



(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



1-0024635

(51)⁷ B62M 7/12; B62K 11/10

(13) B

(21) 1-2014-02440

(22) 26/12/2012

(86) PCT/IN2012/000849 26/12/2012

(87) WO2013/111151 01/08/2013

(30) 4585/CHE/2011 27/12/2011 IN

(45) 27/07/2020 388

(43) 25/09/2014 318A

(73) TVS MOTOR COMPANY LIMITED (IN)

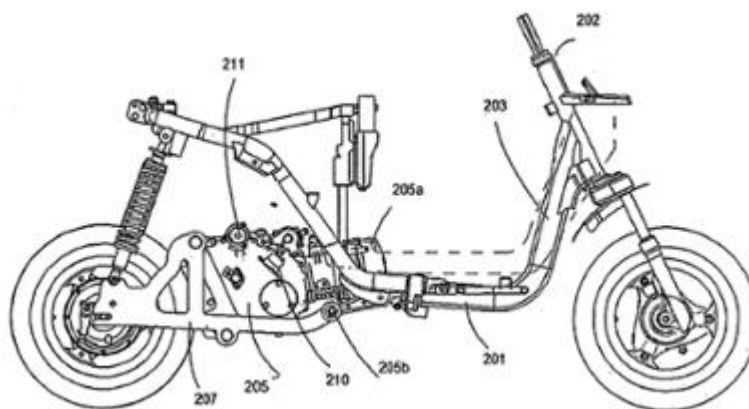
Jayalakshmi Estates, 24 (old # 8), Haddows Road, Chennai 600006, India

(72) SASIKUMAR, R (IN); RAO, Kandregula Srinivasa (IN); K, Venkata Mangaraju (IN); NAGARAJA, Krishnabhatta (IN); BABU, Rengarajan (IN).

(74) Công ty Luật TNHH T&G (TGVN)

(54) XE KIỂU SCUTƠ, XE KIỂU BƯỚC QUA VÀ XE MÔ TÔ LOẠI XI LẠNH ĐƠN

(57) Sáng chế đề xuất phương tiện giao thông có động cơ trang bị hộp số tay tự động với cơ cấu dẫn động khớp ly hợp được kiểm soát về mặt điện tử và cơ cấu dẫn động nấc số và được bố trí theo cách có khả năng dao động gần tấm sàn; và bộ phận giá đỡ được gắn vào khung ở một đầu và được gắn vào bánh sau ở đầu kia. Động cơ trang bị hộp số tay tự động này được gắn theo cách cứng vững vào bộ phận giá đỡ.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Nhìn chung, sáng chế đề cập đến xe hai bánh được bố trí với động cơ trang bị hộp số tay tự động (automated manual transmission equipped engine - động cơ AMT) hoặc động cơ hộp số tự động (automatic transmission engine - động cơ AT).

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trên thị trường có các dạng xe hai bánh khác nhau. Một dạng trong số các dạng xe này là xe kiểu scutor nhỏ có động cơ. Xe kiểu scutor có động cơ này được bố trí với phần tấm sàn ở đó người lái để chân của mình nghỉ và được bố trí với cụm công suất dao động với việc truyền biến thiên liên tục (continuously variable transmission - CVT). Xe kiểu scutor có động cơ này được ưu tiên hơn so với xe mô tô do tính thuận tiện của nó khi đi xe mà không có phức tạp về hoạt động khớp ly hợp hoặc chuyển số. Tuy nhiên, một số xe kiểu scutor có động cơ là xe kiểu scutor có nấc số, ở dạng xe này, việc truyền từ trục khuỷu đến trục bánh xe thông qua tập hợp các nấc số phức. Mặc dù xe kiểu scutor có nấc số là tương đối kinh tế hơn về nhiên liệu, các dạng xe này không được người sử dụng ưu tiên do tính phức tạp của hoạt động khớp ly hợp bằng tay và chuyển số đặc biệt là trong điều kiện giao thông.

Vì xe kiểu scutor có động cơ là loại có CVT, do sự trượt dây đai, thất thoát do trễ và thất thoát do truyền, hiệu quả nhiên liệu của các xe kiểu scutor này thường nhỏ hơn so với loại xe mô tô có nấc số. Hơn nữa, việc chạy liên tục của dây đai dẫn đến tăng nhiệt độ và do đó dẫn đến tuổi thọ dây đai kém.

Do đó, có nhu cầu đối với loại xe mà cho sự thuận tiện khi đi xe (không chuyển số bằng tay) của xe kiểu scutor có động cơ và đồng thời đạt được ưu điểm kinh tế về nhiên liệu của xe có nấc số.

Xe kiểu scutor có động cơ luôn dùng các tấm ở thân bao bọc động cơ và các ống ở khung và làm cứng các đường dây để tạo ra dạng nguyên gọn cho xe kiểu scutor và đối với việc bảo vệ các phần của nó và cả đối với yêu cầu thẩm mỹ. Tất nhiên, khi động cơ được bao bọc với các tấm ở thân này, cần thiết phải có hệ thống làm mát tương thích để làm mát động cơ. Thông thường, việc làm mát này đòi hỏi sử dụng quạt dẫn động động cơ do kết cấu được bao quanh của thân. Để cho việc làm mát hiệu quả hơn

và đảm bảo làm mát thích đáng, có thực tế là dùng làm mát cưỡng bức. Tuy nhiên, hệ thống làm mát cưỡng bức tiêu thụ một phần năng lượng được tạo ra bởi động cơ và do đó ảnh hưởng đến tính kinh tế về nhiên liệu của xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Do đó, mục đích của sáng chế là khắc phục vấn đề nêu trên đây và đề xuất việc bố trí động cơ AMT trong xe hai bánh.

Một mục đích của sáng chế là cơ bản loại đi vấn đề kết hợp với hoặc các nhược điểm gặp phải trong kỹ thuật hiện nay được mô tả trên đây và để làm cho nó có thể gắn động cơ AMT có khả năng dao động vào khung xe kiểu scutor.

Mục đích khác của sáng chế là gắn động cơ AMT vào giá đỡ và đạt được khoảng trống sử dụng tối đa.

Mục đích khác của sáng chế là gắn động cơ AMT vào xe làm một phần của bộ phận đỡ tải.

Mục đích khác của sáng chế là gắn động cơ AMT vào giá đỡ và đạt được khoảng sáng gầm tốt hơn.

Mục đích khác nữa của sáng chế là giảm truyền rung đáng kể.

Mục đích khác của sáng chế là cải thiện tuổi thọ của xích với dẫn động với sức căng không đổi.

Hơn nữa, mục đích của sáng chế là đưa ra khả năng dễ dàng thao tác của động cơ không cần tháo bánh xe ra.

Một mục đích khác của sáng chế là đưa ra chiều dài cơ sở của xe ngắn hơn, giữ độ dài và trọng lượng xe nhỏ hơn do đó cải thiện việc xử lý xe.

Một mục đích khác của sáng chế là đưa ra cơ cấu môđun của động cơ bao gồm phần cảm ứng, hệ thống xả, chân chống giữa và tương tự được gắn vào giá đỡ đơn do đó làm giảm đáng kể thời gian lắp ráp.

Hơn nữa, mục đích của sáng chế là tạo ra sự thuận tiện khi lái xe với hiệu quả nhiên liệu được cải thiện.

Ngoài ra, mục đích của sáng chế là tạo ra hiệu quả nhiên liệu được cải thiện bằng cách loại đi việc sử dụng khớp ly hợp ban đầu trong động cơ AMT, mà nếu không thì dẫn đến thất thoát nhiên liệu do sự trượt liên tục của khớp ly hợp ly tâm.

Một mục đích khác nữa của sáng chế là tạo ra khoảng trống để chân đủ như ở xe scutor thông thường với phần tấm sàn thấp và do đó duy trì khả năng lên xuống xe dễ dàng.

Một mục đích khác của sáng chế là đưa ra động cơ AMT trong xe kiểu bước qua (step thru vehicle).

Một mục đích khác của sáng chế là đưa ra động cơ AMT trong xe mô tô (motorcycle) xi lanh đơn.

Hơn nữa, phạm vi ứng dụng của sáng chế sẽ trở nên rõ ràng từ phần mô tả chi tiết được đưa ra sau đây. Tuy nhiên, nên được hiểu rằng phần mô tả chi tiết và các ví dụ cụ thể, trong khi chỉ ra các phương án được ưu tiên của sáng chế, được đưa ra chỉ là để minh họa, do các thay đổi và các biến đổi khác nhau trong ý đồ và phạm vi của sáng chế sẽ trở thành hiển nhiên đối với người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật từ phần mô tả chi tiết này.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Sáng chế sẽ trở nên được hiểu đầy đủ hơn dựa vào phần mô tả chi tiết được đưa ra dưới đây và các hình vẽ kèm theo chỉ là để minh họa, và do đó không làm giới hạn phạm vi của sáng chế, trong đó:

Fig.1 thể hiện xe kiểu scutor thông thường.

Fig.2 thể hiện xe kiểu scutor với bộ kiểm soát AMT theo phương án thứ nhất của sáng chế.

Fig.3 thể hiện xe kiểu scutor theo một khía cạnh của phương án thứ nhất theo sáng chế.

Fig.4 thể hiện xe kiểu scutor theo một khía cạnh khác của phương án thứ nhất theo sáng chế.

Fig.5 thể hiện giá đỡ theo sáng chế.

Fig.6 thể hiện xe kiểu bước qua với bộ kiểm soát AMT theo phương án thứ hai theo sáng chế.

Fig.7 thể hiện xe mô tô với bộ kiểm soát AMT theo phương án thứ ba của sáng chế.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế sẽ được mô tả đầy đủ hơn sau đây với các phương án khác nhau. Tuy nhiên, sáng chế có thể bao gồm nhiều dạng khác nhau và không nên hiểu là được giới hạn ở các phương án được đưa ra ở đây; tốt hơn là các phương án này được đề xuất sao cho phần mô tả này sẽ là xuyên suốt và hoàn thiện, và chuyển tải đầy đủ phạm vi của sáng chế đối với người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật này.

Với việc tham chiếu đến Fig.1, 1 là để chỉ bánh xe trước, 2 là để chỉ giảm xóc trước, 3 là để chỉ chắn bùn phía trước, 4 là để chỉ mặt nạ phía trước, 5 là để chỉ ốp lưng được làm từ nhựa hoặc kim loại, 6 là để chỉ phần ốp đầu xe, 7 là để chỉ đèn pha, 8 là để chỉ tay lái, 17 là để chỉ chắn bùn bánh sau và 18 là để chỉ đèn hậu.

Phần thân của thân tạo nên tấm sàn thấp 9 có chức năng làm phần để đặt chân và capô dưới 10 mà nằm ở bên dưới chỗ ngồi của người lái và che phủ ít nhất một phần của động cơ, capô dưới được làm từ kim loại hoặc nhựa. Capô dưới được khớp bản lề vào chỗ ngồi 11. Hộp cốp (utility box) 12 mở từ đầu sau đến phần bản lề được khớp. Hộp cốp 12 được bố trí dưới chỗ ngồi mở rộng theo hướng chiều dài của thân xe và bên trong hộp cốp có dung tích lớn sao cho vật phẩm lớn hơn có thể đặt được trong đó. Khung chính 14 được mở rộng dọc theo tâm của thân ra phía trước và phía sau và được làm từ ống kim loại và được bố trí dưới tấm sàn 9. Cụm công suất dao động 13 được ghép đôi với đầu sau của khung chính 14.

Bánh sau 5 được đỡ trên một phía của đầu sau ở cụm công suất dao động 13. Cụm công suất dao động 13 được treo ở phía sau của khung thân.

Các tấm ốp sườn 16 cả phía trên trái và bên phải, che phủ hộp cốp 12 và các phần khác của xe, do đó làm cho xe có hình thức đẹp.

Theo phương án thứ nhất của sáng chế và tham chiếu đến Fig.2, tấm loại sàn thấp 201 được định vị giữa tay lái và chỗ ngồi. Xe scuter bao gồm ống đầu 202 và khung chính 203 mở rộng xuống dưới và từ ống đầu 202 của xe. Ít nhất hai khung bên

204 mở rộng lên trên và hướng ra sau từ khung chính 203 ở phần tấm sàn thấp 201. Động cơ trang bị hộp số tay tự động 205 được bố trí gần phần tấm sàn 201. Động cơ trang bị hộp số tay tự động 205 này được bố trí với cơ cấu dẫn động khớp ly hợp 210 được tạo kết cấu để khởi động cơ cấu dẫn động khớp ly hợp và chuyển dịch 211 được tạo kết cấu để chuyển dịch các nấc số thay đổi. Các cơ cấu dẫn động này được kiểm soát về mặt điện tử bởi cơ cấu kiểm soát điện tử. Động cơ được trang bị AMT 205 này tốt hơn là động cơ nằm ngang xi lanh đơn. Động cơ AMT 205 không chỉ giới hạn ở động cơ nằm ngang mà có thể là có các hướng góc khác nhau như là động cơ thẳng đứng và tương tự giữ được ưu điểm của sáng chế đối với xe scutor. Động cơ được trang bị AMT 205 này được gắn theo cách có khả năng dao động vào xe scutor.

Hơn nữa, trong một khía cạnh khác của phương án được ưu tiên thứ nhất, động cơ AMT 205 này được sử dụng làm một phần của bộ phận đỡ tải, trong đó đầu trước của hộp trục khuỷu của động cơ 205a được gắn theo cách có khả năng dao động vào khung bên 204 hoặc là trực tiếp hoặc gián tiếp, sao cho điểm bản lề của hộp trục khuỷu 205b cơ bản là hướng ra phía trước của động cơ. Việc nối gián tiếp của động cơ AMT 205 này thông qua liên kết nối vào mà tốt hơn là liên kết đòn khuỷu. Phần sau của động cơ AMT 205 này được gắn vào thành phần dao động 206 mà giữ bánh sau của xe. Thành phần dao động 206 này tạo khả năng phân gổ cố định ít nhất là một bộ giảm xóc.

Trong một khía cạnh khác nữa của phương án được ưu tiên thứ nhất và tham chiếu đến Fig.3, động cơ AMT 205 này được sử dụng làm một phần của bộ phận đỡ tải, trong đó đầu trước của hộp trục khuỷu của động cơ được gắn vào khung bên hoặc là trực tiếp hoặc gián tiếp. Việc nối gián tiếp của động cơ AMT 205 này thông qua liên kết nối vào mà tốt hơn là liên kết đòn khuỷu. Phần sau của động cơ AMT 205 này được bố trí với phần mở rộng 205c được gắn vào bánh sau của xe. Phần mở rộng 205c tạo khả năng phân gổ cố định ít nhất là một bộ giảm xóc. Dẫn động từ trục khuỷu vào bánh sau có thể là thông qua tập hợp các nấc số.

Một khía cạnh khác của phương án thứ nhất theo sáng chế và tham chiếu đến Fig.4, động cơ AMT 205 này được gắn vào bộ phận giá đỡ 207. Đầu trước của bộ phận giá đỡ này được gắn vào (các) khung bên trực tiếp hoặc gián tiếp như là điểm bản lề của bộ phận giá đỡ cơ bản là hướng ra phía trước của động cơ và đầu sau của bộ

phần giá đỡ 207 này được gắn vào bánh sau. Việc nối gián tiếp của động cơ AMT 205 này thông qua liên kết nối vào mà tốt hơn là liên kết đòn khuỷu. Động cơ được trang bị AMT 205 được gắn theo cách cứng vững vào bộ phận giá đỡ 207 và dao động cùng với bộ phận giá đỡ 207 này. Động cơ AMT 205 này được đặt trên bộ phận giá đỡ 207 này. Độ cao khoảng sáng gầm được xác định trước được duy trì giữa động cơ và mặt đường được xác định bởi cỡ bánh xe và điểm gắn bộ phận giá đỡ vào các khung bên.

Tham chiếu đến Fig.5, bộ phận giá đỡ 207 này có cặp tay đối xứng 207a, 207b và được bố trí với nhiều phần dự phòng gắn để gắn động cơ, bánh sau, bộ giảm xóc, chân chống giữa, bộ lọc không khí, bộ giảm thanh, chắn bùn ở phía sau và một số thành phần điện của động cơ.

Giá đỡ 207 được bố trí với nhiều cầu ngang qua 207c do đó nó tạo ra kết cấu được tạo dạng thang của giá đỡ này.

Bộ phận giá đỡ 207 được bố trí với phần dự phòng là gắn ít nhất một bộ giảm xóc gần điểm gắn trực bánh sau.

Tương tự, các phần dự phòng gắn được bố trí trên cả hai tay của bộ phận giá đỡ để gắn bộ lọc không khí giảm thanh, hộp xích và cả chân chống giữa. Bộ phận giá đỡ 207 tốt hơn là thành phần đúc hoặc thành phần được chế tạo

Cỡ niềng bánh trước và bánh sau đối với xe kiểu scutơ này tốt hơn là tổ hợp nằm trong khoảng từ 200 đến 400mm (hoặc 8 đến 16 in-sơ).

Trong số các phương tiện làm mát khác nhau, một phương tiện được ưu tiên đối với động cơ AMT 205 này là được bố trí phương tiện định hướng cho không khí từ tám phía trước của xe scutơ. Các phương tiện làm mát khác có thể là phương tiện làm mát bằng chất lỏng. Trường hợp trong đó xe scutơ ở dạng tĩnh và động cơ không tải hoặc không đủ không khí cho động cơ, có nhu cầu làm mát xuống cho động cơ AMT 205 này. Trong các trường hợp cụ thể này và theo sáng chế, quạt dẫn động điện được bố trí mà có thể được vận hành theo cách có lựa chọn bằng tay hoặc tự động.

Trong phương án thứ hai theo sáng chế và tham chiếu đến Fig.6, xe kiểu bước qua bao gồm khung chính 501 đi về phía trước và về phía sau dọc theo thân xe có phần bước qua 501a giữa chỗ ngồi người lái và tay lái; và động cơ trang bị hộp số tay tự động 205 được bố trí dưới phần bước qua 501a. Động cơ trang bị hộp số tay tự động

205 này được bố trí với cơ cấu dẫn động khớp ly hợp 210 được tạo kết cấu để khởi động cơ cấu dẫn động khớp ly hợp và chuyển dịch 211 được tạo kết cấu để chuyển dịch các nấc số thay đổi. Các cơ cấu dẫn động này được kiểm soát về mặt điện tử bởi cơ cấu kiểm soát điện tử. Cỡ niềng bánh trước và bánh sau đối với xe kiểu bước qua tốt hơn là tổ hợp nằm trong khoảng từ 350 đến 425mm (hoặc 14 đến 17 in-sơ)

Theo phương án thứ ba của sáng chế và tham chiếu đến Fig.7, xe mô tô loại xi lanh đơn 4 kỳ bao gồm ống đầu 601 và khung chính 602 mở rộng ra phía sau và chếch từ ống đầu 601. Hai khung trên 603 mở rộng ra phía sau từ khung chính và hai khung bên 604 mở rộng từ ống chính hướng ra sau và lên trên. Động cơ trang bị hộp số tay tự động 205 được gắn cố định vào khung chính bên dưới thùng nhiên liệu. Động cơ trang bị hộp số tay tự động 205 này được bố trí với cơ cấu dẫn động khớp ly hợp 210 được tạo kết cấu để khởi động cơ cấu dẫn động khớp ly hợp và chuyển dịch 211 được tạo kết cấu để chuyển dịch các nấc số thay đổi. Các cơ cấu dẫn động này được kiểm soát về mặt điện tử bởi cơ cấu kiểm soát điện tử. Độ cao khoảng sáng gầm được xác định trước được duy trì giữa động cơ và mặt đường.

Trong tất cả các phương án được ưu tiên trên đây, dẫn động từ trục ra cuối của động cơ AMT 205 đến bánh sau có thể là dẫn động dây đai hoặc dẫn động xích với tỷ lệ giảm đã biết. Do dẫn động xích thường gây ồn hơn so với dẫn động dây đai, tốt hơn là sử dụng dây đai được tạo răng để dẫn động bánh sau.

Động cơ AMT 205 này đối với tất cả các phương án được ưu tiên trên đây được thiết kế với các phần giống như các cơ cấu dẫn động và các phần liên quan khác mà cần thiết đối với khớp ly hợp và hoạt động nấc số và được bao gồm trong phạm vi động cơ AMT 205 hoặc được gắn trực tiếp trên động cơ 205. Thiết kế cụ thể này loại bỏ sự phụ thuộc bất kỳ hoặc các kết nối vào khung, do đó làm cho động cơ AMT 205 là cơ cấu độc lập mà có thể dễ dàng thích ứng với kết cấu khác của xe cộ và không chỉ giới hạn ở dạng xe cụ thể bất kỳ.

Mặc dù sáng chế đã được mô tả, nhưng hiển nhiên là dạng tương tự có thể được cải biến theo nhiều cách. Các cải biến này không được xem là tách rời khỏi phạm vi của sáng chế, và hiển nhiên đối với người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật này rằng tất cả các biến đổi này được dự tính là nằm trong phạm vi của các điểm yêu cầu bảo hộ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu scutơ bao gồm:

khung thân với kết cấu khung làm việc thấp có phần tấm sàn (201);

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có cơ cấu dẫn động khớp ly hợp được kiểm soát về mặt điện tử (210) và cơ cấu dẫn động chuyển dịch (211) được chứa trong động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được bố trí theo cách dao động được gắn phần tấm sàn (201); và

bộ phận giá đỡ (207) được gắn vào khung thân ở một đầu và được gắn vào bánh sau (15) ở đầu kia;

khác biệt ở chỗ:

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có xi lanh đơn được gắn theo cách nằm ngang và cứng vững với bộ phận giá đỡ (207), động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được gắn về cơ bản là dưới hộp cốp (12) và về cơ bản là dưới thùng nhiên liệu,

trong đó đầu trước của bộ phận giá đỡ (207) được nối với (các) khung bên (204) của khung thân này ở điểm gắn thông qua liên kết nối vào, và

trong đó độ cao khoảng sáng gầm được xác định trước được duy trì giữa động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) và mặt đường thông qua cỡ niềng bánh trước và bánh sau nằm trong khoảng từ 200mm đến 400mm.

2. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó đầu trước của bộ phận giá đỡ (207) này được nối gián tiếp với (các) khung bên (204) này của xe thông qua liên kết nối vào mà bao gồm liên kết đòn khuỷu.

3. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó đầu trước của bộ phận giá đỡ (207) này được nối trực tiếp với (các) khung bên (204) này của xe.

4. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó phần tấm sàn (201) này được định vị giữa bánh trước và đầu xi lanh của động cơ (205).

5. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó bộ phận giá đỡ (207) này là thành phần dao động có nhiều điểm gắn để gắn động cơ trang bị hộp số tay tự động (205), bộ giảm thanh, bộ giảm xóc, bộ làm sạch không khí, hộp xích và các thành phần tương tự.

6. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó bộ phận giá đỡ (207) này được tạo kết cấu để chứa được một hoặc nhiều phần dự phòng gắn bộ giảm xóc.
7. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó bộ phận giá đỡ (207) này là thành phần được chế tạo.
8. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó bộ phận giá đỡ (207) này là thành phần đúc.
9. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó bộ phận giá đỡ (207) này được tạo dạng thang.
10. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được làm mát bởi phương tiện làm mát bằng chất lỏng.
11. Xe kiểu scutơ theo điểm 1, trong đó động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được làm mát bởi quạt dẫn động điện mà có thể được vận hành theo cách có lựa chọn bằng tay hoặc tự động.
12. Xe kiểu scutơ bao gồm:

khung thân với kết cấu khung làm việc thấp có phần tấm sàn (201); và

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có cơ cấu dẫn động khớp ly hợp được kiểm soát về mặt điện tử (210) và cơ cấu dẫn động chuyển dịch (211) được chứa trong động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được bố trí theo cách dao động được gắn phần tấm sàn (201);

khác biệt ở chỗ:

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có xi lanh đơn được bố trí theo cách nằm ngang, động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được gắn về cơ bản là dưới hộp cốp (12) và về cơ bản là dưới thùng nhiên liệu,

trong đó đầu trước của động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) được gắn vào khung thân này ở điểm gắn thông qua liên kết nối vào và đầu sau của động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) được nối với bánh sau (15) thông qua thành phần dao động (206) để giữ phần sau của động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) và bánh sau (15), và

trong đó độ cao khoảng sáng gầm được xác định trước được duy trì giữa động cơ hộp số tay tự động (205) và mặt đường thông qua cỡ niềng bánh trước và bánh sau nằm trong khoảng từ 200mm đến 400mm.

13. Xe kiểu scutơ bao gồm:

khung thân với kết cấu khung làm việc thấp có phần tấm sàn (201); và

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có cơ cấu dẫn động khớp ly hợp được kiểm soát về mặt điện tử (210) và cơ cấu dẫn động chuyển dịch (211) được chứa trong động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này và được bố trí theo cách dao động được gắn phần tấm sàn (201);

khác biệt ở chỗ:

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có xi lanh đơn được bố trí theo cách nằm ngang, động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được gắn về cơ bản là dưới hộp cốp (12) và về cơ bản là dưới thùng nhiên liệu,

trong đó động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được gắn vào khung thân này ở điểm gắn thông qua liên kết nối vào và phần mở rộng (205c) đỡ phần sau của động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) và bánh sau (15), và

trong đó độ cao khoảng sáng gầm được xác định trước được duy trì giữa động cơ hộp số tay tự động (205) và mặt đường thông qua cỡ niềng bánh trước và bánh sau nằm trong khoảng từ 350mm đến 425mm.

14. Xe kiểu scutơ theo điểm 13, trong đó đầu trước của động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được nối gián tiếp với (các) khung bên (204) của xe thông qua liên kết nối vào mà bao gồm liên kết đòn khuỷu.

15. Xe kiểu scutơ theo điểm 13 hoặc 14, trong đó đầu trước của động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được nối trực tiếp với (các) khung bên (204) này của xe.

16. Xe kiểu bước qua bao gồm:

khung chính (501) đi về phía trước và về phía sau dọc theo thân xe có phần bước qua (501a) giữa chỗ ngồi người lái và tay lái; và

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có cơ cấu dẫn động khớp ly hợp được kiểm soát về mặt điện tử (210) và cơ cấu dẫn động chuyển dịch (211) được chứa trong động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này và được bố trí dưới phần bước qua (501a);

khác biệt ở chỗ:

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này có xi lanh đơn được bố trí theo cách nằm ngang,

trong đó động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được gắn cố định vào khung chính (501) này; và

trong đó xe này được bố trí với độ cao khoảng sáng gầm được xác định trước được duy trì giữa động cơ hộp số tay tự động (205) này và mặt đường thông qua cỡ niềng bánh trước và bánh sau nằm trong khoảng từ 350mm đến 425mm.

17. Xe kiểu bước qua theo điểm 16, trong đó động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) được gắn cố định vào khung chính (501).

18. Xe mô tô loại xi lanh đơn bốn kỳ bao gồm:

ống đầu (601);

khung chính (602) mở rộng ra phía sau và chéch từ ống đầu (601); và

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) có cơ cấu dẫn động khớp ly hợp được kiểm soát về mặt điện tử (210) và cơ cấu dẫn động chuyển dịch (211) được chứa trong động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này;

khác biệt ở chỗ,

động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được bố trí theo cách nằm ngang và được gắn cố định vào khung chính (602) và được bố trí dưới thùng nhiên liệu,

trong đó độ cao khoảng sáng gầm được xác định trước được duy trì giữa động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) và mặt đường thông qua cỡ niềng bánh trước và bánh sau nằm trong khoảng từ 350mm đến 425mm.

19. Xe theo điểm 18, trong đó động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được bố trí với dẫn động xích để truyền năng lượng từ động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) đến bánh sau (15).

20. Xe theo điểm 18 hoặc 19, trong đó động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) này được bố trí với dẫn động dây đai được tạo răng để truyền năng lượng từ động cơ trang bị hộp số tay tự động (205) đến bánh sau (15).

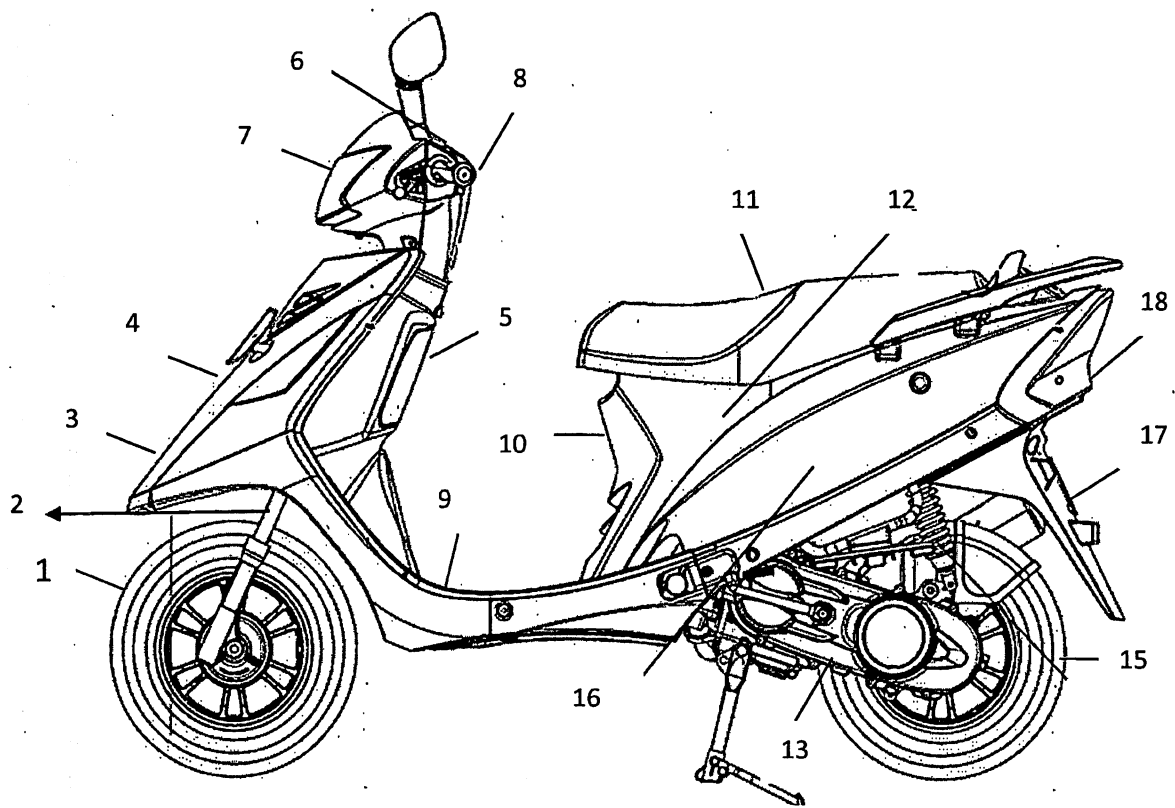


Fig. 1

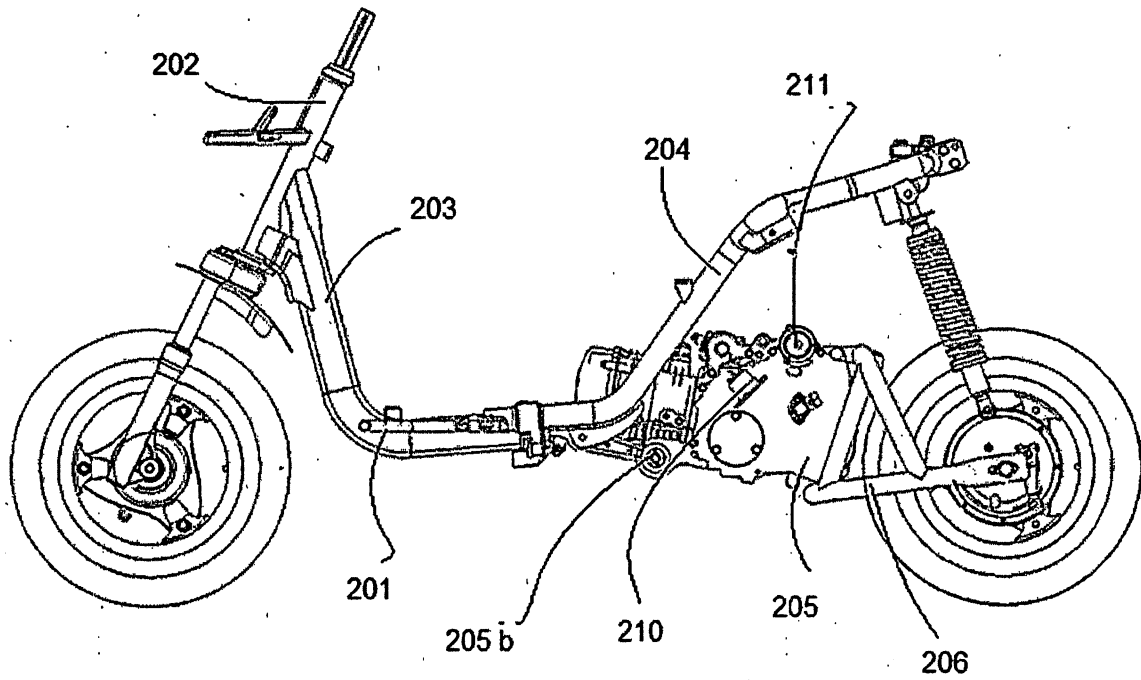


Fig. 2

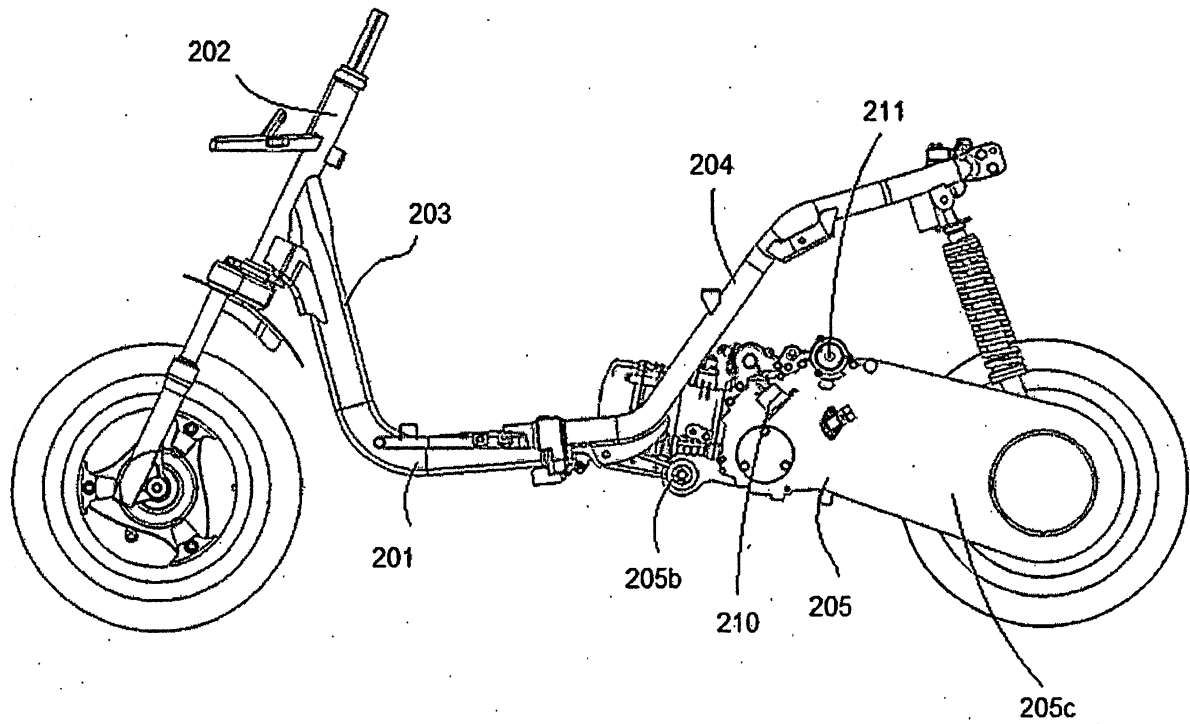


Fig. 3

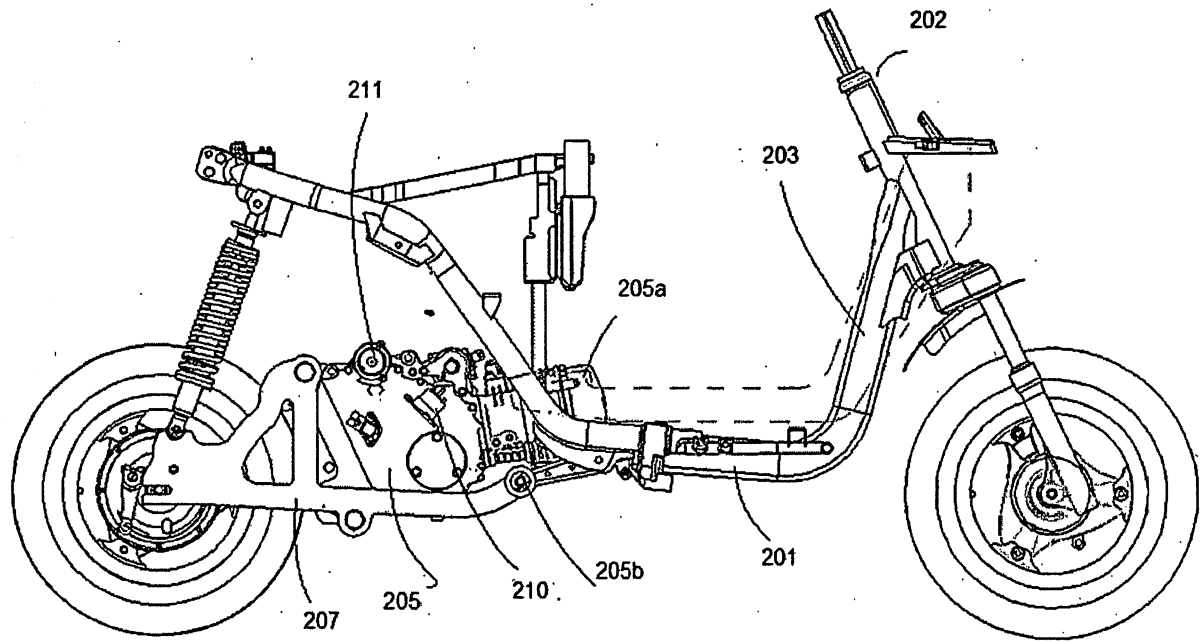


Fig. 4

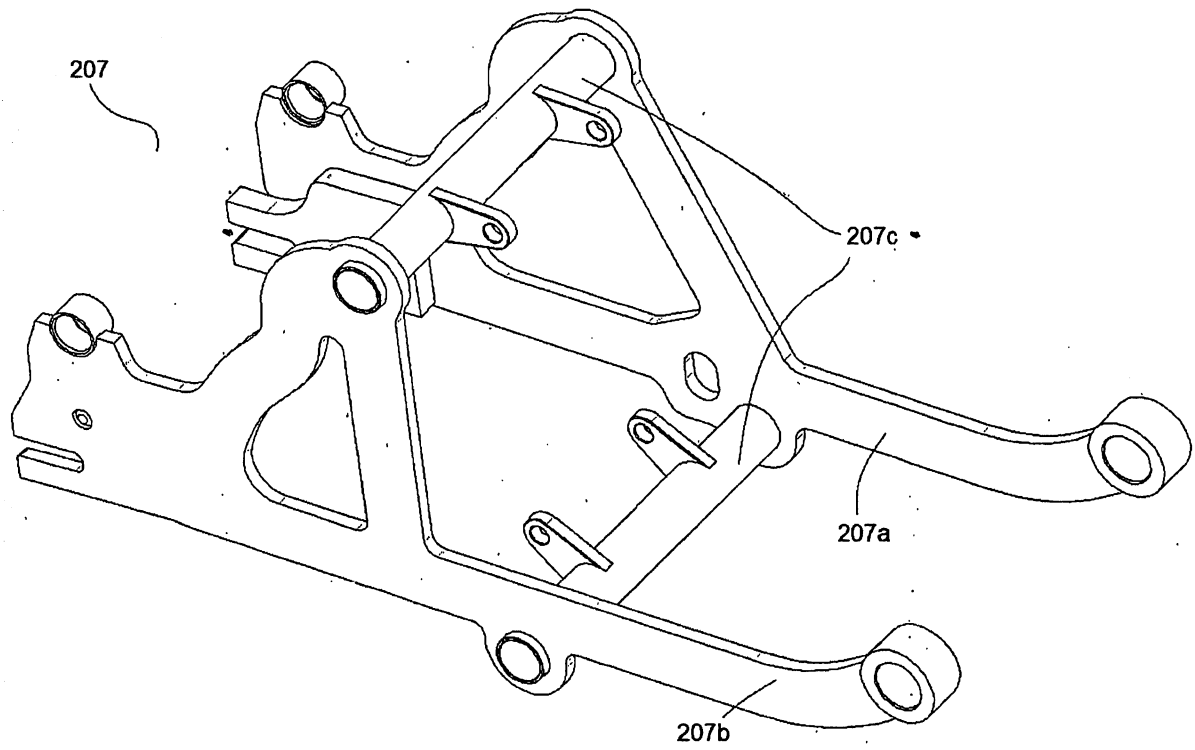


Fig. 5

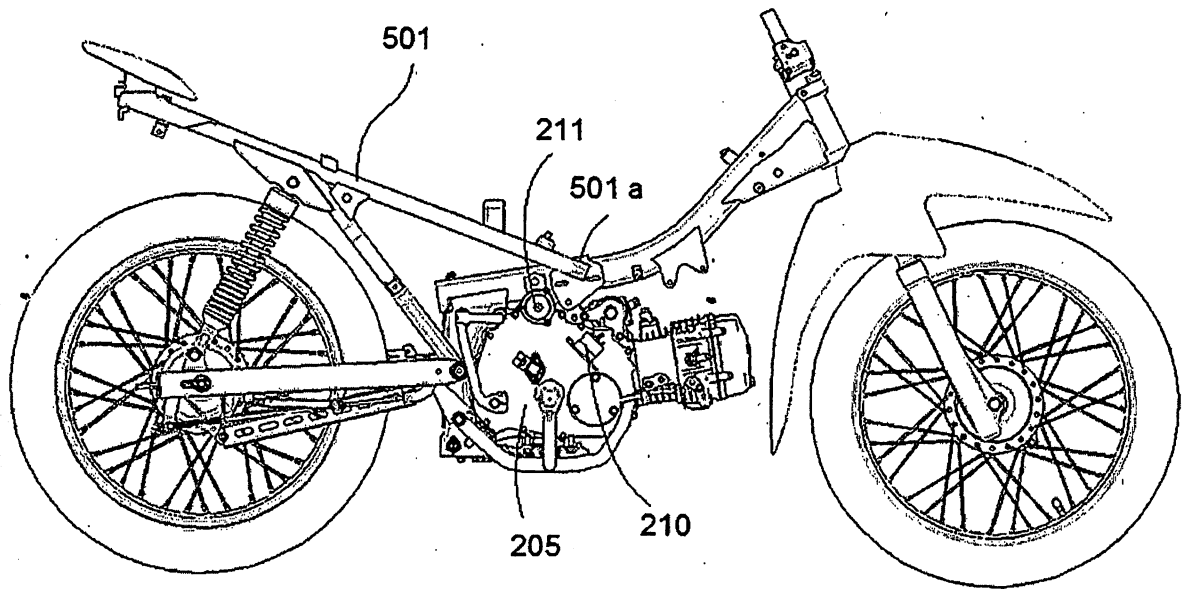


Fig. 6

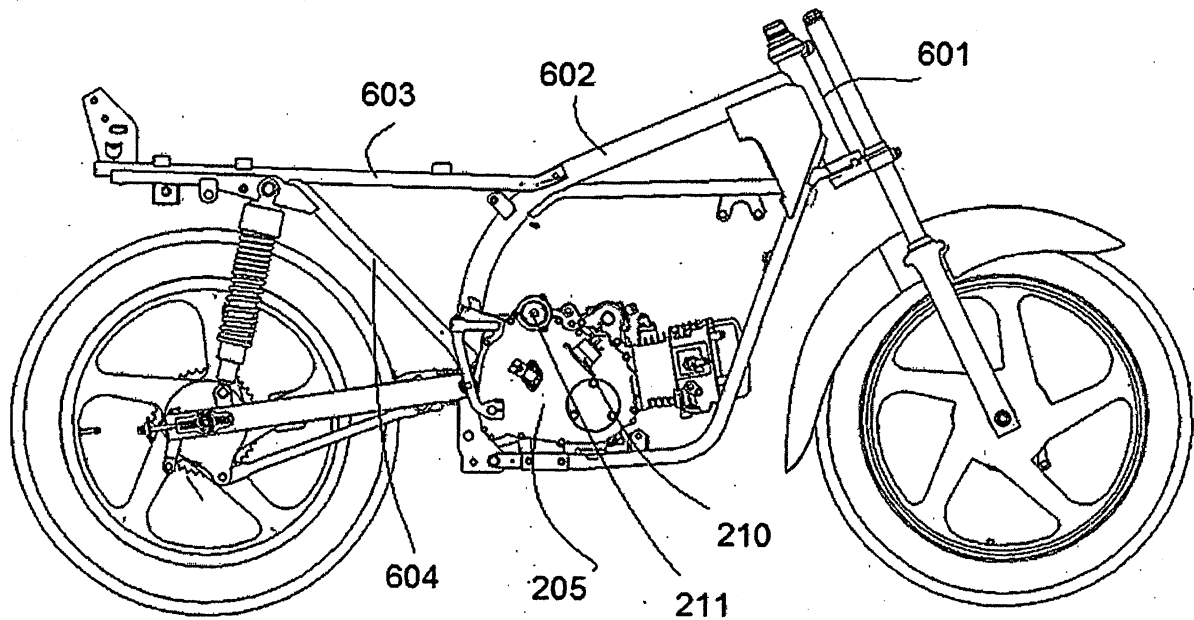


Fig. 7