

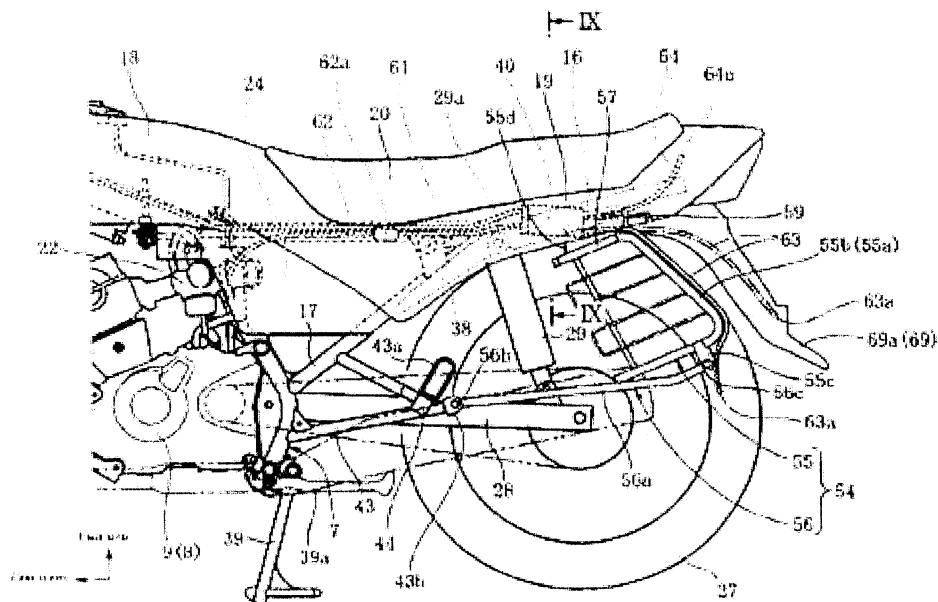
$$(51)^7 \quad \mathbf{B62J\ 37/00; B62J\ 99/00} \quad (13) \quad \mathbf{B}$$

(21) 1-2014-04237	(22) 19/12/2014
(30) JP2013-273551 27/12/2013 JP	
(45) 27/04/2020 385	(43) 27/07/2015 328A
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)	

1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan
(72) Masato TANAKA (JP); Tetsuo YAOKAWA (JP); Masaki FUJIWARA (JP); Takeshi SHIMURA (JP); Jiro MORITA (JP); Iwao TAKAKU (JP); Katsunori KOMURO (JP)
(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU BỐ TRÍ HỘP LỘC HƠI XĂNG DỪNG CHO XE KIỂU ĐỀ CHÂN SANG HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập tới kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng quanh thanh đỡ yên xe ngay cả khi các bộ phận cấu thành khác được gắn vào bên dưới thanh đỡ yên xe này. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên bao gồm: bộ giảm xóc (29) được lắp giữa thanh đỡ yên xe (16) và đòn lắc (28) sẽ treo bánh sau (27); phần nắm (57) gắn vào đằng sau bộ giảm xóc (29) và bên dưới thanh đỡ yên xe (16); và hộp lọc hơi xăng (40) có kết cấu để thu hồi nhiên liệu đã bay hơi trong bình chứa nhiên liệu (18), trong đó hộp lọc hơi xăng (40) được bố trí phía trên phần nắm (57).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập tới kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên đã được bộc lộ trong tài liệu sáng chế 1, ví dụ. Trong kết cấu này, hộp lọc hơi xăng được bố trí quanh các thanh đỡ yên xe, phía sau các đầu trên của các giảm chấn sau và bên trong nắp che thân xe.

Tài liệu sáng chế 1: công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2013-67296.

Trong khi đó, có nhu cầu với kết cấu cho phép hộp lọc hơi xăng được bố trí một cách có hiệu quả trong khi chi tiết bảo vệ được bố trí thích hợp, mà không va vào các bộ phận cấu thành khác và các bộ phận cấu thành tương tự được gắn vào thân xe.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Để giải quyết vấn đề nêu trên, mục đích của sáng chế là đề xuất kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên trong đó hộp lọc hơi xăng có thể được bố trí một cách có hiệu quả quanh thanh đỡ yên xe ngay cả khi nhiều bộ phận cấu thành được gắn vào bên dưới thanh đỡ yên xe này.

Như cách để giải quyết mục đích nêu trên đây, khía cạnh thứ nhất của sáng chế đề xuất kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên bao gồm: khung thân xe (F) bao gồm ống đầu (3), khung chính

(5) kéo dài về sau từ ống đầu (3), và thanh đỡ yên xe (16) kéo dài về sau từ phần sau của khung chính (5); bộ giảm xóc (29) được lắp giữa thanh đỡ yên xe (16) và đòn lắc (28) treo bánh sau (27); phần nắm (57) được gắn đằng sau bộ giảm xóc (29) và bên dưới thanh đỡ yên xe (16); và hộp lọc hơi xăng (40) có kết cấu để thu hồi nhiên liệu đã bay hơi trong bình chứa nhiên liệu (18), trong đó hộp lọc hơi xăng (40) được bố trí phía trên phần nắm (57).

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, kết cấu bao gồm: nắp che (19) phủ hộp lọc hơi xăng (40) từ bên ngoài và có phần mặt dưới (19a) kéo dài tới bên dưới hộp lọc hơi xăng (40), trong đó phần mặt dưới (19a) được bố trí theo cách sao cho được lắp giữa hộp lọc hơi xăng (40) và phần nắm (57).

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, kết cấu bao gồm: bộ phận đặt chân (54) gắn ở phần trên tới thanh đỡ yên xe (16) và kéo dài đi xuống từ thanh đỡ yên xe (16), trong đó phần nắm (57) được lắp gần tấm nối (55d) của bộ phận đặt chân (54), tấm nối (55d) được gắn với thanh đỡ yên xe (16).

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, xe kiểu để chân sang hai bên (B) bao gồm: động cơ (8) được đặt bên dưới khung chính (5) và có xi lanh (10A) dựng đứng trên hộp trục khuỷu (9); và bình chứa nhiên liệu (18) được đặt phía trên động cơ (8), hộp lọc hơi xăng (40) có hình trụ và hướng dọc trục của nó là hướng gần như nằm ngang, và được đặt đằng sau phần lắp đầu trên (29a) của bộ giảm xóc (29), phần lắp đầu trên (29a) được gắn với thanh đỡ yên xe (16), ống xả khí (62), sẽ dẫn tới các bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí kéo dài đằng sau xi lanh (10A), và ống nạp (61), sẽ dẫn tới bình chứa nhiên liệu (18), kéo dài từ đầu trước của hộp lọc hơi xăng (40), và ống xả khí (62) và ống nạp (61) được bố trí đi qua phía trên phần lắp đầu trên (29a) và dọc theo thanh đỡ yên xe (16).

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, kết cấu bao gồm: van một chiều (62a) ở chính giữa ống xả khí (62), và van một chiều (62a) được bố trí giữa phần lắp đầu trên (29a) và cụm tiết lưu (22) của các bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, van một chiều (62a) được bố trí phía trên bộ lọc không khí (24) của các bộ phận cấu thành của hệ thống nạp.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, bộ phận đặt chân (54) có phần khung (55a) kéo dài đi xuống từ thanh đỡ yên xe (16), ống thoát nước (63) kéo dài từ đầu sau của hộp lọc hơi xăng (40), và ống thoát nước (63) được bố trí đi xuống dọc theo phần khung (55a).

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, kết cấu bao gồm: móc treo mũ bảo hiểm (59) đằng sau phần nắm (57), và ống thoát nước (63) được bố trí đi qua khoảng trống giữa phần nắm (57) và móc treo mũ bảo hiểm (59).

Theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng từ bên dưới và tận dụng một cách hiệu quả khoảng trống phía trên phần nắm.

Theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng bằng nắp che từ các mặt ngoài và mặt dưới, và cải thiện hình dạng bên ngoài bằng cách loại bỏ sự lộ ra của hộp lọc hơi xăng trong khi duy trì thích hợp việc sử dụng bằng cách đặt phần nắm bên ngoài nắp che.

Theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng cũng bằng cách sử dụng phần trên của bộ phận đặt chân.

Theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, do ống xả khí và ống nạp, sẽ kéo dài từ đầu trước của hộp lọc hơi xăng được bố trí đằng sau bộ giảm xóc, được bố trí đi qua phía trên phần lắp đầu trên của bộ giảm xóc và dọc theo thanh đỡ yên xe, nên có thể bố trí một cách hiệu quả các bộ phận cấu thành đường dẫn ống theo cách thẳng bằng cách loại bỏ sự uốn cong của các bộ phận cấu thành.

Theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, có thể bố trí van một chiều bằng cách sử dụng khoảng trống giữa phần lắp đầu trên của bộ giảm xóc và các bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí, như bộ chế hòa khí, góp phần bố trí thành phần một cách hiệu quả trong xe kiểu để chân sang hai bên.

Theo khía cạnh thứ sáu của sáng chế, có thể bố trí van một chiều bằng cách sử dụng khoảng trống phía trên bộ lọc không khí, vốn có kích thước

tương đối lớn, góp phần bố trí thành phần một cách hiệu quả hơn trong xe kiểu để chân sang hai bên.

Theo khía cạnh thứ bảy của sáng chế, có thể bố trí ống thoát nước một cách hiệu quả bằng cách sử dụng phần khung của bộ phận đặt chân khi bố trí ống thoát nước đi xuống.

Theo khía cạnh thứ tám của sáng chế, có thể bố trí ống thoát nước bằng cách sử dụng khoảng trống giữa phần nắm và móc treo mũ bảo hiểm, góp phần bố trí thành phần một cách hiệu quả hơn trong xe kiểu để chân sang hai bên.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu bên nhìn từ bên trái xe máy theo một phương án thực hiện sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu bằng của xe máy;

Fig.3 là hình chiếu bên nhìn từ bên trái khung thân xe của xe máy;

Fig.4 là hình chiếu bằng của khung thân xe;

Fig.5 là hình chiếu nhìn theo hướng mũi tên V trên Fig.3;

Fig.6 là hình vẽ giải thích về hộp lọc hơi xăng của xe máy;

Fig.7 là hình chiếu bên nhìn từ bên trái phần cơ bản minh họa kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng;

Fig.8 là hình chiếu bằng của kết cấu trên Fig.7; và

Fig.9 là hình vẽ mặt cắt ngang theo đường IX-IX trên Fig.7.

Mô tả chi tiết các phương án thực hiện sáng chế

Một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ. Chú ý rằng các hướng, như trước, sau, trái, phải, và hướng khác, trong phần mô tả sau đây là cùng với các hướng trên xe được mô tả dưới đây trừ khi được mô tả khác. Ngoài ra, mũi tên FR chỉ phía trước của xe, mũi tên LH chỉ phía trái của xe, và mũi tên UP chỉ phía trên của xe được thể hiện ở

các vị trí thích hợp trên các hình vẽ được sử dụng cho phần mô tả sau.

Phương án thực hiện sẽ được mô tả bằng cách đưa ra ví dụ về xe máy với kiểu khung sườn chính có một khung chính (khung sườn chính) trên đường tâm C của thân xe theo hướng trái-phải.

Đầu tiên, dựa vào Fig.1 và Fig.2, ở xe máy B theo một phương án thực hiện, bánh trước 1 được đỡ giữa các phần đầu dưới của hai càng trước trái và phải 2. Các càng trước trái và phải 2 được đỡ xoay được ở các phần trên của nó bởi ống đầu 3. Bánh trước 1 được điều khiển bằng cách xoay tay lái 4.

Khung chính 5 và khung đi xuống 6 kéo dài về sau và đi xuống từ ống đầu 3. Hộp trục khuỷu 9 của động cơ 8 được đỡ bởi khung đi xuống 6 và khung hình chữ nhật 7 gắn vào phần đầu sau của khung chính 5.

Động cơ 8 có xi lanh 10A dựng đứng trên phần trước của hộp trục khuỷu 9. Xi lanh 10A bao gồm khối xi lanh 10, đầu xi lanh 11, và nắp che đầu 12. Động cơ 8 được đỡ bởi giá treo động cơ 13, được tạo ra ở đầu dưới của khung đi xuống 6, và các giá treo động cơ trên 14 và dưới 15, được tạo ra ở các phần trên và dưới của khung hình chữ nhật 7.

Khung thân xe F bao gồm: ống đầu 3; một khung chính 5 kéo dài về sau và đi xuống từ ống đầu 3 dọc theo đường tâm C của thân xe theo hướng trái-phải; khung hình chữ nhật 7 được gắn vào phần đầu sau của khung chính 5; một khung đi xuống 6 kéo dài về sau và đi xuống từ ống đầu 3 dọc theo đường tâm C của thân xe theo hướng trái-phải dốc hơn khung chính 5; hai thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16 được hàn ở các đầu trước của nó với các mặt trái và phải của phần sau khung chính 5; và hai thanh chống trái và phải 17 được bố trí bên dưới các thanh đỡ yên xe 16.

Bình chứa nhiên liệu 18 có kết cấu để cấp nhiên liệu tới động cơ 8 được đỡ trên khung chính 5. Yên xe hai người ngồi 20 dành cho người lái và người ngồi sau được bố trí sau bình chứa nhiên liệu 18. Yên xe 20 được đỡ trên hai thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16.

Cửa nạp có kết cấu để cấp hỗn hợp không khí-nhiên liệu của nhiên liệu

và không khí đốt được tạo hở ở mặt sau của đầu xi lanh 11. Bộ chế hòa khí (hoặc cụm tiết lưu) 22 được nối với cửa nạp nhờ chi tiết cách ly 21. Bộ lọc không khí 24 được nối với phía đầu vào nạp của bộ chế hòa khí 22 nhờ ống nối 23. Bộ lọc không khí 24 được bố trí sau bộ chế hòa khí 22.

Cửa xả có kết cấu để xả khí thải được tạo hở ở mặt trước của đầu xi lanh 11. Đầu đế của ống xả 25 được nối với cửa xả. Ống xả 25 kéo dài về phía trước một cách thích hợp từ mặt trước của đầu xi lanh 11, sau đó được tạo cong để kéo dài quanh mặt trước và mặt dưới của hộp trục khuỷu 9, và kéo dài về sau, để ngăn cản tác động nhiệt đến phía bộ chế hòa khí 22. Phần đầu của ống xả 25 được nối với bộ giảm âm 26 nằm ở bên phải bánh sau 27.

Bánh sau 27 được đỡ trên các phần đầu sau của các đòn trái và phải của đòn lắc 28. Chuyển động lên xuống của bánh sau 27 được giảm chấn nhờ hai bộ giảm xóc trái và phải (cụm giảm chấn) 29 lắp/nối các phần đầu sau của các đòn trái và phải của đòn lắc 28 với các bản nối 38, sẽ được tạo ra trên các phần nối của các thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16, được nối với các thanh chống sau 17.

Lực dẫn động của động cơ 8 được truyền từ động cơ 8 tới bánh sau 27 qua đĩa xích đầu ra 8a của động cơ 8, đĩa xích bị động 30 của bánh sau 27, và xích truyền động 31 cuốn xung quanh các đĩa xích này.

Đòn lắc 28 được đỡ xoay được để lắc được theo phương thẳng đứng trên hai tấm xoay trái và phải 32 ở khung hình chữ nhật 7 được nối với phần đầu sau của khung chính 5 bằng trục xoay 33. Các tấm xoay trái và phải 32 được gắn với các phía mặt trước của hai khung xoay trái và phải 34 trong khung hình chữ nhật. Các khung xoay trái và phải 34 được nối ở các đầu trên và dưới của nó với nhau bởi các ống ngang trên 35 và dưới 36. Khung hình chữ nhật 7 về cơ bản được tạo bởi các khung xoay trái và phải 34 và các ống ngang trên 35 và dưới 36.

Như được minh họa trên Fig.2, chi tiết cách ly 21 đặt sau đầu xi lanh 11 được nghiêng về bên trái khi kéo dài về sau và bộ chế hòa khí 22 được bố

trí ở bên trái đường tâm C của thân xe theo hướng trái-phải. Ống nối 23 đằng sau bộ chế hòa khí 22 được tạo cong lồi ra ngoài để đi vòng qua phía phần khung chính phía sau 5b (xem Fig.3) của khung chính 5. Bộ lọc không khí 24 đằng sau ống nối 23 được bố trí đằng sau phần khung chính phía sau 5b trong khi được tạo nghiêng để giao nhau với đường tâm C của thân xe theo hướng trái-phải trên hình chiếu bằng. Phần nối của bộ lọc không khí 24, sẽ được nối với ống nối 23, lồi ra ngoài phần đầu trước của thanh đỡ yên xe 16.

Bình ắc quy 41 được bố trí ở bên phải bộ lọc không khí 24. Bộ chế hòa khí 22, ống nối 23, và bộ lọc không khí 24, cũng như bình ắc quy 41 được bố trí nằm trong các mặt ngoài cùng tương ứng của hộp trực khuỷu 9 theo hướng bề rộng xe. Do bộ chế hòa khí 22, ống nối 23, và bộ lọc không khí 24, vốn là các bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí, cũng như bình ắc quy 41, vốn là chi tiết nặng, được bố trí theo cách sao cho bao quanh bên trái và bên phải cũng như phía sau của phần khung chính phía sau 5b, nên thân xe nhỏ gọn hơn có thể thu được bằng cách bố trí các bộ phận cấu thành này theo cách tập trung.

Cũng dựa vào từ Fig.3 tới Fig.5, khung chính 5 có dạng chữ V thoải nhô lên và về sau trên hình chiếu cạnh, và tạo thành: phần khung chính phía trước 5a kéo dài phía trên động cơ 8; phần khung chính phía sau 5b kéo dài nghiêng xuống đằng sau động cơ 8; và phần cong 5c giữa các phần khung chính 5a và 5b. Ống đầu 3 được nối bằng cách hàn với đầu trước của phần khung chính phía trước 5a. Khung hình chữ nhật 7 được nối bằng cách hàn với đầu dưới phía sau của phần khung chính phía sau 5b. Các phần đầu trước của hai thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16 được nối bằng cách hàn với phía mặt trên của phần cong 5c.

Khung hình chữ nhật 7 bao gồm: ống ngang trên 35 được bố trí theo đường thẳng kéo dài theo hướng bề rộng xe (hướng trái-phải); ống ngang dưới 36 cũng được bố trí theo cách thẳng theo hướng bề rộng xe; hai khung xoay trái và phải 34 nối các phần đầu đối diện, theo hướng bề rộng xe, của

các ống ngang trên 35 và các ống ngang dưới 36 với khoảng trống được tạo giữa chúng theo hướng trên-dưới và song song với nhau; và hai tấm xoay trái và phải 32 kéo dài theo hướng lên-xuống dọc theo các phần trước của các khung xoay 34 tương ứng. Mỗi khung xoay 34 là ống có đường kính gần như bằng các đường kính của ống ngang trên 35 và ống ngang dưới 36, và phần giữa của mỗi khung xoay 34 theo hướng lên-xuống được tạo cong để lồi về sau trên hình chiếu cạnh. Phần mép sau của mỗi tấm xoay 32 kéo dài dọc theo dạng cong được hàn với phần mặt trước của khung xoay 34 tương ứng. Số chỉ dẫn 37 ký hiệu phần ống sẽ được tạo với mỗi tấm xoay 32 và trục xoay 33 được lắp qua đó.

Đầu dẫn của phần côn 5d tạo ra ở phần đầu sau của phần khung chính phía sau 5b tiếp xúc và được hàn với phần giữa của ống ngang trên 35 theo hướng bề rộng xe. Theo một phương án thực hiện, để giảm kích thước của không gian không sử dụng bên trên khung hình chữ nhật 7, ống ngang trên 35 được tạo từ chi tiết ống nhỏ hơn khung chính 5. Phần côn 5d được hàn với ống ngang trên 35, vốn tương đối nhỏ. Nhờ đó, phần côn 5d được giảm đường kính về phía đầu dưới của nó và được hàn với ống ngang trên 35.

Các thanh chống sau trái và phải 17 kéo dài đi lên và về sau lần lượt từ các mặt trên của các phần cong của các khung xoay trái và phải 34. Các đầu sau ở phía trên của các thanh chống sau trái và phải 17 được nối bằng cách hàn lần lượt với các phần giữa của các thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16 theo hướng trước sau. Các phần nối của các thanh đỡ yên xe 16 và các thanh chống sau 17 được gia cường bằng các bản nối 38. Khoảng trống 42 gần như có dạng chữ nhật trên hình chiếu cạnh (xem Fig.4) được bao quanh và tạo ra bởi các thanh chống sau 17, các phần trước của các thanh đỡ yên xe 16, phần khung chính phía sau 5b, và phần trên của khung hình chữ nhật 7, và bộ lọc không khí 24 và bộ phận khác được chứa trong khoảng trống 42 này.

Các phần đầu trước phía trên và dưới của giá đỡ phân để chân 43, vốn gần như có dạng chữ V kéo dài về phía trước trên hình chiếu cạnh, được nối

bằng cách hàn lần lượt với phần trước của mỗi thanh chống sau 17 và phần dưới của khung xoay 34 tương ứng. Các phần đế chân 44 được đỡ gấp lại được trên các phần sau của các giá đỡ phần đế chân 43 (xem Fig.2). Số chỉ dẫn 43a ký hiệu các tấm chắn phần đế chân lắp cố định trên phần sau của các giá đỡ phần đế chân 43.

Như được minh họa trên Fig.5, các phần được đỡ xoay được 28a ở đầu trước của đòn lắc 28 được đặt trong khoảng trống hình chữ nhật 45 bao quanh bởi ống ngang trên 35, ống ngang dưới 36, và các khung xoay trái và phải 34. Các phần được đỡ xoay được 28a được đỡ lắc được theo phương thẳng đứng trên các tấm xoay trái và phải 32 nhờ trục xoay 33 (xem Fig.1) được lắp qua các phần ống 37 của các tấm xoay và phải 32.

Hai giá treo động cơ trên bên trái và bên phải 14 được tạo ra trên các mặt trái và phải của ống ngang trên 35, và hai giá treo động cơ dưới bên trái và bên phải 15 được tạo ra trên các mặt trái và phải của ống ngang dưới 36. Các đầu trước và sau của hộp trục khuỷu của động cơ 8 được đỡ bởi các giá treo động cơ trên 14 và các giá treo động cơ dưới 15 cũng như giá treo động cơ 13 ở đầu dưới của khung đi xuống 6.

Ống ngang trên 35 được tạo theo đường thẳng kéo dài theo hướng trái-phải, và đầu sau của phần khung chính phía sau 5b đi qua đường tâm C của thân xe theo hướng trái-phải được hàn vuông góc. Điều này làm giảm các phần nổi của phần khung chính phía sau 5b và ống ngang trên 35, và giảm kích thước của không gian không sử dụng khi so sánh với trường hợp trong đó ống ngang trên 35 được làm nghiêng. Nhờ đó, khoảng trống rộng có thể được tạo ra phía trên ống ngang trên 35 và ở phía mặt bên của phần khung chính phía sau 5b.

Vì lý do này, ngay cả khi khung chính 5, vốn là khung sườn chính, được bố trí như trường hợp thông thường, vẫn có thể bố trí các bộ phận cấu thành, ví dụ như bộ chế hòa khí 22, vốn có nhu cầu quản lý hoặc điều chỉnh thường xuyên, và bộ lọc không khí 24, bình ắc quy 41, và bộ phận tương tự,

vốn là các bộ phận cấu thành có kích cỡ tương đối lớn, quanh phần khung chính phía sau 5b theo cách tập trung.

Như được minh họa trên Fig.1, bộ chế hòa khí 22 được bố trí theo cách sao cho xếp chồng một phần với phần khung chính phía sau 5b trên hình chiếu cạnh, và cũng được bố trí bên trên hộp trục khuỷu 9 và ống ngang trên 35.

Cũng dựa vào Fig.2, bộ chế hòa khí 22 được bố trí ở bên trái phần khung chính phía sau 5b. Điều này cải thiện sự thuận tiện bởi vì, trên kiểu xe mà ở đó bộ tăng ga được vận hành bằng tay phải, người lái ngồi để chân hai bên yên xe 20 có thể vận hành bướm gió 22a của bộ chế hòa khí 22 bằng tay trái trong khi vận hành bộ tăng ga bằng tay phải. Bộ lọc không khí 24 được bố trí, gần phần khung chính phía sau 5b, đằng sau bộ chế hòa khí 22.

Bộ lọc không khí 24 là kiểu sao cho mặt phẳng S dọc theo đó, vỏ chứa chi tiết, và nắp che, đóng kín vỏ này, được khớp vừa với nhau được tạo nghiêng so với đường tâm C của thân xe theo hướng trái-phải trên hình chiếu bằng. Điều này đảm bảo khoảng trống tương đối lớn ở bên phải của bộ lọc không khí 24, và bình ắc quy 41 được bố trí bằng cách tận dụng khoảng trống này, do khoảng trống này được đảm bảo đủ để bố trí bình ắc quy 41, nên bình ắc quy 41 có thể được đặt một cách dễ dàng và dung lượng của nó cũng có thể được tăng. Ngoài ra, điều này tạo điều kiện thuận tiện cho việc bố trí và bảo trì và tương tự của các dụng cụ quanh bình ắc quy 41 và hệ thống điện, nhờ đó cải thiện sự thuận tiện. Theo cách này, việc bố trí các bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí, như bộ chế hòa khí 22 và bộ lọc không khí 24, cũng như bình ắc quy 41 theo cách tập trung để bao quanh phần khung chính phía sau 5b kéo dài theo hướng lên-xuống sẽ tạo được các ưu điểm khác như sẽ cho phép sửa chữa và bảo dưỡng tập trung.

Dựa vào Fig.1, Fig.2, và các hình vẽ khác, chân chống giữa 39 có kết cấu để đỡ thân xe đứng thẳng được đỡ kiểu cát giữ được trên ống ngang dưới 36 của khung thân xe F, và chân chống bên 39a có kết cấu để đỡ thân xe theo

cách nghiêng về bên trái được đỡ kiểu cắt giữ được ở giá đỡ chân chống bên 39b lắp cố định ở phần đầu trái của ống ngang dưới 36.

Các nắp che bên phía sau trái và phải 19, sẽ che các thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16 từ bên ngoài, được lắp bên dưới các mặt trái và phải của yên xe 20.

Các nắp che bên phía sau trái và phải 19 kéo dài tới phía trước và phía sau dọc theo các thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16, và có phần lõm dạng nhô theo hướng bề rộng xe trên mặt cắt ngang giao với hướng của phần kéo dài (xem Fig.9). Các nắp che bên phía sau trái và phải 19 che các thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16 từ bên ngoài và có các phần mặt dưới 19a tạo ra bề cong về phía bên dưới các thanh đỡ yên xe bên trái và phải 16.

Bộ chế hòa khí 22 được nối với cửa nạp của động cơ 8 nhờ chi tiết cách ly 21. Bộ lọc không khí 24 được nối với phía đầu vào nạp của bộ chế hòa khí 22 nhờ ống nối 23. Bộ lọc không khí 24 được đỡ bởi thanh đỡ yên xe bên trái 16 và thanh chống sau trái 17 ở bên trái theo hướng bề rộng xe. Bình ắc quy 41, sẽ được đặt ở bên phải bộ lọc không khí 24, được đỡ bởi thanh đỡ yên xe phải 16 và thanh chống sau phải 17 ở bên phải theo hướng bề rộng xe.

Khóa nhiên liệu 50 được lắp ở bên trái của phần đáy của bình chứa nhiên liệu 18. Khóa nhiên liệu 50 được nối với bộ chế hòa khí 22 qua ống mền dẫn nhiên liệu 51.

Tám chắn quần áo 55 có kết cấu để giữ cho quần áo của người ngồi sau ngồi ở bên trái phần sau của yên xe 20 không tiếp xúc với bánh sau 27 được tạo ở bên trái của phần sau của thân xe.

Tám chắn quần áo 55 về cơ bản cấu tạo từ các ống thép có đường kính nhỏ, và có phần khung 55a có dạng công hờ về phía trước trên hình chiếu cạnh, và được tạo thành lưới bằng cách bố trí phần ngang, kéo dài lên và xuống, và các thanh dây, mỗi một trong số các thanh dây này có dạng chữ U, bên trong phần khung 55a. Tám chắn quần áo 55 có dạng hình thang trong đó các cạnh trên và cạnh dưới nghiêng về phía trước và đi xuống trên hình chiếu

cạnh, và phần mép sau 55b của phần khung 55a nghiêng hơn về phía trước so với phương thẳng đứng.

Tám nối 55d nối phần đầu trên của tấm chắn quần áo 55 với phần sau của thanh đỡ yên xe bên trái 16 được lắp cố định ở phần đầu trên của phần khung 55a. Tám nối 55d được nối bằng bulông gắn chặt với hai giá đỡ trước và sau 16a nhô ra đi xuống từ thanh đỡ yên xe bên trái 16.

Phần đặt chân 56 lồi ra ngoài theo hướng bề rộng xe để người ngồi sau đặt chân của mình lên đó được bố trí ở phần đầu dưới của tấm chắn quần áo 55.

Giống như tấm chắn quần áo 55, phần đặt chân về cơ bản có cấu tạo từ các ống thép có đường kính nhỏ, và có phần khung đặt chân 56a có dạng mũ hờ nằm trong theo hướng bề rộng xe trên hình chiếu bằng, và được tạo bằng cách bố trí phần ngang, sẽ kéo dài tới phía trước và phía sau, ở bên trong phần khung đặt chân 56a.

Phần khung đặt chân 56 được nối bằng bulông gắn chặt ở phần đầu trước 56b của nó với phần đầu sau 43b của giá đỡ phần đế chân trái 43, và được nối bằng bulông gắn chặt ở phần đầu sau 56c của nó với giá lắp 55c nhô ra ở phần đầu dưới phía sau của phần khung đặt chân 55a của tấm chắn quần áo 55. Phần đầu dưới của tấm chắn quần áo 55 được đỡ trên phần đầu sau 43b của giá đỡ phần đế chân trái 43 nhờ phần đặt chân 56. Chú ý rằng bộ giảm âm 26 được đỡ trên phần đầu sau 43b của giá đỡ phần đế chân phải 43.

Tấm chắn quần áo 55 và phần đặt chân 56 tạo thành bộ phận khung đặt chân 54 kéo dài đi xuống từ thanh đỡ yên xe bên trái 16 để đỡ chân của người ngồi sau ở phần đầu dưới của nó.

Phần nắm (nắm đỡ phía sau) 57, sẽ nhô hướng ra ngoài theo hướng bề rộng xe dưới nắp che bên trái phía sau 19, được bố trí ở phần đầu trên của tấm chắn quần áo 55. Phần nắm 57 được đặt bên dưới phần mặt dưới 19a của nắp che bên trái phía sau 19, và có khả năng nắm được từ mặt dưới của nắp che bên trái phía sau 19. Phần nắm 57 được bố trí ở gần phần gắn (tám nối

55d) trong phần đầu trên của tấm chắn quần áo 55, phần gắn được gắn với thanh đỡ yên xe bên trái 16. Móc treo mũ bảo hiểm 59 được gắn trực tiếp với thanh đỡ yên xe bên trái 16 ngay sau phần nắm 57.

Hộp lọc hơi xăng 40 có kết cấu để thu hồi nhiên liệu bay hơi từ bình chứa nhiên liệu 18 được bố trí phía trên phần nắm 57 ở đầu trên của tấm chắn quần áo 55. Hộp lọc hơi xăng 40 xếp chồng phần nắm 57 tại ít nhất một phần của hộp lọc hơi xăng 40 (một nửa hoặc nhiều hơn theo hướng trước sau (hướng dọc trục) trên Fig.2 và Fig.8) trên hình chiếu bằng, và được bố trí nằm trong phần khung đặt chân 55a trên hình chiếu bằng. Hộp lọc hơi xăng 40 chứa chất hấp thụ như cacbon hoạt tính trong hộp được tạo dạng trụ, và cấu tạo nên phần cơ bản của thiết bị xử lý nhiên liệu đã bay hơi được tạo kết cấu để hút (nạp) nhiên liệu đã bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu 18 và dẫn ra (xả) nhiên liệu bay hơi đã hấp thụ này tới hệ thống nạp của động cơ 8.

Theo một phương án thực hiện, hộp lọc hơi xăng 40 được bố trí ở mặt bên phía ngoài phần sau của thanh đỡ yên xe bên trái 16 và nắp che bên trái phía sau 19 trong khi hướng dọc trục của hộp lọc hơi xăng 40 được làm gần như nằm ngang.

Cũng dựa vào Fig.6, ống nạp 61, sẽ có kết cấu để dẫn nhiên liệu đã bay hơi sinh ra trong bình chứa nhiên liệu 18 tới hộp lọc hơi xăng 40, và ống xả khí 62, sẽ có kết cấu để dẫn nhiên liệu đã bay hơi hấp thụ trong hộp lọc hơi xăng 40 tới bộ phận cấu thành của hệ thống nạp (bộ chế hòa khí 22 theo một phương án thực hiện) của động cơ 8, được nối với mặt đầu trước của hộp lọc hơi xăng 40.

Trong lúc đó, ống thoát nước 63, sẽ có kết cấu để xả nước và loại tương tự đã lọt vào trong hộp lọc hơi xăng 40 ra ngoài hộp lọc hơi xăng 40, và ống dẫn không khí sạch 64, sẽ có kết cấu để đưa không khí sạch vào trong hộp lọc hơi xăng 40, được nối với mặt đầu sau của hộp lọc hơi xăng 40. Ống thoát nước 63 và ống dẫn không khí sạch 64 được bố trí sao cho ống thoát

nước 63 được đặt bên dưới ống dẫn không khí sạch 64 ở phần đầu dưới của hộp lọc hơi xăng 40 trong khi hộp lọc hơi xăng 40 được đỡ trên thanh đỡ yên xe bên trái 16.

Bộ phận giữ làm bằng sao su 65 có kết cấu để giữ theo cách đàn hồi mặt theo chu vi ngoài của hộp được gắn với hộp lọc hơi xăng 40. Bộ phận giữ 65 bao gồm phần giữ hình khuyên 65a có kết cấu để giữ hộp lọc hơi xăng theo hướng chu vi và phần đỡ mặt dưới 65b có kết cấu để đỡ hộp lọc hơi xăng 40 bằng cách kéo dài từ phần giữ hình khuyên 65a tới phía mặt dưới của hộp lọc hơi xăng 40. Các lỗ mà ống thoát nước 63 và ống dẫn không khí sạch 64 đi qua đó được tạo ở phần đỡ mặt dưới 65b.

Cũng dựa vào Fig.9, hai phần lắp 65c mà hai tấm đỡ 66a của giá đỡ 66 lắp cố định trên thanh đỡ yên xe bên trái 16 có thể được lắp qua đó được tạo trên phần giữ hình khuyên 65a. Hộp lọc hơi xăng 40 được lắp đàn hồi trên thanh đỡ yên xe bên trái 16 bằng cách lắp hai tấm đỡ trên và dưới 66a của giá đỡ 66 qua hai phần lắp 65c. Chú ý rằng trên Fig.9, phần đầu trên của giá đỡ 66 được cố định bằng bulông gắn chặt với mặt bên ngoài của thanh đỡ yên xe bên trái 16, nhưng thay vào đó cũng có thể được nối bằng cách hàn.

Ống nạp 61 và ống xả khí 62 được định tuyến gần như song song với nhau dọc theo thanh đỡ yên xe bên trái 16 từ mặt đầu trước của hộp lọc hơi xăng 40 tới bên dưới phần đầu sau của bình chứa nhiên liệu 18.

Cơ cấu tách chất lỏng-chất khí để thu hồi nhiên liệu bay hơi trong bình chứa nhiên liệu 18 được bố trí trong bình chứa nhiên liệu 18. Ống thu hồi 52 kéo dài từ cơ cấu tách chất lỏng-chất khí được làm hở tới bên ngoài bình chứa ở phần đáy của bình chứa nhiên liệu 18. Ống nạp 61 của hộp lọc hơi xăng 40 được nối với ống thu hồi 52 để dẫn nhiên liệu đã bay hơi trong bình chứa nhiên liệu 18 tới hộp lọc hơi xăng 40.

Ống xả khí 62 được tạo cong đi xuống bên dưới phần đầu sau của bình chứa nhiên liệu 18 và được nối với bộ chế hòa khí 22, vốn là bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí. Van một chiều 62a có kết cấu để ngăn dòng

nhiên liệu đã bay hơi từ bộ chế hòa khí 22 quay trở lại tới hộp lọc hơi xăng 40 được bố trí ở phần giữa của ống xả khí 62. Van một chiều 62a được đặt giữa phần lắp đầu trên 29a của bộ giảm xóc 29 và bộ chế hòa khí 22 theo hướng trước sau, và ở ví dụ trên Fig.7, được bố trí để quay mặt vào khoảng trống của bộ lọc không khí 24. Chú ý rằng, như ở ví dụ trên Fig.8, van một chiều 62a có thể được bố trí ở mặt trên của bộ lọc không khí 24. Trong trường hợp này, phần đỡ cho van một chiều 62a có thể được tạo ở mặt trên của bộ lọc không khí 24.

Ống thoát nước 63 được tạo cong đi xuống đằng sau hộp lọc hơi xăng 40, kéo dài dọc theo phần mép sau 55b của phần khung 55a của tấm chắn quần áo 55, và sau đó nối thông với đầu hở 63a bên dưới phần đặt chân 56. Ống thoát nước 63 được bố trí đi qua khoảng trống giữa phần nắm 57 và móc treo mũ bảo hiểm 59 ngay sau hộp lọc hơi xăng 40.

Chú ý rằng như được minh họa bởi đường nét đứt trên Fig.7 và Fig.8, ống thoát nước 63 có thể được kéo dài dọc theo mặt bên trái của chắn bùn sau 69 tới phần dưới của phần đuôi sau 69a của chắn bùn sau 69, và nối thông với đầu hở 63a bên dưới biển số xe.

Ống dẫn không khí sạch 64 kéo dài về sau trên các nắp che sau, được tạo cong đi lên và nằm trong theo hướng bề rộng xe gần với đầu sau thanh đỡ yên xe bên trái 16, và nối thông với đầu hở 64a bên dưới phần đầu dưới của yên xe 20.

Như được mô tả trên đây, phương án thực hiện đề xuất kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng cho xe kiểu để chân sang hai bên bao gồm: khung thân xe F bao gồm ống đầu 3, khung chính 5 kéo dài về sau từ ống đầu 3, và thanh đỡ yên xe 16 kéo dài về sau từ phần sau của khung chính 5; các bộ giảm xóc 29 lắp giữa thanh đỡ yên xe 16 và đòn lắc 28 treo bánh sau 27; phần nắm 57 gắn vào đằng sau bộ giảm xóc 29 và bên dưới thanh đỡ yên xe 16; và hộp lọc hơi xăng 40 có kết cấu để thu hồi nhiên liệu bay hơi trong bình chứa nhiên liệu 18, trong đó hộp lọc hơi xăng 40 được bố trí phía trên phần nắm 57.

Điều này khiến cho có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng 40 từ bên dưới thân xe và tận dụng một cách hiệu quả khoảng trống bên trên phần năm 57.

Ngoài ra, phương án thực hiện bao gồm nắp che bên phía sau 19 che hộp lọc hơi xăng 40 từ bên ngoài và có phần mặt dưới 19a kéo dài tới bên dưới hộp lọc hơi xăng 40, và phần mặt dưới 19a được bố trí theo cách sao cho được lắp giữa hộp lọc hơi xăng 40 và phần năm 57.

Điều này khiến cho có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng 40 bởi nắp che bên phía sau 19 từ phía bên ngoài và từ bên dưới, và cải thiện hình dạng ngoài bằng cách hạn chế sự lộ ra của hộp lọc hơi xăng 40 trong khi duy trì sự thuận tiện khi sử dụng bằng cách đặt phần năm 57 bên ngoài các nắp che bên phía sau 19.

Ngoài ra, phương án thực hiện bao gồm bộ phận khung đặt chân 54 gắn ở phần trên tới thanh đỡ yên xe 16 và kéo dài đi xuống từ thanh đỡ yên xe 16, và phần năm 57 được tạo ra gần phần gắn (tám nối 55d) của bộ phận khung đặt chân 54, phần gắn được gắn vào thanh đỡ yên xe 16.

Điều này khiến cho có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng 40 cũng bằng cách tận dụng phần trên của bộ phận khung đặt chân 54.

Ngoài ra, theo một phương án thực hiện, xe kiểu để chân sang hai bên (xe máy B) bao gồm: động cơ 8 được đặt bên dưới khung chính 5 và có xi lanh 10A dựng đứng trên hộp trục khuỷu 9; bình chứa nhiên liệu 18 được đặt phía trên động cơ 8; hộp lọc hơi xăng 40 có dạng trụ và có hướng dọc trục được hướng gần như nằm ngang, và nằm sau phần lắp đầu trên 29a của bộ giảm xóc 29, phần lắp đầu trên 29a được gắn vào thanh đỡ yên xe 16; ống xả khí 62, dẫn tới bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí (bộ chế hòa khí 22) kéo dài về sau xi lanh 10A, và ống nạp 61, dẫn tới bình chứa nhiên liệu 18, kéo dài từ đầu trước của hộp lọc hơi xăng 40, và ống xả khí 62 và ống nạp 61 được bố trí đi qua bên trên phần lắp đầu trên 29a và dọc theo thanh đỡ yên xe 16.

Theo cách này, do ống xả khí 62 và ống nạp 61, vốn kéo dài từ đầu

trước của hộp lọc hơi xăng 40 bố trí đằng sau bộ giảm xóc 29, được bố trí đi qua phía trên phần lắp đầu trên 29a của bộ giảm xóc 29 và dọc theo thanh đỡ yên xe 16, nên có thể bố trí các bộ phận ống một cách có hiệu quả theo cách thẳng bằng cách hạn chế uốn cong các bộ phận này.

Ngoài ra, phương án thực hiện bao gồm: van một chiều 62a ở giữa của ống xả khí 62, và van một chiều 62a được bố trí giữa phần lắp đầu trên 29a và bộ chế hòa khí 22, vốn là cụm tiết lưu của bộ phận cấu thành của hệ thống nạp.

Theo cách này, có thể bố trí van một chiều 62a nhờ tận dụng khoảng trống giữa phần lắp đầu trên 29a của bộ giảm xóc 29 và bộ phận cấu thành của hệ thống nạp như bộ chế hòa khí, góp phần bố trí bộ phận cấu thành một cách hiệu quả trên xe kiểu để chân sang hai bên.

Ngoài ra, theo một phương án thực hiện, van một chiều 62a được bố trí phía trên bộ lọc không khí 24 của bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí.

Theo cách này, có thể bố trí van một chiều 62a bằng cách sử dụng khoảng trống phía trên bộ lọc không khí 24, vốn có kích thước tương đối lớn, góp phần bố trí bộ phận cấu thành một cách hiệu quả hơn trong xe kiểu để chân sang hai bên.

Ngoài ra, theo một phương án thực hiện, bộ phận khung đặt chân 54 có phần khung 55a kéo dài đi xuống từ thanh đỡ yên xe 16, ống thoát nước 63 kéo dài từ đầu sau của hộp lọc hơi xăng 40, và ống thoát nước 63 được bố trí đi xuống dọc theo phần khung 55a.

Theo cách này, có thể bố trí ống thoát nước 63 một cách có hiệu quả nhờ tận dụng phần khung 55a của bộ phận khung đặt chân 54 khi bố trí ống thoát nước 63 đi xuống. Hơn nữa, ống thoát nước 63 được bố trí và nằm cách khỏi người ngồi sau một cách có hiệu quả, bằng cách nối thông với đầu hở 63a bên dưới bộ phận khung đặt chân 54.

Ngoài ra, phương án thực hiện bao gồm móc treo mũ bảo hiểm 59 đằng sau phần năm 57, và ống thoát nước 63 được bố trí đi qua khoảng trống giữa

phần nắm 57 và móc treo mũ bảo hiểm 59.

Theo cách này, có thể bố trí ống thoát nước 63 nhờ tận dụng khoảng trống giữa phần nắm 57 và móc treo mũ bảo hiểm 59, góp phần bố trí bộ phận cấu thành một cách hiệu quả hơn trong xe kiểu để chân sang hai bên.

Chú ý rằng sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện, và chẳng hạn, xe kiểu để chân sang hai bên bao gồm các xe khác nhau có kết cấu sao cho người lái được ngồi để chân sang hai bên từ thân xe, bao gồm không chỉ xe máy (bao gồm các xe đạp gắn động cơ và xe kiểu scuter) mà còn gồm các xe ba bánh (xe có một bánh trước và hai bánh sau và cũng là xe có hai bánh trước và một bánh sau) và các xe bốn bánh.

Hơn nữa, kết cấu của phương án thực hiện là một ví dụ thực hiện sáng chế, và các biến thể khác nhau có thể được thực hiện, như việc thay thế các bộ phận cấu thành theo một phương án thực hiện bằng các bộ phận cấu thành đã biết, mà không vượt quá mục đích của sáng chế.

Yêu cầu bảo hộ

1. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên, xe kiểu để chân sang hai bên (B) này bao gồm:

khung thân xe (F) bao gồm ống đầu (3), khung chính (5) kéo dài về sau từ ống đầu (3), và thanh đỡ yên xe (16) kéo dài về sau từ phần sau của khung chính (5);

bộ giảm xóc (29) lắp giữa thanh đỡ yên xe (16) và đòn lắc (28) treo bánh sau (27);

phần nắm (57) gắn vào đằng sau bộ giảm xóc (29) và dưới thanh đỡ yên xe (16); và

hộp lọc hơi xăng (40) được tạo kết cấu để thu hồi nhiên liệu đã bay hơi trong bình chứa nhiên liệu (18), kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên được đặc trưng trong đó:

hộp lọc hơi xăng (40) được bố trí phía trên phần nắm (57),

nắp che (19) che hộp lọc hơi xăng (40) từ bên ngoài và có phần mặt dưới (19a) kéo dài tới bên dưới hộp lọc hơi xăng (40),

nắp che (19) có dạng lõm nhô ra theo hướng chiều rộng xe, che thanh đỡ yên xe (16) từ bên ngoài, và có phần mặt dưới (19a) uốn ngược về phía bên dưới thanh đỡ yên xe (16), và hộp lọc hơi xăng (40) được tạo kết cấu trong khoảng trống lõm của nắp che (19), và

phần mặt dưới (19a) được bố trí theo cách sao cho được lắp giữa hộp lọc hơi xăng (40) và phần nắm (57).

2. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên theo điểm 1, trong đó kết cấu này còn bao gồm bộ phận đặt chân (54) gắn ở phần trên vào thanh đỡ yên xe (16) và kéo dài đi xuống từ thanh đỡ yên xe (16),

phần nắm (57) được tạo ra gần tấm nối (55d) của bộ phận đặt chân

(54), tấm nổi (55d) được gắn vào thanh đỡ yên xe (16).

3. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên theo điểm 1 hoặc 2, trong đó xe kiểu để chân sang hai bên (B) bao gồm: động cơ (8) được đặt bên dưới khung chính (5) và có xi lanh (10A) đứng thẳng trên hộp trục khuỷu (9); và bình chứa nhiên liệu (18) được đặt phía trên động cơ (8),

hộp lọc hơi xăng (40) có dạng trụ và có phương dọc trục của nó được hướng gần như nằm ngang, và được đặt đằng sau phần lắp đầu trên (29a) của bộ giảm xóc (29), phần lắp đầu trên (29a) được gắn vào thanh đỡ yên xe (16), ống xả khí (62), dẫn tới bộ phận cấu thành của hệ thống nạp kéo dài đằng sau xi lanh (10A), và ống nạp (61), dẫn tới bình chứa nhiên liệu (18), kéo dài từ đầu trước của hộp lọc hơi xăng (40), và

ống xả khí (62) và ống nạp (61) được bố trí để đi qua bên trên phần lắp đầu trên (29a) và dọc theo thanh đỡ yên xe (16).

4. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên theo điểm 3, trong đó kết cấu này còn bao gồm van một chiều (62a) ở chính giữa ống xả khí (62),

van một chiều (62a) được bố trí giữa phần lắp đầu trên (29a) và cụm tiết lưu (22) của các bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí.

5. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên theo điểm 4, trong đó van một chiều (62a) được bố trí bên trên bộ lọc không khí (24) của bộ phận cấu thành của hệ thống nạp khí.

6. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên theo điểm 2, trong đó bộ phận đặt chân (54) có phần khung (55a) kéo dài đi xuống từ thanh đỡ yên xe (16),

ống thoát nước (63) kéo dài từ đầu sau của hộp lọc hơi xăng (40), và ống thoát nước (63) được bố trí đi xuống dọc theo phần khung (55a).

7. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng dùng cho xe kiểu để chân sang hai bên theo điểm 6, trong đó kết cấu này còn bao gồm móc treo mũ bảo hiểm (59) đằng sau phần nắm (57), và

ống thoát nước (63) được bố trí đi qua khoảng trống giữa phần nắm (57) và móc treo mũ bảo hiểm (59).

Fig.1

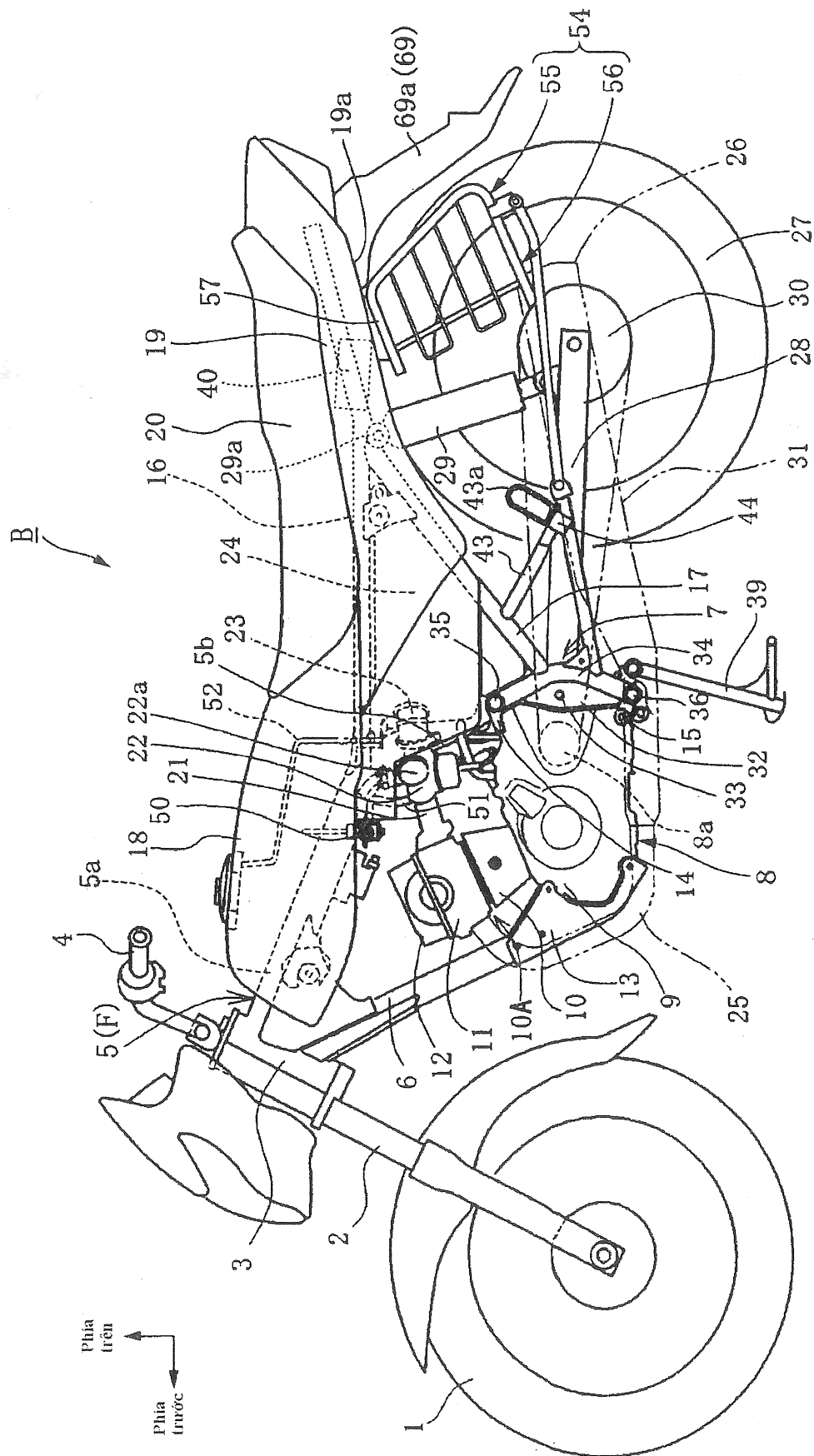


Fig.2

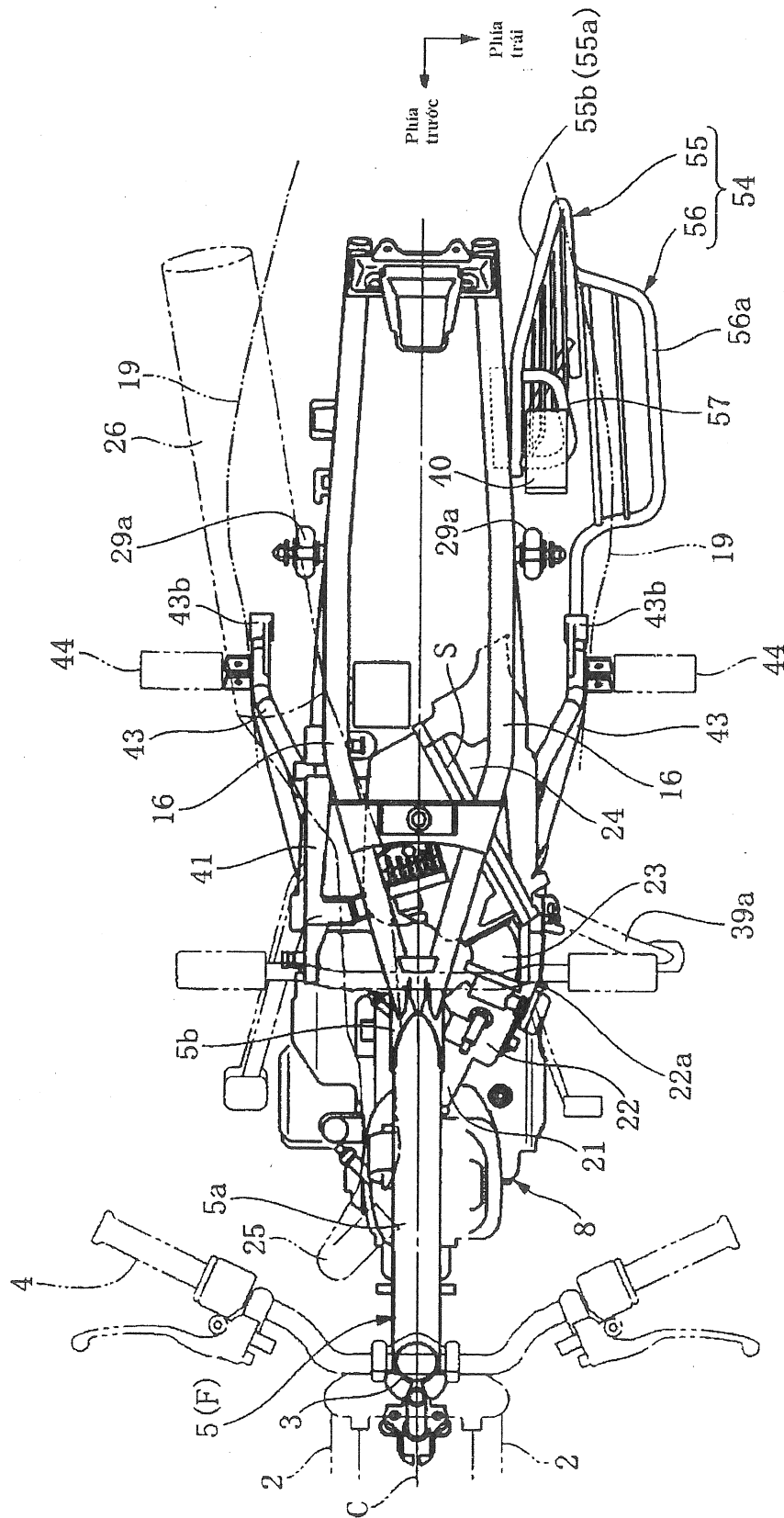


Fig.3

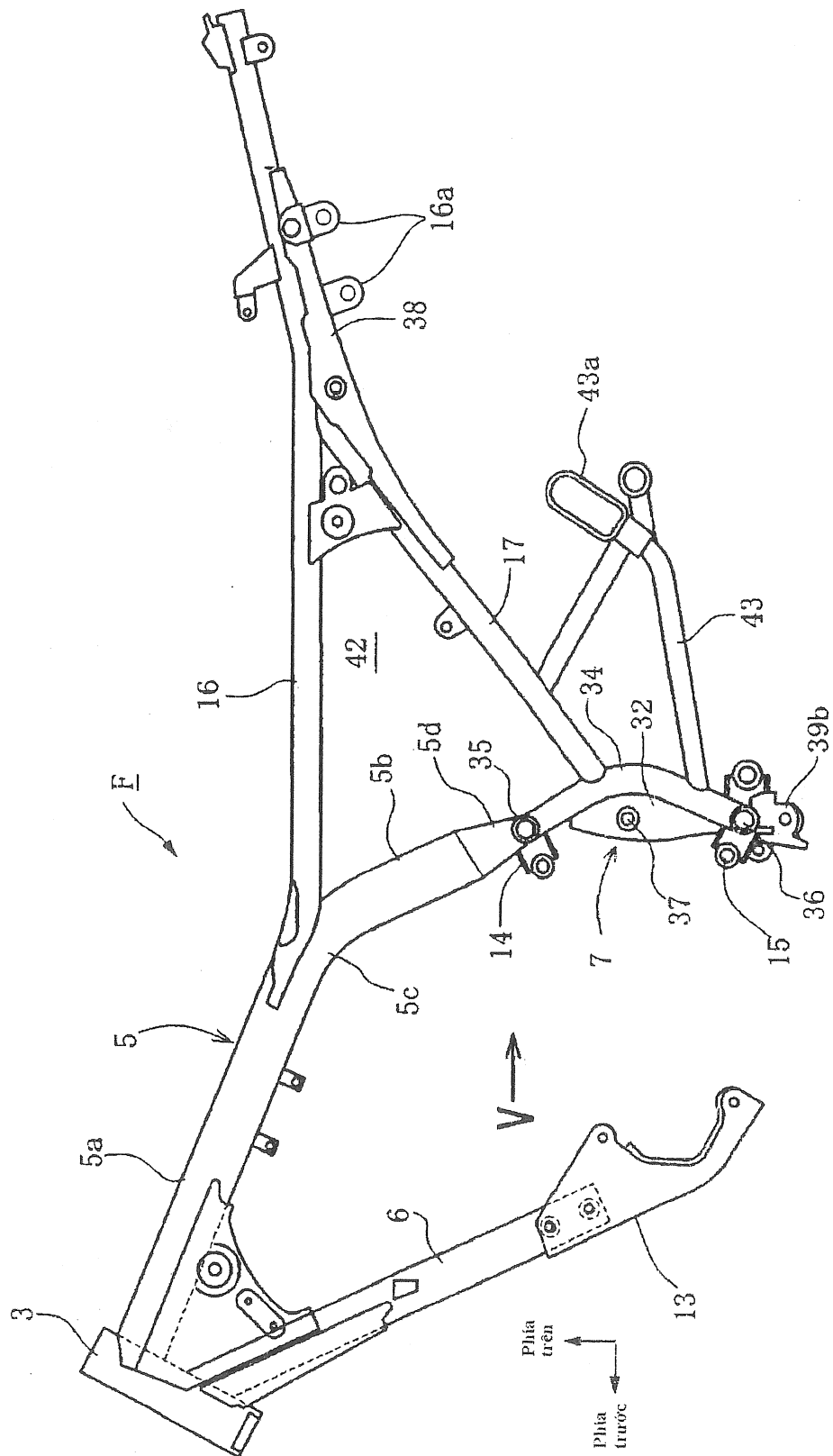


Fig.4

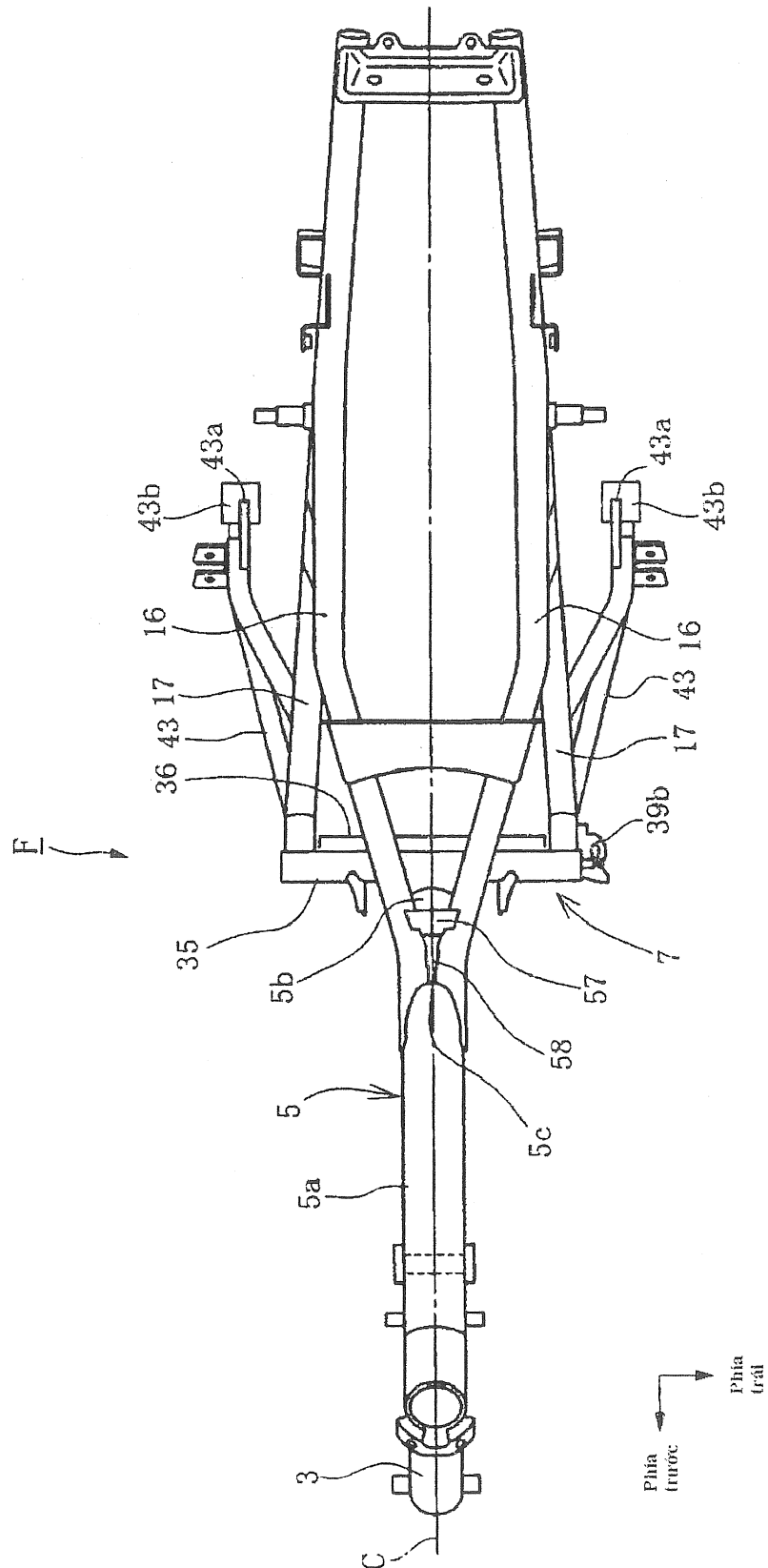


Fig.5

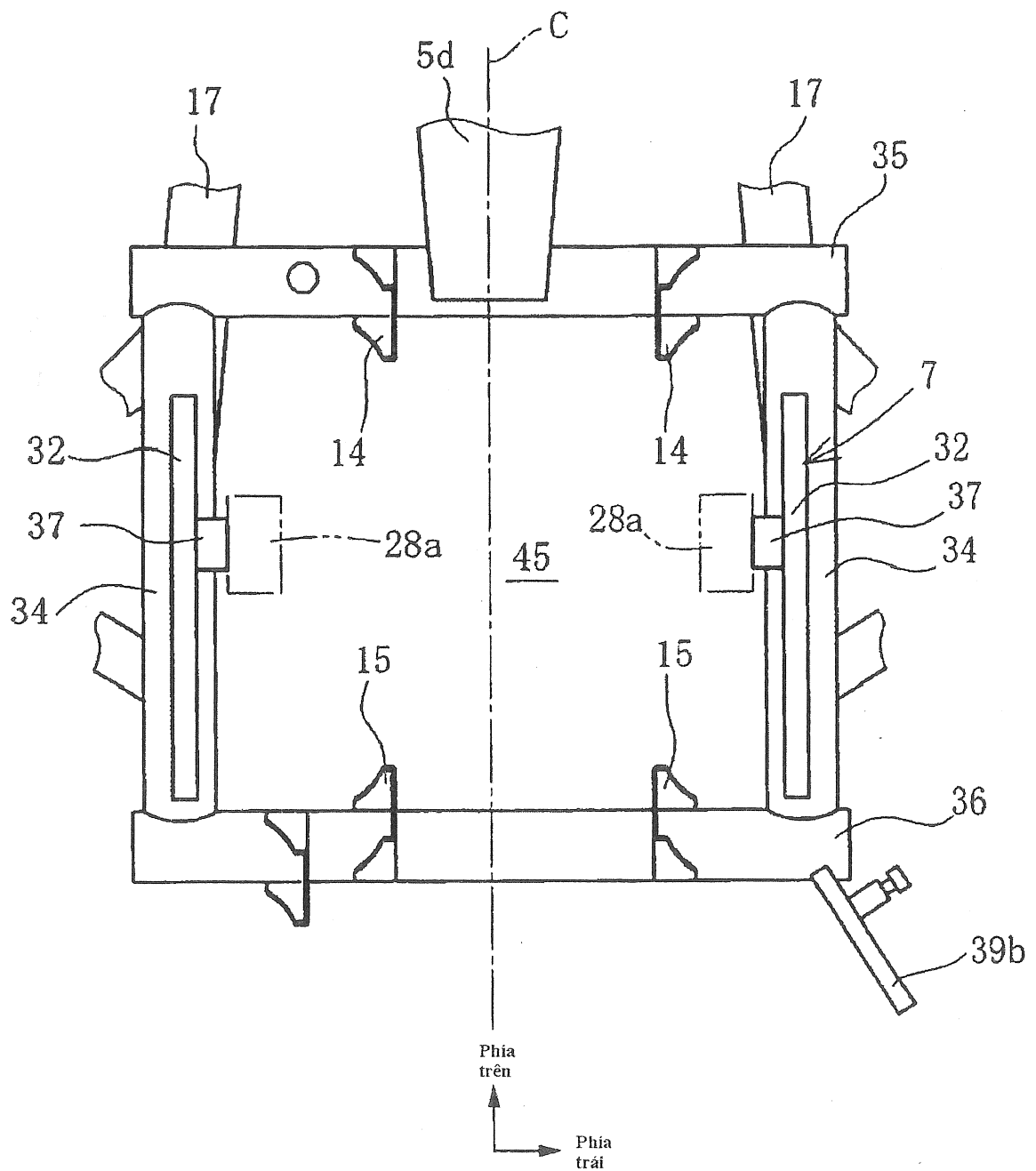


Fig. 6

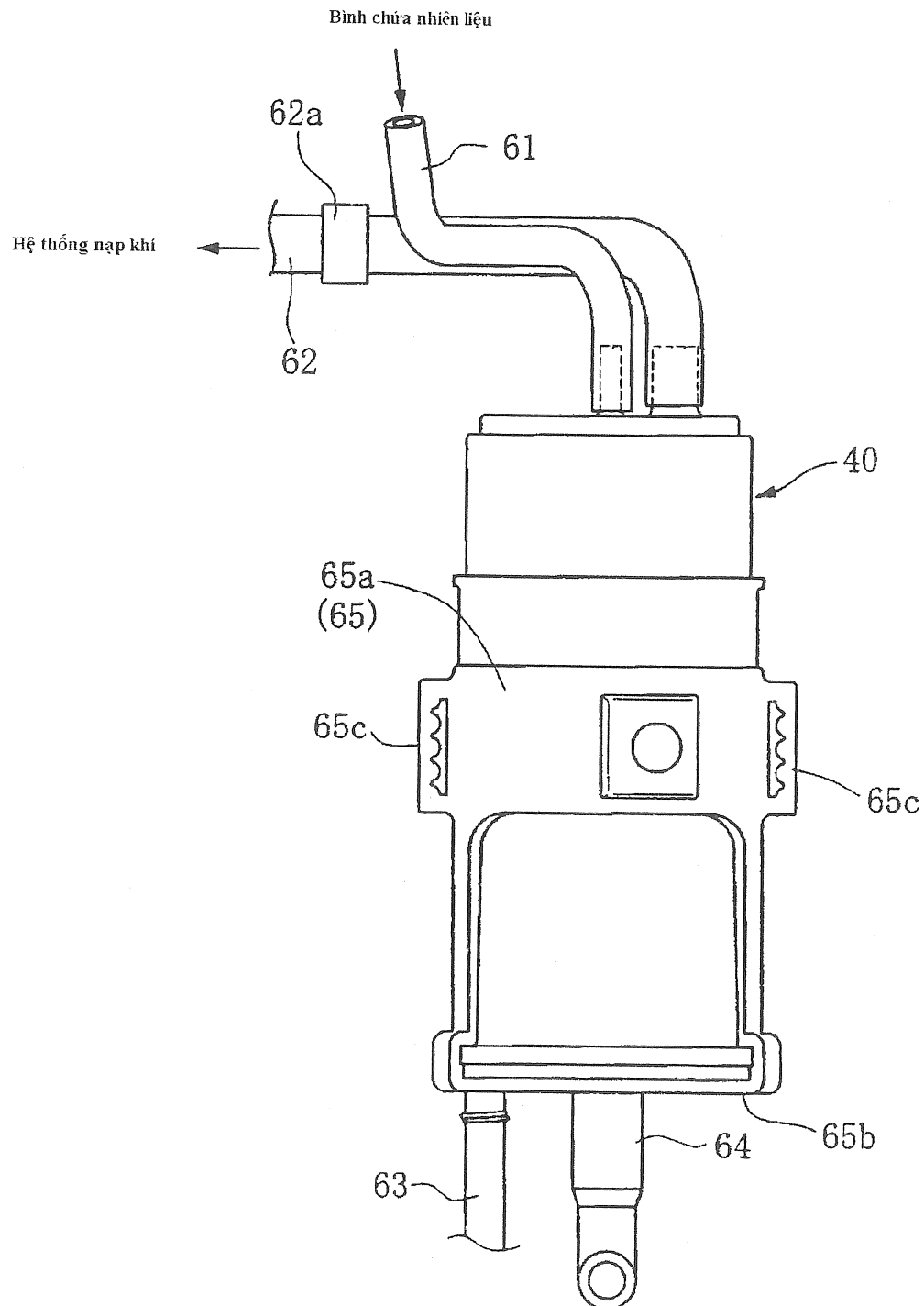


Fig. 7

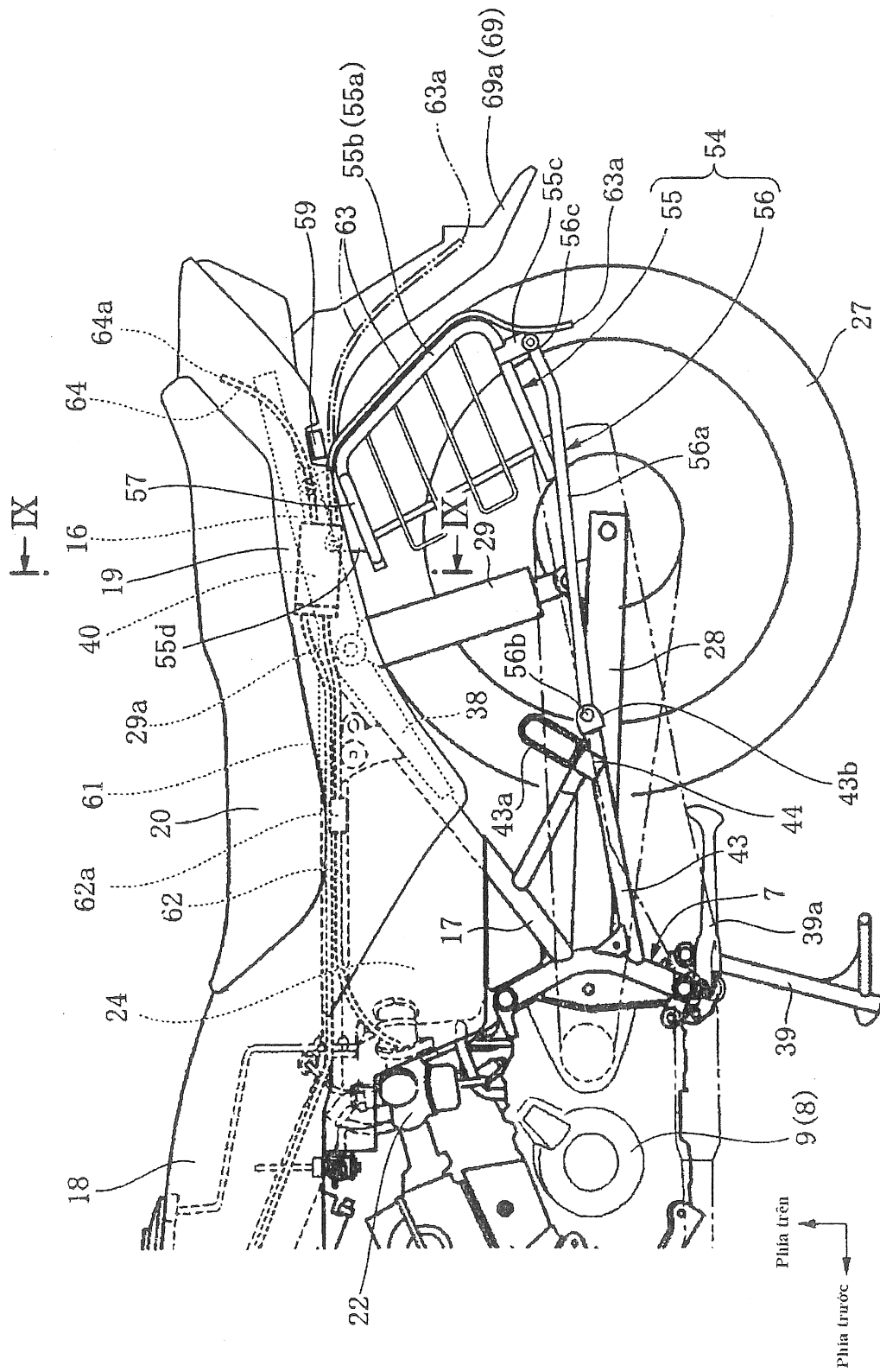


Fig.8

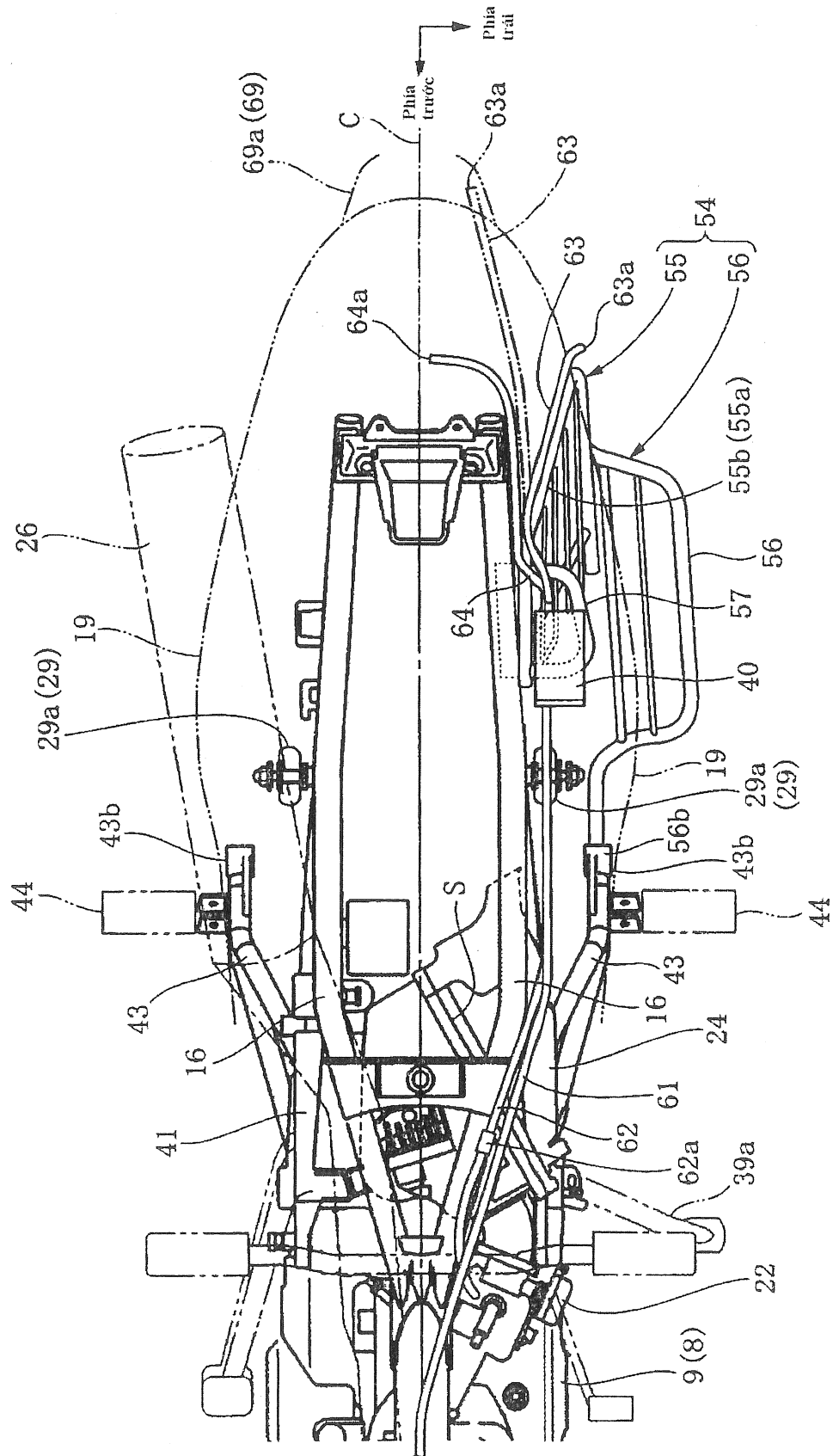


Fig. 9

