



(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)



1-0024698

(51)⁷ B60K 17/06; B62J 99/00; B62H 1/02

(13) B

(21) 1-2016-03544

(22) 22/09/2016

(30) 2015-194002 30/09/2015 JP

(45) 27/07/2020 388

(43) 25/04/2017 349A

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

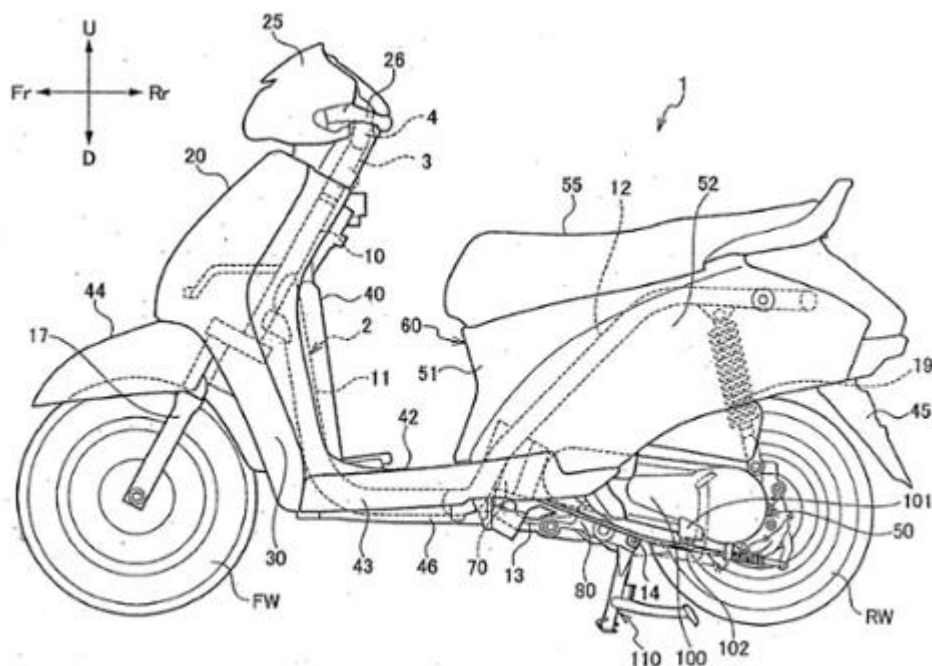
1-1, Minami-Aoyama, 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) Hiroyuki SUGIURA (JP); Yuki NAGATA (JP).

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

(54) XE KIỂU ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập đến xe kiểu để chân hai bên có kết cấu đơn giản mà có thể ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào cửa xả mà không tăng số lượng chi tiết. Xe kiểu để chân hai bên (1) có cụm động lực (50) với hộp trục khuỷu (80) và nắp hộp trục khuỷu (100) che hộp trục khuỷu (80) từ bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe, và chân chống giữa (110) được lắp quay được bên dưới cụm động lực (50) để được đặt ở trạng thái dựng đứng hoặc ở trạng thái cất giữ. Cửa xả (102) được bố trí ở phía dưới nắp hộp trục khuỷu (100) nhằm xả gió làm mát để làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (90). Cửa xả (102) được bố trí để được che bởi chân chống giữa (110) ở trạng thái cất giữ.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu để chân hai bên, cụ thể là sáng chế đề cập đến xe kiểu để chân hai bên được tạo kết cấu với cụm động lực có bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết xe kiểu để chân hai bên thông thường, xe này có cụm động lực với hộp trục khuỷu chứa bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang, và nắp hộp trục khuỷu che hộp trục khuỷu từ bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe. Tài liệu sáng chế 1 (công bố đơn yêu cầu cấp bằng sáng chế Nhật Bản số 2011-105147) bộc lộ kết cấu có cơ cấu làm mát để làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang bằng không khí được dẫn từ cửa nạp không khí ở phía trước nắp hộp trục khuỷu.

Bên trong hộp trục khuỷu, puli chủ động và puli bị động quay theo cùng một hướng và có chức năng làm thoát không khí trong phần nửa dưới của hộp trục khuỷu ra theo hướng phía sau. Việc làm thoát không khí ra sẽ làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang. Hơn nữa, không khí đi đến phần sau cùng được xả ra khỏi cửa xả trên phần sau của hộp trục khuỷu.

Theo tài liệu sáng chế 1, xe kiểu để chân hai bên có cánh tản nhiệt kéo dài lên trên từ cửa xả trên nắp hộp trục khuỷu để ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào bên trong ngăn truyền động. Tuy nhiên, nếu kiểu cánh tản nhiệt này được tạo ra, nắp hộp trục khuỷu sẽ có kích thước tăng. Hơn nữa, là biện pháp có thể khác, nắp có thể được tạo ra để ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào phần dưới của cửa xả. Mặt khác, đường dẫn dòng khí xả có kết cấu kiểu mê cung. Tuy nhiên, có các vấn đề như tăng số lượng chi tiết và khó chế tạo.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra khi xem xét tình huống nêu trên, và mục đích của

sáng chế là đề xuất xe kiểu để chân hai bên có kết cấu đơn giản mà có thể ngăn không cho các thứ lạ như nước mưa hoặc bụi và các thứ tương tự đi vào cửa xả mà không tăng số lượng chi tiết.

Để đạt được mục đích nêu trên, trong xe kiểu để chân hai bên bao gồm:

cụm động lực với hộp trục khuỷu chứa bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang, nắp hộp trục khuỷu che hộp trục khuỷu từ bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe; và chân chống giữa được lắp quay được bên dưới cụm động lực để được đặt ở trạng thái dựng đứng hoặc ở trạng thái cất giữ,

xe kiểu để chân hai bên theo sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, khác biệt ở chỗ, cửa xả được bố trí ở phía dưới nắp hộp trục khuỷu nhằm xả gió làm mát để làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang,

và cửa xả được bố trí để được che bởi chân chống giữa ở trạng thái cất giữ.

Sáng chế theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ bổ sung cho điểm 1, khác biệt ở chỗ, chân chống giữa có cặp phần chân chống phải và trái, và các phần đặt chân kéo dài từ một trong số các phần chân chống theo hướng chiều rộng của xe,

cánh tản nhiệt được tạo ra giữa một trong số phần chân chống và các phần đặt chân ở cùng một phía,

cửa xả được bố trí để được che bởi phần đặt chân và cánh tản nhiệt của chân chống giữa ở trạng thái cất giữ.

Xe kiểu để chân hai bên theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ bổ sung cho điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ, phần dẫn khí xả được tạo ra để dẫn gió làm mát đến cửa xả, và vùng phía trên của phần dẫn khí xả nhỏ hơn vùng phía dưới của nó.

Xe kiểu để chân hai bên theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ bổ sung cho điểm 2, khác biệt ở chỗ, chi tiết gia cường được bố trí ở phía trước phần đỡ gắn của chân chống giữa ở trạng thái dựng đứng, đồng thời, thanh ngang nối các phần chân chống phải và trái được bố trí ở phía sau phần đỡ gắn và ở vị trí để chòng lên chi tiết gia cường theo phương thẳng đứng, và chi tiết gia cường và thanh ngang lần lượt có phần lõm trên phần giữa của xe theo hướng chiều rộng.

Sáng chế theo điểm 5 yêu cầu bảo hộ bổ sung cho điểm 4, khác biệt ở chỗ, thanh ngang được làm bằng tấm và có mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U để

được hờ theo hướng về phía trước ở trạng thái dựng đứng.

Hiệu quả của sáng chế

Theo sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, cửa xả được bố trí để được che bởi chân chống giữa ở trạng thái cất giữ, điều này cho phép ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào cửa xả trong khi di chuyển, khi nước mưa hoặc bụi có thể dễ dàng đi vào cửa xả. Hơn nữa, việc sử dụng chân chống giữa, mà xe kiểu để chân hai bên vốn đã có, cho phép ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào cửa xả mà không tăng số lượng các chi tiết theo kết cấu đơn giản.

Theo sáng chế theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ, do trên thực tế cửa xả được bố trí để được che bởi phần đặt chân và cánh tản nhiệt của chân chống giữa ở trạng thái cất giữ, nên không cần thay đổi hình dạng của cặp phần chân chống phải và trái của chân chống giữa. Có thể làm tương ứng với cửa xả bằng cách chỉ thay đổi hình dạng của phần đặt chân và hình dạng của cánh tản nhiệt tùy thuộc vào vị trí và hình dạng của cửa xả, điều này có thể làm tăng bậc tự do về cách bố trí cửa xả.

Theo sáng chế theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ, vùng phía trên của phần dẫn khí xả nhỏ hơn vùng phía dưới của nó, điều này cho phép ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào bên trong hộp trục khuỷu, ngay cả khi nước mưa hoặc bụi đi vào từ cửa xả.

Theo sáng chế theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ, chi tiết gia cường được bố trí ở phía trước phần đỡ gắn của chân chống giữa ở trạng thái dựng đứng, và đồng thời, thanh ngang nối các phần chân chống phải và trái được bố trí ở phía sau phần đỡ gắn và ở vị trí để chồng lên chi tiết gia cường theo phương thẳng đứng. Do đó, độ cứng vững của phần đỡ gắn của chân chống giữa có thể được tăng. Ngoài ra, chi tiết gia cường có thể bảo vệ thanh ngang khỏi các thứ lạ và các thứ tương tự từ hướng về phía trước. Hơn nữa, chi tiết gia cường và thanh ngang lần lượt có phần lõm trên phần giữa theo hướng chiều rộng của xe. Do đó, chân chống giữa có thể tránh tiếp xúc với bánh sau ở trạng thái cất giữ, điều này cho phép bố trí chân chống giữa xa hơn về phía sau. Vì vậy, vùng bảo vệ của hộp trục khuỷu có thể được kéo dài mà không mở rộng chân chống giữa, điều này có thể làm tăng bậc tự do về cách bố trí cửa xả.

Theo sáng chế theo điểm 5 yêu cầu bảo hộ, thanh ngang được làm bằng tấm và có mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U, điều này có thể làm tăng độ cứng vững của phần đỡ gắn. Hơn nữa, mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U được hở theo hướng xuống dưới ở trạng thái cất giữ của chân chống giữa. Do đó, nước mưa hoặc bụi tích tụ trong mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U có thể rơi xuống một cách tự nhiên trong khi di chuyển.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình vẽ phóng to của các phần chính của cửa xả từ phía dưới.

FIG.3 là hình chiếu đứng từ phía trước của chân chống giữa từ phía trước.

FIG.4 là hình vẽ phóng to của phần đỡ gắn của chân chống giữa.

FIG.5 là hình vẽ mặt cắt của phần đỡ gắn của chân chống giữa.

FIG.6 là hình vẽ phối cảnh của cửa xả được che bởi chân chống giữa ở trạng thái cất giữ, nhìn nghiêng về phía trước.

FIG.7 là hình chiếu từ dưới lên của cửa xả được che bởi chân chống giữa ở trạng thái cất giữ, từ bên dưới.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, xe kiểu để chân hai bên theo sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Hơn nữa, các hình vẽ cần được nhìn theo các hướng được thể hiện bởi các ký hiệu. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng như “trước và sau”, “phải và trái”, và “trên và dưới” được nêu theo các hướng từ người lái xe. Hơn nữa, “Fr” thể hiện phía trước của xe, “Rr” thể hiện phía sau, “L” thể hiện bên trái, và “R” thể hiện bên phải, “U” thể hiện lên trên, và “D” thể hiện xuống dưới trên các hình vẽ.

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của toàn bộ xe kiểu để chân hai bên 1.

Xe kiểu để chân hai bên 1 được tạo kết cấu sao cho các chi tiết khác nhau được giữ trên khung tạo ra bộ khung của xe, và phần nắp che bằng nhựa tổng hợp

che bên ngoài khung. Trước hết, khung kết cấu và nắp che sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.1, khung thân 2 có ống đầu 10, khung nghiêng xuống 11 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 10 và đồng thời kéo dài về phía sau ở đầu dưới, và các khung sau bên phải và bên trái 12 kéo dài từ đầu sau của khung nghiêng xuống 11 và kéo dài tiếp lên trên theo hướng nghiêng về phía sau.

Trục lái 3 được gắn quay được vào ống đầu 10, ống đầu này được tạo ra trên đầu trước của khung thân 2, càng trước 17 được gắn vào đầu dưới của trục lái 3, và bánh trước FW được gắn vào đầu dưới của càng trước 17. Hơn nữa, trụ tay lái 4 được lắp liền khối vào đầu trên của trục lái 3, và tay lái 26 được gắn vào đầu trên của trụ tay lái 4.

Hơn nữa, phần trước của cụm động lực 50 được gắn vào giá treo (không được thể hiện trên hình vẽ) thông qua bộ phận nối 13 trên đầu dưới của phần nhô lên của khung sau 12 để lắc được theo phương thẳng đứng. Đồng thời, phần sau của cụm động lực 50 được gắn vào đầu sau của khung sau 12 thông qua cụm giảm xóc sau 19. Hộp chứa đồ 60 được tạo ra giữa các khung sau bên phải và bên trái 12. Yên dùng cho người lái xe 55 được gắn vào phần trên của hộp chứa đồ 60.

Như được thể hiện trên FIG.1, nắp che trước 20 che hướng về phía trước của ống đầu 10 trong phần trước của thân xe. Nắp che phía trước 30 được bố trí bên dưới phần bên của nắp che trước 20, và được bố trí theo hướng bên của ống đầu 10 để nằm dọc theo mép dưới của nắp che trước 20. Đồng thời, nắp che phía trước kéo dài về phía sau và theo hướng bên của bánh trước FW đến hướng treo lơ lửng. Hơn nữa, nắp che tay lái 25 được tạo ra để che chắn bùn trước 44 che bên trên bánh trước FW và tay lái 26.

Hơn nữa, xe kiểu để chân hai bên 1 được tạo kết cấu như sau. Nắp che trong phía trước 40 được gắn vào phần sau của nắp che trước 20, nắp che bên 43 che phần bên của sàn để chân 42, mà người lái xe đặt chân lên đó, và hơn nữa, nắp che dưới 46 che hướng bên dưới của nắp che bên 43. Hơn nữa, nắp che thân 51 và nắp che bên thân 52 che chu vi bên dưới của yên dùng cho người lái xe 55. Hơn nữa, chắn bùn sau 45 che bên trên bánh sau RW nối với đầu sau của cụm động lực 50.

Tiếp theo, cụm động lực 50 của xe kiểu để chân hai bên 1 sẽ được mô tả.

Như được thể hiện trên FIG.1, cụm động lực 50 được tạo kết cấu liền khối với động cơ đốt trong 70 và hộp trục khuỷu 80. Động cơ đốt trong 70 là động cơ bốn kỳ một xi lanh được làm mát bằng không khí được dùng cho các xe kiểu để chân hai bên thông thường. Phần mô tả chi tiết về nó được bỏ qua.

Hộp trục khuỷu 80 được tạo kết cấu sao cho nắp hộp trục khuỷu bằng nhựa 100 che phần hở (không được thể hiện trên hình vẽ), và bên trong hộp trục khuỷu được ngăn ra như ngăn truyền động dạng khô chứa bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 90. Trục khuỷu (không được thể hiện trên hình vẽ), là trục đầu ra của động cơ đốt trong 70, được bố trí theo phương nằm ngang ở phía hướng về phía trước của xe bên trong hộp trục khuỷu 80.

Đai hình thang (không được thể hiện trên hình vẽ) được tạo kết cấu sao cho đai hình thang được quấn quanh puli chủ động (không được thể hiện trên hình vẽ), puli này quay liền khối với trục khuỷu, và cơ cấu đã biết điều chỉnh một cách tự động bán kính quấn của đai hình thang. Phía kia của đai hình thang được quấn quanh puli bị động (không được thể hiện trên hình vẽ), và lực quay của puli chủ động được truyền biến thiên đến puli bị động thông qua đai hình thang, nó có chức năng làm bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 90.

Hơn nữa, quạt làm mát (không được thể hiện trên hình vẽ) được tạo ra bên trong hộp trục khuỷu 80. Khi puli chủ động quay, thì quạt làm mát thổi không khí bên trong hộp trục khuỷu ra theo hướng phía sau, nó tạo ra gió làm mát để làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 90 bên trong hộp trục khuỷu, và bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 90 được làm mát. Hơn nữa, cửa vào, không được thể hiện trên hình vẽ, để dẫn gió làm mát vào bên trong hộp trục khuỷu 80 được bố trí ở phía trước nắp hộp trục khuỷu 100.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, ống xả 101 được tạo ra liền khối với nắp hộp trục khuỷu 100 ở phía dưới chính giữa của nắp hộp trục khuỷu 100 nhằm xả gió làm mát ra bên ngoài sau khi làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang 90. Cửa xả 102 có dạng gần như hình chữ nhật được tạo ra trên bề mặt dưới của ống xả 101. Bên trong ống xả 101, phần dẫn khí xả 103, phần này dẫn gió làm mát đến ngăn truyền động, được tạo ra để nằm nghiêng từ hướng phía sau đến

hướng về phía trước khi phía sau 101a của ống xả 101 có hướng lên trên.

Do đó, phần dẫn khí xả 103 được tạo kết cấu sao cho vùng của phía phần trên nhỏ hơn vùng của phía phần dưới.

Tiếp theo, chân chống giữa 110 của xe kiểu để chân hai bên 1 sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.5.

Như được thể hiện trên FIG.1 và FIG.2, chân chống giữa 110 được tạo kết cấu sao cho phần đỡ gắn 111 được đỡ theo hướng dọc trục và quay được trên trục chân chống 14 tạo ra trên phần sau của bộ phận nối 13 bên dưới cụm động lực 50. Do đó, như được thể hiện trên FIG.3, chân chống giữa 110 có thể có hai vị trí bao gồm trạng thái dựng đứng, mà trong đó chân chống giữa đứng theo phương thẳng đứng, và trạng thái cất giữ, mà trong đó chân chống giữa được cất giữ theo phương nằm ngang. Hơn nữa, lò xo, không được thể hiện trên hình vẽ, giữ trạng thái cất giữ. Chân chống giữa 110 ở trạng thái dựng đứng được thể hiện theo đường nét liền trên FIG.1 và FIG.3. Chân chống giữa 110 ở trạng thái cất giữ được thể hiện theo đường hai chấm-gạch trên FIG.1 và FIG.3.

Như được thể hiện trên FIG.3, chân chống giữa 110 có kết cấu mà trong đó cặp phần chân chống phải và trái 114, 114 được hõ xuống dưới để có dạng gần như hình chữ U lộn ngược trên hình chiếu đứng từ phía trước ở trạng thái dựng đứng và chi tiết đỡ phần chân chống 114a lần lượt được tạo ra trên phần đầu dưới của phần chân chống. Hơn nữa, phần đặt chân 116 kéo dài từ bên dưới phần chân chống 114 ở phía bên trái của xe theo hướng chiều rộng của xe.

Phần đặt chân 116 được tạo kết cấu sao cho chi tiết đặt chân 116a được tạo ra trên phần đầu của phần đặt chân. Khi người dùng nâng xe kiểu để chân hai bên 1 lên nghiêng về phía sau trong khi đạp vào chi tiết đặt chân 116a bằng chân, chân chống giữa 110 có thể được thay đổi từ trạng thái cất giữ sang trạng thái dựng đứng.

Hơn nữa, cánh tản nhiệt dạng gần như hình chữ L 118, được tạo ra từ tấm mỏng, được tạo ra giữa phần chân chống 114 ở phía bên trái của xe và phần đặt chân 116. Cánh tản nhiệt 118 có phần nối 118a kéo dài về phía sau từ phần chân chống 114 ở phía bên trái của xe trong vùng lân cận của phần nối của phần chân chống 114 với phần đặt chân 116, và phần nắp 118b có dạng gần như hình chữ nhật kép dài từ

đầu sau của phần nổi 118a ra bên ngoài theo hướng chiều rộng của xe (phía bên trái của xe). Cánh tản nhiệt gia cường độ bền cho phần đặt chân 116. Như được thể hiện trên FIG.7, phần đặt chân 116 và cánh tản nhiệt 118 được tạo kết cấu như sau. Ở trạng thái cất giữ của chân chống giữa 110, cách bố trí và hình dạng được đặt sao cho phần đặt chân 116 và cánh tản nhiệt 118 che phía dưới cửa xả 102 của nắp hộp trục khuỷu 100.

Như được thể hiện trên FIG.4 và FIG.5, chi tiết gia cường 120 được bố trí ở vị trí trên phần đỡ gắn 111 của chân chống giữa 110 để mở rộng từ phần hình trụ 113, phần này nối các phần chân chống phải và trái 114, 114 và luồn trục chân chống 14 vào các phần chân chống phải và trái 114, 114, ở phía trước trạng thái dựng đứng.

Hơn nữa, thanh ngang 130, thanh này nối các phần chân chống phải và trái 114, 114, được bố trí ở vị trí ở phía sau chi tiết gia cường 120 để chồng lên chi tiết gia cường 120 theo phương thẳng đứng.

Như được thể hiện trên FIG.4, các phần lõm 120a, 130a uốn cong lên trên ở trạng thái dựng đứng của chân chống giữa 110 lần lượt được tạo ra trên phần giữa của chi tiết gia cường 120 và thanh ngang 130 theo hướng chiều rộng của xe để ngăn không cho tiếp xúc với bánh sau RW ở trạng thái cất giữ của chân chống giữa 110.

Hơn nữa, thanh ngang 130 được làm bằng tấm và được tạo ra để uốn cong bỏ quy trình ép. Như được thể hiện trên FIG.5, thanh ngang được tạo kết cấu để có mặt cắt ngang có dạng gần như hình chữ U, nó được hở theo hướng về phía trước ở trạng thái dựng đứng của chân chống giữa 110.

Do đó, thanh ngang 130 được hở theo hướng xuống dưới ở trạng thái cất giữ của chân chống giữa 110.

Chân chống giữa 110 được tạo kết cấu như nêu trên giữ trạng thái cất giữ trong khi xe kiểu để chân hai bên 1 di chuyển. Như được thể hiện trên FIG.6, chân chống giữa 110 ở trạng thái cất giữ được bố trí để đối diện với phần nắp 118b có dạng gần như hình chữ nhật bên dưới cửa xả 102 có dạng gần như hình chữ nhật, cửa xả này được tạo ra trên bề mặt dưới của ống xả 101 qua khe hở định trước. Như được thể hiện trên FIG.7, khi chân chống giữa 110 ở trạng thái cất giữ được nhìn theo hướng bên dưới, thì phần đặt chân 116 và phần nắp 118b che cửa xả 102. Do đó, xe

kiểu đế chân hai bên 1 được tạo kết cấu sao cho gió làm mát được dẫn bên trong hộp trục khuỷu 80 đi qua khe hở tạo ra giữa cửa xả 102 và phần nắp 118b và được xả ra bên ngoài. Đồng thời, xe kiểu đế chân hai bên được tạo kết cấu để ngăn không cho các thứ lạ như nước mưa hoặc bụi và các thứ tương tự đi vào từ bên ngoài.

Như đã nêu trên, theo xe kiểu đế chân hai bên 1 theo phương án thực hiện này, cửa xả 102 được bố trí để được che bởi chân chống giữa 110 ở trạng thái cất giữ, điều này cho phép ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào cửa xả 102. Hơn nữa, xe kiểu đế chân hai bên 1 vốn đã có chân chống giữa 110, điều này cho phép ngăn không cho nước mưa hoặc bụi đi vào cửa xả 102 mà không tăng số lượng các chi tiết theo kết cấu đơn giản.

Hơn nữa, do trên thực tế cửa xả 102 được che bởi phần đặt chân 116 và cánh tản nhiệt 118 của chân chống giữa 110 ở trạng thái cất giữ, nên không cần thay đổi hình dạng của cặp phần chân chống phải và trái 114, 114 của chân chống giữa 110. Có thể làm tương ứng với cửa xả 102 bằng cách chỉ thay đổi hình dạng của phần đặt chân 116 và cánh tản nhiệt 118 tùy thuộc vào vị trí và hình dạng của cửa xả 102, điều này có thể làm tăng bậc tự do về cách bố trí cửa xả 102.

Hơn nữa, vùng phía trên của phần dẫn khí xả 103, phần này dẫn không khí làm mát đến cửa xả 102 nhỏ hơn vùng phía dưới của nó, điều này cho phép ngăn không cho các thứ lạ đi vào bên trong hộp trục khuỷu 80, ngay cả khi các thứ lạ như nước mưa hoặc bụi và các thứ tương tự đi vào cửa xả 102.

Hơn nữa, chi tiết gia cường 120 nối giữa mỗi phần gốc của các phần chân chống phải và trái 114, 114 được bố trí ở phía trước phần đỡ gắn 111 của chân chống giữa 110 ở trạng thái dựng đứng, và đồng thời, thanh ngang 130 nối các phần chân chống phải và trái 114 được bố trí ở phía sau phần đỡ gắn 111 và ở vị trí để chống lên chi tiết gia cường 120 theo phương thẳng đứng. Do đó, độ cứng vững của phần đỡ gắn 111 của chân chống giữa 110 có thể được tăng. Ngoài ra, chi tiết gia cường 120 có thể bảo vệ thanh ngang 130 khỏi các thứ lạ và các thứ tương tự từ hướng về phía trước. Hơn nữa, chi tiết gia cường 120 và thanh ngang 130 có các phần lõm 120a, 120b trên phần giữa theo hướng chiều rộng của xe sao cho chân chống giữa 110 có thể tránh tiếp xúc với bánh sau RW ở trạng thái cất giữ, điều này

cho phép bố trí chân chống giữa 110 xa hơn về phía sau. Vì vậy, vùng bảo vệ của hộp trục khuỷu 80 có thể được kéo dài mà không mở rộng chân chống giữa 110, điều này có thể làm tăng bậc tự do về cách bố trí cửa xả 102.

Hơn nữa, thanh ngang 130 được tạo ra để có mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U, nó được hở theo hướng xuống dưới ở trạng thái dựng đứng của chân chống giữa 110, điều này có thể làm tăng độ cứng vững của phần đỡ gắn 111, so với tấm đơn giản giống như thanh ngang. Hơn nữa, mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U được hở theo hướng xuống dưới ở trạng thái dựng đứng của chân chống giữa 110, và nước mưa hoặc bụi tích tụ trong mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U rơi xuống một cách tự nhiên trong khi di chuyển.

Như đã nêu trên, một phương án thực hiện theo sáng chế được mô tả. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án này, và có thể được cải biến theo cách thích hợp.

Ví dụ, phần đặt chân 116 và cánh tản nhiệt 118 che phía dưới cửa xả 102 của nắp hộp trục khuỷu 100 ở trạng thái cất giữ của chân chống giữa 110 theo phương án thực hiện này. Sáng chế không chỉ giới hạn ở đó. Các phần khác của chân chống giữa 110 bao gồm phần chân chống 114 có thể che phía dưới cửa xả của nắp hộp trục khuỷu.

Hơn nữa, hình dạng của phần đặt chân 116 có thể được chọn một cách tự do.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu để chân hai bên (1) bao gồm:

cụm động lực (50) với hộp trục khuỷu (80) chứa bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (90) và nắp hộp trục khuỷu (100) che hộp trục khuỷu (80) từ bên ngoài của xe,

chân chống giữa (110) lắp quay được bên dưới cụm động lực (50) để được đặt ở trạng thái dựng đứng hoặc ở trạng thái cất giữ,

xe kiểu để chân hai bên này, khác biệt ở chỗ, cửa xả (102) được bố trí ở phía dưới nắp hộp trục khuỷu (100) nhằm xả gió làm mát để làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (90), và

chân chống giữa (110) có cặp phần chân chống phải và trái (114, 114), và các phần đặt chân (116) kéo dài từ một trong số các phần chân chống (114, 114) theo hướng chiều rộng của xe,

trong đó cửa xả (102) được bố trí để được che bởi các phần đặt chân (116) của chân chống giữa (110) ở trạng thái cất giữ.

2. Xe kiểu để chân hai bên (1) bao gồm:

cụm động lực (50) với hộp trục khuỷu (80) chứa bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (90) và nắp hộp trục khuỷu (100) che hộp trục khuỷu (80) từ bên ngoài của xe,

chân chống giữa (110) lắp quay được bên dưới cụm động lực (50) để được đặt ở trạng thái dựng đứng hoặc ở trạng thái cất giữ,

xe kiểu để chân hai bên này, khác biệt ở chỗ, cửa xả (102) được bố trí ở phía dưới nắp hộp trục khuỷu (100) nhằm xả gió làm mát để làm mát bộ truyền động biến thiên liên tục kiểu đai hình thang (90),

chân chống giữa (110) có cặp phần chân chống phải và trái (114, 114), và các phần đặt chân (116) kéo dài từ một trong số các phần chân chống (114, 114) theo hướng chiều rộng của xe, và

cánh tản nhiệt (118) được tạo ra giữa một trong số các phần chân chống (114,

114) và phần đặt chân (116) ở cùng một phía,

trong đó cửa xả (102) được che bởi phần đặt chân (116) và cánh tản nhiệt (118) của chân chống giữa (110) ở trạng thái cất giữ.

3. Xe kiểu để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ, phần dẫn khí xả (103) được tạo ra trên nắp hộp trục khuỷu (100) để dẫn gió làm mát đến cửa xả (102), và vùng phía trên của phần dẫn khí xả (103) nhỏ hơn vùng phía dưới của nó.

4. Xe kiểu để chân hai bên theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ, chi tiết gia cường (120) được bố trí ở phía hướng về phía trước của phần đỡ gắn (111) của chân chống giữa (110) ở trạng thái dựng đứng,

đồng thời, thanh ngang (130) nối các phần chân chống phải và trái (114, 114) được bố trí ở phía sau phần đỡ gắn và ở vị trí để chống lên chi tiết gia cường (120) theo phương thẳng đứng,

và chi tiết gia cường (120) và thanh ngang (130) lần lượt có các phần lõm (120a, 120b) trên phần giữa theo hướng chiều rộng của xe.

5. Xe kiểu để chân hai bên theo điểm 4, khác biệt ở chỗ, thanh ngang (130) được làm bằng tấm và có mặt cắt ngang dạng gần như hình chữ U để được hờ theo hướng về phía trước ở trạng thái dựng đứng.

Fig.1

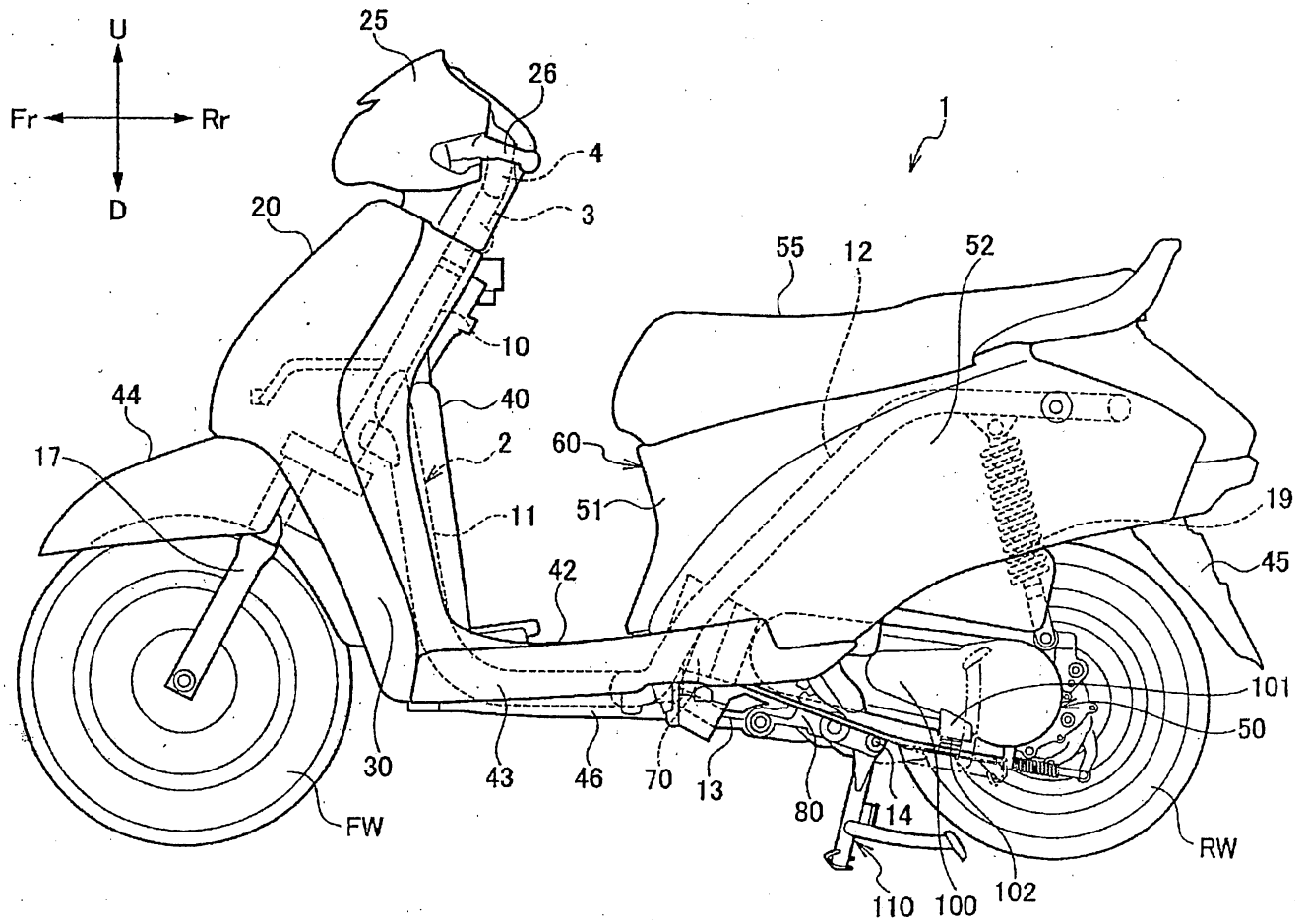


Fig.2

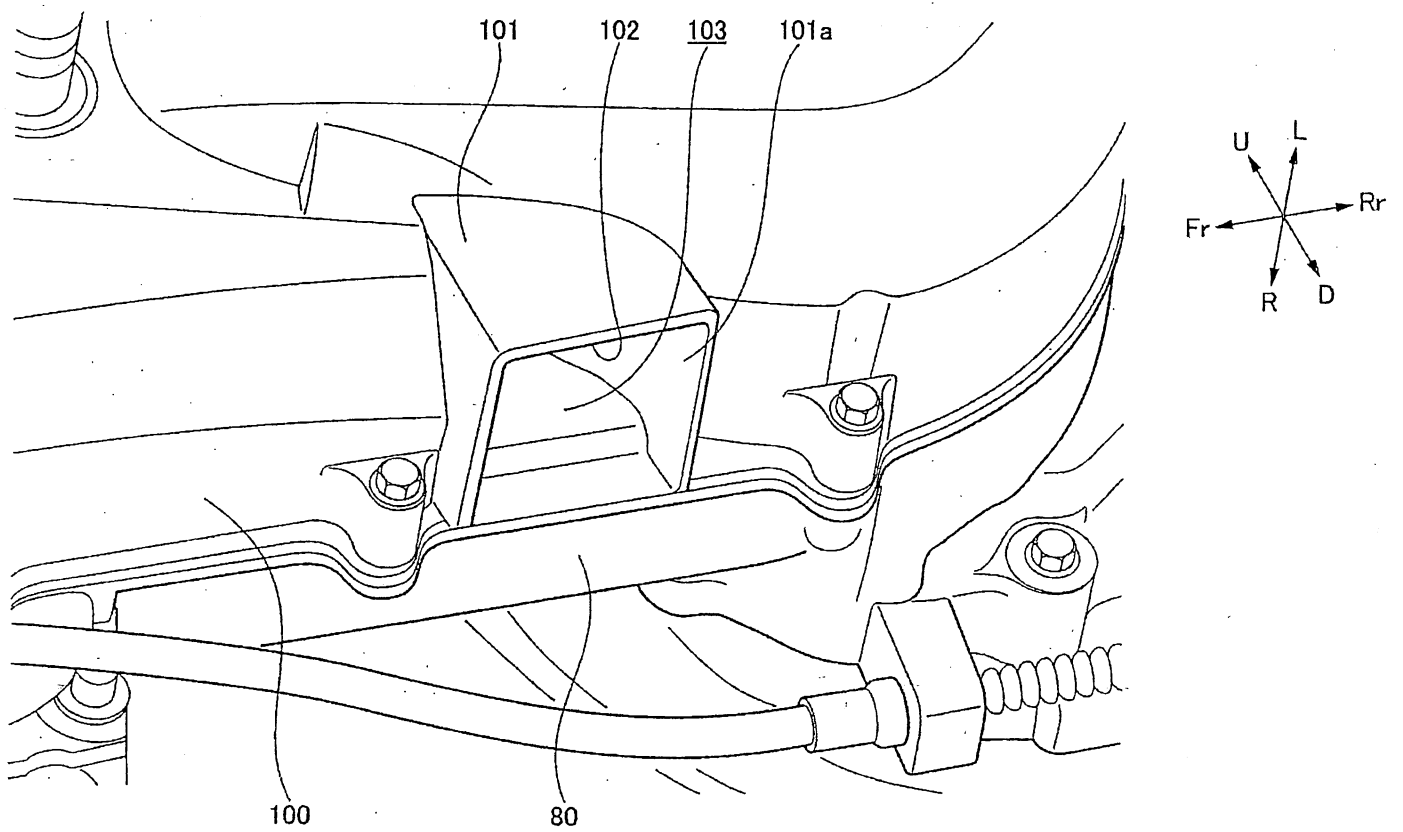


Fig.3

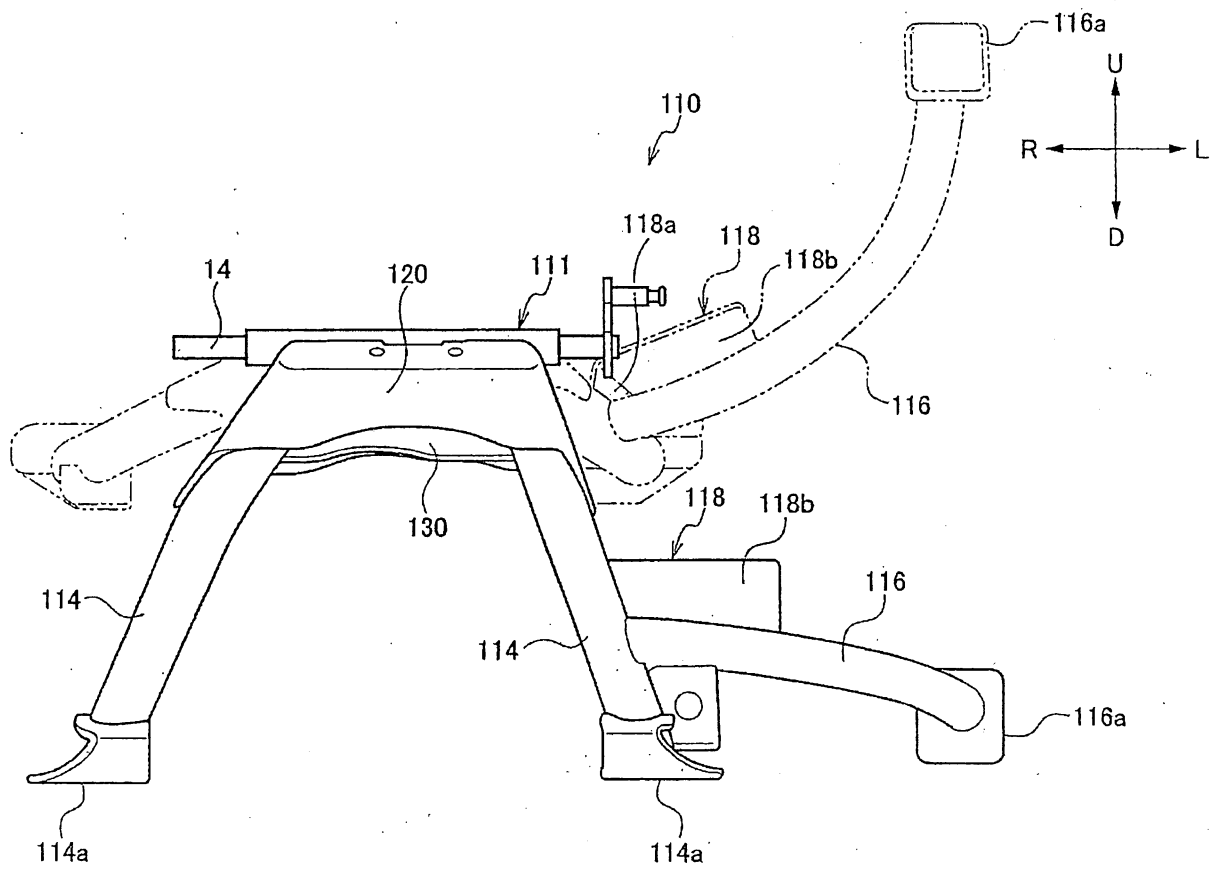


Fig.4

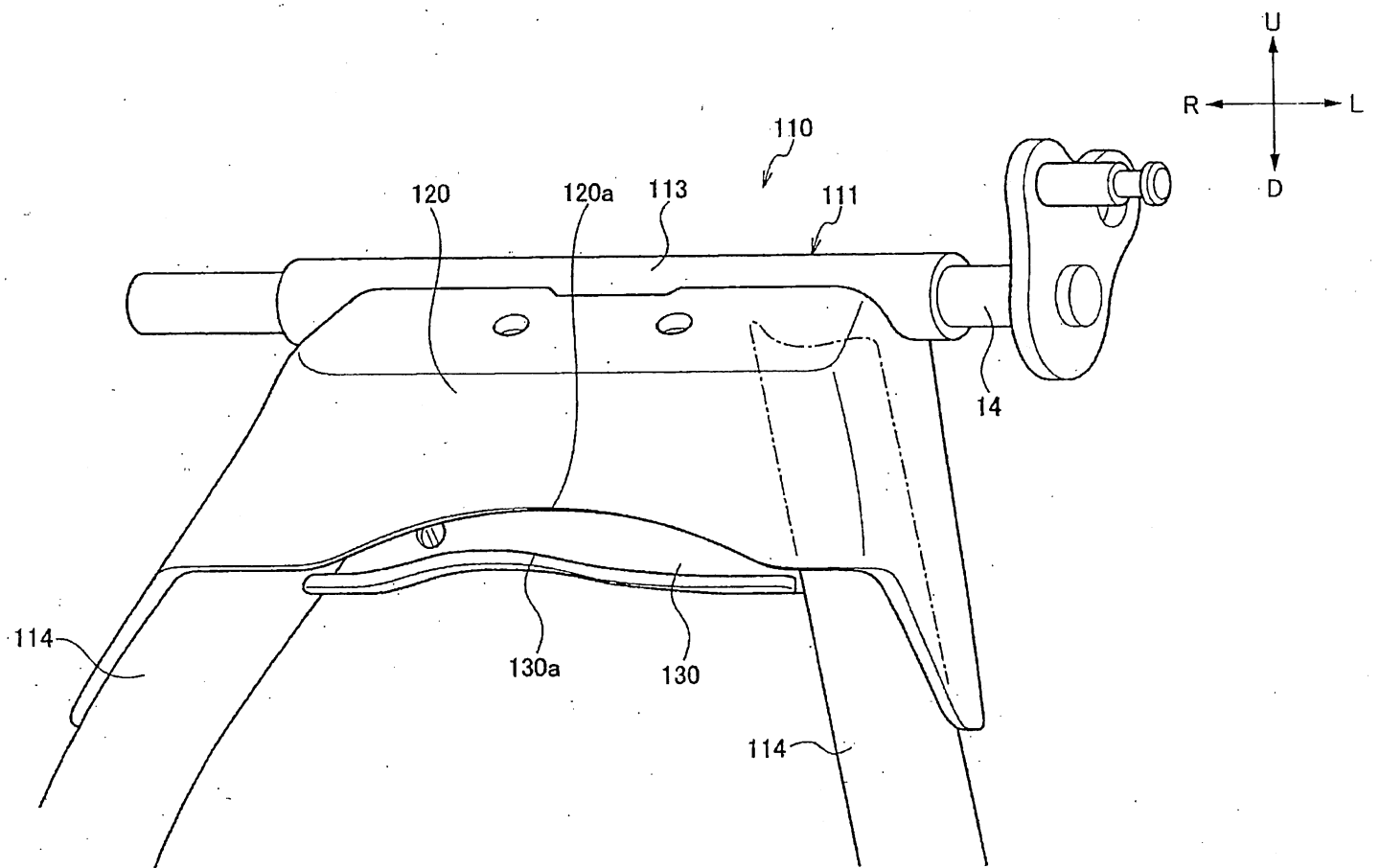


Fig.5

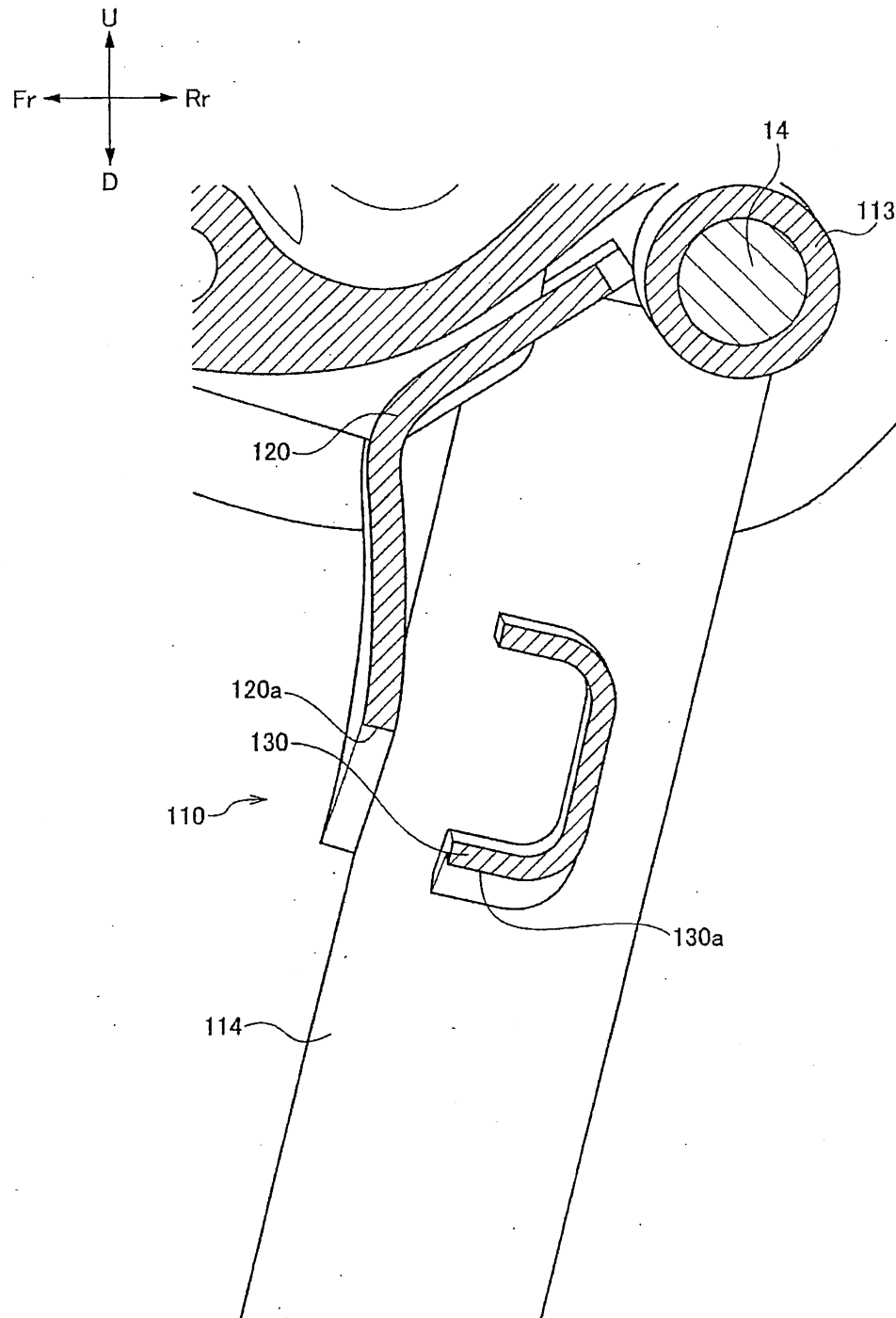


Fig.6

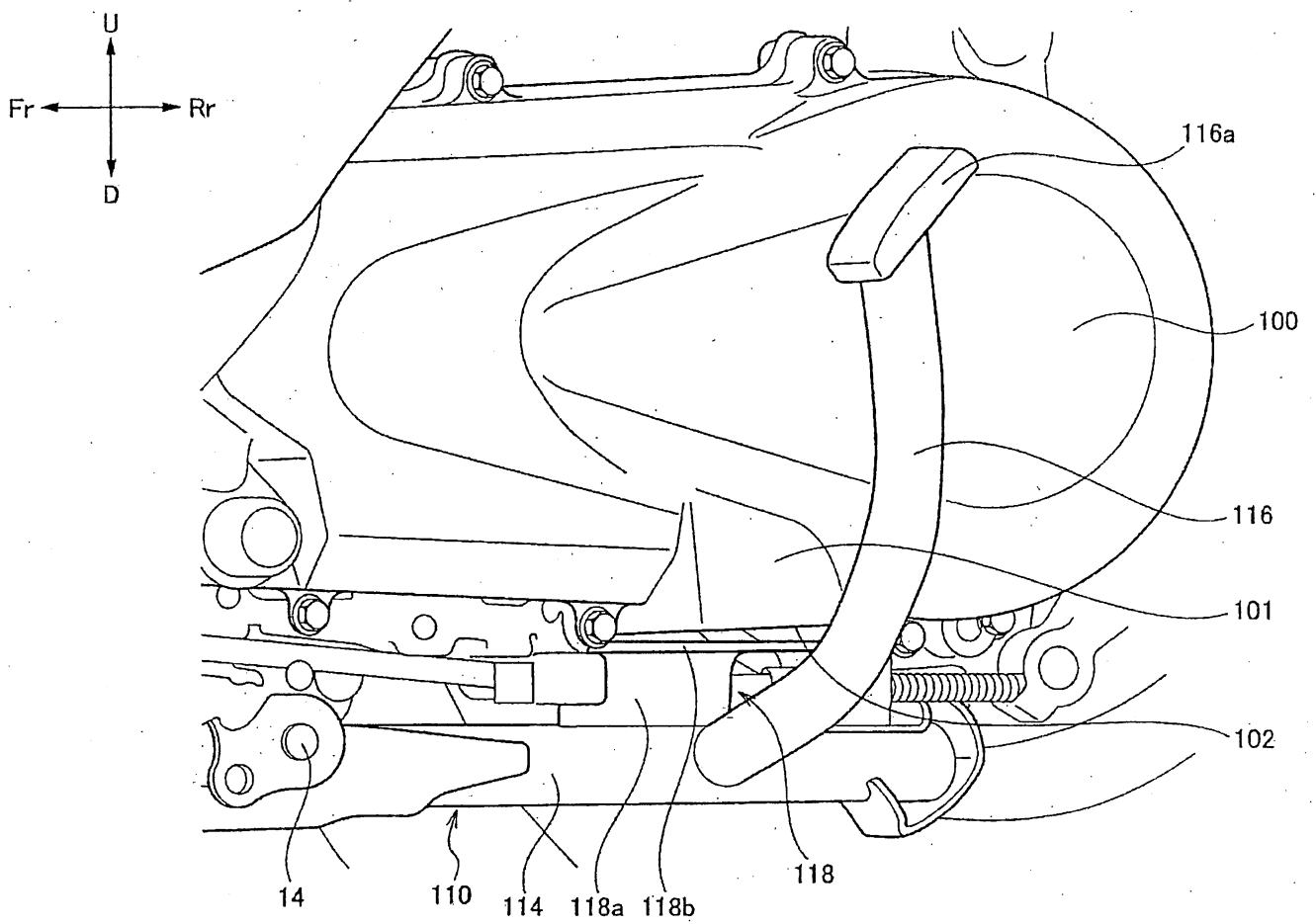


Fig.7

