



(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)



1-0023960

(51)⁷

B60T 7/06; B62L 3/04; B62L 3/08;
B62L 3/00

(13) **B**

(21) 1-2016-00601

(22) 19/02/2016

(30) 2015-036784 26/02/2015 JP

(45) 25/06/2020 387

(43) 26/09/2016 342A

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

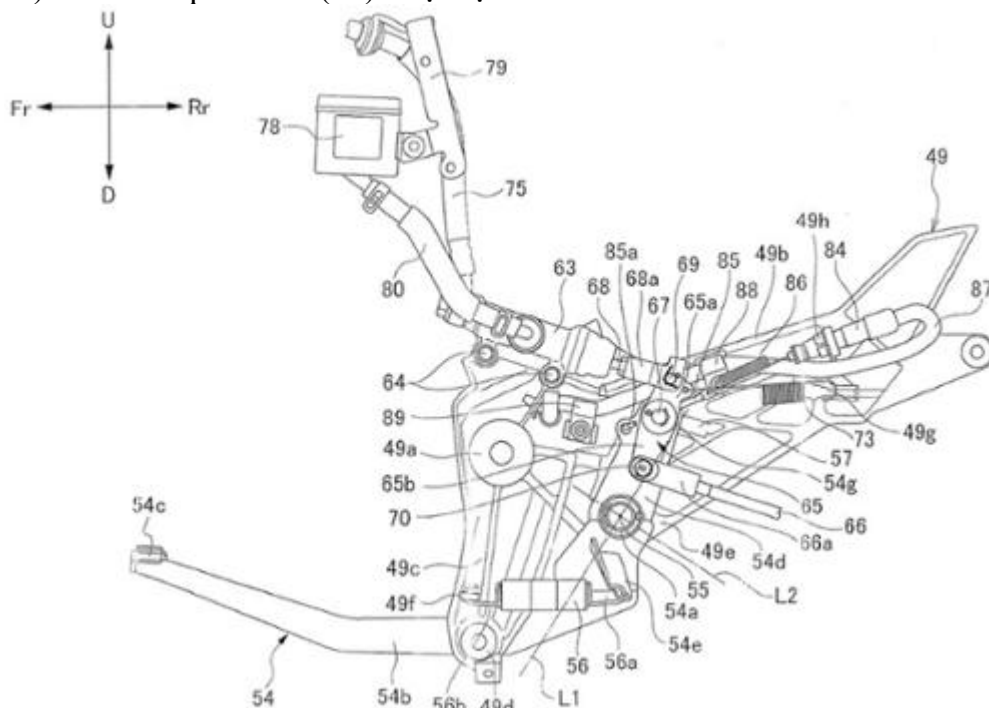
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) Takamasa IGUCHI (JP); Takumi HOSOYA (JP)

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến xe máy có khả năng lắp ráp cao quanh giá lắp đỡ bàn đạp phanh. Xe máy (10) bao gồm bàn đạp phanh (54), giá lắp (49) đỡ quay được bàn đạp phanh (54), và lò xo phản hồi (56), mà một phần đầu (56a) của nó được đỡ trên bàn đạp phanh (54). Đồng thời, lò xo phản hồi đẩy bàn đạp phanh (54) về phía vị trí ban đầu. Phần chặn vị trí ban đầu (57), mà một phần của bàn đạp phanh (54) được đẩy bởi lò xo phản hồi (56) tiếp xúc vào đó, được tạo liền khối trên giá lắp (49). Đồng thời, phần giữ lò xo (49f) giữ phần đầu kia (56b) của lò xo phản hồi (56) được tạo ra.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe máy, cụ thể là, sáng chế đề cập đến xe máy trong đó bàn đạp phanh được đẩy về phía vị trí ban đầu bởi lò xo phản hồi được đỡ quay được trên giá lắp.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết xe máy có mục đích làm tăng khả năng lắp ráp bằng cách gắn xi lanh chính tạo kết cấu bàn đạp phanh và cơ cấu phanh liên động vào một trong số các giá lắp, giá lắp này được lắp tháo ra được vào thân xe máy (tài liệu sáng chế 1 – công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2014-64548).

Việc làm tăng khả năng lắp ráp góp phần làm tăng năng suất. Đối với việc sản xuất xe máy, tốt hơn là làm tăng khả năng lắp ráp do trước đây, và nhu cầu này chưa được tính đến.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Vì có các vấn đề nêu trên sáng chế đã được tạo ra, và mục đích của sáng chế là đề xuất xe máy có khả năng lắp ráp cao quanh giá lắp đỡ bàn đạp phanh.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế nêu trong điểm 1 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ,

Xe máy bao gồm:

bàn đạp phanh,

giá lắp đỡ quay được bàn đạp phanh,

và lò xo phản hồi, mà một phần đầu của nó được đỡ trên bàn đạp phanh, và đồng thời lò xo phản hồi đẩy bàn đạp phanh về phía vị trí ban đầu,

trong đó một phần của bàn đạp phanh 54 của xe máy 10 được đẩy vào phần chặn vị trí ban đầu 57 bởi lò xo phản hồi 56 và tiếp xúc với phần chặn ban đầu, và phần chặn ban đầu này được tạo liền khối trên giá lắp 49, và đồng thời, phần giữ

lò xo 49f giữ phần đầu kia 56b của lò xo phản hồi 56 được tạo ra.

Hơn nữa, sáng chế nêu trong điểm 2 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu trong điểm 1 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, lò xo phản hồi kẹp xen giữa trục quay của bàn đạp phanh, và được bố trí ở phía đối diện với phần chặn vị trí ban đầu.

Hơn nữa, sáng chế nêu trong điểm 3 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu trong điểm 1 hoặc 2 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, lò xo phản hồi được bố trí dọc theo hướng kéo dài của bàn đạp phanh.

Hơn nữa, sáng chế nêu trong điểm 4 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu trong điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, bàn đạp phanh và lò xo phản hồi được đỡ trên bề mặt sau của giá lắp.

Hơn nữa, sáng chế nêu trong điểm 5 yêu cầu bảo hộ, theo sáng chế nêu trong điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, bộ cân bằng được đỡ trên bàn đạp phanh, cụm xi lanh chính tạo ra lực phanh trên phanh trước nối với một phần đầu của bộ cân bằng, và lò xo tác dụng chậm được tạo ra, và cụm xi lanh chính và lò xo tác dụng chậm được đỡ trên giá lắp.

Hiệu quả của sáng chế

Theo sáng chế nêu trong điểm 1 yêu cầu bảo hộ, phần chặn vị trí ban đầu và phần đầu kia giữ đầu kia của lò xo phản hồi cùng được tạo ra trên giá lắp đỡ bàn đạp phanh. Do đó, bàn đạp phanh được gắn như một bộ, điều này có thể làm tăng đáng kể khả năng lắp ráp.

Theo sáng chế nêu trong điểm 2 yêu cầu bảo hộ, lò xo phản hồi kẹp xen giữa trục quay của bàn đạp phanh, và được bố trí ở phía đối diện với phần chặn vị trí ban đầu. Do đó, lò xo phản hồi có thể được bố trí nhỏ gọn, điều này có thể ngăn chặn việc mở rộng giá lắp.

Theo sáng chế nêu trong điểm 3 yêu cầu bảo hộ, lò xo phản hồi được bố trí dọc theo hướng kéo dài của bàn đạp phanh, điều này có thể ngăn chặn phần kéo dài thẳng đứng của lò xo phản hồi, và điều này có thể tiết kiệm khoảng trống.

Theo sáng chế nêu trong điểm 4 yêu cầu bảo hộ, bàn đạp phanh và lò xo

phản hồi được đỡ trên bề mặt sau của giá lắp, điều này có thể làm tăng khả năng thiết kế.

Theo sáng chế nêu trong điểm 5 yêu cầu bảo hộ, cụm xi lanh chính và lò xo tác dụng chậm được đỡ trên giá lắp, điều này làm tăng đáng kể khả năng lắp ráp.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh của xe máy.

FIG.2 là hình vẽ phối cảnh của khung thân.

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

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

FIG.5 là hình chiếu cạnh thể hiện giá lắp nhìn từ bề mặt sau.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, xe máy theo một phương án thực hiện của sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.5 kèm theo. Ngoài ra, các hình vẽ cần được đọc theo các ký hiệu như được giải thích dưới đây. “Trước” và “sau”, “phải” và “trái”, và “lên trên” và “xuống dưới” dựa vào các hướng nhìn từ người lái xe. Phía trước được thể hiện là chữ “Fr”, phía sau được thể hiện là chữ “Rr”, bên trái được thể hiện là chữ “L”, bên phải được thể hiện là chữ “R”, phía trên được thể hiện là chữ “U”, và phía dưới được thể hiện là chữ “D”.

Trước hết, trên FIG.1 và FIG.2, khung thân F của xe máy 10 có ống đầu 13 đỡ lái được càng trước 11 và tay lái 12 đỡ dọc trục bánh trước WF, khung chính 14 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 13 về hướng phía sau, cặp khung phụ bên phải và bên trái 15, 15 nối liên tục với khung chính 14. Khung dưới 16 nối liên tục với phần đầu trước của khung chính 14, và đồng thời kéo dài xuống dưới từ khung chính 14 theo góc nhọn, và khung xoay 17 nối khớp với phần đầu sau của khung chính 14. Thân chính động cơ 20 của động cơ đốt trong E được bố trí bên dưới khung chính 14 và ở phía trước khung xoay 17. Thân chính động cơ 20 được lắp

vào khung thân F để được bao quanh bởi khung chính 14, khung dưới 16, và khung xoay 17. Giá treo động cơ 18 và khung xoay 17 được bố trí trên phần đầu dưới của khung dưới 16 để đỡ thân chính động cơ 20.

Bình nhiên liệu 21 được lắp vào khung chính 14 bên trên thân chính động cơ 20. Yên hai người ngồi kiểu ngồi trước sau 22 được bố trí ở phía sau bình nhiên liệu 21 được đỡ trên các khung phụ 15, 15.

Khung xoay 17 được tạo kết cấu liên khối để có cặp phần tấm bên phải 17a và bên trái 17a đối diện với và được đặt cách nhau theo hướng chiều rộng của xe và kéo dài theo phương thẳng đứng, và phần tấm nối 17b nối giữa các phần trên của các phần tấm bên 17a, 17a, và để được tạo ra bằng cách uốn cong các tấm kim loại. Ống trụ đỡ đòn lắc 23 được bố trí giữa cặp phần tấm bên phải 17a và bên trái 17a sao cho cả hai đầu của ống trụ đỡ đòn lắc được nhô ra khỏi các phần tấm bên 17a, 17a theo hướng ra ngoài.

Khung phụ 15 được tạo kết cấu để có dạng hình cái bừa và mặt cắt ngang kín bằng cách nối đối tiếp và nối các phần theo chu vi của cặp chi tiết kết cấu khung bên phải và bên trái, các chi tiết này được làm bằng tấm kim loại được gia công áp lực.

Khung phụ 15 có phần thanh giữ yên 15a sao cho phần đầu trước của nó được nối liên tục với phần giữa của khung chính 14 và được kéo dài từ khung chính 14 về hướng phía sau, còn có phần khung sau 15b kéo dài xuống dưới từ phần giữa theo chiều dọc của phần thanh giữ yên 15a theo hướng về phía trước, và được tạo ra để có dạng gần như hình chữ Y trên hình chiếu cạnh.

Thanh ngang thứ nhất 24 được bố trí trên phần trước hơn so với phần nối liên tục của các phần khung sau 15b, 15b tương đối với cặp phần thanh giữ yên bên phải 15a và bên trái 15a và giữa cả hai phần thanh giữ yên 15a, 15a. Thanh ngang thứ hai 25 được bố trí giữa các phần đầu sau của cả hai phần thanh giữ yên 15a, 15a. Hơn nữa, yên hai người ngồi 22 được đỡ trên các phần thanh giữ yên 15a, 15a của cả hai khung phụ 15, 15. Phần đầu trước của các phần khung sau 15b, 15b được nối liên tục với khung xoay 17.

Ống ngang 26 được bố trí trên phần tương ứng của các phần thanh giữ yên 15a, 15a với phần nối liên tục của các phần khung sau 15b, 15b và giữa các phần thanh giữ yên 15a, 15a, sao cho phần đầu ngoài được nhô ra khỏi các phần thanh giữ yên 15a, 15a. Trong khi đó, phần đầu trước của đòn lắc 27 đỡ dọc trục bánh sau WR trên phần đầu sau được đỡ lắc được trên khung xoay 17 thông qua bu lông 28 như là trục gài vào trong ống trụ đỡ đòn lắc 23. Các giảm xóc sau 29 lần lượt được bố trí giữa cả hai phần đầu của các ống ngang 26 và các đòn lắc 27.

Vỏ bảo vệ 30 che phần trước của bình nhiên liệu 21 và cả hai bề mặt bên gần với phần trước của bình nhiên liệu. Cặp nắp che bên phải và bên trái 31 được đỡ trên khung thân F và nằm bên dưới bình nhiên liệu 21 che một phần của động cơ đốt trong E, một phần của khung chính 14, và phần trước của khung phụ 15 từ hướng bên. Nắp che sau 32 được đỡ trên khung phụ 15 che phần sau của khung phụ 15 từ hướng bên.

Trên FIG.3, cơ cấu nạp 34 được bố trí trong động cơ đốt trong E được nối với bề mặt bên phần sau của đầu xi lanh 33 trong thân chính động cơ 20, cơ cấu nạp 34 có bộ lọc không khí 35 được bố trí ở vị trí được bao quanh bởi phần thanh giữ yên 15a và phần khung sau 15b của khung phụ 15 và được che bởi nắp che bên 31 từ hướng bên trên hình chiếu cạnh, thân van tiết lưu 36 nối với bộ lọc không khí 35, ống nạp 37 nối giữa thân van tiết lưu 36 và đầu xi lanh 33. Hơn nữa, hộp đựng dụng cụ 38 được bố trí bên dưới bộ lọc không khí 35 sao cho các dụng cụ có thể được đặt vào trong và lấy ra bằng cách mở nắp che bên 31.

Hơn nữa, cơ cấu xả 40 được bố trí trong động cơ đốt trong E được nối với bề mặt bên phần trước của đầu xi lanh 33. Cơ cấu xả có ống xả 41 đi qua bên dưới thân chính động cơ 20 và kéo dài từ bề mặt bên phần trước của đầu xi lanh 33 về hướng phía sau, và có ống giảm âm khí xả 42 được bố trí để kéo dài lên trên về hướng phía sau theo hướng bên phải của bánh sau WR và nối với đầu cuối của ống xả 41.

Trên FIG.4, các chi tiết dạng hình trụ và ngắn 45, 45, được bố trí đồng trục với nhau, được lắp cố định vào bề mặt trong phần dưới của các phần tấm bên 17a,

17a của khung xoay 17. Phần hình trụ 46a được bố trí trên phần gốc của chân chống giữa 46 được bố trí giữa các chi tiết hình trụ 45, 45. Trục chân trống 47 được gài vào trong các chi tiết hình trụ 45, 45 và phần hình trụ 46a. Do đó, chân chống giữa 46 được đỡ quay được vào phần dưới của khung xoay 17 thông qua trục chân trống 47.

Đòn lắc 27 có cặp phần đòn bên phải và bên trái 27a, 27a kéo dài theo chiều dọc ở các phía bên phải và bên trái của bánh sau WR. Phần đầu trước của các phần đòn 27a, 27a được bố trí để được căn thẳng trên cả hai phần đầu của ống trụ đỡ đòn lắc 23, ống trụ này được bố trí trên khung xoay 17.

Các giá đỡ bậc để chân 48, 49 như giá lắp được bố trí ở cả hai phía ngoài của khung xoay 17 theo hướng chiều rộng của xe. Các giá đỡ bậc để chân 48, 49 được bố trí để kẹp xen giữa phần đầu trước của các phần đòn 27a, 27a của đòn lắc 27 với ống trụ đỡ đòn lắc 23 của khung xoay 17. Bu lông 28, bu lông này có phần nhô với đường kính lớn 28a tiếp xúc với và khớp vào giá đỡ bậc để chân bên trái 48 từ bên ngoài được gài vào trong giá đỡ bậc để chân 48, phần đầu trước của phần đòn bên trái 27a, ống trụ đỡ đòn lắc 23, phần đầu trước của phần đòn bên phải 27a, và giá đỡ bậc để chân bên phải 49 từ phía giá đỡ bậc để chân bên trái 48. Đai ốc 50 tiếp xúc với và khớp vào giá đỡ bậc để chân bên phải 49 được bắt vít vào phần nhô của bu lông 28 từ giá đỡ bậc để chân bên phải 49.

Cụ thể là, phần đầu trước của đòn lắc 27 được đỡ lắc được trên khung xoay 17 thông qua bu lông 28. Và đồng thời, cặp giá đỡ bậc để chân bên phải 48 và bên trái 49 được lắp cố định vào khung xoay thông qua bu lông 28.

Các giá đỡ bậc để chân 48, 49 được tạo ra có các phần đỡ 48a, 49a liền khối, lắp cố định vào khung xoay 17 thông qua bu lông 28, các phần kéo dài theo chiều dọc 48b, 49b kéo dài từ phần đỡ 48a, 49a về hướng phía sau theo hướng dọc của xe, và các phần kéo dài thẳng đứng 48c, 49c kéo dài từ các phần đỡ 48a, 49a theo hướng về phía dưới đòn lắc 27 trên hình chiếu cạnh.

Phần kéo dài thẳng đứng 48c của giá đỡ bậc để chân bên trái 48 được tạo ra sao cho phần đầu dưới của phần kéo dài thẳng đứng 48c đến gần phần dưới của

phần tấm bên trái 17a của khung xoay 17. Trong khi đó, phần kéo dài thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 được tạo ra sao cho phần đầu dưới của phần kéo dài thẳng đứng 49c được bố trí ở vị trí phân cách với phần dưới của phần tấm bên phải 17a của khung xoay 17. Ống trụ đỡ 51 được làm nhô nhiều hơn từ phần tấm bên phải 17a so với từ phần tấm bên trái 17a. Ống trụ đỡ được lắp cố định vào phần dưới của cả hai phần tấm bên 17a, 17a của khung xoay 17 để xuyên qua đó. Các phần đầu dưới 48d, 49d của các phần kéo dài thẳng đứng 48c, 49c tiếp xúc với cả hai phần đầu của ống trụ đỡ 51 được lắp cố định vào phần dưới của khung xoay 17 bằng các bu lông 52 (FIG.3) gài vào trong phần kéo dài thẳng đứng 48c, 49c và ống trụ đỡ 51, và bởi các đai ốc (không được thể hiện trên hình vẽ) được bắt vít vào các bu lông 52. Cụ thể là, các phần đỡ 48a, 49a của các giá đỡ bậc để chân 48, 49 được lắp cố định vào khung xoay 17, và đồng thời, các phần đầu dưới 48d, 49d (48d không được thể hiện trên hình vẽ) của các phần kéo dài thẳng đứng 48c, 49c được lắp cố định vào khung xoay 17.

Ngoài ra, các bậc để chân cho người ngồi sau 53, 53, mà người ngồi sau ngồi lên phần sau của yên hai người ngồi 22 có thể đặt chân lên đó, được gắn vào các giá đỡ bậc để chân 48, 49. Các bậc để chân cho người ngồi sau 53, 53 được gắn quay được vào phần sau của các phần kéo dài theo chiều dọc 48b, 49b giữa các vị trí gập lại, được gập vào phía các giá đỡ bậc để chân 48, 49 và vị trí nhô ra, được làm nhô ra khỏi các giá đỡ bậc để chân 48, 49 theo hướng bên.

Trên FIG.5, bàn đạp phanh 54 được đỡ quay được trên giá đỡ bậc để chân bên phải 49 thông qua trục quay 55. Phần kéo dài thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 có phần đỡ trục quay 49e liền khối nhô về hướng phía sau theo hướng dọc của xe. Một phần đầu của trục quay 55 kéo dài theo hướng chiều rộng của xe được đúc trên phần đỡ trục quay 49e.

Bàn đạp phanh 54 có phần hình trụ đỡ 54a được đỡ quay được trên trục quay 55. Phần đòn nằm ngang 54b kéo dài từ phần hình trụ đỡ 54a theo hướng về phía trước dọc theo hướng dọc của xe. Phần bàn đạp 54c được tạo ra trên đầu trước của phần đòn nằm ngang 54b. Phần đòn thẳng đứng 54d kéo dài từ phần

hình trụ đỡ 54a theo hướng lên trên. Bàn đạp phanh 54 được đỡ quay được và theo hướng dọc trục trên phần đỡ trục quay 49e của phần kéo dài thẳng đứng 49c thông qua trục quay 55 bên dưới đòn lắc 27 và bên trên cơ cấu xả 40 trên hình chiếu cạnh.

Phần đòn nằm ngang 54b được làm bằng tấm kim loại. Đầu sau của nó được hàn vào phần hình trụ đỡ 54a và được kéo dài từ phần hình trụ đỡ 54a theo hướng về phía dưới. Đồng thời, phần đòn nằm ngang tránh phần đầu dưới của phần kéo dài thẳng đứng 49c ra phía ngoài theo hướng chiều rộng của xe và được kéo dài theo hướng về phía trước. Ngoài ra, phần đòn thẳng đứng 54d được bố trí ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b.

Một phần đầu 56a của lò xo phản hồi 56 tác động lực lò xo để đẩy bàn đạp phanh 54 về phía trở về được nối với phần giữ lò xo 54e như phần đầu sau của phần đòn nằm ngang 54b của bàn đạp phanh 54, nó được bố trí ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b và được kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng của xe. Phần đầu kia 56b của lò xo phản hồi 56 được nối với phần giữ lò xo 49f nằm bên trên phần đầu dưới 49d của phần kéo dài thẳng đứng 49c của giá đỡ bậc để chân 49, và trên phần giữ lò xo 49f nằm ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Lò xo phản hồi 56 được bố trí gần như nằm ngang ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b để nằm dọc theo bàn đạp phanh 54 trên hình chiếu cạnh.

Hơn nữa, phần chặn vị trí ban đầu 57 được tạo liền khối trên phần gần như ở giữa của phần kéo dài theo chiều dọc 49b của giá đỡ bậc để chân 49 để tạo ra vị trí ban đầu của bàn đạp phanh 54 bằng cách tiếp xúc với phía sau 54g của phần đòn thẳng đứng 54d của bàn đạp phanh 54 và ngăn chặn chuyển động quay quanh trục quay 55. Cụ thể là, phần chặn vị trí ban đầu 57 được bố trí trên bề mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b. Phần chặn vị trí ban đầu tiếp xúc với phía sau 54g của phần đòn thẳng đứng 54d của bàn đạp phanh 54 ở vị trí ban đầu của bàn đạp phanh 54 bằng cách kéo dài về phía trong theo hướng chiều rộng của xe hơn so với phần kia.

Cách bố trí lò xo phản hồi 56 và phần chặn vị trí ban đầu 57 sẽ được mô tả

dưới đây. Lò xo phản hồi 56 được định vị ở phía đối diện với phần chặn vị trí ban đầu 57 bằng cách kẹp xen giữa trục quay 55 của bàn đạp phanh 54. Cụ thể là, lò xo phản hồi 56 được bố trí ở phía đối diện với phần chặn vị trí ban đầu 57 tương đối với đường L2, đường này đi qua tâm trục quay 55 và nằm vuông góc với đường vị trí ban đầu L1 kéo từ tâm trục của trục quay 55 đến phần chặn vị trí ban đầu 57.

Trên FIG.1, tay phanh 61 được gắn để thao tác quay vào phần đầu bên phải của tay lái 12. Đồng thời, cụm xi lanh chính thứ nhất 62 được gắn vào phần đầu bên phải của tay lái để cấp ra áp suất thủy lực phanh tương ứng với thao tác quay tay phanh 61.

Phanh đĩa B1 làm phanh trước được bố trí trên bánh trước WF để phanh tương ứng với thao tác tay phanh 61, và đồng thời, để phanh bằng cách đạp bàn đạp phanh 54. Phanh kiểu tang B2 được bố trí trên bánh sau WR để phanh bằng cách đạp bàn đạp phanh 54.

Trên FIG.5, cụm xi lanh chính thứ hai 63 được bố trí ở phía bề mặt sau của giá đỡ bậc để chân bên phải 49 để tạo ra áp suất thủy lực nhằm vận hành phanh đĩa B1. Cụm xi lanh chính thứ hai 63 hơi được làm nghiêng lên trên theo hướng về phía trước và được gắn vào phía bề mặt sau theo hướng về phía trước của phần kéo dài theo chiều dọc 49b của giá đỡ bậc để chân 49. Cụ thể là, cụm xi lanh chính thứ hai 63 được gắn vào phía sau theo hướng về phía trước của phần kéo dài theo chiều dọc 49b bằng hai bu lông 64, 64. Ngoài ra, cụm xi lanh chính thứ hai 63 để vận hành phanh sau, được gọi là phanh sau.

Lực vận hành của bàn đạp phanh 54 được cấp vào trong cụm xi lanh chính thứ hai 63 thông qua bộ cân bằng 65. Đồng thời, lực vận hành của bàn đạp phanh được cấp vào trong thanh 66 truyền cơ học lực vận hành phanh đến phanh kiểu tang B2 của bánh sau WR. Phần giữa của bộ cân bằng 65 được nối quay được với phần đầu trên của phần đòn thắng đứng 54d ở phía sau phần đòn thắng đứng 54d của bàn đạp phanh 54 thông qua trục 67.

Khớp nối 68a nối với thanh pit tông 68 của cụm xi lanh chính thứ hai 63 bố trí ở phía trước bộ cân bằng 65 được nối với phần đầu trên 65a của bộ cân bằng 65

thông qua chốt nối 69. Khớp nối 66a được nối với một phần đầu của thanh 66 trên phần đầu dưới 65b của bộ cân bằng 65 thông qua chốt nối 70. Như được thể hiện trên FIG.1, phần đầu kia của thanh 66 được nối với phần đầu của đòn cấp vào 71 tạo ra phanh kiểu tang B2 thông qua chốt nối 72 như được thể hiện trên FIG.1.

Lò xo tác dụng chậm 73 được bố trí trên bộ cân bằng 65 và giá đỡ bậc để chân 49 để vận hành cụm xi lanh chính thứ hai 63 sau khi vận hành thanh 66. Lò xo tác dụng chậm 73 được bố trí xen giữa phía phần đầu trên 65a của bộ cân bằng 65 và phần đỡ lò xo tác dụng chậm 49g được tạo ra trên phần sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b, và được bố trí ở phía sau phần kéo dài theo chiều dọc 49b với lò xo phản hồi 56 và cụm xi lanh chính thứ hai 63.

Ống mềm chịu áp thủy lực 75 để đưa áp suất thủy lực cấp ra từ cụm xi lanh chính thứ hai 63 vào được luồn vào bên trong nắp che bên phải 31 và vỏ bảo vệ 30, và được nối với má kẹp phanh 76 của phanh đĩa B1 của bánh trước WF. Hơn nữa, ống mềm chịu áp thủy lực 77 để đưa áp suất thủy lực từ cụm xi lanh chính thứ nhất 62 vào cũng được nối với má kẹp phanh 76.

Bình chứa 78 để cấp dầu phanh vào cụm xi lanh chính thứ hai 63 được bố trí theo hướng lên trên và về phía trước cụm xi lanh chính thứ hai 63. Bình chứa 78 và ống mềm chịu áp thủy lực 75 được đỡ bởi thanh đỡ 79 lắp cố định vào khung chính 14 của khung thân F. Bình chứa 78 được nối với cụm xi lanh chính thứ hai 63 bởi ống mềm 80 để đưa dầu phanh vào.

Hơn nữa, bộ chuyển phanh 84 để phát hiện hoạt động phanh bởi bàn đạp phanh 54 được gắn vào giá đỡ bậc để chân bên phải 49. Bộ chuyển phanh 84 được kéo dài dọc theo hướng dọc của phần kéo dài theo chiều dọc 49b của giá đỡ bậc để chân 49, và được đỡ trên phần đỡ bộ chuyển 49h trên bề mặt sau phần sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b.

Phần đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d của bàn đạp phanh 54 được nối với bộ chuyển phanh 84. Theo phương án thực hiện này, thanh nối 85 có phần móc 85a trên một phần đầu. Phần móc được khớp vào và nối với đầu trên của phần đòn thẳng đứng 54d. Phần đầu kia của thanh nối được nối với bộ chuyển phanh 84

thông qua lò xo 86. Cụ thể là, bộ chuyển phanh 84 được bố trí ở phía đối diện với phần đòn thắng đứng 54d của bàn đạp phanh 54 bằng cách kẹp xen giữa phần chặn vị trí ban đầu 57.

Cáp của bộ chuyển phanh 87 kéo dài từ bộ chuyển phanh 84 được nối để kéo dài phía bề mặt sau của phần trên của phần kéo dài theo chiều dọc 49b theo hướng về phía trước. Một phần của cáp của bộ chuyển phanh 87 được đỡ ở phía bề mặt sau của phần kéo dài theo chiều dọc 49b bởi hai giá đỡ cáp 88, 89 gắn vào bề mặt sau của phần trên của phần kéo dài theo chiều dọc 49b.

Như nêu trên, theo phương án thực hiện này, phần chặn vị trí ban đầu 57 và phần giữ lò xo 49f giữ phần đầu kia 56b của lò xo phản hồi 56 cùng được tạo ra trên giá đỡ bậc để chân 49 đỡ bàn đạp phanh 54. Do đó, bàn đạp phanh 54 được gắn như một bộ, điều này có thể làm tăng đáng kể khả năng lắp ráp. Hơn nữa, bàn đạp phanh 54 có phần giữ lò xo 54e để giữ một phần đầu 56a của lò xo phản hồi 56. Giá đỡ bậc để chân 49 có phần đỡ lò xo tác dụng chậm 49g và phần đỡ bộ chuyển 49h. Do đó, giá đỡ bậc để chân 49 với bàn đạp phanh 54 bao gồm phần giữ lò xo, phần đỡ lò xo tác dụng chậm, và phần đỡ bộ chuyển như một cụm. Do đó, giá đỡ bậc để chân 49, mà bàn đạp phanh 54 được đặt trên đó, có thể được lắp như một cụm hợp nhất, điều này tạo điều kiện thuận lợi cho việc lắp ráp vào xe máy hoàn chỉnh.

Hơn nữa, lò xo phản hồi 56 được bố trí ở phía đối diện với phần chặn vị trí ban đầu 57 bằng cách kẹp xen giữa trục quay 55 của bàn đạp phanh 54, điều này cho phép bố trí nhỏ gọn lò xo phản hồi 56 và ngăn chặn việc mở rộng giá đỡ bậc để chân 49.

Hơn nữa, lò xo phản hồi 56 được bố trí dọc theo hướng kéo dài của bàn đạp phanh 54, điều này có thể ngăn chặn sự kéo dài theo phương thẳng đứng của lò xo phản hồi 56, và điều này có thể tiết kiệm khoảng trống.

Hơn nữa, bàn đạp phanh 54 và lò xo phản hồi 56 được đỡ trên bề mặt sau của giá đỡ bậc để chân 49, điều này có thể làm tăng khả năng thiết kế.

Hơn nữa, cụm xi lanh chính thứ hai 63 và lò xo tác dụng chậm 73 cũng

được đỡ trên giá đỡ bậc để chân 49, điều này có thể làm tăng đáng kể khả năng lắp ráp.

Hơn nữa, bình chứa 78 và ống mềm chịu áp thủy lực 75 được đỡ bởi thanh đỡ 79 lắp cố định vào khung chính 14 của khung thân F, điều này không những cho phép giảm số lượng chi tiết mà còn làm tăng khả năng lắp ráp hơn nữa.

Hơn nữa, bộ chuyển phanh 84 được bố trí ở phía đối diện với phần đòn thắng đứng 54d của bàn đạp phanh 54 bằng cách kẹp xen giữa phần chặn vị trí ban đầu 57, điều này cho phép giảm sự va chạm như sự chùng.

Hơn nữa, phần chặn vị trí ban đầu 57 và phần giữ lò xo 49f giữ phần đầu kia 56b của lò xo phản hồi 56 được tạo ra trên giá đỡ bậc để chân 49, mà bậc để chân cho người ngồi sau 53 được gắn vào để cho phép người ngồi sau ngồi lên phần sau của yên hai người ngồi 22 đặt chân lên đó. Do đó, không cần lắp ráp riêng biệt giá lắp đỡ bàn đạp phanh 54 và giá đỡ bậc để chân 49, mà bậc để chân cho người ngồi sau 53 được gắn vào đó, điều này cho phép giảm số lượng chi tiết và làm tăng khả năng lắp ráp hơn nữa.

Phương án thực hiện của sáng chế đã được giải thích như nêu trên. Sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án thực hiện nêu trên, và các cải biến về kết cấu khác có thể được tạo ra mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy (10) bao gồm:

bàn đạp phanh (54);

giá lắp (49) đỡ quay được bàn đạp phanh (54); và

lò xo phản hồi (56), mà một phần đầu (56a) của nó được đỡ trên bàn đạp phanh (54) trong khi đẩy bàn đạp phanh (54) về phía vị trí ban đầu, khác biệt ở chỗ,

giá lắp (49) được tạo ra liền khối với phần chặn vị trí ban đầu (57), mà một phần của bàn đạp phanh (54) tiếp xúc tỳ vào đó do lực đẩy của lò xo phản hồi (56) và cũng được tạo ra có phần giữ lò xo (49f) giữ phần đầu (56b) kia của lò xo phản hồi (56), và

lò xo phản hồi (56) được bố trí ở phía sau của giá lắp (49).

2. Xe máy (10) theo điểm 1, trong đó trục quay (55) của bàn đạp phanh được bố trí ở phía sau bu lông (28) khi được nhìn từ phía bên, bu lông (28) này đỡ đòn lắc (27) theo cách lắc được.

3. Xe máy (10) theo điểm 2, trong đó giá lắp (49) được gắn chặt vào khung xoay (17), mà đỡ đòn lắc (27) theo cách lắc được.

4. Xe máy (10) theo điểm 2, trong đó giá lắp được đỡ bởi khung xoay (17) và cũng được đỡ bởi bu lông (28) đỡ đòn lắc (27).

5. Xe máy (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phần chặn vị trí ban đầu (57) được làm phình ra theo hướng chiều rộng của xe.

6. Xe máy (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó xe máy này còn có:

bộ cân bằng (65) được đỡ trên bàn đạp phanh (54); và
 lò xo tác dụng chậm (73) được đỡ ở một đầu của bộ cân bằng (65), trong đó
 lò xo tác dụng chậm (73) được đỡ trên giá lắp (49).

7. Xe máy (10) theo điểm 6, trong đó lò xo tác dụng chậm (73) được tạo ra để kéo dài về phía sau xe.

8. Xe máy (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, trong đó lò xo phản hồi (56) được bố trí ở phía đối diện với phần chặn vị trí ban đầu (57) với trục quay (55) của bàn đạp phanh (54) được kẹp xen giữa chúng.

9. Xe máy (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó lò xo phản hồi (56) được bố trí dọc theo hướng kéo dài của bàn đạp phanh (54).

10. Xe máy (10) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, trong đó bàn đạp phanh (54) và lò xo phản hồi (56) được đỡ trên bề mặt sau của giá lắp (49).

11. Xe máy (10) theo điểm 6 hoặc 7, trong đó xe máy này còn có:

cụm xi lanh chính (63) nối với một phần đầu (65a) của bộ cân bằng (65) và cho phép phanh trước (B1) tạo ra lực phanh; trong đó

cụm xi lanh chính (63) và lò xo tác dụng chậm (73) được đỡ trên giá lắp (49).

Fig.1

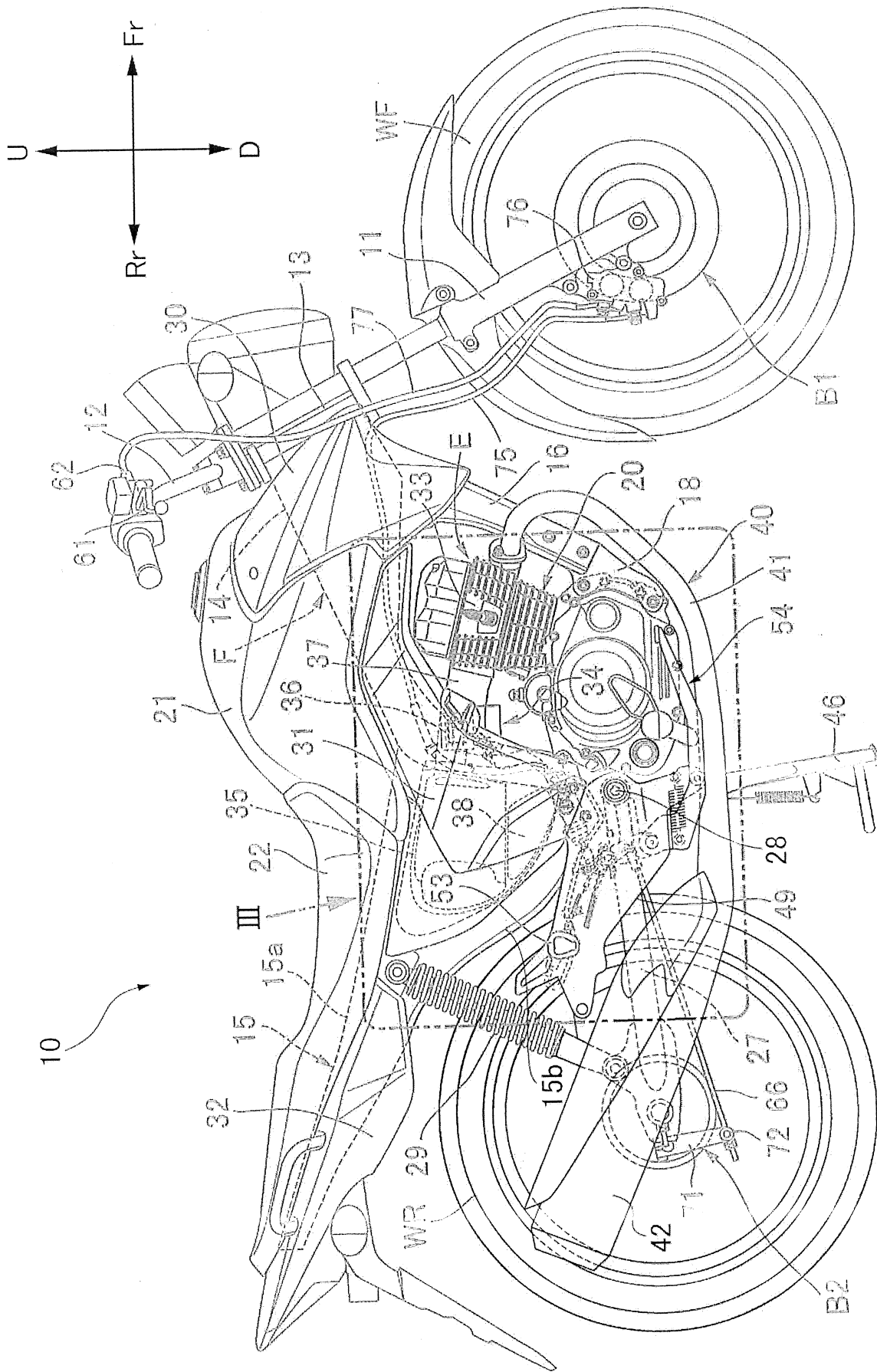
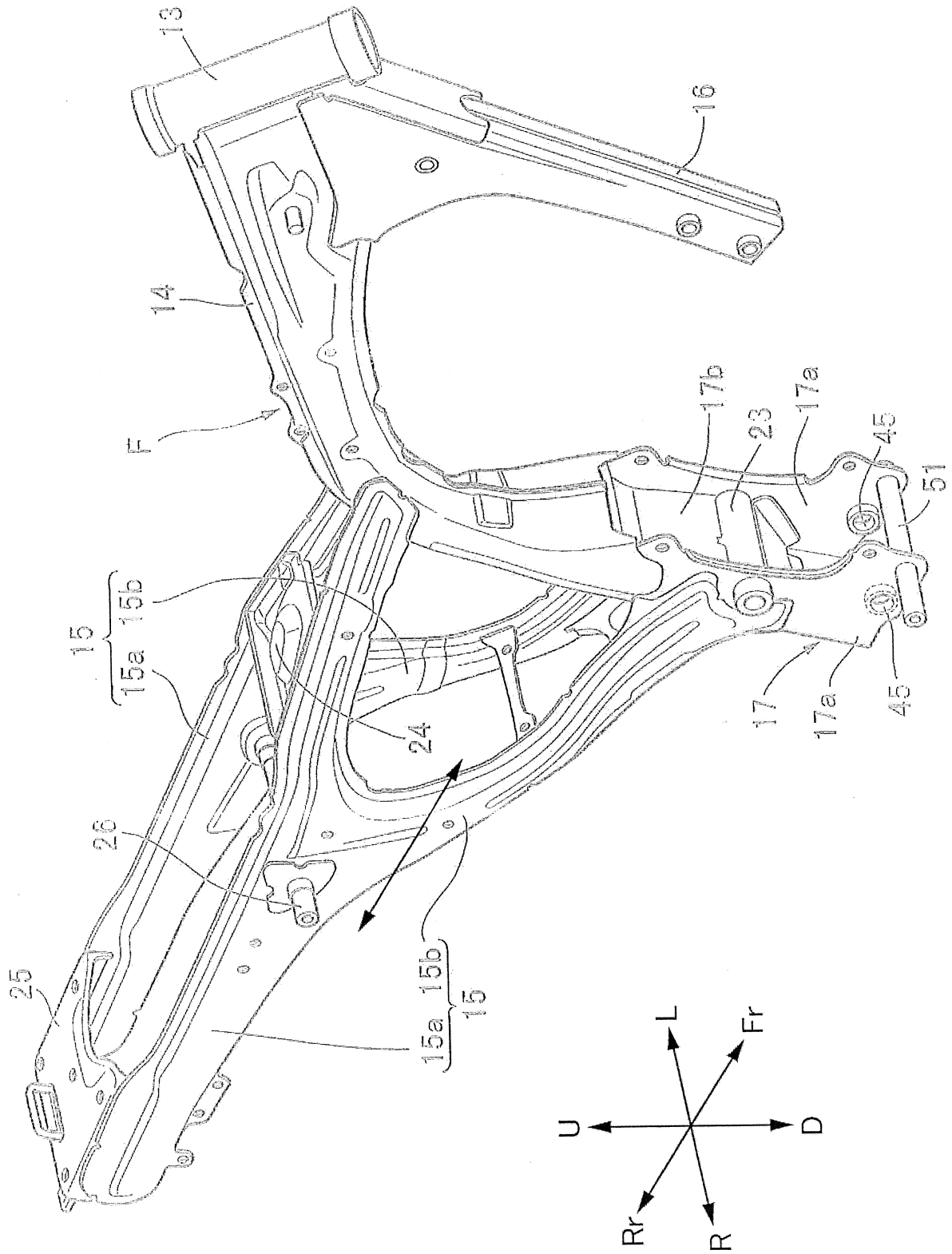


Fig.2



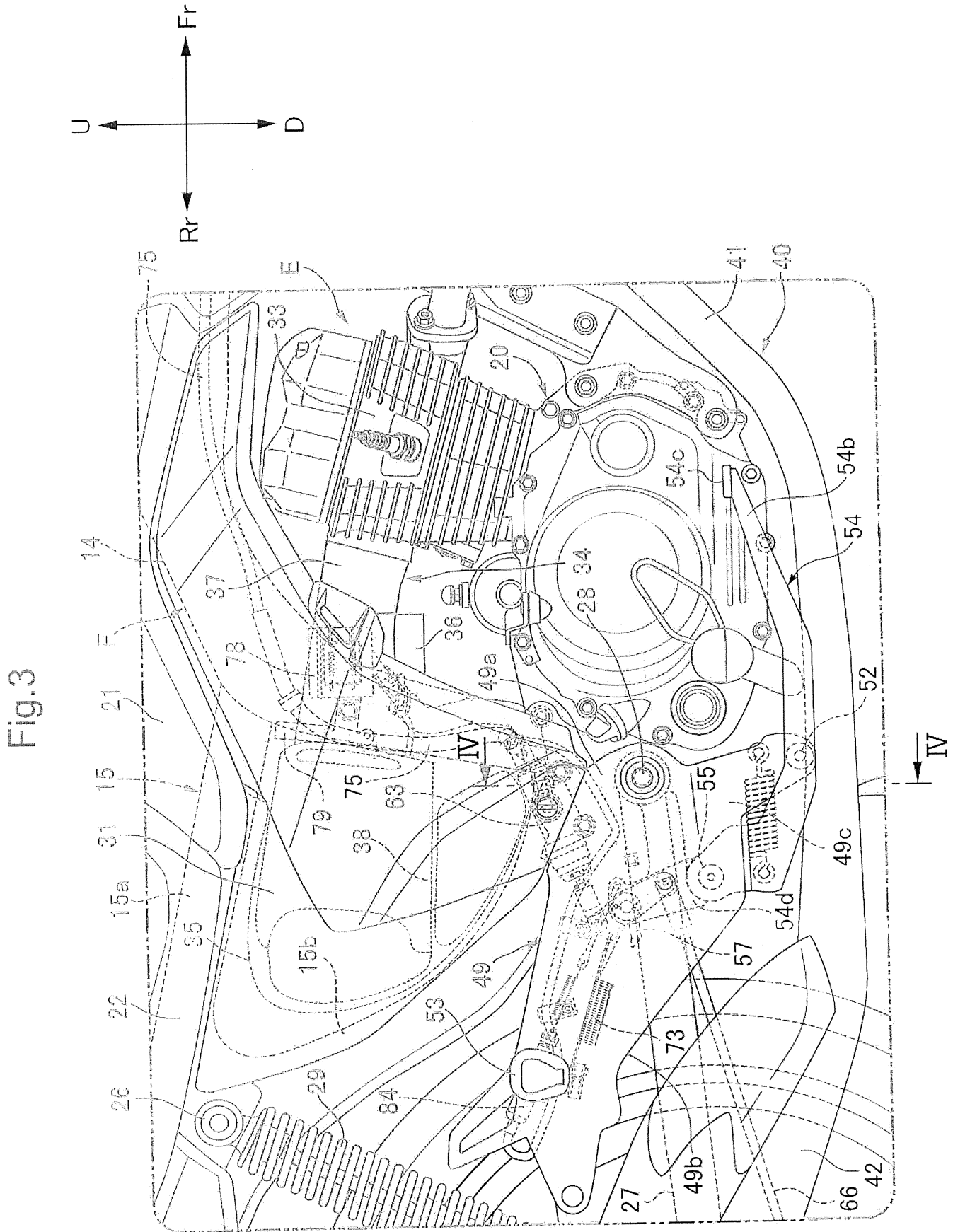


Fig.4

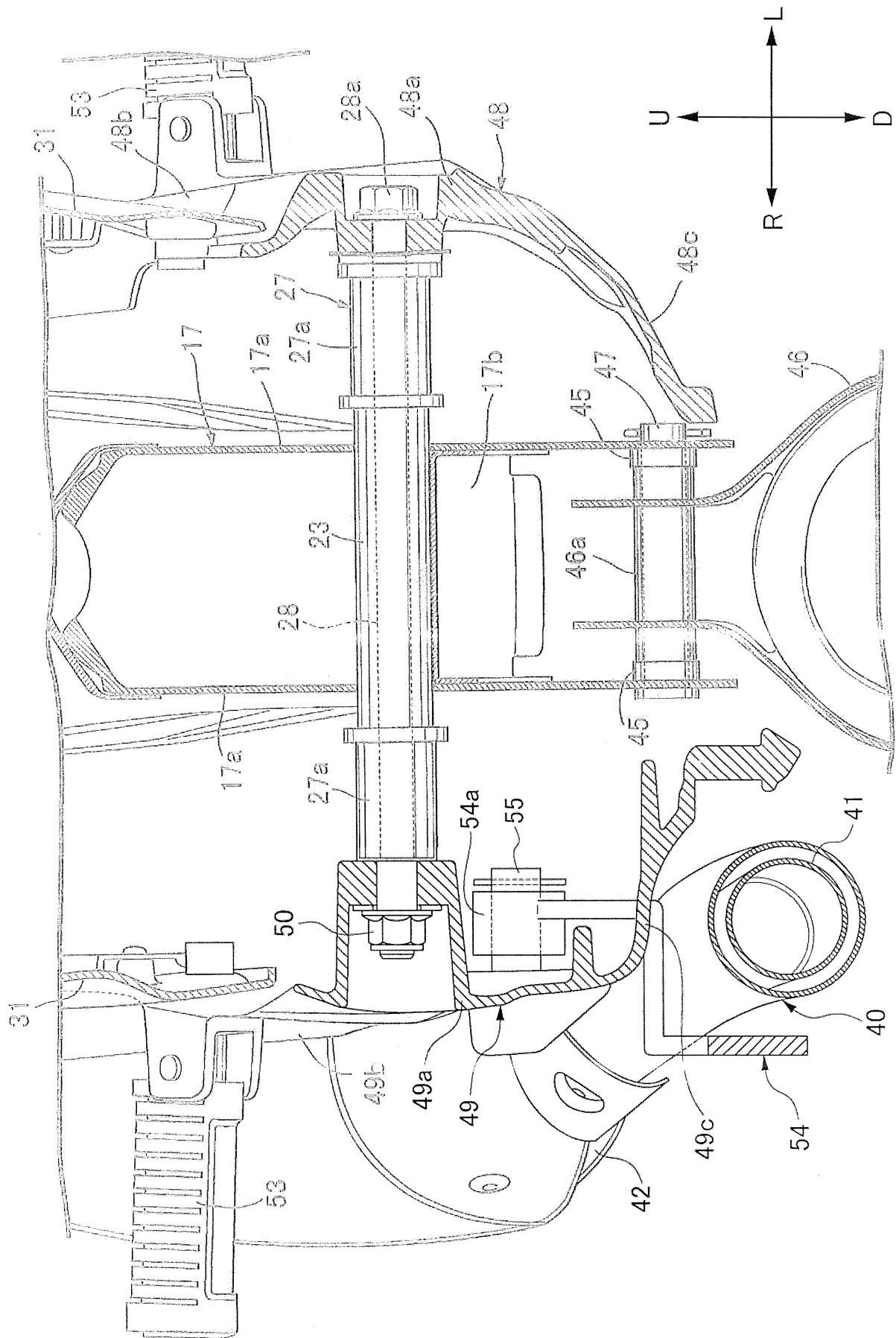


Fig.5

