



(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) 
1-0021050

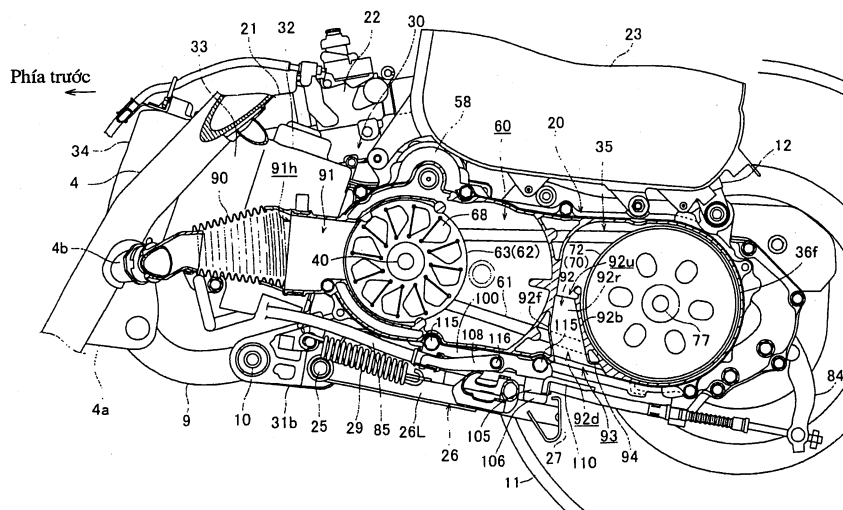
(51)⁷ **F16H 57/02, 57/027, 57/031, 57/035,**
B62M 9/08

(13) **B**

-
- (21) 1-2014-03849 (22) 19.11.2014
(30) JP2013-241437 22.11.2013 JP
JP2014-079231 08.04.2014 JP
(45) 25.06.2019 375 (43) 25.05.2015 326
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan
(72) Takao IWASAKI (JP), Michio ASUMI (JP), Nobutaka HORII (JP), Yu MIYAJIMA (JP)
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)
-

(54) **XE KIỂU TAY GA**

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu tay ga có kết cấu không thấm nước với chi phí thấp có khả năng ngăn có hiệu quả không cho nước thấm vào trong lỗ xả của hộp truyền động theo kết cấu đơn giản. Xe kiểu tay ga (1) có chân chống (26) được tạo ra gập được ở phần dưới của cụm động lực (20), trong đó: bộ kẹp đỡ (100) được tạo kết cấu để đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh (85) nối với cơ cấu phanh (80) của lớp sau (11) được gắn vào phần dưới của hộp truyền động (C, C); và tấm bảo vệ (110, 202) gắn vào bộ kẹp đỡ (100) được bố trí giữa lỗ xả (93, 193) mở xuống dưới trong thành dưới của hộp truyền động (C, C) và chân chống được gập và cất giữ (26), và che ít nhất phần nơi lỗ xả (93) và chân chống được cất giữ (26) chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu tay ga mà cụm động lực được tạo ra trong đó theo kiểu lắc được.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Cụm động lực được tạo ra theo kiểu lắc được trong xe kiểu tay ga có bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang chứa bên trong hộp truyền động kéo dài về phía sau từ hộp trục khuỷu của động cơ đốt trong, và được đỡ bởi khung thân để lắc được theo phương thẳng đứng với lớp sau được đỡ xoay được vào phần đầu sau của hộp truyền động.

Cụm động lực này có kết cấu làm mát được tạo kết cấu để đưa không khí làm mát vào trong hộp truyền động nhằm làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang. Kết cấu đã biết thông thường được tạo ra có lỗ xả trong thành dưới của hộp truyền động, để xả không khí làm mát đã làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang ra bên ngoài.

Do lỗ xả tạo ra trong thành dưới của hộp truyền động được mở xuống dưới, nên nước và các thứ tương tự bắn lên từ các lớp trước và sau có khả năng đi vào lỗ xả khi di chuyển ngang qua vũng nước hoặc dưới mưa.

Vì lý do này, đã biết ví dụ trong đó lỗ xả được tạo ra có mái che để ngăn không cho nước thấm qua (ví dụ, xem tài liệu sáng chế 1 – patent Nhật Bản số 3212625).

Hộp truyền động của cụm động lực đã được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1 có kết cấu chúng trong đó nắp che hộp truyền động (nắp che hộp truyền động 6) che phần lỗ hở bên trái của phần hộp truyền động (thân chính hộp 8), phần này kéo dài về phía sau từ hộp trục khuỷu. Theo kết cấu này, ống xả (đường xả 15) bố trí theo phương gần như thẳng đứng được tạo ra bên trong nắp che hộp truyền động, lỗ đầu dưới của ống xả tạo ra lỗ xả, và chi tiết nắp

chuyên dụng (nắp 17) có mái che, mà nhiều tấm được bố trí song song trong đó, được gắn vào lỗ xả.

Chi tiết nắp được tạo ra như chi tiết riêng biệt, do khó tạo ra liền khối nhiều tấm song song trong lỗ xả cùng với ống xả, vào thời điểm tạo ra nắp che hộp truyền động.

Như được mô tả trên đây, do chi tiết nắp chuyên dụng được gắn vào lỗ xả theo tài liệu sáng chế 1, nên cần nhiều chi tiết hơn, và việc tạo ra mái che cũng như tạo ra các phần gắn để gắn vào lỗ xả khiến cho kết cấu của chi tiết nắp phức tạp, và tăng chi phí.

Ngoài ra, trong một số xe kiểu tay ga tạo ra có cụm động lực lắc được, chân chống gập được tạo ra bên dưới cụm động lực, và khi chân chống được gập và cất giữ, đầu ở phía của chân chống tiếp xúc với mặt đất có thể lắc lên trên và quay về lỗ xả tạo ra trong thành dưới của hộp truyền động.

Trong trường hợp này, nước bắn lên có thể chảy xuống phần chân của chân chống đã được gập đến đầu sau ở phía tiếp xúc với mặt đất, bắn lên từ đó về phía lỗ xả, và có nhiều khả năng đi vào hộp truyền động từ các khe hở của mái che của lỗ xả. Do đó, khó ngăn không cho nước thấm qua nắp có các khe hở dạng mái che, và hiệu quả không thấm nước của nắp không đạt được.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra vì các vấn đề nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu tay ga có kết cấu không thấm nước với chi phí thấp có khả năng ngăn có hiệu quả không cho nước thấm qua vào trong lỗ xả của hộp truyền động theo kết cấu đơn giản.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế được mô tả trong điểm 1 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga (1) bao gồm

cụm động lực (20) trong đó bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (35) được chứa bên trong hộp truyền động (C, C') kéo dài về phía sau từ phần hộp trục khuỷu (31f) của động cơ đốt trong (30), và được đỡ xoay

được bởi khung thân (4) để lắ được theo phương thẳng đứng với lớp sau (11), lớp sau này được đỡ xoay được vào phần sau của hộp truyền động (C, C'),

hộp truyền động (C, C') có đầu vào không khí làm mát (91h) để đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động (C, C'), và lỗ xả (93) mở xuống dưới trong thành dưới của hộp truyền động (C, C') để xả không khí làm mát, và

chân chống (26) được tạo ra gập được trong phần dưới của cụm động lực (20), trong đó:

bộ kẹp đỡ (100) được tạo kết cấu để đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh (85) nối với cơ cấu phanh (80) của lớp sau (11) được gắn vào phần dưới của hộp truyền động (C, C'); và

tấm bảo vệ (110, 202) gắn vào bộ kẹp đỡ (100) được bố trí giữa lỗ xả (93) và chân chống (26) ở trạng thái được gập và cất giữ, và che ít nhất phần nơi lỗ xả (93, 193) và chân chống được cất giữ (26) chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe.

Sáng chế được mô tả trong điểm 2 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm 1, trong đó: trong khi phần trước của cụm động lực (20) được đỡ xoay được bởi khung thân (4), chân chống (26) được đỡ xoay được vào phần trước của cụm động lực (20) để gập được bên dưới hộp truyền động (C); và ở trạng thái được cất giữ của chân chống (26), đoạn chân (27) của chân chống (26) tiếp xúc với mặt đất được định vị bên dưới lỗ xả (93).

Sáng chế được mô tả trong điểm 3 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm 1 hoặc 2, trong đó tấm bảo vệ (110) có đoạn uốn cong (110c) được tạo ra bằng cách uốn cong mép bên của nó.

Sáng chế được mô tả trong điểm 4 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm 3, trong đó tấm bảo vệ (110) có đoạn uốn cong (110c) tạo ra ở mép bên ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe.

Sáng chế được mô tả trong điểm 5 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó tấm bảo vệ (110) có đoạn

hàn thứ nhất (110a) kéo dài theo hướng tiếp sau mặt phẳng của tấm bảo vệ (110), cũng như đoạn hàn thứ hai (110b) kéo dài theo hướng giao cắt với đoạn hàn thứ nhất (110a) theo góc gần như vuông, và được gắn vào bộ kẹp đỡ (100) bằng cách có đoạn hàn thứ nhất (110a) và đoạn hàn thứ hai (110b) được hàn vào đó.

Sáng chế được mô tả trong điểm 6 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm 5, trong đó: bộ kẹp đỡ (100) có phần kẹp (103c) được tạo kết cấu để đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh (85) với đoạn kẹp (103) kéo dài theo hướng chiều rộng của xe, cũng như cỡ chặn (106) được tạo kết cấu để giới hạn vị trí gấp của chân chống giữa (26) ở phần dưới của chi tiết đỡ cỡ chặn kéo dài xuống dưới (105); và tấm bảo vệ (110) được gắn vào bộ kẹp đỡ (100) bằng cách có đoạn hàn thứ nhất (110a) được hàn vào đoạn kẹp (103), và đoạn hàn thứ hai (110b) được hàn vào chi tiết đỡ cỡ chặn (105) .

Sáng chế được mô tả trong điểm 7 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó: tấm bảo vệ (110) được bố trí sao cho mặt phẳng của nó được nghiêng xuống dưới theo hướng về phía sau.

Sáng chế được mô tả trong điểm 8 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó: ống xả (92) kéo dài gần như thẳng đứng được tạo ra bên trong hộp truyền động (C); ống xả (92) được tạo ra sao cho phần dưới của mặt trong phía sau của nó được tạo ra thành phần có bậc (94) dịch chuyển về phía sau, và lỗ xả (93) kéo dài về phía sau bên dưới phần có bậc (94); và đầu sau của tấm bảo vệ (110) chồng lên phần có bậc (94) trên hình chiếu từ dưới lên của xe.

Sáng chế được mô tả trong điểm 9 yêu cầu bảo hộ là xe kiểu tay ga theo điểm 1, trong đó tấm bảo vệ (202) được bố trí sao cho mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được định vị ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe của mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe (193e) của lỗ xả (193); và phần phình ra (195) phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe

(202e) của tấm bảo vệ (202) được tạo ra trên thành ngoài ống (194) tạo thành lỗ xả (193) trong hộp truyền động (C').

Hiệu quả của sáng chế

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 1, xe máy kiểu tay ga không chỉ có thể được tạo ra có kết cấu đơn giản gắn tấm bảo vệ (110) vào bộ kẹp đỡ (100), bộ kẹp đỡ này được gắn vào phần dưới của hộp truyền động (C) để đỡ cáp phanh (85), mà còn có thể ngăn có hiệu quả không cho nước bắn lên từ lớp trước (8) và lớp sau (11), cũng như nước đã chảy xuống chân chống được cất giữ (26) và bắn lên đi vào hộp truyền động (C) qua lỗ xả (93), bằng cách bố trí tấm bảo vệ (110) giữa lỗ xả (93) và chân chống được cất giữ (26), trong khi gắn tấm bảo vệ để che ít nhất phần nơi lỗ xả (93) và chân chống được cất giữ (26) chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe. Do đó, kết cấu không thấm nước của hộp truyền động (C) có khả năng tạo ra hiệu quả đủ không thấm nước có thể được tạo ra với chi phí thấp.

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 2, chân chống (26) được đỡ dọc trục vào phần trước của cụm động lực (20), cụm động lực này được đỡ xoay được vào khung thân (4). Do vậy, phần trục xoay (25) của chân chống (26) có thể được bố trí gần với tâm lắc của cụm động lực (20), nhờ vậy rung động của phần trục xoay (25) của chân chống (26) do rung động gây ra bởi việc lắc của cụm động lực (20) có thể được ngăn chặn, và độ bền của chân chống (26) có thể được tăng.

Trong khi đó, trong trường hợp đỡ xoay chân chống (26) vào phần trước của cụm động lực (20), đoạn chân (27) của chân chống (26) tiếp xúc với mặt đất có khả năng được định vị bên dưới lỗ xả (93) khi chân chống (26) được gập ở trạng thái được cất giữ. Tuy nhiên, do tấm bảo vệ (110) được tạo ra để che ít nhất phần nơi lỗ xả (93) và chân chống được cất giữ (26) chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe, nên tấm bảo vệ (110) có thể ngăn có hiệu quả không cho nước đã chảy xuống chân chống được cất giữ (26) và bắn lên từ đoạn chân (27) của chân chống (26) đi vào lỗ xả (93).

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 3, tấm bảo vệ (110) có đoạn uốn cong (110c) được tạo ra bằng cách uốn cong mép bên của nó. Do đó, mặc dù việc mở rộng tấm bảo vệ (110) để che lỗ xả (93) nhằm ngăn có hiệu quả không cho nước thấm vào trong lỗ xả (93) làm giảm độ cứng vững của tấm bảo vệ mở rộng (110), và có khả năng làm giảm độ bền của tấm bảo vệ (110) do các yếu tố bên ngoài như sự rung động và đá bắn lên, song điều này có thể được ngăn ngừa bằng cách bảo đảm độ cứng vững nhờ đoạn uốn cong (110c).

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 4, tấm bảo vệ (110) có đoạn uốn cong (110c) tạo ra trên mép bên của nó ở bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Do đó, đoạn uốn cong (110c) ngăn không cho nhìn thấy mặt đầu và các mép của nó (các phần góc) của tấm bảo vệ (110) và làm xấu hình dáng bên ngoài, khiến cho hình dáng bên ngoài đẹp có thể được duy trì.

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 5, do đoạn hàn thứ nhất (110a) và đoạn hàn thứ hai (110b) của tấm bảo vệ (110) kéo dài theo các hướng giao cắt với nhau theo các góc gần như vuông được hàn vào bộ kẹp đỡ (100), nên độ cứng vững và độ bền gắn của tấm bảo vệ (110) có thể được tăng hơn nữa.

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 6, bộ kẹp đỡ (100) có phần kẹp (103c) được tạo kết cấu để đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh (85) với đoạn kẹp (103) kéo dài theo hướng chiều rộng của xe, cũng như cỡ chặn (106) được tạo kết cấu để giới hạn vị trí gấp của chân chống (26) ở phần dưới của chi tiết đỡ cỡ chặn kéo dài xuống dưới (105). Tấm bảo vệ (110) được gắn vào bộ kẹp đỡ (100) sao cho đoạn hàn thứ nhất (110a) của nó được hàn vào đoạn kẹp (103), trong khi đoạn hàn thứ hai (110b) của nó được hàn vào chi tiết đỡ cỡ chặn (105). Do vậy, tấm bảo vệ (110) được hàn vào bộ kẹp đỡ (100) với các đoạn hàn của nó có hướng vuông góc với nhau, điều này làm tăng độ cứng vững của kết cấu của tấm bảo vệ (110). Điều này cho phép tấm bảo vệ (110) mở rộng theo hướng chiều rộng của xe và che phần của lỗ xả (93) nơi nó chồng

lên chân chống được cất giữ (26) trên hình chiếu từ dưới lên của xe, để ngăn có hiệu quả không cho nước thấm vào trong lỗ xả (93).

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 7, tấm bảo vệ (110) được bố trí sao cho mặt phẳng của nó được nghiêng xuống dưới theo hướng về phía sau, nhờ vậy nước bắn vào tấm bảo vệ (110) hầu như không đọng lại, nhưng có thể được xả bằng cách được thổi bay ngay lập tức hoặc chảy nhỏ giọt theo hướng ngược lại với vị trí của lỗ xả (93).

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 8, ống xả (92) kéo dài gần như thẳng đứng bên trong hộp truyền động (C) được tạo ra sao cho lỗ xả (93) kéo dài về phía sau bên dưới phần có bậc (94) tạo ra trong mặt trong phía sau, và đầu sau của tấm bảo vệ (110) chống lên phần có bậc (94) trên hình chiếu từ dưới lên của xe. Do đó, chiều dài theo chiều dọc của tấm bảo vệ (110) không cần phải làm dài ra để che phần sau của lỗ xả (93), nhưng có thể che đầu ra ống (92d) ở phần có bậc (94), hẹp hơn so với lỗ xả (93) của ống xả (92), và nhờ đó có thể ngăn có hiệu quả không cho nước thấm vào trong hộp truyền động (C). Kết quả là, trong khi ngăn không cho nước thấm vào trong hộp truyền động (C), việc mở rộng không cần thiết tấm bảo vệ (110) có thể được tránh để bảo đảm độ cứng vững và độ bền gắn của tấm bảo vệ (110).

Theo xe kiểu tay ga được mô tả trong điểm 9, tấm bảo vệ (202) được bố trí sao cho mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được định vị ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe của mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe (193e) của lỗ xả (193); và phần phình ra (195) phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được tạo ra trên thành ngoài ống (194) tạo thành lỗ xả (193) trong hộp truyền động (C'). Do vậy, do phần tấm bảo vệ (202) có mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) được định vị ra ngoài hơn nữa theo hướng chiều rộng của xe so với mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe (193e) của lỗ xả (193) để che rộng hơn lỗ xả (193), nên không chỉ nước đã chảy xuống chân chống giữa được

cất giữ (126) và bắn lên, mà còn nước bắn lên từ các lớp trước và sau có thể được ngăn có hiệu quả hơn nữa không cho đi vào hộp truyền động (C') qua lỗ xả (193).

Hơn nữa, phần phình ra (195) phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được tạo ra trên thành ngoài ống (194) tạo thành lỗ xả (193) trong hộp truyền động (C'). Do vậy, khi người lái xe gạt chân chống (126) bằng chân của họ, phần phình ra (195) có thể dẫn chân (giày) của người lái xe theo cách để tránh tấm bảo vệ (202), khiến cho tấm bảo vệ (202) có thể được bảo vệ.

Hơn nữa, phần phình ra (195) tạo ra trong thành ngoài ống (194) tạo thành lỗ xả (193) trong hộp truyền động (C') được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Do vậy, các diện tích mặt cắt ngang thông thường của lỗ xả (193) và ống xả (192) có thể được bảo đảm để xả không khí có hiệu quả.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh tổng thể của xe máy kiểu tay ga theo phương án thực hiện của sáng chế.

FIG.2 là hình chiếu cạnh của cụm động lực và chu vi của cụm động lực.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt dọc khai triển của cụm động lực.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt (hình vẽ mặt cắt theo đường IV-IV trên FIG.3) của nắp che hộp truyền động của cụm động lực.

FIG.5 hình vẽ mặt cắt ngang qua tâm theo hướng dọc của cụm động lực (hình vẽ mặt cắt theo đường V-V trên FIG.2).

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh của bộ kẹp đỡ, mà tấm bảo vệ được gắn vào đó.

FIG.7 là hình chiếu từ dưới lên của chu vi của lỗ xả của nắp che hộp truyền động khi chân chống giữa ở trạng thái được cất giữ.

FIG.8 là hình vẽ phối cảnh của chu vi của lỗ xả của nắp che hộp truyền động trên FIG.7.

FIG.9 là hình chiếu cạnh của các phần chính của cụm động lực và chu vi của cụm động lực theo phương án thực hiện khác.

FIG.10 hình chiếu từ dưới lên của các phần chính trên FIG.9 (nhìn theo hướng mũi tên X trên FIG.9).

FIG.11 hình vẽ mặt cắt ngang qua tâm theo hướng dọc của cụm động lực (hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI trên FIG.9).

FIG.12 là hình vẽ phối cảnh của phần chính của cụm động lực.

Mô tả chi tiết các phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Phương án thực hiện theo sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.8.

FIG.1 là hình chiếu cạnh của xe máy kiểu tay ga 1 theo phương án thực hiện mà sáng chế áp dụng.

Lưu ý rằng trong phần mô tả của bản mô tả và các điểm yêu cầu bảo hộ, các hướng phía trước, phía sau, bên trái, và bên phải trên có sở điều kiện bình thường của xe khi hướng mà theo đó xe máy kiểu tay ga 1 theo phương án thực hiện di chuyển thẳng là hướng phía trước.

Phần trước xe 1F và phần sau xe 1R được nối qua phần sàn thấp 1C, và khung thân là khung của thân chủ yếu được tạo kết cấu từ ống nghiêng xuống 3 và các ống chính 4.

Cụ thể hơn, ống nghiêng xuống 3 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 2 của phần trước xe 1F, uốn cong theo hướng nằm ngang ở đầu dưới của nó để kéo dài về phía sau trong phần dưới của phần sàn 1C, và được nối với các ống chính bên trái và bên phải ghép thành cặp 4 ở đầu sau của nó. Ống chính 4 nhô nghiêng về phía sau từ phần nối, uốn cong theo hướng nằm ngang ở chiều cao định trước, và kéo dài về phía sau.

Các ống chính 4 đỡ các chi tiết như bình nhiên liệu và hộp chứa đồ, và yên xe 5 được bố trí trên đó.

Yên xe 5 kéo dài theo hướng dọc, và yên cho người ngồi sau 5r được bố trí ở phía sau yên cho người lái xe 5f bố trí ở nửa phía trước.

Trong khi đó, phần trước xe 1F có tay lái 6 được đỡ xoay được bởi ống đầu 2 ở phần trên, và càng trước 7 kéo dài xuống dưới để đỡ xoay được lớp trước 8 ở đầu dưới của nó.

Giá lắp 4a được tạo ra theo cách nhô ra ở đầu dưới của phần nhô lên của ống chính 4, và phần trước của cụm động lực kiểu lắc 20 được nối và đỡ lắc được vào giá lắp 4a qua chi tiết nối 9.

Động cơ đốt trong bốn kỳ một xi lanh 30 được nghiêng đáng kể về phía trước sao cho xi lanh gần như nằm ngang, được lắp ở phần trước của cụm động lực 20. Phần đầu của giá treo 31b nhô về phía trước từ đầu dưới của một phần của cụm hộp 31 của cụm động lực, cụm hộp này là hộp trục khuỷu (các phần hộp trục khuỷu 31f, 31R), được nối với chi tiết nối 9 qua trục xoay 10 (xem FIG.1 và FIG.2).

Bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 35 được tạo kết cấu để kéo dài về phía sau từ động cơ đốt trong 30, và lớp sau 11 được đỡ xoay được bởi bộ giảm tốc 38 tạo ra ở phần sau của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang.

Giảm xóc sau 12 được đặt xen giữa đầu sau của cụm hộp 31 và phần sau của ống chính 4.

Bộ chế hòa khí 22 nối với ống nạp 21 kéo dài từ phần trên của đầu xi lanh 33 của động cơ đốt trong 30, và bộ lọc không khí 23 nối với bộ chế hòa khí 22 được bố trí bên trên cụm động lực 20.

Chân chống bên 24 được đỡ xoay được theo cách gập được vào phần nhô lên của ống chính bên trái 4 của khung thân.

Ngoài ra, chân chống giữa 26 được lắp gập được trong khi được đỡ xoay được bởi trục xoay 25 ở các phần đầu gần của các giá treo bên trái 31b và bên

phải 31b, nhô về phía trước từ các phần dưới của các phần hộp trục khuỷu 31f, 31R, ở phần trước của cụm hộp 31.

Chân chống giữa 26 được đỡ dọc trục bởi trục xoay 25 ở các phần đầu gần của các giá treo 31b, 31b tạo ra ở phần trước của cụm động lực 20 để đỡ xoay được cụm động lực 20 vào khung thân 4. Do vậy, trục xoay 25 của chân chống giữa 26 được bố trí gần với tâm lắc của cụm động lực 20 (trục xoay 10), nhờ vậy rung động của trục xoay 25 của chân chống giữa 26 do rung động gây ra bởi việc lắc của cụm động lực 20 được ngăn chặn, và độ bền của chân chống giữa 26 có thể được tăng.

Trên FIG.2, trong chân chống giữa 26, các phần chân bên trái 26L và bên phải 26R nối liền khối với phần nối 26r kéo dài từ các phần đầu gần được đỡ xoay được bởi trục xoay 25, trong khi đoạn chân 27 có mặt phẳng nằm ngang gần như vuông góc với phần chân 26L được lắp cố định vào mỗi phần đầu mũi của các phần chân 26L, 26R tiếp xúc với mặt đất.

Lưu ý rằng cần vận hành 28 nhô về bên trái từ mặt phía ngoài bên trái của phần chân bên trái 26L, và sau đó uốn cong về phía phần đặt chân 28a trên đầu mũi của nó (xem FIG.2 và FIG.5).

Trên FIG.1, phần trước xe 1F có nắp che trước 15 và tấm che chân 16 che phía trước và phía sau của nó; tấm đặt chân 17 được kéo dài ngang qua phần sàn 1C; và phần sau xe 1R có nắp che thân 18, nắp che thân này được nối với phần trên của phần đặt chân 17r của người ngồi sau của tấm đặt chân 17 và được đặt để che vùng kéo dài từ phía trước của các ống chính 4 về bên trái và bên phải của nó, cũng như yên xe 5 che mở được lỗ đầu trên của nắp che thân 18.

Chấn bần sau 19 kéo dài nghiêng xuống dưới từ phần sau của nắp che thân 18 để che phần trên theo đường chéo của lớp sau 11.

FIG.3 là hình vẽ mặt cắt dọc khai triển của cụm động lực 20.

Cụm hộp 31 được tạo kết cấu từ các phần bên trái và bên phải, chúng là cụm hộp bên trái 31L và cụm hộp bên phải 31R được liên kết với nhau. Cụm

hộp bên phải 31R tạo thành nửa thân của phần hộp trục khuỷu, trong khi cụm hộp bên trái 31L được tạo kết cấu từ phần hộp trục khuỷu 31f dài theo hướng dọc ở phía trước, phần hộp truyền động 31c ở tâm, và phần hộp bộ giảm tốc 31r ở phía sau.

Phần hộp trục khuỷu 31f và phần hộp truyền động 31c của cụm hộp bên trái 31L, cùng với nắp che hộp truyền động 36 che các mặt hở bên trái của nó tạo thành hộp truyền động C, và bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 35 được chứa bên trong hộp truyền động C.

Hộp bánh răng giảm tốc 37 che mặt hở bên phải của phần hộp bộ giảm tốc 31r ở phía sau cụm hộp bên trái 31L, và bộ giảm tốc 38 được chứa bên trong khoảng trống này.

Bên trong phần hộp trục khuỷu 31f và cụm hộp bên phải 31R, tức là, hộp trục khuỷu, trục khuỷu 40 được đỡ quay được bởi các ổ trục chính bên trái 41 và bên phải 41, trong khi máy phát điện xoay chiều 50 được tạo ra trên phần kéo dài bên phải của các phần kéo dài kéo dài theo hướng nằm ngang về bên trái và bên phải, và đĩa răng dẫn động xích cam 57 cũng như puli đai chủ động 62 của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 35 được tạo ra trên phần kéo dài bên trái.

Trong động cơ đốt trong 30, thanh truyền 43 nối pit tông 42 chuyển động tịnh tiến bên trong ống lót xi lanh 44 của cụm xi lanh 32 và chốt khuỷu 40a của trục khuỷu 40.

Động cơ đốt trong 30 theo phương án thực hiện này sử dụng hệ thống xupáp trục cam đơn trên nắp máy trong đó: bộ truyền động xupáp 46 được tạo ra bên trong nắp che đầu 34; xích cam 47 để truyền lực đến bộ truyền động xupáp 46 được bố trí giữa trục cam 48 và trục khuỷu 40; và hộp xích cam 49 dùng cho xích cam được tạo ra để nối phần hộp trục khuỷu 31f, cụm xi lanh 32, và đầu xi lanh 33.

Buji 45 được lắp vào trong đầu xi lanh 33 theo góc nghiêng về phía buồng đốt, từ phía đối diện của hộp xích cam 49 (phía bên phải).

Quạt làm mát 51 được gắn vào mặt phía bên phải của rôto ngoài 50r của máy phát điện xoay chiều 50, nắp che quạt 52 che phía bên của quạt làm mát, và nắp bảo vệ 53 được nối với nắp che quạt 52 để che chu vi của cụm xi lanh 32 và đầu xi lanh 33.

Puli đai chủ động 62 tạo ra trên phần kéo dài bên trái của trục khuỷu 40 được tạo kết cấu từ nửa thân puli phía cố định 63 và nửa thân puli phía di động 64. Nửa thân puli phía cố định 63 được lắp cố định vào phần đầu bên trái của trục khuỷu 40 qua ống lót 65, và nửa thân puli phía di động 64 được lắp then hoa vào trục khuỷu 40 ở phía bên phải của nửa thân puli phía cố định. Do vậy, nửa thân puli phía di động 64 quay cùng với trục khuỷu 40, và có thể trượt theo hướng dọc trục để chuyển động đến gần và ra xa khỏi nửa thân puli phía cố định 63, trong khi đai hình thang 61 được kẹp chặt và quấn giữa các nửa thân puli 63, 64.

Đĩa cam 66 được lắp cố định vào phía bên phải của nửa thân puli phía di động 64, mặt bên của nửa thân puli phía di động 64 ở phía đĩa cam 66 được làm vát nghiêng về phía đĩa cam 66, và con lăn gia trọng khô 67 được chứa bên trong mặt vát nghiêng để được đặt xen giữa nửa thân puli phía di động và đĩa cam 66.

Do đó, khi tốc độ quay của trục khuỷu 40 tăng, thì con lăn gia trọng khô 67 lắp giữa nửa thân puli phía di động 64 và đĩa cam 66 và quay với chúng được tạo kết cấu để chuyển động theo hướng ly tâm bởi lực ly tâm, đẩy và chuyển động nửa thân puli phía di động 64 về bên trái đến gần nửa thân puli phía cố định 63, và nhờ đó chuyển động đai hình thang 61 được kẹp chặt giữa cả hai nửa thân puli 63, 64 theo hướng ly tâm để mở rộng đường kính quấn.

Puli đai bị động sau 70 tương ứng với puli đai chủ động 62 nêu trên có: nửa thân puli phía cố định 71 lắp vào trong ống nối trong 73 được đỡ để có khả năng quay tương đối với trục đầu vào bánh răng giảm tốc 77 của bộ giảm tốc 38; và nửa thân puli phía di động 72 lắp vào trong ống nối ngoài 74 được đỡ bởi ống nối trong 73 ở phía bên trái của nửa thân puli phía cố định 71 theo cách

chuyển động dọc trục được qua cơ cấu cam mômen. Puli đai bị động được tạo kết cấu từ cả hai nửa thân puli 71, 72.

Đai hình thang 61 được kẹp chặt giữa cả hai nửa thân puli 71, 72.

Khớp ly tâm 76 được tạo ra trên trục đầu vào bánh răng giảm tốc 77 và phần bên trái của ống nối trong 73. Khi tốc độ quay tăng sẽ làm cho khớp ly tâm 76 gài khớp, khiến cho lực được truyền đến ống nối trong 73 qua đai hình thang 61 có thể được truyền đến trục đầu vào bánh răng giảm tốc 77.

Bộ giảm tốc 38 được tạo kết cấu để truyền lực đã được truyền đến trục đầu vào bánh răng giảm tốc 77 đến trục đầu ra 79 qua trục trung gian 78 trong khi giảm tốc nó bằng cách ăn khớp các bánh răng. Trục đầu ra 79 là trục của lớp sau 11, và là trục sau làm quay lớp sau 11.

Phanh kiểu tang 80 là cơ cấu phanh của lớp sau 11 được tạo ra giữa phần tâm của bánh sau của lớp sau 11 và hộp bánh răng giảm tốc 37. Trong phanh kiểu tang 80, tang phanh 81 nhô vào trong ở phần tâm của bánh sau 11f, guốc phanh 82 được bố trí bên trong tang phanh 81 sao cho đường kính của nó có thể được mở rộng và thu nhỏ một cách tự do nhờ hoạt động của cam phanh 83, và cần cam phanh 84, đầu gân của nó được lắp vào trong trục cam phanh 83a có cam phanh 83 tạo ra trên phần đầu của nó, được nối với tay phanh 13 tạo ra ở phần nắm tay của tay lái bên trái của tay lái 6 trên FIG.1, qua cáp phanh 85 là chi tiết truyền lực vận hành phanh.

Trên FIG.3, nắp che hộp truyền động 36, nắp che này che vỏ truyền động 60 chứa bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 35 của cụm hộp bên trái 31L từ phía bên trái, che vùng kéo dài từ puli đai chủ động 62 ở phía trước đến puli đai bị động 70 ở phía sau, cũng như khớp ly tâm 76. Trục khởi động bằng chân 55 được đỡ quay được để xuyên qua nắp che hộp truyền động ở vị trí hơi đến với phía trước hơn so với tâm, và cơ cấu khởi động bằng chân 56 được tạo kết cấu giữa phần đầu trong của trục khởi động bằng chân 55 và đầu bên trái của phần kéo dài bên trái của trục khuỷu 40.

Đầu gân của cần khởi động bằng chân 54 được lắp vào trong phần đầu của trục khởi động bằng chân 55, phần đầu này nhô ra bên ngoài nắp che hộp truyền động 36.

Cần khởi động bằng chân 54 kéo dài về phía sau dọc theo mặt bên của nắp che hộp truyền động 36 từ đầu gân của nó lắp vào trong trục khởi động bằng chân 55.

Trong khi đó, động cơ đốt trong theo phương án thực hiện có động cơ khởi động 58 bố trí bên trên phần hộp trục khuỷu 31f của cụm hộp bên trái 31L (xem FIG.2). Động cơ khởi động 58 này có thể khởi động động cơ đốt trong 30 bằng cách dẫn động cơ cấu bánh răng dạng sang số không được thể hiện trên hình vẽ, cơ cấu này làm cho bánh răng dạng sang số ăn khớp với bánh răng trong khởi động 63a tạo ra trên chu vi ngoài của nửa thân puli phía cổ định 63, sao cho trục khuỷu 40 được quay cưỡng bức với nửa thân puli phía cổ định 63.

Nửa thân puli phía cổ định 63 có bánh răng trong khởi động 63a tạo ra trên đó có quạt làm mát 68 gắn vào mặt bên đối diện với mặt bên kẹp chặt đai hình thang 61 (mặt bên trái).

Nắp che hộp truyền động 36 tạo thành phía ngoài bên trái của hộp truyền động C về cơ bản được tạo kết cấu từ thành bên 36s che phía bên trái của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 35, cũng như thành theo chu vi 36f bao quanh chu vi ngoài của nó, và ống đưa không khí làm mát vào hình trụ dài theo phương thẳng đứng 91 được tạo ra để nhô về phía trước từ phần trước của thành theo chu vi 36f quay về phía trước.

Ống nối đàn hồi dạng ống xếp 90 nối lỗ đầu sau của ống nối 4b phân nhánh và nhô về phía sau từ phần dưới phía trước của ống chính bên trái 4, và đầu vào không khí làm mát 91h ở đầu trước của ống đưa không khí làm mát vào 91 (xem FIG.2 và FIG.4).

Trên FIG.3, khoảng trống ở phía trước và bên trong nắp che hộp truyền động 36, mà không khí làm mát được đưa vào trong đó từ ống đưa không khí làm mát vào 91, là khoảng trống mà quạt làm mát 68 của nửa thân puli phía cổ

định 63 quay vào đó từ phía bên phải. Do vậy, chuyển động quay của quạt làm mát 68 gây ra bởi chuyển động quay của trục khuỷu 40 cho phép không khí làm mát được hút một cách êm ả vào trong vỏ truyền động 60 từ bên trong ống chính 4, qua ống nối đàn hồi 90 và ống đưa không khí làm mát vào 91.

Trục khởi động bằng chân 55 được đỡ xoay được bởi thành bên 36s của nắp che hộp truyền động 36 ở phía sau quạt làm mát 68, và ống xả 92 kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo vành ngoài ly hợp 76o của khớp ly tâm 76 được tạo ra ở mặt trong của thành bên 36s của nắp che hộp truyền động 36, giữa trục khởi động bằng chân 55 và khớp ly tâm 76 được đỡ bởi trục đầu vào bánh răng giảm tốc 77 ở phía sau.

Ống xả 92 có dạng ống hình chữ nhật kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo thành bên 36s, và được tạo ra ở phần nửa dưới của vỏ truyền động 60 (xem FIG.4).

Như được thể hiện trên FIG.4, thành trước ống 92f của ống xả 92 kéo dài lên trên để nối các phần trên và dưới của thành theo chu vi 36f của nắp che hộp truyền động 36 theo cách hơi uốn cong, trong khi thành sau ống 92b được tạo ra thành dạng hình cung kéo dài dọc theo chu vi ngoài của vành ngoài ly hợp 76o, từ vị trí tại tâm chiều cao của vỏ truyền động 60 đến phần dưới của thành theo chu vi 36f.

Thành bên trái ống của ống xả 92 là thành bên 36s, và thành bên phải ống 92r được tạo ra để kéo dài từ tâm chiều cao của vỏ truyền động 60 đến phần dưới của thành theo chu vi 36f.

Ống xả 92 có đầu vào ống phía trên 92u mở vào bên trong vỏ truyền động 60 tại tâm chiều cao của nó, và lỗ đầu dưới mở ra bên ngoài trong phần dưới (thành dưới) của thành theo chu vi 36f, lỗ đầu dưới là lỗ xả 93.

Do vậy, không khí làm mát được đưa vào trong vỏ truyền động 60 qua ống đưa không khí làm mát vào 91 nhờ chuyển động quay của quạt làm mát 68, được dẫn hướng nhờ chuyển động quay của puli đai bị động 70 và vành ngoài ly hợp 76o của khớp ly tâm 76 trong khoảng trống phía sau, được đưa

dọc theo phần kéo dài phía trên của thành trước ống 92f từ phần ở phía sau vào trong đầu vào ống 92u của ống xả 92, được dẫn hướng đến phần dưới bởi ống xả 92, và được xả ra ngoài từ lỗ xả 93.

Lưu ý rằng chiều rộng ống theo chiều dọc của ống xả 92 mở rộng dần do thành sau ống 92b được nghiêng tương đối với thành trước ống gần như thẳng đứng 92f, sao cho phần dưới của thành sau ống kéo dài hơn so với đầu trên của nó (xem FIG.4), trong khi thành bên phải ống 92r và thành bên đối diện 36s nằm song song, và được tạo ra để nghiêng vào trong theo hướng chiều rộng của xe (về bên phải) từ đầu trên về phía phần dưới (xem FIG.5).

Ngoài ra, như được thể hiện trên FIG.4, phần dưới của mặt trong phía sau của ống xả 92 (mặt trước của thành sau ống 92b) được tạo ra thành phần có bậc 94 dịch chuyển về phía sau, và lỗ xả 93 nêu trên kéo dài về phía sau bên dưới phần có bậc 94.

Lỗ xả kéo dài về phía sau 93 được tạo ra bên dưới đầu ra ống 92d ở phần có bậc 94 của ống xả 92 (xem FIG.4 và FIG.8).

Cáp phanh 85 kéo dài theo chiều dọc dọc theo mặt dưới của hộp truyền động C, và bộ kẹp đỡ 100 để đỡ cáp phanh 85 được gắn vào phần dưới của nắp che hộp truyền động 36.

Lưu ý rằng cáp phanh 85 được bao bọc bởi ống cáp.

Như được thể hiện trên FIG.6, bộ kẹp đỡ 100 có: phần thanh đỡ dạng tấm 101 được tạo ra dài theo hướng dọc ở tư thế thẳng đứng; đoạn kẹp phía trước 102 tạo ra ở phần trước của phần thanh đỡ 101 với phần kẹp 102c được uốn cong xuống dưới theo dạng nửa hình tròn tạo ra trên đó; và đoạn kẹp phía sau 103 tạo ra ở phần sau của phần thanh đỡ 101 với phần kẹp 103c kéo dài về bên phải và sau đó được uốn cong xuống dưới theo dạng nửa hình tròn tạo ra trên đó.

Trong đoạn kẹp phía trước 102, phần đầu của phần kẹp 102c được uốn cong theo dạng nửa hình tròn kéo dài theo hướng nằm ngang, và lỗ dài 102h được tạo ra trong phần kéo dài này.

Đoạn uốn cong 101a, đoạn này là phần giữa được uốn cong về bên phải, được tạo ra ở mép đầu trên của phần thanh đỡ 101.

Hơn nữa, tại đầu dưới của phần sau của phần thanh đỡ 101, đoạn uốn cong 104 uốn cong một phần về bên trái được tạo ra ngoài đoạn kẹp phía sau được uốn cong về bên phải 103 nêu trên. Chi tiết đỡ cỡ chặn 105 có dạng ống hình chữ nhật được lắp cố định với các lỗ của nó có hướng về phía trước và phía sau, trên các mặt dưới của phần kéo dài bên phải của đoạn kẹp phía sau 103 và đoạn uốn cong 104.

Lưu ý rằng đầu bên phải của đoạn kẹp phía sau 103 nhô hơn nữa về bên phải so với phần thanh đỡ 101, đầu bên trái của chi tiết đỡ cỡ chặn 105 nhô hơn nữa về bên trái so với phần thanh đỡ 101, và đoạn kẹp phía sau 103 cũng như chi tiết đỡ cỡ chặn 105 được bố trí để nằm thẳng hàng với phần thanh đỡ 101 theo hướng chiều rộng của xe, tức là, để kéo dài theo hướng chiều rộng của xe.

Trong chi tiết đỡ cỡ chặn 105, thành trên 105a được lắp cố định vào phần sau của phần thanh đỡ 101, và cỡ chặn bằng cao su 106 được gắn vào thành dưới 105b.

Lưu ý rằng phần thanh đỡ 101 của bộ kẹp đỡ 100 có các lỗ gắn 101p, 101q được khoan ở phía trước và phía sau, cũng như lỗ gắn 101r được khoan ở tâm của nó.

Ngoài ra, tấm bảo vệ 110 được gắn bằng cách có đầu trước của nó được hàn vào chi tiết đỡ cỡ chặn 105 và phần kéo dài bên phải của đoạn kẹp phía sau 103 ở phần sau của phần thanh đỡ 101 của bộ kẹp đỡ 100, để kéo dài về phía sau theo tư thế gần như nằm ngang hơi được nghiêng xuống dưới theo hướng về phía sau.

Tấm bảo vệ 110 về cơ bản được tạo ra thành dạng tấm hình chữ nhật, và có phần bên phải của đầu trước của nó nhô về phía trước hơi nghiêng góc để tạo ra đoạn hàn nằm ngang 110a, và phần bên trái của đầu trước của nó hơi nhô về phía trước và sau đó được uốn cong xuống dưới để tạo ra đoạn hàn thẳng đứng 110b.

Tấm bảo vệ 110 được lắp cố định vào bộ kẹp đỡ 100 bằng cách có đoạn hàn nằm ngang 110a ở phía bên phải đầu trước của nó được hàn vào mặt trên của phần kéo dài bên phải của đoạn kẹp phía sau 103 dọc theo hướng nằm ngang bên trái, và mặt đầu bên phải của đoạn hàn thẳng đứng 110b ở phía bên trái đầu trước của nó được hàn vào phía bên trái của thành bên trái 105c của chi tiết đỡ cũ chặn 105 dọc theo phương thẳng đứng lên trên-xuống dưới.

FIG.6 thể hiện phần hàn nằm ngang Wa nơi đoạn hàn nằm ngang 110a của tấm bảo vệ 110 được hàn vào đoạn kẹp phía sau 103, và FIG.6 và FIG.8 thể hiện phần hàn thẳng đứng Wb nơi đoạn hàn thẳng đứng 110b được hàn vào chi tiết đỡ cũ chặn 105.

Do phần hàn nằm ngang Wa và phần hàn thẳng đứng Wb để hàn tấm bảo vệ 110 vào bộ kẹp đỡ 100 được hàn theo cách có hướng vuông góc với nhau, nên độ cứng vững của kết cấu của tấm bảo vệ 110 có thể được tăng, và có thể được đạt được độ bền gấn cao.

Tấm bảo vệ 110 về cơ bản được tạo ra thành dạng tấm hình chữ nhật, có mép bên phía sau 110e được tạo ra song song và tương ứng với đoạn hàn nằm ngang 110a và đoạn hàn thẳng đứng 110b ở mép bên phía trước của tấm bảo vệ 110, trong khi mép bên trái của tấm bảo vệ 110 tương ứng với mép bên phải 110d của nó có đoạn uốn cong 110c được uốn cong xuống dưới.

Đoạn uốn cong 110c được tạo ra liền khối với mép bên trái uốn cong về phía sau của đoạn hàn thẳng đứng 110b.

Đoạn uốn cong 110c này làm tăng độ cứng vững của tấm bảo vệ 110.

Như được mô tả trên đây, trong bộ kẹp đỡ 100 có tấm bảo vệ 110 được hàn vào đó, phần thanh đỡ 101 được gắn vào phần gờ ở phần dưới của nắp che hộp truyền động 36 bằng các bu lông 115, 115 xuyên qua các lỗ gắn phía trước 101p và phía sau 101q.

Các bu lông 115, 115 là các bu lông kết hợp và bắt chặt nắp che hộp truyền động 36 vào phần hộp truyền động 31c của cụm hộp 31, và do đó bộ

kẹp đỡ 100 được bắt chặt cùng với nắp che hộp truyền động 36 vào cụm hộp 31 bằng các bu lông 115, 115.

Bộ kẹp đỡ 100 được gắn vào nắp che hộp truyền động 36 ở vị trí gần phía trước hơn so với tâm của nó theo hướng dọc, và tấm bảo vệ 110 kéo dài về phía sau từ phần sau của phần thanh đỡ 101 được định vị trực tiếp bên dưới lỗ xả mở xuống dưới 93 của ống xả 92 tạo ra bên trong nắp che hộp truyền động 36 (xem FIG.4 và FIG.7).

Trên hình chiếu từ dưới lên của xe trên FIG.7, tấm bảo vệ 110 che phần lớn lỗ xả 93, trong đó đầu trước 110f của nó được định vị gần phía trước hơn so với đầu trước của lỗ xả 93, và đầu sau 110e của nó, mặc dù được định vị gần phía trước hơn so với đầu sau của lỗ xả 93, chồng lên phần có bậc 94 tạo ra ở phần dưới của mặt trong phía sau của ống xả 92 trên hình chiếu từ dưới lên.

Do vậy, mặc dù tấm bảo vệ 110 không chồng lên phần sau của lỗ xả 93 trên hình chiếu từ dưới lên của xe, song nó chồng lên và che hoàn toàn đầu ra ống 92d ở phần có bậc 94, hẹp hơn so với lỗ xả 93 của ống xả 92. Do đó, phần có bậc 94 và đầu sau 110e của tấm bảo vệ 110 tạo ra kết cấu gấp khúc đơn giản từ bên ngoài (phần dưới) đến đầu ra ống 92d, khiến cho nước không thể dễ dàng đi vào.

Do đó, trong bộ kẹp đỡ 100 gắn vào nắp che hộp truyền động 36, phần kẹp 102c của đoạn kẹp phía trước 102 và phần kẹp 103c của đoạn kẹp phía sau 103 giữ hai phần của cáp phanh 85 kéo dài theo chiều dọc dọc theo mặt dưới của hộp truyền động C, và đỡ cáp phanh 85 sao cho nó không bị thống xuống.

Lưu ý rằng cáp phanh 85 lắp vào phần kẹp 102c của đoạn kẹp phía trước 102 từ lỗ bên trái được giữ từ bên trái để không bị bật ra, bằng cách khóa đầu trước của đoạn giữ 108 vào lỗ dài 102h và nhờ đó đóng lỗ bên trái của phần kẹp 102c, đoạn giữ kéo dài về phía trước với phần đầu gần của nó lắp cố định vào lỗ gắn 101r ở tâm của phần thanh đỡ 101 bằng bu lông 116.

Trong khi đó, chân chống giữa 26, được đỡ xoay được bởi trục xoay 25 ở phần đầu gần của giá treo 31b nhô về phía trước từ phần dưới phía trước của

cụm hộp 31, có lò xo 29 được đặt xen giữa đoạn cài chốt 29q ở tâm của phần chân 26L và chốt 29p hơi cao hơn trục xoay 25. Với kết cấu này, cả trạng thái mở và trạng thái gấp của chân chống giữa 26 có thể được duy trì.

Khi chân chống giữa 26 lắc lên trên và được gấp gần như theo hướng nằm ngang, thì phần ở vùng lân cận đầu mũi của phần chân 26L tiếp xúc từ bên dưới vào cỡ chặn 106 gắn vào chi tiết đỡ cỡ chặn 105 của bộ kẹp đỡ 100, và do đó chân chống giữa nằm ở trạng thái được cất giữ. Ở trạng thái được cất giữ này, đoạn chân 27 tiếp xúc với mặt đất ở đầu mũi của phần chân 26L nằm bên dưới lỗ xả 93, và chống lên lỗ xả 93 trên hình chiếu từ dưới lên của xe (FIG.7).

Tấm bảo vệ 110 gắn vào bộ kẹp đỡ 100 được bố trí giữa lỗ xả 93 và đoạn chân 27 của chân chống giữa được gấp và cất giữ 26 (xem FIG.8), và như trên FIG.7 che ít nhất phần nơi lỗ xả 93 và đoạn chân 27 của chân chống giữa được cất giữ 26 chống lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe.

Trên FIG.8, trong xe máy kiểu tay ga 1 trong khi di chuyển, chân chống giữa được cất giữ 26 có phần chân 26L của nó kéo dài về phía sau gần như theo hướng nằm ngang, phần ở vùng lân cận đầu mũi của phần chân 26L tiếp xúc vào cỡ chặn 106, đoạn chân 27 được tạo ra trên đầu mũi của phần chân ở phía sau, tấm bảo vệ 110 được định vị bên trên đoạn chân 27, và lỗ xả 93 tạo ra trong nắp che hộp truyền động 36 được định vị bên trên tấm bảo vệ 110.

Như được thể hiện trên FIG.5, trong ống xả 92, thành bên phải ống 92r và thành bên đối diện 36s được tạo ra song song với nhau trong khi được nghiêng về phía bên trong theo hướng chiều rộng của xe (phía bên phải) từ phần trên đến phần dưới của chúng, và tấm bảo vệ 110 bên dưới lỗ xả 93 được bố trí sao cho đoạn uốn cong 110c trên mép bên trái của nó được định vị bên ngoài đoạn chân 27 của chân chống giữa 26 theo hướng chiều rộng của xe (phía bên trái), nhưng bên trong vị trí ngoài cùng Ls của thành bên 36s của nắp che hộp truyền động 36 theo hướng chiều rộng của xe (phía bên phải). Do vậy, có thể bảo đảm hiệu quả ngăn không cho nước thấm vào trong lỗ xả 93, cũng

như cải thiện hình dáng bên ngoài bằng cách giữ không cho tấm bảo vệ 110 nhô ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe.

Trên FIG.5, lưu ý rằng mép bên phải 110d của tấm bảo vệ 110 được định vị ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe (phía bên trái) của vị trí mặt bên gờ Lf của phần gờ dưới 36ff của gờ là bề mặt đối tiếp giữa thành theo chu vi 36f của nắp che hộp truyền động 36 và cụm hộp bên trái 31L. Kết cấu này có thể ngăn không cho tấm bảo vệ 110 cản trở hộp truyền động C.

Trong khi di chuyển, phần chân 26L của chân chống giữa 26 cất giữ ở tư thế gần như nằm ngang bị làm ướt trực tiếp bởi nước mưa khi trời mưa, và bị làm ướt bởi nước bắn lên từ lớp trước 8 và lớp sau 11.

Sau đó, như được biểu thị bởi mũi tên đứt nét trên FIG.8, nước bám vào phần chân 26L ở tư thế gần như nằm ngang sẽ chảy xuống phần chân 26L và chuyển động về phía sau bởi gió khi chạy xe, đọng lại ở đoạn chân 27 tại đầu mũi (đầu sau) có mặt phẳng nằm ngang gần như vuông góc với phần chân 26L, và do đó nước đọng lại ở đoạn chân 27 sẽ bắn lên hơn nữa về phía sau theo các hướng lên trên, xuống dưới, bên trái, và bên phải bởi gió khi chạy xe từ phía trước.

Nước bắn lên về phía lỗ xả 93 theo hướng lên trên và về phía sau theo đường chéo của đoạn chân 27 là nước được bắn lên hơn nữa về phía sau, mặc dù đã bắn lên từ vị trí gần với lỗ xả 93, vốn được đóng bởi tấm bảo vệ 110 được bố trí ở phía gần của (bên dưới) lỗ xả 93, và do đó ngăn có hiệu quả không cho đi vào lỗ xả 93.

Hơn nữa, đầu ra ống 92d ở phần có bậc 94, hẹp hơn so với lỗ xả 93 của ống xả 92 được che hoàn toàn bởi tấm bảo vệ 110 trên hình chiếu từ dưới lên của xe, khiến cho nước bắn lên về phía lỗ xả 93 được ngăn có hiệu quả hơn nữa không cho đi vào đầu ra ống 92d.

Lưu ý rằng tấm bảo vệ 110 cũng có thể ngăn không cho nước bắn lên từ lớp trước 8 hoặc lớp sau 11 trực tiếp đi vào đầu ra ống 92d ở phần có bậc 94.

Kết cấu không thấm nước của hộp truyền động C trong xe máy kiểu tay ga 1 theo phương án thực hiện này không chỉ có thể được tạo ra có kết cấu đơn giản gắn tấm bảo vệ 110 vào bộ kẹp đỡ 100, bộ kẹp đỡ này được gắn vào phần dưới của hộp truyền động C để đỡ cáp phanh 85, mà còn có thể ngăn có hiệu quả không cho nước bắn lên từ lớp trước 8 và lớp sau 11, cũng như nước đã chảy xuống chân chống giữa được cát giữ 26 và bắn lên đi vào hộp truyền động C qua lỗ xả 93, bằng cách bố trí tấm bảo vệ 110 giữa lỗ xả 93 và chân chống giữa được cát giữ 26, trong khi gắn tấm bảo vệ để che ít nhất phần nơi lỗ xả 93 và chân chống giữa được cát giữ 26 chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe. Do đó, kết cấu không thấm nước của hộp truyền động C có khả năng tạo ra hiệu quả đủ không thấm nước có thể được tạo ra với chi phí thấp.

Trong trường hợp đỡ xoay chân chống giữa 26 vào phần trước của cụm động lực 20, đoạn chân 27 của chân chống giữa 26 tiếp xúc với mặt đất có khả năng được định vị bên dưới lỗ xả 93 khi chân chống giữa 26 được gập ở trạng thái được cát giữ. Tuy nhiên, do tấm bảo vệ 110 được tạo ra để che ít nhất phần nơi lỗ xả 93 và chân chống giữa được cát giữ 26 chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe, nên tấm bảo vệ 110 có thể ngăn có hiệu quả không cho nước đã chảy xuống chân chống giữa được cát giữ 26 và bắn lên từ đoạn chân 27 của chân chống giữa 26 đi vào lỗ xả 93.

Tấm bảo vệ 110 có đoạn uốn cong 110c được tạo ra bằng cách uốn cong mép bên của nó. Do đó, mặc dù việc mở rộng tấm bảo vệ 110 để che lỗ xả 93 nhằm ngăn có hiệu quả không cho nước thấm vào trong lỗ xả 93 làm giảm độ cứng vững của tấm bảo vệ mở rộng 110, và có khả năng làm giảm độ bền của tấm bảo vệ 110 do các yếu tố bên ngoài như sự rung động và đá bắn lên, song điều này có thể được ngăn ngừa bằng cách bảo đảm độ cứng vững nhờ đoạn uốn cong 110c.

Tấm bảo vệ 110 có đoạn uốn cong 110c tạo ra trên mép bên của nó ở bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Do đó, đoạn uốn cong 110c ngăn không cho nhìn thấy mặt đầu và các mép của nó (các phần góc) của tấm bảo vệ

110 và làm xấu hình dáng bên ngoài, khiến cho hình dáng bên ngoài đẹp có thể được duy trì.

Do đoạn hàn nằm ngang 110a và đoạn hàn thẳng đứng 110b của tấm bảo vệ 110 kéo dài theo các hướng giao cắt với nhau theo các góc gần như vuông được hàn vào bộ kẹp đỡ 100, nên độ cứng vững và độ bền gắn của tấm bảo vệ 110 có thể được tăng hơn nữa.

Bộ kẹp đỡ 100 có phần kẹp 103c được tạo kết cấu để đỡ cáp phanh 85 với đoạn kẹp phía sau 103 kéo dài theo hướng chiều rộng của xe, cũng như cỡ chặn 106 được tạo kết cấu để giới hạn vị trí gập của chân chống giữa 26 ở phần dưới của chi tiết đỡ cỡ chặn kéo dài xuống dưới 105. Tấm bảo vệ 110 được gắn vào bộ kẹp đỡ 100 sao cho đoạn hàn nằm ngang 110a của nó được hàn theo hướng nằm ngang vào đoạn kẹp phía sau 103, nhờ đó tạo ra phần hàn nằm ngang Wa, trong khi đoạn hàn thẳng đứng 110b của nó được hàn theo phương thẳng đứng vào chi tiết đỡ cỡ chặn 105, nhờ đó tạo ra phần hàn thẳng đứng Wb. Do vậy, tấm bảo vệ 110 được hàn vào bộ kẹp đỡ 100 với phần hàn nằm ngang Wa và phần hàn thẳng đứng Wb của nó có hướng vuông góc với nhau, điều này làm tăng độ cứng vững của kết cấu của tấm bảo vệ 110. Điều này cho phép tấm bảo vệ 110 mở rộng theo hướng chiều rộng của xe và che phần của lỗ xả 93 nơi nó chồng lên chân chống giữa được cất giữ 26 trên hình chiếu từ dưới lên của xe, để ngăn có hiệu quả không cho nước thấm vào trong lỗ xả 93.

Tấm bảo vệ 110 được bố trí sao cho mặt phẳng của nó được nghiêng xuống dưới theo hướng về phía sau (xem FIG.4), nhờ vậy nước bắn vào tấm bảo vệ 110 hầu như không đọng lại, nhưng có thể được xả bằng cách được thổi bay ngay lập tức hoặc chảy nhỏ giọt theo hướng ngược lại với vị trí của lỗ xả 93.

Ống xả 92 kéo dài gần như thẳng đứng bên trong hộp truyền động C được tạo ra sao cho lỗ xả 93 kéo dài về phía sau bên dưới phần có bậc 94 tạo ra trong mặt trong phía sau, và đầu sau của tấm bảo vệ 110 chồng lên phần có bậc 94 này trên hình chiếu từ dưới lên của xe. Do đó, chiều dài theo chiều dọc của

tấm bảo vệ 110 không cần phải làm dài ra để che che phần sau của lỗ xả 93, nhưng có thể che đầu ra ống 92d ở phần có bậc 94, hẹp hơn so với lỗ xả 93 của ống xả 92, và nhờ đó có thể ngăn có hiệu quả không cho nước thấm vào trong hộp truyền động C. Kết quả là, trong khi ngăn không cho nước thấm vào trong hộp truyền động C, việc mở rộng không cần thiết tấm bảo vệ 110 có thể được tránh để bảo đảm độ cứng vững và độ bền gấn của tấm bảo vệ 110.

Lưu ý rằng cơ cấu phanh thủy lực có thể được sử dụng thay cho phanh kiểu tang cơ học, như cơ cấu phanh theo phương án thực hiện này.

Trong trường hợp cơ cấu phanh thủy lực, ống nối mềm để hãm dùng để truyền áp lực thủy lực được dùng làm chi tiết truyền lực vận hành phanh.

Tiếp theo, phương án thực hiện khác sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ FIG.9 đến FIG.12.

Phương án thực hiện này được áp dụng cho xe máy kiểu tay ga tương tự như được mô tả trên đây, và hình dạng và kết cấu của khung thân và cụm động lực 120 lắp vào đó là gần như tương tự.

Của cụm hộp 131 của cụm động lực 120, phần hộp trục khuỷu và phần hộp truyền động 131c của cụm hộp bên trái 131L, cùng với nắp che hộp truyền động 136 che các mặt hở bên trái của nó từ bên trái tạo thành hộp truyền động C', và bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, song nó tương tự như bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 35 nêu trên) được chứa bên trong hộp truyền động C'.

Chân chống giữa 126 được lắp gập được trong khi được đỡ xoay được bởi trục xoay 125 ở các phần đầu gấn của các giá treo bên trái và bên phải 131b, 131b, nhô về phía trước từ các phần dưới của phần hộp trục khuỷu, ở phần trước của cụm hộp 131.

Trong chân chống giữa 126, các phần chân bên trái 126L và bên phải 126L nối liền khối với phần nối kéo dài từ các phần đầu gấn được đỡ xoay được bởi trục xoay 125, trong khi đoạn chân 127 có mặt phẳng nằm ngang gấn

như vuông góc với phần chân 126L được lắp cố định vào mỗi phần đầu mũi của các phần chân 126L, 126L tiếp xúc với mặt đất.

Lưu ý rằng cần vận hành 128 nhô về bên trái từ mặt phía ngoài bên trái của phần chân bên trái 126L, và sau đó uốn cong về phía phần đặt chân 128a trên đầu mũi của nó (xem FIG.9 và FIG.11).

Chân chống giữa 126 có lò xo 129 được đặt xen giữa chốt 129p hơi cao hơn trục xoay 125, và đoạn cài chốt 129q bắc ngang qua phần chân 126L và cần vận hành 128. Với kết cấu này, cả trạng thái mở và trạng thái gấp của chân chống giữa 126 có thể được duy trì.

Chi tiết giữ cao su 142 để giữ đệm cao su 141 được lắp cố định ở vùng lân cận đoạn chân 127 trên đầu mũi của phần chân 126L của chân chống giữa 126, trong khi cỡ chặn 143 nhô xuống dưới từ phần gờ dưới của cụm hộp bên trái 131L.

Khi chân chống giữa 126 lắc lên trên và được gấp gần như theo hướng nằm ngang, thì đệm cao su 141 ở vùng lân cận đầu mũi của phần chân 126L tiếp xúc từ bên dưới vào cỡ chặn 143 của cụm hộp bên trái 131L, và do đó chân chống giữa 126 nằm ở trạng thái được cất giữ (xem FIG.9).

Như được thể hiện trên FIG.11, nắp che hộp truyền động 136 tạo thành phía ngoài bên trái của hộp truyền động C' về cơ bản được tạo kết cấu từ thành bên 136s che phía bên trái của bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang, cũng như thành theo chu vi 136f bao quanh chu vi ngoài của nó. Trục khởi động bằng chân 155 nhô ra ngoài từ thành bên 136s ở vị trí tâm đến gần phía trước, và đầu gân của cần khởi động bằng chân 154 được lắp vào trong phần đầu của trục khởi động bằng chân 155 (xem FIG.9).

Cần khởi động bằng chân 154 kéo dài về phía sau dọc theo mặt bên của nắp che hộp truyền động 136 từ đầu gân của nó lắp vào trong trục khởi động bằng chân 155.

Ống xả 192 kéo dài theo phương thẳng đứng được tạo ra ở mặt trong của thành bên 136s của nắp che hộp truyền động 136, giữa trục khởi động bằng

chân 155 và khớp ly tâm (mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, song nó tương tự như khớp ly tâm 76 nêu trên) được đỡ bởi trục đầu vào bánh răng giảm tốc ở phía sau.

Ống xả 192 có dạng ống hình chữ nhật kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo thành bên 136s, và được tạo ra bên trong vỏ truyền động 160 (xem FIG.11).

Thành trước ống 192f của ống xả 192 kéo dài lên trên để nối các phần trên và dưới của thành theo chu vi 136f của nắp che hộp truyền động 136, trong khi thành sau ống 192b được tạo ra thành dạng hình cung kéo dài xuống dưới dọc theo chu vi ngoài của khớp ly tâm, từ vị trí hơi cao hơn so với tâm chiều cao của vỏ truyền động 160 đến mép dưới nằm hơi cao hơn so với phần dưới của thành theo chu vi 136f. Phần bên dưới mép dưới được mở (xem FIG.9 và FIG.12).

Thành ngoài ống (thành bên trái ống) 194 của ống xả 192 là một phần của thành bên 136s của nắp che hộp truyền động 136, và thành bên phải ống 192r được tạo ra để kéo dài từ vị trí hơi cao hơn so với tâm chiều cao của vỏ truyền động 160 đến phần dưới của thành theo chu vi 136f (xem FIG.11).

Ống xả 192 có đầu vào ống phía trên 192u mở vào bên trong vỏ truyền động 160 tại vị trí hơi cao hơn so với tâm chiều cao của nó, và lỗ đầu dưới mở ra bên ngoài ở phần dưới (thành dưới) của thành theo chu vi 136f, lỗ đầu dưới này là lỗ xả 193.

Lưu ý rằng lỗ xả 193 được mở xuống dưới để tạo ra dạng hình chữ U trên hình chiếu từ dưới lên, và phần bên dưới mép dưới của thành sau ống 192b được mở về phía sau.

Do vậy, không khí làm mát được đưa vào trong vỏ truyền động 160 được dẫn hướng nhờ chuyển động quay của puli đai bị động (mặc dù không được thể hiện trên hình vẽ, song nó tương tự như puli đai bị động 70 nêu trên) và khớp ly tâm trong khoảng trống phía sau, được đưa dọc theo phần kéo dài phía trên của thành trước ống 192f từ phần ở phía sau vào trong đầu vào ống 192u của ống

xả 192, được dẫn hướng đến phần dưới bởi ống xả 192, và được xả ra ngoài xuống dưới và về phía sau từ lỗ xả 193.

Phần phình ra 195 (phần tạo ra có cửa sập trên FIG.9, FIG.10, và FIG.12) phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe (về bên trái) được tạo ra ở phần dưới của thành ngoài ống 194 trong thành bên 136s của nắp che hộp truyền động 136.

Như được thể hiện trên FIG.11 và FIG.12, ở phần dưới của thành ngoài ống 194, phần phình ra 195 phình dần hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe từ phần trên đến phần dưới của nó, và nhờ đó tạo ra mặt nghiêng bên ngoài 195s.

Tấm bảo vệ 200 (phần được biểu thị bởi hình có chấm chấm trên FIG.9, FIG.10, và FIG.12) được gắn ở vùng lân cận của lỗ xả 193 trong phần gờ dưới 136ff của phần gờ 136ff tạo ra trong thành theo chu vi 136f của nắp che hộp truyền động 136 của hộp truyền động C'.

Tấm bảo vệ 200 này được uốn cong theo góc vuông và được tạo kết cấu từ phần tấm gắn 201 và phần tấm bảo vệ 202 vuông góc với nhau.

Phần tấm gắn 201 được tạo ra dài theo hướng dọc dọc theo phần gờ 136ff của nắp che hộp truyền động 136 ở tư thế thẳng đứng, và có các đầu trước và đầu sau mở rộng tạo ra có các phần vấu gắn 201b, 201b, các phần vấu gắn này có các lỗ gắn tương ứng với các lỗ bu lông của phần gờ 136ff.

Phần tấm bảo vệ 202 được tạo ra bằng cách uốn cong phần tâm của mép dưới của phần tấm gắn 201 theo góc vuông, để kéo dài về bên trái và tạo ra dạng hình chữ nhật.

Tấm bảo vệ 200 được gắn bằng cách có phần tấm gắn 201 gắn vào các phần vấu gắn 136fb, 136fb của phần gờ dưới 136ff của nắp che hộp truyền động 136, bằng các bu lông 215, 215 xuyên qua các lỗ gắn của các phần vấu gắn trước 201b và sau 201b.

Các bu lông 215, 215 là các bu lông kết hợp và bắt chặt nắp che hộp truyền động 136 vào phần hộp truyền động 131c của cụm hộp bên trái 131L,

và do đó tấm bảo vệ 200 được bắt chặt cùng với nắp che hộp truyền động 136 vào cụm hộp 131, bằng các bu lông 215, 215.

Do đó, khi tấm bảo vệ 200 được gắn vào hộp truyền động C', thì phần tấm bảo vệ 202 của tấm bảo vệ 200 được uốn cong từ mép dưới của phần tấm gắn 201 và kéo dài theo hướng nằm ngang về bên trái theo dạng hình chữ nhật, quay về lỗ xả 193 ở đầu dưới của ống xả 192 tạo ra thành dạng ống hình chữ nhật và kéo dài theo phương thẳng đứng bên trong thành bên 136s của nắp che hộp truyền động 136, nhờ đó được bố trí để che phần dưới của lỗ xả 193 với khoảng trống nhỏ ở giữa chúng.

Trên hình chiếu từ dưới lên trên FIG.10, phần tấm bảo vệ hình chữ nhật 202 gần như chồng lên lỗ xả 193 ở đầu dưới của ống xả 192.

Mép bên phía trước 202f của phần tấm bảo vệ 202 được bố trí ở vị trí tương tự theo hướng theo chiều dọc như mặt đầu dưới của thành trước ống 192f ở phía trước của lỗ xả 193 sao cho phần tấm bảo vệ 202 che phần trước của lỗ xả 193 trên hình chiếu từ dưới lên, trong khi mép bên phía sau 202b của phần tấm bảo vệ 202 được định vị hơi về phía sau đầu sau của phần phình ra 195 ở phần dưới của thành ngoài ống 194.

Phần giữa của phần tấm gắn 201 dài theo chiều dọc có tư thế theo phương thẳng đứng của tấm bảo vệ 200 trừ các phần vấu gắn trước 201b và sau 201b được định vị ở phần dưới của thành bên phải ống 192r ở phía bên phải của lỗ xả 193, phần tấm bảo vệ 202 được uốn cong ở mép dưới của phần tấm của phần tấm gắn 201 và kéo dài về bên trái, và mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (mép bên trái) 202e của phần tấm bảo vệ 202 chồng lên mặt đầu dưới của phần phình ra 195 ở phần dưới của thành ngoài ống 194 ở phía bên trái của lỗ xả 193 trên hình chiếu từ dưới lên (xem FIG.10).

Do vậy, như được thể hiện trên FIG.10 và FIG.11, mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe 202e của phần tấm bảo vệ 202 được định vị ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe (phía bên trái) của mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe 193e của lỗ xả 193, để che rộng hơn lỗ xả 193 trên

hình chiếu từ dưới lên. Phần phình ra 195 ở phần dưới của thành ngoài ống 194 phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe 202e của phần tấm bảo vệ 202.

Khi chân chống giữa 126 lắc lên trên và được gấp gần như theo hướng nằm ngang ở trạng thái được cất giữ, trên hình chiếu cạnh trên FIG.9, thì đoạn chân 127 ở đầu mũi của phần chân 126L về cơ bản nằm ở vị trí tương tự theo hướng dọc như lỗ xả 193 và phần tấm bảo vệ 202, trong khi trên hình chiếu từ phía sau trên FIG.11, đoạn chân nằm ở vị trí theo đường chéo xuống dưới lỗ xả 193 và phần tấm bảo vệ 202.

Do đó, trong khi di chuyển dưới mưa, nước bám vào phần chân gần như nằm ngang 126L chạy xuống phần chân 126L, chuyển động về phía sau và đọng lại ở đoạn chân 127, và sau đó nước đọng lại được bắn lên hơn nữa về phía sau theo các hướng lên trên, xuống dưới, bên trái, và bên phải bởi gió khi chạy xe từ phía trước. Lúc này, mặc dù một phần nước bắn lên về phía lỗ xả 193, song phần tấm bảo vệ 202 có thể ngăn không cho nước thấm vào trong lỗ xả 193.

Do mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe 202e của phần tấm bảo vệ 202 che rộng hơn lỗ xả 193 đến tận phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe của mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe 193e của lỗ xả 193, nên không chỉ nước đã chảy xuống chân chống giữa được cất giữ 126 và bắn lên, mà còn nước bắn lên từ các lớp trước và sau có thể được ngăn có hiệu quả hơn nữa không cho đi vào hộp truyền động C' qua lỗ xả 193.

Trên hình chiếu cạnh trên FIG.9, phần đặt chân 128a ở đầu mũi của cần vận hành 128 để vận hành chân chống giữa 126 chuyển động dọc theo hình cung (được biểu thị bởi đường gạch-chấm trên FIG.9) quanh trục xoay 125, và phần tấm bảo vệ 202 chồng lên hình cung của phần đặt chân 128a trên hình chiếu cạnh. Do đó, chân (giày) của người lái xe đặt lên phần đặt chân 128a có thể cản trở mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe 202e của phần tấm bảo vệ 202 kéo dài theo hướng nằm ngang. Vì điều này, phương án thực hiện này tạo

ra kết cấu như được thể hiện trên FIG.11 trong đó: phần phình ra 195 ở phần dưới của thành ngoài ống 194 được bố trí bên trên mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe 202e của phần tấm bảo vệ 202, và phần phình ra 195 phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe 202e có mặt nghiêng bên ngoài 195s, mặt nghiêng bên ngoài này phình dần hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe (về bên trái) từ phần trên đến phần dưới của nó. Do vậy, khi người lái xe gạt chân chống giữa 126 bằng chân của họ, thì mặt nghiêng bên ngoài 195s của phần phình ra 195 dẫn chân (giày) của người lái xe theo cách để tránh phần tấm bảo vệ 202 và ngăn không gây cản trở với nó, khiến cho phần tấm bảo vệ 202 có thể được bảo vệ.

Phần phình ra 195 tạo ra ở phần dưới của thành ngoài ống 194 tạo thành lỗ xả 193 trong hộp truyền động C' được tạo ra để phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Do vậy, các diện tích mặt cắt ngang thông thường của lỗ xả 193 và ống xả 192 có thể được bảo đảm để xả không khí có hiệu quả.

Các dấu hiệu đặc trưng của phương án thực hiện này sẽ được mô tả dưới đây dưới dạng các điểm yêu cầu bảo hộ.

Xe kiểu tay ga bao gồm

cụm động lực (120) trong đó bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang được chứa bên trong hộp truyền động (C') kéo dài về phía sau từ phân hợp trục khuỷu của động cơ đốt trong, và được đỡ xoay được bởi khung thân để lắc được theo phương thẳng đứng với lớp sau, lớp sau này được đỡ xoay được vào phần sau của hộp truyền động (C'),

hộp truyền động (C') có đầu vào không khí làm mát để đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động (C'), và lỗ xả (193) mở vào trong thành dưới của hộp truyền động (C') để xả không khí làm mát, và

chân chống (126) được tạo ra gập được trong phần dưới của cụm động lực (120), trong đó:

tấm bảo vệ (202) gắn vào hộp truyền động (C') quay về lỗ xả (193) để che phần dưới của nó, và được bố trí sao cho mép ngoài theo hướng chiều rộng

của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được định vị ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe của mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe (193e) của lỗ xả (193); và

phần phình ra (195) phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được tạo ra trên thành ngoài ống (194) tạo thành lỗ xả (193) trong hộp truyền động (C').

Lưu ý rằng mặc dù phần phình ra 195 theo phương án thực hiện này có mặt nghiêng bên ngoài 195s phình dần hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe (về bên trái) từ phần trên đến phần dưới của nó, song sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án này. Nó thỏa mãn rằng phần phình ra 195 phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe 202e của phần tấm bảo vệ 202. Do đó, thay cho mặt nghiêng, ví dụ, mặt thẳng đứng phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe với lượng gần như tương tự từ phần trên đến phần dưới của nó, hoặc mặt uốn cong phình ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe với các lượng khác từ phần trên đến phần dưới của nó có thể tạo thành phần phình ra.

Ngoài ra, mặc dù tấm bảo vệ 202 theo phương án thực hiện này được tạo ra như chi tiết chuyên dụng dùng cho che lỗ xả 193, sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án này. Như theo phương án thực hiện nêu trên được thể hiện trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.8, tấm bảo vệ 202 có thể được tạo ra liền khối với bộ kẹp đỡ 100 đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh 85, nhằm giảm số lượng các chi tiết.

Ví dụ, trên FIG.5, mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe của tấm bảo vệ (tương ứng với phần tấm bảo vệ 202) có thể được định vị ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe của mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe của lỗ xả 93 (tương ứng với lỗ xả 193), và phần phình ra phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài của tấm bảo vệ theo

hướng chiều rộng của xe, có thể được tạo ra ở phần dưới của thành bên 36s (tương ứng với thành ngoài ống 194) tạo thành ống xả 92.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu tay ga (1) bao gồm:

cụm động lực (20) trong đó bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (35) được chứa bên trong hộp truyền động (C) kéo dài về phía sau từ phần hộp trục khuỷu (31f) của động cơ đốt trong (30), và được đỡ xoay được bởi khung thân (4) để lắc được theo phương thẳng đứng với lớp sau (11), lớp sau này được đỡ xoay được vào phần sau của hộp truyền động (C),

hộp truyền động (C) này có đầu vào không khí làm mát (91h) để đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động (C), và lỗ xả (93) mở xuống dưới trong thành dưới của hộp truyền động (C) để xả không khí làm mát, và

chân chống (26) được tạo ra gập được trong phần dưới của cụm động lực (20), trong đó:

bộ kẹp đỡ (100), được tạo kết cấu để đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh (85) nối với cơ cấu phanh (80) của lớp sau (11), được gắn vào phần dưới của hộp truyền động (C); và

tấm bảo vệ (110) gắn vào bộ kẹp đỡ (100) được bố trí giữa lỗ xả (93) và chân chống (26) ở trạng thái được gập và cất giữ, và che ít nhất phần nơi lỗ xả (93) và cất giữ chân chống (26) chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe; và

tấm bảo vệ (110) có đoạn hàn thứ nhất (110a) kéo dài theo hướng tiếp sau mặt phẳng của tấm bảo vệ (110), cũng như đoạn hàn thứ hai (110b) kéo dài theo hướng giao cắt với đoạn hàn thứ nhất (110a) theo góc gần như vuông, và được gắn vào bộ kẹp đỡ (100) bằng cách có đoạn hàn thứ nhất (110a) và đoạn hàn thứ hai (110b) được hàn vào đó.

2. Xe kiểu tay ga theo điểm 1, trong đó trong khi phần trước của cụm động lực (20) được đỡ xoay được bởi khung thân (4), chân chống (26) được đỡ xoay được vào phần trước của cụm động lực (20) để gập được bên dưới hộp truyền

động (C); và ở trạng thái được cất giữ của chân chống (26), đoạn chân (27) của chân chống (26) tiếp xúc với mặt đất được định vị bên dưới lỗ xả (93).

3. Xe kiểu tay ga theo điểm 1 hoặc 2, trong đó tấm bảo vệ (110) có đoạn uốn cong (110c) được tạo ra bằng cách uốn cong mép bên của nó.

4. Xe kiểu tay ga theo điểm 3, trong đó tấm bảo vệ (110) có đoạn uốn cong (110c) tạo ra ở mép bên ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe.

5. Xe kiểu tay ga theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó bộ kẹp đỡ (100) có phần kẹp (103c) được tạo kết cấu để đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh (85) với đoạn kẹp (103) kéo dài theo hướng chiều rộng của xe, cũng như cỡ chặn (106) được tạo kết cấu để giới hạn vị trí gập của chân chống giữa (26) ở phần dưới của chi tiết đỡ cỡ chặn kéo dài xuống dưới (105); và tấm bảo vệ (110) được gắn vào bộ kẹp đỡ (100) bằng cách có đoạn hàn thứ nhất (110a) được hàn vào đoạn kẹp (103), và đoạn hàn thứ hai (110b) được hàn vào chi tiết đỡ cỡ chặn (105).

6. Xe kiểu tay ga theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó tấm bảo vệ (110) được bố trí sao cho mặt phẳng của nó được nghiêng xuống dưới theo hướng về phía sau.

7. Xe kiểu tay ga theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 6, trong đó ống xả (92) kéo dài gần như thẳng đứng được tạo ra bên trong hộp truyền động (C); ống xả (92) được tạo ra sao cho phần dưới của mặt trong phía sau của nó được tạo ra thành phần có bậc (94) dịch chuyển về phía sau, và lỗ xả (93) kéo dài về phía sau bên dưới phần có bậc (94); và đầu sau của tấm bảo vệ (110) chồng lên phần có bậc (94) trên hình chiếu từ dưới lên của xe.

8. Xe kiểu tay ga (1) bao gồm:

cụm động lực (20) trong đó bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (35) được chứa bên trong hộp truyền động (C') kéo dài về phía sau từ phần hộp trục khuỷu của động cơ đốt trong, và được đỡ xoay được bởi khung thân để lắc được theo phương thẳng đứng với lớp sau, lớp sau này được đỡ xoay được vào phần sau của hộp truyền động (C'),

hộp truyền động (C') này có đầu vào không khí làm mát để đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động (C'), và lỗ xả (193) mở xuống dưới trong thành dưới của hộp truyền động (C') để xả không khí làm mát, và

chân chống (126) được tạo ra gập được trong phần dưới của cụm động lực (120), trong đó:

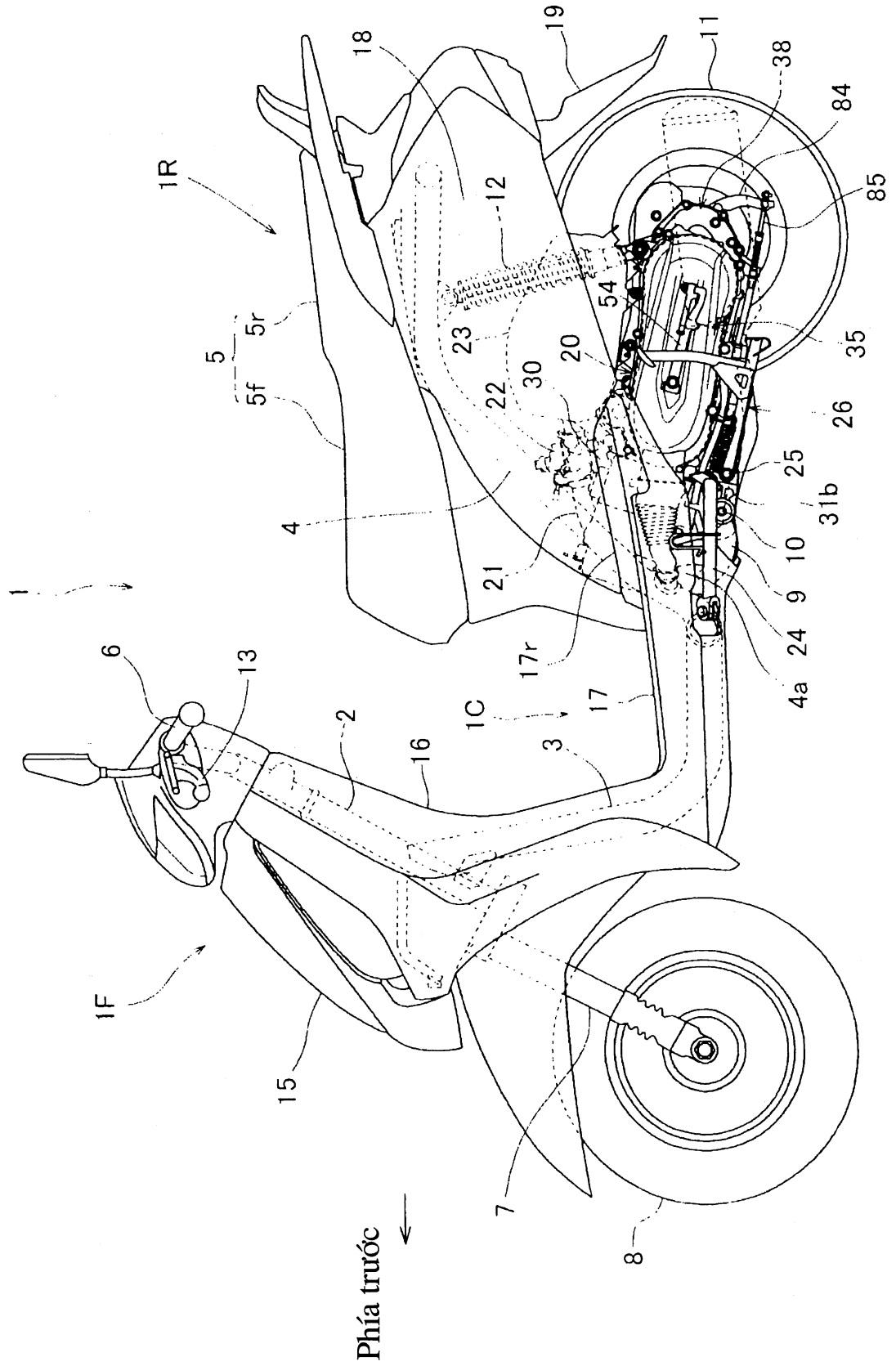
bộ kẹp đỡ, được tạo kết cấu để đỡ chi tiết truyền lực vận hành phanh nối với cơ cấu phanh của lớp sau, được gắn vào phần dưới của hộp truyền động (C'); và

tấm bảo vệ (202) gắn vào bộ kẹp đỡ được bố trí giữa lỗ xả (193) và chân chống (126) ở trạng thái được gập và cất giữ, và che ít nhất phần nơi lỗ xả (193) và cất giữ chân chống (126) chồng lên nhau trên hình chiếu từ dưới lên của xe;

tấm bảo vệ (202) được bố trí sao cho mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được định vị ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe của mép trong ở phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe (193e) của lỗ xả (193); và

phần phình ra (195) phình hơn nữa ra ngoài theo hướng chiều rộng của xe so với mép ngoài theo hướng chiều rộng của xe (202e) của tấm bảo vệ (202) được tạo ra trên thành ngoài ống (194) tạo thành lỗ xả (193) trong hộp truyền động (C').

FIG.1



Phía trước

FIG.2

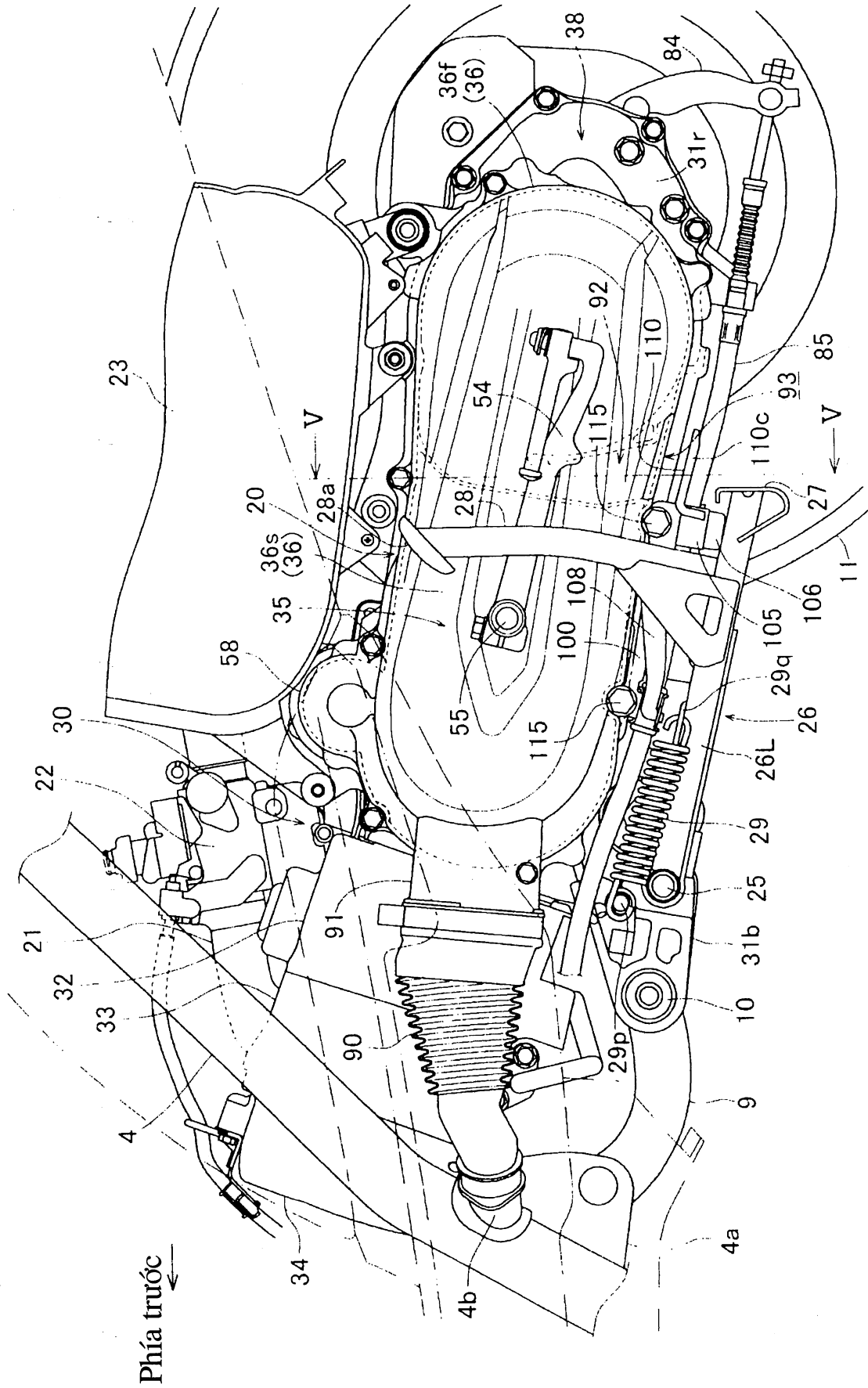


FIG.3

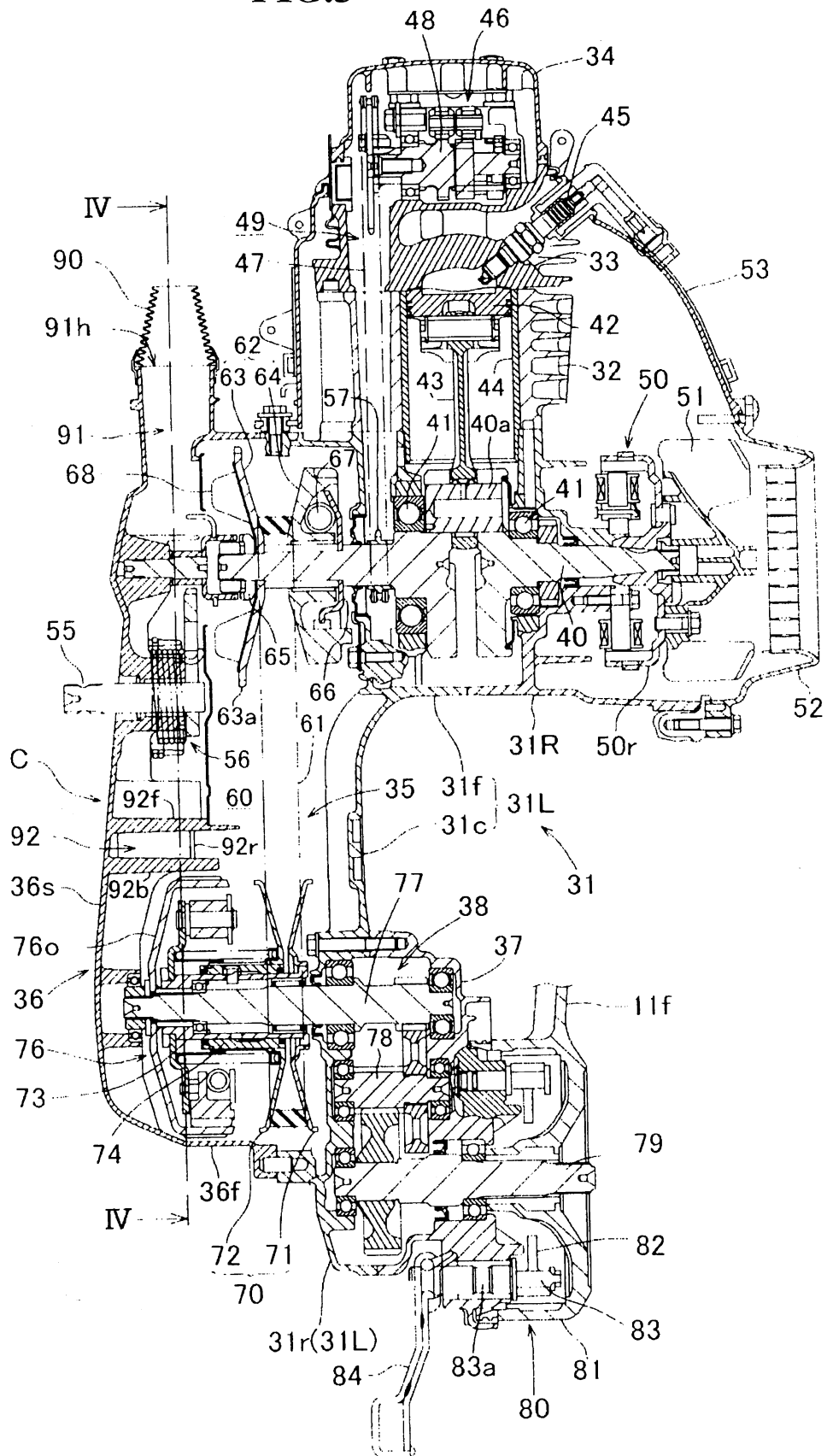


FIG.4

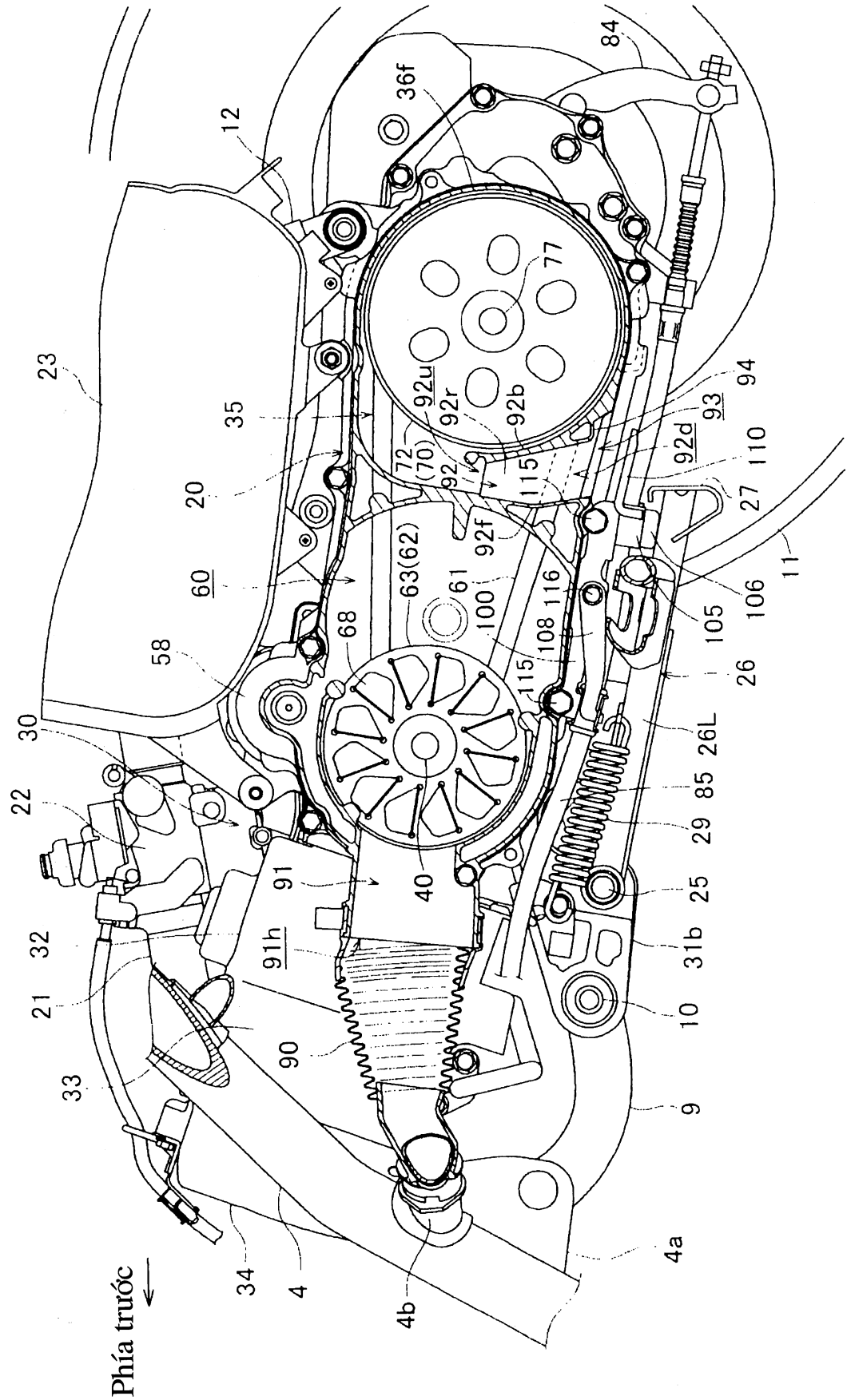


FIG.5

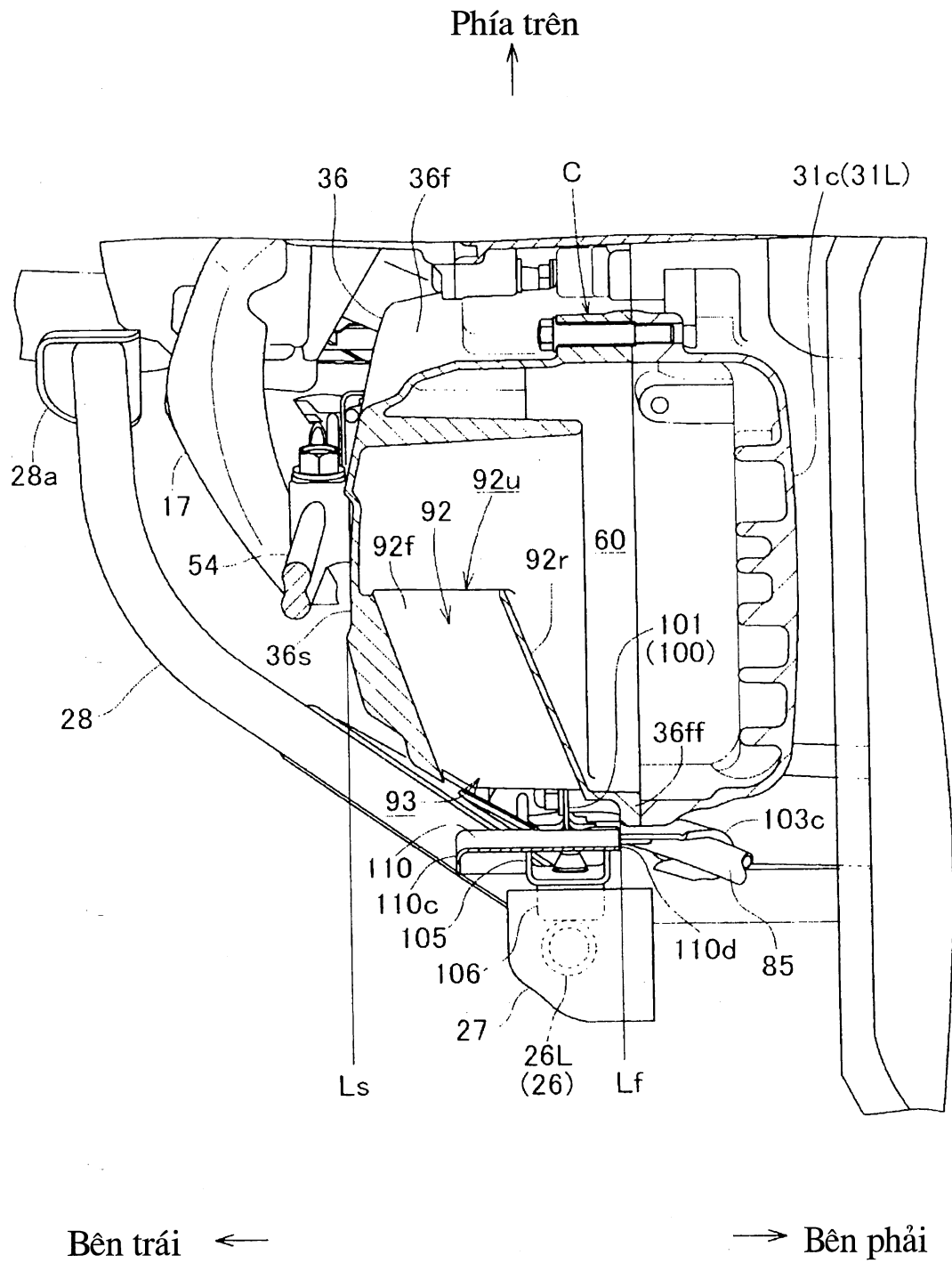


FIG.6

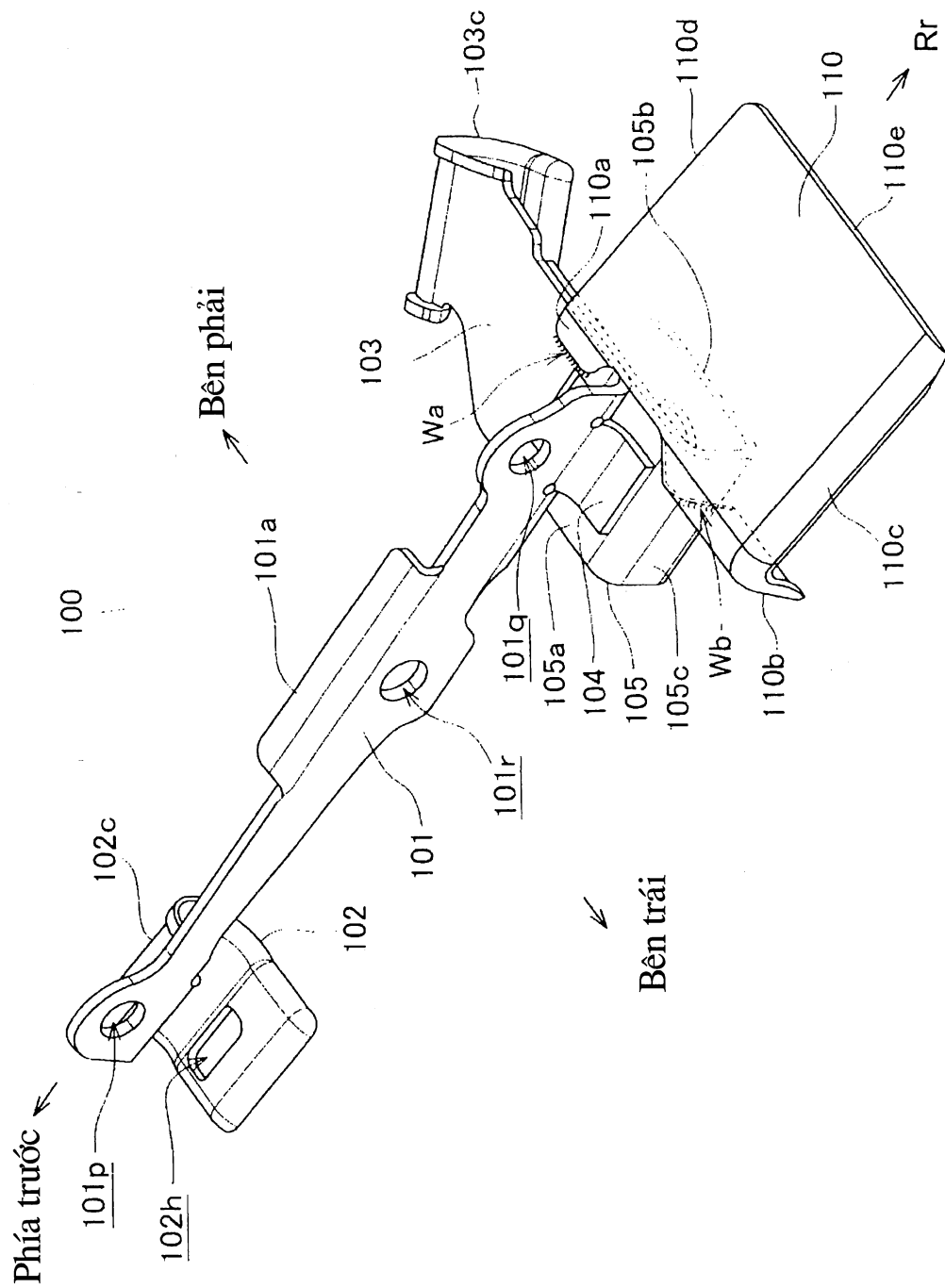


FIG.7

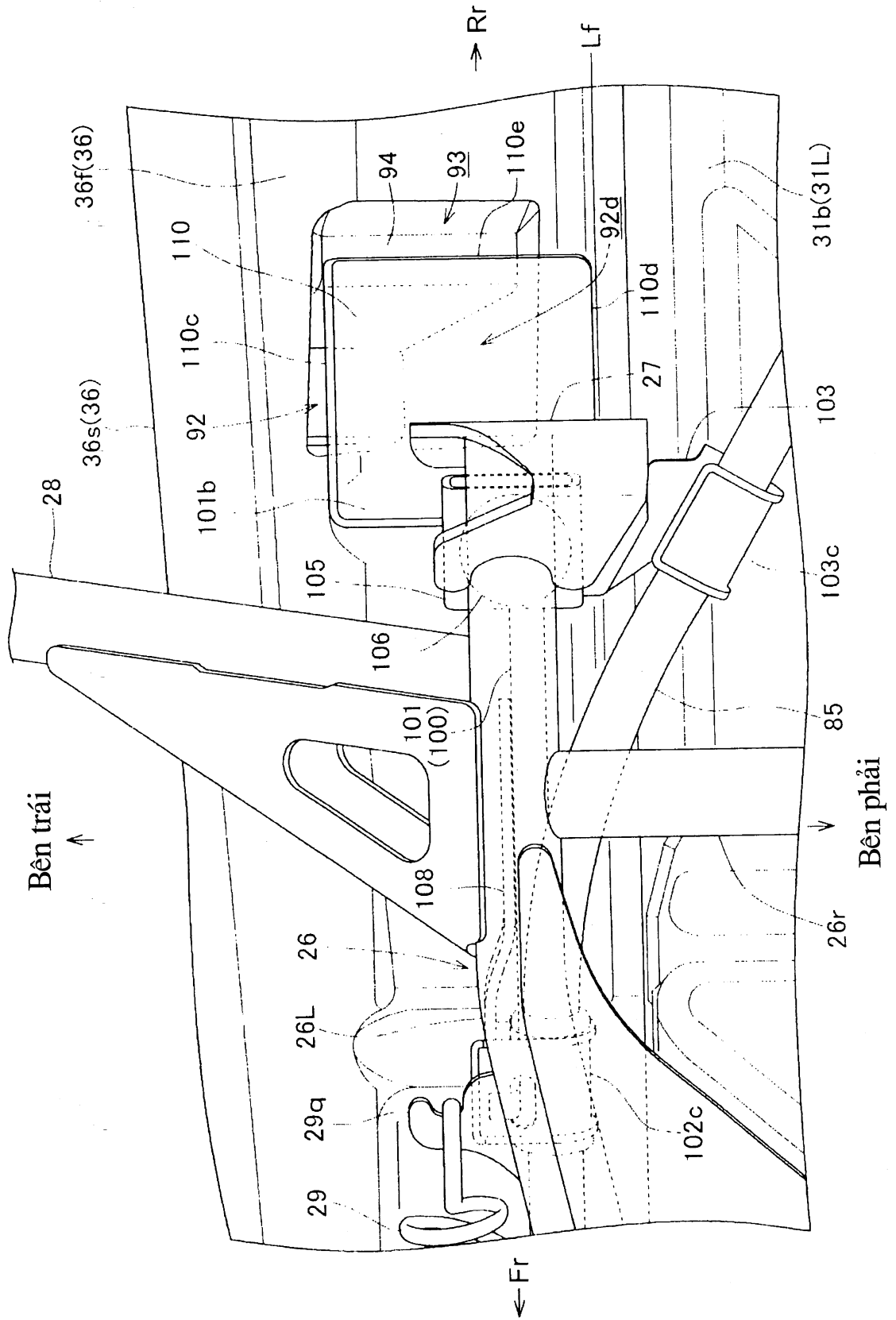


FIG.8

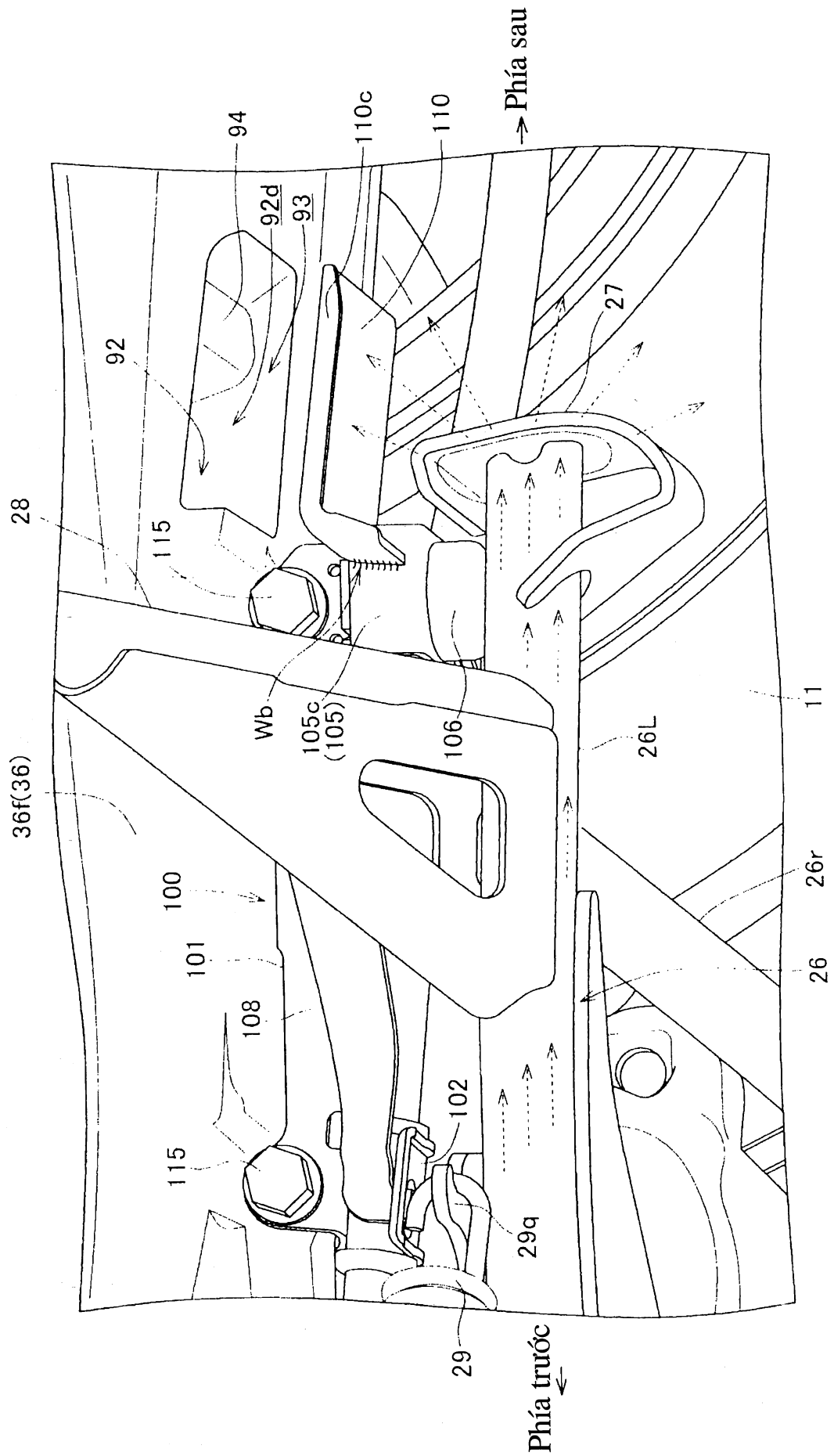


FIG.9

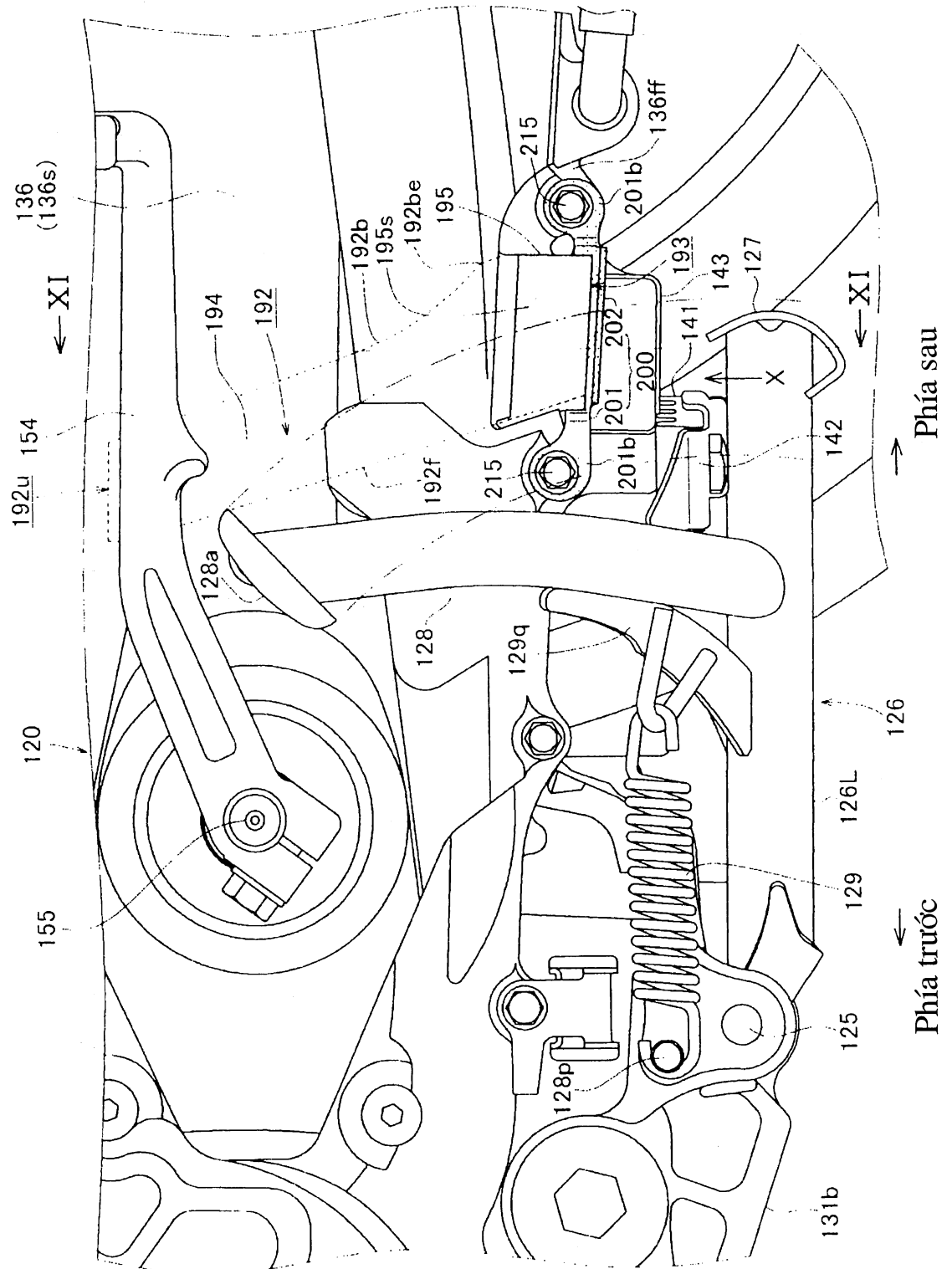


FIG.10

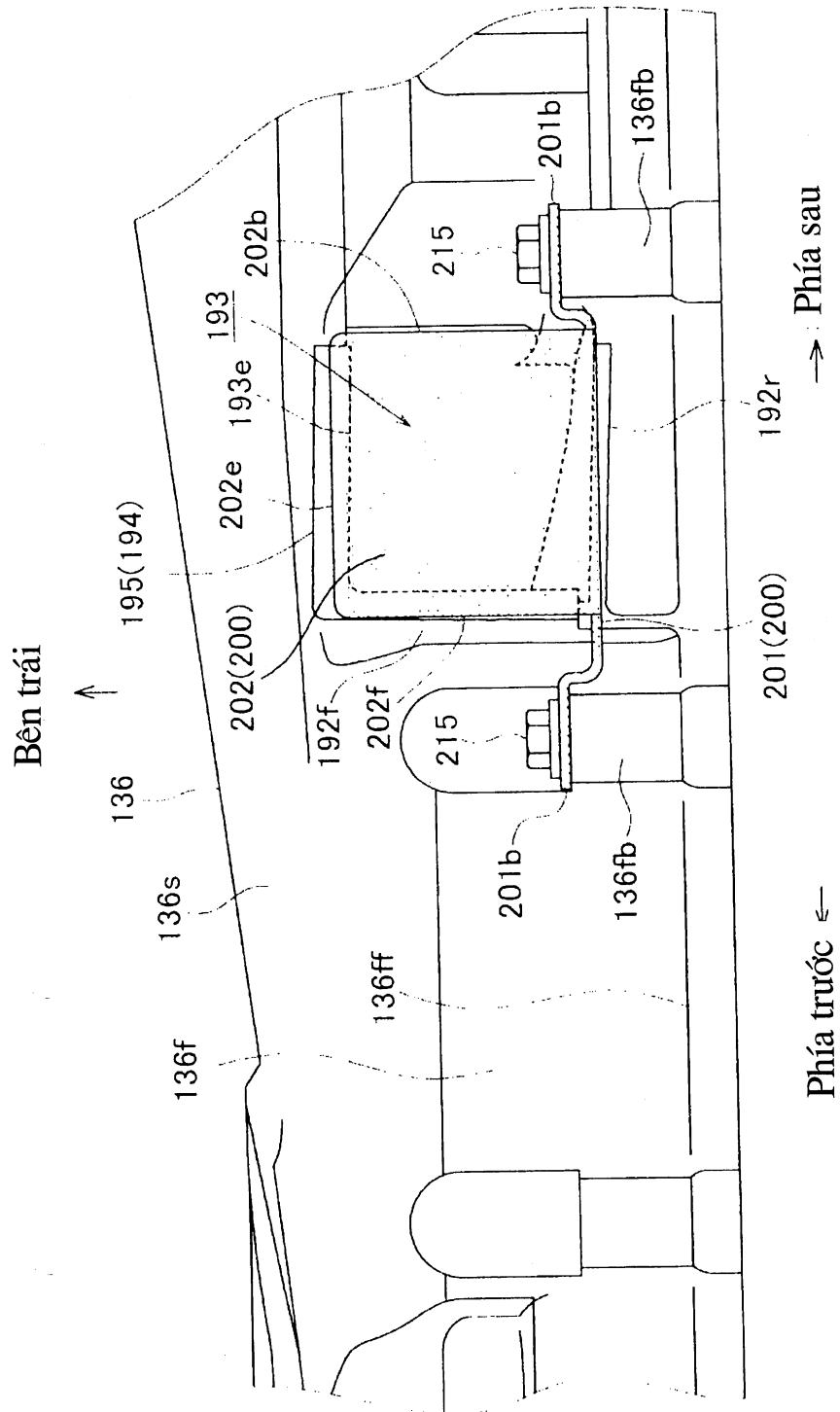


FIG.11

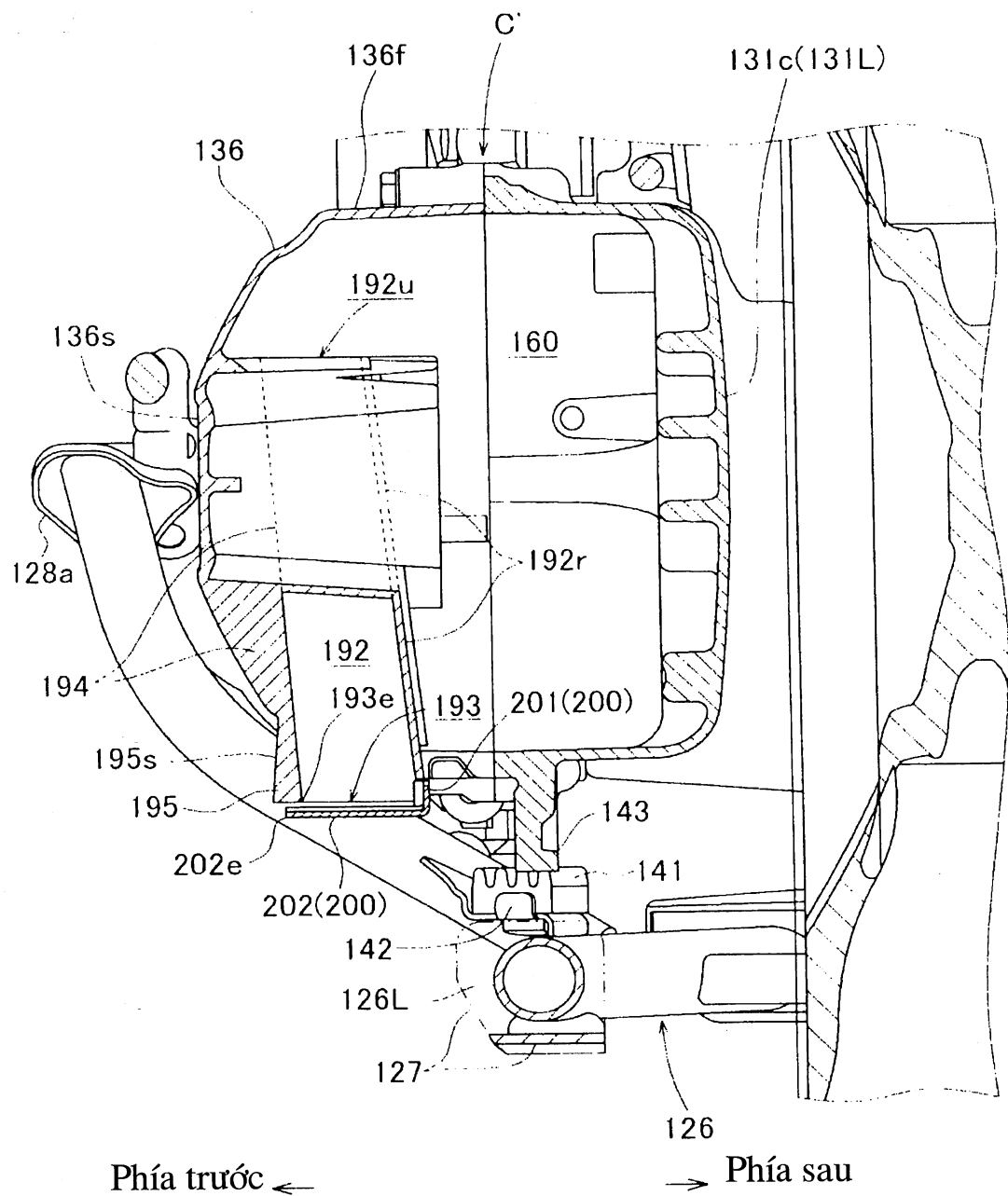


FIG.12

