



(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)



1-0023967

(51)⁷ **B62K 19/38; F16D 65/28; B62L 3/00; (13) B**
B60T 13/74; B62L 1/00

(21) 1-2016-02867

(22) 03/08/2016

(30) 2015-154905 05/08/2015 JP

(45) 25/06/2020 387

(43) 27/02/2017 347A

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

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

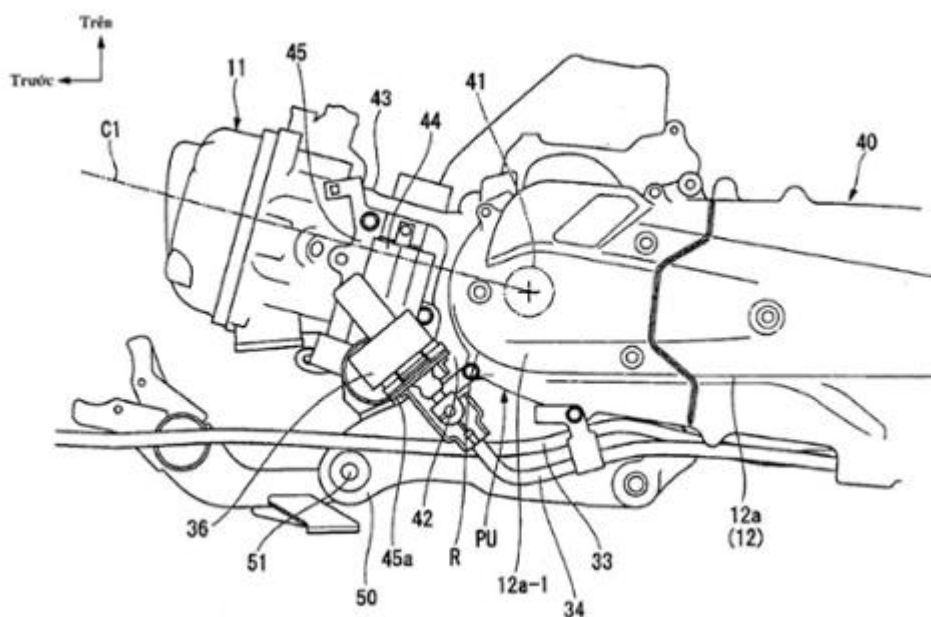
(72) Hirotsugu KUBOYAMA (JP); Yoshihide NAKADO (JP)

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập tới xe kiểu ngồi để chân hai bên có khả năng bố trí dây cáp đỡ xe một cách dễ dàng trên xe theo cách gọn.

Đòn lắc (40) được đỡ lắc được tương đối với khung thân xe. Cụm động lực PU được bố trí trong đòn lắc (40) ở vị trí phía trước bánh xe sau (Wr). Phần phanh bánh xe sau mà phanh bánh xe sau được gắn trên đòn lắc (40). Cần phanh được kéo dài từ trục đỡ của phần phanh bánh xe sau. Dây cáp đỡ xe (34) có một đầu của nó nối với cần phanh và đầu kia của nó nối với cơ cấu đỡ xe (36). Cơ cấu đỡ xe (36) được bố trí trong cụm động lực (PU).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó cơ cấu đỗ xe được nối với phần phanh bánh xe sau nhờ dây cáp.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Với thiết bị phanh bánh xe sau của xe kiểu ngồi để chân hai bên, như xe máy, đã biết tới thiết bị phanh bánh xe sau bao gồm cần phanh để đưa các lệnh vận hành tới phần phanh bánh xe sau và vận hành cần phanh bằng dây cáp(chẳng hạn, xem tài liệu sáng chế 1).

Xe kiểu ngồi để chân hai bên bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1 bao gồm bộ phận dẫn động thủy lực mà vận hành với phần vận hành của phanh, cơ cấu nối nối với phần dẫn động của bộ phận dẫn động thủy lực, dây cáp nối cơ cấu nối với cần phanh của phần phanh bánh xe sau, và cơ cấu đỗ xe có khả năng khóa vị trí vận hành của cơ cấu nối. Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên này, cần phanh được kéo nhờ cơ cấu nối và dây cáp và, trong trạng thái này, cơ cấu nối được khóa bởi cơ cấu đỗ xe, để giữ phần phanh sau trong trạng thái khóa (trạng thái đỗ xe).

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số Hei10-7066

Tuy nhiên, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, như xe máy, khoảng trống có khả năng bố trí các phần khác nhau bị giới hạn. Nếu muốn sử dụng kết cấu trong đó cần phanh lắp trên phía bánh xe sau được kéo bằng cơ cấu đỗ xe mà chiếm thể tích lớn, thì sẽ khó đảm bảo khoảng trống để bố trí cơ cấu đỗ xe. Kết quả là, chiều dài dây cáp của dây cáp đỗ xe nối cơ cấu đỗ xe với cần phanh cần phải dài hơn.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do đó, mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên trong đó dây cáp đỡ xe có thể được bố trí dễ dàng trên xe theo cách gọn.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, theo sáng chế, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm: đòn lắc (40) được tạo kết cấu để đỡ bánh xe sau (W_r) lắc được tương đối với khung thân xe (F); cụm động lực (PU) được bố trí trong đòn lắc (40) ở vị trí phía trước bánh xe sau (W_r); phần phanh bánh xe sau (32) gắn trên đòn lắc (40) để phanh bánh xe sau (W_r); cần phanh (31) được vận hành xoay được quanh trục đỡ (30) lắp trên phần phanh bánh xe sau (32) để kích hoạt phần phanh bánh xe sau (32); và cơ cấu đỡ xe (36) ghép nối với cần phanh (31) qua dây cáp đỡ xe (34) để cáp lực vận hành tới cần phanh (31), trong đó cơ cấu đỡ xe (36) được bố trí trong cụm động lực (PU).

Trong kết cấu này, khoảng cách giữa cơ cấu đỡ xe (36) và cần phanh (31) được giảm, và dây cáp đỡ xe (34) có thể được bố trí dễ dàng theo cách gọn.

Cơ cấu đỡ xe (36) có thể được bố trí trên phía phân hình trụ (43) của động cơ (11) ở cụm động lực (PU).

Trong trường hợp này, cơ cấu đỡ xe (36) có thể được bố trí theo cách gọn nhờ sử dụng khoảng trống tạo trên phía phân hình trụ (43) của động cơ (11).

Cơ cấu đỡ xe (36) có thể được bố trí ở vị trí bên dưới đường trục xi lanh (C_1) kéo dài trên phía phân hình trụ (43) và dọc theo bề mặt cung tròn (R) của phần mép trước dạng cung tròn (12a-1), khi nhìn từ bên cạnh, của vỏ phân truyền công suất (12a) của cụm động lực (PU).

Trong trường hợp này, cơ cấu đỡ xe (36) được bố trí ở vị trí bên dưới đường trục xi lanh (C_1) dọc theo bề mặt cung tròn (R) của phần mép trước (12a-1) của vỏ phân truyền công suất (12a). Nhờ đó, cơ cấu đỡ xe

(36) có thể được bố trí với lượng nhô được hạn chế của cơ cấu đỡ xe sang bên cụm động lực (PU).

Cuộn đánh lửa (44) của động cơ (11) có thể được đỡ trên phía phần hình trụ (43) qua thanh đỡ cuộn đánh lửa (45), và cơ cấu đỡ xe (36) có thể được gắn trên thanh đỡ cuộn đánh lửa (45).

Trong trường hợp này, cuộn đánh lửa (44) và cơ cấu đỡ xe (36) có thể được đỡ trên động cơ (11) bằng cách dùng chung thanh đỡ cuộn đánh lửa (45), giúp cho số lượng các phần gắn quanh động cơ (11) có thể được giảm.

Dây cáp phanh (33) để phanh bình thường có thể được nối với cần phanh (31), và dây cáp đỡ xe (34) có thể được nối với cần phanh (31) ở vị trí xa hơn từ trục đỡ (30) so với vị trí tại đó dây cáp phanh (33) để phanh bình thường được nối với cần phanh (31).

Trong trường hợp này, khoảng cách giữa trục đỡ (30) và vị trí nối của dây cáp đỡ xe (34) trên cần phanh (31) là dài hơn khoảng cách giữa trục đỡ (30) và vị trí nối của dây cáp phanh (33) để phanh bình thường. Nhờ đó, lực đưa vào cần phanh (31) từ cơ cấu đỡ xe (36) qua dây cáp đỡ xe (33) có thể được tác động như lực xoắn lớn lên phần phanh bánh xe sau (32). Bằng cách sử dụng kết cấu này, bánh xe sau (W_r) có thể được khóa một cách dễ dàng, khi bánh xe sau được khóa để đỡ xe, bằng lực của cơ cấu đỡ xe (36).

Theo một phương án thực hiện sáng chế, cơ cấu đỡ xe được bố trí trong cụm động lực trên đòn lắc, khiến cho chiều dài dây cáp đỡ xe có thể ngắn hơn và được bố trí dễ dàng trên xe theo cách gọn.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh của xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án thực hiện sáng chế;

FIG.2 là hình chiếu cạnh riêng phần của xe kiểu ngồi để chân hai

bên;

FIG.3 là hình chiếu cạnh minh họa các chi tiết quanh đòn lắc của xe kiểu ngồi để chân hai bên;

FIG.4 là hình chiếu bằng minh họa các chi tiết quanh đòn lắc của xe kiểu ngồi để chân hai bên;

FIG.5 là hình chiếu chính của các chi tiết quanh đòn lắc của xe kiểu ngồi để chân hai bên; và

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh của các chi tiết quanh đòn lắc của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Trên các hình vẽ, các mũi tên FR biểu thị hướng về phía trước xe, các mũi tên UP biểu thị hướng đi lên của xe, và các mũi tên LH biểu thị hướng về phía bên trái xe.

FIG.1 minh họa bên trái xe máy kiểu scuter 1 tạo như xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án thực hiện. FIG.2 là hình chiếu cạnh phóng to của FIG.1 minh họa một phần của xe máy 1.

Xe máy 1 bao gồm hệ thống lái, bao gồm bánh xe trước Wf và tay lái 10, được đỡ trong phần trước của khung thân xe F. Ở vị trí gần như giữa của khung thân xe F theo hướng trước-sau, cụm động lực PU được tạo như một khối mà động cơ 11 và thiết bị truyền công suất 12 được lắp liền khối trong đó được đỡ lắc được cùng với bánh xe sau Wr. Trong phần sau của khung thân xe F, yên xe 13 mà người lái ngồi trên đó được đỡ.

Trong xe máy 1, cụm động lực PU, mà được tạo như một khối, tạo thành đòn lắc 40 mà đỡ bánh xe sau Wr lắc được tương đối với khung thân xe F. Trong cụm động lực PU, động cơ 11 được bố trí ở phía trước khối, và thiết bị truyền công suất 12 được lắp ở vị trí lệch sang bên trái động cơ 11. Thiết bị truyền công suất 12 truyền công suất của động cơ 11 tới bánh

xe sau Wr qua đai truyền hoặc chi tiết tương tự, và có bánh xe sau Wr được đỡ ở phần đầu sau của thiết bị truyền công suất. Thiết bị truyền công suất 12 được bố trí ở bên trái bánh xe sau Wr để đỡ bánh xe sau Wr theo kiểu côngxon. Cụm giảm chấn 14 được đặt xen giữa phần đầu sau của cụm động lực PU và khung thân xe F.

Khung thân xe F bao gồm ống đầu 15 mà đỡ xoay được ống lái 20, khung đi xuống 16 mà kéo dài chéo xuống từ ống đầu 15 theo hướng sau, hai khung bên trái và bên phải 17 nối với các mặt bên trái và bên phải, tương ứng, của mép dưới của khung đi xuống 16 để kéo dài đầu tiên về phía sau và sau đó chéo lên theo hướng sau, và hai khung yên xe trái và phải 18 nối với đầu sau bên trên của các khung bên 17 để kéo dài chéo lên theo hướng sau ở góc nghiêng khác với góc nghiêng của các phần sau của các khung bên 17.

Khung ngang 19 được ghép trong vùng lân cận của các phần đầu sau bên trên của các khung bên trái và bên phải 17. Khung ngang được làm nghiêng chéo lên về phía trước, trong khi uốn cong theo dạng cung tròn, để nhờ đó nối khung bên trái và bên phải 17 với nhau.

Trên ống lái 20 được đỡ bởi ống đầu 15, hai càng trước trái và phải 21 mà đỡ quay được bánh xe trước Wf được giữ qua chi tiết nối bắc cầu 22, và tay lái 10 được gắn trên đầu trên của ống lái.

Hộp chứa đồ, mà không được minh họa trên hình vẽ, có khả năng chứa đồ, như mũ bảo hiểm, được bố trí giữa các khung yên xe trái và phải 18. Yên xe 13, mà cũng có chức năng như nắp của hộp chứa đồ, được gắn quay được trên phần trên của hộp chứa đồ với phần đầu trước của yên xe 13 là điểm đỡ quay.

Khoảng trống đưa chân qua 25 được tạo dọc theo vỏ xe CV dưới dạng phần lõm xuống giữa ống đầu 15 và đầu trước của yên xe 13. Người lái xe máy 1 đưa chân của họ qua khoảng trống đưa chân qua 25 này khi người lái lên và xuống xe máy. Sàn để chân 26 được tạo trên cả hai bên

của phần dưới của khoảng trống đưa chân qua 25 để người lái đặt chân lên các sàn để chân khi người lái ngồi trên yên xe 13. Sàn để chân 26 được tạo bên trên các vùng bên dưới 17f của các khung bên trái và bên phải 17 để cho phép tải trọng của chân được đỡ bởi các vùng bên dưới 17f của các khung bên 17.

Nắp dưới 38 được gắn với phần dưới của các sàn để chân 26 để che bên dưới các vùng bên dưới 17f của các khung bên trái và bên phải 17.

Thùng chứa nhiên liệu 27 được bố trí bên dưới khoảng trống đưa chân qua 25 để chứa nhiên liệu được cấp vào động cơ 11. Thùng chứa nhiên liệu 27 được đỡ bởi khung đi xuống 16 ở phía trước và khung ngang 19 ở phía sau bên trên các vùng bên dưới 17f của khung bên trái và bên phải 17 nhờ thanh chống mà không được minh họa.

Trong xe máy 1, thiết bị phanh kiểu đĩa (không được minh họa trên hình vẽ) trong đó phần phanh được vận hành bằng áp suất thủy lực được sử dụng trên phía bánh xe trước Wf, trong khi thiết bị phanh kiểu trống Br mà phần phanh được vận hành theo cách cơ học được sử dụng trên phía bánh xe sau Wr.

Thiết bị phanh Br trên phía bánh xe sau bao gồm trống phanh 28 mà quay liên khối với bánh xe sau Wr, chân phanh 29 gắn trên phía thân xe (phần sau của đòn lắc 40) trong vùng lân cận của trục bánh xe sau, và guốc phanh, mà không được minh họa trên hình vẽ, được gắn lắc được trên chân phanh 29 và gấp nếp với bề mặt theo chu vi trong của trống phanh 28 trong khi vận hành phanh của bánh xe sau Wr. Trên chân phanh 29, cam, mà không được minh họa trên hình vẽ, được gắn quay được để đẩy và di chuyển guốc phanh theo hướng gấp nếp guốc phanh với trống phanh 28. Cam được vận hành quay quanh trục đỡ 30 đỡ trong chân phanh 29. Trục đỡ 30 được nối với cần phanh 31 sao cho trục đỡ 30 được vận hành quay bởi cần phanh 31. Theo phương án thực hiện này, trục đỡ 30 được gắn trên phần mép ở vị trí lệch với phần sau bên dưới của chân phanh 29, trong khi

cần phanh 31 kéo dài xuống theo cách hơi nghiêng từ trục đỡ 30 theo hướng sau.

Theo phương án thực hiện này, phần phanh bánh xe sau 32 được tạo gồm trống phanh 28, chân phanh 29, guốc phanh, cam, và các chi tiết tương tự.

Dây cáp phanh 33 để phanh bình thường và dây cáp đỗ xe 34 có các đầu của chúng (các đầu của các dây cáp trong 33i, 34i) nối với cần phanh 31. Dây cáp trong 33i của dây cáp phanh 33 để phanh bình thường có một đầu của nó nối với tay phanh 35 mà được tạo như phần vận hành của phanh, và có đầu kia của dây cáp trong nối với cần phanh 31. Dây cáp trong 34i của dây cáp đỗ xe 34 có một đầu của nó nối với cơ cấu đỗ xe 36 mà bao gồm động cơ điện (không được minh họa trên hình vẽ) để kéo dây cáp, và có đầu kia của dây cáp trong nối với cần phanh 31. Theo phương án thực hiện này, dây cáp đỗ xe 34 được nối ở vị trí bên dưới vị trí nối của dây cáp phanh 33 (vị trí cách xa với trục đỡ 30) theo hướng kéo dài của cần phanh 31.

FIG.2 là hình vẽ phóng to một phần của đòn lắc 40 được minh họa trên FIG.1 gần phần mép trước của đòn lắc. FIG.3 là hình chiếu cạnh bên trái của phần mép trước của đòn lắc 40 khi vỏ xe CV được thể hiện trên FIG.2 được tháo ra. FIG.4 là hình chiếu bằng của các chi tiết quanh đòn lắc 40. FIG.5 và FIG.6 lần lượt là hình chiếu chính và hình vẽ phối cảnh, minh họa các chi tiết quanh đòn lắc 40. Hình vẽ phối cảnh được tạo ra khi nhìn chéo từ bên trái phía trên.

Như được minh họa trên các hình vẽ, ở động cơ 11 của cụm động lực PU, phần hình trụ 43 được ghép với hộp trục khuỷu 42 trong đó trục khuỷu 41 được bố trí theo hướng chiều rộng xe. Phần hình trụ 43 kéo dài về phía trước thân xe, trong khi kéo dài đi lên từ hộp trục khuỷu 42 theo cách hơi nghiêng. Phần hình trụ 43 chứa pittông tịnh tiến, mà không được minh họa trên hình vẽ, để tạo thành buồng đốt, mà không được minh họa

trên hình vẽ, với mặt trên của pittông. Trên hình vẽ này, C1 biểu thị đường trục xi lanh kéo dài qua tâm của đường trục của lỗ xi lanh của phần hình trụ 43.

Ở bên trái phần hình trụ 43, cuộn đánh lửa 44 của động cơ 11 được đỡ nhờ thanh đỡ cuộn đánh lửa 45 làm bằng kim loại.

Trên thiết bị truyền công suất 12 của cụm động lực PU, vỏ phần truyền công suất 12a che bên trái của phần thân 12b theo hướng thân xe. Vỏ phần truyền công suất 12a có dạng elip khi nhìn từ bên cạnh. Do đó, phần mép trước 12a-1 của vỏ phần truyền công suất 12a có dạng cung tròn khi nhìn từ bên cạnh.

Hai cần xoay 50 kéo dài về phía trước ở đầu trước bên dưới của hộp trục khuỷu 42 của cụm động lực PU. Cả hai cần xoay 50 được nối với xoay được với trục xoay 51 đỡ trên khung thân xe F.

Cơ cấu đỡ xe 36, mà cấp lực vận hành tới cần phanh 31 qua dây cáp đỡ xe 34, được bố trí ở bên trái phần hình trụ 43 của động cơ 11 ở cụm động lực PU. Cụ thể là, cơ cấu đỡ xe 36 được bố trí ở vị trí bên dưới đường trục xi lanh C1 ở bên trái phần hình trụ 43 và dọc theo bề mặt cung tròn R gần phần dưới của phần mép trước 12a-1 của vỏ phần truyền công suất 12a. Cơ cấu đỡ xe 36 được tạo trong dạng gần như hình trụ, sao cho đường trục của cơ cấu đỡ xe được hướng về phía trước và lên trên xe.

Thanh đỡ cuộn đánh lửa 45, mà đỡ cuộn đánh lửa 44 trên phần hình trụ 43, có phần đòn 45a kéo dài về phía bên trái thân xe. Cơ cấu đỡ xe 36 được giữ bởi phần đòn 45a của thanh đỡ cuộn đánh lửa 45. Nghĩa là, cơ cấu đỡ xe 36 và cuộn đánh lửa 44 được gắn trên phần hình trụ 43 của động cơ 11 qua thanh đỡ cuộn đánh lửa 45.

Như được mô tả trên đây, xe máy 1 theo phương án thực hiện này bao gồm cơ cấu đỡ xe 36 bố trí trên cụm động lực PU mà tạo thành đòn lắc 40, sao cho khoảng cách giữa cơ cấu đỡ xe 36 và cần phanh 31 trở nên ngắn hơn. Kết quả là, dây cáp đỡ xe 34 có thể được rút ngắn và được bố trí

dễ dàng và theo cách gọn trên xe.

Cụ thể, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện này, cơ cấu đỡ xe 36 được bố trí trên phía phần hình trụ 43 của động cơ 11, sao cho cơ cấu đỡ xe 36 có thể được bố trí theo cách gọn nhờ sử dụng khoảng trống tạo ở phía phần hình trụ 43.

Trong xe máy 1 theo phương án thực hiện này, cơ cấu đỡ xe 36 cũng được bố trí ở vị trí bên dưới đường trục xi lanh C1 trên phía phần hình trụ 43 dọc theo bề mặt cung tròn R của phần mép trước 12a-1 của vỏ phần truyền công suất 12a trên hình chiếu cạnh. Nhờ đó, cơ cấu đỡ xe 36 xếp chồng lên phần truyền công suất 12a theo hướng chiều rộng xe và, nhờ lượng xếp chồng này, có thể ngăn ngừa sự nhô ra của cơ cấu đỡ xe 36 sang bên theo hướng chiều rộng xe.

Ngoài ra, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện này, cơ cấu đỡ xe 36 được giữ bởi thanh đỡ cuộn đánh lửa 45 mà đỡ cuộn đánh lửa 44 trên phần hình trụ 43, sao cho cả cuộn đánh lửa 44 lẫn cơ cấu đỡ xe 36 có thể được đỡ trên phần hình trụ 43 nhờ sử dụng thanh đỡ cuộn đánh lửa 45. Nhờ đó, bằng cách sử dụng kết cấu này, số lượng các phần gắn quanh động cơ có thể được giảm.

Ngoài ra, trong xe máy 1 theo phương án thực hiện này, dây cáp đỡ xe 34 được nối ở vị trí cách xa hơn với trục đỡ 30 so với vị trí tại đó dây cáp phanh 33 được nối theo hướng kéo dài của cần phanh 31. Nhờ đó, khoảng cách giữa trục đỡ 30 và vị trí nối của dây cáp đỡ xe 34 trên cần phanh 31 là dài hơn so với khoảng cách giữa trục đỡ 30 và vị trí nối của dây cáp phanh 33 để phanh bình thường. Nhờ đó, có thể dễ dàng đảm bảo khoảng cách rộng giữa trục đỡ 30 và vị trí nối của dây cáp đỡ xe 34 trên cần phanh 31. Bằng cách sử dụng kết cấu này, lực đưa vào cần phanh 31 từ cơ cấu đỡ xe 36 qua dây cáp đỡ xe 34 có thể được tác động như lực xoắn lớn lên phần phanh bánh xe sau 32. Kết quả là, bánh xe sau Wr có thể được khóa một cách dễ dàng, khi bánh xe sau được khóa để đỡ xe, bằng lực của

cơ cấu đỡ xe 36.

Sáng chế này không bị giới hạn ở phương án thực hiện được mô tả trên đây, và có thể có các biến thể kết cấu khác mà không vượt quá phạm vi của sáng chế. Ví dụ, đòn lắc 40 được tạo thành khối gồm cụm động lực PU theo phương án thực hiện được mô tả trên đây, nhưng đòn lắc riêng biệt có thể được tạo và cụm động lực PU được gắn trên đòn lắc này.

Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo theo sáng chế không giới hạn ở xe máy (bao gồm xe đạp có động cơ hỗ trợ và xe kiểu scuto), mà còn bao gồm xe ba bánh (với bánh xe trước và hai bánh xe sau hoặc hai bánh xe sau và một bánh xe trước) và xe nhỏ bốn bánh.

Yêu cầu bảo hộ sửa đổi

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

đòn lắc (40) được tạo kết cấu để đỡ bánh xe sau (Wr) lắc được tương đối với khung thân xe (F);

cụm động lực (PU) được bố trí trong đòn lắc (40) ở vị trí phía trước bánh xe sau (Wr);

phần phanh bánh xe sau (32) gắn trên đòn lắc (40) để phanh bánh xe sau (Wr);

cần phanh (31) được vận hành xoay quanh trục đỡ (30) lắp trên phần phanh bánh xe sau (32) để kích hoạt phần phanh bánh xe sau (32); và

cơ cấu đỡ xe (36) ghép nối với dây cáp phanh thường (33) để truyền lực vận hành tới cần phanh (31), và ghép với cần phanh (31) qua dây cáp đỡ xe (34) để cấp lực vận hành tới cần phanh (31), trong đó:

phần phanh bánh xe sau (32) được sử dụng bởi cả phanh thường và phanh đỡ xe,

dây cáp đỡ xe (34) được bố trí dọc theo dây cáp phanh thường (33), và

cơ cấu đỡ xe (36) được bố trí trong cụm động lực (PU) và được bố trí trong vùng lân cận của dây cáp phanh thường (33).

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

đòn lắc (40) được tạo kết cấu để đỡ bánh xe sau (Wr) lắc được tương đối với khung thân xe (F);

cụm động lực (PU) được bố trí trong đòn lắc (40) ở vị trí phía trước bánh xe sau (Wr);

phần phanh bánh xe sau (32) gắn trên đòn lắc (40) để phanh bánh xe sau (Wr);

cần phanh (31) được vận hành xoay quanh trục đỡ (30) lắp trên phần phanh bánh xe sau (32) để kích hoạt phần phanh bánh xe sau (32); và
 cơ cấu đỗ xe (36) ghép nối với cần phanh (31) qua dây cáp đỗ xe (34) để cấp lực vận hành tới cần phanh (31), trong đó
 cơ cấu đỗ xe (36) được bố trí trong cụm động lực (PU) và được bố trí ở phía trước dọc theo đường trục xi lanh (C1) từ tâm của trục khuỷu (41) khi nhìn trên hình chiếu cạnh của xe.

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

đòn lắc (40) được tạo kết cấu để đỡ bánh xe sau (Wr) lắc được tương đối với khung thân xe (F);
 cụm động lực (PU) được bố trí trong đòn lắc (40) ở vị trí phía trước bánh xe sau (Wr);
 phần phanh bánh xe sau (32) gắn trên đòn lắc (40) để phanh bánh xe sau (Wr);
 cần phanh (31) được vận hành xoay quanh trục đỡ (30) lắp trên phần phanh bánh xe sau (32) để kích hoạt phần phanh bánh xe sau (32); và
 cơ cấu đỗ xe (36) ghép nối với cần phanh (31) qua dây cáp đỗ xe (34) để cấp lực vận hành tới cần phanh (31), trong đó
 cơ cấu đỗ xe (36) được bố trí trong cụm động lực (PU) và
 cơ cấu đỗ xe (36) được bố trí trên phía phần xi lanh (43) của động cơ (11) ở cụm động lực (PU).

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

cơ cấu đỗ xe (36) được bố trí ở vị trí bên dưới đường trục xi lanh (C1) kéo dài trên phía phần xi lanh (43) và dọc theo bề mặt cung tròn của phần mép trước dạng cung tròn, khi nhìn từ bên cạnh, của vỏ phần truyền công suất (12a) của cụm động lực (PU).

5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3 hoặc 4, trong đó:

cuộn đánh lửa (44) của động cơ (11) được đỡ trên phía phần xi lanh (43) qua thanh đỡ cuộn đánh lửa (45), và
cơ cấu đỡ xe (36) được gắn trên thanh đỡ cuộn đánh lửa (45).

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

đòn lắc (40) được tạo kết cấu để đỡ bánh xe sau (Wr) lắc được tương đối với khung thân xe (F);

cụm động lực (PU) được bố trí trong đòn lắc (40) ở vị trí phía trước bánh xe sau (Wr);

phần phanh bánh xe sau (32) gắn trên đòn lắc (40) để phanh bánh xe sau (Wr);

cần phanh (31) được vận hành xoay quanh trục đỡ (30) lắp trên phần phanh bánh xe sau (32) để kích hoạt phần phanh bánh xe sau (32); và

cơ cấu đỡ xe (36) ghép nối với cần phanh (31) qua dây cáp đỡ xe (34) để cấp lực vận hành tới cần phanh (31), trong đó

cơ cấu đỡ xe (36) được bố trí trong cụm động lực (PU) và
dây cáp phanh (33) để phanh bình thường được nối với cần phanh (31), và

dây cáp đỡ xe (34) được nối với cần phanh (31) ở vị trí xa hơn từ trục đỡ (30) so với vị trí tại đó dây cáp phanh (33) để phanh bình thường được nối với cần phanh (31).

Fig.1

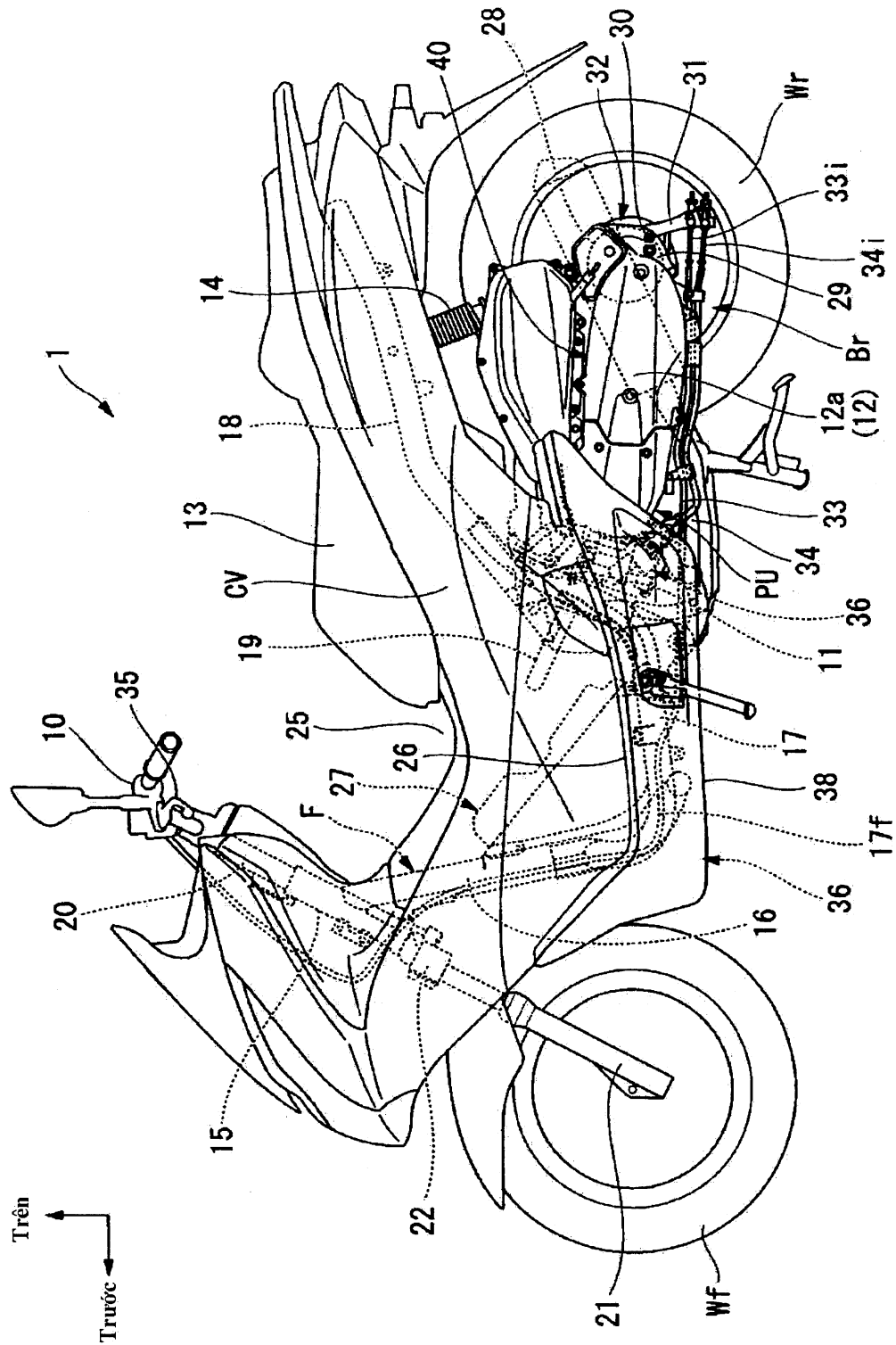


Fig.2

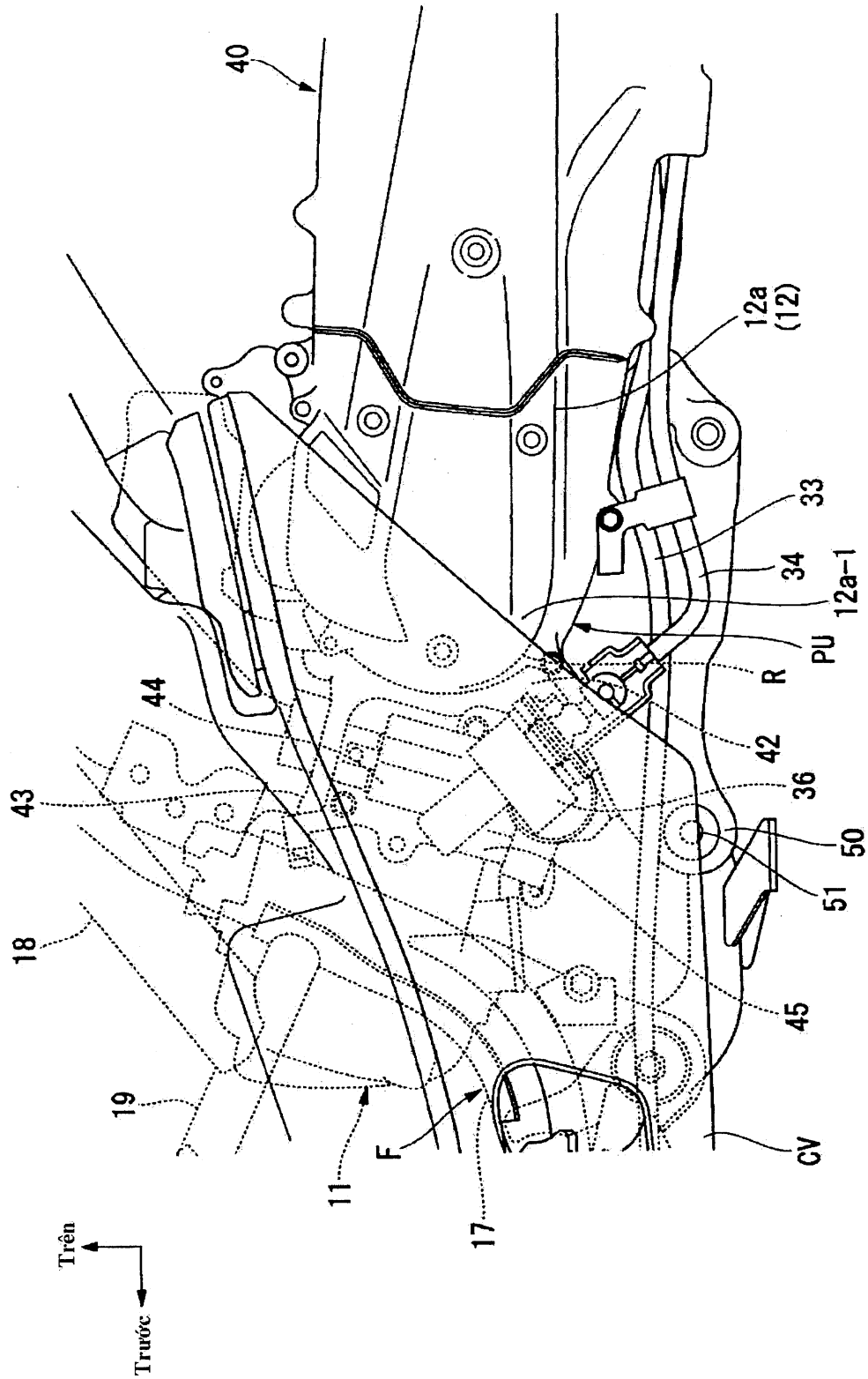


Fig.3

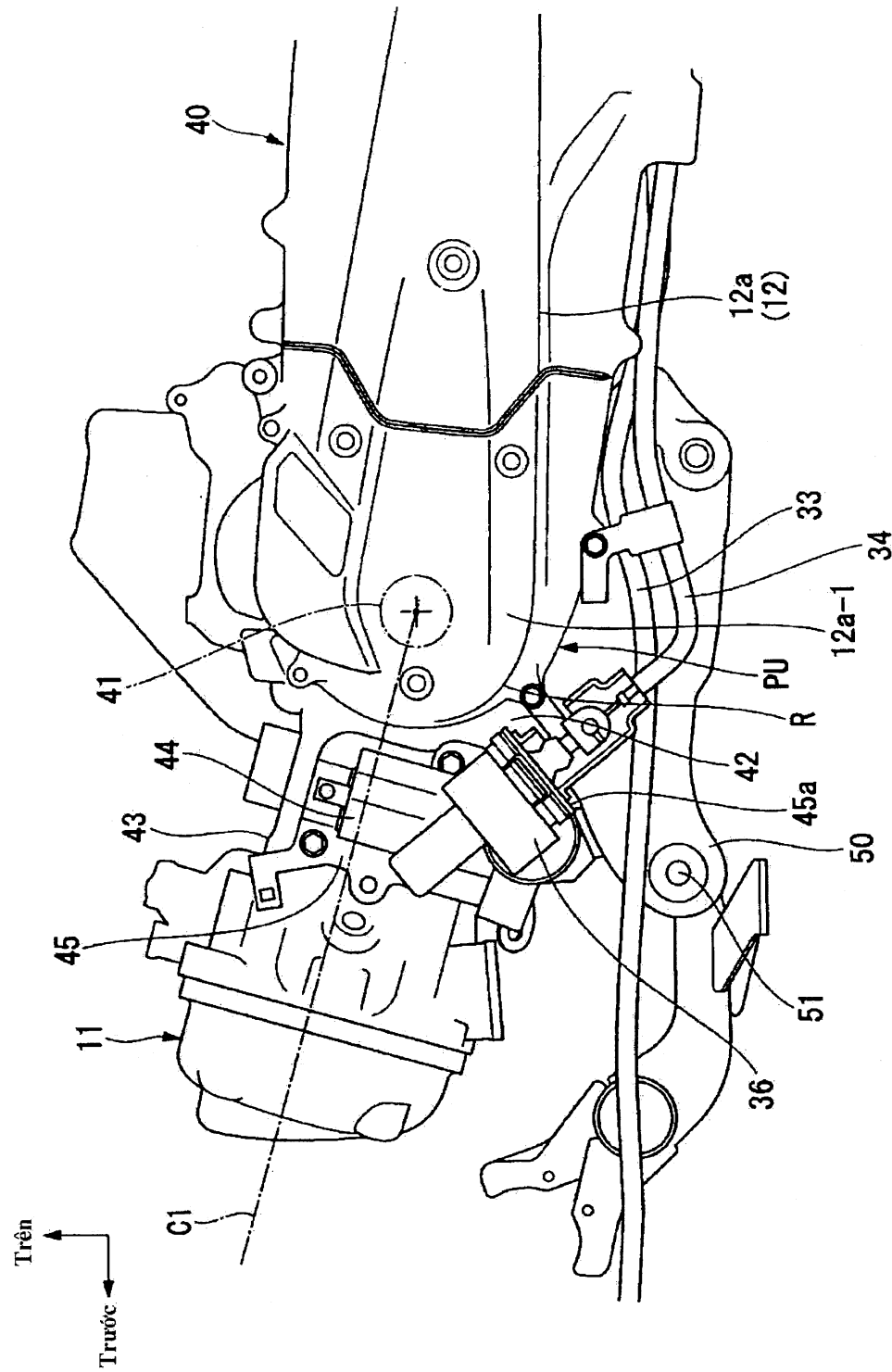


Fig.4

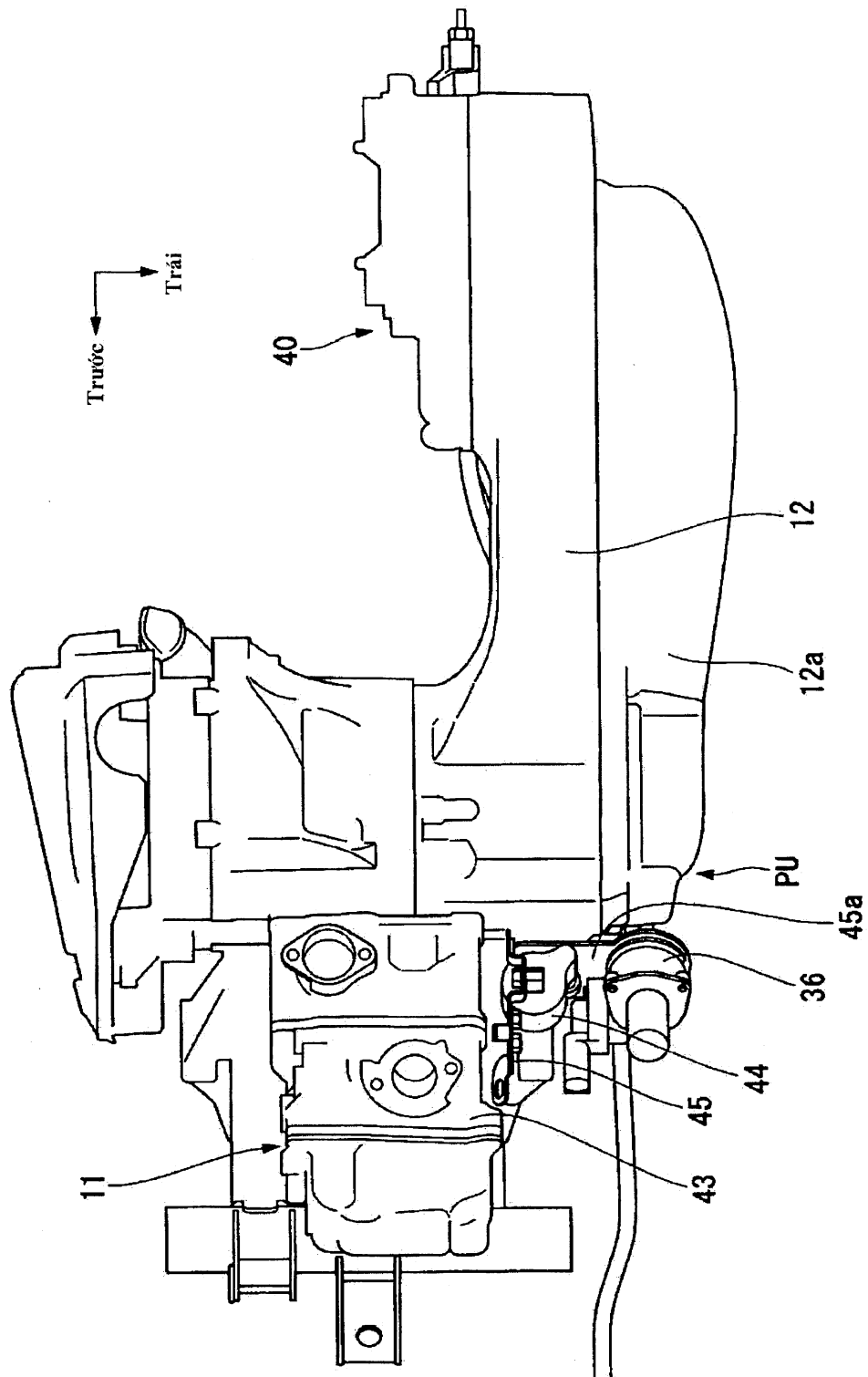


Fig.5

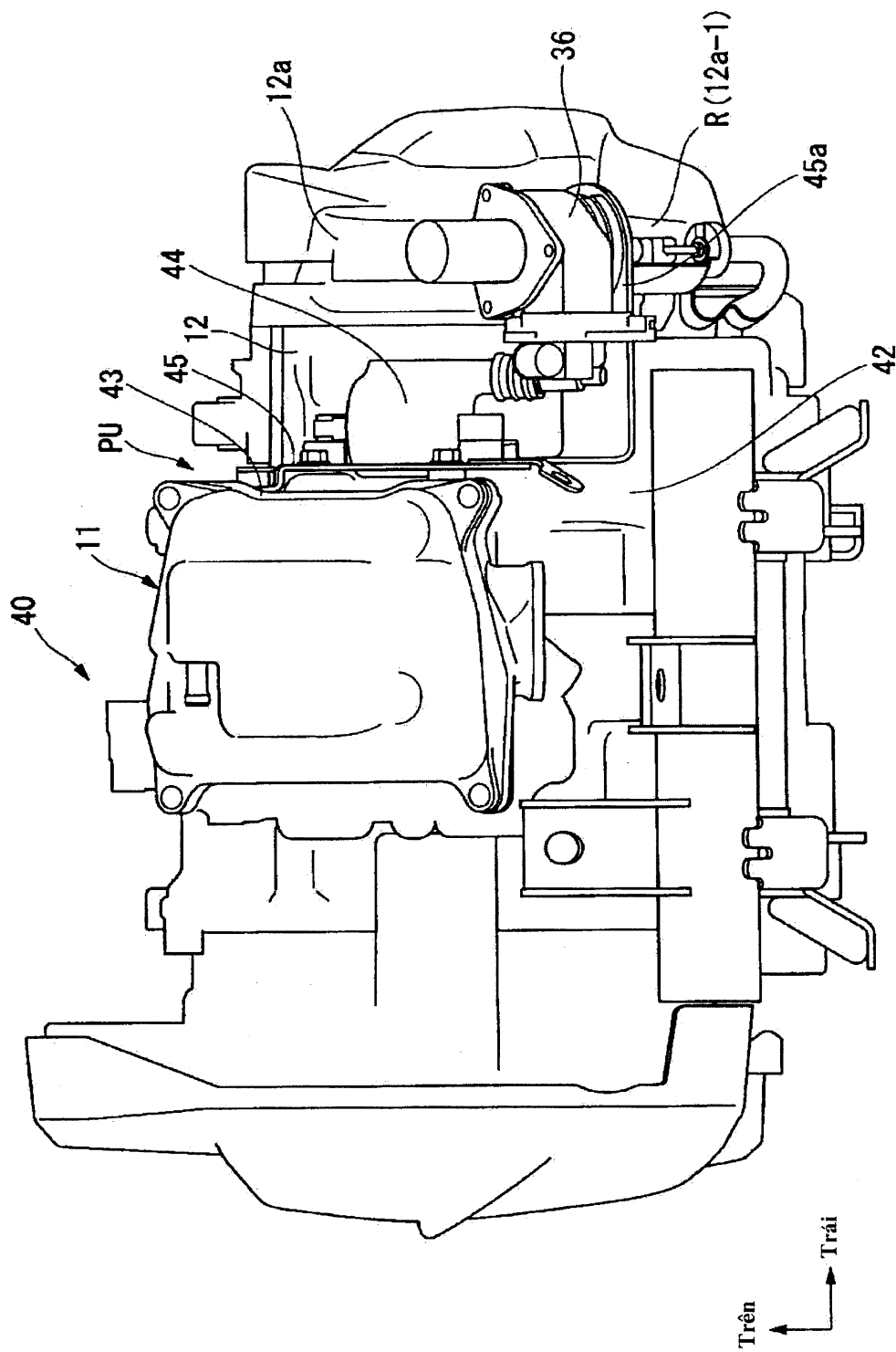


Fig.6

