



(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) 
1-0020728

(51)⁷ F02M 35/16, 35/024, F02D 35/00, B62J
99/00, B62K 11/00

(13) B

(21) 1-2014-02796

(22) 20.08.2014

(30) 2013-175919 27.08.2013 JP

(45) 25.04.2019 373

(43) 25.03.2015 324

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

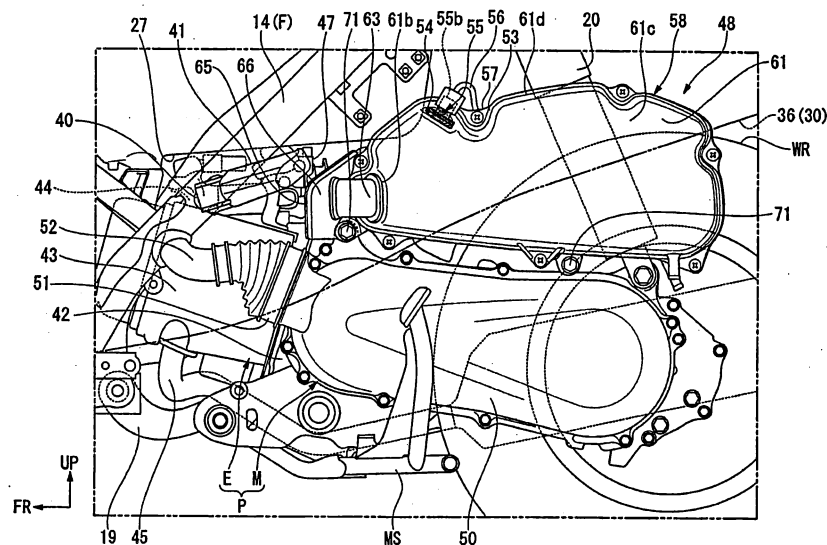
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, Japan

(72) Suguru KANDA (JP)

(74) Công ty TNHH Tâm nhìn và Liên danh (VISION & ASSOCIATES CO.LTD.)

(54) XE SCUTƠ

(57) Sáng chế đề xuất xe scutơ trong đó có thể đơn giản hóa kết cấu bịt kín và kết cấu lắp cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp và ngăn ngừa hình thức bên ngoài xấu đi, ngay cả trong trường hợp mà khoang chứa không khí chưa được làm sạch của bộ lọc không khí được bố trí ở phía ngoài xe hơn so với khoang chứa không khí được làm sạch của bộ lọc không khí. Vỏ bộ lọc (58) của bộ lọc không khí (48) bao gồm thân vỏ và nắp che vỏ (61) được lắp vào phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của thân vỏ. Lõi bộ lọc được bố trí bên trong vỏ bộ lọc (58) theo cách sao cho để ngăn phần bên trong vỏ bộ lọc (58) thành khoang chứa không khí được làm sạch ở phía trong theo hướng chiều rộng xe và khoang chứa không khí chưa được làm sạch ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào phần trên của nắp che vỏ (61) từ phía ngoài nắp che vỏ (61) theo đó đoạn dò của nó đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch. Phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của một phần của bộ cảm biến nhiệt độ không khí bên ngoài (55) mà bị hở ra phía ngoài nắp che vỏ (61) được che bằng nắp che bên phía sau (36).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe scutor trong đó cụm động lực bao gồm động cơ và bộ truyền động lực được đỡ theo kiểu lắc lư trên khung thân.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Trong các xe kiểu ngồi để chân hai bên như xe máy và xe scutor, bộ lọc không khí dùng để lọc không khí nạp được nối với phía đầu trước của phần nạp của động cơ. Bộ lọc không khí này thường có vỏ bộ lọc có kết cấu hai phần gồm thân vỏ và nắp che vỏ. Trong kết cấu này, tấm giữ lõi giữ lõi bộ lọc được lắp ở trạng thái kẹp giữa thân vỏ và nắp che vỏ. Phần bên trong của vỏ bộ lọc này được ngăn bởi lõi bộ lọc thành khoang chứa không khí chưa được làm sạch nối thông với không khí bên ngoài (khí quyển) và khoang chứa không khí được làm sạch nối thông với phần nạp của động cơ.

Trong những năm gần đây, xe kiểu ngồi để chân hai bên như được mô tả ở trên đã được biết đến rộng rãi, trong đó bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp vào bộ lọc không khí, và thông tin về nhiệt độ không khí nạp được dò bởi bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được sử dụng trong bộ phận điều khiển động cơ (xem, ví dụ, tài liệu sáng chế 1).

Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên được mô tả trong tài liệu sáng chế 1, có bộ lọc không khí, khoang chứa không khí chưa được làm sạch nối thông với không khí bên ngoài được bố trí ở phía trong theo hướng chiều rộng xe, và khoang chứa không khí được làm sạch nối thông với phần nạp của động cơ được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Trong kết cấu này, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp vào thành của một phần của vỏ bộ lọc mà đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch ở phía trong theo hướng chiều rộng xe. Trong xe kiểu ngồi để chân hai bên này, do bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp vào thành của một phần vỏ bộ lọc mà đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch ở phía trong theo hướng chiều rộng xe, nên

bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp có thể khó quan sát được từ bên ngoài xe, do đó giữ được hình thức bên ngoài gọn gàng. Ngoài ra, trong xe kiểu ngồi để chân hai bên, do bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp ở phía đằng trước lối bộ lọc (trên thành của phần đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch), nên không cần độ chính xác lắp cao và kết cấu kín khí nghiêm ngặt, khi so sánh với trường hợp trong đó bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp ở phía đằng sau lối bộ lọc (trên thành của phần đối diện với khoang chứa không khí được làm sạch). Do đó, phần lắp có thể được đơn giản hoá trong kết cấu này.

Đồng thời, trong nhiều xe scutơ, bộ lọc không khí được lắp vào phần trên của cụm động lực kiểu lắp bộ phận có chức năng như một đòn lắc, với khoang chứa không khí được làm sạch của vỏ bộ lọc được bố trí ở phía trong theo hướng chiều rộng xe. Đặc biệt, vỏ bộ lọc bao gồm thân vỏ ở phía trong theo hướng chiều rộng xe và nắp che vỏ được lắp lên phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của thân vỏ. Phần bên trong vỏ bộ lọc được ngăn bởi lối bộ lọc thành khoang chứa không khí chưa được làm sạch ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và khoang chứa không khí được làm sạch ở phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Trong xe scutơ này, nếu bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp vào thành của một phần của vỏ bộ lọc mà đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch, giống xe kiểu ngồi để chân hai bên nêu trên theo tình trạng kỹ thuật, thì bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp như vậy có thể bị hở ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của xe, dẫn tới hình thức bên ngoài xấu đi. Trái lại, việc cố gắng lắp bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp vào thành của một phần vỏ bộ lọc mà đối diện với khoang chứa không khí được làm sạch, để tránh làm hình thức bên ngoài xấu đi, sẽ làm phức tạp hóa kết cấu của phần lắp bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp, dẫn tới việc tăng chi phí sản xuất.

Tài liệu sáng chế

Tài liệu sáng chế 1: patent Nhật Bản số 4316331

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Khi xem xét vấn đề nêu trên, mục đích của sáng chế là đề xuất xe scutor cho phép đơn giản hóa kết cấu bộ phận lắp cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp và ngăn ngừa việc giảm chất lượng hình thức bên ngoài, thậm chí trong trường hợp trong đó khoang chứa không khí chưa được làm sạch của bộ lọc không khí được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của khoang chứa không khí được làm sạch của bộ lọc không khí.

Trong xe scutor này, sáng chế đề xuất sử dụng các kết cấu dưới đây để giải quyết vấn đề nêu trên.

Theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor có kết cấu trong đó phần trước của cụm động lực (P) bao gồm động cơ (E) và bộ truyền động lực (M) được đỡ theo kiểu lắc lư trên khung thân (F). Bánh sau (WR) được đỡ trên phần sau của cụm động lực (P), và bộ lọc không khí (48) để lọc không khí bên ngoài để được hút vào trong động cơ (E) được lắp vào phần trên của cụm động lực (P). Trong xe scutor này, ngoài ra, nắp che bên thân (36) che các phía bên của thân xe giữa cụm động lực (P) và yên người lái (28) được bố trí trên cụm động lực (P) được đỡ trên khung thân (F). Ngoài ra, trong xe scutor này, vỏ bộ lọc (58) của bộ lọc không khí (48) bao gồm thân vỏ (60) và nắp che vỏ (61) được lắp vào phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của thân vỏ (60), và phần bên trong vỏ bộ lọc (58) được ngăn bởi lõi bộ lọc (59) thành khoang chứa không khí chưa được làm sạch (75) ở phía nắp che vỏ (61) và khoang chứa không khí được làm sạch (76) ở phía thân vỏ (61). Ngoài ra, trong xe scutor này, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) dùng để dò nhiệt độ không khí nạp được lắp vào vỏ bộ lọc (58). Cụ thể, theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor nêu trên khác biệt ở chỗ, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào phần trên của nắp che vỏ (61) từ phía bên ngoài của nắp che vỏ (61) theo đó đoạn dò (55a) đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch (75), và phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của một phần của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) mà nó hở ra phía ngoài của nắp che vỏ (61) được che bằng nắp che bên thân (36).

Điều này đảm bảo rằng phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của bộ cảm biến nhiệt

độ không khí nạp (55) được lắp vào phần trên của nắp che vỏ (61) được che bằng nắp che bên thân (36), theo đó bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) có thể khó nhìn thấy từ bên ngoài xe. Cụ thể, trong xe scutơ này, kết cấu trong đó bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào phần trên của nắp che vỏ (61) đảm bảo rằng thậm chí khi bộ lọc không khí (48) lắp cùng với cụm động lực (P), thì bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) sẽ khó bị hở ra, do nó được che bằng nắp che bên thân (36). Do đó, có thể giữ được hình thức bên ngoài gọn gàng, và có thể bảo vệ bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) trước các yếu tố bên ngoài như đá bay và nước mưa. Ngoài ra, do bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp lên một phần của nắp che vỏ (61) đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch (75), nên có thể đơn giản hóa kết cấu lắp và kết cấu kín khí.

Theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutơ theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, nắp che vỏ (61) bao gồm thành bên (61c) nằm ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và thành trên (61d) kéo dài từ phần trên của thành bên (61c) về phía thân vỏ (60), và thành trên (61d) được tạo thành cùng với mặt tỳ lắp (54) cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55).

Trong trường hợp này, do bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào mặt tỳ lắp (54) được bố trí ở thành trên (61d) của nắp che vỏ (61), mức nhô của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) về phía ngoài theo hướng chiều rộng xe có thể được giảm bớt, khi so sánh với trường hợp trong đó thành bên (61c) của nắp che vỏ (61) được tạo thành cùng với mặt tỳ lắp cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55). Do đó, không cần tạo ra nắp che bên thân (36) phòng ngừa về phía ngoài theo hướng chiều rộng xe để tránh vướng vào bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55). Điều này đảm bảo rằng hình dạng và kích thước của nắp che bên thân (36) sẽ không bị hạn chế nghiêm trọng bởi bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55). Do đó, giúp tăng cường mức độ tự do đối với thiết kế nắp che bên thân (36).

Theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutơ theo điểm 2, khác biệt ở chỗ, mặt tỳ lắp (54) cũng được tạo nghiêng sao cho hạ thấp hơn ở phía ngoài theo hướng

chiều rộng xe so với ở phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Điều này đảm bảo rằng thậm chí khi có nước mưa, nước bắn hoặc dạng tương tự đọng lên phần xung quanh của mặt tỳ lắp (54) của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55), thì các chất lỏng đọng sẽ dễ dàng bị trôi ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe theo độ nghiêng của mặt tỳ lắp (54), mà không đọng lại lên mặt tỳ lắp (54).

Theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor theo điểm 2 hoặc điểm 3, khác biệt ở chỗ, mặt tỳ lắp (54) được tạo nghiêng theo hướng chiều dọc xe.

Điều này đảm bảo rằng bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào nắp che vỏ (61) bị nghiêng về phía trước hoặc phía sau của xe, sao cho mức nhô của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) về phía mặt trên của xe được giảm bớt. Do đó, thậm chí khi bộ lọc không khí (48) lắc lư lên và xuống cùng với cụm động lực (P) trong quá trình di chuyển của xe, thì bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được ngăn ngừa để không vướng vào các bộ phận thành phần của thân xe ở mặt trên của bộ lọc không khí (48). Kết quả là, có thể đảm bảo được hành trình lắc lư đủ của cụm động lực (P) đồng thời giữ cho yên người lái (28) thấp.

Theo điểm 5 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor theo điểm 4, khác biệt ở chỗ, khung thân (F) bao gồm phần khung sau (14) được tạo nghiêng về phía sau lên phía trên ở mặt trên của bộ lọc không khí (48), và mặt tỳ lắp (54) được tạo nghiêng về phía sau xuống phía dưới theo hướng chiều dọc xe.

Điều này đảm bảo rằng bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) nhô nghiêng về phía sau ở trên từ mặt tỳ lắp (54) được tạo nghiêng về phía sau xuống phía dưới theo hướng chiều dọc xe, và kéo dài gần như dọc theo hướng kéo dài của các phần khung sau (14). Do đó, khi bộ lọc không khí (48) lắc lư lên và xuống cùng với cụm động lực (P) trong quá trình xe di chuyển, thì bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) sẽ không vướng vào các phần khung sau (14).

Theo điểm 6 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 5, khác biệt ở chỗ, thành trên (61d) của nắp che vỏ (61) có bố trí phần

lỗm (53) tạo thành phần dưới rỗng, và mặt tỳ lắp (54) được bố trí bên trong phần lỗm (53).

Điều này đảm bảo rằng mức nhô của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) về phía mặt trên của xe được hạn chế, sao cho có thể ngăn một cách hiệu quả không cho các bộ phận thân xe có ở mặt trên của nó tham gia vào hoạt động lắc của cụm động lực (P) vướng vào bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55). Do đó, hành trình lắc lớn hơn của cụm động lực (P) có thể được đảm bảo đồng thời giữ cho yên người lái (28) thấp.

Theo điểm 7 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor theo điểm 6, khác biệt ở chỗ: thân vỏ (60) và nắp che vỏ (61) được lắp vào nhau, với các gờ hướng ra ngoài (60a, 61a) của các phần mép ngoài theo chu vi của nó tỳ vào nhau; và các gờ hướng ra ngoài (60a, 61a) của thân vỏ (60) và nắp che vỏ (61) có bố trí rãnh dẫn hướng (57) tạo thành phần rỗng hướng xuống dưới ở vị trí tương ứng với phần lỗm (53) của thành trên (61d), và cụm dây (56) được nối với bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được đặt để kéo dài qua rãnh dẫn hướng (57) hướng về phía trong theo hướng chiều rộng xe.

Điều này đảm bảo rằng cụm dây (56) được dẫn ra từ bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) bên trong phần lỗm (53) của nắp che vỏ (61) được đặt kéo dài qua rãnh dẫn hướng (57) của các gờ hướng ra ngoài (60a, 61 a) về phía trong theo hướng chiều rộng xe. Do đó, cụm dây (56) được ngăn ngừa để không nhô quá nhiều vào mặt trên của vỏ bộ lọc (58).

Theo điểm 8 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7, khác biệt ở chỗ, mép dưới của nắp che bên thân (36) được tạo thành để kéo dài về phía sau lên phía trên, và bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp trong vùng phía trước của nắp che vỏ (61).

Trong trường hợp này bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được bố trí ở vùng phía trước của nắp che vỏ mà nó được bố trí biên di chuyển ít ở thời điểm lắc của cụm động lực (P). Do đó, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) có thể được che bằng nắp che bên thân (36) một cách dễ dàng hơn.

Theo điểm 9 yêu cầu bảo hộ, sáng chế đề xuất xe scutor theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào nắp che vỏ (61) theo đó ít nhất một phần của đoạn dò (55a) của nó chồng lên lõi bộ lọc (59) ở bên trong vỏ bộ lọc (58), trên hình chiếu cạnh.

Điều này đảm bảo rằng đoạn dò (55a) của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) nằm ở phần đối diện với lõi bộ lọc nơi ứ đọng không khí là nhỏ. Điều này cho phép dò nhiệt độ thực tế của không khí nạp chính xác hơn.

Theo sáng chế, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp được lắp vào phần trên của nắp che vỏ từ bên ngoài của nắp che vỏ theo đó đoạn dò của nó đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch, và phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của phần của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp mà bị hở ra bên ngoài của nắp che vỏ được che bằng nắp che bên thân. Tuy nhiên, điều này đảm bảo rằng việc sử dụng kết cấu trong đó khoang chứa không khí chưa được làm sạch của bộ lọc không khí được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của khoang chứa không khí được làm sạch của bộ lọc không khí, có thể ngăn ngừa việc giảm chất lượng hình thức bên ngoài do khả năng nhìn thấy được bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp từ bên ngoài. Do đó, theo sáng chế, có thể đơn giản hóa kết cấu lắp cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp và ngăn ngừa để không giảm chất lượng hình thức bên ngoài.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig. 1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên trái của xe scutor theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh phóng to của phần bên trái sau khi tháo bỏ nắp che bên thân của xe scutor theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.3 là hình chiếu bằng của xe scutor theo một phương án thực hiện theo sáng chế, sau khi tháo bỏ một vài bộ phận thành phần ở phần sau của xe.

Fig.4 là hình chiếu cạnh của bộ lọc không khí theo một phương án thực hiện của

sáng chế.

Fig.5 là hình phối cảnh của bộ lọc không khí theo một phương án thực hiện của sáng chế, sau khi tháo bỏ một vài bộ phận thành phần của xe.

Fig.6 là hình vẽ mặt cắt tương ứng theo đường VI-VI trên Fig.4, của bộ lọc không khí theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt tương ứng theo đường VII-VII trên Fig.4, của bộ lọc không khí theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.8 là hình vẽ mặt cắt tương ứng theo đường VIII-VIII trên Fig.4, của bộ lọc không khí theo một phương án thực hiện theo sáng chế.

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt tương ứng theo đường IX-IX trên Fig.4, của bộ lọc không khí theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Fig.10 là hình vẽ mặt cắt tương ứng theo đường X-X trên Fig.4, của bộ lọc không khí theo một phương án thực hiện của sáng chế.

Mô tả chi tiết sáng chế

Dưới đây, một phương án thực hiện theo sáng chế sẽ được mô tả dưới đây, có dựa vào các hình vẽ. Trong phần mô tả dưới đây, các hướng (các phía) gồm phía trước (trước), phía sau (sau), phía bên trái (tay trái), phía bên phải (tay phải) và dạng tương tự là giống như việc tham chiếu tới xe khi xem xét, nếu không được chỉ dẫn khác. Trong các hình vẽ này, mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, LH biểu thị phía bên trái của xe, và UP biểu thị phía trên của xe.

Fig. 1 là hình chiếu cạnh của xe scuter 1. Khung thân F của xe scuter 1 này bao gồm: ống khung chính 12 với ống đầu 11 được nối với đầu trước của nó; ống ngang 13 được nối vuông góc với đầu sau của ống khung chính 12; và hai ống khung sau bên trái và bên phải 14 (phần khung sau) các đầu trước của nó được nối một cách tương ứng vào các phần đầu bên trái và bên phải của ống ngang 13. Mỗi trong số các ống khung sau 14 kéo dài nghiêng về phía sau lên phía trên từ phần được nối với ống ngang 13 ở phía đầu

trước của nó.

Ống khung chính 12 có phần khung dưới 12a được tạo nghiêng về phía sau xuống phía dưới đồng thời kéo dài từ ống đầu 11, và phần khung dưới 12b kéo dài về phía sau gần như nằm ngang từ đầu sau của phần khung dưới 12a.

Chạc trước 17 được đỡ trên ống đầu 11 sao cho nó có thể được hoạt động để quay bao gồm: hai phần chân 15 được bố trí ở hai phía bên của bánh trước WF; và chi tiết cầu 16 nối liền các đầu trên của các phần đế 15. Bánh trước WF được đỡ quay được giữa các đầu dưới của các phần chân bên trái và bên phải 15. Tay lái kiểu thanh 18 được nối với đầu trên của chạc trước 17.

Phần trước của cụm động lực P có kiểu bộ phận lắc lư được đỡ theo kiểu lắc lư thẳng đứng trên ống ngang 13 qua thanh nối 19. Cụm động lực P bao gồm động cơ E nằm trước bánh sau WR, và hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M (bộ truyền động lực) nằm ở phía bên trái của bánh sau WR. Bánh sau WR được đỡ quay được ở phía bên phải của phần sau của cụm động lực P. Bộ giảm chấn 20 nằm xen giữa ống khung sau tay trái 14 và phần đầu sau của cụm động lực P. Trong xe scutor 1 này, cả cụm động lực P có thể được lắc lư lên và xuống và đỡ bánh sau WR ở phía đầu sau và bộ giảm chấn 20 tạo thành giá treo sau kiểu lắc lư bộ phận.

Trên Fig.1, các số chỉ dẫn 27 và 29 biểu thị hộp chứa đồ và bình nhiên liệu cả hai nằm trên các ống khung sau 14, và số chỉ dẫn 28 biểu thị yên người lái nằm bên trên hộp chứa đồ 27 và bình nhiên liệu 29 theo cách có thể mở và đóng.

Ngoài ra, các phần bao quanh của khung thân F và động cơ E cũng như hộp chứa đồ 27, bình nhiên liệu 29, v.v. được che bởi nắp che thân 30 được làm bằng nhựa tổng hợp.

Nắp che thân 30 bao gồm: nắp che trước 31 che các bộ phận xung quanh của ống đầu 11 từ phía trước; nắp che trong phía trước 32 che các bộ phận xung quanh của ống đầu 11 và phần khung dưới 12a từ phía sau; các nắp che phía dưới bên trái và bên phải 34 che các phần xung quanh của phần khung dưới 12b từ các phía bên; sàn đặt chân 37 che

các phần xung quanh của phần khung dưới 12b từ mặt trên, giữa mép trên các phần của các nắp che phía dưới bên trái và bên phải 34; nắp che giữa phía trước 38 được bố trí để nhô lên từ phần đầu sau của sàn đặt chân 37 để che mặt dưới của phần đầu trước của yên người lái 28 từ phía trước; các nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 36 (các nắp che bên thân) được tạo về phía sau của và liên tục với các phần bên trái và bên phải của nắp che giữa phía trước 38 để che các ống khung sau bên trái và bên phải 14, hộp chứa đồ 27 và bình nhiên liệu 29 từ các phía bên; và nắp che giữa phía sau 39 được tạo nằm giữa các phần mép trên phía sau của các nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 36 để che mặt dưới của phần đầu sau của yên người lái 28 nghiêng về phía sau lên phía trên.

Nắp che bên phía sau bên trái 36 che phía bên trái của thân xe, giữa yên người lái 28 và cụm động lực P.

Fig.2 thể hiện mặt bên trái của phần sau của xe scuter 1 sau khi tháo bỏ nắp che sau 36, và Fig.3 là hình chiếu bằng của phần sau của xe scuter 1 sau khi tháo bỏ các phần bộ phận phía trên như yên người lái 28, với các ống khung sau 14 và bộ giảm chấn 20 được thể hiện ở dạng cắt bỏ một phần.

Động cơ E của cụm động lực P bao gồm hộp trục khuỷu 42 chứa trục khuỷu (không được thể hiện), và phần xi lanh 43 được bố trí trong đó với buồng đốt (không được thể hiện). Phần xi lanh 43 bao gồm cụm xi lanh, đầu xi lanh, nắp đầu và dạng tương tự, các chi tiết của nó được bỏ qua. Phần xi lanh 43 nhô ra từ phần đầu trước của hộp trục khuỷu 42 đến mặt trên phía trước. Phần xi lanh 43 nhô về phía trước giữa các phần dốc về phía trước các ống khung sau bên trái và bên phải 14, ở trạng thái nơi cụm động lực P được lắp vào khung thân F (xem Fig.2).

Trên phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của các phần dốc về phía trước các ống khung sau bên trái và bên phải 14, các bậc đặt chân sau (các chỗ để chân sau) 41 được đỡ gập được qua các giá đỡ 40.

Trục khuỷu bên trong hộp trục khuỷu 42 kéo dài dọc theo chiều rộng xe sao cho nằm song song với trục của bánh sau WR. Bộ phận cơ cấu (không được thể hiện) ở phía

đầu vào của hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M được nối với cả phần đầu phía bên trái của trục khuỷu. Máy phát điện và quạt làm mát (cả hai không được thể hiện) được nối với phần đầu phía bên phải của trục khuỷu. Ngoài ra, ống nạp 44 được nối với mặt trên của phần đầu trước của phần xi lanh 43, và ống xả 45 được nối với mặt dưới của phần đầu trước của phần xi lanh 43.

Hộp trục khuỷu 42 được bố trí ở phía tay trái của phần thân chính chứa trục khuỷu với vùng phòng (phần hộp truyền động lực) kéo dài về phía sau của thân xe, mà hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M nằm trong đó. Trục của bánh sau WR được đỡ trên phần sau của hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M qua cơ cấu giảm tốc không được thể hiện. Lực của động cơ E được đưa ra đến trục khuỷu được truyền qua hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M và cơ cấu giảm tốc đến trục của bánh sau WR. Hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M kéo dài theo hướng chiều dọc xe sao cho nằm trong khoảng từ trục khuỷu đến phần gần trục của bánh sau WR. Phía ngoài (phía tay trái) theo phương chiều rộng xe của hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M được che bằng nắp che hộp số 50.

Ngoài ra, ống nạp 44 của động cơ E được nối với bộ lọc không khí 48 qua thân van tiết lưu 47 và ống nối 70. không khí bên ngoài được lọc bởi bộ lọc không khí 48 được dẫn vào trong phần nạp của động cơ E qua ống nối 70 và ống nạp 44. Bộ lọc không khí 48 được bố trí cùng dãy với mặt trên của vùng phòng của hộp trục khuỷu 42.

Mặt khác, ống xả 45 của động cơ E được dẫn ra từ mặt dưới của động cơ E về phía bên phải của thân xe, để được nối với ống giảm thanh 49 nằm ở phía bên phải của bánh sau WR.

Trên hình vẽ, ký hiệu MS biểu thị chân chống giữa nằm ở đầu dưới của phần trước của hộp trục khuỷu 42.

Đồng thời, nắp che hộp số 50 là phần nằm ở phần bên tay trái của hộp trục khuỷu 42 để che phía bên của hộp số có tỷ lệ truyền biến thiên vô cấp kiểu đai M. Nắp che hộp số 50 được bố trí trên phía đầu trước của nó với cửa nạp 51 để đưa không khí làm mát

(không khí bên ngoài) vào phần bên trong nắp che hộp số 50. Ống làm mát hộp số 52 để dẫn không khí bên ngoài vào trong nắp che hộp số 50 được nối với cửa nạp 51. Theo phương án thực hiện này, ống làm mát hộp số 52 được tạo kết cấu sao cho không khí bên ngoài được đưa vào qua ống khung sau tay trái 14.

Ngoài ra, đầu dưới của bộ giảm chấn 20 được nối với mép trên của phần đầu sau của vùng phòng (phần hộp truyền động lực) của hộp trục khuỷu 42. Bộ giảm chấn 20, đầu dưới của nó được nối với vùng phòng (phần hộp truyền động lực) của hộp trục khuỷu 42, kéo dài nghiêng về phía mặt trên phía trước. Phần đầu trên của bộ giảm chấn 20 được nối với ống khung sau tay trái 14 ở vị trí trên phía của phần trước của bình nhiên liệu 29. Ngoài ra, phần mép dưới của bộ lọc không khí 48 được bắt chặt vào phần trên của vùng phòng (phần hộp truyền động lực) của hộp trục khuỷu 42, qua các bu lông 71 (xem Fig.2).

Fig.4 đến Fig.10 là các hình vẽ thể hiện các chi tiết của bộ lọc không khí 48.

Bộ lọc không khí 48 có lõi bộ lọc 59 được lắp bên trong vỏ bộ lọc 58 được làm bằng nhựa tổng hợp và có hướng chiều sâu của nó theo phương chiều rộng xe. Phần bên trong vỏ bộ lọc 58 được ngăn bởi lõi bộ lọc 59 thành khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 nối thông với không khí bên ngoài (khí quyển) và khoang chứa không khí được làm sạch 76 nối thông với phần nạp của động cơ E. vỏ bộ lọc 58 bao gồm thân vỏ 60 hở về phía tay trái theo hướng chiều rộng xe, và nắp che vỏ được tạo dạng khay nông 61 đóng kín miệng của thân vỏ 60. Vỏ 60 và nắp che vỏ 61, cả hai được tạo ra bằng cách đúc, có các gờ hướng ra ngoài 60a và 61a ở các phần mép theo chu vi của các lỗ của nó ở đó chúng được tiếp giáp với nhau. Thân vỏ 60 và nắp che vỏ 61 có các gờ hướng ra ngoài 60a và 61a của chúng được lắp ghép với nhau bởi các vít (mà các ký hiệu chỉ dẫn của chúng được bỏ qua).

Ngoài ra, phần mép ngoài của lõi bộ lọc 59 được giữ bởi tấm giữ lõi được làm bằng nhựa 62. Tấm giữ lõi 62 được tạo liền khối ở phần mép theo chu vi ngoài của nó với khung sườn 62a nhô về hai phía bên theo phương chiều dày của nó. Một phần của khung

thuôn 62a được tạo thôn cổ định giữa các gờ hướng ra ngoài 60a và 61a của thân vỏ 60 và nắp che vỏ 61, nhờ đó các chi tiết bịt kín S1 và S2 được lắp khớp tương ứng với các gờ hướng ra ngoài 60a và 61a.

Ở đây, như được thể hiện trên các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.7, tấm giữ lõi 62 có vùng bên ở giữa của nó phồng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe (phía khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75) so với khung thôn 62a ở mép theo chu vi được tạo thôn bởi thân vỏ 60 và nắp che vỏ 61. Lõi bộ lọc 59 được lắp vào phía mép trước của vùng phồng. Lõi bộ lọc 59, ở trạng thái này, được bố trí ở trạng thái nghiêng sao cho phần bên đầu sau của nó được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe so với phần bên đầu trước. Vùng của vùng giữa của tấm giữ lõi 62 phồng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe ở phía sau của phần đầu sau của lõi bộ lọc 59 dưới đây sẽ được xem là phần lõm nhô ra 69.

Thân vỏ 60 phồng ra từ gờ hướng ra phía ngoài 60a của nó về phía giữa theo hướng chiều rộng xe, và ống nối 70 được nối với phần của thành trước 60b của nó. Như được thể hiện trên Fig.3 và các hình vẽ từ Fig.5 đến Fig.7, thành trước 60b của thân vỏ 60 được tạo thành để dốc về phía sau, từ phía bên của thành cong 65 (được mô tả sau) về phía giữa theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, thành bên đối diện với phía trong theo hướng chiều rộng xe của thân vỏ 60 được bố trí phần lõm giảm chấn 68 tạo thành hốc theo hình dạng hốc lõm về phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Phần lõm giảm chấn 68 có hình dạng lõm một phần liên tục theo phương thẳng đứng, và bộ giảm chấn 20 được bố trí xen vào phần bên trong bộ phận, như được thể hiện trên Fig.6. Như được thể hiện trên Fig.6 và Fig.7, lõi bộ lọc 59 được giữ bởi tấm giữ lõi 62 bên trong vỏ bộ lọc 58 được bố trí về phía trước phần lõm giảm chấn 68.

Ống nối 70 được nối với thành trước 60b của thân vỏ 60 có phần đầu của nó được tạo nhô qua thành trước 60b vào phần bên trong vỏ bộ lọc 58 theo chiều dài định trước. Đầu trước của ống nối 70 nhô vào phần bên trong vỏ bộ lọc 58 được lồng vào trong khe hở giữa lõi bộ lọc được tạo nghiêng 59 và thành tạo hình 68a của phần lõm giảm chấn 68, và kéo dài đến vị trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của thành tạo hình 68a. Do

đó, ống nối 70 nhô ra đủ chiều dài đồng thời được tạo nghiêng ra phía ngoài theo phương chiều rộng xe, từ phía thành trước 60b của thân vỏ 60 về phía sau. Kết quả là, chiều dài dọc trục ở phía nạp động cơ gồm ống nối 70 được đảm bảo, và đạt được tác dụng quán tính đủ nạp không khí liên quan tới động cơ E.

Ngoài ra, thành tạo hình 68a của phần lõm giảm chấn 68 có phần đỡ 67 được bố trí trên phía trong của vỏ bộ lọc 58 nhô ra phía ngoài theo phương chiều rộng xe. Phần đầu của ống nối 70 được giữ bởi phần đỡ 67.

Ống nạp 63 để dẫn không khí bên ngoài vào trong khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 được nối với vùng dưới của thành trước 61b của nắp che vỏ 61. Ống nạp 63 nhô ra một chiều dài định trước vào phần bên trong khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 của vỏ bộ lọc 58. Phần đầu của ống nạp 63 mà nhô vào phần bên trong vỏ bộ lọc 58 kéo dài từ thành trước 61b về phía mặt trên nghiêng và phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Phần đầu của ống nạp 63 mà nhô vào phần bên trong vỏ bộ lọc 58 kéo dài tới vị trí sao cho phủ chồng một phần của lõi bộ lọc 59, trên hình chiếu cạnh từ phía bên của xe.

Ở mép dưới của phần đầu trước của thân vỏ 60, thành kéo dài 66 che phía sau (phía trong theo hướng chiều rộng xe) của phần nhô ngoài của ống nạp 63 được tạo ra để nhô về phía trước vượt quá gờ hướng ra phía ngoài 60a. ở phần nằm từ phần mép trên đến phần mép trước của thành kéo dài 66, thành cong 65 được tạo ra cong về phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Thành kéo dài 66 và thành cong 65 nắp che phía trong theo hướng chiều rộng xe (phía động cơ E) và phía trước của đầu nhô ra ngoài của ống nạp 63, nhờ đó nhiệt của động cơ E, nước mưa và dạng tương tự được ngăn không cho hút trực tiếp vào trong qua ống nạp 63.

Trên Fig.6, số chỉ dẫn 64 biểu thị khoang luân chuyển khí thổi vòng được bố trí ở phần mép trước của thân vỏ 60 để dẫn khí thổi vòng trong động cơ E vào trong khoang chứa không khí được làm sạch 76.

Đồng thời, như được thể hiện trên Fig.4, nắp che vỏ 61 có thành trên 60d kéo dài

từ phần trên của thành bên 61c, được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe, về phía thân vỏ 60. Thành trên 61 d được bố trí ở vùng phía trước của nó với phần lõm 53 tạo thành phần lõm về phía mặt dưới. Ở phần lõm 53, mặt tỳ lắp 54 được tạo thành để dốc về phía sau xuống phía dưới dọc theo hướng chiều dọc xe. Bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 dùng để dò nhiệt độ của không khí nạp được lắp vào mặt tỳ lắp 54. Bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp từ bên ngoài của nắp che vỏ 61 sao cho đoạn dò 55a đối diện với phần bên trong khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75. Cụm dây 56 (xem Fig.2 và Fig.3) để gửi tín hiệu dò đến bộ điều khiển động cơ (không được thể hiện) được nối với phần đầu nối 55b của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 mà nhô ra bên ngoài của nắp che vỏ 61. Như được thể hiện trên Fig.10, mặt tỳ lắp 54 ở phần lõm 53 được tạo nghiêng cũng theo phương chiều rộng xe bởi góc định trước 0 sao cho đầu ngoài theo hướng chiều rộng xe được bố trí bên dưới đầu trong của nó theo hướng chiều rộng xe.

Theo phương án thực hiện này, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp trong lỗ thông 54a được tạo ra ở mặt tỳ lắp 54 của nắp che vỏ 61, với ống lót cao su 72 nằm xen giữa chúng. Do đó, ở thời điểm lắp bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55, không cần có chi tiết giữ chặt như các bu lông, v.v. hoặc vòng chữ o hoặc dạng tương tự.

Ngoài ra, đoạn dò 55a của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 nhô vào phần bên trong khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 của vỏ bộ lọc 58, đến vị trí sao cho nằm chồng lên phần ở phía mép trên của lõi bộ lọc 59 trên hình chiếu cạnh. Nói cách khác, đoạn dò 55a dò nhiệt độ của không khí nạp ở vị trí nơi nó hướng vào một phần của lõi bộ lọc 59.

Ngoài ra, phần của các gờ hướng ra ngoài 60a và 61a trên mép trên side của thân vỏ 60 và nắp che vỏ 61 ở vị trí tương ứng với phần lõm 53 của thành trên 61d của nắp che vỏ 61 (phần nằm ở phía trong theo hướng chiều rộng xe của phần lõm 53) được bố trí rãnh dẫn hướng 57 tạo thành hốc theo hình dạng hốc lõm về phía mặt dưới. Cụm dây 56 được nối với phần đầu nối 55b của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được đưa qua rãnh dẫn hướng 57, nhờ đó cụm dây 56 được dẫn ra từ phần lõm 53 của mặt trên của nắp

che vỏ 61 về phía trong theo hướng chiều rộng xe của bộ lọc không khí 48.

Theo phương án thực hiện này, như được thể hiện trên Fig.3, cụm dây 56 được dẫn ra từ rãnh dẫn hướng 57 của vỏ bộ lọc 58 về phía trong theo hướng chiều rộng xe được xoay về mặt trước xe dọc theo mặt trên của thân vỏ 60, và được đặt như nó nằm hướng về phía trước vỏ bộ lọc 58. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng, việc bố trí cụm dây 56 không bị giới hạn vào cách bố trí theo phương án thực hiện này. Ví dụ, như được thể hiện bởi đường nét đứt 57A trên Fig.3, các bố trí có thể được thực hiện trong đó cụm dây 56 được dẫn ra từ rãnh dẫn hướng 57 của vỏ bộ lọc 58 đến đầu trong theo hướng chiều rộng xe của thân vỏ 60 dọc theo phần lõm 73 (được đặc dọc hướng chiều rộng xe) của mặt trên của thân vỏ 60, kéo dài từ đó ở mặt dưới hoặc mặt trên của ống nối 70 dọc theo thành trước 60b của thân vỏ 60, và kéo dài khi nó hướng về phía trước vỏ bộ lọc 58.

Ở đây, như được thể hiện trên Fig.1 và Fig.2, các nắp che bên phía sau bên trái và bên phải 36 của xe có các phần mép dưới của chúng nghiêng từ vùng lân cận của phía bên trên của ống ngang 13 về phía mặt trên phía sau. Một phần của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp vào bộ lọc không khí 48 bị hở ra bên ngoài của thành trên 61d của nắp che vỏ 61 được che liên tục ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe bởi nắp che bên phía sau bên trái 36. Đặc biệt, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp vào nắp che vỏ 61 và phần mép dưới của nắp che bên phía sau bên trái 36 được đặt mà phía bên của phần lộ ra của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được che giấu bởi nắp che bên phía sau bên trái 36 thậm chí trong cả trường hợp cụm động lực P lắc lư lên và xuống trong quá trình di chuyển của xe.

Trong kết cấu nêu trên, khi động cơ E của xe scutor 1 bắt đầu hoạt động, thì các dòng không khí bên ngoài qua ống nạp 63 vào trong khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 của bộ lọc không khí 48. Như được thể hiện bởi các mũi tên trên Fig.6, không khí bên ngoài đi qua khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 và qua lõi bộ lọc 59, để đi vào trong khoang chứa không khí được làm sạch 76. Như được biểu thị tiếp bởi các mũi tên trên Fig.6, không khí bên ngoài đã đi vào trong khoang chứa không khí được làm sạch 76 đi từ khoang chứa không khí được làm sạch 76 qua ống nối 70 và ống

nạp 44, để được hút vào trong phần nạp của động cơ E. Vì vậy, không khí bên ngoài liên tục được hút vào trong động cơ E qua bộ lọc không khí 48, khi bụi nằm trong không khí bên ngoài được loại bỏ bởi lõi bộ lọc 59 trong bộ lọc không khí 48. Nhiệt độ của không khí nạp được hút vào trong động cơ E trong trường hợp này được dò bởi bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được bố trí trong bộ lọc không khí 48, và tín hiệu dò liên quan được đưa ra đến bộ điều khiển động cơ.

Trong xe scutor 1 theo phương án thực hiện này, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp từ bên ngoài của nắp che vỏ 61 của bộ lọc không khí 48 lên phần trên của nắp che vỏ 61 sao cho đoạn dò 55a của nó đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75. Ngoài ra, phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của một phần của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 mà bị hở ra bên ngoài của nắp che vỏ 61 được che liên tục với nắp che sau 36. Tuy nhiên, điều này đảm bảo rằng việc tạo ra bộ lọc không khí 48 trong đó khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 được bố trí ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của khoang chứa không khí được làm sạch 76, có thể ngăn không làm giảm chất lượng hình dáng do bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 có thể nhìn thấy từ phía ngoài theo hướng chiều rộng xe. Ngoài ra, trong xe scutor 1 theo phương án thực hiện này, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 nằm ở thành của vỏ bộ lọc 58 mà đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch 75 (thành trên 61d của nắp che vỏ 61). Điều này khiến cho có thể đơn giản hóa kết cấu lắp và kết cấu kín khí của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55. Do đó, có thể hạ thấp được chi phí sản xuất bộ lọc không khí 48.

Ngoài ra, trong xe scutor 1 này, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp vào phần trên của nắp che vỏ 61 của bộ lọc không khí 48. Điều này đảm bảo rằng thậm chí khi bộ lọc không khí 48 lắc lư lên và xuống cùng với cụm động lực P trong quá trình di chuyển xe, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 không bị hở ra do nó được che liên tục bởi nắp che sau 36. Do đó, hình thức bên ngoài gọn gàng của xe có thể được duy trì không đổi. Ngoài ra, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 có thể được bảo vệ bởi nắp che sau 36 từ các yếu tố bên ngoài như đá bay hoặc nước mưa.

Ngoài ra, trong xe scutơ 1 theo phương án thực hiện này, thành trên 61d của nắp che vỏ 61 được bố trí mặt tỳ lắp 54 cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55. Điều này cho phép mức nhô của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 về phía ngoài theo hướng chiều rộng xe được giảm bớt xuống, khi so sánh với trường hợp trong đó thành bên 61c có mặt tỳ lắp. Do đó, không cần phải tạo nắp che bên phía sau bên trái 36 phồng nhiều ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe để tránh vướng vào bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55. Đặc biệt, trong trường hợp khi các bậc đặt chân sau 41 được lắp vào các phần bên của các ống khung sau 14 qua các đế tựa 40 được bố trí ở phía ngoài theo các hướng chiều rộng xe của nắp che sau 36, như theo phương án thực hiện này, phần phồng lớn của nắp che sau 36 về phía ngoài theo hướng chiều rộng xe sẽ khiến cho cần di chuyển các vị trí bố trí của các bậc đặt chân sau 41 về phía ngoài theo các hướng chiều rộng xe. Tuy nhiên, khi kết cấu nêu trên theo phương án thực hiện này được tạo ra, sự bất tiện này có thể được ngăn ngừa. Tức là, trong xe scutơ 1 theo phương án thực hiện này, mức độ phồng ra của nắp che sau 36 ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe được giảm bớt, nhờ đó các bậc đặt chân sau 41 có thể được bố trí nhiều hơn vào phía trong theo các hướng chiều rộng xe. Do đó, việc tạo ra kết cấu này có thể làm tăng mức độ linh hoạt trong thiết kế nắp che sau 36, và để tăng cường độ dễ dàng mà người lái có thể ngồi dạng chân trên xe một cách thoải mái.

Trong xe scutơ theo phương án thực hiện này, mặt tỳ lắp 54 cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được tạo ra như một phần của thành trên 61d của nắp che vỏ 61 được tạo nghiêng sao cho nó hạ thấp ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe so với ở phía trong theo hướng chiều rộng xe. Điều này đảm bảo rằng thậm chí khi nước mưa, nước bắn hoặc dạng tương tự tích tụ quanh mặt tỳ lắp 54, thì nước mưa, nước bắn hoặc dạng tương tự có thể được xả một cách dễ dàng ra phía ngoài theo hướng chiều rộng xe dọc theo độ nghiêng của mặt tỳ lắp 54, mà không tích tụ trên mặt tỳ lắp 54.

Ngoài ra, theo phương án thực hiện này, mặt tỳ lắp 54 của thành trên 61d của nắp che vỏ 61 được tạo nghiêng không chỉ theo phương chiều rộng xe mà còn theo hướng chiều dọc xe. Điều này khiến cho có thể giảm được mức nhô của bộ cảm biến nhiệt độ

không khí nạp 55 về phía mặt trên của xe ở trạng thái nơi bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp vào mặt tỳ lắp 54. Do đó, thậm chí khi cụm động lực P lắc lư lên và xuống nhiều trong quá trình di chuyển của xe, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp có thể được ngăn ngừa một cách dễ dàng không vướng vào các bộ phận thành phần thân xe nằm phía trên bộ lọc không khí 48.

Cụ thể, theo phương án thực hiện này, mặt tỳ lắp 54 được tạo nghiêng về phía sau xuống phía dưới. Điều này đảm bảo rằng khi cụm động lực P lắc lư lên và xuống, thì bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 có thể được ngăn ngừa một cách dễ dàng để không vướng vào các ống khung sau 14 được tạo nghiêng về phía sau lên phía trên ở mặt trên của bộ lọc không khí 48. Đặc biệt, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp vào mặt tỳ lắp 54 được tạo nghiêng về phía sau xuống phía dưới nhô ra từ mặt tỳ lắp 54 nghiêng về phía sau ở trên, và, vì vậy được định hướng theo hướng gần như dọc theo hướng kéo dài của các ống khung sau 14. Điều này đảm bảo rằng phần đỉnh của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 sẽ khó chạm vào ống khung sau 14 khi cụm động lực P lắc lư lên và xuống.

Khi kết cấu theo phương án thực hiện này được tạo ra, do đó, hành trình lắc lư lớn của cụm động lực P theo phương thẳng đứng có thể được đảm bảo đồng thời giảm chiều cao của yên người lái 28.

Ngoài ra, trong xe scutơ 1 theo phương án thực hiện này, thành trên 61d của nắp che vỏ 61 của bộ lọc không khí 48 có phần lõm 53 mà tạo thành phần rỗng hướng xuống dưới, và mặt tỳ lắp 54 được tạo ra ở phía trong của phần lõm 53. Điều này đảm bảo rằng mức nhô của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 về phía mặt trên của xe có thể được giảm bớt thêm, và bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 có thể được bảo vệ bởi thành của phần lõm 53. Do đó, có thể ngăn ngừa một cách có lợi bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 không vướng vào các bộ phận thành phần khi cụm động lực P lắc lư lên và xuống. Ngoài ra, hành trình lắc lư của cụm động lực P có thể được đảm bảo một cách dễ dàng hơn đồng thời giảm chiều cao của yên người lái 28.

Ngoài ra, trong xe scutor 1 theo phương án thực hiện này, kết cấu này được tạo ra trong đó rãnh dẫn hướng 57 tạo thành phần lõm về phía mặt dưới được tạo ra ở vị trí tương ứng với phần lõm 53 của thành trên 61d, của các gờ hướng ra ngoài 60a và 61 a của thân vỏ 60 và nắp che vỏ 61. Trong kết cấu này, cụm dây 56 được nối với bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được dẫn ra qua rãnh dẫn hướng 57 về phía trong theo hướng chiều rộng xe. Kết cấu này hạn chế cụm dây 56 nhô nhiều về phía mặt trên của vỏ bộ lọc 58. Do đó, có thể ngăn để không làm cản trở giữa cụm dây 56 và các bộ phận bao quanh ở thời điểm khi cụm động lực P lắc lư lên và xuống.

Ngoài ra, trong xe scutor 1 theo phương án thực hiện này, các phần mép dưới của nắp che sau 36 được tạo nghiêng về phía sau lên phía trên, và bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp ở vùng phía trước của nắp che vỏ 61 của bộ lọc không khí 48. Điều này đảm bảo rằng bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được bố trí ở vùng phía trước của nắp che vỏ 55 mà biên độ di chuyển ít ở thời điểm khi cụm động lực P lắc lư lên và xuống. Do đó, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 có thể được che bằng nắp che sau 36 một cách dễ dàng và chắc chắn.

Ngoài ra, trong xe scutor 1 theo phương án thực hiện này, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp 55 được lắp vào nắp che vỏ 61 sao cho một phần của đoạn dò 55a của nó chồng lên mặt trước của lõi bộ lọc 59 ở bên trong vỏ bộ lọc 58. Kết quả là, đoạn dò 55a được bố trí ở vùng nơi hơi có sự ứ đọng của không khí. Điều này cho phép dò nhiệt độ không khí nạp thực một cách chính xác hơn.

Cần lưu ý rằng sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện nêu trên, và có thể có các sửa đổi thiết kế khác nhau trong phạm vi của sáng chế. Ví dụ, mặt dù mặt tỳ lắp 54 được tạo nghiêng về phía sau xuống phía dưới theo phương án thực hiện này, mặt tỳ lắp 54 có thể được tạo nghiêng về phía trước xuống phía dưới.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe scutơ bao gồm:

cụm động lực (P) bao gồm động cơ (E) và bộ truyền động lực (M), phần trước của cụm động lực (P) được đỡ theo kiểu lắc lư trên khung thân (F), bánh sau (WR) được đỡ trên phần sau của cụm động lực (P), bộ lọc không khí (48) được lắp vào phần trên của cụm động lực (P), bộ lọc không khí (48) lọc không khí bên ngoài để được hút vào trong động cơ (E);

nắp che bên thân (36) che phía bên của thân xe giữa cụm động lực (P) và yên người lái (28) được tạo bên trên cụm động lực (P), nắp che bên thân (36) được đỡ trên khung thân (F);

vỏ bộ lọc (58) của bộ lọc không khí (48) bao gồm thân vỏ (60) và nắp che vỏ (61) được lắp vào phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của thân vỏ (60), phần bên trong vỏ bộ lọc (58) được ngăn bởi lõi bộ lọc (59) thành khoang chứa không khí chưa được làm sạch (75) ở phía nắp che vỏ (61) và khoang chứa không khí được làm sạch (76) ở phía thân vỏ (60); và

bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) dùng để dò nhiệt độ không khí nạp, bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào vỏ bộ lọc (58),

trong đó bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào phần trên của nắp che vỏ (61) từ phía ngoài nắp che vỏ (61) theo đó đoạn dò (55a) đối diện với khoang chứa không khí chưa được làm sạch (75), và phía ngoài theo hướng chiều rộng xe của một phần của bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (54) mà nó bị hở ra bên ngoài nắp che vỏ (61) được che bằng nắp che bên thân (36).

2. Xe scutơ theo điểm 1, trong đó nắp che vỏ (61) bao gồm thành bên (61c) nằm ở phía ngoài theo hướng chiều rộng xe và thành trên (61d) kéo dài từ phần trên của thành bên (61c) về phía thân vỏ (60), và thành trên (61d) được tạo thành cùng với mặt tỷ lắp (54) cho bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55).

3. Xe scutơ theo điểm 2, trong đó mặt tỷ lắp (54) được tạo nghiêng sao cho thấp hơn về phía ngoài theo hướng chiều rộng xe so với về phía trong theo hướng chiều rộng xe.

4. Xe scutơ theo điểm 2 hoặc 3, trong đó mặt tỳ lấp (54) được tạo nghiêng theo hướng chiều dọc xe.
5. Xe scutơ theo điểm 4, trong đó khung thân (F) bao gồm phần khung sau (14) được tạo nghiêng về phía sau lên phía trên ở mặt trên của bộ lọc không khí (48), và mặt tỳ lấp (54) được tạo nghiêng về phía sau xuống phía dưới theo hướng chiều dọc xe.
6. Xe scutơ theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 2 đến 5, trong đó thành trên (61d) của nắp che vỏ (61) có phần lõm (53) tạo thành phần rỗng hướng xuống dưới, và mặt tỳ lấp (54) được tạo thành bên trong phần lõm (53).
7. Xe scutơ theo điểm 6,

trong đó thân vỏ (60) và nắp che vỏ (61) được lắp với nhau, với các gờ hướng ra ngoài (60a, 61a) của các phần mép ngoài theo chu vi của nó tỳ vào nhau; và

các gờ hướng ra ngoài (60a, 61a) của thân vỏ (60) và nắp che vỏ (61) có bố trí rãnh dẫn hướng (57) tạo thành phần rỗng hướng xuống dưới ở vị trí tương ứng với phần lõm (53) của thành trên (61d), và cụm dây (56) được nối với bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được đặt để kéo dài qua rãnh dẫn hướng (57) về phía trong theo hướng chiều rộng xe.
8. Xe scutơ theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 7,

trong đó mép dưới của nắp che bên thân (36) được tạo thành để kéo dài về phía sau lên phía trên, và

bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp trong vùng phía trước của nắp che vỏ (61).
9. Xe scutơ theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, trong đó bộ cảm biến nhiệt độ không khí nạp (55) được lắp vào nắp che vỏ (61) theo đó ít nhất một phần của đoạn dò (55a) của nó chồng lên lõi bộ lọc (59) ở phần bên trong vỏ bộ lọc (58) trên hình chiếu cạnh.

FIG.1

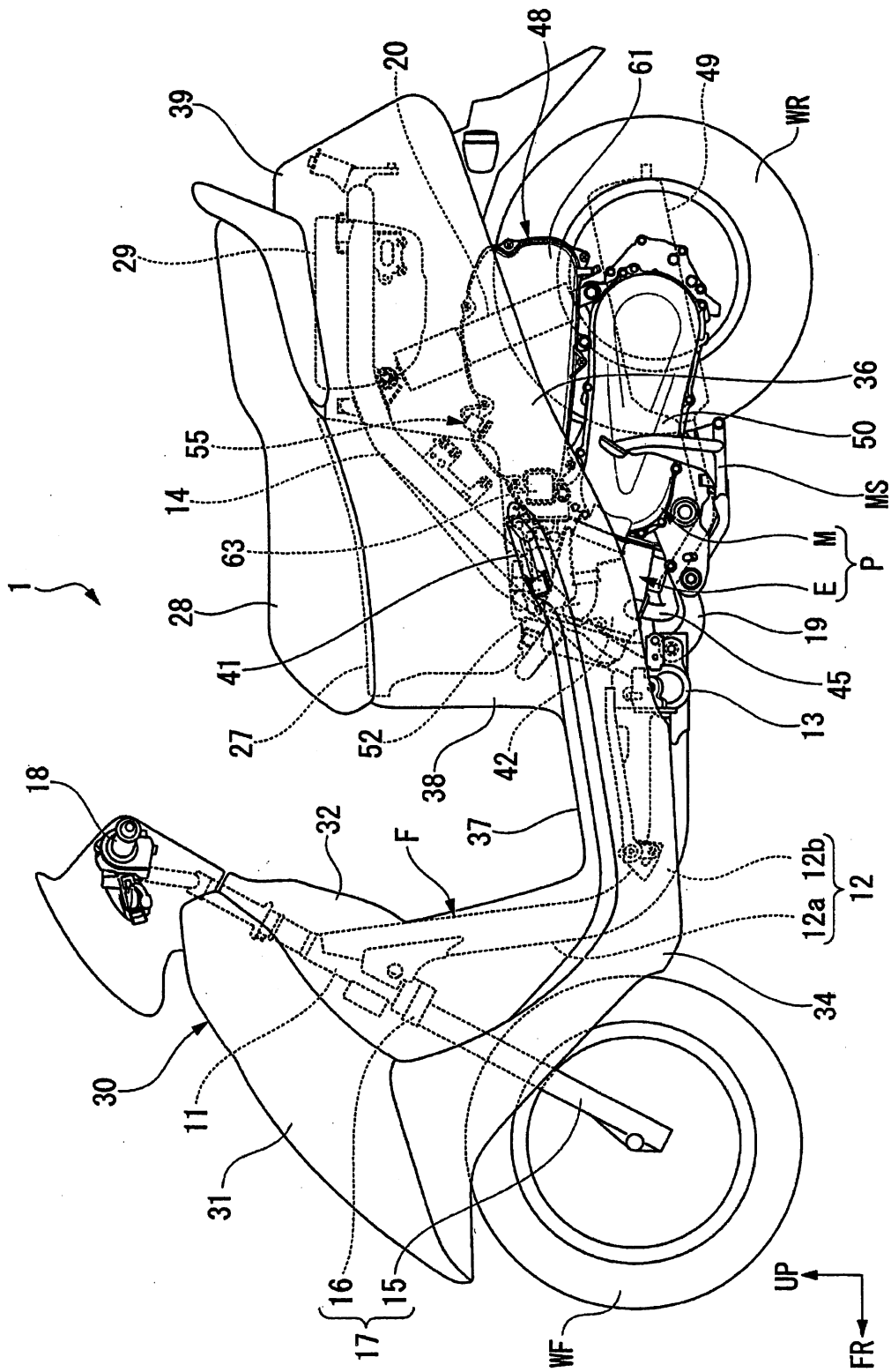


FIG.2

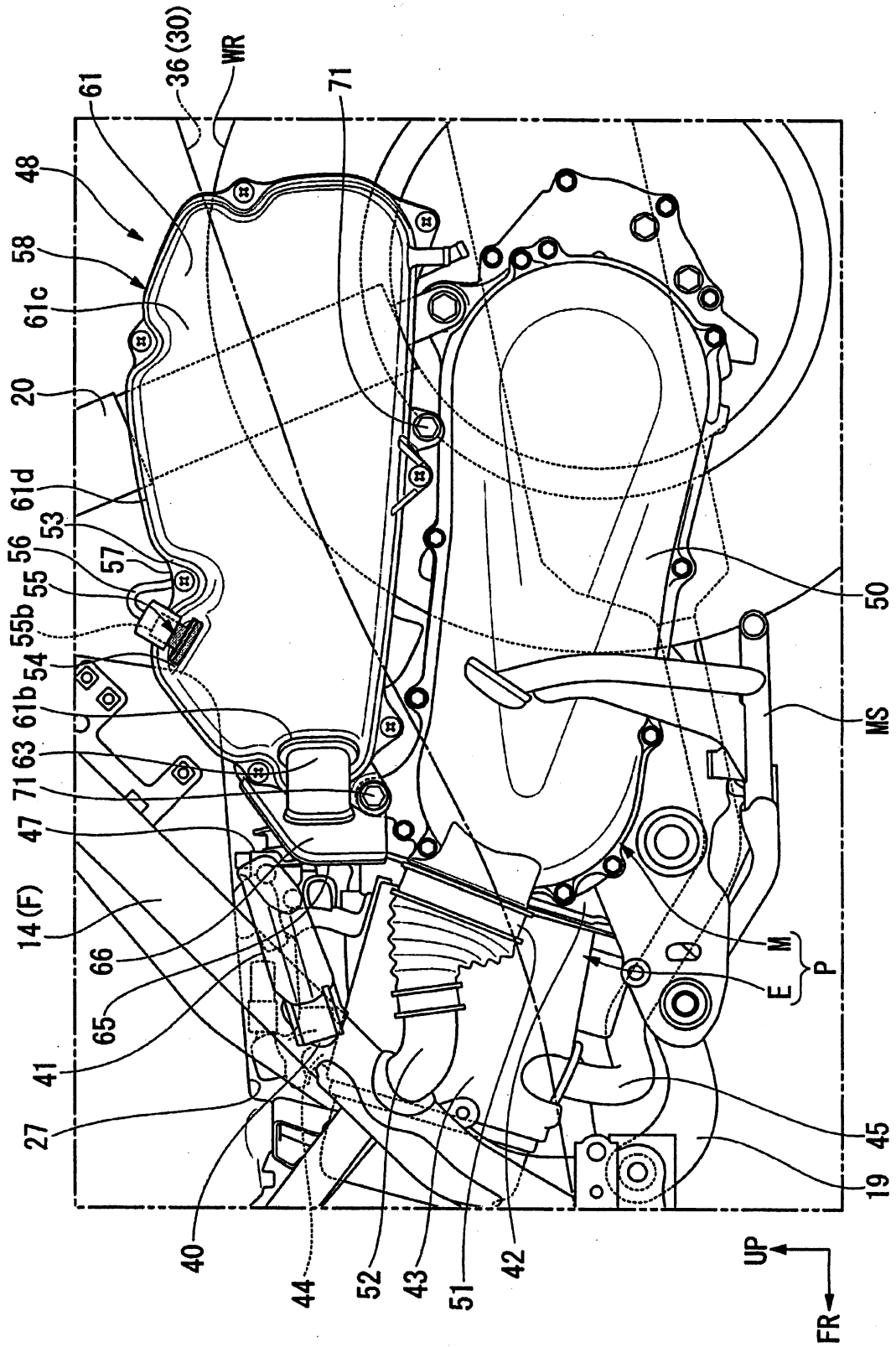


FIG.3

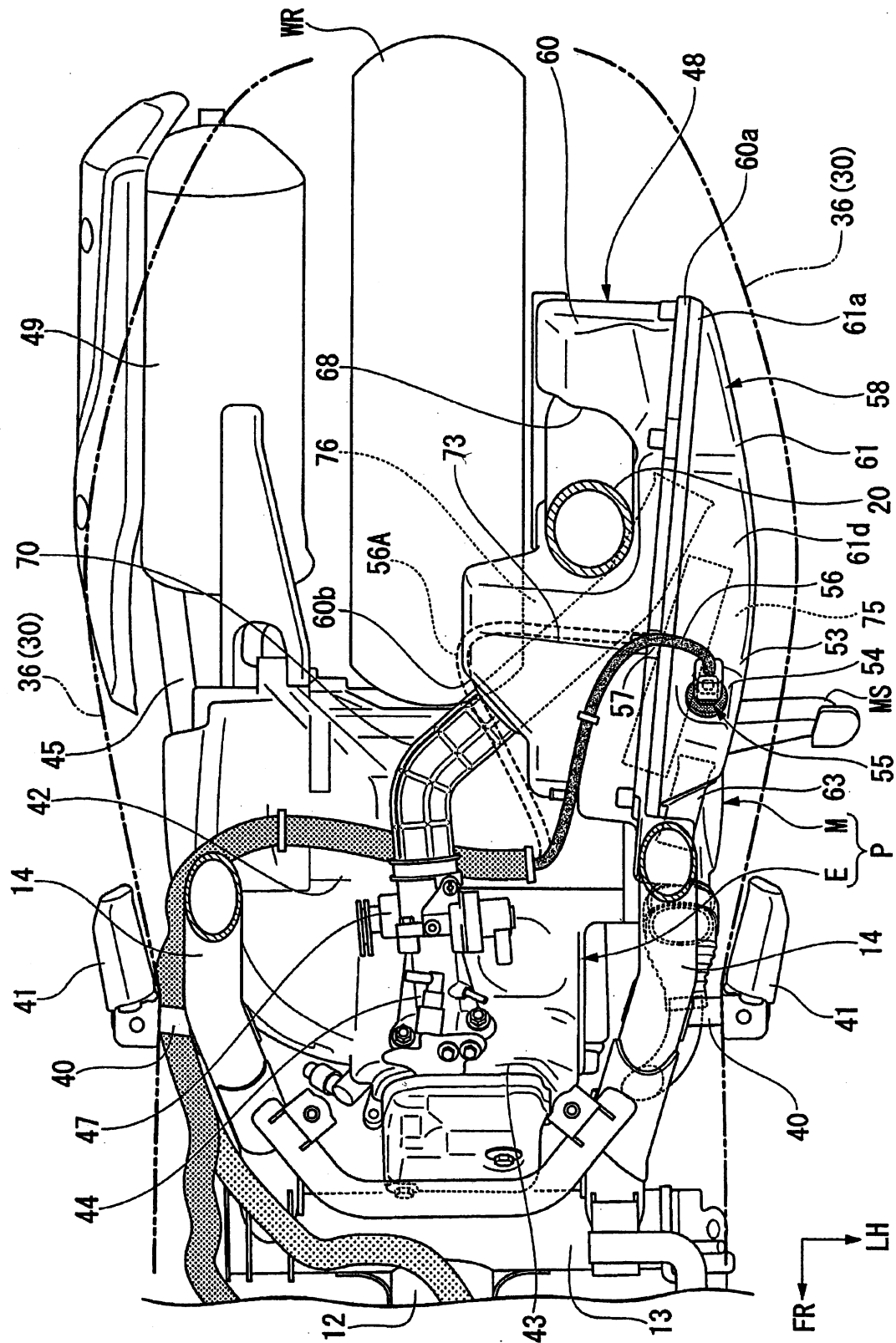


FIG.4

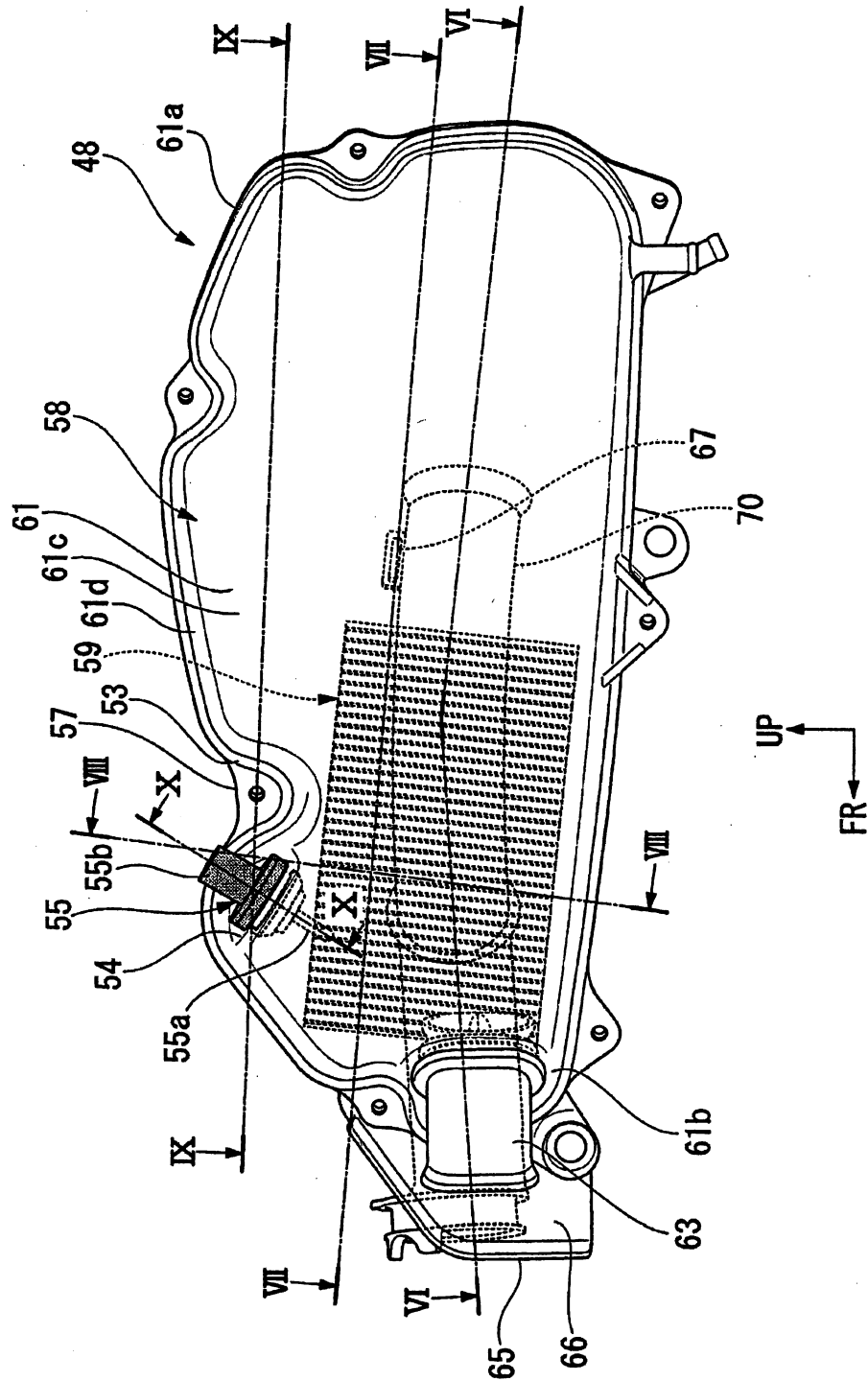


FIG.5

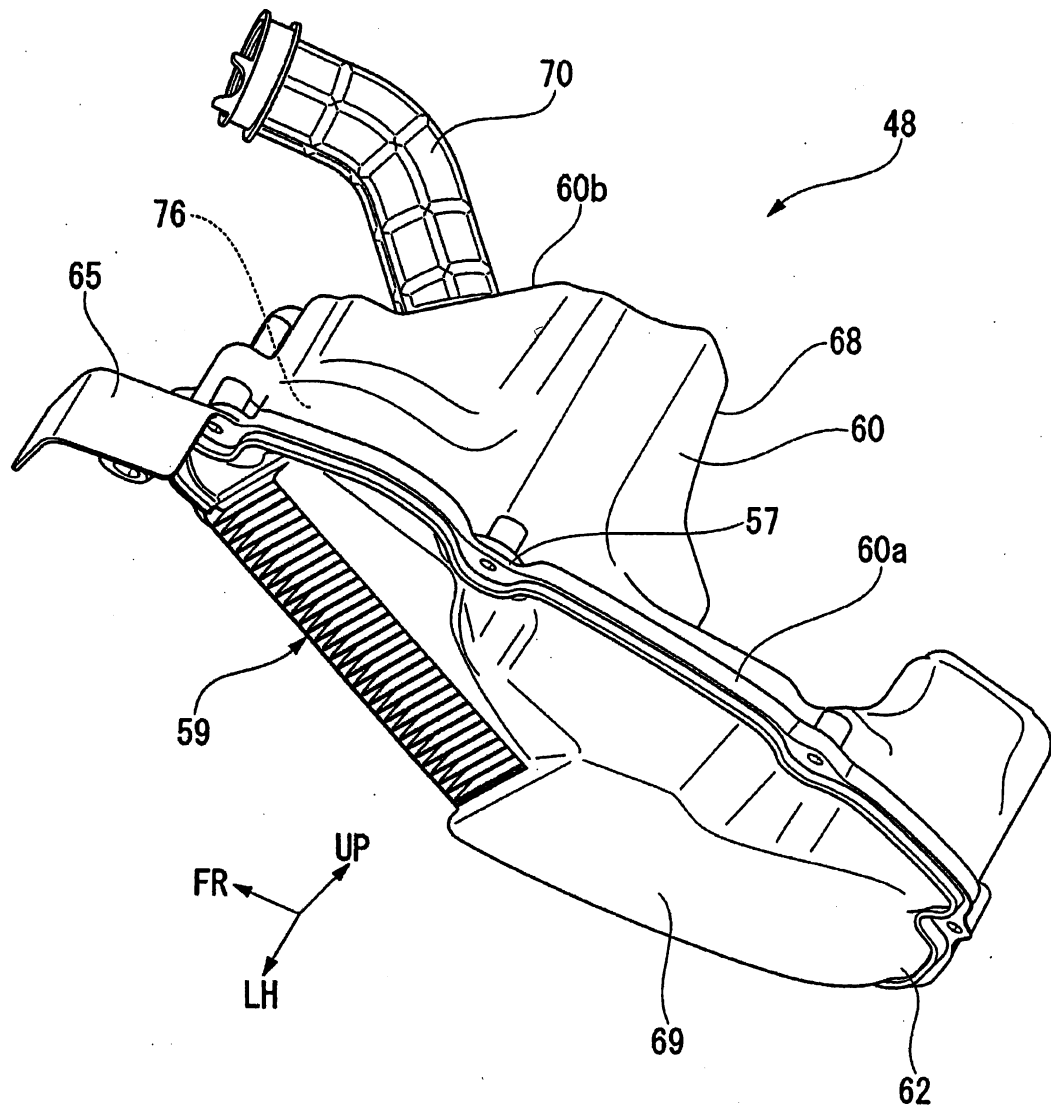


FIG.6

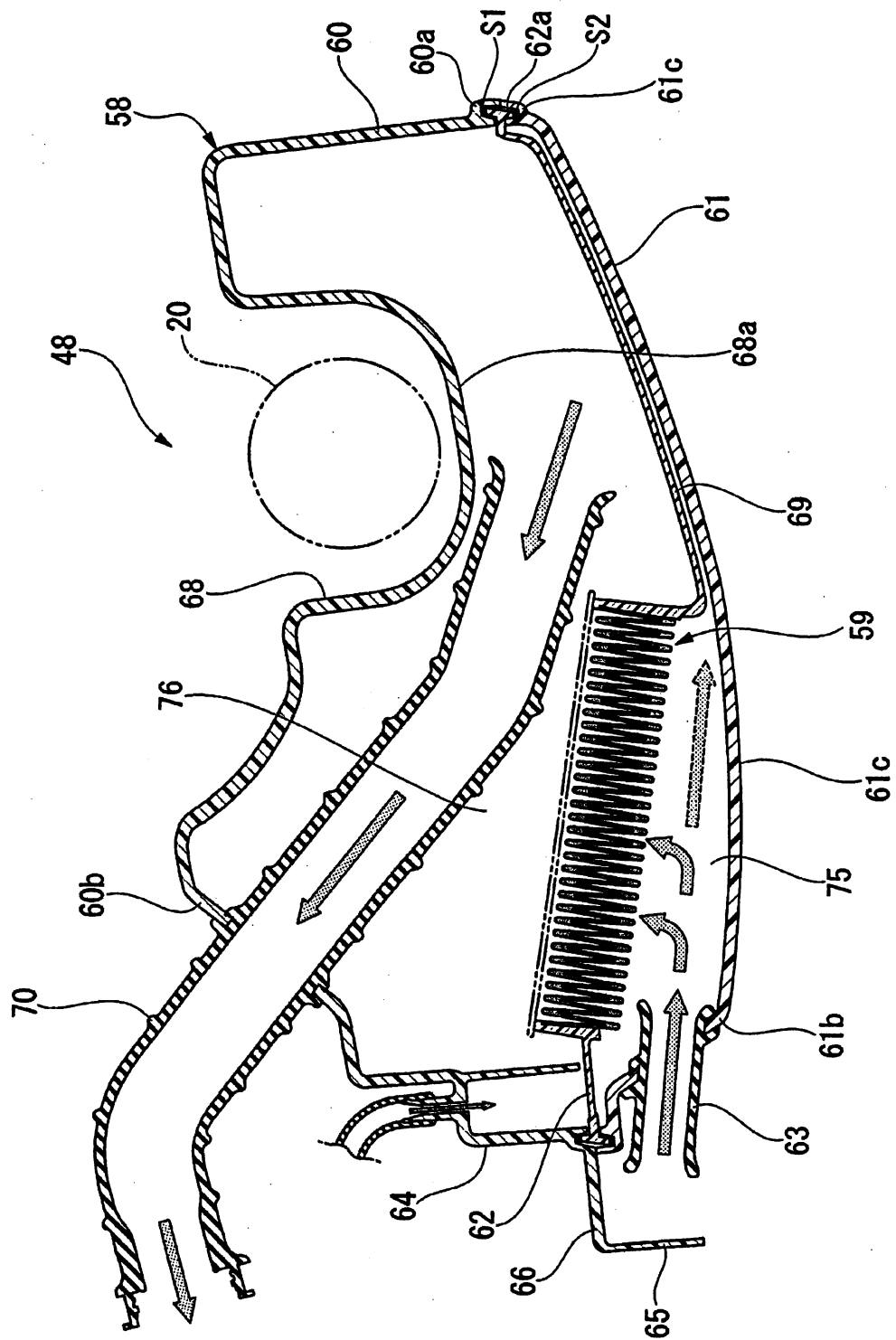


FIG.7

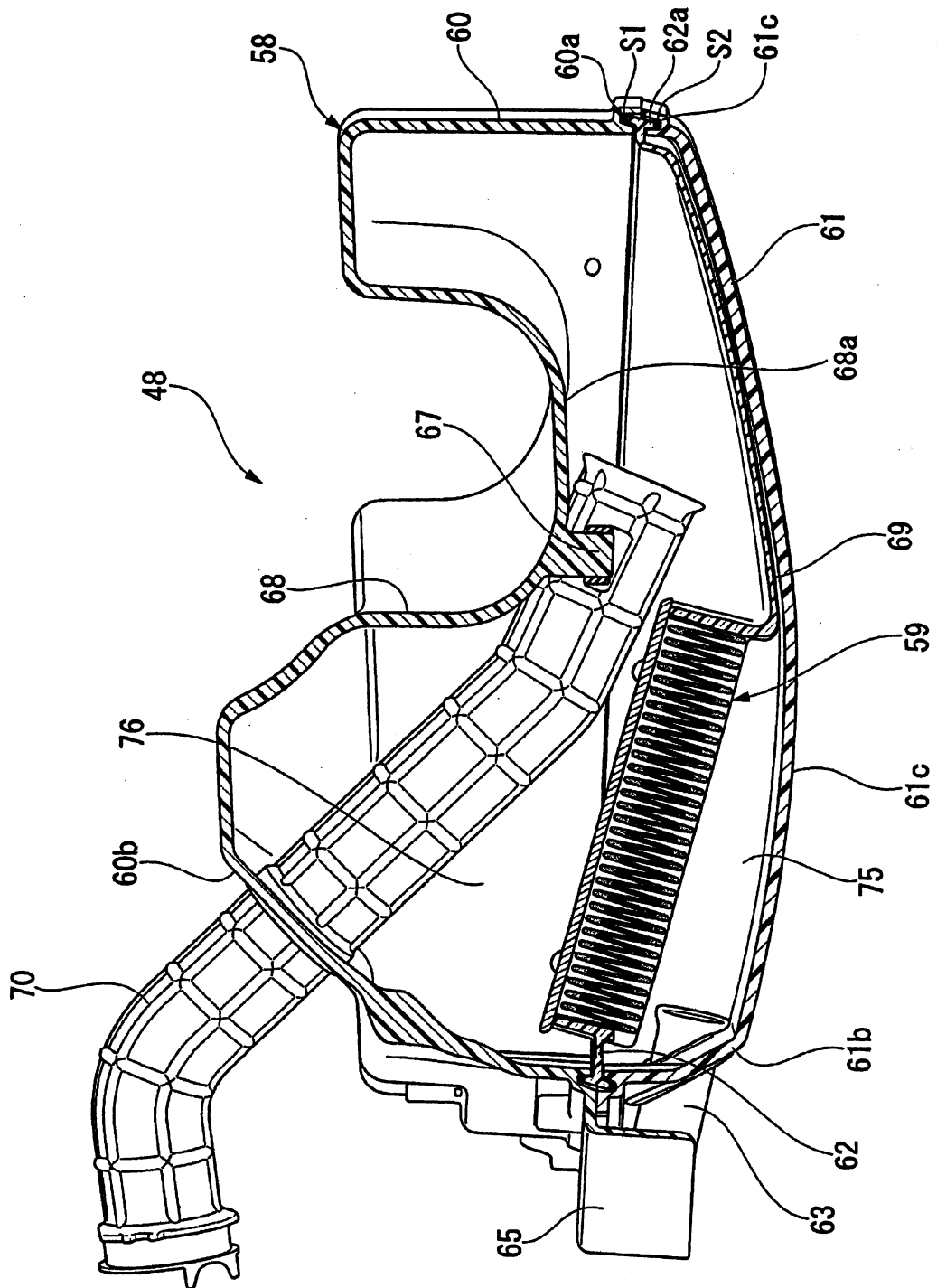


FIG.8

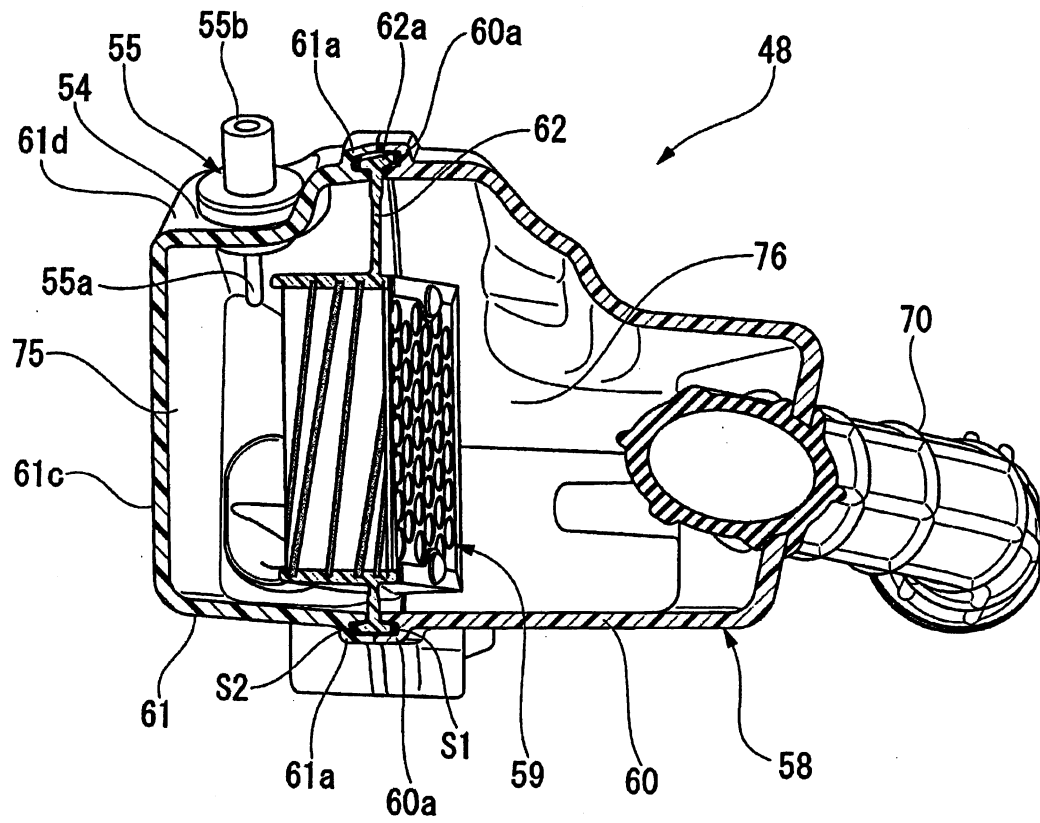


FIG.9

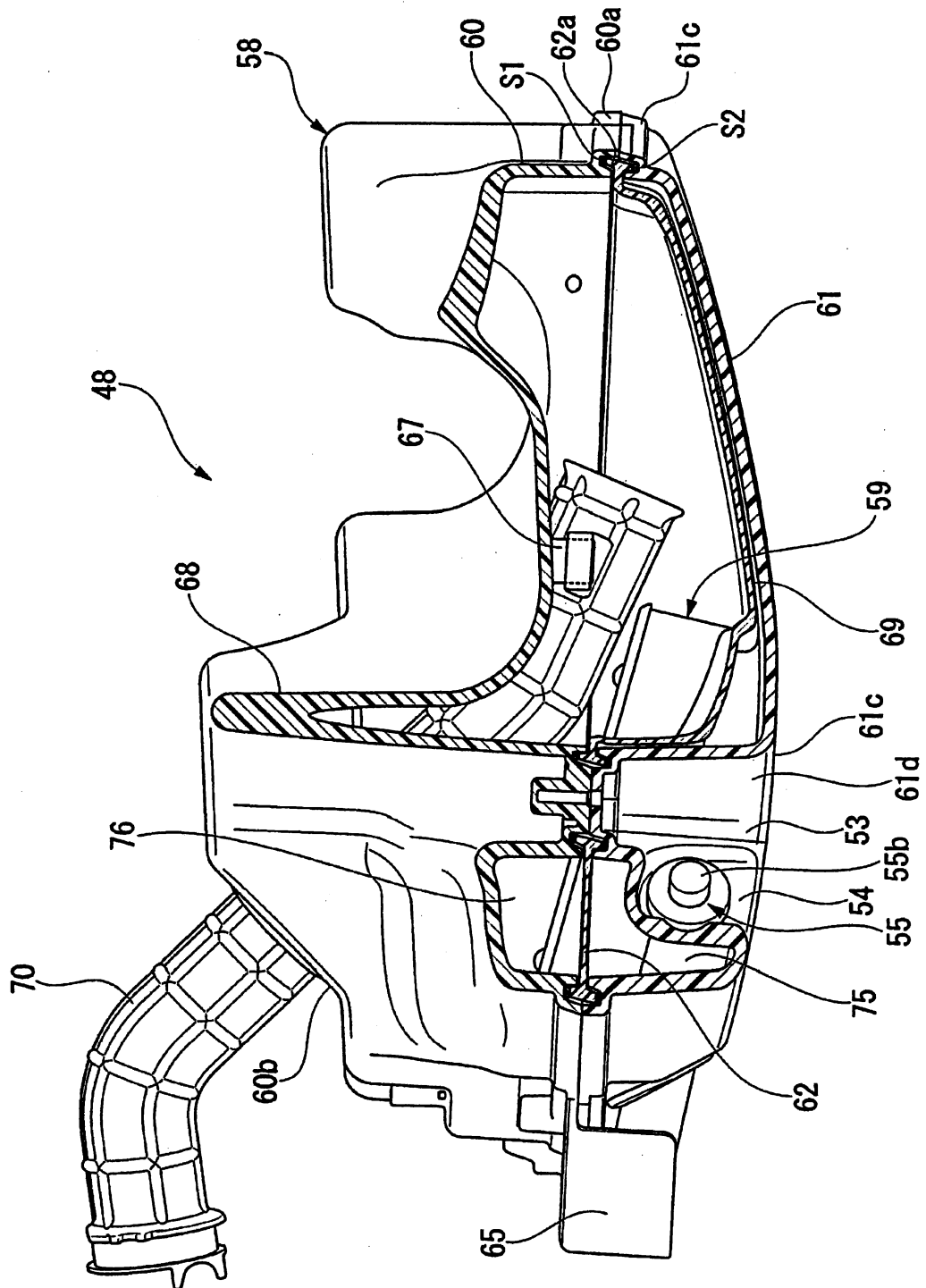


FIG.10

