



(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)



1-0049468

(51)^{2022.01} B62K 11/10

(13) B

(21) 1-2023-02219

(22) 25/08/2021

(86) PCT/JP2021/031171 25/08/2021

(87) WO 2022/102205 A1 19/05/2022

(30) 2020-187414 10/11/2020 JP

(45) 25/08/2025 449

(43) 25/07/2023 424A

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

1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 1078556, Japan

(72) HASEGAWA Junko (JP); NAKAGAWA Hideaki (JP); SUZUKI Kazuhiro (JP);

IWASAKI Kenjiro (JP); YANAGI Kenji (JP); IGARASHI Noriaki (JP);

TAKAHASHI Keisuke (JP); KUROSAWA Chinatsu (JP).

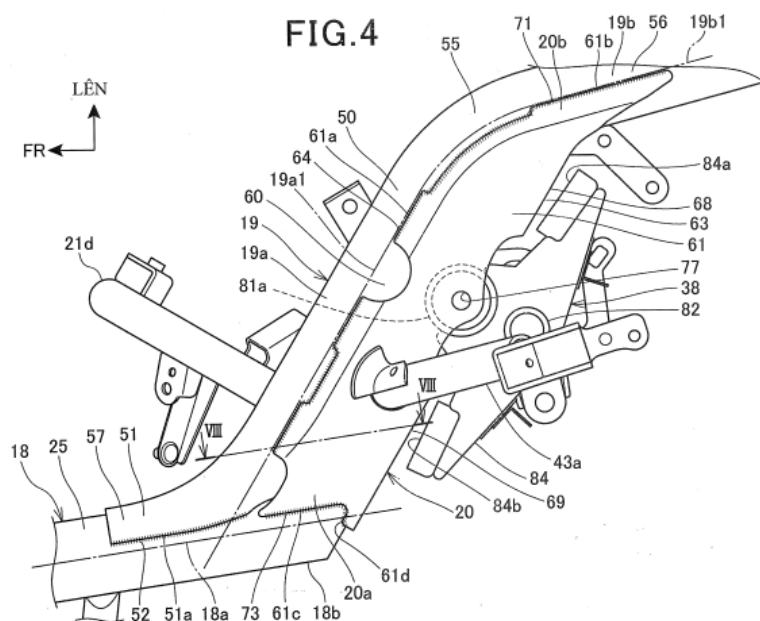
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KHUNG THÂN XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2023-02219

(57) Mục đích của sáng chế là cải thiện một cách hiệu quả độ cứng của khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên bằng tám đệm.

Khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên có khung sau (19) kéo dài về phía sau và lên trên từ khung dưới (18). Khung sau (19) có: phần kéo dài lên (19a) kéo dài lên trên từ khung dưới (18); và phần kéo dài về phía sau (19b) kéo dài về phía sau từ phần trên của phần kéo dài lên (19a). Phần phía sau (60) của phần kéo dài lên (19a) được bố trí có tấm đệm (20). Khung dưới (18) có phần kéo dài (18b) kéo dài về phía sau từ phần nối (57) giữa khung dưới (18) và phần kéo dài lên (19a). Tấm đệm (20) kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau (60), phần đầu dưới (20a) của tấm đệm (20) được nối vào phần kéo dài (18b), và phần đầu trên (20b) của tấm đệm (20) được nối vào phần kéo dài về phía sau (19b).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, xe kiểu ngồi để chân hai bên được biết đến là có ống đầu, các khung chính kéo dài xuống dưới từ ống đầu, các khung dưới kéo dài về phía sau từ các khung chính, và các khung sau kéo dài về phía sau và lên trên từ khung dưới. (Xem Tài liệu sáng chế 1, chẳng hạn như vậy).

Trong Tài liệu sáng chế 1, các tấm tăng cứng là các tấm đệm được bố trí trên các bề mặt dưới của các khung sau, sao cho độ cứng của các khung sau được cải thiện.

Dạng mục các tài liệu được trích dẫn

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1

Bằng sáng chế Nhật Bản Số 63-180578

Trong khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên, điều mong muốn là cải thiện hiệu quả độ cứng của khung thân bằng các tấm đệm.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra theo quan điểm các tình huống được mô tả ở trên, và mục đích của sáng chế là cải thiện một cách hiệu quả độ cứng của khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên bằng tấm đệm.

Sự mô tả này kết hợp Bằng sáng chế Nhật bản số 2020-187414 nộp ngày 10 tháng 11 năm 2020 với toàn bộ nội dung của nó.

Khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên có: ống đầu; khung chính kéo dài xuống dưới từ ống đầu; khung dưới kéo dài về phía sau từ khung chính; và khung sau kéo dài về phía sau và lên trên từ khung dưới, khung sau có: phần kéo dài lên kéo dài lên trên từ khung dưới; và phần kéo dài về phía sau kéo dài về phía sau từ

phần trên của phần kéo dài lên, phần sau của phần kéo dài lên được tạo ra bởi tấm đệm, trong đó: khung dưới có phần kéo dài kéo dài về phía sau từ phần nối giữa khung dưới và phần kéo dài lên; và tấm đệm kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau, phần đầu dưới của tấm đệm được nối vào phần kéo dài, và phần đầu trên của tấm đệm được nối vào phần kéo dài về phía sau.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho khung dưới là vật liệu ống kéo dài theo hướng trước sau, và phần kéo dài là phần vật liệu ống mà kéo dài về phía sau từ phần nối.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho phần đầu dưới của tấm đệm có mép dưới kéo dài theo hướng trước sau, và tấm đệm có phần nhô nhô xuống dưới từ đầu phía sau của mép dưới, và tấm đệm được hàn vào bề mặt bên của phần kéo dài tại mép dưới và tại phần nhô.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho mép dưới được đặt ở trên đường trục của khung dưới trong hình chiếu cạnh của xe, và phần nhô kéo dài xuống dưới ít nhất đến vị trí của đường trục trong hình chiếu cạnh của xe.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho tấm đệm có cặp thành bên trái và phải kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau, và thành phía sau nối các đầu phía sau của các thành bên trái và phải theo hướng chiều rộng xe; các mép trước của các thành bên được nối vào phần phía sau; và phần đầu dưới của tấm đệm được nối vào phần kéo dài qua các mép dưới của các thành bên, và phần đầu trên của tấm đệm được nối vào phần kéo dài về phía sau qua các mép trên của các thành bên.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho chi tiết liên kết đỡ theo cách xoay cụm động lực được nối vào tấm đệm để xoay tự do.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho tấm đệm được tạo ra có phần chặn mà tiếp xúc với chi tiết liên kết để hạn chế phạm vi xoay của chi tiết liên kết.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho bậc để chân cho người ngồi sau được bố trí trên tấm đệm.

Các hiệu quả có lợi của sáng chế

Khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên có: ống đầu; khung chính kéo dài xuống dưới từ ống đầu; khung dưới kéo dài về phía sau từ khung chính; và khung sau kéo dài về phía sau và lên trên từ khung dưới, khung sau có: phần kéo dài lên

kéo dài lên trên từ khung dưới; và phần kéo dài về phía sau kéo dài về phía sau từ phần trên của phần kéo dài lên, phần sau của phần kéo dài lên được tạo ra bởi tấm đệm, trong đó: khung dưới có phần kéo dài kéo dài về phía sau từ phần nối giữa khung dưới và phần kéo dài lên; và tấm đệm kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau, phần đầu dưới của tấm đệm được nối vào phần kéo dài, và phần đầu trên của tấm đệm được nối vào phần kéo dài về phía sau.

Theo kết cấu này, phần kéo dài của khung dưới và phần kéo dài về phía sau của khung sau được nối bởi tấm đệm được bố trí ở phần phía sau của phần kéo dài lên của khung sau. Do đó, độ cứng của khung thân có thể được cải thiện một cách hiệu quả.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho khung dưới là vật liệu ống kéo dài theo hướng trước sau, và phần kéo dài là phần vật liệu ống mà kéo dài về phía sau từ phần nối.

Theo kết cấu này, phần kéo dài là phần mà trong đó khung dưới, là vật liệu ống, kéo dài về phía sau từ phần nối, sao cho phần kéo dài có thể được bố trí với kết cấu đơn giản. Do đó, độ cứng của khung thân có thể được cải thiện với kết cấu đơn giản.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho phần đầu dưới của tấm đệm có mép dưới kéo dài theo hướng trước sau, và tấm đệm có phần nhô nhô xuống dưới từ đầu phía sau của mép dưới, và tấm đệm được hàn vào bề mặt bên của phần kéo dài tại mép dưới và tại phần nhô.

Theo kết cấu này, tấm đệm được hàn vào bề mặt bên của phần kéo dài tại mép dưới cũng như tại phần nhô nhô xuống dưới từ đầu sau của mép dưới. Do đó, sự tập trung ứng suất trên phần được hàn giữa tấm đệm và phần kéo dài có thể được giảm bớt một cách hiệu quả.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho mép dưới được đặt ở trên đường trục của khung dưới trong hình chiếu cạnh của xe, và phần nhô kéo dài xuống dưới ít nhất đến vị trí của đường trục trong hình chiếu cạnh của xe.

Theo kết cấu này, phần nhô kéo dài xuống dưới ít nhất đến vị trí của đường trục của khung dưới. Do đó, phần nhô có thể được bố trí trên các vùng rộng theo hướng lên xuống, dẫn đến giảm một cách hiệu quả sự tập trung ứng suất.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho tấm đệm có cặp thành bên trái và phải kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau, và thành phía sau nối các đầu phía sau của các thành bên trái và phải theo hướng chiều rộng xe; và phần đầu dưới của tấm đệm được nối vào phần kéo dài qua các mép dưới của các thành bên, và phần đầu trên của tấm đệm được nối vào phần kéo dài về phía sau qua các mép trên của các thành bên.

Theo kết cấu này, tấm đệm có cặp thành bên trái và phải và thành phía sau, dẫn đến việc tăng độ cứng của tấm đệm. Do đó, độ cứng của khung thân có thể được cải thiện một cách hiệu quả bởi tấm đệm.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho chi tiết liên kết đỡ theo cách xoay cụm động lực được nối vào tấm đệm để xoay tự do.

Theo kết cấu này, chi tiết liên kết có thể được nối vào khung thân với kết cấu đơn giản sử dụng tấm đệm.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho tấm đệm được tạo ra có phần chặn mà tiếp xúc với chi tiết liên kết để hạn chế phạm vi xoay của chi tiết liên kết.

Theo kết cấu này, phần chặn hạn chế phạm vi xoay của chi tiết liên kết có thể được bố trí với kết cấu đơn giản sử dụng tấm đệm.

Kết cấu được mô tả ở trên có thể là sao cho bậc đế chân cho người ngồi sau được bố trí trên tấm đệm.

Theo kết cấu này, bậc đế chân cho người ngồi sau có thể được bố trí với kết cấu đơn giản sử dụng tấm đệm.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình vẽ bên trái của xe máy theo phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ bên trái của xe máy trong trạng thái mà trong đó khung thân được lộ ra với vỏ thân được tháo ra.

Fig.3 là hình vẽ phía trước của khung thân khi được nhìn từ phía trước.

Fig.4 là hình vẽ bên trái của một phần khung thân nơi mà các tấm đệm được bố trí.

Fig.5 là hình vẽ phối cảnh của một phần khung thân nơi mà các tấm đệm được bố trí, khi được nhìn từ phía sau.

Fig.6 là hình vẽ bên trái của tấm đệm bên trái.

Fig.7 là hình vẽ của các tấm đệm bên trái khi được nhìn từ phía trước.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt được lấy dọc theo đường VIII-VIII trên Fig.4.

Fig.9 là hình vẽ của chi tiết liên kết khi được nhìn từ phía trước.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sau đây sẽ mô tả phương án của sáng chế có dựa vào các hình vẽ đi kèm. Lưu ý rằng, trong sự mô tả, các hướng như là trước sau, trái phải, lên xuống biểu thị giống như các hướng đối với thân xe trừ khi có quy định khác. Hơn nữa, ký hiệu chỉ dẫn FR được thể hiện trong mỗi hình vẽ chỉ ra phía trước của thân xe, ký hiệu chỉ dẫn UP chỉ ra phía trên của thân xe, và ký hiệu chỉ dẫn LH chỉ ra phía bên trái của thân xe.

Fig.1 là hình vẽ bên trái của xe máy 1 theo phương án của sáng chế.

Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên kiểu tay ga có khung thân 10, càng trước 11 đỡ bánh trước 2 để có khả năng lái, cụm động lực 12 được đỡ tại phần phía sau của khung thân 10, bánh sau 3, và ghế ngồi 13 mà trên đó người lái đặt hai chân hai bên và ngồi.

Xe máy 1 có vỏ thân xe 14 bao phủ thân xe như là khung thân 10.

Fig.2 là hình vẽ bên trái của xe máy 1 trong trạng thái mà trong đó khung thân 10 được lộ ra với vỏ thân 14 và thứ tương tự được tháo ra. Fig.3 là hình vẽ phía trước của khung thân 10 khi được nhìn từ phía trước.

Khung thân 10 có ống đầu 15 được bố trí ở phần đầu phía trước của khung thân 10, tấm đệm phía trước 16 được nối vào bề mặt sau của ống đầu 15, và cặp khung chính bên trái và phải 17 kéo dài xuống dưới từ tấm đệm phía trước 16. Lưu ý rằng tấm đệm phía trước 16 cũng có thể được xem là một phần của khung chính 17.

Khung thân 10 cũng có cặp khung dưới bên trái và phải 18 kéo dài về phía sau từ các phần đầu dưới của các khung chính 17 và cặp khung sau bên trái và phải 19 kéo dài về phía sau và lên trên từ các phần đầu phía sau của các khung dưới 18.

Cụ thể là, mỗi khung sau 19 có phần kéo dài lên 19a kéo dài lên trên từ phần đầu sau của khung dưới 18, và phần kéo dài về phía sau 19b kéo dài về phía sau từ phần trên của phần kéo dài lên 19a. Cả phần kéo dài lên 19a và phần kéo dài về phía

sau 19b nghiêng về phía sau và lên trên, nhưng phần kéo dài về phía sau 19b gần hơn với phương ngang so với phần kéo dài lên 19a.

Hơn nữa, khung thân 10 có các tấm đệm 20 được bố trí ở các phần kéo dài lên 19a của các khung sau 19.

Hơn nữa, khung thân có: thanh ngang thứ nhất 21a mà nối các khung chính trái và phải 17 theo hướng chiều rộng xe (hướng trái phải) bên dưới tấm đệm phía trước 16; thanh ngang thứ hai 21b mà nối các khung chính trái và phải 17 theo hướng chiều rộng xe bên dưới thanh ngang thứ nhất 21a; thanh ngang thứ ba 21c mà nối các khung dưới bên trái và phải 18 theo hướng chiều rộng xe; thanh ngang thứ tư 21d mà nối các phần phía trước của các khung sau phía bên trái và phải 19 theo hướng chiều rộng xe; và thanh ngang thứ năm 21e mà nối các phần phía sau của các khung sau phía bên trái và phải 19 theo hướng chiều rộng xe.

Càng trước 11 được đỡ bởi ống đầu 15 để có khả năng lái sang bên trái và phải.

Càng trước 11 có: trục lái (không được thể hiện) được đỡ theo cách xoay bởi ống đầu 15; a chi tiết cầu 22 được cố định vào phần đầu dưới của trục lái; và cặp ống càng trước bên trái và phải 23 được đỡ bởi chi tiết cầu 22 và kéo dài xuống dưới từ chi tiết cầu 22.

Bánh trước 2 được đỡ bởi trục bánh xe 2a kéo dài giữa các phần đầu dưới của các ống càng bên trái và phải 23.

Tay lái 24 được gắn vào phần đầu trên của càng trước 11.

Cụm động lực 12 kéo dài theo hướng trước sau của xe bên dưới các khung sau 19.

Cụm động lực 12 là cụm động cơ xoay mà trong đó phần cần trục 30 mà đỡ theo cách xoay bánh sau 3 và động cơ 31 dẫn động bánh sau 3 được tạo ra liền khối.

Động cơ 31 là động cơ đốt trong. Động cơ 31 có phần hộp trục khuỷu 32 mà chứa trục khuỷu (không được thể hiện) và phần xi lanh 33 kéo dài ra phía trước từ bề mặt phía trước của phần hộp trục khuỷu 32. Pittông (không được thể hiện) được nối vào trục khuỷu tịnh tiến trong phần xi lanh 33. Phần xi lanh 33 kéo dài ra phía trước từ phần hộp trục khuỷu 32 đến các mặt trước của các khung sau 19 qua giữa các phần phía trước của các khung sau phía bên trái và phải 19.

Phần cần trục 30 kéo dài về phía sau từ phần bề mặt bên của phần hộp trục khuỷu 32 trên một phía theo hướng trái phải (phía bên trái).

Bánh sau 3 được đỡ bởi trục bánh xe 3a được bố trí ở phần đầu sau của phần cần trục 30.

Phần cần trục 30 lệch về bên trái so với bánh sau 3 được đặt ở tâm của chiều rộng xe. Nói cách khác, phần cần trục 30 kéo dài về phía sau từ phần hộp trục khuỷu 32 qua mặt bên trái của bánh sau 3.

Phần cần trục 30 được tạo ra là rỗng. Phần cần trục 30 chứa hộp số biến thiên liên tục (không được thể hiện) có các rỗng rọc và đai hình chữ V. Lực dẫn động của động cơ 31 được truyền đến bánh sau 3 qua hộp số biến thiên liên tục.

Hộp làm sạch không khí 35 được gắn vào phần bề mặt trên của phần cần trục 30. Không khí bên ngoài được đưa vào hộp làm sạch không khí 35 được làm sạch bởi hộp làm sạch không khí 35 và sau đó được cấp đến động cơ 31.

Xe máy 1 có chi tiết liên kết 38 (Fig.2) mà ghép theo cách xoay cụm động lực 12 vào phần phía sau của khung thân 10.

Chi tiết liên kết 38 được nối vào tấm đệm 20 của khung thân 10 qua trục xoay thứ nhất 39 kéo dài theo hướng chiều rộng xe.

Chi tiết liên kết 38 cũng được nối vào phần trên của phần hộp trục khuỷu 32 qua trục xoay thứ hai 40 kéo dài theo hướng chiều rộng xe.

Cụm động lực 12 xoay lên và xuống quanh trục xoay thứ nhất 39 và trục xoay thứ hai 40 của chi tiết liên kết 38.

Đệm đầu trục phía sau 41 được đặt giữa phần đầu sau của phần cần trục 30 và phần đầu sau của khung thân 10.

Trên Fig.1, ghế ngồi 13 được bố trí dọc theo các phần kéo dài về phía sau 19b của các khung sau 19 và được đỡ từ bên dưới bởi các phần kéo dài về phía sau 19b.

Sàn để chân 42 mà trên đó người lái ngồi lên phần phía trước của ghế ngồi 13 đặt bàn chân nằm trên phía trước dưới ghế ngồi 13 và được đỡ bởi các khung dưới 18 từ bên dưới.

Người ngồi sau ngồi lên phần sau của ghế ngồi 13. Cặp bậc để chân bên trái và phải 43 mà trên đó người ngồi sau đặt bàn chân được bố trí trên tấm đệm 20.

Vỏ thân xe 14 có: vỏ phía trên 44 mà bao phủ tay lái 24; vỏ phía trước 45 mà bao phủ phần phía trước của khung thân 10 như là ống đầu 15, từ phía trước; vỏ bên trong 46 mà bao phủ phần phía trước của khung thân 10 như là ống đầu 15, từ phía sau; vỏ dưới 47 mà bao phủ các khung dưới 18 từ các bên ngang; và vỏ phía sau 48 mà bao phủ thân xe bên dưới ghế ngồi 13, từ các bên ngang.

Chấn bùn phía trước 49 được gắn vào càng trước 11.

Trên Fig.2, khung chính bên trái 17 và khung dưới bên trái 18 được tạo ra liền khối bởi một đoạn vật liệu ống liền 25 được uốn ở phần giữa theo hướng dọc. Nói cách khác, khung chính bên trái 17 và khung dưới bên trái 18 được làm từ một đoạn vật liệu ống 25.

Khung chính bên phải 17 và khung dưới bên phải 18 cũng được làm từ một đoạn vật liệu ống 25 theo cách như vậy. Vì các khung chính 17 tạo thành cặp trái và phải và khung dưới 18 tạo thành cặp trái và phải, hai đoạn vật liệu ống 25 được bố trí.

Mỗi vật liệu ống 25 có mặt cắt hình tròn.

Mỗi khung dưới 18 kéo dài tuyến tính theo hướng trước sau theo tư thế hơi nâng lên về phía sau trong hình chiếu cạnh của xe. Đường trục 18a của khung dưới 18 kéo dài theo hướng trước sau theo tư thế hơi nâng lên về phía sau.

Fig.4 là hình vẽ bên trái của một phần khung thân 10 nơi mà tấm đệm 20 được bố trí. Fig.5 là hình vẽ phối cảnh của một phần khung thân 10 nơi mà tấm đệm 20 được bố trí khi được nhìn từ phía sau. Chi tiết liên kết 38 cũng được minh họa trên các Fig.4 và Fig.5.

Trên Fig.2, Fig.4, và Fig.5, mỗi khung sau bên trái và phải 19 được tạo ra bởi một vật liệu ống liền 50 được uốn ở phần giữa theo hướng dọc. Nói cách khác, một vật liệu ống được uốn 50 tạo ra các phần kéo dài lên 19a và các phần kéo dài về phía sau 19b.

Vật liệu ống 50 của khung sau 19 có mặt cắt hình tròn. Chiều dày vật liệu ống 50 tạo thành khung sau 19 nhỏ hơn chiều dày vật liệu ống tạo thành khung chính 17 và khung dưới 18.

Mỗi phần kéo dài lên 19a của các khung sau 19 kéo dài về phía sau và lên trên từ phần đầu sau của khung dưới 18 theo tư thế gần hơn với phương thẳng đứng so với phương nằm ngang.

Phần đầu dưới 51 của phần kéo dài lên 19a uốn về phía trước dọc theo bề mặt trên của khung dưới 18.

Ngoài ra, phần đầu dưới 51 có dạng hình bán nguyệt được tạo ra bởi vật liệu ống 50, với nửa dưới của nó bị cắt, trong phần phần đầu dưới 51 khi được nhìn theo hướng đường trục của phần đầu dưới 51.

Các mép dưới 51a và 51b của mỗi phần đầu dưới 51 kéo dài theo hướng trước sau dọc theo đường trục 18a của khung dưới 18 trong hình chiếu cạnh của xe. Các mép dưới 51a và 51b là các mép dưới của các phần hình bán nguyệt, và được bố trí là cặp cách khỏi nhau theo hướng chiều rộng xe.

Các mép dưới 51a và 51b được đặt ở trên đường trục 18a của khung dưới 18 trong hình chiếu cạnh của xe. Nói cách khác, các mép dưới 51a và 51b được nối vào phần trên của khung dưới 18.

Phần kéo dài lên 19a được nối vào khung dưới 18 bởi mỗi hàn dây 52 kéo dài theo hướng trước sau dọc theo các mép dưới 51a và 51b.

Cụ thể là, một mép dưới 51a được nối vào phần trên của khung dưới 18 ở bề mặt bên ngoài theo hướng chiều rộng xe, và mép dưới còn lại 51b được nối vào phần trên của khung dưới 18 ở bề mặt bên trong theo hướng chiều rộng xe.

Mỗi phần kéo dài về phía sau 19b của các khung sau 19 kéo dài về phía sau từ đầu trên của phần kéo dài lên 19a theo tư thế gần hơn với phương nằm ngang so với phương thẳng đứng.

Phần kéo dài về phía sau 19b có phần uốn 55 uốn vòng cung về phía sau từ đầu trên của phần kéo dài lên 19a, và phần thân 56 kéo dài về phía sau và lên trên từ đầu sau của phần uốn 55.

Mỗi phần đầu dưới 51 của các phần kéo dài lên 19a là phần nối 57 mà nối khung dưới 18 và phần kéo dài lên 19a.

Khung dưới 18 có phần kéo dài 18b kéo dài về phía sau từ phần nối 57.

Phần kéo dài 18b là phần mà vật liệu ống 25 làm thành khung dưới 18 kéo dài tuyến tính về phía sau từ phần nối 57.

Các tấm đệm 20 được bố trí ở các phần phía sau 60 của các phần kéo dài lên bên trái và phải 19a.

Mỗi tấm đệm 20 kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau 60 theo tư thế nghiêng về phía sau. Tấm đệm 20 có phần đầu dưới 20a được nối vào phần kéo dài 18b của khung dưới 18. Tấm đệm 20 có phần đầu trên 20b được nối vào phần kéo dài về phía sau 19b của khung sau 19.

Nói cách khác, tấm đệm 20 nối phần kéo dài 18b và phần kéo dài về phía sau 19b theo hướng lên xuống.

Fig.6 là hình vẽ bên trái của tấm đệm bên trái 20. Fig.7 là hình vẽ phía trước của tấm đệm bên trái 20. Fig.8 là hình vẽ mặt cắt được lấy dọc theo đường VIII-VIII trên Fig.4. Lưu ý rằng các tấm đệm bên trái và phải 20 gần như đối xứng, sao cho tấm đệm bên trái 20 chủ yếu được đề cập trong phần mô tả sau đây.

Trên các hình vẽ từ Fig.4 đến Fig.8, tấm đệm 20 có cặp thành bên trái và phải 61 và 62 kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau 60 của phần kéo dài lên 19a, và thành phía sau 63 nối các đầu phía sau của các thành bên 61 và 62 theo hướng chiều rộng xe.

Thành bên 61 là thành bên ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, và được bố trí có hướng chiều dày tấm được định hướng theo hướng chiều rộng xe.

Thành bên 62 là thành bên ở phía trong theo hướng chiều rộng xe, và được bố trí ở phía trong của thành bên 61 theo hướng chiều rộng xe để hướng về thành bên 61.

Mép trước 61a của thành bên 61 và mép trước 62a của thành bên 62 kéo dài lên và xuống theo tư thế nghiêng về phía sau dọc theo đường trục 19a1 của phần kéo dài lên 19a trong hình chiếu cạnh của xe.

Thành bên 61 được nối vào bề mặt ở phía ngoài, theo hướng chiều rộng xe, của phần phía sau 60, bởi mỗi hàn dây 64 dọc theo mép trước 61a.

Thành bên 62 được nối vào bề mặt ở phía trong, theo hướng chiều rộng xe, của phần phía sau 60, bởi mỗi hàn dây 65 (Fig.5) dọc theo mép trước 62a.

Thành phía sau 63 bao phủ phần phía sau 60 của phần kéo dài lên 19a từ đằng sau. Thành phía sau 63 kéo dài lên và xuống giữa phần kéo dài 18b và phần kéo dài về phía sau 19b. Thành phía sau 63 kéo dài lên và xuống dọc theo đường trục 19a1 của phần kéo dài lên 19a theo tư thế nghiêng về phía sau như trong hình chiếu cạnh của xe.

Cụ thể là, thành phía sau 63 có thành phía sau trên 68 được bố trí trong phần trên của tấm đệm 20 và thành phía sau dưới 69 được bố trí bên dưới thành phía sau trên 68.

Thành phía sau 63 có phần lỗ 70 mở về phía sau giữa thành phía sau trên 68 và thành phía sau dưới 69.

Thành phía sau trên 68 có phần cắt ra phía trên 68a được tạo thành bằng cách cắt ra phần trên của thành phía sau trên 68 dọc theo bề mặt dưới của phần kéo dài về phía sau 19b.

Thành phía sau dưới 69 có phần cắt ra phía dưới 69a được tạo ra bằng cách cắt phần dưới của thành phía sau dưới 69 dọc theo bề mặt trên của phần kéo dài 18b.

Các thành bên 61 và 62 kéo dài lên và xuống giữa phần kéo dài 18b và phần kéo dài về phía sau 19b.

Mép trên 61b của thành bên 61 và mép trên 62b của thành bên 62 kéo dài về phía sau và lên trên dọc theo đường trục 19b1 của phần kéo dài về phía sau 19b trong hình chiếu cạnh của xe.

Mép trên 61b của thành bên 61 được nối vào phần bề mặt dưới của phần uốn 55 và phần bề mặt dưới của phần thân 56 bởi mỗi hàn dây 71 dọc theo mép trên 61b.

Mép trên 62b của thành bên 62 được nối vào phần bề mặt dưới của phần uốn 55 và phần bề mặt dưới của phần thân 56 bởi mỗi hàn dây 72 (Fig.5) dọc theo mép trên 62b.

Nói cách khác, phần đầu trên 20b của tấm đệm 20 được nối vào phần bề mặt dưới của phần đầu phía trước của phần kéo dài về phía sau 19b qua mép trên 61b và mép trên 62b.

Mép dưới 61c của thành bên 61 và mép dưới 62c của thành bên 62 (Fig.5) kéo dài theo hướng trước sau dọc theo đường trục 18a của khung dưới 18 trong hình chiếu cạnh của xe. Mép dưới 61c và mép dưới 62c được đặt ở trên đường trục 18a của khung dưới 18 trong hình chiếu cạnh của xe. Mép dưới 61c và mép dưới 62c là các mép dưới của phần đầu dưới 20a của tấm đệm 20.

Thành bên 61 cũng có hân nhô 61d nhô xuống dưới từ đầu sau của mép dưới 61c. Phần nhô 61d nghiêng về phía sau dọc theo đường trục 19a1 của phần kéo dài lên 19a trong hình chiếu cạnh của xe.

Phần nhô 61d kéo dài từ mép dưới 61c qua đường trục 18a của khung dưới 18 đến vị trí bên dưới đường trục 18a trong hình chiếu cạnh của xe. Phần nhô 61d kéo dài xuống dưới đến ít nhất vị trí của đường trục 18a trong hình chiếu cạnh của xe.

Thành bên 62 có hần nhô 62d nhô xuống dưới từ đầu sau của mép dưới 62c. Phần nhô 62d nghiêng về phía sau dọc theo đường trục 19a1 của phần kéo dài lên 19a trong hình chiếu cạnh của xe.

Phần nhô 62d kéo dài từ mép dưới 62c qua đường trục 18a của khung dưới 18 đến vị trí bên dưới đường trục 18a trong hình chiếu cạnh của xe. Phần nhô 62d kéo dài xuống dưới đến ít nhất vị trí của đường trục 18a trong hình chiếu cạnh của xe.

Thành bên 61 được nối vào bề mặt bên ở phía ngoài, theo hướng chiều rộng xe, của phần kéo dài 18b của khung dưới 18, bởi mỗi hàn dây 73 dọc theo mép dưới 61c và mép trước của phần nhô 61d.

Thành bên 62 được nối vào bề mặt bên ở phía trong, theo hướng chiều rộng xe, của phần kéo dài 18b của khung dưới 18, bởi mỗi hàn dây 74 (Fig.5) dọc theo mép dưới 62c và mép trước của phần nhô 62d.

Trên Fig.5 và Fig.8, phần cắt ra phía dưới 69a của thành phía sau 63 của tấm đệm 20 có phần chu vi, phần dưới của mà bao phủ một phần bề mặt đầu sau của phần kéo dài 18b từ đằng sau.

Đầu trên của phần cắt ra phía dưới 69a được cách lên trên từ phần trên của bề mặt đầu sau của phần kéo dài 18b. Phần đầu dưới của khoang trống bên trong của tấm đệm 20 nối thông với bên ngoài ở mặt sau qua phần cắt ra phía dưới 69a.

Trên Fig.4 và Fig.6, thành bên 61 được tạo ra có phần lỗ 76.

Mỗi bậc đế chân 43 có chỗ đế chân 43a được gắn vào thành bên 61 và phần bậc 43b (Fig.1) được đỡ bởi chỗ đế chân 43a.

Chỗ đế chân 43a là dạng thanh và kéo dài về phía sau từ thành bên 61. Chỗ đế chân 43a được đưa vào trong phần lỗ 76 và được nối vào thành bên 61.

Mỗi tấm đệm 20 có phần nối liên kết 77 mà vào đó chi tiết liên kết 38 được nối. Phần nối liên kết 77 là phần lỗ xuyên qua thành bên 61 và thành bên 62 theo hướng chiều rộng xe. Phần nối liên kết 77 được bố trí ở trên chỗ đế chân 43a.

Chi tiết liên kết 38 được nối vào tấm đệm 20 qua trục xoay thứ nhất 39 (Fig.2) được đưa vào qua phần nối liên kết 77. Cặp trục xoay thứ nhất bên trái và phải 39 được bố trí và lần lượt được gắn vào các tấm đệm bên trái và phải 20.

Fig.9 là hình vẽ của chi tiết liên kết 38 khi được nhìn từ phía trước.

Trên Fig.2, Fig.4, Fig.5 và Fig.9, chi tiết liên kết 38 có: phần nối thứ nhất 81a được nối vào tấm đệm bên trái 20 qua trục xoay thứ nhất 39 (Fig.2); phần nối thứ nhất 81b được nối vào tấm đệm bên phải 20 qua trục xoay thứ nhất 39.

Chi tiết liên kết 38 cũng có: chi tiết nối trái phải dạng thanh 82 mà nối phần nối thứ nhất 81a trên một phía (phía bên trái) và phần nối thứ nhất 81b trên phía còn lại (phía bên phải) theo hướng trái phải; phần nối thứ hai 83 được nối vào phần trên của phần hộp trục khuỷu 32.

Phần phía trước của phần nối thứ nhất 81a được đưa vào trong khoảng trống bên trong của tấm đệm bên trái 20 qua phần lỗ 70 của tấm đệm bên trái 20 và được đỡ bởi trục xoay thứ nhất 39.

Phần phía trước của phần nối thứ nhất 81b được đưa vào trong khoảng trống bên trong của tấm đệm bên phải 20 qua phần lỗ 70 của tấm đệm bên phải 20 và được đỡ bởi trục xoay thứ nhất 39.

Một đầu của chi tiết nối trái phải 82 được nối vào phần sau của phần nối thứ nhất 81a trên phía bên trái. Đầu còn lại của chi tiết nối trái phải 82 được nối vào phần sau của phần nối thứ nhất 81b trên phía bên phải.

Phần nối thứ hai 83 là chi tiết hình ống kéo dài theo hướng chiều rộng xe. Phần nối thứ hai 83 được bố trí ở vị trí giữa phần nối thứ nhất 81a và phần nối thứ nhất 81b theo hướng chiều rộng xe, và được kết hợp thành bề mặt dưới của chi tiết nối trái phải 82. Phần nối thứ hai 83 được bố trí bên dưới phần nối thứ nhất 81a và 81b.

Chi tiết liên kết 38 được nối vào phần hộp trục khuỷu 32 bởi trục xoay thứ hai 40 (Fig.2) được đưa vào qua phần trên của phần hộp trục khuỷu 32 và ống của phần nối thứ hai 83.

Hơn nữa, chi tiết liên kết 38 có chi tiết cần trục 84 kéo dài lên và xuống từ phần phía sau của phần nối thứ nhất 81a trên phía bên trái.

Chi tiết cần trục 84 được bố trí trực tiếp phía sau thành phía sau 63 của tấm đệm bên trái 20. Chi tiết cần trục 84 có phần đầu trên được tạo ra có phần tiếp xúc trên 84a hướng về thành phía sau trên 68 từ đằng sau. Chi tiết cần trục 84 có phần đầu dưới được tạo ra có phần tiếp xúc dưới 84b hướng về thành phía sau dưới 69 từ đằng sau.

Chi tiết liên kết 38 xoay quanh trục xoay thứ nhất 39 khi cụm động lực 12 xoay.

Phạm vi xoay của chi tiết liên kết 38 bị hạn chế khi chi tiết cần trục 84 xoay liên khối với phần nối thứ nhất 81a tiếp xúc với thành phía sau 63 của tấm đệm 20 từ đằng sau. Nói cách khác, thành phía sau 63 là phần chặn mà tiếp xúc với chi tiết liên kết 38 để hạn chế phạm vi xoay của chi tiết liên kết 38.

Cụ thể là, khi cụm động lực 12 xoay đến vị trí giới hạn trên, phần tiếp xúc trên 84a tiếp xúc với thành phía sau trên 68. Khi cụm động lực 12 xoay đến vị trí giới hạn dưới, phần tiếp xúc dưới 84b tiếp xúc với thành phía sau dưới 69.

Trên Fig.4 và Fig.5, khung thân 10 có các phần kéo dài 18b của các khung dưới 18 và các phần kéo dài về phía sau 19b của các khung sau 19 mà được nối lên và xuống bởi các tấm đệm 20. Do đó, độ cứng của khung thân 10 có thể được cải thiện một cách hiệu quả. Điều này tạo khả năng tăng độ cứng của khung sau 19 ngay cả với kết cấu sao cho từng chiều dày của vật liệu ống 50 tạo thành khung sau 19 được làm nhỏ hơn, để giảm trọng lượng, so với chiều dày vật liệu ống 25 tạo thành khung chính 17 và khung dưới 18. Ở đây, trọng lượng của phần mà tấm đệm 20 được bố trí tăng lên. Tuy nhiên, tấm đệm 20 được đặt gần phần tâm của xe máy 1 theo hướng trước sau của xe, dẫn đến sự giảm ảnh hưởng của trọng lượng tăng trên hoạt động chạy của xe máy 1.

Cũng như vậy, tấm đệm 20 có phần đầu dưới 20a được nối vào phần trên của phần kéo dài 18b và không kéo dài xuống dưới vượt qua phần kéo dài 18b. Kết cấu này cho phép các tấm đệm 20 được bố trí một cách nhỏ gọn hơn theo hướng lên xuống so với, ví dụ, kết cấu mà trong đó các tấm đệm kéo dài đến bề mặt đầu dưới của khung dưới.

Như được mô tả ở trên, theo phương án mà với đó sáng chế được sử dụng, khung thân 10 của xe máy 1 có: ống đầu 15; khung chính 17 kéo dài xuống dưới từ

ống đầu 15; khung dưới 18 kéo dài về phía sau từ khung chính 17; và khung sau 19 kéo dài về phía sau và lên trên từ khung dưới 18, khung sau 19 có: phần kéo dài lên 19a kéo dài lên trên từ khung dưới 18; và phần kéo dài về phía sau 19b kéo dài về phía sau từ phần trên của phần kéo dài lên 19a, phần phía sau 60 của phần kéo dài lên 19a được bố trí có tấm đệm 20, trong đó: khung dưới 18 có phần kéo dài 18b kéo dài về phía sau từ phần nối 57 giữa khung dưới 18 và phần kéo dài lên 19a; và tấm đệm 20 kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau 60, phần đầu dưới 20a của tấm đệm 20 được nối vào phần kéo dài 18b, và phần đầu trên 20b của tấm đệm 20 được nối vào phần kéo dài về phía sau 19b.

Theo kết cấu này, phần kéo dài 18b của khung dưới 18 và phần kéo dài về phía sau 19b của khung sau 19 được nối bởi tấm đệm 20 được bố trí ở phần phía sau 60 của phần kéo dài lên 19a của khung sau 19. Do đó, độ cứng của khung thân 10 có thể được cải thiện một cách hiệu quả.

Hơn nữa, khung dưới 18 là vật liệu ống 25 kéo dài theo hướng trước sau, và phần kéo dài 18b là phần của vật liệu ống 25 kéo dài về phía sau từ phần nối 57.

Theo kết cấu này, phần kéo dài 18b là phần mà trong đó khung dưới 18, là vật liệu ống 25, kéo dài về phía sau từ phần nối 57, sao cho phần kéo dài 18b có thể được bố trí với kết cấu đơn giản. Do đó, độ cứng của khung thân 10 có thể được cải thiện với kết cấu đơn giản.

Hơn nữa, phần đầu dưới 20a của tấm đệm 20 có các mép dưới 61c và 62c kéo dài theo hướng trước sau, và tấm đệm 20 có các phần nhô 61d và 62d nhô xuống dưới từ các đầu phía sau của các mép dưới 61c và 62c, và tấm đệm 20 được hàn vào các bề mặt bên của phần kéo dài 18b ở các mép dưới 61c và 62c và ở các phần nhô 61d và 62d.

Theo kết cấu này, tấm đệm 20 được hàn vào các bề mặt bên của phần kéo dài 18b ở các mép dưới 61c và 62c cũng như ở các phần nhô 61d và 62d nhô xuống dưới từ các đầu phía sau của các mép dưới 61c và 62c. Do đó, ứng suất có thể được phân tán đến các mép dưới 61c và 62c, và các phần nhô 61d và 62d, dẫn đến giảm một cách hiệu quả sự tập trung ứng suất trên phần được hàn giữa tấm đệm 20 và phần kéo dài 18b.

Hơn nữa, các mép dưới 61c và 62c được đặt ở trên đường trục 18a của khung dưới 18 trong hình chiếu cạnh của xe, và các phần nhô 61d và 62d kéo dài xuống dưới ít nhất đến vị trí của đường trục 18a trong hình chiếu cạnh của xe.

Theo kết cấu này, các phần nhô 61d và 62d kéo dài xuống đến ít nhất vị trí của đường trục 18a của khung dưới 18. Do đó, các phần nhô 61d và 62d có thể được bố trí trên các vùng rộng theo hướng lên xuống, dẫn đến giảm một cách hiệu quả sự tập trung ứng suất.

Hơn nữa, tấm đệm 20 có cặp thành bên trái và phải 61 và 62 kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau 60, và thành phía sau 63 nối các đầu phía sau của các thành bên trái và phải 61 và 62 theo hướng chiều rộng xe; và phần đầu dưới 20a của tấm đệm 20 được nối vào phần kéo dài 18b qua các mép dưới 61c và 62c của các thành bên 61 và 62, và phần đầu trên 20b của tấm đệm 20 được nối vào phần kéo dài về phía sau 19b qua các mép trên 61b và 62b của các thành bên 61 và 62.

Theo kết cấu này, tấm đệm 20 có cặp thành bên trái và phải 61 và 62 và thành phía sau 63, sao cho tấm đệm 20 có độ cứng cao. Do đó, độ cứng của khung thân 10 có thể được cải thiện một cách hiệu quả bởi tấm đệm 20.

Hơn nữa, chi tiết liên kết 38 đỡ theo cách xoay cụm động lực 12 được nối vào tấm đệm 20 để xoay tự do.

Theo kết cấu này, chi tiết liên kết 38 có thể được nối vào khung thân 10 với kết cấu đơn giản sử dụng tấm đệm 20.

Hơn nữa, tấm đệm 20 được tạo ra có thành phía sau 63 hoạt động như phần chặn mà tiếp xúc với chi tiết liên kết 38 để hạn chế phạm vi xoay của chi tiết liên kết 38.

Theo kết cấu này, phần chặn để hạn chế phạm vi xoay của chi tiết liên kết 38 có thể được bố trí với kết cấu đơn giản sử dụng tấm đệm 20.

Hơn nữa, bậc đế chân 43 cho người ngồi sau được bố trí trên tấm đệm 20.

Theo kết cấu này, bậc đế chân 43 cho người ngồi sau có thể được bố trí với kết cấu đơn giản sử dụng tấm đệm 20.

Lưu ý rằng phương án ở trên thể hiện một khía cạnh mà với nó sáng chế được sử dụng, và sáng chế không bị hạn chế ở phương án ở trên.

Theo phương án được mô tả ở trên, sự mô tả được trình bày với xe máy 1 là ví dụ. Tuy nhiên, sáng chế không bị hạn chế ở đây, và có khả năng áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên ba bánh có hai bánh trước hoặc hai bánh sau và xe kiểu ngồi để chân hai bên có bốn hoặc nhiều bánh hơn.

Danh mục các số chỉ dẫn

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

10 khung thân

12 cụm động lực

15 ống đầu

17 khung chính

18 khung dưới

18a đường trục

18b phần kéo dài

19 khung sau

19 phần kéo dài lên

19b phần kéo dài về phía sau

20 tấm đệm

20 phần đầu dưới

20b phần đầu trên

25 vật liệu ống

38 chi tiết liên kết

43 bậc để chân

57 phần nối

60 phần phía sau

61, 62 thành bên

61a, 62a mép trước

61b, 62b mép trên

61c, 62c mép dưới (mép dưới của phần đầu dưới, mép dưới của thành bên)

61d, 62d phần nhô

63 thành phía sau (phần chặn)

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Khung thân xe kiểu ngồi để chân hai bên, có:

ống đầu (15); khung chính (17) kéo dài xuống dưới từ ống đầu (15); khung dưới (18) kéo dài về phía sau từ khung chính (17); và khung sau (19) kéo dài về phía sau và lên trên từ khung dưới (18), khung sau (19) có: phần kéo dài lên (19a) kéo dài lên trên từ khung dưới (18); và phần kéo dài về phía sau (19b) kéo dài về phía sau từ phần trên của phần kéo dài lên (19a), phần phía sau (60) của phần kéo dài lên (19a) được tạo ra bởi tấm đệm (20), khác biệt ở chỗ

Khung dưới (18) có phần kéo dài (18b) kéo dài về phía sau từ phần nối (57) giữa khung dưới (18) và phần kéo dài lên (19a);

Tấm đệm (20) kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau (60), phần đầu dưới (20a) của tấm đệm (20) được nối vào phần kéo dài (18b), và phần đầu trên (20b) của tấm đệm (20) được nối vào phần kéo dài về phía sau (19b);

khung dưới (18) là vật liệu ống (25) kéo dài theo hướng trước sau, và phần kéo dài (18b) là phần của vật liệu ống (25) kéo dài về phía sau từ phần nối (57);

chi tiết liên kết (38) đỡ theo cách xoay cụm động lực (12) được nối vào tấm đệm (20) để xoay tự do; và

tấm đệm (20) được tạo ra có thành phía sau (63) là con chặn mà tiếp xúc với chi tiết liên kết (38) để hạn chế phạm vi xoay của chi tiết liên kết (38).

2. Khung thân của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó

phần đầu dưới (20a) của tấm đệm (20) có mép dưới (61c, 62c) kéo dài theo hướng trước sau, và tấm đệm (20) có phần nhô (61d, 62d) nhô xuống dưới từ đầu phía sau của mép dưới (61c, 62c), và

tấm đệm (20) được hàn vào bề mặt bên của phần kéo dài (18b) tại mép dưới (61c, 62c) và tại phần nhô (61d, 62d).

3. Khung thân của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó:

mép dưới (61c, 62c) được đặt ở trên đường trục (18a) của khung dưới (18) trong hình chiếu cạnh của xe, và phần nhô (61d, 62d) kéo dài xuống dưới ít nhất đến vị trí của đường trục (18a) trong hình chiếu cạnh của xe.

4. Khung thân của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:

tấm đệm (20) có cặp thành bên trái và phải (61, 62) kéo dài lên và xuống dọc theo phần phía sau (60), và thành phía sau (63) nối các đầu phía sau của các thành bên trái và phải (61, 62) theo hướng chiều rộng xe;

các mép trước (61a, 62a) của các thành bên (61, 62) được nối vào phần phía sau (60); và

phần đầu dưới (20a) của tấm đệm (20) được nối vào phần kéo dài (18b) qua các mép dưới (61c, 62c) của các thành bên (61, 62), và phần đầu trên (20b) của tấm đệm (20) được nối vào phần kéo dài về phía sau (19b) qua các mép trên (61b, 62b) của các thành bên (61, 62).

5. Khung thân của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó

thành phía sau (63) của tấm đệm (20) có phần lỗ (70) hở về phía sau tấm đệm (20), và thành phía sau trên (68) và thành phía sau dưới (69) mà lần lượt được tạo ra ở phía trên và phía dưới phần lỗ (70);

chi tiết liên kết (38) có phần nối (81) và chi tiết cản trục (84) mà kéo dài lên và xuống từ phần phía sau của phần nối (81);

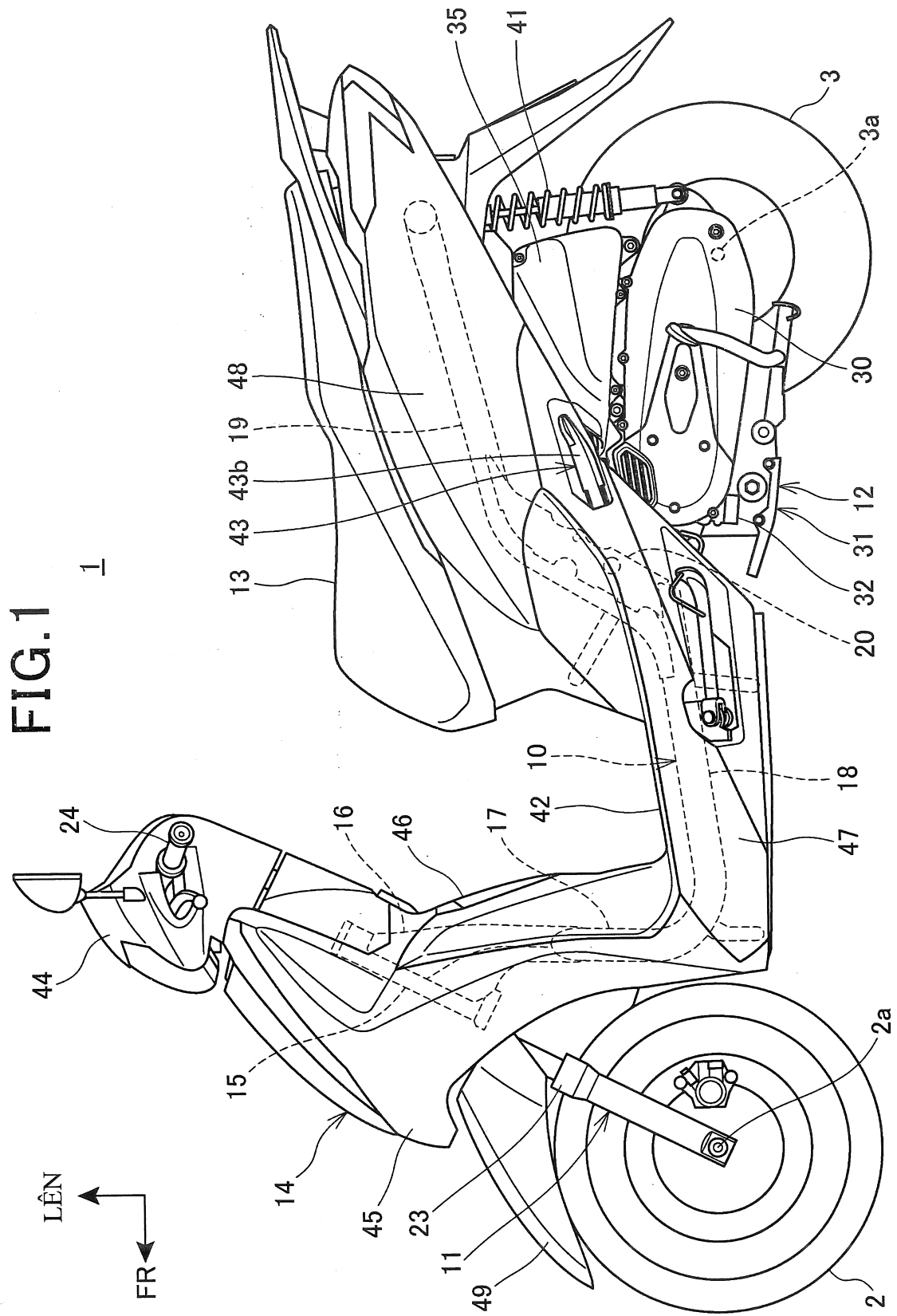
phần nối (81) được đưa vào trong khoảng trống bên trong của tấm đệm bên trái 20 qua phần lỗ 70 của tấm đệm 20 và được đỡ theo cách quay;

chi tiết cản trục (84) hướng về mỗi thành trong thành phía sau trên (68) và thành phía sau dưới (69) từ phía sau.

6. Khung thân của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó

bậc để chân (43) cho người ngồi sau được bố trí trên tấm đệm (20).

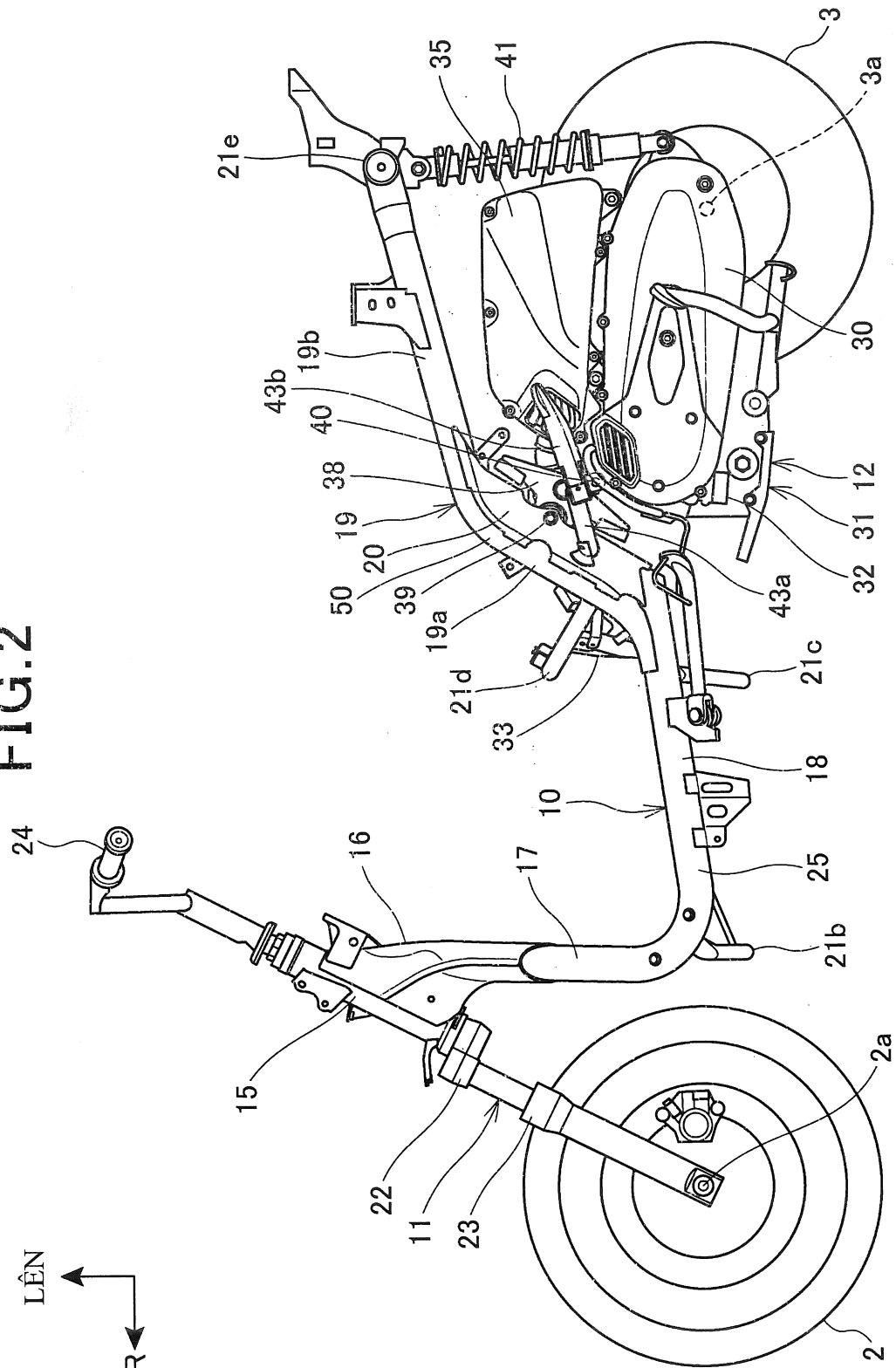
1/9



2/9

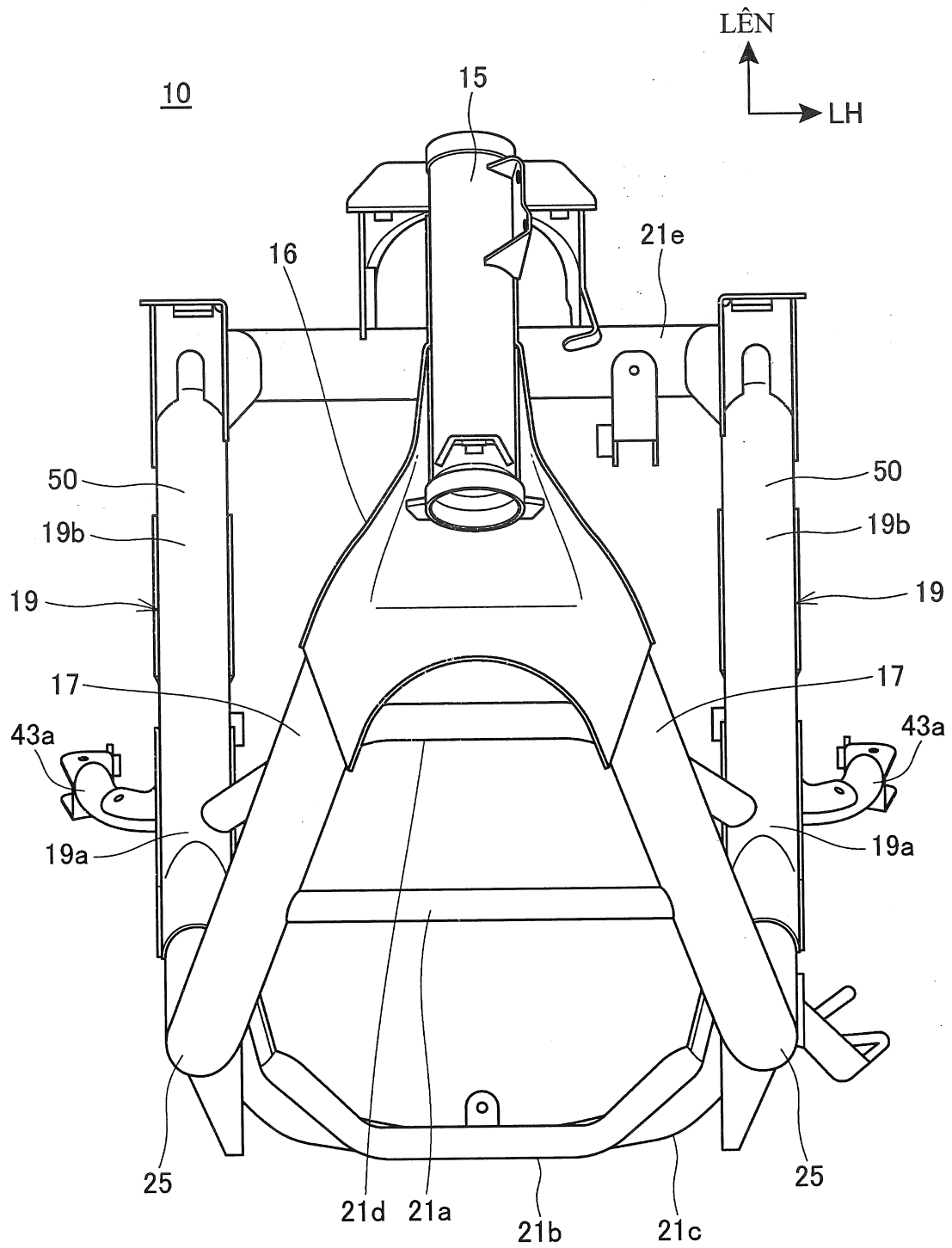
FIG.2

LÊN
FR



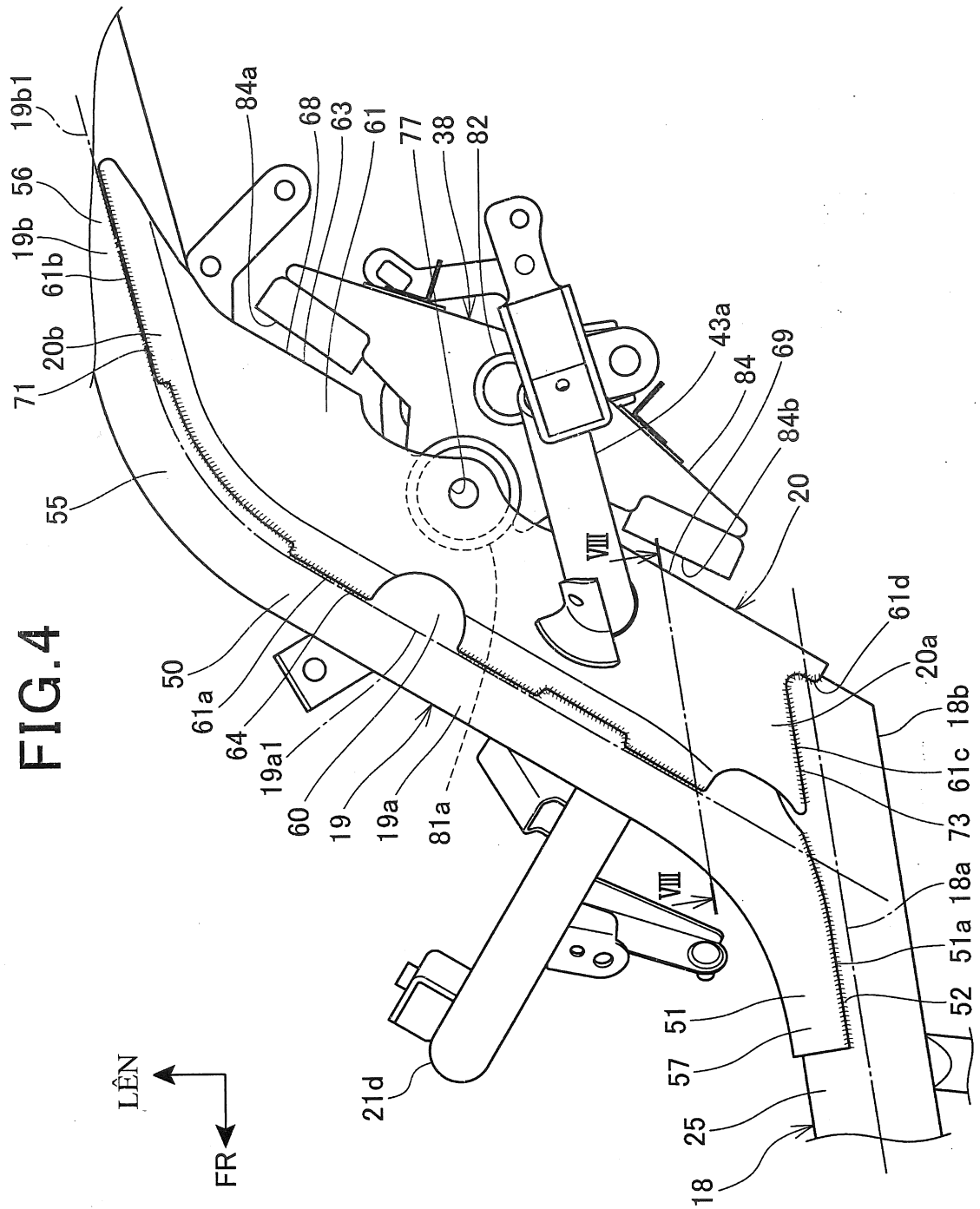
3/9

FIG.3



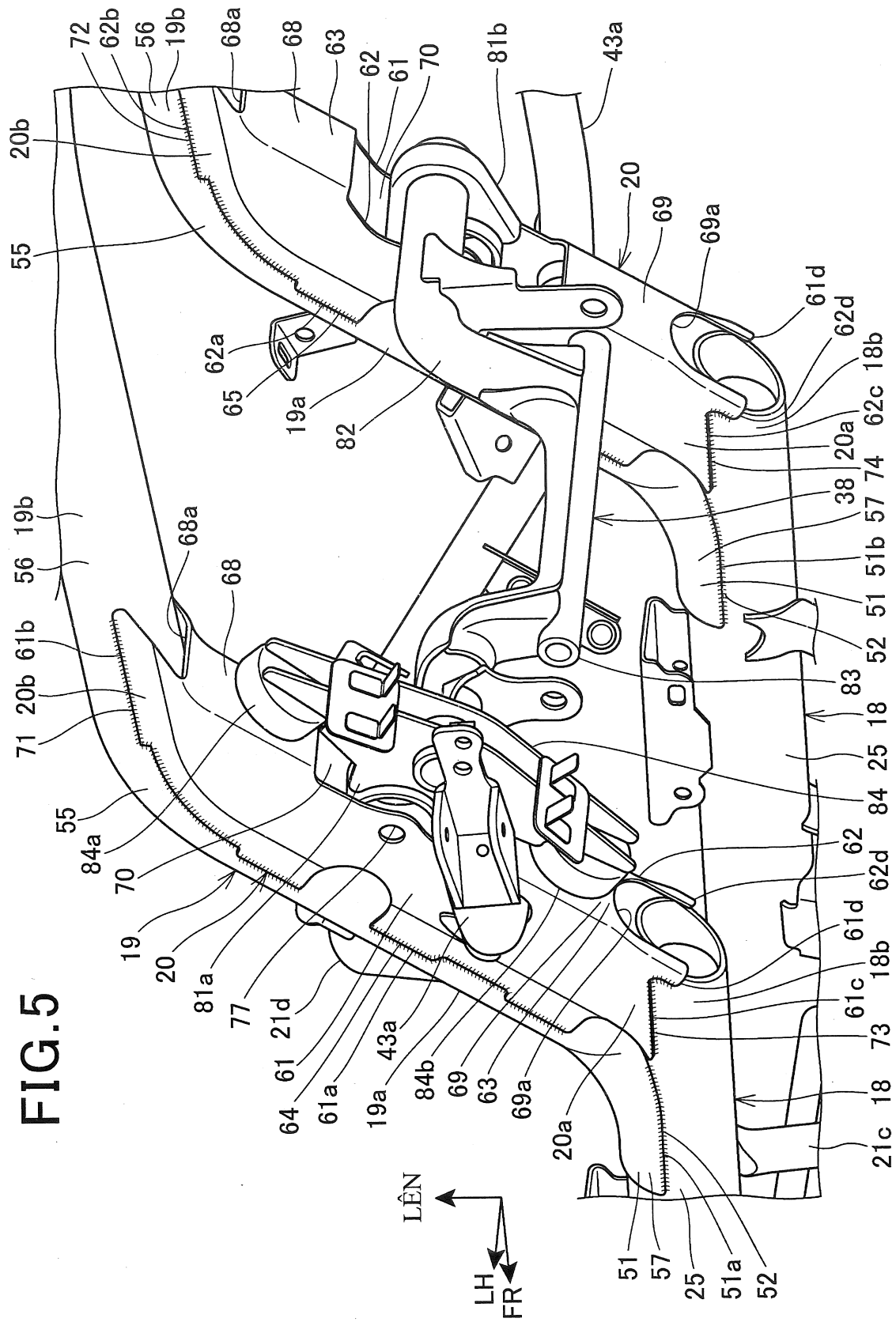
4/9

FIG. 4



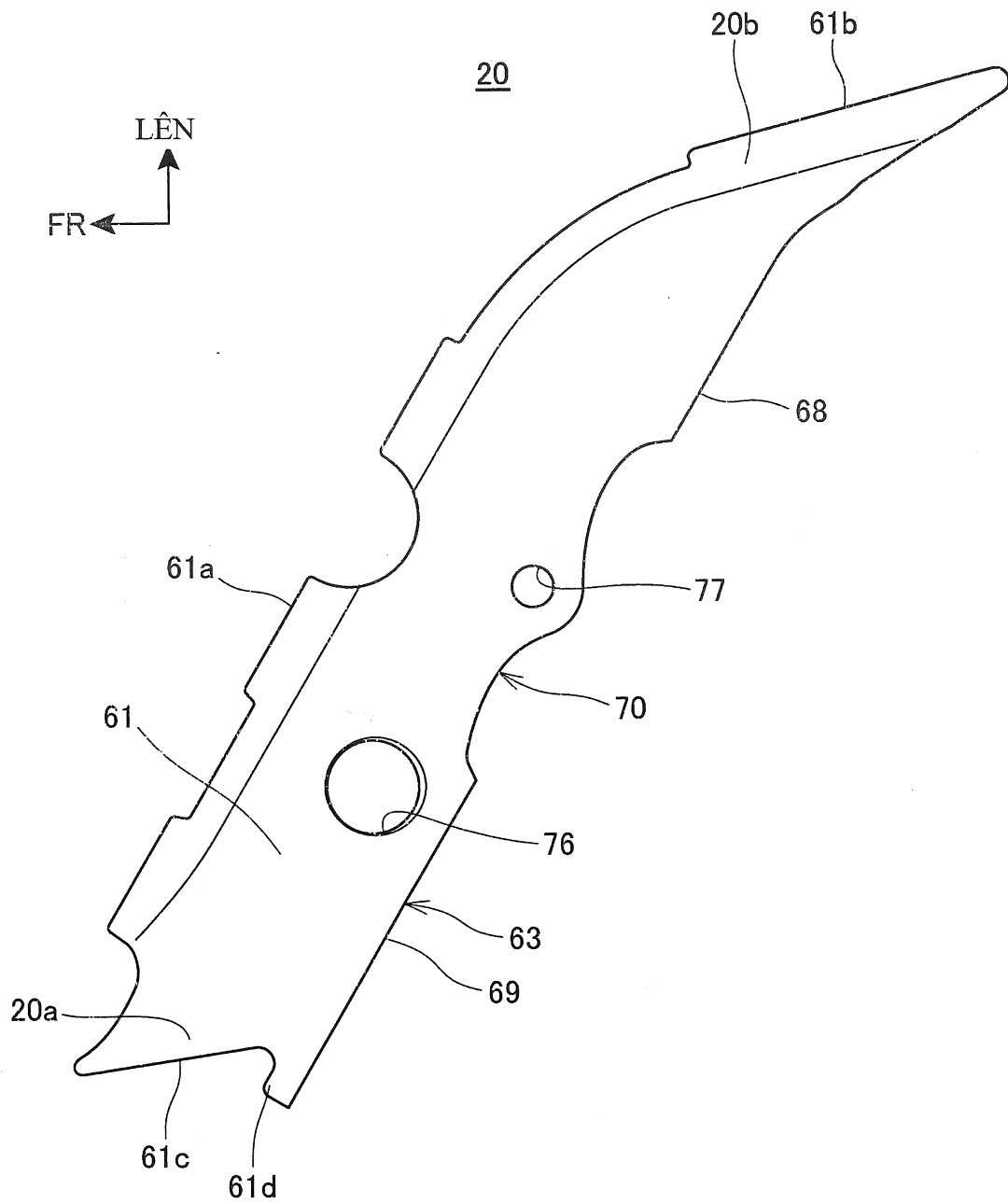
5/9

FIG. 5



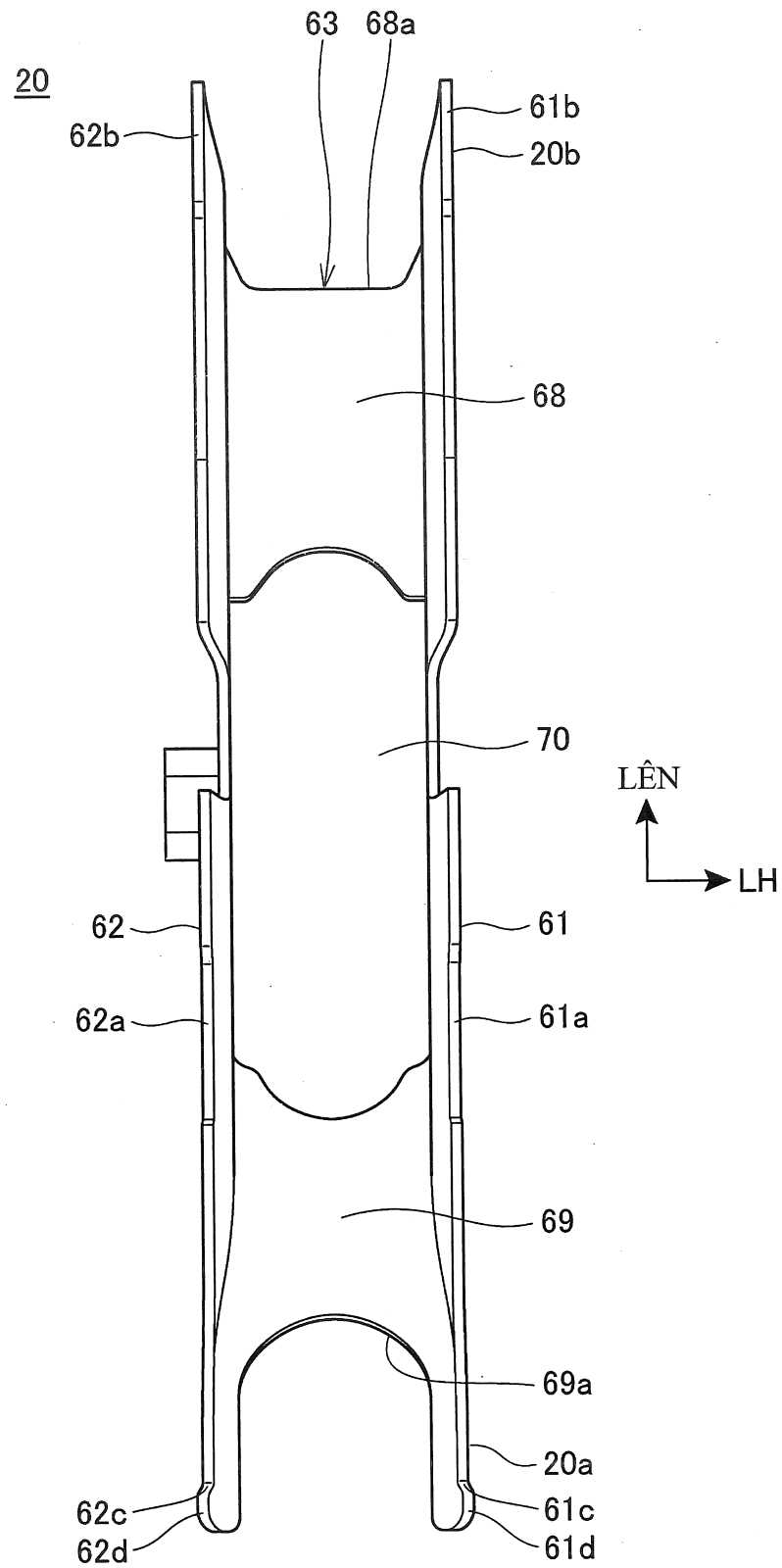
6/9

FIG. 6



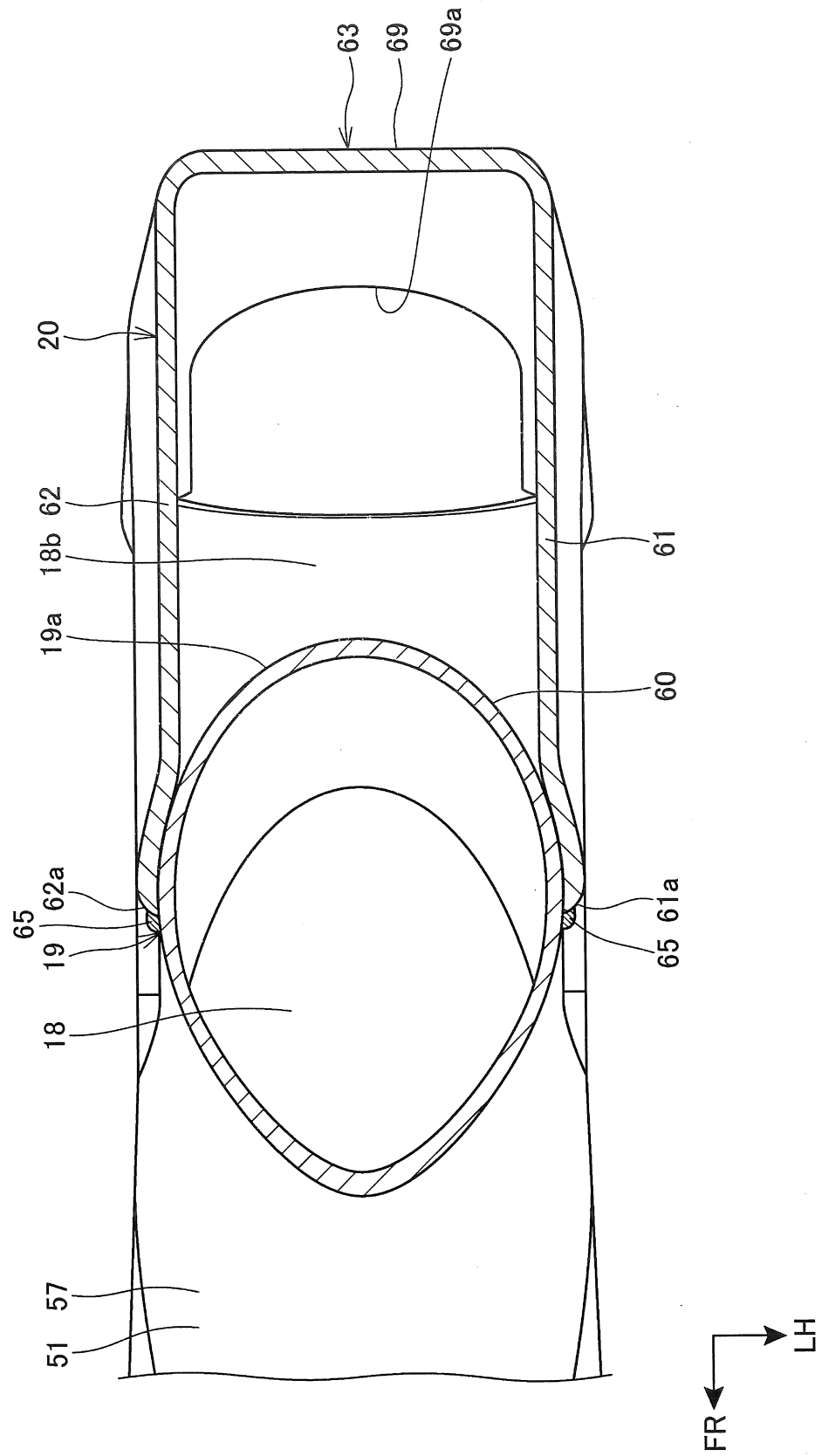
7/9

FIG. 7



8/9

FIG. 8



9/9

FIG. 9

