



(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)



1-0051211

(51)^{2006.01} B62J 6/16; B62J 6/18

(13) B

(21) 1-2020-07262

(22) 15/12/2020

(30) 2019-231306 23/12/2019 JP

(45) 25/09/2025 450

(43) 25/03/2021 396A

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

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

(72) Takaya KAKIMOTO (JP); Makoto HATTORI (JP); Yoshihiro ARAI (JP); Kaori EBATO (KR).

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(21) 1-2020-07262

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: đòn phụ (38) dùng để đỡ bánh sau (4); cảm biến tốc độ bánh xe (51) lắp vào phía bánh sau (4) của đòn phụ (38); và dây cảm biến (54) kéo dài trong vùng lân cận đòn phụ (38) về phía phần chốt xoay từ cụm phanh (31), trong đó đòn phụ (38) được tạo phần lỗ (38a) đi xuyên qua đòn phụ (38) theo hướng chiều rộng xe và dây cảm biến (54) bao gồm: đoạn dây thứ nhất (54a) kéo dài từ cảm biến tốc độ bánh xe (51) về phía phần chốt xoay và đi về phía trong đòn phụ (38) theo hướng chiều rộng xe xuyên qua phần lỗ (38a); và đoạn dây thứ hai (54b) nối tiếp với phía phần chốt xoay của đoạn dây thứ nhất (54a) và kéo dài về phía phần chốt xoay ở phía trong đòn phụ (38) theo hướng chiều rộng xe.

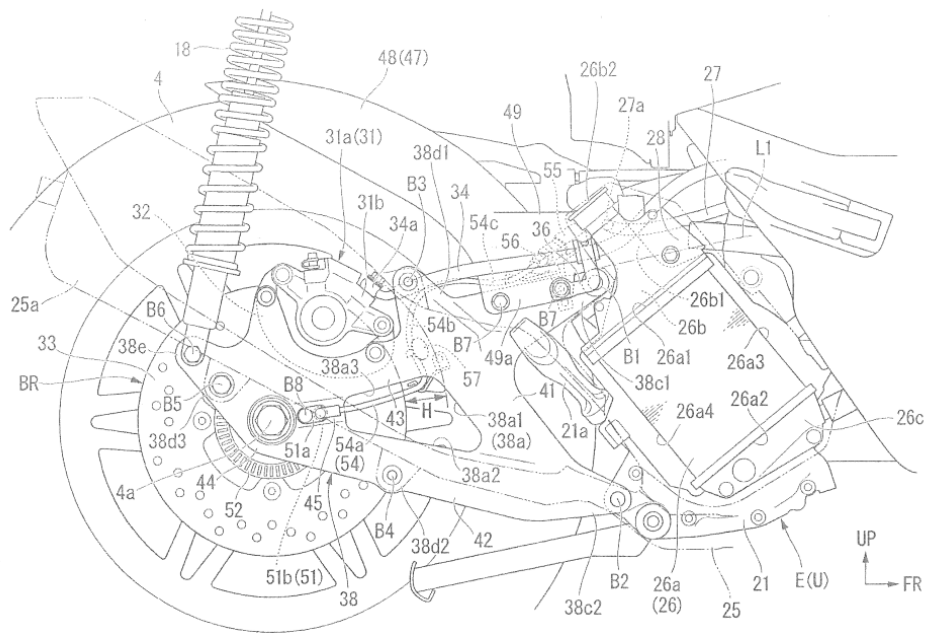


FIG. 2

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

Trong lĩnh vực liên quan đến xe kiểu ngồi để chân hai bên như xe máy, đã biết loại xe trong đó cảm biến tốc độ bánh xe được bố trí ở bánh sau. Dây cảm biến kéo dài từ cảm biến tốc độ bánh xe được bố trí xung quanh đòn lắc dùng để đỡ bánh sau.

Ví dụ, trong Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2009-173136, cảm biến tốc độ bánh xe được bố trí ở vị trí bên dưới phía trước của trục bánh xe và dây cảm biến kéo dài về phía sau từ cảm biến tốc độ bánh xe. Đã nhận thấy rằng dây cảm biến một khi đã kéo dài về phía sau thì sau đó được gấp về phía trước ở vị trí phía sau của trục bánh xe.

Ví dụ, trong Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2019-48576, dây cảm biến kéo dài về phía trước từ cảm biến tốc độ bánh xe được bố trí bên trên trục bánh xe dọc theo phần trên phía ngoài của đòn lắc.

Tuy nhiên, trong kết cấu đã biết nêu trên, do chi tiết dạng dây như dây cảm biến được uốn ở vị trí phía sau của trục hoặc được bố trí dọc theo phần trên của đòn lắc nên chi tiết dạng dây bị lộ nhiều ra phía ngoài xe. Do vậy, có nhược điểm là chi tiết dạng dây có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế theo một khía cạnh của nó nhằm mục đích ngăn chặn việc để lộ chi tiết dạng dây ra phía ngoài xe trong xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó chi tiết dạng dây được bố trí xung quanh đòn lắc.

Theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: đòn lắc (38) được đỡ lắc được bởi phần chốt xoay của khung thân xe (12) ở phía đầu trước và đỡ bánh sau (4) ở phía đầu sau; bộ phận cấu thành (51) của xe được bố trí ở phía đầu sau của đòn lắc (38) và được đỡ bởi đòn lắc (38); và chi tiết dạng dây (54) kéo dài trong vùng lân cận đòn lắc (38) về phía đầu trước từ bộ phận cấu thành

(51) của xe, trong đó đòn lắc (38) được tạo phần lỗ (38a) đi xuyên qua đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe; và chi tiết dạng dây (54) bao gồm: đoạn dây thứ nhất (54a) kéo dài từ bộ phận cấu thành (51) của xe về phía đầu trước và đi về phía trong đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe xuyên qua phần lỗ (38a); và đoạn dây thứ hai (54b) nối tiếp với phía đầu trước của đoạn dây thứ nhất (54a) và kéo dài về phía đầu trước ở phía trong đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe.

Bổ sung cho khía cạnh thứ nhất nêu trên, theo khía cạnh thứ hai, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể bao gồm chấn bụn sau (47) mà được lắp cố định vào đòn lắc (38) và lắc liền khối cùng với đòn lắc (38), trong đó chi tiết dạng dây (54) có thể bao gồm đoạn dây thứ ba (54c) nối tiếp với phía đầu trước của chấn bụn sau (47) và được bố trí ở phía trong chấn bụn sau (47) theo hướng chiều rộng xe.

Bổ sung cho khía cạnh thứ hai nêu trên, theo khía cạnh thứ ba, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó đoạn dây thứ ba (54c) có thể bao gồm phần nối (55) để phân chia chi tiết dạng dây (54) thành các đoạn bị phân chia ở phía đầu trước và phía đầu sau và nối các đoạn bị phân chia với nhau theo cách có thể lắp vào và tháo ra được.

Bổ sung cho khía cạnh thứ ba nêu trên, theo khía cạnh thứ tư, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể bao gồm phần đỡ (56) dùng để đỡ phần nối (55) ở phía trong chấn bụn sau (47) theo hướng chiều rộng xe, trong đó phần đỡ (56) có thể bao gồm phần đỡ thứ hai (56b) dùng để đỡ chi tiết dạng dây (54) ở vị trí nằm cách so với phần nối (55).

Bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tư nêu trên, theo khía cạnh thứ năm, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể bao gồm cụm lắc (U) được trang bị động cơ (E), trong đó đòn lắc (38) có thể được lắp cố định vào cụm lắc (U) theo cách có thể lắp vào và tháo ra được.

Bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ năm nêu trên, theo khía cạnh thứ sáu, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó bộ phận cấu thành (51) của xe có thể được lắp vào đòn lắc (38) ở vị trí nằm phía trước trục bánh sau (4a).

Bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ sáu

nêu trên, theo khía cạnh thứ bảy, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên, trong đó chi tiết dạng dây (54) có thể kéo dài về phía trước từ phần đầu trước của bộ phận cấu thành (51) của xe ở trạng thái bộ phận cấu thành (51) của xe được lắp vào đòn lắc (38).

Bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ bảy nêu trên, theo khía cạnh thứ tám, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó bộ phận cấu thành (51) của xe có thể được lắp vào đòn lắc (38) từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất đến thứ tám nêu trên, theo khía cạnh thứ chín, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể bao gồm phần nhô lên trên (38d1) dùng để đỡ bộ phận cấu thành thứ hai (25a) của xe ở phần trên của đòn lắc (38) và bên trên phần lỗ (38a) và có thể bao gồm phần đỡ trong (57) dùng để đỡ đoạn dây thứ hai (54b) ở phía trong đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe, ở bên dưới phần nhô lên trên (38d1) và bên trên phần lỗ (38a), trong đó chi tiết dạng dây (54) có thể được uốn lên trên ở phía trong phần lỗ (38a) theo hướng chiều rộng xe và được uốn và kéo dài về phía trước ở bên trên phần đỡ trong (57) và ở phía trong phần nhô lên trên (38d1) theo hướng chiều rộng xe trong khi đoạn dây thứ hai (54b) được đỡ bởi phần đỡ trong (57).

Bổ sung cho khía cạnh thứ chín nêu trên, theo khía cạnh thứ mười, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó, khi nhìn từ phía bên, phần đỡ trong (57) có thể được bố trí trong vùng (H) mà gối chông lên phần nan hoa của bánh sau (4).

Bổ sung cho khía cạnh thứ chín hoặc thứ mười nêu trên, theo khía cạnh thứ mười một, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó đoạn dây thứ hai (54b), kéo dài từ phần đỡ trong (57) về phía đầu trước, có thể kéo dài về phía đầu trước ở bên trên đòn lắc (38).

Theo khía cạnh thứ nhất nêu trên, do một phần của chi tiết dạng dây (đoạn dây thứ nhất và đoạn dây thứ hai) được bố trí bên trong phần lỗ của đòn lắc và ở phía trong theo hướng chiều rộng xe nên ngăn được việc để lộ chi tiết dạng dây ra phía ngoài xe. Nhờ đó, có thể tạo ra được kết cấu bố trí trong đó chi tiết dạng dây không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Theo khía cạnh thứ hai nêu trên, do một phần của chi tiết dạng dây (đoạn dây thứ ba) được bố trí ở phía trong chắn bùn sau theo hướng chiều rộng xe nên ngăn được theo cách tốt hơn nữa việc để lộ chi tiết dạng dây ra phía ngoài xe. Nhờ đó, có thể tạo ra được kết cấu bố trí trong đó chi tiết dạng dây không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Theo khía cạnh thứ ba nêu trên, do phần nổi các đoạn bị phân chia của chi tiết dạng dây được bố trí ở phía trong chắn bùn sau theo hướng chiều rộng xe nên ngăn được việc để lộ phần nổi ra phía ngoài xe. Nhờ đó, ngăn được việc để lộ phần nổi ra phía ngoài xe. Nhờ đó, có thể tạo ra được kết cấu bố trí trong đó phần nổi và chi tiết dạng dây không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Theo khía cạnh thứ tư nêu trên, do phần đỡ dùng để đỡ phần nổi ở phía trong chắn bùn sau theo hướng chiều rộng xe cũng dùng để đỡ phần giữa của chi tiết dạng dây ở phía trong chắn bùn sau theo hướng chiều rộng xe nên có thể đỡ chi tiết dạng dây theo cách ổn định đồng thời ngăn được việc tăng số lượng các bộ phận.

Theo khía cạnh thứ năm nêu trên, chi tiết dạng dây và bộ phận cấu thành của xe có thể được lắp thành cụm vào đòn lắc (đòn được chia nhánh) và đòn lắc có thể được xử lý như một cụm lắp ráp nhỏ. Do vậy, có thể cải thiện khả năng lắp ráp và khả năng bảo dưỡng của xe.

Theo khía cạnh thứ sáu nêu trên, do bộ phận cấu thành của xe được lắp thành cụm vào đòn lắc ở vị trí nằm phía trước trục bánh sau nên có thể rút ngắn hơn nữa chiều dài của chi tiết dạng dây mà kéo dài về phía đầu trước.

Theo khía cạnh thứ bảy nêu trên, chi tiết dạng dây, mà kéo dài từ bộ phận cấu thành của xe, kéo dài theo cách hướng về phía trước vốn là phía đầu trước. Do vậy, có thể giảm độ cong của chi tiết dạng dây và làm cho chi tiết dạng dây đi về phía đầu trước và có thể rút ngắn hơn nữa chiều dài của chi tiết dạng dây.

Theo khía cạnh thứ tám nêu trên, do bộ phận cấu thành của xe được lắp vào đòn lắc từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, có thể cải thiện khả năng lắp ráp và khả năng bảo dưỡng của bộ phận cấu thành của xe.

Theo khía cạnh thứ chín nêu trên, do chi tiết dạng dây được đỡ bởi phần đỡ trong ở phía trong đòn lắc theo hướng chiều rộng xe nên sự va chạm với bộ phận

quay, như bánh sau nằm ở phía trong đòn lắc theo hướng chiều rộng xe, được ngăn chặn theo cách tin cậy. Do chi tiết dạng dây đi đến phần trên của đòn lắc thông qua phần đỡ trong và sau đó kéo dài về phía đầu trước, chi tiết dạng dây có khả năng đến được phía đầu trước đồng thời tránh được bộ phận cấu thành ở phía đầu trước của đòn lắc. Phần uốn cong, là nơi chi tiết dạng dây hướng về phía trước ở phía phần trên của đòn lắc, được giấu vào phía trong phần nhô lên trên của đòn lắc theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, có thể uốn cong chi tiết dạng dây theo cách vừa phải mà không làm tăng độ cong của chi tiết dạng dây hoặc cần trang bị thêm phần đỡ. Tiếp theo, việc để lộ chi tiết dạng dây ra phía ngoài xe được ngăn chặn và có thể tạo ra được kết cấu bố trí, trong đó chi tiết dạng dây không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Theo khía cạnh thứ mười nêu trên, phần đỡ trong được bố trí ở vị trí liền kề với phần nan hoa của bánh sau theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, khe hở theo hướng chiều rộng xe trong vùng lân cận phần đỡ trong được đảm bảo một cách dễ dàng so với trường hợp phần đỡ trong nằm liền kề với phần vành, đĩa phanh hoặc những chi tiết tương tự của bánh sau theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, có thể tạo thuận lợi cho việc lắp đặt phần đỡ trong.

Theo khía cạnh thứ mười một nêu trên, đoạn dây thứ hai được bố trí tránh lên phía trên là nơi bánh sau và đòn lắc hướng vào nhau theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, đoạn dây thứ hai không có khả năng tiến đến gần bánh sau và đòn lắc theo hướng chiều rộng xe và có thể tạo thuận lợi cho việc bố trí đoạn dây thứ hai.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ bên phải của xe máy theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ bên phải thể hiện vùng xung quanh cụm lắc của xe máy.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ phía trên thể hiện vùng xung quanh cụm lắc.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ phía bên của đòn phụ của cụm lắc được nhìn từ phía trong theo hướng chiều rộng xe.

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. Các hướng như phía trước, phía sau, bên trái, bên phải và các hướng tương tự trong phần mô tả dưới đây cũng chính là các hướng của xe sẽ được mô tả dưới đây trừ khi có quy định cụ thể khác. Mũi tên FR biểu thị hướng phía trước của xe, mũi tên LH biểu thị hướng bên trái của xe, mũi tên UP biểu thị hướng lên phía trên của xe và đường thẳng CL biểu thị đường tâm theo hướng trái-phải của thân xe được thể hiện ở các vị trí thích hợp trên các hình vẽ dùng trong phần mô tả dưới đây.

<Kết cấu tổng thể của xe>

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 1 (xe kiểu ngồi để chân hai bên) theo phương án này bao gồm sàn để chân 9 giữa yên xe 8 và tay lái 2. Xe máy 1 là xe dòng scuter có sàn thấp trong đó khoảng không vỗng yên ngựa K1 được tạo thành giữa yên xe 8 và tay lái 2. Xe máy 1 bao gồm bánh trước 3 là bánh lái và bánh sau 4 là bánh xe dẫn động. Bánh trước 3 được đỡ bởi các phần dưới của hai chạc trước bên trái và bên phải 6.

Bánh trước 3 có thể lái được nhờ sử dụng tay lái dạng thanh 2. Hệ thống lái, bao gồm bánh trước 3 và các chạc trước bên trái và bên phải 6, được đỡ lái được bởi ống đầu 13 ở phần đầu trước của khung thân xe 12.

Bánh sau 4 được đỡ bởi phần sau của cụm lắc U (cụm động lực dạng lắc).

Xe máy 1 là xe kiểu cụm lắc và, bánh sau 4 và cụm động lực (ví dụ, động cơ E) lắc liên khối.

Xe máy 1 bao gồm hai sàn để chân bên trái và bên phải 9 để người đi xe ngồi trên yên xe 8 đặt chân của mình lên đó và đường hầm giữa CT kéo dài theo hướng trước-sau của xe giữa các sàn để chân bên trái và bên phải 9. Đường hầm giữa CT được tạo ra ở vị trí thấp hơn yên xe 8 ở phía trước yên xe 8 này. Khoảng không vỗng yên ngựa K1, thường được dùng khi người lái xe ngồi để chân hai bên đưa chân qua thân xe, được tạo thành ở bên trên đường hầm giữa CT.

Khung thân xe 12 của xe máy 1 bao gồm ống đầu 13 bố trí ở phần đầu trước, khung kéo dài xuống dưới 14 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 13, hai khung găm bên trái và bên phải 15 kéo dài về phía sau theo cách chia nhánh sang bên trái và bên phải từ phần đầu dưới của khung kéo dài xuống dưới 14 và tiếp đó uốn

theo cách nhô lên phía trên, hai khung phụ bên trái và bên phải 15b nằm giữa khung kéo dài xuống dưới 14 và các khung gầm bên trái và bên phải 15 và hai khung sau bên trái và bên phải 16 kéo dài về phía sau và lên phía trên đồng thời có phần đầu trước nối với các khung phụ bên trái và bên phải 15b và, phần giữa của chúng theo hướng trước-sau được đỡ bởi phần đầu trên của phần kéo dài lên trên 15a của các khung gầm bên trái và bên phải 15. Theo phương án này, thuật ngữ “giữa” biểu thị không chỉ phần giữa của vùng được đề cập mà còn bao gồm một khoảng nằm trong vùng lân cận phần giữa này.

Phần xung quanh khung thân xe 12 được che bởi tấm ốp thân xe 17. Tấm ốp thân xe 17 bao gồm hai sàn để chân bên trái và bên phải 9 để người đi xe ngồi trên yên xe 8 đặt chân của mình lên đó, đường hầm giữa CT được tạo thành giữa các sàn để chân bên trái và bên phải 9 và kéo dài theo hướng trước-sau, tấm ốp thân phía trước (tấm ốp trước) 17a nối tiếp với phần ở phía trước của các sàn để chân bên trái và bên phải 9 và đường hầm giữa CT, tấm ốp thân phía sau (tấm ốp sau) 17b nối tiếp với phần ở phía sau của các sàn để chân bên trái và bên phải 9 và đường hầm giữa CT.

<Cụm lắc>

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.3, cụm lắc U là một khối liền bao gồm động cơ E ở phần trước và bộ truyền động (không được thể hiện trên hình vẽ) ở phía sau bên trái. Trục 4a là trục đầu ra nhô về phía trong theo hướng chiều rộng xe ở phía đầu sau của bộ truyền động và bánh sau 4 được đỡ bởi trục 4a. Phía đầu trước của cụm lắc U được đỡ theo cách lắc được lên trên và xuống dưới thông qua chi tiết liên kết treo hoặc bộ phận tương tự bởi phần giữa theo hướng trước-sau của khung thân xe 12. Phần đầu dưới của bộ giảm xóc sau 18, vốn là một cơ cấu giảm chấn, được nối với phần đầu sau của cụm lắc U. Phần đầu trên của bộ giảm xóc sau 18 được nối với phần sau của khung thân xe 12 (khung sau 16).

Trong động cơ E, trục tâm quay của trục khuỷu (không được thể hiện trên hình vẽ) nằm theo hướng trái-phải (theo hướng chiều rộng xe). Trong động cơ E, phần xi lanh (không được thể hiện trên hình vẽ) nhô về phía trước gần như theo phương nằm ngang (cụ thể, hơi nghiêng lên trên về phía trước) từ phần đầu trước của hộp trục khuỷu 21. Hộp truyền động (không được thể hiện trên hình vẽ), cũng chính là đòn sau mà nhô sang bên trái và tiếp đó kéo dài về phía sau, được lắp liền khối ở phần bên trái

của hộp trục khuỷu 21.

Bộ tản nhiệt 26, dùng để làm mát động cơ E, được bố trí ở phía bên phải của hộp trục khuỷu 21. Tấm che bộ tản nhiệt 29 có miệng hở với các cánh chớp được lắp ở phía ngoài bộ tản nhiệt 26 theo hướng chiều rộng xe. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, bộ tản nhiệt 26 và tấm che bộ tản nhiệt 29 được bố trí giữa sàn để chân 9 và bánh sau 4. Bộ tản nhiệt 26 là bộ phận phân tán nhiệt của cơ cấu làm mát của động cơ E. Bộ tản nhiệt 26 và tấm che bộ tản nhiệt 29, mà dùng để che bộ tản nhiệt 26, có thể được xem là các bộ phận cấu thành của cụm lắ U.

Tấm che bộ tản nhiệt 29 được bố trí để che bộ tản nhiệt 26 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Trên xe máy 1, khi trục khuỷu (không được thể hiện trên hình vẽ) quay bởi sự dẫn động của động cơ E và quạt làm mát 29a (xem FIG.1) lắp vào phần đầu bên phải của trục khuỷu cũng quay, không khí bên ngoài được hút vào bên trong tấm che từ cửa nạp không khí bên ngoài của tấm che bộ tản nhiệt 29. Nhờ không khí bên ngoài được cấp cho bộ tản nhiệt 26 nằm bên trong tấm ốp nên nước làm mát chảy trong bộ tản nhiệt 26 được làm nguội và động cơ E được làm mát. Quạt làm mát 29a có thể cấp không khí làm mát theo cách trực tiếp cho động cơ E thay vì cho bộ tản nhiệt 26.

<Đòn phụ>

Theo FIG.2 và FIG.4, phần đầu trước của đòn phụ (đòn lắ) 38 kéo dài theo hướng trước-sau được lắp cố định vào phần sau bên phải của hộp trục khuỷu 21 theo cách có thể lắp vào và tháo ra được. Phần lỗ giữa 38a, đi xuyên qua đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe, được tạo ra trên đòn phụ 38. Phần ở phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe được làm mỏng, trừ các gân gia cường 38b. Đòn phụ 38 có thể được xem là một bộ phận cấu thành của cụm lắ U.

Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, phần lỗ giữa 38a có dạng hình tam giác. Phần mép trước 38a1 của phần lỗ giữa 38a kéo dài theo cách nghiêng lên trên về phía sau. Phần mép dưới 38a2, mà kéo dài về phía sau từ đầu dưới của phần mép trước 38a1 trong phần lỗ giữa 38a, kéo dài theo cách nghiêng lên trên về phía sau với độ nghiêng nhỏ hơn phần mép trước 38a1. Phần mép trên 38a3, mà kéo dài về phía sau từ đầu trên của phần mép trước 38a1 trong phần lỗ giữa 38a, kéo dài theo cách nghiêng xuống

dưới về phía sau với độ nghiêng nhỏ, tương đương với độ nghiêng của phần mép dưới 38a2.

Đòn phụ 38 bao gồm phần đòn trước 41 mà kéo dài dọc theo phần mép trước 38a1 ở phía trước phần lỗ giữa 38a, phần đòn dưới 42 mà kéo dài về phía sau từ phần đầu dưới của phần đòn trước 41 dọc theo phần mép dưới 38a2 ở bên dưới phần lỗ giữa 38a và, phần đòn trên 43 mà kéo dài về phía sau từ phần đầu trên của phần đòn trước 41 dọc theo phần mép trên 38a3 ở bên trên phần lỗ giữa 38a. Các đầu sau của phần đòn dưới 42 và phần đòn trên 43 được nối liền khối bằng cách liên kết với nhau và phần lồng trực 44 được tạo ra ở phần liên kết này. Phần đầu bên phải của trực 4a được lồng vào trong và được đỡ bởi phần lồng trực 44.

Phần lắp cố định đòn phía trên 38c1 và phần lắp cố định đòn phía dưới 38c2 được tạo ra ở phần đầu trước của đòn phụ 38. Phần lắp cố định đòn phía trên 38c1 và phần lắp cố định đòn phía dưới 38c2 nhô về phía trước nhiều hơn so với phần đòn trước 41 theo cách phần đòn dưới 42 và phần đòn trên 43 kéo dài về phía trước. Phần đầu trước của phần lắp cố định đòn phía trên 38c1 và phần lắp cố định đòn phía dưới 38c2 được lắp cố định vào phần sau bên phải của hộp trực khuỷu 21 nhờ sử dụng các bu lông lắp B1 và B2 hoặc các chi tiết tương tự theo hướng chiều rộng xe.

Phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 (phần nhô lên trên) được bố trí ở phần trên của đòn phụ 38. Phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 nhô lên trên nhiều hơn so với phần đòn trên 43 theo cách phần đòn trước 41 kéo dài lên phía trên. Phần trên của bộ giảm thanh 25a (còn được gọi là bộ phận cấu thành thứ hai của xe) được đỡ bởi phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 nhờ sử dụng bu lông B3 hoặc các chi tiết tương tự theo hướng chiều rộng xe.

Phần đỡ bộ giảm thanh thứ hai 38d2, dùng để đỡ phần dưới phía trước của bộ giảm thanh 25a, được bố trí ở phần giữa theo hướng trước-sau của phần mép dưới 38a2 trong đòn phụ 38. Phần dưới phía trước của bộ giảm thanh 25a được đỡ bởi phần đỡ bộ giảm thanh thứ hai 38d2 nhờ sử dụng bu lông B4 hoặc các chi tiết tương tự theo hướng chiều rộng xe.

Phần đỡ bộ giảm thanh thứ ba 38d3, dùng để đỡ phần dưới phía sau của bộ giảm thanh 25a, được bố trí ở phần nằm phía sau và bên trên phần lồng trực 44 trong

đòn phụ 38. Phần dưới phía sau của bộ giảm thanh 25a được đỡ bởi phần đỡ bộ giảm thanh thứ ba 38d3 nhờ sử dụng bu lông B5 hoặc các chi tiết tương tự theo hướng chiều rộng xe.

Phần nối bộ giảm xóc 38e, để nối với phần đầu dưới của bộ giảm xóc sau 18, được bố trí ở phần nằm phía sau phần đỡ bộ giảm thanh thứ ba 38d3 trong đòn phụ 38. Phần đầu dưới của bộ giảm xóc sau 18 được nối với phần nối bộ giảm xóc 38e nhờ sử dụng bu lông B6 hoặc các chi tiết tương tự theo hướng chiều rộng xe.

<Cảm biến tốc độ bánh xe>

Theo FIG.2 và FIG.4, phần lắp cảm biến 45, có dạng hình chữ nhật kéo dài theo hướng trước-sau trên hình vẽ nhìn từ phía bên, được tạo ra giữa phần lồng trục 44 và phần đầu sau của phần lỗ giữa 38a trong đòn phụ 38. Phần lắp cảm biến 45 có dạng phẳng vuông góc với chiều rộng xe và có mặt lắp cảm biến hướng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Cảm biến tốc độ bánh xe 51 (còn được gọi là bộ phận cấu thành của xe) được lắp vào phần lắp cảm biến 45 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và được lắp cố định nhờ sử dụng bu lông B8 hoặc các chi tiết tương tự theo hướng chiều rộng xe.

Cảm biến tốc độ bánh xe 51 được lắp trực tiếp vào đòn phụ 38, song sáng chế không bị giới hạn ở cách lắp này.

Ví dụ, cảm biến tốc độ bánh xe 51 có thể được lắp vào đòn phụ 38 theo cách không trực tiếp, mà thông qua một chi tiết khác. Ví dụ, tương tự như đòn phụ 38, cảm biến tốc độ bánh xe 51 có thể được lắp vào một chi tiết (giá lắp cụm phanh 32 hoặc chi tiết tương tự) nằm ở phía không quay so với bánh sau 4.

Vành cảm biến dạng tấm 52 (vành tạo xung) quay liền khối với bánh sau 4 được lắp vào phần đầu bên phải của moayơ của bánh sau 4. Nhiều lỗ cảm biến được tạo ra trên vành cảm biến 52 ở những khoảng cách đều nhau theo chu vi.

Cảm biến tốc độ bánh xe 51 bao gồm phần giữ 51a có dạng hình elip dọc theo phần lắp cảm biến 45 và phần dò 51c có dạng hình trụ và nhô về phía trong theo hướng chiều rộng xe từ phần giữ 51a. Phần dò 51c được lồng vào trong lỗ lắp mà được tạo ra ở phần lắp cảm biến 45 và, đầu trước (đầu dò) của phần dò 51c hướng về phía vành cảm biến 52.

Trong cảm biến tốc độ bánh xe 51, cuộn cảm biến, để tạo ra tín hiệu xung phù hợp với chuyển động quay của vành cảm biến 52, được lắp trong phần dò 51c. Cuộn cảm biến sinh ra tín hiệu xung để đáp lại sự thay đổi của đường từ thông phù hợp với chuyển động quay của vành cảm biến 52. Cảm biến tốc độ bánh xe 51 cấp tín hiệu xung sinh ra trong cuộn cảm biến cho cụm điều khiển.

Dây cảm biến 54 (còn được gọi là chi tiết dạng dây) được dẫn ra từ cảm biến tốc độ bánh xe 51. Dây cảm biến 54 được nối với cụm điều khiển nêu trên. Ví dụ, thông tin về tốc độ bánh xe, mà xác định được bởi cảm biến tốc độ bánh xe 51, được dùng để điều khiển hệ thống ABS (là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh – Anti-lock Brake System – có nghĩa là hệ thống chống bó cứng phanh), hệ thống kiểm soát độ bám đường và các hệ thống tương tự.

<Kết cấu đi dây của dây cảm biến>

Dây cảm biến 54 bao gồm: đoạn dây thứ nhất 54a kéo dài về phía trước (phía thân xe, nghĩa là phía đầu dòng) từ cảm biến tốc độ bánh xe 51 vốn được bố trí ở phía ngoài đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe và đi qua lỗ vào phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe; đoạn dây thứ hai 54b nối tiếp với phía đầu dòng (hướng lên phía trên theo phương án này) của phần đầu trước của đoạn dây thứ nhất 54a và kéo dài về phía đầu dòng ở phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe; và đoạn dây thứ ba 54c nối tiếp với phía đầu dòng (hướng về phía trước theo phương án này) của đoạn dây thứ hai 54b và kéo dài về phía đầu dòng ở phía trong chấn bùn sau 47 theo hướng chiều rộng xe. Theo phương án này, thuật ngữ “phía thân xe” của kết cấu có trong cụm lắc U biểu thị phía phần chốt xoay của khung thân xe 12. Phần chốt xoay là phần đỡ theo cách lắc được phía đầu trước (phía đầu đế, bao gồm cả chi tiết liên kết) của cụm lắc U trên khung thân xe 12.

Đoạn dây thứ ba 54c có đầu nối 55 (phần nối). Đầu nối 55 phân chia dây cảm biến 54 thành đoạn bị phân chia ở phía cảm biến tốc độ bánh xe 51 và đoạn bị phân chia ở phía thân xe và nối hai đoạn bị phân chia này với nhau theo cách có thể lắp vào và tháo ra được. Phần ở phía cuối dòng, đi từ cảm biến tốc độ bánh xe 51 đến đầu nối 55 của dây cảm biến 54, được lắp liền khối vào đòn phụ 38. Phần ở phía cuối dòng của dây cảm biến 54 và đòn phụ 38 có thể được xử lý theo cách liền khối như một cụm lắp ráp nhỏ 39.

Giá đỡ 56 (còn được gọi là phần đỡ) dùng để đỡ đầu nối 55 được lắp cố định ở phía trong chắn bùn sau 47 theo hướng chiều rộng xe. Giá đỡ 56 bao gồm phần tấm 56a để giữ đầu nối 55 và phần dây 56b (còn được gọi là phần đỡ thứ hai) dùng để đỡ dây cảm biến 54 ở vị trí nằm cách xa hơn về phía sau so với đầu nối 55.

Giá đỡ 56 đỡ đầu nối 55 và làm giảm lực lên một đầu của đầu nối 55 bằng cách uốn dây cảm biến 54. Giá đỡ 56 (phần tấm 56a) được lắp cố định vào mặt ngoài của đòn phụ 38 nhờ được liên kết với phần lắp chắn bùn 49 của chắn bùn sau 47. Nhờ đó, ngăn được độ phức tạp của việc lắp ráp và kết cấu đỡ của đầu nối 55 (dây cảm biến 54).

Ở phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe, phần đỡ trong 57, dùng để đỡ đoạn dây thứ hai 54b, được bố trí bên dưới phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 và bên trên phần lỗ 38a. Ví dụ, phần đỡ trong 57 bao gồm chi tiết kẹp dây 57a lắp vào đòn phụ 38. Phần đỡ trong 57 được bố trí bên trong vùng H (là vùng nằm giữa phía trong theo chu vi của phần vành bánh xe và phía ngoài theo chu vi của đĩa phanh 33 theo hướng kính của bánh sau 4) mà gối chồng lên phần nan hoa của bánh sau 4 trên hình vẽ nhìn từ phía bên (xem FIG.2). Nhờ đó, khe hở theo hướng chiều rộng xe của phần đỡ trong 57 được đảm bảo một cách dễ dàng. Giá đỡ 57b, dùng để đỡ phần uốn cong giữa đoạn dây thứ nhất 54a và đoạn dây thứ hai 54b của dây cảm biến 54, được lắp ở bên dưới chi tiết kẹp dây 57a.

Dây cảm biến 54 đi vào phía trong phần lỗ 38a theo hướng chiều rộng xe và sau đó được uốn lên phía trên.

Dây cảm biến 54 được đỡ bởi phần đỡ trong 57 ở bên trên phần lỗ 38a và kéo dài theo cách được uốn về phía trước ở bên trên phần đỡ trong 57 và ở phía trong phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 theo hướng chiều rộng xe. Đoạn dây thứ hai 54b của dây cảm biến 54 được uốn cong về phía trước ở bên trên phần đỡ trong 57 và kéo dài về phía trước ở bên trên đòn phụ 38 (trừ phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1). Phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 được bố trí lệch ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe (xem FIG.3) và việc đi dây của dây cảm biến 54 và các bộ phận tương tự được tạo thuận lợi.

Trong đòn phụ 38, phần đầu bên phải của trục bánh sau 4a được đỡ bởi phần

đầu sau (phần lồng trục 44). Đòn phụ 38 cấu thành thân của cụm đòn lắc theo cách liền khối cùng với hộp trục khuỷu 21 và hộp truyền động. Phần đầu dưới của hai bộ giảm xóc sau bên trái và bên phải 18 được nối với các phần đầu sau tương ứng của hộp truyền động và đòn phụ 38. Phần đầu trên của các bộ giảm xóc sau bên trái và bên phải 18 lần lượt được nối với phần đầu sau của các khung sau bên trái và bên phải 16.

<Chấn bùn sau>

Theo FIG.2 và FIG.3, chấn bùn trong (còn được gọi là chấn bùn sau 47), để che phần trên phía trước của bánh sau 4, được lắp vào cụm lắc U theo cách lắc được liền khối. Chấn bùn sau 47 bao gồm phần chấn bùn theo chu vi ngoài 48 mà kéo dài dọc theo bề mặt theo chu vi ngoài (mặt lớp của bánh xe) ở phần trên phía trước của bánh sau 4 và phần lắp chấn bùn 49 được tạo dạng hình hộp ở phần đầu dưới phía trước của phần chấn bùn theo chu vi ngoài 48.

Phần lắp chấn bùn 49 được tạo ra để che từ phía trên ở phần trên phía trước mỗi bộ phận trong số hộp truyền động và đòn phụ 38. Phần lắp chấn bùn 49 được lắp cố định vào phần trên phía trước của mỗi bộ phận trong số hộp truyền động và đòn phụ 38 nhờ việc liên kết bằng bu lông hoặc các liên kết tương tự. Phần bên phải của phần lắp chấn bùn 49 có gờ lắp 49a gối chồng lên phần lắp cố định đòn phía trên 38c1 của đòn phụ 38 từ bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Gờ lắp 49a được lắp và cố định vào phần lắp cố định đòn phía trên 38c1 nhờ sử dụng hai bu lông phía trước và phía sau B7 hoặc các chi tiết tương tự theo hướng chiều rộng xe.

<Phần xung quanh động cơ>

Theo FIG.2 và FIG.3, thân van tiết lưu 24 được nối với phần trên của phần xi lanh của động cơ E và ống xả 25 được nối với phần dưới của phần xi lanh. Ống nối 24b, mà đi đến bộ lọc không khí 24a, được nối với phía đầu dòng của thân van tiết lưu 24. Bộ lọc không khí 24a được bố trí bên trên hộp truyền động. Trên hình vẽ nhìn từ phía trên, ống nối 24b được uốn sang bên trái ở phía sau thân van tiết lưu 24 và được nối với bộ lọc không khí 24a.

Ống xả 25 được uốn theo cách thích hợp và kéo dài về phía sau ở bên dưới phần xi lanh. Ống xả 25 được uốn lên trên về phía sau và ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe ở bên dưới bộ tản nhiệt 26 và được nối với bộ giảm thanh 25a (bộ tiêu

âm) bố trí ở phía bên phải của bánh sau 4. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, bộ giảm thanh 25a được bố trí nghiêng lên trên về phía sau ở phía sau bộ tản nhiệt 26. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, bộ giảm thanh 25a được bố trí nghiêng theo cách song song với phần phía dưới 26a2 (sẽ được mô tả dưới đây) của bộ tản nhiệt 26.

<Cơ cấu phanh>

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 1 được trang bị phanh thủy lực bánh trước BF và phanh thủy lực bánh sau BR.

Theo FIG.2, phanh bánh sau BR bao gồm: đĩa phanh 33 được bố trí ở phía bên phải của bánh sau 4 (phía đối diện với bộ truyền động) và quay liên khối với bánh sau 4; và cụm phanh (xi lanh phụ) 31 được kích hoạt để đáp lại việc cấp áp suất thủy lực và kẹp vào đĩa phanh 33 với một áp lực. Cụm phanh 31 kẹp vào đĩa phanh 33 khi được cấp áp suất thủy lực và hãm chuyển động quay của bánh sau 4.

Cụm phanh 31 được đỡ thông qua giá lắp cụm phanh 32 ở phía trong phần sau của đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe. Cụm phanh 31 là loại phanh động (loại ép từ một phía) được đỡ theo cách có khả năng trượt theo hướng trục (hướng dọc theo trục 4a, nghĩa là theo hướng chiều rộng xe) với một lượng định trước so với giá lắp cụm phanh 32 lắp cố định vào đòn phụ 38. Hai phần lắp của giá lắp cụm phanh, dùng để lắp giá lắp cụm phanh 32, được tạo ra trên đòn phụ 38. Cụm phanh 31 được bố trí bên trên và ở phía trước trục 4a. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, cụm phanh 31 được bố trí ở phía trong bộ giảm thanh 25a theo hướng chiều rộng xe ở vị trí gối chông lên bộ giảm thanh 25a.

Cụm phanh 31 bao gồm thân cụm phanh 31a có hình dạng để ôm lấy đĩa phanh 33 theo hướng trục. Hai đệm phanh (không được thể hiện trên hình vẽ), để kẹp vào đĩa phanh 33 với một áp lực, được giữ ở bên trong thân cụm phanh 31a. Xi lanh và pit tông (không được thể hiện trên hình vẽ) hướng theo hướng trục được bố trí ở phía ngoài thân cụm phanh 31a theo hướng trục.

Khi áp suất thủy lực được cấp vào khoang dầu ở bên trong xi lanh, thân cụm phanh 31a dịch chuyển pit tông về phía trong theo hướng trục. Nhờ đó, đệm phanh ở phía ngoài theo hướng trục bị ép về phía mặt ngoài của đĩa phanh 33, thân cụm phanh 31a trượt ra phía ngoài theo hướng trục nhờ phản lực của nó và đệm phanh ở bên

trong theo hướng trục bị ép vào mặt trong của đĩa phanh 33. Kết quả là, đĩa phanh 33 bị kẹp với một áp lực bởi cả hai đệm phanh và chuyển động quay của bánh sau 4 được hãm lại. Cụm phanh 31 có thể là loại pit tông đối nhau và có thể được lắp trực tiếp vào chi tiết đỡ bánh xe mà không có giá lắp cụm phanh 32 hoặc những chi tiết tương tự giữa chúng.

Theo FIG.1, hai tay phanh bên trái và bên phải 2b được đỡ bởi các phần nắm tay bên trái và bên phải 2a của tay lái 2. Ví dụ, các tay phanh bên trái và bên phải 2b được nối theo kiểu cơ học hoặc nối điện với bộ kích hoạt phanh (không được thể hiện trên hình vẽ). Bộ kích hoạt phanh vận hành phù hợp với lực vận hành tác động lên các tay phanh bên trái và bên phải 2b, hoàn cảnh chạy xe hoặc những thông số tương tự và cấp áp suất thủy lực cho các cụm phanh 31 của phanh trước BF và phanh sau BR. Ví dụ, bộ kích hoạt phanh thực hiện việc điều khiển ABS (là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh – Anti-lock Brake System – có nghĩa là hệ thống chống bó cứng phanh) và việc điều khiển CBS (là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh – Combined Brake System – có nghĩa là hệ thống phanh kết hợp). Có thể sử dụng cấu hình trong đó các tay phanh bên trái và bên phải 2b và các cụm phanh 31 của phanh trước BF và phanh sau BR được nối trực tiếp với nhau.

Theo FIG.2 và FIG.3, phần đầu sau của ống mềm dẫn dầu phanh 34, kéo dài về phía sau từ phía thân xe, được nối với cụm phanh 31. Ví dụ, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được làm bằng nhựa tổng hợp, được bọc lưới kim loại hoặc những vật liệu tương tự. Ống dẫn dầu phanh 34 có thể được uốn tự do phù hợp với tuyến đi ống và có thể được biến dạng đàn hồi để tuân theo chuyển động lắc của cụm lắc U. Phần đầu trước của ống mềm dẫn dầu phanh 34 được nối với đầu nối ống 35 ở phía trong phần kéo dài lên trên 15a của khung gầm bên phải 15 theo hướng chiều rộng xe. Đầu nối ống 35 nối ống mềm dẫn dầu phanh 34 và ống cứng dẫn dầu phanh 35a, vốn được đỡ bởi khung thân xe 12.

Ví dụ, ống cứng dẫn dầu phanh 35a được tạo thành từ một ống kim loại làm bằng thép, đồng hoặc những vật liệu tương tự. Ống cứng dẫn dầu phanh 35a được tạo dạng tuyến ống định trước. Ống cứng dẫn dầu phanh 35a có độ đàn hồi thấp hơn ống mềm dẫn dầu phanh 34 và có mức độ tự do thấp trong việc đi ống. Tuy nhiên, ống cứng dẫn dầu phanh 35a dễ dàng được bố trí theo tuyến ống định trước quanh khung

thân xe 12 hoặc những bộ phận tương tự. Ống cứng dẫn dầu phanh 35a có kích thước mảnh hơn ống mềm dẫn dầu phanh 34 và có thể được đi ống theo cách nhỏ gọn dọc theo khung thân xe 12 hoặc những bộ phận tương tự.

Đầu nối ống 35 được lắp cố định ở phía trong phần kéo dài lên trên 15a của khung gầm bên phải 15 theo hướng chiều rộng xe. Đầu nối ống 35 được bố trí bên trên vị trí tâm lắc của cụm lắc U. Ống mềm dẫn dầu phanh 34, kéo dài về phía sau từ đầu nối ống 35, được dẫn về phía sau (về phía bánh sau 4, nghĩa là phía cuối dòng) dọc theo phần trên của cụm lắc U (đòn phụ 38). Trong ống mềm dẫn dầu phanh 34, bu lông rỗng (banjo) 34a, được bố trí ở phần đầu sau, được lắp vào cửa 31b hướng lên phía trên về phía trước trên cụm phanh 31. Ống mềm dẫn dầu phanh 34 kéo dài về phía trước (về phía thân xe, nghĩa là phía đầu dòng) từ bu lông rỗng (banjo) 34a, được dẫn dọc theo phần trên của đòn phụ 38 và đi đến đầu nối ống 35. Do cụm phanh 31 được bố trí bên trên trục bánh sau 4a và ống mềm dẫn dầu phanh 34 kéo dài ở bên trên đòn phụ 38 nên ngăn được sự thay đổi về tuyến đường đi của ống mềm dẫn dầu phanh 34 theo phương thẳng đứng. Ống mềm dẫn dầu phanh 34 có thể bao gồm một đoạn kéo dài theo hướng khác với hướng về phía thân xe như đoạn kéo dài về phía sau, miễn là cuối cùng thì ống mềm dẫn dầu phanh 34 đi về phía đầu dòng. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, bu lông rỗng (banjo) 34a được bố trí ở phía trong bộ giảm thanh 25a theo hướng chiều rộng xe ở vị trí gối chông lên bộ giảm thanh 25a.

<Bộ tản nhiệt>

Như được thể hiện trên Fig.2, trên hình vẽ nhìn từ phía bên, bộ tản nhiệt 26 có dạng hình chữ nhật. Bộ tản nhiệt 26 có dạng tấm với chiều dày của nó được định hướng theo hướng chiều rộng xe. Bộ tản nhiệt 26 bao gồm lõi tản nhiệt 26a có dạng hình chữ nhật trên hình vẽ nhìn từ phía bên, bình trên 26b được bố trí liền khối ở phần phía trên 26a1 của lõi tản nhiệt 26a và bình dưới 26c được bố trí liền khối ở phần phía dưới 26a2 của lõi tản nhiệt 26a. Trên hình vẽ này, số chỉ dẫn 26a3 biểu thị phần phía trước của lõi tản nhiệt 26a và số chỉ dẫn 26a4 biểu thị phần phía sau của lõi tản nhiệt 26a. Bộ tản nhiệt 26 được bố trí theo cách phần phía trên 26a1 và phần phía dưới 26a2 nghiêng xuống dưới về phía sau. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, bộ tản nhiệt 26 được bố trí theo cách phần phía sau 26a4 nằm song song với phần đòn trước 41 của đòn phụ 38. Phần phía sau 26a4 của bộ tản nhiệt 26 được bố trí nằm cách về phía phần trước

của phần đòn trước 41 của đòn phụ 38.

Ở đây, dụng cụ đo mức dầu 21a có trên hộp trục khuỷu 21 của động cơ E được bố trí ở giữa phần phía sau 26a4 của bộ tản nhiệt 26 và phần đòn trước 41 của đòn phụ 38. Dụng cụ đo mức dầu 21a được lắp vào trong cửa nạp dầu bố trí ở phần bên phải của hộp trục khuỷu 21. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, dụng cụ đo mức dầu 21a được bố trí song song với phần phía sau 26a4 của bộ tản nhiệt 26 và phần đòn trước 41 của đòn phụ 38. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, dụng cụ đo mức dầu 21a kéo dài lên phía trên nhiều hơn so với phần phía trên 26a1 (bình trên 26b) của bộ tản nhiệt 26. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, dụng cụ đo mức dầu 21a nghiêng theo cách lệch ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhiều hơn khi tiến lên phía trên. Trên dụng cụ đo mức dầu 21a, phần đầu trước (phần núm) nhô ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nhiều hơn so với đòn phụ 38 và dụng cụ đo mức dầu 21a dễ dàng được lắp vào và tháo ra từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Phần cổ (phần kéo dài lên trên) 26b1, mà kéo dài lên phía trên, được tạo ra ở bên trên bình trên 26b của bộ tản nhiệt 26. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, phần đầu trên (phần đầu trước của bình trên 26b) của bộ tản nhiệt 26 được bố trí ở độ cao tương đương với đường thẳng kéo dài L1 của phần lắp cố định đòn phía trên 38c1 của đòn phụ 38. Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, phần cổ 26b1 kéo dài đến độ cao vượt quá đường thẳng kéo dài L1 của phần lắp cố định đòn phía trên 38c1. Nắp đây bộ tản nhiệt 26b2 được lắp lên trên phần đầu trên của phần cổ 26b1.

Theo FIG.2 và FIG.3, ống hồi lưu 27, kéo dài từ bình chứa (không được thể hiện trên hình vẽ), được nối với phần giữa theo hướng kéo dài của phần cổ 26b1. Ống hồi lưu 27 kéo dài về phía sau ở phía trong khung thân xe 12 và được uốn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe từ phía trong phần cổ 26b1 theo hướng chiều rộng xe. Phần đầu trước của ống hồi lưu 27 được nối với phía trong phần cổ 26b1 theo hướng chiều rộng xe.

<Việc đi ống của ống mềm dẫn dầu phanh>

Nếu đoạn mà kéo dài theo cách uốn ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe trên ống hồi lưu 27 được gọi là đoạn kéo dài ra phía ngoài 27a thì ống mềm dẫn dầu phanh 34 được đi ống ở bên dưới đoạn kéo dài ra phía ngoài 27a này. Ống mềm dẫn

dầu phanh 34 được đi ống dọc theo phần trên của đòn phụ 38. Tuyến đường ống, mà cho phép ống mềm dẫn dầu phanh 34 đi qua, được bố trí bên dưới ống hồi lưu 27 và bên trên đòn phụ 38.

Nếu ống mềm dẫn dầu phanh 34 được đi ống theo cách vòng qua vùng ở bên trên ống hồi lưu 27 thì chiều dài của ống mềm dẫn dầu phanh 34 tăng. Mặt khác, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được đi ống theo cách đi qua vùng ở bên dưới ống hồi lưu 27 và nhờ đó, ống mềm dẫn dầu phanh 34 kéo dài về phía trước (về phía thân xe) mà không cần đi vòng nhiều quanh ống hồi lưu 27. Nhờ đó, có thể giảm chiều dài của ống mềm dẫn dầu phanh 34.

Ống mềm dẫn dầu phanh 34 đi qua phía trong phần cổ 26b1 theo hướng chiều rộng xe. Phần cổ 26b1 được bố trí ở phía ngoài ống mềm dẫn dầu phanh 34 theo hướng chiều rộng xe. Nhờ phần cổ 26b1, ống mềm dẫn dầu phanh 34 không có khả năng bị nhận biết khi nhìn từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và rời loạn từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe không có khả năng đến được ống mềm dẫn dầu phanh 34. Chi tiết dạng tấm 28 có dạng một tấm phẳng được lắp vào phần xung quanh phần cổ 26b1 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, ống mềm dẫn dầu phanh 34 trở nên khó bị nhận biết hơn nữa và ngăn được theo cách tốt hơn nữa sự rời loạn từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Phần xung quanh phần cổ 26b1 (bao gồm cả chi tiết dạng tấm 28) được che từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi phần tấm che 29b ở phần trên của tấm che bộ tản nhiệt 29. Nhờ đó, ống mềm dẫn dầu phanh 34 trở nên khó bị nhận biết hơn nữa khi nhìn từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và ngăn được theo cách tốt hơn nữa sự rời loạn từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Theo phương án này, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được đi ống ở bên dưới ống hồi lưu 27. Tuy vậy, ví dụ, ống mềm dẫn dầu phanh 34 có thể được đi ống ở bên dưới phần cổ 26b1, nghĩa là ở bên dưới chính bộ tản nhiệt 26.

Trên hình vẽ nhìn từ phía bên, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được đỡ bởi đòn phụ 38 thông qua giá đỡ 36 ở vị trí gối chồng lên phần lắp chắn bùn 49 của chắn bùn sau 47. Giá đỡ 36 được lắp cố định vào mặt ngoài của đòn phụ 38 nhờ được liên kết với phần lắp chắn bùn 49. Nhờ đó, ngăn được độ phức tạp của việc lắp ráp và kết cấu đỡ ống mềm dẫn dầu phanh 34. Ví dụ, giá đỡ 36 có thể được lắp cố định nhờ được

liên kết với giá đỡ 56 dùng để đỡ đầu nối 55.

Như được trình bày trên đây, xe máy 1 theo phương án nêu trên bao gồm: đòn phụ 38 có phía đầu trước của nó được đỡ lắc được bởi phần chốt xoay của khung thân xe 12 và trong đó bánh sau 4 được đỡ bởi phía đầu sau của nó; cụm phanh 31 được bố trí ở phía bánh sau 4 của đòn phụ 38 và được đỡ bởi đòn phụ 38; ống mềm dẫn dầu phanh 34 kéo dài xung quanh đòn phụ 38 từ cụm phanh 31 về phía phần chốt xoay; và bộ tản nhiệt 26 được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe ở phía phần chốt xoay của đòn phụ 38. Bộ tản nhiệt 26 có phần cổ 26b1 kéo dài ở bên trên đòn phụ 38. Tuyến đường ống, mà cho phép ống mềm dẫn dầu phanh 34 đi qua, được tạo thành ở bên trên đòn phụ 38 và ở bên dưới ít nhất một bộ phận trong số phần cổ 26b1 và ống hồi lưu 27 nối với bộ tản nhiệt 26.

Theo kết cấu này, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được đi ống giữa đòn phụ 38 và các bộ phận liên quan đến bộ tản nhiệt như bộ tản nhiệt 26 và ống mềm này. Tuyến đường ống, bị kẹp theo phương thẳng đứng bởi các bộ phận liên quan đến bộ tản nhiệt và đòn phụ 38, được tạo ra giữa các bộ phận liên quan đến bộ tản nhiệt và đòn phụ 38. Nhờ việc cho phép ống mềm dẫn dầu phanh 34 đi qua tuyến đường ống so với trường hợp ống mềm dẫn dầu phanh 34 đi qua theo cách ôm lấy vùng ở bên trên các bộ phận liên quan đến bộ tản nhiệt, có thể thu được các hiệu quả có lợi sau. Nghĩa là, có thể giảm lượng đi vòng của ống mềm dẫn dầu phanh 34 và có thể giảm chiều dài của ống mềm dẫn dầu phanh 34. Nhờ đó, có thể ngăn không làm tăng giá thành các bộ phận và trọng lượng. Tiếp theo, ảnh hưởng lên hình dáng bên ngoài có thể giảm bằng cách làm cho ống mềm dẫn dầu phanh 34 không nhận biết được và ảnh hưởng của rối loạn đến ống mềm dẫn dầu phanh 34 có thể giảm.

Tiếp theo, xe máy 1 được mô tả trên đây bao gồm: chấn bùm sau 47 được lắp cố định vào đòn phụ 38 và lắc liên khối cùng với đòn phụ 38; và giá đỡ 36 dùng để đỡ ống mềm dẫn dầu phanh 34. Giá đỡ 36 được lắp cố định vào đòn phụ 38 cùng với chấn bùm sau 47.

Theo kết cấu này, giá đỡ 36, dùng để đỡ ống mềm dẫn dầu phanh 34, được lắp cố định vào đòn phụ 38 thông qua chấn bùm sau 47 nhờ chi tiết liên kết hoặc những chi tiết tương tự. Nhờ đó, ống mềm dẫn dầu phanh 34 dễ dàng được đi ống xung quanh đòn phụ 38 nhờ giá đỡ 36 và có thể ngăn không làm tăng kích thước của kết

cầu và số giờ công lao động dùng cho việc lắp giá đỡ 36.

Tiếp theo, trong xe máy 1 được mô tả trên đây, trên hình vẽ nhìn từ phía bên, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được bố trí ở phía trong phần cổ 26b1 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, ảnh hưởng của rối loạn lên ống mềm dẫn dầu phanh 34 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe được giảm nhờ phần cổ 26b1 của bộ tản nhiệt 26. Nhờ đó, có thể cải thiện được đặc tính được bảo vệ của ống mềm dẫn dầu phanh 34.

Tiếp theo, trong xe máy 1 được mô tả trên đây, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được bố trí ở phần trên của đòn phụ 38. Xe máy 1 bao gồm đầu nối ống 35 mà nhờ đó, ống mềm dẫn dầu phanh 34 được đỡ bởi các khung gầm 15 ở bên trên vị trí tâm lắc của đòn phụ 38 và ở phía trong theo hướng chiều rộng xe nhiều hơn so với các khung gầm 15.

Theo kết cấu này, đầu nối ống 35 dùng để đỡ ống mềm dẫn dầu phanh 34 được bố trí bên trên vị trí tâm lắc của đòn phụ 38. Nhờ đó, ống mềm dẫn dầu phanh 34, được đi ống đến phần trên của đòn phụ 38, có khả năng đến được đầu nối ống 35 và có thể giảm chiều dài của ống mềm dẫn dầu phanh 34. Tiếp theo, đầu nối ống 35 dùng để đỡ ống mềm dẫn dầu phanh 34 được bố trí ở phía trong các khung gầm 15 theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, có thể đỡ ống mềm dẫn dầu phanh 34 trên khung thân xe 12 ở vị trí không nhận biết được.

Tiếp theo, xe máy 1 được mô tả trên đây được trang bị cụm lắc U bao gồm động cơ E. Đòn phụ 38 được lắp cố định vào cụm lắc U. Bộ tản nhiệt 26 được đỡ bởi cụm lắc U theo cách lắc được liên khối.

Theo kết cấu này, đòn phụ 38 và các bộ phận liên quan đến bộ tản nhiệt lắc liên khối cùng với cụm lắc U. Nhờ đó, ngay cả khi cụm lắc U lắc thì sự thay đổi của tuyến đường ống giữa các bộ phận liên quan đến bộ tản nhiệt và đòn phụ 38 được kiểm soát và ống mềm dẫn dầu phanh 34 có thể được đi ống theo cách ổn định.

Tiếp theo, xe máy 1 theo phương án được mô tả trên đây bao gồm: cảm biến tốc độ bánh xe 51 được bố trí ở phía bánh sau 4 của đòn phụ 38 và được lắp vào đòn phụ 38; và dây cảm biến 54 kéo dài trong vùng lân cận đòn phụ 38 từ cảm biến tốc độ

bánh xe 51 về phía phần chốt xoay, trong đó đòn phụ 38 được tạo phần lỗ 38a, đi xuyên qua đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe và, dây cảm biến 54 bao gồm: đoạn dây thứ nhất 54a kéo dài từ cảm biến tốc độ bánh xe 51 về phía phần chốt xoay và đi vào phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe thông qua phần lỗ 38a; và đoạn dây thứ hai 54b nối tiếp với phía phần chốt xoay của đoạn dây thứ nhất 54a và kéo dài về phía phần chốt xoay ở phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, do một phần (đoạn dây thứ nhất 54a và đoạn dây thứ hai 54b) của dây cảm biến 54 được bố trí bên trong phần lỗ 38a của đòn phụ 38 và ở phía trong theo hướng chiều rộng xe nên ngăn được việc dây cảm biến 54 bị để lộ ra bên ngoài xe. Nhờ đó, có thể tạo ra được kết cấu bố trí trong đó dây cảm biến 54 không có khả năng bị nhận biết và không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Tiếp theo, xe máy 1 được mô tả trên đây bao gồm chấn bunn sau 47 được lắp cố định vào đòn phụ 38 và lắp liền khối cùng với đòn phụ 38 này, trong đó dây cảm biến 54 bao gồm đoạn dây thứ ba 54c nối tiếp với phía phần chốt xoay của đoạn dây thứ hai 54b và được bố trí ở phía trong chấn bunn sau 47 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, do một phần (đoạn dây thứ ba 54c) của dây cảm biến 54 được bố trí ở phía trong chấn bunn sau 47 theo hướng chiều rộng xe nên ngăn được theo cách tốt hơn nữa việc dây cảm biến 54 bị để lộ ra bên ngoài xe. Nhờ đó, có thể tạo ra được kết cấu bố trí trong đó dây cảm biến 54 không có khả năng bị nhận biết và không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Tiếp theo, trong xe máy 1 được mô tả trên đây, đoạn dây thứ ba 54c bao gồm đầu nối 55 để phân chia dây cảm biến 54 thành đoạn bị phân chia ở phía cảm biến tốc độ bánh xe 51 và đoạn bị phân chia ở phía phần chốt xoay và để nối các đoạn bị phân chia này với nhau theo cách có thể lắp vào và tháo ra được.

Theo kết cấu này, do đầu nối 55, để nối các đoạn bị phân chia của dây cảm biến 54 với nhau, được bố trí ở phía trong chấn bunn sau 47 theo hướng chiều rộng xe nên ngăn được việc đầu nối 55 bị lộ ra phía ngoài xe. Nhờ đó, có thể tạo ra được kết cấu bố trí trong đó đầu nối 55 và dây cảm biến 54 không có khả năng bị nhận biết và đầu nối 55 không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Tiếp theo, xe máy 1 được mô tả trên đây có giá đỡ 56 dùng để đỡ đầu nối 55 ở

phía trong chắn bùn sau 47 theo hướng chiều rộng xe, trong đó giá đỡ 56 có phần dây 56b dùng để đỡ dây cảm biến 54 ở vị trí nằm cách so với đầu nối 55.

Theo kết cấu này, giá đỡ 56 dùng để đỡ đầu nối 55 ở phía trong chắn bùn sau 47 theo hướng chiều rộng xe cũng dùng để đỡ phần giữa của dây cảm biến 54 ở phía trong chắn bùn sau 47 theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, có thể đỡ dây cảm biến 54 theo cách ổn định đồng thời ngăn được việc tăng số lượng các bộ phận.

Tiếp theo, xe máy 1 được mô tả trên đây bao gồm cụm lắc U được trang bị động cơ E, trong đó đòn phụ 38 được lắp cố định vào cụm lắc U theo cách có thể lắp vào và tháo ra được.

Theo kết cấu này, dây cảm biến 54 và cảm biến tốc độ bánh xe 51 có thể được lắp vào đòn phụ 38 (đòn được chia nhánh) và đòn phụ 38 có thể được xử lý như một cụm lắp ráp nhỏ. Do vậy, có thể cải thiện khả năng lắp ráp và khả năng bảo dưỡng của xe.

Tiếp theo, trong xe máy 1 được mô tả trên đây, cảm biến tốc độ bánh xe 51 được lắp vào đòn phụ 38 ở vị trí nằm phía trước trục bánh sau 4a.

Theo kết cấu này, do cảm biến tốc độ bánh xe 51 được lắp vào đòn phụ 38 ở vị trí nằm phía trước trục bánh sau 4a nên có thể rút ngắn hơn nữa chiều dài của dây cảm biến 54 vốn kéo dài về phía phần chốt xoay.

Tiếp theo, trong xe máy 1 được mô tả trên đây, dây cảm biến 54 kéo dài về phía trước từ phần đầu trước của cảm biến tốc độ bánh xe 51 ở trạng thái cảm biến tốc độ bánh xe 51 được lắp vào đòn phụ 38.

Theo kết cấu này, dây cảm biến 54, kéo dài từ cảm biến tốc độ bánh xe 51, cũng kéo dài theo cách hướng về phía trước, là phía phần chốt xoay. Do vậy, có thể giảm độ uốn cong của dây cảm biến 54 và buộc dây cảm biến 54 phải đi về phía phần chốt xoay và có thể rút ngắn hơn nữa chiều dài của dây cảm biến 54.

Tiếp theo, trong xe máy 1 được mô tả trên đây, cảm biến tốc độ bánh xe 51 được lắp vào đòn phụ 38 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, do cảm biến tốc độ bánh xe 51 được lắp vào đòn phụ 38 từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe nên có thể cải thiện khả năng lắp ráp và khả năng

bảo dưỡng của cảm biến tốc độ bánh xe 51.

Tiếp theo, xe máy 1 được mô tả trên đây bao gồm phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 dùng để đỡ bộ giảm thanh 25a ở phần trên của đòn phụ 38 và ở bên trên phần lỗ 38a. Xe máy 1 bao gồm phần đỡ trong 57, dùng để đỡ đoạn dây thứ hai 54b, ở phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe, ở bên dưới phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 và ở bên trên phần lỗ 38a. Dây cảm biến 54 được uốn lên trên ở phía trong phần lỗ 38a theo hướng chiều rộng xe và được uốn cong và kéo dài về phía trước ở bên trên phần đỡ trong 57 và ở phía trong phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 theo hướng chiều rộng xe trong khi đoạn dây thứ hai 54b được đỡ bởi phần đỡ trong 57.

Theo kết cấu này, do dây cảm biến 54 được đỡ bởi phần đỡ trong 57 ở phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe nên sự va chạm với bộ phận quay, như bánh sau 4 nằm ở phía trong đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe, được ngăn chặn theo cách tin cậy. Do dây cảm biến 54 đi đến phần trên của đòn phụ 38 thông qua phần đỡ trong 57 và sau đó kéo dài về phía phần chốt xoay nên dây cảm biến 54 có khả năng đến được phía phần chốt xoay đồng thời tránh được bộ phận ở phía đầu đế (phía phần chốt xoay) của đòn phụ 38. Phần uốn cong, là nơi dây cảm biến 54 hướng về phía trước ở phía phần trên của đòn phụ 38, được giấu vào phía trong phần đỡ bộ giảm thanh thứ nhất 38d1 của đòn phụ 38 theo hướng chiều rộng xe. Do vậy, có thể uốn cong dây cảm biến 54 theo cách vừa phải mà không làm tăng độ uốn cong của dây cảm biến 54 hoặc cần trang bị thêm phần đỡ. Tiếp theo, ngăn được việc dây cảm biến 54 bị để lộ ra bên ngoài xe và có thể tạo ra được kết cấu bố trí trong đó dây cảm biến 54 không có khả năng bị nhận biết và không có khả năng bị ảnh hưởng bởi sự rối loạn.

Sáng chế không bị giới hạn ở phương án được mô tả trên đây. Ví dụ, kết cấu đi ống của ống mềm dẫn dầu phanh có thể được áp dụng cho kết cấu đi dây của dây cảm biến hoặc kết cấu đi dây của dây cảm biến có thể được áp dụng cho kết cấu đi ống của ống mềm dẫn dầu phanh. Kết cấu đi ống theo phương án này có thể được áp dụng cho nhiều loại chi tiết dạng dây khác nhau như chi tiết truyền động lực khác với ống mềm dẫn dầu phanh hoặc dây dẫn khác với dây cảm biến.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm tất cả các loại xe trong đó người lái xe

chạy xe theo cách ngồi để chân hai bên thân xe và bao gồm không chỉ xe máy (bao gồm xe đạp có động cơ và xe dòng scuter) mà còn bao gồm cả xe có ba bánh (gồm xe có hai bánh trước và một bánh sau và xe có một bánh trước và hai bánh sau) hoặc xe có bốn bánh. Ngoài ra, xe được trang bị động cơ điện làm động cơ dẫn động cũng là loại xe này.

Kết cấu theo phương án được mô tả trên đây là các ví dụ của sáng chế và nhiều thay đổi khác như việc thay thế các bộ phận cấu thành theo phương án này bằng các bộ phận cấu thành đã biết có thể được thực hiện mà không vượt quá phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

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

đòn lắc (38) được đỡ lắc được bởi phần chốt xoay của khung thân xe (12) ở phía đầu trước và đỡ bánh sau (4) ở phía đầu sau;

bộ phận cấu thành (51) của xe được bố trí ở phía đầu sau của đòn lắc (38) và được đỡ bởi đòn lắc (38); và

chi tiết dạng dây (54) kéo dài trong vùng lân cận đòn lắc (38) về phía đầu trước từ bộ phận cấu thành (51) của xe,

trong đó đòn lắc (38) được tạo phần lỗ (38a) đi xuyên qua đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe; và

chi tiết dạng dây (54) bao gồm:

đoạn dây thứ nhất (54a) kéo dài từ bộ phận cấu thành (51) của xe về phía đầu trước và đi về phía trong đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe xuyên qua phần lỗ (38a); và

đoạn dây thứ hai (54b) nối tiếp với phía đầu trước của đoạn dây thứ nhất (54a) và kéo dài về phía đầu trước ở phía trong đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, bao gồm:

chấn bùn sau (47) được lắp cố định vào đòn lắc (38) và lắc liên khối cùng với đòn lắc (38),

trong đó chi tiết dạng dây (54) bao gồm đoạn dây thứ ba (54c) nối tiếp với phía đầu trước của chấn bùn sau (47) và được bố trí ở phía trong chấn bùn sau (47) theo hướng chiều rộng xe.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó đoạn dây thứ ba (54c) bao gồm phần nối (55) để phân chia chi tiết dạng dây (54) thành các đoạn bị phân chia ở phía đầu trước và phía đầu sau và nối các đoạn bị phân chia với nhau theo cách có thể lắp vào và tháo ra được.

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, bao gồm:

phần đỡ (56) dùng để đỡ phần nối (55) ở phía trong chấn bùn sau (47) theo

hướng chiều rộng xe,

trong đó phần đỡ (56) bao gồm phần đỡ thứ hai (56b) dùng để đỡ chi tiết dạng dây (54) ở vị trí nằm cách so với phần nổi (55).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, bao gồm:

cụm lắc (U) được trang bị động cơ (E),

trong đó đòn lắc (38) được lắp cố định vào cụm lắc (U) theo cách có thể lắp vào và tháo ra được.

6. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó bộ phận cấu thành (51) của xe được lắp vào đòn lắc (38) ở vị trí nằm phía trước trục bánh sau (4a).

7. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó chi tiết dạng dây (54) kéo dài về phía trước từ phần đầu trước của bộ phận cấu thành (51) của xe ở trạng thái bộ phận cấu thành (51) của xe được lắp vào đòn lắc (38).

8. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó bộ phận cấu thành (51) của xe được lắp vào đòn lắc (38) từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe.

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

phần nhô lên trên (38d1) dùng để đỡ bộ phận cấu thành thứ hai (25a) của xe ở phần trên của đòn lắc (38) và bên trên phần lỗ (38a) và bao gồm:

phần đỡ trong (57) dùng để đỡ đoạn dây thứ hai (54b) ở phía trong đòn lắc (38) theo hướng chiều rộng xe, ở bên dưới phần nhô lên trên (38d1) và bên trên phần lỗ (38a),

trong đó chi tiết dạng dây (54) được uốn lên trên ở phía trong phần lỗ (38a) theo hướng chiều rộng xe và được uốn cong và kéo dài về phía trước ở bên trên

phần đỡ trong (57) và ở phía trong phần nhô lên trên (38d1) theo hướng chiều rộng xe trong khi đoạn dây thứ hai (54b) được đỡ bởi phần đỡ trong (57).

10. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 9, trong đó, khi nhìn từ phía bên, phần đỡ trong (57) được bố trí trong vùng (H) mà gối chồng lên phần nan hoa của bánh sau (4).
11. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 9 hoặc 10, trong đó đoạn dây thứ hai (54b), kéo dài từ phần đỡ trong (57) về phía đầu trước, kéo dài về phía đầu trước ở bên trên đòn lắc (38).

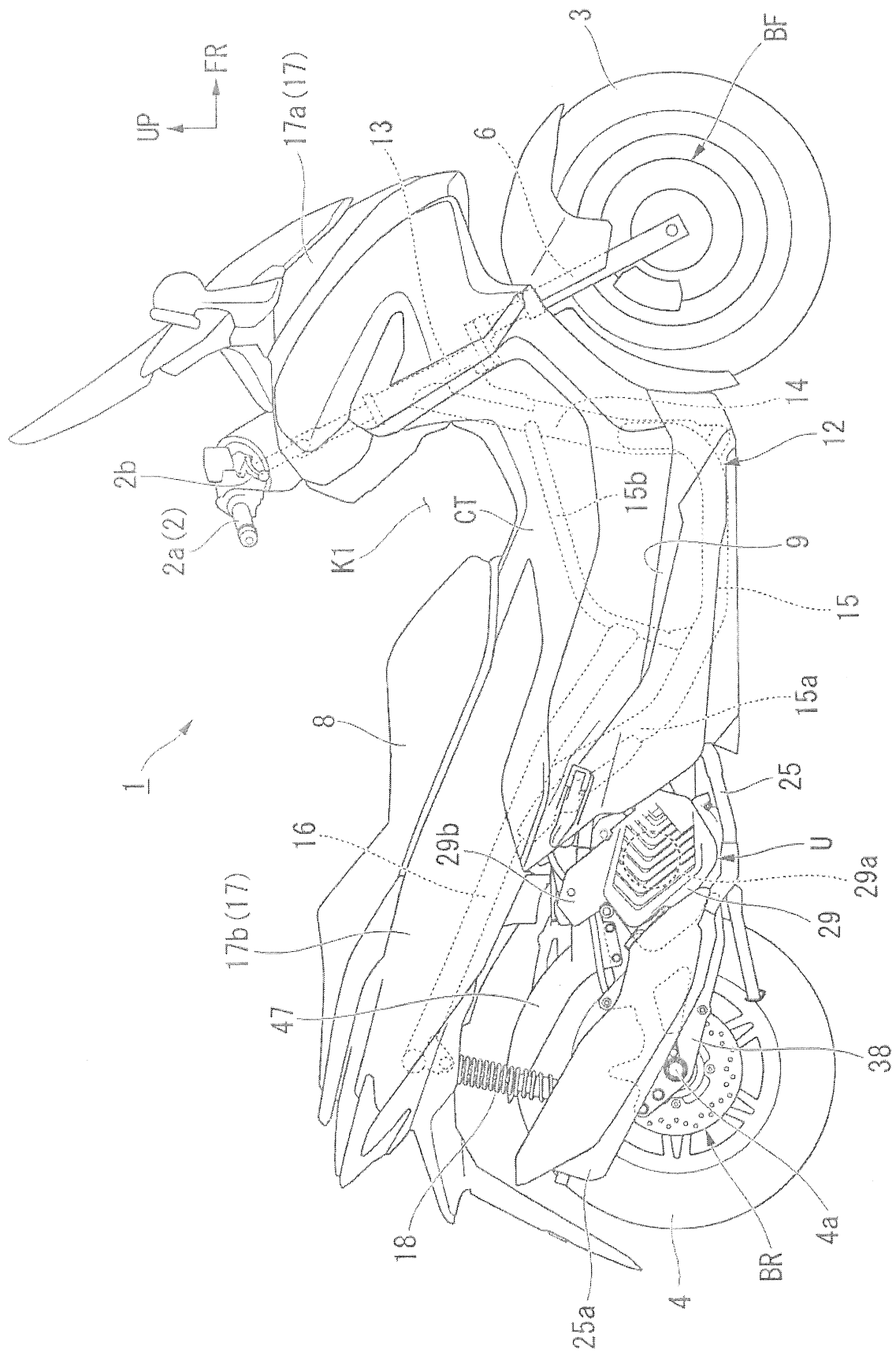


FIG. 1

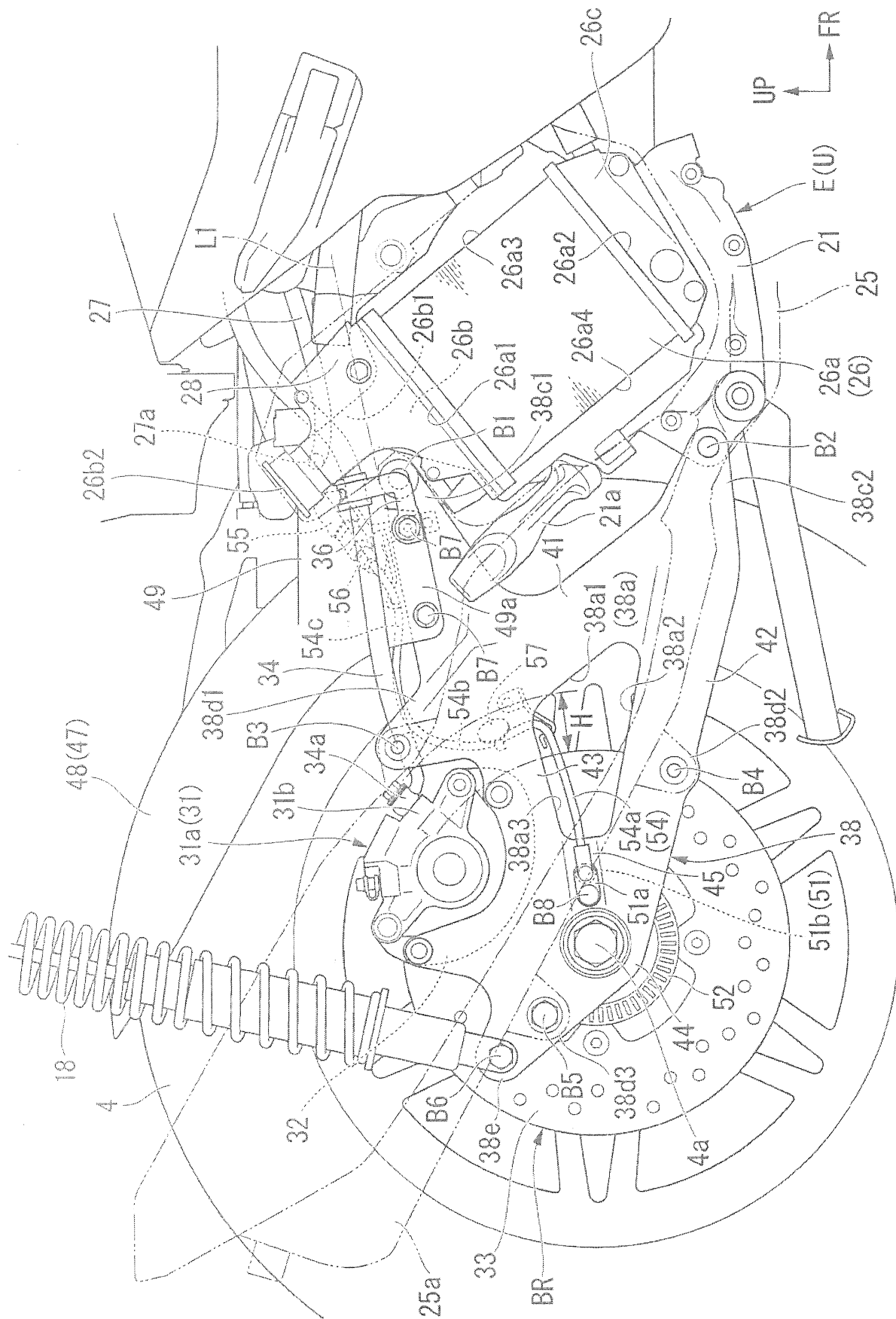


FIG. 2

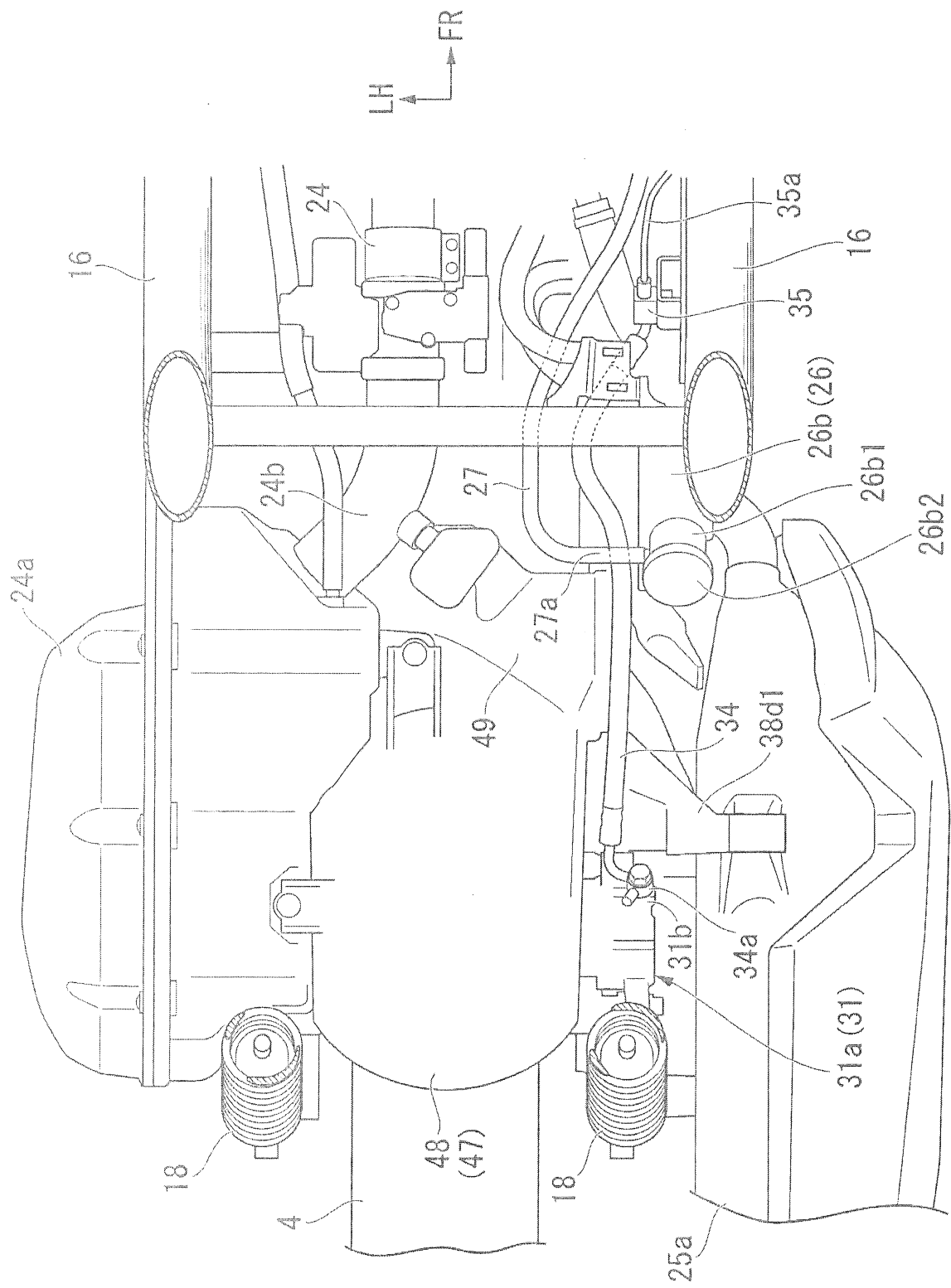


FIG. 3

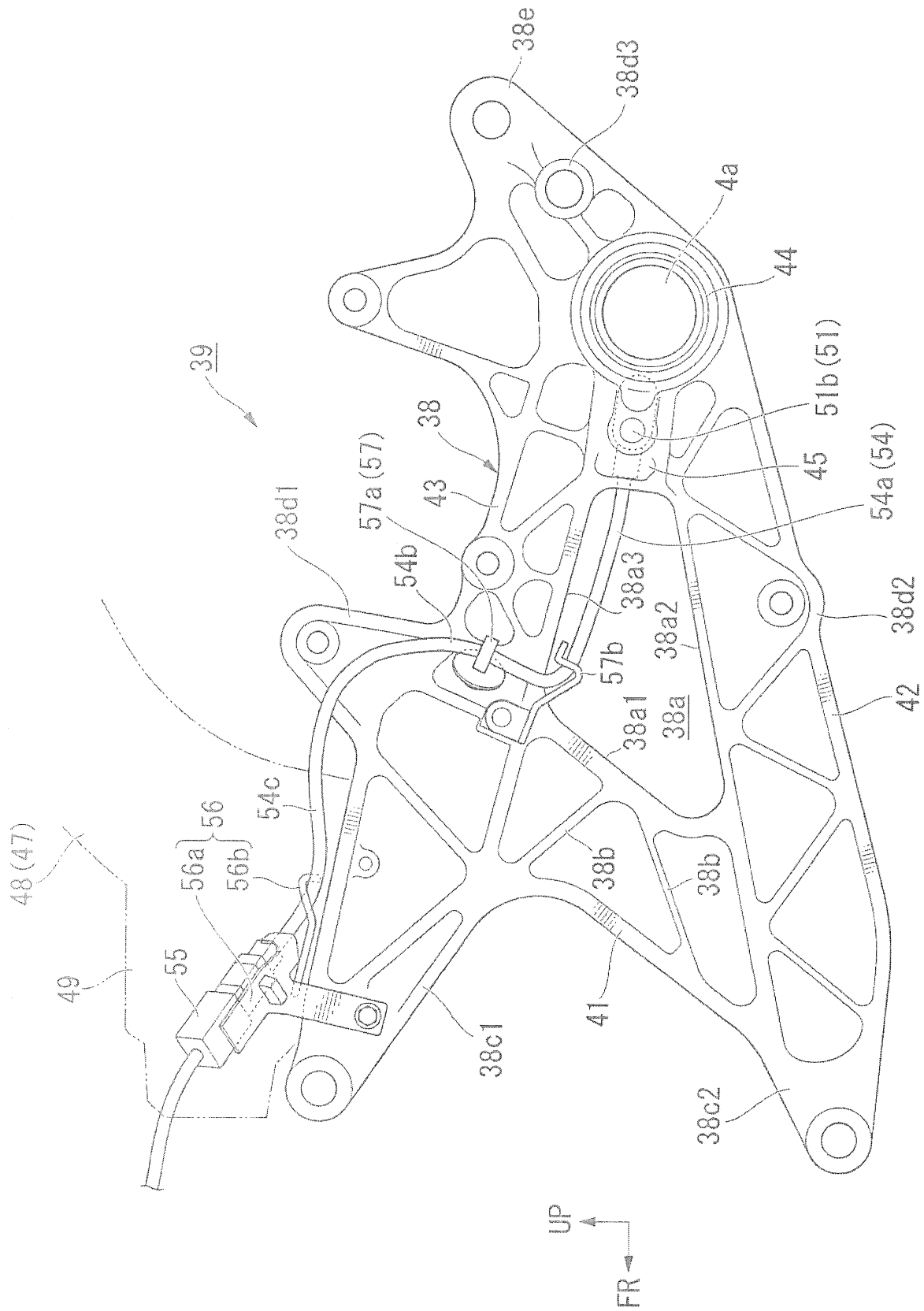


FIG. 4