



(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)



1-0023519

(51)⁷

B62H 1/02

(13) **B**

(21) 1-2016-00179

(22) 15/01/2016

(30) 2015-062669 25/03/2015 JP

(45) 27/04/2020 385

(43) 25/04/2016 337A

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

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

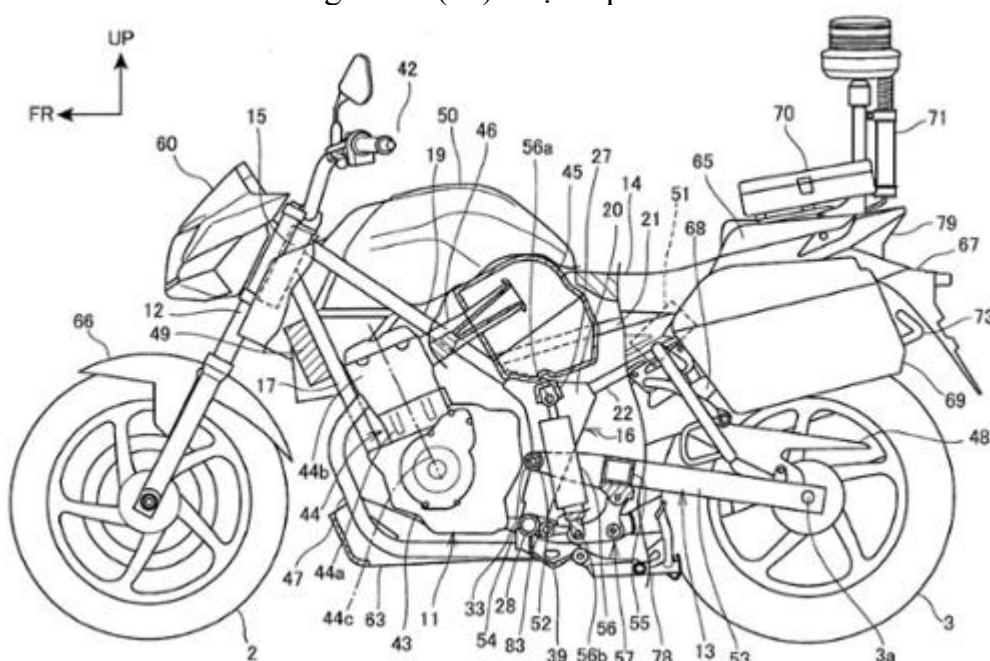
(72) Shinya YANAGIHARA (JP); Soichiro MAKINO (JP); Yoshihiro HANZAWA (JP)

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Mục đích của sáng chế là đảm bảo được khoảng không để bố trí bộ giảm xóc sau trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, và cho phép dựng xe kiểu ngồi để chân hai bên ở trạng thái mà bánh sau được nâng lên khỏi mặt đất nhờ chân chống chính.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16, 16) để đỡ bánh sau (3); và bộ giảm xóc sau (56) kéo dài về phía sau vượt quá khoảng không giữa các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc (16, 16). Khung ngang trên (27) và khung ngang dưới (28) nối các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc (16, 16) theo chiều trái-phải được bố trí giữa các phần trên và giữa các phần dưới của các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc (16, 16). Phần đầu trên (56a) của bộ giảm xóc sau (56) được lắp vào khung ngang trên (27). Khung ngang dưới (28) được trang bị: phần lắp cơ cấu liên kết (83) mà cơ cấu liên kết (57) được lắp vào đó để liên kết phần đầu dưới (56b) của bộ giảm xóc sau (56) và đòn lắc (13); và giá lắp chân chống (39) kéo dài về phía sau từ khung ngang dưới (28) bên dưới phần đầu dưới (56b) và cơ cấu liên kết (57), và có đầu sau mà chân chống chính (78) được lắp vào đó.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết một số loại xe kiểu ngồi để chân hai bên thông thường có bộ giảm xóc sau được bố trí ở phía bên bánh sau mà có khả năng dựng xe ở trạng thái mà bánh sau được nâng lên khỏi mặt đất nhờ chân chống chính được bố trí gần với bánh sau (ví dụ, xem công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số Sho 63-5312).

Đồng thời, đối với xe kiểu ngồi để chân hai bên có bộ giảm xóc sau được bố trí ở phía trước bánh sau, có yêu cầu là các xe này có thể được dựng ở trạng thái bánh sau được nâng lên khỏi mặt đất nhờ chân chống chính được bố trí gần với bánh sau. Tuy nhiên, có một vấn đề là bộ giảm xóc sau cản trở việc bố trí chân chống chính ở vị trí này.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên. Mục đích của sáng chế là đảm bảo được khoảng không để bố trí bộ giảm xóc sau trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, và cho phép xe kiểu ngồi để chân hai bên được dựng ở trạng thái mà bánh sau được nâng lên khỏi mặt đất nhờ chân chống chính.

Để giải quyết các vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: khung thân xe (10) bao gồm các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16) kéo dài về phía sau từ ống đầu (15), kéo dài xuống dưới ở phía sau cụm động lực (11), và đỡ bánh sau; và bộ giảm xóc sau (56) kéo dài về phía sau vượt quá khoảng không giữa các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16), trong đó các chi tiết ngang trên và dưới (27, 28) nối các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16) theo chiều trái-phải lần lượt được bố trí giữa các phần trên và giữa các phần dưới của các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16), đầu trên (56a) của bộ giảm xóc sau (56) được lắp vào chi tiết ngang trên (27), và chi tiết ngang dưới (28) được trang bị phần lắp cơ cấu liên kết (83) mà cơ cấu liên kết (57) được lắp vào đó để liên kết đầu dưới (56b) của bộ giảm xóc sau (56) và đòn lắc (13),

và giá lắp chân chống (39) kéo dài về phía sau từ chi tiết ngang dưới (28) bên dưới đầu dưới (56b) của bộ giảm xóc sau (56) và cơ cấu liên kết (57), và có đầu sau mà chân chống chính (78) được lắp vào đó.

Theo sáng chế, khung ngang dưới nối các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc được trang bị: phần lắp cơ cấu liên kết, mà cơ cấu liên kết được lắp vào đó, để liên kết bộ giảm xóc sau và đòn lắc; và giá lắp chân chống kéo dài về phía sau từ khung ngang dưới bên dưới đầu dưới của bộ giảm xóc sau và cơ cấu liên kết, và có đầu sau để lắp chân chống chính vào đó. Do vậy, việc lắp chân chống chính vào giá lắp chân chống kéo dài về phía sau từ khung ngang dưới khiến cho có thể dựng xe kiểu ngồi để chân hai bên ở trạng thái mà bánh sau được nâng lên khỏi mặt đất bằng cách đỡ xe kiểu ngồi để chân hai bên nhờ chân chống chính ở phía sau; và việc trang bị phần lắp cơ cấu liên kết và giá lắp chân chống cho khung ngang dưới khiến cho có thể đỡ phần lắp cơ cấu liên kết và giá lắp chân chống nhờ một kết cấu nhỏ gọn, và đảm bảo được khoảng không để bố trí bộ giảm xóc sau.

Ngoài ra, xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được tạo kết cấu sao cho phần lắp cơ cấu liên kết (83) được bố trí kéo dài về phía sau từ hai phần đầu của chi tiết ngang dưới (28), và giá lắp chân chống (39) được bố trí kéo dài về phía sau từ phần mặt dưới ở giữa của chi tiết ngang dưới (28).

Theo sáng chế, phần lắp cơ cấu liên kết được bố trí kéo dài về phía sau từ hai phần đầu của khung ngang dưới, và giá lắp chân chống được bố trí kéo dài về phía sau từ phần mặt dưới ở giữa của khung ngang dưới. Do vậy, độ cứng vững để đỡ của phần lắp cơ cấu liên kết có thể tăng mặc dù khoảng không giữa hai tấm lắp cơ cấu liên kết vẫn được đảm bảo. Ngoài ra, giá lắp chân chống được liên kết theo cách chắc chắn với khung ngang dưới bằng cách sử dụng khoảng không giữa hai tấm lắp cơ cấu liên kết. Hơn nữa, do phần lắp cơ cấu liên kết và giá lắp chân chống được bố trí phân cách với nhau, nên kết cấu của chúng có thể được đơn giản hoá, và chúng có thể được lắp ráp một cách dễ dàng.

Hơn nữa, xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được tạo kết cấu sao cho giá lắp chân chống (39) bao gồm các phần lắp chân chống chính (107) trên các đầu sau của các phần đòn (99L, 99R) kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ chi tiết ngang dưới (28), trục quay (108) của chân chống chính (78) được

lắp giữa các phần lắp chân chống chính bên trái và bên phải (107), và trục quay (108) hướng về phía mặt dưới của phần lắp (82) mà ở đó đầu dưới (56b) của bộ giảm xóc sau (56) được lắp vào cơ cấu liên kết (57).

Theo sáng chế, giá lắp chân chống bao gồm các phần lắp chân chống chính trên các đầu sau của các phần đòn kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ khung ngang dưới; trục quay của chân chống chính được lắp giữa các phần lắp chân chống chính bên trái và bên phải; và trục quay hướng về phía mặt dưới của phần lắp mà ở đó đầu dưới của bộ giảm xóc sau được lắp vào cơ cấu liên kết. Do vậy, phần lắp mà trên đó phần dưới của bộ giảm xóc sau được lắp vào cơ cấu liên kết có thể được bảo vệ nhờ sử dụng trục quay của chân chống chính mà hướng về phía mặt dưới của phần lắp.

Hơn nữa, xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được tạo kết cấu sao cho giá lắp chân chống (39) bao gồm tám gia cường (101) nổi, theo chiều trái-phải, các phần đòn (99L, 99R) kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ chi tiết ngang dưới (28), và tám gia cường (101) kéo dài về phía sau, và tạo ra phần chặn chân chống (115) dùng cho chân chống chính (78) khi sử dụng.

Theo sáng chế, giá lắp chân chống bao gồm tám gia cường nổi, theo chiều trái-phải, các phần đòn kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ khung ngang dưới; và tám gia cường kéo dài về phía sau, và tạo thành các phần chặn chân chống dùng cho chân chống chính khi sử dụng. Do vậy, giá lắp chân chống có thể được gia cường bởi tám gia cường, và chân chống chính có thể được tiếp nhận bởi các phần chặn chân chống của tám gia cường này. Việc sử dụng một bộ phận dùng cho hai mục đích cho phép làm giảm trọng lượng.

Hơn nữa, xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế được tạo kết cấu sao cho chiều rộng (W1) giữa các phần đòn bên trái và bên phải (99L, 99R) của giá lắp chân chống (39) và chiều rộng (W2) giữa các phần đòn bên trái và bên phải (86) của cơ cấu liên kết (57) nối với chi tiết ngang dưới (28) được tạo ra bằng nhau.

Theo sáng chế, chiều rộng giữa các phần đòn bên trái và bên phải của giá lắp chân chống và chiều rộng giữa các phần đòn bên trái và bên phải của cơ cấu liên kết nối với khung ngang dưới được tạo ra bằng nhau. Do vậy, khoảng không giữa các

phần đòn bên trái và bên phải của giá lắp chân chống, cũng như giữa các phần đòn bên trái và bên phải của cơ cấu liên kết có thể được sử dụng làm khoảng trống để bố trí bộ giảm xóc sau. Do vậy, kết cấu xung quanh bộ giảm xóc sau có thể được làm nhỏ gọn, và khoảng hành trình của bộ giảm xóc sau có thể được đảm bảo đủ lớn.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo sáng chế có thể được dựng ở trạng thái bánh sau được nâng lên khỏi mặt đất nhờ chân chống chính, và khiến cho khoảng không để bố trí bộ giảm xóc sau được đảm bảo.

Ngoài ra, độ cứng vững để đỡ của phần lắp cơ cấu liên kết có thể gia tăng, và giá lắp chân chống được liên kết theo cách chắc chắn với khung ngang dưới.

Hơn nữa, phần lắp của cơ cấu liên kết có thể được bảo vệ nhờ sử dụng trục quay của chân chống chính.

Hơn nữa, giá lắp chân chống có thể được gia cường bởi tấm gia cường, và chân chống chính có thể được tiếp nhận bởi các phần chặn chân chống. Việc sử dụng một bộ phận dùng cho hai mục đích cho phép làm giảm trọng lượng.

Ngoài ra, kết cấu xung quanh bộ giảm xóc sau có thể được tạo ra có kích thước nhỏ gọn, và khoảng hành trình của bộ giảm xóc sau có thể được đảm bảo đủ lớn.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của khung thân xe.

Fig.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy có một phần của xe máy này đã được cắt bỏ.

Fig.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái của cơ cấu liên kết, chân chống chính và vùng xung quanh chúng.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt của xe máy được thể hiện trên Fig.4 mà được cắt ở vị trí bên trái của cơ cấu liên kết.

Fig.6 là hình vẽ thể hiện cơ cấu liên kết và vùng xung quanh nó khi nhìn từ dưới lên.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII được thể hiện trên Fig.4.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện giá lắp chân chống và vùng xung quanh nó khi nhìn từ dưới lên.

Fig.9 là hình chiếu cạnh từ bên trái của giá lắp chân chống.

Fig.10 là hình vẽ thể hiện chân chống chính khi nhìn từ phía sau.

Fig.11 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu bên trong của tấm ốp bên phía trước.

Fig.12 là hình vẽ mặt cắt của tấm ốp bên phía trước được cắt theo đường XII-XII được thể hiện trên Fig.1.

Fig.13 là hình vẽ phối cảnh thể hiện cang bảo vệ phía phần sau bên trái và vùng xung quanh nó khi nhìn từ phía trước bên trái.

Fig.14 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện kết cấu của đèn quay và vùng xung quanh nó.

Fig.15 là hình vẽ mặt cắt của phần đầu nối cáp điện và tấm ốp chống thấm nước.

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

Xe theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Cần phải nhận thấy rằng các từ chỉ hướng như phía trên, phía dưới, phía trước, phía sau, bên trái và bên phải trong phần mô tả dưới đây là các hướng khi nhìn từ phía người lái xe đang ngồi trên xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1 theo phương án này của sáng chế.

Xe máy 1 là xe mà trong đó: động cơ 11 là cụm động lực được đỡ bởi khung thân xe 10; chạc trước 12 để đỡ bánh trước 2 được đỡ theo cách lái được bởi đầu trước của khung thân xe 10; và đòn lắc 13 để đỡ bánh sau 3 được bố trí trên phần sau của khung thân xe 10. Xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên có yên xe 14, mà người đi xe ngồi theo cách để chân hai bên yên xe này, được bố trí bên trên phần sau của khung thân xe 10.

Fig.2 là hình vẽ phối cảnh của khung thân xe 10.

Khung thân xe 10 bao gồm: ống đầu 15 đỡ lái được chạc trước 12 trên đầu trước của khung thân xe 10; hai phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải 16, 16 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ phần trên của ống đầu 15; hai phần khung dưới bên trái và bên phải 17, 17 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ phần dưới của ống đầu 15; và hai phần khung yên xe bên trái và bên phải 18, 18 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ các phần sau của các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc 16, 16 đến phần đầu sau của xe.

Các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc 16, 16 bao gồm: các khung chính 19, 19 kéo dài về phía sau và xuống phía dưới từ ống đầu 15; và các khung chốt xoay 20, 20 kéo dài xuống dưới từ các đầu sau của các khung chính 19, 19.

Các phần khung yên xe 18, 18 bao gồm: các khung yên xe trên 21, 21 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ các phần đầu sau của các khung chính 19, 19; và các khung yên xe dưới 22, 22 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ các phần sau của các phần trên của các khung chốt xoay 20, 20, và được liên kết với các phần đầu sau của các khung yên xe trên 21, 21.

Khung thân xe 10 bao gồm: các phần khung giàn trước 23, 23 mà mỗi phần khung này bao gồm các ống đỡ nối khung chính 19 và phần khung 17 ở mỗi phía bên trái và bên phải; và các phần khung giàn sau 24, 24 mà mỗi phần khung này bao gồm các ống đỡ nối khung yên xe trên 21 và khung yên xe dưới 22 ở mỗi phía bên trái và bên phải.

Khung thân xe 10 còn bao gồm: khung ngang trên phần trên phía trước 25 nối, theo chiều trái-phải, các phần trước của các khung chính 19, 19; khung ngang trên phần dưới phía trước 26 nối, theo chiều trái-phải, các phần khung dưới 17, 17; khung ngang trên 27 (còn được gọi là chi tiết ngang trên) nối, theo chiều trái-phải, các phần trên của các khung chốt xoay 20, 20; khung ngang dưới 28 (còn được gọi là chi tiết ngang dưới) nối, theo chiều trái-phải, các phần đầu dưới của các khung chốt xoay 20, 20; khung ngang trên phần sau 29 nối, theo chiều trái-phải, các phần giữa theo chiều trước-sau của các khung yên xe trên 21, 21; và khung ngang trên đầu sau 30 nối, theo chiều trái-phải, các đầu sau của các khung yên xe trên 21, 21.

Giá treo động cơ phía trước 31 để đỡ phần dưới phía trước của động cơ 11 được nối với các đầu dưới của các phần khung dưới 17, 17. Giá treo động cơ trên phần sau 32 để đỡ phần sau của động cơ 11 được bố trí trên mặt trước của khung ngang trên 27. Giá treo động cơ trên phần dưới phía sau 33 (xem Fig.3) để đỡ phần dưới phía sau của động cơ 11 được bố trí trên mặt trước của khung ngang dưới 28.

Các giá đỡ càng bảo vệ 35, 35 được bố trí trên mặt ngoài của phần giữa theo phương thẳng đứng của các phần khung dưới 17, 17. Các giá đỡ càng bảo vệ 36, 36 được bố trí trên mặt ngoài của các phần sau của các khung chính 19, 19. Các giá đỡ càng bảo vệ 37, 37 được bố trí trên mặt ngoài của các phần trước của các khung yên xe dưới 22, 22.

Giá đỡ chân chống bên 38 được bố trí trên đầu dưới của khung chốt xoay 20 ở bên trái (còn được gọi là ở một phía bên). Giá lắp chân chống 39 kéo dài về phía sau được bố trí trên khung ngang dưới 28.

Hai giá đỡ yên xe bên trái và bên phải 40, 40 kéo dài lên trên từ các mặt trên của các khung yên xe trên 21, 21 được bố trí trên các phần sau của các khung yên xe trên 21, 21. Hai giá đỡ phần đầu sau bên trái và bên phải 41, 41, được tạo ra trên các mặt trên của các khung yên xe trên 21, 21, được bố trí ở phía sau các giá đỡ yên xe 40, 40.

Fig.3 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1 mà một phần của xe máy 1 này được thể hiện dưới dạng mặt cắt.

Theo các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig. 3, chạc trước 12 được đỡ nhờ sự trợ giúp của trục lái được đỡ quay được bởi ống đầu 15. Bánh trước 2 được đỡ quay được bởi phần đầu dưới của chạc trước 12. Tay lái 42, được vận hành bởi người lái xe, được lắp vào đầu trên của chạc trước 12.

Động cơ 11 bao gồm: hộp trục khuỷu 43 chứa trục khuỷu nằm kéo dài theo chiều rộng xe; và cụm xi lanh 44 kéo dài lên trên từ mặt trên ở phần trước của hộp trục khuỷu 43. Bộ truyền động (không được minh họa trên hình vẽ) được bố trí theo cách liên khối trong phần sau ở bên trong hộp trục khuỷu 43.

Cụm xi lanh 44 bao gồm: xi lanh 44a chứa pit tông; và đầu xi lanh 44b. Đường trục 44c của cụm xi lanh 44 nằm hơi nghiêng về phía trước so với đường thẳng đứng.

Động cơ 11 được đỡ bởi khung thân xe 10 nhờ sự trợ giúp của giá treo động cơ phía trước 31, giá treo động cơ trên phần sau 32, và giá treo động cơ trên phần dưới phía sau 33.

Cơ cấu nạp của động cơ 11 bao gồm: hộp bộ lọc không khí 45 ở phía sau cụm xi lanh 44; và thân van tiết lưu 46 được nối với phần đầu trước của hộp bộ lọc không khí 45, và được tạo kết cấu để điều chỉnh lượng không khí cần được cấp vào động cơ 11. Đầu trước của thân van tiết lưu 46 được nối với cửa nạp trên mặt sau của đầu xi lanh 44b. Hộp bộ lọc không khí 45 được bố trí bên trên khung ngang trên 27, và ở phía trước yên xe 14. Phần sau của hộp bộ lọc không khí 45 được bố trí giữa các phần trước của các khung yên xe trên 21, 21.

Ống xả 47 của động cơ 11 được dẫn xuống phía dưới từ cửa xả trên mặt trước của đầu xi lanh 44b, và kéo dài về phía sau bên dưới động cơ 11, đồng thời được nối với bộ giảm thanh 48 được bố trí ở phía bên phải bánh sau 3.

Bộ tản nhiệt 49 mà nước làm mát dùng cho động cơ 11 luân chuyển qua đó được bố trí ở phía trước đầu xi lanh 44b, và được đỡ bởi các phần khung dưới 17, 17.

Bình nhiên liệu 50 được bố trí ở phía trước yên xe 14, và bên trên các khung chính 19, 19. Hộp bộ lọc không khí 45 được bố trí bên dưới phần sau của bình nhiên liệu 50.

Yên xe 14 được bố trí bên trên các phần trước của các khung yên xe trên 21, 21, và được đỡ bởi các khung yên xe trên 21, 21. Ấc quy 51 được bố trí ở bên dưới yên xe 14.

Trục chốt xoay 52 nối các khung chốt xoay 20, 20 theo chiều trái-phải được lồng xuyên qua phần giữa theo phương thẳng đứng trên các phần trước của các khung chốt xoay 20, 20. Đòn lắc 13 có phần đầu trước của nó được đỡ bởi trục chốt xoay 52, và có khả năng lắc theo phương thẳng đứng xung quanh trục chốt xoay 52.

Đòn lắc 13 bao gồm: hai phần đòn bên trái và bên phải 53, 53 kéo dài từ các khung chốt xoay 20, 20 về các phía bên trái và bên phải của bánh sau 3; phần đỡ xoay được 54 được đỡ quay được bởi trục chốt xoay 52; và thanh ngang đòn lắc 55 nối, theo chiều trái-phải, các phần đòn 53, 53 trên phần sau của phần đỡ xoay được 54. Phần đỡ xoay được 54 được bố trí giữa các khung đỡ chốt xoay bên trái và bên phải

20, 20.

Bánh sau 3 được đỡ quay được bởi trục 3a treo giữa các phần đầu sau của các phần đòn 53, 53. Động lực đầu ra từ động cơ 11 được truyền đến bánh sau 3 nhờ xích 58 treo giữa trục đầu ra (không được minh hoạ trên hình vẽ) của bộ truyền động và bánh sau 3. Xích 58 đi qua bên trên và bên dưới phần đòn bên trái 53.

Đòn lắc 13 được treo trên khung thân xe 10 nhờ sự trợ giúp của bộ giảm xóc sau hình trụ 56. Bộ giảm xóc sau 56 được bố trí trên phần giữa theo chiều rộng xe giữa các khung chốt xoay 20, 20. Phần đầu trên 56a của bộ giảm xóc sau 56 được đỡ quay được bởi khung ngang trên 27. Bộ giảm xóc sau 56 kéo dài xuống phía dưới đồng thời đi qua giữa các phần đòn 53, 53 cũng như giữa phần đỡ xoay được 54 và thanh ngang đòn lắc 55. Phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 được bố trí bên dưới đòn lắc 13.

Phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 được nối với cơ cấu liên kết 57 để liên kết thanh ngang đòn lắc 55 với khung ngang dưới 28.

Tấm ốp thân xe của xe máy 1 bao gồm: tấm ốp trước 60 để che phần trên của chạc trước 12 từ phía trên; hai tấm ốp bên phía trước bên trái và bên phải 61 để che phần đầu trước của khung thân xe 10, cũng như các phần trước của động cơ 11 và bình nhiên liệu 50, từ các phía bên (mặc dù tấm ốp bên phía trước bên phải 61 không được minh hoạ trên hình vẽ); hai tấm ốp giữa bên trái và bên phải 62 để che vùng nằm bên dưới phần sau của bình nhiên liệu 50 và vùng nằm bên dưới yên xe 14 từ các phía bên (mặc dù tấm ốp giữa bên phải 62 không được minh hoạ trên hình vẽ); tấm ốp gầm xe 63 để che động cơ 11 từ phía dưới; tấm ốp sau 64 để che các phần sau của các phần khung yên xe 18, 18 từ các phía bên; và tấm ốp yên xe đơn 65 để che các phần sau của các phần khung yên xe 18, 18 từ phía trên. Đền đuôi 79 được bố trí trên đầu sau của tấm ốp sau 64.

Chấn bần trước 66 được lắp cố định vào chạc trước 12. Chấn bần sau 67 để che bánh sau 3 từ phía trên được bố trí bên dưới tấm ốp sau 64. Tấm ốp bánh sau 68 để che phần trên phía trước của bánh sau 3 được lắp vào đòn lắc 13.

Hai hộp bên 69 ở bên trái và bên phải có khả năng chứa các vật dụng được bố trí ở các phía bên trái và bên phải tấm ốp sau 64. Hộp tài liệu 70 có khả năng chứa các

vật dụng như các tài liệu được bố trí bên trên tấm ốp yên xe đơn 65. Ngoài ra, đèn quay 71 được bố trí ở phía bên phải phần đầu sau của xe máy 1.

Hai càng bảo vệ phía phần sau bên trái và bên phải 72 nhô ra phía ngoài và phía bên từ khung thân xe 10 được bố trí ở phía trước các hộp bên 69. Hai càng bảo vệ phía đầu sau bên trái và bên phải 73 nhô ra phía ngoài và phía bên từ khung thân xe 10 được bố trí ở phía sau các hộp bên 69. Hơn nữa, hai càng bảo vệ trước bên trái và bên phải 74 nhô ra phía ngoài và phía bên được bố trí ở các phía bên của cụm xi lanh 44 và các phần khung dưới 17, 17.

Hai bậc để chân bên trái và bên phải 75 mà người đi xe đặt bàn chân của mình lên đó được bố trí ở phía sau các phần dưới của các khung chốt xoay 20, 20. Cần sang số 76 được bố trí ở phía trước bậc để chân bên trái 75.

Chân chống bên 77 để dựng xe máy 1 ở trạng thái nghiêng sang bên trái được lắp vào giá đỡ chân chống bên 38. Chân chống chính 78 để dựng xe máy 1 ở trạng thái đứng thẳng được lắp vào giá lắp chân chống 39.

Fig.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện cơ cấu liên kết 57, chân chống chính 78 và vùng xung quanh chúng.

Cơ cấu liên kết 57 được bố trí trên phần sau của khung ngang dưới 28 và ở phía trước bánh sau 3, cũng như bên dưới đòn lắc 13 và bên trên giá lắp chân chống 39. Ngoài ra, cơ cấu liên kết 57 và bộ giảm xóc sau 56 được bố trí ở giữa theo chiều rộng xe.

Cơ cấu liên kết 57 bao gồm: chi tiết liên kết thứ nhất 81 nối với khung thân xe 10 nhờ sự trợ giúp của khung ngang dưới 28; và chi tiết liên kết thứ hai 82 (còn được gọi là phần lắp mà trên đó phần đầu dưới của bộ giảm xóc sau được lắp vào cơ cấu liên kết) nối với chi tiết liên kết thứ nhất 81, phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56, và đòn lắc 13.

Việc trang bị cơ cấu liên kết 57 khiến cho khoảng hành trình của bộ giảm xóc sau 56 tương đối với khoảng lắc của đòn lắc 13 tăng theo đường cong bậc hai. Điều này làm tăng khả năng hấp thụ va đập của bộ giảm xóc sau 56, và khiến cho có thể tạo ra bộ giảm xóc sau 56 có kích thước nhỏ gọn.

Khung ngang dưới 28 có phần lắp cơ cấu liên kết 83 mà đầu trước của chi tiết liên kết thứ nhất 81 được nối vào đó. Thanh ngang đòn lắc 55 của đòn lắc 13 có phần lắp cơ cấu liên kết phía đòn lắc 84 mà đầu trên của chi tiết liên kết thứ hai 82 được nối vào đó.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt của xe máy 1 được thể hiện trên Fig.4 mà được cắt ở vị trí bên trái của cơ cấu liên kết 57. Fig.6 là hình vẽ thể hiện cơ cấu liên kết 57 và vùng xung quanh nó khi nhìn từ dưới lên. Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo đường VII-VII được thể hiện trên Fig.4. Theo cách thể hiện này, Fig.6 minh họa cơ cấu liên kết 57 và vùng xung quanh nó ở trạng thái mà chân chống chính 78 đã được tháo ra. Ngoài ra, Fig.7 không thể hiện bánh trước 2.

Theo các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.7, phần lắp cơ cấu liên kết 83 bao gồm hai tấm lắp cơ cấu liên kết bên trái và bên phải 83a, 83a kéo dài về phía sau từ hai phần đầu của khung ngang dưới 28 theo chiều rộng xe. Mỗi tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a là một tấm mà nằm trải dài theo chiều trước-sau, và được bố trí với chiều dày tấm của nó hướng theo chiều rộng xe. Các tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a được đưa vào tiếp xúc với khung ngang dưới hình ống 28 có mặt cắt ngang gần như hình tròn, và được hàn và liên kết với mặt sau của khung ngang dưới 28. Do các tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a được bố trí trên hai phần đầu của khung ngang dưới 28 theo chiều rộng xe, các tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a được bố trí gần với các mặt trong của các phần đầu dưới của khung đỡ chốt xoay bên trái và bên phải 20, 20.

Chi tiết liên kết thứ nhất 81 bao gồm: phần nối phía đầu trước hình trụ 85 kéo dài theo chiều rộng xe; và các đòn liên kết 86, 86 (còn được gọi là các phần đòn bên trái và bên phải của cơ cấu liên kết) lần lượt kéo dài về phía sau từ hai phần đầu bên trái và bên phải của phần nối phía đầu trước 85.

Phần nối phía đầu trước 85 được bố trí giữa các tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a, và được nối với phần lắp cơ cấu liên kết 83 nhờ trục nối phía khung xe 85a đi xuyên qua các tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a và phần nối phía đầu trước 85.

Các đòn liên kết 86, 86 là các tấm kéo dài về phía sau gần như song song với các tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a, và được liên kết liền khối với phần nối phía đầu trước 85. Các đòn liên kết 86, 86 được bố trí ở phía trong các tấm lắp cơ cấu liên kết

83a, 83a theo chiều rộng xe. Các đòn liên kết 86, 86 kéo dài về phía sau gần như theo phương nằm ngang, và các phần đầu sau của các đòn liên kết 86, 86 được bố trí bên dưới thanh ngang đòn lắc 55. Các phần nối phía đầu sau 87, 87, nối với chi tiết liên kết thứ hai 82, được bố trí trên các phần đầu sau của các đòn liên kết 86, 86. Chi tiết liên kết thứ nhất 81 có thể lắc được theo phương thẳng đứng quanh trục nối phía khung xe 85a.

Phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 được bố trí giữa các đòn liên kết bên trái và bên phải 86, 86 theo chiều rộng xe, và được bố trí giữa phần nối phía đầu trước 85 và các phần nối phía đầu sau 87 theo chiều trước-sau. Phần đầu dưới 56b bao gồm hai tấm lắp phía đầu dưới bên trái và bên phải 88, 88 kéo dài xuống dưới đồng thời nằm cách nhau theo chiều rộng xe.

Phần lắp cơ cấu liên kết phía đòn lắc 84 bao gồm hai tấm lắp phía đòn lắc bên trái và bên phải 89, 89 kéo dài xuống dưới đồng thời nằm cách nhau theo chiều rộng xe.

Chi tiết liên kết thứ hai 82 bao gồm: phần nối phía bộ giảm xóc 90 để nối với phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56; phần nối phía đòn liên kết 91 để nối với các phần nối phía đầu sau 87, 87 của các đòn liên kết 86, 86; phần nối phía đòn lắc 92 để nối với phần lắp cơ cấu liên kết phía đòn lắc 84 của đòn lắc 13; và thân nối 93 để nối liền khối phần nối phía bộ giảm xóc 90, phần nối phía đòn liên kết 91 và phần nối phía đòn lắc 92.

Thân nối 93 là hai tấm mà trên hình chiếu cạnh có hình dạng gần như hình tam giác, và được bố trí nằm cách nhau theo chiều rộng xe. Phần nối phía bộ giảm xóc 90, phần nối phía đòn liên kết 91 và phần nối phía đòn lắc 92 được bố trí đi xuyên qua thân nối 93 theo chiều rộng xe, và được hàn và liên kết với thân nối 93 này.

Phần nối phía bộ giảm xóc 90 là một chi tiết hình trụ kéo dài theo chiều rộng xe, và được bố trí giữa các tấm lắp phía đầu dưới 88, 88 của bộ giảm xóc sau 56. Phần nối phía bộ giảm xóc 90 được nối với phần đầu dưới 56b nhờ trục nối phía bộ giảm xóc 94 đi xuyên qua các tấm lắp phía đầu dưới 88, 88 và phần nối phía bộ giảm xóc 90. Phần nối phía bộ giảm xóc 90 có thể quay được tương đối với phần đầu dưới 56b.

Phần nối phía đòn liên kết 91 là một chi tiết hình trụ kéo dài theo chiều rộng

xe, và được bố trí giữa các phần nối phía đầu sau bên trái và bên phải 87, 87 của các đòn liên kết 86, 86, đồng thời được bố trí trên phần sau của phần nối phía bộ giảm xóc 90. Phần nối phía đòn liên kết 91 được nối với các phần nối phía đầu sau 87, 87 nhờ trục nối phía đòn liên kết 95 đi xuyên qua các phần nối phía đầu sau 87, 87 và phần nối phía đòn liên kết 91. Phần nối phía đòn liên kết 91 có thể quay được tương đối với các phần nối phía đầu sau 87, 87.

Phần nối phía đòn lắc 92 là một chi tiết hình trụ kéo dài theo chiều rộng xe, và được bố trí giữa các tấm lắp phía đòn lắc bên trái và bên phải 89, 89, đồng thời được bố trí bên trên phần nối phía đòn liên kết 91. Phần nối phía đòn lắc 92 được nối với phần lắp cơ cấu liên kết phía đòn lắc 84 nhờ trục nối phía đòn lắc 96 đi xuyên qua các tấm lắp phía đòn lắc 89, 89 và phần nối phía đòn lắc 92. Phần nối phía đòn lắc 92 có thể quay được tương đối với phần lắp cơ cấu liên kết phía đòn lắc 84.

Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện giá lắp chân chống 39 và vùng xung quanh nó khi nhìn từ dưới lên. Fig.9 là hình chiếu cạnh từ bên trái của giá lắp chân chống 39.

Theo các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.9, giá lắp chân chống 39 bao gồm: phần tấm định vị 98 kéo dài dọc theo mặt dưới của khung ngang dưới 28 theo chiều rộng xe; hai phần đòn bên trái và bên phải 99L, 99R kéo dài về phía sau từ hai phần đầu trên mặt dưới của phần tấm định vị 98 theo chiều rộng xe; phần thành trước 100 để nối, theo chiều rộng xe, các đầu trước của các phần đòn 99L, 99R; và tấm gia cường 101 để nối, theo chiều trái-phải, các phần đòn 99L, 99R.

Trên hình chiếu cạnh, phần tấm định vị 98 có hình dạng như một cung tròn, kéo dài dọc theo mặt dưới của khung ngang dưới 28. Phần tấm định vị 98 được hàn và được lắp cố định vào khung ngang dưới 28 ở trạng thái mà mặt trên của phần tấm định vị 98 tiếp xúc với mặt dưới của khung ngang dưới 28. Phần tấm định vị 98 được bố trí trên mặt dưới của khung ngang dưới 28, và kéo dài gần như trên toàn bộ khoảng cách giữa các tấm lắp cơ cấu liên kết bên trái và bên phải 83a, 83a. Giá lắp chân chống 39 được đỡ theo cách nhô ra bởi khung ngang dưới 28 nhờ sự trợ giúp của phần tấm định vị 98 trên đầu trước của giá lắp chân chống 39.

Phần thành trước 100 và các phần đòn 99L, 99R được tạo liền khối bằng cách uốn một tấm vật liệu thành hình dạng gần như hình chữ U khi nhìn từ dưới lên.

Phần thành trước 100 kéo dài xuống phía dưới từ phần mép trước của phần tấm định vị 98. Các mép trên của các phần đầu trước của các phần đòn 99L, 99R có các phần tiếp xúc mà lần lượt uốn cong theo hình dạng của mặt dưới của phần tấm định vị 98. Các phần đòn 99L, 99R lần lượt được liên kết với phần tấm định vị 98 nhờ các mối hàn 102 kéo dài dọc theo các phần tiếp xúc.

Các phần đòn 99L, 99R bao gồm: các phần đòn trước 103, 103 được bố trí theo cách mà khoảng giữa các phần đòn trước 103, 103 này mở rộng dần theo chiều rộng xe về phía sau trên hình vẽ nhìn từ phía dưới; và các phần đòn sau 104, 104 kéo dài về phía sau theo cách song song với nhau từ các đầu sau của các phần đòn trước 103, 103.

Trên hình chiếu cạnh, các phần trước của các phần đòn 99L, 99R kéo dài về phía sau và xuống phía dưới đồng thời tránh khỏi phần đầu trước của chi tiết liên kết thứ nhất 81, và các phần sau của các phần đòn 99L, 99R kéo dài về phía sau bên dưới chi tiết liên kết thứ nhất 81, chi tiết liên kết thứ hai 82, và phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56.

Các phần trước của các phần đòn 99L, 99R có các mép dưới phía trước 105, 105 mà nghiêng xuống phía dưới theo cách kéo dài về phía sau và xuống phía dưới. Các phần sau của các phần đòn 99L, 99R có các mép dưới phía sau 106, 106 mà nghiêng lên phía trên theo cách kéo dài về phía sau và lên phía trên.

Các đầu sau của các phần đòn 99L, 99R được bố trí bên dưới phần nổi phía bộ giảm xóc 90 của chi tiết liên kết thứ hai 82. Các phần lắp chân chống chính 107, 107 mà chân chống chính 78 được lắp vào đó được tạo ra trên các đầu sau của các phần đòn 99L, 99R. Các phần lắp chân chống chính 107, 107 là các lỗ đi xuyên qua các phần đòn 99L, 99R. Trục quay 108 của chân chống chính 78 được lồng xuyên qua các phần lắp chân chống chính 107, 107.

Trên phần đòn bên trái 99L, phần lỗ ren 109 (xem Fig.9) được tạo ra ở phía trước phần lắp chân chống chính 107. Hơn thế nữa, trên phần đòn bên trái 99L, lỗ lắp 110 được tạo ra bên trên phần lỗ ren 109. Hơn nữa, lỗ rỗng 111 được tạo ra trên phần giữa theo chiều trước-sau của mỗi phần đòn bên trái và bên phải 99L, 99R.

Tấm gia cường 101 là một chi tiết liên khối bao gồm: phần thành sau 112 kéo

dài theo phương thẳng đứng trên phần sau của phần thành trước 100, và nối các phần tròn 99L, 99R theo chiều trái-phải; phần thành đáy phía trước 113 uốn cong về phía sau và xuống phía dưới trên đầu dưới của phần thành sau 112, và nối các mép dưới phía trước 105, 105 đồng thời kéo dài dọc theo các mép dưới phía trước 105, 105; phần thành đáy phía sau 114 uốn cong về phía sau và lên phía trên trên đầu sau của phần thành đáy phía trước 113, và nối các mép dưới phía sau 106, 106 đồng thời kéo dài dọc theo các mép dưới phía sau 106, 106; và hai phần chặn chân chống bên trái và bên phải 115, 115 nhô ra ra phía ngoài vượt quá các phần tròn 99L, 99R theo chiều rộng xe từ phần đầu sau của phần thành đáy phía sau 114. Mép trên của phần thành sau 112 được hàn vào mặt dưới của phần sau của phần tấm định vị 98.

Chi tiết hơn, như được thể hiện trên Fig.5 và Fig.9, phần thành đáy phía sau 114 của tấm gia cường 101 được bố trí với các mặt trên 115a, 115a của các phần chặn chân chống 115, 115 tiếp xúc với các mặt dưới của các mép dưới phía sau 106, 106. Trên hình chiếu cạnh, phần thành đáy phía sau 114 được bố trí với mặt trên của phần thành đáy phía sau 114 nằm gần như trùng với các mặt dưới của các mép dưới phía sau 106, 106, và mặt dưới 114a của phần thành đáy phía sau 114 nhô xuống phía dưới vượt quá các mặt dưới của các mép dưới phía sau 106, 106 một lượng bằng chiều dày tấm của phần thành đáy phía sau 114. Các mặt bên ở bên trái và bên phải của phần thành đáy phía sau 114 được hàn vào các mặt dưới của các mép dưới phía sau 106, 106.

Trên hình chiếu cạnh, các phần chặn chân chống 115, 115 nghiêng về phía sau và lên phía trên. Ngoài ra, các phần chặn chân chống 115, 115 được bố trí ở phía trước các phần lắp chân chống chính 107, 107, phần lỗ ren 109, và trục quay 108.

Phần thành đáy phía trước 113 có lỗ thông 116 xuyên theo phương thẳng đứng qua phần thành đáy phía trước 113. Phần thành đáy phía sau 114 có lỗ thông 117 xuyên theo phương thẳng đứng qua phần thành đáy phía sau 114. Nước và các thứ tương tự mà lọt vào trong giá lắp chân chống 39 có thể được thoát ra qua lỗ thông 116 và lỗ thông 117.

Như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, các phần tròn 99L, 99R của giá lắp chân chống 39 được bố trí bên dưới các đòn liên kết 86, 86 của chi tiết liên kết thứ nhất 81; chiều rộng W1 giữa các phần tròn sau 104, 104 của các phần tròn 99L, 99R theo chiều

rộng xe và chiều rộng W2 giữa các đòn liên kết 86, 86 theo chiều rộng xe là bằng nhau; và trên hình vẽ nhìn từ phía dưới, các phần đòn sau 104, 104 và các đòn liên kết 86, 86 được bố trí nằm gối chồng lên nhau theo phương thẳng đứng. Vì các lý do này, trong khi bộ giảm xóc sau 56 bị nhún theo phương thẳng đứng, phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 được bố trí giữa các đòn liên kết 86, 86 cũng có khả năng lọt vào khoảng không giữa các phần đòn sau 104, 104. Nhờ đó, ngay cả trong kết cấu mà trong đó giá lắp chân chống 39 được bố trí bên dưới chi tiết liên kết thứ nhất 81, khoảng không để bố trí bộ giảm xóc sau 56 có thể được đảm bảo đủ lớn.

Về khía cạnh này, chiều rộng W1 và chiều rộng W2 bằng nhau có nghĩa là chiều rộng W1 và chiều rộng W2 là bằng nhau đến mức mà các phần đòn sau 104, 104 nằm gối chồng lên các đòn liên kết 86, 86 trên hình vẽ nhìn từ phía dưới.

Fig.10 là hình vẽ thể hiện chân chống chính 78 nhìn từ phía sau.

Theo Fig.4, Fig.7, Fig.8 và Fig.10, chân chống chính 78 bao gồm: hai phần chân bên trái và bên phải 120, 120; chi tiết ngang ở giữa 121 nối, theo chiều rộng xe, phần giữa theo phương thẳng đứng của các phần chân 120, 120; phần trụ nối 122 có dạng hình trụ để nối, theo chiều rộng xe, các phần trên của các phần chân 120, 120; và phần bàn đạp dạng thanh 123 kéo dài về phía sau từ phần dưới của phần chân bên trái 120.

Các phần chân 120, 120 kéo dài theo phương thẳng đứng lên phía trên từ các đầu dưới của chúng là các bề mặt tiếp đất, sau đó kéo dài lên trên đồng thời uốn vào phía trong theo chiều rộng xe, và tiếp đó kéo dài gần như theo phương thẳng đứng đến các đầu trên của chúng. Nói cách khác, các phần chân 120, 120 được tạo ra theo cách mà chiều rộng giữa các phần đầu trên của chúng nhỏ hơn chiều rộng giữa các phần đầu dưới của chúng.

Các đầu trên của các phần chân 120, 120 được trang bị các tấm đỡ 124, 124. Các tấm đỡ 124, 124 là các tấm mà hình dạng bên ngoài của chúng lớn hơn đường kính của các đầu trên của các phần chân 120, 120.

Các phần giá đỡ dạng gân 125, 125 kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo các phần chân 120, 120 được bố trí trên các mặt sau của các phần trên của các phần chân 120, 120. Các phần giá đỡ 125, 125 kéo dài lên trên vượt quá các tấm đỡ 124,

124, và độ cao của phần nhô về phía sau của mỗi phần giá đỡ 125 tăng dần về phía đầu trên của nó. Phần trụ nổi 122 đi xuyên qua các đầu trên của các phần giá đỡ 125, 125 theo chiều rộng xe. Phần trụ nổi 122 được hàn ở các vị trí đi xuyên qua của chúng vào các phần giá đỡ 125, 125, và nối các phần chân 120, 120 theo chiều rộng xe.

Phần chân bên trái 120 có phần dưới bao gồm giá đỡ lò xo 126 nhô về phía sau. Trụ đỡ lò xo dưới 127 dạng bu lông kéo dài theo chiều rộng xe được lắp cố định vào giá đỡ lò xo 126. Trụ đỡ lò xo dưới 127 có phần rãnh 127a mà đầu dưới của lò xo 128 của chân chống chính 78 được gài vào đó.

Trụ đỡ lò xo trên 129 dạng bu lông (xem Fig.7) kéo dài theo chiều rộng xe được lắp cố định vào lỗ lắp 110 (xem Fig.9) của giá lắp chân chống 39. Trụ đỡ lò xo trên 129 có phần rãnh 129a mà đầu trên của lò xo 128 được gài vào đó.

Lò xo 128 được lắp ở trạng thái bị kéo căng giữa trụ đỡ lò xo trên 129 và trụ đỡ lò xo dưới 127, và đẩy chân chống chính 78 theo chiều mà chân chống chính 78 thu vào.

Chân chống chính 78 được lắp theo cách xoay được với giá lắp chân chống 39 bằng cách: đặt phần trụ nổi 122 vào giữa các phần lắp chân chống chính bên trái và bên phải 107, 107 của giá lắp chân chống 39; và lồng trục quay 108 xuyên qua các phần lắp chân chống chính 107, 107 và phần trụ nổi 122.

Trục quay 108 của chân chống chính 78 có đầu bên trái có tấm lắp 108a kéo dài về phía trước. Trục quay 108 được lắp cố định vào giá lắp chân chống 39 nhờ bu lông (không được minh họa trên hình vẽ) được lắp cố định vào phần lỗ ren 109 (xem Fig.9) đồng thời được lắp xuyên qua tấm lắp 108a.

Chân chống chính 78 có thể được đưa vào trạng thái thu vào được minh họa bởi các đường chấm gạch được thể hiện trên Fig.4 và trạng thái dựng xe (trạng thái đang sử dụng) được minh họa bởi các đường nét liền được thể hiện trên Fig.4.

Khi ở trạng thái thu vào, chân chống chính 78 bị đẩy bởi lò xo 128 vào trạng thái mà chân chống chính 78 quay về phía sau, và các phần chân 120, 120 kéo dài về phía sau gần như theo phương nằm ngang bên dưới cơ cấu liên kết 57. Khi ở trạng thái thu vào, trên hình chiếu cạnh, các tấm đỡ 124, 124 trên các đầu trước của các phần chân 120, 120 nghiêng về phía trước, và gần hơn về phía sau khi tiến về phía các đầu

dưới. Vì các lý do này, các tấm đỡ 124, 124 ít bị va đập vào các chướng ngại vật và những thứ tương tự trên mặt đường khi xe máy đang chạy.

Khi người đi xe hay một ai đó xoay chân chống chính 78 quanh trục quay 108 từ trạng thái thu vào bằng cách đạp lên phần bàn đạp 123, thì chân chống chính 78 được đưa vào trạng thái dựng xe. Ở trạng thái dựng xe, các phần chân 120, 120 dựng thẳng đứng đồng thời hơi nghiêng về phía sau so với phương thẳng đứng, các tấm đỡ 124, 124 trên các đầu trên của các phần chân 120, 120 được vào tiếp xúc với các phần chặn chân chống 115, 115 của giá lắp chân chống 39. Nói cách khác, trọng lượng của xe máy 1 khi đỡ xe được tiếp nhận bởi các phần chặn chân chống 115, 115 và các tấm đỡ 124, 124. Theo cách này, do các phần chặn chân chống 115, 115 của tấm gia cường 101 tạo thành mặt đáy của giá lắp chân chống 39 để tiếp nhận các tấm đỡ 124, 124, trọng lượng khi đỡ xe có thể được tiếp nhận bởi bề mặt có diện tích lớn.

Hơn nữa, trên hình vẽ nhìn từ phía dưới, các phần giữa theo chiều rộng xe của các tấm đỡ 124, 124 ở trạng thái dựng xe được đặt trên các mép dưới phía sau 106, 106 của các phần đòn 99L, 99R. Do vậy, trọng lượng khi đỡ xe có thể được tiếp nhận theo cách có hiệu quả bởi các mép dưới phía sau 106, 106.

Theo phương án này, giá lắp chân chống 39 kéo dài về phía sau từ khung ngang dưới 28 bên dưới cơ cấu liên kết 57, và phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56; và chân chống chính 78 được lắp vào các phần lắp chân chống chính 107, 107 trên đầu sau của giá lắp chân chống 39. Như vậy, mặc dù trong kết cấu mà trong đó bộ giảm xóc sau 56 được bố trí ở phía trước bánh sau 3, chân chống chính 78 có thể được bố trí gần với bánh sau 3 về phía sau xe do bộ giảm xóc sau 56 không cản trở việc bố trí chân chống chính 78. Giá lắp chân chống 39 kéo dài về phía sau đến mức mà trục quay 108 của chân chống chính 78 được bố trí ở phía sau đầu trước của chi tiết liên kết thứ hai 82, cụ thể hơn, đến mức mà trục quay 108 được bố trí ở phía sau trục nối phía bộ giảm xóc 94. Như vậy, xe máy 1 có thể được dựng ở trạng thái bánh sau 3 được nâng lên khỏi mặt đất. Ngoài ra, giá lắp chân chống 39, cùng với phần lắp cơ cấu liên kết 83, được bố trí trên khung ngang dưới 28. Do vậy, giá lắp chân chống 39 có thể được tạo ra có kết cấu nhỏ gọn do không cần phải trang bị một khung chuyên để đỡ giá lắp chân chống 39 trong vùng lân cận bộ giảm xóc sau 56; và do vậy, khoảng không để bố trí bộ giảm xóc sau 56 cũng có thể được đảm bảo. Việc dựng xe máy 1 ở

trạng thái bánh sau 3 được nâng lên khỏi mặt đất làm tăng mức độ dễ dàng của việc bảo dưỡng do việc dựng xe theo cách này cho phép kiểm tra và sửa chữa xích 58 và các bộ phận tương tự bằng cách quay bánh sau 3, và do việc dựng xe theo cách này cho phép dễ dàng lắp và tháo bộ giảm xóc sau 56 và các bộ phận tương tự.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.4, khi chân chống chính 78 được đặt ở trạng thái thu vào, phần đầu trước của bánh sau 3 nằm giữa các đầu sau của các phần chân 120, 120 của chân chống chính 78. Do vậy, xe máy 1 có thể được dựng ở trạng thái bánh sau 3 được nâng lên khỏi mặt đất mà vẫn đảm bảo được chiều dài của các phần chân 120, 120; và chân chống chính 78 có thể được thu vào ngay cả đối với kết cấu mà trong đó chân chống chính 78 được bố trí ở phía sau của xe máy 1.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.7, phần sau của giá lắp chân chống 39 kéo dài bên dưới bộ giảm xóc sau 56 và cơ cấu liên kết 57; và phần sau của giá lắp chân chống 39, và trục quay 108 che phần trước của chi tiết liên kết thứ nhất 81, phần nổi phía bộ giảm xóc 90, và phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 từ phía dưới. Do vậy, bộ giảm xóc sau 56 và cơ cấu liên kết 57 có thể được bảo vệ bởi giá lắp chân chống 39 và trục quay 108.

Ngoài ra, trục đỡ lò xo dưới 127 của chân chống chính 78 và trục đỡ lò xo trên 129 của giá lắp chân chống 39 đều có hình dạng giống như một bu lông, và có thể lắp tháo ra được. Do vậy, ngay cả khi các phần nổi của chúng với lò xo 128 bị mòn thì chỉ cần thay thế trục đỡ lò xo dưới 127 và trục đỡ lò xo trên 129 một cách dễ dàng.

Fig.11 là hình vẽ phối cảnh thể hiện kết cấu bên trong của một trong số các tấm ốp bên phía trước 61. Fig.12 là hình vẽ mặt cắt của tấm ốp bên phía trước 61 được cắt theo đường XII-XII được thể hiện trên Fig.1.

Như được thể hiện trên Fig.1, Fig.11 và Fig.12, tấm ốp bên phía trước 61 được tạo ra như một cụm chi tiết trong đó tấm ốp trong 140 được kết hợp với tấm ốp ngoài 141 để che tấm ốp trong 140 từ phía ngoài theo chiều rộng xe. Fig.11 thể hiện kết cấu bên trong của tấm ốp bên phía trước 61 ở trạng thái tấm ốp trong 140 được để lộ ra ngoài bằng cách tháo tấm ốp ngoài 141. Tấm ốp trong phía trước 142 được bố trí ở phía trước tấm ốp trong 140.

Tấm ốp bên phía trước 61 có phần trước có lỗ lắp càng bảo vệ 143 mở sang

phía bên, và có hình dạng gần giống hình chữ nhật. Tấm ốp bên phía trước 61 có lỗ thông gió 144 trên phần sau của lỗ lắp càng bảo vệ 143.

Phần đầu trên của càng bảo vệ trước 74 được lồng vào từ phía ngoài lỗ lắp càng bảo vệ 143, và được nối với giá đỡ càng bảo vệ 35. Phần sau của càng bảo vệ trước 74 được nối với giá đỡ càng bảo vệ 36.

Tấm ốp trong 140 có phần ốp đường dẫn không khí nạp 145 để che bộ tản nhiệt 49 và cụm xi lanh 44 từ phía bên. Phần ốp đường dẫn không khí nạp 145 bao gồm: miệng trong 143a tạo thành phần trong của lỗ lắp càng bảo vệ 143; và đường dẫn không khí nạp 146 kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe từ phần mép sau của miệng trong 143a. Lỗ thông khí 144 được tạo ra trên phần ốp đường dẫn không khí nạp 145, và được bố trí ở phía sau đường dẫn không khí nạp 146.

Tấm ốp ngoài 141 có phần gối chông 147 nằm gối chông lên phần ốp đường dẫn không khí nạp 145 từ phía ngoài. Miệng ngoài 143b tạo thành phần ngoài của lỗ lắp càng bảo vệ 143 được tạo ra trên phần gối chông 147. Lỗ lắp càng bảo vệ 143 được tạo ra bằng cách sắp thẳng hàng miệng trong 143a và miệng ngoài 143b với nhau.

Phần gối chông 147 của tấm ốp ngoài 141 được lắp theo cách tiếp xúc sát với phần mép theo chu vi của miệng trong 143a của tấm ốp trong 140. Một chi tiết làm kín được bố trí giữa phần mép theo chu vi của miệng trong 143a và phần mép theo chu vi của miệng ngoài 143b để gió thổi khi xe chạy không đi qua giữa chúng.

Không khí nóng xả ra từ bộ tản nhiệt 49 đi về phía sau nhờ gió thổi khi xe chạy của xe máy 1, đi qua phần bên trong tấm ốp trong 140, và được xả về phía sau qua lỗ thông khí 144 trong khi được dẫn bởi đường dẫn không khí nạp 146.

Theo phương án này, do phần mép theo chu vi của miệng trong 143a và phần mép theo chu vi của miệng ngoài 143b nằm tiếp xúc sát với nhau, không khí nóng từ bộ tản nhiệt 49 được ngăn không cho lọt vào trong khe hở giữa tấm ốp ngoài 141 và tấm ốp trong 140 qua miệng trong 143a.

Đồng thời, một kết cấu tùy ý khác, ví dụ, không dùng các càng bảo vệ trước 74 có thể được áp dụng cho xe máy 1. Theo kết cấu tùy ý khác này, tấm ốp ngoài (không được minh họa trên hình vẽ), có hình dạng giống như tấm ốp ngoài 141 nhưng không

có miệng ngoài 143b, được lắp vào tấm ốp trong 140. Cũng theo kết cấu tùy ý khác này, phần mép theo chu vi của miệng trong 143a nằm tiếp xúc sát với mặt trong của tấm ốp ngoài của kết cấu tùy ý khác này. Vì lý do này, không khí nóng từ bộ tản nhiệt 49 được ngăn không cho lọt vào trong khe hở giữa tấm ốp ngoài của kết cấu tùy ý khác và tấm ốp trong 140 qua miệng trong 143a. Nhờ đó, dòng không khí nóng từ bộ tản nhiệt 49 không khác biệt ở mức độ lớn giữa việc sử dụng tấm ốp ngoài 141 và việc sử dụng tấm ốp ngoài của kết cấu tùy ý khác, và không ảnh hưởng đến chức năng làm mát. Việc sử dụng tấm ốp trong 140 cho cả hai kết cấu khác nhau khiến cho có thể cải thiện được năng suất.

Fig.13 là hình vẽ phối cảnh của càng bảo vệ phía phần sau bên trái 72 và vùng xung quanh nó khi nhìn từ phía trước bên trái.

Càng bảo vệ phía phần sau 72 bao gồm: tấm lắp dạng tấm 150 được lắp vào giá đỡ càng bảo vệ 37; và thân chính càng bảo vệ 151 nhô ra phía ngoài và phía bên từ mặt ngoài của tấm lắp 150.

Tấm lắp 150 và thân chính càng bảo vệ 151 của càng bảo vệ phía phần sau bên trái và bên phải 72, 72 là các bộ phận giống nhau và có cùng hình dạng, và do vậy rất thuận tiện cho việc sản xuất.

Càng bảo vệ phía phần sau bên trái 72 bao gồm ống bảo vệ 152 có hình dạng giống như hình chữ U, và kéo dài về phía trước và xuống phía dưới từ thân chính càng bảo vệ 151 về phía mặt trên của đòn lắc 13. Do bộ giảm thanh 48 được bố trí ở phía trong càng bảo vệ phía phần sau bên phải 72 (không được minh họa trên hình vẽ) theo chiều rộng xe, nên càng bảo vệ phía phần sau bên phải 72 không có ống bảo vệ 152 nhằm tránh va chạm với bộ giảm thanh 48.

Thân chính càng bảo vệ 151 bao gồm: ống ngoài 151a kéo dài ra phía ngoài và phía bên từ phần sau của tấm lắp 150, sau đó kéo dài xuống dưới, rồi gấp ngược lại và kéo dài về phía trong và lên phía trên theo chiều rộng xe; và ống trong 151b kéo dài ra phía ngoài và phía bên từ phần trước của tấm lắp 150, sau đó kéo dài xuống dưới, và nối với đầu của ống ngoài 151a. Ống ngoài 151a và ống trong 151b là các bộ phận có thể được dùng chung cho càng bảo vệ phía phần sau bên trái và bên phải 72, 72. Tấm lắp 150, ống ngoài 151a và ống trong 151b được hàn và liên kết với nhau.

Ống bảo vệ 152 được hàn vào mặt trước của ống ngoài 151a, và kéo dài về phía trước. Việc trang bị ống bảo vệ 152 khiến cho có thể ngăn chặn chuyển động về phía sau của chân và các bộ phận cơ thể khác của người đi xe.

Fig.14 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện kết cấu của đèn quay 71 và vùng xung quanh nó. Fig.14 không thể hiện các hộp bên 69.

Đèn quay 71 bao gồm: cọc 160 được đỡ bởi càng bảo vệ phía đầu sau 73, và kéo dài thẳng lên trên; thân đèn 161 được đỡ bởi đầu trên của cọc 160; và phần chứa hình trụ 162 để chứa cáp điện dẫn vào trong thân đèn 161.

Cọc 160 có khả năng kéo dài ra và thu ngắn lại phù hợp với sự dịch chuyển theo phương thẳng đứng của cọc trong (không được minh họa trên hình vẽ) nằm bên trong cọc 160, và có đầu trên đỡ thân đèn 161. Khi cọc 160 được kéo dài lên trên, cáp điện bị kéo ra khỏi phần chứa hình trụ 162 phù hợp với mức nhô lên của thân đèn 161.

Đầu dưới của cọc 160 được trang bị phần đầu nổi cáp điện 164 mà cáp điện 163 của đèn quay 71 được nối vào đó. Phần đầu nổi cáp điện 164 được bố trí ở phía bên của phần trên của bánh sau 3. Tấm ốp chống thấm nước 165 để che phần đầu nổi cáp điện 164 được lắp vào phần đầu nổi cáp điện 164.

Fig.15 là hình vẽ mặt cắt của phần đầu nổi cáp điện 164 và tấm ốp chống thấm nước 165. Về khía cạnh này, Fig.15 không thể hiện kết cấu bên trong của phần đầu nổi cáp điện 164.

Phần đầu nổi cáp điện 164 được đóng kín trên mặt đáy 166, và có hình dạng giống như hình trụ. Cáp điện 163 kéo dài theo phương thẳng đứng dọc theo phần theo chu vi ngoài của phần đầu nổi cáp điện 164, và được nối vào đầu dưới của phần đầu nổi cáp điện 164. Lỗ thoát nước 167, mà nước thoát qua đó xuống phía dưới từ phía trong của phần đầu nổi cáp điện 164, được tạo ra trên mặt đáy 166 của phần đầu nổi cáp điện 164.

Tấm ốp chống thấm nước 165 có hình dạng giống như một hình trụ có đáy kín, và bao gồm: phần hình trụ 168 bao quanh phần theo chu vi ngoài của phần đầu nổi cáp điện 164, và đầu dưới của cáp điện 163; và phần mặt đáy tấm ốp 169 để che mặt đáy 166 từ bên dưới. Phần đầu nổi cáp điện 164 được che bởi tấm ốp chống thấm nước 165 từ phía dưới bằng cách được lắp xuyên qua miệng trên phần trên của tấm ốp

chống thấm nước 165. Tấm ốp chống thấm nước 165 được lắp cố định vào cọc 160 nhờ một dải băng (không được minh họa trên hình vẽ) quấn quanh phần đầu trên của tấm ốp chống thấm nước 165.

Tấm ốp chống thấm nước 165 có các chi tiết đỡ 170 nhô lên phía trên một bậc so với phần mặt đáy tấm ốp 169. Các chi tiết đỡ 170 được bố trí ở các vị trí mà không bị kín lỗ thoát nước 167.

Tấm ốp chống thấm nước 165 có các phần thoát nước 171 hình trụ nhô xuống phía dưới nằm gần chu vi ngoài của phần mặt đáy tấm ốp 169.

Khi tấm ốp chống thấm nước 165 được lắp vào phần đầu nối cáp điện 164, các chi tiết đỡ 170 đi vào tiếp xúc với mặt đáy 166 của phần đầu nối cáp điện 164, và do vậy một khoảng không để cho phép nước chảy được tạo ra giữa mặt đáy 166 và phần mặt đáy tấm ốp 169. Vì lý do này, nước đã thoát ra qua lỗ thoát nước 167 chảy trên phần mặt đáy tấm ốp 169, và thoát xuống phía dưới thông qua các phần thoát nước 171. Điều này cho phép tấm ốp chống thấm nước 165 bảo vệ phần đầu nối cáp điện 164 khỏi bị ảnh hưởng của nước nhờ một kết cấu đơn giản, và khiến cho nước ở bên trong tấm ốp chống thấm nước 165 thoát ra qua các phần thoát nước 171.

Tấm ốp chống thấm nước 165 được tạo ra nhờ quy trình đúc nhúng. Đúc nhúng là một phương pháp sản xuất trong đó: khuôn đúc được phủ nhựa bằng cách nhúng khuôn đúc vào trong nhựa; và sau đó, sản phẩm được tạo ra bằng cách tách nhựa đã khô ra khỏi khuôn đúc. Điều này khiến cho kết cấu của khuôn đúc được đơn giản, và khiến cho có thể dễ dàng tạo hình tấm ốp chống thấm nước 165.

Như được mô tả trên đây, theo một phương án mà sáng chế được áp dụng, xe máy 1 bao gồm: khung thân xe 10, mà có các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải 16, 16 kéo dài về phía sau từ ống đầu 15, kéo dài xuống dưới trên phần sau của động cơ 11, và đỡ bánh sau 3; và bộ giảm xóc sau 56 kéo dài về phía sau vượt quá khoảng không giữa các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải 16, 16. Khung ngang trên 27 và khung ngang dưới 28, để nối các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải 16, 16 theo chiều trái-phải, được tạo ra giữa các phần trên và giữa các phần dưới của các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải 16, 16. Phần đầu trên 56a của bộ giảm xóc sau 56 được lắp vào khung ngang trên 27. Khung

ngang dưới 28 được trang bị: phần lắp cơ cấu liên kết 83 cơ cấu liên 57 kết được lắp vào đó để liên kết phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 và đòn lắc 13; và giá lắp chân chống 39 kéo dài về phía sau từ khung ngang dưới 28 bên dưới phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 và cơ cấu liên kết 57, và có đầu sau mà chân chống chính 78 được lắp vào đó. Do vậy, việc lắp chân chống chính 78 vào giá lắp chân chống 39 kéo dài về phía sau từ khung ngang dưới 28 khiến cho có thể dựng xe máy 1 ở trạng thái mà bánh sau 3 được nâng lên khỏi mặt đất bằng cách đỡ xe máy 1 nhờ chân chống chính 78 ở phía sau; và việc trang bị phần lắp cơ cấu liên kết 83 và giá lắp chân chống 39 vào khung ngang dưới 28 khiến cho có thể đỡ phần lắp cơ cấu liên kết 83 và giá lắp chân chống 39 nhờ một kết cấu nhỏ gọn, và đảm bảo được khoảng không để bố trí bộ giảm xóc sau 56.

Ngoài ra, phần lắp cơ cấu liên kết 83 được bố trí kéo dài về phía sau từ hai phần đầu của khung ngang dưới 28, và giá lắp chân chống 39 được bố trí kéo dài về phía sau từ phần mặt dưới ở giữa của khung ngang dưới 28. Do vậy, độ cứng vững để đỡ của phần lắp cơ cấu liên kết 83 có thể tăng mặc dù khoảng không giữa các tấm lắp cơ cấu liên kết bên trái và bên phải 83a, 83a vẫn được đảm bảo. Ngoài ra, giá lắp chân chống 39 được liên kết theo cách chắc chắn với khung ngang dưới 28 bằng cách sử dụng khoảng không giữa hai tấm lắp cơ cấu liên kết 83a, 83a. Hơn nữa, do phần lắp cơ cấu liên kết 83 và giá lắp chân chống 39 được bố trí phân cách với nhau, nên kết cấu của chúng có thể được đơn giản hoá, và chúng có thể được lắp một cách dễ dàng.

Ngoài ra, giá lắp chân chống 39 có các phần lắp chân chống chính 107, 107 trên các đầu sau của các phần đòn 99L, 99R kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ khung ngang dưới 28; trục quay 108 của chân chống chính 78 được lắp giữa các phần lắp chân chống chính bên trái và bên phải 107, 107; và trục quay 108 hướng về phía mặt dưới của chi tiết liên kết thứ hai 82 là phần lắp mà trên đó phần đầu dưới 56b của bộ giảm xóc sau 56 được lắp vào cơ cấu liên kết 57. Do vậy, chi tiết liên kết thứ hai 82 có thể được bảo vệ nhờ sử dụng trục quay 108 của chân chống chính 78.

Hơn nữa, giá lắp chân chống 39 có tấm gia cường 101 nổi, theo chiều trái-phải, các phần đòn 99L, 99R kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ khung ngang dưới 28; và tấm gia cường 101 kéo dài về phía sau, và tạo thành các

phần chặn chân chống 115, 115 dùng cho chân chống chính 78 khi sử dụng. Do vậy, giá lắp chân chống 39 có thể được gia cường bởi tấm gia cường 101, và chân chống chính 78 có thể được tiếp nhận bởi các phần chặn chân chống 115, 115 của tấm gia cường 101. Việc sử dụng một bộ phận dùng cho hai mục đích cho phép làm giảm trọng lượng.

Ngoài ra, chiều rộng W1 giữa các phần đòn bên trái và bên phải 99L, 99R của giá lắp chân chống 39 và chiều rộng W2 giữa các đòn liên kết bên trái và bên phải 86, 86 của cơ cấu liên kết 57 nối với khung ngang dưới 28 được tạo ra bằng nhau. Do vậy, khoảng không giữa các phần đòn 99L, 99R, cũng như giữa các đòn liên kết 86, 86 có thể được sử dụng làm khoảng trống để bố trí bộ giảm xóc sau 56. Do vậy, kết cấu xung quanh bộ giảm xóc sau 56 có thể được tạo ra có kích thước nhỏ gọn, và khoảng hành trình của bộ giảm xóc sau 56 có thể được đảm bảo đủ lớn.

Cần phải nhận thấy rằng: kết cấu theo phương án nêu trên chỉ thể hiện một khía cạnh mà sáng chế được áp dụng; và sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án này.

Mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả liên quan đến xe máy 1 được đưa ra như một ví dụ về xe kiểu ngồi để chân hai bên, song xe kiểu ngồi để chân hai bên có thể là xe có ba bánh hoặc nhiều hơn.

Ngoài ra, mặc dù phương án nêu trên đã được mô tả liên quan đến động cơ 11 được đưa ra như một ví dụ về cụm động lực, song cụm động lực không chỉ giới hạn ở động cơ 11. Ví dụ, cụm động lực có thể là động cơ điện.

YÊU CẦU BẢO HỘ

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

khung thân xe (10) bao gồm các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16), kéo dài về phía sau từ ống đầu (15) và kéo dài xuống dưới ở phía sau cụm động lực (11), và đỡ bánh sau; và

bộ giảm xóc sau (56) kéo dài về phía sau vượt quá khoảng không giữa các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16), trong đó

các chi tiết ngang trên và dưới (27, 28) nối các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16) theo chiều trái-phải lần lượt được bố trí giữa các phần trên và giữa các phần dưới của các phần đỡ chốt xoay của đòn lắc bên trái và bên phải (16),

đầu trên (56a) của bộ giảm xóc sau (56) được lắp vào chi tiết ngang trên (27), và

chi tiết ngang dưới (28) được trang bị:

phần lắp cơ cấu liên kết (83) mà cơ cấu liên kết (57) được lắp vào đó để liên kết đầu dưới (56b) của bộ giảm xóc sau (56) và đòn lắc (13), và

giá lắp chân chống (39) kéo dài về phía sau từ chi tiết ngang dưới (28) bên dưới đầu dưới (56b) của bộ giảm xóc sau (56) và cơ cấu liên kết (57), và có đầu sau mà chân chống chính (78) được lắp vào đó.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:

phần lắp cơ cấu liên kết (83) được bố trí kéo dài về phía sau từ hai phần đầu của chi tiết ngang dưới (28), và

giá lắp chân chống (39) được bố trí kéo dài về phía sau từ phần mặt dưới ở giữa của chi tiết ngang dưới (28).

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó:

giá lắp chân chống (39) có các phần lắp chân chống chính (107) trên các đầu sau của các phần đòn (99L, 99R) kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ chi tiết ngang dưới (28),

trục quay (108) của chân chống chính (78) được lắp giữa các phần lắp chân

chống chính bên trái và bên phải (107), và

trục quay (108) hướng về phía mặt dưới của phần lắp (82) mà ở đó đầu dưới (56b) của bộ giảm xóc sau (56) được lắp vào cơ cấu liên kết (57).

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó:

giá lắp chân chống (39) bao gồm tấm gia cường (101) nổi, theo chiều trái-phải, các phần đòn (99L, 99R) kéo dài về phía sau theo cách phân cách ở bên trái và bên phải từ chi tiết ngang dưới (28), và

tấm gia cường (101) kéo dài về phía sau, và tạo ra phần chặn chân chống (115) dùng cho chân chống chính (78) khi sử dụng.

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 4, trong đó chiều rộng (W1) giữa các phần đòn bên trái và bên phải (99L, 99R) của giá lắp chân chống (39) và chiều rộng (W2) giữa các phần đòn bên trái và bên phải (86) của cơ cấu liên kết (57) nối với chi tiết ngang dưới (28) được tạo ra bằng nhau.

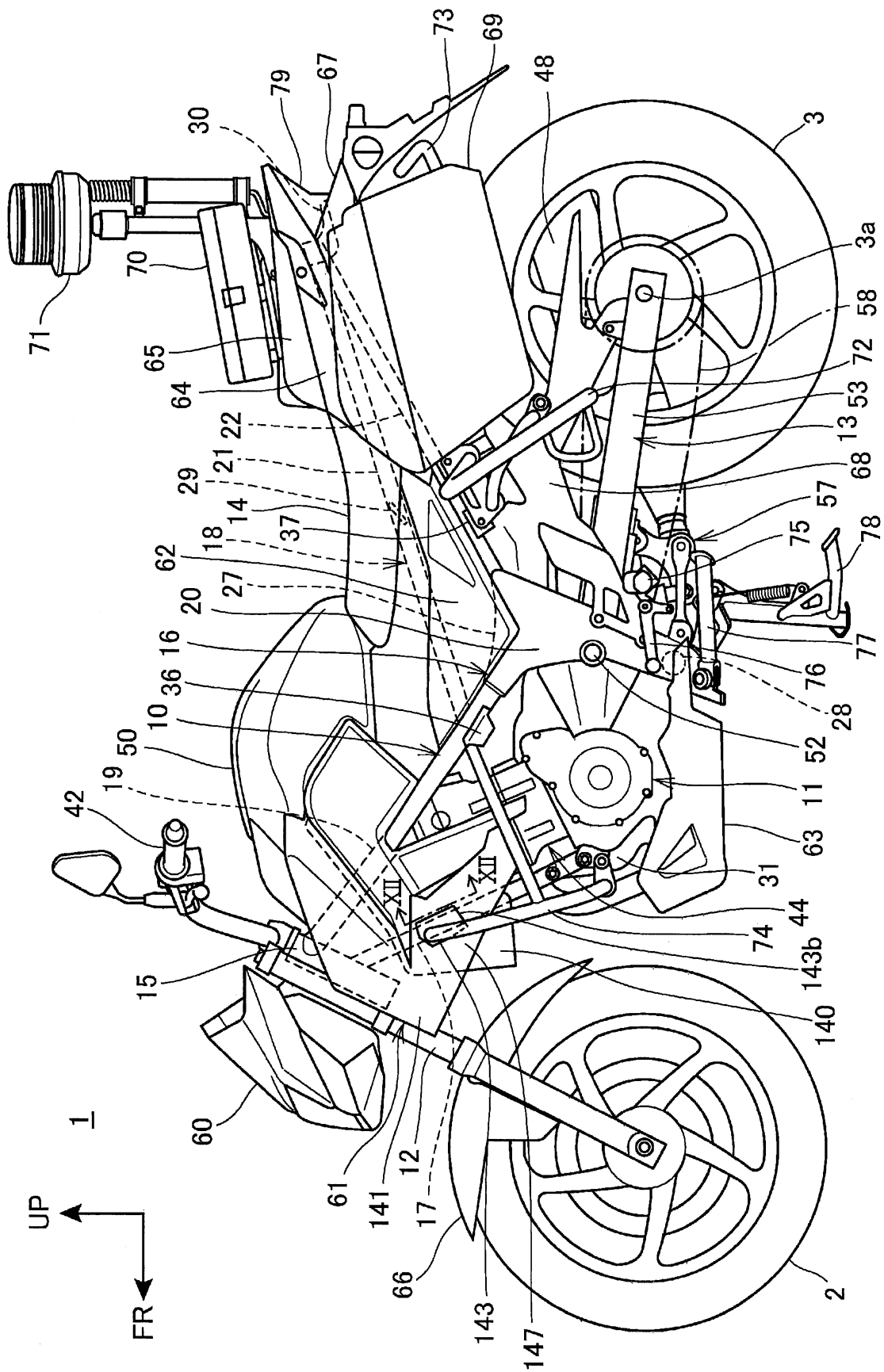


FIG. 1

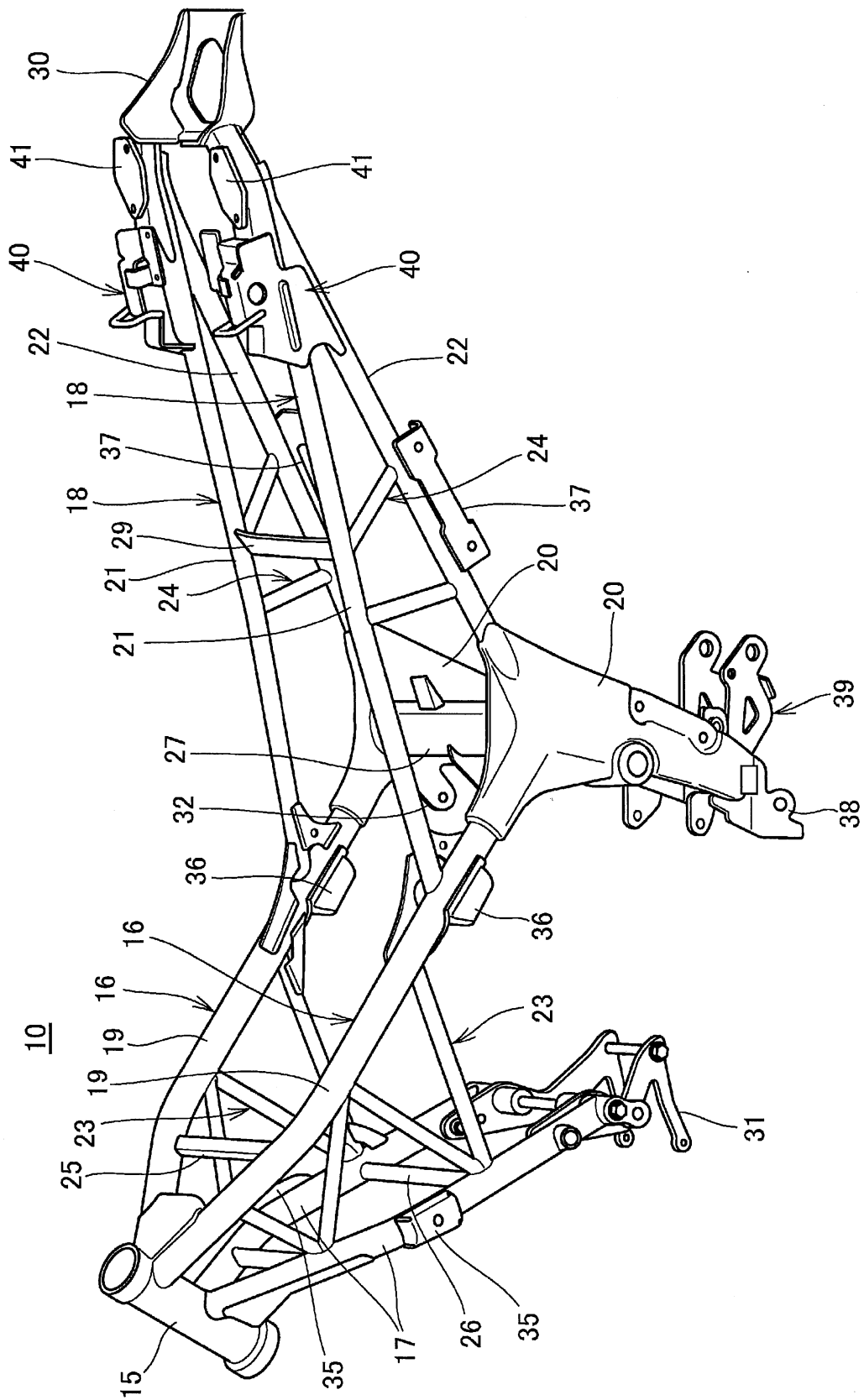


FIG. 2

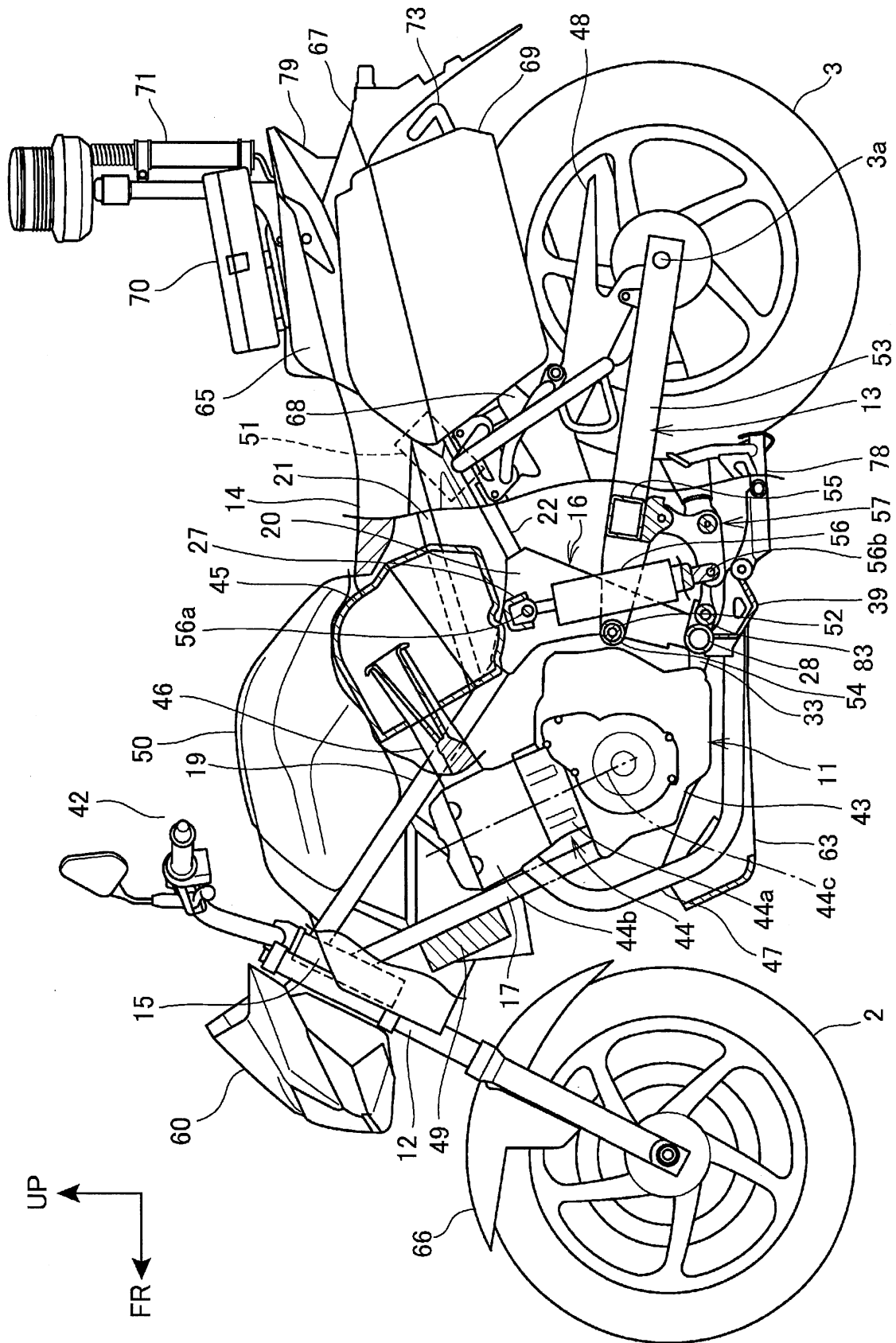


FIG. 3

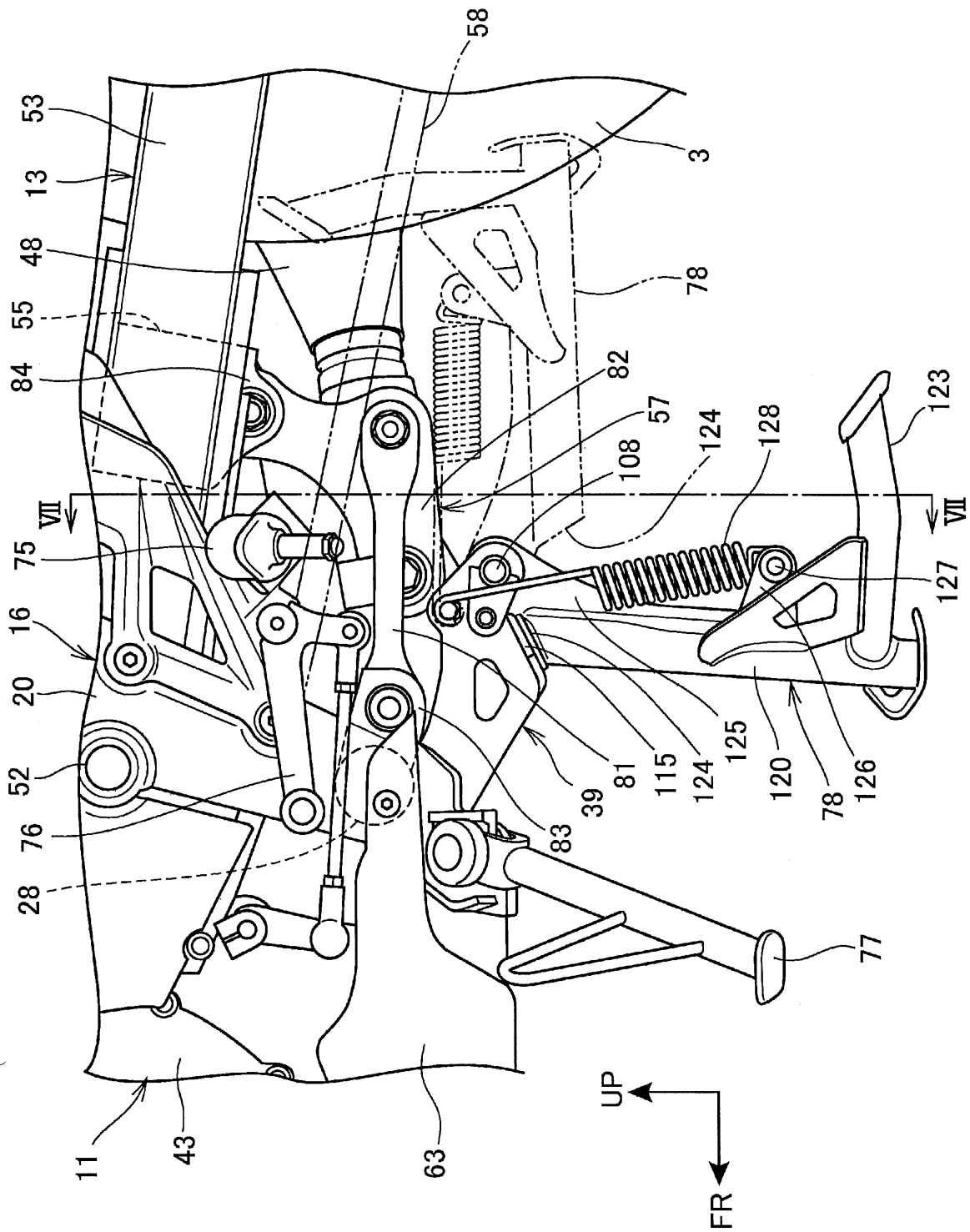


FIG. 4

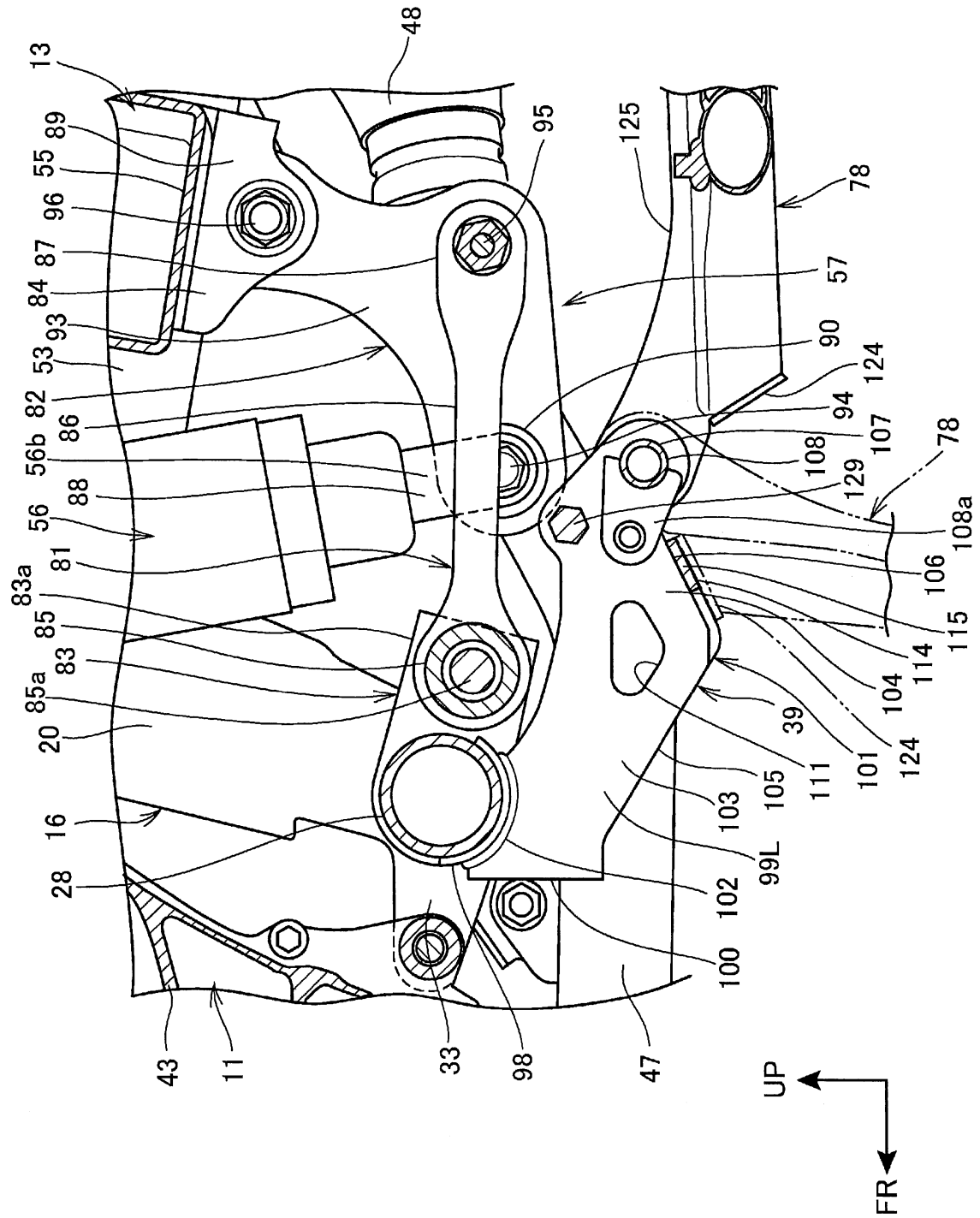


FIG. 5

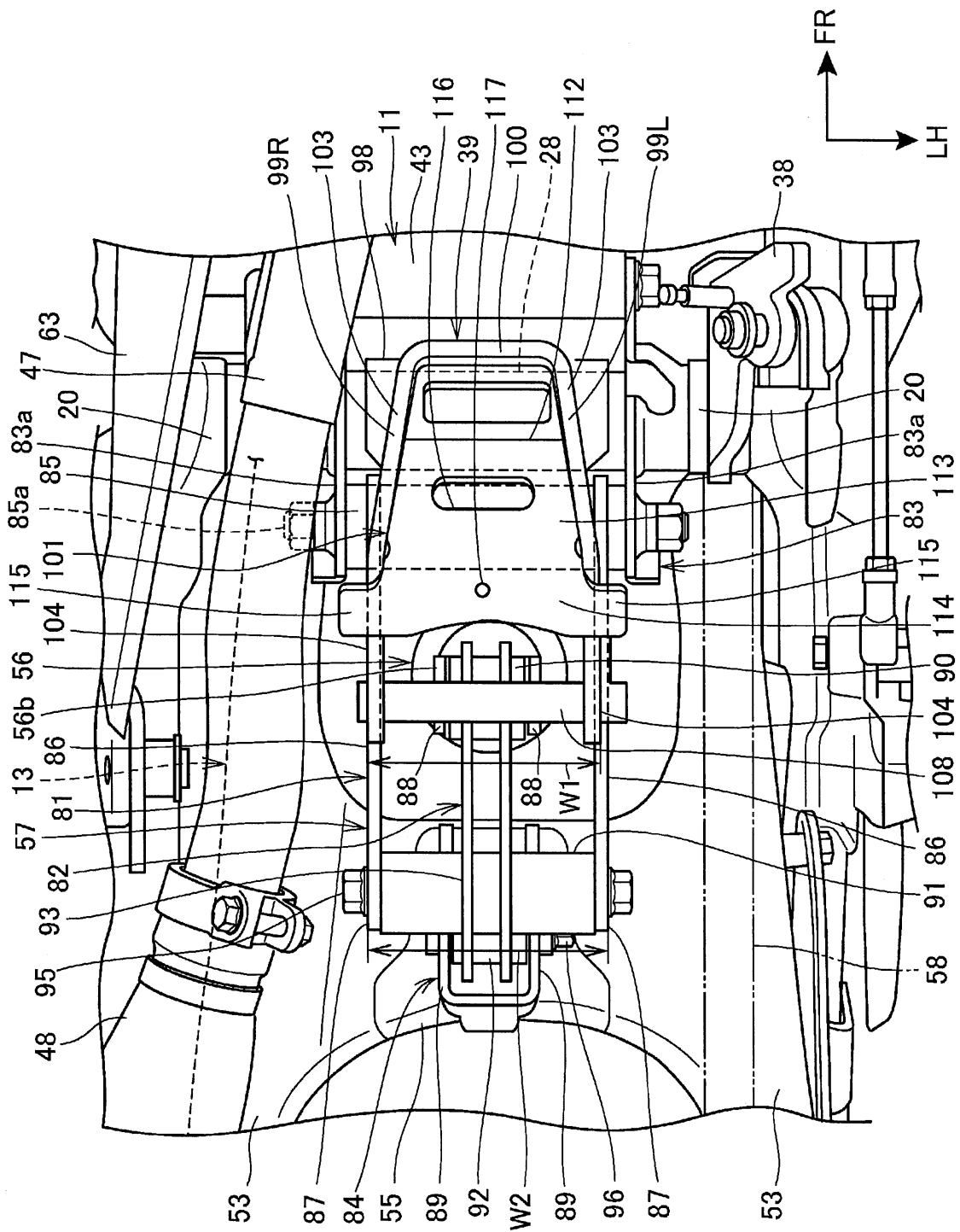


FIG. 6

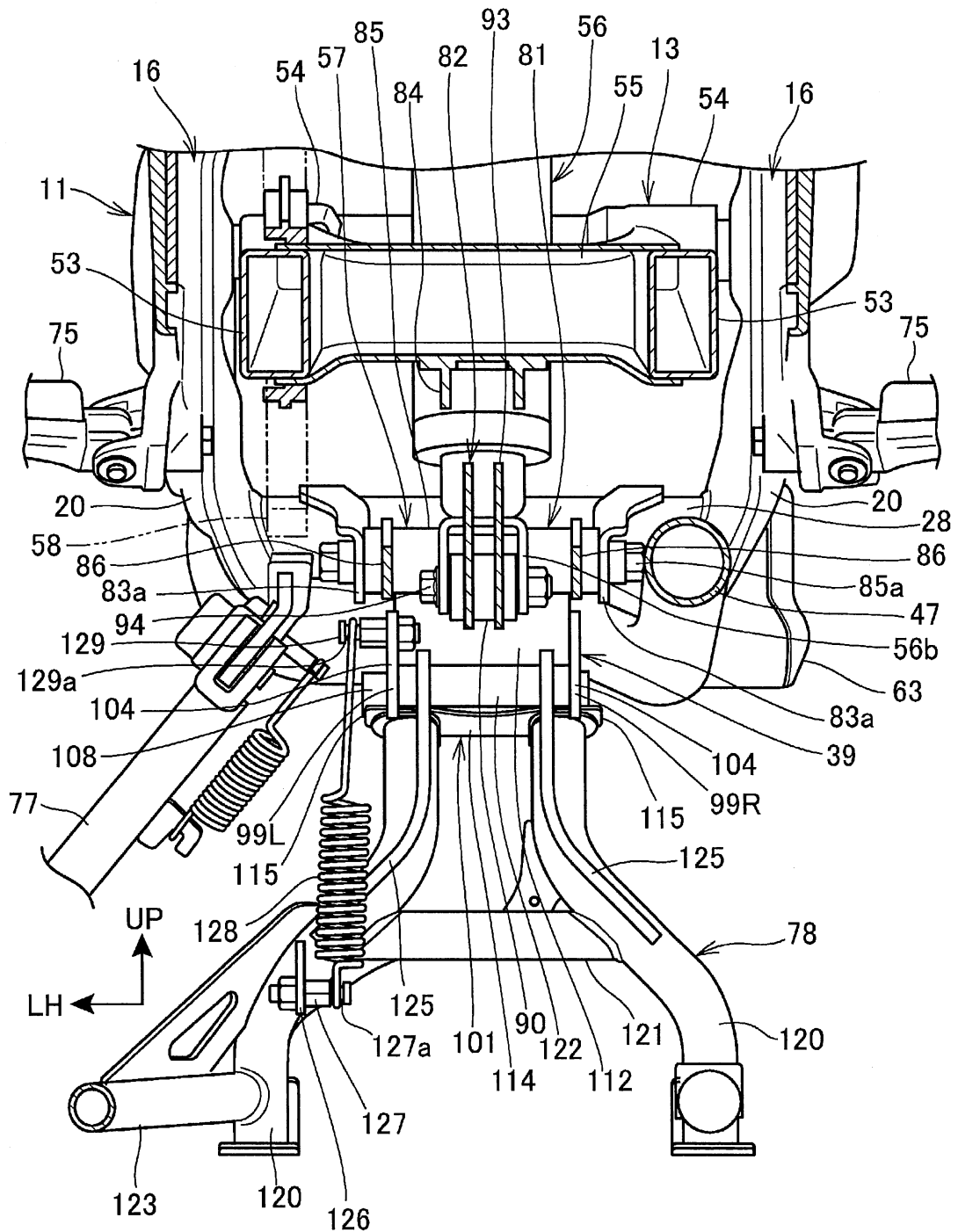


FIG. 7

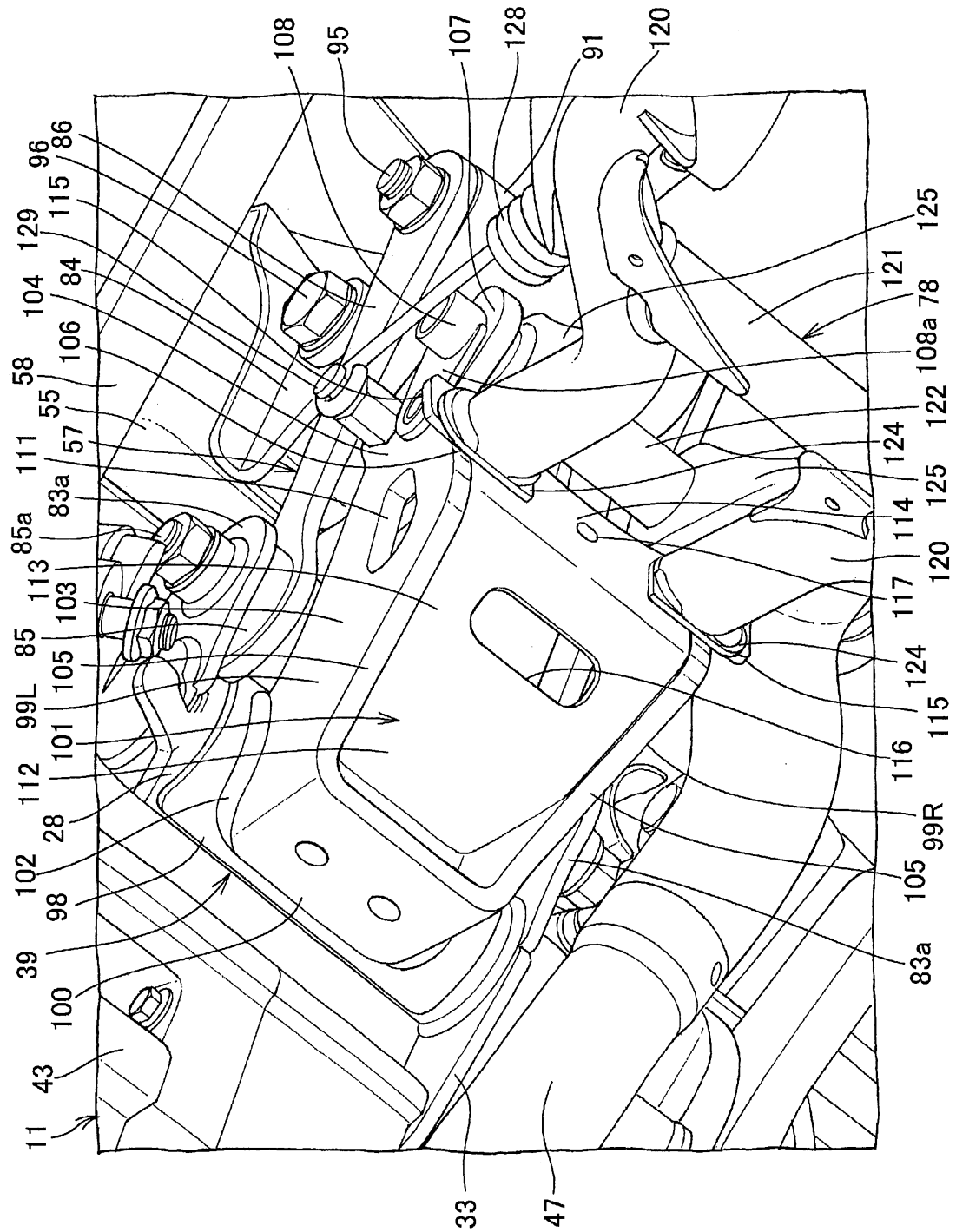


FIG. 8

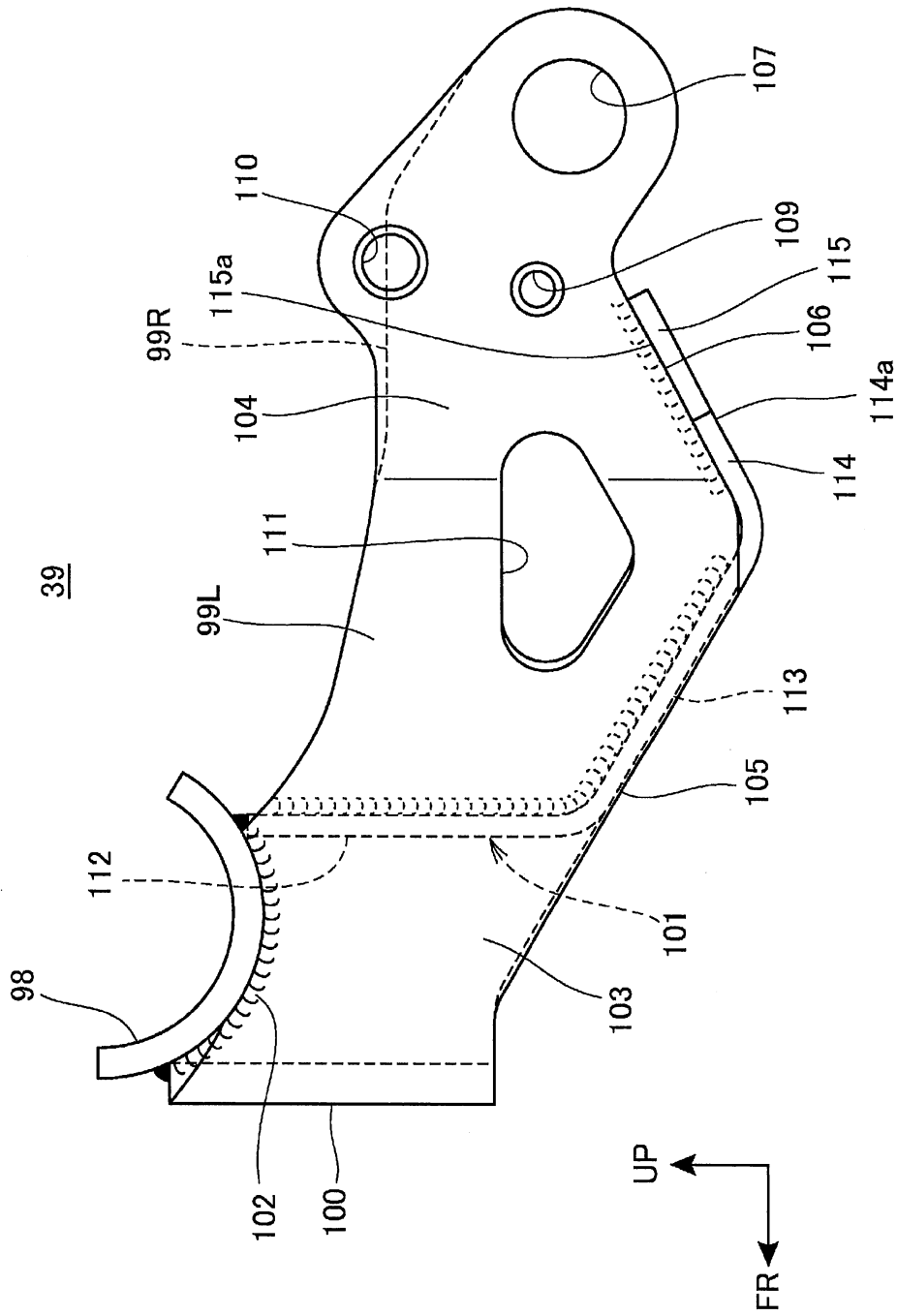


FIG. 9

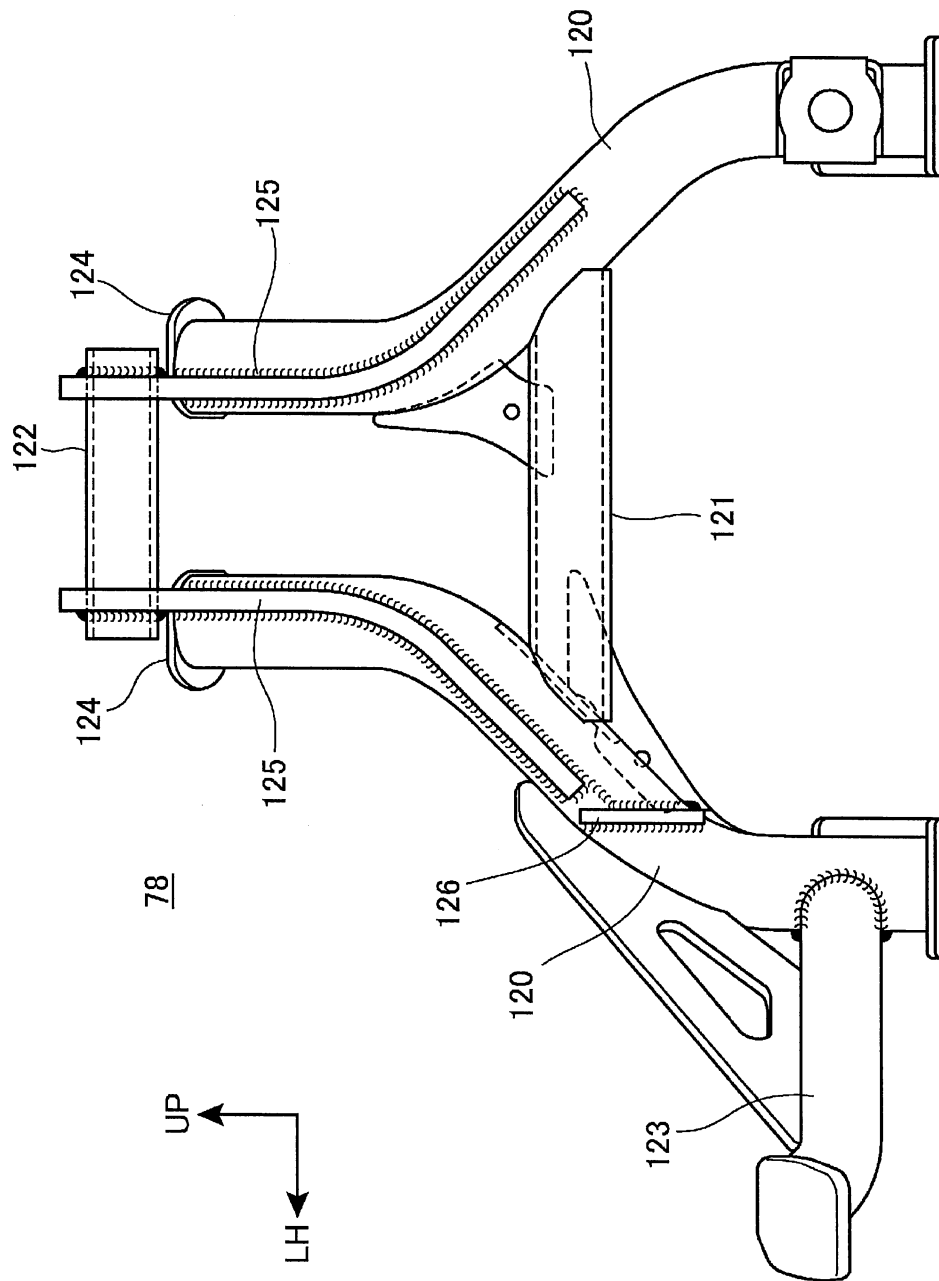


FIG. 10

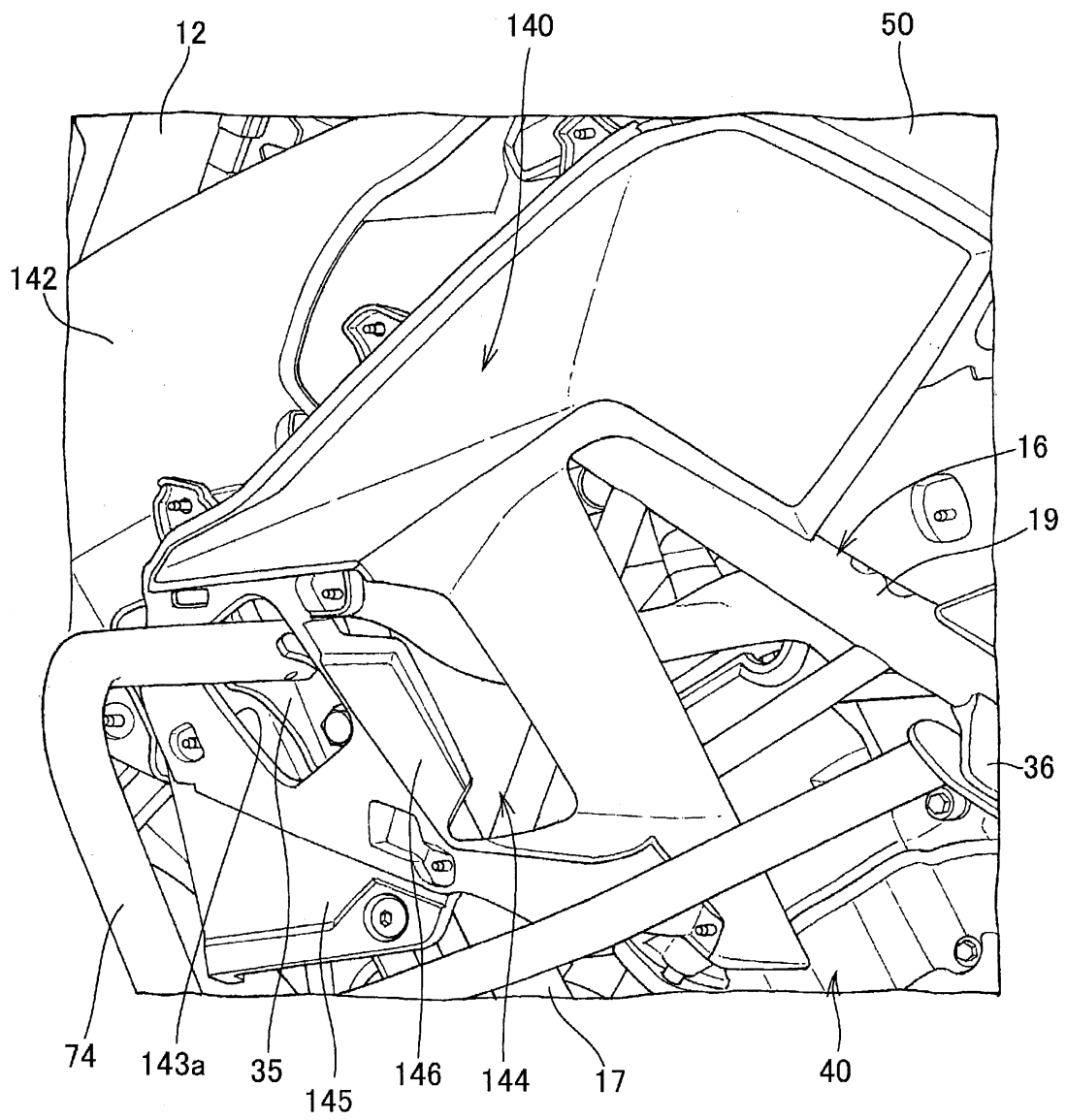


FIG. 11

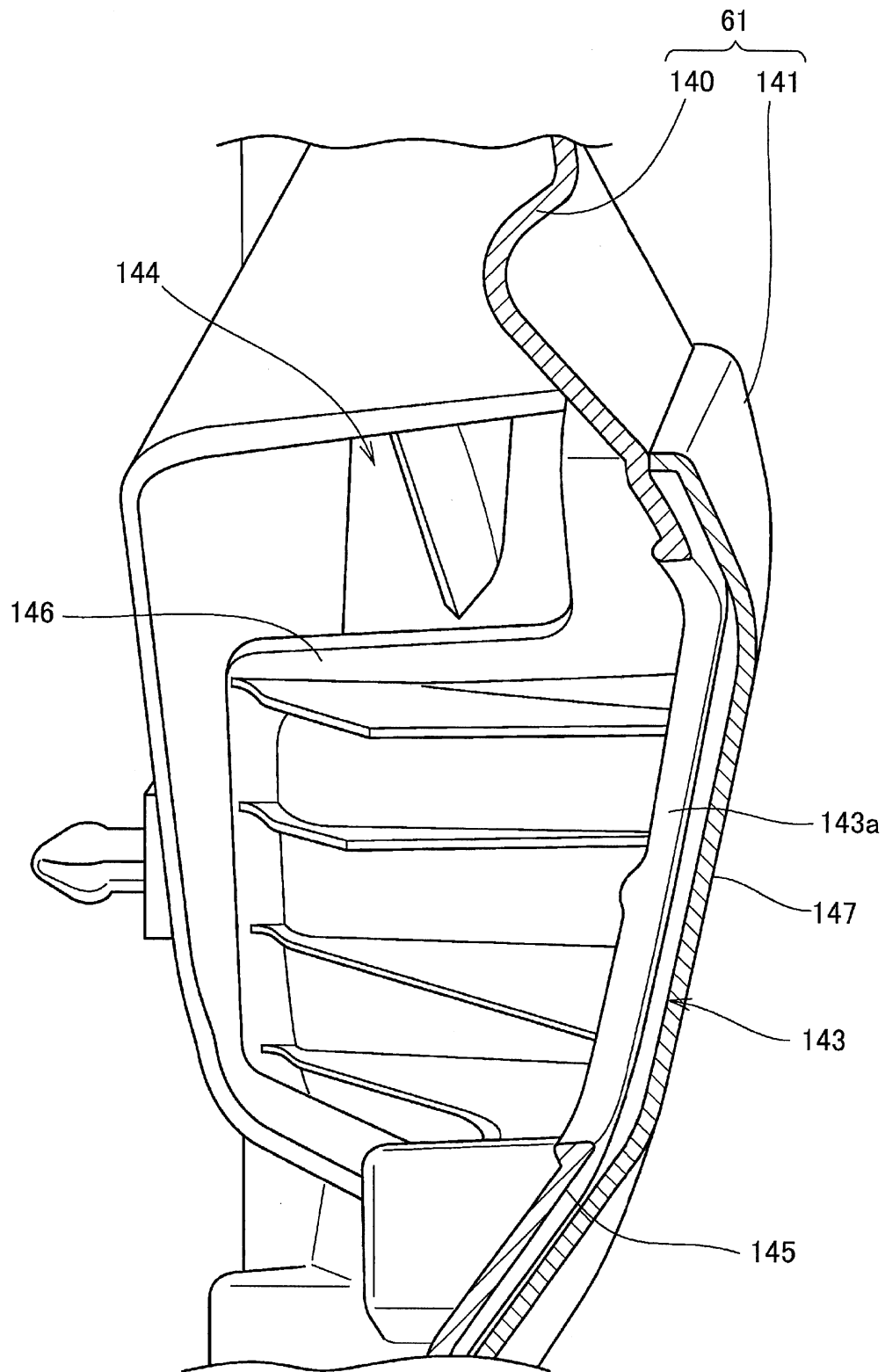


FIG. 12

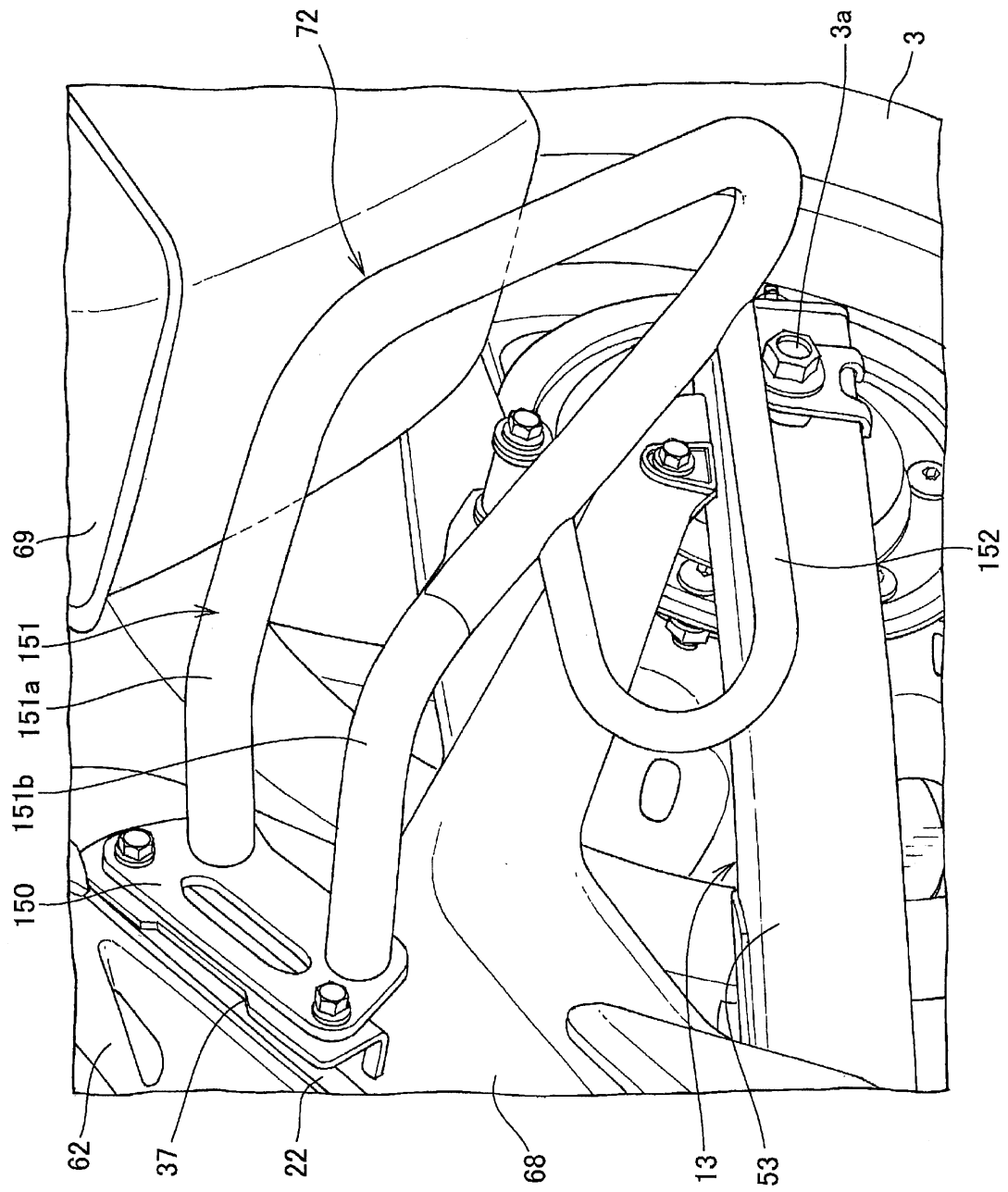


FIG. 13

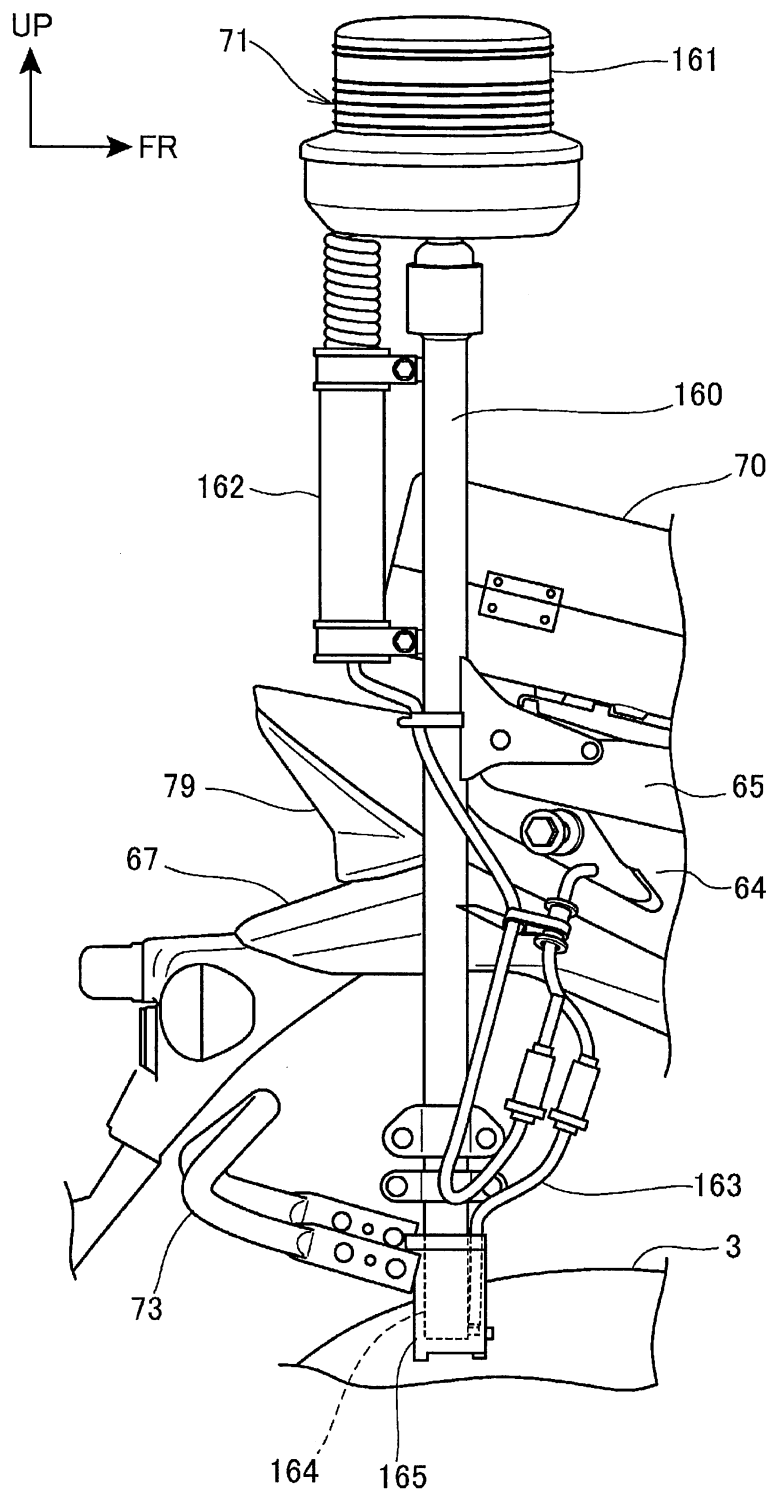
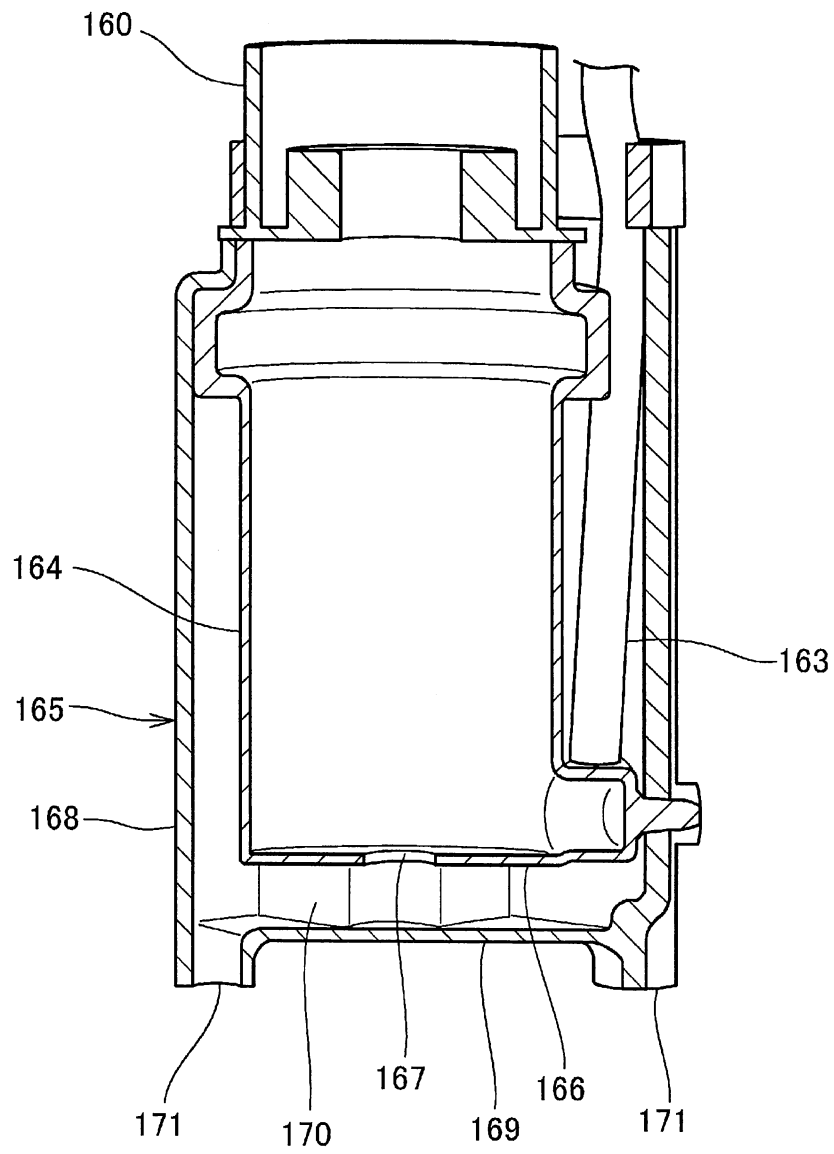


FIG. 14

**FIG. 15**