



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0023277

(51)⁷ B62J 25/00; B60L 3/04

(13) B

(21) 1-2016-00656

(22) 27/05/2014

(86) PCT/JP2014/063969 27/05/2014

(87) WO2015/029520A1 05/03/2015

(30) 2013-177804 29/08/2013 JP

(45) 27/04/2020 385

(43) 25/05/2016 338A

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

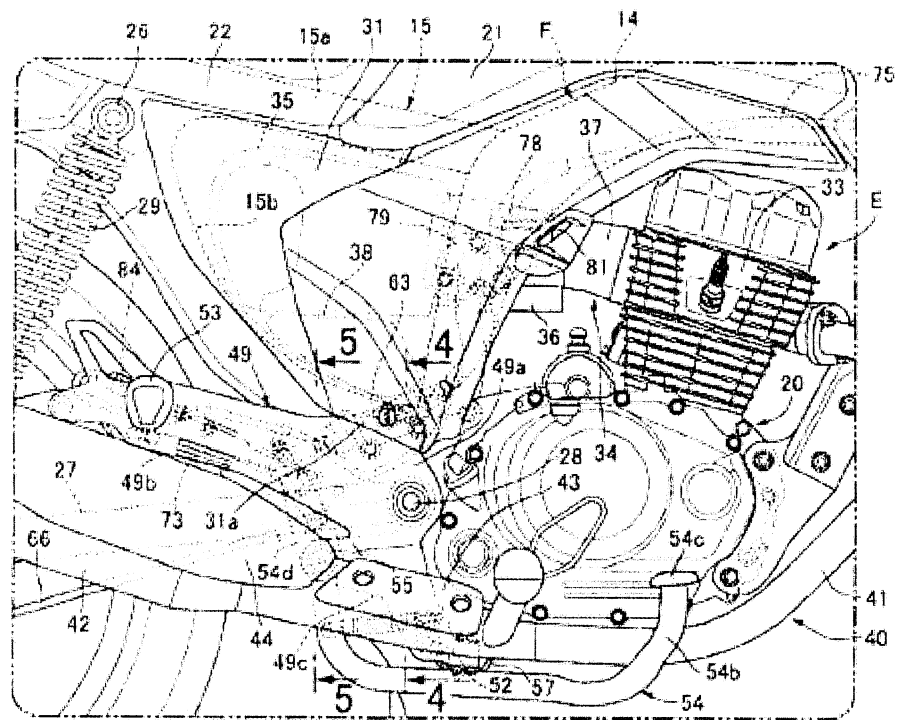
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Takamasa IGUCHI (JP)

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

(54) XE HAI BÁNH CÓ ĐỘNG CƠ

(57) Sáng chế đề xuất xe hai bánh có động cơ trong đó bậc để chân cho người ngồi sau được lắp trên giá đỡ bậc để chân mà được lắp cố định vào khung thân xe, cần phanh chân được đỡ theo cách xoay được trên giá đỡ bậc để chân, và thân chính động cơ được bố trí ở phía trước khung chốt xoay, trong đó giá đỡ bậc để chân (49) là một khối liền bao gồm phần đỡ (49a) lắp cố định vào khung chốt xoay (17) và phần kéo dài theo chiều thẳng đứng (49c) kéo dài xuống dưới từ phần đỡ (49a) theo cách kéo dài xuống bên dưới đòn lắc (27) khi nhìn từ phía bên, ít nhất một phần của trục phanh chân (55) được bố trí ở vị trí gối chông lên một phần của hệ thống xả (40) khi nhìn từ phía bên, và cần phanh chân (54) được đỡ theo cách xoay được, thông qua trục phanh chân (55), trên phần kéo dài theo chiều thẳng đứng (49c) bên dưới đòn lắc (27) khi nhìn từ phía bên được tạo ra theo cách có phần đòn thẳng đứng (54d) kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho nó nằm giữa đòn lắc (27) và giá đỡ bậc để chân (49) theo chiều rộng xe. Điều này cho phép cần phanh chân được đỡ trên giá đỡ bậc để chân với khả năng chịu tải đủ lớn ngay cả khi hệ thống xả được bố trí ở một phía bên theo chiều rộng xe của cần phanh chân.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe hai bánh có động cơ bao gồm khung chốt xoay tạo thành một bộ phận của khung thân xe đỡ yên liền, đòn lắc dùng để đỡ theo chiều dọc trục bánh sau nhờ phần đầu sau của nó và có phần đầu trước được đỡ theo cách lắc được trên khung chốt xoay thông qua trục đỡ, giá đỡ bậc để chân có bậc để chân cho người ngồi sau mà người ngồi sau có thể đặt chân của mình lên đó và được lắp cố định vào khung thân xe, cần phanh chân được đỡ theo cách xoay được trên giá đỡ bậc để chân thông qua trục phanh chân lắp trên giá đỡ bậc để chân, thân chính động cơ của động cơ đốt trong được bố trí ở phía trước khung chốt xoay.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Công bố đơn yêu cầu cấp Patent Nhật Bản số 2010-235052 bộc lộ xe hai bánh có động cơ trong đó giá đỡ bậc để chân, được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe của khung chốt xoay của khung thân xe, được lắp cố định vào khung chốt xoay, bậc để chân cho người ngồi sau mà người ngồi sau có thể đặt chân của mình lên đó được lắp trên giá đỡ bậc để chân, và cần phanh chân được đỡ theo cách xoay được trên giá đỡ bậc để chân.

Trong xe hai bánh có động cơ được bộc lộ trong Công bố đơn yêu cầu cấp Patent Nhật Bản số 2010-235052 nêu trên, do ống xả của động cơ đốt trong lắp trên khung thân xe được bố trí theo cách đi qua bên dưới khung chốt xoay và giá đỡ bậc để chân khi nhìn từ phía bên, nên không có một hạn chế nào về việc lắp cần phanh chân trên giá đỡ bậc để chân theo chiều rộng xe; nhưng trong xe hai bánh có động cơ mà trong đó hệ thống xả được bố trí ở một phía bên theo chiều rộng xe của cần phanh chân, thì điều này ảnh hưởng lớn đến cách bố trí các bộ phận dùng để đỡ cần phanh chân trên giá đỡ bậc để chân.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết các vấn đề nêu trên, và mục đích của nó là đề xuất xe hai bánh có động cơ trong đó cần phanh chân có thể được đỡ trên giá đỡ bậc để chân với khả năng chịu tải đủ lớn ngay cả khi hệ thống xả được bố trí ở một phía bên theo chiều rộng xe của cần phanh chân.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe hai bánh có động cơ bao gồm khung chốt xoay tạo thành một bộ phận của khung thân xe đỡ yên liền, đòn lắc dùng để đỡ theo chiều dọc trục bánh sau nhờ phần đầu sau của nó và có phần đầu trước được đỡ theo cách lắc được trên khung chốt xoay thông qua trục đỡ, giá đỡ bậc để chân có bậc để chân cho người ngồi sau mà người ngồi sau có thể đặt chân của mình lên đó và được lắp cố định vào khung thân xe, cần phanh chân được đỡ theo cách xoay được trên giá đỡ bậc để chân thông qua trục phanh chân lắp trên giá đỡ bậc để chân, thân chính động cơ của động cơ đốt trong được bố trí ở phía trước khung chốt xoay, khác biệt ở chỗ, giá đỡ bậc để chân được tạo ra dưới dạng một khối liền bao gồm phần đỡ được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe của khung chốt xoay và được lắp cố định vào khung chốt xoay, và phần kéo dài theo chiều thẳng đứng kéo dài xuống dưới từ phần đỡ theo cách kéo dài xuống bên dưới đòn lắc khi nhìn từ phía bên, cần phanh chân được tạo ra theo cách có phần đòn thẳng đứng kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho nó nằm giữa đòn lắc và giá đỡ bậc để chân theo chiều rộng xe, cần phanh chân được đỡ theo cách xoay được trên phần kéo dài theo chiều thẳng đứng bên dưới đòn lắc khi nhìn từ phía bên, trục phanh chân cắt qua đòn lắc trong khoảng chiều rộng của trục phanh chân khi nhìn từ trên xuống, ít nhất một phần của trục phanh chân được bố trí ở vị trí gối chồng lên một phần của hệ thống xả của động cơ đốt trong khi nhìn từ phía bên, và phần giữa của bộ phận phân phối lực phanh, có một phần đầu liên kết với xi lanh chính lắp trên giá đỡ bậc để chân đồng thời có khả năng tạo ra áp suất dầu phanh để làm cho phanh đĩa lắp trên bánh trước thực hiện thao tác phanh và phần đầu kia liên kết với chi tiết truyền lực phanh dùng để truyền theo cách cơ học lực phanh đến phanh trống lắp trên bánh sau, được liên kết với phần đòn thẳng đứng ở phía mặt sau của phần đòn thẳng đứng để phân phối lực phanh cấp từ cần phanh chân giữa xi lanh chính và chi tiết truyền lực phanh.

Để bổ sung cho khía cạnh thứ nhất, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, giá đỡ bậc để chân được tạo ra dưới dạng một khối liền bao gồm phần kéo dài theo chiều từ

phía mũi đến phía đuôi xe kéo dài từ phần đỡ về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, và lò xo trễ được bố trí ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe đồng thời kéo dài theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe được bố trí giữa một phía phần đầu của bộ phận phân phối lực phanh và phần sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe.

Hơn nữa, để bổ sung cho khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, cỡ chặn để hạn chế đầu xoay ở phía thu lại của cần phanh chân được lắp trên phần dưới của giá đỡ bậc để chân.

Bu lông 28 trong kết cấu theo phương án thực hiện tương ứng với trục đỡ trong yêu cầu bảo hộ của sáng chế, xi lanh chính thứ hai 63 trong kết cấu theo phương án thực hiện tương ứng với xi lanh chính trong yêu cầu bảo hộ của sáng chế, và thanh kéo 66 trong kết cấu theo phương án thực hiện tương ứng với chi tiết truyền lực phanh trong yêu cầu bảo hộ của sáng chế.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, do phần kéo dài theo chiều thẳng đứng kéo dài xuống dưới từ phần đỡ theo cách kéo dài xuống bên dưới đòn lắc khi nhìn từ phía bên được tạo ra liền khối với giá đỡ bậc để chân mà được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe của khung chốt xoay và có phần đỡ lắp cố định vào khung chốt xoay, cần phanh chân được đỡ theo cách xoay được thông qua trục phanh chân trên phần kéo dài theo chiều thẳng đứng bên dưới đòn lắc khi nhìn từ phía bên, phần đòn thẳng đứng kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho nó nằm giữa đòn lắc và giá đỡ bậc để chân theo chiều rộng xe được tạo ra trên cần phanh chân, trục phanh chân cắt qua đòn lắc trong khoảng chiều rộng của trục phanh chân khi nhìn từ trên xuống, và ít nhất một phần của trục phanh chân được bố trí ở vị trí gối chồng lên một phần của hệ thống xả của động cơ đốt trong khi nhìn từ phía bên, nên có thể đỡ cần phanh chân trên giá đỡ bậc để chân với khả năng chịu tải đủ lớn ngay cả khi hệ thống xả được bố trí lệch về một phía bên của cần phanh chân theo chiều rộng xe.

Hơn nữa, do lực phanh cấp từ cần phanh chân được phân phối thông qua bộ phận phân phối lực phanh giữa xi lanh chính, được lắp trên giá đỡ bậc để chân, cho phanh đĩa của bánh trước, và chi tiết truyền lực phanh truyền theo cách cơ học lực phanh đến phanh trống của bánh sau, nên có thể tạo ra được phanh kết hợp.

Hơn thế nữa, do phần giữa của bộ phận phân phối lực phanh, mà các phần đầu đối diện của nó được liên kết với xi lanh chính và chi tiết truyền lực phanh, được liên

kết với phần đòn thăng đứng ở phía mặt sau của giá đỡ bậc để chân, nên bằng cách bố trí chi tiết truyền lực phanh gần với phía đòn lắc ở mức nhiều nhất có thể nên chi tiết truyền lực phanh có thể được bố trí gần hơn theo chiều rộng xe với phanh trống của bánh sau.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, do lò xo trễ dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe được bố trí ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, mà liền khối với giá đỡ bậc để chân và kéo dài từ phần đỡ về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, nên có thể đảm bảo được chiều dài của lò xo trễ và đảm bảo được lực lò xo cần có đồng thời cải thiện được kết cấu xe.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, do đầu xoay ở phía thu lại của cần phanh chân bị chặn bởi cỡ chặn lắp trên phần dưới của giá đỡ bậc để chân, nên có thể khiến cho toàn bộ giá đỡ bậc để chân, kể cả cỡ chặn, thành một cụm chi tiết, nhờ đó cải thiện được mức độ dễ dàng của việc lắp ráp.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh thể hiện phần cơ bản của xe hai bánh có động cơ.

FIG.2 là hình vẽ phối cảnh của khung thân xe. (theo phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.3 là hình vẽ phóng to của phần được thể hiện bởi mũi tên 3 trên FIG.1.

FIG.4 là hình vẽ mặt cắt theo đường 4-4 trên FIG.3.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường 5-5 trên FIG.3.

FIG.6 là hình vẽ nhìn theo đường được thể hiện bằng các mũi tên 6-6 trên FIG.5. (theo phương án thực hiện thứ nhất)

FIG.7 là hình vẽ phóng to của phần cơ bản trên FIG.3.

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

Sáng chế theo một phương án thực hiện của nó được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo từ FIG.1 đến FIG.7.

Trước hết, trên FIG.1 và FIG.2, khung thân xe F của xe hai bánh có động cơ bao

gồm ống đầu 13 đỡ theo cách lái được tay lái 12 và chạc trước 11 đỡ theo chiều dọc trục bánh trước WF, khung chính 14 kéo dài xuống dưới về phía sau từ ống đầu 13, hai khung phụ bên trái và bên phải 15 và 15 được bố trí theo cách được nối với khung chính 14, khung nghiêng xuống dưới 16 được bố trí theo cách được nối với phần đầu trước của khung chính 14 và kéo dài xuống dưới về phía sau với một góc nghiêng dốc hơn khung chính 14, và khung chốt xoay 17 liên kết với phần đầu sau của khung chính 14.

Thân chính động cơ 20 của động cơ đốt trong E được bố trí ở phía trước phần sau của khung chính 14 và khung chốt xoay 17. Thân chính động cơ 20 này được lắp trên khung thân xe F theo cách được bao quanh bởi khung chính 14, khung nghiêng xuống dưới 16, và khung chốt xoay 17, và thân chính động cơ 20 được đỡ bởi khung chốt xoay 17 và giá treo động cơ 18 được lắp trên phần đầu dưới của khung nghiêng xuống dưới 16.

Bình nhiên liệu 21 được lắp trên khung chính 14 bên trên thân chính động cơ 20, và yên liền 22 được bố trí ở phía sau bình nhiên liệu 21 được đỡ bởi các khung phụ 15 và 15.

Khung chốt xoay 17 được tạo ra bằng cách uốn một tấm vật liệu kim loại để có được một khối liền bao gồm hai phần tấm bên 17a và 17a ở bên trái và bên phải nằm đối diện nhau qua một khoảng hở theo chiều rộng xe và kéo dài theo chiều thẳng đứng, và phần tấm nối 17b liên kết các phần tấm bên 17a và 17a, ống đỡ đòn lắc 23 được bố trí giữa các phần tấm bên 17a và 17a ở bên trái và bên phải theo cách mà các đầu đối diện của nó nhô ra ra phía ngoài từ các phần tấm bên 17a và 17a.

Khung phụ 15 được tạo ra theo cách có mặt cắt ngang kín và rỗng bằng cách ghép đối tiếp các mép theo chu vi của hai chi tiết tạo hình khung ở bên trái và bên phải mà được làm từ một tấm vật liệu kim loại được gia công áp lực. Khung phụ 15 này có hình dạng gần như hình chữ Y khi nhìn từ phía bên, đồng thời có phần thanh đỡ yên xe 15a mà có phần đầu trước nối với phần giữa của khung chính 14 và kéo dài về phía sau từ khung chính 14, và phần khung sau 15b kéo dài xuống dưới về phía trước từ phần giữa, theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, của phần thanh đỡ yên xe 15a.

Chi tiết ngang thứ nhất 24 được bố trí trên phần nằm giữa hai phần thanh đỡ yên xe 15a và 15a ở phía trước các phần của các phần khung sau 15b và 15b mà nối với hai phần thanh đỡ yên xe 15a và 15a bên trái và bên phải, và chi tiết ngang thứ hai 25 được

bố trí giữa các phần đầu sau của các phần thanh đỡ yên xe 15a và 15a. Yên xe 22 được đỡ bởi các phần thanh đỡ yên xe 15a và 15a của hai khung phụ 15 và 15, và các phần đầu trước của các phần khung sau 15b và 15b được nối với khung chốt xoay 17.

Ống ngang 26 được bố trí giữa các phần thanh đỡ yên xe 15a và 15a trên các phần tương ứng với các phần của các phần khung sau 15b và 15b mà nối với các phần thanh đỡ yên xe 15a và 15a sao cho các phần đầu ngoài của nó nhô ra từ các phần thanh đỡ yên xe 15a và 15a. Mặt khác, phần đầu trước của đòn lắc 27, dùng để đỡ theo chiều dọc trục bánh sau WR thông qua phần đầu sau, được đỡ lắc được trên khung chốt xoay 17 thông qua bu lông 28 dùng làm trục đỡ mà được lắp xuyên qua ống đỡ đòn lắc 23. Bộ giảm xóc sau 29 được bố trí giữa đòn lắc 27 và mỗi phần đầu đối diện của ống ngang 26.

Phần trước và các mặt bên đối diện gần với phần trước của bình nhiên liệu 21 được che bởi tấm che 30 mà được đỡ bởi phần trước của khung thân xe F. Một phần của động cơ E, một phần của khung chính 14, và phần trước của khung phụ 15 được che từ phía bên bởi hai tấm ốp bên trái và phải 31 mà được đỡ bởi khung thân xe F và được bố trí bên dưới bình nhiên liệu 21, và phần sau của khung phụ 15 được che từ phía bên bởi tấm ốp sau 32 mà được đỡ bởi khung phụ 15.

Tham chiếu thêm FIG.3, cơ cấu nạp không khí 34 của động cơ đốt trong E được nối vào mặt bên phía sau của đầu xi lanh 33 của thân chính động cơ 20, cơ cấu nạp không khí 34 bao gồm bộ lọc không khí 35 nằm ở vị trí được bao quanh bởi phần thanh đỡ yên xe 15a và phần khung sau 15b của khung phụ 15 khi nhìn từ phía bên và được che từ phía bên bởi tấm ốp bên 31, thân van tiết lưu 36 nối với bộ lọc không khí 35, và ống nạp không khí 37 nối thân van tiết lưu 36 với đầu xi lanh 33. Hơn nữa, hộp dụng cụ 38 được tạo ra trên phần dưới của bộ lọc không khí 35, hộp dụng cụ 38 cho phép đặt các dụng cụ sửa xe vào và lấy chúng ra bằng cách mở tấm ốp bên 31.

Hệ thống xả 40 của động cơ đốt trong E được nối vào mặt bên phía trước của đầu xi lanh 33, và bao gồm ống xả 41 kéo dài từ mặt bên phía trước của đầu xi lanh 33 về phía sau đồng thời đi qua bên dưới thân chính động cơ 20, và bộ giảm thanh khí xả 42 được bố trí theo cách kéo dài lên phía trên về phía sau ở phía bên phải bánh sau WR và được nối với đầu sau của ống xả 41.

Đầu sau, gần với bộ giảm thanh khí xả 42, của ống xả 41 được che bởi tấm ốp cách nhiệt 43 lắp trên ống xả 41, và bộ giảm thanh khí xả 42 được che bởi tấm che bộ

giảm thanh 44 lắp trên bộ giảm thanh khí xả 42 và giá đỡ bậc để chân bên phải 49.

Tham chiếu thêm FIG.4, các chi tiết dạng ống hình trụ 45 và 45 có chiều dài nhỏ được bố trí đồng trục với nhau được lắp cố định vào các mặt trong trên phần dưới của các phần tấm bên 17a và 17a của khung chốt xoay 17, phần hình trụ 46a trên phần đế của chân chống chính 46 được bố trí giữa các chi tiết dạng ống 45 và 45, và trục chân chống 47 được lồng xuyên qua các chi tiết dạng ống 45 và 45 và phần hình trụ 46a. Nhờ đó, chân chống chính 46 được đỡ quay được trên phần dưới của khung chốt xoay 17 thông qua trục chân chống 47.

Đòn lắc 27 có hai phần đòn bên trái và bên phải 27a và 27a kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe ở các phía bên trái và bên phải của bánh sau WR, và các phần đầu trước của các phần đòn 27a và 27a được bố trí theo cách thẳng hàng với các phần đầu đối diện của ống đỡ đòn lắc 23 được lắp trên khung chốt xoay 17.

Các giá đỡ bậc để chân 48 và 49 được bố trí ở các phía ngoài bên trái và bên phải theo chiều rộng xe của khung chốt xoay 17, các giá đỡ bậc để chân 48 và 49 được bố trí theo cách kẹp các phần đầu trước của các phần đòn 27a và 27a của đòn lắc 27 giữa chúng và ống đỡ đòn lắc 23 của khung chốt xoay 17. Bu lông 28, có phần nhô đường kính lớn 28a tỳ và gài vào giá đỡ bậc để chân bên trái 48 từ phía ngoài, được lồng từ phía giá đỡ bậc để chân bên trái 48 xuyên qua giá đỡ bậc để chân 48, phần đầu trước của phần đòn bên trái 27a, ống đỡ đòn lắc 23, phần đầu trước của phần đòn bên phải 27a, và giá đỡ bậc để chân bên phải 49. Đai ốc 50 tỳ và gài vào giá đỡ bậc để chân bên phải 49 được vận quanh phần của bu lông 28 mà nhô ra từ giá đỡ bậc để chân bên phải 49.

Nghĩa là, phần đầu trước của đòn lắc 27 được đỡ lắc được trên khung chốt xoay 17 thông qua bu lông 28, và hai giá đỡ bậc để chân bên trái 48 và bên phải 49 được lắp cố định vào khung chốt xoay 17 thông qua bu lông 28 này.

Các giá đỡ bậc để chân 48 và 49 được tạo ra theo cách mà chúng có các phần đỡ 48a và 49a liền khối được lắp cố định vào khung chốt xoay 17 thông qua bu lông 28, các phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 48b và 49b kéo dài từ các phần đỡ 48a và 49a về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, và các phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c và 49c kéo dài xuống dưới từ các phần đỡ 48a và 49a theo cách kéo dài xuống bên dưới đòn lắc 27 khi nhìn từ phía bên.

Phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c của giá đỡ bậc để chân bên trái 48 được

tạo ra sao cho phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c nằm gần với phần dưới của phần tấm bên trái 17a của khung chốt xoay 17, trong khi đó phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 được tạo ra sao cho phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c nằm ở vị trí tương đối xa so với phần dưới của phần tấm bên phải 17a của khung chốt xoay 17. Ống đỡ 51 được lắp cố định vào các phần dưới của hai phần tấm bên 17a và 17a của khung chốt xoay 17 theo cách kéo dài xuyên qua hai phần tấm bên 17a và 17a, ống đỡ 51 có lượng nhô ra từ phần tấm bên phải 17a lớn hơn lượng nhô ra từ phần tấm bên trái 17a. Các phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c và 49c tỳ vào các phần đầu đối diện của ống đỡ 51 được lắp cố định vào phần dưới của khung chốt xoay 17 nhờ bu lông 52 lắp xuyên qua các phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c và 49c và ống đỡ 51 (xem FIG.3 và FIG.6) và đai ốc (không được minh hoạ) được vặn quanh bu lông 52. Nghĩa là, đối với các giá đỡ bậc để chân 48 và 49, các phần đỡ 48a và 49a được lắp cố định vào khung chốt xoay 17, và các phần dưới của các phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 48c và 49c cũng được lắp cố định vào khung chốt xoay 17.

Các bậc để chân cho người ngồi sau 53 và 53 mà người ngồi sau ngồi trên phần sau của yên xe 22 có thể đặt chân của mình lên đó được lắp vào các giá đỡ bậc để chân 48 và 49, các bậc để chân cho người ngồi sau 53 và 53 được lắp vào các phần đỡ 48d và 49d lắp trên các phần sau của các phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 48b và 49b theo cách có khả năng xoay giữa vị trí gập lại mà ở đó chúng được gập về phía các giá đỡ bậc để chân 48 và 49 và vị trí nhô ra mà ở đó chúng nhô ra các phía bên từ các giá đỡ bậc để chân 48 và 49.

Tham chiếu thêm FIG.5 và FIG.6, cần phanh chân 54 được đỡ theo cách xoay được trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49 thông qua trục phanh chân 55, phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 có phần đỡ trục phanh chân 49e liền khối nhô về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, và một phần đầu của trục phanh chân 55 kéo dài theo chiều rộng xe được liên kết bằng cách đúc vào phần đỡ trục phanh chân 49e.

Ít nhất một phần của trục phanh chân 55 được bố trí ở vị trí bên dưới đòn lắc 27 và gối chông lên một phần của hệ thống xả 40 khi nhìn từ phía bên, và trong kết cấu theo phương án thực hiện này một phần của trục phanh chân 55 được bố trí trên phần đầu sau của ống xả 41 của hệ thống xả 40 khi nhìn từ phía bên. Hơn nữa, trục phanh

chân 55 cắt qua đòn lắc 27 trong khoảng chiều rộng của trục phanh chân 55 khi nhìn từ trên xuống.

Cần phanh chân 54 bao gồm phần đỡ dạng ống hình trụ 54a được đỡ trên trục phanh chân 55, phần đòn phía bên 54b kéo dài từ phần đỡ dạng ống 54a về phía trước dọc theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, phần bàn đạp phanh 54c được tạo ra trên đầu trước của phần đòn phía bên 54b, và phần đòn thẳng đứng 54d nối với phần đỡ dạng ống 54a theo cách kéo dài theo chiều thẳng đứng, và cần phanh chân 54 được đỡ theo cách xoay được trên phần đỡ trục phanh chân 49e của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c thông qua trục phanh chân 55 bên dưới đòn lắc 27 khi nhìn từ phía bên.

Phần đòn phía bên 54b được làm từ một ống kim loại có phần đầu sau và phần đầu trước của nó dọc theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe được uốn cong lên trên, và phần đầu sau của ống kim loại này được hàn vào phần đỡ dạng ống 54a. Hơn nữa, phần đòn thẳng đứng 54d được bố trí giữa đòn lắc 27 và giá đỡ bậc để chân 49 theo chiều rộng xe sao cho ít nhất phần đầu trên được bố trí ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b.

Một phần đầu của lò xo phản hồi 56 tác dụng lực lò xo để kéo cần phanh chân 54 về phía thu lại được liên kết với phần đầu sau của phần đòn phía bên 54b của cần phanh chân 54, và phần đầu kia của lò xo phản hồi 56 được liên kết với phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân 49.

Cữ chặn 57 để hạn chế đầu xoay, ở phía thu lại, của cần phanh chân 54 được lắp trên phần dưới của giá đỡ bậc để chân 49, và trong kết cấu theo phương án thực hiện này cỡ chặn 57 được lắp trên phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân 49 nhờ bu lông 58 và đai ốc 59.

Theo FIG.1, tay phanh 61 được lắp xoay được trên phần đầu bên phải của tay lái 12 và xi lanh chính thứ nhất 62 để cấp áp lực dầu phanh phù hợp với chuyển động xoay của tay phanh 61 cũng được lắp trên đó.

Phanh đĩa B1 để thực hiện thao tác phanh phù hợp với việc kích hoạt tay phanh 61 và cũng thực hiện thao tác phanh phù hợp với việc nhấn cần phanh chân 54 được lắp trên bánh trước WE, và phanh trống B2 để thực hiện thao tác phanh phù hợp với việc nhấn cần phanh chân 54 được lắp trên bánh sau WR.

Theo FIG.6, xi lanh chính thứ hai 63 để tạo ra áp suất dầu phanh nhằm khiến cho phanh đĩa B1 thực hiện thao tác phanh được bố trí ở phía mặt sau của giá đỡ bậc để

chân bên phải 49, và xi lanh chính thứ hai 63 được lắp ở phía mặt sau của phần trước của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b của giá đỡ bậc để chân 49 đồng thời nằm hơi nghiêng lên trên về phía trước Nghĩa là, xi lanh chính thứ hai 63 được lắp trên mặt sau của phần trước của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b nhờ hai bu lông 64 và 64.

Lực kích hoạt do cần phanh chân 54 tạo ra được cấp cho xi lanh chính thứ hai 63 thông qua bộ phận phân phối lực phanh 65 và đồng thời cũng được cấp cho thanh kéo 66 dùng làm chi tiết truyền lực phanh để truyền theo cách cơ học lực phanh đến phanh trống B2 của bánh sau WR, phần giữa của bộ phận phân phối lực phanh 65 được liên kết theo cách xoay được với phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d ở phía mặt sau của phần đòn thẳng đứng 54d của cần phanh chân 54 thông qua trục 67.

Cần pit tông 68 của xi lanh chính thứ hai 63 được bố trí ở phía trước bộ phận phân phối lực phanh 65 được liên kết với phần đầu trên của bộ phận phân phối lực phanh 65 thông qua chốt liên kết 69. Một phần đầu của thanh kéo 66 được liên kết với phần đầu dưới của bộ phận phân phối lực phanh 65 thông qua chốt liên kết 70, và phần đầu kia của thanh kéo 66 được liên kết với đầu ngoài của cần đầu vào 71 của phanh trống B2 thông qua chốt liên kết 72 như được thể hiện rõ trên FIG.1.

Lò xo trễ 73 được bố trí giữa bộ phận phân phối lực phanh 65 và giá đỡ bậc để chân 49, lò xo trễ 73 điều khiển tư thế tương đối của bộ phận phân phối lực phanh 65 so với phần đòn thẳng đứng 54d trong giai đoạn đầu của việc nhấn cần phanh chân 54 để đẩy lên cần pit tông 68 của xi lanh chính thứ hai 63 sau khi bộ phận phân phối lực phanh 65 được kích hoạt nhằm kéo thanh kéo 66 phù hợp với việc nhấn cần phanh chân 54. Lò xo trễ 73, được bố trí giữa phía phần đầu trên của bộ phận phân phối lực phanh 65 và phần sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b, được bố trí ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b đồng thời kéo dài theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b.

Ống dẫn thủy lực 75 để dẫn áp suất dầu phanh cấp ra từ xi lanh chính thứ hai 63 được nối với cụm má phanh 76 của phanh đĩa B1 của bánh trước WF xuyên qua phần bên trong của tấm ốp bên phải 31 và tấm che 30. Ống dẫn thủy lực 77 để dẫn áp suất dầu phanh từ xi lanh chính thứ nhất 62 cũng được nối với cụm má phanh 76.

Mép dưới 31a của tấm ốp bên phải 31 được bố trí theo cách men theo mép trên

49f đồng thời che từ phía ngoài mép trên 49f ít nhất trên phần trước của giá đỡ bậc để chân bên phải 49, xi lanh chính thứ hai 63 cũng được bố trí theo cách mà một phần của nó nhô từ phía sau của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 vào trong tấm ốp bên phải 31, và ống dẫn thủy lực 75 được nối với xi lanh chính thứ hai 63 bên trong tấm ốp bên 31.

Tham chiếu thêm FIG.7, hộp chứa dầu 78 dùng để cấp dầu phanh cho xi lanh chính thứ hai 63 được bố trí bên trên và ở phía trước xi lanh chính thứ hai 63, và hộp chứa dầu 78 được đỡ bởi giá đỡ 79 lắp cố định vào khung chính 14 của khung thân xe F. Hộp chứa dầu 78 được nối với xi lanh chính thứ hai 63 thông qua ống mềm 80 để dẫn dầu phanh.

Hơn nữa, hộp chứa dầu 78 được làm bằng nhựa tổng hợp trong suốt khiến cho mức dầu phanh lưu trong phần bên trong có thể nhìn thấy được từ phía ngoài, và cửa kiểm tra 81 để làm cho một phần của hộp chứa dầu 78 có thể nhìn thấy được từ phía ngoài được tạo ra trên tấm ốp bên phải 31 mà che hộp chứa dầu 78 từ phía ngoài.

Theo FIG.5 và FIG.6, công tắc phanh 84 dùng để xác định sự kích hoạt của cần phanh chân 54 được lắp trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49, công tắc phanh 84 được đỡ trên mặt sau của phần sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b đồng thời kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b của giá đỡ bậc để chân 49. Nghĩa là, phần tấm đỡ 49g được tạo ra theo cách liền khối và nhô ra trên mặt sau của phần sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b, và công tắc phanh 84 được lồng xuyên qua và được đỡ bởi phần tấm đỡ 49g.

Phần đầu trên của phần đòn thắng đứng 54d của cần phanh chân 54 được liên kết với công tắc phanh 84, và trong kết cấu theo phương án thực hiện này, của thanh liên kết 85, có trên một phần đầu của nó phần móc 85a được gài vào và liên kết với phần đầu trên của phần đòn thắng đứng 54d, có phần đầu kia liên kết với công tắc phanh 84 thông qua lò xo 86.

Dây công tắc phanh 87 kéo dài từ công tắc phanh 84 được đi dây theo cách kéo dài về phía trước ở phía mặt sau của phần trên của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b, và một phần của dây công tắc phanh 87 được đỡ, ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b, bởi hai giá đỡ dây 88 và 89 lắp trên mặt sau của phần trên của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b.

Chi tiết đỡ dạng kẹp 91 được lắp cố định nhờ bu lông 90, là một chi tiết định vị nằm theo chiều rộng xe, vào mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b của giá đỡ bậc để chân 49 ở phía trước giá đỡ dây 89 mà trong số giá đỡ dây 88 và 89 là giá đỡ dây ở phía trước. Mặt đỡ 93 hướng về phía trước hoặc phía sau dọc theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe (trong kết cấu theo phương án thực hiện này là phía sau) được tạo ra trên chi tiết đỡ dạng kẹp 91, và dây công tắc phanh 87 được giữ bởi vòng kẹp dây 92 được đỡ trên mặt đỡ 93.

Chi tiết đỡ dạng kẹp 91 có phần tấm lắp 91a liền khối được lắp cố định vào mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b nhờ bu lông 90, và phần tấm đỡ 91b nối với phần tấm lắp 91a, mặt đỡ 93 được tạo ra trên phần tấm đỡ 91b.

Hơn nữa, hai vấu nhô 94 và 95 kẹp phần tấm lắp 91a từ phía trước và phía sau được tạo ra theo cách liền khối và nhô ra trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b. Nhờ chuyển động quay của phần tấm lắp 91a bị ngăn chặn do nó bị kẹp giữa các vấu nhô 94 và 95, chi tiết đỡ dạng kẹp 91 có thể được lắp cố định vào phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b chỉ nhờ một bu lông 90.

Trong số các vấu nhô 94 và 95, vấu nhô 95 nằm ở phía sau được bố trí ở vị trí đối diện phần đòn thắng đứng 54d của cần phanh chân 54 từ phía trước, và hạn chế vị trí xoay tối đa của cần phanh chân 54 bằng cách tỳ vào phần đòn thắng đứng 54d khi cần phanh chân 54 được nhấn xuống đến mức tối đa.

Hoạt động của kết cấu theo phương án thực hiện này sẽ được mô tả dưới đây. Bậc để chân cho người ngồi sau 53 mà người ngồi sau có thể đặt chân của mình lên đó được lắp trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49 lắp cố định vào khung thân xe F. Cần phanh chân 54 được đỡ theo cách xoay được trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49 thông qua trục phanh chân 55, và công tắc phanh 84 dùng để xác định sự kích hoạt của cần phanh chân 54 được lắp trên giá đỡ bậc để chân 49. Do giá đỡ bậc để chân 49 được tạo ra dưới dạng một khối liền bao gồm phần đỡ 49a lắp cố định vào khung chốt xoay 17 thông qua bu lông 28 và phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b kéo dài từ phần đỡ 49a về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, cần phanh chân 54 được tạo ra theo cách có phần đòn thắng đứng 54d kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho ít nhất phần đầu trên được bố trí ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b, và phần đầu trên của phần đòn thắng đứng 54d được

liên kết với công tắc phanh 84 kéo dài theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b và được đỡ trên mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b, nên có thể cải thiện được kết cấu xe bằng cách che khuất công tắc phanh 84 từ phía ngoài, đồng thời tránh được mọi khả năng tăng kích thước của giá đỡ bậc để chân 49 và mọi khả năng tăng số lượng các bộ phận, và cũng có thể ngăn chặn sự va chạm với công tắc phanh 84.

Hơn nữa, do một phần của dây công tắc phanh 87 kéo dài từ công tắc phanh 84 được đỡ ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b, dây công tắc phanh 87 không bị để lộ ra bên ngoài trong vùng lân cận công tắc phanh 84, nhờ đó cải thiện được kết cấu xe và ngăn chặn sự va chạm với dây công tắc phanh 87.

Hơn nữa, do phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c kéo dài xuống dưới từ phần đỡ 49a được tạo ra liên khối với giá đỡ bậc để chân 49, và lò xo phản hồi 56 có một phần đầu được liên kết với cần phanh chân 54 để tác dụng lực lò xo nhằm kéo cần phanh chân 54 về phía thu lại và phần đầu kia liên kết với phần đầu dưới của phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c, có thể ngăn chặn mọi khả năng tăng kích thước do việc bố trí lò xo phản hồi 56 trong vùng lân cận giá đỡ bậc để chân 49 mà trong đó khoảng không theo chiều thẳng đứng bị hạn chế.

Hơn nữa, do công tắc phanh 84 được liên kết với phần trước trên đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d, có thể đảm bảo được độ dài hành trình cho công tắc phanh 84 mà kéo dài theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b.

Hơn nữa, do mép dưới 31a của tấm ốp bên 31 được bố trí bên trên giá đỡ bậc để chân 49 và được đỡ trên khung thân xe F được bố trí men theo mép trên 49f của ít nhất phần trước của giá đỡ bậc để chân 49, bằng cách làm cho dây công tắc phanh 87 kéo dài từ giá đỡ bậc để chân 49 về phía mặt sau của tấm ốp bên 31, có thể ngăn không cho dây công tắc phanh 87 bị để lộ ra bên ngoài ở mức nhiều nhất có thể, nhờ đó cải thiện được kết cấu xe và cải thiện hiệu quả của việc ngăn chặn sự va chạm với dây công tắc phanh 87.

Hơn nữa, do chi tiết đỡ dạng kẹp 91 có mặt đỡ 93, dùng để đỡ vòng kẹp dây 92 nhằm giữ dây công tắc phanh 87, hướng về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe được lắp cố định vào mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía

đuôi xe 49b của giá đỡ bậc để chân 49 nhờ bu lông 90 nằm theo chiều rộng xe, có thể chuyển đổi chiều đi dây của dây công tắc phanh 87, đang kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, thành kéo dài theo chiều rộng xe nhờ vòng kẹp dây 92, và do bu lông 90 để giữ cố định chi tiết đỡ dạng kẹp 91 được bố trí theo chiều rộng xe, việc gia công giá đỡ bậc để chân 49 để lắp chi tiết đỡ dạng kẹp 91 trở nên dễ dàng.

Hơn nữa, do phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân 49 kéo dài xuống dưới từ phần đỡ 49a theo cách kéo dài xuống bên dưới đòn lắc 27 khi nhìn từ phía bên, và cần phanh chân 54, được đỡ xoay được trên phần kéo dài theo chiều thẳng đứng 49c thông qua trục phanh chân 55 bên dưới đòn lắc 27 khi nhìn từ phía bên, được tạo ra theo cách có phần đòn thẳng đứng 54d kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho nó nằm giữa đòn lắc 27 và giá đỡ bậc để chân 49 theo chiều rộng xe, trục phanh chân 55 cắt qua đòn lắc 27 trong khoảng chiều rộng của trục phanh chân 55 khi nhìn từ trên xuống, và ít nhất một phần của trục phanh chân 55 được bố trí ở vị trí gối chống lên một phần của hệ thống xả 40 của động cơ đốt trong E khi nhìn từ phía bên, nên ngay cả khi hệ thống xả 40 được bố trí lệch về một phía bên của cần phanh chân 54 theo chiều rộng xe, có thể đỡ cần phanh chân 54 trên giá đỡ bậc để chân 49 với khả năng chịu tải đủ lớn.

Hơn nữa, do lực phanh cấp từ cần phanh chân 54 được phân phối nhờ bộ phận phân phối lực phanh 65 giữa xi lanh chính thứ hai 63 lắp trên giá đỡ bậc để chân 49 để có khả năng tạo ra áp suất dầu phanh nhằm làm cho phanh đĩa B1 lắp trên bánh trước WF' thực hiện thao tác phanh và thanh kéo 66 truyền theo cách cơ học lực phanh đến phanh trống B2 được lắp trên bánh sau WR, có thể tạo ra được phanh kết hợp trong đó việc phanh được thực hiện bằng cách liên kết phanh đĩa B1 của bánh trước WF và phanh trống B2 của bánh sau WR nhờ sự kích hoạt của cần phanh chân 54.

Hơn nữa, do phần giữa của bộ phận phân phối lực phanh 65 có một phần đầu liên kết với xi lanh chính thứ hai 63 và phần đầu kia liên kết với thanh kéo 66 được liên kết với phần đòn thẳng đứng 54d ở phía mặt sau của phần đòn thẳng đứng 54d, có thể bố trí thanh kéo 66 gần với phía đòn lắc 27 ở mức gần nhất có thể để thanh kéo 66 được bố trí gần hơn theo chiều rộng xe với phanh trống B2 của bánh sau WR.

Hơn nữa, do lò xo trễ 73 được bố trí ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b đồng thời kéo dài dọc theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b được bố trí giữa một phía phần đầu của

bộ phận phân phối lực phanh 65 và phần sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe 49b kéo dài về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, mà được làm liền khối với giá đỡ bậc để chân 49, nên có thể đảm bảo được chiều dài cho lò xo trề 73 và đảm bảo được lực lò xo cần có, đồng thời cải thiện được kết cấu xe.

Hơn nữa, do cỡ chặn 57 để hạn chế đầu xoay ở phía thu lại của cần phanh chân 54 được lắp trên phần dưới của giá đỡ bậc để chân 49, có thể làm cho toàn bộ giá đỡ bậc để chân 49, kể cả cỡ chặn 57, thành một cụm chi tiết, nhờ đó cải thiện được mức độ dễ dàng của việc lắp ráp.

Sáng chế theo một phương án thực hiện của nó đã được mô tả trên đây, song sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án thực hiện nêu trên và có thể được cải biến theo nhiều cách khác nữa miễn là các cải biến này không vượt quá phạm vi của nó.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe hai bánh có động cơ bao gồm khung chốt xoay (17) tạo thành một bộ phận của khung thân xe (F) đỡ yên liền (22), đòn lắc (27) dùng để đỡ theo chiều dọc trục bánh sau (WR) nhờ phần đầu sau của nó và có phần đầu trước được đỡ theo cách lắc được trên khung chốt xoay (17) thông qua trục đỡ (28), giá đỡ bậc để chân (49) có bậc để chân cho người ngồi sau (53) mà người ngồi sau có thể đặt chân của mình lên đó và được lắp cố định vào khung thân xe (F), cần phanh chân (54) được đỡ theo cách xoay được trên giá đỡ bậc để chân (49) thông qua trục phanh chân (55) lắp trên giá đỡ bậc để chân (49), thân chính động cơ (20) của động cơ đốt trong (E) được bố trí ở phía trước khung chốt xoay (17),

khác biệt ở chỗ, giá đỡ bậc để chân (49) được tạo ra dưới dạng một khối liền bao gồm phần đỡ (49a) được bố trí ở phía ngoài theo chiều rộng xe của khung chốt xoay (17) và được lắp cố định vào khung chốt xoay (17), và phần kéo dài theo chiều thẳng đứng (49c) kéo dài xuống dưới từ phần đỡ (49a) theo cách kéo dài xuống bên dưới đòn lắc (27) khi nhìn từ phía bên,

cần phanh chân (54) được tạo ra theo cách có phần đòn thẳng đứng (54d) kéo dài theo chiều thẳng đứng sao cho nó nằm giữa đòn lắc (27) và giá đỡ bậc để chân (49) theo chiều rộng xe, cần phanh chân (54) được đỡ theo cách xoay được trên phần kéo dài theo chiều thẳng đứng (49c) bên dưới đòn lắc (27) khi nhìn từ phía bên,

trục phanh chân (55) cắt qua đòn lắc (27) trong khoảng chiều rộng của trục phanh chân (55) khi nhìn từ trên xuống, ít nhất một phần của trục phanh chân (55) được bố trí ở vị trí gối chồng lên một phần của hệ thống xả (40) của động cơ đốt trong (E) khi nhìn từ phía bên, và

phần giữa của bộ phận phân phối lực phanh (65), có một phần đầu liên kết với xi lanh chính (63) lắp trên giá đỡ bậc để chân (49) đồng thời có khả năng tạo ra áp suất dầu phanh để làm cho phanh đĩa (B1) lắp trên bánh trước (WF) thực hiện thao tác phanh và phần đầu kia liên kết với chi tiết truyền lực phanh (66) dùng để truyền theo cách cơ học lực phanh đến phanh trống (B2) lắp trên bánh sau (WR), được liên kết với phần đòn thẳng đứng (54d) ở phía mặt sau của phần đòn thẳng đứng (54d) để phân phối lực phanh cấp từ cần phanh chân (54) giữa xi lanh chính (63) và chi tiết truyền lực phanh (66).

2. Xe hai bánh có động cơ theo điểm 1, trong đó giá đỡ bậc để chân (49) được tạo ra dưới dạng một khối liền bao gồm phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe (49b) kéo dài từ phần đỡ (49a) về phía sau theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi xe, và lò xo trễ (73) được bố trí ở phía mặt sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi (49b) đồng thời kéo dài theo chiều dọc của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi (49b) được bố trí giữa một phía phần đầu của bộ phận phân phối lực phanh (65) và phần sau của phần kéo dài theo chiều từ phía mũi đến phía đuôi (49b).
3. Xe hai bánh có động cơ theo điểm 1 hoặc 2, trong đó cũ chặn (57) để hạn chế đầu xoay ở phía thu lại của cần phanh chân (54) được lắp trên phần dưới của giá đỡ bậc để chân (49).

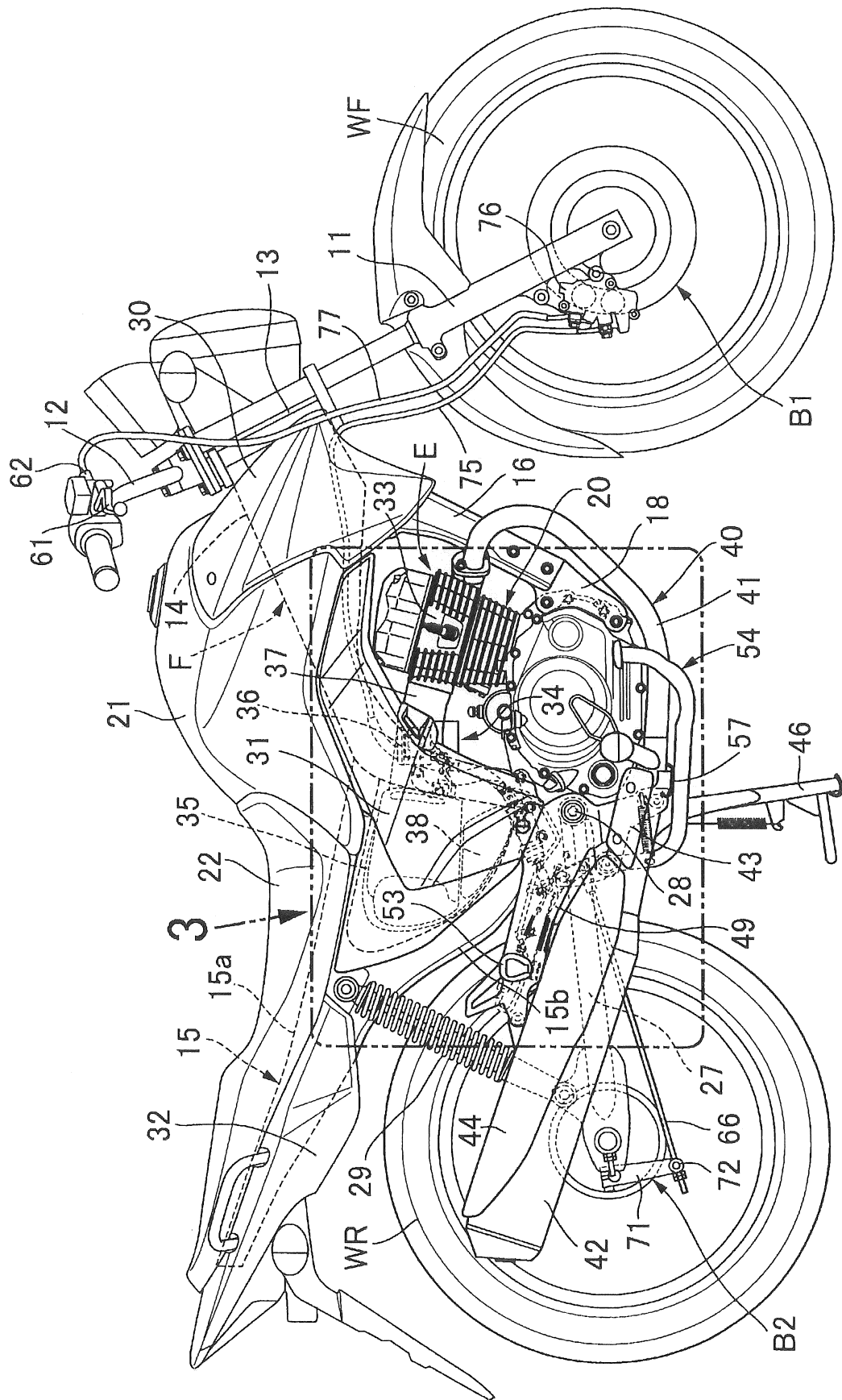


FIG. 1

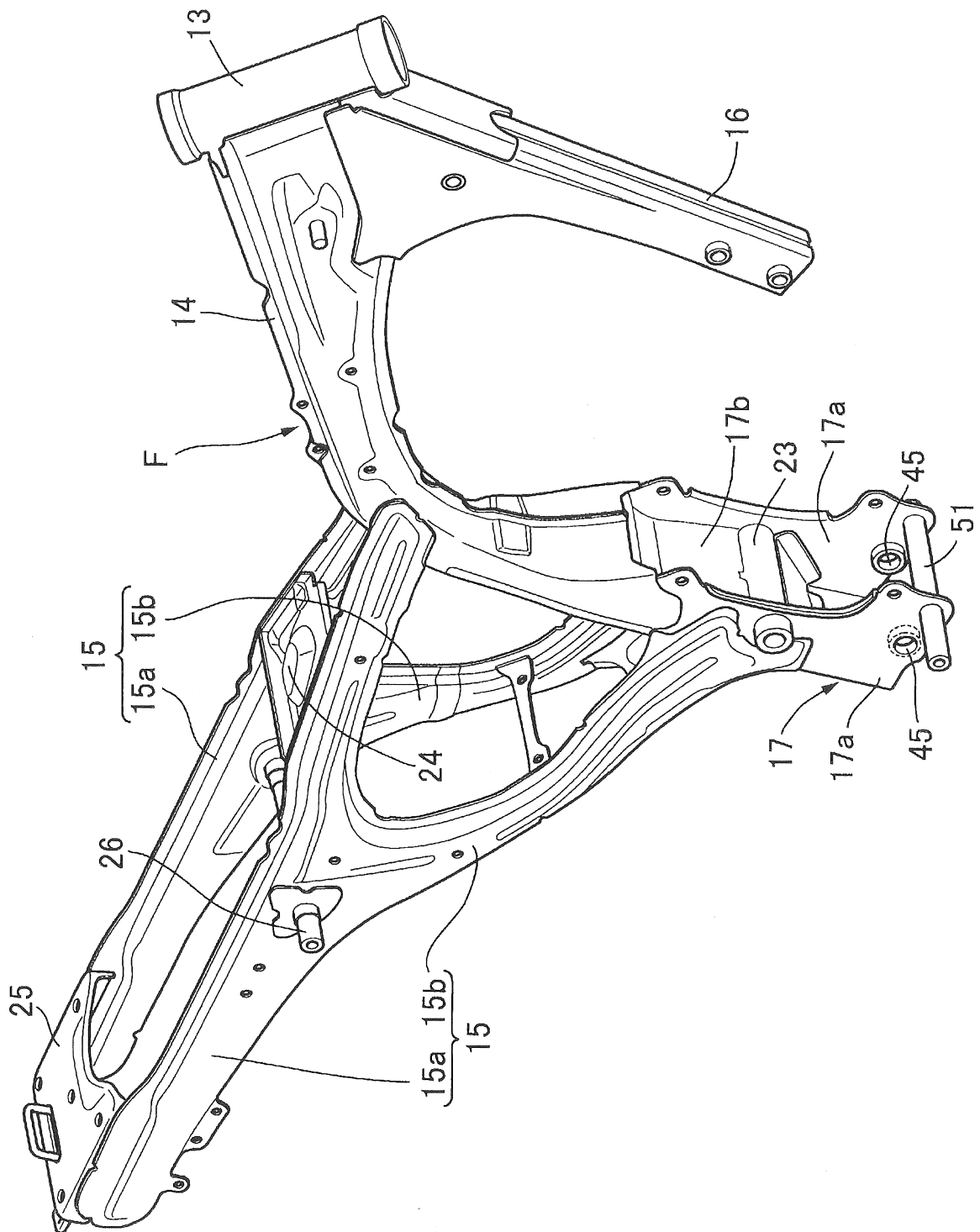
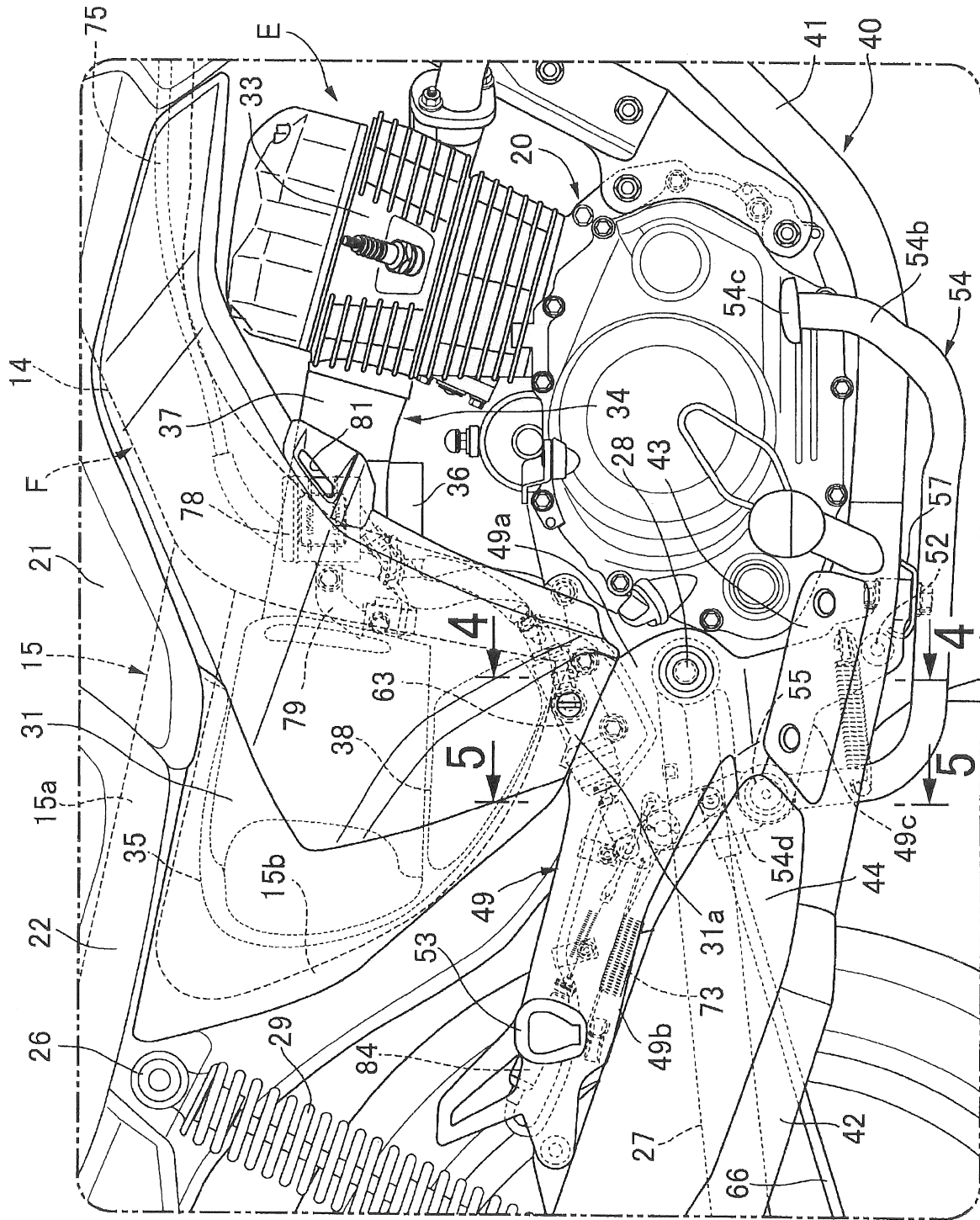


FIG. 2



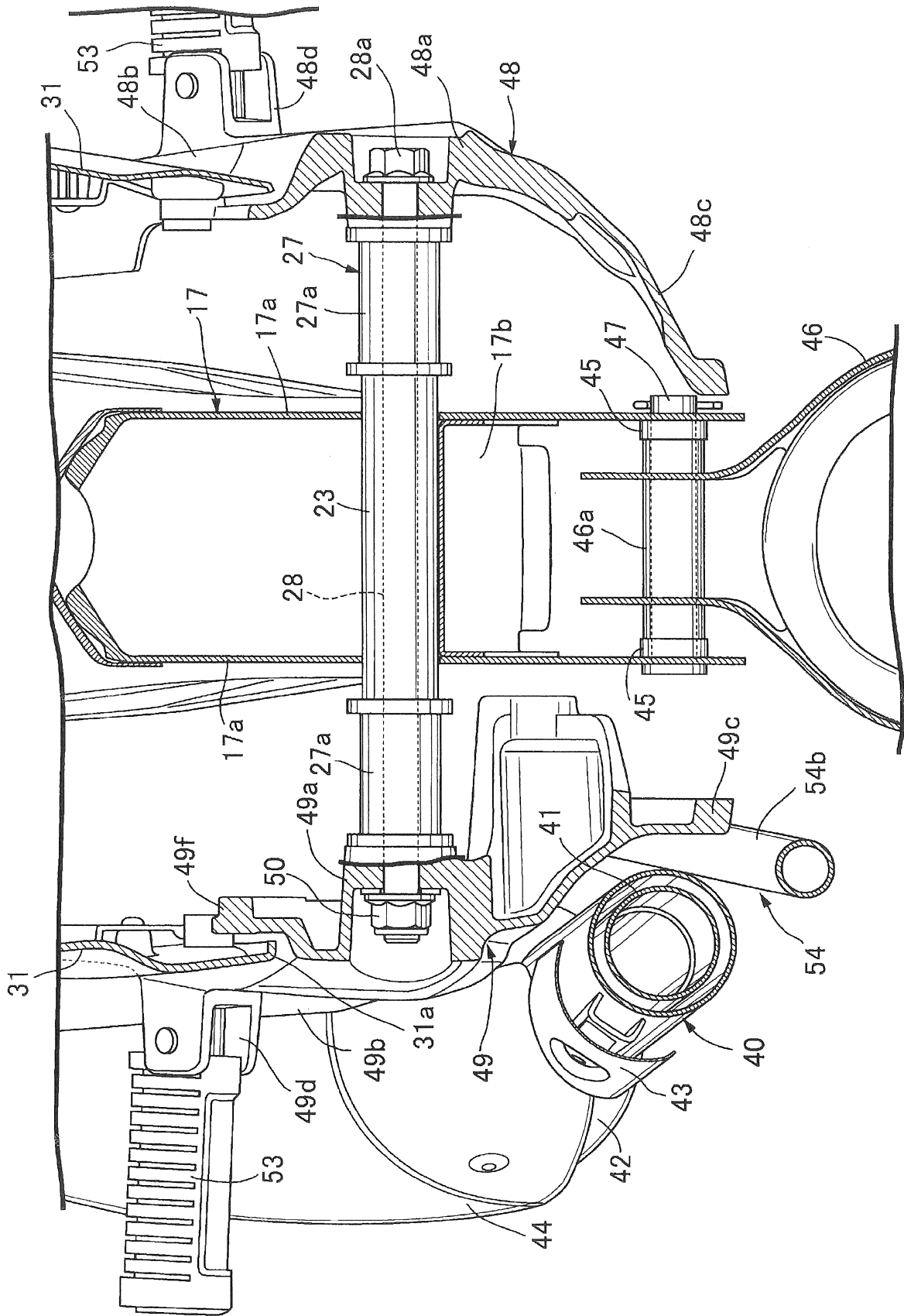


FIG. 4

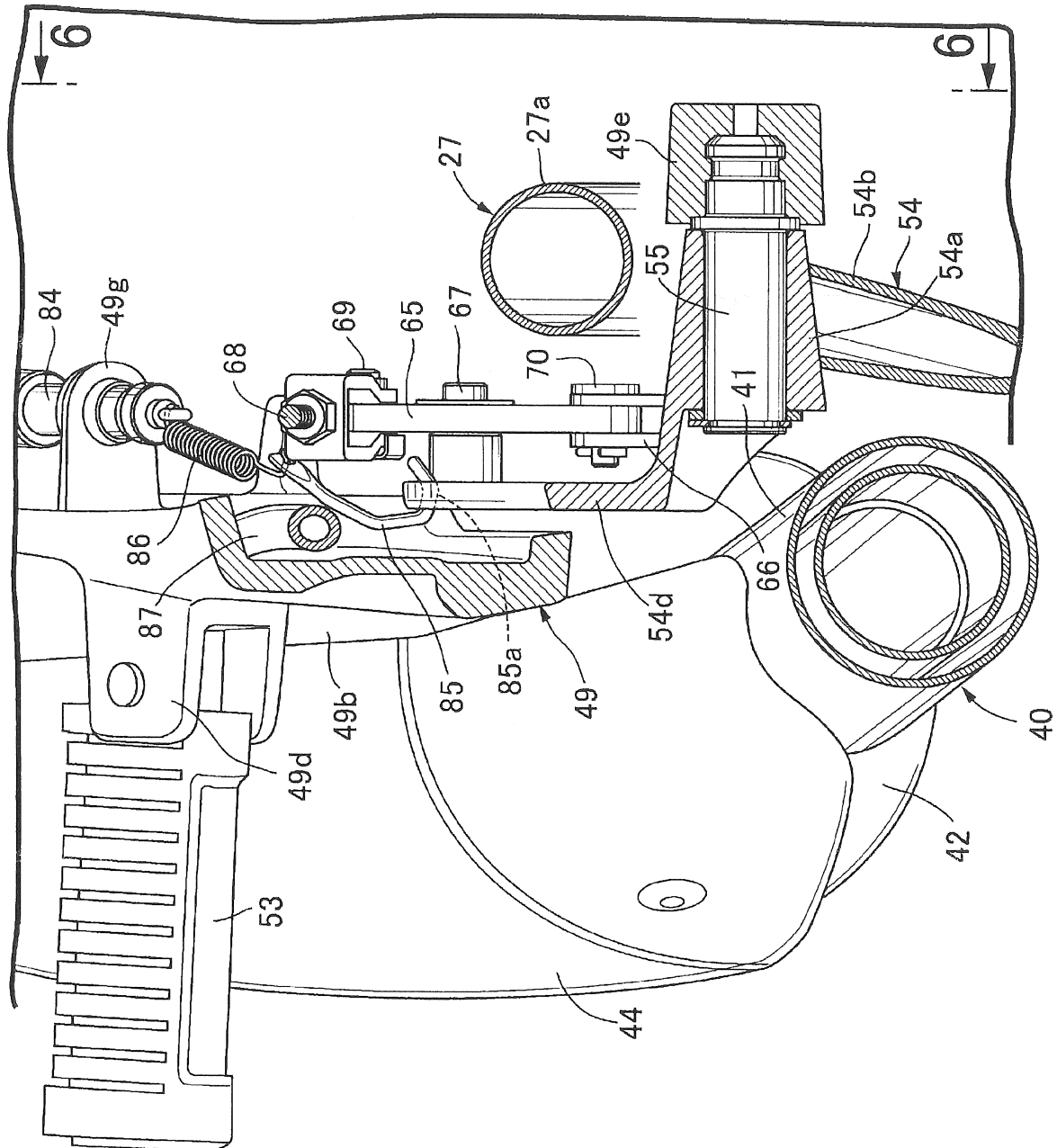


FIG. 5

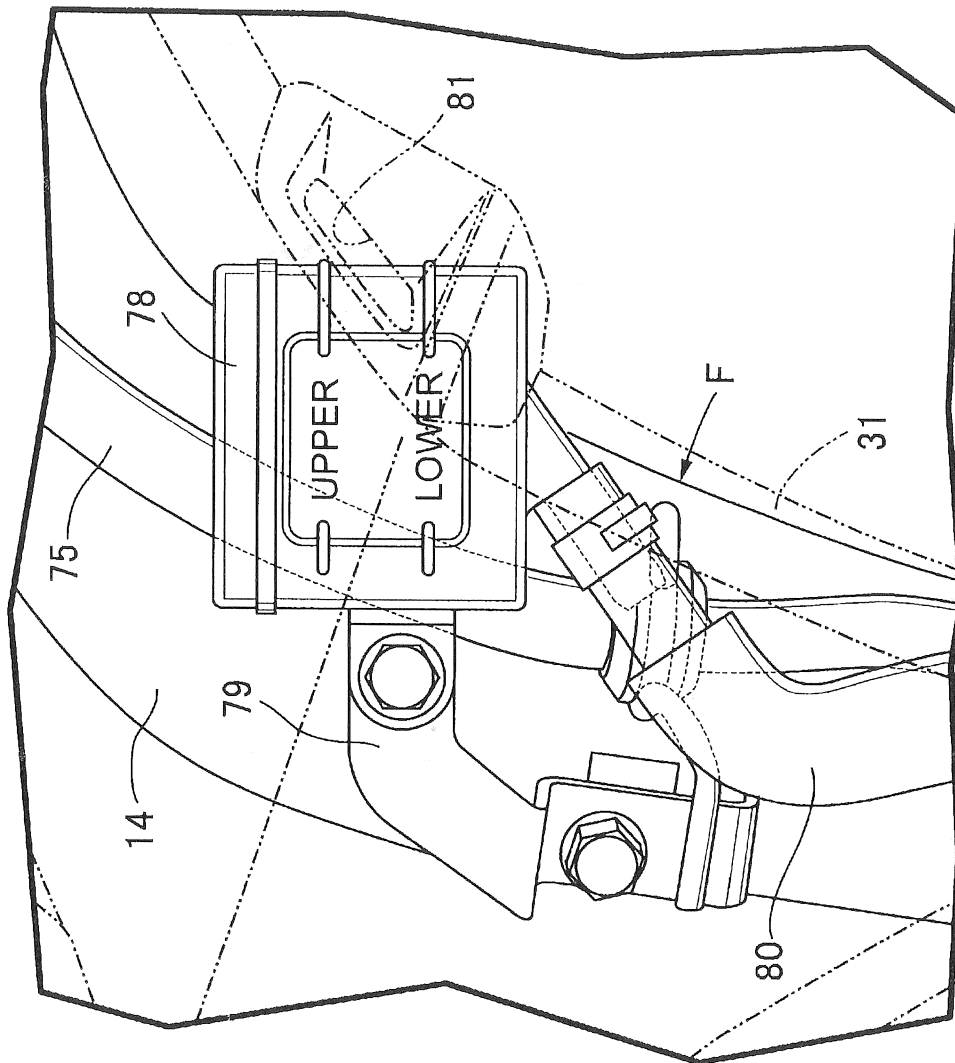


FIG. 7