



(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)



1-0025793

(51)^{2006.01} B62K 19/38; B62J 1/00; B62L 3/02;
B62K 11/10; B62H 1/02; B62J 11/00

(13) B

(21) 1-2016-03565

(22) 09/02/2015

(86) PCT/JP2015/053485 09/02/2015

(87) WO2015/129439 03/09/2015

(30) 2014-034985 26/02/2014 JP

(45) 26/10/2020 391

(43) 25/01/2017 346A

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

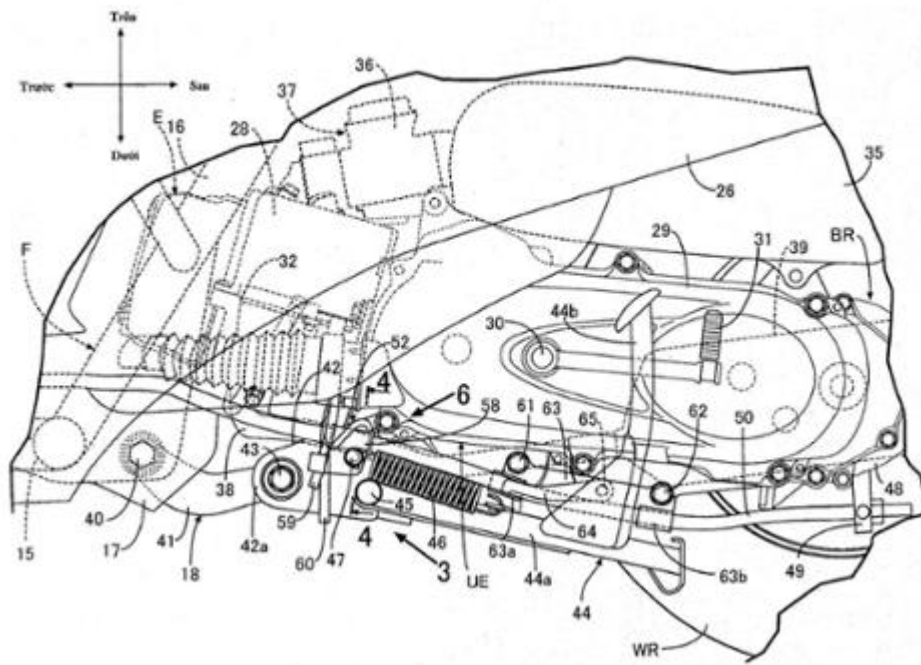
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) OKANIWA Takeshi (JP); KOBAYASHI Koji (JP).

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

(54) KẾT CẤU ĐỊNH TUYẾN DỪNG CHO CHI TIẾT TRUYỀN LỰC PHANH
TRONG XE MÁY

(57) Sáng chế đề xuất kết cấu định tuyến dừng cho chi tiết truyền lực phanh trong xe máy trong đó phần trước của động cơ kiểu cụm lắc đỡ bánh xe sau nhờ phần sau của nó được đỡ trên khung thân xe nhờ cơ cấu nối, và chi tiết truyền lực phanh được định tuyến kéo dài theo hướng chiều dài xe để truyền lực phanh tới phanh bánh xe sau bố trí đồng trục với bánh xe sau, trong đó cơ cấu nối (18) bao gồm chi tiết nối thứ nhất (41) nối với khung thân xe (F) và chi tiết nối thứ hai (42) nối với động cơ kiểu cụm lắc (UE) trong khi có phần vấu treo động cơ (42a) nối xoay được với chi tiết nối thứ nhất (41), và chi tiết dẫn hướng (52) giữ chi tiết truyền lực phanh (50) kéo dài theo hướng chiều dài xe bên dưới động cơ kiểu cụm lắc (UE) được gắn trên chi tiết nối thứ hai (42). Kết cấu này có thể ngăn ngừa sự lắc của chi tiết truyền lực phanh và cho phép khối quanh chi tiết truyền lực phanh được tập trung.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới xe máy trong đó động cơ kiểu cụm lắc kéo dài theo hướng chiều dài xe để đỡ theo hướng dọc trục bánh xe sau nhờ phần sau của nó có phần trước đỡ lắc được trên khung thân xe nhờ cơ cấu nối, và chi tiết truyền lực phanh dùng để truyền lực phanh tới phanh bánh xe sau bố trí đồng trục với bánh xe sau nhằm phanh bánh xe sau được định tuyến sao cho kéo dài theo hướng chiều dài xe và, cụ thể là, tới việc cải tiến kết cấu định tuyến dùng cho chi tiết truyền lực phanh.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết từ tài liệu sáng chế 1 kết cấu trong đó giá đỡ được gắn trên phần sau của hộp truyền động của động cơ kiểu cụm lắc đỡ lắc được trên khung thân xe, và chi tiết dẫn hướng giữ ống phanh, mà là chi tiết truyền lực phanh dùng để truyền lực phanh tới phanh bánh xe sau, được gắn trên giá đỡ.

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số. 2007-99271

Động cơ kiểu cụm lắc là động cơ mà lắc, và như trong động cơ bộc lộ trong Tài liệu sáng chế 1 nêu trên, trong kết cấu trong đó chi tiết dẫn hướng giữ chi tiết truyền lực phanh được gắn trên giá đỡ gắn trên phần sau của động cơ kiểu cụm lắc, lượng lắc của chi tiết truyền lực phanh là lớn, cần phải xác định sơ đồ bố trí các bộ phận cấu thành quanh chi tiết truyền lực phanh trong khi tính đến lượng lắc của chi tiết truyền lực phanh, và các giới hạn được quy định trên mức tự do trong sơ đồ bố trí của các bộ phận

cầu thành quanh chi tiết truyền lực phanh.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế được đề xuất để giải quyết các trường hợp nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu định tuyến dùng cho chi tiết truyền lực phanh trong xe máy mà có thể ngăn chặn sự lắc của chi tiết truyền lực phanh và cho phép khối quanh chi tiết truyền lực phanh được tập trung.

Để đạt được mục đích trên đây, theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, sáng chế đề xuất kết cấu định tuyến dùng cho chi tiết truyền lực phanh trong xe máy trong đó động cơ kiểu cụm lắc kéo dài theo hướng chiều dài xe để đỡ theo hướng dọc trục bánh xe sau nhờ phần sau của nó có phần trước đỡ lắc được trên khung thân xe nhờ cơ cấu nối, và chi tiết truyền lực phanh dùng để truyền lực phanh tới phanh bánh xe sau bố trí đồng trục với bánh xe sau để phanh bánh xe sau được định tuyến sao cho kéo dài theo hướng chiều dài xe, khác biệt ở chỗ cơ cấu nối bao gồm chi tiết nối thứ nhất nối với khung thân xe và chi tiết nối thứ hai nối với động cơ kiểu cụm lắc trong khi có phần vấu treo động cơ nối xoay được với chi tiết nối thứ nhất, và chi tiết dẫn hướng giữ chi tiết truyền lực phanh kéo dài theo hướng chiều dài xe bên dưới động cơ kiểu cụm lắc được gắn trên chi tiết nối thứ hai.

Ngoài ra, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ nhất, chân chống giữa được đỡ xoay được trên chi tiết nối thứ hai, và lò xo đàn hồi đẩy chân chống giữa về phía vị trí thu lại được lắp giữa chân chống giữa và trục đỡ lắp trên chi tiết nối thứ hai để đỡ chi tiết dẫn hướng.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ nhất hoặc thứ hai, động cơ kiểu cụm lắc bao gồm thân chính động cơ và hộp truyền động lắp để được nối với thân chính động cơ và kéo dài về phía sau,

và đường ống làm mát để đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động được bố trí bên trên chi tiết dẫn hướng và chi tiết truyền lực phanh giữ bởi chi tiết dẫn hướng khi nhìn từ bên cạnh.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh bất kỳ trong số các khía cạnh từ thứ nhất tới thứ ba, chi tiết dẫn hướng được tạo sao cho bao gồm phần lồng thứ nhất qua đó chi tiết truyền lực phanh được lồng và được giữ và phần lồng thứ hai qua đó ống thoát nước được lồng và được giữ, ống thoát nước (59, 60) dẫn hướng nước xả từ thiết bị bổ sung gắn trên xe máy.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, bổ sung cho khía cạnh thứ tư, phần lồng thứ nhất được tạo sao cho hở theo hướng chiều rộng xe khi nhìn từ bên cạnh ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng được gắn trên chi tiết nối thứ hai và sao cho diện tích hở của nó lớn nhất theo hướng nghiêng và nhỏ nhất khi nhìn từ phía sau.

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, do chi tiết truyền lực phanh nối với phanh bánh xe sau bố trí đồng trục với bánh xe sau được giữ bởi chi tiết dẫn hướng gắn trên chi tiết nối thứ hai nối với động cơ kiểu cụm lắ trong khi có phần vấu treo động cơ của cơ cấu nối lắp giữa khung thân xe và phần trước của động cơ kiểu cụm lắ, nên có thể bố trí chi tiết dẫn hướng ở lân cận phần vấu treo động cơ, mà là điểm neo để lắ động cơ kiểu cụm lắ, có thể ngăn chặn sự lắ của chi tiết truyền lực phanh nối với phanh bánh xe sau bố trí đồng trục với bánh xe sau, có thể bố trí các bộ phận cấu thành quanh chi tiết truyền lực phanh gần với chi tiết truyền lực phanh, và có thể đạt được sự tập trung khối quanh chi tiết truyền lực phanh.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, do lò xo đàn hồi đẩy chân chống giữa đỡ xoay được trên chi tiết nối thứ hai về phía vị trí thu lại được lắp giữa chân chống giữa và trục đỡ lắp trên chi tiết nối thứ hai để đỡ chi tiết dẫn hướng, nên có thể bố trí chân chống giữa gần với chi tiết truyền

lực phanh, nhờ đó cho phép đạt được sự tập trung khối hơn nữa.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, do khi nhìn từ bên cạnh chi tiết truyền lực phanh nằm bên dưới đường ống làm mát, mà đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động của động cơ kiểu cụm lắ, trong khi ngăn không cho chi tiết truyền lực phanh đi qua bên cạnh đường ống làm mát, nên có thể đạt được sự tập trung khối hơn nữa và rút ngắn chi tiết truyền lực phanh.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, do chi tiết dẫn hướng có các phần lồng thứ nhất và thứ hai, chi tiết truyền lực phanh được lồng qua và được giữ bởi phần lồng thứ nhất, và ống thoát nước được lồng qua và được giữ bởi phần lồng thứ hai, nên không cần thiết phải dùng chi tiết sử dụng chuyên dụng để giữ ống thoát nước, nhờ đó tránh làm tăng số lượng các bộ phận cấu thành bất kỳ và đạt được sự tập trung khối hơn nữa.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, diện tích hở của phần lồng thứ nhất sẽ nhỏ nhất khi nhìn từ phía sau ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng được gắn trên chi tiết nối thứ hai trong khi cho phép chi tiết truyền lực phanh được lồng qua phần lồng thứ nhất ở trạng thái trong đó đàn hồi chi tiết như vòng đệm được lắp vừa trong đó, và ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng được gắn trên chi tiết nối thứ hai, chi tiết truyền lực phanh có thể lồng qua và được giữ bởi phần lồng thứ nhất cùng với chi tiết đàn hồi, nhờ đó nâng cao hiệu quả của thao tác gắn.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe máy, (phương án thực hiện thứ nhất);

Fig.2 là hình vẽ phóng to của phần chính được thể hiện trên Fig.1. (phương án thực hiện thứ nhất);

Fig.3 là hình vẽ phối cảnh của phần chính được thể hiện trên Fig.2 theo hướng mũi tên 3 trên Fig.2 (phương án thực hiện thứ nhất);

Fig.4 là hình vẽ thể hiện chi tiết dẫn hướng theo hướng của đường mũi tên 4-4 trên Fig.2 (phương án thực hiện thứ nhất);

Fig.5 là hình vẽ theo hướng mũi tên 5 trên Fig.4 (phương án thực hiện thứ nhất);

Fig.6 là hình vẽ thể hiện chi tiết dẫn hướng theo hướng mũi tên 6 trên Fig.2 (phương án thực hiện thứ nhất); và

Fig.7 là hình vẽ theo hướng mũi tên 7 trên Fig.6 (phương án thực hiện thứ nhất).

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Một phương án thực hiện sáng chế được mô tả có dựa vào các hình vẽ kèm theo từ Fig.1 tới Fig.7. Trong phần mô tả dưới đây, phía trước và phía sau, trái và phải, và trên và dưới là các hướng như được nhìn bởi người lái xe máy.

Phương án thực hiện thứ nhất

Trước tiên, trên Fig.1, khung thân xe F của xe máy kiểu scuter bao gồm ống đầu 13 đỡ lái được càng trước 11 đỡ theo hướng dọc trục bánh xe trước WF và tay lái 12 liên kết với càng trước 11, ống đi xuống 14 kéo dài đi xuống về phía sau từ ống đầu 13, thanh ngang 15 kéo dài theo hướng chiều rộng xe và được cố định với đầu sau của ống đi xuống 14, và hai ống khung sau trái và phải 16 có các đầu trước của chúng cố định với các mặt đối diện trái và phải của thanh ngang 15 và kéo dài đi lên về phía sau.

Giá đỡ 17 được tạo trên phần đầu trước của hai ống khung sau 16 của khung thân xe F. Được đỡ lắp được trên giá đỡ 17 qua cơ cấu nối 18 là phần trước của động cơ kiểu cụm lắp UH, và được đỡ theo hướng dọc trục trên phần sau của động cơ kiểu cụm lắp UE là bánh xe sau WR bố trí ở bên phải phía sau của động cơ kiểu cụm lắp UH. Cụm giảm sóc sau 19 được lắp giữa phần sau của động cơ kiểu cụm lắp UE và, trong số hai ống khung sau 16, ống khung sau bên trái 16.

Hộp chứa đồ 20 được bố trí bên trên động cơ kiểu cụm lắc UE, thùng chứa nhiên liệu 21 được bố trí ở phía sau hộp chứa đồ 20, và hộp chứa đồ 20 và thùng chứa nhiên liệu 21 được đỡ bởi ống khung sau 16.

Khung thân xe F được che bằng nắp che thân xe làm bằng nhựa tổng hợp 22, nắp che thân xe 22 này bao gồm nắp che trước 23 che ống đầu 13 từ phía trước, tấm chắn chân 24 nối với nắp che trước 23 để che phía trước các chân của người lái, sàn để chân 25 nối với phần dưới của tấm chắn chân 24 bàn chân của người lái được đặt lên đó, và nắp che bên 26 nối với sàn để chân 25 để che phần sau của thân xe từ các bên đối diện. Yên xe hai người ngồi 27 được lắp trên nắp che bên 26, yên xe hai người ngồi 27 che hộp chứa đồ 20 và thùng chứa nhiên liệu 21 từ bên trên sao cho nó có thể được mở và đóng.

Trên Fig.2, động cơ kiểu cụm lắc UE được tạo ra từ động cơ OHC một xi lanh làm mát cưỡng bức bằng không khí bốn chu kỳ E bố trí ở phía trước bánh xe sau WR và hộp số truyền động (không được minh họa trên hình vẽ) lắp giữa động cơ E và bánh xe sau WR.

Động cơ kiểu cụm lắc UE bao gồm thân chính động cơ 28 của động cơ E, và hộp truyền động 29 chứa hộp số truyền động, kéo dài về phía sau từ thân chính động cơ 28, và bố trí ở bên trái bánh xe sau WR. Trục khởi động đạp 30 được đỡ quay được trên hộp truyền động 29, và cần khởi động đạp 31 được lắp ở đầu bên ngoài của trục khởi động đạp 30.

Được nối với phần đầu trước của hộp truyền động 29 là đường ống làm mát 32 kéo dài về phía trước từ hộp truyền động 29 để dẫn hướng không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động 29. Mặt khác, không khí được đưa vào bên trong ống khung sau bên trái 16 từ bên ngoài, phần đầu trước của đường ống làm mát 32 được nối với ống khung sau bên trái 16.

Hơn nữa, được bố trí bên trên hộp truyền động 29 ở bên trái bánh xe sau WR là bộ lọc không khí 35, mà được đỡ bởi hộp truyền động 29, và được nối với thân chính động cơ 28 là thiết bị hút không khí 37 mà bao

gồm bộ lọc không khí 35 và bộ hóa hơi 36 có đầu vào của nó nối với bộ lọc không khí 35. Hơn nữa, đầu ra của ống xả 38 nối với thân chính động cơ 28 được nối với ống giảm thanh 39 bố trí ở bên phải bánh xe sau WR.

Cơ cấu nối 18 bao gồm hai chi tiết nối thứ nhất trái và phải 41 có phần đầu trước nối xoay được với giá đỡ 17 của khung thân xe F qua trục nối thứ nhất 40, và hai chi tiết nối thứ hai trái và phải 42 mỗi có phần vấu treo động cơ 42a nối xoay được với phần đầu sau của chi tiết nối thứ nhất 41 qua trục nối thứ hai 43 và nối liền khối với hộp truyền động 29 của động cơ kiểu cụm lắc UE.

Chân chống giữa 44 được đỡ có khả năng xoay trên chi tiết nối thứ hai 42 qua trục xoay 45; chân chống giữa 44 này có hai phần chân trái và phải 44a mà các đầu có thể được làm cho tiếp xúc với mặt đất và phần đế chân của người ngồi sau 44b nhô ra ngoài từ phần chân trái 44a để bàn chân của người ngồi sau được đặt lên đó, và có thể xoay giữa vị trí dựng lên trong đó hai phần chân trái và phải 44a được làm cho tiếp xúc với mặt đất và vị trí thu lại trong đó hai phần chân trái và phải 44a được bố trí dọc theo mặt dưới của động cơ kiểu cụm lắc UE (vị trí được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2), lò xo đàn hồi dạng cuộn 46 đẩy chân chống giữa 44 về phía vị trí thu lại được lắp giữa chân chống giữa 44 và trục đỡ 47 lắp trên chi tiết nối thứ hai bên trái 42.

Phanh bánh xe sau BR dùng để phanh bánh xe sau WR là phanh kiểu trống bố trí đồng trục với bánh xe sau WR, cáp phanh 50 như chi tiết truyền lực phanh được nối với cần phanh 49 treo xuống từ phần sau của tấm sau 48 cố định với phần sau của hộp truyền động 29, và phanh bánh xe sau BR thực hiện việc phanh nhờ cáp phanh 50 được kéo.

Cáp phanh 50 được định tuyến sao cho kéo dài về phía trước từ cần phanh 49 qua bên dưới động cơ kiểu cụm lắc UE, và như được thể hiện trên Fig.1 phần đầu trước của cáp phanh 50 được nối với tay phanh 51 đỡ xoay được trên phần đầu trái của tay lái 12.

Được gắn trên chi tiết nổi thứ hai bên trái 42 tạo thành một phần cơ cấu nổi 18 là chi tiết dẫn hướng 52 định vị về phía sau phần vấu treo động cơ 42a. Phần giữa theo chiều dọc của cáp phanh 50 được giữ bởi chi tiết dẫn hướng 52, và đường ống làm mát 32 được bố trí bên trên chi tiết dẫn hướng 52 và cáp phanh 50 giữ bởi chi tiết dẫn hướng 52 khi nhìn từ bên cạnh.

Dựa thêm vào các hình vẽ từ Fig.3 tới Fig.7, liên quan đến chi tiết dẫn hướng 52, dây 53 tạo ra bằng cách uốn cong để tạo thành phần lồng thứ nhất 53a mà cáp phanh 50 được lồng và giữ qua đó được cố định bằng cách hàn với tấm thép 54 tạo thành phần tấm đỡ 54a tỳ vào mặt ngoài của chi tiết nổi thứ hai bên trái 42.

Phần tấm đỡ 54a được cố định với chi tiết nổi thứ hai bên trái 42 nhờ trục đỡ 47. Trục đỡ 47 này được tạo sao cho liền khối có phần trục có ren 47a mà được lồng vào trong lỗ đỡ 55 tạo trong phần tấm đỡ 54a và vận ren vào trong lỗ có ren 56 tạo trong chi tiết nổi thứ hai bên trái 42, Phần trục đường kính lớn 47c mà tạo thành giữa chính nó và phần trục có ren 47a một phần bậc hình khuyên 47b tỳ vào mặt ngoài của phần tấm đỡ 54a, được tạo sao cho có đường kính lớn hơn đường kính của phần trục có ren 47a, và có một phần đầu nổi đồng trục với phần trục có ren 47a, phần vận hành 47d mà mặt ngoài của nó được tạo dạng đa giác trong khi cho phép dụng cụ quay được gài vào đó và được nối với đầu kia của phần trục đường kính lớn 47c, phần cổ 47e mà có đường kính nhỏ hơn đường kính của phần vận hành 47d và được nối với một phần đầu, trên phía đối diện với phần trục đường kính lớn 47c, của phần vận hành 47d, và phần hình cầu 47f mà có phần cổ 47e bố trí giữa chính nó và phần vận hành 47d.

Việc vận ren phần trục có ren 47a vào trong lỗ ren 56 cho phép trục đỡ 47 được lắp trên chi tiết nổi thứ hai bên trái 42 và phần tấm đỡ 54a của chi tiết dẫn hướng 52 được giữ giữa phần bậc hình khuyên 47b của trục đỡ 47 và chi tiết nổi thứ hai bên trái 42. Hơn nữa, để ngăn không cho tấm thép

54, nghĩa là, chi tiết dẫn hướng 52, xoay quanh trục của trục đỡ 47, phần móc gài 54b gài với rãnh chốt 57 tạo trong chi tiết nối thứ hai bên trái 42 được tạo liền khối với tấm thép 54 tạo thành một phần chi tiết dẫn hướng 52 để uốn từ phần trên của phần tấm đỡ 54a về phía chi tiết nối thứ hai 42. Hơn nữa, một phần đầu của lò xo đàn hồi dạng cuộn 46 được nối với phần cổ 47c của trục đỡ 47.

Dây 53 được tạo sao cho liền khối có phần gấn 53b mà kéo dài đi lên theo đường thẳng về phía sau và được hàn với phần trên của mặt ngoài của phần tấm đỡ 54a, phần kéo dài dạng cần 53c mà kéo dài ra ngoài từ phần đầu dưới của phần gấn 53b, phần cong 53d mà được tạo dạng cung trong khi có một phần đầu nối với phần kéo dài dạng cần 53c, và phần uốn 53e mà uốn cong và quay trở lại về phía phần cong 53d và được nối với đầu kia của phần cong 53d. Hơn nữa, như được thể hiện rõ ràng trên Fig.6, phần gấn 53b và phần kéo dài dạng cần 53c được bố trí sao cho chạy dọc theo mặt phẳng ảo thứ nhất PL1, trong khi phần cong 53d và phần uốn 53e được bố trí sao cho chạy dọc theo mặt phẳng ảo thứ hai PL2 mà tạo thành góc α tương đối với mặt phẳng ảo thứ nhất PL1, các mặt phẳng ảo thứ nhất và thứ hai PL1 và PL2 là các mặt phẳng mà được làm nghiêng xuống về phía trước ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng 52 được gấn trên chi tiết nối thứ hai bên trái 42.

Hơn nữa, phần lồng thứ nhất 53a được tạo từ phần cong 53d và một phần của phần kéo dài dạng cần 53b của dây 53, phần lồng thứ nhất 53a này hở theo hướng chiều rộng xe như được thể hiện trên Fig.2 khi nhìn từ bên cạnh ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng 52 được gấn trên chi tiết nối thứ hai bên trái 42, và nó được tạo sao cho diện tích hở sẽ lớn nhất theo hướng nghiêng và nhỏ nhất khi nhìn từ phía sau.

Vòng đệm 58, mà là chi tiết đàn hồi, được khớp vừa lên phần, tương ứng với chi tiết dẫn hướng 52, của cáp phanh 50 sao cho bao quanh cáp phanh 50, vòng đệm 58 được lồng qua và được giữ bởi phần lồng thứ

nhất 53a.

Hơn nữa, phần lồng thứ hai 54c kéo dài theo phương thẳng đứng sao cho có dạng mặt cắt ngang gần như dạng chữ C được tạo liền khối với phần trước của tấm thép 54 của chi tiết dẫn hướng 52, các ống thoát 59 và 60 để dẫn hướng nước thoát ra từ hộp chứa đồ 20 và thùng chứa nhiên liệu 21, mà là các phần tử của trang bị bổ sung gắn trên xe máy, được lồng qua và được giữ bởi phần lồng thứ hai 54c.

Dựa vào Fig.2, phần giữ cáp 63 được gắn trên phần dưới của hộp truyền động 29 nhờ hai bulông 61 và 62, phần giữ trước 63a có mặt cắt gần như dạng chữ U hở ra ngoài được tạo liền khối với phần trước của phần giữ cáp 63, và phần giữ sau 63b có mặt cắt gần như dạng chữ U hở lên được tạo liền khối với phần sau của phần giữ cáp 63.

Cáp phanh 50, mà kéo dài theo hướng chiều dài xe bên dưới hộp truyền động 29, được lắp vừa vào trong mỗi phần giữ trước 63a và phần giữ sau 63b, và cần giữ 64 có một phần đầu tỳ vào cáp phanh 50 trong phần giữ trước 63a có phần đầu kia cố định với phần giữ cáp 63 nhờ vít 65.

Bây giờ, hoạt động của phương án thực hiện được mô tả, do cơ cấu nối 18 lắp giữa phần trước của động cơ kiểu cụm lắ UE và khung thân xe F có chi tiết nối thứ nhất 41 nối với khung thân xe F và chi tiết nối thứ hai 42 nối với động cơ kiểu cụm lắ UE trong khi có phần vấu treo động cơ 42a nối xoay được với chi tiết nối thứ nhất 41, và chi tiết dẫn hướng 52 giữ cáp phanh 50 kéo dài theo hướng chiều dài xe bên dưới động cơ kiểu cụm lắ UE được gắn trên chi tiết nối thứ hai 42, nên có thể bố trí chi tiết dẫn hướng 52 ở lân cận phần vấu treo động cơ 42a, mà là điểm neo để lắ động cơ kiểu cụm lắ UE, nhờ đó cho phép lắ cáp phanh 50 nối với phanh bánh xe sau BR đồng trục với bánh xe sau WR để được giữ thấp và các bộ phận cấu thành quanh cáp phanh 50 được bố trí sát hơn với cáp phanh 50 nhờ đó cho phép đạt được sự tập trung khối quanh cáp phanh 50.

Hơn nữa, do chân chống giữa 44 được đỡ xoay được trên chi tiết

nổi thứ hai 42, và lò xo đàn hồi 46 đẩy chân chống giữa 44 về phía vị trí thu lại được lắp giữa chân chống giữa 44 và trục đỡ 47 lắp trên chi tiết nổi thứ hai 42 để đỡ chi tiết dẫn hướng 52, nên có thể bố trí chân chống giữa 44 sát hơn với cáp phanh 50, nhờ đó cho phép đạt được sự tập trung khối hơn nữa. Sự tập trung khối này cho phép chi tiết nổi thứ hai 42 được làm nhỏ, nhờ đó cho phép giảm trọng lượng của xe máy và cũng cho phép bố trí động cơ kiểu cụm lắc UE ở vị trí thấp hơn, và làm cho trọng tâm của xe máy được hạ xuống.

Hơn nữa, do động cơ kiểu cụm lắc UE bao gồm thân chính động cơ 28 và hộp truyền động 29 lắp chặt trên thân chính động cơ 28 và kéo dài về phía sau, và đường ống làm mát 32 đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động 29 được bố trí bên trên chi tiết dẫn hướng 52 và cáp phanh 50 giữ bởi chi tiết dẫn hướng 52 khi nhìn từ bên cạnh, nên có thể ngăn không cho cáp phanh 50 đi qua bên cạnh đường ống làm mát 32 và cho phép cáp phanh 50 có mặt bên dưới đường ống làm mát 32 khi nhìn từ bên cạnh, nhờ đó cho phép đạt được sự tập trung khối hơn nữa và cáp phanh 50 được rút ngắn.

Hơn nữa, do chi tiết dẫn hướng 52 được tạo sao cho bao gồm phần lòng thứ nhất 53a, qua đó cáp phanh 50 được lòng và được giữ, và phần lòng thứ hai 54c, qua đó các ống thoát 59 và 60 để dẫn hướng nước xả từ hộp chứa đồ 20 và thùng chứa nhiên liệu 21, mà là các phần tử của trang bị bổ sung gắn trên xe máy, được lòng và được giữ, nên không cần phải dùng chi tiết sử dụng chuyên dụng để giữ các ống thoát 59 và nhờ đó ngăn ngừa sự tăng số lượng các bộ phận cấu thành bất kỳ và đạt được sự tập trung khối hơn nữa.

Hơn nữa, do ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng 52 được gắn trên chi tiết nổi thứ hai 42, phần lòng thứ nhất 53a hở theo hướng chiều rộng xe khi nhìn từ bên cạnh, và nó được tạo sao cho diện tích hở lớn nhất theo hướng nghiêng và nhỏ nhất khi nhìn từ phía sau, trong khi cho phép

cáp phanh 50 được lồng qua phần lồng thứ nhất 53a ở trạng thái trong đó chi tiết đàn hồi như vòng đệm 58 được lắp vừa với cáp phanh 50, nên có thể lồng và giữ cáp phanh 50 qua phần lồng thứ nhất 53a cùng với vòng đệm 58 ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng 52 được gắn trên chi tiết nối thứ hai 42 do diện tích hở của phần lồng thứ nhất 53a nhỏ nhất khi nhìn từ phía sau ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng 52 được gắn trên chi tiết nối thứ hai 42, nhờ đó nâng cao hiệu quả của thao tác gắn.

Hơn nữa, cáp phanh 50 được giữ bằng cách sử dụng chi tiết dẫn hướng 52 theo sáng chế, mà không phải là chi tiết dẫn hướng đã biết có dạng móc tạo ra bằng cách cắt một phần của vòng tròn, và nhờ đó làm cho cáp phanh 50 khó bị kẹt với bộ phận khác khi thực hiện lồng và giữ cáp phanh 50 qua chi tiết dẫn hướng 52.

Một phương án thực hiện của sáng chế được mô tả trên đây, nhưng sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện trên và có thể được biến đổi theo nhiều cách miễn là các biến thể này không vượt quá phạm vi của sáng chế.

Ví dụ, theo phương án thực hiện trên đây, cáp phanh 50 được mô tả như chi tiết truyền lực phanh, nhưng sáng chế có thể được thực hiện nhờ sử dụng ống phanh như chi tiết truyền lực phanh mà dẫn hướng áp lực chất lỏng tới phanh bánh xe sau khi phanh bánh xe sau là phanh đĩa mà hoạt động bằng áp lực chất lỏng.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện trên đây, hai ống thoát 59 và 60 được lồng qua phần lồng thứ hai 54c của chi tiết dẫn hướng 52, nhưng số lượng các ống thoát mà được lồng qua phần lồng thứ hai 54c không bị giới hạn ở hai, và có thể là một hoặc ba hoặc nhiều hơn.

Hơn nữa, theo phương án thực hiện trên đây, hộp chứa đồ 20 và thùng chứa nhiên liệu 21 là các phần tử của thiết bị bổ sung, nhưng sáng chế có thể được thực hiện nhờ sử dụng thiết bị bổ sung như hộp lọc không khí, bộ chế hòa khí, v.v.. yêu cầu ống thoát nước.

Hơn nữa, cũng có thể sử dụng chi tiết dẫn hướng của sáng chế như chi tiết mà giữ các loại các chi tiết ống khác nhau sử dụng cho van tiết lưu, khớp ly hợp, v.v..

Yêu cầu bảo hộ

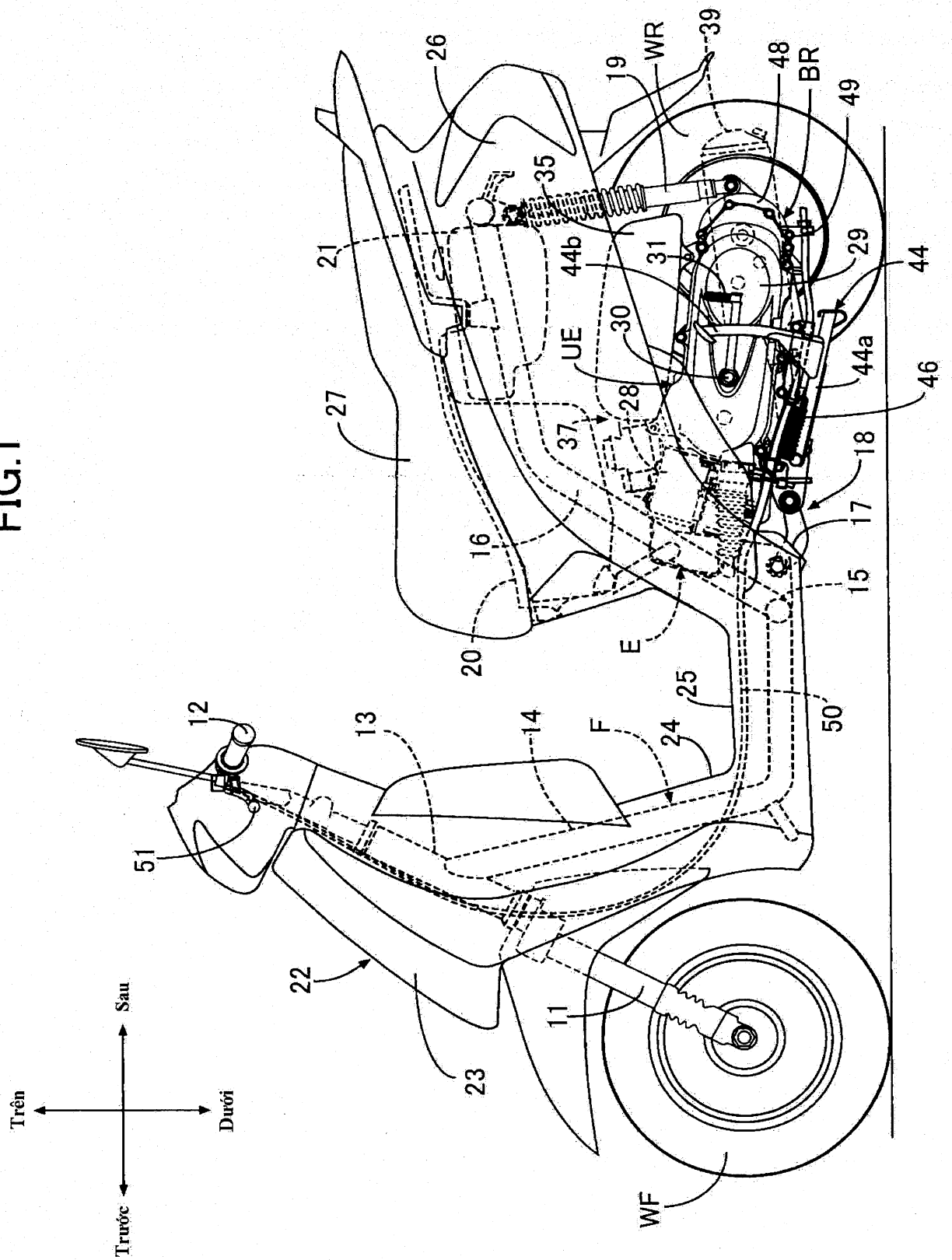
1. Kết cấu định tuyến dùng cho chi tiết truyền lực phanh trong xe máy trong đó động cơ kiểu cụm lắ (UE) kéo dài theo hướng chiều dài xe để đỡ theo hướng dọc trục bánh xe sau (WR) nhờ phần sau của nó có phần trước đỡ lắ được trên khung thân xe (F) nhờ cơ cấu nối (18), và chi tiết truyền lực phanh (50) dùng để truyền lực phanh tới phanh bánh xe sau (BR) bố trí đồng trục với bánh xe sau (WR) để phanh bánh xe sau (WR) được định tuyến sao cho kéo dài theo hướng chiều dài xe, khác biệt ở chỗ, cơ cấu nối (18) bao gồm chi tiết nối thứ nhất (41) nối với khung thân xe (F) và chi tiết nối thứ hai (42) nối với động cơ kiểu cụm lắ (UE) trong khi có phần vấu treo động cơ (42a) nối xoay được với chi tiết nối thứ nhất (41), và chi tiết dẫn hướng (52) giữ chi tiết truyền lực phanh (50) kéo dài theo hướng chiều dài xe bên dưới động cơ kiểu cụm lắ (UE) được gắ trên chi tiết nối thứ hai (42), chân chống giữa (44) được đỡ xoay được trên chi tiết nối thứ hai (42), và lò xo đàn hồi (46) đẩy chân chống giữa (44) về phía vị trí thu lại được lắp giữa chân chống giữa (44) và trục đỡ (47) lắp trên chi tiết nối thứ hai (42) để đỡ chi tiết dẫn hướng (52).

2. Kết cấu định tuyến dùng cho chi tiết truyền lực phanh trong xe máy theo điểm 1, trong đó động cơ kiểu cụm lắ (UE) bao gồm thân chính động cơ (28) và hộp truyền động (29) được lắp để được nối với thân chính động cơ (28) và kéo dài về phía sau, và đường ống làm mát (32) để đưa không khí làm mát vào bên trong hộp truyền động (29) được bố trí bên trên chi tiết dẫn hướng (52) và chi tiết truyền lực phanh (50) giữ bởi chi tiết dẫn hướng (52) khi nhìn từ bên cạnh.

3. Kết cấu định tuyến dùng cho chi tiết truyền lực phanh trong xe máy theo điểm 1 hoặc 2, trong đó chi tiết dẫn hướng (52) được tạo sao cho bao gồm phần lồng thứ nhất (53a) qua đó chi tiết truyền lực phanh (50) được lồng và được giữ và phần lồng thứ hai (54c) qua đó ống thoát nước (59, 60) được lồng và được giữ, ống thoát nước (59, 60) dẫn hướng nước xả từ thiết bị bổ sung (20, 21) gắn trên xe máy.

4. Kết cấu định tuyến dùng cho chi tiết truyền lực phanh trong xe máy theo điểm 3, trong đó phần lồng thứ nhất (53a) được tạo sao cho hở theo hướng chiều rộng xe khi nhìn từ bên cạnh ở trạng thái trong đó chi tiết dẫn hướng (52) được gắn trên chi tiết nối thứ hai (42) và sao cho diện tích hở của nó là lớn nhất theo hướng nghiêng và nhỏ nhất khi nhìn từ phía sau.

FIG.1



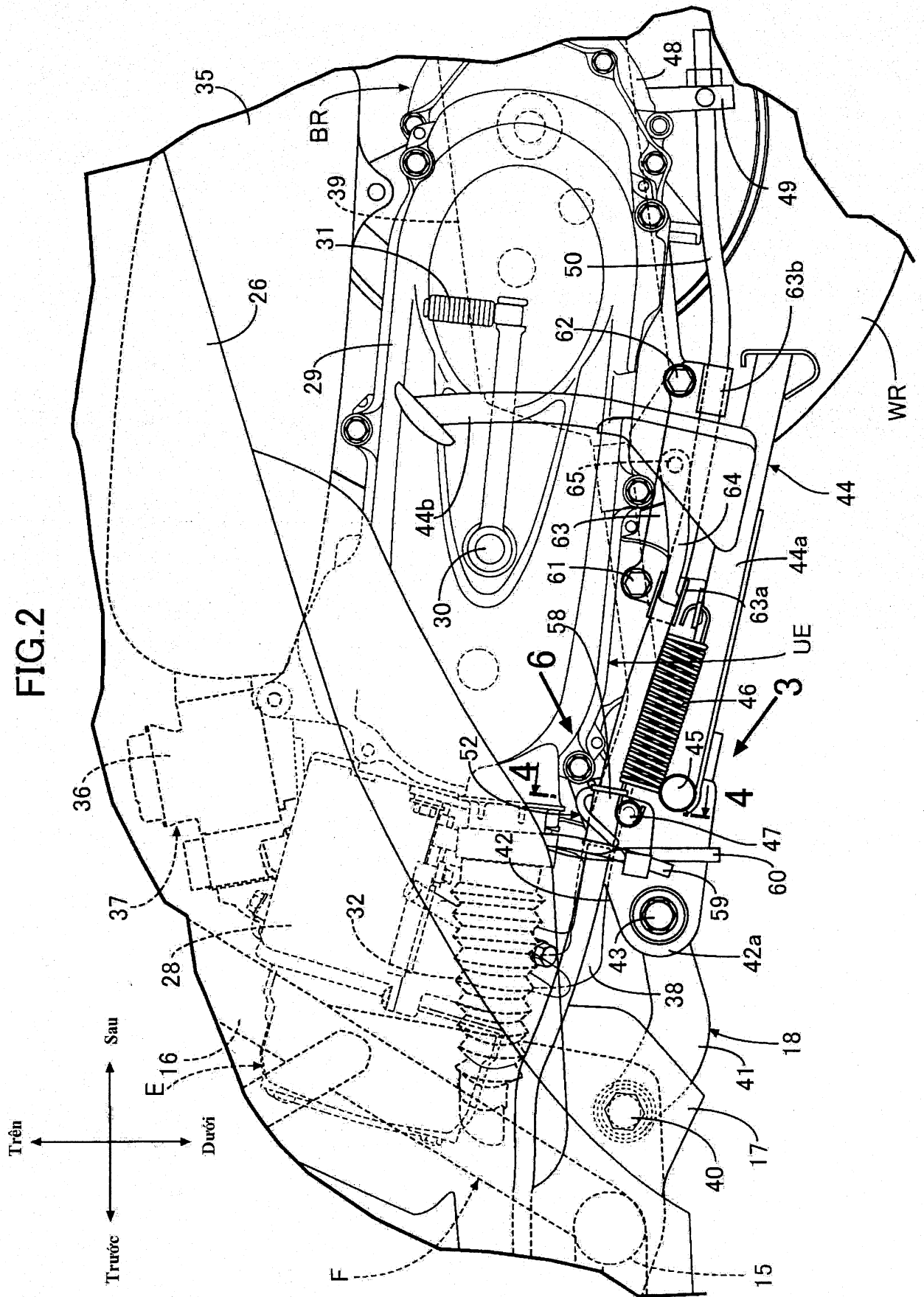


FIG.3

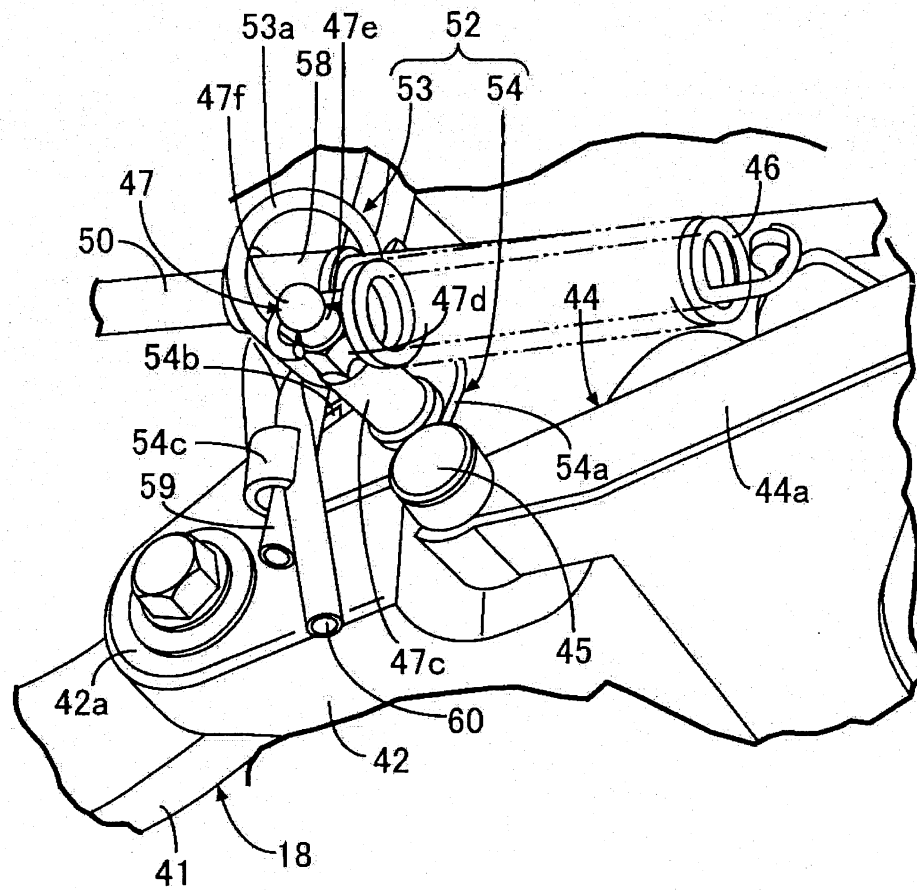


FIG.4

5

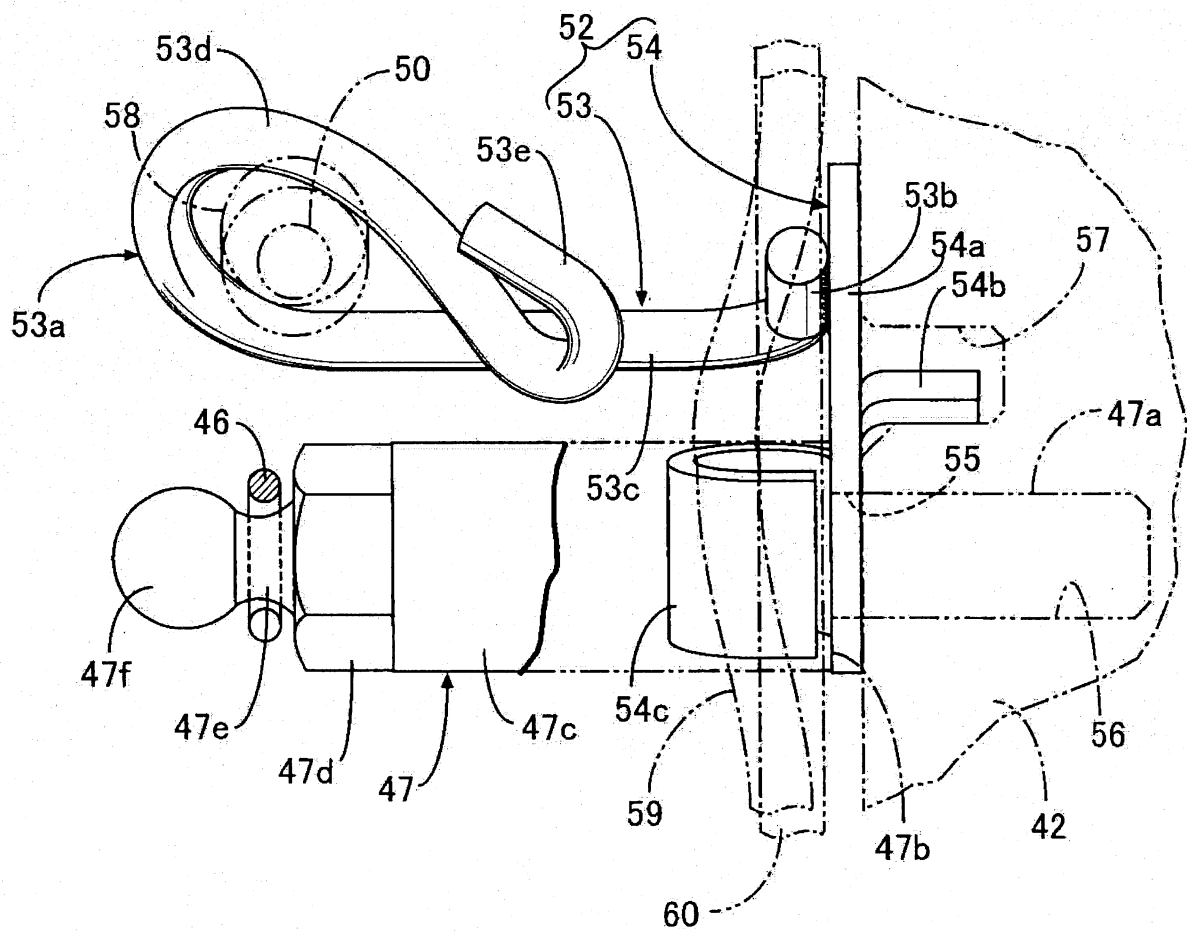


FIG.5

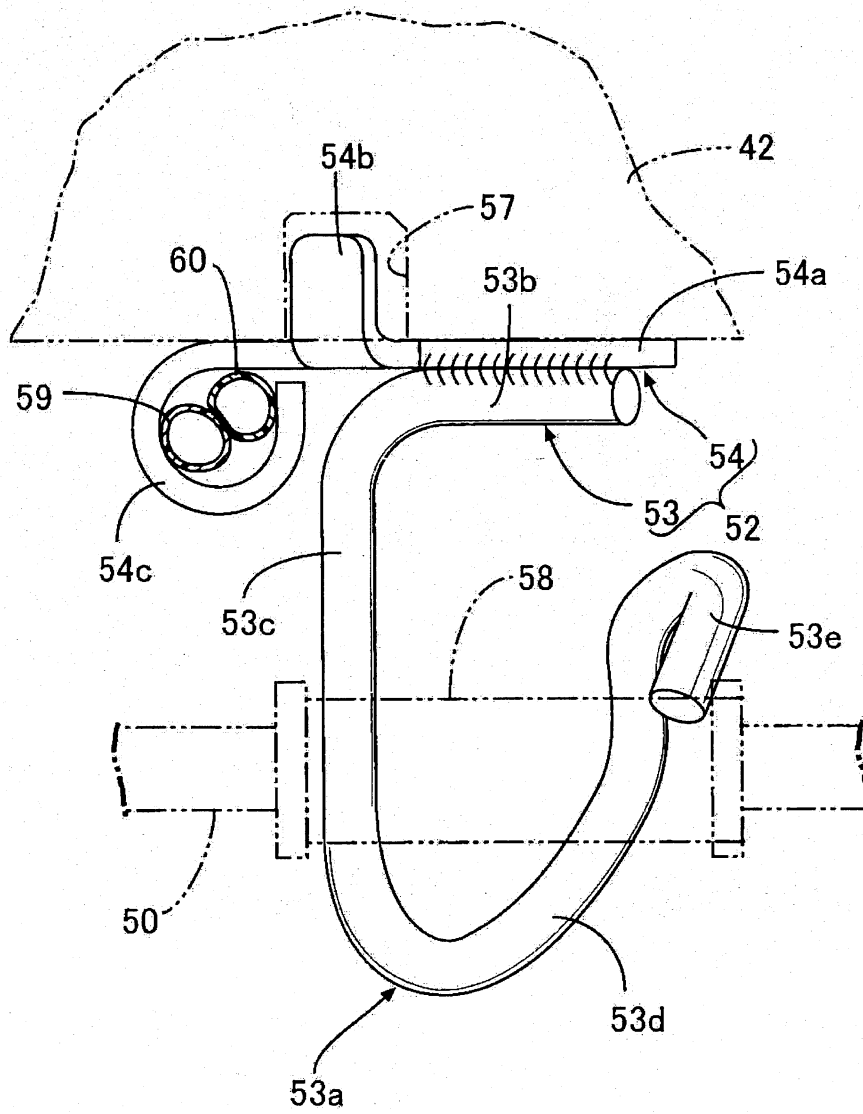


FIG.6

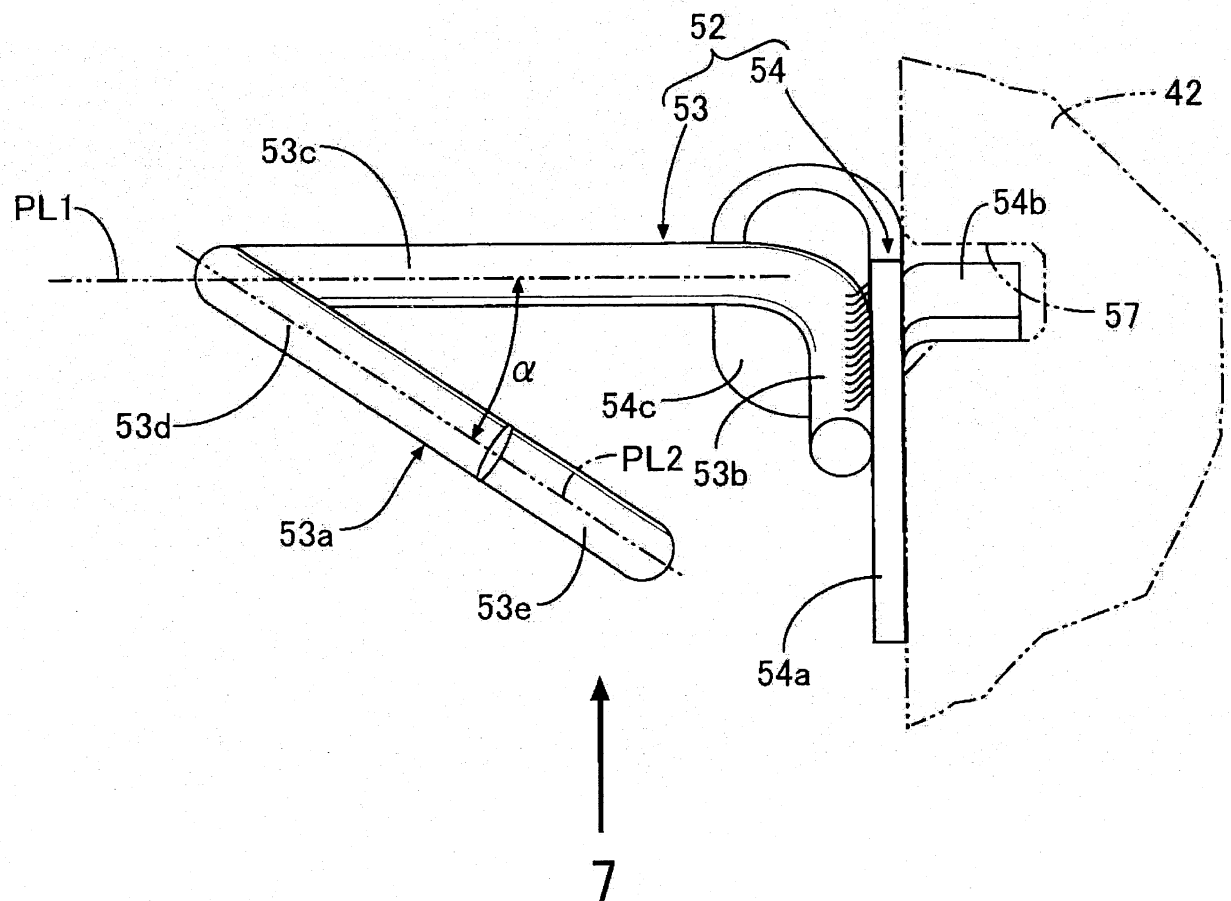


FIG. 7

