



(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) 
1-0022460

(51)⁷ B62J 99/00, B60K 11/02, B62J 23/00

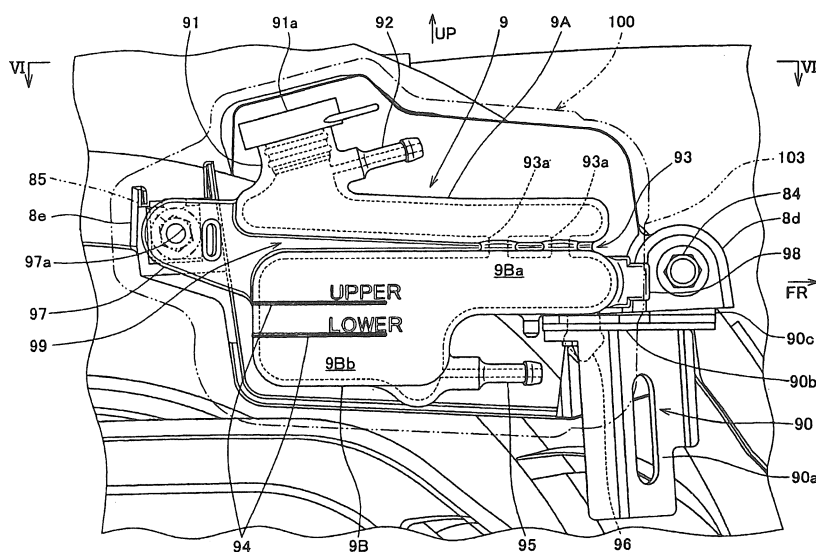
(13) B

- (21) 1-2015-04171 (22) 30.10.2015
(30) 2014-239514 27.11.2014 JP
(45) 25.12.2019 381 (43) 25.12.2015 333
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN
(72) Tomoya AMARI (JP), Naoki OKADA (JP)
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) BÌNH CHỨA DỰ PHÒNG DỪNG CHO XE KIỂU YÊN NGỰA

(57) Sáng chế đề xuất bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa, có khả năng hạn chế chéo cách chắc chắn sự rò rỉ của nước làm mát từ phần mở ra môi trường bên ngoài được tạo ra trên bình chứa dự phòng ngay cả khi cụm động lực được lắp theo phương thẳng đứng.

Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) bao gồm cụm động lực (3) được đỡ lắp được theo phương thẳng đứng trên khung thân xe (2). Trong bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa (1), cụm động lực (3) có các cơ cấu truyền động lực (51, 52) được bố trí ở một phía bên theo chiều rộng của xe, và cũng được trang bị bình chứa nước làm mát dự phòng (9) được bố trí ở phía kia theo chiều rộng của xe, cụm động lực (3) có kết cấu mà vị trí lắp của cụm động lực (3) nằm ở phía trước bình chứa dự phòng (9) theo chiều dọc của xe, bình chứa dự phòng (9) bao gồm hai bình, là bình trên (9A) và bình dưới (9B), bình trên (9A) có cửa nạp nước (91) và phần (92) mở ra môi trường bên ngoài được bố trí ở phía sau theo chiều dọc của xe, và phần nối thông (93) được bố trí nằm ở phía trước theo chiều dọc của xe và cho phép bình trên (9A) và bình dưới (9B) nối thông với nhau.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa có khả năng ngăn không cho nước làm mát bị dẫn đi ra từ phần mở ra môi trường bên ngoài.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ví dụ, công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2013-103559 (xem các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.7) bộc lộ bình chứa nước làm mát dự phòng được lắp vào phần chắn bùn sau lắp trên cụm động lực dạng cụm lắ của xe kiểu yên ngựa.

Trong bình chứa nước làm mát dự phòng được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2013-103559, do bình chứa dự phòng được lắp vào phần cụm lắ (phần chắn bùn sau), nên bình chứa dự phòng có thể được lắp mà không bị va chạm hoặc không cần quan tâm đến khoảng không khi được lắp vào hộp chứa vật dụng hoặc sàn để chân. Tuy nhiên, khi bình chứa dự phòng được lắp vào phần cụm lắ (phần chắn bùn sau), chuyển động rung mà bình chứa dự phòng tiếp nhận tăng, khiến cho có khả năng nước làm mát trong bình chứa dự phòng đi vào trong phần mở ra môi trường bên ngoài được tạo ra trên bình chứa dự phòng và được dẫn chảy ra ngoài.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết vấn đề nêu trên của giải pháp kỹ thuật đã biết, và mục đích của sáng chế là đề xuất bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm cụm động lực được đỡ lắ được theo phương thẳng đứng trên khung thân xe, bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa có kết cấu theo cách mà ngay cả khi cụm động lực được lắ theo phương thẳng đứng, chuyển động của nước làm mát trong bình chứa dự phòng có thể được hạn chế và sự rò rỉ của nước làm mát từ phần mở ra môi trường bên ngoài được tạo ra trên bình chứa dự phòng có thể được hạn chế theo cách chắc chắn.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế nêu tại điểm 1 yêu cầu bảo hộ đề xuất bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa bao gồm cụm động lực được đỡ lắ

được theo phương thẳng đứng trên khung thân xe. Trong bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa, cụm động lực có các cơ cấu truyền động lực được bố trí ở một phía bên theo chiều rộng của xe, và cũng được trang bị bình chứa nước làm mát dự phòng được bố trí ở phía kia theo chiều rộng của xe, cụm động lực có kết cấu mà vị trí lắp của cụm động lực nằm ở phía trước bình chứa dự phòng theo chiều dọc của xe, bình chứa dự phòng bao gồm hai bình, là bình trên và bình dưới, bình trên có cửa nạp nước và phần mở ra môi trường bên ngoài được bố trí ở phía sau theo chiều dọc của xe, và phần nối thông được bố trí nằm ở phía trước theo chiều dọc của xe và cho phép bình trên và bình dưới nối thông với nhau.

Theo sáng chế nêu tại điểm 2 yêu cầu bảo hộ, trong bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, bình trên được bố trí nghiêng lên phía trên về phía sau.

Theo sáng chế nêu tại điểm 3 yêu cầu bảo hộ, trong bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 2 yêu cầu bảo hộ, bình chứa dự phòng được trang bị cửa nạp nước được tạo ra trên mặt trên phía sau, cũng được trang bị trục quay kéo dài xuống dưới từ thành đáy phía trước, và được quay quanh trục quay.

Theo sáng chế nêu tại điểm 4 yêu cầu bảo hộ, trong bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm yêu cầu bảo hộ bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, bình dưới được đánh dấu bằng các thang xác định mực nước, và còn bao gồm phần thuôn dài phía trên nằm trải dài theo chiều dọc và phần phình phía dưới mà phình xuống dưới từ phần sau của phần thuôn dài phía trên, và phần phình phía dưới được trang bị phần nối với bộ tản nhiệt để nối với bộ tản nhiệt và nằm ở phía sau và bên dưới phần nối thông trong khi phần nối thông được bố trí ở phía trước phần thuôn dài phía trên.

Theo sáng chế nêu tại điểm 5 yêu cầu bảo hộ, trong bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ, tấm ốp bình chứa dự phòng được bố trí để che bình chứa dự phòng, tấm ốp bình chứa dự phòng được lắp cố định cùng với bình chứa dự phòng vào chassis bên sau lắp trên cụm động lực, và tấm ốp bình chứa dự phòng được trang bị lỗ được tạo ra ở vị trí tương ứng với các thang xác định mực nước.

Nhờ bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, bình chứa dự phòng được bố trí trên cụm động lực được đỡ lắc được theo phương thẳng đứng. Nhờ đó, khi nước làm mát có xu hướng chuyển động mạnh trong bình chứa dự phòng, khoảng cách để dịch chuyển của nước làm mát đi từ bình dưới lên bình trên đến phần mở ra môi trường bên ngoài kéo dài do bình chứa dự phòng được phân chia thành phần trên và phần dưới và phần nối thông giữa bình trên và bình dưới và phần mở ra môi trường bên ngoài được bố trí nằm cách nhau một khoảng theo chiều dọc. Vì lý do này, chuyển động của nước làm mát có thể được hạn chế, và nước làm mát có thể được ngăn không cho chảy ra từ phần mở ra môi trường bên ngoài.

Cũng nhờ sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, trục lắc của bình chứa dự phòng là trục lắc của cụm động lực. Trục lắc này nằm trên phần trước của bình chứa dự phòng theo chiều dọc của xe, và bình chứa dự phòng được lắc mạnh ở phía phần sau. Tuy nhiên, phần nối thông được bố trí trên phần trước của bình chứa dự phòng. Vì lý do này, chuyển động lắc của phần nối thông có thể được hạn chế, và nước làm mát chảy qua phần nối thông do chuyển động lắc gây ra có thể được hạn chế.

Nhờ sáng chế theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ, ngoài hiệu quả có lợi của sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ, bình trên được bố trí nghiêng lên trên về phía sau. Vì lý do này, nước làm mát được dẫn chảy vào trong bình trên có thể chuyển động theo cách chắc chắn đến phần nối thông nằm trên phần trước của bình chứa dự phòng, và có thể được dẫn chảy vào trong bình dưới.

Nhờ sáng chế theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ, ngoài hiệu quả có lợi của sáng chế theo điểm 1 hoặc điểm 2 yêu cầu bảo hộ, bình chứa dự phòng được quay quanh trục quay nằm trên phần trước của bình chứa dự phòng. Vì lý do này, cửa nạp nước được tạo ra trên mặt trên phía sau của bình chứa dự phòng có thể được dịch chuyển ra phía ngoài theo chiều rộng của xe, và việc bảo dưỡng như nạp nước có thể được tạo điều kiện thuận lợi.

Nhờ sáng chế theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ, ngoài hiệu quả có lợi của sáng chế theo điểm yêu cầu bảo hộ bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, bình dưới được trang bị phần phình phía dưới mà phình xuống phía dưới. Vì lý do này, nước làm mát có thể được thu gom theo cách chắc chắn vào phần phình phía dưới được tạo ra với phần nối với bộ tản nhiệt, và nước làm mát có thể dễ dàng được tiếp nhận vào giữa bộ tản nhiệt

và phần phình phía dưới. Ngoài ra, mực nước làm mát có thể được xác nhận một cách dễ dàng nhờ các thang xác định mực nước.

Ngoài ra, nước làm mát được thu gom trong phần phình phía dưới ở phía sau phần nổi thông. Vì lý do này, lượng nước làm mát trong phần thôn dài phía trên được giảm, và sự xâm nhập của nước làm mát, do chuyển động rung trong quá trình xe chạy gây ra, vào trong phần nổi thông mà được tạo ra trên phần trước của phần thôn dài phía trên có thể được hạn chế.

Nhờ sáng chế theo điểm 5 yêu cầu bảo hộ, ngoài hiệu quả có lợi của sáng chế theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ, bình chứa dự phòng được lắp cố định cùng với tấm ốp bình chứa dự phòng. Vì lý do này, số lượng các bộ phận được giảm. Lỗ được tạo ra ở vị trí tương ứng với các thang xác định mực nước dùng cho nước làm mát trong bình chứa dự phòng. Vì lý do này, mực nước có thể được xác nhận một cách dễ dàng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh tổng thể từ bên phải của xe máy scutor có bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện các bộ phận cơ bản của xe máy scutor theo một phương án với tấm ốp thân xe, bình nhiên liệu, và các bộ phận tương tự đã được tháo ra.

Fig.3 là hình chiếu từ trên xuống thể hiện các bộ phận cơ bản của xe máy scutor theo một phương án khi nhìn theo chiều các mũi tên III-III được thể hiện trên Fig.2.

Fig.4 là hình chiếu phóng to từ bên phải thể hiện phần xung quanh nơi mà tấm ốp bình chứa dự phòng được lắp vào bình chứa dự phòng được thể hiện trên Fig.2.

Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện bình chứa dự phòng được thể hiện trên Fig.4 với tấm ốp bình chứa dự phòng đã được tháo ra.

Fig.6 là hình chiếu từ trên xuống thể hiện bình chứa dự phòng với tấm ốp bình chứa dự phòng đã được tháo ra khi nhìn theo chiều các mũi tên VI-VI được thể hiện trên Fig.5.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo phương thẳng đứng thể hiện bình chứa dự phòng có lắp tấm ốp bình chứa dự phòng khi nhìn theo chiều các mũi tên VII-VII được thể

hiện trên Fig.6, hình vẽ này thể hiện việc bình chứa dự phòng được quay quanh và được đỡ bởi trục quay.

Fig.8(a) là hình vẽ dạng sơ đồ minh họa hình dạng liên khối của bình chứa dự phòng, và Fig.8(b) là hình vẽ dạng sơ đồ minh họa hình dạng liên khối của tấm ốp bình chứa dự phòng, Fig.8(a) và Fig.8(b) là các hình vẽ phối cảnh thể hiện các phần phía bên khi nhìn nghiêng từ phía sau bên phải.

Fig.9(a) là hình vẽ dạng sơ đồ minh họa hình dạng liên khối của bình chứa dự phòng, và Fig.9(b) là hình vẽ dạng sơ đồ minh họa hình dạng liên khối của tấm ốp bình chứa dự phòng, Fig.9(a) và Fig.9(b) là các hình vẽ phối cảnh thể hiện các phần trước khi nhìn từ phía trước.

Fig.10(a) là hình vẽ dạng sơ đồ minh họa hình dạng liên khối của bình chứa dự phòng, và Fig.10(b) là hình vẽ dạng sơ đồ minh họa hình dạng liên khối của tấm ốp bình chứa dự phòng, Fig.10(a) và Fig.10(b) là các hình vẽ phối cảnh thể hiện các phần trong khi nhìn nghiêng từ phía trước bên trái.

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

Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ Fig.1 đến Fig.10.

Các từ chỉ hướng như phía trước và phía sau, bên phải và bên trái, và phía trên và phía dưới trong các điểm yêu cầu bảo hộ và phần mô tả của bản mô tả này được xác định theo các hướng của xe kiểu yên ngựa có bình chứa dự phòng theo một phương án của sáng chế. Theo phương án này, xe kiểu yên ngựa là xe máy scutor.

Trên các hình vẽ này, mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, mũi tên LH biểu thị bên trái của xe, mũi tên RH biểu thị bên phải của xe, và mũi tên UP biểu thị phía trên của xe.

Fig.1 là hình chiếu cạnh từ bên trái của xe máy scutor 1 (trong yêu cầu bảo hộ của sáng chế được gọi là “xe kiểu yên ngựa”. Dưới đây, xe kiểu yên ngựa này đơn giản được gọi là “xe máy”) theo một phương án của sáng chế, với tấm ốp thân xe 19 và yên xe 12 được thể hiện theo cách được đơn giản hóa bởi đường hai chấm–một gạch.

Trong xe máy 1, phần trước thân xe 1A và phần sau thân xe 1B được nối với nhau thông qua phần sàn thấp 1C, và khung thân xe 2 cấu thành kết cấu khung của thân xe về cơ bản bao gồm ống nghiêng xuống dưới 21 và các ống chính 22.

Nghĩa là, ống nghiêng xuống dưới 21 kéo dài xuống dưới từ ống đầu 20 của phần trước thân xe 1A. Ống nghiêng xuống dưới 21 uốn theo phương nằm ngang trên đầu dưới và kéo dài về phía sau bên dưới phần sàn 1C. Hai ống chính bên phải và bên trái 22 được nối vào đầu sau của ống nghiêng xuống dưới 21. Các ống chính 22 nhô lên trên theo cách nghiêng về phía sau từ chỗ nối, được uốn gần như theo phương nằm ngang ở độ cao định trước, và kéo dài về phía sau.

Bình nhiên liệu 10 được đỡ bởi các phần nhô lên trên và nằm nghiêng của ống chính 22 sao cho phần đáy của bình nhiên liệu bị kẹp giữa các ống chính bên phải và bên trái 22. Giá đỡ hàng 11 được bố trí trên các phần nằm ngang của các ống chính 22 mà kéo dài tiếp về phía sau. Yên xe 12 được bố trí bên trên bình nhiên liệu 10.

Mặt khác, trên phần trước thân xe 1A, tay lái 13 được bố trí trên phần trên của ống đầu 20 đồng thời có thể xoay tương đối với ống đầu 20, chạc trước 14 kéo dài từ phần dưới của ống đầu 20, và bánh trước 15 được lắp quay được trên các đầu dưới của chạc trước 14.

Khung thân xe 2 và các thiết bị lắp cố định trên đó nói chung được che bởi tấm ốp thân xe 19.

Giá đỡ 23 được bố trí theo cách nhô ra so với các phần nhô lên trên của các ống chính 22, và cụm động lực 3 được lắp theo cách lắp được vào và được đỡ bởi giá lắp 23 thông qua chi tiết liên kết 24.

Cụm động lực 3 có phần trước được tạo ra bởi động cơ đốt trong bốn kỳ có một xi lanh được làm mát bằng nước 4 (dưới đây, đơn giản được gọi là “động cơ đốt trong”) có trục khuỷu không được thể hiện được bố trí theo chiều rộng của xe và được đỡ theo cách quay được trong hộp trục khuỷu 30. Như được thể hiện trên Fig.2, cụm xi lanh 41, đầu xi lanh 42, và tấm che đầu xi lanh 43 được xếp chồng tuần tự lên nhau từ hộp trục khuỷu 30 về phía trước và được ghép với nhau. Đường trục của xi lanh nằm ở tư thế nghiêng nhiều về phía trước gần như đến tư thế nằm ngang.

Cụm động lực 3 được đỡ lắp được theo phương thẳng đứng theo cách mà đầu

của giá treo 31, nhô về phía trước từ phần trước đầu dưới của hộp trục khuỷu 30, được lắp vào chi tiết liên kết 24 thông qua trục chốt xoay 24a.

Lưu ý là chân chống chính 16 được lắp theo cách quay được và tự do dựng lên và hạ xuống được vào phần sau đầu dưới của hộp trục khuỷu 30. Khi chân chống chính 16 hạ xuống, chân chống chính 16 được thu về thư thế gần như nằm ngang để ôm lấy bánh sau 17 từ phía trước.

Như được thể hiện trên Fig.3, trong cụm động lực 3, bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 (là một phần của “cơ cấu truyền động lực” trong yêu cầu bảo hộ của sáng chế) được bố trí lệch về phía bên trái so với động cơ đốt trong 4 và hướng về phía sau, trục bánh sau 53 là trục đầu ra của cơ cấu giảm tốc 52 (là một phần của “cơ cấu truyền động lực” trong yêu cầu bảo hộ của sáng chế), được bố trí ở phía sau bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai, nhô sang bên phải, và bánh sau 17 được đỡ theo kiểu dầm chìa bởi trục bánh sau 53.

Bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 và cơ cấu giảm tốc 52 tạo thành cơ cấu truyền động lực kéo dài ở phía sau động cơ đốt trong 4.

Hộp trục khuỷu 30 có kết cấu bao gồm hộp trục khuỷu bên trái 30L và hộp trục khuỷu bên phải 30R mà được phân chia thành phía bên trái và phía bên phải được kết hợp với nhau. Hộp trục khuỷu bên phải 30R là nửa thân bên phải của phần hộp trục khuỷu. Hộp trục khuỷu bên trái 30L có phần trước tạo thành nửa thân bên trái của phần hộp trục khuỷu, và được làm phình về phía sau để đóng vai trò như hộp truyền động để chứa bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 vốn kéo dài theo chiều dọc.

Mặt hờ bên trái kéo dài theo chiều dọc của hộp trục khuỷu bên trái (hộp truyền động) 30L được che bởi tấm che hộp truyền động 32, để bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 được bố trí bên trong hộp trục khuỷu bên trái 30L. Mặt hờ bên phải của phần sau trong hộp trục khuỷu bên trái 30L được che bởi hộp bánh răng giảm tốc 33, để cơ cấu giảm tốc 52 được bố trí bên trong hộp trục khuỷu bên trái 30L.

Bộ giảm xóc sau 18 (xem Fig.1) được bố trí giữa các phần sau của hộp bánh răng giảm tốc 33 và các ống chính 22.

Như được thể hiện trên Fig.2, ống nạp 60 kéo dài từ phần trên của đầu xi lanh

42 vốn nghiêng nhiều về phía trước ở phía trước động cơ đốt trong 4 của cụm động lực 3, và uốn cong về phía sau. Thân van tiết lưu 61 nối với ống nạp 60 được bố trí bên trên cụm xi lanh 41. Bộ lọc không khí 63 nối vào thân van tiết lưu 61 thông qua ống nối 62 được bố trí bên trên bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 và được đỡ bởi hộp trục khuỷu bên trái (hộp truyền động) 30L (xem Fig.3).

Mặt khác, ống xả 65 kéo dài xuống dưới từ phần dưới của đầu xi lanh 42 kéo dài về phía sau dọc theo phía bên của đầu dưới của hộp trục khuỷu 30 đồng thời được uốn sang bên phải và đi vòng quanh phía ngoài giá treo bên phải 31 vốn nhô ra từ đầu dưới của hộp trục khuỷu 30, và được nối với bộ giảm thanh khí xả 66 được bố trí ở phía bên phải bánh sau 17.

Bộ tản nhiệt 45 để làm mát bằng không khí nước làm mát dùng cho động cơ đốt trong 4 được bố trí ở phía bên phải của hộp trục khuỷu bên phải 30R của động cơ đốt trong 4. Phía ngoài của bộ tản nhiệt 45 được che bởi tấm che bộ tản nhiệt 46 (xem Fig.3). Ống xả 65 kéo dài về phía sau dọc theo mép đầu dưới của tấm che bộ tản nhiệt 46 bên dưới bộ tản nhiệt 45.

Do vậy, như được thể hiện trên Fig.3, ở hai bên bánh sau 17 vốn được lắp vào trục bánh sau 53 và được đỡ theo kiểu dầm chia, các cơ cấu truyền động lực như bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 và cơ cấu giảm tốc 52 được bố trí ở phía bên trái, và bộ tản nhiệt 45 và bộ giảm thanh khí xả 66 được bố trí ở phía bên phải.

Chi tiết bảo vệ 67 được lắp vào bề mặt ngoài của bộ giảm thanh khí xả 66 khiến cho bộ giảm thanh khí xả 66 được che bởi chi tiết bảo vệ 67 từ phía bên (xem Fig.1 và Fig.3).

Chi tiết bảo vệ 67 che gần như toàn bộ mặt bên của bộ giảm thanh khí xả 66, và cũng che xung quanh các nửa phía ngoài của các mặt phía trước, phía sau và phía trên của bộ giảm thanh khí xả 66. Kết quả là, ảnh hưởng của nhiệt từ bộ giảm thanh khí xả 66 đến người đi xe và bộ mang hàng hóa được giảm.

Bộ giảm thanh khí xả 66 được đỡ tương đối với hộp trục khuỷu 30 của động cơ đốt trong 4 nhờ giá đỡ bộ giảm thanh 7 được hàn vào bộ giảm thanh khí xả 66.

Như được thể hiện trên Fig.2, giá đỡ bộ giảm thanh 7, được hàn và được lắp liền khối vào phần trước của bộ giảm thanh khí xả 66, có phần đòn lắp trên 7a và phần

đòn lắp dưới 7b kéo dài về phía trước và được lắp cố định vào hộp trục khuỷu bên phải 30R của động cơ đốt trong 4 nhờ các bu lông lắp giá đỡ 71, 72. Bộ giảm thanh khí xả 66 được lắp vào hộp trục khuỷu bên phải 30R thông qua giá đỡ bộ giảm thanh 7, và được bố trí ở phía bên phải bánh sau 17.

Lưu ý là giá lắp 68 được hàn vào đầu dưới phần sau của bộ giảm thanh khí xả 66.

Như được thể hiện trên Fig.2, gần như toàn bộ phần nửa trên của lớp 17a của bánh sau 17 được che bởi chắn bùn sau 8. Chắn bùn sau 8 được tạo ra có hình dạng một nửa hình tròn với phần nửa trên có dạng hình khuyên, phần có hình dạng một nửa hình tròn có mặt cắt hình chữ U có kích thước hơi lớn hơn kích thước bên ngoài của lớp 17a của bánh sau 17.

Như được thể hiện trên Fig.3, giá lắp 8a kéo dài sang bên trái từ phần trước ở phía bên trái của thành theo chu vi cong của chắn bùn sau 8 có mặt cắt hình chữ U.

Ngoài ra, giá lắp 8b nhô về phía trước từ đầu dưới phía sau ở phía bên trái của thành theo chu vi cong của chắn bùn sau 8 có mặt cắt hình chữ U. Giá lắp 8c được tạo ra trên đầu dưới phía sau ở phía bên phải của thành theo chu vi cong.

Giá lắp 8a trên phần trước ở phía bên trái của chắn bùn sau 8 được lắp vào phần vấu lắp chắn bùn 63a của bộ lọc không khí 63 được bố trí bên trên hộp trục khuỷu bên trái (hộp truyền động) 30L bởi bu lông lắp chắn bùn 81. Giá lắp 8b nhô về phía trước từ đầu dưới phía sau của thành bên trái của chắn bùn sau 8 được lắp vào giá đỡ 30Lb nhô nhiều hơn về phía sau từ phần sau của hộp trục khuỷu bên trái (hộp truyền động) 30L nhờ bu lông lắp chắn bùn 82.

Mặt khác, giá liên kết 68a nhô về phía sau (xem Fig.2), giá liên kết 68a có đầu trước được lắp cố định vào giá lắp 68 vốn được hàn vào đầu dưới của phần sau của bộ giảm thanh khí xả 66 mà được bố trí ở phía bên phải của bánh sau 17.

Giá lắp 8c trên đầu dưới phía sau của thành bên phải của chắn bùn sau 8 được lắp vào đầu sau của giá liên kết 68a nhờ bu lông lắp chắn bùn 83, giá liên kết 68a nhô ra từ giá lắp 68 trên đầu dưới của phần sau của bộ giảm thanh khí xả 66.

Do vậy, trên chắn bùn sau 8, giá lắp 8a trên phần trước ở phía bên trái được lắp

vào bộ lọc không khí 63, giá lắp 8b trên đầu dưới phía sau của thành bên trái được lắp vào hộp trục khuỷu bên trái (hộp truyền động) 30L, và giá lắp 8c trên đầu dưới phía sau của thành bên phải được lắp vào bộ giảm thanh khí xả 66 thông qua giá liên kết 68a. Nhờ cách bố trí này, chấn bùn sau 8 được đỡ bởi cụm động lực 3, và được lắc theo phương thẳng đứng cùng với cụm động lực 3.

Theo Fig.2 và Fig.3, giá đỡ 8d được tạo ra theo cách nhô sang bên phải từ phần trên phía trước ở phía bên phải của thành theo chu vi cong của chấn bùn sau 8, và đồng thời giá đỡ 8e được tạo ra theo cách nhô sang bên phải từ phần trên ở khoảng giữa phía bên phải phía sau giá đỡ 8d vốn được tạo ra trên thành theo chu vi cong.

Ngoài ra, giá đỡ bình chứa dự phòng 90 để đỡ bình chứa dự phòng 9 được hàn vào và được bố trí ở vị trí thẳng đứng bên trên phần giữa giá đỡ 7c của giá đỡ bộ giảm thanh 7 để đỡ bộ giảm thanh khí xả 66 (xem Fig.2).

Theo phương án này, bình chứa dự phòng 9, được lắp theo cách nối thông với phần bên trong của nắp đậy bộ tản nhiệt 45a được bố trí bên trên bộ tản nhiệt 45, được bố trí theo cách được đỡ bởi giá đỡ bình chứa dự phòng 90 ở cùng một phía như bộ tản nhiệt 45 theo chiều rộng của xe, nghĩa là ở phía bên phải đối diện với phía mà các cơ cấu truyền động lực như bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 được bố trí. Nghĩa là, bình chứa dự phòng 9 được bố trí trên cụm động lực 3 mà được đỡ lắc được theo phương thẳng đứng trên khung thân xe 2.

Khi nước làm mát trong bộ tản nhiệt 45 nóng lên, nó sẽ nở ra. Trong trường hợp này, nước làm mát dư ra sẽ tràn vào trong bình chứa dự phòng 9. Khi nước làm mát trong bộ tản nhiệt 45 nguội đi, nước làm mát quay từ bình chứa dự phòng 9 về bộ tản nhiệt 45.

Nhờ dòng nước làm mát chảy giữa bộ tản nhiệt 45 và bình chứa dự phòng 9, không khí tích tụ ở phía bộ tản nhiệt 45 được dẫn vào bình chứa dự phòng 9, và bình chứa dự phòng 9 mở ra môi trường bên ngoài. Nhờ kết cấu này, không khí có thể dễ dàng thoát ra khỏi hệ thống làm mát bằng nước.

Như được thể hiện trên Fig.2, giá đỡ bình chứa dự phòng 90 về cơ bản bao gồm phần đỡ 90a có phần dưới được hàn vào giá đỡ bộ giảm thanh 7 và nhô lên phía trên, để nằm ngang 90b kéo dài trên đầu trên của phần đỡ 90a, và phần giá lắp 90c được tạo

ra theo cách được uốn lên trên từ mép bên của đế nằm ngang 90b.

Phần giá lắp 90c của giá đỡ bình chứa dự phòng 90 tỳ, từ phía bên trái, vào giá đỡ 8d được tạo ra trên phần trên phía trước ở phía bên phải của thành theo chu vi cong của chấn bùn sau 8, và được lắp cố định vào đó nhờ bu lông lắp giá đỡ 84.

Theo cách này, bình chứa dự phòng 9 được đỡ bởi giá đỡ bình chứa dự phòng 90 mà được hàn vào giá đỡ bộ giảm thanh 7, và được lắp vào và được đỡ bởi chấn bùn sau 8.

Như được thể hiện trên Fig.2, bình chứa dự phòng 9 bao gồm hai bình, là bình trên 9A và bình dưới 9B lần lượt nằm trải dài theo chiều dọc. Bình chứa dự phòng 9 có cửa nạp nước 91 được mở và/hoặc được đóng bởi nắp đậy 91a và phần 92 mở ra môi trường bên ngoài được tạo ra ở phía trên của bình trên 9A và ở phía sau của bình chứa dự phòng theo chiều dọc, và được trang bị phần nối thông 93, sẽ được mô tả dưới đây, để cho phép bình trên 9A và bình dưới 9B nối thông với nhau ở phía trước theo chiều dọc của bình chứa dự phòng.

Ngoài ra, bình dưới 9B có các thang xác định mực nước 94 được đánh dấu trên phần thành mà có thể nhìn thấy được, và cũng được trang bị phần nối với bộ tản nhiệt 95 được tạo ra trên phần dưới của bình dưới và nối với bộ tản nhiệt 45.

Do vậy, theo phương án này, bình chứa dự phòng 9 được tạo ra dưới dạng một vật đúc bằng nhựa trong suốt khiến cho mực nước làm mát có thể được xác nhận bằng mắt.

Phần trước của bình dưới 9B được đặt trên đế nằm ngang 90b của giá đỡ bình chứa dự phòng 90, trục quay 96 nhô xuống dưới từ thành đáy phía trước của bình dưới 9B được lồng vào trong phần mang vòng đệm 90d (xem Fig.7) của đế nằm ngang 90b, và bình chứa dự phòng 9 được đỡ theo cách xoay được theo phương nằm ngang quanh trục quay 96 vốn hướng gần như theo phương thẳng đứng.

Giá lắp sau 97 nhô về phía sau từ thành sau của bình chứa dự phòng 9, và đầu sau của giá lắp sau 97 được lắp vào giá đỡ 8e được tạo ra trên phần trên ở khoảng giữa phía bên phải của chấn bùn sau 8 nhờ bu lông lắp tám ổ bình chứa 85. Nhờ kết cấu này, bình chứa dự phòng 9 được lắp cố định.

Ống nạp 95a được nối với phần nối với bộ tản nhiệt 95 nhô về phía trước từ bình dưới 9B của bình chứa dự phòng 9. Ống nạp 95a được nối để nối thông với phần bên trong của nắp đây bộ tản nhiệt 45a được bố trí bên trên bộ tản nhiệt 45. Nhờ đó, như được mô tả trên đây, việc tiếp nhận nước làm mát do nước làm mát có nhiệt độ cao hoặc nhiệt độ thấp trong bộ tản nhiệt 45 được thực hiện.

Là nước làm mát dự phòng, nước làm mát có thể được cấp từ cửa nạp nước 91 được tạo ra trên bình trên 9A. Ngoài ra, một đầu của ống 92a mở ra môi trường bên ngoài được nối với phần 92 để mở ra môi trường bên ngoài, phần 92 nhô về phía trước từ cửa nạp nước 91 của bình chứa dự phòng 9, và đầu kia của ống 92a để mở ra môi trường bên ngoài được mở về phía môi trường bên ngoài ở phía trong tấm ốp thân xe 19. Do vậy, không khí đi từ bộ tản nhiệt 4 vào bình chứa dự phòng 9 được xả ra môi trường bên ngoài, và không khí này sẽ thoát ra khỏi hệ thống làm mát bằng nước.

Bình chứa dự phòng 9 được che bởi tấm ốp bình chứa dự phòng 100 từ phía bên phải.

Tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được lắp cùng với bình chứa dự phòng 9 vào giá đỡ 8e của chấn bèn sau 8 nhờ bu lông lắp tấm ốp bình chứa 85.

Ngoài ra, theo Fig.3, bình chứa dự phòng 9, được bố trí bên trên giá đỡ bộ giảm thanh 7 để đỡ bộ giảm thanh khí xả 66, có thể được để lộ ra bên ngoài theo cách mà tấm ốp bình chứa dự phòng 100 có thể được tháo ra bằng cách tháo bu lông lắp tấm ốp bình chứa 85.

Bình chứa dự phòng 9 được để lộ ra này với phần trước của nó được đỡ bởi giá đỡ bình chứa dự phòng 90 được quay sang bên phải quanh trục quay 96 vốn hướng gần như theo phương thẳng đứng. Nhờ đó, bình chứa dự phòng 9 có thể được định vị theo cách vuông góc (thẳng đứng) ở bên phải tương đối với chiều dọc của xe (được thể hiện bởi đường hai chấm – một gạch được thể hiện trên Fig.3), và thao tác cấp nước cho bình chứa dự phòng 9 có thể được thực hiện một cách dễ dàng nhờ chuyển động quay của bình chứa dự phòng 9.

Bình chứa dự phòng 9, tấm ốp bình chứa dự phòng 100, và các bộ phận tương tự sẽ được mô tả một cách chi tiết dưới đây có dựa vào các hình vẽ từ Fig.4 đến Fig.10.

Trên Fig.4, bình chứa dự phòng 9 được thể hiện với tấm ốp bình chứa dự phòng 100 lắp vào phía ngoài (phía bên phải) của bình chứa dự phòng 9.

Tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được tạo ra có lỗ dài theo phương thẳng đứng 101 mở ra trên phần tương ứng với các thang xác định mực nước 94 được đánh dấu trên bình chứa dự phòng 9. Nhờ kết cấu này, các thang xác định mực nước 94 nằm bên trong tấm ốp bình chứa dự phòng 100 có thể được xác nhận bằng mắt, và lượng nước làm mát dự phòng (mực nước) trong bình chứa dự phòng 9 có thể được kiểm tra và xác nhận một cách dễ dàng từ phía ngoài.

Phần lồi phía sau 102 của tấm ốp bình chứa dự phòng 100 che giá lắp sau 97 của bình chứa dự phòng 9, và được lắp cố định cùng với giá lắp sau 97 vào giá đỡ 8e (xem Fig.5) của chấn bèn sau 8 nhờ bu lông lắp tấm ốp bình chứa 85. Như sẽ được mô tả dưới đây, thành theo chu vi trước 103 của tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được khóa vào vấu nhô để khóa phía trước 98 (xem Fig.5) của bình chứa dự phòng 9.

Fig.5 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện bình chứa dự phòng 9 và vùng lân cận của nó với tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được thể hiện trên Fig.4 đã được tháo ra. Giá đỡ bộ giảm thanh 7 được bỏ qua trên hình vẽ này.

Fig.6 là hình chiếu từ trên xuống của bình chứa dự phòng 9 khi nhìn theo chiều các mũi tên VI-VI được thể hiện trên Fig.5 với tấm ốp bình chứa dự phòng 100 đã được tháo ra.

Lưu ý là trên các hình vẽ từ Fig.8 đến Fig.10, Fig.8(a), Fig.9(a) và Fig.10(a) là các hình vẽ thể hiện thân liền khối của bình chứa dự phòng 9, và Fig.8(b), Fig.9(b) và Fig.10(b) là các hình vẽ thể hiện thân liền khối của tấm ốp bình chứa dự phòng 100. Tất cả các hình vẽ này đều là các hình vẽ phối cảnh. Fig.8 là hình vẽ phối cảnh thể hiện các phần bên khi nhìn nghiêng từ phía sau bên phải. Fig.9 là hình vẽ phối cảnh thể hiện các phần ở phía trước khi nhìn từ phía trước. Fig.10 là hình vẽ phối cảnh thể hiện các phần phía trong khi nhìn nghiêng từ phía trước bên trái. Các hình vẽ từ Fig.8 đến Fig.10 dưới đây cũng sẽ được đề cập đến như các hình vẽ minh họa hình dạng liền khối của bình chứa dự phòng 9 và tấm ốp bình chứa dự phòng 100.

Như được thể hiện trên Fig.5 và Fig.6, bình chứa dự phòng 9 bao gồm hai bình, nghĩa là bình trên 9A và bình dưới 9B lần lượt nằm trải dài theo chiều dọc. Bình trên

9A có cửa nạp nước 91 kéo dài lên trên từ mặt trên ở phía sau theo chiều dọc và được mở và/hoặc được đóng bởi nắp đậy 91a, và có phần 92 mở ra môi trường bên ngoài, nhô về phía trước ở khoảng giữa theo phương thẳng đứng của cửa nạp nước 91 và được tạo ra có hình dạng một chiếc vòi. Bình dưới 9B được tạo ra rộng hơn bình trên 9A, và cũng được tạo ra có chiều cao lớn hơn bình trên 9A theo phương thẳng đứng.

Bình trên 9A và bình dưới 9B có phần nối thông 93 được tạo ra ở phía trước theo chiều dọc bởi lỗ thông 93a theo phương thẳng đứng để cho phép hai bình 9A, 9B này nối thông với nhau. Phần nối 99 có hình dạng tấm theo phương thẳng đứng và nối liền khối giữa hai bình 9A, 9B kéo dài từ phần nối thông 93 về phía sau, và nhô tiếp ra từ thành sau của bình chứa dự phòng 9 về phía sau để dùng làm giá lắp sau 97 có hình dạng tấm theo phương thẳng đứng (xem Fig.8).

Bình dưới 9B bao gồm phần thuôn dài phía trên 9Ba nằm trải dài theo chiều dọc và phần phình phía dưới 9Bb mà phình xuống phía dưới trên phần sau của phần thuôn dài phía trên 9Ba. Phần phình phía dưới 9Bb được trang bị phần nối với bộ tản nhiệt 95 có hình dạng như một chiếc vòi, phần nối với bộ tản nhiệt 95 nhô về phía trước (xem Fig.10), được nối với phần bên trong của nắp đậy bộ tản nhiệt 45a (xem Fig.2) của bộ tản nhiệt 45, và nằm ở phía sau và bên dưới phần nối thông 93.

Ngoài ra, trên bình dưới 9B, các thang xác định mực nước 94 được đánh dấu trên phần thành có thể nhìn thấy được trên toàn bộ phần phình phía dưới 9Bb ở các độ cao theo phương thẳng đứng (xem Fig.8).

Như được thể hiện trên Fig.2, ống nạp 95a được nối với phần nối với bộ tản nhiệt 95. Ống nạp 95a được nối thông với phần bên trong của nắp đậy bộ tản nhiệt 45a nằm bên trên bộ tản nhiệt 45. Nhờ đó, như được mô tả trên đây, việc tiếp nhận nước làm mát do nước làm mát có nhiệt độ cao hoặc nhiệt độ thấp trong bộ tản nhiệt 45 được thực hiện.

Một đầu của ống 92a mở ra môi trường bên ngoài được nối với phần 92 để mở ra môi trường bên ngoài, và đầu kia của ống 92a để mở ra môi trường bên ngoài được mở ra môi trường bên ngoài ở bên trong tấm ốp thân xe 19. Do vậy, không khí đi từ bộ tản nhiệt 45 vào bình chứa dự phòng 9 được xả ra môi trường bên ngoài, và không khí này sẽ thoát ra khỏi hệ thống làm mát bằng nước.

Theo phương án này, bình dưới 9B được trang bị phần phình phía dưới 9Bb mà phình xuống phía dưới. Vì lý do này, nước làm mát có thể được thu gom theo cách chắc chắn vào phần phình phía dưới 9Bb vốn được tạo ra với phần nối với bộ tản nhiệt 95, và việc tiếp nhận nước làm mát từ bộ tản nhiệt 45 được tạo điều kiện thuận lợi. Ngoài ra, mực nước làm mát có thể được xác nhận một cách dễ dàng nhờ các thang xác định mực nước 94.

Ngoài ra, do nước làm mát được thu gom trong phần phình phía dưới 9Bb ở phía sau phần nối thông 93, lượng nước làm mát trong phần thuôn dài phía trên 9Ba cần được giảm. Vì lý do này, sự xâm nhập của nước làm mát, do chuyển động rung trong quá trình xe chạy gây ra, vào trong phần nối thông 93 nằm giữa phần trước của phần thuôn dài phía trên 9Ba và bình trên 9A có thể được hạn chế.

Theo phương án này, do bình chứa dự phòng 9 được bố trí trên cụm động lực 3 vốn được đỡ lắ được theo phương thẳng đứng, nước làm mát có xu hướng chuyển động trong bình chứa dự phòng 9; tuy nhiên, trong bình chứa dự phòng 9 có kết cấu được mô tả trên đây, bình chứa dự phòng 9 được phân chia thành bình trên 9A và bình dưới 9B, và hơn nữa, phần nối thông 93 giữa bình trên 9A và bình dưới 9B và phần 92 mở ra môi trường bên ngoài được bố trí nằm cách nhau một khoảng theo chiều dọc.

Do vậy, ngay cả khi nước làm mát dịch chuyển từ bình dưới 9B lên bình trên 9A, thì nó còn phải đi thêm một khoảng cách nữa thì mới đến được phần 92 mở ra môi trường bên ngoài. Nhờ đó, chuyển động của nước làm mát được giảm, và nước làm mát có thể được ngăn không cho chảy ra từ phần 92 vốn mở ra môi trường bên ngoài.

Ngoài ra, do bình chứa dự phòng 9 được bố trí trên cụm động lực 3 được đỡ lắ được theo phương thẳng đứng, trục lắ theo phương thẳng đứng của bình chứa dự phòng 9 cũng là trục lắ theo phương thẳng đứng của cụm động lực 3. Trục lắ theo phương thẳng đứng nằm ở phía trước bình chứa dự phòng 9 theo chiều dọc của xe, và lắ nhiều về phía sau bình chứa dự phòng 9.

Nghĩa là, do phần nối thông 93 giữa bình trên 9A và bình dưới 9B được bố trí trên phần trước của bình chứa dự phòng 9, chuyển động lắ của nước làm mát trong vùng lân cận phần nối thông 93 do chuyển động lắ theo phương thẳng đứng gây ra được giảm, và nước làm mát đi qua qua phần nối thông 93 do chuyển động lắ gây ra

có thể được hạn chế.

Ngoài ra, như được thể hiện trên Fig.5, bình trên 9A được bố trí nghiêng lên trên về phía sau. Do vậy, ngay cả khi nước làm mát được dẫn đi vào trong bình trên 9A qua phần nối thông 93 từ bình dưới 9B do có chuyển động lắc, thì nước làm mát có thể chuyển động theo cách chắc chắn đến phần nối thông 93 nằm trên phần trước của bình chứa dự phòng 9, và nước làm mát có thể được đưa từ phần nối thông 93 quay trở về bình dưới 9B.

Như được thể hiện trên Fig.5, giá lắp sau 97 của bình chứa dự phòng 9 được tạo ra có lỗ lắp bình 97a.

Ngoài ra, đầu trước của bình dưới 9B được tạo ra liền khối với vấu nhô để khóa phía trước 98 có hình dạng tấm theo phương thẳng đứng (xem Fig.9 và Fig.10).

Trục quay 96 kéo dài xuống dưới được tạo ra liền khối với thành đáy phía trước của phần thân dài phía trên 9Ba của bình dưới 9B (xem các hình vẽ từ Fig.8 đến Fig.10).

Phần trước của phần thân dài phía trên 9Ba của bình dưới 9B được đặt trên đế nằm ngang 90b của giá đỡ bình chứa dự phòng 90, trục quay 96 nhô xuống dưới từ thành đáy phía trước của bình dưới 9B được lồng vào trong phần mang vòng đệm 90d (xem Fig.7) của đế nằm ngang 90b, và bình chứa dự phòng 9 được quay quanh trục quay 96 vốn hướng gần như theo phương thẳng đứng và được đỡ theo cách xoay được theo phương nằm ngang.

Mặt khác, như được thể hiện trên Fig.6, tấm ốp bình chứa dự phòng 100 để che bình chứa dự phòng 9 được trang bị lỗ gài bình 104 được tạo ra trên thành theo chu vi trước 103 sao cho vấu nhô để khóa phía trước 98 được tạo ra trên đầu trước của bình dưới 9B đi xuyên qua đó và được gài vào lỗ gài bình 104 (xem Fig.9 và Fig.10).

Ngoài ra, phần lồi phía sau 102 được tạo ra có lỗ lắp tấm ốp 105 để luôn bu lông lắp tấm ốp bình chứa 85 vào trong đó sao cho khi tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được lắp lên trên bình chứa dự phòng 9, vị trí của lỗ lắp tấm ốp 105 được đặt trùng với vị trí của lỗ lắp bình 97a được tạo ra trên bình chứa dự phòng 9 (xem Fig.8).

Theo cách này, lỗ gài bình 104 được tạo ra trên tấm ốp bình chứa dự phòng 100

được gài vào vấu nhô để khóa phía trước 98 của bình chứa dự phòng 9 mà được đỡ lấc được theo phương nằm ngang trên đế nằm ngang 90b nhờ trục quay 96, bình chứa dự phòng 9 và tấm ốp bình chứa dự phòng 100 có thể quay quanh trục quay 96 và tỳ vào giá đỡ 8e của chấn bèn sau 8, và bu lông lắp tấm ốp bình chứa 85 được lắp cố định vào giá đỡ 8e nhờ lỗ lắp tấm ốp 105 và lỗ lắp bình 97a. Nhờ đó, bình chứa dự phòng 9 và tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được giữ cố định bằng cách lắp cố định với nhau.

Nhờ phương pháp lắp cố định được mô tả trên đây, do bình chứa dự phòng 9 và tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được lắp cố định với nhau, nên số lượng các bộ phận được giảm.

Ngoài ra, ngay cả khi tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được tháo ra bằng cách tháo bu lông lắp tấm ốp bình chứa 85, bình chứa dự phòng 9 vẫn được đỡ trên đế nằm ngang 90b nhờ trục quay 96. Nhờ đó, bình chứa dự phòng 9 được để lộ ra này được quay quanh trục quay 96 nằm trên phần trước, khiến cho cửa nạp nước 91 mà được tạo ra trên mặt trên phía sau của bình chứa dự phòng 9 có thể dịch chuyển ra phía ngoài theo chiều rộng của xe và có thể được định vị theo cách vuông góc ở phía bên phải so với chiều dọc của xe, và việc bảo dưỡng như việc nạp nước có thể được tạo điều kiện thuận lợi.

Fig.7 là hình vẽ mặt cắt theo phương thẳng đứng của bình chứa dự phòng 9 có lắp tấm ốp bình chứa dự phòng 100 khi nhìn theo chiều các mũi tên VII-VII được thể hiện trên Fig.6, hình vẽ này thể hiện trạng thái mà bình chứa dự phòng 9 được quay và được đỡ bởi trục quay 96.

Phần trước của phần thôn dài phía trên 9Ba của bình dưới 9B được đặt trên đế nằm ngang 90b của giá đỡ bình chứa dự phòng 90, và trục quay 96 được tạo ra liền khối với thành đáy phía trước của phần thôn dài phía trên 9Ba của bình dưới 9B và kéo dài xuống dưới được lồng vào trong phần mang vòng đệm 90d của đế nằm ngang 90b.

Bình chứa dự phòng 9 được quay quanh trục quay 96 vốn hướng gần như theo phương thẳng đứng, và được đỡ theo cách xoay được theo phương nằm ngang.

Ngoài ra, Fig.7 thể hiện trạng thái mà phần 92 mở ra môi trường bên ngoài của bình chứa dự phòng 9 được nối với ống 92a mở ra môi trường bên ngoài, và phần nối

với bộ tản nhiệt 95 được nối với ống nạp 95a.

Kết cấu khác biệt của bình chứa dự phòng dùng cho xe máy 1 theo một phương án và hiệu quả về chức năng của nó sẽ được mô tả chung dưới đây.

Nghĩa là, trong bình chứa dự phòng dùng cho xe máy 1 bao gồm cụm động lực 3 mà được đỡ lắ được theo phương thẳng đứng trên khung thân xe 2, cụm động lực 3 có cơ cấu truyền động lực được trang bị bộ truyền động biến thiên liên tục dạng đai 51 và cơ cấu giảm tốc 52 được bố trí ở phía bên trái theo chiều rộng của xe, và cũng được trang bị bình chứa nước làm mát dự phòng 9 được bố trí ở phía bên phải theo chiều rộng của xe. Bình chứa dự phòng 9 bao gồm hai bình, là bình trên 9A và bình dưới 9B, có cửa nạp nước 91 và phần 92 mở ra môi trường bên ngoài được tạo ra trên bình trên 9A ở phía sau của bình chứa dự phòng 9 theo chiều dọc, và được trang bị phần nối thông 93 được tạo ra ở phía trước theo chiều dọc và cho phép bình trên 9A và bình dưới 9B nối thông với nhau.

Theo cách này, do bình chứa dự phòng 9 được bố trí trên cụm động lực 3 được đỡ lắ được theo phương thẳng đứng, khi nước làm mát có xu hướng chuyển động mạnh trong bình chứa dự phòng 9, thì khoảng cách mà nước làm mát sau khi đã dịch chuyển từ bình dưới 9B lên bình trên 9A cần phải dịch chuyển đến phần 92 mở ra môi trường bên ngoài sẽ kéo dài ra do bình chứa dự phòng 9 được phân chia thành phần trên và phần dưới và phần nối thông 93 giữa bình trên 9A và bình dưới 9B và phần 92 mở ra môi trường bên ngoài được bố trí nằm cách nhau một khoảng theo chiều dọc. Vì lý do này, chuyển động của nước làm mát có thể được hạn chế, và nước làm mát có thể được ngăn không cho chảy ra từ phần 92 mở ra môi trường bên ngoài.

Ngoài ra, phần nối thông 93 được bố trí trên các phần trước của bình trên 9A và bình dưới 9B.

Trục lắ của bình chứa dự phòng 9 là trục lắ của cụm động lực 3. Trục lắ này nằm ở phía trước bình chứa dự phòng 9 theo chiều dọc của xe, và bình chứa dự phòng 9 được lắ mạnh ở phía phần sau. Tuy nhiên, phần nối thông 93 được bố trí trên phần trước của bình chứa dự phòng 9. Vì lý do này, chuyển động lắ của phần nối thông 93 có thể được hạn chế, và nước làm mát chảy qua phần nối thông 93 do chuyển động lắ gây ra có thể được hạn chế.

Ngoài ra, bình trên 9A được bố trí nghiêng lên trên về phía sau.

Do bình trên 9A được bố trí nghiêng lên trên về phía sau, nước làm mát được dẫn chảy vào trong bình trên 9A có thể chuyển động theo cách chắc chắn đến phần nổi thông 93 nằm trên phần trước, và có thể được dẫn chảy vào trong bình dưới 9B.

Ngoài ra, bình chứa dự phòng 9 được trang bị cửa nạp nước 91 được tạo ra trên mặt trên phía sau, cũng được trang bị trục quay 96 kéo dài xuống dưới từ thành đáy phía trước, và được quay quanh trục quay 96.

Do bình chứa dự phòng 9 được quay quanh trục quay 96 nằm trên phần trước, cửa nạp nước 91 được tạo ra trên mặt trên phía sau của bình chứa dự phòng 9 có thể dịch chuyển ra phía ngoài theo chiều rộng của xe, và việc bảo dưỡng như nạp nước có thể được tạo điều kiện thuận lợi.

Ngoài ra, bình dưới 9B được đánh dấu bằng các thang xác định mực nước 94, và còn bao gồm phần thuôn dài phía trên 9Ba nằm trải dài theo chiều dọc và phần phình phía dưới 9Bb mà phình xuống phía dưới trên phần sau của phần thuôn dài phía trên 9Ba, và phần phình phía dưới 9Bb được trang bị phần nổi với bộ tản nhiệt 95 để nổi với bộ tản nhiệt 45 và nằm ở phía sau và bên dưới phần nổi thông 93 trong khi phần nổi thông 93 được bố trí trên phần trước của phần thuôn dài phía trên 9Ba.

Do bình dưới 9B được trang bị phần phình phía dưới 9Bb mà phình xuống phía dưới, nước làm mát có thể được thu gom theo cách chắc chắn vào phần phình phía dưới 9Bb được tạo ra với phần nổi với bộ tản nhiệt 95, và nước làm mát có thể dễ dàng được tiếp nhận vào giữa bộ tản nhiệt 45 và phần phình phía dưới 9Bb. Ngoài ra, mực nước làm mát có thể được xác nhận một cách dễ dàng nhờ các thang xác định mực nước 94.

Ngoài ra, nước làm mát được thu gom trong phần phình phía dưới 9B ở phía sau phần nổi thông 93. Vì lý do này, lượng nước làm mát trong phần thuôn dài phía trên 9Ba cần được giảm, và sự xâm nhập của nước làm mát, do chuyển động rung trong quá trình xe chạy gây ra, vào trong phần nổi thông 93 mà được tạo ra trên phần trước của phần thuôn dài phía trên 9Ba có thể được hạn chế.

Tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được bố trí để che bình chứa dự phòng 9. Tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được lắp cố định cùng với bình chứa dự phòng 9 vào chassis

bùn sau 8 lớp trên cụm động lực 3. Tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được tạo ra có lỗ 101 mở ra ở vị trí tương ứng với các thang xác định mực nước 94.

Do bình chứa dự phòng 9 và tấm ốp bình chứa dự phòng 100 được lắp cố định với nhau, số lượng các bộ phận được giảm. Do lỗ 101 mở ra ở vị trí tương ứng với các thang xác định mực nước 94 dùng cho nước làm mát trong bình chứa dự phòng 9, nên lượng nước có thể được xác nhận một cách dễ dàng.

Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo một phương án của sáng chế đã được mô tả trên đây. Sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án nêu trên. Tất nhiên, nhiều cải biến về kết cấu khác có thể thực hiện được ý tưởng của sáng chế mà không vượt quá phạm vi của sáng chế như được xác định bởi các điểm yêu cầu bảo hộ kèm theo.

Ví dụ, xe kiểu yên ngựa theo sáng chế không chỉ giới hạn ở xe máy scuter theo phương án này miễn là xe kiểu yên ngựa có cụm động lực được đỡ lắc được theo phương thẳng đứng trên khung thân xe.

Động cơ đốt trong dùng cho xe kiểu yên ngựa không chỉ giới hạn ở động cơ đốt trong bốn kỳ có một xi lanh theo phương án này, và chỉ cần là động cơ đốt trong được làm mát bằng nước và có bình chứa nước làm mát dự phòng.

Lưu ý là, việc bố trí các thiết bị ở phía bên phải và phía bên trái đã được mô tả cụ thể như chúng được thể hiện trên các hình vẽ nhằm thuận tiện cho việc mô tả; tuy nhiên, cách bố trí các thiết bị này cũng có thể được thực hiện theo cách ngược lại với cách bố trí được thể hiện trong kết cấu theo phương án nêu trên, và việc bố trí như vậy cũng được xem là thuộc phạm vi của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa (1) bao gồm cụm động lực (3) được đỡ lắp được theo phương thẳng đứng trên khung thân xe (2), trong đó:

cụm động lực (3) có cơ cấu truyền động lực (51, 52) được bố trí ở một phía bên theo chiều rộng của xe, và cũng được trang bị bình chứa nước làm mát dự phòng (9) được bố trí ở phía kia theo chiều rộng của xe,

cụm động lực (3) có kết cấu mà vị trí lắp của cụm động lực (3) nằm ở phía trước bình chứa dự phòng (9) theo chiều dọc của xe,

bình chứa dự phòng (9) bao gồm hai bình, là bình trên (9A) và bình dưới (9B), bình trên (9A) có cửa nạp nước (91) và phần (92) mở ra môi trường bên ngoài được bố trí ở phía sau theo chiều dọc của xe, và

phần nối thông (93) được bố trí nằm ở phía trước theo chiều dọc của xe và cho phép bình trên (9A) và bình dưới (9B) nối thông với nhau.
2. Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1, trong đó bình trên (9A) được bố trí nghiêng lên phía trên về phía sau.
3. Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 1 hoặc 2, trong đó bình chứa dự phòng (9) được trang bị cửa nạp nước (91) được tạo ra trên mặt trên phía sau, cũng được trang bị trục quay (96) kéo dài xuống dưới từ thành đáy phía trước, và được quay quanh trục quay (96).
4. Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 đến 3, trong đó:

bình dưới (9B) được đánh dấu bằng thang xác nhận mực nước (94), và còn bao gồm phần thuôn dài phía trên (9Ba) nằm trải dài theo chiều dọc và phần phình phía dưới (9Bb) mà phình xuống dưới từ phần sau của phần thuôn dài phía trên (9Ba), và

phần phình phía dưới (9Bb) được trang bị phần nối với bộ tản nhiệt (95) để nối với bộ tản nhiệt (45) và nằm ở phía sau và bên dưới phần nối thông (93) trong khi phần nối thông (93) được bố trí ở phía trước phần thuôn dài phía trên (9Ba).

5. Bình chứa dự phòng dùng cho xe kiểu yên ngựa theo điểm 4, trong đó:

tấm ốp bình chứa dự phòng (100) được bố trí để che bình chứa dự phòng (9), tấm ốp bình chứa dự phòng (100) được lắp cố định cùng với bình chứa dự phòng (9) vào chấn bèn sau (8) lắp trên cụm động lực (3), và

tấm ốp bình chứa dự phòng (100) được trang bị lỗ (101) được tạo ra ở vị trí tương ứng với thang xác nhận mực nước (94).

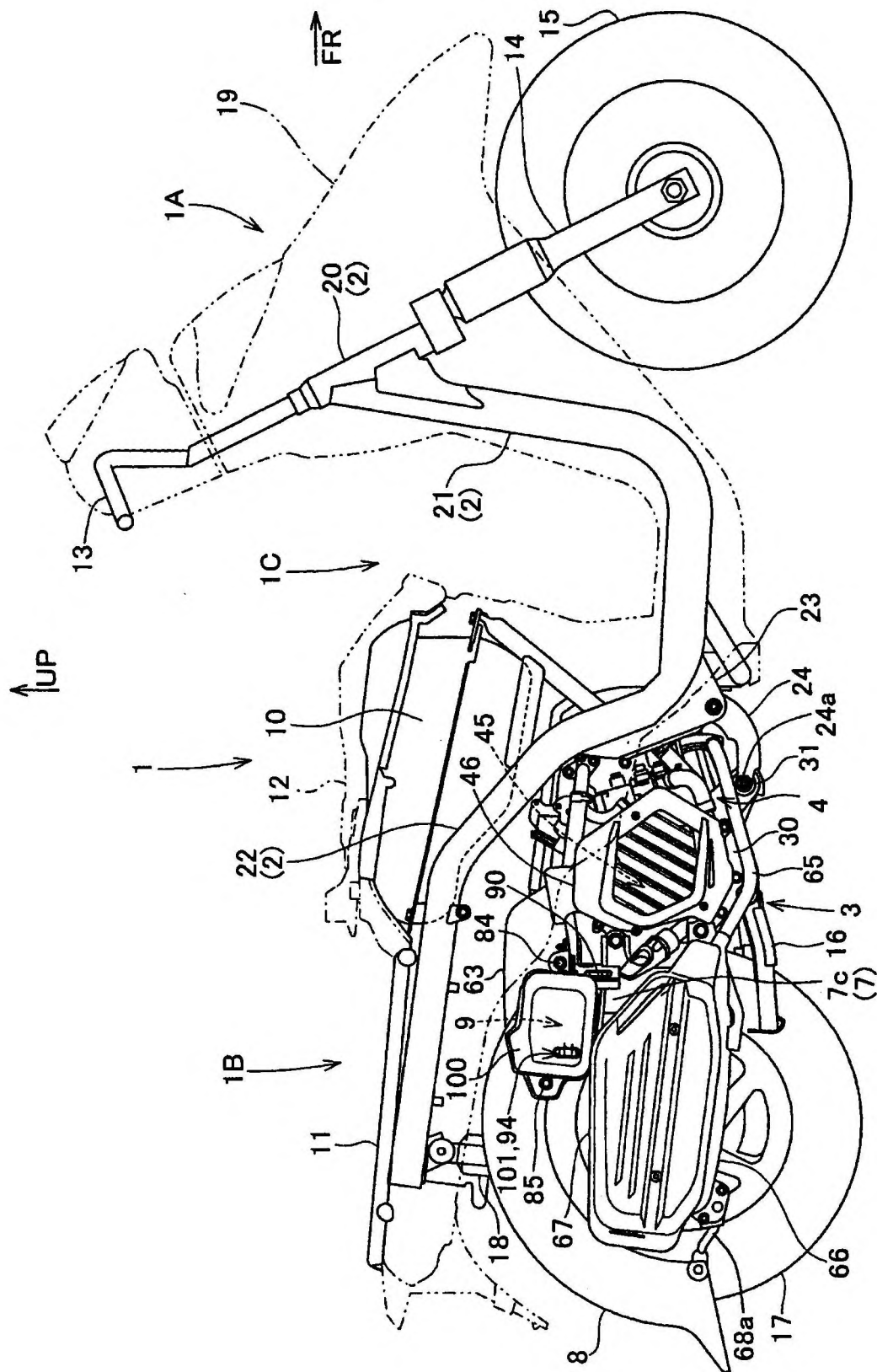


FIG. 1

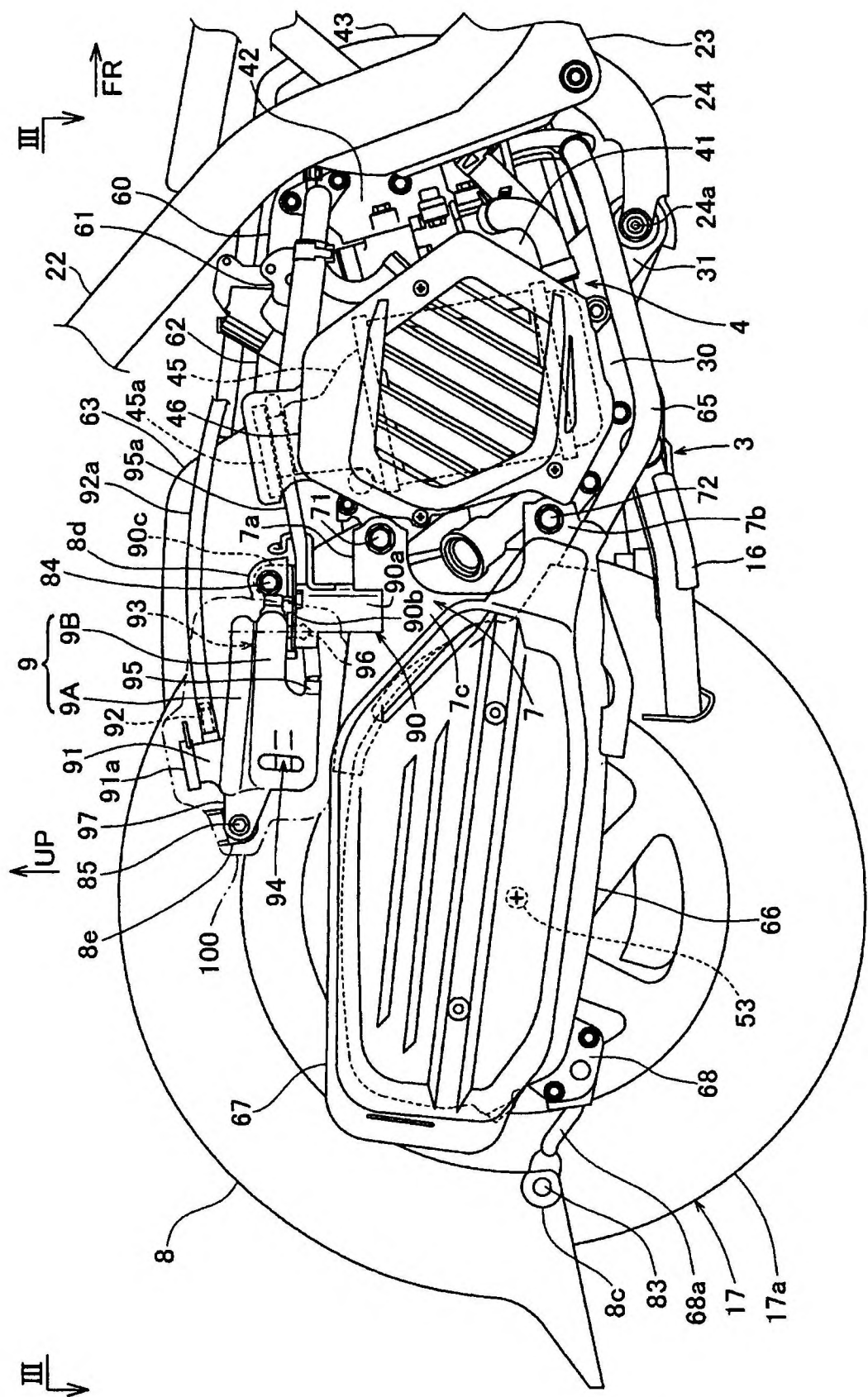


FIG. 2

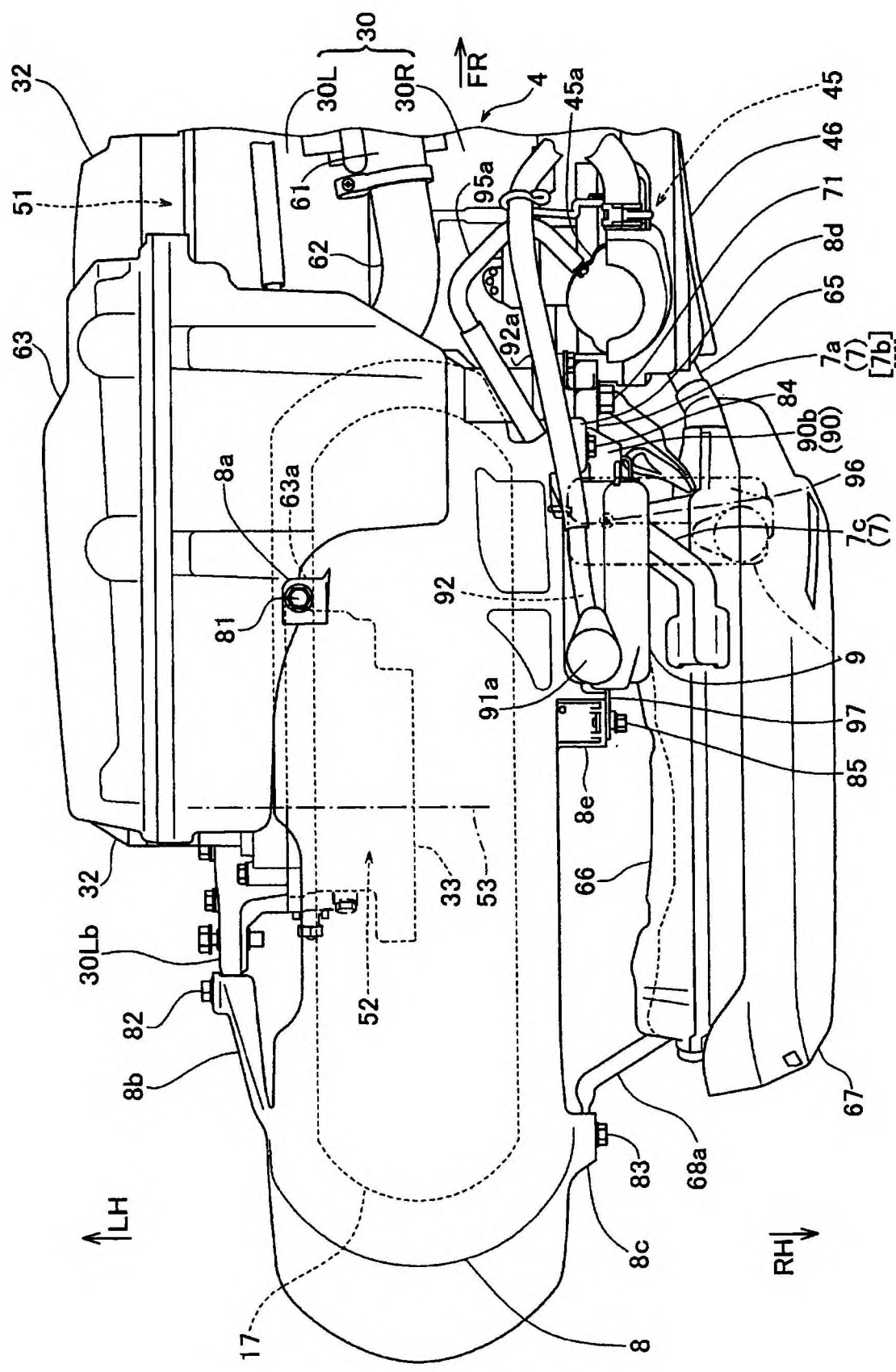


FIG. 3

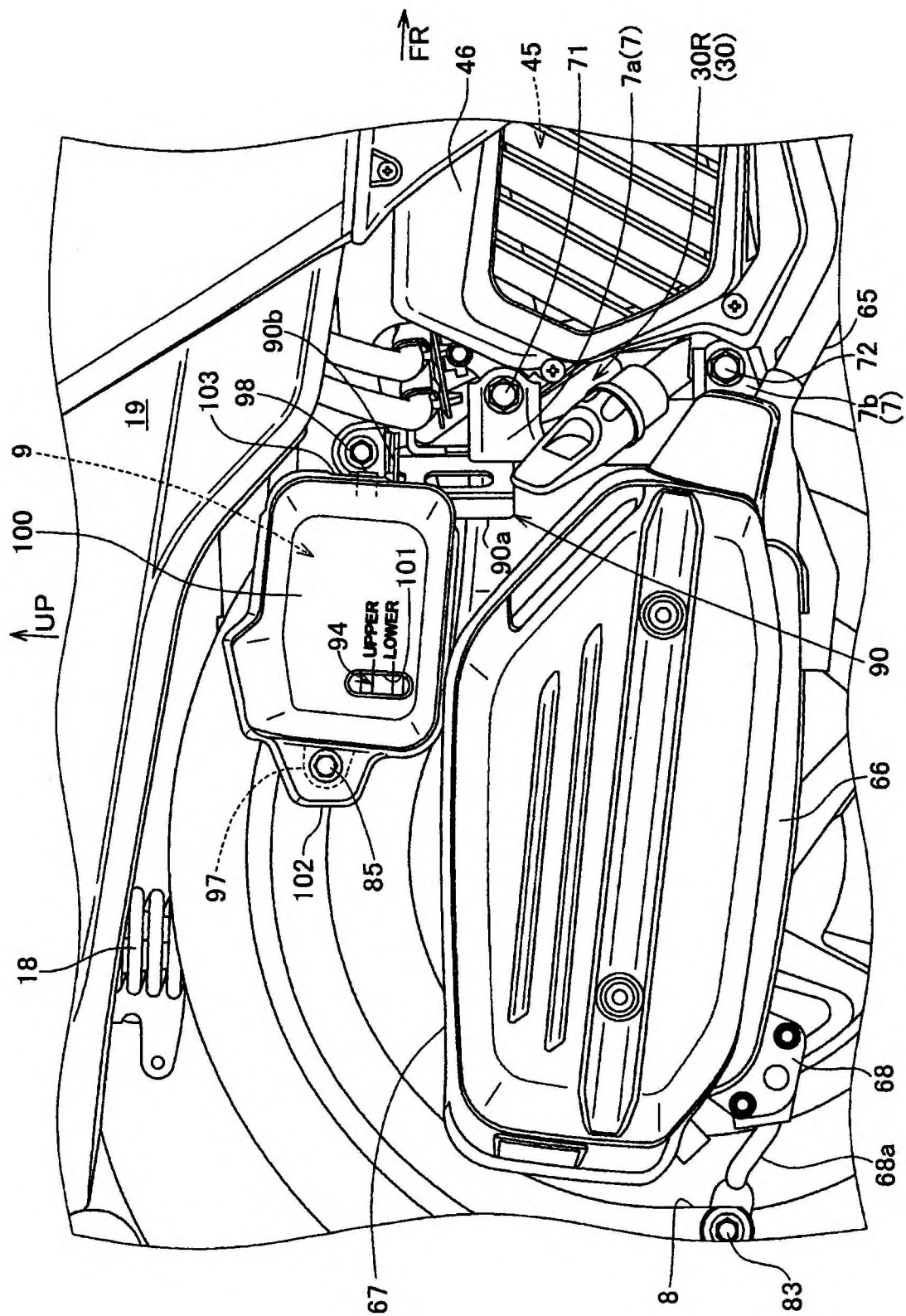


FIG. 4

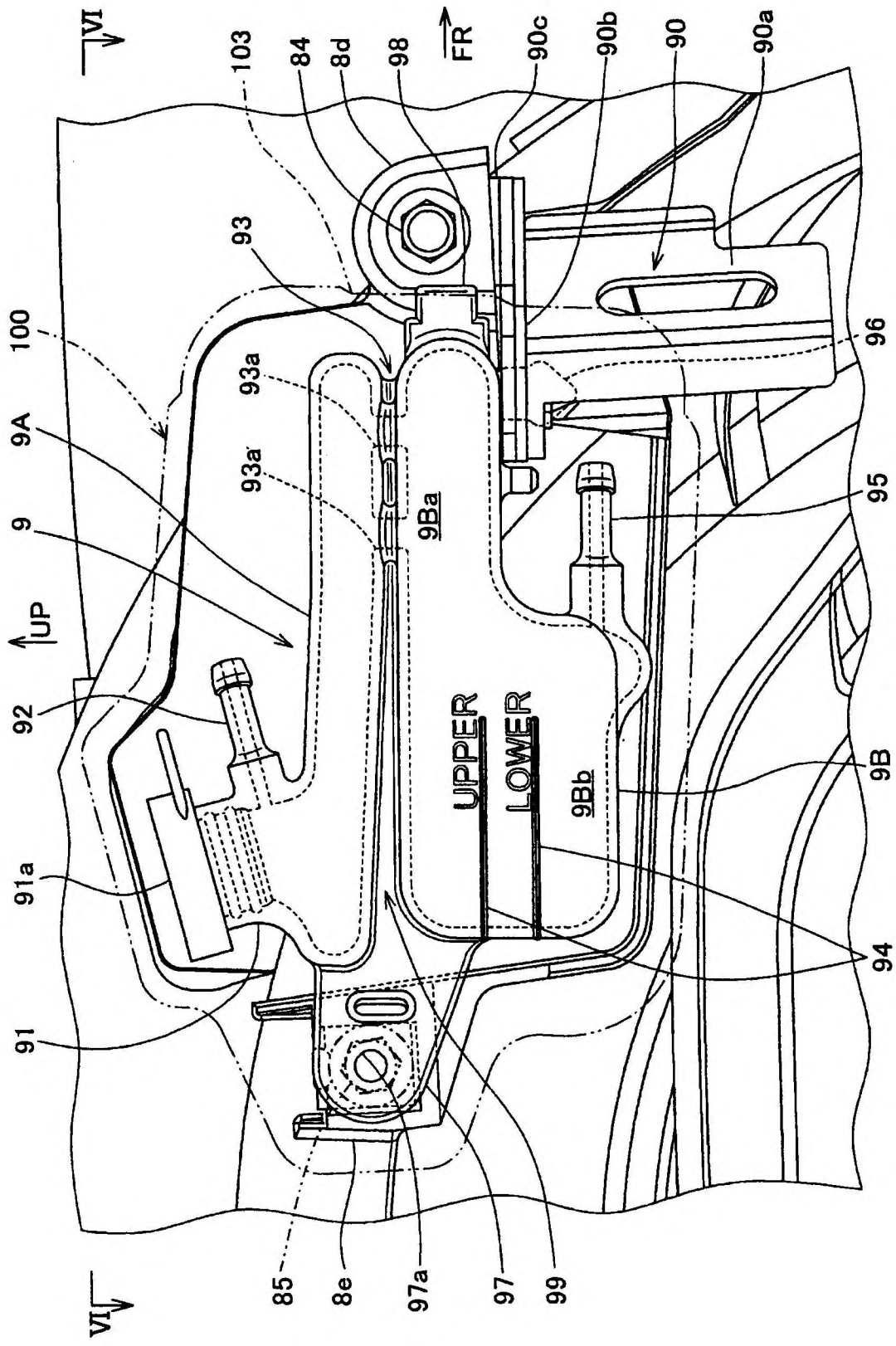


FIG. 5

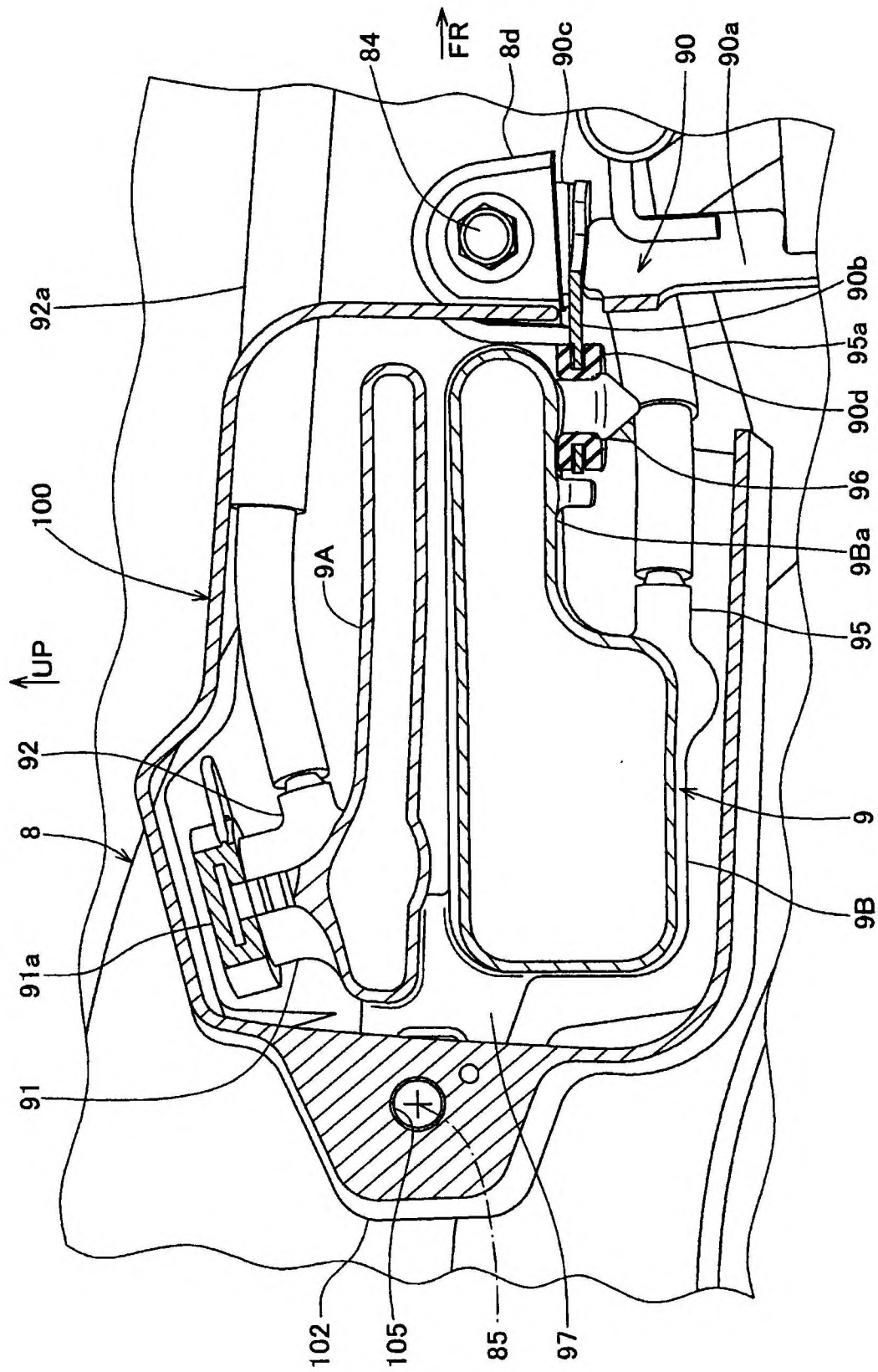


FIG. 7

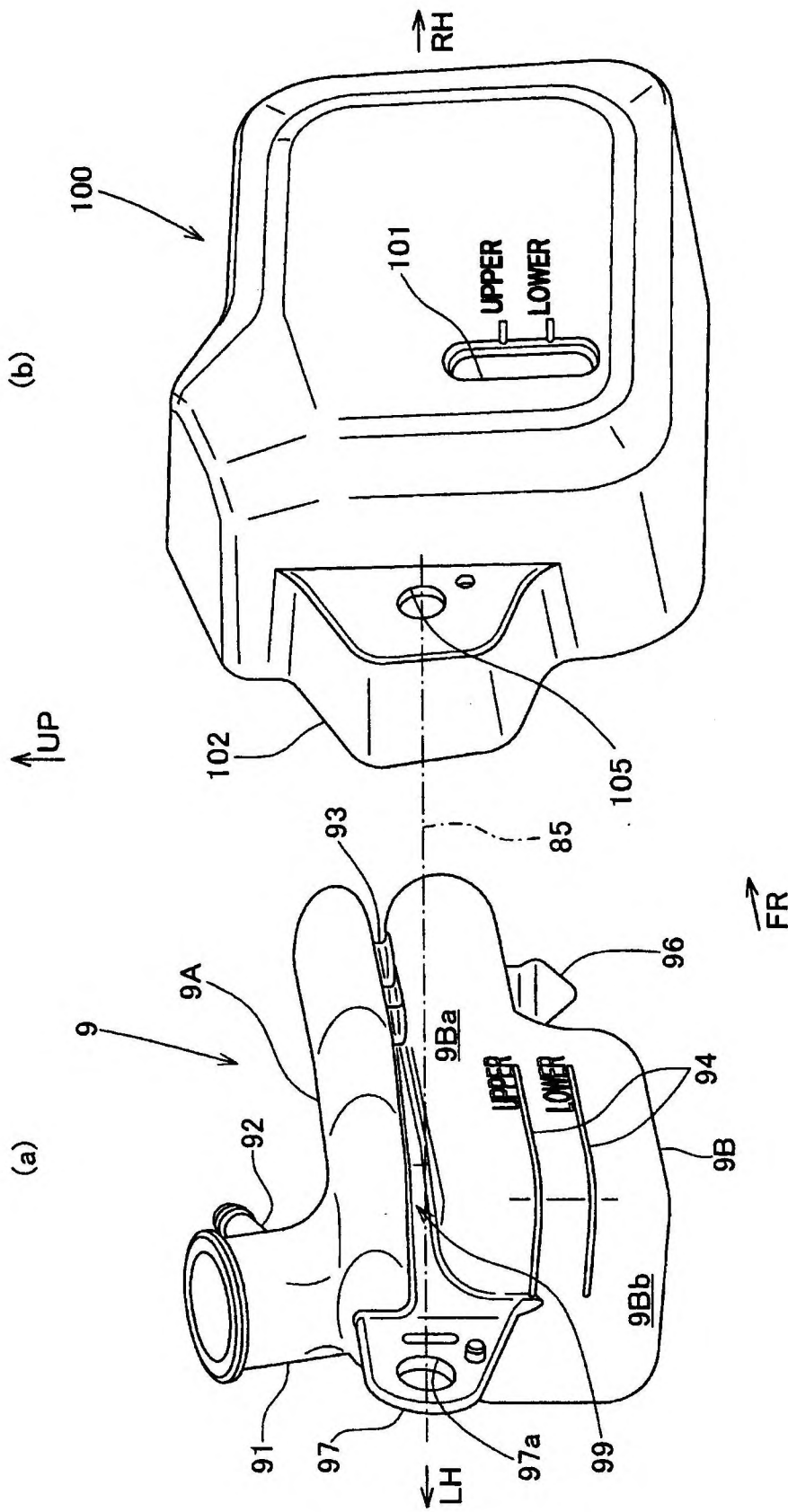


FIG. 8

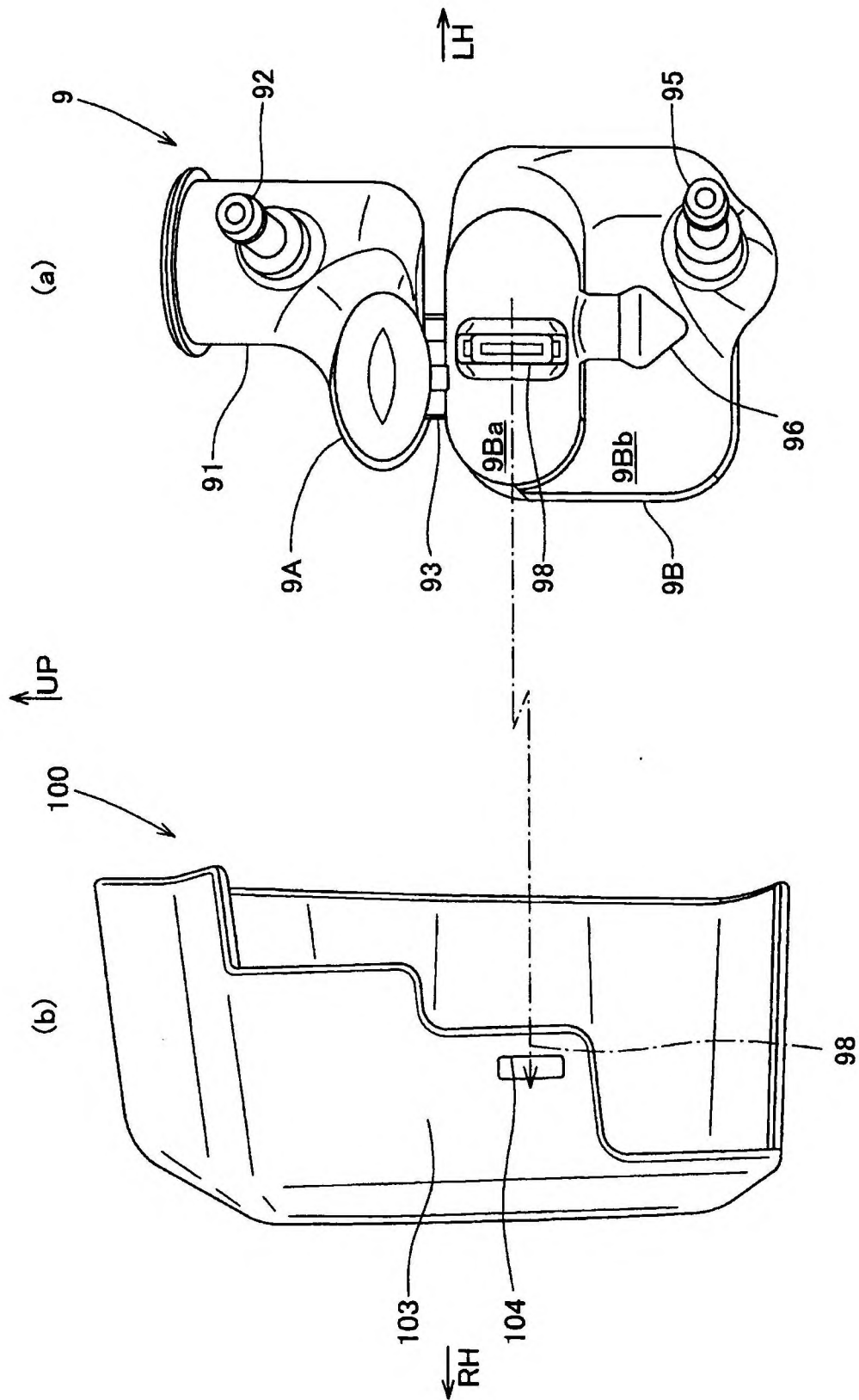


FIG. 9

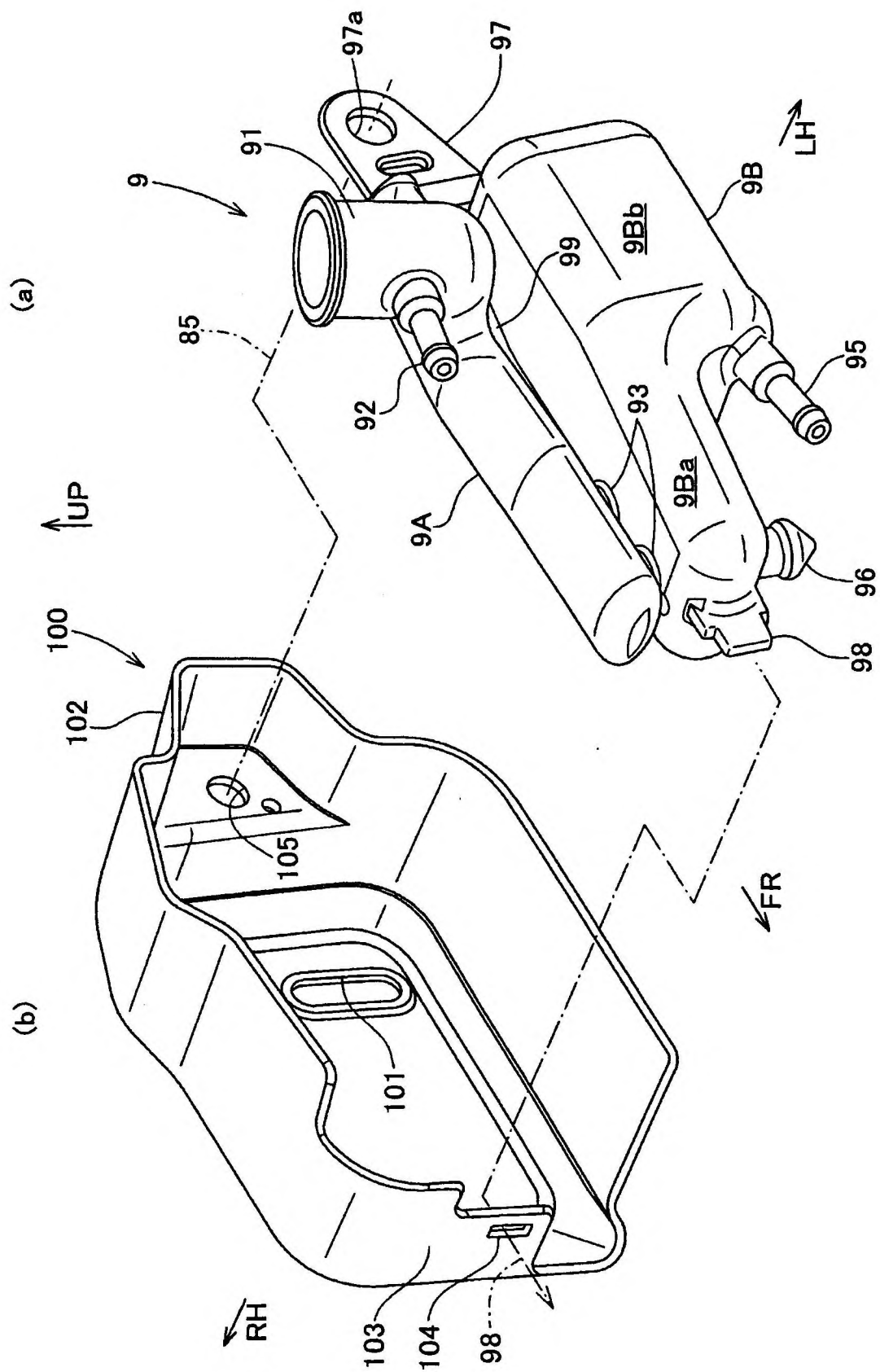


FIG. 10