



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẰNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ
(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN) (11) 
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ
1-0051020
(51)^{2020.01} **B62J 23/00**; B62M 7/02; B62K 11/10; (13) **B**
B62J 17/10

(21) 1-2021-08327 (22) 24/12/2021
(30) 2021-022719 16/02/2021 JP
(45) 25/09/2025 450 (43) 25/02/2022 407A
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan
(72) Yuki AIKAWA (JP).
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2021-08327

(57) Mục đích của sáng chế là khiến cho cụm động lực kiểu cụm lắc có thể được bảo vệ theo cách hiệu quả nhờ chi tiết bảo vệ.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: cụm động lực kiểu cụm lắc (12) là một khối liền bao gồm cụm động lực (25) dùng để dẫn động bánh sau (3) và đòn lắc (26) để đỡ bánh sau (3); và chi tiết bảo vệ (60) để che cụm động lực kiểu cụm lắc (12) từ phía dưới, trong đó chi tiết bảo vệ (60) được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc (12) nhờ chi tiết lắp thứ nhất (81) lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai (82) lắp theo hướng trên-dưới.

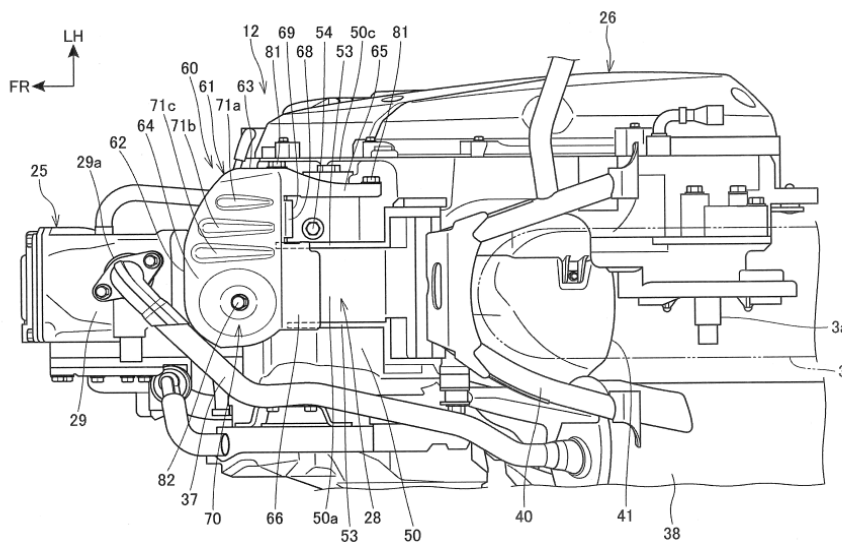


FIG.3

Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Thông thường, đã biết xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm cụm động lực kiểu cụm lắc là một khối liền bao gồm cụm động lực dùng để dẫn động bánh sau và đòn lắc để đỡ bánh sau (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2005-125919). Trong công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2005-125919, xe được trang bị chi tiết bảo vệ để che cụm động lực kiểu cụm lắc từ phía dưới.

Do vậy, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên thông thường, mong muốn là bảo vệ được cụm động lực kiểu cụm lắc nhờ chi tiết bảo vệ theo cách hiệu quả.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên và mục đích của sáng chế là khiến cho cụm động lực kiểu cụm lắc có thể được bảo vệ theo cách hiệu quả nhờ chi tiết bảo vệ.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: cụm động lực kiểu cụm lắc là một khối liền bao gồm cụm động lực dùng để dẫn động bánh sau và đòn lắc để đỡ bánh sau; và chi tiết bảo vệ để che cụm động lực kiểu cụm lắc từ phía dưới, trong đó chi tiết bảo vệ được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc nhờ chi tiết lắp thứ nhất lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai lắp theo hướng trên-dưới.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, chi tiết bảo vệ có thể bao gồm phần phình nơi chi tiết dạng tấm phình lên phía trên, phần phình có thể có hình dạng nhô lên với đường kính nhỏ dần khi phần phình tiến lên phía trên; và chi tiết bảo vệ có thể được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc nhờ chi tiết lắp thứ hai lồng vào trong đỉnh của phần phình từ phía dưới.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, chi tiết bảo vệ có thể được bố trí ở bên dưới cửa nạp để không khí được hút qua đó vào trong cụm động lực kiểu cụm lắc; và chi

tiết bảo vệ có thể bao gồm phần tấm bảo vệ dạng tấm để che cụm động lực kiểu cụm lắc từ phía dưới và gân nắn dòng kéo dài lên phía trên từ phần tấm bảo vệ.

Hơn thế nữa, trong kết cấu nêu trên, trên hình chiếu bằng, gân nắn dòng có thể gối chồng với mặt dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc từ phía dưới và gân nắn dòng có thể kéo dài về phía cụm động lực kiểu cụm lắc trên mặt cắt đi qua gân nắn dòng theo hướng trước-sau.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, cửa nạp có thể được bố trí lệch về một phía theo chiều rộng xe so với đường tâm theo chiều rộng xe; và gân nắn dòng có thể được bố trí lệch về một phía theo chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, gân nắn dòng có thể được bố trí ở phía trước của xe so với cửa nạp.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, gân nắn dòng có thể được bố trí ở mép sau của phần tấm bảo vệ.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, chi tiết bảo vệ có thể bao gồm phần phình xuống dưới nơi chi tiết dạng tấm phình xuống phía dưới, phần phình xuống dưới có thể có hình dạng nhô kéo dài dọc theo hướng trước-sau của xe, hình dạng mặt cắt của phần phình xuống dưới theo chiều dọc có thể có phần mặt cong với độ nghiêng tăng dần về phía trước của xe và phần mặt nghiêng kéo dài theo đường thẳng về phía trước và lên phía trên; và phần mặt nghiêng có thể được bố trí ở phía trước phần mặt cong.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, các phần phình xuống dưới có thể được bố trí theo chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, gân ở mặt dưới mà nhô xuống dưới có thể được bố trí ở vị trí hướng về phía chi tiết bảo vệ ở mặt dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc; và gân ở mặt dưới có thể kéo dài theo hướng trước-sau của xe.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: cụm động lực kiểu cụm lắc là một khối liền bao gồm cụm động lực dùng để dẫn động bánh sau và đòn lắc để đỡ bánh sau; và chi tiết bảo vệ để che cụm động lực kiểu cụm lắc từ phía dưới, trong đó chi tiết bảo vệ được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc nhờ chi tiết lắp thứ nhất lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai lắp theo hướng trên-dưới.

Nhờ có kết cấu này, do chi tiết bảo vệ được lắp theo chiều rộng xe và hướng trên-dưới nhờ chi tiết lắp thứ nhất và chi tiết lắp thứ hai nên có thể cải thiện được độ cứng vững lắp ráp của chi tiết bảo vệ và khi ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ, có thể ngăn chặn được chuyển động quay của chi tiết bảo vệ nhờ phần lắp của chi tiết bảo vệ là điểm gốc. Do vậy, ngoại lực có thể được tiếp nhận bởi chi tiết bảo vệ theo cách hiệu quả và cụm động lực kiểu cụm lắc có thể được bảo vệ bởi chi tiết bảo vệ theo cách hiệu quả.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, chi tiết bảo vệ có thể bao gồm phần phình nơi mà chi tiết dạng tấm phình lên phía trên, phần phình có thể có hình dạng nhô lên với đường kính nhỏ dần khi phần phình tiến lên phía trên; và chi tiết bảo vệ có thể được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc nhờ chi tiết lắp thứ hai lồng vào trong đỉnh của phần phình từ phía dưới.

Nhờ có kết cấu này, khi ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ, phần phình có hình dạng nhô lên bị biến dạng và nhờ đó, va đập có thể được hấp thu theo cách hiệu quả. Ngoài ra, do chi tiết lắp thứ hai được che khuất ở bên trong phần phình nên chi tiết lắp thứ hai có thể được bảo vệ bởi phần phình theo cách hiệu quả.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, chi tiết bảo vệ có thể được bố trí ở bên dưới cửa nạp để không khí được hút qua đó vào trong cụm động lực kiểu cụm lắc; và chi tiết bảo vệ có thể bao gồm phần tấm bảo vệ dạng tấm để che cụm động lực kiểu cụm lắc từ phía dưới và gân nắn dòng kéo dài lên phía trên từ phần tấm bảo vệ.

Nhờ có kết cấu này, không khí thổi khi xe chạy có thể được dẫn đến cửa nạp ở phía trên nhờ gân nắn dòng và hiệu suất nạp của cửa nạp có thể được cải thiện.

Hơn thế nữa, trong kết cấu nêu trên, trên hình chiếu bằng, gân nắn dòng có thể gối chồng với mặt dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc từ phía dưới và gân nắn dòng có thể kéo dài về phía cụm động lực kiểu cụm lắc trên mặt cắt đi qua gân nắn dòng theo hướng trước-sau.

Nhờ có kết cấu này, không khí thổi khi xe chạy, đi giữa mặt dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc và phần tấm bảo vệ, có thể được dẫn đến cửa nạp ở phía trên nhờ gân nắn dòng và hiệu suất nạp có thể được cải thiện.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, cửa nạp có thể được bố trí lệch về một phía

theo chiều rộng xe so với đường tâm theo chiều rộng xe; và gân nắn dòng có thể được bố trí lệch về một phía theo chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, do cửa nạp và gân nắn dòng được bố trí ở một phía theo chiều rộng xe so với đường tâm theo chiều rộng xe nên gân nắn dòng và cửa nạp nằm gần nhau và không khí thổi khi xe chạy có thể được dẫn theo cách hiệu quả đến cửa nạp nhờ gân nắn dòng.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, gân nắn dòng có thể được bố trí ở phía trước của xe so với cửa nạp.

Nhờ có kết cấu này, do gân nắn dòng được bố trí ở phía trước của xe so với cửa nạp nên không khí thổi khi xe chạy, vốn đi về phía sau, có thể được dẫn theo cách hiệu quả đến cửa nạp nhờ gân nắn dòng.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, gân nắn dòng có thể được tạo thành ở mép sau của phần tấm bảo vệ.

Nhờ có kết cấu này, không khí thổi khi xe chạy đi về phía sau dọc theo phần tấm bảo vệ có thể được dẫn theo cách hiệu quả đến cửa nạp nhờ gân nắn dòng. Hơn thế nữa, gân nắn dòng có thể dễ dàng được tạo thành nhờ phương pháp gia công áp lực.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, chi tiết bảo vệ có thể bao gồm phần phình xuống dưới nơi chi tiết dạng tấm phình xuống phía dưới, phần phình xuống dưới có thể có hình dạng nhô kéo dài dọc theo hướng trước-sau của xe, hình dạng mặt cắt của phần phình xuống dưới theo chiều dọc có thể có phần mặt cong với độ nghiêng tăng dần về phía trước của xe và phần mặt nghiêng kéo dài theo đường thẳng về phía trước và lên phía trên; và phần mặt nghiêng có thể được bố trí ở phía trước phần mặt cong.

Nhờ có kết cấu này, khi ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ, phần phình xuống dưới bị biến dạng và nhờ đó, va đập có thể được hấp thu theo cách hiệu quả. Ngoài ra, do phần mặt nghiêng dạng thẳng được tạo ra ở phía trước phần mặt cong của phần phình xuống dưới nên không khí thổi khi xe chạy đi một cách trơn tru từ phía trước về phía sau dọc theo phần mặt nghiêng dạng thẳng và phần mặt cong. Do vậy, có thể ngăn không cho phần phình xuống dưới trở thành vật cản đối với không khí thổi khi xe chạy.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, các phần phình xuống dưới có thể được bố trí theo chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, va đập có thể được hấp thu theo cách hiệu quả bởi phần phình xuống dưới trên một phạm vi rộng của chi tiết bảo vệ theo chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong kết cấu nêu trên, gân ở mặt dưới mà nhô xuống dưới có thể được bố trí ở vị trí hướng về phía chi tiết bảo vệ ở mặt dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc; và gân ở mặt dưới có thể kéo dài theo hướng trước-sau của xe.

Nhờ có kết cấu này, ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ có thể được tiếp nhận bởi gân ở mặt dưới và ngoại lực có thể được ngăn không tác động trực tiếp lên mặt dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc. Do vậy, cụm động lực kiểu cụm lắc có thể được bảo vệ theo cách hiệu quả. Ngoài ra, ngay cả khi các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự trên mặt đường đập vào chi tiết bảo vệ ở trạng thái xe kiểu ngồi để chân hai bên đang dịch chuyển về phía trước hoặc phía sau, gân ở mặt dưới kéo dài theo hướng trước-sau và do vậy, va đập gây ra bởi các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự có thể được hấp thu theo cách hiệu quả.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy theo phương án thứ nhất của sáng chế;

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên trái của cụm động lực kiểu cụm lắc;

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc;

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh của cụm động lực khi nhìn từ phía dưới ở trạng thái chi tiết bảo vệ được tháo ra;

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh của chi tiết bảo vệ khi nhìn từ phía trên;

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI trên FIG.5;

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII trên FIG.5;

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

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX trên FIG.5;

FIG.10 là hình vẽ của cụm động lực kiểu cụm lắc khi nhìn từ phía trước; và

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ phía dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc được trang bị chi tiết bảo vệ theo phương án thứ hai.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Lưu ý là, trong phần mô tả này, các hướng như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải, phía trên và phía dưới cũng chính là các hướng so với thân xe trừ khi có quy định cụ thể khác. Ngoài ra, trên mỗi hình vẽ, ký hiệu FR biểu thị phía trước của thân xe, ký hiệu UP biểu thị phía trên của thân xe và ký hiệu LH biểu thị phía bên trái của thân xe.

Phương án thứ nhất

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên trái của xe máy 1 theo phương án thứ nhất của sáng chế.

Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên dòng scuter bao gồm khung thân xe 10, chạc trước 11 để đỡ bánh trước 2 theo cách lái được, cụm động lực kiểu cụm lắc 12 được đỡ bởi phần sau của khung thân xe 10, bánh sau 3 và yên xe 13 để người đi xe ngồi trên đó ở tư thế đặt chân ngang qua hai bên yên xe 13.

Xe máy 1 bao gồm tấm ốp thân xe 14 để che thân xe, ví dụ khung thân xe 10.

Khung thân xe 10 bao gồm ống đầu 15 bố trí ở đầu trước của khung thân xe 10, khung nghiêng xuống dưới 16 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 15, khung gầm 17 kéo dài về phía sau từ khung nghiêng xuống dưới 16 và khung yên xe 18 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung gầm 17.

Chạc trước 11 được đỡ bởi ống đầu 15 theo cách lái được theo hướng trái-phải.

Bánh trước 2 được đỡ ở đầu dưới của chạc trước 11.

Tay lái 20 được lắp vào đầu trên của chạc trước 11.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên trái của cụm động lực kiểu cụm lắc 12. FIG.3 là hình chiếu nhìn từ phía dưới của cụm động lực kiểu cụm lắc 12.

Theo các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG. 3, cụm động lực kiểu cụm lắc 12 kéo dài ở bên dưới khung yên xe 18 theo hướng trước-sau của xe.

Trong cụm động lực kiểu cụm lắ 12, cụm động lực 25 dùng để dẫn động bánh sau 3 và đòn lắ 26, để đỡ theo cách lắ được bánh sau 3, được tạo liền khối.

Cụm động lực 25 là một động cơ đốt trong. Cụm động lực 25 bao gồm hộp trục khuỷu 28 để chứa trục khuỷu 27 và phần xi lanh 29 kéo dài về phía trước từ mặt trước của hộp trục khuỷu 28. Pit tông (không được minh họa trên hình vẽ), nối với trục khuỷu 27, chuyển động tịnh tiến ở bên trong phần xi lanh 29. Phần xi lanh 29 kéo dài từ hộp trục khuỷu 28 về phía trước khung yên xe 18 qua khoảng không giữa phần trước của các khung yên xe bên trái và bên phải 18. Cụm động lực 25 là một động cơ nằm ngang trong đó đường trục 29b của phần xi lanh 29 kéo dài gần như nằm ngang theo hướng trước-sau của xe.

Đòn lắ 26 kéo dài về phía sau từ phần mặt bên ở một phía bên (phía bên trái) của hộp trục khuỷu 28 theo chiều rộng xe (theo hướng trái-phải).

Bánh sau 3 được đỡ bởi trục 3a kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ đầu sau của đòn lắ 26.

Đòn lắ 26 được bố trí lệch về một phía trong số phía bên trái và phía bên phải của bánh sau 3 vốn nằm ở chính giữa theo chiều rộng xe. Nghĩa là, đòn lắ 26 kéo dài về phía sau từ hộp trục khuỷu 28 dọc theo phía bên trái của bánh sau 3.

Đòn lắ 26 có dạng một hộp rỗng kéo dài theo hướng trước-sau của xe.

Bộ truyền động 30 được bố trí trong đòn lắ 26. Bộ truyền động 30 là bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai bao gồm puli dẫn động 31 bố trí ở một đầu của trục khuỷu 27, puli bị dẫn 32 bố trí ở phía sau puli dẫn động 31 và đai hình chữ V 33 nối puli dẫn động 31 và puli bị dẫn 32. Puli bị dẫn 32 được đỡ bởi trục đầu ra 34 bố trí ở phần sau của đòn lắ 26.

Chuyển động quay của trục khuỷu 27 được thay đổi tốc độ nhờ bộ truyền động 30 và chuyển động quay đã thay đổi tốc độ này được truyền đến bánh sau 3.

Cửa nạp không khí làm mát 26a (cửa nạp) được bố trí ở mặt ngoài phía trên của đầu trước của đòn lắ 26.

Không khí thổi khi xe chạy được hút vào trong đòn lắ 26 từ cửa nạp không khí làm mát 26a dùng làm không khí nạp. Không khí nạp đã hút vào trong đòn lắ 26 từ

cửa nạp không khí làm mát 26a dùng làm không khí làm mát để làm mát bộ truyền động 30.

Hộp lọc không khí 35, để làm sạch không khí nạp cấp cho phần xi lanh 29, được lắp vào phần trên của đòn lắc 26. Hộp lọc không khí 35 được bố trí lệch về một phía trong số phía bên trái và phía bên phải của bánh sau 3. Cửa nạp 35a để hút không khí nạp được bố trí ở mặt ngoài của phần trước của hộp lọc không khí 35.

Không khí nạp đã hút vào trong hộp lọc không khí 35 được cấp đến phần xi lanh 29 thông qua thân van tiết lưu 36 ở phía trước hộp lọc không khí 35.

Ống xả 37 của cụm động lực 25 kéo dài về phía sau và ra phía ngoài theo chiều rộng xe từ cửa xả 29a ở mặt dưới của phần xi lanh 29. Bộ giảm thanh 38 được nối vào đầu sau của ống xả 37. Bộ giảm thanh 38 được bố trí ở phía đối diện với đòn lắc 26 tương đối với bánh sau 3 vốn nằm ở chính giữa theo chiều rộng xe. Ống xả 37 đi qua phía ngoài ở phần dưới của hộp trục khuỷu 28 ở phía còn lại theo hướng trái-phải so với bánh sau 3.

Phần nối với chi tiết liên kết 28a được bố trí ở phần trên đầu trước của hộp trục khuỷu 28. Cụm động lực kiểu cụm lắc 12 được nối vào khung yên xe 18 thông qua chi tiết liên kết (không được minh họa trên hình vẽ) mà nối với phần nối vào chi tiết liên kết 28a. Cụm động lực kiểu cụm lắc 12 có thể lắc được lên trên và xuống dưới thông qua chi tiết liên kết này. Bộ giảm xóc sau 39 (xem FIG.1) nối giữa đầu sau của đòn lắc 26 và phần sau của khung yên xe 18.

Chân chống 40, tiếp xúc với mặt đường trong quá trình đỗ xe để đỡ xe máy 1, được lắp vào phần dưới của phần sau của hộp trục khuỷu 28.

Chắn bùn trong 41 (xem FIG.3) để che bánh sau 3 từ phía trên được bố trí ở bên trên phần sau của hộp trục khuỷu 28.

Chi tiết bảo vệ 60 để che cụm động lực 25 từ phía dưới được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc 12.

Chi tiết bảo vệ 60 được lắp vào hộp trục khuỷu 28 của cụm động lực 25 và che hộp trục khuỷu 28 từ phía dưới.

FIG.4 là hình vẽ phối cảnh của cụm động lực 25 khi nhìn từ phía dưới ở trạng

thái chi tiết bảo vệ 60 được tháo ra.

Theo các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG. 4, hộp trục khuỷu 28 bao gồm phần hộp dưới 50, phình xuống phía dưới so với phần xi lanh 29, ở phía sau phần xi lanh 29 khi nhìn từ phía bên của xe. Phần hộp dưới 50 cũng nằm ở bên dưới phần trước của đòn lắc 26.

Phần hộp dưới 50 bao gồm mặt dưới 50a, mặt trước 50b kéo dài lên phía trên từ mép trước của mặt dưới 50a về phía đầu sau của phần xi lanh 29 và hai mặt bên 50c ở bên trái và bên phải.

Mặt dưới 50a là mặt dưới của hộp trục khuỷu 28 và là mặt mà hướng về phía mặt đường.

Mặt trước 50b là mặt trước của hộp trục khuỷu 28 và nằm ở phía trước đầu trước của đòn lắc 26.

Các mặt bên 50c là các mặt bên của hộp trục khuỷu 28 theo chiều rộng xe và được bố trí ở phía ngoài phần xi lanh 29 theo chiều rộng xe. Nghĩa là, hộp trục khuỷu 28 có chiều rộng lớn hơn phần xi lanh 29 theo chiều rộng xe.

Phần lắp ở mặt dưới 51, để lắp chi tiết bảo vệ 60 vào đó, được bố trí ở mặt dưới 50a của phần hộp dưới 50.

Ngoài ra, phần lắp ở mặt bên 52 được bố trí ở mặt bên 50c ở một phía bên (phía bên trái) của phần hộp dưới 50.

Phần lắp ở mặt dưới 51 được tạo thành ở phần giữa theo chiều rộng xe ở đầu trước của mặt dưới 50a. Phần lắp ở mặt dưới 51 là một lỗ ren kéo dài theo hướng trên-dưới và mở xuống phía dưới.

Phần lắp ở mặt bên 52 được bố trí ở đầu dưới của mặt bên trái 50c. Phần lắp ở mặt bên 52 là một lỗ ren kéo dài theo chiều rộng xe và mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Nhiều (hai) phần lắp ở mặt bên 52 được bố trí theo hướng trước-sau của xe.

Các phần lắp ở mặt bên 52 được bố trí ở phía sau so với phần lắp ở mặt dưới 51.

Gân ở mặt dưới 53 mà nhô xuống dưới được tạo thành ở mặt dưới 50a. Gân ở mặt dưới 53 có dạng thanh kéo dài theo hướng trước-sau của xe. Gân ở mặt dưới 53 kéo dài liên tục từ đầu trước đến đầu sau của mặt dưới 50a.

Hai gân ở mặt dưới 53 được bố trí cách nhau theo chiều rộng xe. Hai gân ở mặt dưới 53 bên trái và bên phải được bố trí ở hai bên của phần giữa của xe máy 1 theo chiều rộng xe.

Hai gân ở mặt dưới 53 được bố trí ở phía sau phần lắp ở mặt dưới 51. Mỗi gân ở mặt dưới 53 được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe so với phần lắp ở mặt dưới 51 vốn nằm ở phần giữa theo chiều rộng xe.

Phần sau 53a của mặt dưới của mỗi gân ở mặt dưới 53 là một mặt gần như nằm ngang kéo dài theo hướng trước-sau. Phần trước 53b của mặt dưới của mỗi gân ở mặt dưới 53 là một mặt nghiêng mà nghiêng lên trên-về phía trước.

Bu lông xả 54, để đóng kín lỗ thoát ở mặt dưới 50a, được lắp vào mặt dưới 50a từ phía dưới. Khi bu lông xả 54 được tháo ra, dầu động cơ lưu trong phần hộp dưới 50 được xả ra từ lỗ thoát này.

Bu lông xả 54 được bố trí giữa gân ở mặt dưới 53 bên trái và mặt bên trái 50c theo chiều rộng xe. Ngoài ra, bu lông xả 54 được bố trí giữa hai phần lắp ở mặt bên phía trước và phía sau 52 theo hướng trước-sau của xe.

FIG.5 là hình vẽ phối cảnh của chi tiết bảo vệ 60 khi nhìn từ phía trên.

Theo FIG.2, FIG.3 và FIG.5, chi tiết bảo vệ 60 bao gồm phần tấm bảo vệ 61 để che mặt dưới 50a của hộp trục khuỷu 28 từ phía dưới, gân ở mặt trước 62 kéo dài lên phía trên từ mép trước của phần tấm bảo vệ 61 và gân ở mặt bên 63 kéo dài lên phía trên từ mép bên ở một phía (phía bên trái) trong số phía bên trái và phía bên phải của phần tấm bảo vệ 61.

Chi tiết bảo vệ 60 được chế tạo, ví dụ, bằng cách cắt, dập, uốn hoặc đột một tấm kim loại nhờ phương pháp gia công áp lực.

Phần tấm bảo vệ 61 là một chi tiết dạng tấm được bố trí với chiều dày tấm hướng theo hướng trên-dưới.

Phần tấm bảo vệ 61 bao gồm phần thân chính 64 chiếm phần lớn diện tích của phần tấm bảo vệ 61 và phần kéo dài thứ nhất 65 và phần kéo dài thứ hai 66 kéo dài về phía sau từ mép sau của phần thân chính 64.

Phần thân chính 64 là một tấm có kích thước theo chiều rộng xe lớn hơn kích

thước theo hướng trước-sau của xe.

Phần kéo dài thứ nhất 65 có dạng một tay đòn kéo dài về phía sau từ phần bên ở một phía (phía bên trái) trong số phía bên trái và phía bên phải ở mép sau của phần thân chính 64.

Phần kéo dài thứ hai 66 được bố trí ở phía còn lại (phía bên phải) trong số phía bên trái và phía bên phải ở mép sau của phần thân chính 64.

Phần khoét 69, trong đó mép sau của phần tấm bảo vệ 61 được cắt về phía trước, được tạo thành giữa phần kéo dài thứ nhất 65 và phần kéo dài thứ hai 66 ở phần sau của phần tấm bảo vệ 61.

Phần tấm bảo vệ 61 bao gồm gân nắn dòng 68 kéo dài lên phía trên từ mép sau của phần thân chính 64.

Phần bố trí gân nắn dòng 68 ở mép sau của phần thân chính 64 là mép trước của phần khoét 69. Nghĩa là, gân nắn dòng 68 được tạo thành ở phần khoét 69.

Gân ở mặt trước 62 và gân ở mặt bên 63 là các phần uốn được tạo thành bằng cách uốn vật liệu tấm làm chi tiết bảo vệ 60 lên phía trên.

Đầu ngoài của gân ở mặt trước 62 theo chiều rộng xe được nối vào đầu trước của gân ở mặt bên 63.

Gân ở mặt bên 63 kéo dài lên phía trên từ mép bên của phần thân chính 64 và mép bên của phần kéo dài thứ nhất 65.

Gân ở mặt bên 63 là phần thành mà chiều dày tấm của nó hướng theo chiều rộng xe.

Các lỗ lắp thứ nhất 67a và 67b, đi xuyên qua gân ở mặt bên 63 theo chiều rộng xe, được tạo thành trên gân ở mặt bên 63.

Lỗ lắp thứ nhất phía trước 67a được tạo thành trên gân ở mặt bên 63 ở phía phần thân chính 64. Lỗ lắp thứ nhất phía sau 67b được tạo thành trên gân ở mặt bên 63 ở phía phần kéo dài thứ nhất 65.

Phần phình 70 nơi chi tiết dạng tấm của phần thân chính 64 phình lên phía trên và các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c, mà phần dạng tấm của phần thân

chính 64 ở mỗi phần phình này phình xuống phía dưới, được tạo thành trên phần thân chính 64 của phần tấm bảo vệ 61.

Phần phình 70 và các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được bố trí theo chiều rộng xe trên phần thân chính 64. Phần phình 70 được tạo thành ở phía xa hơn so với gân ở mặt bên 63 theo chiều rộng xe. Các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được tạo thành giữa gân ở mặt bên 63 và phần phình 70 theo chiều rộng xe.

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt theo đường VI-VI trên FIG.5.

Theo FIG.2, FIG.5 và FIG.6, phần thân chính 64 của phần tấm bảo vệ 61 kéo dài theo hướng trước-sau ở tư thế nghiêng lên trên-về phía trước khi nhìn từ phía bên của xe. Ngoài ra, phần kéo dài thứ nhất 65 và phần kéo dài thứ hai 66 kéo dài gần như nằm ngang theo hướng trước-sau khi nhìn từ phía bên của xe.

Theo FIG.5 và FIG.6, phần phình 70 là phần nơi mà một phần của phần dạng tấm của phần thân chính 64 nhô ra theo cách bị đẩy lên phía trên. Phần phình 70 được tạo thành, ví dụ, bằng cách dập.

Phần phình 70 có dạng hình tròn khi nhìn từ phía trên và có hình dạng nhô lên trong đó chu vi ngoài của phần hình tròn có đường kính nhỏ dần khi phần phình 70 tiến lên phía trên. Phần bên trong của phần phình 70 là một hốc rỗng. Cũng có thể nói rằng phần phình 70 có hình dạng một chiếc bát được tạo theo hình parabol.

Lỗ lắp thứ hai 70b, đi xuyên qua đỉnh 70a theo hướng trên-dưới, được tạo thành ở đỉnh 70a của phần phình 70.

Phần kéo dài thứ hai 66 được bố trí ở ngay phía sau phần phình 70.

Theo FIG.5, các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được bố trí theo chiều rộng xe. Các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được bố trí theo thứ tự tính từ phía ngoài theo chiều rộng xe là phần phình xuống dưới 71a, phần phình xuống dưới 71b và phần phình xuống dưới 71c.

Các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c là các phần nơi mà một phần của phần dạng tấm của phần thân chính 64 nhô ra theo cách bị đẩy xuống phía dưới. Các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được tạo thành, ví dụ, bằng cách dập.

Các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c đều có hình dạng nhô kéo dài theo

hướng trước-sau của xe. Chiều dài của các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c theo hướng trước-sau tăng dần đối với các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c nằm ở phía trong theo chiều rộng xe. Chiều rộng của các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c theo chiều rộng xe giảm dần khi các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c tiến về phía sau.

FIG.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII trên FIG.5.

Phần phình xuống dưới 71c nói chung được bố trí nghiêng lên trên-về phía trước khi nhìn từ phía bên của xe.

Như được minh họa trên FIG.7, hình dạng mặt cắt của phần phình xuống dưới 71c theo chiều dọc bao gồm phần mặt cong 72 với độ nghiêng tăng dần về phía trước của xe và phần mặt nghiêng 73 kéo dài theo đường thẳng về phía trước và lên phía trên.

Phần mặt cong 72 được tạo thành từ đầu sau của phần phình xuống dưới 71c đến phần giữa theo hướng trước-sau. Phần mặt cong 72 là một mặt cong dạng hình cung. Phần mặt nghiêng 73 được tạo thành từ đầu trước của phần mặt cong 72 đến đầu trước của phần phình xuống dưới 71c.

Phần kéo dài thứ hai 66 được bố trí ở ngay phía sau phần phình xuống dưới 71c.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII trên FIG.5. FIG.8 là mặt cắt đi qua gân nắn dòng 68 theo hướng trước-sau.

Như được minh họa trên FIG.8, theo cách tương tự, phần phình xuống dưới 71b bao gồm phần mặt cong 72 và phần mặt nghiêng 73.

Ngoài ra, theo FIG.5, theo cách tương tự, phần phình xuống dưới 71a bao gồm phần mặt cong 72 và phần mặt nghiêng 73.

Theo FIG.5 và FIG.7, gân nắn dòng 68 là phần thành mà hướng về phía trước của xe. Gân nắn dòng 68 kéo dài lên phía trên ở tư thế nghiêng lên trên-về phía sau khi nhìn từ phía bên của xe.

Gân nắn dòng 68 được bố trí ở ngay phía sau các phần phình xuống dưới 71a và 71b.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX trên FIG.5.

Như được minh họa trên FIG.9, trên mặt cắt của phần phình xuống dưới 71a theo cạnh ngắn (theo chiều rộng xe), hình dạng của phần mặt cong 72 là hình parabol nhô xuống dưới. Ngoài ra, cũng trên mặt cắt của các phần phình xuống dưới 71b và 71c theo cạnh ngắn, hình dạng của phần mặt cong 72 là hình parabol nhô xuống dưới.

Độ cứng vững của chi tiết bảo vệ 60 được tăng nhờ các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c và phần phình 70, là các phần phình hình parabol. Kết quả là, tần số cộng hưởng của chi tiết bảo vệ 60 được tăng và do vậy, các rung động của chi tiết bảo vệ 60 có thể giảm trong quá trình chạy xe bình thường của xe máy 1.

FIG.10 là hình vẽ của cụm động lực kiểu cụm lắc 12 khi nhìn từ phía trước.

Theo các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.5 và FIG.10, chi tiết bảo vệ 60 được lắp vào phần lắp ở mặt bên 52 (xem FIG.4) của phần hộp dưới 50 nhờ các chi tiết lắp thứ nhất 81, lần lượt được lồng vào trong lỗ lắp thứ nhất 67a và 67b của gân ở mặt bên 63 từ phía ngoài theo chiều rộng xe. Hai chi tiết lắp thứ nhất 81 là các bu lông kéo dài theo chiều rộng xe.

Nghĩa là, chi tiết bảo vệ 60 được lắp vào phần lắp ở mặt bên 52 của hộp trực khuỷu 28 theo chiều rộng xe nhờ các chi tiết lắp thứ nhất 81.

Ngoài ra, chi tiết bảo vệ 60 được lắp vào phần lắp ở mặt dưới 51 (xem FIG.4) của phần hộp dưới 50 nhờ chi tiết lắp thứ hai 82, được lồng vào trong lỗ lắp thứ hai 70b của phần phình 70 từ phía dưới. Chi tiết lắp thứ hai 82 là một bu lông kéo dài theo hướng trên-dưới.

Nghĩa là, chi tiết bảo vệ 60 được lắp vào phần lắp ở mặt dưới 51 của hộp trực khuỷu 28 theo hướng trên-dưới nhờ chi tiết lắp thứ hai 82. Đầu bu lông của chi tiết lắp thứ hai 82 tỳ vào đỉnh 70a trên phần phình 70 từ phía dưới và được che khuất trong phần phình 70.

Chi tiết lắp thứ hai 82 được bố trí ở giữa các gân ở mặt dưới 53 bên trái và bên phải theo chiều rộng xe.

Chi tiết bảo vệ 60 được lắp theo hai hướng dọc trục gồm hướng theo chiều rộng xe nhờ các chi tiết lắp thứ nhất 81 và hướng trên-dưới nhờ chi tiết lắp thứ hai 82. Do vậy, chi tiết bảo vệ 60 được lắp theo cách chắc chắn vào phần hộp dưới 50 và khó bị

xoay ngay cả khi có ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ 60.

Chi tiết bảo vệ 60 che phần hộp dưới 50 của hộp trục khuỷu 28 từ phía dưới để bảo vệ hộp trục khuỷu 28.

Phần tấm bảo vệ 61, phần kéo dài thứ nhất 65 và phần kéo dài thứ hai 66 che phần trước của mặt dưới 50a của phần hộp dưới 50 từ phía dưới. Phần kéo dài thứ nhất 65 cũng che phần sau của mặt dưới 50a từ phía dưới.

Phần tấm bảo vệ 61 kéo dài về phía trước theo cách nghiêng lên trên-về phía trước từ vị trí ở bên dưới đầu trước của mặt dưới 50a. Phần trước của phần tấm bảo vệ 61 kéo dài về phía trước của mặt trước 50b của phần hộp dưới 50 và che phần sau của phần xi lanh 29 từ phía dưới.

Phần phình 70 được bố trí ở phần giữa theo chiều rộng xe ở bên dưới đầu trước của mặt dưới 50a. Nghĩa là, phần phình 70 che phần giữa của hộp trục khuỷu 28 theo chiều rộng xe từ phía dưới.

Một phần của phần tấm bảo vệ 61, nơi các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được tạo thành, che phần ở giữa phần phình 70 và đầu trước của đòn lắc 26 ở đầu trước của mặt dưới 50a.

Một phần của phần phình 70 và một phần của mỗi phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được bố trí ở phía trước mặt trước 50b của phần hộp dưới 50.

Phần sau của phần tấm bảo vệ 61 và phần kéo dài thứ hai 66 che các phần trước 53b của hai gân ở mặt dưới 53 từ phía dưới. Nghĩa là, các phần trước 53b của các gân ở mặt dưới 53 hướng về phía phần sau của chi tiết bảo vệ 60 từ phía trên.

Trong quá trình chạy xe của xe máy 1, ngoại lực có thể tác động lên cụm động lực kiểu cụm lắc 12 từ phía dưới. Ngoại lực này được hình thành, ví dụ, khi các gờ trên mặt đường đập vào cụm động lực kiểu cụm lắc 12.

Chi tiết bảo vệ 60 che mặt dưới 50a của phần hộp dưới 50 từ phía dưới để bảo vệ mặt dưới 50a. Chi tiết bảo vệ 60 tiếp nhận trực tiếp ngoại lực do các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự gây ra, hấp thu va đập và làm giảm ảnh hưởng của ngoại lực lên phần hộp dưới 50.

Phần phình 70, là phần nơi mà chi tiết dạng tấm phình lên phía trên và do vậy,

có thể bị biến dạng lớn do ngoại lực và có thể hấp thu ngoại lực theo cách hiệu quả. Phần phình 70 được tạo thành ở phần giữa theo chiều rộng xe và do vậy, có thể tiếp nhận ngoại lực theo cách hiệu quả.

Ngoài ra, các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c là các phần mà ở mỗi phần này chi tiết dạng tấm phình lên phía trên và do vậy, có thể bị biến dạng lớn do ngoại lực và có thể hấp thu ngoại lực theo cách hiệu quả.

Phần tấm bảo vệ 61 được bố trí nghiêng lên trên-về phía trước, do vậy có thể đập một cách nhẹ nhàng vào các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự và cũng có thể giảm va đập lên thân xe đồng thời làm giảm ngoại lực tác động lên phần tấm bảo vệ 61.

Hai gân ở mặt dưới 53 bên trái và bên phải được bố trí theo cách lắp nối tiếp với chi tiết bảo vệ 60 ở phía sau chi tiết bảo vệ 60.

Các gân ở mặt dưới 53 đập vào các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự đầu tiên thay vì mặt dưới 50a, nhờ đó giảm được tác động trực tiếp của ngoại lực lên mặt dưới 50a. Các gân ở mặt dưới 53 kéo dài theo hướng trước-sau của xe và do vậy, có thể tiếp nhận va đập theo cách hiệu quả khi các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự trên mặt đường đi vào tiếp xúc với các gân ở mặt dưới 53 trong quá trình chạy xe của xe máy 1. Ngoài ra, nhờ việc trượt các gân ở mặt dưới 53 theo chiều chuyển động của xe máy 1 tương đối với các gờ nên có thể giảm được va đập.

Do phần sau của chi tiết bảo vệ 60 che các đầu trước của các gân ở mặt dưới 53 từ phía dưới nên cả chi tiết bảo vệ 60 và các gân ở mặt dưới 53 có thể hấp thu va đập theo cách hiệu quả.

Bu lông xả 54 (xem FIG.3) được bố trí ở phần khoét 69 khi nhìn từ phía trên và không được che bởi chi tiết bảo vệ 60 từ phía dưới. Như được mô tả trên đây, do bu lông xả 54 được để lộ xuống phía dưới nên có thể tiếp cận đến bu lông xả 54 từ phía dưới mà không phải tháo chi tiết bảo vệ 60.

Theo FIG.3, FIG.5 và FIG.10, trên hình chiếu bằng, gân nắn dòng 68 gồi chông lên đầu trước của mặt dưới 50a từ phía dưới. Theo FIG.2 và FIG.8, gân nắn dòng 68 kéo dài lên phía trên về phía cụm động lực kiểu cụm lắc 12 trên mặt cắt đi qua gân nắn dòng 68 theo hướng trước-sau.

Gân nắn dòng 68 được bố trí ở phía ngoài gân ở mặt dưới 53 bên trái theo chiều rộng xe và ở bên trong mặt bên trái 50c theo chiều rộng xe.

Gân nắn dòng 68 được bố trí lệch về một phía (phía bên trái) trong số phía bên trái và phía bên phải so với bánh sau 3 vốn nằm ở chính giữa theo chiều rộng xe. Gân nắn dòng 68, cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a lệch về một phía so với đường tâm theo chiều rộng xe.

Gân nắn dòng 68 được bố trí ở phía trước và ở bên dưới cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a.

Ngoài ra, gân nắn dòng 68 được bố trí hơi lùi về phía sau so với mặt trước 50b của phần hộp dưới 50.

Bu lông xả 54 được bố trí ở ngay phía sau gân nắn dòng 68.

Một phần không khí thổi khi xe máy 1 chạy sẽ đi về phía sau dọc theo mặt trên và mặt dưới của chi tiết bảo vệ 60.

Một phần không khí thổi khi xe chạy mà đi dọc theo mặt trên của chi tiết bảo vệ 60 sẽ đi về phía sau qua khoảng không giữa mặt trên của chi tiết bảo vệ 60 và mặt dưới 50a của phần hộp dưới 50.

Gân nắn dòng 68 làm hẹp đường dẫn dòng của không khí thổi khi xe chạy mà đi qua giữa mặt trên của chi tiết bảo vệ 60 và mặt dưới 50a của phần hộp dưới 50.

Gân nắn dòng 68 tạo ra dòng xoáy của không khí thổi khi xe chạy mà đi qua giữa mặt trên của chi tiết bảo vệ 60 và mặt dưới 50a của phần hộp dưới 50 ở phía trước gân nắn dòng 68 để chắn không khí thổi khi xe chạy. Việc này khiến cho không khí thổi khi xe chạy khó đi về phía sau vượt quá gân nắn dòng 68 và không khí thổi khi xe chạy W (xem FIG.2) hướng về phía gân nắn dòng 68 có thể được phép đi lên phía trên dọc theo mặt trước 50b. Do vậy, một phần không khí thổi khi xe chạy W có thể được dẫn đến cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a và hiệu suất nạp có thể được cải thiện.

Như được mô tả trên đây, theo phương án thứ nhất mà sáng chế được áp dụng, xe máy 1 bao gồm: cụm động lực kiểu cụm lắc 12 là một khối liền bao gồm cụm động lực 25 dùng để dẫn động bánh sau 3 và đòn lắc 26 để đỡ bánh sau 3; và chi tiết bảo vệ

60 để che cụm động lực kiểu cụm lắ 12 từ phía dưới, trong đó chi tiết bảo vệ 60 được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắ 12 nhờ các chi tiết lắp thứ nhất 81 lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai 82 lắp theo hướng trên-dưới.

Nhờ có kết cấu này, do chi tiết bảo vệ 60 được lắp theo chiều rộng xe và hướng trên-dưới nhờ các chi tiết lắp thứ nhất 81 và chi tiết lắp thứ hai 82 nên có thể cải thiện được độ cứng vững lắp ráp của chi tiết bảo vệ 60 và khi ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ 60, có thể ngăn chặn được chuyển động quay của chi tiết bảo vệ 60 với phần lắp của chi tiết bảo vệ 60 là điểm gốc. Do vậy, ngoại lực có thể được tiếp nhận bởi chi tiết bảo vệ 60 theo cách hiệu quả và cụm động lực kiểu cụm lắ 12 có thể được bảo vệ bởi chi tiết bảo vệ 60 theo cách hiệu quả.

Ngoài ra, chi tiết bảo vệ 60 bao gồm phần phình 70 nơi mà chi tiết dạng tấm phình lên phía trên, phần phình 70 có hình dạng nhô lên với đường kính nhỏ dần khi phần phình 70 tiến lên phía trên và chi tiết bảo vệ 60 được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắ 12 nhờ chi tiết lắp thứ hai 82 lồng vào trong đỉnh 70a của phần phình 70 từ phía dưới.

Nhờ có kết cấu này, khi ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ 60, phần phình có hình dạng nhô lên 70 bị biến dạng và nhờ đó, va đập có thể được hấp thu theo cách hiệu quả. Ngoài ra, do chi tiết lắp thứ hai 82 được che khuất ở bên trong phần phình 70 nên chi tiết lắp thứ hai 82 có thể được bảo vệ bởi phần phình 70 theo cách hiệu quả.

Ngoài ra, chi tiết bảo vệ 60 được bố trí ở bên dưới cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a vốn là các cửa nạp mà không khí được hút qua đó vào trong cụm động lực kiểu cụm lắ 12 và chi tiết bảo vệ 60 bao gồm phần tấm bảo vệ 61 dạng tấm để che cụm động lực kiểu cụm lắ 12 từ phía dưới và gân nắn dòng 68 kéo dài lên phía trên từ phần tấm bảo vệ 61.

Nhờ có kết cấu này, không khí thổi khi xe chạy W có thể được dẫn đến cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a ở phía trên nhờ gân nắn dòng 68 và hiệu suất nạp của cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a có thể được cải thiện.

Hơn thế nữa, trên hình chiếu bằng, gân nắn dòng 68 gối chồng với mặt dưới 50a của cụm động lực kiểu cụm lắ 12 từ phía dưới và gân nắn dòng 68 kéo dài về phía cụm động lực kiểu cụm lắ 12 trên mặt cắt đi qua gân nắn dòng 68 theo hướng

trước-sau.

Nhờ có kết cấu này, không khí thổi khi xe chạy, mà đi giữa mặt dưới 50a của cụm động lực kiểu cụm lắc 12 và phần tấm bảo vệ 61, có thể được dẫn về phía cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a ở phía trên nhờ gân nắn dòng 68 và hiệu suất nạp có thể được cải thiện.

Ngoài ra, cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a được bố trí lệch về một phía theo chiều rộng xe so với đường tâm theo chiều rộng xe và gân nắn dòng 68 được bố trí lệch về một phía theo chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, do cửa nạp không khí làm mát 26a, cửa nạp 35a và gân nắn dòng 68 được bố trí ở một phía theo chiều rộng xe so với đường tâm theo chiều rộng xe nên gân nắn dòng 68 nằm gần với cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a và không khí thổi khi xe chạy W có thể được dẫn theo cách hiệu quả đến cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a nhờ gân nắn dòng 68.

Ngoài ra, gân nắn dòng 68 được bố trí ở phía trước của xe so với cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a.

Nhờ có kết cấu này, do gân nắn dòng 68 được bố trí ở phía trước của xe so với cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a nên không khí thổi khi xe chạy mà đi về phía sau có thể được dẫn theo cách hiệu quả đến cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a nhờ gân nắn dòng 68.

Ngoài ra, gân nắn dòng 68 được bố trí ở mép sau của phần tấm bảo vệ 61.

Nhờ có kết cấu này, không khí thổi khi xe chạy mà đi về phía sau dọc theo phần tấm bảo vệ 61 có thể được dẫn theo cách hiệu quả đến cửa nạp không khí làm mát 26a và cửa nạp 35a nhờ gân nắn dòng 68. Hơn thế nữa, gân nắn dòng 68 có thể dễ dàng được tạo thành nhờ phương pháp gia công áp lực.

Ngoài ra, chi tiết bảo vệ 60 bao gồm các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c mà ở mỗi phần này chi tiết dạng tấm phình xuống phía dưới, các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c đều có hình dạng nhô kéo dài dọc theo hướng trước-sau của xe, hình dạng mặt cắt của mỗi phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c theo chiều dọc có phần mặt cong 72 với độ nghiêng tăng dần về phía trước của xe và phần mặt

nghiêng 73 kéo dài theo đường thẳng về phía trước và lên phía trên và phần mặt nghiêng 73 được bố trí ở phía trước phần mặt cong 72.

Nhờ có kết cấu này, khi ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ 60, các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c bị biến dạng và nhờ đó, va đập có thể được hấp thu theo cách hiệu quả. Ngoài ra, do phần mặt nghiêng dạng thẳng 73 được tạo ra ở phía trước phần mặt cong trong mỗi phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c, không khí thổi khi xe chạy sẽ đi về phía sau một cách trơn tru từ phía trước dọc theo phần mặt nghiêng dạng thẳng 73 và phần mặt cong 72. Do vậy, có thể ngăn không cho các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c trở thành vật cản đối với không khí thổi khi xe chạy.

Ngoài ra, các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c được bố trí theo chiều rộng xe.

Nhờ có kết cấu này, va đập có thể được hấp thu theo cách hiệu quả nhờ các phần phình xuống dưới 71a, 71b và 71c trên một phạm vi rộng của chi tiết bảo vệ 60 theo chiều rộng xe.

Ngoài ra, gân ở mặt dưới 53 mà nhô xuống dưới được bố trí ở vị trí hướng về phía chi tiết bảo vệ 60 ở mặt dưới 50a của cụm động lực kiểu cụm lắc 12 và gân ở mặt dưới 53 kéo dài theo hướng trước-sau của xe.

Nhờ có kết cấu này, ngoại lực tác động lên chi tiết bảo vệ 60 có thể được tiếp nhận bởi gân ở mặt dưới 53 và ngoại lực có thể được ngăn không tác động trực tiếp lên mặt dưới 50a của cụm động lực kiểu cụm lắc 12. Do vậy, cụm động lực kiểu cụm lắc 12 có thể được bảo vệ theo cách hiệu quả. Ngoài ra, ngay cả khi các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự trên mặt đường đập vào chi tiết bảo vệ 60 ở trạng thái xe máy 1 đang dịch chuyển về phía trước hoặc phía sau, gân ở mặt dưới 53 kéo dài theo hướng trước-sau và do vậy, va đập gây ra bởi các gờ hoặc vật chướng ngại tương tự có thể được hấp thu theo cách hiệu quả.

Lưu ý là phương án thứ nhất mô tả một khía cạnh áp dụng sáng chế và sáng chế không bị giới hạn ở phương án thứ nhất này.

Ngoài ra, theo phương án thứ nhất, xe máy 1 đã được mô tả để làm ví dụ, song sáng chế không bị giới hạn ở phương án này và sáng chế có thể được áp dụng cho xe kiểu ngồi để chân hai bên có ba bánh bao gồm hai bánh trước hoặc hai bánh sau và xe

kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm bốn bánh hoặc nhiều bánh hơn.

Phương án thứ hai

Phương án thứ hai mà sáng chế được áp dụng sẽ được mô tả có dựa vào FIG.11. Theo phương án thứ hai, các bộ phận có cấu hình tương tự như trong phương án thứ nhất được biểu thị bởi cùng các số chỉ dẫn và sẽ không được mô tả.

FIG.11 là hình vẽ nhìn từ phía dưới của cụm động lực kiểu cụm lắ 12 được trang bị chi tiết bảo vệ 260 theo phương án thứ hai.

Chi tiết bảo vệ 260 là một chi tiết dạng tấm để che mặt dưới 50a của phần hộp dưới 50 từ phía dưới.

Chi tiết bảo vệ 260 được lắp vào phần hộp dưới 50 nhờ các chi tiết lắp thứ nhất 81 lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai 82 lắp theo hướng trên-dưới.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: cụm động lực kiểu cụm lắc (12) là một khối liền bao gồm cụm động lực (25) dùng để dẫn động bánh sau (3) và đòn lắc (26) để đỡ bánh sau (3); và chi tiết bảo vệ (60, 260) để che cụm động lực kiểu cụm lắc (12) từ phía dưới, khác biệt ở chỗ,
chi tiết bảo vệ (60, 260) được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc (12) nhờ chi tiết lắp thứ nhất (81) lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai (82) lắp theo hướng trên-dưới,
chi tiết bảo vệ (60) được bố trí ở bên dưới cửa nạp (26a, 35a) để không khí được hút qua đó vào trong cụm động lực kiểu cụm lắc (12); và
chi tiết bảo vệ (60) bao gồm phần tấm bảo vệ (61) dạng tấm để che cụm động lực kiểu cụm lắc (12) từ phía dưới và gân nắn dòng (68) kéo dài lên phía trên từ phần tấm bảo vệ (61).
2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó khi nhìn từ phía trên, gân nắn dòng (68) gối chồng với mặt dưới (50a) của cụm động lực kiểu cụm lắc (12) từ phía dưới và gân nắn dòng (68) kéo dài về phía cụm động lực kiểu cụm lắc (12) trên mặt cắt đi qua gân nắn dòng (68) theo hướng trước-sau.
3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó:
cửa nạp (26a, 35a) được bố trí lệch về một phía theo chiều rộng xe so với đường tâm theo chiều rộng xe; và
gân nắn dòng (68) được bố trí lệch về một phía theo chiều rộng xe.
4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó gân nắn dòng (68) được bố trí ở phía trước của xe so với cửa nạp (26a, 35a).
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó gân nắn dòng (68) được bố trí ở mép sau của phần tấm bảo vệ (61).
6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: cụm động lực kiểu cụm lắc (12) là một khối

liền bao gồm cụm động lực (25) dùng để dẫn động bánh sau (3) và đòn lắc (26) để đỡ bánh sau (3); và chi tiết bảo vệ (60, 260) để che cụm động lực kiểu cụm lắc (12) từ phía dưới, khác biệt ở chỗ,

chi tiết bảo vệ (60, 260) được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc (12) nhờ chi tiết lắp thứ nhất (81) lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai (82) lắp theo hướng trên-dưới,

chi tiết bảo vệ (60) bao gồm phần phình xuống dưới (71a, 71b, 71c) nơi chi tiết dạng tấm phình xuống phía dưới và phần phình xuống dưới (71a, 71b, 71c) có hình dạng nhô kéo dài dọc theo hướng trước-sau của xe,

hình dạng mặt cắt của phần phình xuống dưới (71a, 71b, 71c) theo chiều dọc có phần mặt cong (72) với độ nghiêng tăng dần về phía trước của xe và phần mặt nghiêng (73) kéo dài theo đường thẳng về phía trước và lên phía trên; và

phần mặt nghiêng (73) được bố trí ở phía trước phần mặt cong (72).

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 6, trong đó các phần phình xuống dưới (71a, 71b, 71c) được bố trí theo chiều rộng xe.

8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: cụm động lực kiểu cụm lắc (12) là một khối liền bao gồm cụm động lực (25) dùng để dẫn động bánh sau (3) và đòn lắc (26) để đỡ bánh sau (3); và chi tiết bảo vệ (60, 260) để che cụm động lực kiểu cụm lắc (12) từ phía dưới, khác biệt ở chỗ,

chi tiết bảo vệ (60, 260) được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc (12) nhờ chi tiết lắp thứ nhất (81) lắp theo chiều rộng xe và chi tiết lắp thứ hai (82) lắp theo hướng trên-dưới,

gân ở mặt dưới (53) mà nhô xuống dưới được bố trí ở vị trí hướng về phía chi tiết bảo vệ (60) ở mặt dưới (50a) của cụm động lực kiểu cụm lắc (12); và

gân ở mặt dưới (53) kéo dài theo hướng trước-sau của xe.

9. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó:

chi tiết bảo vệ (60) bao gồm phần phình (70) nơi chi tiết dạng tấm phình lên phía trên và phần phình (70) có hình dạng nhô lên với đường kính nhỏ dần khi

phần phình (70) tiến lên phía trên; và

chi tiết bảo vệ (60) được lắp vào cụm động lực kiểu cụm lắc (12) nhờ chi tiết lắp thứ hai (82) lồng vào trong đỉnh (70a) của phần phình (70) từ phía dưới.

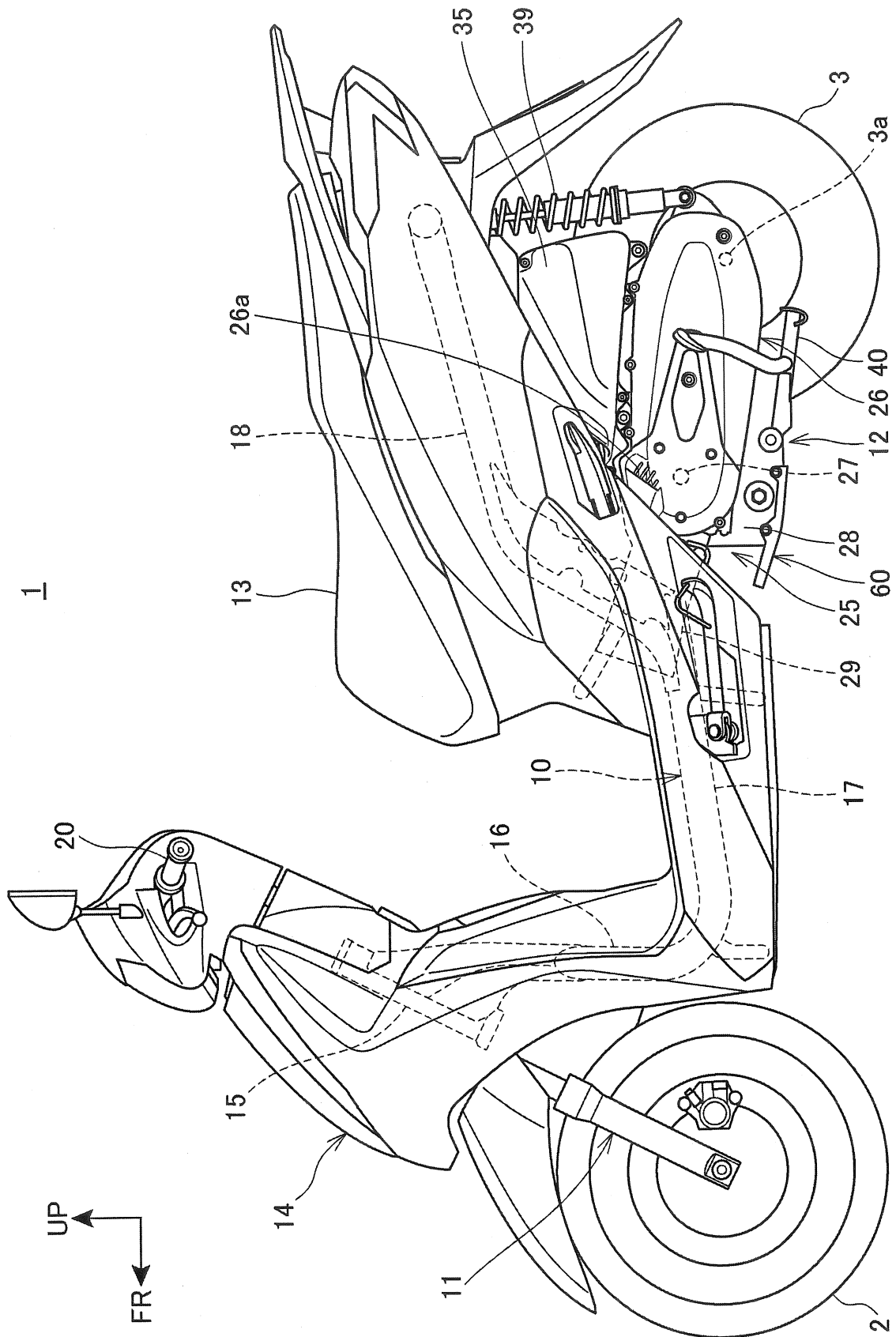


FIG. 1

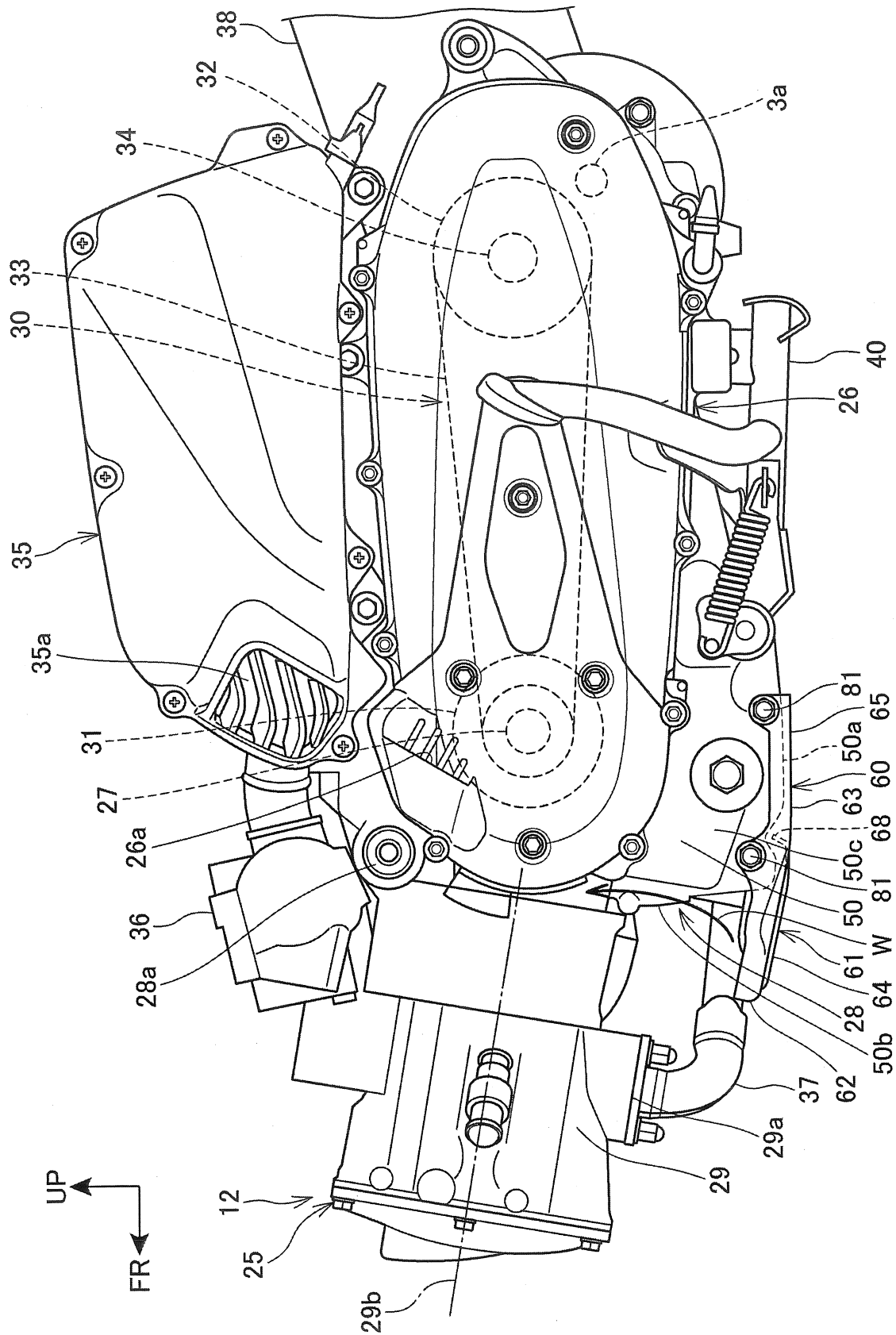


FIG. 2

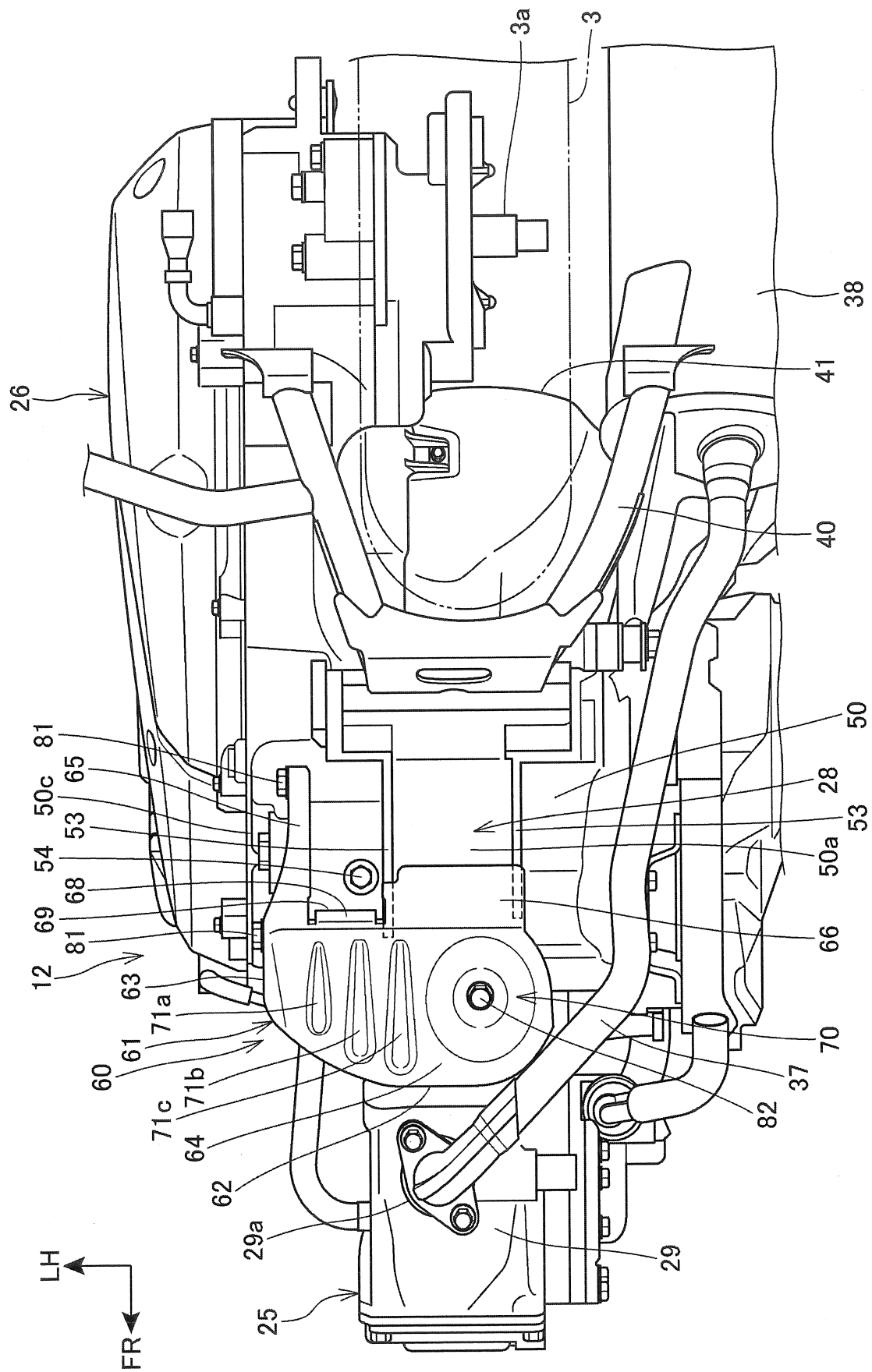


FIG.3

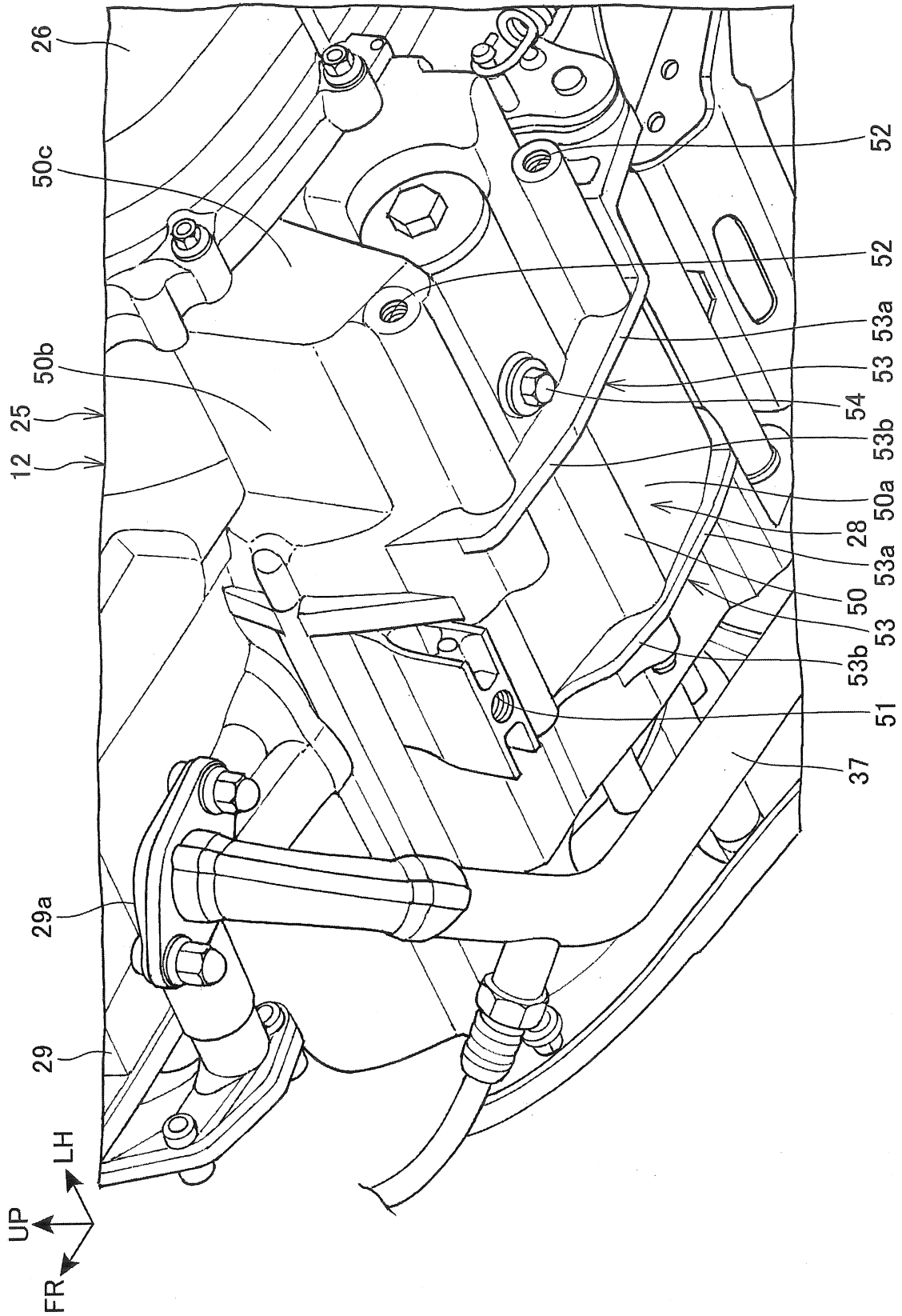


FIG. 4

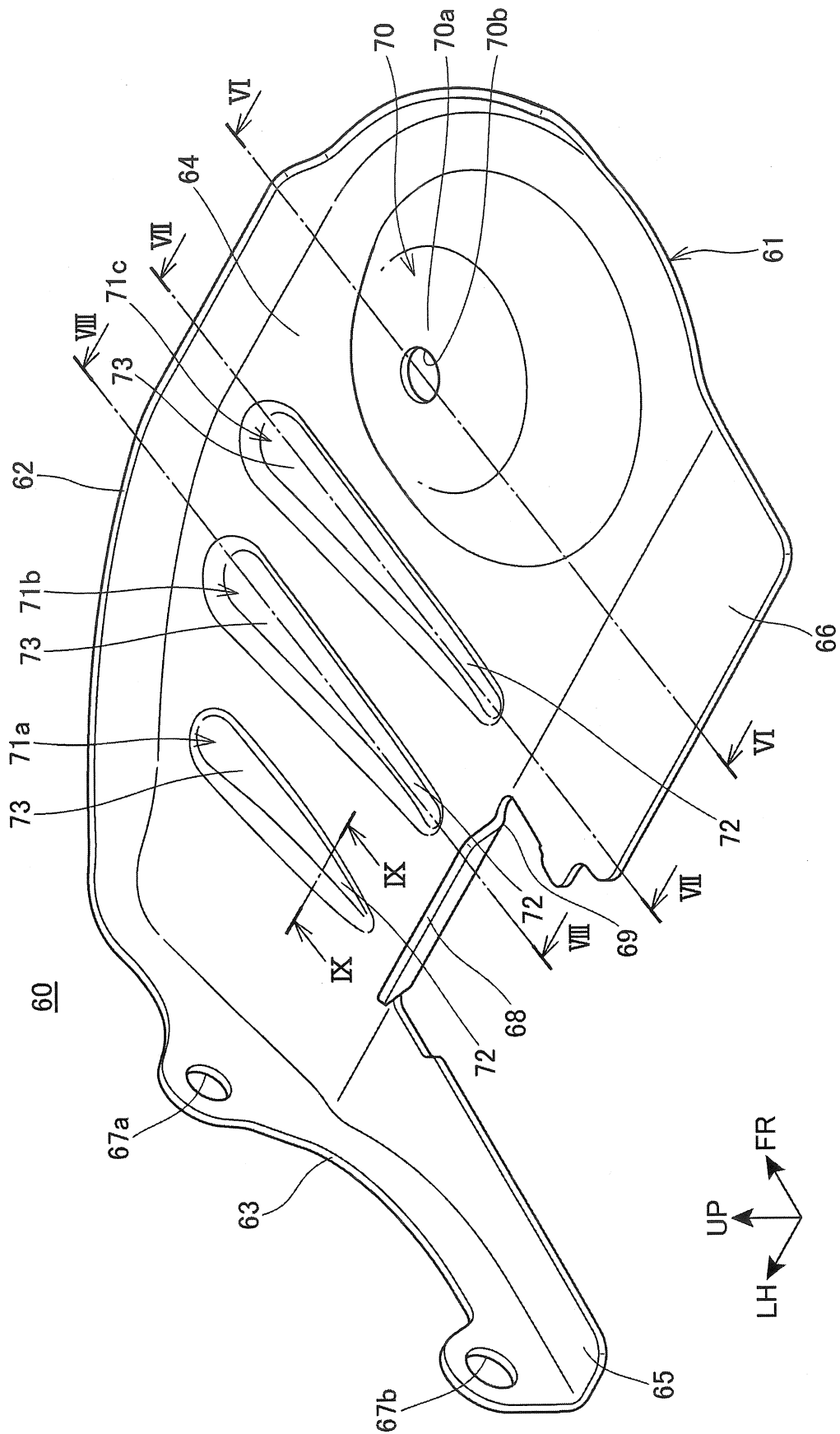


FIG. 5

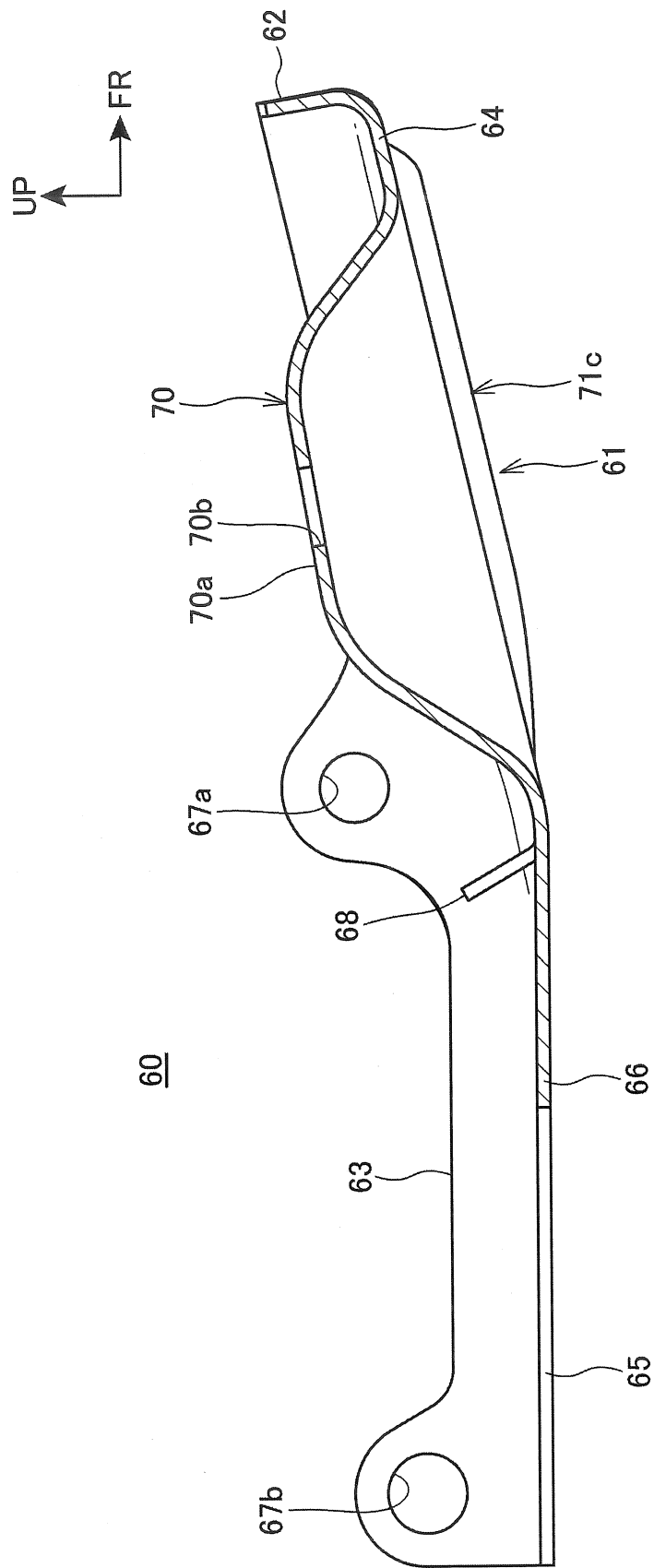


FIG. 6

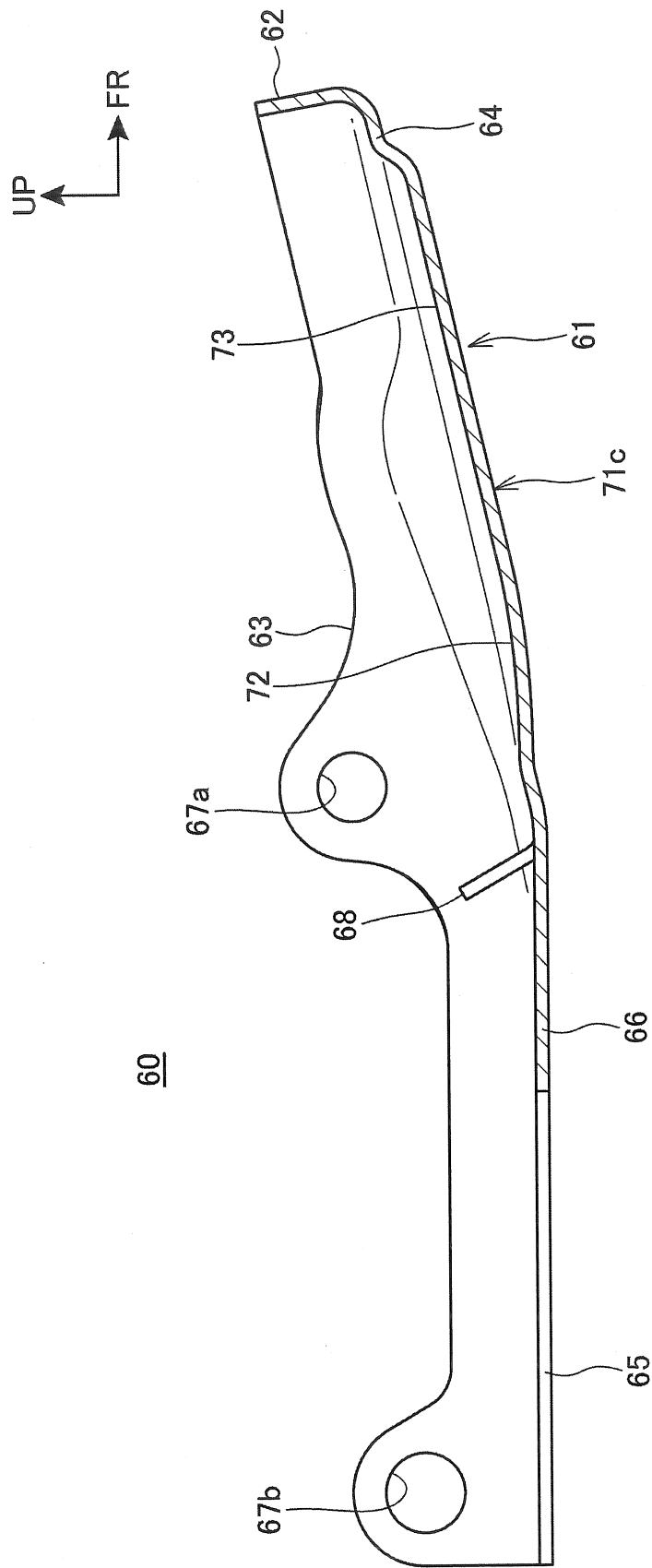


FIG. 7

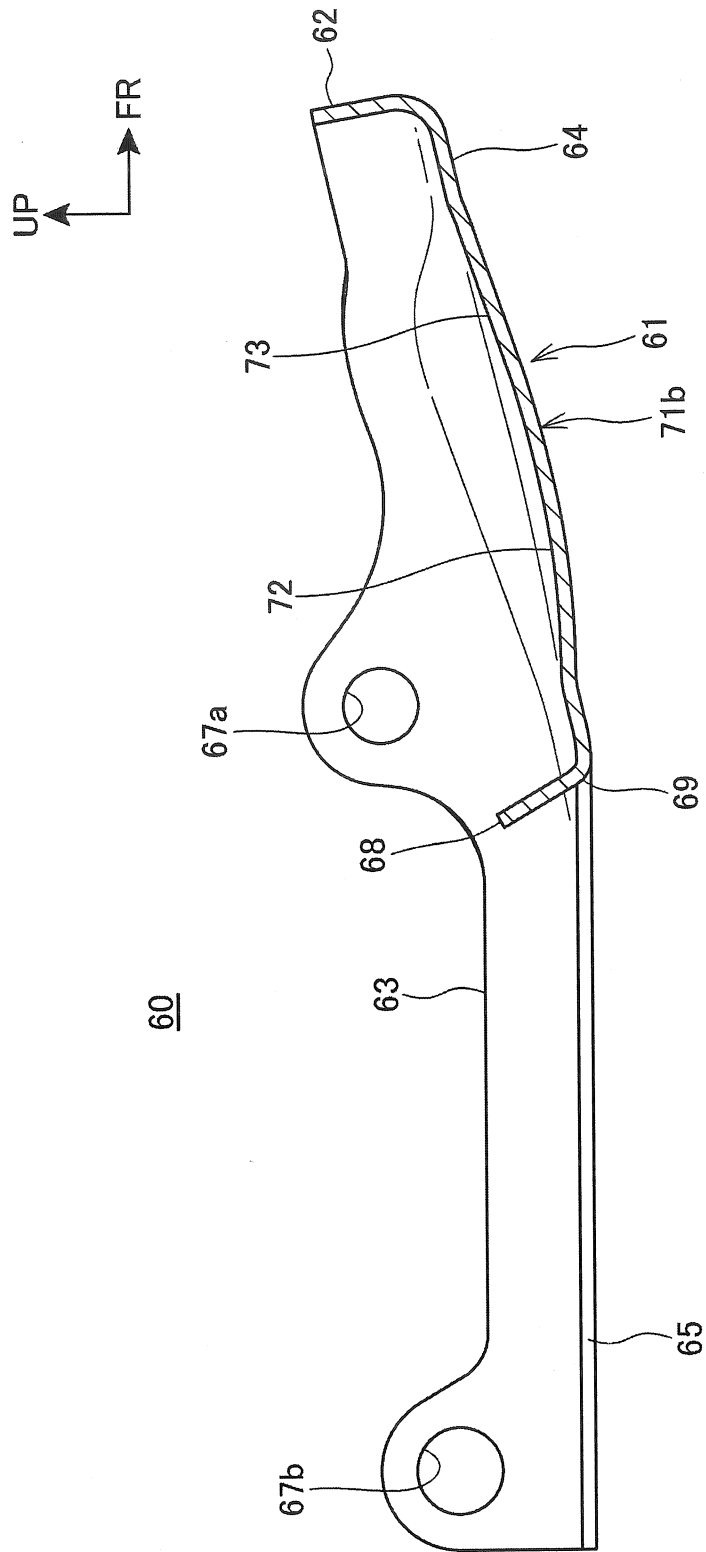
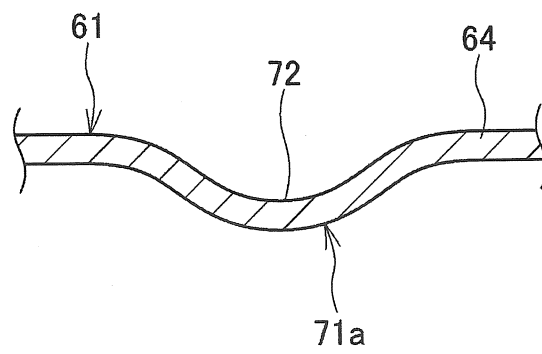


FIG.8

**FIG.9**

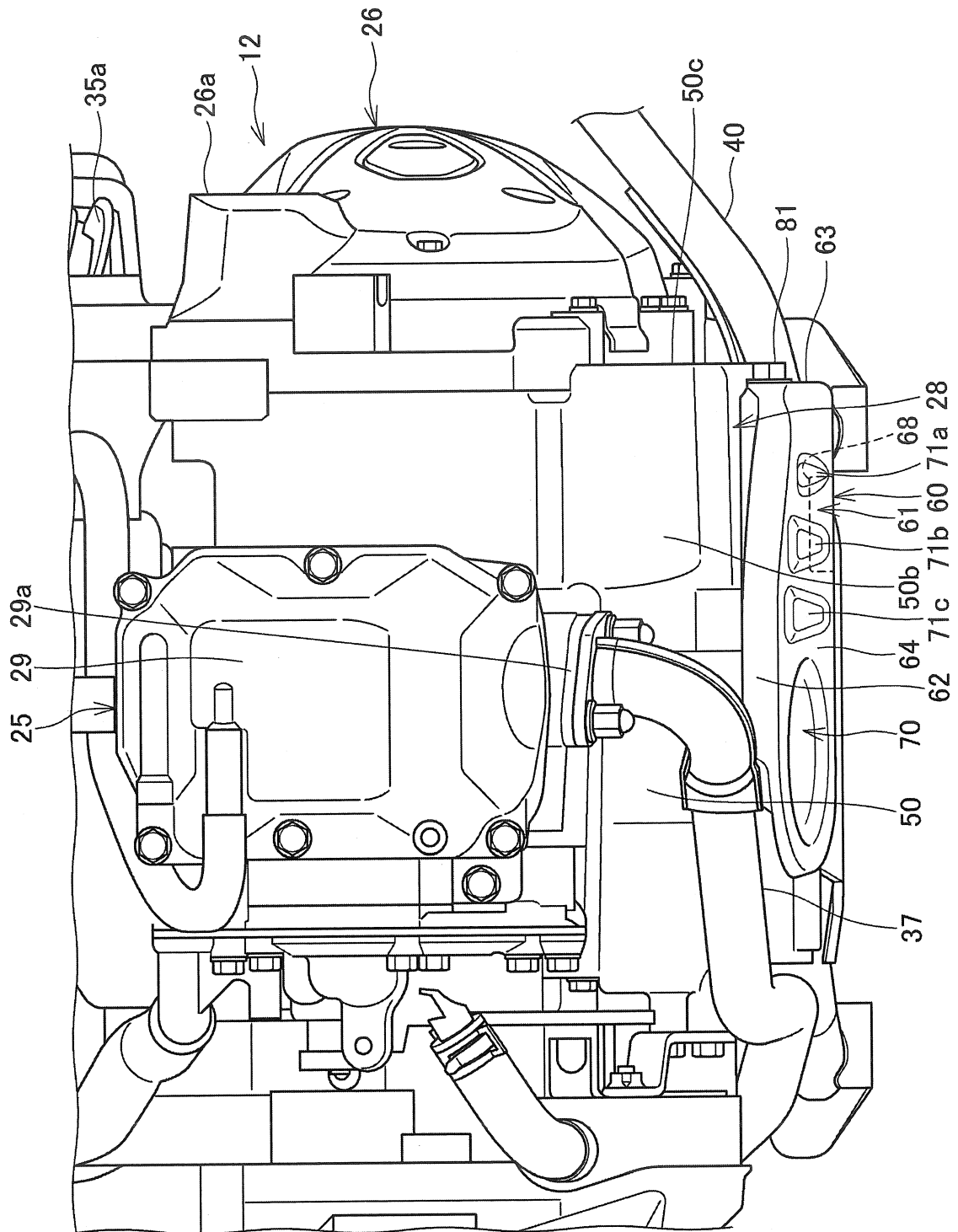


FIG.10

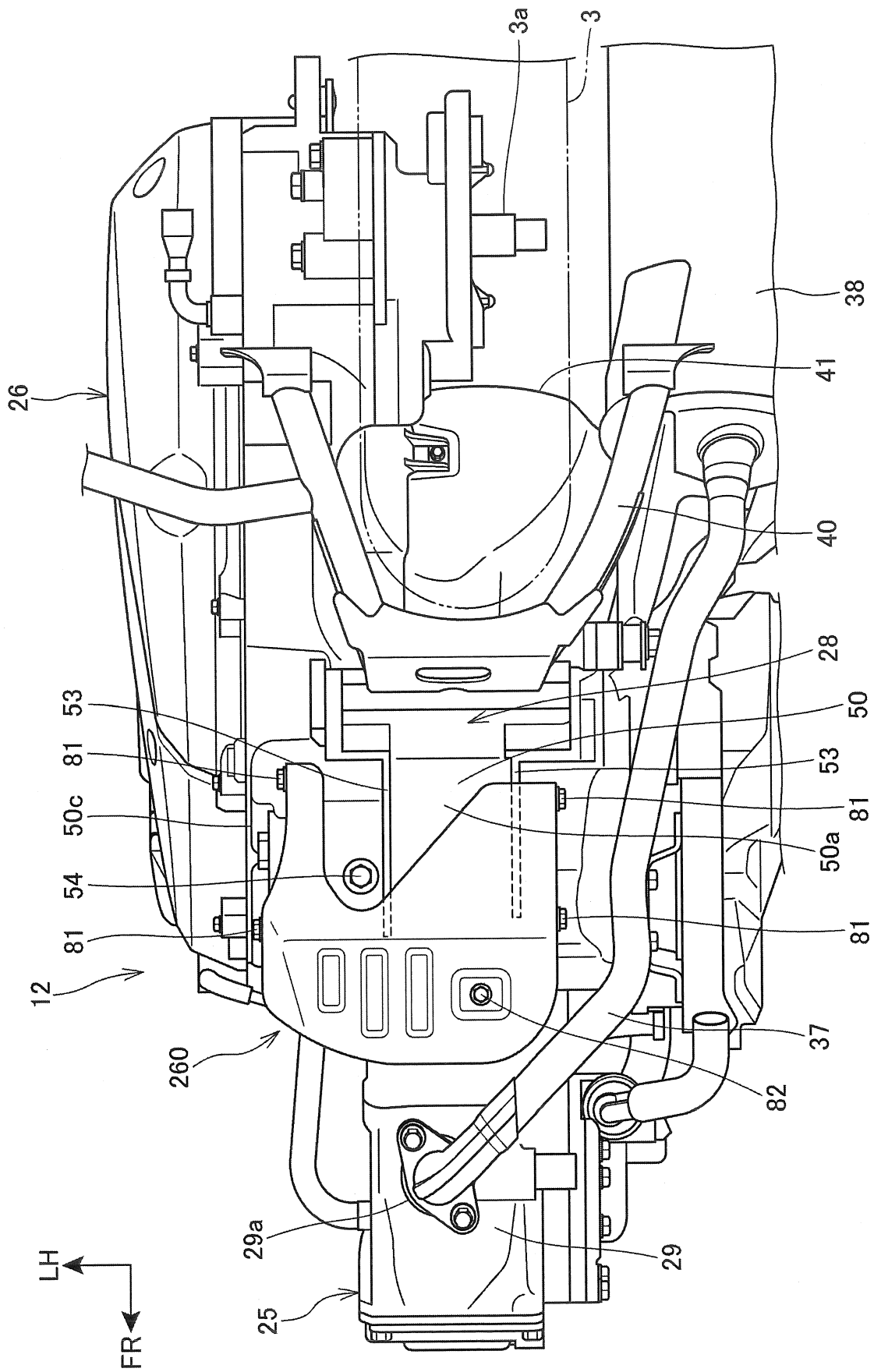


FIG. 11