



(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)



1-0025410

(51)⁷ B62K 21/12; B62K 11/14; B62L 1/00; (13) B
B62K 11/00; B62K 21/00

(21) 1-2017-04324

(22) 31/10/2017

(30) 2017-037081 28/02/2017 JP

(45) 25/09/2020 390

(43) 25/09/2018 366A

(73) Yamaha Hatsudoki Kabushiki Kaisha (JP)

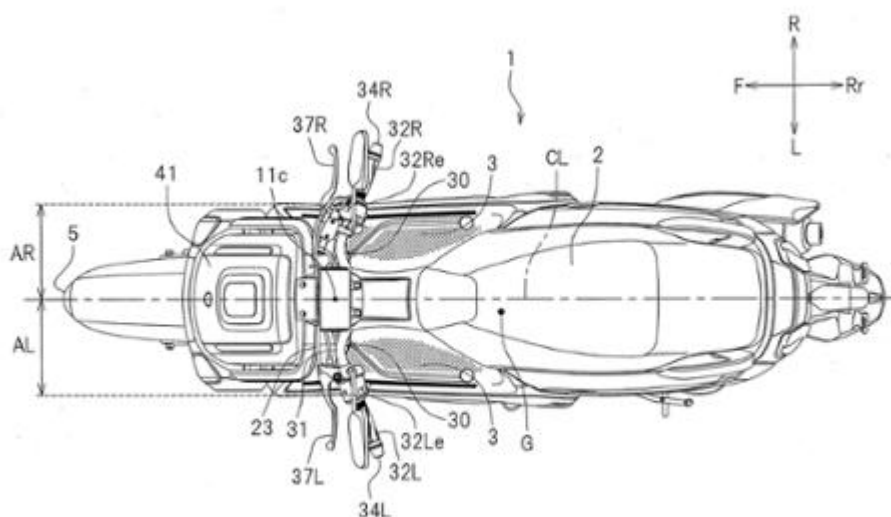
2500 Shingai, Iwata-shi, Shizuoka-ken 438-8501, Japan

(72) Wahei TAKESAKO (JP); Ryota MIZUNO (JP).

(74) Công ty TNHH Tư vấn - Đầu tư N.T.K. (N.T.K. CO., LTD.)

(54) XE MÁY

(57) Sáng chế cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng đối với xe máy mà trọng tâm của nó được dịch sang bên trái của đường trục tâm phương tiện và phanh của nó được nằm sang phải của bánh trước hoặc xe máy mà trọng tâm của nó được dịch sang bên phải của đường trục tâm phương tiện và phanh của nó được nằm sang trái của bánh trước. Trọng tâm (G) của phương tiện được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện (CL) khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Phanh được nằm sang phải của bánh trước (5). Khoảng cách (AL) theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải (32Le) của tay nắm trái (32L) và đường trục tâm phương tiện (CL) lớn hơn so với khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái của phanh và đường trục tâm phương tiện (CL). Trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang trái của đầu phải (32Le) của tay nắm trái (32L) lớn hơn so với trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang phải của đầu trái (32Re) của tay nắm phải (32R).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Phương pháp được mô tả trong patent Nhật Bản số 2537734, ví dụ, là đã biết trong lĩnh vực kỹ thuật này trước sáng chế dưới dạng phương pháp để điều chỉnh vị trí của trọng tâm của xe máy theo phương bề rộng phương tiện. Patent Nhật Bản số 2537734 bộc lộ xe máy mà trọng tâm của nó được đưa gần hơn với đường trục tâm phương tiện bằng cách nghĩ ra việc sắp đặt các bộ phận tương đối nặng của phương tiện. Ở xe máy được bộc lộ trong patent Nhật Bản số 2537734, hộp truyền động được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện và bộ giảm thanh được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện. Sự cân bằng trái-phải của phương tiện toàn bộ được đảm bảo nhờ việc sắp xếp hộp ắc quy sang phải của đường trục tâm phương tiện.

Bằng cách đảm bảo sự cân bằng trái-phải, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng của xe máy. Tuy nhiên, để di chuyển trọng tâm gần hơn với đường trục tâm phương tiện, đối tượng nặng giống như hộp truyền động (là một đối tượng nặng) cần được đặt ở phía khác bên với hộp truyền động so với đường trục tâm phương tiện. Do vậy, phương pháp được mô tả trên đây được dựa trên ý tưởng về việc bổ sung đối tượng nặng vào bên nào là nhẹ hơn giữa bên trái và bên phải của phương tiện để giải quyết sự mất cân bằng trái-phải của phương tiện. Phương pháp này là phương pháp bổ sung đối tượng nặng vào khung thân. Do đó, trọng lượng của xe máy chắc chắn gia tăng.

Trước hết, cơ chế mà nhờ đó trục lái của xe máy quay, đã được nghiên cứu. Bản chất của xe máy là trục lái quay sang trái khi khung thân nghiêng sang trái và trục lái quay sang phải khi khung thân nghiêng sang phải. Tuy nhiên, khi khung thân nghiêng sang trái, trục lái không quay sang trái ngay lập tức. Khi khung thân nghiêng sang trái, trục lái quay tức thời sang phải và quay sang trái sau đó. Đã được thông báo về hiện tượng là trục lái quay tức thời sang phải trước khi quay sang trái.

Ở xe máy, phanh bánh trước có thể được đặt lệch sang bên phải của bánh trước. Trong trường hợp này, phần của hệ thống lái gồm trục lái, bánh trước và phanh được nằm sang phải của trục tâm của bánh trước nặng hơn so với phần của nó mà được nằm sang trái của trục tâm của bánh trước. Do đó, trục lái có khả năng quay sang phải. Nếu trục lái

có khả năng quay sang phải, sự nghiêng sang trái của khung thân có khả năng gây ra động thái của việc trục lái quay tức thời sang phải và quay sang trái sau đó.

Khi trọng tâm của phương tiện được nằm sang trái so với đường trục tâm phương tiện, khung thân có nhiều khả năng nghiêng sang trái. Do đó, trục lái có khả năng quay tức thời sang phải và quay sang trái ngay sau đó.

Kết quả là, đã được nghĩ tới là nếu có thể ngăn chặn động thái của việc trục lái quay tức thời sang phải, sẽ là có thể tránh được động thái của việc trục lái quay sang trái sau đó. Do vậy, đã kết luận được là động thái của việc trục lái quay tức thời sang phải có thể được ngăn chặn bằng cách hiệu chỉnh sự cân bằng trọng lượng trái-phải của hệ thống lái. Sau đó, chuyển động quay của trục lái xảy ra khi khung thân nghiêng có thể được ngăn chặn mà không hiệu chỉnh sự cân bằng trọng lượng trái-phải của toàn bộ khối phương tiện. Kết quả là, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng của xe máy mà không ngăn chặn việc gia tăng về trọng lượng của của phương tiện.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe máy có thể cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng mà trọng tâm của nó được dịch sang bên trái của đường trục tâm phương tiện và phanh của nó được nằm sang phải của bánh trước hoặc trọng tâm của nó được dịch sang bên phải của đường trục tâm phương tiện và phanh của nó được nằm sang trái của bánh trước. Theo sáng chế, mục đích này được giải quyết bởi xe máy có các dấu hiệu của điểm 1 yêu cầu bảo hộ độc lập hoặc điểm 7 yêu cầu bảo hộ độc lập.

Xe máy theo sáng chế gồm: khung thân gồm ống cổ; trục lái được lắp theo cách quay được vào trong ống cổ; bánh trước được đỡ trên trục lái; tay lái được đỡ trên trục lái và được nằm phía trên bánh trước; và phanh được tạo kết cấu để hãm bánh trước. Tay lái gồm thanh tay lái được bắt chặt trên trục lái, tay nắm trái được bố trí trên phần đầu trái của thanh tay lái và tay nắm phải được bố trí trên phần đầu phải của thanh tay lái. Trọng tâm của phương tiện được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện là đường gồm trục tâm của ống cổ và kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện, khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Phanh được nằm sang phải của bánh trước. Khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải của tay nắm trái và đường trục tâm phương tiện lớn hơn so với khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái của phanh và đường trục tâm phương tiện. Trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang trái của

đầu phải của tay nắm trái lớn hơn so với trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải.

Theo xe máy này, trọng lượng của phần (sau đây được gọi là phần đầu trái tay lái) của tay lái được nằm sang trái của đầu phải của tay nắm trái lớn hơn so với trọng lượng của phần (sau đây được gọi là phần đầu phải tay lái) của tay lái được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải. Ở đây, khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải của tay nắm trái và đường trục tâm phương tiện lớn hơn so với khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái của phanh và đường trục tâm phương tiện. Do đó, cho dù chênh lệch trọng lượng giữa phần đầu trái tay lái và phần đầu phải tay lái là tương đối nhỏ, sự chênh lệch trọng lượng sinh ra mômen quay tương đối lớn trên trục lái. Do đó, là có thể để hiệu chỉnh sự cân bằng trọng lượng trái-phải của hệ thống lái trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về trọng lượng của tay lái. Sau đó, là có thể để ngăn chặn việc trục lái có khả năng quay sang phải cho dù phanh được nằm sang phải của bánh trước. Khi khung thân nghiêng sang trái, là có thể để ngăn chặn việc trục lái quay tức thời sang phải và là có thể để ngăn chặn việc trục lái quay sang trái sau đó. Do đó, ở xe máy mà trọng tâm của phương tiện của nó được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện và phanh được nằm sang phải của bánh trước, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng.

Theo một khía cạnh được ưu tiên, tay lái gồm đầu tay nắm trái mà ít nhất một phần của nó được nằm sang trái của tay nắm trái và sang trái của thanh tay lái và đầu tay nắm phải mà ít nhất một phần của nó được nằm sang phải của tay nắm phải và sang phải của thanh tay lái. Trọng lượng của đầu tay nắm trái lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm phải.

Đầu tay nắm trái và đầu tay nắm phải là các bộ phận của tay lái ở ra xa nhất từ trục lái. Cho dù tồn tại sự chênh lệch trọng lượng nhỏ giữa đầu tay nắm trái và đầu tay nắm phải, mômen quay được tác động trên trục lái bởi sự chênh lệch trọng lượng sẽ là lớn. Theo khía cạnh trên đây, mặc dù trọng lượng của đầu tay nắm trái lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm phải, là có thể để giữ trọng lượng của đầu tay nắm trái tương đối thấp trong lúc ngăn chặn chuyển động quay sang phải của trục lái khi khung thân nghiêng sang trái.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, đầu tay nắm trái được làm bằng kim loại và đầu tay nắm phải được làm bằng nhựa.

Theo khía cạnh trên đây, trọng lượng của đầu tay nắm trái có thể được làm lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm phải với kết cấu đơn giản.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang trái của đầu phải của tay nắm trái lớn hơn so với hoặc bằng hai lần trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải.

Theo khía cạnh trên đây, là có thể để tạo ra xe máy được mong muốn mà với xe máy này là có thể để ngăn chặn chuyển động quay sang phải của trục lái khi khung thân nghiêng sang trái.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, phanh gồm phanh đĩa và bộ kẹp phanh đĩa.

Theo khía cạnh trên đây, các tác dụng có lợi được mô tả trên đây có thể được thực hiện với xe máy trong đó phanh đĩa và bộ kẹp phanh đĩa được nằm sang phải của bánh trước.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, trục tâm theo hướng trái phải của bánh trước được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện.

Theo khía cạnh trên đây, là có thể để ngăn chặn hơn nữa chuyển động quay sang phải của trục lái khi khung thân nghiêng sang trái. Do đó, là có thể để cải thiện hơn nữa tính ổn định di chuyển thẳng của xe máy.

Xe máy khác theo sáng chế gồm: khung thân gồm ống cổ; trục lái được lắp theo cách quay được vào trong ống cổ; bánh trước được đỡ trên trục lái; tay lái được đỡ trên trục lái và được nằm phía trên bánh trước; và phanh được tạo kết cấu để hãm bánh trước. Tay lái gồm thanh tay lái được bắt chặt trên trục lái, tay nắm trái được bố trí trên phần đầu trái của thanh tay lái, và tay nắm phải được bố trí trên phần đầu phải của thanh tay lái. Trọng tâm của phương tiện được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện là đường gồm trục tâm của ống cổ và kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện, khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Phanh được nằm sang trái của bánh trước. Khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái của tay nắm phải và đường trục tâm phương tiện lớn hơn so với khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải của phanh và đường trục tâm phương tiện. Trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải lớn hơn so với trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang trái của đầu phải của tay nắm trái.

Theo xe máy này, trọng lượng của phần (sau đây được gọi là phần đầu phải tay lái) của tay lái được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải lớn hơn so với trọng lượng của phần (sau đây được gọi là phần đầu trái tay lái) của tay lái được nằm sang trái của đầu phải của tay nắm trái. Ở đây, khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái của tay nắm phải và đường trục tâm phương tiện lớn hơn so với khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải của phanh và đường trục tâm phương tiện. Do đó, cho dù chênh lệch trọng lượng giữa phần đầu phải tay lái và phần đầu trái tay lái là tương đối nhỏ, sự chênh lệch trọng lượng sinh ra mômen quay tương đối lớn trên trục lái. Do đó, là có thể để hiệu chỉnh sự cân bằng trọng lượng trái-phải của hệ thống lái trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về trọng lượng của tay lái. Sau đó, là có thể để ngăn chặn việc trục lái có khả năng quay sang trái cho dù phanh được nằm sang trái của bánh trước. Khi khung thân nghiêng sang phải, là có thể để ngăn chặn việc trục lái quay tức thời sang trái và là có thể để ngăn chặn việc trục lái quay sang phải sau đó. Do đó, ở xe máy mà trọng tâm của phương tiện của nó được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện và phanh được nằm sang trái của bánh trước, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng.

Theo một khía cạnh được ưu tiên, tay lái gồm đầu tay nắm trái mà ít nhất một phần của nó được nằm sang trái của tay nắm trái và sang trái của thanh tay lái, và đầu tay nắm phải mà ít nhất một phần của nó được nằm sang phải của tay nắm phải và sang phải của thanh tay lái. Trọng lượng của đầu tay nắm phải lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm trái.

Theo khía cạnh trên đây, mặc dù trọng lượng của đầu tay nắm phải lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm trái, là có thể để giữ trọng lượng của đầu tay nắm phải tương đối thấp trong lúc ngăn chặn chuyển động quay sang trái của trục lái khi khung thân nghiêng sang phải.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, đầu tay nắm phải được làm bằng kim loại và đầu tay nắm trái được làm bằng nhựa.

Theo khía cạnh trên đây, trọng lượng của đầu tay nắm phải có thể được làm lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm trái với kết cấu đơn giản.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải lớn hơn so với hoặc bằng hai lần trọng lượng của phần của tay lái được nằm sang trái của đầu phải của tay nắm trái.

Theo khía cạnh trên đây, là có thể để tạo ra xe máy được mong muốn mà với nó là có thể để ngăn chặn chuyển động quay sang trái của trục lái khi khung thân nghiêng sang phải.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, phanh gồm phanh đĩa và bộ kẹp phanh đĩa.

Theo khía cạnh trên đây, các tác dụng có lợi được mô tả trên đây có thể được thực hiện với xe máy trong đó phanh đĩa và bộ kẹp phanh đĩa được nằm sang trái của bánh trước.

Theo khía cạnh được ưu tiên khác, trục tâm theo hướng trái phải của bánh trước được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện.

Theo khía cạnh trên đây, là có thể để ngăn chặn hơn nữa chuyển động quay sang trái của trục lái khi khung thân nghiêng sang phải. Do đó, là có thể để cải thiện hơn nữa tính ổn định di chuyển thẳng của xe máy.

Theo sáng chế, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng đối với xe máy mà trọng tâm của nó được dịch sang bên trái của đường trục tâm phương tiện và phanh của nó được nằm sang phải của bánh trước hoặc xe máy mà trọng tâm của nó được dịch sang bên phải của đường trục tâm phương tiện và phanh của nó được nằm sang trái của bánh trước.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện xe máy theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện xe máy.

FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện xe máy.

FIG.4 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện khung thân, v.v., của xe máy.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện bánh trước.

FIG.6 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường VI-VI trên FIG.5.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tay lái.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần đầu trái tay lái.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần đầu phải tay lái.

FIG.10 là hình vẽ dạng sơ đồ khái niệm minh họa động thái của bánh trước và trục lái khi khung thân nghiêng sang trái.

FIG.11 là hình vẽ tương ứng với FIG.6 theo một biến thể của phương án thứ nhất.

FIG.12 là hình vẽ tương ứng với FIG.6 theo phương án thứ hai.

FIG.13 là hình vẽ tương ứng với FIG.6 theo một biến thể của phương án thứ hai.

Mô tả chi tiết phương án thực hiện sáng chế

Phương án thứ nhất

Bây giờ, một phương án được ưu tiên sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo. FIG.1 là hình vẽ nhìn từ trước thể hiện xe máy 1 theo một phương án được ưu tiên. FIG.2 là hình vẽ nhìn từ trên xuống thể hiện xe máy 1 và FIG.3 là hình vẽ nhìn từ trái thể hiện xe máy 1.

Các thuật ngữ phía trước, sau, trái, phải, lên và xuống như được sử dụng trong bản mô tả dưới đây có liên quan tới kết cấu của xe máy 1, dùng để chỉ các hướng này như được quan sát từ người điều khiển ảo ngồi trên yên 2 khi xe máy 1 đang dừng thẳng đứng trên mặt phẳng nằm ngang với không tải nào trên đó. Thuật ngữ không tải có nghĩa là xe máy 1 không có nhiên liệu và không có hành lý gắn trên đó và không có người điều khiển trên đó. Các ký hiệu F, Rr, L, R, U và D như được dùng trên các hình vẽ lần lượt dùng để chỉ các hướng trước, sau, trái, phải, lên và xuống.

Xe máy 1 theo phương án này là xe máy kiểu scutor. Tuy nhiên, lưu ý rằng xe máy theo sáng chế không bị giới hạn ở xe máy kiểu scutor. Như được thể hiện trên FIG.4, xe máy 1 gồm khung thân 10. Khung thân 10 gồm ống cổ 11, khung dưới 12 kéo dài xuống phía dưới từ ống cổ 11 và khung yên 13 kéo dài về phía sau và lên phía trên từ khung dưới 12.

Trục lái 20 được lắp theo cách quay được vào trong ống cổ 11. Tay lái 30 được đỡ trên phần trên của trục lái 20. Càng trước 21 được bắt chặt trên phần dưới của trục lái 20. Bánh trước 5 được đỡ trên phần đầu dưới của càng trước 21. Bánh trước 5 được đỡ trên trục lái 20 qua càng trước 21. Tay lái 30 được nằm phía trên ống cổ 11 và bánh trước 5 được nằm phía dưới ống cổ 11. Tay lái 30 được nằm phía trên bánh trước 5.

Cụm công suất 50 được đỡ theo cách xoay được trên khung yên 13. Trục xoay 53 được bố trí trên khung yên 13. Cụm công suất 50 được đỡ theo cách xoay được trên trục xoay 53. Cụm công suất 50 gồm động cơ đốt trong 51, bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V (không được thể hiện trên hình vẽ) và hộp truyền động 52 che bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V. Lưu ý rằng, nguồn công suất của cụm

công suất 50 không bị giới hạn ở động cơ đốt trong 51 và nó có thể là động cơ điện chẳng hạn. Cụm công suất 50 có thể gồm bộ truyền động có nhiều bánh răng thay cho bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai hình chữ V. Bánh sau 6 được đỡ trên phần đầu sau của cụm công suất 50. Cụm giảm chấn sau 8 được nối vào khung yên 13 và bánh sau 6.

Như được thể hiện trên FIG.3, yên 2 được nằm về phía sau của ống cổ 11 (không được thể hiện trên FIG.3; xem FIG.4). Tấm che trước 41 được nằm ra phía trước của ống cổ 11. Chỗ để chân 3 được bố trí ra phía trước của và phía dưới yên 2. Tấm che phía bên 42 được nằm phía dưới và ở phía bên của yên 2.

Trên các hình vẽ từ FIG.1 đến FIG.3, ký hiệu chỉ dẫn G biểu thị trọng tâm của phương tiện. Thuật ngữ "trọng tâm của phương tiện" như được dùng ở đây dùng để chỉ trọng tâm của xe máy 1 khi xe máy 1 đang dựng thẳng đứng trên mặt phẳng nằm ngang với không tải nào trên đó. Trên FIG.2, ký hiệu chỉ dẫn CL biểu thị đường trục tâm phương tiện. Đường trục tâm phương tiện CL dùng để chỉ đường kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện gồm trục tâm 11c của ống cổ 11 (xem FIG.4) khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Như được thể hiện trên FIG.2, trọng tâm G của xe máy 1 theo phương án này được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Phần của xe máy 1 được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện CL nặng hơn so với phần của xe máy 1 được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện CL.

FIG.5 là hình vẽ nhìn từ phải thể hiện bánh trước 5. FIG.6 là hình vẽ mặt cắt được cắt dọc theo đường VI-VI trên FIG.5. Như được thể hiện trên FIG.6, bánh trước 5 gồm trục bánh trước 5A, bánh xe 5B và lốp 5C được gắn vào bánh xe 5B. Trục bánh trước 5A được bắt chặt trên càng trước 21. Trục bánh trước 5A đỡ bánh xe 5B qua bạc đỡ 5D. Bánh xe 5B được đỡ theo cách quay được trên trục bánh trước 5A.

Như được thể hiện trên FIG.5, phanh 25 được gắn vào bánh trước 5. Trong khi không có giới hạn về kiểu của phanh 25, phanh 25 theo phương án này gồm phanh đĩa 26 và bộ kẹp phanh đĩa 27. Phanh đĩa 26 được bắt chặt trên bánh trước 5 để cho phanh đĩa 26 quay cùng với bánh trước 5. Như được thể hiện trên FIG.6, phanh đĩa 26 được bắt chặt trên bánh xe 5B. Bộ kẹp phanh đĩa 27 được đỡ trên càng trước 21. Như được thể hiện trên FIG.5, ống dẫn dầu phanh 22 được nối vào bộ kẹp phanh đĩa 27.

Ở phương án này, phanh 25 được nằm sang phải của bánh trước 5. Lưu ý rằng, việc ở sang phải hoặc sang trái của bánh trước 5 như được dùng trong bản mô tả này có

nghĩa là việc ở sang phải hoặc sang trái của trục tâm của bánh trước 5 theo phương bề rộng phương tiện. Phanh đĩa 26 và bộ kẹp phanh đĩa 27 được nằm sang phải của bánh trước 5. Phanh không được nằm sang trái của bánh trước 5. Tải tác động vào bên phải của bánh trước 5 lớn hơn so với tải tác động vào bên trái của bánh trước 5.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh thể hiện tay lái 30. Tay lái 30 gồm thanh tay lái 31 được bắt chặt trên trục lái 20 (xem FIG.4), tay nắm trái 32L được bố trí trên phần đầu trái của thanh tay lái 31 và tay nắm phải 32R được bố trí trên phần đầu phải của thanh tay lái 31. Thanh tay lái 31 kéo dài theo phương bề rộng phương tiện. Không có giới hạn cụ thể về hình dạng của thanh tay lái 31. Thanh tay lái 31 có thể được làm cong hoặc được uốn cong.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần đầu trái của tay lái 30. Ở phương án này, thanh tay lái 31 được tạo ra theo hình dạng ống. Phần đầu trái của thanh tay lái 31 được lắp vào trong tay nắm trái 32L. Nút được làm bằng kim loại 33 được khớp chặt vào trong phần đầu trái của thanh tay lái 31. Đầu tay nắm trái 34L được nằm sang trái của tay nắm trái 32L. Ít nhất một phần của đầu tay nắm trái 34L được nằm sang trái của thanh tay lái 31. Đầu tay nắm trái 34L được bắt chặt trên nút 33 qua bulông 35. Tuy nhiên, lưu ý rằng không có giới hạn về việc đầu tay nắm trái 34L được bắt chặt trên thanh tay lái 31 như thế nào.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt thể hiện phần đầu phải của tay lái 30. Nút 33 không có mặt bên trong phần đầu phải của thanh tay lái 31. Khoảng không được tạo ra bên trong phần đầu phải của thanh tay lái 31. Phần đầu phải của thanh tay lái 31 được lắp vào trong tay nắm phải 32R. Đầu tay nắm phải 34R được nằm sang phải của tay nắm phải 32R. Ít nhất một phần của đầu tay nắm phải 34R được nằm sang phải của thanh tay lái 31. Phần kia của đầu tay nắm phải 34R được khớp chặt vào trong thanh tay lái 31. Đầu tay nắm phải 34R không được bắt chặt qua bulông. Tuy nhiên, lưu ý rằng không có giới hạn cụ thể về việc đầu tay nắm phải 34R được bắt chặt trên thanh tay lái 31 như thế nào.

Ở phương án này, thanh tay lái 31 và nút 33 được làm bằng kim loại. Nút 33 được làm bằng sắt chẳng hạn. Tay nắm trái 32L và tay nắm phải 32R được làm bằng nhựa. Trọng lượng của đầu tay nắm trái 34L lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm phải 34R. Đầu tay nắm trái 34L được làm bằng kim loại và đầu tay nắm phải 34R được làm bằng nhựa. Đầu tay nắm trái 34L được làm bằng sắt chẳng hạn. Tuy nhiên, lưu ý rằng đây chỉ đơn thuần là ví dụ. Không có giới hạn cụ thể trên các vật liệu của thanh tay lái 31, nút 33, tay nắm trái 32L, tay nắm phải 32R, đầu tay nắm trái 34L và đầu tay nắm phải 34R.

Ở phương án này, trọng lượng của phần 30L (sau đây được gọi là phần đầu trái tay lái) của tay lái 30 được nằm sang trái của đầu phải 32Le của tay nắm trái 32L lớn hơn so với trọng lượng của phần 30R (sau đây được gọi là phần đầu phải tay lái) của tay lái 30 được nằm sang phải của đầu trái 32Re của tay nắm phải 32R. Lưu ý rằng, ở phương án này, trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L là tổng của trọng lượng của đầu tay nắm trái 34L, trọng lượng của bulông 35, trọng lượng của tay nắm trái 32L, trọng lượng của phần của thanh tay lái 31 được nằm sang trái của đầu phải 32Le của tay nắm trái 32L và trọng lượng của phần của nút 33 được nằm sang trái của đầu phải 32Le của tay nắm trái 32L. Trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R là tổng của trọng lượng của đầu tay nắm phải 34R, trọng lượng của tay nắm phải 32R và trọng lượng của phần của thanh tay lái 31 được nằm sang phải của đầu trái 32Re của tay nắm phải 32R. Trong lúc không có giới hạn cụ thể về tỷ lệ giữa trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L và trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R, trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L lớn hơn so với hoặc bằng hai lần trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R ở phương án này. Trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L có thể lớn hơn so với hoặc bằng ba lần hoặc năm lần trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R.

Như được thể hiện trên FIG.2, AL biểu thị khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải 32Le của tay nắm trái 32L và đường trục tâm phương tiện CL. AR biểu thị khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái 32Re của tay nắm phải 32R và đường trục tâm phương tiện CL. Như được thể hiện trên FIG.6, B biểu thị khoảng cách theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái 25e của phanh 25 và đường trục tâm phương tiện CL. AL và AR đều lớn hơn so với B. Tức là, $AL > B$ và $AR > B$. Lưu ý rằng, $AL = AR$ ở phương án này. Tuy nhiên, lưu ý rằng AL và AR có thể là khác nhau.

Như được thể hiện trên FIG.2, cần phanh trái 37L được nằm ra phía trước của tay nắm trái 32L. Cần phanh phải 37R được nằm ra phía trước của tay nắm phải 32R. Cần phanh trái 37L và cần phanh phải 37R được đỡ trên thanh tay lái 31. Dây phanh 23 được nối vào cần phanh trái 37L. Dây phanh 23 được nối vào phanh 29 của bánh sau 6 (xem FIG.3). Ống dẫn dầu phanh 22 (xem FIG.5) mà được nối vào phanh 25 của bánh trước 5, được nối vào cần phanh phải 37R. Khi người điều khiển kéo cần phanh phải 37R, phanh 25 của bánh trước 5 được dẫn động, nhờ vậy hãm bánh trước 5. Khi người điều khiển kéo cần phanh trái 37L, phanh 29 của bánh sau 6 được dẫn động, nhờ vậy hãm bánh sau 6.

Như được thể hiện trên FIG.1, gương bên trái 38L và gương bên phải 38R được gắn vào tay lái 30. Gương bên trái 38L được gắn vào phần của thanh tay lái 31 nằm ở giữa tay nắm trái 32L và đường trục tâm phương tiện CL. Gương bên phải 38R được gắn vào phần của thanh tay lái 31 nằm ở giữa tay nắm phải 32R và đường trục tâm phương tiện CL.

Kết cấu của xe máy 1 là như được mô tả trên đây. Ngược lại với xe ô tô, bản chất của xe máy 1 là khung thân 10 nghiêng so với đường thẳng đứng khi chuyển hướng. Khi khung thân 10 nghiêng trong lúc chạy thẳng, nếu người điều khiển không giữ tay lái 30, trục lái 20 có xu hướng quay. Tiếp theo, động thái của xe máy 1 khi khung thân 10 nghiêng sẽ được mô tả có dựa vào FIG.10. Lưu ý rằng, các phần của xe máy 1 mà quay quanh trục tâm 11c của ống cổ 11 sẽ được gọi là "hệ thống lái" ở phần mô tả dưới đây. Tay lái 30, trục lái 20, bánh trước 5 và phanh 25 là các phần của hệ thống lái.

Khi khung thân 10, dựng thẳng đứng trên mặt phẳng nằm ngang, nghiêng sang trái, trong lúc xe máy 1 đang chạy thẳng, trạng thái của bánh trước 5 chuyển tiếp như được chỉ ra bởi các ký hiệu chỉ dẫn từ 5X sang 5Y sang 5Z nếu tay lái 30 là không được kiểm soát. Tức là, khi khung thân 10 nghiêng sang trái, trục lái 20 quay tức thời sang phải và bánh trước 5 chuyển từ trạng thái 5X sang trạng thái 5Y. Sau đó, trục lái 20 quay sang trái và bánh trước 5 chuyển từ trạng thái 5Y sang trạng thái 5Z. Kết quả là, xe máy 1 rẽ trái.

Ở xe máy 1 theo phương án này, trọng tâm G của phương tiện được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện CL khi phương tiện được quan sát từ phía trên. Do đó, so với xe máy mà trọng tâm G của phương tiện của nó được nằm trên đường trục tâm phương tiện CL, khung thân 10 có khả năng nghiêng sang trái. Ở xe máy 1 theo phương án này, phanh 25 được nằm sang phải của bánh trước 5. Do đó, nếu trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L bằng trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R, nửa phải của hệ thống lái nặng hơn so với nửa trái của nó và trục lái 20 có khả năng quay sang phải. Kết quả là, khi khung thân 10 nghiêng sang trái, động thái của trục lái 20 quay sang phải tức thời có khả năng xảy ra. Do đó, động thái của trục lái 20 quay sang trái sau khi quay sang phải tức thời có khả năng bị gây ra và trạng thái của bánh trước 5 có khả năng chuyển từ 5X sang 5Y sang 5Z.

Tuy nhiên, ở xe máy 1 theo phương án này, trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L lớn hơn so với trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R. Sự cân bằng trọng lượng trái-phải của hệ thống lái được hiệu chỉnh. Kết cấu này ngăn chặn việc trục lái 20 quay sang phải tức thời khi khung thân 10 nghiêng sang trái. Kết quả là, kết cấu này cũng ngăn

chặn việc trục lái 20 quay sang trái sau đó. Tức là, theo phương án này, là có thể để ngăn chặn việc chuyển bánh trước 5 từ trạng thái 5X sang 5Y và, kết quả là, là có thể để ngăn chặn việc bánh trước 5 chuyển sang trạng thái 5Z. Do vậy, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng của xe máy 1.

Nếu hệ thống lái gồm phần mà trọng lượng của nó là m , mômen quay M bị gây ra bởi phần này trên trục lái 20 là $M=m \times L$. Ở đây, L là khoảng cách giữa phần này và trục tâm 11c của ống cổ 11. Lưu ý rằng, L bằng khoảng cách giữa phần này và đường trục tâm phương tiện CL. L càng lớn thì mômen quay M càng lớn. Ở phương án này, khoảng cách AL theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải 32Le của tay nắm trái 32L và đường trục tâm phương tiện CL lớn hơn so với khoảng cách B theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái 25e của phanh 25 và đường trục tâm phương tiện CL. Do đó, cho dù chênh lệch trọng lượng giữa phần đầu trái tay lái 30L và phần đầu phải tay lái 30R là tương đối nhỏ, sự chênh lệch trọng lượng này sinh ra mômen quay tương đối lớn trên trục lái 20. Là có thể để sinh ra một cách hiệu quả một mômen quay sang trái trên trục lái 20 mà không gia tăng nhiều trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L. Do đó, mômen quay sang phải bị gây ra bởi phanh 25 trên trục lái 20 có thể được triệt tiêu nhờ chênh lệch trọng lượng giữa phần đầu trái tay lái 30L và phần đầu phải tay lái 30R. Do đó, theo phương án này, là có thể để hiệu chỉnh sự cân bằng giữa các mômen quay trên trục lái 20 trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về trọng lượng của tay lái 30.

Khi trọng tâm G của phương tiện được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện CL, một phương pháp có thể được cân nhắc là đưa trọng tâm G gần hơn với đường trục tâm phương tiện CL bằng cách bổ sung đối tượng nặng ở bên phải của khung thân 10 làm phương pháp để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng. Tuy nhiên, phương pháp này dẫn tới sự gia tăng về trọng lượng của xe máy 1. Phương án này sẽ không dẫn tới sự gia tăng trọng lượng như vậy. Do đó, với xe máy 1 trong đó trọng tâm G của phương tiện được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện CL và trong đó phanh 25 được nằm sang phải của bánh trước 5, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng.

Đầu tay nắm trái 34L và đầu tay nắm phải 34R là các bộ phận của tay lái 30 nằm xa nhất từ trục lái 20. Cho dù có sự chênh lệch trọng lượng n hỏ giữa đầu tay nắm trái 34L và đầu tay nắm phải 34R, mômen quay được tác động trên trục lái 20 bởi sự chênh lệch trọng lượng này sẽ là lớn. Ở phương án này, đầu tay nắm trái 34L được làm bằng kim loại và đầu tay nắm phải 34R được làm bằng nhựa. Trọng lượng của đầu tay nắm trái 34L lớn

hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm phải 34R. Mặc dù đầu tay nắm trái 34L nặng hơn so với đầu tay nắm phải 34R, là có thể để giữ đầu tay nắm trái 34L tương đối nhẹ trong lúc ngăn chặn chuyển động quay sang phải của trục lái 20 khi khung thân 10 nghiêng sang trái. Do vậy, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng về trọng lượng của xe máy 1. Hơn nữa, trọng lượng của đầu tay nắm trái 34L có thể được làm lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm phải 34R với kết cấu đơn giản.

Như được thể hiện trên FIG.6, Ở phương án này, trục tâm theo hướng trái phải của bánh trước 5 được nằm trên đường trục tâm phương tiện CL. Tuy nhiên, vị trí của bánh trước 5 và vị trí của phanh 25 có thể được dịch sang trái. Như được thể hiện trên FIG.11, trục tâm theo hướng trái phải 5d của bánh trước 5 có thể được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện CL. Sau đó, là có thể để ngăn chặn hơn nữa chuyển động quay sang phải của trục lái 20 khi khung thân 10 nghiêng sang trái. Do đó, là có thể để cải thiện hơn nữa tính ổn định di chuyển thẳng của xe máy 1 trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng.

Phương án thứ hai

Ở phương án thứ nhất, khi phương tiện được quan sát từ phía trên, trọng tâm G của phương tiện được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện CL và phanh 25 được nằm sang phải của bánh trước 5. Tuy nhiên, khi phương tiện được quan sát từ phía trên, trọng tâm G của phương tiện có thể được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện CL và phanh 25 có thể được nằm sang trái của bánh trước 5 (xem FIG.12). Khoảng cách AR theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái 32Re của tay nắm phải 32R và đường trục tâm phương tiện CL lớn hơn so với khoảng cách B theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải 25e của phanh 25 và đường trục tâm phương tiện CL. Trong trường hợp này, trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R có thể được làm lớn hơn so với trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L. Sau đó, là có thể để ngăn chặn việc trục lái 20 có khả năng quay sang trái. Do vậy, khi khung thân 10 nghiêng sang phải, là có thể để ngăn chặn việc trục lái 20 quay tức thời sang trái và là có thể để ngăn chặn việc trục lái 20 quay sang phải sau đó. Do đó, ở xe máy mà trọng tâm G của phương tiện của nó được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện CL và phanh 25 được nằm sang trái của bánh trước 5, là có thể để cải thiện tính ổn định di chuyển thẳng trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng.

Ở phương án này, trọng lượng của đầu tay nắm phải 34R có thể được làm lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm trái 34L. Ví dụ, đầu tay nắm phải 34R có thể được

làm bằng kim loại và đầu tay nắm trái 34L có thể được làm bằng nhựa. Nút 33 có thể được bố trí bên trong phần đầu phải của thanh tay lái 31 trong lúc nút 33 không có mặt bên trong phần đầu trái của thanh tay lái 31. Phương án này cũng có thể đạt được các tác dụng có lợi tương tự với các tác dụng có lợi theo phương án thứ nhất.

Không có giới hạn cụ thể về tỷ lệ giữa trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R và trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L. Ví dụ, trọng lượng của phần đầu phải tay lái 30R có thể lớn hơn so với hoặc bằng hai lần, ba lần hoặc năm lần trọng lượng của phần đầu trái tay lái 30L.

Mặt khác, ở phương án này, trục tâm theo hướng trái phải của bánh trước 5 được nằm trên đường trục tâm phương tiện CL (xem FIG.12). Tuy nhiên, các vị trí của bánh trước 5 và phanh 25 có thể được dịch sang phải. Như được thể hiện trên FIG.13, trục tâm theo hướng trái phải 5d của bánh trước 5 có thể được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện CL. Sau đó, là có thể để ngăn chặn hơn nữa chuyển động quay sang trái của trục lái 20 khi khung thân 10 nghiêng sang phải. Do đó, là có thể để cải thiện hơn nữa tính ổn định di chuyển thẳng của xe máy 1 trong lúc ngăn chặn sự gia tăng trọng lượng.

Các phương án thay thế

Các phương án được mô tả trên đây chỉ đơn thuần có tính minh họa và sáng chế có thể được thực hiện theo nhiều phương án khác nhau khác. Ở phương án thứ nhất, nút 33 được bố trí bên trong phần đầu trái của thanh tay lái 31. Ở phương án thứ hai, nút 33 được bố trí bên trong phần đầu phải của thanh tay lái 31. Tuy nhiên, nút 33 không nhất thiết phải có. Theo cách khác, nút 33 có thể được bố trí ở cả bên trong phần đầu trái của thanh tay lái 31 lẫn bên trong phần đầu phải của thanh tay lái 31.

Trong lúc vật liệu của đầu tay nắm trái 34L khác với vật liệu của đầu tay nắm phải 34R ở các phương án được mô tả trên đây, các vật liệu này có thể là giống nhau. Hơn nữa, trong lúc trọng lượng của đầu tay nắm trái 34L khác với trọng lượng của đầu tay nắm phải 34R ở các phương án được mô tả trên đây, các trọng lượng này có thể bằng nhau.

Đầu tay nắm trái 34L và tay nắm trái 32L không nhất thiết phải tách biệt nhau mà có thể là bộ phận liền khối. Đầu tay nắm phải 34R và tay nắm phải 32R không nhất thiết phải tách biệt nhau mà có thể là bộ phận liền khối. Đầu tay nắm trái 34L và đầu tay nắm phải 34R không nhất thiết cần đến mà có thể được bỏ qua.

Phanh 25 không cần gồm phanh đĩa 26 và bộ kẹp phanh đĩa 27. Phanh bất kỳ đã biết trong lĩnh vực kỹ thuật này có thể được dùng làm phanh 25.

Yêu cầu bảo hộ**1. Xe máy bao gồm:**

khung thân (10) gồm ống cổ (11);

trục lái (20) được lắp theo cách quay được vào trong ống cổ (11);

bánh trước (5) được đỡ trên trục lái (20);

tay lái (30) được đỡ trên trục lái (20) và được nằm phía trên bánh trước (5); và

phanh (25) được tạo kết cấu để hãm bánh trước (5), trong đó:

tay lái (30) gồm thanh tay lái (31) được bắt chặt trên trục lái (20), tay nắm trái (32L) được bố trí trên phần đầu trái (30L) của thanh tay lái (31) và tay nắm phải (32R) được bố trí trên phần đầu phải (30R) của thanh tay lái (31);

trọng tâm (G) của phương tiện được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện (CL) là đường gồm trục tâm của ống cổ (11) và kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện khi phương tiện được quan sát từ phía trên;

phanh (25) được nằm sang phải của bánh trước (5);

khoảng cách (AL) theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải (32Le) của tay nắm trái (32L) và đường trục tâm phương tiện (CL) lớn hơn so với khoảng cách (B) theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái (25e) của phanh (25) và đường trục tâm phương tiện (CL); khác biệt ở chỗ:

trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang trái của đầu phải (32Le) của tay nắm trái (32L) lớn hơn so với trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang phải của đầu trái (32Re) của tay nắm phải (32R).

2. Xe máy theo điểm 1, trong đó tay lái (30) gồm đầu tay nắm trái (34L) mà ít nhất một phần của nó được nằm sang trái của tay nắm trái (32L) và sang trái của thanh tay lái (31), và đầu tay nắm phải (34R) mà ít nhất một phần của nó được nằm sang phải của tay nắm phải (32R) và sang phải của thanh tay lái (31); và

trọng lượng của đầu tay nắm trái (34L) lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm phải (34R).

3. Xe máy theo điểm 2, trong đó đầu tay nắm trái (34L) được làm bằng kim loại và đầu tay nắm phải (34R) được làm bằng nhựa.

4. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang trái của đầu phải (32Le) của tay nắm trái (32L) lớn hơn so với hoặc bằng hai lần trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải (32R).

5. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 4, trong đó phanh (25) gồm phanh đĩa (26) và bộ kẹp phanh đĩa (27).

6. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 5, trong đó trục tâm theo hướng trái phải của bánh trước (5) được nằm sang trái của đường trục tâm phương tiện (CL).

7. Xe máy bao gồm:

khung thân (10) gồm ống cổ (11);

trục lái (20) được lắp theo cách quay được vào trong ống cổ (11);

bánh trước (5) được đỡ trên trục lái (20);

tay lái (30) được đỡ trên trục lái (20) và được nằm phía trên bánh trước (5); và

phanh (25) được tạo kết cấu để hãm bánh trước (5), trong đó:

tay lái (30) gồm thanh tay lái (31) được bắt chặt trên trục lái (20), tay nắm trái (32L) được bố trí trên phần đầu trái (30L) của thanh tay lái (31) và tay nắm phải (32R) được bố trí trên phần đầu phải (30R) của thanh tay lái (31);

trọng tâm (G) của phương tiện được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện (CL) là đường gồm trục tâm của ống cổ (11) và kéo dài theo hướng trước-sau của phương tiện khi phương tiện được quan sát từ phía trên;

phanh (25) được nằm sang trái của bánh trước (5);

khoảng cách (AR) theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu trái (32Re) của tay nắm phải (32R) và đường trục tâm phương tiện (CL) lớn hơn so với khoảng cách (B) theo phương bề rộng phương tiện giữa đầu phải (25e) của phanh (25) và đường trục tâm phương tiện (CL); khác biệt ở chỗ:

trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang phải của đầu trái (32Re) của tay nắm phải (32R) lớn hơn so với trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang trái của đầu phải (32Le) của tay nắm trái (32L).

8. Xe máy theo điểm 7, trong đó tay lái (30) gồm đầu tay nắm trái (34L) mà ít nhất một phần của nó được nằm sang trái của tay nắm trái (32L) và sang trái của thanh tay lái (31),

và đầu tay nắm phải (34R) mà ít nhất một phần của nó được nằm sang phải của tay nắm phải (32R) và sang phải của thanh tay lái (31); và

trọng lượng của đầu tay nắm phải (34R) lớn hơn so với trọng lượng của đầu tay nắm trái (34L).

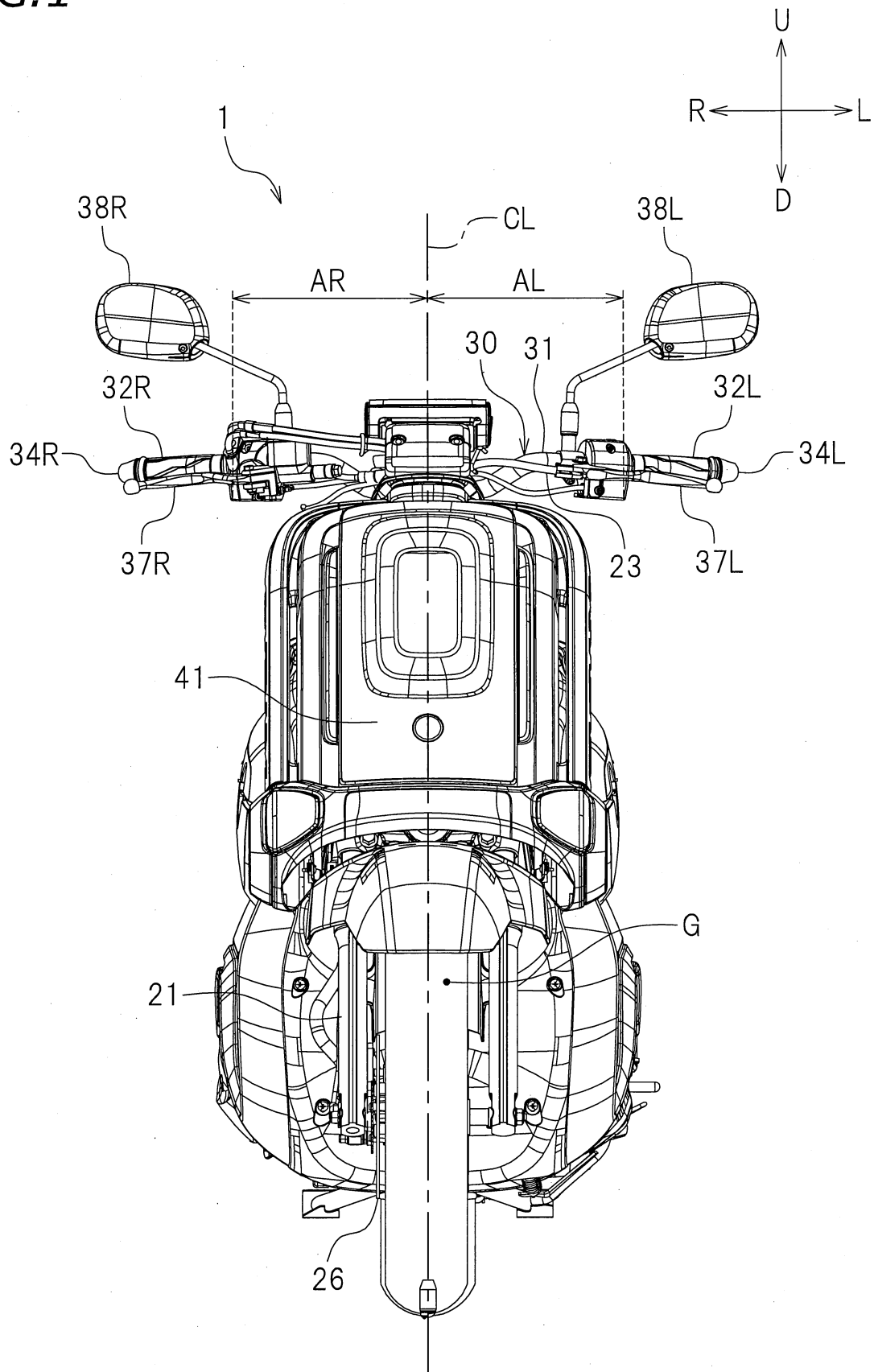
9. Xe máy theo điểm 8, trong đó đầu tay nắm phải (34R) được làm bằng kim loại và đầu tay nắm trái (34L) được làm bằng nhựa.

10. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 7 đến 9, trong đó trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang phải của đầu trái của tay nắm phải (32R) lớn hơn so với hoặc bằng hai lần trọng lượng của phần của tay lái (30) được nằm sang trái của đầu phải (32Le) của tay nắm trái (32L).

11. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 7 đến 10, trong đó phanh (25) gồm phanh đĩa (26) và bộ kẹp phanh đĩa (27).

12. Xe máy theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 7 đến 11, trong đó trục tâm theo hướng trái phải của bánh trước (5) được nằm sang phải của đường trục tâm phương tiện (CL).

FIG. 1



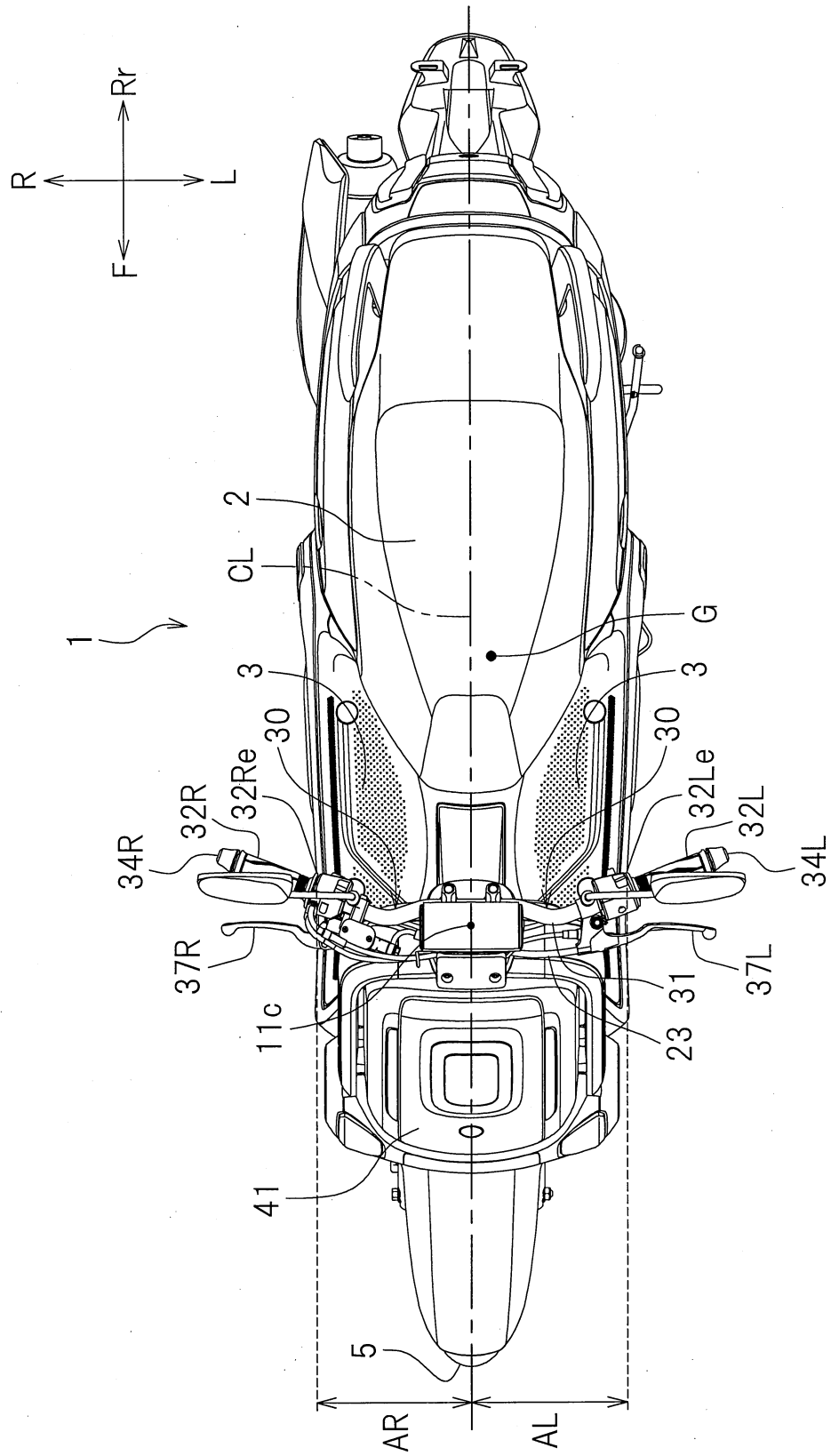


FIG. 2

FIG. 3

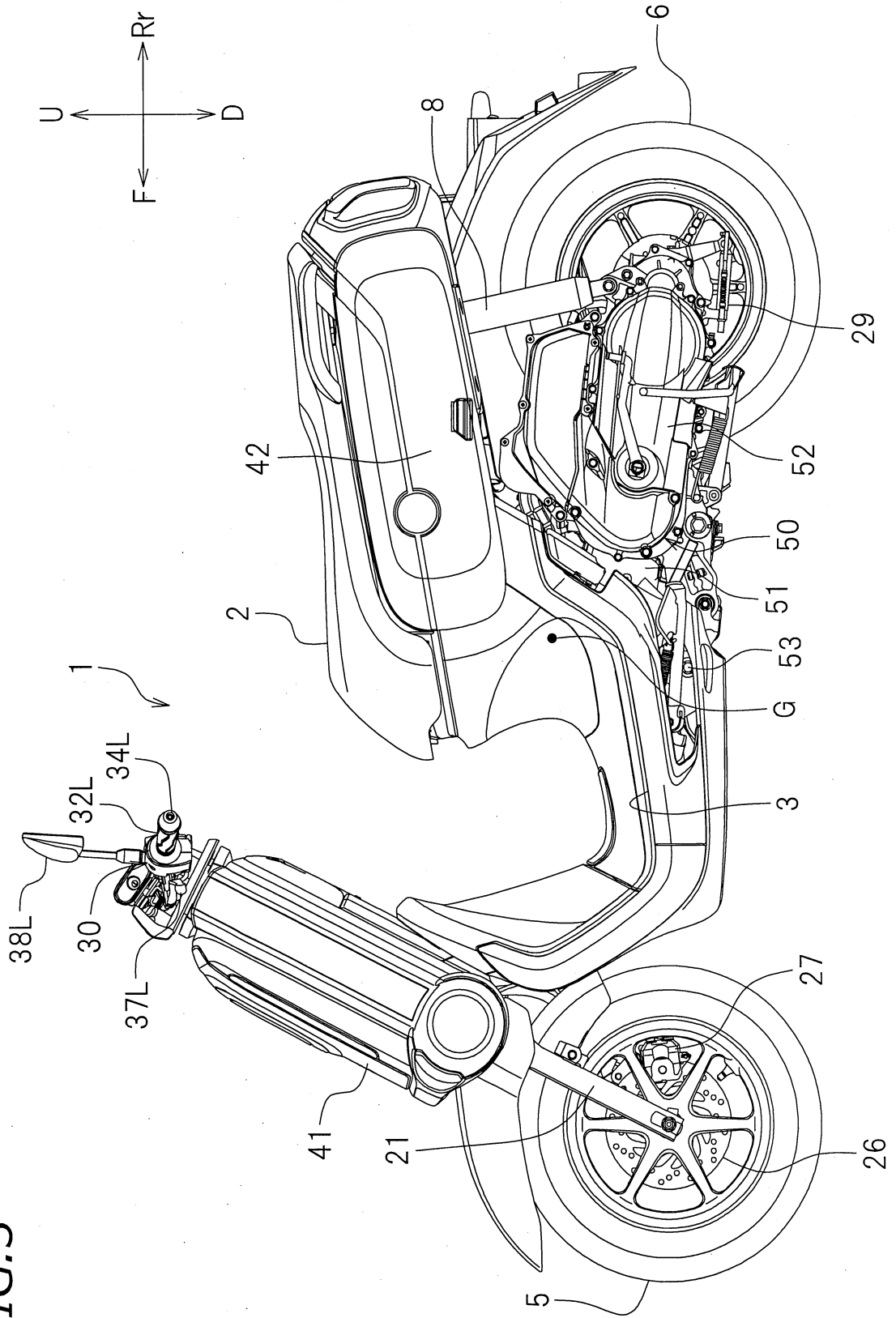


FIG. 4

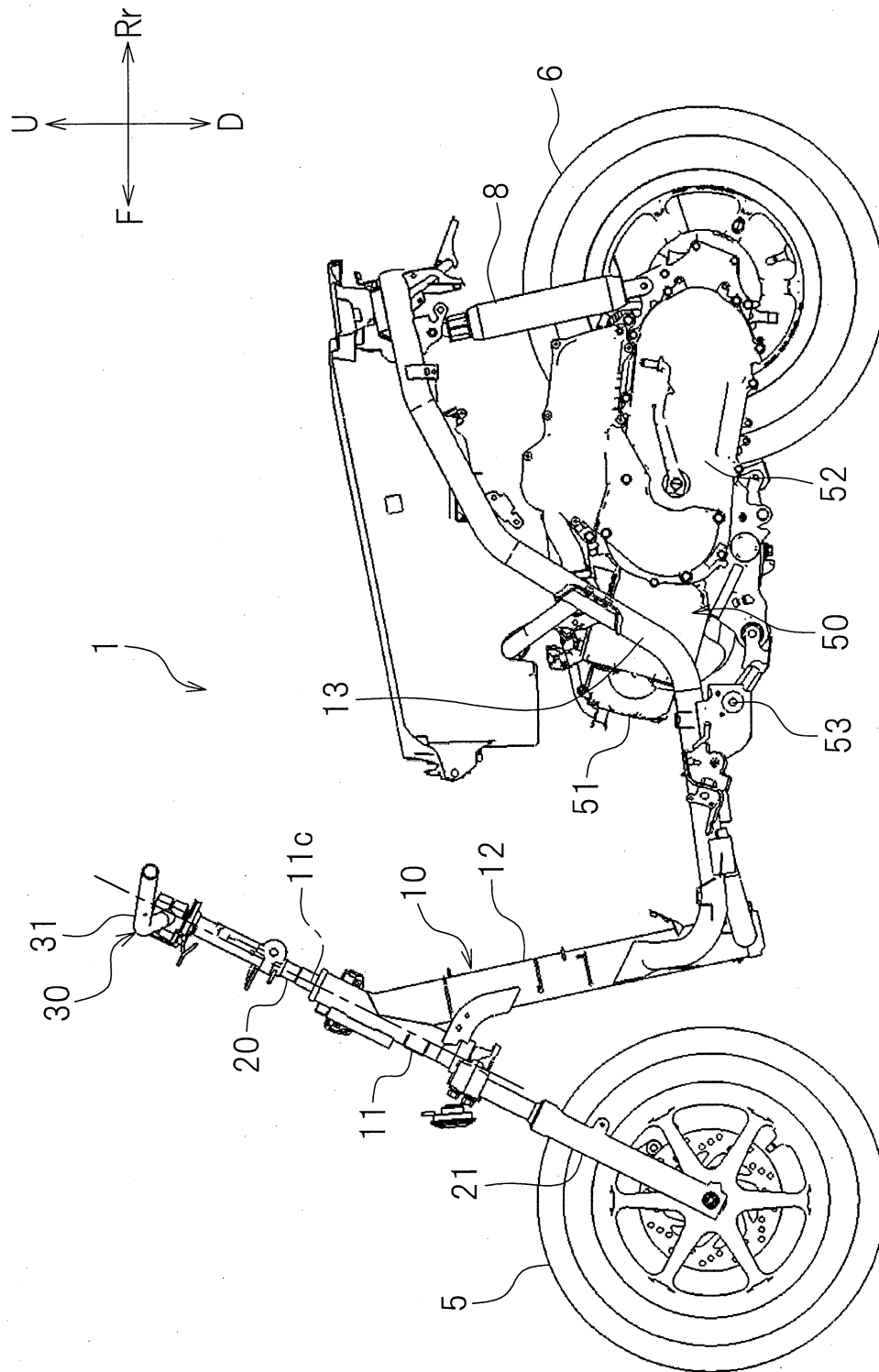


FIG. 5

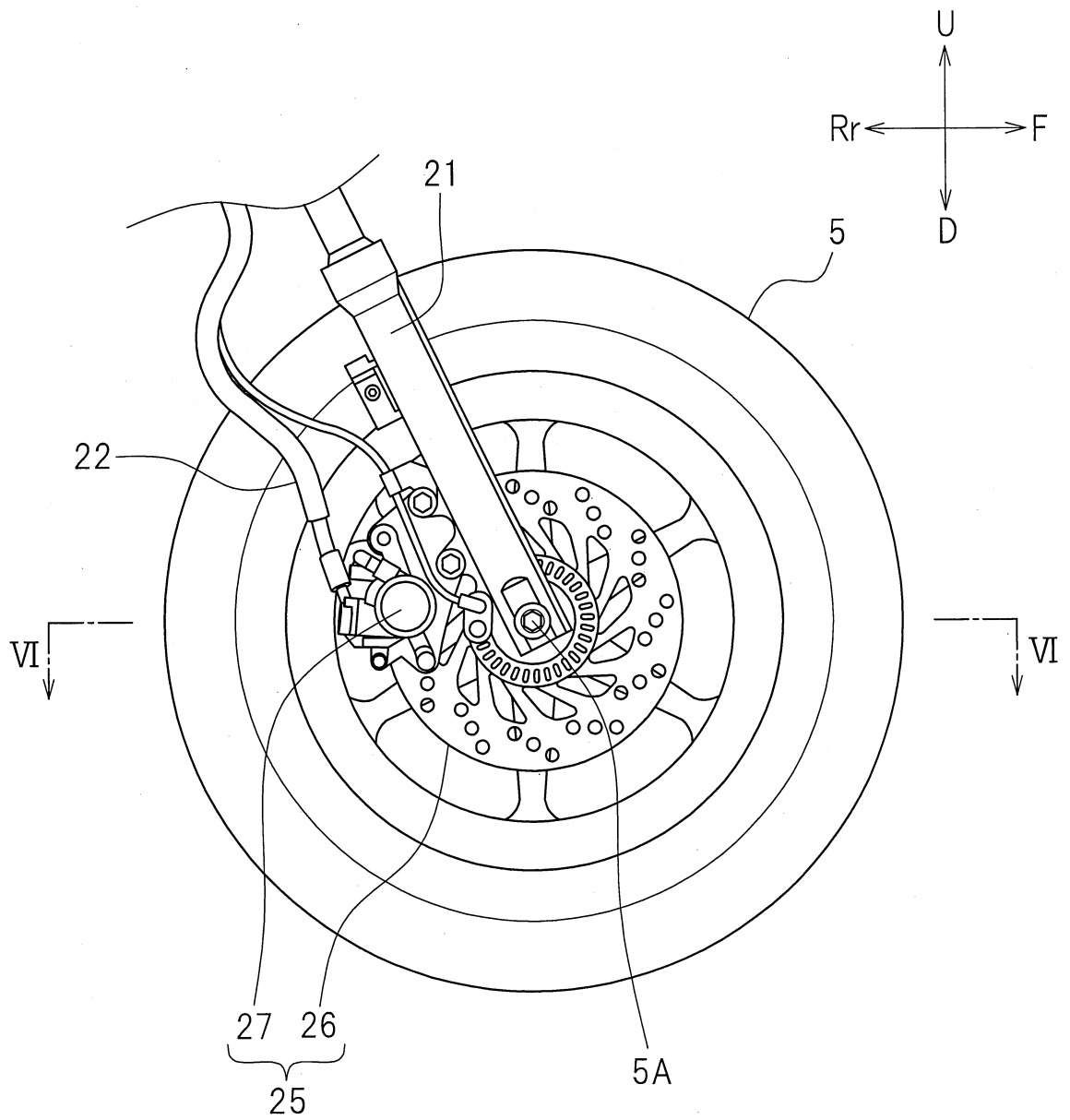


FIG. 6

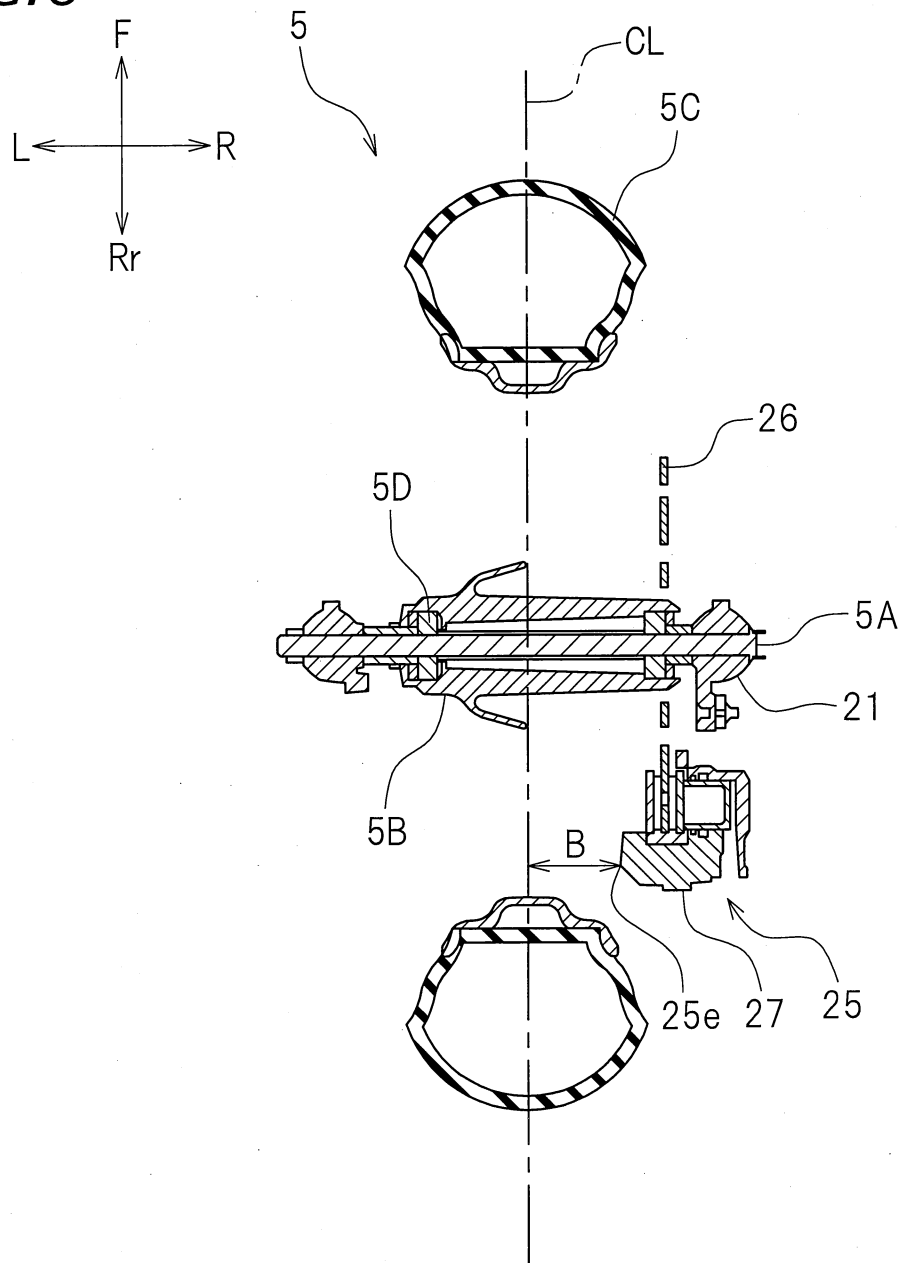


FIG. 7

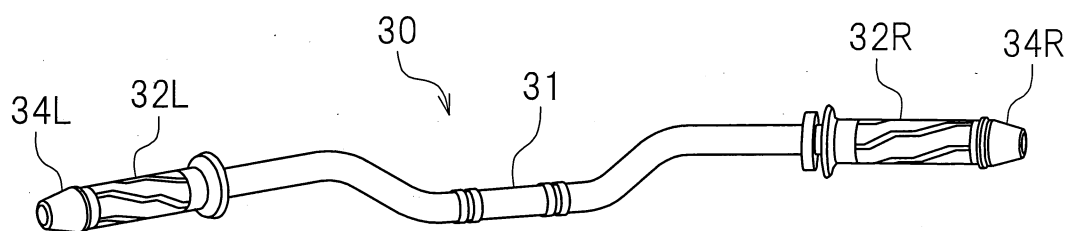


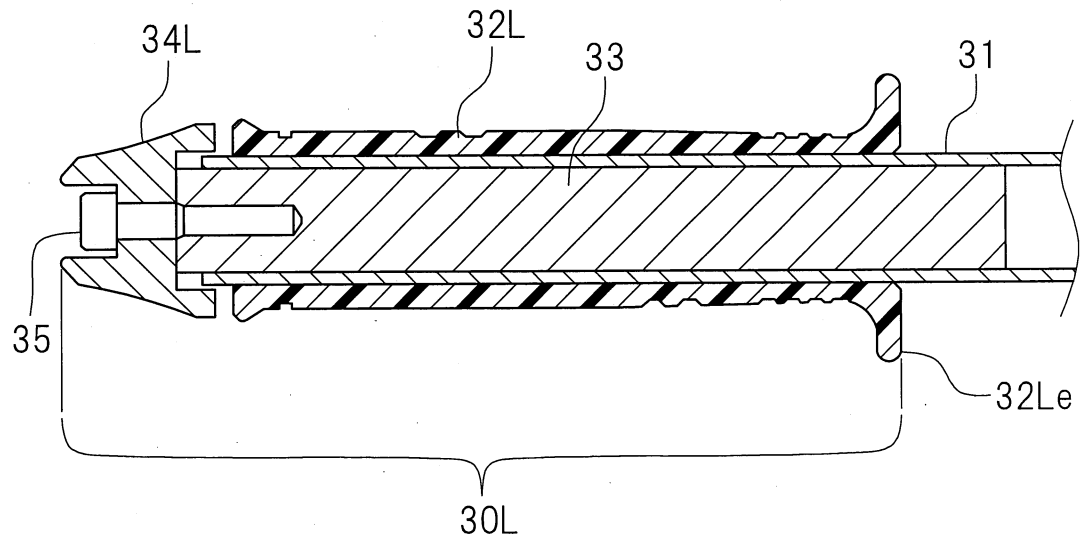
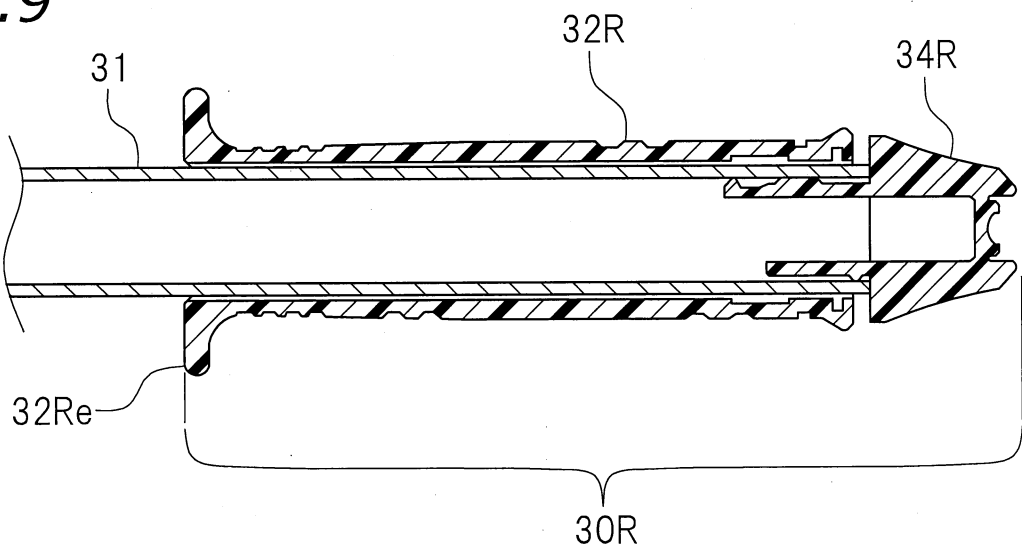
FIG. 8*FIG. 9*

FIG. 10

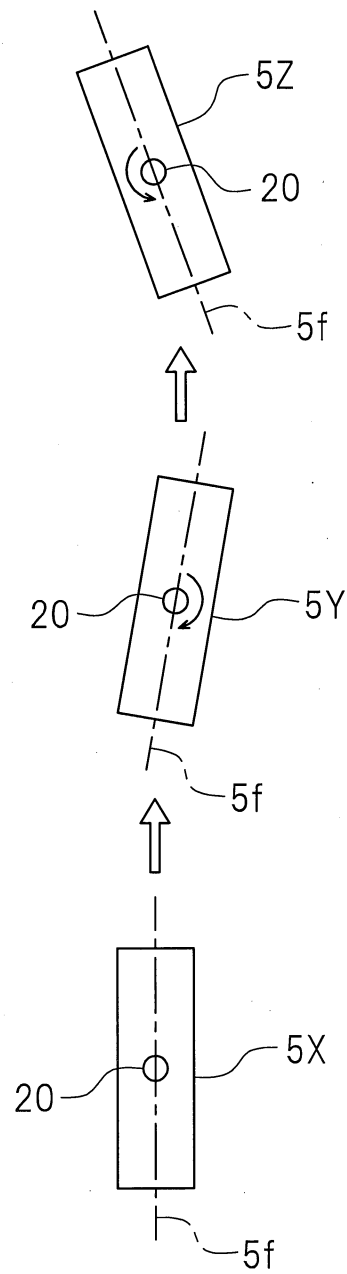


FIG. 11

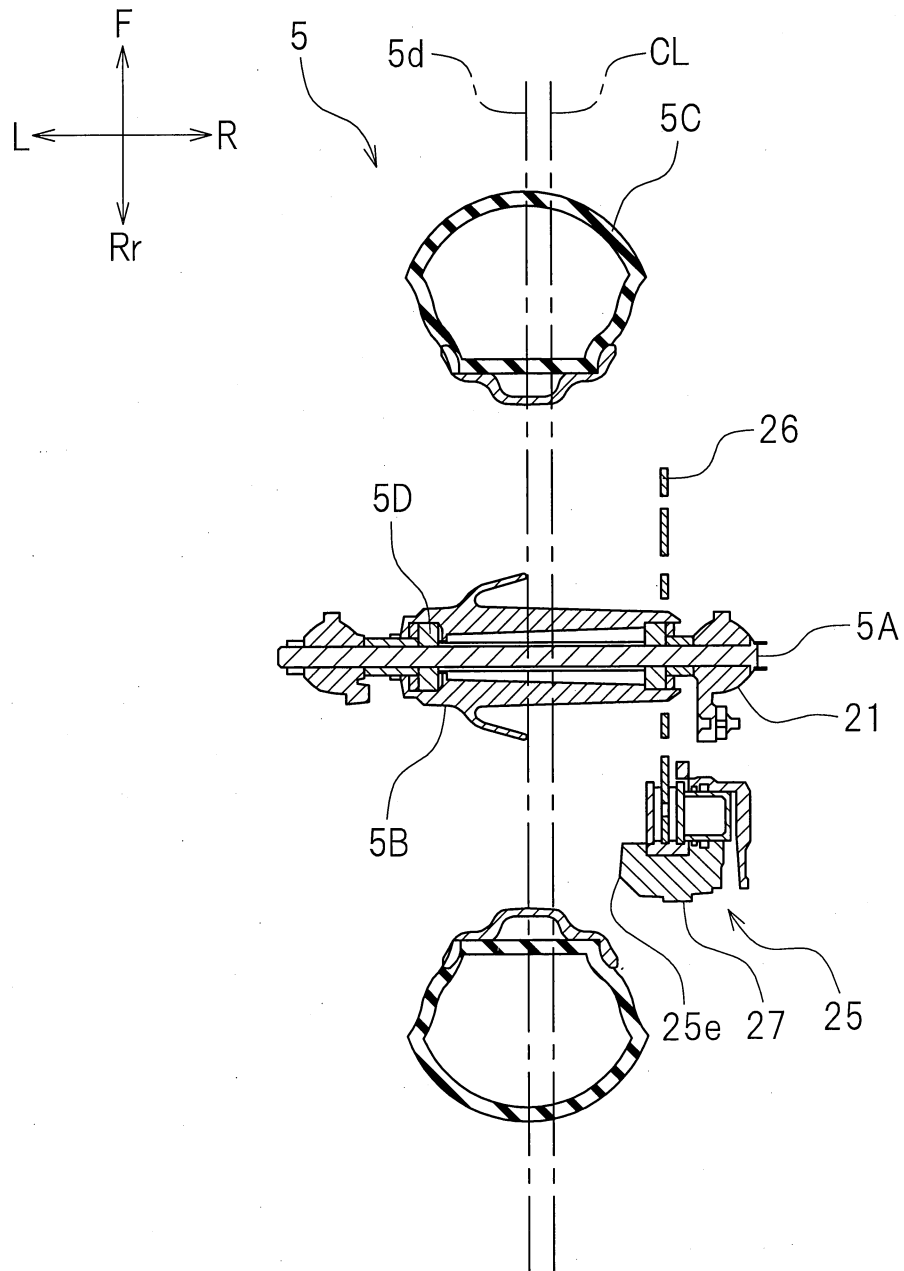


FIG.12

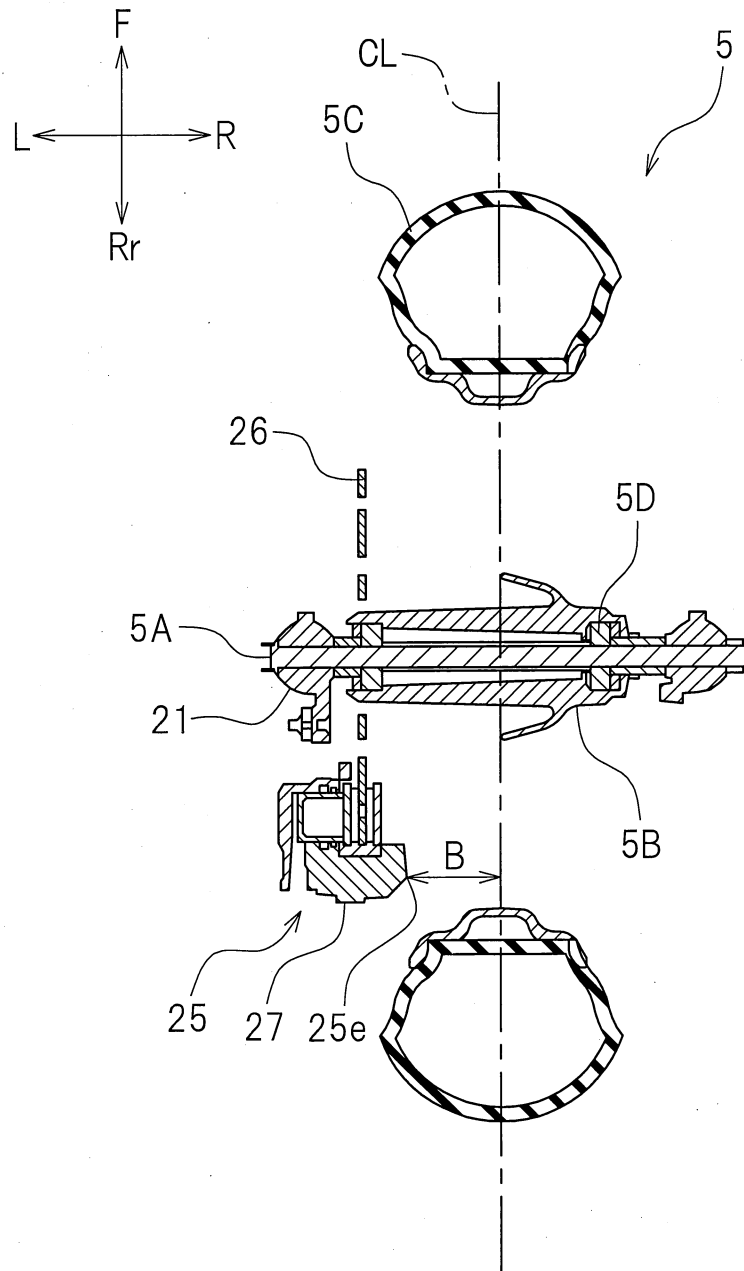


FIG. 13

