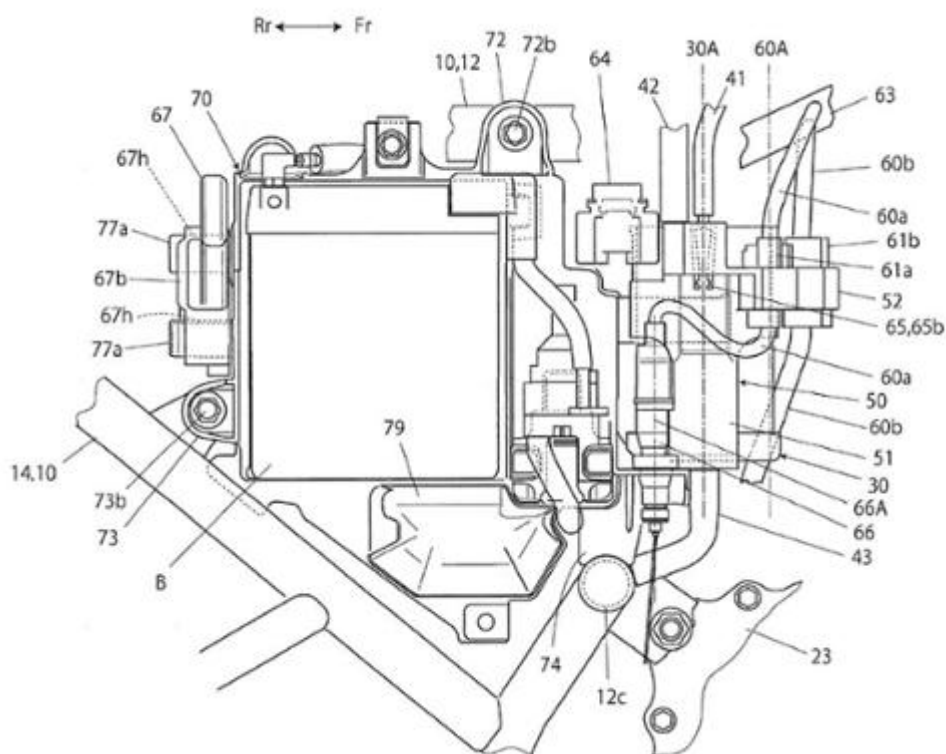


(21) 1-2016-03144 (22) 25/08/2016
(30) 2015-192845 30/09/2015 JP
(45) 25/06/2020 387 (43) 25/11/2016 344A
(73) HONDA MOTOR CO., LTD. (JP)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556 Japan
(72) Shinji KAWASUMI (JP); Yuya IBARAKI (JP).
(74) Công ty TNHH Dịch vụ sở hữu trí tuệ ALPHA (ALPHA PLUS CO., LTD.)

(54) XE MÁY

(57) Sáng chế đề xuất xe máy cho phép đơn giản hóa việc đi dây quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu được bố trí.

Để đạt được mục đích nêu trên, sáng chế đề xuất xe máy có hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) mà ống (41) để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu và ống (42) để dẫn dòng hơi nhiên liệu về phía hệ thống nạp được nối vào đó, và giá đỡ hộp (50) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30). Giá đỡ hộp (50) bao gồm bộ phận đỡ hộp (51) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) và bộ phận đỡ dây cáp (52) dùng để đỡ dây cáp (60) là bộ phận điện. Bộ phận đỡ hộp (51) và bộ phận đỡ dây cáp (52) được bố trí theo cách mà hướng dọc trục (30A) của hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) được đỡ bởi bộ phận đỡ hộp (51) và hướng dọc trục (60A) của dây cáp (60) được đỡ bởi bộ phận đỡ dây cáp (52) được định hướng theo cùng một hướng.



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe máy và cụ thể hơn, sáng chế đề cập đến kết cấu của xe có động cơ xăng để giữ hộp thu gom hơi nhiên liệu trên thân xe, hộp thu gom hơi nhiên liệu này được bố trí giữa bình nhiên liệu và động cơ hệ thống nạp để ngăn chặn sự phát tán hơi nhiên liệu xăng.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Đã biết xe máy thông thường, như được bộc lộ trong công bố đơn yêu cầu cấp patent Nhật Bản số 2014-895, có hộp thu gom hơi nhiên liệu (11) nối với ống nạp (12) dùng để hút không khí có chứa hơi nhiên liệu trong bình nhiên liệu (131) và ống hồi lưu (13) để cho phép hơi nhiên liệu được hấp thụ trong hộp thu gom hơi nhiên liệu quay trở lại hệ thống nạp, và giá đỡ (15) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (11).

Như được mô tả trên đây, hộp thu gom hơi nhiên liệu được nối với các lỗ đầu vào kéo dài từ bình nhiên liệu và ống hồi lưu để cho phép hơi nhiên liệu quay trở lại hệ thống nạp. Mặt khác, trong các xe máy này, do có nhiều dây cáp dùng cho các bộ phận điện và các bộ phận tương tự nên việc đi dây của các dây cáp này có thể trở nên phức tạp.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Mục đích của sáng chế là đề xuất xe máy cho phép đơn giản hóa việc đi dây quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu.

Để giải quyết vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất xe máy có hộp thu gom hơi nhiên liệu mà ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu và một ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp được nối vào đó, và giá đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu; và hộp ắc quy đỡ ắc quy và còn có bộ phận đỡ giá đỡ hộp dùng để đỡ giá đỡ hộp. Giá đỡ hộp bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu và bộ phận đỡ dây cáp dùng để đỡ dây cáp là bộ phận điện. Bộ phận đỡ hộp và bộ phận đỡ dây cáp có kết cấu mà hướng dọc trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu được đỡ trên bộ phận đỡ hộp và hướng dọc trục của dây cáp được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp được định hướng theo cùng một hướng, giá đỡ hộp có nhiều bộ phận đỡ dây

cáp, bộ phận đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu theo cách mà hướng dọc trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu được định hướng theo chiều từ trên xuống dưới, hộp thu gom hơi nhiên liệu có dạng hình trụ, và các bộ phận đỡ dây cáp được bố trí liền kề nhau dọc theo chu vi hình trụ của hộp thu gom hơi nhiên liệu.

Trong xe máy này, giá đỡ hộp bao gồm bộ phận đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu và bộ phận đỡ dây cáp dùng để đỡ dây cáp là bộ phận điện, và hướng dọc trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu được đỡ bởi bộ phận đỡ hộp và hướng dọc trục của dây cáp được đỡ bởi bộ phận đỡ dây cáp được định hướng theo cùng một hướng. Điều này cho phép đơn giản hóa việc đi dây quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu.

Ngoài ra, trong xe máy này, giá đỡ hộp có nhiều bộ phận đỡ dây cáp và bộ phận đỡ hộp được tạo kết cấu để đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu theo cách mà hướng dọc trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu được định hướng theo chiều từ trên xuống dưới. Kết cấu này cho phép đơn giản hóa hơn nữa việc đi dây quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu, do các ống nối với hộp thu gom hơi nhiên liệu và các dây cáp được đỡ trên các bộ phận đỡ dây cáp được định hướng theo cùng một hướng. Ngoài ra, do tất cả các ống nối với hộp thu gom hơi nhiên liệu và các dây cáp được đỡ trên các bộ phận đỡ dây cáp được định hướng theo chiều từ trên xuống dưới, quy trình đi dây cáp được thuận lợi.

Ngoài ra, xe máy này còn có hộp ắc quy dùng để đỡ ắc quy. Hộp ắc quy này có bộ phận đỡ giá đỡ hộp dùng để đỡ giá đỡ hộp. Kết cấu này cho phép bỏ qua bộ phận đỡ dùng cho giá đỡ hộp, nên có thể thực hiện được việc đơn giản hóa kết cấu.

Ngoài ra, để giải quyết vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất xe máy có hộp thu gom hơi nhiên liệu mà ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu và một ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp được nối vào đó, và giá đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu; và hộp ắc quy đỡ ắc quy và còn có bộ phận đỡ giá đỡ hộp dùng để đỡ giá đỡ hộp.

Giá đỡ hộp bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu và bộ phận đỡ dây cáp dùng để đỡ dây cáp là bộ phận điện, bộ phận đỡ hộp và bộ phận đỡ dây cáp có kết cấu mà hướng dọc trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu được đỡ trên bộ phận đỡ hộp và hướng dọc trục của dây cáp được đỡ trên bộ phận đỡ

dây cáp được định hướng theo cùng một hướng, hộp ắc quy có bộ phận đỡ công tắc phanh dùng để đỡ công tắc phanh, công tắc phanh được đỡ theo cách mà hướng dọc trục của công tắc phanh được định hướng theo cùng một hướng với hướng dọc trục của dây cáp.

Kết cấu này cho phép đơn giản hóa việc đi dây quanh ắc quy và hộp thu gom hơi nhiên liệu, và cũng tạo thuận lợi cho quy trình đi dây cáp.

Ngoài ra, để giải quyết vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất xe máy có hộp thu gom hơi nhiên liệu mà ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu và một ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp được nối vào đó, và giá đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu.

Giá đỡ hộp bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu và bộ phận đỡ dây cáp dùng để đỡ dây cáp là bộ phận điện, bộ phận đỡ hộp và bộ phận đỡ dây cáp có kết cấu mà hướng dọc trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu được đỡ trên bộ phận đỡ hộp và hướng dọc trục của dây cáp được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp được định hướng theo cùng một hướng, giá đỡ hộp còn có bộ phận đỡ hộp cầu chì dùng để đỡ hộp cầu chì dự phòng chứa cầu chì dự phòng; và chi tiết lắp dụng cụ để lắp dụng cụ dùng để tháo cầu chì ra khỏi hộp cầu chì.

Kết cấu này cho phép bố trí theo cách tập trung hộp cầu chì dự phòng và dụng cụ tháo cầu chì quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu.

Trong xe máy này, hộp ắc quy có thể được kết cấu để bộ phận đỡ ECU được bố trí ở phía đối diện với giá đỡ bộ phận đỡ hộp để đỡ ECU.

Kết cấu này cho phép sử dụng theo cách có hiệu quả hộp ắc quy để bỏ qua không chỉ bộ phận đỡ dùng cho giá đỡ hộp mà còn bộ phận đỡ dùng cho ECU, nên có thể đơn giản hóa kết cấu hơn nữa.

Ngoài ra, để giải quyết vấn đề nêu trên, sáng chế đề xuất xe máy có hộp thu gom hơi nhiên liệu mà ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu và một ống để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp được nối vào đó, và giá đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu; và hộp ắc quy đỡ ắc quy và còn có bộ phận đỡ giá đỡ hộp dùng để đỡ giá đỡ hộp.

Giá đỡ hộp bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu và bộ phận đỡ dây cáp dùng để đỡ dây cáp là bộ phận điện, bộ phận đỡ hộp và bộ phận đỡ dây cáp có kết cấu mà hướng dọc trục của hộp thu gom hơi nhiên liệu được đỡ trên bộ phận đỡ hộp và hướng dọc trục của dây cáp được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp được định hướng theo cùng một hướng, và hộp ắc quy có: phần trước mà bộ phận đỡ giá đỡ hộp được bố trí trên đó, phần trên và phần sau được đỡ bởi khung thân xe, và phần trước phía dưới được đỡ bằng cách tỳ vào khung thân xe.

Kết cấu này cho phép đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu và các dây cáp trong giá đỡ hộp để đỡ chúng theo cách ổn định ngay cả khi tổng trọng lượng của chúng tăng.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

Fig.1 là hình chiếu cạnh của xe máy theo một phương án của sáng chế.

Fig.2 là hình vẽ phóng to của một phần được thể hiện trên Fig.1.

Fig.3 là hình chiếu từ phía trước minh họa kết cấu được thể hiện trên Fig.2 có một số bộ phận được bỏ qua.

Fig.4 là hình chiếu từ trên xuống minh họa kết cấu được thể hiện trên Fig.2 có một số bộ phận được bỏ qua.

Fig.5 là hình vẽ minh họa hộp thu gom hơi nhiên liệu theo một ví dụ thực hiện của sáng chế, trong đó Fig.5(a) là hình chiếu từ trên xuống, Fig.5(b) là hình chiếu từ phía trước và Fig.5(c) là hình chiếu từ phía dưới.

Fig.6 là hình vẽ minh họa giá đỡ hộp theo một ví dụ thực hiện của sáng chế, trong đó Fig.6(a) là hình chiếu từ trên xuống, Fig.6(b) là hình chiếu từ phía trước, Fig.6(c) là hình chiếu cạnh từ bên trái, Fig.6(d) là hình vẽ mặt cắt theo đường d-d được thể hiện trên Fig.6(a) có một số bộ phận được bỏ qua, và Fig.6(e) là hình chiếu từ phía trước minh họa dụng cụ tháo cầu chì theo một ví dụ thực hiện của sáng chế.

Fig.7 là hình vẽ minh họa hộp ắc quy theo một ví dụ thực hiện của sáng chế, trong đó Fig.7(a) là hình chiếu từ trên xuống, Fig.7(b) là hình chiếu từ phía trước và Fig.7(c) là hình chiếu cạnh từ bên trái.

Fig.8 là hình chiếu từ trên xuống minh họa một biến thể của giá đỡ hộp theo một ví dụ thực hiện của sáng chế.

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

Sáng chế theo một phương án của nó sẽ được mô tả dưới đây có dựa vào các hình vẽ kèm theo. Cần phải nhận thấy rằng các hình vẽ cần được nhìn theo chiều của các số chỉ dẫn, và các thuật ngữ “trước”, “sau”, “trái”, “phải”, “trên” và “dưới” trong phần mô tả dưới đây được dùng phù hợp với các hướng được nhìn từ phía của người đi xe, đồng thời nếu cần thì trên các hình vẽ này, chiều phía trước của xe được biểu thị bởi ký hiệu Fr, chiều phía sau của xe được biểu thị bởi ký hiệu Rr, chiều bên trái được biểu thị bởi ký hiệu L, chiều bên phải được biểu thị bởi ký hiệu R, chiều phía trên được biểu thị bởi ký hiệu U, và chiều phía dưới của xe được biểu thị bởi ký hiệu D. Trên các hình vẽ, các bộ phận giống hoặc các bộ phận tương tự nhau được biểu thị bởi cùng một số chỉ dẫn.

Như được minh họa trên Fig.1, xe máy 1 theo một phương án của sáng chế có khung thân xe 10.

Khung thân xe 10 bao gồm ống đầu 11 lắp trên đầu trước của thân xe, khung chính 12 kéo dài về phía sau từ ống đầu 11, khung nghiêng xuống dưới 13 kéo dài từ ống đầu 11 theo chiều nghiêng xuống dưới, và khung sau 14 kéo dài về phía sau từ phần sau của khung chính 12.

Trục chốt xoay 15 được lắp trên phần dưới của khung chính 12. Các đòn lắc 16 được lắp theo cách có thể lắc được theo chiều từ trên xuống dưới quanh trục chốt xoay 15. Hai bộ giảm xóc sau bên trái và bên phải 17 được nối giữa các phần sau của các đòn lắc 16 và các khung sau 14.

Chạc trước 20 được lắp theo cách lái được vào ống đầu 11. Bánh trước 21 được lắp quay được trên đầu dưới của chạc trước 20. Tay lái 22 được lắp vào phần trên của chạc trước 20.

Động cơ xăng 23 (dưới đây đơn giản được gọi là “động cơ”) được treo bởi phần dưới của khung chính 12 và phần dưới của khung nghiêng xuống dưới 13.

Bánh sau 24, được dẫn động bởi động cơ 23, được đỡ trên các đầu sau của các đòn lắc 16.

Bình nhiên liệu 25 được lắp trên khung chính 12, khiến cho xăng chứa trong

binh nhiên liệu 25 được cấp vào động cơ 23 thông qua hệ thống cấp nhiên liệu (không được thể hiện trên hình vẽ).

Hệ thống nạp 26 được bố trí trên phần sau của động cơ 23, khiến cho không khí được hút vào trong động cơ thông qua hệ thống nạp 26. Bộ lọc không khí 26c được lắp trên đầu trước của hệ thống nạp 26, khiến cho không khí đã được lọc bụi bằng cách đi qua bộ lọc không khí 26c được cấp vào trong động cơ 23.

Hộp thu gom hơi nhiên liệu 30, để ngăn chặn sự phát tán hơi nhiên liệu xăng, được lắp giữa bình nhiên liệu 25 và hệ thống nạp 26 (xem Fig.3, Fig.5). Hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 theo một phương án của sáng chế được bố trí giữa bình nhiên liệu 25 và bộ lọc không khí 26c, là một bộ phận của hệ thống nạp 26.

Bình nhiên liệu 25 có ống dẫn ra 25a được bố trí trong đó để xả không khí chứa hơi nhiên liệu bên trong bình nhiên liệu 25 ra khỏi bình nhiên liệu 25 này. Ống dẫn ra 25a được nối với cửa nạp 31 của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 thông qua ống nạp 41 sẽ được mô tả dưới đây. Cửa ra 32 của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 được nối với bộ lọc không khí 26c thông qua ống hồi lưu 42. Bản thân kết cấu bên trong của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 là kết cấu đã biết.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4, hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 được đỡ bởi giá đỡ hộp 50.

Như cũng được minh họa trên Fig.6, giá đỡ hộp 50 bao gồm bộ phận đỡ hộp 51 đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu 30, và các bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c) đỡ các dây cáp 60 (a, b, c) là các bộ phận điện.

Như được minh họa trên Fig.2 và Fig.3, bộ phận đỡ hộp 51 và bộ phận đỡ dây cáp 52 có kết cấu mà hướng dọc trục 30A của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 được đỡ bởi bộ phận đỡ hộp 51 và hướng dọc trục 60A của dây cáp 60 (a, b, c) được đỡ bởi bộ phận đỡ dây cáp 52 được định hướng theo cùng một hướng.

Trong xe máy 1, giá đỡ hộp 50 bao gồm bộ phận đỡ hộp 51 đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 và các bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c) đỡ các dây cáp 60 là các bộ phận điện và hướng dọc trục 30A của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 được đỡ bởi bộ phận đỡ hộp 51 và các hướng dọc trục 60A của các dây cáp 60 (a, b, c) được đỡ bởi các bộ phận đỡ dây cáp 52 được định hướng theo cùng một hướng. Kết quả là, việc đi dây

quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu có thể được đơn giản hoá.

Cần phải nhận thấy rằng do các dây cáp 60 (a, b, c), mà được đỡ bởi các bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c), nên trừ các đoạn dây cáp 60 (a, b, c) mà được đỡ trên các bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c), sẽ được uốn cong theo các hướng khác nhau phù hợp với cách bố trí các bộ phận đích mà được nối với các dây cáp, trong bản mô tả này hướng dọc trục 60A của mỗi dây cáp 60 (a, b, c) có thể được dùng để chỉ hướng dọc trục của đoạn dây cáp 60 (a, b, c) mà được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c).

Như được minh họa trên Fig.5, hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 là một bộ phận có hình dạng tổng thể gần như hình trụ, có cửa nạp 31 và cửa ra 32 nêu trên được bố trí trên phần trên và cửa thông khí với bên ngoài 33 và cửa thoát 34 được bố trí trên phần dưới.

Như được mô tả trên đây, và như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4, ống nạp 41 được nối với cửa nạp 31 và ống hồi lưu 42 được nối với cửa ra 32. Các ống thông khí với bên ngoài 43, 44 lần lượt được nối với cửa thông khí với bên ngoài 33 và cửa thoát 34.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4 và Fig.6, giá đỡ hộp 50 có nhiều bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c) (trên các hình vẽ này là ba bộ phận), và bộ phận đỡ hộp 51 đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 theo cách mà hướng dọc trục 30A (xem Fig.2, Fig.3) của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 được định hướng theo chiều từ trên xuống dưới.

Kết cấu này khiến cho các ống từ 41 đến 44 nối với hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 và các dây cáp 60 (a, b, c) được đỡ bởi các bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c) được định hướng theo cùng một hướng, cho phép đơn giản hóa hơn nữa việc đi dây quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu 30. Ngoài ra, do tất cả các ống từ 41 đến 44 nối với hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 và tất cả các dây cáp 60 (a, b, c) được đỡ trên các bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c) được định hướng theo chiều thẳng đứng, quy trình đi dây cáp được thuận lợi.

Cần phải nhận thấy rằng do các ống từ 41 đến 44 nối với hộp thu gom hơi nhiên liệu 30, trừ các phần nối của các ống từ 41 đến 44 vào hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 và các phần gần với các phần nối này, được uốn cong theo các hướng khác

nhau phù hợp với cách bố trí các bộ phận đích nối với hộp thu gom hơi nhiên liệu 30, trong bản mô tả này hướng của các ống có thể được dùng để chỉ hướng của ống mà nằm trên hoặc gần phần nối của ống với hộp thu gom hơi nhiên liệu 30.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4 và Fig.6, bộ phận đỡ hộp 51 của giá đỡ hộp 50 có phần đỡ trên 51a hình trụ để giữ phần trên của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 và phần giữ dưới 51b để giữ phần dưới của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30. Phần giữ dưới 51b có các phần treo 51c kéo dài xuống dưới từ phía bên trái và phía bên phải của phần đỡ trên 51a để đỡ các phần bên phía dưới của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30, và phần đỡ đáy 51d nối liền khối các phần dưới của các phần treo 51c tương ứng với nhau để đỡ mặt đáy của hộp thu gom hơi nhiên liệu 30.

Mỗi bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c) được tạo ra có dạng gần như hình vòng khi nhìn từ phía trên, và có mặt thành trong 52d có hình dạng khớp vừa khít với bộ phận nối dây cáp (đầu ghép, đầu nối) 61.

Cụ thể là, theo một phương án, bộ phận đỡ dây cáp 52 được tạo kết cấu để đỡ bộ phận nối dây cáp 61 (a, b, c) nhằm đỡ dây cáp 60 (a, b, c). Ví dụ, như được minh họa trên Fig.8, mỗi bộ phận đỡ dây cáp 52 (a, b, c) có thể được tạo ra có dạng hình chữ C khi nhìn từ phía trên và được tạo kết cấu để giữ trực tiếp dây cáp 60 nhờ tính đàn hồi của nó.

Các dây cáp mà được đỡ bởi các bộ phận đỡ dây cáp 52 có thể được xác định theo cách thích hợp. Trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4, dây cáp 60a được dùng cho công tắc phanh, dây cáp 60b được dùng cho ACG (Alternating Current Generator - máy phát điện xoay chiều) và dây cáp 60c được dùng cho công tắc sang số. Tuy nhiên, các dây cáp khác cũng có thể được đỡ. Nhân đây, các dây cáp 60 (a, b, c) được bó lại thành bó dây cáp 63.

Giá đỡ hộp 50 bao gồm bộ phận đỡ hộp cầu chì 54 (xem Fig.6) đỡ hộp cầu chì dự phòng 64 để chứa cầu chì dự phòng, và chi tiết lắp dụng cụ 55 mà dụng cụ 65 dùng để tháo cầu chì ra khỏi hộp cầu chì dự phòng 64 được lắp vào đó.

Kết cấu này cho phép bố trí theo cách tập trung hộp cầu chì dự phòng 64 và dụng cụ tháo cầu chì 65 quanh hộp thu gom hơi nhiên liệu 30.

Dụng cụ tháo cầu chì 65 được tạo ra có hình dạng như một chiếc kẹp như được

minh họa trên Fig.6(e). Chi tiết lắp dụng cụ 55, vừa khít với hình dạng của dụng cụ 65, là một lỗ có dạng hình thang ngược thon dần xuống phía dưới để cho phép dụng cụ 65 được lồng vào (bị ép vào trong lỗ) từ phía trên. Để tháo dụng cụ 65, đầu dưới 65b có thể bị đẩy lên phía trên.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ Fig.2 đến Fig.4 và Fig.7, xe máy có hộp ắc quy 70 dùng để đỡ ắc quy B.

Hộp ắc quy 70 có bộ phận đỡ giá đỡ hộp 71 dùng để đỡ giá đỡ hộp 50.

Kết cấu này có thể cho phép đơn giản hóa kết cấu do bộ phận đỡ dùng cho giá đỡ hộp 50 có thể được bỏ qua.

Bộ phận đỡ giá đỡ hộp 71 có các đòn bên trái và bên phải 71a nhô về phía trước từ thân hộp ắc quy 70b. Các đòn 71a lần lượt được lồng vào trong các lỗ lắp bên trái và bên phải 53 (xem Fig.6) được tạo ra trên các phần trên bên trái và bên phải của giá đỡ hộp 50 để đỡ giá đỡ hộp 50.

Hộp ắc quy 70 có bộ phận đỡ công tắc phanh 76 (xem Fig.7) dùng để đỡ công tắc phanh 66. Công tắc phanh 66 lắp vào bộ phận đỡ công tắc phanh 76 được đỡ theo cách mà hướng dọc trục 66A (xem Fig.2) của công tắc phanh 66 được định hướng theo cùng một hướng với hướng dọc trục 60A của dây cáp 60. Như được mô tả trên đây, dây cáp 60a của công tắc phanh 66 được đỡ với hướng dọc trục của nó được định hướng theo cùng một hướng với các hướng dọc trục của các dây cáp khác.

Kết cấu này cho phép đơn giản hóa việc đi dây quanh ắc quy B và hộp thu gom hơi nhiên liệu 30, và cũng tạo thuận lợi cho quy trình đi dây cáp.

Hộp ắc quy 70 có bộ phận đỡ ECU 77 được bố trí ở phía đối diện với bộ phận đỡ giá đỡ hộp 71 để đỡ ECU 67.

Kết cấu này cho phép sử dụng theo cách có hiệu quả hộp ắc quy 70 để bỏ qua không chỉ bộ phận đỡ dùng cho giá đỡ hộp 50 mà cả bộ phận đỡ dùng cho ECU 67, nên có thể đơn giản hóa kết cấu hơn nữa.

Bộ phận đỡ ECU 77 có hai đòn 77a nhô về phía sau từ thân hộp ắc quy 70b. Các đòn 77a lần lượt được lồng vào trong hai lỗ lắp 67h (xem Fig.2, Fig.4) được tạo ra trên giá đỡ ECU 67b có dạng gần như hình lăng trụ chữ nhật để đỡ ECU 67.

Hộp ắc quy 70 được đỡ theo cách mà phần trên 72 và phần sau 73 được đỡ bởi khung thân xe 10 và phần trước phía dưới 74 tỳ vào khung thân xe 10.

Kết cấu này cho phép đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu 30 và các dây cáp trong giá đỡ hộp 50 để đỡ chúng theo cách ổn định ngay cả khi tổng trọng lượng của chúng tăng.

Phần trên 12 được lắp cố định vào khung chính 72 nhờ bu lông 72b, còn phần sau 73 được lắp cố định vào khung sau 14 nhờ bu lông 73b. Phần trước phía dưới 74 được đỡ bằng cách tỳ vào chi tiết ngang 12c được bố trí trên khung chính.

Số chỉ dẫn 79 biểu thị hộp dụng cụ dùng để chứa các dụng cụ mang theo xe (không được thể hiện trên hình vẽ). Việc chứa các dụng cụ làm tăng hơn nữa tổng trọng lượng tác dụng lên hộp ắc quy 70, song hộp ắc quy 70 được đỡ với độ ổn định cao nhờ kết cấu nêu trên (kết cấu mà phần trên 72 và phần sau 73 được đỡ bởi khung thân xe 10 và phần trước phía dưới 74 được đỡ bằng cách tỳ vào khung thân xe 10).

Sáng chế theo một phương án của nó đã được mô tả trên đây, song sáng chế không chỉ giới hạn ở phương án nêu trên và nhiều cải biến có thể được thực hiện theo cách thích hợp mà không vượt quá phạm vi yêu cầu bảo hộ của sáng chế.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe máy bao gồm:

hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) mà ống (41) để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu (25) và ống (42) để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp (26) được nối vào đó;

giá đỡ hộp (50) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30), và

hộp ắc quy (70) đỡ ắc quy (B) và còn có bộ phận đỡ giá đỡ hộp (71) dùng để đỡ giá đỡ hộp (50),

trong đó giá đỡ hộp (50) bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp (51) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) và bộ phận đỡ dây cáp (52) dùng để đỡ dây cáp (60) là bộ phận điện,

bộ phận đỡ hộp (51) và bộ phận đỡ dây cáp (52) có kết cấu mà hướng dọc trục (30A) của hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) được đỡ trên bộ phận đỡ hộp (51) và hướng dọc trục (60A) của dây cáp (60) được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp (52) được định hướng theo cùng một hướng,

giá đỡ hộp (50) có nhiều bộ phận đỡ dây cáp (52),

bộ phận đỡ hộp (51) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) theo cách mà hướng dọc trục (30A) của hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) được định hướng theo chiều từ trên xuống dưới,

hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) có dạng hình trụ, và

các bộ phận đỡ dây cáp (52) được bố trí liền kề nhau dọc theo chu vi hình trụ của hộp thu gom hơi nhiên liệu (30).

2. Xe máy bao gồm:

hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) mà ống (41) để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu (25) và ống (42) để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp (26) được nối vào đó;

giá đỡ hộp (50) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30), và

hộp ắc quy (70) đỡ ắc quy (B) và còn có bộ phận đỡ giá đỡ hộp (71) dùng để đỡ giá đỡ hộp (50),

trong đó giá đỡ hộp (50) bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp (51) đỡ hộp

thu gom hơi nhiên liệu (30) và bộ phận đỡ dây cáp (52) dùng để đỡ dây cáp (60) là bộ phận điện,

bộ phận đỡ hộp (51) và bộ phận đỡ dây cáp (52) có kết cấu mà hướng dọc trục (30A) của hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) được đỡ trên bộ phận đỡ hộp (51) và hướng dọc trục (60A) của dây cáp (60) được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp (52) được định hướng theo cùng một hướng, và

hộp ắc quy (70) bao gồm bộ phận đỡ công tắc phanh (76) dùng để đỡ công tắc phanh (66), công tắc phanh (66) được đỡ theo cách mà hướng dọc trục (66A) của công tắc phanh (66) được định hướng theo cùng một hướng với hướng dọc trục (60A) của dây cáp (60).

3. Xe máy bao gồm:

hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) mà ống (41) để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu (25) và ống (42) để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp (26) được nối vào đó;

giá đỡ hộp (50) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30),

trong đó giá đỡ hộp (50) bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp (51) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) và bộ phận đỡ dây cáp (52) dùng để đỡ dây cáp (60) là bộ phận điện,

bộ phận đỡ hộp (51) và bộ phận đỡ dây cáp (52) có kết cấu mà hướng dọc trục (30A) của hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) được đỡ trên bộ phận đỡ hộp (51) và hướng dọc trục (60A) của dây cáp (60) được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp (52) được định hướng theo cùng một hướng, và

giá đỡ hộp (50) còn bao gồm:

bộ phận đỡ hộp cầu chì (54) đỡ hộp cầu chì dự phòng (64) để chứa cầu chì dự phòng; và

chi tiết lắp dụng cụ (55) để lắp dụng cụ (65) dùng để tháo cầu chì ra khỏi hộp cầu chì (64).

4. Xe máy theo điểm 1 hoặc 2, trong đó hộp ắc quy (70) có bộ phận đỡ ECU (77) được bố trí ở phía đối diện với giá đỡ bộ phận đỡ hộp (71) để đỡ ECU (67).

5. Xe máy bao gồm:

hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) mà ống (41) để dẫn dòng hơi nhiên liệu từ bình nhiên liệu (25) và ống (42) để dẫn dòng hơi nhiên liệu đến hệ thống nạp (26) được nối vào đó;

giá đỡ hộp (50) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30), và

hộp ắc quy (70) đỡ ắc quy (B) và còn có bộ phận đỡ giá đỡ hộp (71) dùng để đỡ giá đỡ hộp (50),

trong đó giá đỡ hộp (50) bao gồm, ở dạng kết hợp, bộ phận đỡ hộp (51) đỡ hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) và bộ phận đỡ dây cáp (52) dùng để đỡ dây cáp (60) là bộ phận điện,

bộ phận đỡ hộp (51) và bộ phận đỡ dây cáp (52) có kết cấu mà hướng dọc trục (30A) của hộp thu gom hơi nhiên liệu (30) được đỡ trên bộ phận đỡ hộp (51) và hướng dọc trục (60A) của dây cáp (60) được đỡ trên bộ phận đỡ dây cáp (52) được định hướng theo cùng một hướng, và

hộp ắc quy (70) có:

phần trước mà bộ phận đỡ giá đỡ hộp (71) được bố trí trên đó;

phần trên (72) và phần sau (73) được đỡ bởi khung thân xe (10); và

phần trước phía dưới (74) được đỡ bằng cách tỳ vào khung thân xe (10).

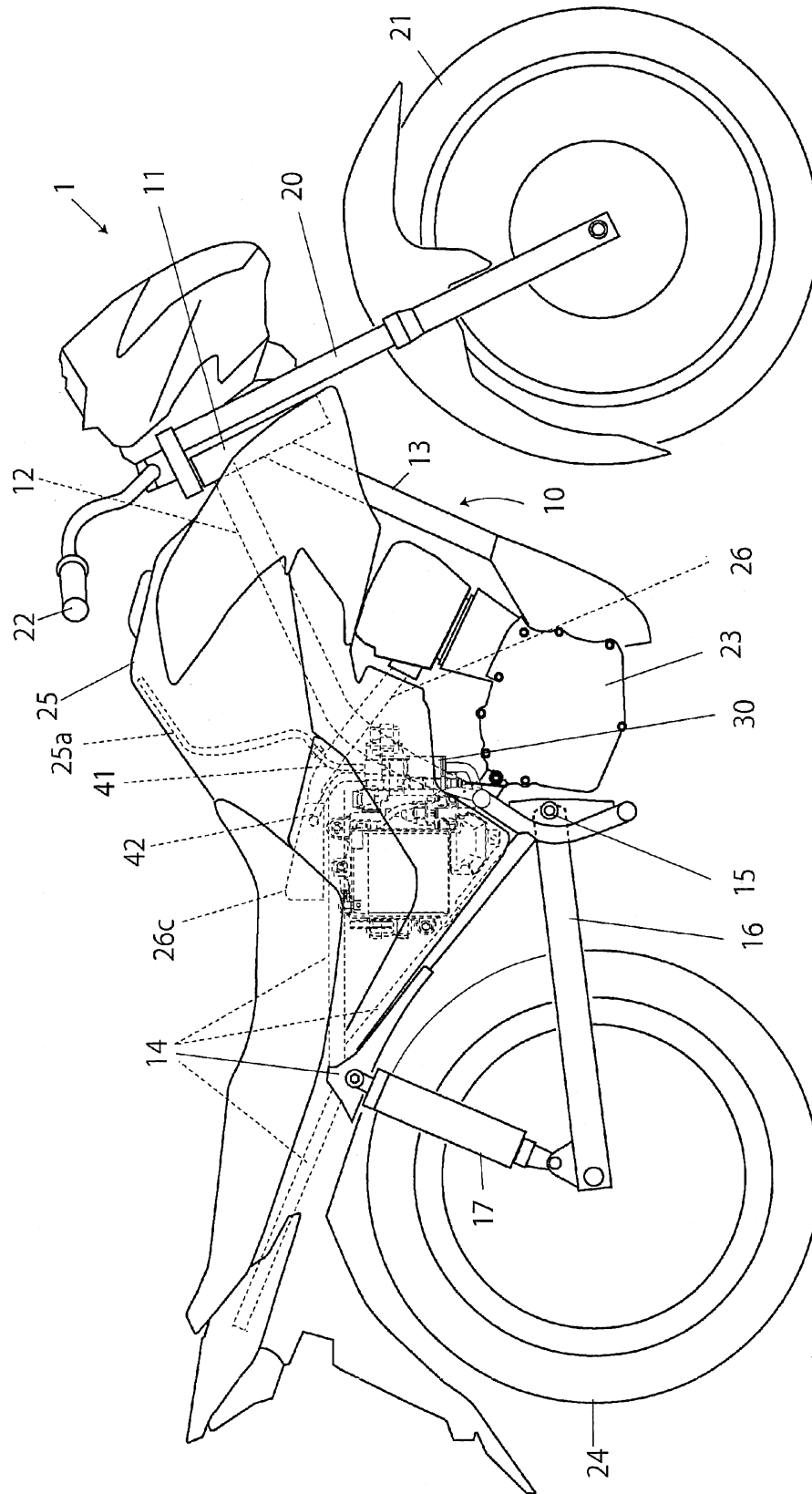


FIG. 1

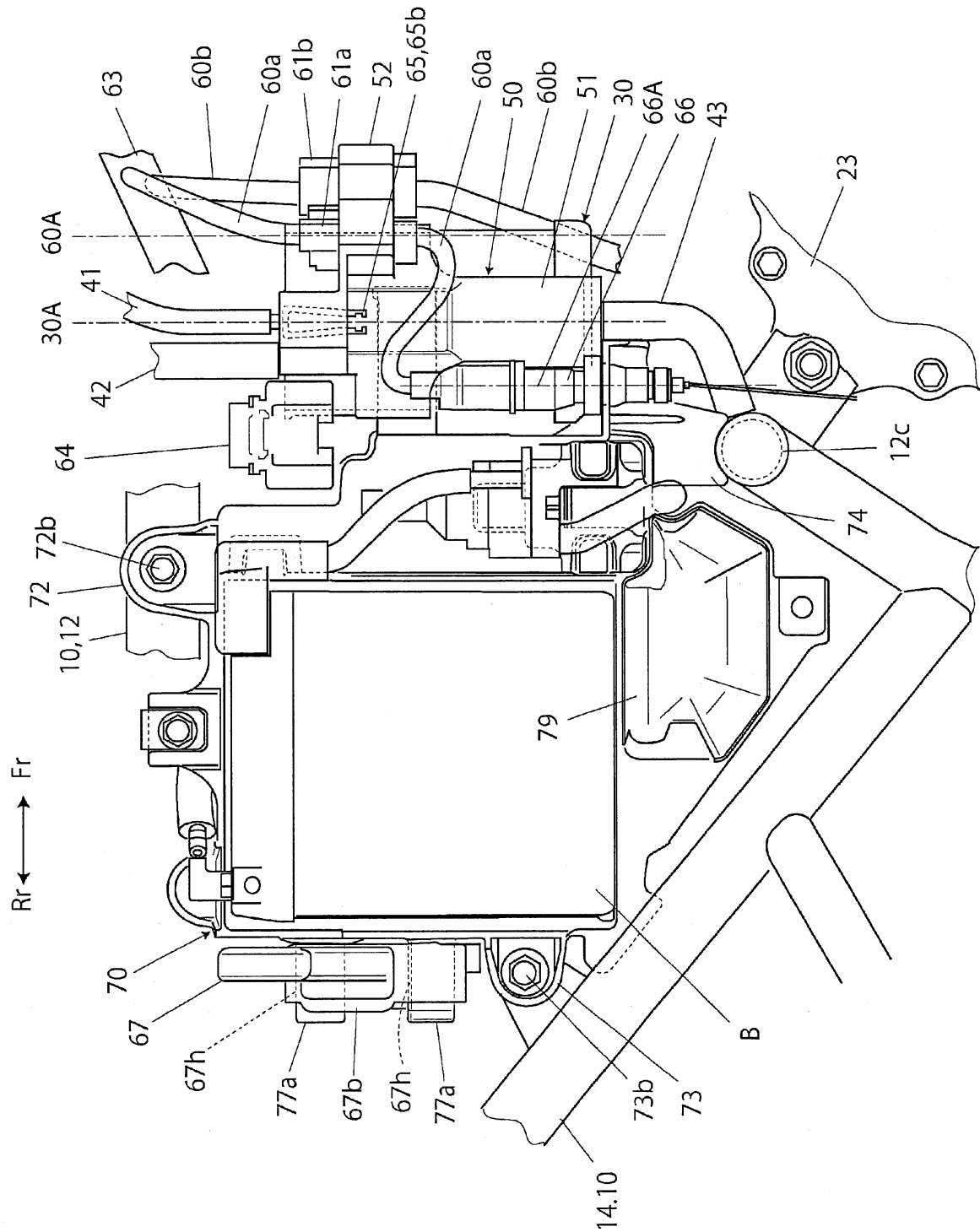


FIG. 2

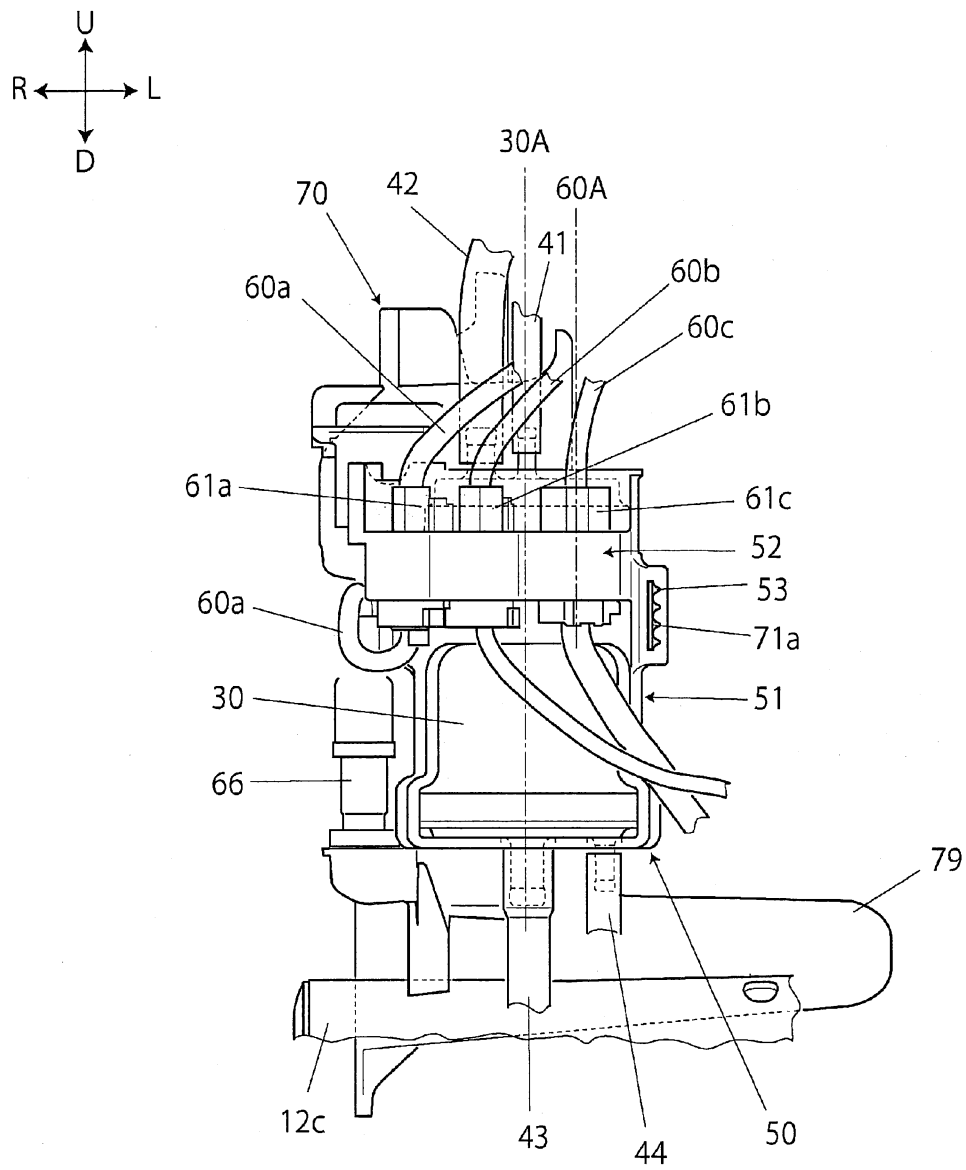


FIG. 3

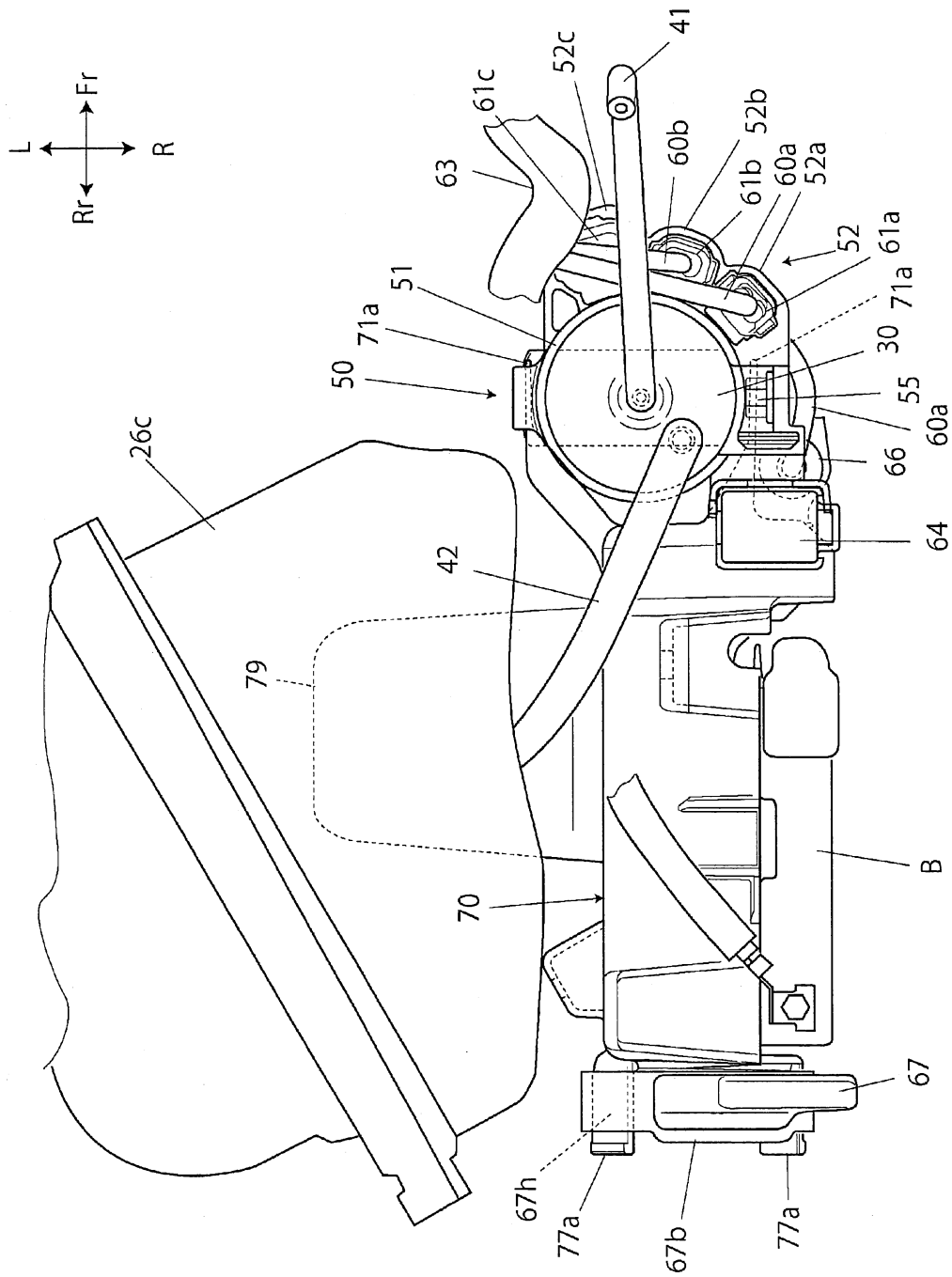


FIG. 4

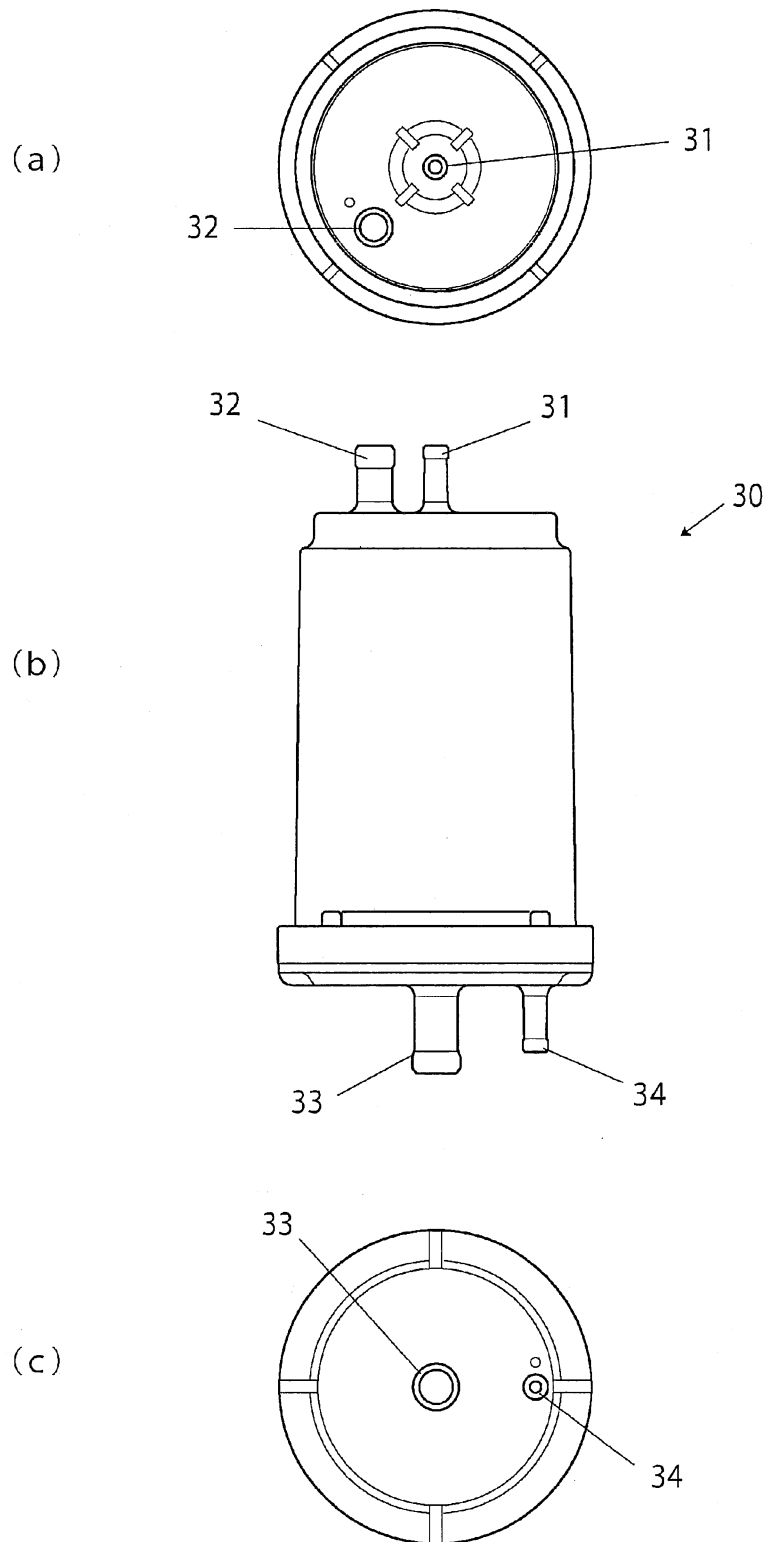


FIG. 5

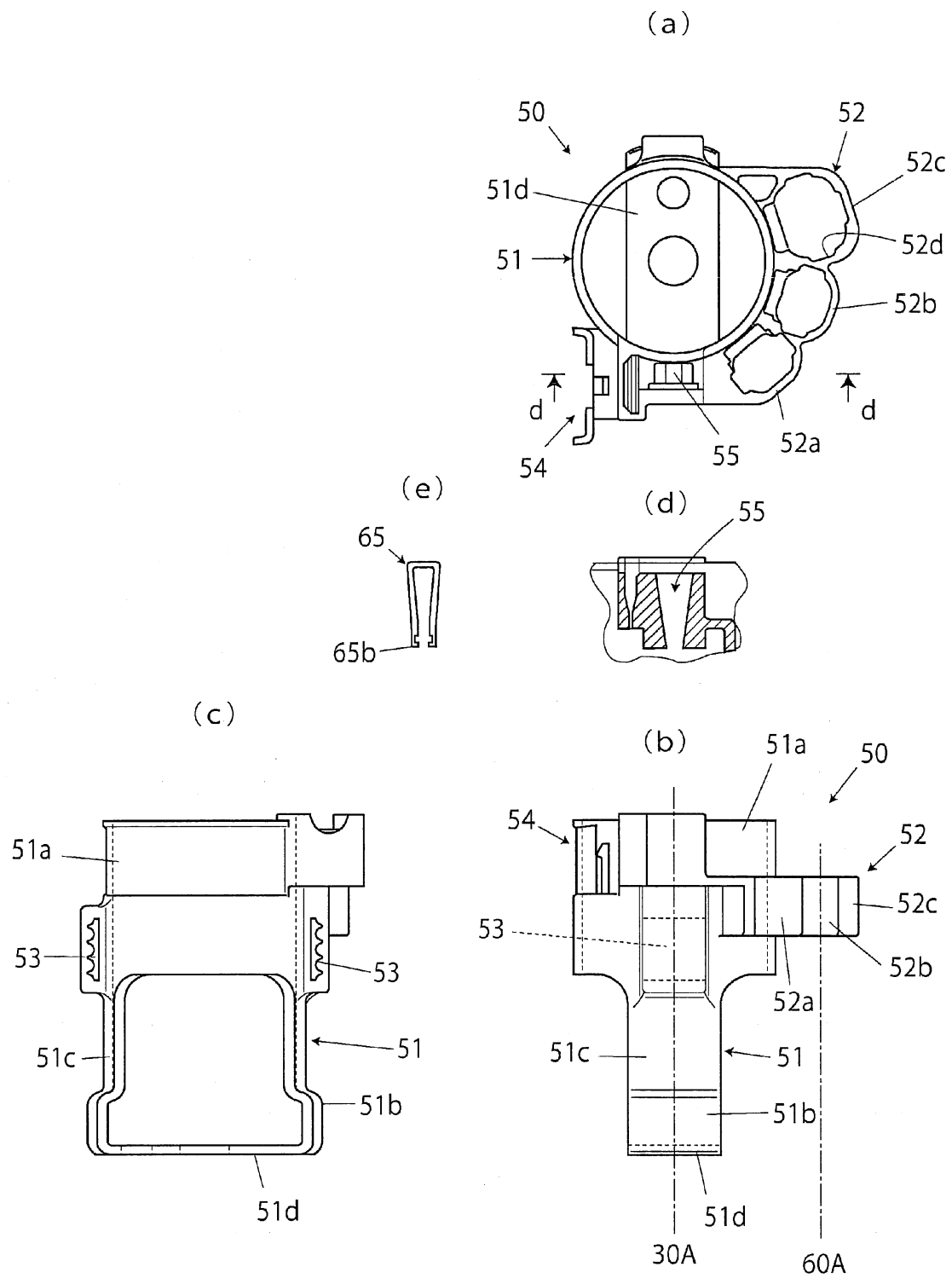


FIG. 6

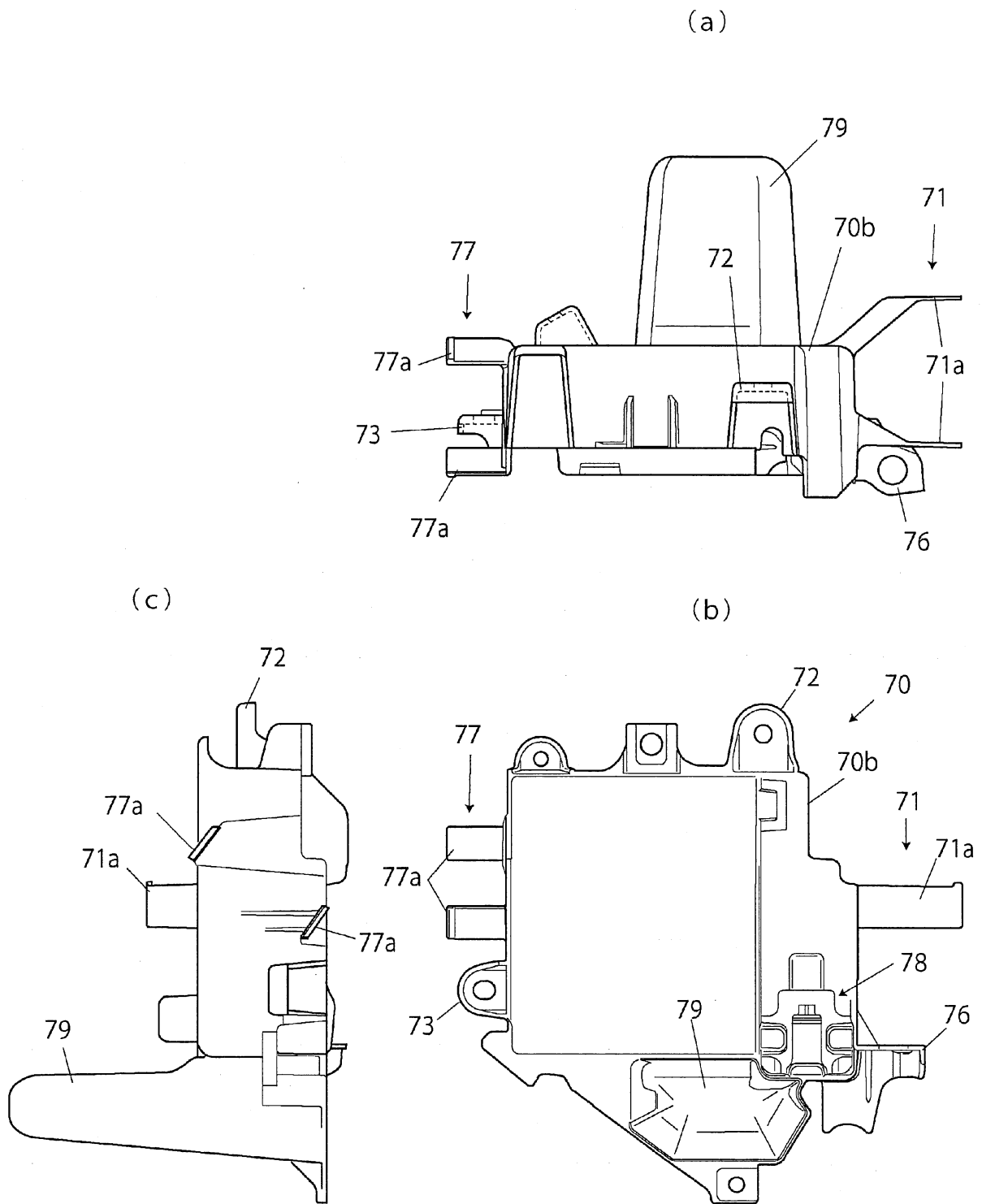


FIG. 7

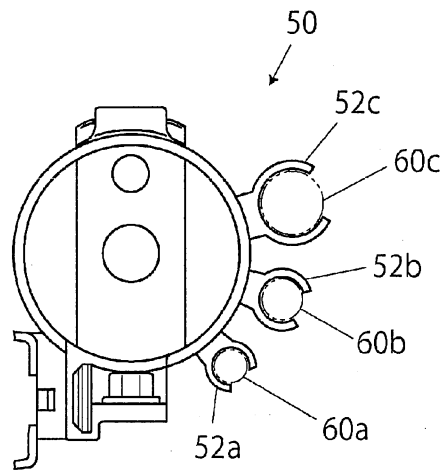


FIG. 8