



(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)



1-0027104

(51)⁷ B62J 37/00; B62J 9/00

(13) B

(21) 1-2015-01734

(22) 18/01/2013

(86) PCT/TH2013/000002 18/01/2013

(87) WO2014/112959 24/07/2014

(45) 25/01/2021 394

(43) 25/12/2015 333A

(73) Honda Motor Co., Ltd. (JP)

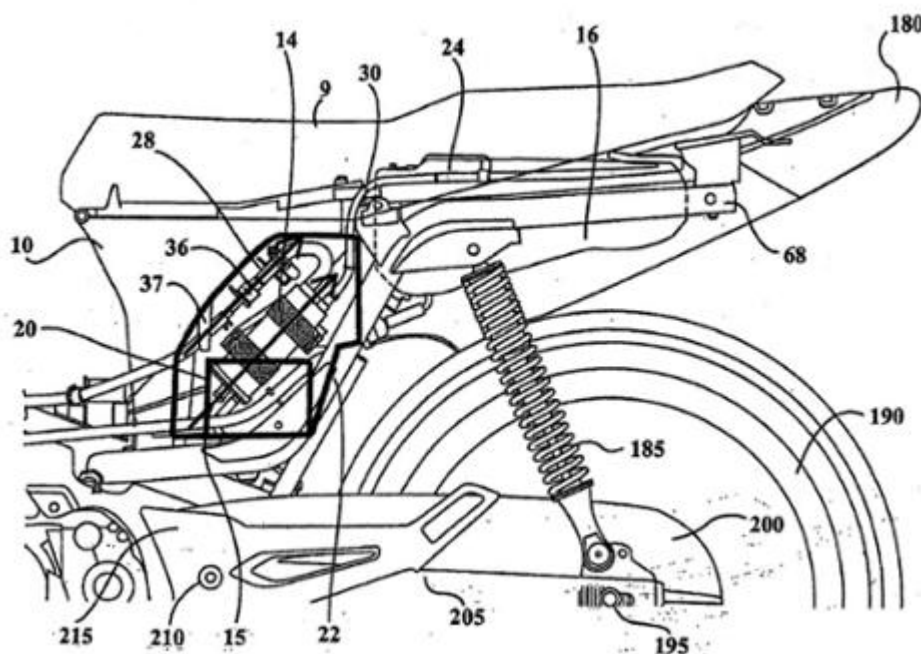
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) SAKANE, Taiki (JP).

(74) Công ty Luật TNHH T&G (TGVN)

(54) CƠ CẤU LẮP HỘP LỘC HƠI XĂNG DÙNG CHO XE MÁY

(57) Sáng chế đề cập đến cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) dùng cho xe máy (100) bao gồm hộp chứa (10) được lắp ở bên dưới yên xe (9) của xe máy (100); hộp lọc hơi xăng (14) được lắp trong phần lõm (22) của hộp chứa (10) và được nối thông với bình xăng (16) và hệ thống nạp nhiên liệu (18) để thu gom hơi xăng; hộp chứa (10) chứa ắc quy (20) ở bên trong và bao gồm phần lõm (22) được tạo ra ở bên ngoài mặt bên của hộp chứa (10) và và chòong lên ắc quy (20); và trong đó hộp lọc hơi xăng (14) được lắp ở bên trong chéch về phía sau - lên trên so với phần lõm (22) của hộp chứa (10).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng dùng cho xe máy.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết nhiều kết cấu khác nhau của hộp lọc hơi xăng dùng cho xe hai bánh như xe máy hoặc xe scuter. Công bố đơn yêu cầu cấp Patent Hoa Kỳ Số 2010/0163328 A1 đã bộc lộ xe loại có yên bao gồm hộp chứa (35) ở bên dưới yên xe (36) có phần nhô (34), và động cơ, bình xăng và hộp lọc hơi xăng (44) được bố trí ở bên trong. Hộp chứa (35) bao gồm phần lõm (65) được bố trí ở mặt dưới của hộp chứa. Hộp lọc hơi xăng (44) được bố trí dọc theo phần lõm (65) và được gắn chặt vào đó với các chi tiết lắp đàn hồi (68) theo cách để chuyển mặt theo chiều dọc của hộp lọc hơi xăng về phía mặt bên của xe máy.

Tuy nhiên, ắc quy thường được chứa trong hộp chứa của xe máy. Trong trường hợp này, kết cấu lắp ắc quy rất khó giữ được khoảng trống trong kết cấu như được bộc lộ trong giải pháp kỹ thuật đã biết, vì phần lõm tạo ra một số phần nhô về phía bên ở mặt dưới bên trong của hộp chứa. Đặc biệt, sẽ khó hơn để sử dụng kết cấu này cho những mẫu xe máy nhỏ hơn hoặc mỏng hơn, trong đó cả bình xăng và hộp chứa được bố trí ở bên dưới yên xe do hạn chế về khoảng trống.

Do đó, cần có cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng mới và cải tiến dùng cho xe máy.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng dùng cho xe máy để lắp hộp lọc hơi xăng vào hộp chứa một cách hữu hiệu trong khi vẫn giữ được khoảng trống tối ưu để chứa ắc quy và không làm cho hộp chứa và vỏ bọc xe mở rộng về phía hông của xe máy.

Theo một phương án của sáng chế, cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng dùng cho xe máy bao gồm hộp chứa được đỡ trên khung xe, hộp lọc hơi xăng được nối thông với bình xăng và hệ thống nạp nhiên liệu. Hộp chứa được thiết kế để chứa ắc quy ở bên trong và bao gồm phần lõm được tạo ra để chứa hộp lọc hơi xăng. Bình xăng lưu trữ xăng để cấp cho động cơ được bố trí ở phía sau xe máy và ở phía sau hộp chứa. Hộp lọc hơi xăng tiếp

nhận hơi xăng từ bình xăng và được nối với bình xăng qua ống nối thứ nhất, và được nối với bộ chế hòa khí qua ống nối thứ hai để thu gom và đưa hơi xăng tới hệ thống nạp nhiên liệu.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 1 yêu cầu bảo hộ, phần lõm nêu trên được tạo ra ở bên ngoài mặt bên của hộp chứa và chồng lên ắc quy và hộp lọc hơi xăng được lắp theo cách hướng lên trên về phía sau ở bên trong phần lõm của hộp chứa.

Vì phần lõm chứa hộp lọc hơi xăng được tạo ra trên mặt bên của hộp chứa, phần lõm này có thể chồng lên ắc quy và phần lõm, và có thể giữ được khoảng trống lắp ắc quy. Hơn nữa, vì hộp lọc hơi xăng được hướng về phía sau-lên trên trong phần lõm, nên nó có thể vừa với độ dài của hộp chứa theo hướng trước-sau.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 2 yêu cầu bảo hộ, hộp lọc hơi xăng được nối với van một chiều được lắp trong phần lõm và được gióng song song và gần với hộp lọc hơi xăng. Có thể lắp hộp lọc hơi xăng và van một chiều gần hơn, do đó làm cho phần lõm nhỏ hơn và giảm đến mức tối thiểu ảnh hưởng tới dung tích của hộp chứa.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 3 yêu cầu bảo hộ, van một chiều được bố trí ở phía trên hộp lọc hơi xăng. Hộp lọc hơi xăng nặng hơn được lắp ở bên dưới, do đó góp phần vào việc giảm trọng lượng của xe máy và để xác minh van một chiều từ phía trên nên có thể tránh được việc lắp nhầm.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 4 yêu cầu bảo hộ, hộp lọc hơi xăng lần lượt được nối với bình xăng và hệ thống nạp nhiên liệu bằng ống nối thứ nhất và ống nối thứ hai và bình xăng được lắp ở bên dưới yên xe và ở phía sau hộp chứa và ống nối thứ nhất và ống nối thứ hai được nối với hộp lọc hơi xăng ở đầu sau phía trên của nó. Do đó, việc ghép các ống nối thứ nhất và thứ hai ở phía trên của hộp lọc hơi xăng sẽ khiến cho việc lắp đặt và bảo dưỡng trở nên dễ dàng.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 5 và 6 yêu cầu bảo hộ, ống nối thứ nhất được nối dây với hộp lọc hơi xăng và bình xăng bằng phương tiện dẫn hướng bao gồm lỗ dẫn hướng và rãnh dẫn hướng. Lỗ dẫn hướng được mở ở mặt trên của hộp chứa và rãnh dẫn hướng được mở ở mặt sau của hộp chứa, để tiếp nhận ống nối thứ nhất được lắp qua đó. Mặc dù ống nối thứ nhất cần được uốn cong từ bình xăng đến hộp lọc hơi xăng vì bình xăng có vị trí cao hơn hộp lọc hơi xăng ở phần bên của hộp chứa, có thể nối dây mà

không bị làm căng bởi phương tiện dẫn hướng. Đặc biệt, hai chức năng lỗ và rãnh khiến cho có thể đỡ đường nối một cách hữu hiệu sau khi uốn cong.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong các điểm từ 7 đến 11 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất phương tiện dẫn hoặc gắn chặt dùng cho ống nối. Ống nối thứ hai được gắn chặt bằng thành dẫn nhô xuống dưới để ngăn không cho ống nối thứ hai từ nhô ra khỏi phần lõm. Phần cong cong từ đầu sau phía trên của hộp lọc hơi xăng về phía trước của xe máy của ống nối thứ hai được gắn chặt bằng phương tiện gắn chặt thứ nhất. Phương tiện gắn chặt thứ nhất bao gồm thành giữ và vít cố định, tấm giữ xoay được. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng còn bao gồm phương tiện gắn chặt thứ hai được tạo ra giữa van một chiều và hệ thống nạp nhiên liệu để hạn chế sự di chuyển của hướng nối dây của ống nối thứ hai. Phương tiện gắn chặt thứ hai bao gồm bộ phận định vị liền kề với van một chiều, và bao gồm phần cắt, và thanh đỡ đỡ phần đầu ra của ống nối thứ hai trước thành dẫn.

Để ngăn không cho ống nối thứ hai nhô ra ngoài xe máy, hộp chứa được lắp gần hơn với vỏ bọc xe, do đó có thể đạt được đồng thời độ mỏng của vỏ bọc xe và dung tích hộp chứa tối đa. Hướng bên và hướng theo chiều dọc của ống nối thứ hai được kiểm soát hữu hiệu trong phần cong và phần đầu ra ở cả hai bên của van một chiều mặc dù ống có độ cong khá lớn. Có thể sử dụng phần cắt định vị và van một chiều mà không cần dùng bất kỳ chi tiết đặc biệt nào.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 12 và 13 yêu cầu bảo hộ, cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng bao gồm phương tiện gắn chặt thứ ba bao gồm một cặp chi tiết đàn hồi nằm tách biệt và một cặp móc gài nằm tách biệt. Cặp móc gài được bố trí theo hướng nghiêng so với đường tâm của hộp lọc hơi xăng khi nhìn từ phía bên. Mặc dù hộp lọc hơi xăng tiếp nhận rung động bất kỳ, việc đỡ theo hướng nghiêng của hộp lọc hơi xăng ngăn không cho di chuyển quá nhiều, do đó hộp lọc hơi xăng không bị tháo rời do rung động và có thể lắp vỏ bọc xe gần với hộp lọc hơi xăng. Do đó, có thể tạo ra xe máy mỏng hơn và việc thiết kế phần lõm dễ dàng hơn.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 14 yêu cầu bảo hộ, ống nối thứ hai được gắn chặt bằng các chốt dẫn. Đây là phương án thứ hai. Không cần phải lắp đặt chi tiết kẹp đặc biệt, do đó việc điều chỉnh đường ống sẽ hữu hiệu hơn.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 15 yêu cầu bảo hộ, hộp lọc hơi xăng được bố trí trong phần lõm của hộp chứa và ở mặt trong của một cặp khung sau kéo dài dọc theo mặt bên của xe máy và kéo dài lên trên từ phần dưới của hộp chứa về phía sau của hộp chứa. Vì của được lắp hộp lọc hơi xăng ở bên trong khung sau, nên hộp lọc hơi xăng được bảo vệ bởi khung sau khỏi sự va chạm từ bên ngoài.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 16 yêu cầu bảo hộ, đường tâm của hộp lọc hơi xăng được hướng gần với tâm của trục khuỷu. Do đó, góc nghiêng của đường tâm của hộp lọc hơi xăng sẽ bằng khoảng 45° so với mặt đất, và kết cấu này có lợi cho rung động của thành phần động cơ.

Theo sáng chế như được bộc lộ trong điểm 17 yêu cầu bảo hộ, ắc quy được bố trí theo chiều dài trong hộp chứa theo cách sao cho mỗi điện cực (+, -) của ắc quy được bố trí theo hướng trước-sau, và các điện cực của ắc quy được bố trí ở phía đối diện của hộp lọc hơi xăng. Ắc quy có dạng hẹp theo phía hai bên của xe, do đó sẽ dễ dàng lắp trong hộp chứa mặc dù thành trong của phần lõm nhô ra và việc ắc quy nằm cách xa từ hộp lọc hơi xăng là một điều tốt.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Bản chất và ưu điểm của sáng chế sẽ trở nên rõ ràng trong phần mô tả tiếp theo kết hợp với các hình vẽ kèm theo, trong đó:

Fig.1 là hình vẽ nhìn từ mặt bên của xe máy thể hiện cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng theo một phương án của sáng chế;

Fig.2 là hình vẽ nhìn từ mặt bên của xe máy thể hiện cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng theo một phương án của sáng chế thể hiện chi tiết khung xe máy;

Fig.3 là hình vẽ nhìn từ mặt bên của xe máy thể hiện cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng theo một phương án của sáng chế thể hiện chi tiết kết cấu xung quanh động cơ của xe máy;

Fig.4 là hình phối cảnh nhìn từ phía trước thể hiện một phương án của cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng của xe máy theo sáng chế;

Fig.5a là hình chiếu bằng hộp chứa và cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng của xe máy theo một phương án của sáng chế;

Fig.5b là hình chiếu bằng của hộp chứa;

Fig.6 là hình chiếu cạnh của phần sau của xe máy thể hiện cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng theo một phương án của sáng chế thể hiện chi tiết kết cấu phía sau của xe máy;

Fig.7a là hình vẽ nhìn từ mặt bên của một phương án của cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng xung quanh hộp lọc hơi xăng;

Fig.7b là một hình chiếu nhìn từ mặt bên nữa của cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng xung quanh hộp lọc hơi xăng trên Fig.7a, theo một phương án của sáng chế, thể hiện đường tâm của hộp lọc hơi xăng;

Fig.8 là hình vẽ phóng to của phương tiện gắn chặt của cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng của xe máy theo sáng chế;

Fig.9a là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường X-X trên Fig.8 và Fig.11a và là hình vẽ phóng to phương tiện gắn chặt;

Fig.9b là hình chiếu tương tự Fig.9a;

Fig.10a là hình vẽ phối cảnh thể hiện phương tiện gắn chặt của cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng xe máy theo một phương án khác của sáng chế;

Fig.10b là hình vẽ phối cảnh thể hiện các bộ phận như trên Fig.10a;

Fig.10c là hình chiếu cạnh của móc gài;

Fig.11a là hình chiếu cạnh của hộp chứa;

Fig.11b là hình vẽ phối cảnh thể hiện hộp chứa;

Fig.12 là hình chiếu đứng của cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng của xe máy bao quanh yên xe theo một phương án của sáng chế;

Fig.13 là hình phối cảnh nhìn từ phía sau của cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng xe máy theo một phương án của sáng chế với phương tiện gắn chặt theo một phương án thay thế khác.

Mô tả chi tiết sáng chế

Sáng chế đề xuất cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng 8 dùng cho xe máy 100 để lắp một cách hữu hiệu hộp lọc hơi xăng vào hộp chứa 10 trong khi giữ được khoảng trống tối ưu để chứa ắc quy 20 để không làm cho hộp chứa 10 và vỏ bọc xe mở rộng về phía hông của xe máy 100.

Các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4 thể hiện cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng 8 dùng cho xe máy 100 theo một phương án của sáng chế. Xe máy 100 bao gồm tay lái 105 được lắp theo cách có thể lái được trên cổ phốt 106 được nối với khung thân xe máy 12; bộ đèn gồm đèn pha 110 và một cặp đèn xin nhan 111 được lắp vào phần trước của phần đầu của xe máy 100 và được che bằng vỏ che mặt trước của tay lái 120 và vỏ che mặt sau của tay lái 125; vỏ trước 130 được bố trí liền kề với phần đầu, cổ phốt 106 được nối ở phần dưới của nó với một cặp càng trước 135 hỗ trợ chuyển động quay của bánh trước 140 ở trục trước 145; bánh trước 140 được trang bị lốp trước 150, và phanh tang 155 để tạo ra lực hãm cho phép kiểm soát chuyển động quay của bánh trước 140; gác-đờ-bu trước 161 được lắp vào cả hai càng trước 135 ở ngay phía trên bánh trước 140 và có kết cấu để che phần trên của bánh trước 140 để chặn bùn hoặc đất bắn lên do chuyển động quay của bánh trước 140; vỏ bọc xe bao gồm vỏ bọc khung thân xe 160 kéo dài ngay bên dưới vỏ che mặt sau của tay lái 125 dọc theo khung thân xe 12 và về phía phần giữa của xe máy 100; một cặp vỏ trước 130 che hệ thống nạp nhiên liệu 18; một cặp nắp che sườn trước 162 được lắp ở cả hai bên của vỏ bọc khung thân xe 160 và nối liền với một cặp yếm xe 165 cũng được tạo ra ở bên trái và bên phải của xe máy 100 để che cẳng chân của người lái xe ngồi trên yên 9 có chân đặt trên chỗ để chân 214 được bố trí ở cả hai bên xe máy 100; nối liền với vỏ bọc xe là một cặp vỏ bọc hai bên chỗ ngồi 170 và một cặp vỏ bọc hông xe 175 kéo dài về phía sau của xe máy 100 và được thiết kế để che cả hai bên của xe máy 100; bộ đèn hậu, đèn báo dừng, và đèn xin nhan 180 được bố trí ở đuôi xe máy 100; một cặp giảm xóc sau 185 đỡ một cặp càng sau 205 ở phía sau của xe máy 100 và được lắp vào bánh sau 190, với lốp sau 191 được lắp vào đó, ở trục sau 195; các vỏ hộp xích trên và dưới 200, 200'' được lắp vào càng sau ở bên trái 205, được thiết kế để che xích dùng để kéo bánh sau 190, trục càng sau 210 cho phép các càng sau 205 lắc để quay và chỗ để chân cho người ngồi sau 215 được bố trí ở phía sau và ở trên động cơ; hệ thống động cơ được treo ở phần giữa xe máy 100 và ở dưới khung thân xe 12 với một cặp bộ phận treo động cơ 220a của một cặp tấm xoay 220 được hàn vào khung thân xe 12 và một cặp phần đỡ trục càng sau 220b của tấm xoay 220 đỡ càng sau 205 ở trục càng sau 210; một cặp khung sau 68 kéo dài theo phương ngang từ khung thân xe 12 ở gần bộ phận treo động cơ 220 về phía sau và kéo dài từ bên dưới hộp lọc hơi xăng 14 lên trên, sau đó kéo

dài từ mặt bên của bình xăng 16, kéo dài về phía sau (xem Fig.2); động cơ của xe máy là loại động cơ 4 thì, bao gồm xi lanh 225 có đường tâm của xi lanh 226 nghiêng về phía trước theo gần như cùng một đường trên mặt đất với trục khuỷu 250 và trục cam 245, đầu xi lanh 230, vỏ trục khuỷu 235, trục dẫn động 240 làm cho bánh sau quay, nằm gần như dọc theo trục khuỷu 250, và động cơ khởi động 255 nói chung là đã biết đối với người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật này; động cơ được nối với hệ thống nạp nhiên liệu 18 của bao gồm bộ góp nạp 265 nối đầu xi lanh 230, bộ chế hòa khí 270 và bộ lọc không khí 275, hệ thống xả cũng được nối với đầu xi lanh 230 và bao gồm ống xả dẫn tới bộ giảm âm 280 hướng về phía sau xe máy 100 (xem Fig.3); bình xăng 16 được bố trí ở phía sau xe và tích trữ nhiên liệu cho hệ thống động cơ; yên xe 9 được lắp ở phần trên của xe máy 100 ở phía sau tay lái 105 và được đỡ bằng hộp chứa 10 là nơi chứa ắc quy 20 để cấp điện năng cho xe máy.

Trên các hình vẽ Fig.4, Fig.6, Fig.7a, và Fig.7b, cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng 8 theo sáng chế bao gồm hộp chứa 10 được lắp trên khung xe máy, hộp lọc hơi xăng 14 được nối thông với bình xăng 16 và hệ thống nạp nhiên liệu 18 của xe máy 100. Hộp chứa 10 được thiết kế để chứa ắc quy 20 với nắp ắc quy 21 ở bên trong và bao gồm phần lõm 22 được tạo ra để chứa hộp lọc hơi xăng 14 ở bên trong. Bình xăng 16 bao gồm nắp bình 17 để đưa xăng vào bình bình xăng 16, và lưu trữ xăng để cấp cho động cơ, thông qua đường dẫn xăng 19, được bố trí ở phía sau xe máy 100 và ở phía sau hộp chứa 10. Bình xăng 16 có bộ cảm biến xăng 71 ở phía trước nắp bình 17 để xác định lượng xăng và hiển thị trên đồng hồ.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.6 đến Fig.7a, và Fig.7b, phần lõm 22 được tạo ra có dạng nghiêng lên trên về phía sau và về phía mặt bên trái của hộp chứa 10 và có kết cấu để chứa hộp lọc hơi xăng 14. Tốt hơn, nếu, hộp lọc hơi xăng 14 được bố trí theo chiều hướng lên trên-về phía sau trong phần lõm 22. Thực ra phần lõm được tạo ra ở phía bên của hộp chứa 10, nó có thể chõng lên khoảng trống hộp chứa 10 được thiết kế để chứa ắc quy 20. Do đó, có thể giữ được khả năng chứa tối ưu của hộp chứa 10. Ngoài ra, bằng cách bố trí hộp lọc hơi xăng 14 theo hướng nghiêng lên trên về phía sau trong phần lõm 22, có thể lắp vừa toàn bộ chiều dài của hộp lọc hơi xăng 14 dọc theo hướng từ đầu tới cuối hộp chứa 10. Ngoài ra, bằng cách cho phép khoảng trống để chứa ắc quy 20 và

hộp lọc hơi xăng 14 trùng nhau, việc bố trí sẽ tốn ít khoảng trống và nhờ đó có thể tạo ra xe máy với thân mỏng hơn. Tốt hơn, nếu, hộp lọc hơi xăng 14 được bố trí theo chiều hướng lên trên-về phía sau sao cho đường tâm 15 của hộp lọc hơi xăng 14 được hướng gần với tâm của trục khuỷu 250 của động cơ để kiểm soát tốt hơn ảnh hưởng của sự rung động của động cơ (xem Fig.3). Hộp chứa 10 theo một phương án của sáng chế cũng được thể hiện chi tiết trên các hình vẽ Fig.5b, Fig.11a và Fig.11b.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.5a, tốt hơn là ắc quy 20 cũng được bố trí dọc theo hướng từ đầu đến cuối của hộp chứa 10 để giảm đến mức tối thiểu chiều ngang cần cho ắc quy 20, nhờ đó giữ được hình dạng mỏng của thân máy. Ngoài ra, tốt hơn là ắc quy được bố trí so với hộp lọc hơi xăng 14 sao cho cực dương 21a và cực âm 21b của ắc quy được bố trí đối diện với và nằm cách xa hộp lọc hơi xăng, tức là phía bố trí các điện cực 21a, 21b của ắc quy đối diện với phía mà ắc quy liền kề với hộp lọc hơi xăng 14. Cách bố trí này được thiết kế để đảm bảo an toàn. Hộp lọc hơi xăng 14 được nối ở đầu sau phía trên của nó với bình xăng 16 và hệ thống nạp nhiên liệu 18 thông qua ống nối thứ nhất 24 và ống nối thứ hai 28. Hộp lọc hơi xăng 14 tiếp nhận hơi xăng từ bình xăng 16, hộp lọc hơi xăng 14 được nối với bộ phận tách xăng 26, được bố trí ở bình xăng 16, thông qua ống nối thứ nhất 24 để tách chất lỏng và hơi. Việc bố trí cả ống nối thứ nhất 24 và ống nối thứ hai 28 ở đầu sau phía trên của hộp lọc hơi xăng 14 tạo điều kiện tốt hơn cho việc quan sát các mối nối của chúng và dễ dàng tiếp cận vào đó trong quá trình lắp ráp hoặc bảo dưỡng. Đầu tiên, ống nối thứ nhất 24 hướng sang phải, và sau đó đi vòng quanh phía sau và bên trái của biên dạng của bình xăng 16 và được gắn chặt vào mặt ngoài của bình xăng 16 ở cá vị trí mong muốn. Vì xe máy thường có chân chống ở bên trái xe và bên phải cao hơn bên trái trong khi dựng chân chống, nên sẽ hữu hiệu để luồng hơi đi vào đường nối từ phải sang trái. Ngoài ra, để đảm bảo mối nối chắc chắn của ống nối thứ nhất 24 với hộp lọc hơi xăng 14 và bình xăng 16, ống nối thứ nhất 24 được buộc dây để được dẫn hướng bằng phương tiện dẫn hướng 30.

Theo một phương án, phương tiện dẫn hướng 30 bao gồm lỗ dẫn hướng 32 và rãnh dẫn hướng 34 (có phần sau 34a) được tạo ra ở phía bên của phần sau của hộp chứa 10 (xem các hình vẽ Fig.4, Fig.5a, Fig.6, Fig.7a, Fig.7b., và Fig.9) để tạo điều kiện thuận lợi cho việc giữ chặt ống nối thứ nhất 24. Lỗ dẫn hướng 32 được tạo ra có dạng lỗ ngay trên

mặt trên ở phía sau của hộp chứa 10 và được nối với rãnh dẫn hướng 34 hở về phía sau trên mặt sau của hộp chứa 10, ống nối thứ nhất 24 được tiếp nhận và dẫn tới phần lõm 22 của hộp chứa 10 nhờ lỗ dẫn hướng 32 (Fig.5a). Bằng cách định hướng hoặc dẫn hướng cho việc định vị ống nối thứ nhất 24 bằng cách sử dụng phương tiện dẫn hướng 30, ống nối thứ nhất 24 được gắn chặt vào bình xăng 16, hộp chứa 10 và hộp lọc hơi xăng 14 có ứng suất thấp hoặc ứng suất được hoặc giảm đến mức tối thiểu mặc dù thực ra bình xăng 16 được bố trí cao hơn hộp lọc hơi xăng 14 và sự cong của ống nối thứ nhất 24.

Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.4, hộp lọc hơi xăng 14 cũng được nối, ở đầu sau của nó, với hệ thống nạp nhiên liệu 18 nhờ ống nối thứ hai 28. Ống nối thứ hai 28 được gắn chặt vào hộp chứa 10 cũng như vào khung thân xe 12 khi ống nối thứ hai 28 kéo dài dọc theo khung thân xe đến hệ thống nạp nhiên liệu 18. Van một chiều 36 được bố trí trên ống nối thứ hai 28 để phân phối hơi xăng đã lọc vào hệ thống nạp nhiên liệu 18 cũng như để tránh sự quay ngược trở lại của hơi xăng và quay trở lại hộp lọc hơi xăng 14.

Trong khi ống nối thứ hai 28 được nối với đầu sau của hộp lọc hơi xăng 14, nó được uốn cong trở lại (từ từ phía sau tới phía trước) về phía trước của xe, cụ thể là về phía hệ thống nạp nhiên liệu 18 sao cho phần của ống nối thứ hai 28 mà kéo dài dọc theo chiều dài của hộp lọc hơi xăng 14 được giống song song và gần với hộp lọc hơi xăng 14. Tức là, đường tâm của phần nêu trên của ống nối thứ hai 28 song song với đường tâm theo chiều dọc 15 của hộp lọc hơi xăng 14 và do đó ống nối thứ hai 28 về cơ bản là song song và ở phía trên hộp lọc hơi xăng 14. Van một chiều 36 được bố trí trong phần nêu trên của ống nối thứ hai 28 và nhờ đó van một chiều 36 cũng nằm song song và gần với hộp lọc hơi xăng 14. Bằng cách bố trí ống nối thứ hai 28 theo cách như vậy so với hộp lọc hơi xăng 14, việc hạn chế sự di chuyển theo chiều ngang và theo chiều dọc của ống nối thứ hai 28 một cách hữu hiệu sẽ dễ dàng hơn, mặc dù thực ra ống nối thứ hai 28 có dạng cong ở nhiều vị trí khác nhau. Ngoài ra, cách bố trí này cũng khiến cho kết cấu trở nên gọn hơn và do đó cả hộp lọc hơi xăng 14 và ống nối thứ hai 28 đều có thể dễ dàng được lắp vừa vào phần lõm 22 của hộp chứa 10 và làm giảm đến mức tối thiểu khoảng trống dành cho hai bộ phận này, và do đó phần lõm 22 gọn hơn sẽ có tác dụng tạo ra nhiều khoảng trống hơn trong hộp chứa 10 và thân mỏng hơn của xe máy 100. Ngoài ra, bằng cách bố trí van

một chiều 36 ở phía trên hộp lọc hơi xăng 14, không những làm giảm lực trọng trường (do trọng lượng của hộp lọc hơi xăng, và do đó tạo ra mối nối chắc chắn hơn), đồng thời cũng giúp cho kỹ sư dễ dàng tiếp cận và kiểm tra trong quá trình lắp và kiểm tra kết cấu trong dây chuyền lắp ráp hoặc trong quá trình thực hiện dịch vụ bảo dưỡng.

Thậm chí để cải thiện hơn nữa việc gắn chặt ống nối thứ hai 28 vào hộp chứa 10, ống nối thứ hai 28 được dẫn vào phần lõm 22 của hộp chứa 10 bằng thành dẫn 37 được thiết kế để ngăn chặn hơn nữa sự di chuyển của ống nối thứ hai 28. Thành dẫn 37 được chế tạo liền khối với hộp chứa 10 bằng duy nhất một công đoạn đúc hộp chứa 10. Thành dẫn 37 nhô xuống dưới về phía trước của hộp lọc hơi xăng 14. Tốt hơn, nếu thành dẫn 37 được bố trí gần như xung quanh vùng mà ống nối thứ hai 28 đi ra khỏi phần lõm 22 của hộp chứa 10. Người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật này hiển nhiên sẽ nhận ra rằng hình dạng và kết cấu của thành dẫn 37 có thể là hình dạng và kết cấu bất kỳ khác trong khi vẫn thực hiện cùng một mục đích. Cũng có thể tạo ra thành dẫn 37 tách biệt với hộp chứa 10 và gắn chặt vào hộp chứa 10 nhờ phương tiện nối thích hợp như vít, đinh tán, hoặc thiết bị gắn chặt khác. Thành dẫn 37 giúp giữ ống nối thứ hai 28 không bị nhô ra khỏi phần lõm 22 hoặc vào mặt bên của xe máy 100, và nhờ phần lõm 22 vừa nhỏ vừa gọn của hộp chứa 10, có thể tạo ra được máy với thân mỏng trong khi duy trì được khả năng chứa tối đa của hộp chứa 10.

Như được thể hiện trên Fig.8, Fig.10a và Fig.10b, thậm chí để cải thiện hơn nữa việc gắn chặt cả ống nối thứ hai 28 và cụm kết cấu hộp lọc hơi xăng 14 vào hộp chứa 10, theo một phương án, cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng 8 còn bao gồm phương tiện gắn chặt thứ nhất 38. Theo một phương án khác, cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng 8 còn bao gồm phương tiện gắn chặt thứ hai 40. Phương tiện gắn chặt thứ nhất 38 và phương tiện gắn chặt thứ hai 40 được thiết kế để gắn chặt hơn nữa ống nối thứ hai 28 vào thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10.

Phương tiện gắn chặt thứ nhất 38 được bố trí liền kề với đầu sau của hộp lọc hơi xăng 14 hoặc ngay sau phần phần cong về phía sau của ống nối thứ hai 28. Phương tiện gắn chặt thứ nhất 38 nằm tách biệt với phương tiện gắn chặt thứ hai 40 và bao gồm thành giữ 42 và vít cố định 43 cố định theo cách quay được tấm giữ 44 được thiết kế để gài vào thành giữ 42 để ngăn chặn sự di chuyển của ống nối thứ hai 28, đặc biệt là phần của ống

nổi thứ hai 28 giữa phần ở phía sau van một chiều 36 và phần cong. Theo ví dụ như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.8 đến Fig.10a, thành giữ 42 là thành giữ hai lưỡi bao gồm phần trên 41, phần giữa 45 tạo ra hai gân, và phần đáy 47 và tốt hơn là được chế tạo liền khối trên thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10 trong quá trình đúc hộp chứa 10. Phần trên 41 được tạo sẵn ren vít để cho phép gài vít cố định 43 cố định theo cách quay được tấm giữ 44 vào lỗ vít 49 của thành giữ 42. Phần giữa 45 của thành giữ 42 tách rời phần trên 41 khỏi phần đáy 47 của thành giữ 42 và được bố trí hướng vào trong về phía thành của phần lõm 22 và nhô lên một khoảng có độ rộng tương ứng với chu vi của ống nổi thứ hai 28 và có thể chứa một phần xác định của ống nổi thứ hai 28 ở bên trong. Phần đáy 47 của thành giữ 42 còn bao gồm lưỡi thứ nhất 46 và lưỡi thứ hai 48. Chiều cao A của lưỡi thứ nhất 46 lớn hơn chiều cao B của lưỡi thứ hai 48 sao cho tấm giữ xoay được 44 ở vị trí gần tỳ vào phần kéo dài của lưỡi thứ nhất bao quanh một phần xác định của ống nổi thứ hai 28 trong phạm vi khoảng trống giữa phần trên 41 và phần đáy 47 như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.10a và 10b.

Phương tiện gắn chặt thứ hai 40 được bố trí cách xa phương tiện gắn chặt thứ nhất 38 hướng xuôi về phía trước xe máy 100. Như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.7a đến Fig.10a và Fig.11a, phương tiện gắn chặt thứ hai 40 bao gồm bộ phận định vị 50 và thanh đỡ 52 hoạt động bổ sung cho nhau. Bộ phận định vị 50 nằm tách biệt với thanh đỡ 52 và được chế tạo liền khối với thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10, tốt hơn là ngay cạnh vị trí của van một chiều 36 trên ống nổi thứ hai 28. Bộ phận định vị 50 nhô ra ngoài và bao gồm phần cắt hướng vào trong 54 có kích thước tương ứng với chu vi của ống nổi thứ hai 28 sao cho một phần xác định của ống nổi thứ hai 28 có thể được lắp vừa khít ở bên trong. Do phần cắt hẹp hơn van một chiều, nên có thể ngăn không cho van một chiều và ống nổi di chuyển theo hướng cấp. Thanh đỡ 52 được bố trí cách xa bộ phận định vị 50, nhưng ở trước thành dẫn 37. Thanh đỡ 52 được chế tạo liền khối với thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10 và nhô ra ngoài sao cho có thể đỡ phần của ống nổi thứ hai 28 giữa bộ phận định vị 50 và thành dẫn 37. Do thanh đỡ có thể đỡ ống nổi thứ hai từ ở bên dưới, nên có thể ngăn ngừa sự rơi lỏng ống ngay cả sau khi cấp xuống dưới.

Toàn bộ phương tiện gắn chặt thứ nhất 38, phương tiện gắn chặt thứ hai 40 và thành dẫn 37 đều được thiết kế và định vị để hoạt động bổ sung cho nhau để giữ chặt và đỡ hộp

lộc hơi xăng 14 và ống nối thứ hai 28 khỏi vị văng về phía trước và chống lại lực trọng trường khi xe di chuyển. Tốt hơn, nếu, phương tiện gắn chặt thứ nhất 38, phương tiện gắn chặt thứ hai 40 và thành dẫn 37 được bố trí thẳng hàng với nhau và tạo ra một hàng duy nhất với hướng lên trên về phía sau của ống nối thứ hai 28 và hộp lộc hơi xăng 14.

Theo phương án như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.7a, cơ cấu lắp hộp lộc hơi xăng 8 theo sáng chế còn bao gồm phương tiện gắn chặt thứ ba 56 bao gồm hai chi tiết đàn hồi tách rời nhau 58 được gắn vào hộp lộc hơi xăng 14, và hai móc gài tương ứng tách rời nhau 60 gài vào chi tiết đàn hồi tương ứng 58 trên hộp lộc hơi xăng 14. Các chi tiết đàn hồi 58 bao quanh chu vi của hộp lộc hơi xăng 14 trong đó một chi tiết đàn hồi nằm ở vị trí bao quanh phần sau của hộp lộc hơi xăng 14 trong khi chi tiết đàn hồi khác bao quanh phần trước của hộp lộc hơi xăng 14. Đầu của mỗi chi tiết đàn hồi 58 bao gồm miệng 59 gài vào mỗi móc gài tương ứng 60 được bố trí trên thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10 như được thể hiện chi tiết trên Fig.8 và Fig.13. Móc gài 60 nhô ra ngoài và được chế tạo liền khối với thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10. Đầu của mỗi móc gài 60 được chuẩn bị với phần nhô 62a và 62b được thiết kế để gài theo hướng đối diện với miệng 59 trên đầu của chi tiết đàn hồi 58 để tránh tuột chi tiết đàn hồi 58 ra khỏi móc gài 60 khi đầu của chi tiết đàn hồi 58 được lắp qua miệng của nó để gài vào móc gài 60. Do phần nhô 62a và 62b được hướng theo nhiều hướng khác nhau, sẽ có rung động lớn hơn khi giữ hộp lộc hơi xăng. Để tối ưu hóa hộp lộc hơi xăng 14 sự phân bố trọng lượng, các móc gài được bố trí theo hướng nghiêng so với đường tâm của hộp lộc hơi xăng như được thể hiện trên Fig.7b. Bằng cách bố trí phương tiện gắn chặt thứ ba 56, tức là kết hợp chi tiết đàn hồi 58 và các móc gài 60 chéo qua đường tâm theo chiều dọc của hộp lộc hơi xăng, sẽ tạo ra kết cấu tốt hơn và chắc chắn hơn của hộp lộc hơi xăng 14 để chống lại rung động của xe máy 100.

Như được thể hiện trên Fig.12, tốt hơn là cơ cấu lắp hộp lộc hơi xăng 8 theo sáng chế được bố trí trong một cặp khung sau 68 được nối với khung thân xe 12 của xe máy 100 và kéo dài dọc theo mỗi bên của xe máy 100. Hơn nữa, hộp lộc hơi xăng 14 được lắp tới mức độ bao phủ nắp sau 175, và che mặt bên của bình xăng 16. Hộp lộc hơi xăng 14 được bố trí trong phần lõm 22 của hộp chứa 10 và trong mặt trong của khung sau 68. Khung sau 68 bảo vệ hộp lộc hơi xăng 14.

Ngoài ra, có thể tiếp cận hộp lọc hơi xăng 14 và ống chỉ bằng cách tháo nắp sau.

Theo một phương án khác, như được thể hiện trên Fig.13, một kết cấu khác của phương tiện gắn chặt dùng cho ống nối thứ hai 28, cụ thể là bao quanh phần mà nhờ đó ống nối thứ hai 28 song song với hộp lọc hơi xăng 14, với thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10. Theo phương án này, phương tiện gắn chặt được thực hiện dưới dạng các chốt dẫn 64 được bố trí có chủ đích ở nhiều vị trí khác nhau trên thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10. Mỗi chốt dẫn 64 đều nhô ra ngoài và được chế tạo liền khối với thành của phần lõm 22 của hộp chứa 10. Các chốt dẫn 64 lần lượt được bố trí thành tổ hợp gồm ba, hai và một chốt dẫn 64. Theo một ví dụ minh họa, các chốt dẫn 64 được bố trí ở nhiều vị trí khác nhau về phía trước của xe và lần lượt được bố trí thành nhóm trong cùng vị trí nhóm với thành giữ 42, bộ phận định vị 50 và thanh đỡ 52, như đã được mô tả trong các phương án trước. Cụ thể hơn, ba chốt dẫn 64 được bố trí ở ngay đầu của phần phần cong về phía sau của ống nối thứ hai 28. Trong nhóm ba chốt dẫn 64 này, hai chốt dẫn 64 tách rời nhau được bố trí ở một bên và một chốt dẫn 64 được bố trí cách xa hai chốt kia, ở phía đối diện của các ống nối thứ hai được lắp vào giữa chúng. Trong khi nhóm hai chốt dẫn 64 hoạt động tương tự với bộ phận định vị 50 được bố trí ngay sau van một chiều 36 như với bộ phận định vị 50. Trong số hai chốt dẫn 64, mỗi chốt được bố trí tách rời nhau theo hướng đối diện với nhau. Ở khoảng trống giữa chúng có ống nối thứ hai 28 được lắp ở bên trong. Một chốt dẫn 64 còn lại hoạt động giống như thanh đỡ 52 như được mô tả trong phương án trước. Tức là, chốt dẫn 64 duy nhất này được bố trí cách xa nhóm hai chốt dẫn 64, tuy nhiên ở trước thành dẫn 37. Chốt dẫn 64 duy nhất này được bố trí ngay ở bên dưới ống nối thứ hai 28 sao cho ống nối thứ hai 28 được đỡ trên đó.

Rõ ràng là từ phần mô tả trên đây, bằng cách tạo ra các cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng theo sáng chế và các phương án khác nhau của sáng chế, có thể lắp hộp lọc hơi xăng vào hộp chứa một cách hữu hiệu và có ích trong khi giữ được khoảng trống lưu trữ tối đa của hộp chứa và không làm cho hộp chứa và vỏ bọc xe mở rộng về phía hông của xe máy, như đã nêu trong phần mục đích của sáng chế được mô tả ở trên.

Mặc dù các phương án cụ thể của sáng chế đã được được bộc lộ và được mô tả cũng như được minh họa trong các hình vẽ kèm theo, các phương án này chỉ nhằm mục đích làm cho người đọc hiểu rõ hơn về sáng chế và không nhằm giới hạn phạm vi bảo hộ của

sáng chế. Việc vận dụng và tạo ra các các phương án khác nhau là hoàn toàn có thể và là điều hiển nhiên đối với người có hiểu biết trung bình về lĩnh vực kỹ thuật này mà các phương án đó không nằm ngoài phạm vi bảo hộ của sáng chế như được xác định trong các điểm yêu cầu bảo hộ.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) dùng cho xe máy (100) bao gồm:
 hộp chứa (10) được lắp ở bên dưới yên xe (9) của xe máy;
 hộp lọc hơi xăng (14) được lắp trong phần lõm (22) của hộp chứa (10) và được nối thông với bình xăng (16) và hệ thống nạp nhiên liệu (18) để thu gom hơi xăng;
 khác biệt ở chỗ:
 hộp chứa (10) chứa ắc quy (20) ở bên trong và bao gồm phần lõm (22) được tạo ra ở bên ngoài mặt bên của hộp chứa (10) và và chồng lên ắc quy (20); và trong đó hộp lọc hơi xăng (14) được lắp ở bên trong chệch về phía sau - lên trên so với phần lõm (22) của hộp chứa (10).
2. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 1, trong đó hộp lọc hơi xăng (14) được nối với van một chiều (36) mà được lắp trong phần lõm (22) và được bố trí song song và gần với hộp lọc hơi xăng (14).
3. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 2, trong đó van một chiều (36) được bố trí ở phía trên hộp lọc hơi xăng (14).
4. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 1, trong đó hộp lọc hơi xăng (14) được nối với bình xăng (16) và hệ thống nạp nhiên liệu (18) lần lượt bằng ống nối thứ nhất (24) và ống nối thứ hai (28); và bình xăng được lắp ở bên dưới yên xe (9) và ở phía sau hộp chứa (10) và ống nối thứ nhất (24) và ống nối thứ hai (28) được nối với hộp lọc hơi xăng (14) ở đầu sau phía trên của nó.
5. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 4, trong đó ống nối thứ nhất (24) được nối với hộp lọc hơi xăng (14) và bình xăng (16) bằng phương tiện dẫn hướng (30) được tạo ra ở phía sau hộp chứa (10).
6. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 5, trong đó phương tiện dẫn hướng (30) bao gồm lỗ dẫn hướng (32) và rãnh dẫn hướng (34) được tạo ra ở phía bên của phần sau của hộp chứa (10); trong đó lỗ dẫn hướng (32) được mở ở mặt trên của hộp chứa (10) và rãnh

dẫn hướng được mở ở mặt sau của hộp chứa(10), để tiếp nhận ống nối thứ nhất(24) được lắp qua đó.

7. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 4, trong đó ống nối thứ hai (28) được gắn chặt vào phần lõm (22) của hộp chứa (10) bằng thành dẫn (39); thành dẫn (37) nhô xuống dưới ngăn không cho ống nối thứ hai (28) nhô ra khỏi phần lõm (22).

8. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 4, trong đó cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng còn bao gồm;

ống nối thứ hai (28) được nối với van một chiều (36) qua phần cong cong từ đầu sau phía trên của hộp lọc hơi xăng (14) về phía trước của xe máy và,

phương tiện gắn chặt thứ nhất (38) được tạo ra trong phần lõm (22) của hộp chứa (10), và có kết cấu để gắn chặt ống nối thứ hai (28) ở phần cong vào phần lõm (22) của hộp chứa (10).

9. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 8, trong đó phương tiện gắn chặt thứ nhất (38) bao gồm thành giữ (42) và vít cố định (43) cố định theo cách quay được tấm giữ (44), tấm giữ (44) được cố định vào thành giữ (42) và giữ phần của ống nối thứ hai (28) được lắp trong phần giữa (45) của thành giữ (42).

10. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 4, trong đó cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng còn bao gồm phương tiện gắn chặt thứ hai (40) được tạo ra giữa van một chiều (36) và hệ thống nạp nhiên liệu (18) trong phần lõm (22) của hộp chứa (10) và có kết cấu để hạn chế sự di chuyển của hướng nối dây của ống nối thứ hai (28) trong phần lõm (22) của hộp chứa (10).

11. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 10, trong đó phương tiện gắn chặt thứ hai (40) bao gồm bộ phận định vị (50) và thanh đỡ (52); bộ phận định vị (50) nằm tách biệt với thanh đỡ (52) và gần với van một chiều (36), và bao gồm phần cắt (54) có kích thước tương ứng với chu vi của ống nối thứ hai (28) sao cho nó cho phép một phần xác định của ống nối thứ hai (28) được lắp vừa khít ở bên trong; thanh đỡ (52) đỡ phần đầu ra của ống nối thứ hai (28) ở phía trước thành dẫn (37).

12. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 1, trong đó cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng bao gồm phương tiện gắn chặt thứ ba (56) bao gồm một cặp chi tiết đàn hồi nằm tách biệt (58) và một cặp móc gài nằm tách biệt (60); cặp chi tiết đàn hồi (58) bao quanh hộp lọc hơi xăng (14) bao quanh phần trước và phần sau của hộp lọc hơi xăng (14); mỗi chi tiết đàn hồi (58) đều bao gồm miệng (59) được móc vào phần nhô (62) được tạo ra trên mỗi móc gài (58) được tạo ra trên thành của phần lõm (22) của hộp chứa (10).

13. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm 12, trong đó cặp của các móc gài (60) được bố trí theo hướng nghiêng so với đường tâm (15) của hộp lọc hơi xăng (14) khi nhìn từ phía bên.

14. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, trong đó ống nổi thứ hai (28) được gắn chặt vào thành của phần lõm (22) của hộp chứa (10) bằng các chốt dẫn (64) được tạo ra trong phần lõm (22) của hộp chứa (10).

15. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó hộp lọc hơi xăng (14) được bố trí trong phần lõm (22) của hộp chứa (10) và ở mặt trong của một cặp khung sau (68) nằm dọc theo mặt bên của xe máy và kéo dài lên trên từ phần dưới của hộp chứa (10) về phía sau của hộp chứa (10).

16. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó đường tâm (15) của hộp lọc hơi xăng (14) được hướng gần với tâm của trục khuỷu (67).

17. Cơ cấu lắp hộp lọc hơi xăng (8) theo điểm bất kỳ trong số các điểm nêu trên, trong đó ắc quy (20) được bố trí theo chiều dài trong hộp chứa (10) theo cách sao cho mỗi điện cực (21a, 21b) của ắc quy được bố trí theo hướng trước-sau; và trong đó các điện cực (21) của ắc quy (20) được bố trí trên phía đối diện của hộp lọc hơi xăng (14).

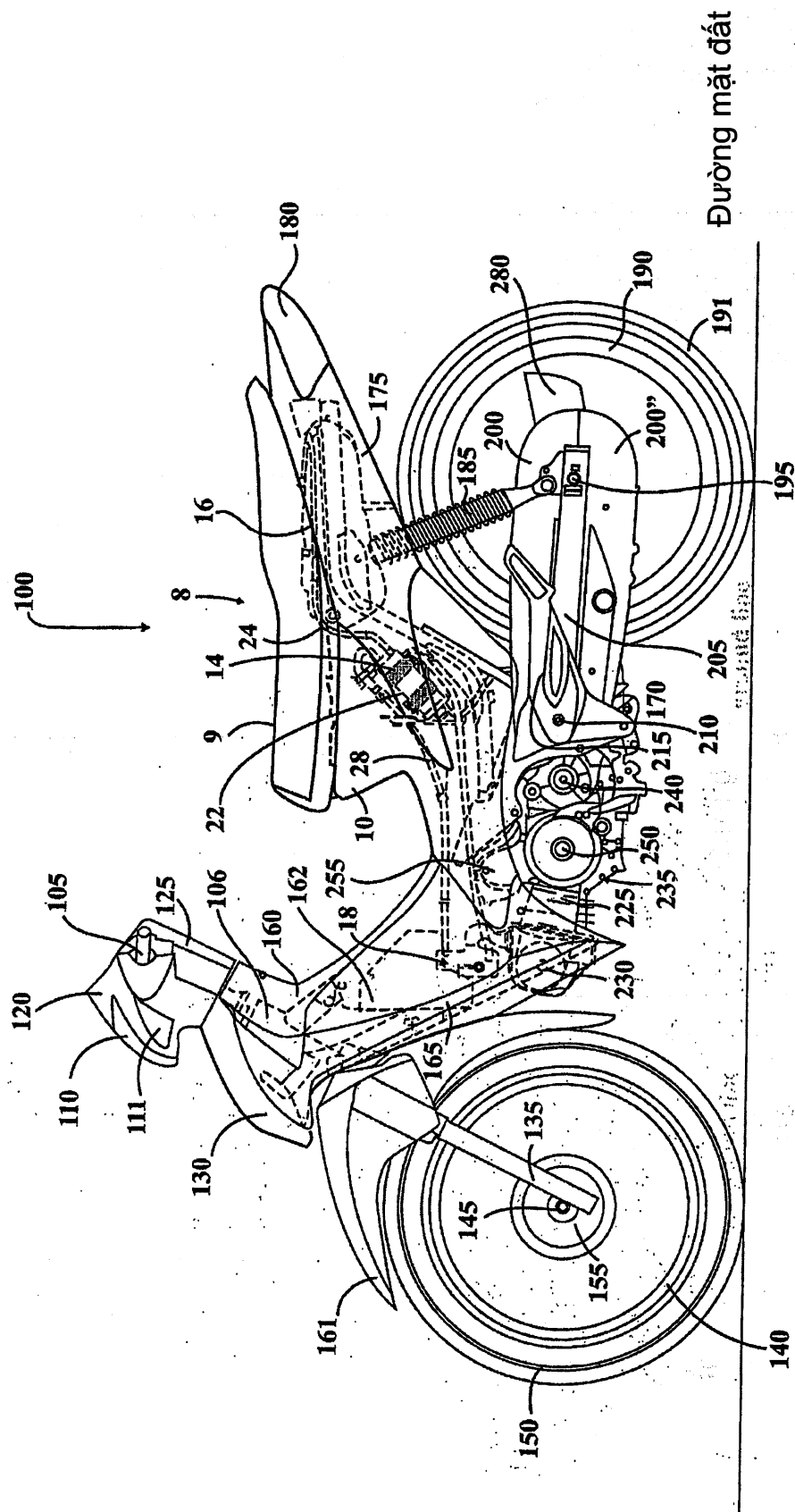


FIG. 1

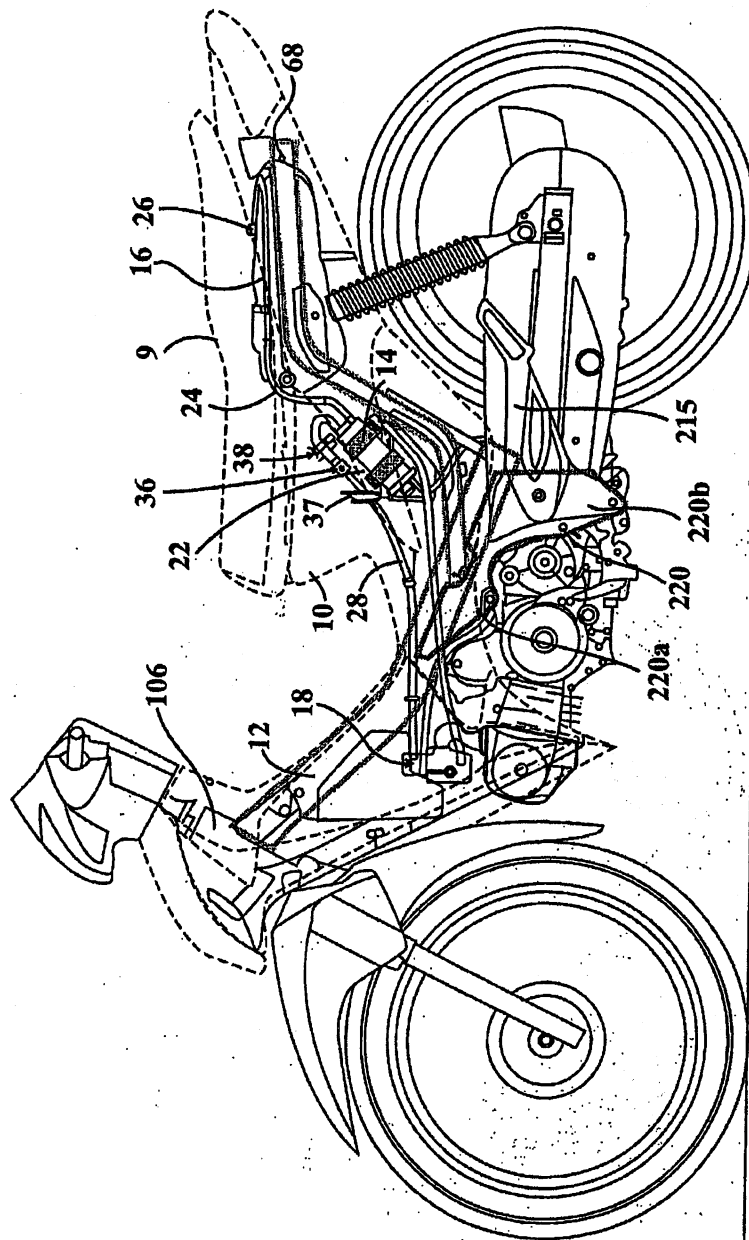
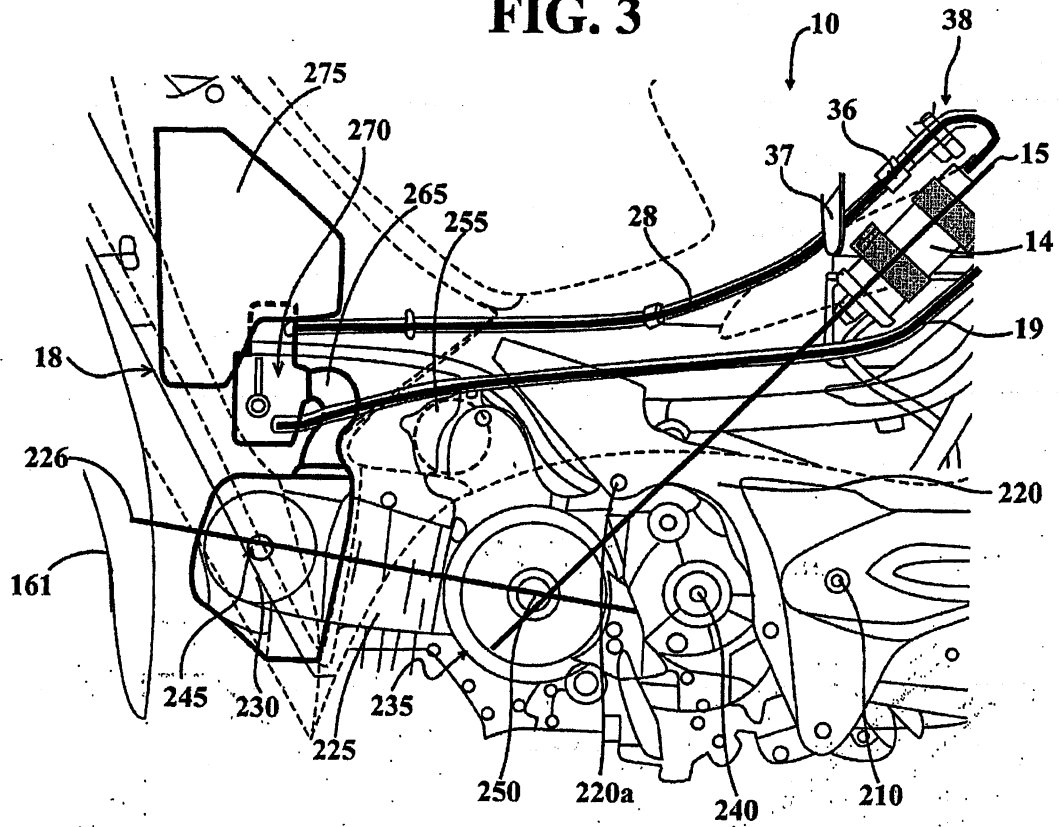
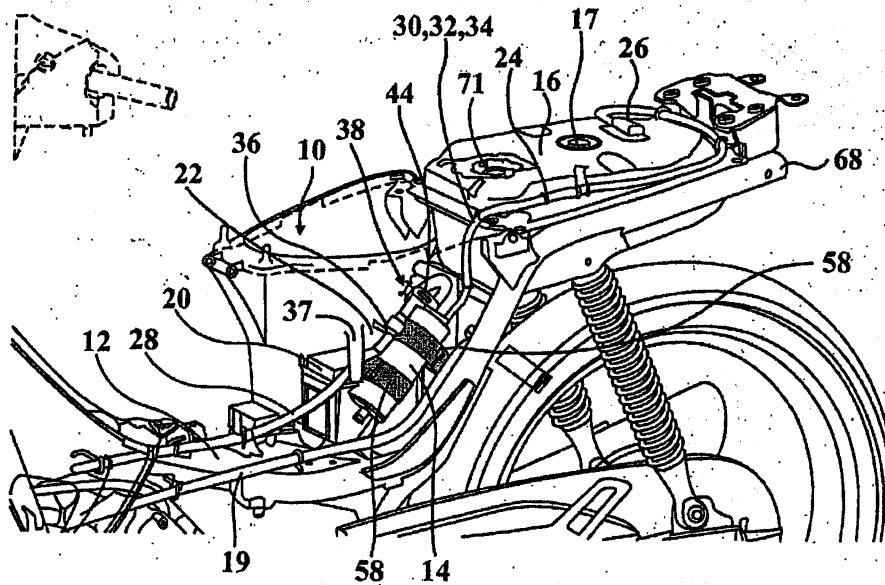
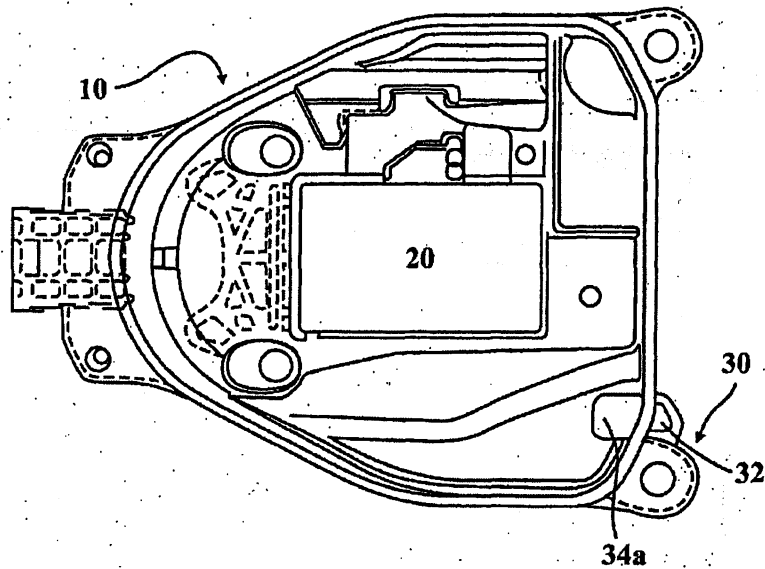
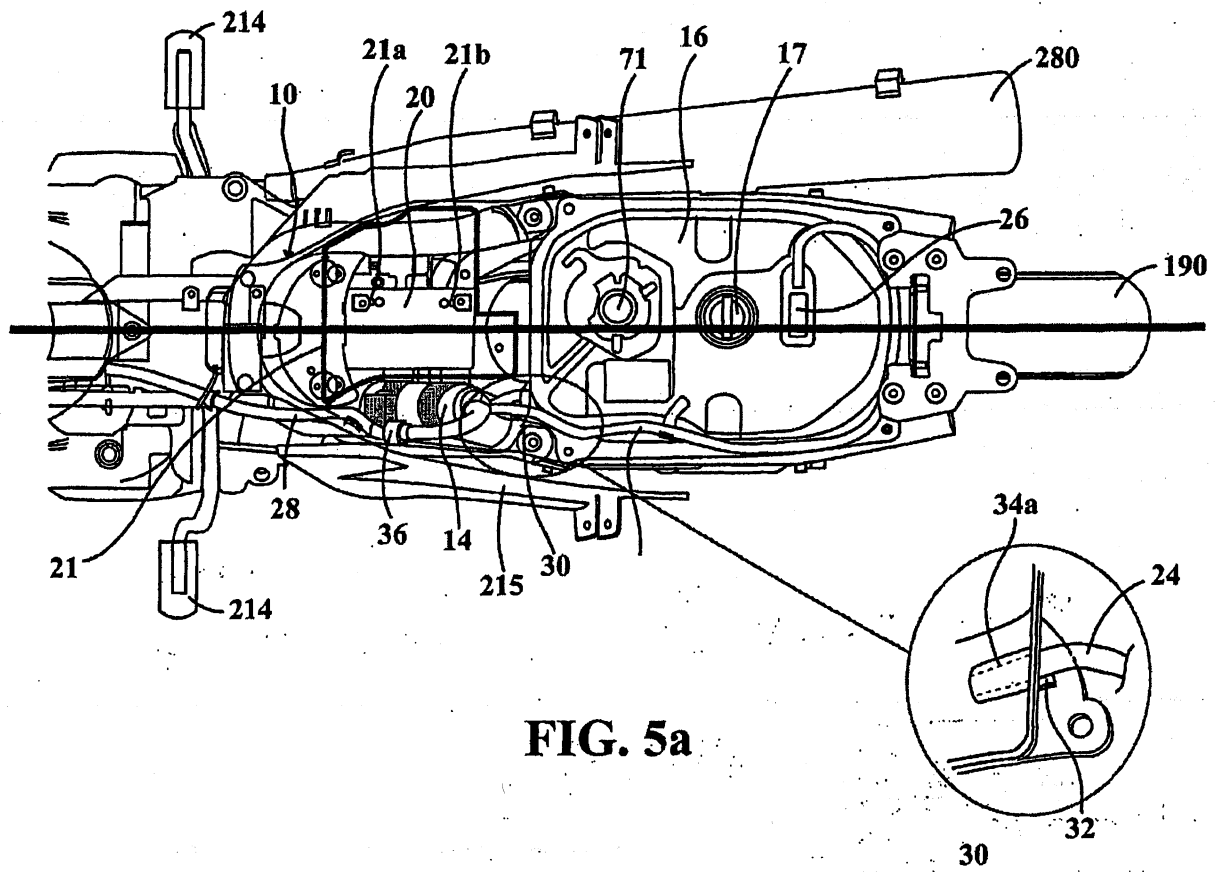


FIG. 2

FIG. 3**FIG. 4**



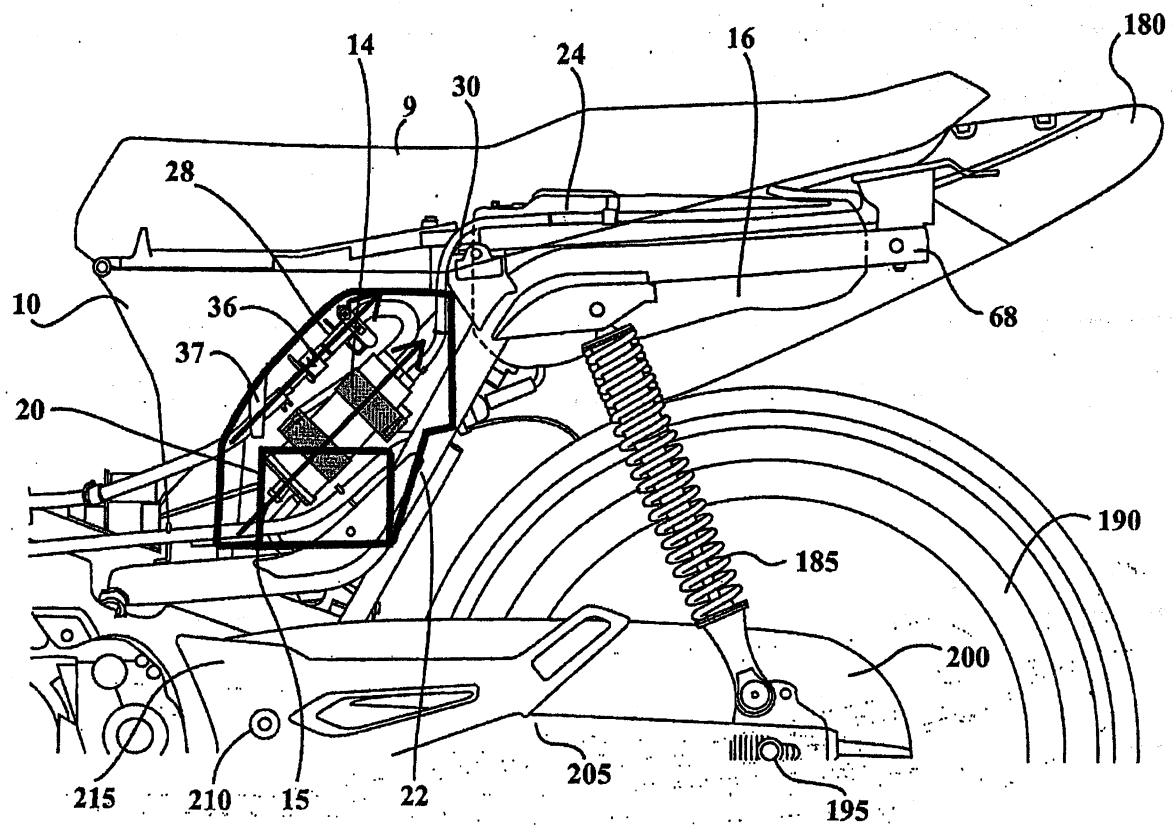


FIG. 6

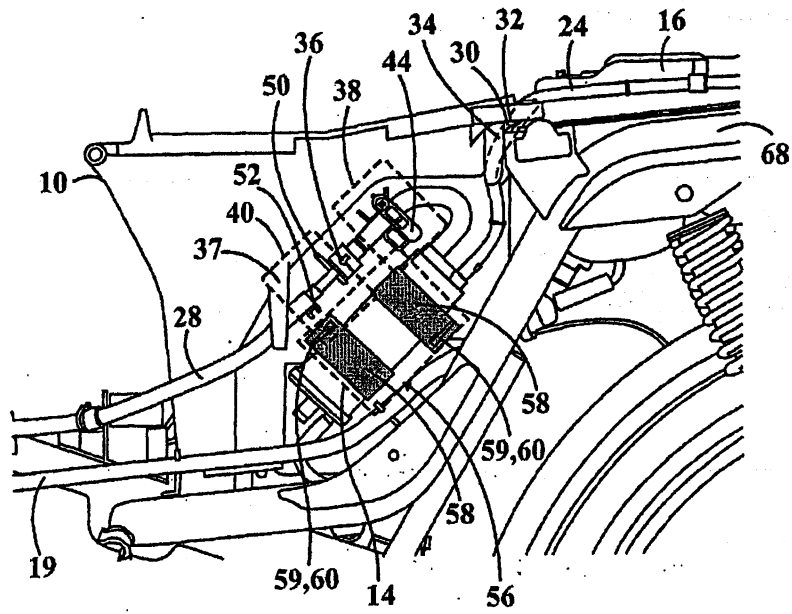


FIG. 7a

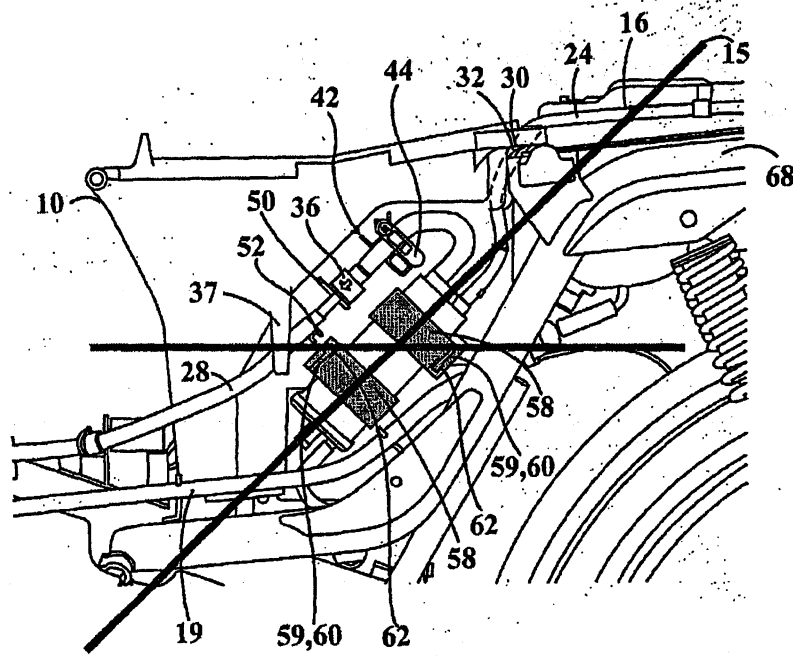


FIG. 7b

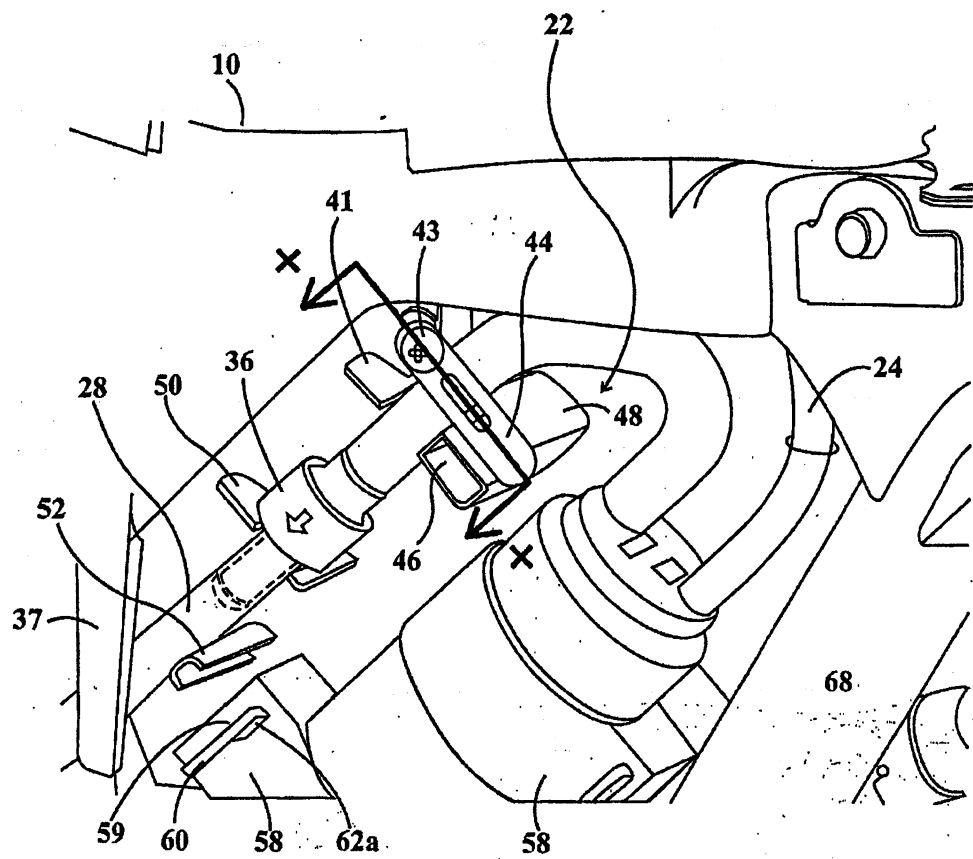


FIG. 8

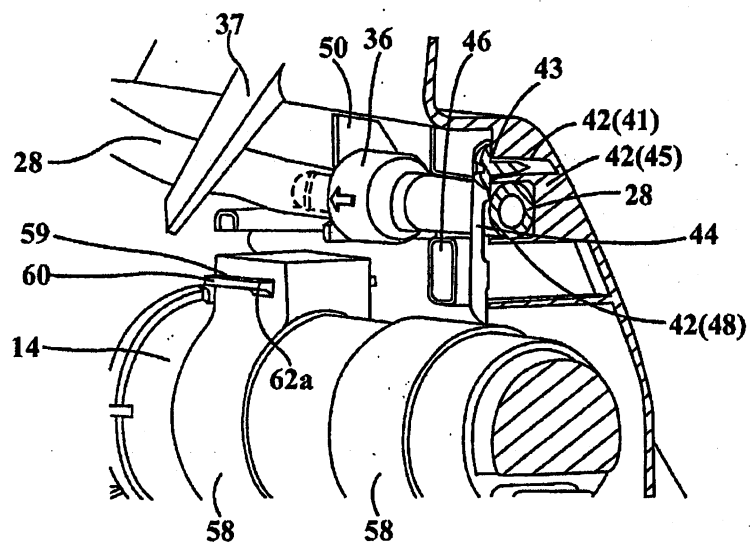


FIG. 9a

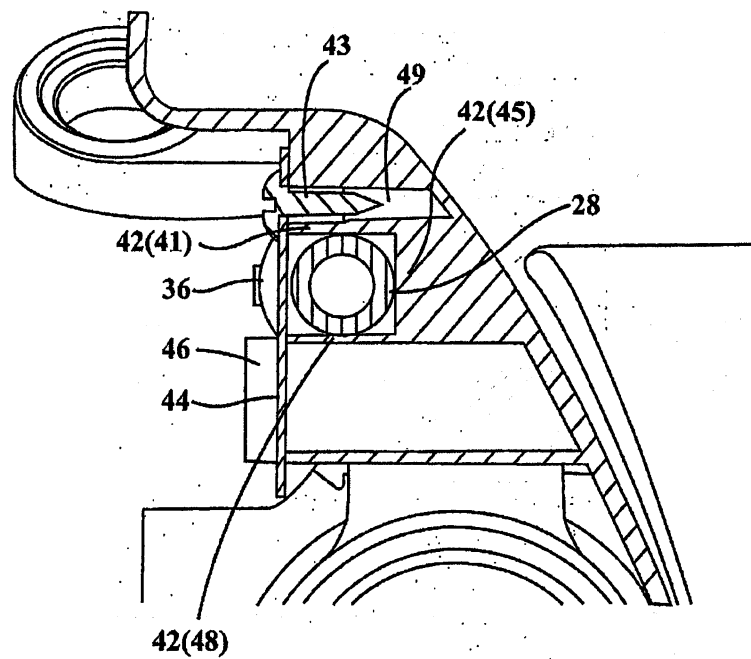
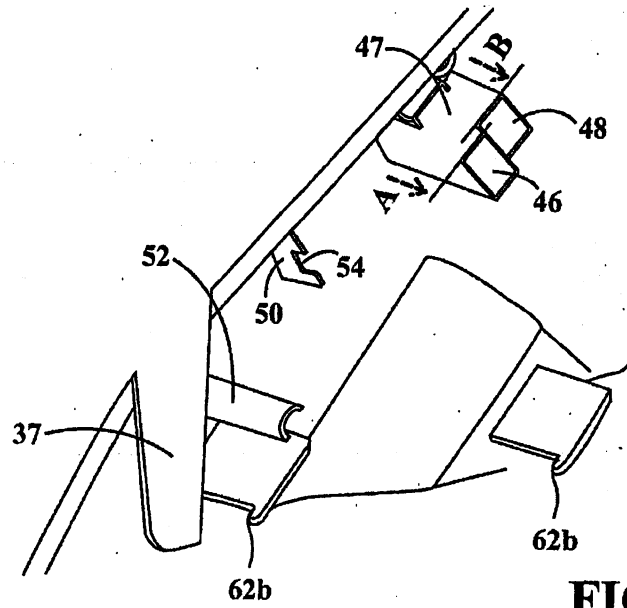
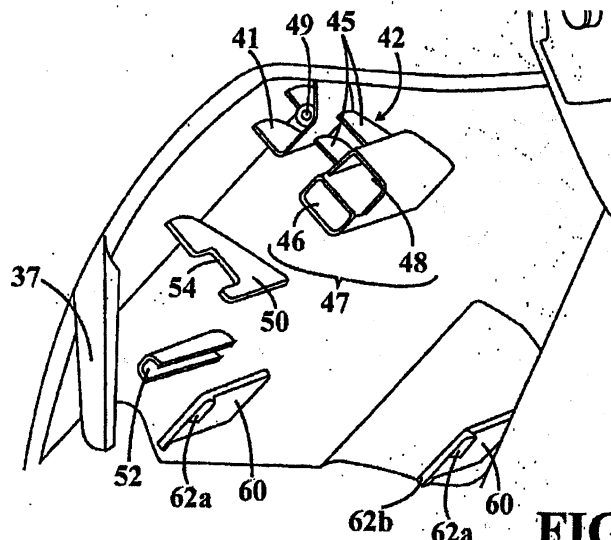
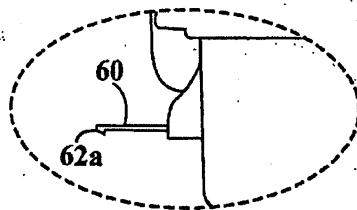


FIG. 9b

**FIG. 10b****FIG. 10a****FIG. 10c**

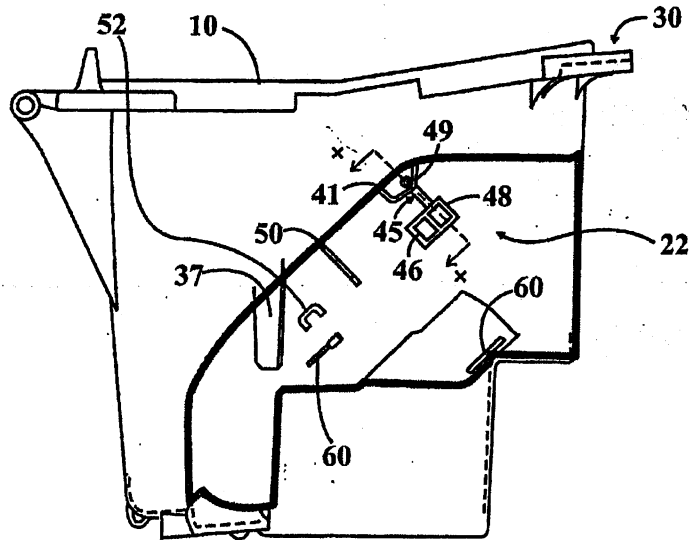


FIG. 11a

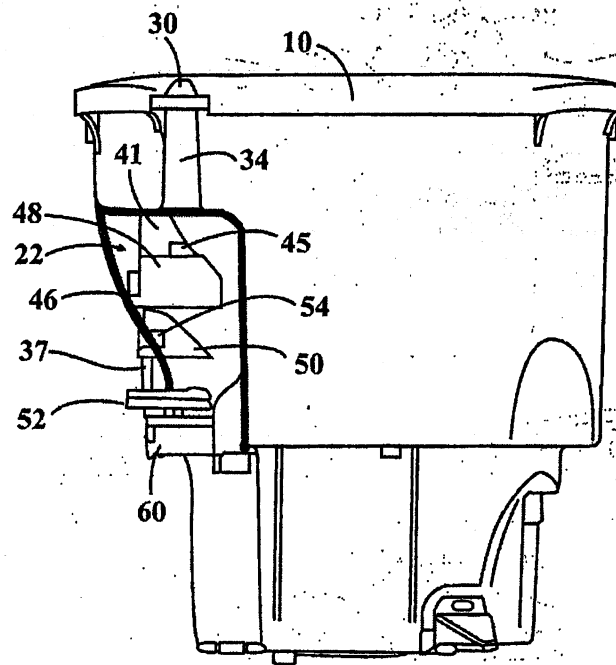


FIG. 11b

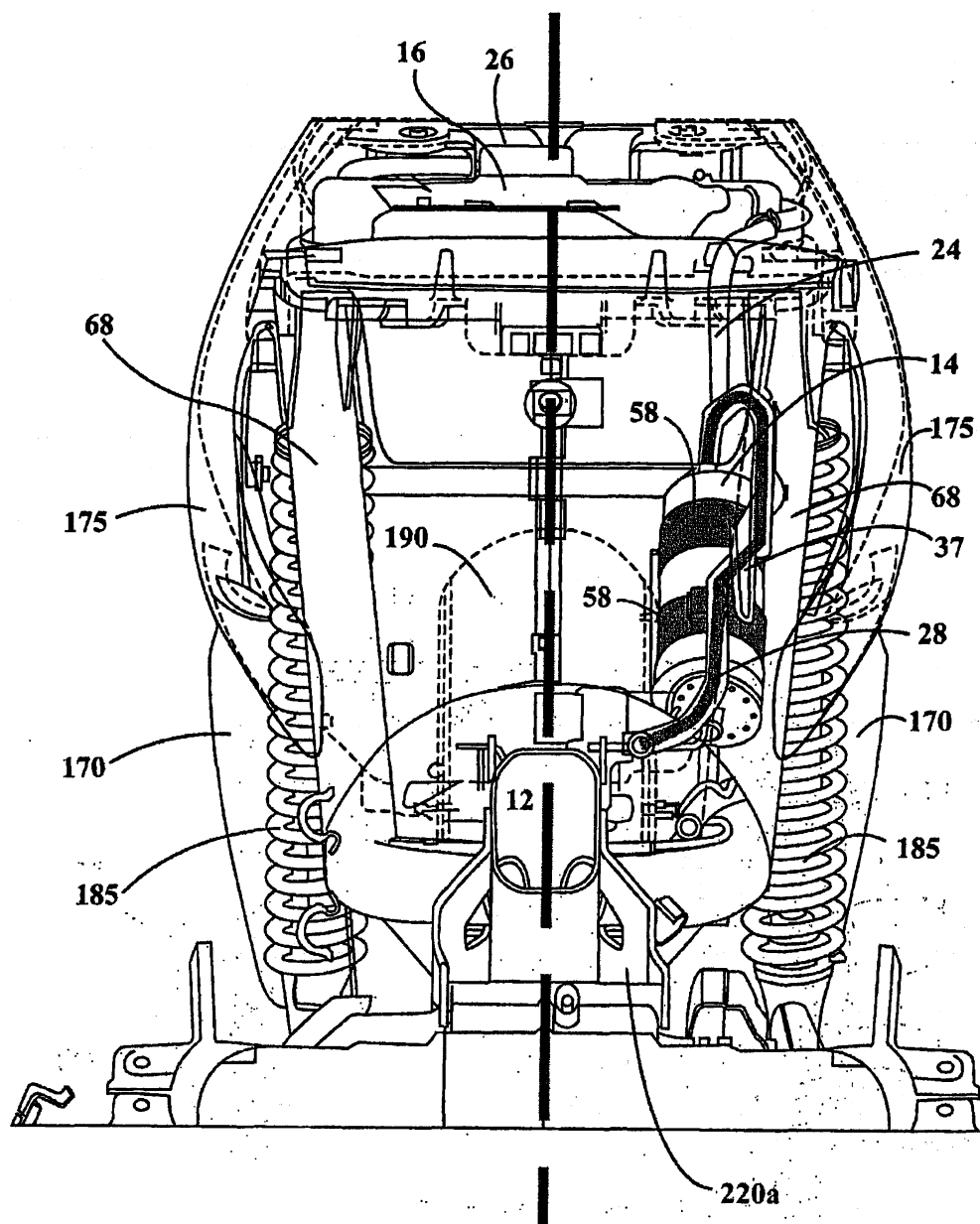
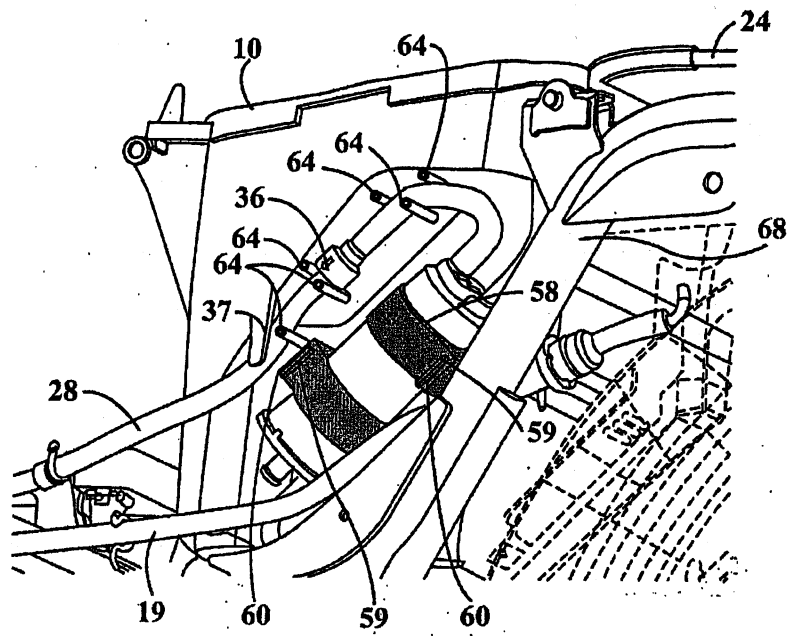


FIG. 12

**FIG. 13**