



(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) 
1-0021052

(51)⁷ **B62J 99/00, F02M 35/16**

(13) **B**

(21) 1-2015-01720

(22) 18.05.2015

(30) 2014-116812 05.06.2014 JP

(45) 25.06.2019 375

(43) 25.08.2015 329

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

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

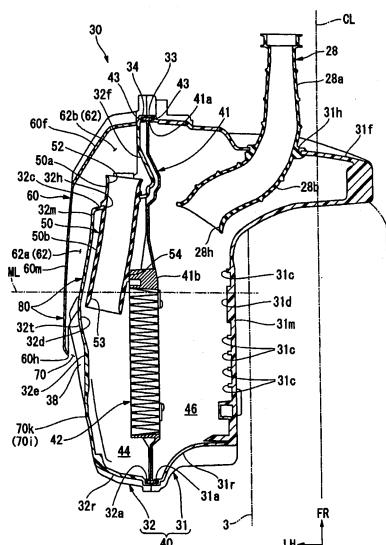
(72) Tatsuya KAWATE (JP), Tomokatsu SUDA (JP), Satoshi OKAYAMA (JP), Hiroshi KISHI (JP)

(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) **BỘ LỌC KHÔNG KHÍ CỦA XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN**

(57) Sáng chế nhằm mục đích ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong khoang không khí chưa lọc, đồng thời cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài trong bộ lọc không khí của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Trong bộ lọc không khí (30) bao gồm: hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong của nó được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42); ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44), và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; tấm che (60) tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60) và che miệng nạp không khí (52), tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40), cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến bộ lọc không khí của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đối với bộ lọc không khí thông thường của xe kiểu ngồi để chân hai bên kể cả xe máy, một ví dụ về bộ lọc không khí được bộc lộ trong patent Nhật Bản số 4249345. Hộp bộ lọc không khí được bố trí bên trên hộp truyền động, là cụm động lực dạng cụm lắ, sao cho phần bên trong của hộp bộ lọc không khí được phân chia thành khoang khí phía đầu dòng và khoang khí phía cuối dòng nhờ chi tiết lọc không khí. Hộp bộ lọc không khí có ống nối để nối thông khoang khí phía đầu dòng với phần lõm mở trên phần trước của hộp bộ lọc không khí ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Một tấm che được lắp vào phần trước của hộp bộ lọc không khí ở phía ngoài theo chiều rộng xe để tạo thành khoang khí dùng để dẫn không khí giữa phần lõm và hộp bộ lọc không khí, đồng thời che ống nối. Cửa nạp không khí mở xuống dưới được bố trí trên phần thấp nhất của phần lõm.

Theo kết cấu này, không khí đã đi qua cửa nạp không khí đi vào trong khoang khí dùng để dẫn không khí về phía trước, và được hút vào trong ống nối. Vì vậy, đường dẫn không khí có kết cấu khuất khúc được tạo ra bên trong khoang khí dùng để dẫn không khí, điều này ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự bị hút vào trong khoang khí dùng để dẫn không khí đi vào trong khoang khí phía đầu dòng.

Kết cấu nêu trong patent Nhật Bản số 4249345 có nhược điểm là hình dạng bên ngoài kết hợp của tấm ốp và hộp bộ lọc không khí bị ảnh hưởng xấu và các đặc tính về hình dạng bên ngoài giảm do tấm ốp nhô xuống dưới về phía trước từ vỏ ngoài của hộp bộ lọc không khí khi nhìn từ phía bên. Do vậy, cần có một kết cấu mà có thể ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong khoang khí phía đầu dòng, đồng thời cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế nhằm mục đích ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật

tương tự lọt vào trong khoang không khí chưa lọc, đồng thời cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài trong bộ lọc không khí của xe kiểu ngồi để chân hai bên.

Để giải quyết các vấn đề nêu trên, sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ đề xuất bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42); ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52), bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ: tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40), cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), và đầu trên (52a) của miệng nạp không khí (52) được bố trí bên dưới đầu trên (70a) của cửa nạp không khí (70), và đầu dưới (52b) của miệng nạp không khí (52) được bố trí bên trên đầu dưới (70b) của cửa nạp không khí (70).

Sáng chế theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ đề xuất bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42); ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52), bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ: tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40), cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), cửa nạp không khí (70) mở về phía

sau của xe, và phần nhô (36) nhô ra từ hộp bộ lọc không khí (40) ra phía ngoài theo chiều rộng xe được bố trí ở phía sau và phía trên cửa nạp không khí (70).

Sáng chế theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ đề xuất bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42); ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52), bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ: tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40), cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), phần tạo hình đường dẫn (80) được định ra bởi hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60) theo cách bao quanh đường nạp (62), phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới khi tiến về phía sau, và lỗ thoát (84) được tạo ra trên phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) ít nhất ở vị trí mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp (62).

Sáng chế theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ đề xuất bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42); ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52), bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ: tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40), cửa nạp không khí (70) vào

đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), phần tạo hình đường dẫn (80) được định ra bởi hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60) theo cách bao quanh đường nạp (62), phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới khi tiến về phía sau, đường nạp (62) có đường nạp thứ nhất (62a) nối với cửa nạp không khí (70), đường nạp thứ hai (62b) nối với đường nạp thứ nhất (62a) và cũng được nối với miệng nạp không khí (52), và lỗ thoát (84) được tạo ra trên phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) ở vị trí mà hướng về ít nhất một trong số các phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất (62a) và đường nạp thứ hai (62b).

Sáng chế theo điểm 5 yêu cầu bảo hộ đề xuất bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42); ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52), bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ: tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40), cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), và gân (38) kéo dài theo chiều dọc xe được bố trí trên ít nhất một trong số các phần của hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), mà hướng về phía cửa nạp không khí (70).

Sáng chế theo điểm 6 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, gân (38) được bố trí theo cách kéo dài về phía sau vượt quá tấm che (60) khi nhìn từ phía bên.

Sáng chế theo điểm 7 yêu cầu bảo hộ đề xuất bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm: hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42); ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách

nổi thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52), bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ: tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40), cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), ống nạp (50) được bố trí nghiêng theo cách nằm gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, và phần lõm (32d) dùng để tránh phần sau của ống nạp (50) được tạo ra trên phần mà hướng về phần sau của ống nạp (50) trên mặt trong của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe.

Sáng chế theo điểm 8 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, phần lồi (32t) nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe được tạo ra ở vị trí tương ứng với phần lõm (32d) trên mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, và phần lồi (32t) được che bởi tấm che (60).

Sáng chế theo điểm 9 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) có cụm động lực (20) được đỡ lắp được trên khung thân (10), cụm động lực (20) có hộp truyền động (26) được bố trí theo cách liên tục với hộp trục khuỷu (24) của động cơ E (22) và kéo dài từ hộp trục khuỷu (24) về phía sau, và hộp bộ lọc không khí (40) được bố trí bên trên hộp truyền động (26).

Sáng chế theo điểm 10 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, tấm che (60) được bố trí ở bên trong vỏ ngoài (34a) của hộp bộ lọc không khí (40) khi nhìn từ phía bên.

Sáng chế theo điểm 11 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, hộp bộ lọc không khí (40) bao gồm thân hộp chính (31) có phần gờ thứ nhất (33) tạo thành phần mép hở phía ngoài (31a) mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và nắp hộp (32) có phần gờ thứ hai (34) tạo thành phần mép hở phía trong (32a) mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gồi chồng lên phần mép hở phía ngoài (31a) khi nhìn từ phía bên, và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính (31) theo chiều rộng xe, và đường bao ngoài của phần gờ thứ hai (34) được đặt như vỏ ngoài (34a).

Sáng chế theo điểm 12 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, hộp bộ lọc không khí (40) bao gồm thân hộp chính (31) có phần mép hở phía ngoài (31a) mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và nắp hộp (32) có phần mép hở phía trong (32a) mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gồi chồng lên phần mép hở phía ngoài (31a) khi nhìn từ phía bên và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính (31) theo chiều rộng xe, và tấm che (60) được lắp vào nắp hộp (32) nhờ chi tiết lắp chặt (90) mà được lắp từ phía trong nắp hộp (32) theo chiều rộng xe.

Sáng chế theo điểm 13 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, chi tiết lắp chặt (90) được che bởi tấm che (60) khiến cho nó không bị lộ ra khỏi tấm che (60) khi nhìn từ phía bên.

Sáng chế theo điểm 14 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, tấm che (60) được lắp cố định vào hộp bộ lọc không khí (40) ít nhất trên phần trước và phần sau của tấm che (60), và phần nối (64) dùng để lắp tấm che (60) và hộp bộ lọc không khí (40) được bố trí giữa các phần lắp cố định phía trước (65c, 65d) được tạo ra trên phần trước của tấm che (60) và các phần lắp cố định phía sau (65a, 65b) được tạo ra trên phần sau của tấm che (60).

Sáng chế theo điểm 15 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, phần nối (64) được che bởi ít nhất một trong số tấm che (60) và hộp bộ lọc không khí (40) khiến cho nó không bị lộ từ tấm che (60) và hộp bộ lọc không khí (40) ra bên ngoài khi nhìn từ phía bên.

Sáng chế theo điểm 16 yêu cầu bảo hộ khác biệt ở chỗ, hộp bộ lọc không khí (40) bao gồm thân hộp chính (31) có phần mép hở phía ngoài (31a) mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và nắp hộp (32) có phần mép hở phía trong (32a) mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gồi chồng lên phần mép hở phía ngoài (31a) khi nhìn từ phía bên và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính (31) theo chiều rộng xe, tấm che (60) được lắp vào nắp hộp (32) nhờ chi tiết lắp chặt (90) để lắp tấm che (60) từ phía trong nắp hộp (32) theo chiều rộng xe, và phần nối (64) có phần chặn theo chiều dọc trục (66) để ngăn không cho tấm che (60) di chuyển dọc theo chiều của trục lắp của chi tiết lắp chặt (90).

Theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, miệng nạp không khí được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí, và cửa nạp không khí

vào đường nạp được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí cũng như trên phần sau của tấm che. Do vậy, không khí nạp từ cửa vào được dẫn về phía trước ở bên trong đường nạp. Sau đó, không khí nạp quay ngược lại để đi vào miệng nạp không khí. Vì vậy, kết cấu khuất khúc của hộp bộ lọc không khí có thể được tạo ra bằng cách sử dụng đường nạp kéo dài theo chiều dọc, kết cấu này ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong khoang không khí chưa lọc. Hơn nữa, tấm che kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng. Có thể giảm lượng nhô ra theo phương thẳng đứng của tấm che về phía hộp bộ lọc không khí, và các đặc tính về hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện. Do vậy, có thể ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong khoang không khí chưa lọc, đồng thời các đặc tính về hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện.

Cũng theo sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ, chiều cao theo phương thẳng đứng của miệng nạp không khí và chiều cao theo phương thẳng đứng của cửa nạp không khí được bố trí theo cách gối chồng lên nhau theo chiều dọc của xe. Kích thước theo phương thẳng đứng của tấm che có thể được làm nhỏ hơn nữa. Hơn nữa, ngay cả khi cửa nạp không khí mở về phía sau của xe, không khí có thể được hút vào một cách trơn tru.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, lượng hút theo cách trực tiếp gió thổi khi xe chạy qua cửa nạp không khí có thể giảm, điều này cho phép thực hiện việc hút không khí ổn định. Hơn nữa, so với trường hợp khi cửa nạp không khí mở theo phương thẳng đứng hoặc mở về phía bên của xe, nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự khó có thể lọt vào trong khoang không khí chưa lọc. Hơn nữa, ngay cả khi hộp bộ lọc không khí được bố trí theo cách liền kề với phần trên của hộp truyền động, không khí có thể được hút vào một cách trơn tru mà không bị cản trở bởi hộp truyền động. Do vậy, hộp bộ lọc không khí có thể được bố trí theo cách liền kề với hộp truyền động, điều này làm giảm hơn nữa mức độ mà bộ lọc không khí nhô về phía trên xe.

Cũng theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, phần nhô có thể thực hiện chức năng như mái che của cửa nạp không khí, điều này có thể ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong cửa nạp không khí từ phía trên của

xe. Hơn nữa, phần dưới của phần nhô có thể thực hiện chức năng như chi tiết dẫn hướng dùng cho không khí nạp, và không khí có thể được hút vào một cách trơn tru.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, phần dưới của phần tạo hình đường dẫn được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới, khi tiến về phía sau.

Do vậy, so với trường hợp khi phần dưới của phần tạo hình đường dẫn được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới, khi tiến gần về phía trước hoặc trường hợp khi phần dưới của phần tạo hình đường dẫn được bố trí dọc theo phương nằm ngang, nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự khó có thể lọt vào qua cửa nạp không khí.

Cũng theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, lỗ thoát được bố trí ở vị trí mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp trên phần thấp nhất của phần tạo hình đường dẫn, cụ thể là trong vùng lân cận đầu thấp nhất của đường nạp. Do vậy, nếu nước và các vật tương tự lọt qua được cửa nạp không khí, thì có thể ngăn không cho chúng bị tích tụ trong đường nạp.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, lỗ thoát được bố trí ở vị trí mà hướng về ít nhất một trong số các phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất và đường nạp thứ hai trên phần dưới của phần tạo hình đường dẫn. Do vậy, ngay cả khi nếu nước và các vật tương tự lọt qua được cửa nạp không khí, thì có thể ngăn không cho chúng bị tích tụ trong đường nạp. Hơn nữa, ngay cả khi phần tạo hình đường dẫn có hình dạng dài theo chiều dọc, thì có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự bị tích tụ trong phần giữa của đường nạp nhờ lỗ thoát được bố trí ở vị trí mà hướng về ít nhất một trong số các phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất và đường nạp thứ hai trên phần dưới của phần tạo hình đường dẫn.

Theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, gân có thể nắn thẳng không khí nạp dẫn vào trong cửa nạp không khí. Hơn nữa, gân ngăn chia cửa nạp không khí, điều này ngăn không cho các vật bên ngoài có kích thước lớn lọt vào trong cửa nạp không khí. Hơn nữa, gân được tạo ra trên phần mà hướng về cửa nạp không khí. Do vậy, khi cửa nạp không khí được nhìn từ phía trên của xe, gân có thể che chắn đường nạp khiến cho phần bên trong của nó không bị nhìn thấy, điều này có thể cải thiện các

đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Theo sáng chế nêu tại điểm 6 yêu cầu bảo hộ, gân có thể được tạo ra theo cách không bị lộ ra khỏi tấm che khi nhìn từ phía bên. Do vậy, gân này có thể che chắn theo cách có hiệu quả hơn nữa đường nạp khiến cho phần bên trong của nó không bị nhìn thấy từ bên ngoài.

Theo sáng chế nêu tại điểm 7 yêu cầu bảo hộ, ngay cả khi ống nạp được bố trí nghiêng theo cách nằm gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, lượng nhô ra của ống nạp ra phía ngoài theo chiều rộng xe được giảm bớt trên phần lõm. Do vậy, có thể giảm lượng nhô ra của bộ lọc không khí ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Theo sáng chế nêu tại điểm 8 yêu cầu bảo hộ, phần lõi không bị lộ ra trên bề mặt bên ngoài của xe, điều này có thể cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Do hộp bộ lọc không khí được bố trí bên trên hộp truyền động, cửa nạp không khí được để lộ ra bên ngoài. Do vậy, nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự có nhiều khả năng lọt vào trong khoang không khí chưa lọc so với trường hợp khi hộp bộ lọc không khí được bố trí bên trong xe. Do vậy, theo sáng chế nêu tại điểm 9 yêu cầu bảo hộ, hộp bộ lọc không khí được bố trí bên trên hộp truyền động, kết cấu khuếch tán có thể thực hiện được theo cách có hiệu quả việc ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào khoang không khí chưa lọc. Hơn nữa, ngay cả khi tấm che được bố trí bên trên hộp truyền động, tấm che có hình dạng dài theo chiều dọc. Do vậy, khe hở giữa hộp truyền động và tấm che có thể được đảm bảo một cách dễ dàng, và lượng lác của cụm động lực có thể được đảm bảo một cách đầy đủ.

Theo sáng chế nêu tại điểm 10 yêu cầu bảo hộ, tấm che có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn trên hộp bộ lọc không khí theo cách mà tấm che không nhô từ vỏ ngoài của hộp bộ lọc không khí ra bên ngoài khi nhìn từ phía bên. Vì vậy, so với trường hợp khi tấm che được bố trí theo cách nhô ra từ vỏ ngoài của hộp bộ lọc không khí khi nhìn từ phía bên, hình dạng bên ngoài kết hợp của tấm che và hộp bộ lọc không khí được cải thiện, và hình dạng bên ngoài được cải thiện hơn nữa.

Theo sáng chế nêu tại điểm 11 yêu cầu bảo hộ, đường bao ngoài của phần gờ thứ hai được đặt như vỏ ngoài, có thể giảm kích thước của tấm che và cải thiện hơn

nữa hình dạng bên ngoài kết hợp của tấm che và hộp bộ lọc không khí. Hơn nữa, ngay cả khi tấm che được bố trí ở phía ngoài nắp hộp, có thể đơn giản hóa hình dạng vỏ ngoài của nắp hộp.

Theo sáng chế nêu tại điểm 12 yêu cầu bảo hộ, tấm che có thể được lắp cố định một cách dễ dàng.

Theo sáng chế nêu tại điểm 13 yêu cầu bảo hộ, chi tiết lắp chặt không bị lộ ra trên bề mặt bên ngoài của xe, điều này có thể cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Theo sáng chế nêu tại điểm 14 yêu cầu bảo hộ, có thể triệt tiêu khe hở và sự xô dịch mà không làm tăng số lượng các phần lắp cố định. Khi tấm che được bố trí theo cách nằm trải dài theo chiều dọc, các khoảng cách giữa các phần đầu ở phía trước và phía sau của tấm che trở nên lớn hơn. Do vậy, khe hở giữa tấm che và bộ lọc không khí, và sự xô dịch của tấm che có thể được tạo ra. Tuy nhiên, theo kết cấu này, phần nối được tạo ra giữa các phần lắp cố định phía trước và phía sau của tấm che. Do vậy, có thể triệt tiêu khe hở và sự xô dịch mà không làm tăng số lượng phần lắp cố định.

Theo sáng chế nêu tại điểm 15 yêu cầu bảo hộ, phần nối không bị lộ ra trên bề mặt bên ngoài của xe, điều này có thể cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Theo sáng chế nêu tại điểm 16 yêu cầu bảo hộ, khi tấm che được lắp cố định vào hộp bộ lọc không khí, tấm che có thể được lắp tạm thời vào hộp bộ lọc không khí và tính dễ lắp có thể được cải thiện.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy theo một phương án của sáng chế.

FIG.2 là hình vẽ mặt cắt theo đường II-II được thể hiện trên FIG.1.

FIG.3 là hình chiếu từ phía sau của bộ lọc không khí của xe máy nêu trên.

FIG.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái của bộ lọc không khí nêu trên.

FIG.5 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện hộp bộ lọc không khí nêu trên.

FIG.6 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện bộ lọc không khí nêu trên ở trạng

thái mà nắp hộp đã được tháo ra khỏi thân hộp chính.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh của bộ lọc không khí nêu trên ở trạng thái mà tấm che được nhìn theo chiều từ phía trên bên phải và phía sau.

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII được thể hiện trên FIG.4.

FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX được thể hiện trên FIG.4.

FIG.10 là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X được thể hiện trên FIG.4.

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI được thể hiện trên FIG.4.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt theo đường XII-XII được thể hiện trên FIG.4.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIII-XIII được thể hiện trên FIG.4.

Mô tả chi tiết các phương án được ưu tiên của sáng chế

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Hơn nữa, các hướng trong phần mô tả dưới đây như “phía trước” và “phía sau”, “bên phải” và “bên trái” cũng chính là các hướng của xe trừ khi có quy định khác. Mũi tên “FR” thể hiện phía trước xe, mũi tên “LH” thể hiện phía bên trái xe, và mũi tên “UP” thể hiện phía trên của xe lần lượt được thể hiện ở các vị trí thích hợp trên các hình vẽ này.

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy 1 (xe kiểu ngồi để chân hai bên) theo một phương án của sáng chế. Dưới đây, xe máy 1 có thể được gọi tắt là “xe”.

FIG.1 thể hiện xe máy 1 thuộc loại xe scuter, mà bộ lọc không khí theo một phương án của sáng chế được áp dụng trên đó. Xe máy 1 có cụm động lực 20 được đỡ lắp được trên khung thân 10. Cụm động lực 20 được bố trí theo cách liên tục với hộp trục khuỷu 24 của động cơ 22, và có hộp truyền động 26 kéo dài từ hộp trục khuỷu 24 về phía sau ở phía bên trái bánh sau 3. Bánh sau 3 được đỡ quay được trên phần đầu sau của hộp truyền động 26.

Hơn nữa, trên FIG.1, động cơ 22 và các bộ phận tương tự có trong cụm động lực 20 được thể hiện bởi các đường nét liền ở trạng thái tấm ốp thân phía sau bên trái 9f và tấm ốp bên phía dưới bên trái 9g được khoét bỏ một phần để thuận tiện cho việc

thể hiện.

Bánh trước 2 được bố trí ở phía trước cụm động lực 20. Bánh trước 2 được đỡ quay được trên phần dưới của hai chạc trước bên phải và bên trái 4. Cầu nối 5 được bố trí giữa phần trên của hai chạc trước bên phải và bên trái 4. Trụ lái 6 dùng làm trục lái được tạo ra theo cách đứng thẳng ở chính giữa cầu nối 5 theo chiều rộng xe.

Tay lái 7 được bố trí bên trên trục lái 6. Tay lái 7 được tạo ra bởi một chi tiết dạng ống kéo dài theo chiều rộng xe. Hệ thống lái của xe máy 1 chủ yếu được tạo ra bởi bánh trước 2, chạc trước 4, trục lái 6, và tay lái 7 và các bộ phận tương tự.

Trục lái 6 được đỡ quay được trên ống đầu 8 lắp trên đầu trước của khung thân 10. Khung thân 10 được tạo ra bởi các khung xe được liên kết liền khối với nhau bằng cách hàn và các phương pháp gia công tương tự. Khung thân 10 bao gồm khung chính 11 được liên kết với ống đầu 8 trên đầu trước, hai khung giữa bên phải và bên trái 12 được liên kết với khung chính 11 trên các đầu trước và các đầu sau, và hai khung yên xe bên phải và bên trái 13 được liên kết với các khung giữa bên phải và bên trái 12 trên đầu trước.

Khung chính 11 bao gồm phần khung nghiêng xuống dưới 11a và hai phần khung dưới bên phải và bên trái 11b. Phần khung nghiêng xuống dưới 11a hơi nghiêng so với phương thẳng đứng và kéo dài xuống dưới từ ống đầu 8 về phía sau. Các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b kéo dài từ đầu sau của phần khung nghiêng xuống dưới 11a, lần lượt được chia nhánh sang bên phải và bên trái, kéo dài gần như theo phương nằm ngang về phía sau, và sau đó kéo dài lên trên về phía sau.

Hơn nữa, kết cấu của khung chính 11 không chỉ giới hạn ở kết cấu mà các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b kéo dài từ đầu sau của một phần khung nghiêng xuống dưới 11a, lần lượt được chia nhánh sang bên phải và bên trái, và kéo dài về phía sau. Ví dụ, khung chính 11 có thể có kết cấu mà các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b lần lượt kéo dài từ đầu sau của hai phần khung nghiêng xuống dưới bên phải và bên trái 11a về phía sau. Hơn nữa, khung chính 11 có thể có kết cấu mà khung chính được liên kết với một ống ngang nằm vuông góc với đầu sau của phần khung nghiêng xuống dưới 11a và kéo dài theo chiều rộng xe, và các đầu trước của các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b lần lượt được liên kết với các phần đầu bên phải

và bên trái của ống ngang này.

Các khung giữa bên phải và bên trái 12 có phần khung trước 12a và phần khung sau 12b. Các phần khung trước bên phải và bên trái 12a kéo dài xuống dưới từ phần giữa theo phương thẳng đứng của phần khung nghiêng xuống dưới 11a của khung chính 11 về phía sau. Các phần khung sau bên phải và bên trái 12b kéo dài xuống dưới từ các đầu sau của các phần khung trước bên phải và bên trái 12a về phía sau theo cách dốc nhiều hơn so với các phần khung trước bên phải và bên trái 12a, và đạt đến phần giữa theo chiều dọc của các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b của khung chính 11.

Các khung yên xe bên phải và bên trái 13 kéo dài lên phía trên từ phần trên của các phần khung sau bên phải và bên trái 12b của các khung giữa bên phải và bên trái 12 về phía sau. Phần đầu sau của các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b của khung chính 11 được liên kết với phần giữa theo chiều dọc của các khung yên xe bên phải và bên trái 13.

Phần dưới phía trước của hộp trục khuỷu 24 được đỡ trên phần giữa theo chiều dọc của các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b của khung chính 11 thông qua chi tiết liên kết 14. Do vậy, cụm động lực dạng cụm lắc 20 có thể lắc được theo phương thẳng đứng thông qua chi tiết liên kết 14. Bộ giảm xóc 15 được bố trí giữa phần đầu sau của hộp truyền động 26 trong cụm động lực 20 và phần sau của các khung yên xe bên phải và bên trái 13 của khung thân 10.

Bộ lọc không khí 30 bao gồm hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí trên phần trên của hộp truyền động 26. Các chi tiết đỡ 46a, 46b lần lượt được bố trí trên các phần dưới phía trước và phía sau của hộp bộ lọc không khí 40. Hộp bộ lọc không khí 40 được lắp chặt và được giữ cố định trên phần trên của hộp truyền động 26 nhờ các bu lông 93 lắp xuyên qua các chi tiết đỡ 46a, 46b.

Khi nhìn từ phía bên, hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí trong vùng được bao quanh bởi mép trên của hộp truyền động 26, mép dưới của phần sau của khung yên xe bên trái 13, và đường trục của bộ giảm xóc 15. Hộp bộ lọc không khí 40 có kích thước nhỏ hơn hộp truyền động 26. Cụ thể là, chiều dài tối đa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40 nhỏ hơn chiều dài tối đa theo chiều dọc của hộp truyền động 26. Chiều

cao tối đa theo phương thẳng đứng của hộp bộ lọc không khí 40 nhỏ hơn chiều cao tối đa theo phương thẳng đứng của hộp truyền động 26.

Hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí nằm cách mép dưới của phần sau của khung yên xe bên trái 13 một khoảng cách định trước, và được bố trí gần với mép trên của hộp truyền động 26, khi nhìn từ phía bên (còn được gọi là “trên hình chiếu cạnh của xe”). Do vậy, hình dạng bên ngoài kết hợp của hộp bộ lọc không khí 40 và hộp truyền động 26 được cải thiện so với trường hợp khi hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí nằm cách mép trên của hộp truyền động 26 một khoảng cách định trước, và được bố trí gần với mép dưới của phần sau của khung yên xe bên trái 13 khi nhìn từ phía bên.

Phần sau của hộp bộ lọc không khí 40 gói chông lên phần dưới phía trước của bộ giảm xóc 15 khi nhìn từ phía bên. Do vậy, hình dạng bên ngoài kết hợp của hộp bộ lọc không khí 40 và bộ giảm xóc 15 được cải thiện so với trường hợp khi phần sau của hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí nằm cách bộ giảm xóc 15 một khoảng cách định trước khi nhìn từ phía bên.

Yên xe 17 mà người đi xe ngồi trên đó được bố trí bên trên cụm động lực 20. Yên xe 17 kéo dài theo chiều dọc. Yên xe 17 là một yên liền gồm yên trước 17a để người đi xe ngồi trên đó và yên sau 17b để người ngồi sau ngồi trên đó.

Xe máy 1 được che bởi tấm ốp thân 9 được tạo ra bởi các tấm che ngoài làm bằng nhựa. Tấm ốp trước 9a được bố trí bên trên bánh trước 2 và ở phía trước ống đầu 8. Tấm chắn gió 9b được bố trí trên phần trên của tấm ốp trước 9a. Tấm chắn gió 9b dựng đứng từ phần trên của tấm ốp trước 9a về phía sau khi nhìn từ phía bên. Tấm chắn gió 9b giúp cho gió thổi khi xe chạy đi lên phía trên theo chiều từ phía trước về phía sau. Tấm ốp trước 9a là một khối liền bao gồm đèn pha 9c và các đèn xi nhan bên phải và bên trái (không được thể hiện trên hình vẽ).

Tấm ốp trong 9d, dùng để che vùng xung quanh ống đầu 8 và trục lái 6 từ phía sau, và tấm ốp giữa 9e, dùng để che vùng xung quanh phần khung nghiêng xuống dưới 11a và các phần khung trước bên phải và bên trái 12a trên phần sau của tấm ốp trước 9a từ phía trên, được bố trí trên phần sau của tấm ốp trước 9a. Tấm ốp giữa 9e được nối với đầu dưới của tấm ốp trong 9d và kéo dài về phía sau, và đầu sau của tấm

ốp giữa 9e đặt đến phía dưới đầu trước của yên xe 17.

Hai tấm ốp thân phía sau bên phải và bên trái 9f, dùng để che các khung yên xe bên phải và bên trái 13 từ các phía bên, được bố trí trên phần sau của tấm ốp giữa 9e. Các tấm ốp thân phía sau bên phải và bên trái 9f được nối với đầu sau của tấm ốp giữa 9e và kéo dài về phía sau. Các tấm ốp thân phía sau bên phải và bên trái 9f được bố trí bên dưới yên xe 17 và kéo dài theo cách nằm trải dài theo chiều dọc của xe, và kéo dài từ đầu sau của tấm ốp giữa 9e đến phía trên bánh sau 3.

Hai tấm ốp bên phía dưới bên phải và bên trái 9g che vùng xung quanh các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b từ các phía bên được bố trí trên phần dưới của tấm ốp giữa 9e. Các tấm ốp bên phía dưới bên phải và bên trái 9g kéo dài dọc theo chiều dọc của xe.

Hai sàn để chân bên phải và bên trái 16 dùng để che vùng xung quanh các phần khung dưới bên phải và bên trái 11b từ phía trên được bố trí giữa các phần mép trên của các tấm ốp bên phía dưới bên phải và bên trái 9g. Các sàn để chân bên phải và bên trái 16 được bố trí ở chính giữa theo chiều rộng xe theo cách nằm cách nhau theo chiều từ bên phải sang bên trái. Các sàn để chân bên phải và bên trái 16 có chiều rộng không đổi theo chiều rộng xe, và người đi xe có thể đặt chân của mình lên mặt trên của các sàn để chân bên phải và bên trái 16.

Khoảng không vống hình yên ngựa 18 mà người đi xe đưa chân qua đó để ngồi lên xe được tạo ra bên trên tấm ốp giữa 9e, và giữa tay lái 7 và yên xe 17. Người lái xe (người đi xe) có thể ngồi lên xe máy 1 bằng cách đưa chân qua khoảng không vống hình yên ngựa 18, ngồi lên trên yên xe 17 (yên trước 17a) và đặt bàn chân lên trên các sàn để chân bên phải và bên trái 16 được tạo ra trên phần dưới ở giữa theo chiều dọc của xe.

Động cơ 22 của cụm động lực 20 bao gồm hộp trục khuỷu 24 dùng để chứa trục khuỷu (không được thể hiện trên hình vẽ) và phần xi lanh 21 lắp trên buồng đốt (không được thể hiện trên hình vẽ). Phần xi lanh 21 bao gồm cụm xi lanh, đầu xi lanh, tấm che đầu, và các bộ phận tương tự. Ống nạp 23 được nối với mặt bên phía trên của phần đầu trước của phần xi lanh 21. Ống xả 25 được nối với mặt bên phía dưới của phần đầu trước của phần xi lanh 21.

Phần xi lanh 21 nhô lên trên từ phần đầu trước của hộp trục khuỷu 24 về phía trước. Cụ thể là, phần xi lanh 21 nhô ra từ khoảng không giữa các phần nghiêng phía sau của các phân khung dưới bên phải và bên trái 11b về phía trước ở trạng thái mà cụm động lực 20 được lắp vào khung thân 10.

Trục khuỷu bên trong hộp trục khuỷu 24 kéo dài song song với trục của bánh sau 3 theo chiều rộng xe. Cơ cấu phía đầu vào của bộ truyền động vô cấp dạng đai (không được thể hiện trên hình vẽ) được nối với phần đầu bên trái của trục khuỷu. Máy phát điện và quạt làm mát (cả hai bộ phận này đều không được thể hiện trên hình vẽ) được nối với phần đầu bên phải của trục khuỷu.

Hộp truyền động 26 kéo dài từ phần bên trái thân chính của hộp trục khuỷu 24 dùng để chứa trục khuỷu. Bộ truyền động vô cấp dạng đai được bố trí trong hộp truyền động 26. Trục của bánh sau 3 được đỡ trên phần sau của bộ truyền động vô cấp dạng đai thông qua cơ cấu bánh răng giảm tốc (không được thể hiện trên hình vẽ). Động lực của động cơ 22 được cấp cho trục khuỷu và được truyền đến trục của bánh sau 3 thông qua bộ truyền động vô cấp dạng đai và cơ cấu bánh răng giảm tốc.

Ống nạp 23 của động cơ 22 được nối với bộ lọc không khí 30 thông qua thân van tiết lưu 27 và ống nối 28. Không khí bên ngoài đã được lọc bởi bộ lọc không khí 30 được đưa vào phần nạp của động cơ 22 thông qua ống nối 28, thân van tiết lưu 27, và ống nạp 23.

Ống xả 25 của động cơ 22 kéo ra ngoài về phía bên phải của xe từ phía dưới động cơ 22, và được nối với bộ giảm thanh (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí ở bên phải bánh sau 3.

FIG.2 là hình vẽ mặt cắt theo đường II-II được thể hiện trên FIG.1. Hơn nữa, để thuận tiện cho việc thể hiện, bánh sau 3 được thể hiện bởi đường hai chấm một gạch. Hơn nữa, đường trục tâm của thân xe CL kéo dài theo chiều dọc của xe được thể hiện bởi đường chấm gạch trên FIG.2.

Như được thể hiện trên FIG.2, bộ lọc không khí 30 bao gồm hộp bộ lọc không khí 40, ống nạp 50, và tấm che 60.

Ví dụ, hộp bộ lọc không khí 40 được làm bằng nhựa và các vật liệu tương tự, có độ sâu theo chiều rộng xe. Phần bên trong của hộp bộ lọc không khí 40 được phân

cách bởi chi tiết lọc không khí 42 thành khoang không khí chưa lọc 44 được nối với không khí bên ngoài, và khoang không khí đã lọc 46 được nối với phần nạp của động cơ 22.

Hộp bộ lọc không khí 40 bao gồm thân hộp chính 31 được bố trí ở phía bên bánh sau 3, nắp hộp 32 được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính 31 theo chiều rộng xe.

Thân hộp chính 31 có phần mép hở phía ngoài 31a mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Nắp hộp 32 có phần mép hở phía trong 32a, mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gói chồng lên phần mép hở phía ngoài 31a khi nhìn từ phía bên.

Ví dụ, thân hộp chính 31 và nắp hộp 32 được tạo ra bằng cách đúc. Phần gờ thứ nhất 33, nhô về phía chu vi ngoài khi nhìn từ phía bên, được tạo ra trên phần mép hở phía ngoài 31a vốn là phần mép theo chu vi của miệng thân hộp chính 31. Phần gờ thứ hai 34 nhô về phía chu vi ngoài khi nhìn từ phía bên được tạo ra trên phần mép hở phía trong 32a vốn là phần mép theo chu vi của miệng nắp hộp 32. Thân hộp chính 31 và nắp hộp 32 được kết hợp với nhau bằng cách ghép chặt từ phía ngoài nhờ các chi tiết lắp 91 như các bu lông và các chi tiết tương tự (xem FIG.1, ví dụ, theo phương án này có bảy chi tiết lắp) ở trạng thái mà phần gờ thứ nhất 33 và phần gờ thứ hai 34 tỳ vào nhau.

Chi tiết lọc không khí 42, làm bằng giấy lọc được gấp theo hình ống xếp, được tạo ra có hình dạng tổng thể như một tấm có chiều dày nằm vuông góc với chiều từ phải sang trái. Phần mép ngoài của chi tiết lọc không khí 42 được giữ bởi tấm giữ chi tiết lọc 41. Ví dụ, tấm giữ chi tiết lọc 41 được làm bằng nhựa và các vật liệu tương tự. Khung kẹp 41a nhô về cả hai phía bên theo chiều rộng xe (cả hai phía bên theo chiều sâu) được tạo ra liền khối trên phần mép theo chu vi ngoài của tấm giữ chi tiết lọc 41. Khung kẹp 41a bị kẹp giữa và được giữ cố định bởi phần gờ thứ nhất 33 và phần gờ thứ hai 34 thông qua chi tiết làm kín 43.

Tấm giữ chi tiết lọc 41 là một khối liền bao gồm khung giữ 41b dùng để giữ và cố định chi tiết lọc không khí 42. Khung giữ 41b được bố trí trong khoảng từ phần giữa theo chiều dọc của tấm giữ chi tiết lọc 41 đến phần sau. Chiều dày của khung giữ 41b theo chiều rộng xe lớn hơn chiều dày của khung kẹp 41a theo chiều rộng xe.

Thân hộp chính 31 được tạo ra có dạng hình chữ L theo cách nằm dọc theo hình dạng bên ngoài của bánh sau 3 trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2. Cụ thể là, phần thành trước 31f của thân hộp chính 31 được làm phình từ phần gờ thứ nhất 33 ở phía trước thân hộp chính 31 về phía trong theo chiều rộng xe theo cách gồi chông lên phần đầu trước của bánh sau 3, trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2. Phần thành giữa theo chiều dọc 31m của thân hộp chính 31 kéo dài theo đường thẳng từ đầu sau của phần thành 31f về phía sau trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2. Phần thành sau 31r của thân hộp chính 31 kéo dài từ đầu sau của phần thành giữa theo chiều dọc 31m như là điểm bắt đầu ra phía ngoài theo chiều rộng xe trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2, sau đó uốn cong theo hình cung tròn, kéo dài về phía sau và đạt đến phần gờ thứ nhất 33 ở phía sau thân hộp chính 31.

Phần nối ống 31h nối phần giữa theo chiều dọc của ống nối 28 được bố trí ở giữa phần thành trước 31f của thân hộp chính 31 theo chiều rộng xe. Phần trước 28a của ống nối 28 được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính 31, và kéo dài theo đường thẳng từ phần nối ống 31h về phía trước. Phần sau 28b của ống nối 28 được bố trí bên trong thân hộp chính 31, và nằm nghiêng, uốn cong, và kéo dài theo cách lệch ra phía ngoài theo chiều rộng xe, khi tiến về phía sau. Miệng 28h trên đầu sau của ống nối 28 hướng về phía phần mà nằm gần hơn với phần trước của phần giữa theo chiều dọc của khoang không khí đã lọc 46.

Phần lõi 31d và các gân 31c (ví dụ, theo phương án này có năm gân) được tạo ra theo cách nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe trên mặt ngoài theo chiều rộng xe (mặt trong của hộp) của phần thành giữa theo chiều dọc 31m của thân hộp chính 31. Phần lõi 31d, gân 31c và các chi tiết tương tự kéo dài dọc theo mặt trong của phần thành giữa theo chiều dọc 31m của thân hộp chính 31. Do vậy, độ cứng vững của thân hộp chính 31 được đảm bảo.

Nắp hộp 32 được bố trí dọc theo hình dạng bên ngoài của thân hộp chính 31. Cụ thể là, phần thành trước 32f của nắp hộp 32 nghiêng và kéo dài từ phần gờ thứ hai 34 ở phía trước nắp hộp 32 về phía sau, kéo dài về phía trong theo chiều rộng xe, sau đó uốn cong và kéo dài ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và tạo thành phần nghiêng 32c khi nhìn từ phía bên được thể hiện trên FIG.2. Phần thành giữa theo chiều dọc 32m của nắp hộp 32 nghiêng và kéo dài từ đầu sau của phần thành trước 32f (đầu sau

của phần nghiêng 32c) như là điểm bắt đầu theo cách tiến gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, tạo thành phần lồi 32t có hình dạng cong nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe, sau đó uốn cong, võng, kéo dài về phía sau, tạo thành phần lõm 32e, đạt đến mép sau 70k, và nghiêng và kéo dài theo cách lệch về phía trong theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2. Phần thành sau 32r của nắp hộp 32 uốn cong từ đầu sau của phần thành giữa theo chiều dọc 32m về phía trong theo chiều rộng xe, và đạt đến phần gờ thứ hai 34 ở phía sau nắp hộp 32, trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2.

Phần nối ống 32h được tạo ra, để nối phần trước của ống nạp 50 nhằm dẫn không khí bên ngoài vào trong khoang không khí chưa lọc 44 ở giữa theo chiều rộng xe, trên phần sau (phần nghiêng 32c) của phần thành trước 32f của nắp hộp 32. Phần nối ống 32h được lắp khít vào trong rãnh được tạo ra trên bề mặt thành ngoài trên phần trước của ống nạp 50, và giữ phần trước của ống nạp 50. Ống nạp 50 được lắp vào hộp bộ lọc không khí 40 theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc 44. Đồng thời, miệng nạp 52 hướng về phía trước được tạo ra. Miệng nạp không khí 52 được bố trí nằm gần về phía trước hơn là phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40.

Ống nạp 50 có dạng hình trụ dài theo chiều dọc, và nghiêng và kéo dài theo đường thẳng theo cách tiến gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau. Phần trước 50a của ống nạp 50 được bố trí ở phía ngoài nắp hộp 32. Phần sau ở khoảng giữa theo chiều dọc 50b của ống nạp 50 nằm bên trong nắp hộp 32. Miệng 53 trên đầu sau của ống nạp 50 hướng về phía khoang không khí chưa lọc 44 ở phía ngoài phần trước của chi tiết lọc không khí 42 theo chiều rộng xe.

Phần mà hướng về phần sau (miệng 53 trên đầu sau) của ống nạp 50 trên mặt trong của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe nằm ngang hàng với phần trong của phần lồi 32t. Phần trong này tạo thành phần lõm 32d. Cụ thể, phần lõm 32d dùng để tránh phần sau của ống nạp 50 được uốn cong ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và được tạo ra trên phần mà hướng về phần sau (miệng 53 trên đầu sau) của ống nạp 50 trên mặt trong của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Phần lồi 32t, nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe, được tạo ra ở vị trí tương ứng với phần lõm 32d trên mặt ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Tấm che 60 dùng để che phần lồi 32t từ phía ngoài theo chiều

rộng xe. Do vậy, phần lõi 32t bị che khuất ở phía sau tấm che 60 khi nhìn từ phía bên.

Mặt tỳ 54, để tỳ vào phần ngoài của khung giữ 41b của tấm giữ chi tiết lọc 41 theo chiều rộng xe, được tạo ra trên phần trong của phần sau ở khoảng giữa theo chiều dọc 50b của ống nạp 50 theo chiều rộng xe. Phần trong của phần sau ở khoảng giữa theo chiều dọc 50b của ống nạp 50 theo chiều rộng xe được đỡ trên nắp hộp 32 thông qua phần lõi để đỡ 51, được mô tả dưới đây (xem FIG.6).

Tấm che 60 được lắp trên mặt ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Ví dụ, tấm che 60 được làm bằng nhựa và các vật liệu tương tự. Tấm che 60 được tạo ra có hình dạng vòm mở vào phía trong theo chiều rộng xe, và kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều cao theo phương thẳng đứng. Tấm che 60 tạo ra đường nạp 62 kéo dài theo chiều dọc giữa nắp hộp 32 và tấm che này. Tấm che 60 che miệng nạp không khí 52 của ống nạp 50 từ phía ngoài theo chiều rộng xe. Phần mép dạng vòm 60h, mà được tạo ra trên đầu sau của tấm che 60, và phần mép 70i của nắp hộp 32 tạo ra cửa nạp không khí 70.

Phần thành trước 60f của tấm che 60 nghiêng và kéo dài từ đầu trước của nắp hộp 32 như là điểm bắt đầu ra phía ngoài theo chiều rộng và nghiêng và kéo dài theo cách tiến gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe như được thể hiện trên FIG.2. Phần thành sau 60m ở khoảng giữa theo chiều dọc của tấm che 60 nghiêng ít hơn phần thành trước 60f, và kéo dài từ đầu sau của phần thành trước 60f như là điểm bắt đầu theo cách tiến gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2, uốn về phía trong theo chiều rộng xe, và đạt đến phần mép dạng vòm 60h.

Cửa nạp không khí 70 dùng để dẫn không khí bên ngoài (không khí) vào đường nạp 62 được bố trí gần về phía sau nhiều hơn so với phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40 (đường trục giữa theo chiều dọc ML của hộp bộ lọc không khí 40, kéo dài theo chiều rộng xe), và trên phần sau của tấm che 60. Cửa nạp không khí 70 mở về phía sau của xe. Cửa nạp không khí 70 dẫn không khí bên ngoài đi vào từ phía sau.

Hơn nữa, cửa nạp không khí 70 có thể được bố trí gần về phía sau nhiều hơn miệng nạp không khí 52 của ống nạp 50, và có thể có kết cấu để dẫn không khí bên

ngoài vào từ phía bên, phía trên và phía dưới và các phía khác nữa của xe.

Các gân 38 (xem FIG.3, ví dụ, theo phương án này có ba gân) kéo dài theo chiều dọc của xe được tạo ra trên phần mà hướng về cửa nạp không khí 70 trên mặt ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Cụ thể là, các gân 38 được tạo ra giữa phần giữa của phần lõi 32t, vốn được tạo ra trên mặt ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe, và đầu sau của phần lõi 32e ở phía sau phần lõi. Mép ngoài của gân 38 theo chiều rộng xe kéo dài về phía sau từ phần giữa của phần lõi 32t về phía bên trái, và nghiêng và kéo dài theo cách nằm sâu hơn về phía trong theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, và nối một cách trơn tru với mặt ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe, trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2. Gân 38 phình về phía trong phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp 62 trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.2. Gân 38 kéo dài gần như nằm ngang và nằm khuất bên trong đường nạp 62 khi nhìn cửa nạp không khí 70 từ phía sau và phía trên.

Phần tạo hình đường dẫn 80 được tạo ra sao cho nắp hộp 32 và tấm che 60 bao quanh đường nạp 62 kéo dài theo chiều dọc. Phần tạo hình đường dẫn 80, là mặt thành trong hướng về đường nạp 62, bao gồm mặt ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe và mặt trong của tấm che 60 theo chiều rộng xe.

Đường nạp 62 có đường nạp thứ nhất 62a nằm ở phía đầu dòng (phía sau) của đường nạp 62 và đường nạp thứ hai 62b nằm ở phía cuối dòng (phía trước) của đường nạp 62.

Đường nạp thứ nhất 62a được tạo ra giữa phần thành giữa theo chiều dọc 32m của nắp hộp 32 và phần thành sau ở khoảng giữa theo chiều dọc 60m của tấm che 60, và được nối với cửa nạp không khí 70. Không khí bên ngoài được dẫn từ cửa nạp không khí 70 vào đường nạp thứ nhất 62a.

Đường nạp thứ hai 62b được tạo ra giữa phần thành trước 32f của nắp hộp 32 và phần thành trước 60f của tấm che 60, và được nối với đường nạp thứ nhất 62a cũng như với miệng nạp không khí 52. Không khí bên ngoài được dẫn qua đường nạp thứ nhất 62a vào đường nạp thứ hai 62b. Không khí bên ngoài được dẫn qua đường nạp thứ hai 62b vào miệng nạp không khí 52.

Đường nạp 62 và cửa nạp không khí 70 được bao quanh bởi phần sau (phần

đầu dòng) của phần tạo hình đường dẫn 80. Cụ thể là, một phần của đường nạp 62 (phần đầu dòng của đường nạp thứ nhất 62a) và cửa nạp không khí 70 được bao quanh bởi phần lõm 32e được tạo ra trên mặt ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe và mặt trong của tấm che 60 theo chiều rộng xe trên phần tạo hình đường dẫn 80.

Theo kết cấu nêu trên, khi động cơ 22 (xem FIG.1) của xe máy 1 được khởi động, không khí bên ngoài được dẫn từ cửa nạp không khí 70, và được dẫn qua đường nạp 62 về phía trước, rồi quay ngược về phía sau hướng về miệng nạp 52. Sau đó, không khí bên ngoài đi vào trong khoang không khí chưa lọc 44 thông qua ống nạp 50. Không khí bên ngoài đã đi vào trong khoang không khí chưa lọc 44 đi từ khoang không khí chưa lọc 44 thông qua chi tiết lọc không khí 42 vào trong khoang không khí đã lọc 46. Không khí bên ngoài đã đi vào trong khoang không khí đã lọc 46 đi qua ống nối 28, thân van tiết lưu 27 và ống nạp 23 được thể hiện trên FIG.1 và được đưa vào phần nạp của động cơ 22.

FIG.3 là hình chiếu từ phía sau thể hiện bộ lọc không khí 30 của xe máy 1 nêu trên, và cũng là trạng thái mà bộ lọc không khí 30 được nhìn từ phía sau của xe.

Như được thể hiện trên FIG.3, phần nhô 36 nhô từ nắp hộp 32 ra phía ngoài theo chiều rộng xe được tạo ra liền khối ở phía sau và phía trên cửa nạp không khí 70.

Hơn nữa, ngay cả khi phần nhô 36 nhô từ nắp hộp 32 ra phía ngoài theo chiều rộng xe, thì phần nhô có dạng một chi tiết rời có thể được bố trí như một chi tiết riêng biệt với nắp hộp 32.

Khi nhìn từ phía sau, phần nhô 36 có hình dạng sao cho phần nhô này kéo dài xuống phía dưới từ đầu trên của nắp hộp 32 về phía bên trái và uốn xuống phía dưới và uốn về phía trong theo chiều rộng xe, và đạt đến cửa nạp không khí 70. Chiều rộng nhô ra tối đa W_a của phần nhô 36 theo chiều rộng xe lớn hơn chiều rộng tối đa W_b của gân 38 theo chiều rộng xe ($W_a > W_b$), đồng thời nhỏ hơn chiều rộng tối đa W_1 của tấm che 60 theo chiều rộng xe ($W_a < W_1$). Chiều rộng tối đa W_c của phần lõm 32t theo chiều rộng xe nhỏ hơn chiều rộng tối đa W_b của gân 38 theo chiều rộng xe ($W_c < W_b$).

Hơn nữa, phần nhô 36 kéo dài theo chiều dọc và được tạo ra theo cách bao quanh phía trên cửa nạp không khí 70 khi nhìn từ phía bên được thể hiện trên FIG.4.

Ba gân 38 được để lộ ra khỏi cửa nạp không khí 70. Ba gân 38 được bố trí ở

những khoảng cách gần như bằng nhau theo phương thẳng đứng. Cửa nạp không khí 70 được phân cách bởi ba gân 38 ở những khoảng cách gần như bằng nhau theo phương thẳng đứng. Hơn nữa, ba gân được tạo ra theo phương án này. Tuy nhiên, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án này, mà một hay nhiều hơn ba gân có thể được bố trí theo cách thích hợp.

Mép ngoài của tấm che 60 theo chiều rộng xe trên hình vẽ nhìn từ phía sau kéo dài theo đường thẳng từ phần nhô 36 xuống phía dưới, nghiêng theo cách nằm sâu hơn về phía trong theo chiều rộng xe khi tiến gần về phía dưới, và đạt đến phần dưới của nắp hộp 32.

Mép ngoài của tấm che 60 theo chiều rộng xe trên hình vẽ nhìn từ phía sau được bố trí nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe nhiều hơn so với hộp truyền động 26. Cụ thể, chiều rộng tối đa $W1$ của tấm che 60 theo chiều rộng xe lớn hơn chiều rộng tối đa $W2$ của hộp truyền động 26 theo chiều rộng xe ($W1 > W2$), do vậy chiều rộng của hộp bộ lọc không khí 40 kéo dài đến mức nhiều nhất có thể mà ít ảnh hưởng đến góc nghiêng của xe.

Hơn nữa, mép ngoài của tấm che 60 theo chiều rộng xe trên hình vẽ nhìn từ phía sau có thể nằm sâu hơn bên trong theo chiều rộng xe so với hộp truyền động 26. Cụ thể, chiều rộng tối đa $W1$ của tấm che 60 theo chiều rộng xe có thể nhỏ hơn chiều rộng tối đa $W2$ của hộp truyền động 26 theo chiều rộng xe ($W1 < W2$). Do vậy, bộ lọc không khí 30 có thể giảm lượng nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe, cho phép đảm bảo được khe hở giữa tấm ốp thân 9 (xem FIG.1) và bộ lọc không khí.

Hộp truyền động 26 bao gồm thân chính hộp truyền động 26a và tấm che hộp truyền động 26b.

Bộ truyền động vô cấp dạng đai được bố trí trong thân chính hộp truyền động 26a. Tấm che hộp truyền động 26b được bố trí ở phía ngoài thân chính hộp truyền động 26a theo chiều rộng xe, và che phía bên trái bộ truyền động vô cấp dạng đai. Chi tiết lắp chặt 92 là các bu lông để vặn chặt và giữ cố định phần mép theo chu vi ngoài của tấm che hộp truyền động 26b vào phần mép theo chu vi ngoài của thân chính hộp truyền động 26a. Mặt ngoài của tấm che hộp truyền động 26b theo chiều rộng xe có hình dạng cung tròn nhô về phía bên trái.

FIG.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái của bộ lọc không khí 30 nêu trên. Hơn nữa, để thuận tiện cho việc thể hiện, cửa nạp không khí 70 được thể hiện dưới dạng vùng được đánh dấu bằng các dấu chấm chấm trên FIG.4. Hơn nữa, FIG.4 và FIG.5, FIG.6 tiếp theo thể hiện cùng một trạng thái mà bộ lọc không khí 30 lắp trên xe được nhìn từ phía bên của xe.

Như được thể hiện trên FIG.4, tấm che 60 được bố trí nằm sâu bên trong so với vỏ ngoài 34a (hình dạng bao ngoài) của hộp bộ lọc không khí 40 khi nhìn từ phía bên. Tấm che 60 được bố trí từ phần đầu trước của nắp hộp 32 đến phần gần về phía sau hơn là phần giữa theo chiều dọc.

Vỏ ngoài 34a của hộp bộ lọc không khí 40 có đường bao ngoài của phần gờ thứ hai 34 của nắp hộp 32. Đường bao ngoài của phần gờ thứ hai 34 được xem như là vỏ ngoài 34a theo phương án này. Vỏ ngoài thứ nhất 34a1 của vỏ ngoài 34a, mà kéo dài theo chiều dọc từ phần đầu trước của hộp bộ lọc không khí 40 đến vùng lân cận đầu sau của tấm che 60, có hình dạng nhô ra và thon dần sao cho các khoảng cách theo phương thẳng đứng trở nên nhỏ dần khi tiến gần về phía trước khi nhìn từ phía bên. Đồng thời, vỏ ngoài thứ hai 34a2 trên phần sau của hộp bộ lọc không khí 40 ở phía sau vỏ ngoài thứ nhất 34a1 có hình dạng cong hơi nhô ra so với phần trước của hộp bộ lọc không khí 40 sao cho các khoảng cách theo phương thẳng đứng trở nên nhỏ dần khi tiến về phía sau khi nhìn từ phía bên.

Phần tạo hình đường dẫn 80 (phần lõm 81 của nắp hộp 32 được thể hiện trên FIG.5) được tạo ra từ đầu trước của tấm che 60 đến phần gần về phía sau hơn là đầu sau của tấm che 60. Phần dưới 82 (phần dưới của hộp bộ lọc không khí 40) của phần tạo hình đường dẫn 80 kéo dài theo chiều dọc và hơi nghiêng theo cách thấp dần xuống dưới khi tiến về phía sau. Các lỗ thoát 84 mở xuống phía dưới được tạo ra trên phần dưới 82 của phần tạo hình đường dẫn 80. Cụ thể là, lỗ thoát thứ nhất 84a được tạo ra trên phần mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất 62a (xem FIG.2), và lỗ thoát thứ hai 84b được tạo ra trên phần mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ hai 62b (xem FIG.2) trên phần dưới 82 của phần tạo hình đường dẫn 80.

Gân 38 được bố trí theo cách kéo dài nhiều hơn về phía sau so với tấm che 60 khi nhìn từ phía bên. Cụ thể, phần sau của gân 38 được để lộ ra khỏi tấm che 60 (cửa

nap không khí 70) khi nhìn từ phía bên. Cửa nạp không khí 70 có mép sau 70k nghiêng theo cách nằm lùi hơn về phía sau khi tiến gần về phía trên, mép trên 70j và mép dưới 70m gần như nằm ngang. Cửa nạp không khí 70 có hình dạng gần như hình bình hành khi nhìn từ phía bên. Cửa nạp không khí 70 được bố trí theo cách nằm dọc theo mặt phẳng nghiêng xuống dưới và ra phía ngoài theo chiều rộng xe so với mặt phẳng (bề mặt giả tưởng) mà hướng về phía sau. Cụ thể, cửa nạp không khí 70 mở về phía sau, đồng thời mở xuống phía dưới và ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Chiều dài mà được để lộ ra theo chiều dọc của phần sau của các gân 38 tương ứng là gần như bằng nhau, và được bố trí gần như song song với mép trên 70j và mép dưới 70m của cửa nạp không khí 70.

Hơn nữa, các lỗ lắp 91h (ví dụ, bảy lỗ lắp theo phương án này), mà chi tiết lắp chặt 91 (xem FIG.1) là các bu lông được lồng vào đó, được tạo ra trên phần gờ thứ hai 34 theo cách mở ra theo chiều rộng xe.

Ống thoát 39 được tạo ra liền khối trên phần đầu dưới phía sau của nắp hộp 32 của hộp bộ lọc không khí 40 theo cách nhô xuống dưới về phía sau.

FIG.5 là hình chiếu cạnh từ bên trái của hộp bộ lọc không khí 40 của bộ lọc không khí 30 nêu trên. Cụ thể, FIG.5 là hình chiếu cạnh từ bên trái thể hiện trạng thái mà tấm che 60 đã được tháo ra khỏi bộ lọc không khí 30. Hơn nữa, để thuận tiện cho việc thể hiện, vỏ ngoài (hình dạng bên ngoài) của cửa nạp không khí 70 được thể hiện bởi đường hai chấm một gạch trên FIG.5. Hơn nữa, cửa nạp không khí 70 cũng như phần lõm 81 của nắp hộp 32, là một bộ phận của phần tạo hình đường dẫn 80, được thể hiện dưới dạng vùng được đánh dấu bằng các dấu chấm chấm.

Như được thể hiện trên FIG.5, đầu trên 52a của miệng nạp không khí 52 của ống nạp 50 được bố trí thấp hơn đầu trên 70a của cửa nạp không khí 70 khi nhìn từ phía bên. Đồng thời, đầu dưới 52b của miệng nạp không khí 52 được bố trí cao hơn đầu dưới 70b của cửa nạp không khí 70 khi nhìn từ phía bên.

Cụ thể, miệng nạp không khí 52 được bố trí nằm giữa các đường trục giả tưởng song song nhau đi qua đầu trên 70a và đầu dưới 70b của cửa nạp không khí 70 khi nhìn từ phía bên. Chiều cao theo phương thẳng đứng H2 của miệng nạp không khí 52, là khoảng cách giữa đầu trên 52a và đầu dưới 52b của miệng nạp không khí 52, nhỏ

hơn chiều cao theo phương thẳng đứng H1 của cửa nạp không khí 70, là khoảng cách giữa đầu trên 70a và đầu dưới 70b của cửa nạp không khí 70 ($H2 < H1$).

Hơn nữa, các vị trí theo phương thẳng đứng của đầu trên 70a và đầu dưới 70b của cửa nạp không khí 70 nằm gần như ở cùng vị trí theo phương thẳng đứng của đầu trên và đầu dưới của phần mép dạng vòm 60h của tấm che 60 (xem FIG.4).

Gân 37 được tạo ra trên phần trước của nắp hộp 32 của hộp bộ lọc không khí 40 ở phía mép theo chu vi trong của vỏ ngoài thứ nhất 34a1 theo cách nằm dọc theo mép theo chu vi trong của vỏ ngoài thứ nhất này.

Do vậy, độ cứng vững của phần trước của nắp hộp 32 được được đảm bảo, đồng thời không khí bên ngoài khó có thể lọt qua khe hở giữa nắp hộp 32 và tấm che 60 vào miệng nạp không khí 52 theo cách trực tiếp (xem FIG.11).

Gân 37 kéo dài xuống dưới từ phía trên miệng nạp 52 về phía trước, uốn xuống phía dưới về phía sau, sau đó kéo dài về phía sau, và uốn và đạt đến phía dưới miệng nạp không khí 52 khi nhìn từ phía bên.

Các lỗ lắp (ví dụ, bốn lỗ lắp theo phương án này gồm: lỗ lắp thứ nhất 90h1; lỗ lắp thứ hai 90h2; lỗ lắp thứ ba 90h3; và lỗ lắp thứ tư 90h4), mà chi tiết lắp chặt 90 (xem FIG.6) là các bu lông và các chi tiết tương tự để lắp tấm che 60 được lồng vào đó, được bố trí trên nắp hộp 32 theo cách mở ra theo chiều rộng xe.

Lỗ lắp thứ nhất 90h1 được bố trí trên phần tiếp nhận vấu thứ nhất 90a nằm bên trên gân trên 38. Lỗ lắp thứ hai 90h2 được bố trí trên phần tiếp nhận vấu thứ hai 90b nằm bên dưới gân dưới 38. Lỗ lắp thứ ba 90h3 được bố trí trên phần tiếp nhận vấu thứ ba 90c nằm bên trên miệng nạp không khí 52. Lỗ lắp thứ tư 90h4 được bố trí trên phần tiếp nhận vấu thứ tư 90d nằm bên dưới miệng nạp không khí 52. Đường kính của lỗ lắp thứ hai 90h2 lớn hơn đường kính của lỗ lắp thứ nhất 90h1 và các lỗ lắp tương tự theo cách sao cho đầu 65t (đầu trong theo chiều rộng xe, như được thể hiện trên FIG.9) của vấu lắp cố định thứ hai 65b có thể được lồng vào trong đó. Do vậy, khi tấm che 60 được lắp cố định vào nắp hộp 32, tấm che được định vị nhờ vấu lắp cố định thứ hai 65 và lỗ lắp thứ hai 90h2. Sau đó, chi tiết lắp chặt 90 là các bu lông và các chi tiết tương tự được lồng vào trong lỗ lắp thứ nhất 90h1 và các lỗ lắp tương tự.

Các phần lõm để lắp 32k, 32k2 (ví dụ, hai phần lõm để lắp theo phương án

này) mà các phần nối 64 sẽ được mô tả dưới đây (xem FIG.7) được lắp vào trong đó, được tạo ra trên nắp hộp 32.

Phần lõm để lắp thứ nhất 32k1 được bố trí trên phần giữa theo chiều dọc giữa phần tiếp nhận vấu thứ nhất 90a và phần tiếp nhận vấu thứ ba 90c.

Phần lõm để lắp thứ hai 32k2 được bố trí trên phần giữa theo chiều dọc giữa phần tiếp nhận vấu thứ hai 90b và phần tiếp nhận vấu thứ tư 90d.

Phần lõm để lắp thứ nhất 32k1 và phần lõm để lắp thứ hai 32k2 lần lượt được tạo ra theo cách lõm vào từ mặt ngoài (mặt ngoài của vỏ) của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe về phía trong theo chiều rộng xe (xem FIG.8).

FIG.6 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện bộ lọc không khí 30 nêu trên ở trạng thái mà nắp hộp 32 đã được tháo ra khỏi thân hộp chính 31.

Như được thể hiện trên FIG.6, các chi tiết lắp 90 là các bu lông lần lượt được lồng vào trong các lỗ lắp 90h1 đến 90h4, và được vận và được giữ cố định trong các phần lắp cố định 90j (xem FIG.7) của các vấu lắp cố định 65 sẽ được mô tả dưới đây được tạo ra trên tấm che 60 từ phía trong nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Tấm che 60 được lắp cố định vào nắp hộp 32 nhờ các chi tiết lắp 90 là các bu lông mà được lắp từ phía trong nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Tấm che 60 che chi tiết lắp chặt 90 theo cách không bị lộ ra khỏi tấm che 60 khi nhìn từ phía bên. Cụ thể, tất cả các chi tiết lắp 90 đều được lắp từ phía trong theo chiều rộng xe.

Phần lõi để đỡ 51 nhô xuống phía dưới và được tạo ra theo cách liền khối trên phần dưới của phần sau ở khoảng giữa theo chiều dọc 50b của ống nạp 50. Lỗ lắp 51h mở theo chiều rộng xe được bố trí trên phần lõi để đỡ 51. Ống nạp 50 được lắp cố định và được đỡ trên nắp hộp 32 bằng cách luồn các chi tiết lắp, là các bu lông chẳng hạn, vào trong các lỗ lắp 51h của phần lõi để đỡ 51, và bằng cách vận và giữ cố định vào trong phần lắp cố định của nắp hộp 32.

Gân dạng lưới 55 được tạo ra liền khối trên phần sau ở khoảng giữa theo chiều dọc 50b của ống nạp 50 khi nhìn từ phía bên. Do vậy, độ cứng vững của phần sau ở khoảng giữa theo chiều dọc 50b của ống nạp 50 được đảm bảo.

Hơn nữa, phần mà nằm ngay bên trên phần lõi để đỡ 51 của các gân 55 cắt

ngang qua mặt tỳ 54.

FIG.7 là hình vẽ phối cảnh của bộ lọc không khí 30 nêu trên ở trạng thái mà tấm che 60 được nhìn theo chiều từ phía trên bên phải và phía sau.

Như được thể hiện trên FIG.7, các vấu lắp cố định 65 (ví dụ, bốn vấu lắp cố định 65a đến 65d theo phương án này) được tạo ra liền khối trên phần trước và phần sau của tấm che 60. Tấm che 60 được lắp cố định vào nắp hộp 32 nhờ các vấu lắp cố định 65a đến 65d tương ứng.

Vấu lắp cố định thứ nhất 65a nằm trên phần trên phía sau của tấm che 60 và ở phía trước và phía trên đầu trên của phần mép dạng vòm 60h. Vấu lắp cố định thứ hai 65b nằm trên phần dưới phía sau của tấm che 60 và ở phía trước đầu dưới của phần mép dạng vòm 60h. Vấu lắp cố định thứ ba 65c nằm trên phần trên phía trước của tấm che 60. Vấu lắp cố định thứ tư 65d nằm trên phần dưới phía trước của tấm che 60. Lỗ thoát thứ hai 84b được tạo ra theo cách lõm ra phía ngoài thành hình dạng chỗ khoét theo chiều rộng xe trên phần dưới phía trước của tấm che 60 và ở phía trước vấu lắp cố định thứ tư 65d.

Phần nổi thứ nhất 64a được tạo ra giữa các phần lắp cố định phía trước và phía sau trên phần trên của tấm che 60 (nghĩa là giữa vấu lắp cố định thứ nhất 65a và vấu lắp cố định thứ ba 65c). Phần nổi thứ nhất 64 có móc gài 66 và phần lồi để gài 67.

Phần mũi (phần đầu trong theo chiều rộng xe) của móc gài 66 nhô lên trên từ mép đầu trên của tấm che 60. Móc gài 66 được gài vào phần lõm để gài 32j (xem FIG.8) được làm lõm lên phía trên theo cách nằm sâu vào phía trong theo chiều rộng xe hơn là phần mép đầu trên 32p ở ngay bên trên phần lõm để lắp thứ nhất 32k1 của nắp hộp 32. Móc gài 66 thực hiện chức năng làm phần chặn theo chiều dọc trục để ngăn không cho tấm che 60 di chuyển theo chiều của trục lắp (ra phía ngoài theo chiều rộng xe) của chi tiết lắp chặt 90 ở trạng thái trước khi lắp cố định tấm che 60 nhờ các chi tiết lắp 90, cụ thể là, ở trạng thái tấm che 60 được giữ theo cách tạm thời (xem FIG.8).

Ở trạng thái tấm che 60 được giữ theo cách tạm thời, phần chân 60p của móc gài 66 tỳ vào mặt dưới của phần mép đầu trên 32p ở phía trên của phần lõm để lắp thứ nhất 32k1 và không chế sự di chuyển lên phía trên của tấm che 60 theo chiều vuông

góc với trục lắp của chi tiết lắp chặt 90 (xem FIG.8).

Phần lồi để gài 67 được bố trí ngay bên dưới móc gài 66. Phần lồi để gài 67 nhô ra từ mặt trong của tấm che 60 theo chiều rộng xe (mặt trong) về phía trong theo chiều rộng xe.

Phần lồi để gài 67 có hình dạng đầu ngoài tương ứng với hình dạng lõm của phần lõm để lắp thứ nhất 32k1. Phần lồi để gài 67 ấn định vị trí theo chiều dọc của tấm che 60 (xem FIG.8).

Phần nối thứ hai 64b được tạo ra giữa các phần lắp cố định phía trước và phía sau (nghĩa là giữa vấu lắp cố định thứ hai 65b và vấu lắp cố định thứ tư 65d) trên phần dưới của tấm che 60.

Phần nối thứ hai 64b có phần kéo dài lên trên 64c kéo dài lên phía trên từ mặt phía trong (mặt trong) theo chiều rộng xe của tấm che 60, và phần nhô 64d nhô ra từ phần kéo dài lên trên 64c về phía trong theo chiều rộng xe (về phía bên phải). Ở trạng thái tấm che 60 được giữ theo cách tạm thời, phần nhô 64d của phần nối thứ hai 64b tỳ vào mặt trên của phần mép trên đầu dưới 32q ở phía dưới phần lõm để lắp thứ hai 32k2 và thực hiện chức năng làm phần chặn theo phương nằm ngang để khống chế sự di chuyển xuống dưới của tấm che 60 theo chiều vuông góc với trục lắp của chi tiết lắp chặt 90 (xem FIG.8).

Các gân 68 (ví dụ, hai gân trên và dưới theo phương án này) kéo dài theo chiều rộng xe được tạo ra theo cách gân như nằm ngang trên phần đầu trước của tấm che 60. Chỗ khoét 68a, để gài vào gân 37 từ phía mép theo chu vi trong của nắp hộp 32, được tạo ra trên đầu trong của gân 68 theo chiều rộng xe. Do vậy, việc định vị phần đầu trước của tấm che 60 trở nên dễ dàng hơn. Hơn nữa, gân 68 được tạo ra theo cách gân như nằm ngang, nên có thể đảm bảo được độ cứng vững của phần đầu trước của tấm che 60. Hơn nữa, gân 68 có thể nấn thẳng dòng không khí bên ngoài đi vào trong đường nạp thứ hai 62b (xem FIG.2).

FIG.8 là hình vẽ mặt cắt theo đường VIII-VIII được thể hiện trên FIG.4. FIG.9 là hình vẽ mặt cắt theo đường IX-IX được thể hiện trên FIG.4. FIG.10 là hình vẽ mặt cắt theo đường X-X được thể hiện trên FIG.4.

Như được thể hiện trên FIG.8, phần nối thứ nhất 64a, phần lõm để lắp thứ nhất

32k1, phần nối thứ hai 64b, và phần lõm để lắp thứ hai 32k2 lần lượt được bố trí ở phía ngoài đường nạp 62.

Cụ thể là, phần nối thứ nhất 64a và phần lõm để lắp thứ nhất 32k1 lần lượt được bố trí ở các vị trí lệch ở bên trên đầu trên 62j của đường nạp 62, cụ thể là đầu trên (đầu trên 81a của phần lõm 81) của phần tạo hình đường dẫn 80 tạo ra đường nạp 62.

Đồng thời, phần nối thứ hai 64b và phần lõm để lắp thứ hai 32k2 lần lượt được bố trí ở các vị trí lệch về phía trong theo chiều rộng xe so với đầu trong của phần dưới của phần tạo hình đường dẫn 80 (đầu trong 81s của phần lõm 81 theo chiều rộng xe) theo chiều rộng xe.

Phần mép đầu trên 32p của nắp hộp 32 che móc gài 66 của phần nối thứ nhất 64a từ phía trên theo cách không bị lộ ra bên ngoài từ tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40.

Tấm che 60 che phần lồi để gài 67 của phần nối thứ nhất 64a từ phía ngoài theo chiều rộng xe theo cách không bị lộ ra bên ngoài từ tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40.

Tấm che 60 che phần nối thứ hai 64b từ phía dưới theo cách không bị lộ ra bên ngoài từ tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40.

Mép ngoài của phần trên của tấm che 60 theo chiều rộng xe kéo dài lên trên từ đầu trên 62j của đường nạp 62 về phía bên phải và được nối một cách trơn tru với mép ngoài của phần trên của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.8.

Mép ngoài của phần dưới của tấm che 60 theo chiều rộng xe kéo dài xuống dưới từ đầu dưới 62k của đường nạp 62 và được nối một cách trơn tru với mép đầu dưới của phần dưới của nắp hộp 32 trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.8.

Hơn nữa, trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.9 và trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.10 cũng như trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.8, các mép ngoài của các phần đầu trên và dưới của tấm che 60 theo chiều rộng xe lần lượt được nối một cách trơn tru với mép ngoài của phần trên của nắp hộp 32 theo chiều

rộng xe và với mép đầu dưới của phần dưới của nắp hộp.

Như được thể hiện trên FIG.9, vấu lắp cố định thứ nhất 65a và phần tiếp nhận vấu thứ nhất 90a, cũng như vấu lắp cố định thứ hai 65b và phần tiếp nhận vấu thứ hai 90b đều được bố trí ở phía ngoài đường nạp 62.

Cụ thể là, vấu lắp cố định thứ nhất 65a và phần tiếp nhận vấu thứ nhất 90a lần lượt được bố trí ở các vị trí lệch ở bên trên đầu trên 62j của đường nạp 62, Cụ thể là, đầu trên (đầu trên 81a của phần lõm 81) của phần tạo hình đường dẫn 80 tạo ra đường nạp 62.

Đồng thời, vấu lắp cố định thứ hai 65b và phần tiếp nhận vấu thứ hai 90b lần lượt được bố trí ở các vị trí lệch sâu hơn về phía trong theo chiều rộng xe so với đầu trong phần dưới của phần tạo hình đường dẫn 80 theo chiều rộng xe (đầu trong 81s của phần lõm 81 theo chiều rộng xe).

Hơn nữa, mặc dù không được thể hiện trên các hình vẽ này, vấu lắp cố định thứ ba 65c và phần tiếp nhận vấu thứ ba 90c được bố trí ở các vị trí lệch ở bên trên đầu trên 62j của đường nạp 62, cụ thể là đầu trên của phần tạo hình đường dẫn 80 (đầu trên 81a của phần lõm 81) tạo ra đường nạp 62.

Đồng thời, vấu lắp cố định thứ tư 65d và phần tiếp nhận vấu thứ tư 90d lần lượt được bố trí ở các vị trí lệch về phía trong theo chiều rộng xe so với đầu trong của phần dưới của phần tạo hình đường dẫn 80 theo chiều rộng xe (đầu trong 81s của phần lõm 81 theo chiều rộng xe).

FIG.11 là hình vẽ mặt cắt theo đường XI-XI được thể hiện trên FIG.4.

Như được thể hiện trên FIG.11, gân 37 là phần hướng về đường nạp thứ hai 62b của nắp hộp 32 và nhô từ vị trí tương ứng với phần mép hở phía trong 32a ra phía ngoài theo chiều rộng xe. Gân 37 của nắp hộp 32 khống chế sự di chuyển của phần mép theo chu vi ngoài 60p của tấm che 60 theo chiều vuông góc với chiều rộng xe.

Mép theo chu vi ngoài của phần trước của tấm che 60 được nối một cách trơn tru với mép đầu trước của nắp hộp 32 trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.11.

FIG.12 là hình vẽ mặt cắt theo đường XII-XII được thể hiện trên FIG.4.

Như được thể hiện trên FIG.12, lỗ thoát thứ hai 84b được tạo ra theo cách lõm

ra phía ngoài thành hình dạng lỗ khoét khi nhìn từ phía bên theo chiều rộng xe trên phần mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ hai 62b trên phần dưới của tấm che 60. Phần mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ hai 62b trên phần dưới của tấm che 60 nghiêng và kéo dài theo cách thấp dần xuống dưới khi tiến gần về phía trong theo chiều rộng xe trên hình vẽ mặt cắt được thể hiện trên FIG.12 và đạt đến lỗ thoát thứ hai 84b.

Gân 37 là phần mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ hai 62b trên phần dưới của nắp hộp 32 kéo dài theo chiều dọc ở bên trên lỗ thoát thứ hai 84. Do vậy, có thể ngăn không cho các vật bên ngoài lọt qua lỗ thoát thứ hai 84b vào trong đường nạp thứ hai 62b.

FIG.13 là hình vẽ mặt cắt theo đường XIII-XIII được thể hiện trên FIG.4.

Như được thể hiện trên FIG.13, lỗ thoát thứ nhất 84a được tạo ra theo cách lõm về phía trong thành hình dạng lỗ khoét theo chiều rộng xe trên hình vẽ mặt cắt trên phần mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất 62a trên phần dưới của nắp hộp 32. Mép trong theo chiều rộng xe trên phần mà hướng về phần ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất 62a trên phần dưới của tấm che 60 nghiêng và kéo dài theo cách thấp dần xuống dưới khi tiến gần về phía trong theo chiều rộng xe trên hình vẽ mặt cắt và đạt đến lỗ thoát thứ nhất 84a.

Như được mô tả trên đây, bộ lọc theo phương án này khác biệt ở chỗ, trong bộ lọc không khí 30 bao gồm: hộp bộ lọc không khí 40 mà khoang không bên trong của nó được phân chia thành khoang không khí chưa lọc 44 và khoang không khí đã lọc 46 bởi chi tiết lọc không khí 42; ống nạp 50 lắp vào hộp bộ lọc không khí 40 theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc 44, đồng thời được trang bị miệng nạp không khí 52 hướng về phía trước; tấm che 60 lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí 40 theo chiều rộng xe, đồng thời tạo ra đường nạp 62 giữa hộp bộ lọc không khí 40 và tấm che và che miệng nạp không khí 52, tấm che 60 kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng, miệng nạp không khí 52 được bố trí nằm gần về phía trước hơn là phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40, cửa nạp không khí 70 vào đường nạp 62 được tạo ra theo cách nằm gần về phía sau hơn là phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40 cũng như trên phần sau của tấm che 60.

Theo kết cấu này, miệng nạp không khí 52 được bố trí nằm gần về phía trước hơn là phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40, cửa nạp không khí 70 được tạo ra theo cách nằm gần về phía sau hơn là phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40 cũng như trên phần sau của tấm che 60, không khí nạp từ cửa nạp không khí 70 được dẫn về phía trước ở bên trong đường nạp 62. Sau đó không khí nạp quay ngược lại để đi vào miệng nạp không khí 52. Vì vậy, kết cấu khuất khúc có thể được tạo ra bằng cách sử dụng đường nạp 62 kéo dài theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí 40, kết cấu này ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong khoang không khí chưa lọc 44.

Hơn nữa, tấm che 60 kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng. Do vậy, có thể giảm lượng nô ra theo phương thẳng đứng của tấm che 60 về phía hộp bộ lọc không khí 40, và các đặc tính về hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện.

Do vậy, có thể ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong khoang không khí chưa lọc 44, đồng thời các đặc tính về hình dạng bên ngoài có thể được cải thiện.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, xe kiểu ngồi để chân hai bên 1 có cụm động lực 20 được đỡ lắ được trên khung thân 10. Cụm động lực 20 có hộp truyền động 26 được bố trí theo cách liên tục với hộp trục khuỷu 24 của động cơ 22 và kéo dài từ hộp trục khuỷu 24 về phía sau. Hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí bên trên hộp truyền động 26. Do hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí bên trên hộp truyền động 26, cửa nạp không khí 70 được để lộ ra bên ngoài. Do vậy, nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự có nhiều khả năng lọt vào trong khoang không khí chưa lọc 44, so với trường hợp khi hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí bên trong xe. Theo kết cấu này, hộp bộ lọc không khí 40 cũng được bố trí bên trên hộp truyền động 26. Tuy nhiên, kết cấu khuất khúc có thể thực hiện được việc ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong khoang không khí chưa lọc 44 theo cách có hiệu quả. Hơn nữa, ngay cả khi tấm che 60 được bố trí bên trên hộp truyền động 26, tấm che 60 có hình dạng dài theo chiều dọc. Do vậy, khe hở giữa hộp truyền động 26 và tấm che 60 có thể được đảm bảo một cách dễ dàng, và lượng lắ của cụm động lực 20 có thể được đảm bảo một cách đầy đủ.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, tấm che 60 được bố trí nằm sâu hơn bên trong so với vỏ ngoài 34a của hộp bộ lọc không khí 40 khi nhìn từ phía bên. Do vậy, tấm che 60 có thể được bố trí theo cách nhỏ gọn trên hộp bộ lọc không khí 40 sao cho tấm che 60 không nhô ra từ vỏ ngoài 34a của hộp bộ lọc không khí 40 khi nhìn từ phía bên. Như vậy, so với trường hợp khi tấm che 60 được bố trí theo cách nhô ra từ vỏ ngoài 34a của hộp bộ lọc không khí 40 khi nhìn từ phía bên, hình dạng bên ngoài kết hợp của tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40 được cải thiện, và các đặc tính về hình dạng bên ngoài được cải thiện hơn nữa.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, hộp bộ lọc không khí 40 bao gồm thân hộp chính 31 có phần gờ thứ nhất 33 tạo thành phần mép hở phía ngoài 31a mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và phần gờ thứ hai 34 tạo thành phần mép hở phía trong 32a mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gồi chồng lên phần mép hở phía ngoài 31a khi nhìn từ phía bên, và còn có nắp hộp 32 được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính 31 theo chiều rộng xe, và đường bao ngoài của phần gờ thứ hai 34 được đặt như vỏ ngoài 34a. Do vậy, có thể giảm kích thước của tấm che 60 và cải thiện hơn nữa hình dạng bên ngoài kết hợp của tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40. Hơn nữa, ngay cả khi tấm che 60 được bố trí ở phía ngoài nắp hộp 32, có thể đơn giản hóa hình dạng vỏ ngoài của nắp hộp 32.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, đầu trên 52a của miệng nạp không khí 52 nằm bên dưới đầu trên 70a của cửa nạp không khí 70, đồng thời đầu dưới 52b của miệng nạp không khí 52 được bố trí bên trên đầu dưới 70b của cửa nạp không khí 70. Do vậy, chiều cao theo phương thẳng đứng của miệng nạp không khí 52 và chiều cao theo phương thẳng đứng của cửa nạp không khí 70 được bố trí theo cách gồi chồng lên nhau theo chiều dọc của xe. Kích thước theo phương thẳng đứng của tấm che 60 có thể được làm nhỏ hơn nữa. Hơn nữa, ngay cả khi cửa nạp không khí 70 mở về phía sau của xe, không khí có thể được hút vào một cách trơn tru.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, cửa nạp không khí 70 mở về phía sau của xe. Do vậy, việc hút theo cách trực tiếp gió thổi khi xe chạy qua cửa nạp không khí 70 có thể giảm, khiến cho có thể thực hiện được việc hút không khí ổn định. Hơn nữa, so với trường hợp khi cửa nạp không khí 70 mở theo phương thẳng đứng hoặc mở về phía bên của xe, nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự khó có

thể lọt vào trong khoang không khí chưa lọc 44.

Hơn nữa, ngay cả khi hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí theo cách liền kề với phần trên của hộp truyền động 26, không khí có thể được hút vào một cách trơn tru mà không bị cản trở bởi hộp truyền động 26. Do vậy, hộp bộ lọc không khí 40 có thể được bố trí theo cách liền kề với hộp truyền động 26, điều này làm giảm hơn nữa mức độ mà bộ lọc không khí 30 nhô về phía trên của xe.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, phần nhô 36 nhô từ hộp bộ lọc không khí 40 ra phía ngoài theo chiều rộng xe được bố trí ở phía sau và phía trên cửa nạp không khí 70. Do vậy, phần nhô 36 có thể thực hiện chức năng như mái che của cửa nạp không khí 70, điều này có thể ngăn không cho nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự lọt vào trong cửa nạp không khí 70 từ phía trên của xe. Hơn nữa, phần dưới của phần nhô 36 có thể thực hiện chức năng như chi tiết dẫn hướng dùng cho không khí nạp, và không khí có thể được hút vào một cách trơn tru.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, phần tạo hình đường dẫn 80 được tạo ra nhờ hộp bộ lọc không khí 40 và tấm che 60 theo cách bao quanh đường nạp 62 và phần dưới 82 của phần tạo hình đường dẫn 80 được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới khi tiến về phía sau. Do vậy, so với trường hợp khi phần dưới của phần tạo hình đường dẫn 80 được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới khi tiến gần về phía trước hoặc trường hợp khi phần dưới của phần tạo hình đường dẫn 80 được bố trí dọc theo phương nằm ngang, nước, các vật bên ngoài và các vật tương tự khó có thể lọt vào qua cửa nạp không khí 70.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, lỗ thoát 84 được bố trí ở vị trí mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp 62 trên phần dưới 82 của phần tạo hình đường dẫn 80. Do vậy, lỗ thoát 84 được tạo ra trong vùng lân cận đầu thấp nhất của đường nạp 62. Nếu nước và các vật tương tự lọt qua được cửa nạp không khí 70, thì có thể ngăn không cho chúng bị tích tụ trong đường nạp 62.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, đường nạp 62 bao gồm đường nạp thứ nhất 62a nối với cửa nạp không khí 70, đường nạp thứ hai 62b nối với đường nạp thứ nhất 62a cũng như nối với miệng nạp không khí 52, và các lỗ thoát 84a, 84b lần lượt được tạo ra ở các vị trí mà hướng về các phần đầu ở phía đầu dòng của đường

nap thứ nhất 62a và đường nạp thứ hai 62b trên phần dưới 82 của phần tạo hình đường dẫn 80. Do vậy, nếu nước và các vật tương tự lọt qua được cửa nạp không khí 70, thì có thể ngăn không cho chúng bị tích tụ trong đường nạp 62. Ngay cả khi phần tạo hình đường dẫn 80 có hình dạng dài theo chiều dọc, thì các lỗ thoát 84a, 84b lần lượt được tạo ra ở các vị trí mà hướng về các phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất 62a và đường nạp thứ hai 62b trên phần dưới 82 của phần tạo hình đường dẫn 80. Do vậy, có thể ngăn không cho nước và các vật tương tự bị tích tụ trong phần giữa của đường nạp 62.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, gân 38 kéo dài theo chiều dọc của xe được tạo ra trên các phần mà hướng về cửa nạp không khí 70 của hộp bộ lọc không khí 40. Do vậy, gân 38 có thể nấn thẳng không khí nạp dẫn vào trong cửa nạp không khí 70. Hơn nữa, gân 38 ngăn chia cửa nạp không khí 70, điều này ngăn không cho các vật bên ngoài có kích thước lớn lọt vào trong cửa nạp không khí 70. Hơn nữa, gân 38 được tạo ra trên phần mà hướng về cửa nạp không khí 70. Do vậy, khi cửa nạp không khí 70 được nhìn từ phía trên của xe, gân 38 có thể che chắn đường nạp 62 khiến cho phần bên trong của nó không bị nhìn thấy, điều này có thể cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, gân 38 được bố trí theo cách kéo dài nhiều hơn về phía sau so với tấm che 60 khi nhìn từ phía bên. Do vậy, gân 38 có thể được bố trí theo cách được để lộ ra khỏi tấm che 60 khi nhìn từ phía bên. Do vậy, gân này có thể che chắn theo cách có hiệu quả hơn nữa đường nạp 62 khiến cho phần bên trong của nó không bị nhìn thấy.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, hộp bộ lọc không khí 40 bao gồm thân hộp chính 31 có phần mép hở phía ngoài 31a mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, nắp hộp 32 có phần mép hở phía trong 32a mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được góì chòùng lên phần mép hở phía ngoài 31a khi nhìn từ phía bên và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính 31 theo chiều rộng xe, và tấm che 60 được lắp vào nắp hộp 32 nhờ chi tiết lắp chặt 90 mà được lắp từ phía trong nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Do vậy, tấm che 60 có thể được lắp cố định một cách dễ dàng.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, chi tiết lắp chặt 90 được che bởi tấm che 60 theo cách không bị lộ ra khỏi tấm che 60 khi nhìn từ phía bên. Do vậy,

chi tiết lắp chặt 90 không bị lộ ra trên bề mặt bên ngoài của xe, điều này có thể cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, tấm che 60 được lắp cố định vào hộp bộ lọc không khí 40 trên phần trước và phần sau của tấm che 60, phần nối 64 dùng để lắp tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40 được bố trí giữa các phần lắp cố định phía trước 65c, 65d được tạo ra trên phần trước của tấm che 60 và các phần lắp cố định phía sau 65a, 65b được tạo ra trên phần sau của tấm che 60. Khi tấm che 60 được bố trí theo cách nằm trải dài theo chiều dọc, các khoảng cách giữa các phần đầu ở phía trước và phía sau của tấm che 60 trở nên lớn hơn. Do vậy, khe hở giữa tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40, và sự xô dịch của tấm che 60 có thể được tạo ra giữa các phần đầu ở phía trước và phía sau của tấm che 60. Tuy nhiên, theo kết cấu này, phần nối 64 được tạo ra giữa các phần lắp cố định phía trước và phía sau của tấm che 60. Do vậy, có thể triệt tiêu khe hở và sự xô dịch mà không làm tăng số lượng các phần lắp cố định.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, phần nối 64 được che bởi ít nhất một bộ phận trong số tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40 theo cách không bị lộ ra khỏi tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40 ra bên ngoài khi nhìn từ phía bên. Do vậy, phần nối 64 không bị lộ ra trên bề mặt bên ngoài của xe, điều này có thể cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, hộp bộ lọc không khí 40 bao gồm thân hộp chính 31 có phần mép hở phía ngoài 31a mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và nắp hộp 32 có phần mép hở phía trong 32a mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gài chồng lên phần mép hở phía ngoài 31a khi nhìn từ phía bên và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính 31 theo chiều rộng xe, và tấm che 60 được lắp vào nắp hộp 32 nhờ chi tiết lắp chặt 90 mà được lắp từ phía trong nắp hộp 32 theo chiều rộng xe, và phần nối 64 có móc gài 66 để ngăn không cho tấm che 60 di chuyển dọc theo chiều của trục lắp của chi tiết lắp chặt 90. Do vậy, khi tấm che 60 được lắp cố định vào hộp bộ lọc không khí 40, tấm che 60 có thể được lắp tạm thời vào hộp bộ lọc không khí 40 và tính dễ lắp có thể được cải thiện.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, ống nạp 50 được bố trí nghiêng theo cách nằm gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, và phần lõm

32d dùng để tránh phần sau của ống nạp 50 được tạo ra trên phần mà hướng về phần sau của ống nạp 50 trên mặt trong của hộp bộ lọc không khí 40 theo chiều rộng xe. Do vậy, ngay cả khi ống nạp 50 được bố trí nghiêng theo cách nằm gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, lượng nhô ra của ống nạp 50 ra phía ngoài theo chiều rộng xe được giảm trên phần lõm 32d. Do vậy, có thể giảm lượng nhô ra của bộ lọc không khí 30 ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, phần lồi 32t nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe được tạo ra ở vị trí tương ứng với phần lõm 32d trên mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí 40 theo chiều rộng xe, và phần lồi 32t được che bởi tấm che 60. Do vậy, phần lồi 32t không bị lộ ra trên bề mặt bên ngoài của xe, điều này có thể cải thiện các đặc tính về hình dạng bên ngoài.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, đường nạp 62 và cửa nạp không khí 70 được bao quanh bởi phần tạo hình đường dẫn 80 được tạo ra bởi phần lõm 32e được tạo ra trên mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí 40 theo chiều rộng xe và mặt trong của tấm che 60 theo chiều rộng xe. Do vậy, khi đường nạp 62 và cửa nạp không khí 70 được tạo ra, mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí 40 theo chiều rộng xe có thể được sử dụng. Không cần phải tạo ra các bộ phận riêng biệt để tạo hình đường nạp 62 và cửa nạp không khí 70. Do vậy, số lượng các bộ phận có thể giảm. Đồng thời, có thể giảm lượng nhô ra của bộ lọc không khí 30 ra phía ngoài theo chiều rộng xe.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, nhờ các vấu lắp cố định 65 được bố trí ở phía ngoài đường nạp 62, các vấu lắp cố định 65 không được bố trí trên đường nạp 62. Do vậy, độ cản dòng nạp có thể giảm.

Hơn nữa, nhờ các phần nối phía trên và phía dưới 64 được bố trí ở phía ngoài đường nạp 62, các phần nối 64 không được bố trí trên đường nạp 62. Do vậy, độ cản dòng nạp có thể giảm.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, phần nối phía trên 64a có móc gài 66 là phần chặn theo chiều dọc trục để ngăn không cho tấm che 60 di chuyển theo chiều của trục lắp của chi tiết lắp chặt 90. Đồng thời, phần nối phía dưới 64b thực hiện chức năng làm phần chặn theo phương nằm ngang để ngăn không cho tấm che 60 di

chuyên theo chiều vuông góc (phương thẳng đứng của xe) với trục lắp. Do vậy, sự xô dịch của tấm che 60 theo chiều mở ra có thể giảm.

Hơn nữa, trong bộ lọc theo phương án nêu trên, mép ngoài của tấm che 60 theo chiều rộng xe được nối một cách trơn tru với mép ngoài của nắp hộp 32 theo chiều rộng xe. Do vậy, hình dạng bên ngoài kết hợp của tấm che 60 và hộp bộ lọc không khí 40 có nắp hộp 32 được cải thiện, và hình dạng bên ngoài được cải thiện hơn nữa.

Hơn nữa, sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án nêu trên. Ví dụ, xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm các loại xe nói chung mà người đi xe ngồi để chân hai bên thân xe. Xe ở đây không chỉ bao gồm xe máy (kể cả xe đạp được trang bị động cơ và xe scuter) mà còn cả xe ba bánh (bao gồm xe có một bánh trước và hai bánh sau, và xe có hai bánh trước và một bánh sau) hoặc xe bốn bánh.

Hơn nữa, xe kiểu ngồi để chân hai bên không chỉ giới hạn ở xe dạng cụm lắc và có thể là xe mà động cơ và bộ lọc không khí được đỡ theo cách cố định trên khung thân. Tiếp theo, kết cấu bộ lọc theo phương án nêu trên chỉ là một ví dụ của sáng chế, các bộ phận của bộ lọc theo phương án này có thể được thay thế bằng các bộ phận đã biết khác. Nhiều biến thể có thể được thực hiện trong phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:

hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42);

ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và

tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52),

bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ:

tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng,

miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40),

cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), và

đầu trên (52a) của miệng nạp không khí (52) được bố trí bên dưới đầu trên (70a) của cửa nạp không khí (70), và đầu dưới (52b) của miệng nạp không khí (52) được bố trí bên trên đầu dưới (70b) của cửa nạp không khí (70).

2. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:

hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42);

ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và

tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng

xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52),

bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ:

tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng,

miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40),

cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60),

cửa nạp không khí (70) mở về phía sau của xe, và

phần nhô (36) nhô ra từ hộp bộ lọc không khí (40) ra phía ngoài theo chiều rộng xe được bố trí ở phía sau và phía trên cửa nạp không khí (70).

3. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:

hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42);

ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và

tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52),

bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ:

tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng,

miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40),

cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60),

phần tạo hình đường dẫn (80) được định ra bởi hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60) theo cách bao quanh đường nạp (62),

phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới khi tiến về phía sau, và

lỗ thoát (84) được tạo ra trên phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) ít nhất ở vị trí mà hướng về phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp (62).

4. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:

hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42);

ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và

tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52),

bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ:

tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng,

miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40),

cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60),

phần tạo hình đường dẫn (80) được định ra bởi hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60) theo cách bao quanh đường nạp (62),

phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) được bố trí nghiêng theo cách thấp dần xuống phía dưới khi tiến về phía sau,

đường nạp (62) có đường nạp thứ nhất (62a) nối với cửa nạp không khí (70), đường nạp thứ hai (62b) nối với đường nạp thứ nhất (62a) và cũng được nối với miệng nạp không khí (52), và

lỗ thoát (84) được tạo ra trên phần dưới (82) của phần tạo hình đường dẫn (80) ở vị trí mà hướng về ít nhất một trong số các phần đầu ở phía đầu dòng của đường nạp thứ nhất (62a) và đường nạp thứ hai (62b).

5. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:

hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42);

ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và

tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52),

bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ:

tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng,

miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40),

cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60), và

gân (38) kéo dài theo chiều dọc xe được bố trí trên ít nhất một trong số các phần của hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), mà hướng về phía cửa nạp không khí (70).

6. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 5, khác biệt ở chỗ, gân (38) được bố trí theo cách kéo dài về phía sau vượt quá tấm che (60) khi nhìn từ phía bên.

7. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm:

hộp bộ lọc không khí (40) mà phần bên trong được phân chia thành khoang

không khí chưa lọc (44) và khoang không khí đã lọc (46) nhờ chi tiết lọc không khí (42);

ống nạp (50) lắp vào hộp bộ lọc không khí (40) theo cách nối thông với khoang không khí chưa lọc (44) và được tạo ra có miệng nạp không khí (52) hướng về phía trước; và

tấm che (60) lắp vào mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, tạo ra đường nạp (62) giữa hộp bộ lọc không khí (40) và tấm che (60), và che miệng nạp không khí (52),

bộ lọc không khí này khác biệt ở chỗ:

tấm che (60) kéo dài theo chiều dọc của xe theo cách mà chiều dài theo chiều dọc lớn hơn chiều dài theo phương thẳng đứng,

miệng nạp không khí (52) được bố trí ở phía trước phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40),

cửa nạp không khí (70) vào đường nạp (62) được tạo ra ở phía sau phần giữa theo chiều dọc của hộp bộ lọc không khí (40) cũng như trên phần sau của tấm che (60),

ống nạp (50) được bố trí nghiêng theo cách nằm gần ra phía ngoài theo chiều rộng xe khi tiến về phía sau, và

phần lõm (32d) dùng để tránh phần sau của ống nạp (50) được tạo ra trên phần mà hướng về phần sau của ống nạp (50) trên mặt trong của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe.

8. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 7, khác biệt ở chỗ:

phần lồi (32t) nhô ra phía ngoài theo chiều rộng xe được tạo ra ở vị trí tương ứng với phần lõm (32d) trên mặt ngoài của hộp bộ lọc không khí (40) theo chiều rộng xe, và

phần lồi (32t) được che bởi tấm che (60).

9. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 8, khác biệt ở chỗ:

xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) có cụm động lực (20) được đỡ lắ được trên

khung thân (10),

cụm động lực (20) có hộp truyền động (26) được bố trí theo cách liên tục với hộp trục khuỷu (24) của động cơ E (22) và kéo dài từ hộp trục khuỷu (24) về phía sau, và

hộp bộ lọc không khí (40) được bố trí bên trên hộp truyền động (26).

10. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 9, khác biệt ở chỗ, tấm che (60) được bố trí ở bên trong vỏ ngoài (34a) của hộp bộ lọc không khí (40) khi nhìn từ phía bên.

11. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 10, khác biệt ở chỗ:

hộp bộ lọc không khí (40) bao gồm thân hộp chính (31) có phần gờ thứ nhất (33) tạo thành phần mép hở phía ngoài (31a) mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và nắp hộp (32) có phần gờ thứ hai (34) tạo thành phần mép hở phía trong (32a) mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gồi chồng lên phần mép hở phía ngoài (31a) khi nhìn từ phía bên, và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính (31) theo chiều rộng xe, và

đường bao ngoài của phần gờ thứ hai (34) được đặt như vỏ ngoài (34a).

12. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 11, khác biệt ở chỗ:

hộp bộ lọc không khí (40) bao gồm thân hộp chính (31) có phần mép hở phía ngoài (31a) mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và nắp hộp (32) có phần mép hở phía trong (32a) mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gồi chồng lên phần mép hở phía ngoài (31a) khi nhìn từ phía bên và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính (31) theo chiều rộng xe, và

tấm che (60) được lắp vào nắp hộp (32) nhờ chi tiết lắp chặt (90) mà được lắp từ phía trong nắp hộp (32) theo chiều rộng xe.

13. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 12, khác biệt ở chỗ, chi tiết lắp chặt (90) được che bởi tấm che (60) khiến cho nó không bị lộ ra

khởi tấm che (60) khi nhìn từ phía bên.

14. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 13, khác biệt ở chỗ:

tấm che (60) được lắp cố định vào hộp bộ lọc không khí (40) ít nhất trên phần trước và phần sau của tấm che (60), và

phần nối (64) dùng để lắp tấm che (60) và hộp bộ lọc không khí (40) được bố trí giữa các phần lắp cố định phía trước (65c, 65d) được tạo ra trên phần trước của tấm che (60) và các phần lắp cố định phía sau (65a, 65b) được tạo ra trên phần sau của tấm che (60).

15. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 14, khác biệt ở chỗ, phần nối (64) được che bởi ít nhất một trong số tấm che (60) và hộp bộ lọc không khí (40) khiến cho nó không bị lộ từ tấm che (60) và hộp bộ lọc không khí (40) ra bên ngoài khi nhìn từ phía bên.

16. Bộ lọc không khí (30) của xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) theo điểm 14 hoặc 15, khác biệt ở chỗ:

hộp bộ lọc không khí (40) bao gồm thân hộp chính (31) có phần mép hở phía ngoài (31a) mở ra phía ngoài theo chiều rộng xe, và nắp hộp (32) có phần mép hở phía trong (32a) mở vào phía trong theo chiều rộng xe để được gồi chồng lên phần mép hở phía ngoài (31a) khi nhìn từ phía bên và được bố trí ở phía ngoài thân hộp chính (31) theo chiều rộng xe,

tấm che (60) được lắp vào nắp hộp (32) nhờ chi tiết lắp chặt (90) để lắp tấm che (60) từ phía trong nắp hộp (32) theo chiều rộng xe, và

phần nối (64) có phần chặn theo chiều dọc trục (66) để ngăn không cho tấm che (60) di chuyển dọc theo chiều của trục lắp của chi tiết lắp chặt (90).

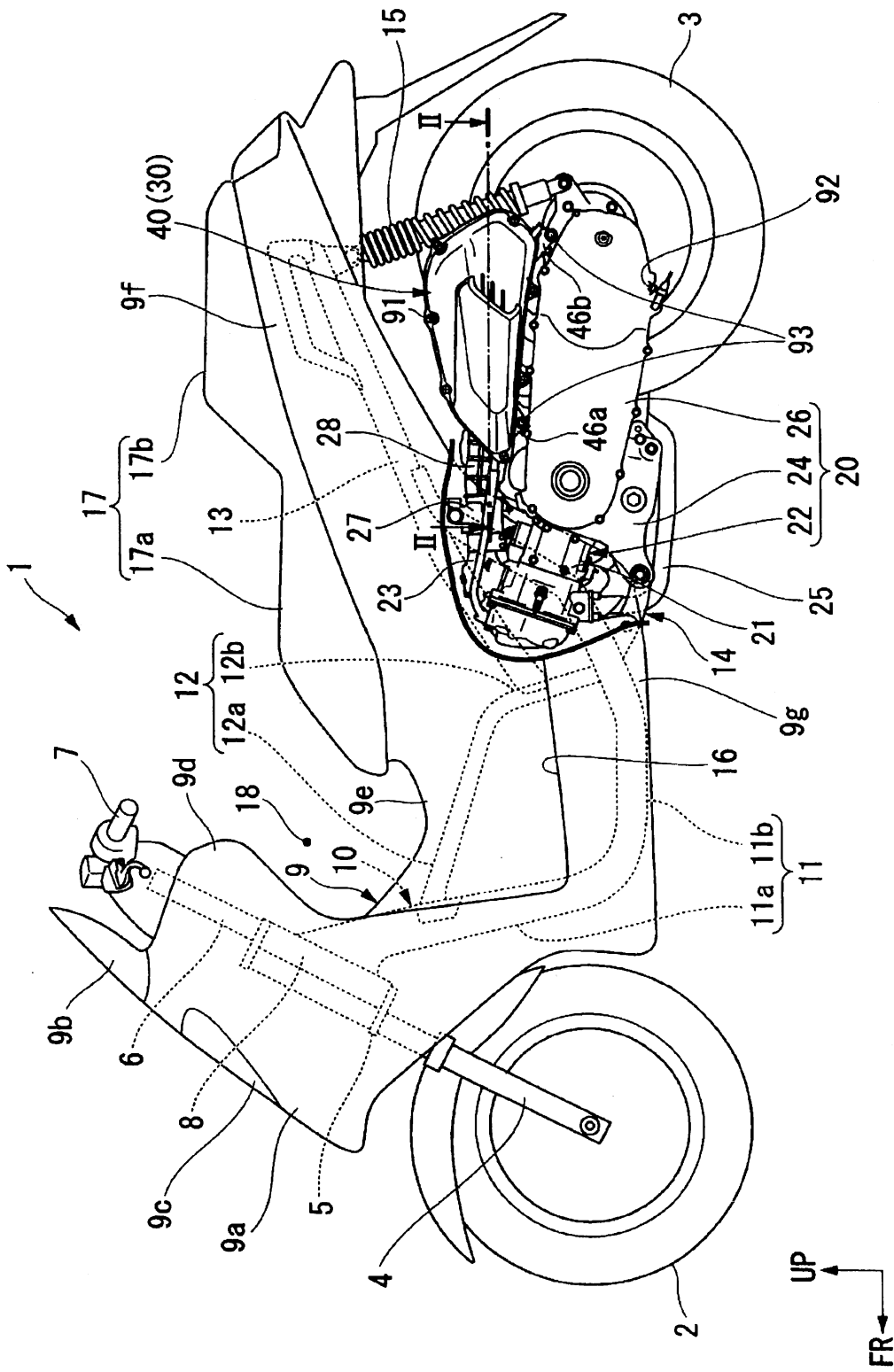


Fig.1

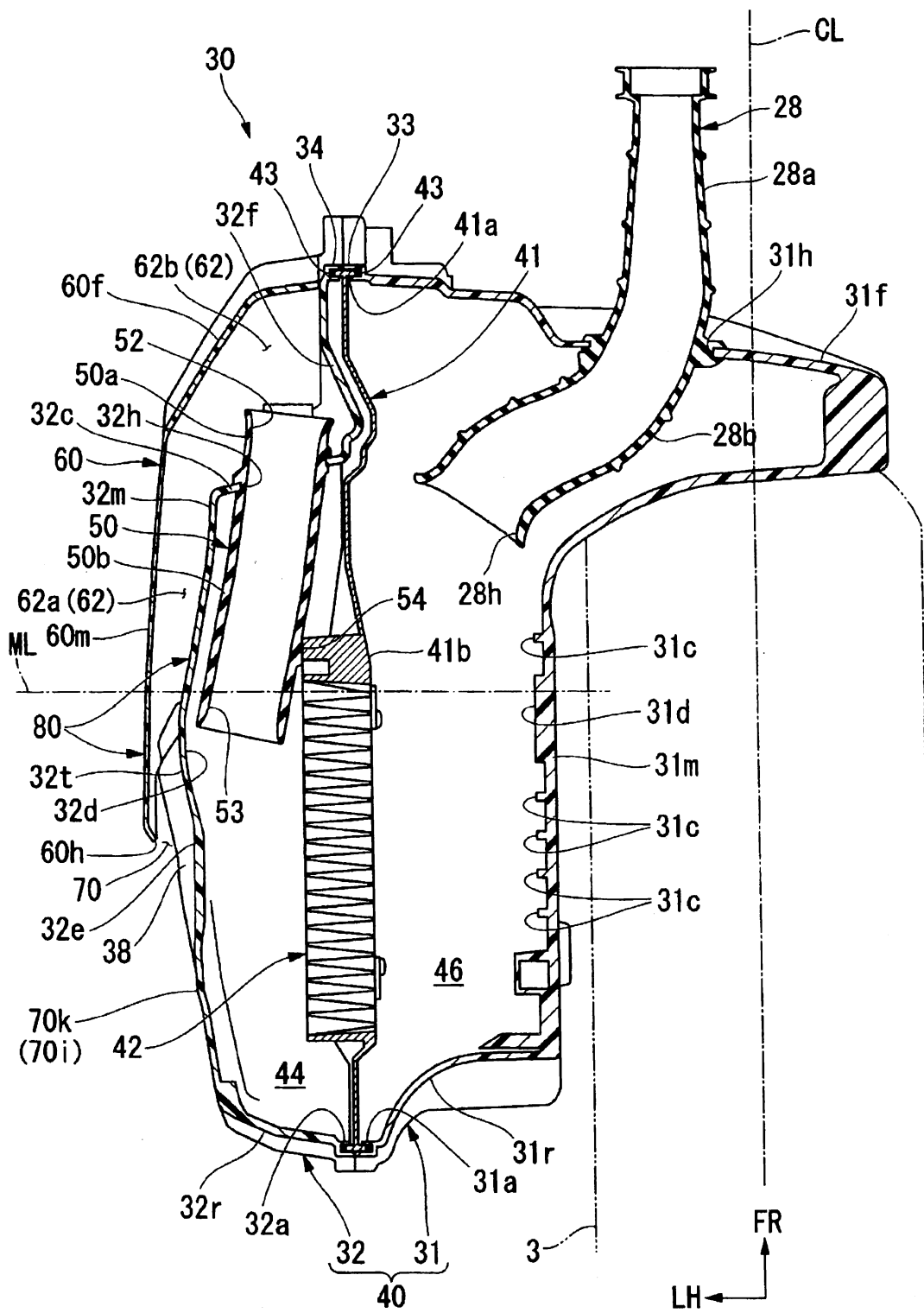


Fig.2

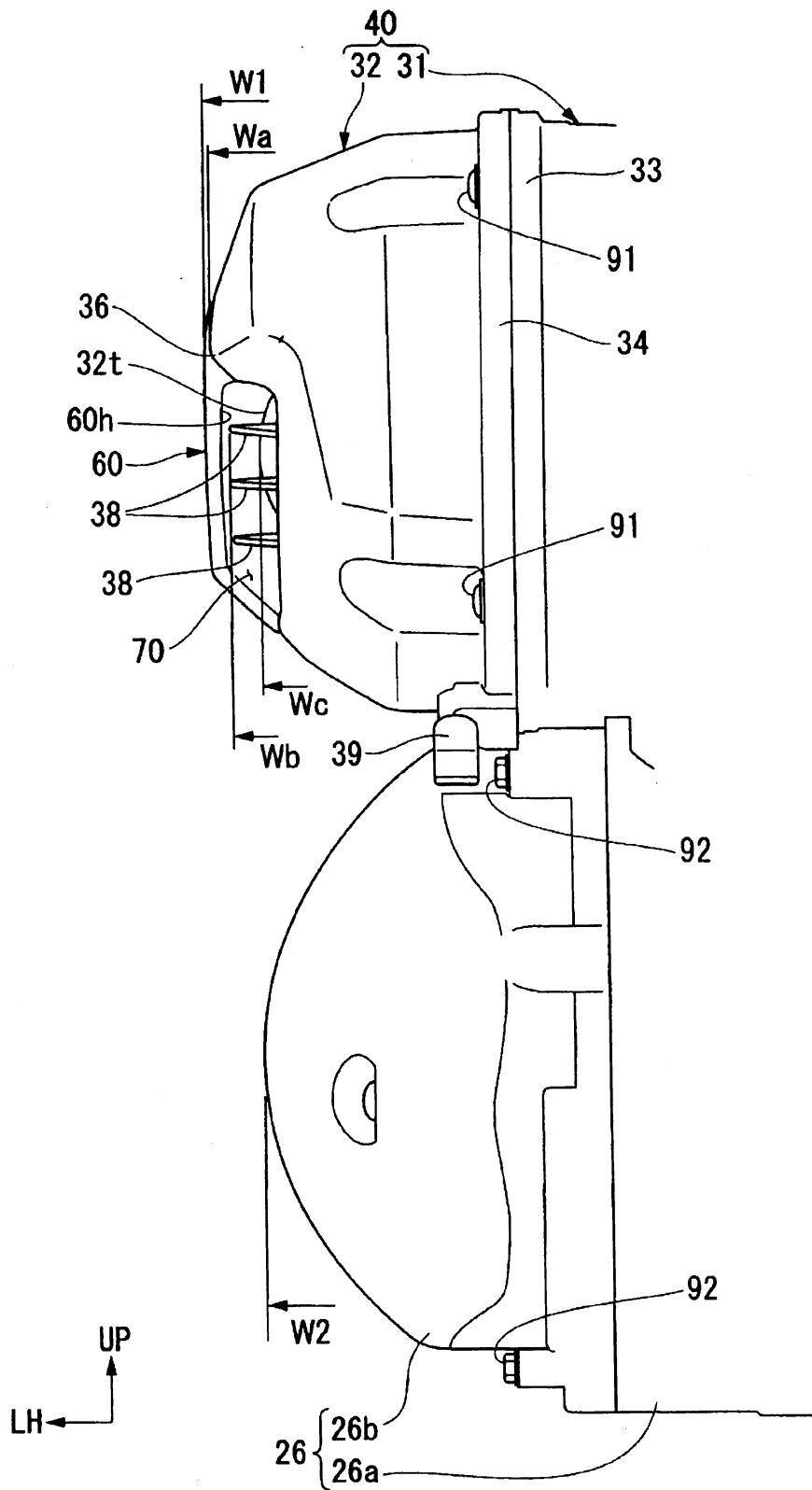


Fig.3

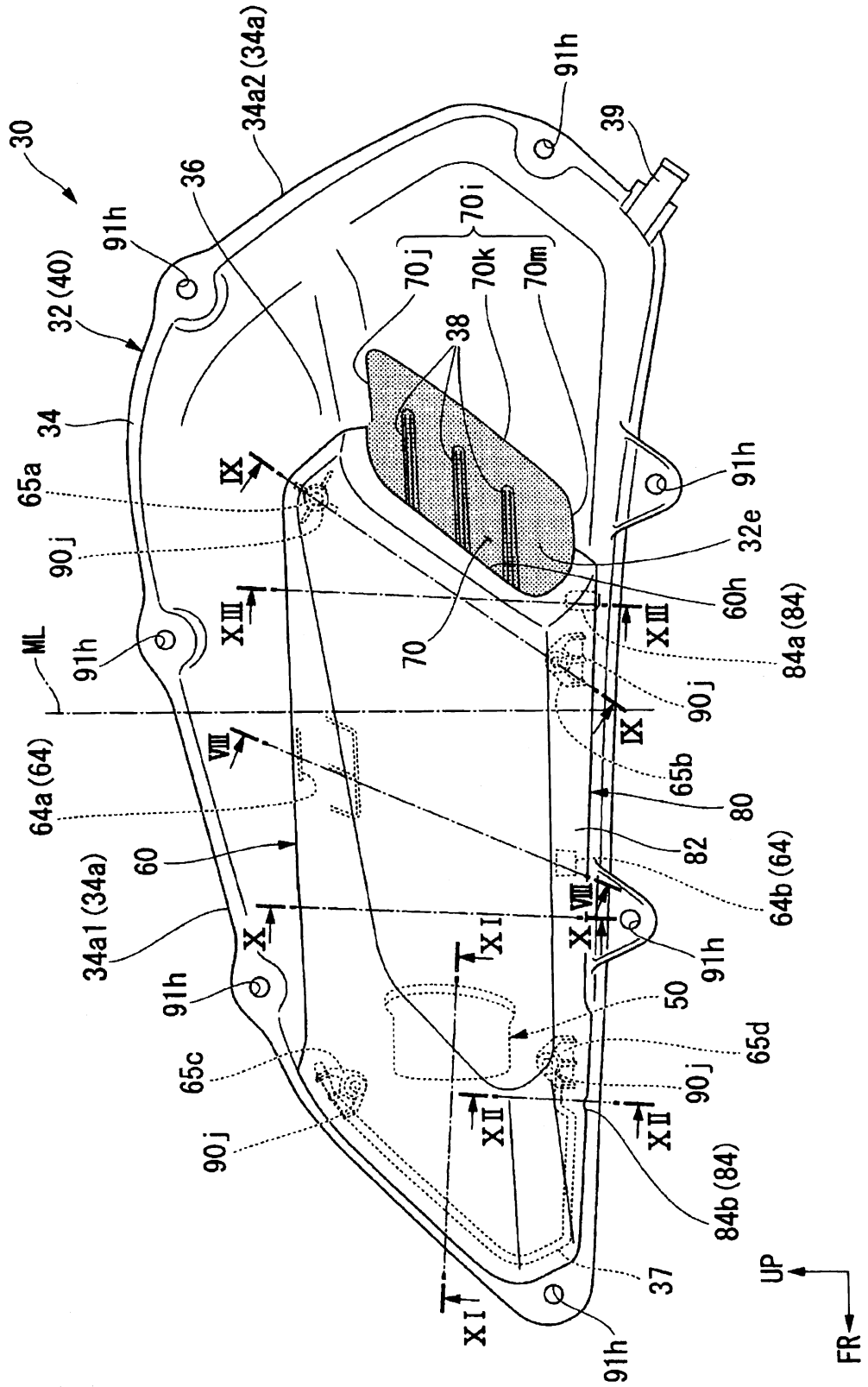


Fig.4

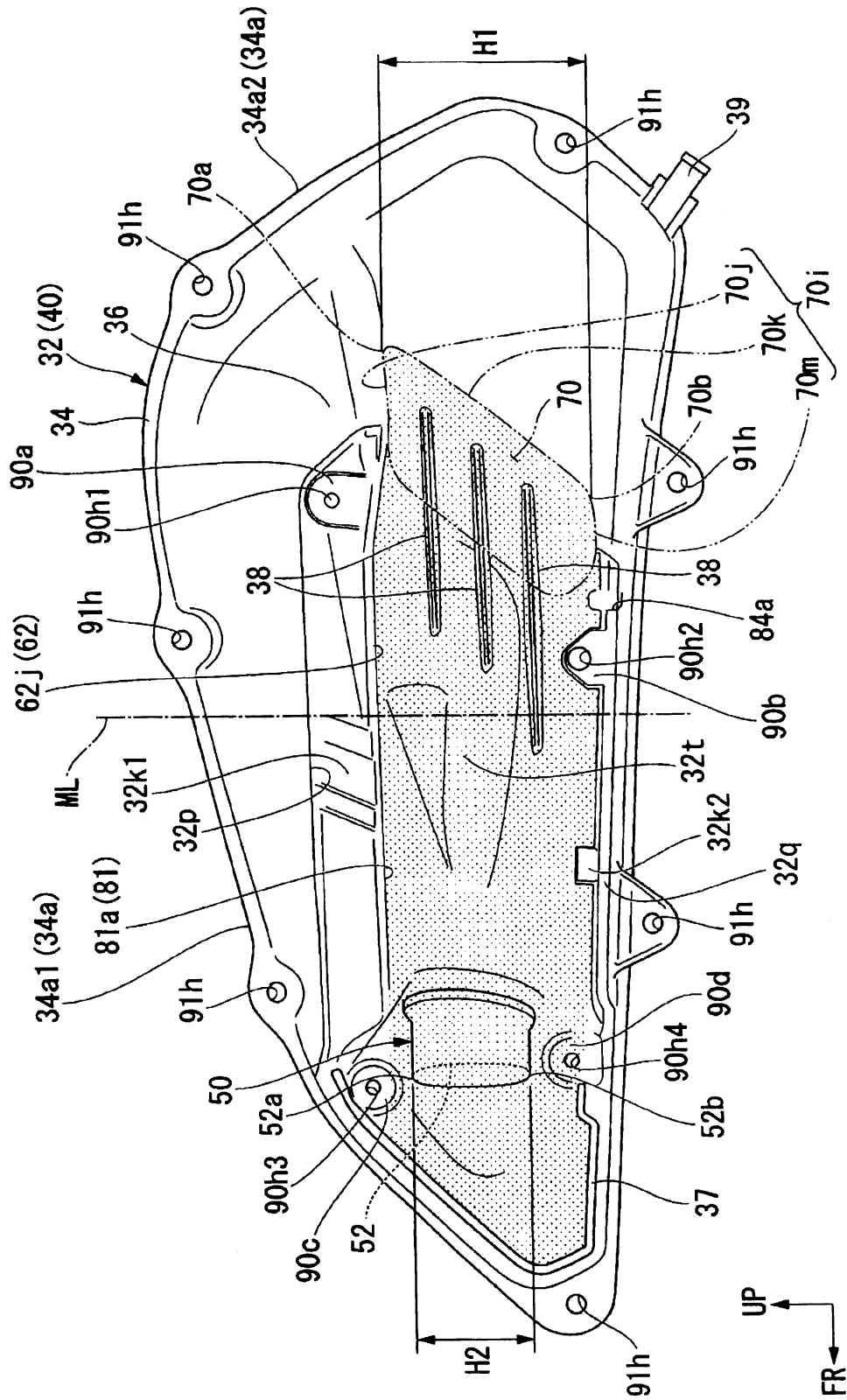


Fig.5

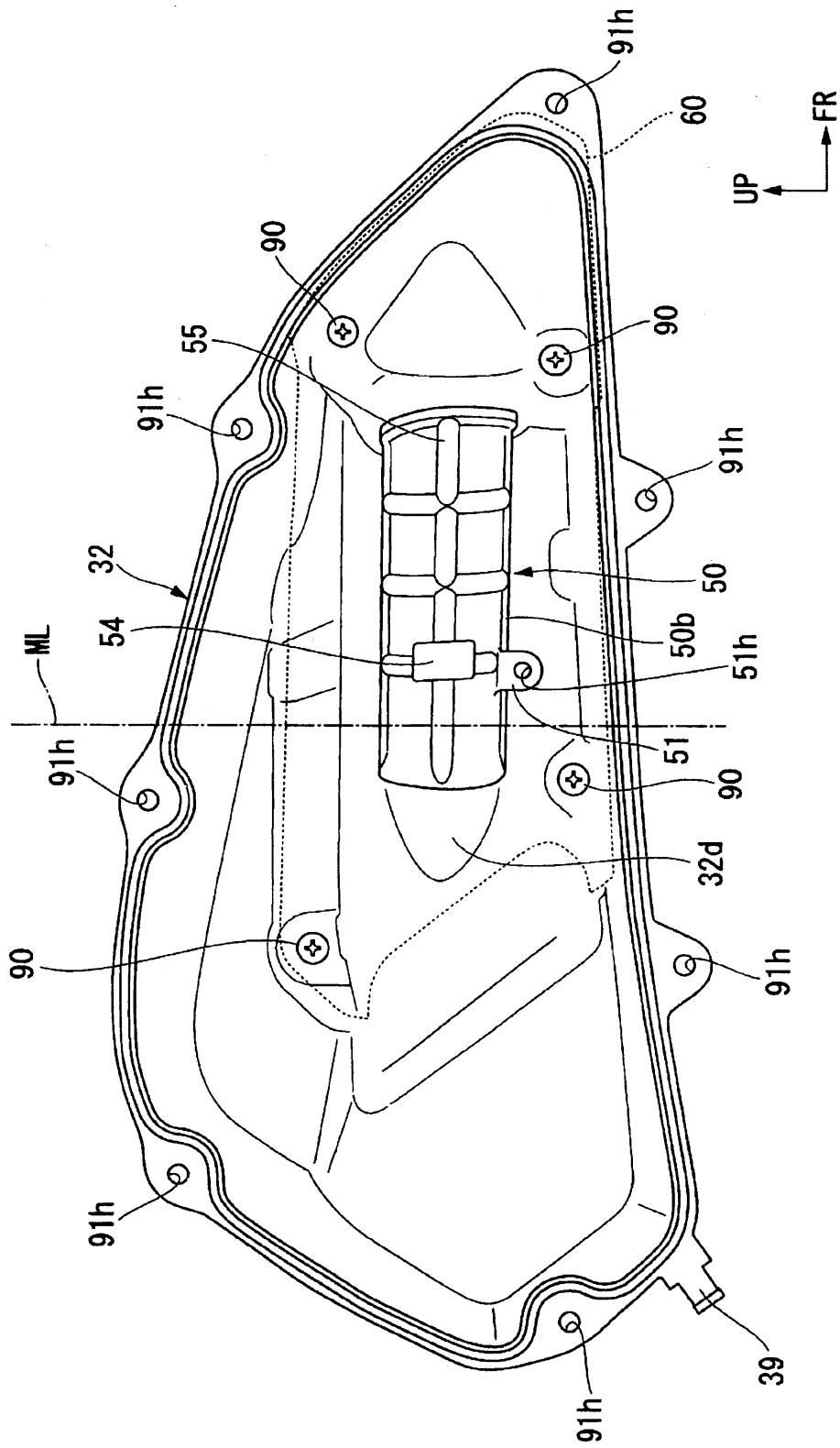


Fig.6

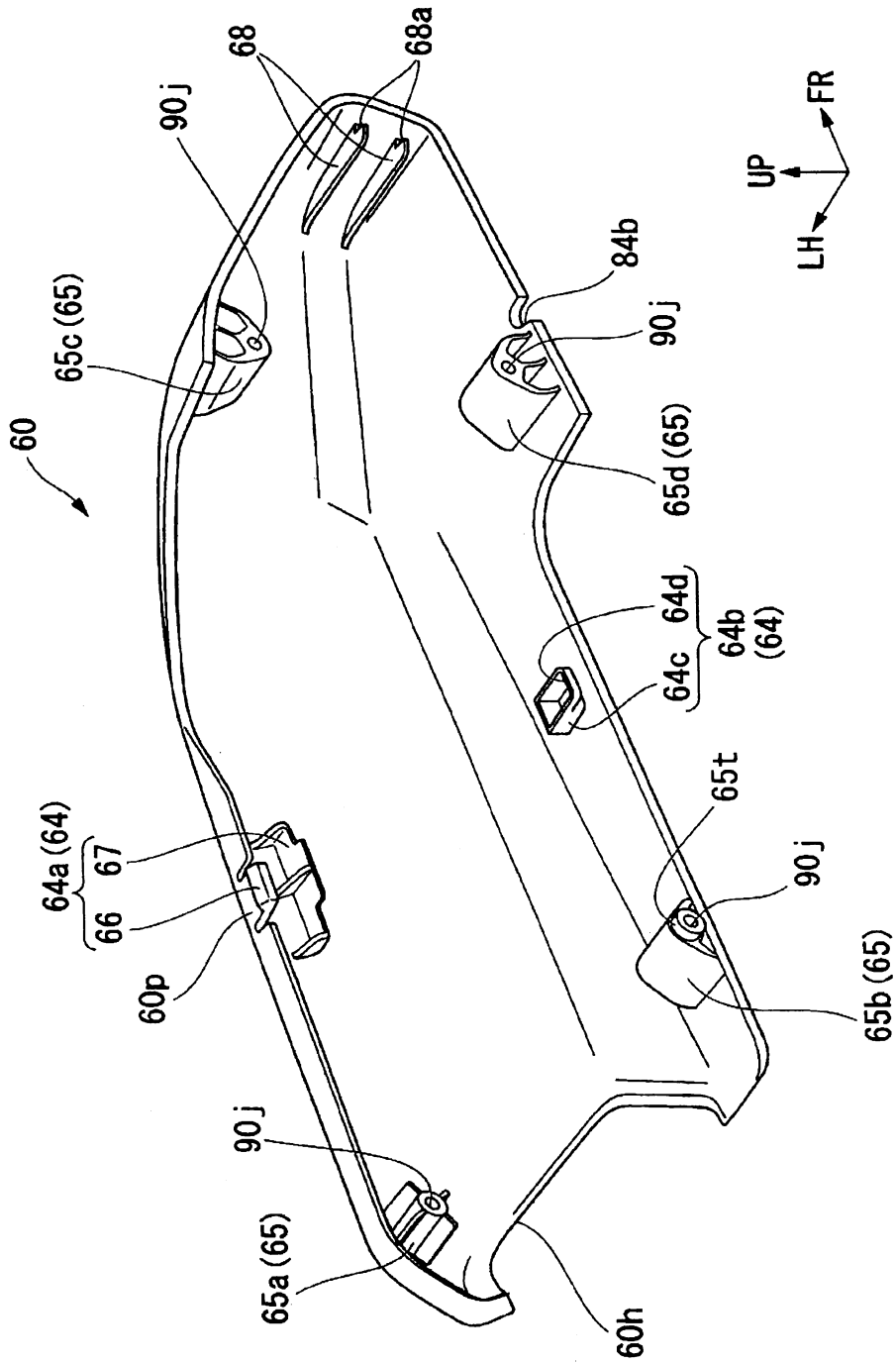


Fig.7

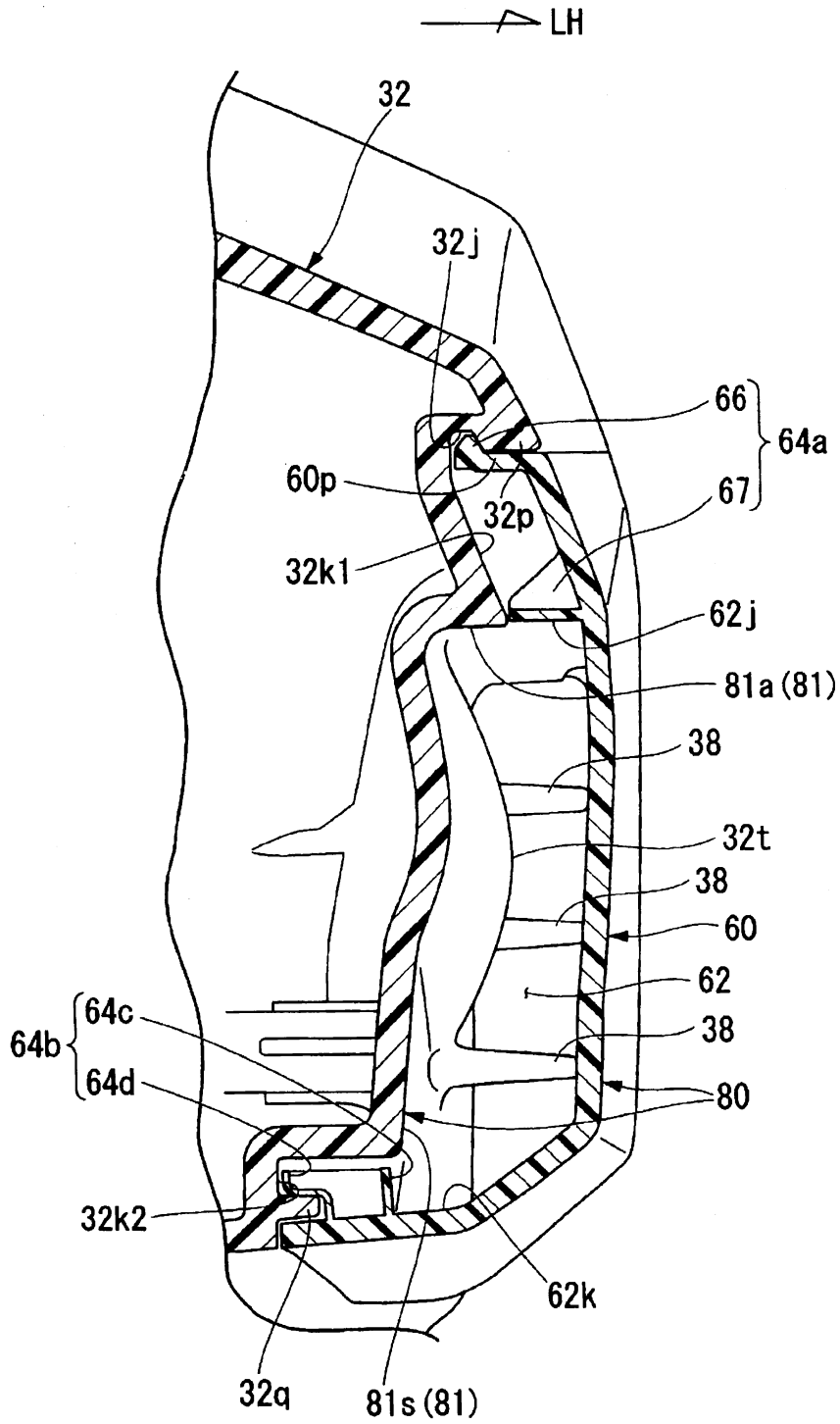


Fig.8

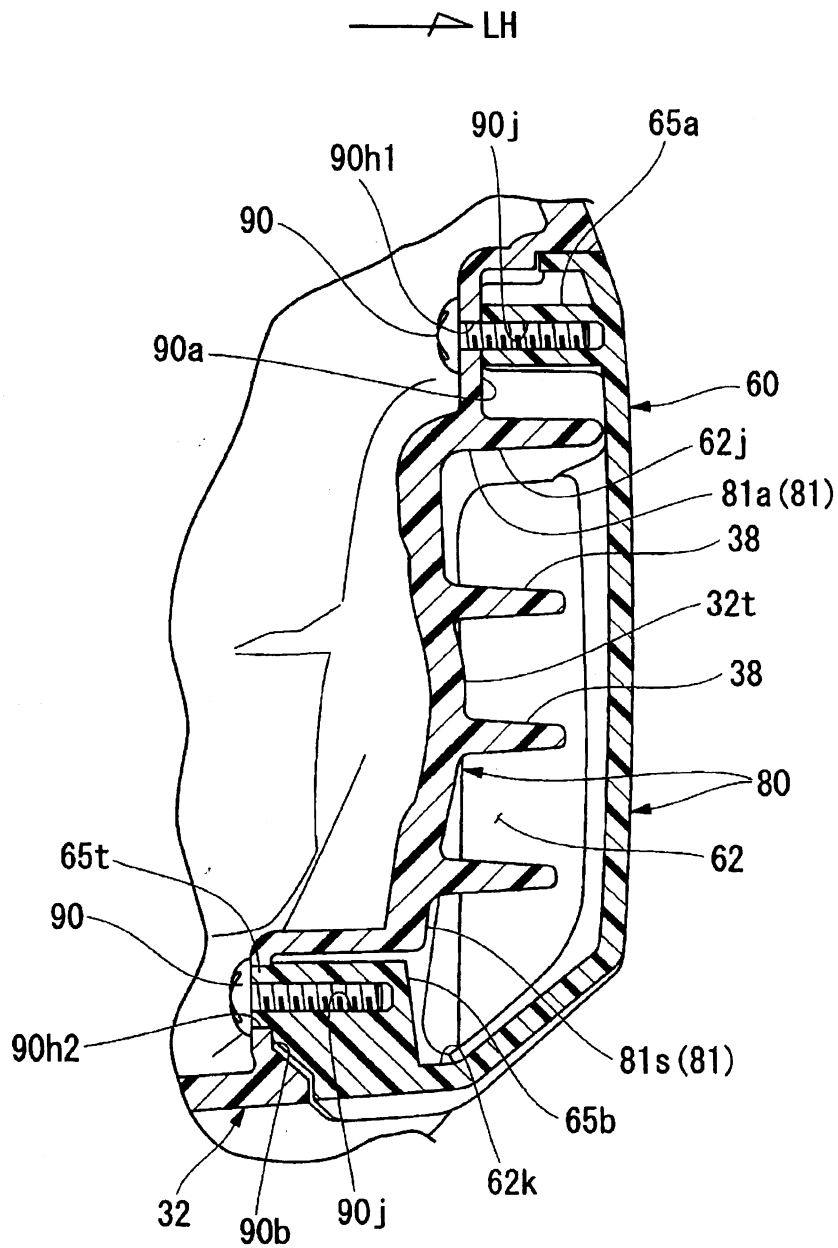


Fig.9

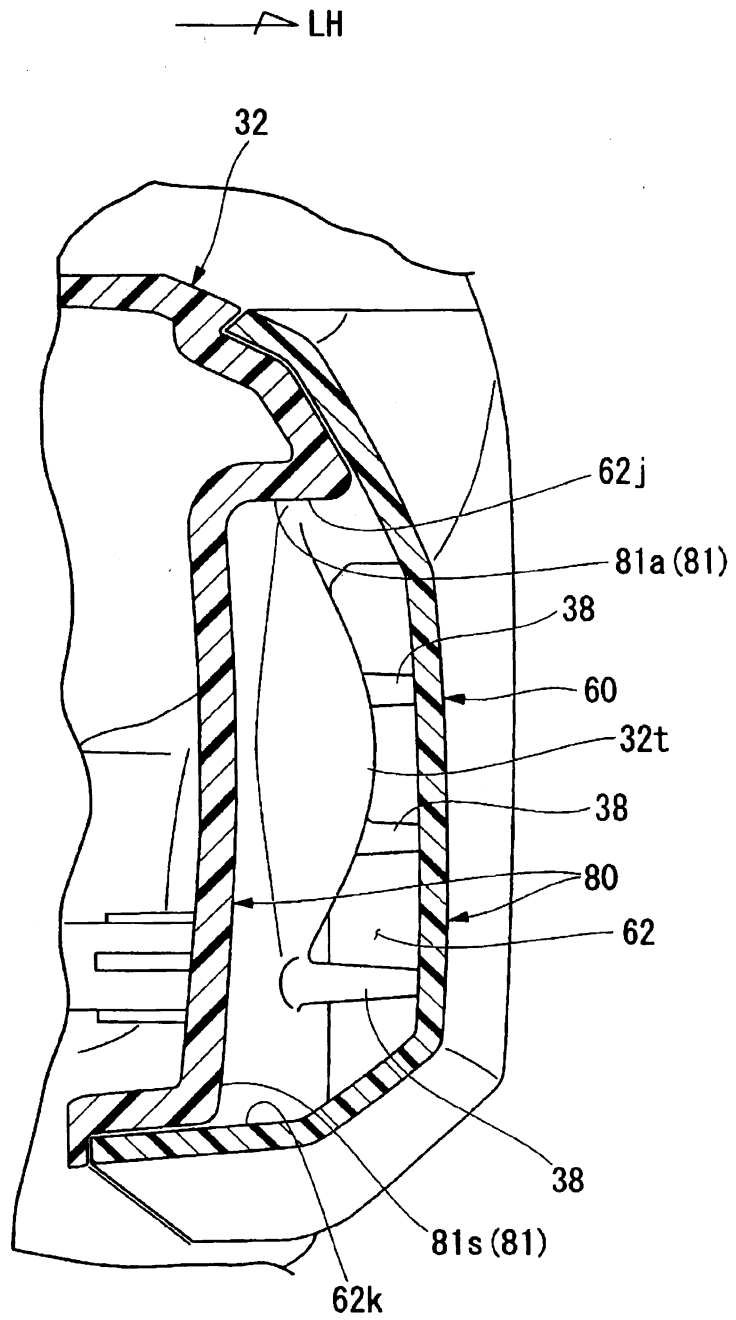


Fig.10

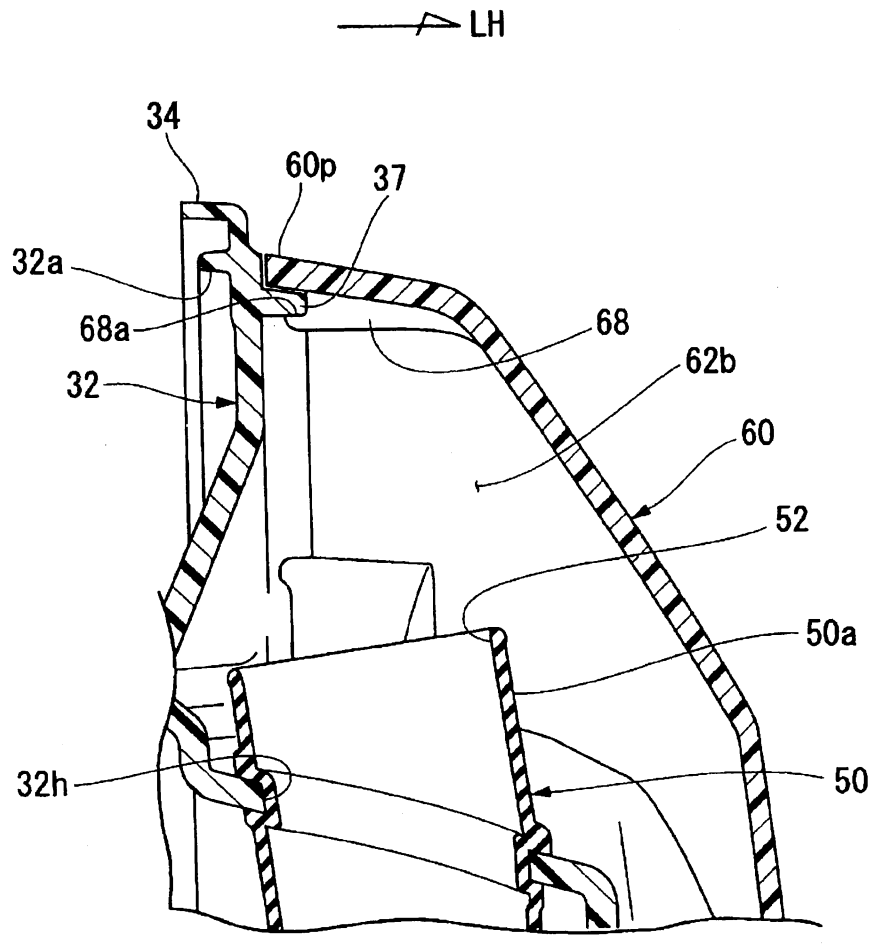


Fig.11

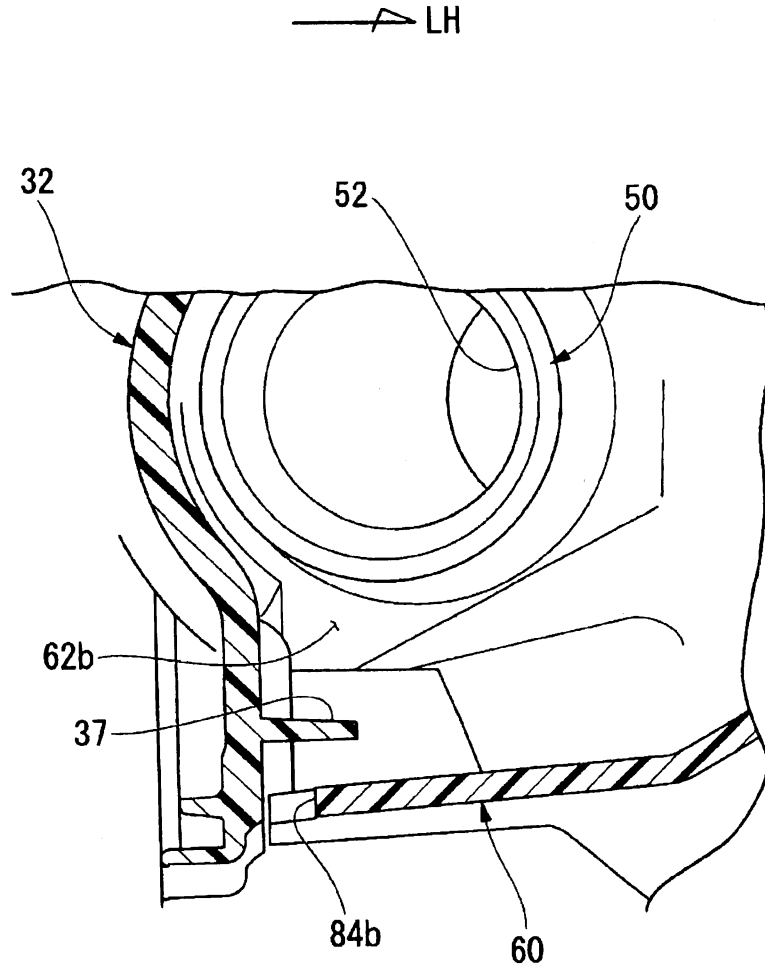


Fig.12

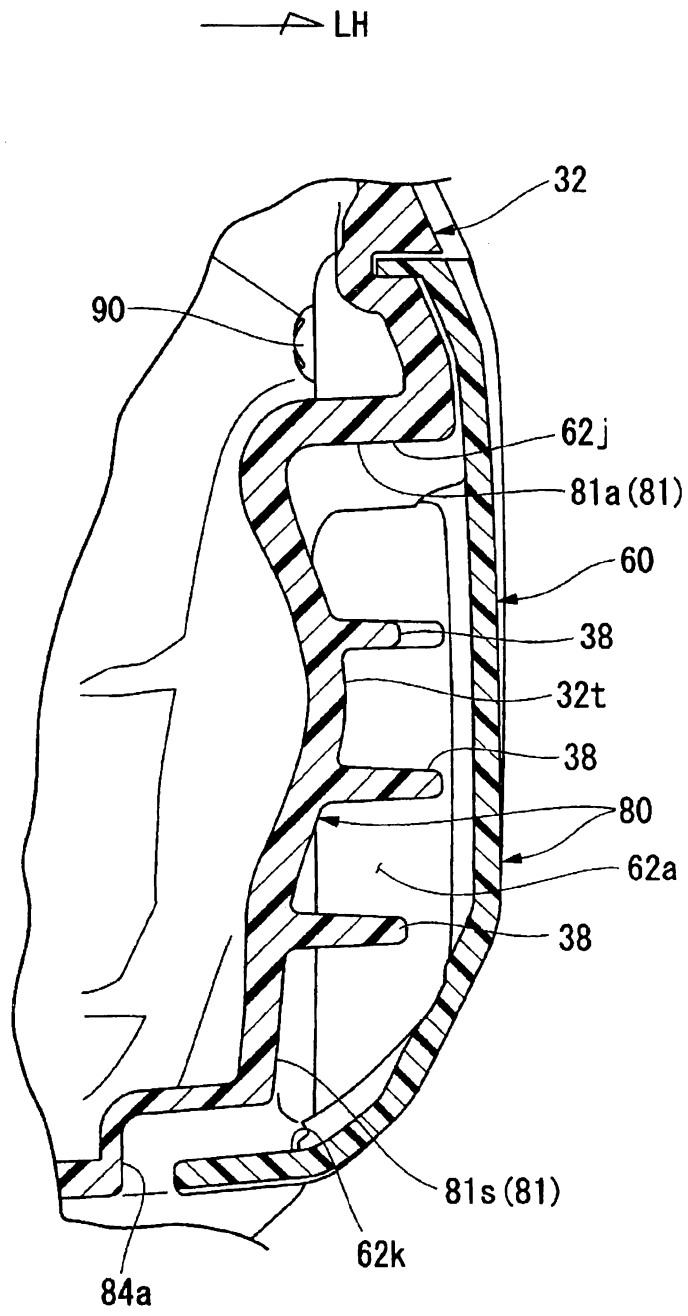


Fig.13