



(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)



1-0023920

(51)⁷ B62J 37/00; B62J 23/00

(13) B

(21) 1-2015-03487

(22) 22/09/2015

(30) JP2014/195271 25/09/2014 JP

(45) 25/06/2020 387

(43) 25/04/2016 337A

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

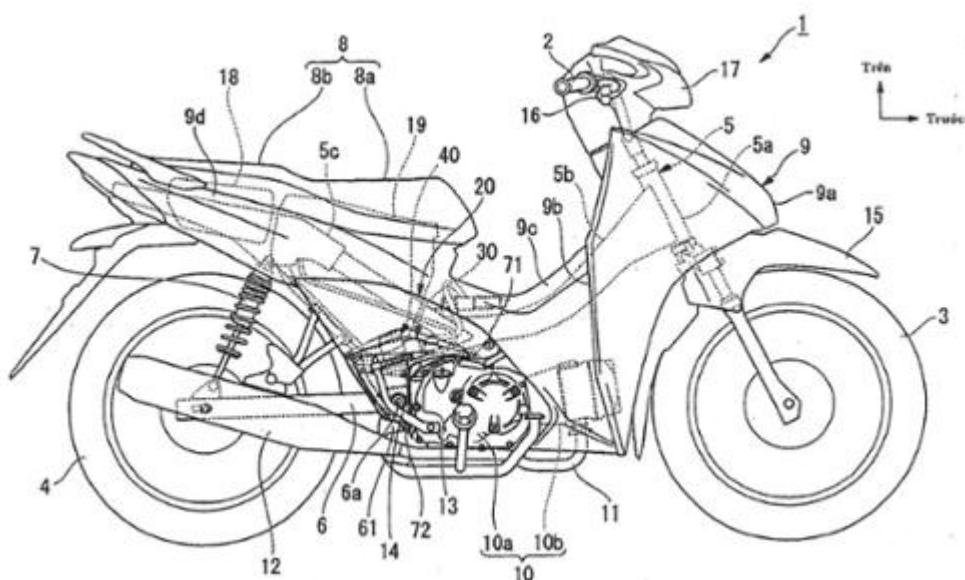
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan

(72) Makoto MATSUMURA (JP); Sunao KAWANO (JP)

(74) Công ty Luật TNHH Phạm và Liên danh (PHAM & ASSOCIATES)

(54) KẾT CẤU BỐ TRÍ HỘP LỌC HƠI XĂNG CỦA XE NGỒI KIỂU ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề cập tới kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng của xe ngồi kiểu để chân hai bên nhằm mục đích mở rộng khoảng trống tự do bên dưới yên xe. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng của xe ngồi kiểu để chân hai bên (1) bao gồm thân khung (5) có ống đầu (5a) và khung chính (5b) kéo dài về phía sau từ ống đầu (5a); yên xe (8) được bố trí bên trên thân khung (5); nắp che bên (20) được bố trí ở hướng bên của thân khung (5), và hộp lọc hơi xăng (30) thu hồi nhiên liệu đã bay hơi trong thùng chứa nhiên liệu, kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng này có khác biệt ở chỗ, hộp lọc hơi xăng (30) được bố trí ở hướng bên của thân khung (5), chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) đỡ hộp lọc hơi xăng (30) được bố trí ở bên trong nắp che bên (20) theo hướng chiều rộng xe, ống dẫn không khí (33) dẫn không khí vào bên trong hộp lọc hơi xăng (30) được tạo ở bên trong hộp lọc hơi xăng (30), phần lõi (41) nhô vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40), và ống dẫn không khí (33) được bố trí trong khoảng trống (41s) bao quanh bởi phần lõi (41) và nắp che bên (20).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

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

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Ví dụ, đã biết kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng của xe ngồi kiểu để chân hai bên được bộc lộ trong Tài liệu sáng chế 1, trong đó khay đỡ hộp lọc hơi xăng được bố trí bên dưới hộp chứa đồ nằm bên dưới yên xe.

Tài liệu sáng chế:

Tài liệu sáng chế 1: Công bố đơn quốc tế số 2013/094549

Trong Tài liệu sáng chế 1, khay đỡ hộp lọc hơi xăng được bố trí bên dưới hộp chứa đồ. Do đó, hộp chứa đồ không thể mở rộng xuống dưới, và hộp chứa đồ có kích thước bị hạn chế.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là hướng tới tăng khoảng trống tự do bên dưới yên xe trong kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng của xe ngồi kiểu để chân hai bên.

Như phương tiện để giải quyết vấn đề, sáng chế theo điểm 1 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng của xe ngồi kiểu để chân hai bên (1) bao gồm: thân khung (5) có ống đầu (5a) và khung chính (5b) kéo dài về phía sau từ ống đầu (5a); yên xe (8) được bố trí bên trên thân khung (5); nắp che bên (20) được bố trí ở hướng bên của thân khung (5), và hộp lọc hơi xăng (30) thu hồi nhiên liệu đã bay hơi trong thùng chứa nhiên liệu, kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng này có khác biệt ở chỗ, hộp lọc hơi xăng (30) được bố trí ở hướng bên của thân khung (5), chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) đỡ hộp lọc hơi xăng (30) được bố trí ở bên trong nắp

che bên (20) theo hướng chiều rộng xe, ống dẫn không khí (33) dẫn không khí vào bên trong hộp lọc hơi xăng (30) được tạo ở bên trong hộp lọc hơi xăng (30), phần lõi (41) nhô vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40), và ống dẫn không khí (33) được bố trí trong khoảng trống (41s) bao quanh bởi phần lõi (41) và nắp che bên (20).

Sáng chế theo điểm 2 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, hộp lọc hơi xăng (30) có vỏ hình trụ (30a), phần đỡ vỏ (45) đỡ vỏ (30a) được tạo ở bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) theo hướng chiều rộng xe, phần đỡ vỏ (45) được tạo để nằm dọc theo bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ (30a) ở phía trước phần lõi (41).

Sáng chế theo điểm 3 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, ống thoát (34) được tạo trên hộp lọc hơi xăng (30) để xả chất lỏng không cần thiết từ bên trong hộp lọc hơi xăng (30) ra bên ngoài hộp lọc hơi xăng (30), ống thoát (34) được bố trí trong khoảng trống (41s) được bao quanh bởi phần lõi (41) và nắp che bên (20), và đường dẫn thoát (42) được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) để xả chất lỏng không cần thiết xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng (30) ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40).

Sáng chế theo điểm 4 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, đường dẫn thoát (42) được tạo để được nối với khoảng trống (41s), và đồng thời được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống (41s).

Sáng chế theo điểm 5 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, các gờ (43, 44) tạo thành đường dẫn thoát (42) được bố trí ở ít nhất một trong số bên ngoài hoặc bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) theo hướng chiều rộng xe, và các gờ (43, 44) được tạo để được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống (41s).

Sáng chế theo điểm 6 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, phần lõi (41) bao gồm: phần tấm trên (41a) nằm ở cạnh trên của phần lõi (41); phần tấm đáy (41b) nằm ở cạnh dưới của phần lõi (41); phần tấm thẳng đứng (41c) được bố trí ở bên trong phần lõi (41) theo hướng chiều rộng xe và nối bắc cầu theo phương thẳng đứng giữa phần tấm trên (41a) và phần tấm đáy (41b); phần tấm sau (41d) được bố trí ở cạnh sau của phần lõi (41), đồng thời nối các đầu sau của phần tấm trên (41a), phần

tám đáy (41b), và phần tám thẳng đứng (41c) một cách tương ứng, và phần tám đáy (41b) được nghiêng chéo xuống theo hướng về sau, đồng thời được định vị bên dưới khi nó tiến ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Sáng chế theo điểm 7 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, đường dẫn thoát (42) xả chất lỏng không cần thiết được xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng (30) ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40), các gờ (43, 44) tạo thành đường dẫn thoát (42) được bố trí ở ít nhất một trong số bên ngoài hoặc bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) theo hướng chiều rộng xe, và các gờ (43, 44) được tạo bên dưới khoảng trống (41s) để được kéo dài theo phương thẳng đứng từ mối ghép nối (41e) của phần tám đáy (41b) và phần tám sau (41d) như điểm bắt đầu.

Sáng chế theo điểm 8 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, nắp che bên (20) có khả năng tháo ra được khỏi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40).

Sáng chế theo điểm 9 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, bộ phận giữ (35) giữ hộp lọc hơi xăng (30) theo cách đàn hồi được gắn với hộp lọc hơi xăng (30), các tám đỡ (45a) nhô vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40a), và các lỗ thông (35h) mà các tám đỡ (45a) có thể được lắp trong đó được tạo trên bộ phận giữ (35).

Sáng chế theo điểm 10 yêu cầu bảo hộ được đặc trưng ở chỗ, cần khởi động đạp (14) để khởi động động cơ được tạo bên dưới thân khung (5), và ít nhất một phần của cần khởi động đạp (14) được bố trí để được xếp chồng với hộp lọc hơi xăng trên hình chiếu cạnh.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 1 yêu cầu bảo hộ, hộp lọc hơi xăng được bố trí ở hướng bên của thân khung, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng được bố trí ở bên trong nắp che bên theo hướng chiều rộng xe. Do đó, khoảng trống tự do bên dưới yên xe có thể được mở rộng hơn so với trường hợp khay đỡ hộp lọc hơi xăng được bố trí bên dưới yên xe.

Ví dụ, trong trường hợp hộp chứa đồ được bố trí bên dưới yên xe, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng không có ở bên dưới yên xe. Nhờ đó, hộp chứa đồ có thể được mở

rộng trong khoảng trống bên dưới yên xe, và kích thước của hộp chứa đồ có thể được chọn thoải mái hơn về mặt kích thước.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 2 yêu cầu bảo hộ, ống dẫn không khí được bố trí trong khoảng trống bao quanh bởi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng và nắp che bên. Nhờ đó, các vật chất ngoại lai như bụi khó đi vào khoảng trống này, sẽ cho phép ngăn không cho các vật chất ngoại lai đi vào ống dẫn không khí, và nắp không khí sạch vào ống dẫn không khí.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 3 yêu cầu bảo hộ, phần lõi được làm lõi từ chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng vào bên trong theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, sự mở rộng của chiều rộng xe có thể được ngăn chặn so sánh với trường hợp phần lõi được làm lõi từ chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 4 yêu cầu bảo hộ, phần đỡ vỏ được tạo dọc theo bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ ở phía trước phần lõi. Nhờ đó, hướng dọc của hộp lọc hơi xăng có thể được bố trí dọc theo chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng, sẽ cho phép giảm kích thước nắp che bên, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng, và kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 5 yêu cầu bảo hộ, đường dẫn thoát được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng để xả chất lỏng không cần thiết xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng. Nhờ đó, không cần tạo riêng một đường ống để xả chất lỏng không cần thiết ra bên ngoài, sẽ cho phép để giảm số lượng các bộ phận cấu thành, trọng lượng, và chi phí.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 6 yêu cầu bảo hộ, đường dẫn thoát được tạo để được nối với khoảng trống, và để được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống. Nhờ đó, chất lỏng không cần thiết xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng được xả ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng theo hướng trọng lực, và chất lỏng không cần thiết có thể được xả một cách êm.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 7 yêu cầu bảo hộ, các gờ tạo thành đường dẫn thoát được tạo để được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống. Nhờ đó, gờ tăng độ cứng vững của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng. Đồng thời,

chất lỏng không cần thiết có thể được xả một cách êm dọc theo gờ này.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 8 yêu cầu bảo hộ, phần tấm đáy của phần lõi được nghiêng chéo xuống theo hướng về sau, đồng thời được định vị thấp hơn khi nó tiến gần ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, chất lỏng không cần thiết được xả từ ống thoát có thể được xả một cách êm nhẹ ra bên ngoài khoảng trống. Đồng thời, chất lỏng không cần thiết xả từ ống thoát có thể được tách biệt hoàn toàn khỏi ống dẫn không khí và ống thoát.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 9, các gờ tạo thành đường dẫn thoát được tạo bên dưới khoảng trống để được kéo dài theo phương thẳng đứng từ mỗi ghép nối của phần tấm đáy và phần tấm sau như điểm bắt đầu. Nhờ đó, chất lỏng không cần thiết xả từ ống thoát có thể được xả một cách êm nhẹ ra bên ngoài khoảng trống theo các gờ từ mỗi ghép nối như điểm bắt đầu.

Theo sáng chế được mô tả trong điểm 10 yêu cầu bảo hộ, nắp che bên có khả năng tháo ra được khỏi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng. Chỉ cần tháo nắp che bên khỏi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng sẽ cho phép tiếp cận dễ dàng với hộp lọc hơi xăng, sẽ có thể cải thiện khả năng bảo dưỡng.

Theo sáng chế, lỗ thông mà tấm đỡ có thể được lắp trong đó được tạo trên bộ phận giữ. Nhờ đó, hộp lọc hơi xăng có thể gắn vào và tháo ra dễ dàng hơn so sánh với trường hợp hộp lọc hơi xăng được gắn vào và tháo ra bằng các chi tiết kẹp chặt bao gồm các bulông và các đai ốc. Hơn nữa, bộ phận giữ sẽ giữ đàn hồi hộp lọc hơi xăng. Nhờ đó, sự dao động của xe hầu như không tác động vào hộp lọc hơi xăng.

Theo sáng chế, ít nhất một phần của cần khởi động đạp được bố trí sao cho xếp chồng với hộp lọc hơi xăng trên hình chiếu cạnh. Nhờ đó, thậm chí nếu xe phải chịu va đập từ hướng bên của xe, va chạm tác động vào ít nhất một phần của cần khởi động đạp, và ít nhất một phần của cần khởi động đạp có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng khỏi va đập.

Mô tả văn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải xe máy theo một phương án thực

hiện sáng chế;

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng của xe máy nêu trên;

Fig.3 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng nêu trên trong đó nắp che thân được tháo ra;

Fig.4 là hình phối cảnh của kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng nêu trên khi nhìn từ hướng chéo phía trước, phía sau và bên trái;

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V trên Fig.2;

Fig.6 là hình phối cảnh của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng đỡ hộp lọc hơi xăng nêu trên khi nhìn từ hướng chéo đi lên, về phía trước, và về bên phải;

Fig.7 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng nêu trên;

Fig.8 là hình chiếu nhìn từ phía trước chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng nêu trên;

Fig.9 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải nắp che bên nêu trên; và

Fig.10 là hình phối cảnh của nắp che bên nêu trên khi nhìn từ hướng chéo đi lên, về phía trước và về bên trái.

Mô tả chi tiết các phương án ưu tiên thực hiện sáng chế

Dưới đây, một phương án thực hiện sáng chế sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ.

Hơn nữa, các hướng bao gồm trước, sau, phải, và trái và hướng tương tự là cùng với các hướng của xe được mô tả dưới đây mà không mô tả cụ thể bất kỳ.

Hơn nữa, các mũi tên như FR, LH, và UP lần lượt biểu thị hướng trước, hướng trái, và hướng trên của xe ở vị trí thích hợp trên các hình vẽ được sử dụng cho phần mô tả sau.

Fig.1 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải xe máy 1 (xe ngồi kiểu để chân hai bên) theo một phương án thực hiện sáng chế.

Như được thể hiện trên Fig.1, xe máy 1 có tay lái 2, bánh xe trước 3 được điều khiển bởi tay lái 2, bánh xe sau 4 được dẫn động bằng cụm động lực 10 bao gồm động cơ.

Các bộ phận cấu thành hệ thống điều khiển bao gồm tay lái 2 và bánh xe trước 3 được đỡ quay được để điều khiển được trên ống đầu 5a ở đầu trước của khung thân 5. Cụm động lực 10 được bố trí ở phần dưới ở giữa theo phương thẳng đứng của thân khung 5. Hai đòn lắc trái và phải 6 được đỡ lắc được và xoay được theo phương thẳng đứng quanh trục xoay 6a trên phần sau của cụm động lực 10. Giá treo sau 7 được đặt xen giữa giữa phần sau của các đòn lắc trái và phải 6 và phần sau của thân khung 5.

Ví dụ, thân khung 5 được ghép nối liền khối và được tạo bằng cách chẳng hạn hàn nhiều loại thép. Thân khung 5 có ống đầu 5a, các khung chính trái và phải 5b kéo dài nghiêng xuống từ ống đầu 5a theo hướng về sau, các khung sau trái và phải 5c. Mỗi đầu trước của nó được kết hợp với mỗi đầu sau của các khung chính trái và phải 5b. Đồng thời, các khung sau trái và phải được kéo dài nghiêng lên từ đầu sau của các khung chính trái và phải 5b theo hướng về sau, được nghiêng thoải, và được kéo dài nghiêng lên theo hướng về sau.

Cụm động lực 10 có hộp trục khuỷu 10a; và phần xi lanh 10b nhô ra từ hộp trục khuỷu 10a theo hướng về trước. Tuy không được thể hiện trên các hình vẽ, bộ lọc không khí được gắn với cụm động lực 10 theo hướng đi lên và về phía trước qua thân van tiết lưu được gắn với phần xi lanh 10b.

Ống thoát 11 được nối với phần xi lanh 10b. Ống thoát 11 đi bên dưới cụm động lực 10, và được nối với bộ giảm âm 12. Bộ giảm âm 12 được bố trí theo hướng bên phải bánh xe sau 4, và được kéo dài nghiêng lên theo hướng về sau.

Các bậc để chân trái và phải 13 mà người lái đặt chân trên đó được bố trí trên hộp trục khuỷu 10a. Cần khởi động đạp 14 để khởi động động cơ được tạo trên phần thành bên phải đằng sau của hộp trục khuỷu 10a. Cần khởi động đạp 14 được kéo dài nghiêng lên từ hướng sau của bậc để chân bên phải 13 theo hướng về sau, sau đó được uốn dốc và kéo dài nghiêng lên theo hướng về sau, và sau đó được uốn và kéo dài lên theo hướng về trước, trên hình chiếu cạnh trên Fig.1.

Phần trên của cần khởi động đạp 14 được bố trí để được xếp chồng với hộp lọc hơi xăng 30 bố trí ở bên trong nắp che bên 20 theo hướng chiều rộng xe, trên

hình chiếu cạnh trên Fig.1. Hơn nữa, không những phần trên của cần khởi động đạp 14, mà phần giữa theo phương thẳng đứng của cần khởi động đạp 14 còn có thể được bố trí sao cho xếp chồng với hộp lọc hơi xăng 30, trên hình chiếu cạnh trên Fig.1. Cụ thể là, ít nhất một phần của cần khởi động đạp 14 có thể được bố trí để được xếp chồng với hộp lọc hơi xăng 30, trên hình chiếu cạnh trên Fig.1.

Yên xe 8 được bố trí bên trên các khung sau trái và phải 5c. Yên xe 8 được tạo để được kéo dài theo hướng chiều dọc xe, và có yên trước cho người lái 8a và yên sau cho người ngồi sau 8b liền khối. Yên xe 8 được đặt trên thùng chứa nhiên liệu 18 và hộp chứa đồ 19. Thùng chứa nhiên liệu 18 và hộp chứa đồ được đỡ trên các khung sau trái và phải 5c. Hộp chứa đồ 19 được bố trí ở phía trước thùng chứa nhiên liệu 18, và chứa đồ và các vật tương tự.

Thân khung 5 được che bởi nắp che thân 9. Nắp che thân 9 có nắp che trước 9a che phần trước thân khung 5, tấm che chân 9b kéo dài từ hướng phía sau và đi lên của bánh xe trước 3 tới hướng bên dưới, và che phần chân của người lái ngồi trên yên xe 8, nắp che trong 9c che hướng bên của khung chính 5b và phần xi lanh 10b, các nắp che bên trái và phải 20 che hướng bên phần giữa theo phương thẳng đứng của thân khung 5, và các nắp che bên đằng sau trái và phải 9d che phần sau của thân khung 5.

Ngoài ra, trên Fig.1, số chỉ dẫn 15 thể hiện chấn bùm trước, số chỉ dẫn 16 thể hiện tay phanh, và số chỉ dẫn 17 thể hiện đèn đầu xe, một cách tương ứng.

Dưới đây, kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng 30 sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ Fig.2 tới Fig.5.

Fig.2 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng 30 của xe máy 1 nêu trên. Hơn nữa, để thuận tiện, cần khởi động đạp 14 và các chi tiết tương tự sẽ không được thể hiện trên Fig.2.

Như được thể hiện trên Fig2, nắp che bên phải 20 được bố trí theo hướng bên phải của thân khung 5. Hộp lọc hơi xăng 30 thu hồi nhiên liệu đã bay hơi trong thùng chứa nhiên liệu 18 (xem Fig.1) được bố trí ở bên trong nắp che bên phải 20 theo hướng chiều rộng xe, và theo hướng bên phải của thân khung 5. Chi tiết đỡ hộp lọc

hơi xăng 40 đỡ hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí ở bên trong nắp che bên phải 20 theo hướng chiều rộng xe.

Ở nắp che thân 9, các nắp che bên trái và phải 20, nắp che trong 9c, và các nắp che bên đằng sau trái và phải 9d không được tạo liền khối, và được tạo một cách riêng biệt. Cụ thể là, nắp che bên trái và phải 20, nắp che trong 9c, và các nắp che bên đằng sau trái và phải 9d có khả năng tháo ra một cách riêng biệt, ở nắp che thân 9. Ví dụ, chỉ cần tháo nắp che bên 20 sẽ cho phép tiếp cận dễ dàng đến hộp lọc hơi xăng 30, điều này có thể cải thiện khả năng bảo dưỡng.

Hơn nữa, các nắp che bên trái và phải 20, nắp che trong 9c, và các nắp che bên đằng sau trái và phải 9d có thể được tạo liền khối ở nắp che thân 9. Tuy nhiên, từ mong muốn cải thiện khả năng bảo dưỡng hộp lọc hơi xăng 30, tốt hơn là các nắp che bên trái và phải 20, nắp che trong 9c và các nắp che bên đằng sau trái và phải 9d được tạo tương ứng ở nắp che thân 9.

Fig.3 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng 30 nêu trên trong trạng thái mà nắp che thân 9 được tháo ra.

Như được thể hiện trên Fig.3, hộp lọc hơi xăng 30 chứa chất hấp thụ như cacbon hoạt tính bên trong vỏ 30a được tạo dạng trụ, và hấp thụ (nạp) nhiên liệu đã bay hơi sinh ra bên trong thùng chứa nhiên liệu 18 (xem Fig.1). Trong khi đó, hộp lọc hơi xăng đưa (xả) nhiên liệu đã bay hơi được hấp thụ tới hệ thống nạp của động cơ.

Hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí sao cho hơi nghiêng lên theo hướng về trước. Hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí giữa khung sau bên phải 5c và đòn lắc phải 6 theo hướng bên phải thân khung 5. Hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí sao cho được xếp chồng theo phương thẳng đứng với đòn lắc phải 6 (xem Fig.1).

Hơn nữa, hộp lọc hơi xăng 30 có thể được bố trí song song với hướng dọc, hoặc có thể được bố trí song song với hướng thẳng đứng.

Phần nối ống nạp 31 và phần nối ống thoát 32 được tạo sao cho nhô nghiêng lên theo hướng về trước một cách tương ứng trên bề mặt đầu trước của hộp lọc hơi xăng 30. Một đầu của ống nạp 51 dẫn nhiên liệu đã bay hơi sinh ra trong thùng chứa

nhiên liệu 18 (xem Fig.1) tới hộp lọc hơi xăng 30 được nối với phần nối ống nạp 31. Một đầu của ống thoát khí 52 đưa nhiên liệu đã bay hơi được hấp thụ trong hộp lọc hơi xăng 30 tới các bộ phận cấu thành hệ thống nạp (ví dụ, bộ chế hòa khí) của động cơ được nối với phần nối ống thoát 32.

Trong khi đó, ống dẫn không khí 33 và ống thoát 32 lần lượt được tạo trên bề mặt đầu sau của hộp lọc hơi xăng 30 sao cho được nhô nghiêng xuống theo hướng về sau. Ống dẫn không khí 33 dẫn không khí tới bên trong hộp lọc hơi xăng 30. Ống thoát 34 xả chất lỏng không cần thiết như nước lọt vào bên trong hộp lọc hơi xăng 30 ra bên ngoài hộp lọc hơi xăng 30 này.

Ống nạp 51 được kéo dài nghiêng lên từ phần nối ống nạp 31 theo hướng về trước, được uốn nghiêng lên theo hướng về sau ở phần nối 5e nối khung chính bên phải 5b và khung sau bên phải 5c, và sau đó được kéo dài theo đường thẳng tới thùng chứa nhiên liệu 18 (xem Fig.1), trên hình chiếu cạnh trên Fig.3.

Trên hình chiếu cạnh trên Fig.3, ống thoát khí 52 được kéo dài nghiêng lên từ phần nối ống thoát 32 theo hướng về trước, sau đó được uốn nghiêng lên theo hướng về sau ở phần nối 5e nối khung chính bên phải 5b với khung sau bên phải 5c, và sau đó được uốn để ôm từ hai phía từ hướng bên phải tới hướng bên trái bên trên bộ phận phụ trợ 60 như thiết bị điều khiển đánh lửa gắn với các khung chính trái và phải 5b. Sau đó, ống thoát khí đi tới bộ chế hòa khí (không được thể hiện trên hình vẽ) được bố trí ở bên trái khung chính bên trái 5b. Tuy không được thể hiện trên các hình vẽ, van một chiều để ngăn không cho nhiên liệu đã bay hơi hồi lưu từ bộ chế hòa khí về hộp lọc hơi xăng 30 được đặt xen ở giữa ống thoát khí 52.

Fig.4 là hình phối cảnh của kết cấu bố trí của hộp lọc hơi xăng 30 nêu trên khi nhìn từ hướng nghiêng đi lên, về phía sau, và về bên trái.

Như được thể hiện trên Fig4, phần lồi 41 nhô vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40. Ống dẫn không khí 33 (xem Fig.1) được bố trí trong khoảng trống 41s bao quanh bởi phần lồi 41 và nắp che bên 20.

Hơn nữa, ống dẫn không khí 33 có thể không được bố trí trong khoảng trống

41s bao quanh bởi phần lõi 41 và nắp che bên 20. Ví dụ, ống dẫn không khí 33 có thể được bố trí trong khoảng trống 41s bao quanh bởi nắp che bên 20 và phần ngoại trừ phần lõi 41 của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40.

Bộ phận giữ làm bằng cao su 35 giữ theo cách đàn hồi bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ 30a được gắn với hộp lọc hơi xăng 30. Bộ phận giữ 35 có phần giữ hình khuyên 35a giữ hộp lọc hơi xăng 30 theo hướng chu vi. Phần đỡ vỏ 45 đỡ vỏ 30a bởi phần giữ hình khuyên 35a được tạo ở bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 theo hướng chiều rộng xe. Phần đỡ vỏ 45 được tạo để nằm dọc theo bề mặt ngoài theo chu vi của bộ phận giữ vốn giữ vỏ 30a ở phía trước phần lõi 41.

Hơn nữa, bộ phận giữ 35 có thể không được gắn với hộp lọc hơi xăng 30. Ngoài ra, phần đỡ vỏ 45 có thể được tạo để nằm dọc theo bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ 30a.

Phần lắp thẳng đứng 35b nhô ra theo phương thẳng đứng từ bề mặt ngoài theo chu vi của phần giữ hình khuyên 35a được tạo trên phần giữ hình khuyên 35a. Hai tấm đỡ 45a nhô ra từ phần đầu thẳng đứng của phần đỡ vỏ 45 vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40. Các lỗ thông 35h mà hai tấm đỡ 45a có thể được lắp trong đó được tạo trên phần lắp thẳng đứng 35b. Hộp lọc hơi xăng 30 làm bằng cao su được gắn trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 nhờ lần lượt lắp hai tấm đỡ 45a vào trong các lỗ thông 35h của phần lắp thẳng đứng 35b.

Fig.5 là hình vẽ mặt cắt theo đường V-V trên Fig.2.

Như được thể hiện trên Fig.5, ống thoát 34 được bố trí trong khoảng trống 41s bao quanh bởi phần lõi 41 và nắp che bên 20. Đường dẫn thoát 42 được tạo trên chi tiết đỡ hộp đường dẫn xả hơi xăng 40 để xả chất lỏng không cần thiết từ bên trong hộp lọc hơi xăng 30 ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40. Đường dẫn thoát 42 được tạo để được nối với khoảng trống 41s bao quanh bởi phần lõi 41 và nắp che bên 20, và đồng thời để được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống 41s.

Tiếp theo, kết cấu của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 đỡ hộp lọc hơi xăng 30

sẽ được mô tả có dựa vào các hình vẽ từ Fig.6 tới Fig.8.

Fig.6 là hình phối cảnh của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 đỡ hộp lọc hơi xăng 30 nêu trên khi nhìn từ hướng nghiêng đi lên, về phía trước, và hướng sáng bên phải. Fig.7 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 nêu trên. Fig.8 là hình chiếu nhìn từ phía trước chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 nêu trên.

Chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 được tạo dạng lục giác kéo dài theo phương thẳng đứng, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7, và đồng thời được tạo dạng chữ L kéo dài theo phương thẳng đứng trên hình chiếu nhìn từ phía trước trên Fig.8.

Như được thể hiện trên Fig. 7, lỗ thông hình chữ nhật 40h được tạo trên phần trên của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 để hơi nghiêng chéo lên theo hướng về trước và được hở theo hướng chiều rộng xe. Ở phần trên của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40, phần đỡ vỏ 45 được bố trí ở phía trước lỗ thông 40h và phần lõi 41 được bố trí đằng sau lỗ thông 40h.

Phần lõi 41 có phần tấm trên 41a được bố trí ở mặt trên của phần lõi 41, phần tấm đáy 41b được bố trí ở mặt dưới của phần lõi 41, phần tấm thẳng đứng 41c được bố trí ở bên trong phần lõi 41 theo hướng chiều rộng xe và đồng thời nối bắc cầu theo phương thẳng đứng giữa phần tấm trên 41b và phần tấm đáy 41b, phần tấm sau 41d được bố trí ở phía sau phần lõi 41 và lần lượt nối đồng thời đầu sau của phần tấm trên 41b, đầu sau của phần tấm đáy 41b, và đầu sau của phần tấm thẳng đứng 41c. Trong trạng thái mà xe gắn chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 và được thiết lập trên vùng đất phẳng, phần tấm đáy 41b hơi nghiêng chéo xuống từ đầu sau và dưới của lỗ thông 40h theo hướng về sau, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7. Phần tấm đáy hơi nghiêng để được định vị bên dưới khi nó tiến từ đầu dưới của phần tấm thẳng đứng 41c ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe và được tiến tới đường dẫn thoát 42 trên hình chiếu nhìn từ phía trước trên Fig.8.

Phần tấm trên 41b hơi nghiêng chéo xuống từ phần sát với phần giữa thẳng đứng của đầu sau của lỗ thông 40h theo hướng về sau, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7. Đồng thời, phần tấm trên hơi nghiêng để được định vị bên dưới khi nó tiến vào bên trong theo hướng chiều rộng xe và được tiến tới đầu trên của phần tấm thẳng

đứng 41c trên hình chiếu nhìn từ phía trước trên Fig.8. Phần tấm thẳng đứng 41c được kéo dài xuống từ đầu bên trong (đầu trái) của phần tấm trên 41b theo hướng chiều rộng xe, được uốn ra ngoài theo hướng chiều rộng xe, sau đó được uốn và kéo dài theo hướng bên dưới, và được tiến tới đầu bên trong (đầu trái) của phần tấm trên 41b theo hướng chiều rộng xe, trên hình chiếu nhìn từ phía trước trên Fig.8.

Phần tấm sau 41d hơi kéo dài nghiêng xuống từ đầu sau của phần tấm trên 41b theo hướng về trước, được uốn dốc nghiêng xuống theo hướng về trước, và uốn hơi nghiêng và kéo dài đi xuống theo hướng về trước và được tiến tới đầu sau của phần tấm đáy 41b (mối ghép nối 41e với phần tấm đáy 41b), trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Hai gờ trước 43 và sau 44 tạo thành đường dẫn thoát được tạo bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 theo hướng chiều rộng xe. Các gờ trước 43 và sau 44 được kéo dài bên dưới khoảng trống 41s bao quanh bởi phần lõi 41 và nắp che bên 20.

Hơn nữa, gờ tạo thành đường dẫn thoát 42 có thể được tạo ở bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 theo hướng chiều rộng xe, và gờ có thể được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống 41s bao quanh bởi phần lõi 41 và nắp che bên 20. Ví dụ, phần rãnh được tạo lõm ở bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 theo hướng chiều rộng xe có thể được tạo như gờ để tạo thành đường dẫn thoát kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống 41s. Cụ thể là, gờ tạo đường dẫn thoát 42 có thể được tạo ít nhất một trong số bên ngoài hoặc bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 theo hướng chiều rộng xe.

Gờ trước 43 có phần trên 43a hơi nghiêng dốc xuống theo hướng về trước từ đầu trước của phần tấm đáy 41b như điểm bắt đầu và kéo dài theo đường thẳng, phần giữa 43b nghiêng xuống dốc hơn theo hướng về trước từ đầu dưới của phần trên 43a như điểm bắt đầu so với phần trên 43a, và phần dưới 43c kéo dài đi xuống từ đầu dưới của phần giữa 43b như điểm bắt đầu và được tiến tới lỗ thoát 42h ở đầu dưới của đường dẫn thoát 42, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Gờ sau 44 có phần trên 44a hơi nghiêng và kéo dài theo đường thẳng nghiêng

xuống theo hướng về trước từ mối ghép nối 41e của phần tấm đáy 41b và phần tấm sau 41d như điểm bắt đầu để nằm song song với phần trên 43a của gờ trước 43, phần giữa 44b kéo dài theo đường thẳng và dốc hơn đi xuống từ đầu dưới của phần trên 44a như điểm bắt đầu theo hướng về trước so với phần trên 44a, và phần dưới 44c kéo dài từ đầu dưới của phần giữa 44b như điểm bắt đầu theo hướng xuống để nằm song song với phần dưới 43c của gờ trước 43 và đi tới lỗ thoát 42h ở đầu dưới của đường dẫn thoát 42, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Lỗ thoát 42h được kéo dài từ đầu dưới của đường dẫn thoát 42 vào bên trong theo hướng chiều rộng xe, và quay mặt với bề mặt bên ngoài của giá treo 61 (Xem Fig.5) theo hướng chiều rộng xe, vốn được bố trí ở bên trong phần dưới của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, chất lỏng không cần thiết chảy từ lỗ thoát 42h vào bên trong theo hướng chiều rộng xe sẽ chảy dọc theo bề mặt bên ngoài của giá treo 61 theo hướng chiều rộng xe, điều này có thể ngăn chất lỏng không cần thiết bị phân tán, và có thể ngăn tạp chất chứa trong chất lỏng không cần thiết chảy ngược lại.

Như được thể hiện trên Fig. 7, đường dẫn thoát 42 được tạo sao cho chiều rộng theo chiều dọc của nó sẽ hẹp hơn khi nó tiến về phía dưới. Cụ thể là, đường dẫn thoát 42 được tạo sao cho khoảng cách $W2$ giữa phần dưới 43c của gờ trước 43 và phần dưới 44c của gờ sau 44 được tạo để trở nên hẹp hơn khoảng cách $W1$ giữa phần trên 43a của gờ trước 43 và phần trên 44a của gờ sau 44 ($W1 > W2$).

Phần giữa 43b của gờ trước 43 còn được định vị về phía trước so với phần giữa 44b và phần dưới 44c của gờ sau 44, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7. Nhờ đó, thậm chí nếu chất lỏng không cần thiết chảy lên từ lỗ thoát 42h, và phần giữa 43b của gờ trước 43 chặn chất lỏng không cần thiết này, điều này ngăn dòng chảy ngược của chất lỏng không cần thiết.

Vấu trụ 49 nhô ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe ở phía trước gờ trước 43 được tạo ở phần dưới của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40.

Lỗ thông 49h có dạng tròn được tạo trên vấu 49 như một lỗ vành để tránh phần đầu của trục xoay 6a (xem Fig.1) và phần tương tự, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Vấu lắp thứ nhất 46 được tạo ở phần trên của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 để được nhô theo hướng nghiêng lên và về phía sau phần lõi 41 ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Vấu lắp thứ hai 47 được tạo ở phần trước của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 để được nhô bên dưới phần đỡ vỏ 45 ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Vấu lắp thứ ba 48 được tạo ở phần dưới của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 để được nhô bên dưới lỗ thông 40i ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Ví dụ, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 và nắp che bên 20 được bố trí sao cho xếp chồng trên hình chiếu cạnh, sau đó các chi tiết kẹp chặt 70 (xem Fig.1) bao gồm các bulông và các chi tiết tương tự được lắp vào trong lỗ thông của các vấu lắp tương ứng 47, và 48, và được vặn ren với phần lắp của nắp che bên 20. Nhờ đó, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 được cố định trên nắp che bên 20. Nắp che bên 20 có khả năng tháo ra được khỏi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 bằng cách gấn và tháo chi tiết kẹp chặt 70.

Cạnh trên 40a của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 được uốn và kéo dài từ cạnh trên của vấu lắp thứ nhất 46 nghiêng lên theo hướng về trước và đến đầu trên của cạnh trước 40b, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Cạnh trước 40b của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 được kéo dài theo đường thẳng nghiêng xuống từ đầu trước của cạnh trên 40a theo hướng về trước và đến cạnh trước của vấu lắp thứ hai 47, sau đó được uốn và được kéo dài đi xuống và đi qua cạnh trước của vấu lắp thứ ba 48, và đến đầu trước của cạnh dưới 40c, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Cạnh dưới 40c của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 được kéo dài theo đường thẳng nghiêng lên từ đầu dưới của cạnh trước 40b theo hướng về sau, đi qua lỗ thoát 42h, và đến đầu dưới của cạnh sau 40d, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Cạnh sau 40d của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 được kéo dài theo đường thẳng nghiêng lên từ đầu sau của cạnh dưới 40c theo hướng về sau, đi qua cạnh sau của vấu lắp thứ nhất 46, và đến đầu sau của cạnh trên 40a, trên hình chiếu cạnh trên Fig.7.

Hơn nữa, trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40, các lỗ thông 40h, 40i, vấu lắp

thứ nhất 46, vấu lắp thứ hai 47, vấu lắp thứ ba 48, và vấu 49 có thể thay đổi theo cách thích hợp về hình dạng, số lượng bố trí, và vị trí bố trí nếu cần mà không bị giới hạn ở phần mô tả nêu trên.

Dưới đây, kết cấu của nắp che bên 20 sẽ được giải thích có dựa vào Fig.9 và Fig.10.

Fig.9 là hình chiếu cạnh nhìn từ bên phải nắp che bên 20 nêu trên. Fig.10 là hình phối cảnh của nắp che bên 20 nêu trên khi nhìn từ hướng nghiêng đi lên, về phía trước và theo hướng sang trái. Hơn nữa, để thuận tiện, phần lắp của nắp che bên 20, vốn được gắn với các vấu lắp 46, 47, và 48 tương ứng của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 bởi chi tiết kẹp chặt 70 (xem Fig.1), không thể hiện trên Fig.9 và Fig.10.

Nắp che bên 20 được tạo để có dạng mở nhô về phía trước, trên hình chiếu cạnh trên Fig.9. Như được thể hiện trên Fig. 9 và Fig.10, nắp che bên 20 có phần trên 21 được định vị nằm ở cạnh trên và hơi nghiêng và dốc xuống theo hướng về trước, và phần dưới 22 được định vị nằm ở cạnh dưới và kéo dài bên dưới phần trên 21.

Như được thể hiện trên Fig.2, trong trạng thái mà nắp che bên 20 được gắn vào xe, phần trên 21 của nắp che bên 20 được định vị để che phần dưới phía sau của nắp che trong 9c và phần dưới phía trước của nắp che bên phía sau 9d từ hướng bên phải. Trong khi đó, phần dưới 22 của nắp che bên 20 được bố trí để che hộp lọc hơi xăng 30 và chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 từ hướng bên phải.

Như được thể hiện trên Fig.9 và Fig.10, móc gài 23, phần gài thứ nhất 24 và phần gài thứ hai 25 được tạo ở phần trên 21 của nắp che bên 20 dọc theo cạnh trên 20a. Móc gài 23 sẽ nhô ra từ đầu sau của phần trên 21 của nắp che bên 20 để nghiêng lên theo hướng về sau. Phần gài thứ nhất 24 được nhô từ cạnh trên 20a vào bên trong theo hướng chiều rộng xe ở phía trước móc gài 23. Phần gài thứ hai 25 được nhô ra từ phần trên phần giữa theo chiều dọc của phần trên 21 của nắp che bên 20 và sát với cạnh trên 20a vào bên trong theo hướng chiều rộng xe.

Ví dụ, móc gài 23 của nắp che bên 20 được gài với lỗ gài của nắp che bên phía sau 9d (xem Fig.1), sau đó phần gài thứ nhất 24 và phần gài thứ hai 25 của nắp che bên 20 được gài với lỗ gài của nắp che bên phía sau 9d. Nhờ đó, nắp che bên 20

được gắn với nắp che bên phía sau 9d.

Hơn nữa, phần gài thứ ba 26 được nhô vào bên trong theo hướng chiều rộng xe bên dưới phần gài thứ nhất 24 và từ phần nằm giữa cạnh trên 20a và cạnh sau 20c, vấu lắp hình trụ 27 nhô vào bên trong phần đầu trước theo hướng chiều rộng xe được tạo ở phần trên của nắp che bên 20. Lỗ thông hình tròn 27h được tạo trên vấu lắp 27, trên hình chiếu cạnh trên Fig.9.

Ví dụ, phần gài thứ ba 26 của nắp che bên 20 được gài với lỗ gài của nắp che trong 9c (xem Fig.1), và chi tiết gài 71 bao gồm kẹp trang trí và chi tiết tương tự (xem Fig.1) được lắp vào trong lỗ thông 27h của vấu lắp 27, và được gài với lỗ gài của nắp che trong 9c. Nhờ đó, nắp che bên 20 được gắn với nắp che trong 9c.

Phần nhô 28 nhô xuống ở phần đầu dưới được tạo ở phần dưới 22 của nắp che bên 20. Lỗ thông hình tròn 28h được tạo trên phần nhô 28, trên hình chiếu cạnh trên Fig.9.

Ví dụ, chi tiết gài 72 (xem Fig.1) gồm kẹp trang trí và chi tiết tương tự được lắp vào trong lỗ thông 28h của phần nhô 28, và được gài với lỗ gài của giá treo 61 (xem Fig.1). Nhờ đó, nắp che bên 20 được gắn với giá treo 61.

Hơn nữa, vấu trụ 29 nhô bên trên phần nhô 28 và vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo ở phần dưới 22 của nắp che bên 20. Lỗ thông hình tròn 29h được tạo trên vấu 29, trên hình chiếu cạnh trên Fig.9.

Ví dụ, đường kính ngoài của vấu 29 của nắp che bên 20 là nhỏ hơn hoặc bằng với đường kính của lỗ thông 49h (Xem Fig.6) của vấu 49 của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40. Vấu 29 của nắp che bên 20 được lắp vào trong lỗ thông 49h của vấu 49 của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40.

Cạnh trên 20a của nắp che bên 20 được kéo dài từ móc gài 23 theo hướng về trước và đi qua cạnh trên của phần gài thứ nhất 24, hơi uốn và kéo dài xuống theo hướng về trước và đi qua cạnh trên của phần gài thứ hai 25, sau đó, còn được uốn và kéo dài xuống theo hướng về trước và đi qua phía trước vấu lắp 27, và đến đầu trước của cạnh trước 20b, trên hình chiếu cạnh trên Fig.9.

Cạnh trước 20b của nắp che bên 20 được kéo dài nghiêng lên từ đầu trước của

cạnh trên 20a theo hướng về sau, hơi uốn và kéo dài nghiêng xuống theo hướng về sau, hơi uốn và kéo dài đi xuống, đi qua phía trước vấu 29, và đến đầu trước của cạnh sau 20c, trên hình chiếu cạnh trên Fig.9. Cạnh trước 20b của nắp che bên 20 được tạo để nằm dọc theo các đường bao của phần trên và phần sau của hộp trực khuỷu 10a, trên hình chiếu cạnh trên Fig.2.

Cạnh sau 20c của nắp che bên 20 hơi nghiêng và kéo dài từ đầu dưới của cạnh trước 20b, đi qua cạnh trên của phần nhô 28, và hơi nghiêng và kéo dài chéo lên theo hướng về sau, sau đó là uốn dốc và kéo dài chéo lên theo hướng về sau, và sau đó đến đầu sau của cạnh trên 20a qua móc gài 23, trên hình chiếu cạnh trên Fig.9.

Hơn nữa, trong nắp che bên 20, móc gài 23, phần gài thứ nhất 24, phần gài thứ hai 25, phần gài thứ ba 26, vấu lắp 27, phần nhô 28 và vấu 29 có thể thay đổi một cách thích hợp về hình dạng, số lượng bố trí, và vị trí bố trí nếu cần mà không bị giới hạn ở phần mô tả nêu trên.

Như đã nêu trên đây, như với phương án thực hiện sáng chế, kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng cho xe ngồi kiểu để chân hai bên 1 bao gồm: ống đầu 5a; thân khung 5 có khung chính 5b kéo dài về phía sau từ ống đầu 5a; yên xe 8 được bố trí bên trên thân khung 5; và nắp che bên 20 nằm ở hướng bên của thân khung 5, hộp lọc hơi xăng 30 thu hồi nhiên liệu bay hơi trong thùng chứa nhiên liệu 18, hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí ở hướng bên của thân khung 5, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 đỡ hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí ở bên trong nắp che bên 20 theo hướng chiều rộng xe.

Theo kết cấu này, hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí ở hướng bên của thân khung 5, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng được bố trí ở bên trong nắp che bên 20 theo hướng chiều rộng xe. Do đó, khoảng trống tự do bên dưới yên xe 8 có thể được mở rộng so với trường hợp khay đỡ hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí bên dưới yên xe 8. Ví dụ, trong trường hợp mà hộp chứa đồ 19 được bố trí bên dưới yên xe 8, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 không có ở bên dưới yên xe 8. Nhờ đó, hộp chứa đồ 19 có thể được mở rộng trong khoảng trống bên dưới yên xe 8, và hộp chứa đồ 19 có thể được chọn kích thước một cách dễ dàng.

Hơn nữa, ống dẫn không khí 33 được bố trí trong khoảng trống 41s bao quanh bởi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 và nắp che bên 20. Do đó, các chất ngoại lai như bụi khó lọt vào khoảng trống 41s, vốn cho phép ngăn không cho các chất ngoại lai xâm nhập vào ống dẫn không khí 33, và dẫn không khí sạch vào ống dẫn không khí 33.

Hơn nữa, phần lõi 41 được tạo nhô từ chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 vào bên trong theo hướng chiều rộng xe. Nhờ đó, việc tăng chiều rộng xe có thể được hạn chế so với trường hợp phần lõi 41 được tạo nhô từ chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

Hơn nữa, phần đỡ vỏ 45 được tạo dọc theo bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ 30a ở phía trước phần lõi 41. Do đó, hướng dọc của hộp lọc hơi xăng 30 có thể được bố trí để nằm dọc theo chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40, vốn cho phép giảm kích thước nắp che bên 20, chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40, và kết cấu bố trí của hộp lọc hơi xăng 30.

Hơn nữa, đường dẫn thoát 42 được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 để thoát chất lỏng không cần thiết được xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng 30 ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40. Do đó, không cần bố trí riêng một đường ống để xả chất lỏng không cần thiết ra bên ngoài, điều này cho phép giảm số lượng các bộ phận cấu thành, trọng lượng, và chi phí.

Hơn nữa, đường dẫn thoát 42 được tạo để được nối với khoảng trống 41s, và để được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống 41s. Do đó, chất lỏng không cần thiết được xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng 30 được xả ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 dọc theo hướng trọng lực, và chất lỏng không cần thiết có thể được xả một cách êm nhẹ.

Hơn nữa, các gờ trước 43 và sau 44 tạo thành đường dẫn thoát được tạo để được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống 41s. Do đó, các gờ trước 43 và sau 44 làm tăng độ cứng vững của chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40. Đồng thời, chất lỏng không cần thiết có thể được xả một cách êm nhẹ dọc theo các gờ trước 43 và sau 44 này.

Hơn nữa, phần tấm đáy 41b của phần lõi 41 được nghiêng chéo xuống theo hướng về sau, đồng thời được định vị bên dưới khi nó tiến ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe. Do đó, chất lỏng không cần thiết được xả từ ống thoát 34 có thể được xả một cách êm nhẹ ra bên ngoài khoảng trống 41s. Đồng thời, chất lỏng không cần thiết được xả ra từ ống thoát 34 có thể hoàn toàn nằm cách khỏi ống dẫn không khí 33 và ống thoát 34.

Hơn nữa, các gờ trước 43 và sau 44 tạo thành đường dẫn thoát được tạo bên dưới khoảng trống 41s để được kéo dài theo phương thẳng đứng từ mối ghép nối 41e của phần tấm đáy 41b và phần tấm sau 41d như điểm bắt đầu. Do đó, chất lỏng không cần thiết được xả từ ống thoát 34 có thể được xả một cách êm nhẹ ra bên ngoài khoảng trống 41s dọc theo các gờ trước 43 và sau 44 từ mối ghép nối 41e như điểm bắt đầu.

Hơn nữa, nắp che bên 20 có khả năng tháo ra được khỏi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40. Chỉ cần tháo nắp che bên 20 khỏi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng 40 sẽ cho phép tiếp cận dễ dàng với hộp lọc hơi xăng 30, sẽ có thể cải thiện khả năng bảo dưỡng.

Hơn nữa, các lỗ thông 35h mà các tấm đỡ 45a có thể được lắp trong đó được tạo trên bộ phận giữ 35. Nhờ đó, hộp lọc hơi xăng 30 có thể được gắn vào và tháo ra dễ dàng hơn so với trường hợp hộp lọc hơi xăng 30 được gắn vào và tháo ra bằng các chi tiết kẹp chặt bao gồm các bulông và các đai ốc. Hơn nữa, bộ phận giữ 35 giữ hộp lọc hơi xăng 30 theo cách đàn hồi. Do đó, sự rung của xe hầu như không tác động vào hộp lọc hơi xăng.

Hơn nữa, ít nhất một phần của cần khởi động đạp 14 được bố trí sao cho xếp chồng với hộp lọc hơi xăng 30 trên hình chiếu cạnh. Do đó, thậm chí nếu xe phải chịu va đập từ hướng bên của xe, thì va đập tác động vào ít nhất một phần của cần khởi động đạp 14, và ít nhất một phần của cần khởi động đạp 14 có thể bảo vệ hộp lọc hơi xăng 30 khỏi va đập.

Hơn nữa, phương án thực hiện nêu trên mô tả trường hợp mà hộp lọc hơi xăng 30 được bố trí ở hướng bên phải thân khung 5. Tuy nhiên, phương án thực hiện

sáng chế không bị giới hạn ở ví dụ này. Ví dụ, hộp lọc hơi xăng 30 có thể được bố trí ở hướng bên trái thân khung 5.

Hơn nữa, sáng chế không bị giới hạn ở phương án thực hiện nêu trên. Ví dụ, xe ngồi kiểu để chân hai bên nói chung bao gồm các xe mà người lái để chân hai bên thân xe nhằm lái xe, nói một cách cụ thể, bao gồm không những xe có động cơ (như xe đạp có động cơ và xe kiểu scuter), mà còn bao gồm xe ba bánh (bao gồm hai bánh trước và một bánh sau cùng với một bánh trước và hai bánh sau), và xe bốn bánh.

Kết cấu theo phương án thực hiện nêu trên là một ví dụ của sáng chế. Các biến thể khác nhau có thể được thực hiện mà không nằm ngoài phạm vi của sáng chế có sử dụng các bộ phận cấu thành đã biết thay cho các bộ phận cấu thành ở phương án thực hiện sáng chế và tương tự.

Yêu cầu bảo hộ

1. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng của xe ngồi kiểu để chân hai bên (1), xe này bao gồm:

thân khung (5) có ống đầu (5a) và khung chính (5b) kéo dài về phía sau từ ống đầu (5a);

yên xe (8) được bố trí bên trên thân khung (5);

nắp che bên (20) được bố trí ở hướng bên của thân khung (5), và

hộp lọc hơi xăng (30) thu hồi nhiên liệu đã bay hơi trong thùng chứa nhiên liệu,

kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng khác biệt ở chỗ, hộp lọc hơi xăng (30) được bố trí ở hướng bên của thân khung (5), chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) đỡ hộp lọc hơi xăng (30) được bố trí ở bên trong nắp che bên (20) theo hướng chiều rộng xe,

ống dẫn không khí (33) dẫn không khí vào bên trong hộp lọc hơi xăng (30) được tạo ở bên trong hộp lọc hơi xăng (30),

phần lõi (41) nhô vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40), và

ống dẫn không khí (33) được bố trí trong khoảng trống (41s) bao quanh bởi phần lõi (41) và nắp che bên (20).

2. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm 1, khác biệt ở chỗ, hộp lọc hơi xăng (30) có vỏ hình trụ (30a), phần đỡ vỏ (45) đỡ vỏ (30a) được tạo ở bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) theo hướng chiều rộng xe,

phần đỡ vỏ (45) được tạo để nằm dọc theo bề mặt ngoài theo chu vi của vỏ (30a) ở phía trước phần lõi (41).

3. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm 1 hoặc 2, khác biệt ở chỗ, ống thoát (34) được tạo trên hộp lọc hơi xăng (30) để xả chất lỏng không cần thiết từ bên trong hộp lọc hơi xăng (30) ra bên ngoài hộp lọc hơi xăng (30),

ống thoát (34) được bố trí trong khoảng trống (41s) được bao quanh bởi phần lõi (41) và nắp che bên (20), và

đường dẫn thoát (42) được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) để xả chất lỏng không cần thiết xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng (30) ra bên ngoài chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40).

4. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm 3, khác biệt ở chỗ, đường dẫn thoát (42) được tạo để được nối với khoảng trống (41s), và đồng thời được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống (41s).

5. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm 4, khác biệt ở chỗ, các gờ (43, 44) tạo thành đường dẫn thoát (42) được bố trí ở ít nhất một trong số bên ngoài hoặc bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) theo hướng chiều rộng xe, và

các gờ (43, 44) được tạo để được kéo dài theo phương thẳng đứng bên dưới khoảng trống (41s).

6. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 3 tới 5, khác biệt ở chỗ, phần lõi (41) bao gồm: phần tấm trên (41a) nằm ở cạnh trên của phần lõi (41); phần tấm đáy (41b) nằm ở cạnh dưới của phần lõi (41); phần tấm thẳng đứng (41c) được bố trí ở bên trong phần lõi (41) theo hướng chiều rộng xe và nối bắc cầu theo phương thẳng đứng giữa phần tấm trên (41a) và phần tấm đáy (41b); phần tấm sau (41d) được bố trí ở cạnh sau của phần lõi (41), đồng thời nối các đầu sau của phần tấm trên (41a), phần tấm đáy (41b), và phần tấm thẳng đứng (41c) một cách tương ứng, và

phần tấm đáy (41b) được nghiêng chéo xuống theo hướng về sau, đồng thời được định vị bên dưới khi nó tiến ra bên ngoài theo hướng chiều rộng xe.

7. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm 6, khác biệt ở chỗ, đường dẫn thoát (42) xả chất lỏng không cần thiết được xả từ bên trong hộp lọc hơi xăng (30) ra bên ngoài

chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40),

các gờ (43, 44) tạo thành đường dẫn thoát (42) được bố trí ở ít nhất một trong số bên ngoài hoặc bên trong chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40) theo hướng chiều rộng xe, và

các gờ (43, 44) được tạo bên dưới khoảng trống (41s) để được kéo dài theo phương thẳng đứng từ mối ghép nối (41e) của phần tấm đáy (41b) và phần tấm sau (41d) như điểm bắt đầu.

8. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 7, khác biệt ở chỗ, nắp che bên (20) có khả năng tháo ra được khỏi chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40).

9. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 8, khác biệt ở chỗ, bộ phận giữ (35) giữ hộp lọc hơi xăng (30) theo cách đàn hồi được gắn với hộp lọc hơi xăng (30),

các tấm đỡ (45a) nhô vào bên trong theo hướng chiều rộng xe được tạo trên chi tiết đỡ hộp lọc hơi xăng (40), và

các lỗ thông (35h) mà các tấm đỡ (45a) có thể được lắp trong đó được tạo trên bộ phận giữ (35).

10. Kết cấu bố trí hộp lọc hơi xăng theo điểm bất kỳ trong số các điểm từ 1 tới 9, khác biệt ở chỗ, cần khởi động đạp (14) để khởi động động cơ được tạo bên dưới thân khung (5), và ít nhất một phần của cần khởi động đạp (14) được bố trí để được xếp chồng với hộp lọc hơi xăng trên hình chiếu cạnh.

Fig.1

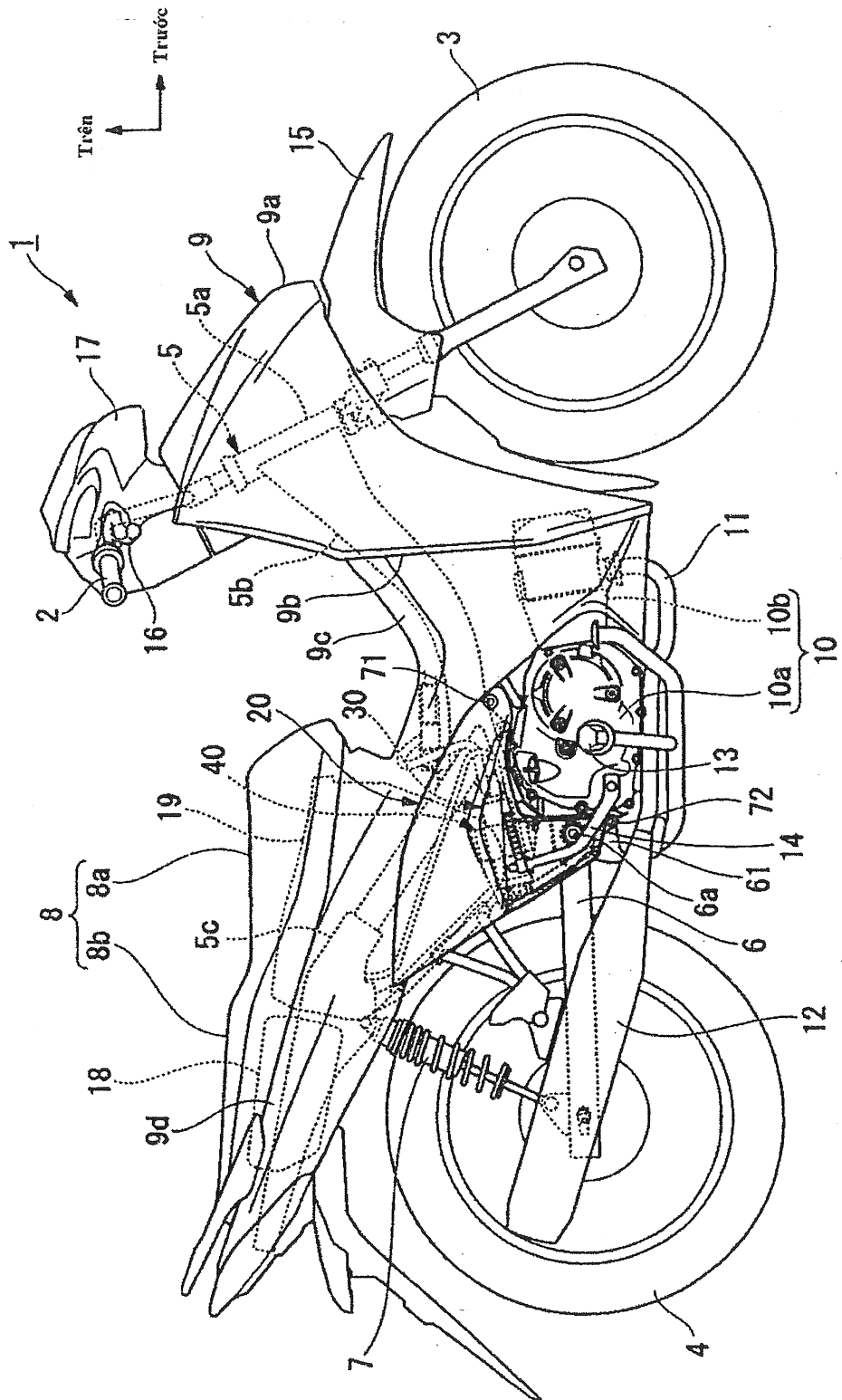


Fig.2

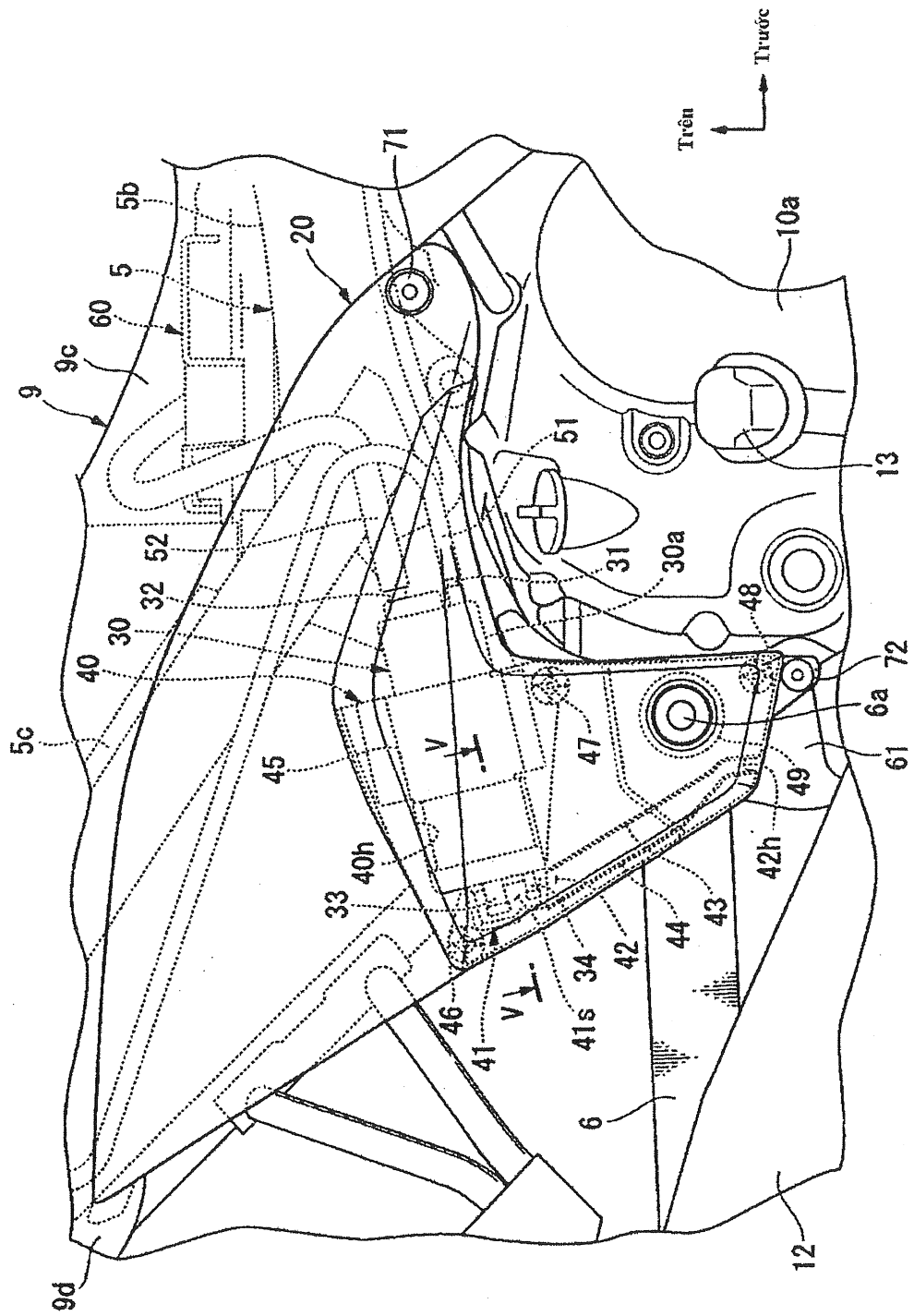


Fig.3

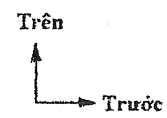
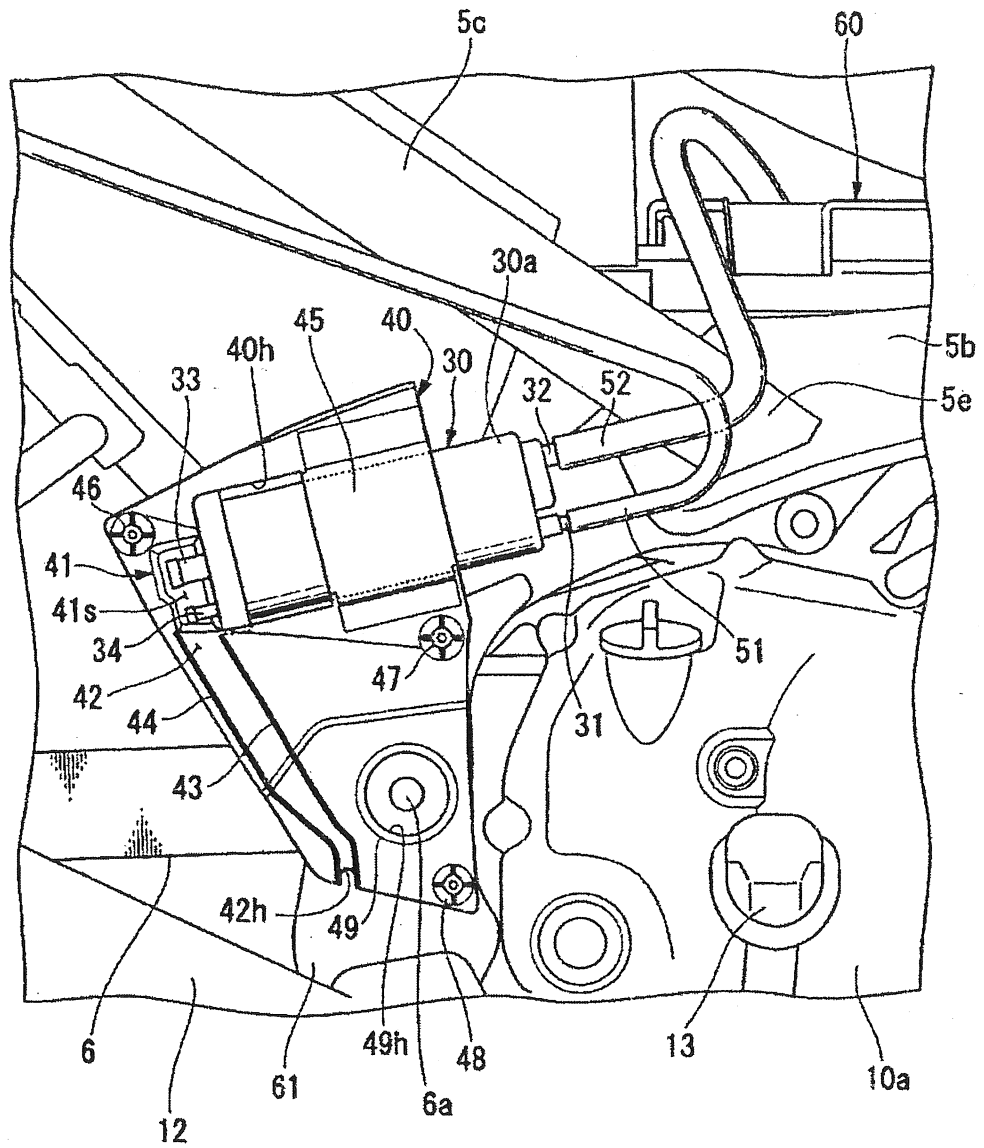


Fig.4

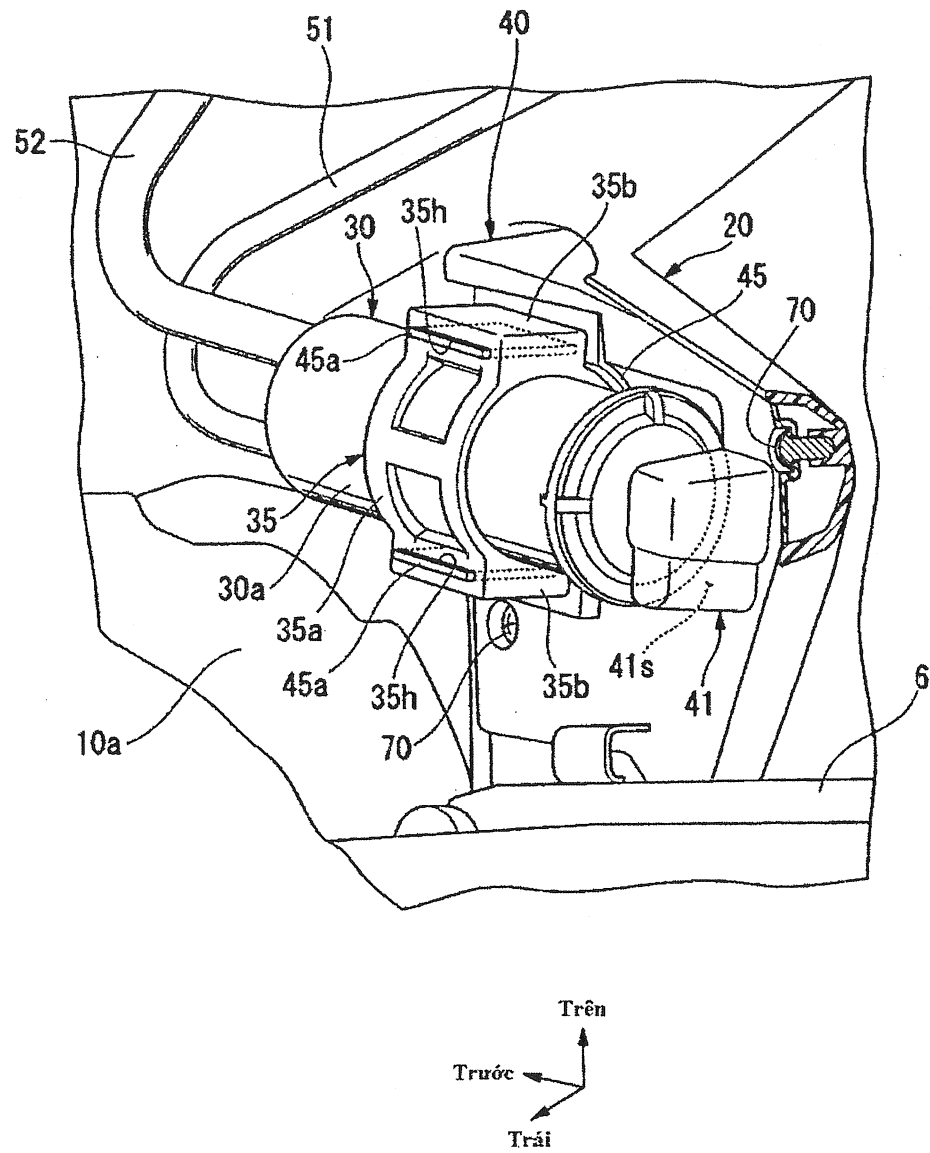


Fig.5

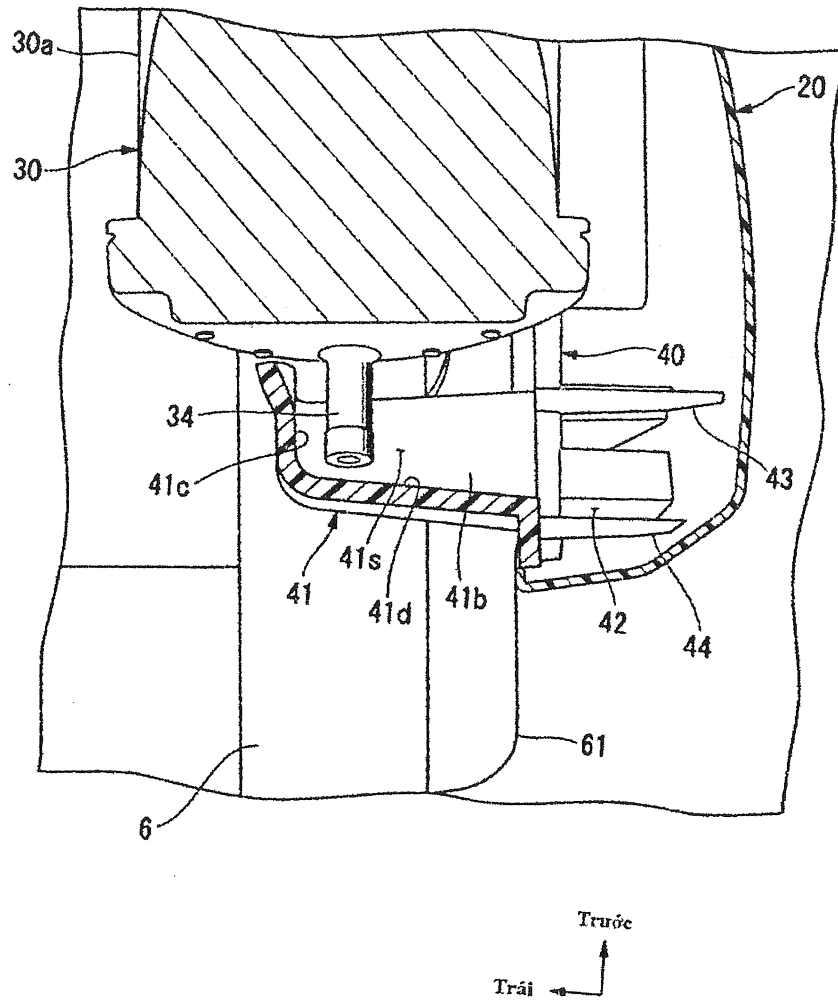


Fig.6

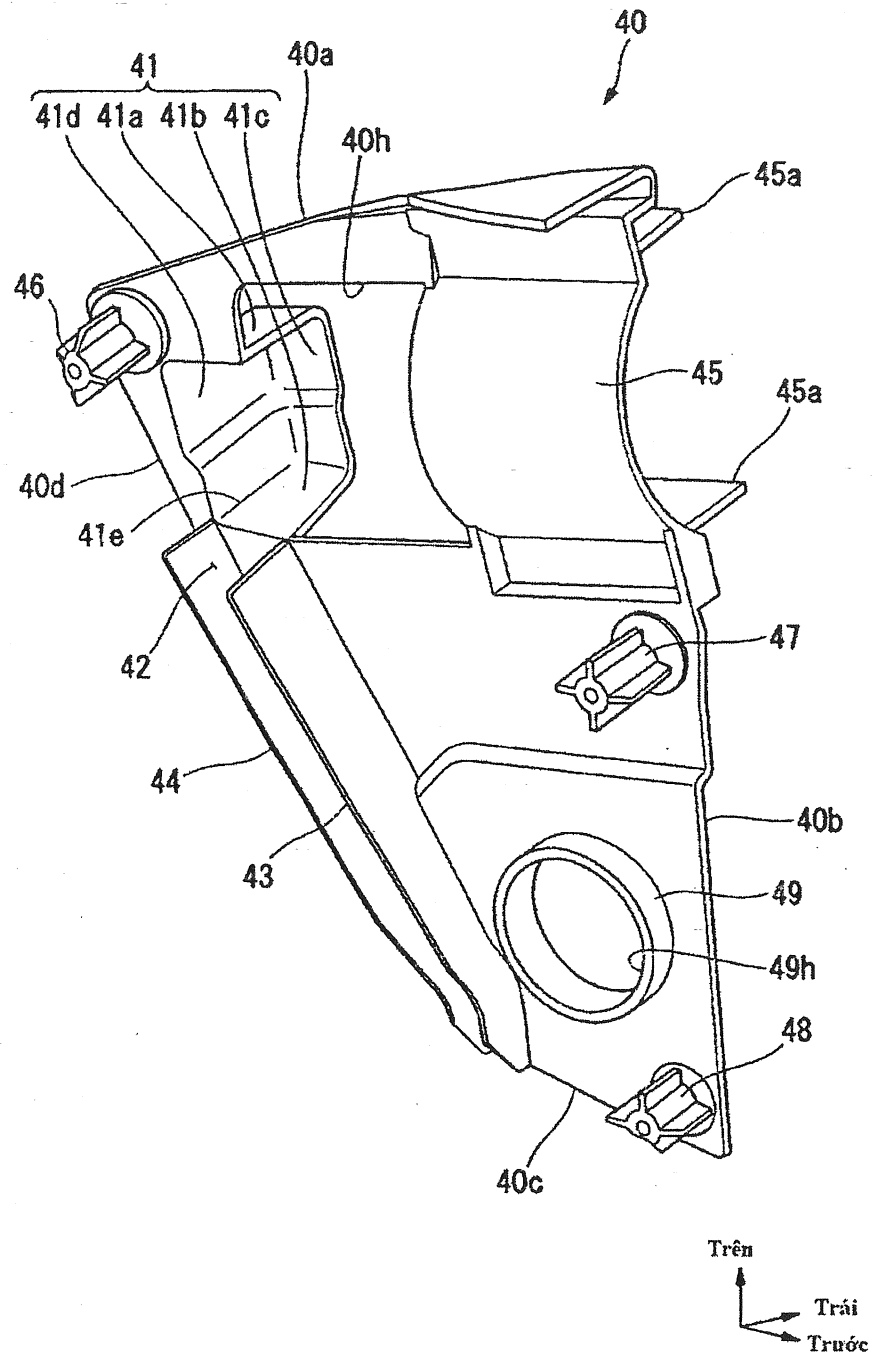


Fig.7

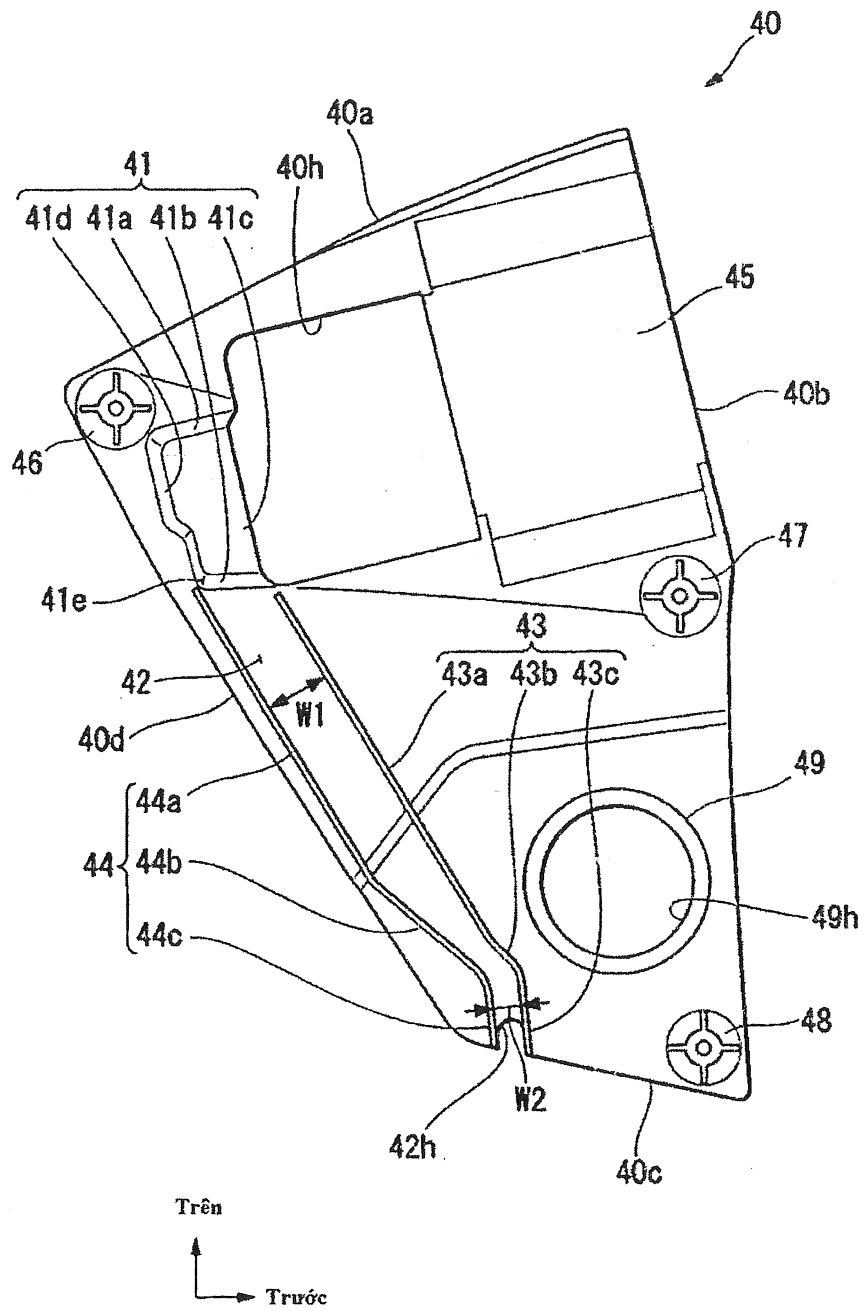


Fig.8

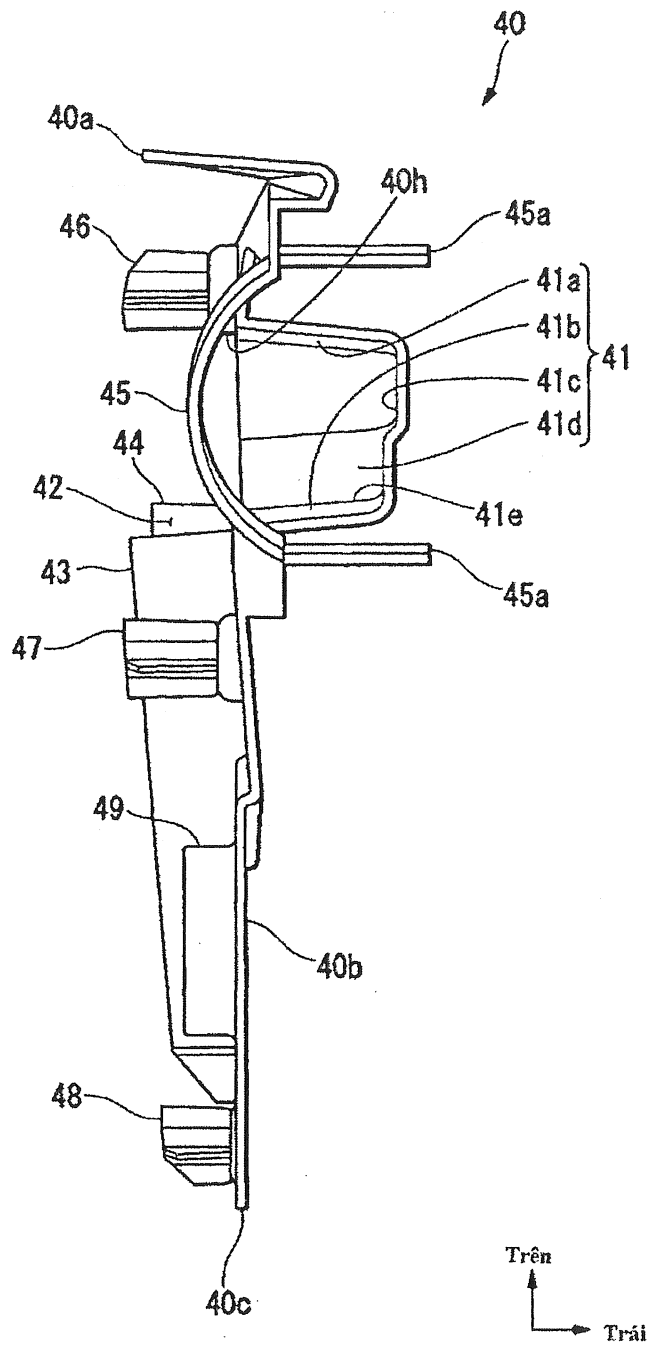


Fig. 9

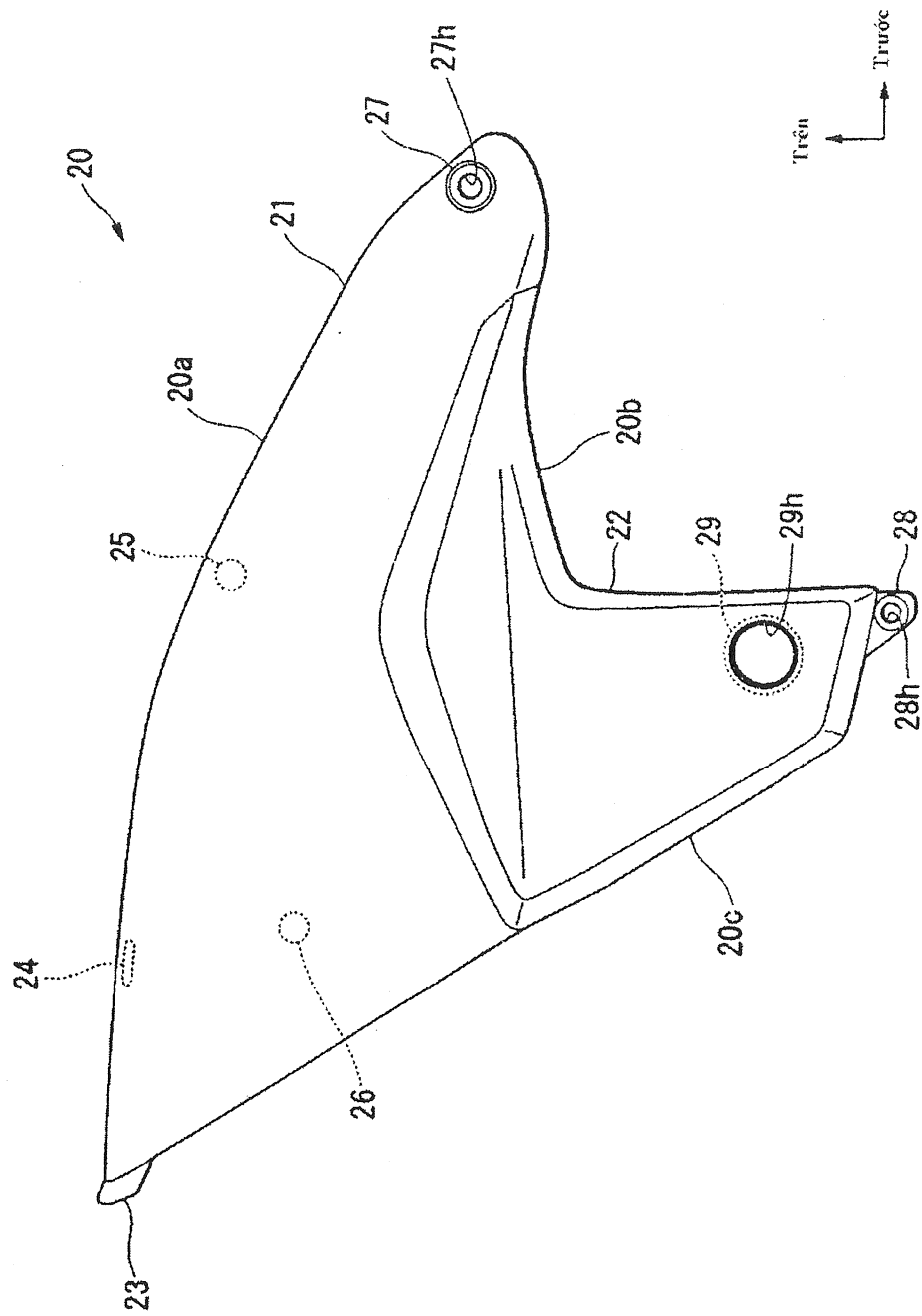


Fig.10

