay đổi các điều kiện mở và đóng của ít nhất hoặc các xupáp nạp 65 hoặc các xupáp xả 67.

(22-2) Cơ cấu được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của các van được phân loại là kiểu đổi xupáp. Bộ dẫn động 85 chuyển đổi trạng thái giữa trạng thái thứ nhất và trạng thái thứ hai. Ở trạng thái thứ nhất, hai xupáp nạp 65 mở và đóng chẳng hạn. Tức là, ở trạng thái thứ nhất, bộ dẫn động 85 làm cho hai xupáp nạp 65 mở và đóng chẳng hạn. Ở trạng thái thứ hai, một trong số các xupáp nạp 65 mở và đóng trong lúc xupáp còn lại trong số các xupáp nạp 65 không mở và đóng, chẳng hạn. Tức là, ở trạng thái thứ hai, bộ dẫn động 85 làm cho một trong số các xupáp nạp 65 mở và đóng, và làm cho xupáp còn lại trong số các xupáp nạp 65 không mở hoặc đóng. Ở đây, xupáp còn lại trong số các xupáp nạp 65 được gọi là xupáp nạp 65c. Bộ phận ép xupáp nạp 77 ép vào xupáp nạp 65c được gọi là bộ phận ép xupáp nạp 77c. Bộ dẫn động 85 thực hiện việc nối và ngắt nối giữa xupáp nạp 65c và bộ phận ép xupáp nạp 77c, chẳng hạn. Ở trạng thái thứ nhất, bộ dẫn động 85 nối xupáp nạp 65c vào bộ phận ép xupáp nạp 77c. Ở trạng thái thứ hai, bộ dẫn động 85 ngắt nối xupáp nạp 65c khỏi bộ phận ép xupáp nạp 77c, chẳng hạn. Theo đó, bộ dẫn động 85 thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp nạp 65c.

(23) Ở phương án được mô tả trên đây, một lỗ xi lanh K được bố trí. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Số lượng của các lỗ xi lanh K có thể là nhiều hơn một. Ở phương án được mô tả trên đây, động cơ 27 được phân loại là động cơ một xi lanh. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Động cơ 27 có thể được phân loại là động cơ nhiều xi lanh.

(24) Ở phương án được mô tả trên đây, hai xupáp nạp 65 được bố trí. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Số lượng của các xupáp nạp 65 có thể là một. Số lượng của các xupáp nạp 65 có thể nhiều hơn hai. Theo cách tương tự, số lượng của các xupáp xả 67 cũng có thể được thay đổi.

(25) Ở phương án được mô tả trên đây, khung chính 4 không kéo dài tới vị trí

về phía sau hơn so với động cơ 27. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Ví dụ, khung chính 4 có thể kéo dài tới vị trí về phía sau hơn so với động cơ 27.

(26) Ở phương án được mô tả trên đây, yên 31 gồm phần ngồi thứ hai 33. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Phần ngồi thứ hai 33 có thể được bỏ qua. Yên 31 có thể gồm chỉ mình phần ngồi thứ nhất 32.

Theo phương án cải biến này, đầu sau 32re của phần ngồi thứ nhất 32 có thể tương ứng với đầu sau 31re của yên 31.

(27) Ở phương án được mô tả trên đây, một bánh trước 25 được bố trí. Tuy nhiên, sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này. Số lượng của các bánh trước 25 có thể là hai. Ở phương án được mô tả trên đây, một bánh sau 44 được bố trí. Sáng chế không bị giới hạn ở kết cấu này và số lượng của các bánh sau 44 có thể là hai.

(28) Phương án trên đây và mỗi phương án trong số các phương án cải biến được mô tả ở các đoạn từ (1) đến (27) có thể được thay đổi thêm khi cần thiết bằng cách thay thế hoặc kết hợp các kết cấu của chúng với các kết cấu của các phương án cải biến khác.

Yêu cầu bảo hộ

1. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), cụ thể là phương tiện giao thông kiểu xe gắn máy, bao gồm:

ống cổ (3) có trục tâm (A) được nằm ở vị trí trên mặt phẳng giữa phương tiện (C) vuông góc với phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

khung chính (4) được nối vào ống cổ (3) và kéo dài về phía sau theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ ống cổ (3) trên mặt phẳng giữa phương tiện (C) trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

cơ cấu lái (21) được đỡ bởi ống cổ (3);

bánh trước (25) được đỡ bởi cơ cấu lái (21);

động cơ (27) được đỡ bởi khung chính (4);

yên (31) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với khung chính (4);

tấm che giữa (51) được nằm phía trên khung chính (4) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và kéo dài tới yên (31);

thanh đế chân (34) được nằm thấp hơn so với yên (31) và kéo dài tới vị trí sang phải hơn so với yên (31) và tới vị trí sang trái hơn so với yên (31);

tấm che phải (53R) được nằm sang phải của khung chính (4); và

tấm che trái (53L) được nằm sang trái của khung chính (4),

yên (31) và tấm che giữa (51) tạo ra khoảng không lõm (E) ở phía trước yên (31) theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và phía trên tấm che giữa (51) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

động cơ (27) gồm:

cụm xi lanh (28);

cụm xi lanh (28) tạo ra lỗ xi lanh (K) và đường dẫn thứ nhất (Mi) bên trong

cụm xi lanh (28),

lỗ xi lanh (K) định tâm trên trục xi lanh (B),

trục xi lanh (B) đi qua vị trí phía trên bánh trước (25) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) mà không gối chồng bánh trước (25) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

xupáp thứ nhất (65) được nằm bên trong cụm xi lanh (28); và

cơ cấu vận hành van biến thiên (71) được tạo kết cấu để dẫn động xupáp thứ nhất (65),

đường dẫn thứ nhất (Mi) nối thông với lỗ xi lanh (K) và được tạo kết cấu để mở và đóng với xupáp thứ nhất (65),

cơ cấu vận hành van biến thiên (71) gồm:

bộ dẫn động thứ nhất (85) được tạo kết cấu để thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp thứ nhất (65),

bộ dẫn động thứ nhất (85) gồm:

thân bộ dẫn động thứ nhất (86) được gắn vào cụm xi lanh (28) và được tạo kết cấu để sinh công suất để thay đổi các điều kiện mở và đóng của xupáp thứ nhất (65),

thân bộ dẫn động thứ nhất (86) kéo dài hoặc sang phải hoặc sang trái từ cụm xi lanh (28) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

thân bộ dẫn động thứ nhất (86) toàn bộ được nằm sang trái của tấm che phải (53R) và sang phải của tấm che trái (53L) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), toàn bộ được nằm cao hơn so với thanh đỡ chân (34) và toàn bộ được nằm thấp hơn so với yên (31), và

thân bộ dẫn động thứ nhất (86) toàn bộ gối chồng tấm che phải (53R) và tấm che trái (53L) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), khác biệt ở chỗ:

cụm xi lanh (28) được nằm phía dưới khung chính (4) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1);

ít nhất một phần của thân bộ dẫn động thứ nhất (86) được nằm ở vị trí hoặc sang phải hoặc sang trái của khung chính (4) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), trong đó thân bộ dẫn động thứ nhất (86) toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với yên (31), và thân bộ dẫn động thứ nhất (86) toàn bộ được nằm ra phía trước hơn so với thanh đỡ chân (34).

2. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm 1, khác biệt ở chỗ yên (31) gồm:

phần ngồi thứ nhất (32) được tạo kết cấu cho người điều khiển (F) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) ngồi trên, và

trong đó:

theo giả thiết là vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) giữa vị trí độ cao (PzA) của phần ngồi thứ nhất (32) và vị trí độ cao (PzB) của thanh đỡ chân (34) là vị trí độ cao thứ nhất (Pz1),

vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) giữa vị trí độ cao (PzA) của phần ngồi thứ nhất (32) và vị trí độ cao thứ nhất (Pz1) là vị trí độ cao thứ hai (Pz2), và

vị trí độ cao của điểm giữa theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) giữa vị trí độ cao thứ nhất (Pz1) và vị trí độ cao (PzB) của thanh đỡ chân (34) là vị trí độ cao thứ ba (Pz3),

thân bộ dẫn động thứ nhất (86) kéo dài theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ cụm xi lanh (28) toàn bộ được nằm thấp hơn so với vị trí độ cao thứ hai (Pz2) và cao hơn so với vị trí độ cao thứ ba (Pz3) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

3. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ khoảng cách (D) giữa tấm che phải (53R) và tấm che trái (53L) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trở nên nhỏ hơn theo hướng xuống phía dưới theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ vị trí của thân bộ dẫn động thứ nhất (86) trên mặt cắt

đi qua thân bộ dẫn động thứ nhất (86) và vuông góc với phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

4. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, khác biệt ở chỗ khoảng cách (D) giữa tấm che phải (53R) và tấm che trái (53L) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trở nên nhỏ hơn theo hướng về phía sau theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) từ vị trí của thân bộ dẫn động thứ nhất (86) trên mặt cắt đi qua thân bộ dẫn động thứ nhất (86) và vuông góc với hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

5. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, khác biệt ở chỗ tấm che phải (53R) gồm:

tấm che phải thứ nhất (54R); và

tấm che phải thứ hai (55R) được nằm ở phía trước tấm che phải thứ nhất (54R) theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

tấm che trái (53L) gồm:

tấm che trái thứ nhất (54L); và

tấm che trái thứ hai (55L) được nằm ở phía trước tấm che trái thứ nhất (54L) theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

thân bộ dẫn động thứ nhất (86) gối chồng tấm che phải thứ hai (55R) và tấm che trái thứ hai (55L) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

tấm che phải thứ hai (55R) được nằm sang phải hơn so với tấm che phải thứ nhất (54R) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), và

tấm che trái thứ hai (55L) được nằm sang trái hơn so với tấm che trái thứ nhất (54L) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên

(1).

6. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm 5, khác biệt ở chỗ tấm che phải thứ nhất (54R) tách biệt với tấm che phải thứ hai (55R),

tấm che phải thứ nhất (54R) nhỏ hơn so với tấm che phải thứ hai (55R) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

tấm che trái thứ nhất (54L) tách biệt với tấm che trái thứ hai (55L), và

tấm che trái thứ nhất (54L) nhỏ hơn so với tấm che trái thứ hai (55L) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

7. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm 5 hoặc 6, khác biệt ở chỗ tấm che phải thứ nhất (54R) đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động thứ nhất (86) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86) tới vị trí về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86),

tấm che phải thứ hai (55R) được nằm phía dưới tấm che phải thứ nhất (54R) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

tấm che trái thứ nhất (54L) đi qua vị trí phía trên thân bộ dẫn động thứ nhất (86) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và kéo dài từ vị trí ra phía trước hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86) tới vị trí về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86), và

tấm che trái thứ hai (55L) được nằm phía dưới tấm che trái thứ nhất (54L) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên

(1).

8. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ cụm xi lanh (28) gồm:

bộ phận xi lanh (61);

đầu xi lanh (62) được bố trí phía trên bộ phận xi lanh (61) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1); và

nắp đầu xi lanh (63) được bố trí phía trên đầu xi lanh (62) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), và

thân bộ dẫn động thứ nhất (86) gối chồng ít nhất hoặc đầu xi lanh (62) hoặc nắp đầu xi lanh (63) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

9. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ thân bộ dẫn động thứ nhất (86) toàn bộ được nằm ở vị trí hoặc sang phải hoặc sang trái của mặt phẳng giữa phương tiện (C) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), và

trục xi lanh (B) được nằm tại vị trí được dịch từ mặt phẳng giữa phương tiện (C) về phía thân bộ dẫn động thứ nhất (86).

10. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt bởi:

giá treo thứ nhất (13) được đỡ bởi khung chính (4) và được tạo kết cấu để đỡ cụm xi lanh (28), trong đó:

giá treo thứ nhất (13) gồm:

đầu trên (13a) được nằm ra phía trước hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và cao hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và được nối vào khung chính (4);

đầu dưới (13b) được nằm về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) và thấp hơn so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi

chân đế hai bên (1) và được nối vào cụm xi lanh (28); và

tay đòn (13c) đi qua vị trí về phía sau hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86) và kéo dài từ đầu trên (13a) của giá treo thứ nhất (13) tới đầu dưới (13b) của giá treo thứ nhất (13).

11. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm 10, khác biệt ở chỗ giá treo thứ nhất (13) gối chồng thân bộ dẫn động thứ nhất (86) trên hình chiếu nhìn từ trên xuống của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

12. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, khác biệt bởi:

bộ tản nhiệt (111) được nằm ra phía trước hơn theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với cụm xi lanh (28); và

ống dẫn thứ nhất (121) được nối thông với bộ tản nhiệt (111),

trong đó:

ống dẫn thứ nhất (121) có phần thứ nhất (121a) gối chồng thân bộ dẫn động thứ nhất (86) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1),

phần thứ nhất (121a) được nằm ra phía ngoài hơn theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) so với thân bộ dẫn động thứ nhất (86),

phần thứ nhất (121a) được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải (53R) và sang phải của tấm che trái (53L) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1), và phần thứ nhất (121a) toàn bộ gối chồng tấm che phải (53R) và tấm che trái (53L) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1).

13. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai bên (1) theo điểm 12, khác biệt bởi:

bộ điều nhiệt (117) được nối thông với ống dẫn thứ nhất (121), trong đó:

bộ điều nhiệt (117) được bố trí nằm hoặc sang phải hoặc sang trái của cụm xi lanh (28) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân đế hai

bên (1),

bộ điều nhiệt (117) được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải (53R) và sang phải của tấm che trái (53L) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1), và

bộ điều nhiệt (117) toàn bộ gói chùng tấm che phải (53R) và tấm che trái (53L) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1).

14. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm 13, khác biệt bởi:

bơm nước (105) được bố trí nằm hoặc sang phải hoặc sang trái của cụm xi lanh (28) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1), trong đó:

bơm nước (105) được nằm toàn bộ sang trái của tấm che phải (53R) và sang phải của tấm che trái (53L) theo phương ngang (Y) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1), và

bơm nước (105) toàn bộ gói chùng tấm che phải (53R) và tấm che trái (53L) trên hình chiếu nhìn từ một bên của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1).

15. Phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 14, khác biệt bởi:

bộ lọc không khí (37) được nằm phía dưới yên (31) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) và phía sau cụm xi lanh (28) theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1); và

bình nhiên liệu (39) được nằm phía dưới yên (31) theo hướng lên - xuống (Z) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1) và phía sau bộ lọc không khí (37) theo phương bề dọc (X) của phương tiện giao thông kiểu ngồi chân để hai bên (1).

FIG. 1

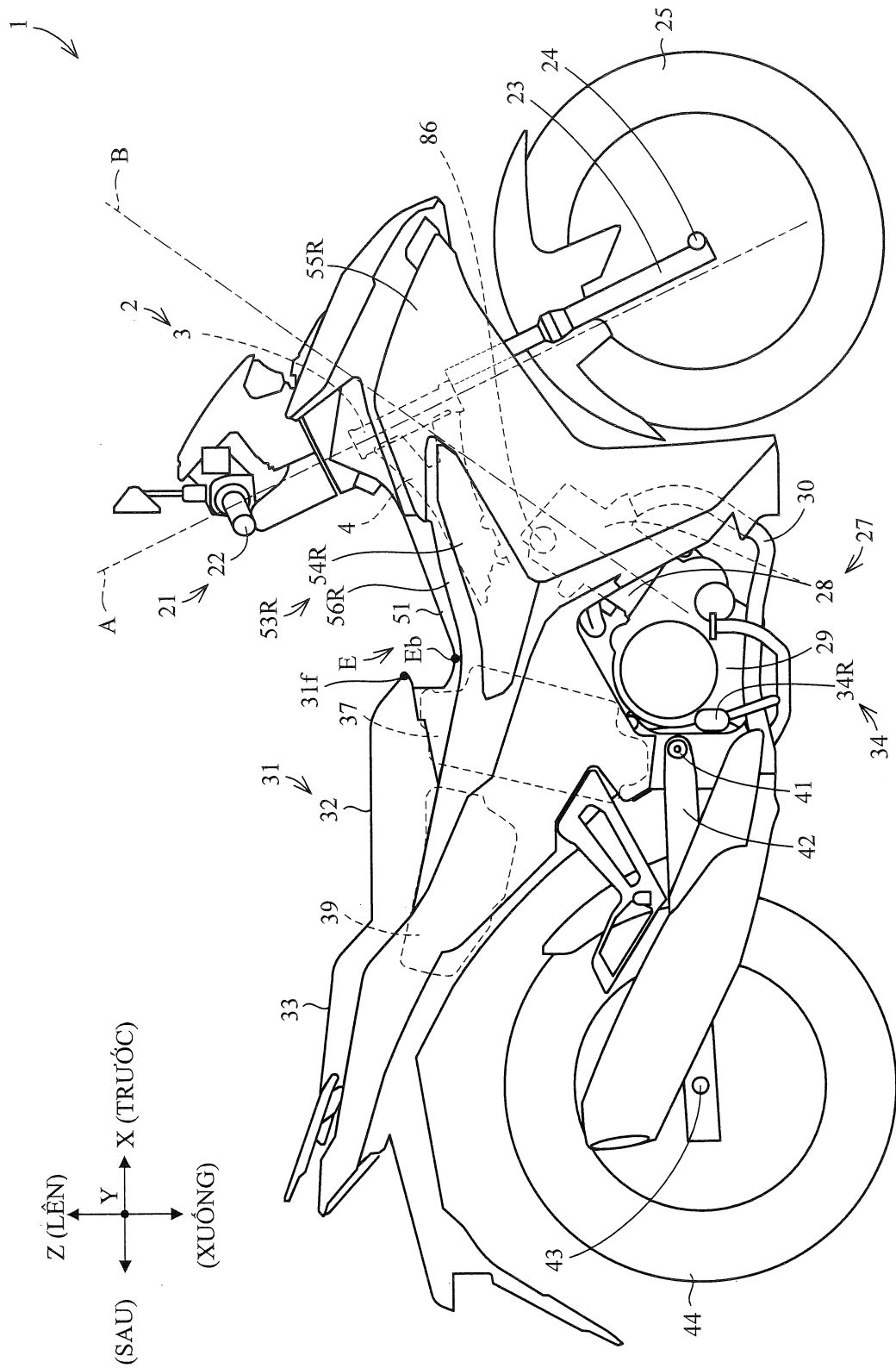


FIG. 2

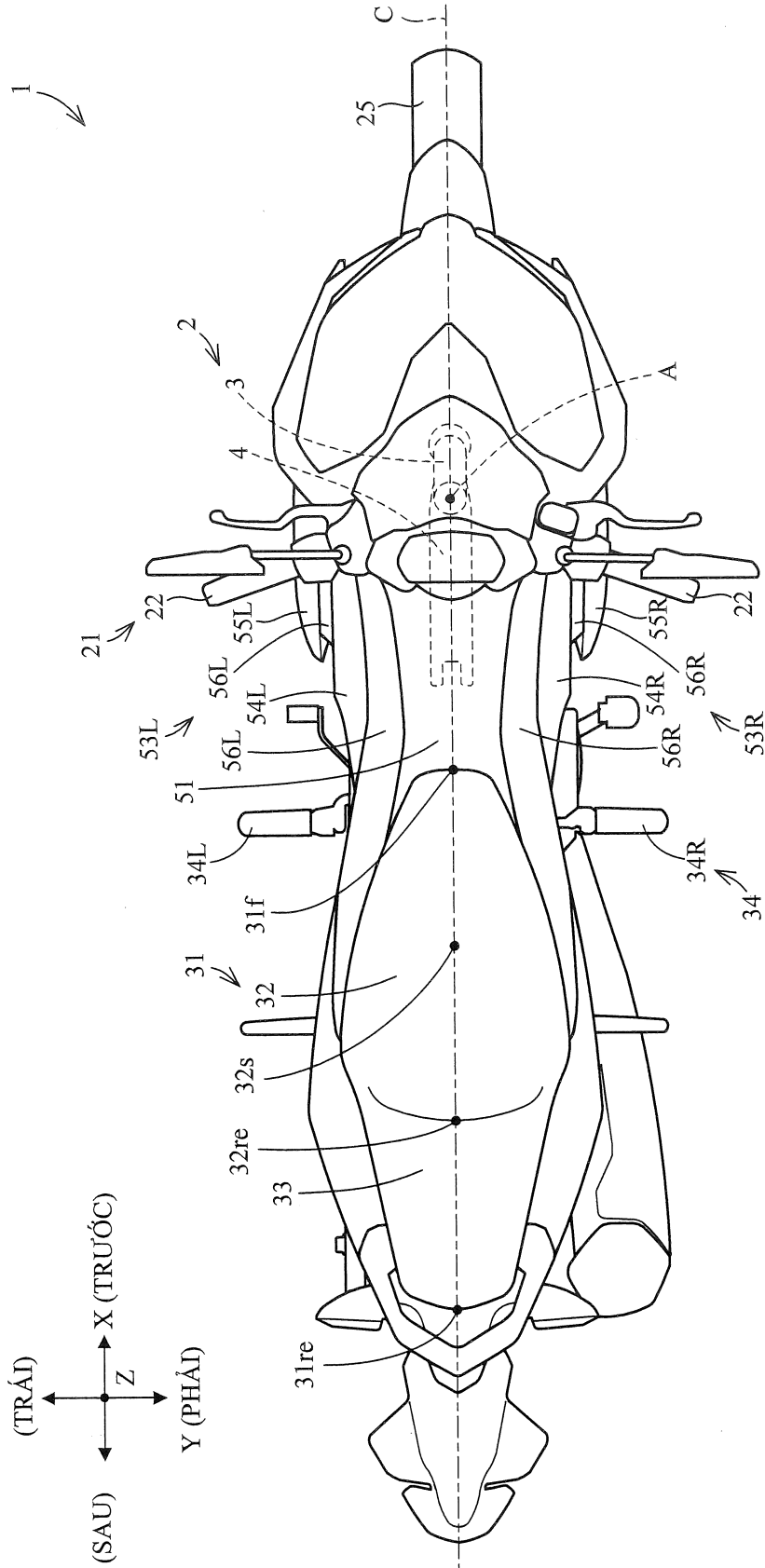


FIG. 3

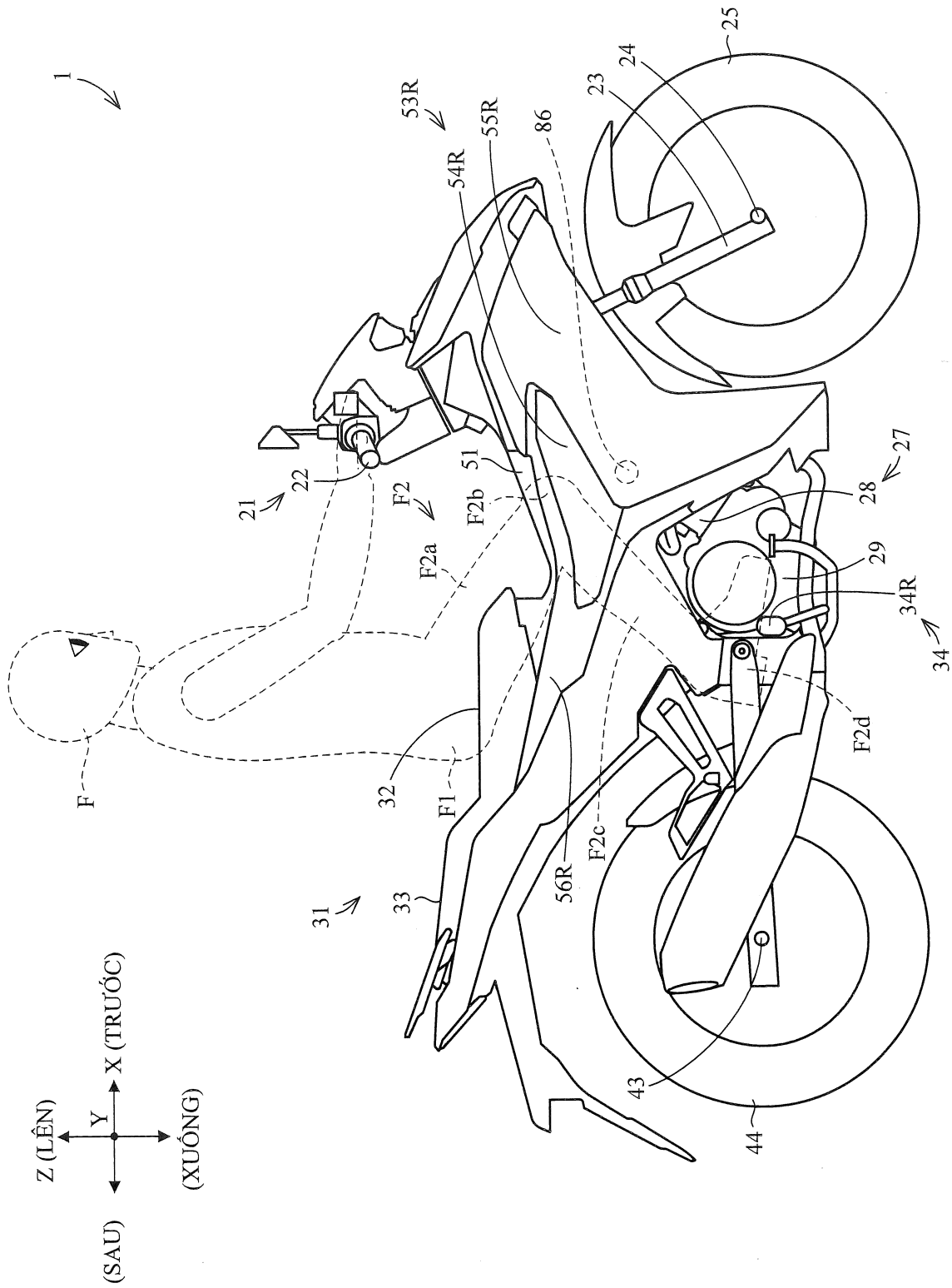


FIG. 4

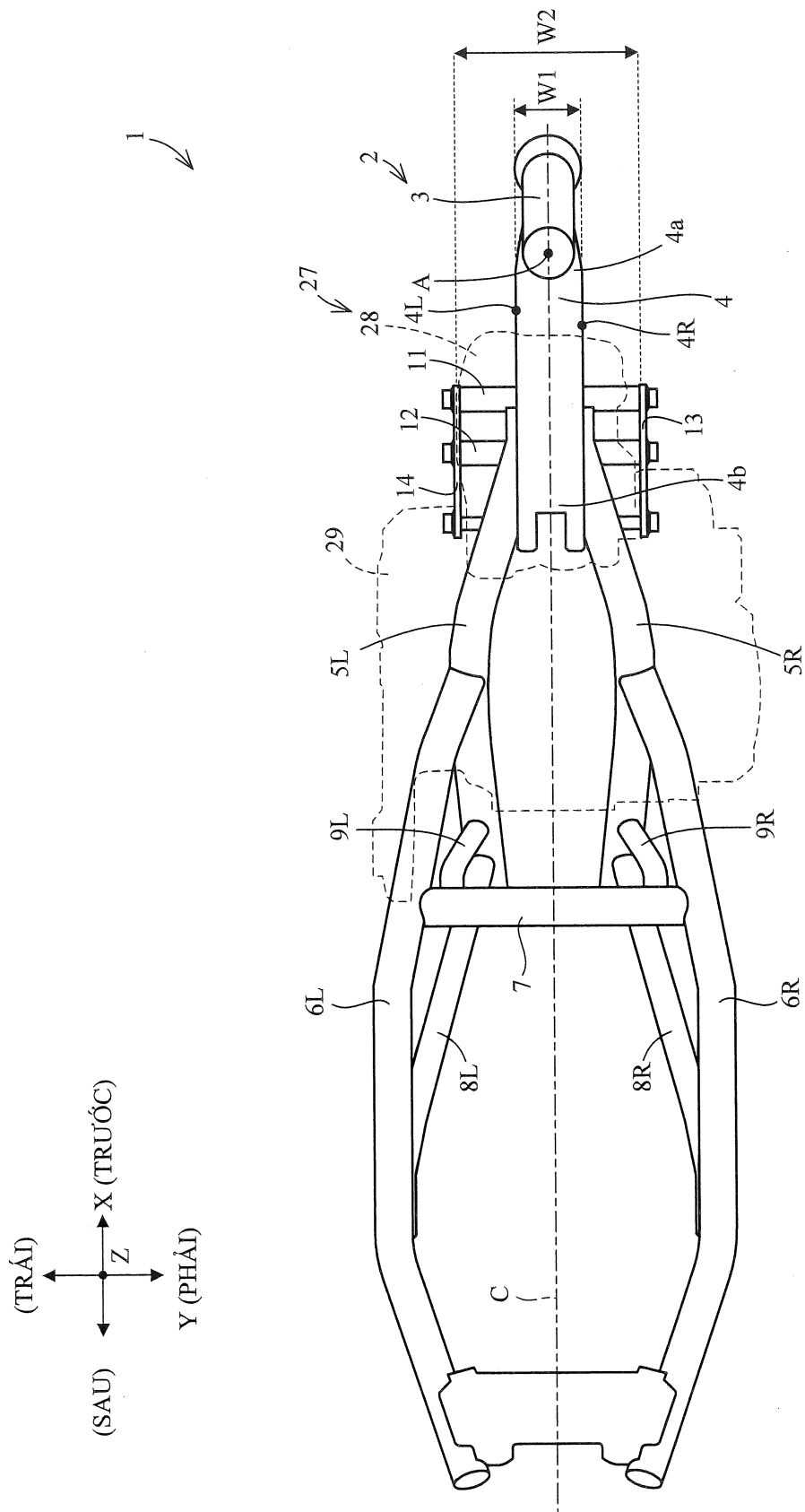
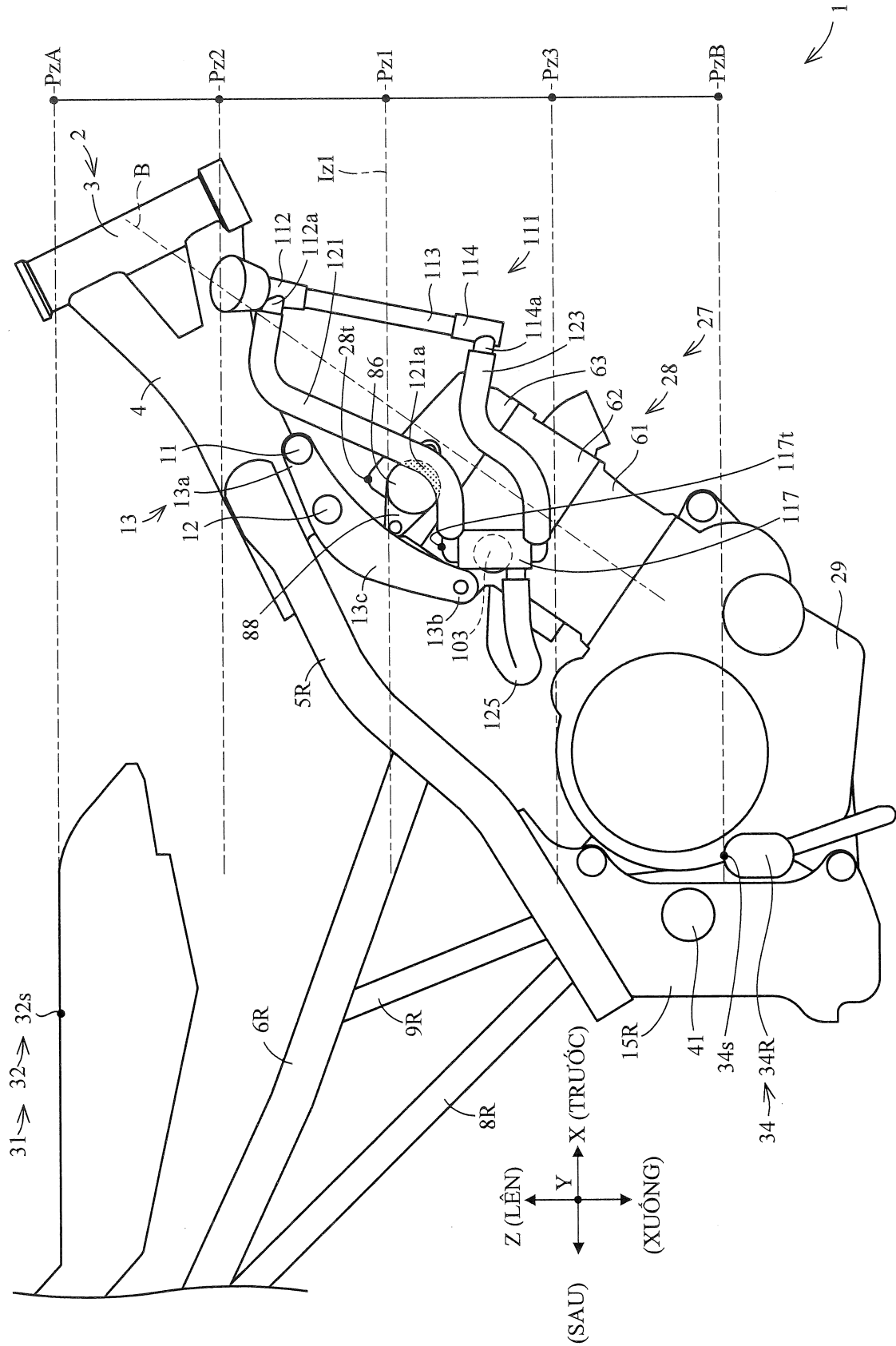


FIG. 5



7/19

FIG. 7

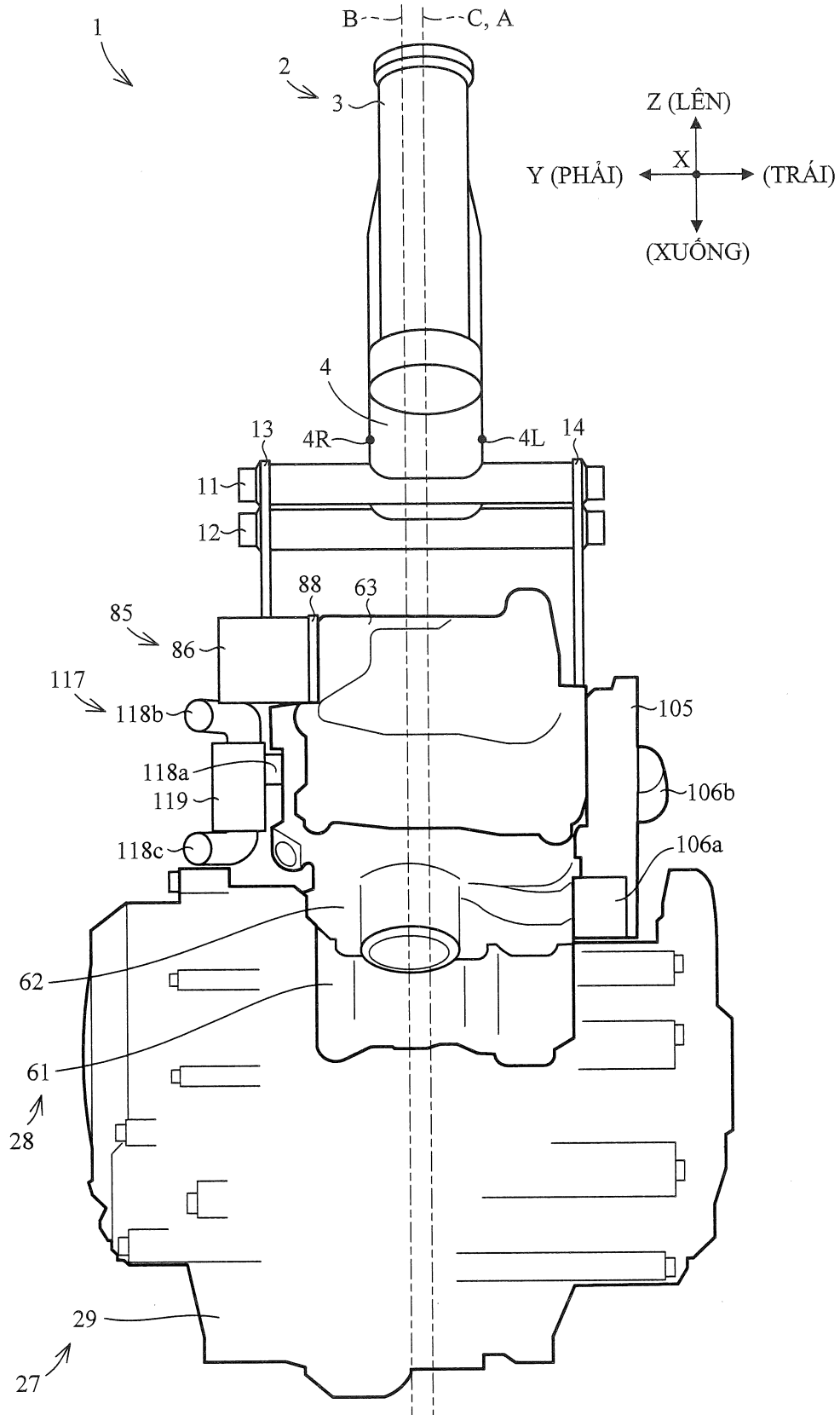


FIG. 8

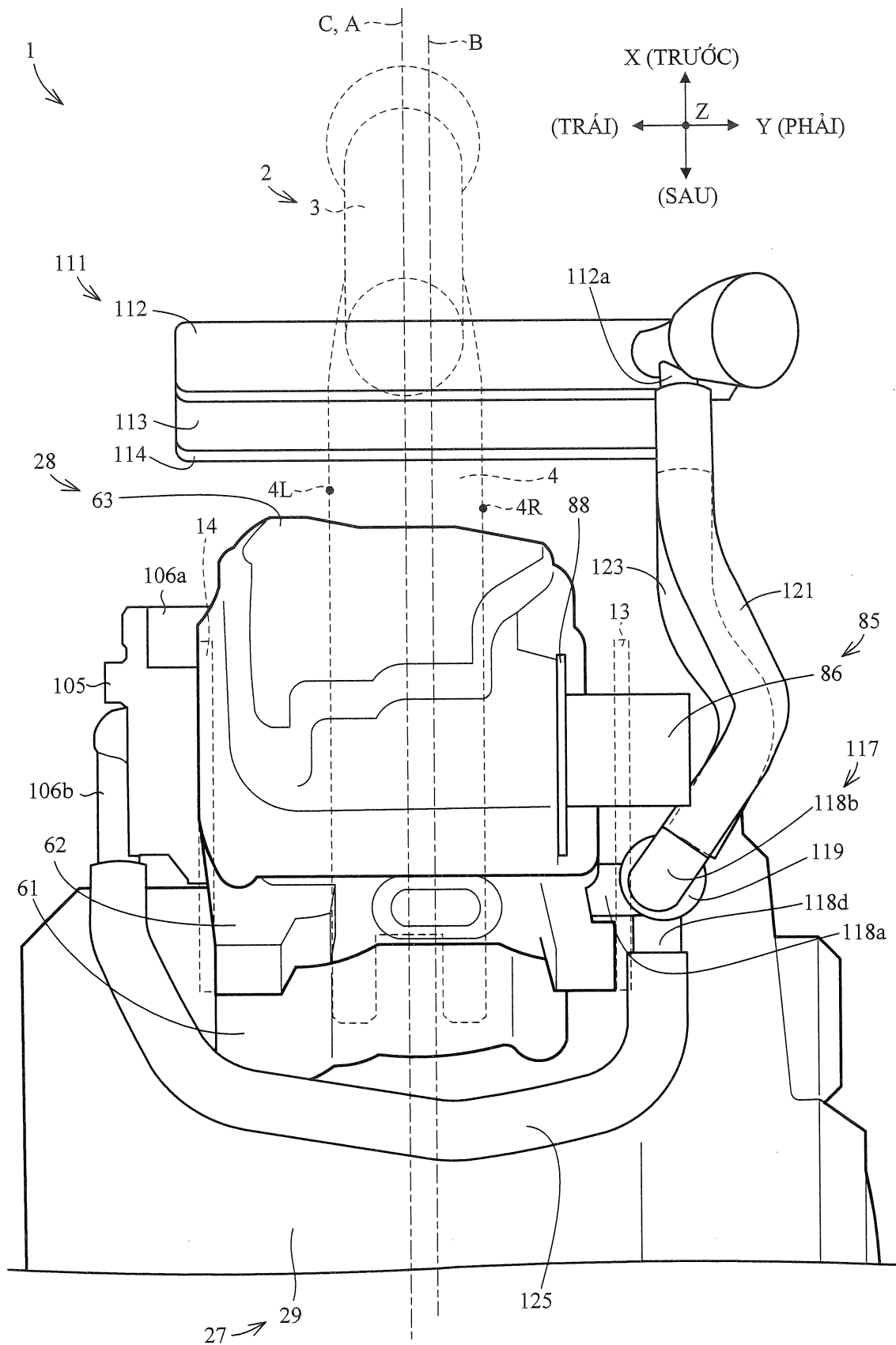
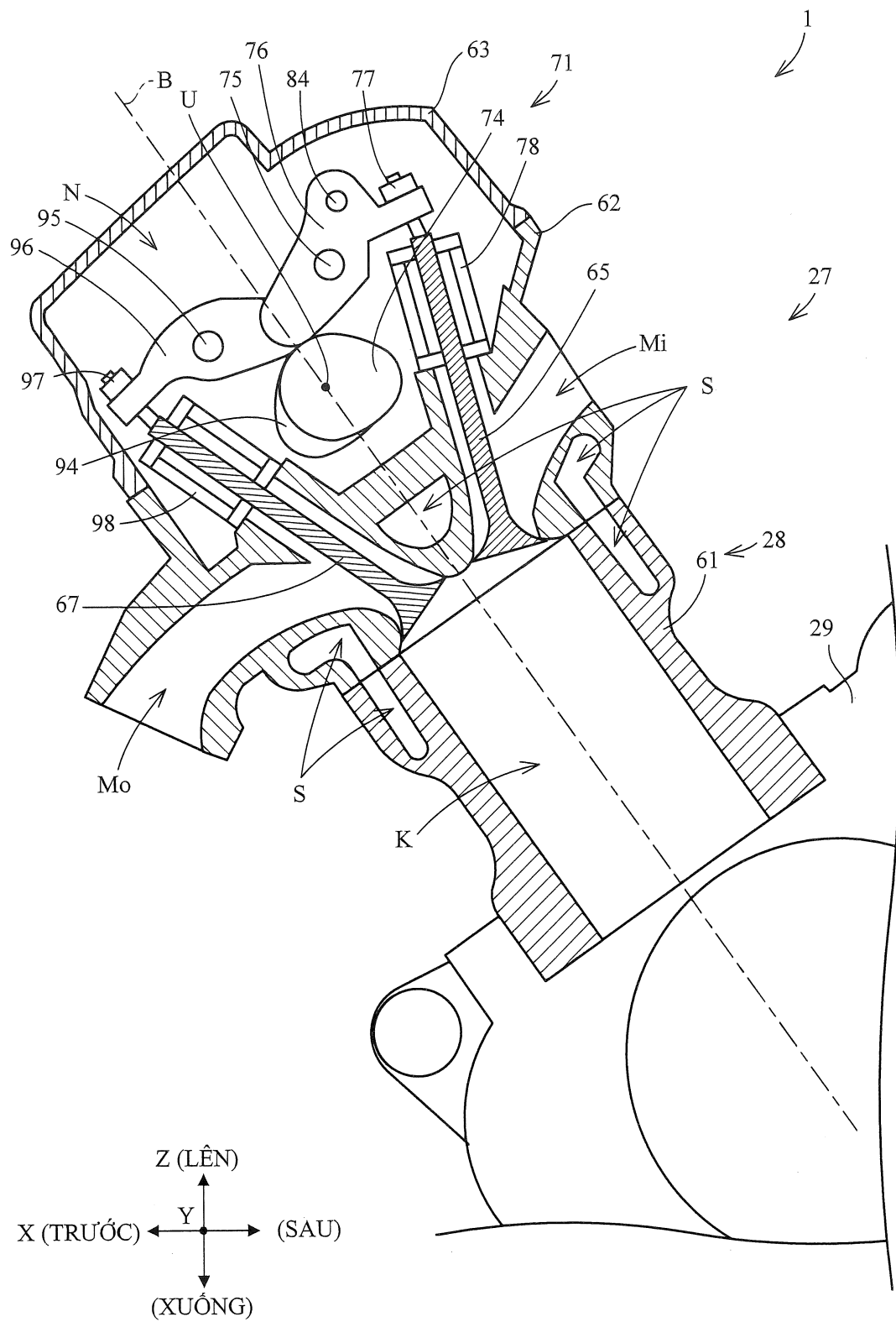
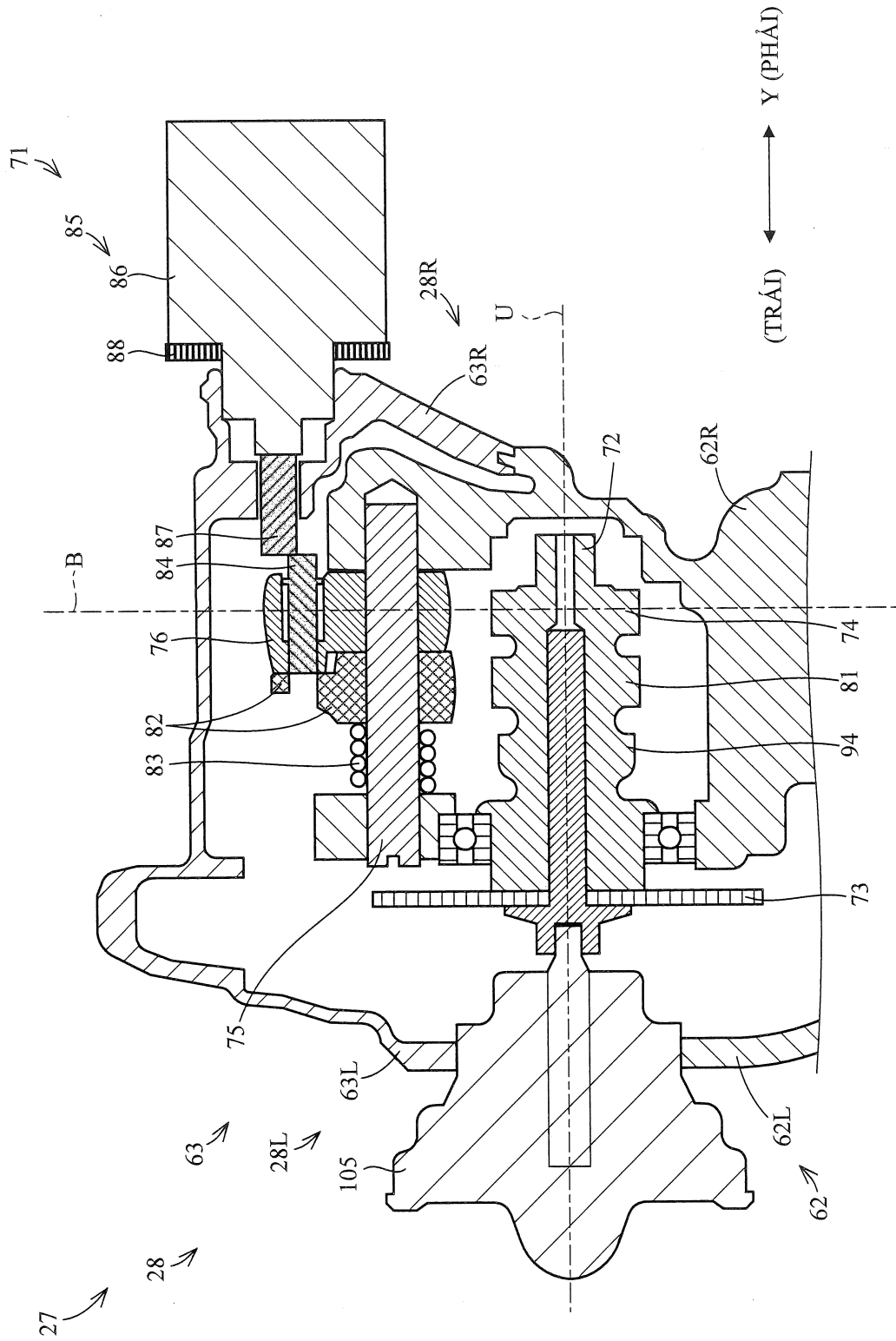


FIG. 9



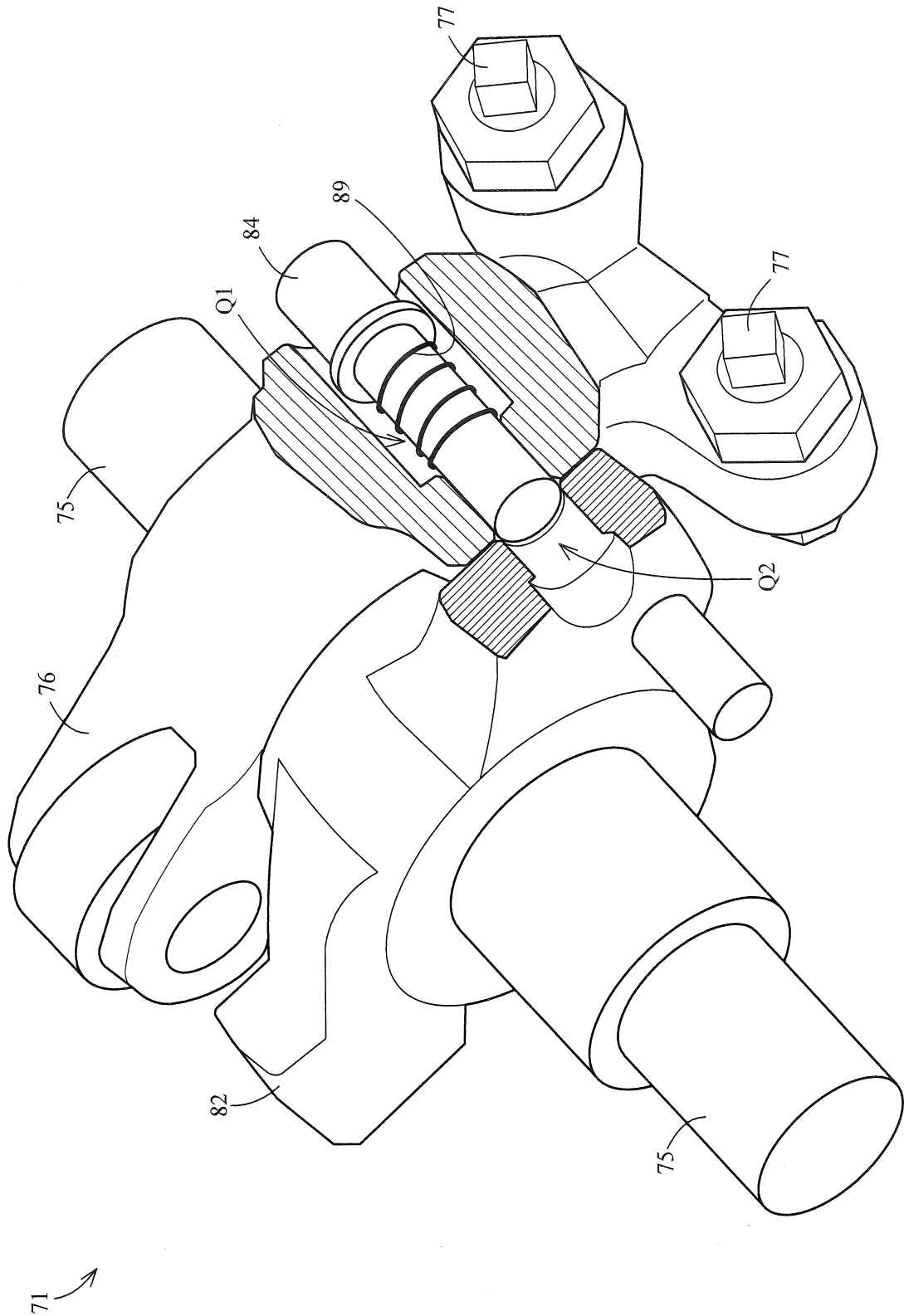
10/19

FIG. 10



11/19

FIG. 11



12/19

FIG. 12

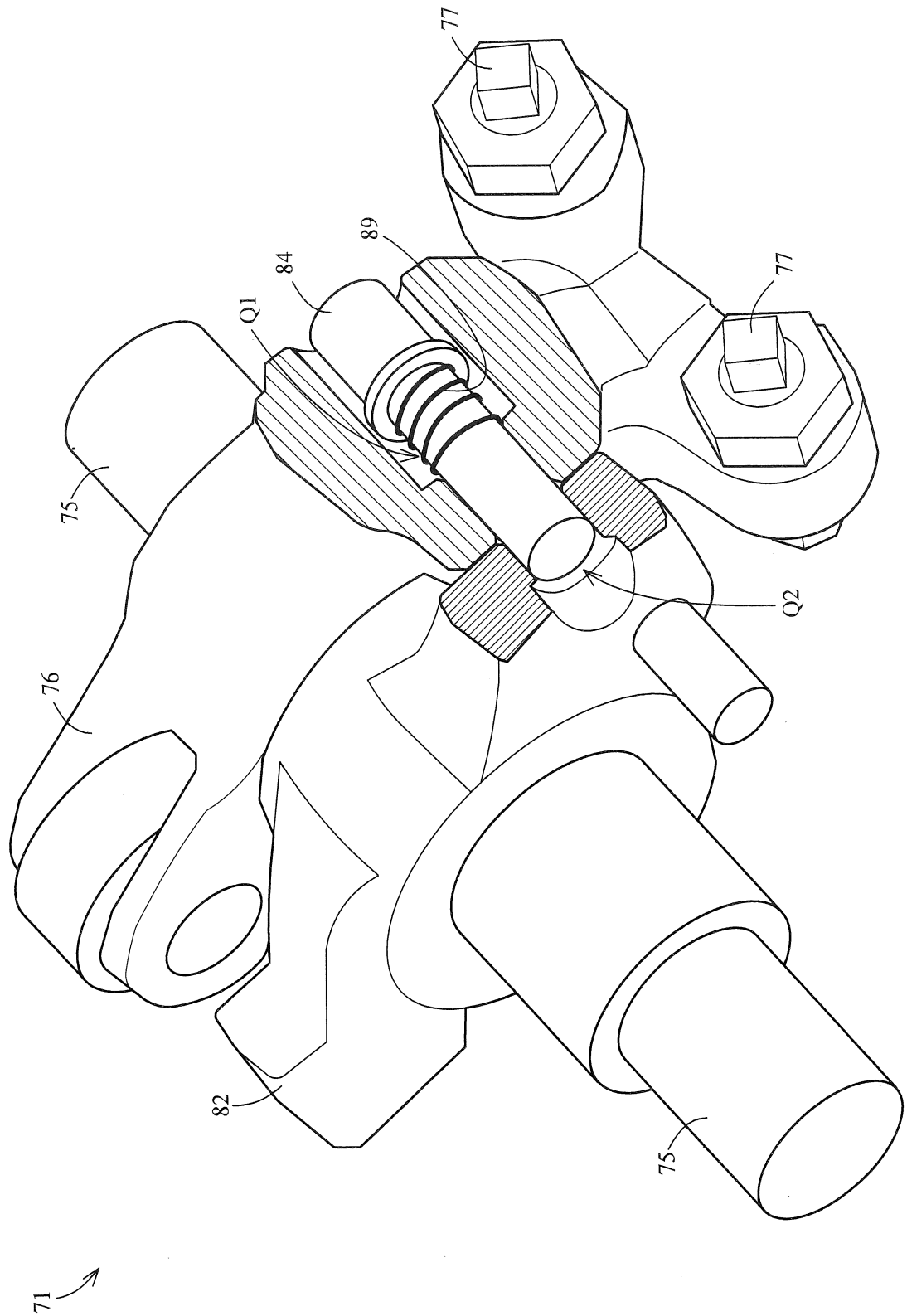


FIG. 13

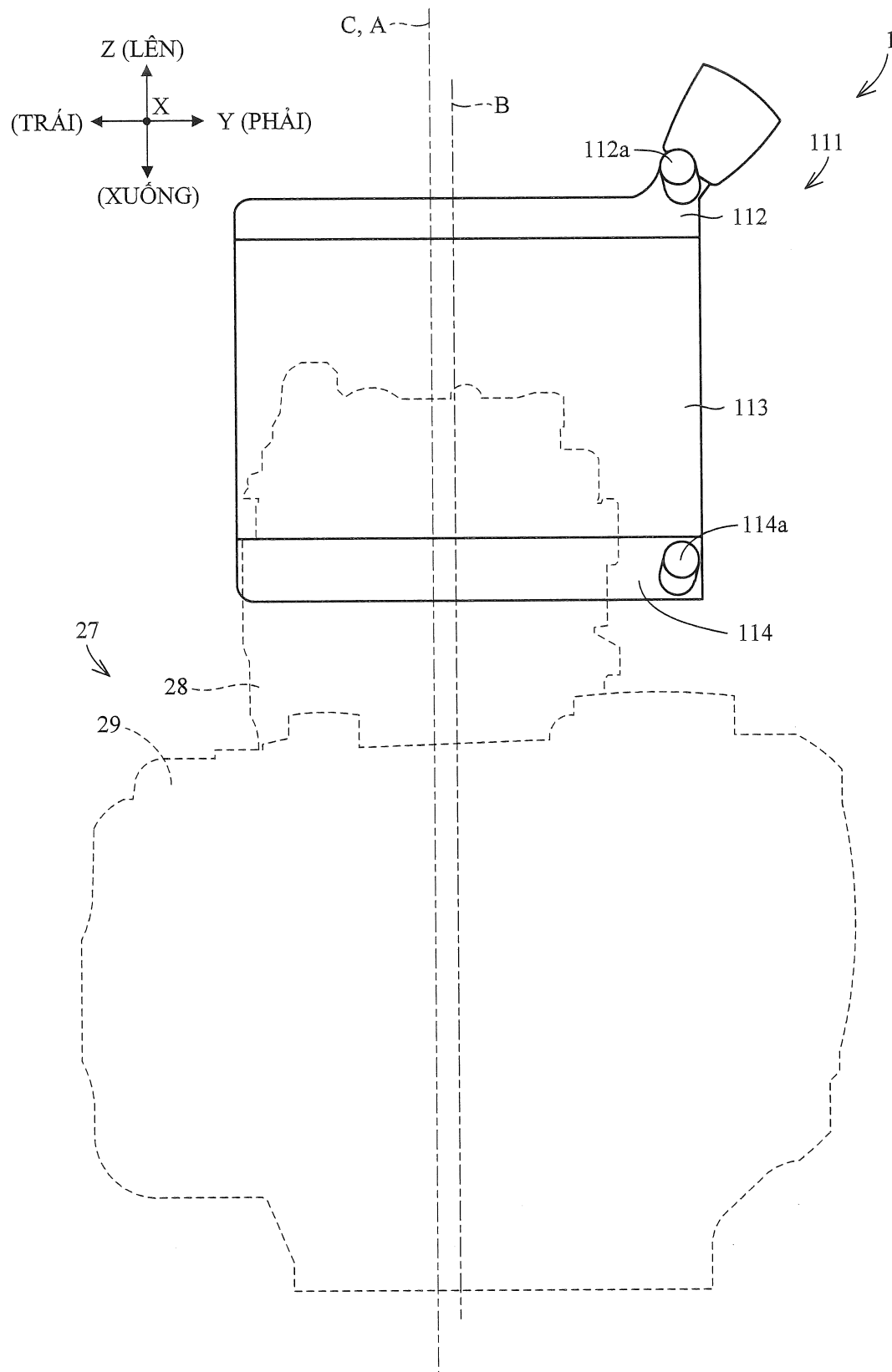


FIG. 14

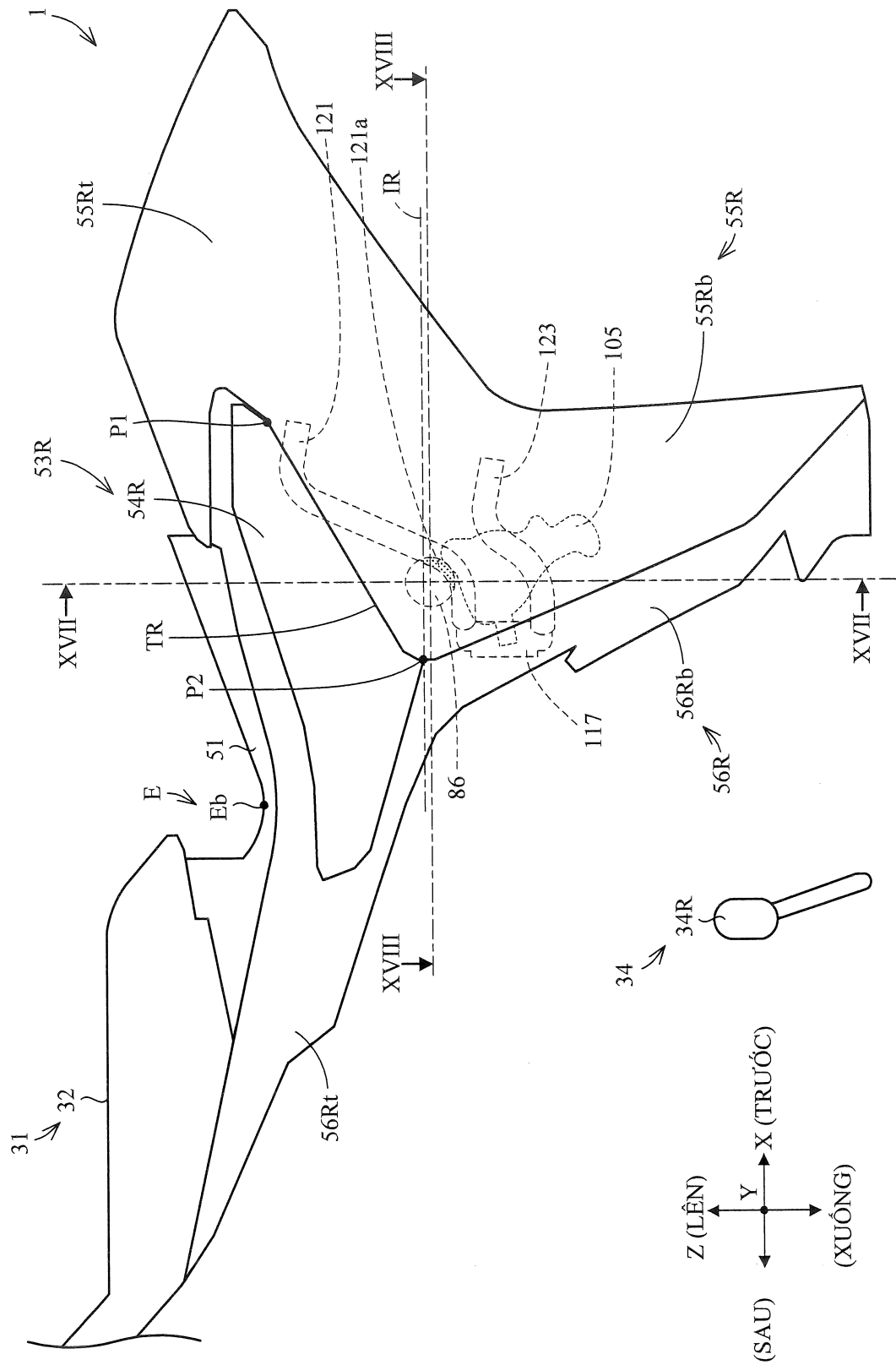


FIG. 15

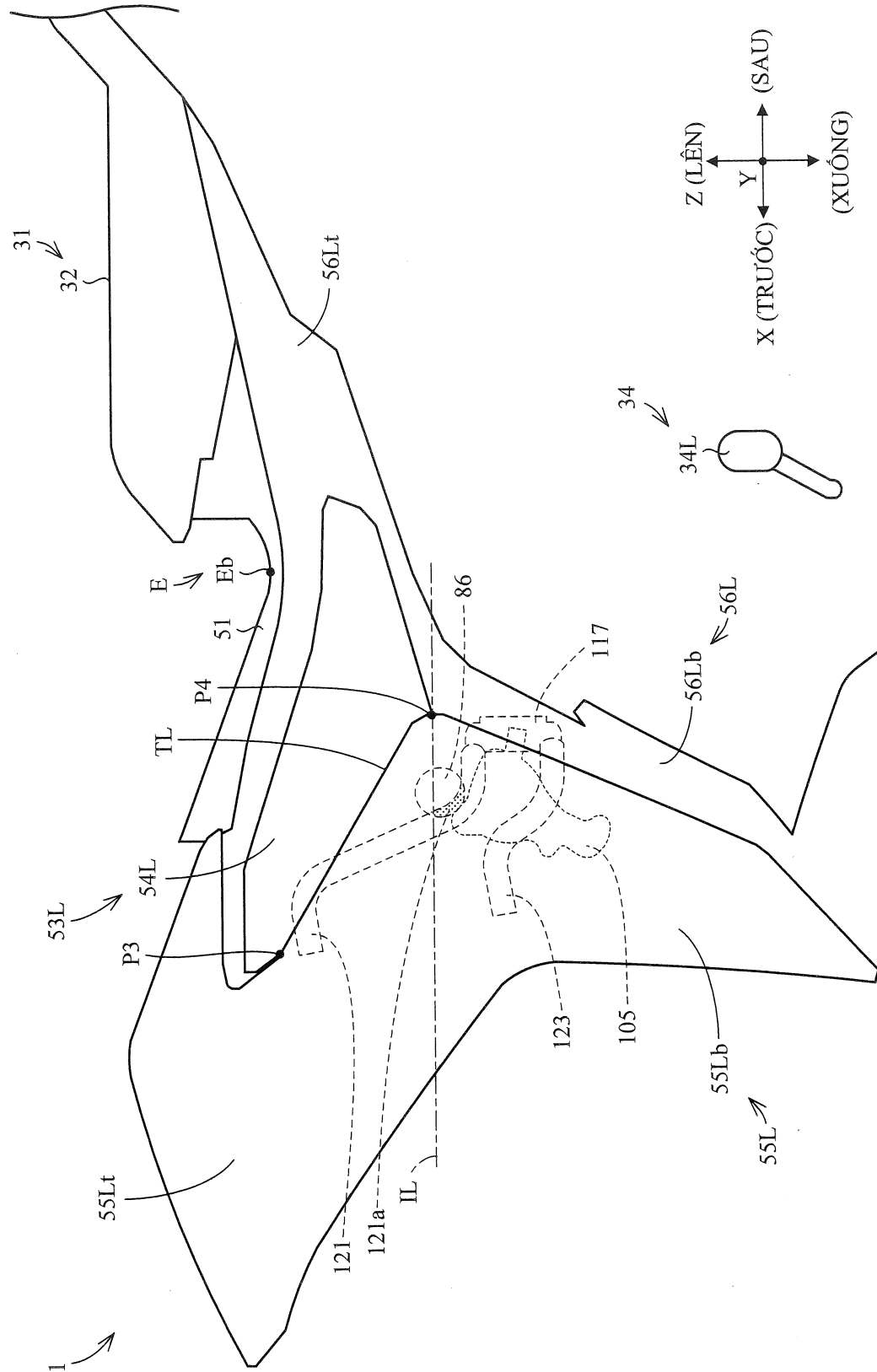
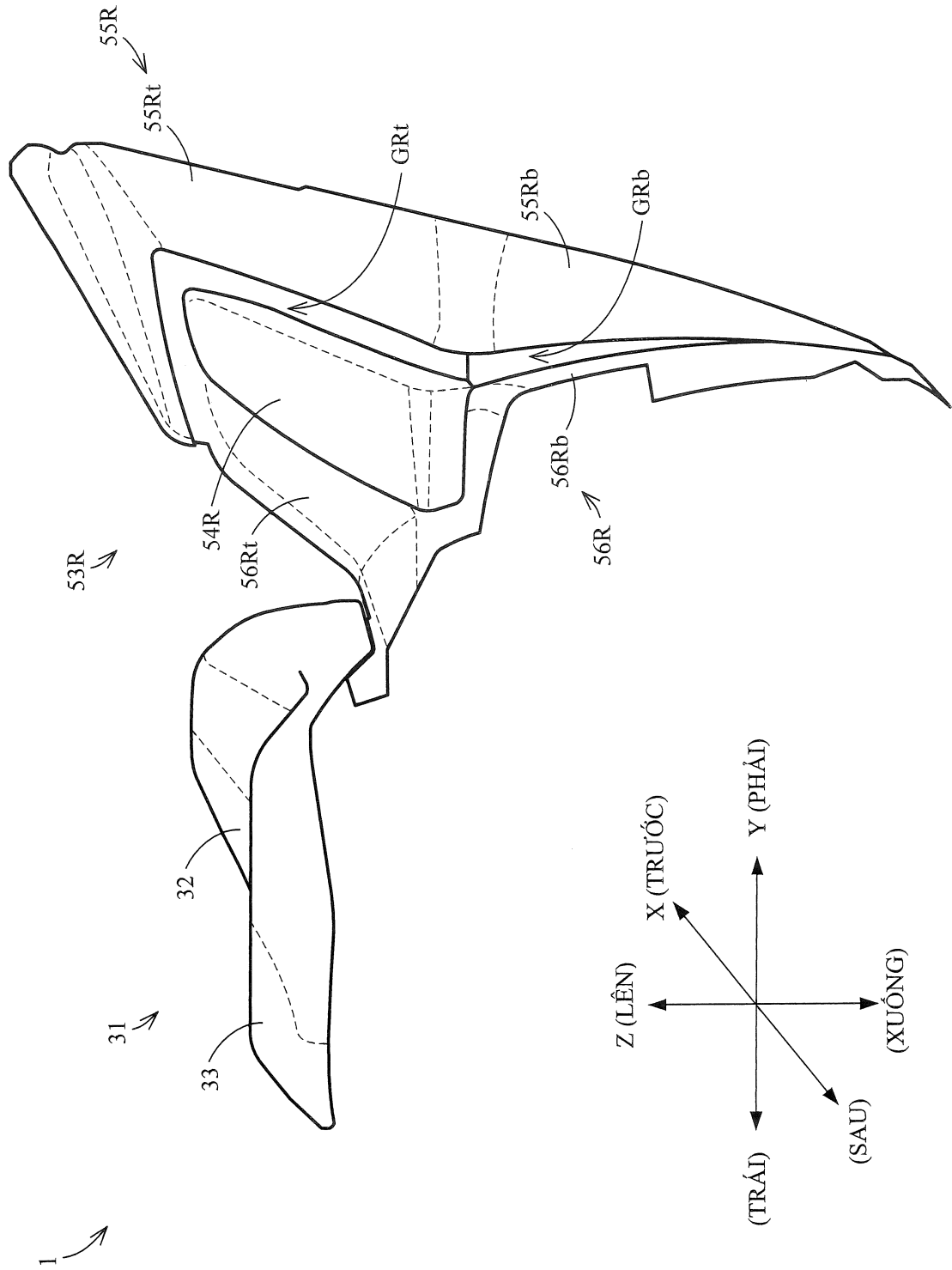


FIG. 16



17/19

FIG. 17

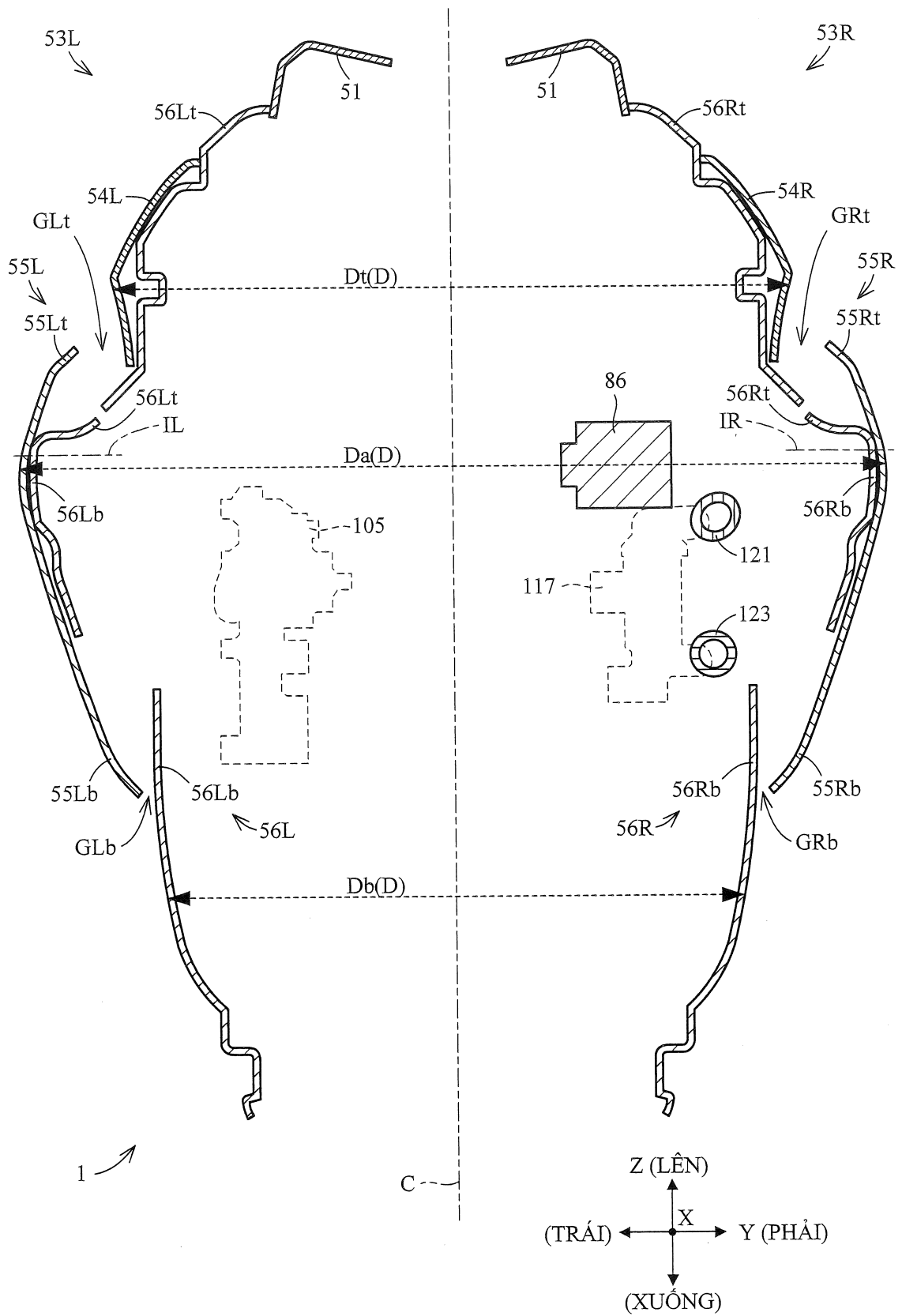


FIG. 18

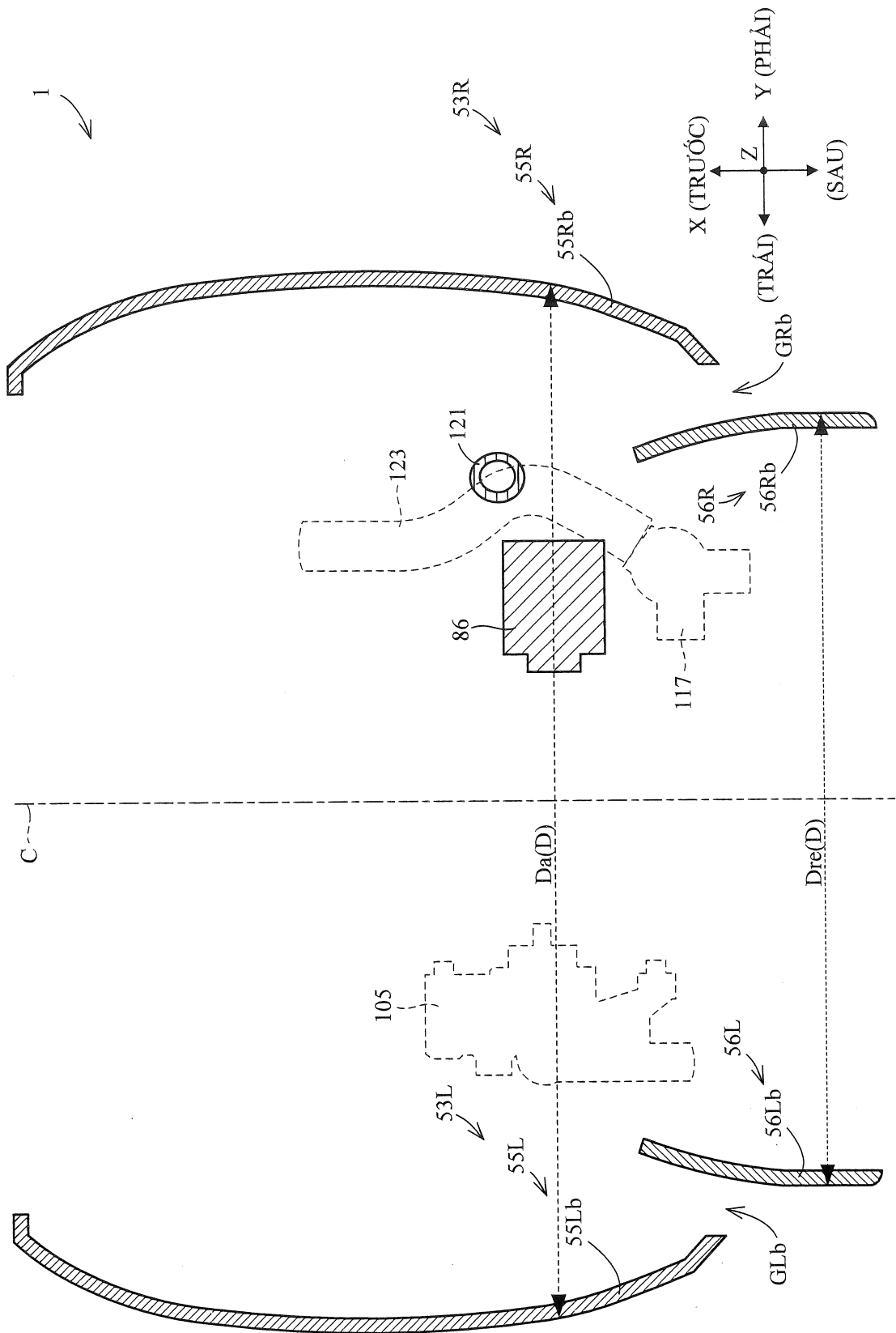


FIG. 19

