



(12) BẢN MÔ TẢ SÁNG CHẾ THUỘC BẢNG ĐỘC QUYỀN SÁNG CHẾ

(19) Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (VN)
CỤC SỞ HỮU TRÍ TUỆ

(11)



1-0024071

(51)⁷ B62J 35/00; B62J 15/00

(13) B

(21) 1-2016-00931

(22) 30/09/2013

(86) PCT/JP2013/076557 30/09/2013

(87) WO2015/045159 02/04/2015

(45) 25/06/2020 387

(43) 27/06/2016 339A

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

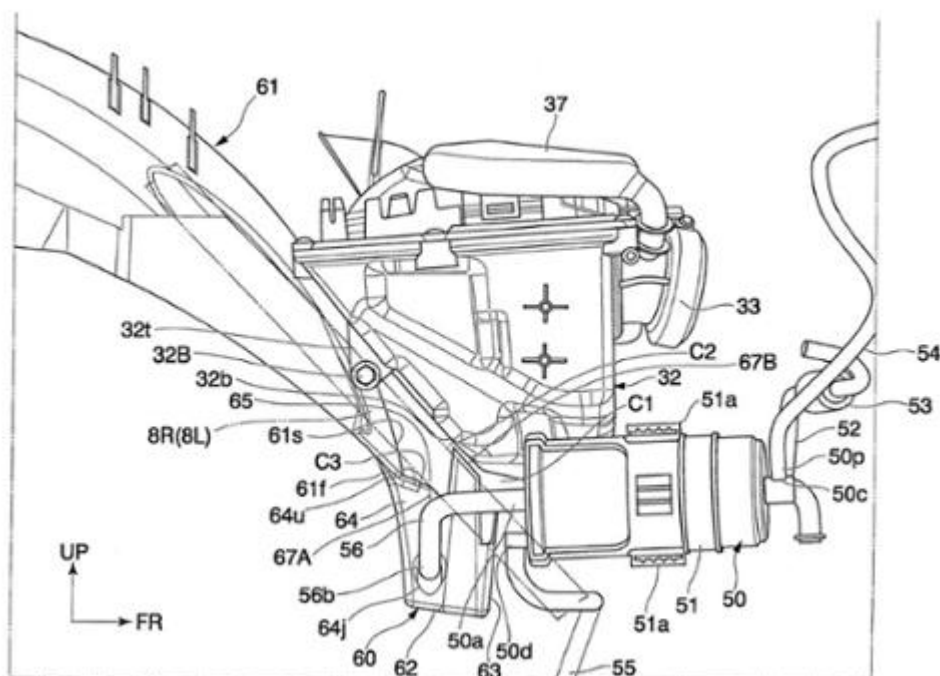
1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo 107-8556, JAPAN

(72) Nobuyoshi YASUTA (JP); Seitaro KAMEI (JP); Hirotada NISHIYAMA (JP).

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

(54) XE KIỂU NGỒI ĐỂ CHÂN HAI BÊN

(57) Sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên (1) bao gồm chấn bùn sau (61) được bố trí dọc theo phía chu vi ngoài của bánh sau (WR), phần khoang (60) được bố trí ở phía trước bánh sau (WR) và được bố trí trên phần chu vi ngoài của bánh sau (WR) so với bề mặt chấn bùn (61f) của chấn bùn sau (61) hướng về phía bánh sau (WR), và ống hút không khí môi trường bên ngoài (56) được nối vào phần khoang (60) và hút không khí môi trường bên ngoài vào trong hộp thu gom (50).



Lĩnh vực kỹ thuật được đề cập

Sáng chế đề cập đến xe kiểu ngồi để chân hai bên có hộp thu gom được tạo kết cấu để thu gom nhiên liệu bị bay hơi ở bên trong bình nhiên liệu.

Tình trạng kỹ thuật của sáng chế

Gần đây, để cải thiện tính năng bảo vệ môi trường, các xe kiểu ngồi để chân hai bên được trang bị hộp thu gom dùng để thu gom nhiên liệu bị bay hơi ở bên trong bình nhiên liệu đã được đưa vào sử dụng rộng rãi.

Ngoài ống nạp mà qua đó nhiên liệu bị bay hơi ở bên trong bình nhiên liệu được thu gom và được cấp vào trong hộp thu gom, ống xả, ống hút không khí môi trường bên ngoài, và ống thoát được nối với hộp thu gom. Ống hút không khí môi trường bên ngoài dùng để hút không khí môi trường bên ngoài (áp suất môi trường bên ngoài) vào trong hộp thu gom khi thực hiện việc xả. Ống xả cấp hỗn hợp nhiên liệu-không khí, bao gồm không khí môi trường bên ngoài được hút qua ống hút không khí môi trường bên ngoài và nhiên liệu bị bay hơi được hấp thụ bởi hộp thu gom, cho hệ thống nạp của động cơ. Ống thoát xả hơi ẩm dư thừa và các thứ tương tự ra bên ngoài.

Điều mong muốn là bụi hay hơi ẩm không được lọt từ phía ngoài vào bên trong hộp thu gom. Công bố đơn yêu cầu cấp bằng độc quyền sáng chế Nhật Bản số 2011-11599 bộc lộ một kết cấu trong đó đầu ngoài của ống hút không khí môi trường bên ngoài (ống hút không khí bên ngoài) được đẩy vào trong lỗ thông được tạo ra trên ống ngang cầu thành thân xe. Nhờ có kết cấu này, có thể lấy và hút không khí tương đối sạch từ khoảng không bên trong của ống ngang vào trong hộp thu gom.

Ở đây, ống ngang nối giữa hai khung đỡ chốt xoay bên trái và bên phải để đỡ theo cách lắp được phần đầu trước của chạc sau dùng để đỡ bánh sau.

Ở đây, tốt hơn là ống nạp, ống xả và ống hút không khí môi trường bên ngoài được làm ngắn nhất có thể được để hạn chế tổn thất áp suất và các thông số tương tự. Do vậy, chiều dài của ống nạp và ống xả cần được giảm đến mức tối thiểu bằng cách bố trí hộp thu gom trong vùng lân cận bình nhiên liệu hoặc hệ thống nạp của động cơ.

Tuy nhiên, không phải tất cả các xe kiểu ngồi để chân hai bên đều có ống ngang

trong vùng lân cận hộp thu gom mà thường được bố trí trong vùng lân cận bình nhiên liệu hoặc hệ thống nạp của động cơ, và cũng có thể có trường hợp mà không có một ống ngang nào cả. Trong trường hợp này, để đảm bảo rằng không khí sạch của môi trường bên ngoài được hút vào trong hộp thu gom, đôi khi ống hút không khí môi trường bên ngoài phải được kéo dài ra, do đó phát sinh các nhược điểm như làm tăng tổn thất áp suất và giờ công lao động để lắp đặt ống hút không khí môi trường bên ngoài. Ngoài ra, nếu một khoang chuyên dụng được tạo ra trong vùng lân cận hộp thu gom, thì số lượng các bộ phận và giờ công lao động cần cho việc lắp ráp tăng.

Bản chất kỹ thuật của sáng chế

Sáng chế đã được tạo ra để giải quyết các vấn đề nêu trên, và mục đích của sáng chế là đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên mà tránh được việc kéo dài ống hút không khí môi trường bên ngoài và bụi hay hơi ẩm có thể được ngăn không bị lọt vào bên trong hộp thu gom.

Để đạt được mục đích nêu trên, theo khía cạnh thứ nhất, sáng chế đề xuất xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm khung thân xe, bình nhiên liệu được bố trí trên khung thân xe và chứa nhiên liệu, hộp thu gom để thu gom nhiên liệu bị bay hơi sinh ra trong bình nhiên liệu, bánh sau được bố trí ở phần sau của khung thân xe, chắn bùn sau được bố trí dọc theo phía chu vi ngoài của bánh sau, phần khoang được bố trí ở phía trước bánh sau và được bố trí trên phần chu vi ngoài tương đối với bề mặt chắn bùn của chắn bùn sau mà hướng về phía bánh sau, và ống hút không khí môi trường bên ngoài được nối vào phần khoang và hút không khí môi trường bên ngoài vào trong hộp thu gom.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, phần khoang có phần thành bên kéo dài lên trên từ phần mặt đáy của phần khoang và mở lên phía trên.

Hơn thế nữa, theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, xe này còn bao gồm bộ phận phụ trợ của động cơ được bố trí ở phía trước chắn bùn sau và phần đáy của bộ phận phụ trợ của động cơ được bố trí theo cách hướng về phía mặt trên của phần khoang.

Ngoài ra, theo khía cạnh thứ nhất của sáng chế, khung thân xe có hai khung phụ được bố trí ở hai phía bên trong vùng lân cận phần trước của chắn bùn sau theo chiều rộng của thân xe. Hai khung phụ này được bố trí giữa phần đầu trên của phần thành bên và bộ phận phụ trợ của động cơ theo cách che khe hở giữa phần thành bên và bộ phận

phụ trợ của động cơ khi nhìn từ phía bên. Đường trục tâm theo chiều dọc của hộp thu gom hướng theo chiều dọc của thân xe.

Bổ sung cho khía cạnh thứ nhất, theo khía cạnh thứ hai của sáng chế, chấn bần sau có các phần gài nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của thân xe từ các phần thành bên được bố trí ở hai phía bên của phần khoang theo chiều rộng của thân xe và gài vào hai khung phụ.

Bổ sung cho khía cạnh thứ hai, theo khía cạnh thứ ba của sáng chế, bộ phận phụ trợ của động cơ là hộp lọc không khí. Hộp lọc không khí có phần lắp dùng để lắp cố định hộp lọc không khí vào hai khung phụ.

Bổ sung cho khía cạnh thứ ba, theo khía cạnh thứ tư của sáng chế, xe này còn bao gồm động cơ được lắp ở phần trước của khung thân xe và có xi lanh kéo dài nghiêng lên trên về phía trước từ hộp trục khuỷu, bình nhiên liệu được bố trí ở bên trên động cơ, và cơ cấu cấp nhiên liệu được bố trí ở phía sau xi lanh và cấp không khí đã đi qua hộp lọc không khí và nhiên liệu được cấp từ bình nhiên liệu cho xi lanh này. Hộp thu gom được bố trí ở bên trên hộp trục khuỷu và ở phía sau xi lanh. Phần khoang được bố trí giữa động cơ và bánh sau.

Bổ sung cho khía cạnh thứ hai, theo khía cạnh thứ năm của sáng chế, xe này còn bao gồm chân chống bên được lắp ở một phía bên của khung thân xe theo chiều rộng của thân xe. Phần khoang có lỗ thoát được tạo ra ở một phía bên của phần mặt đáy mà có chân chống bên theo chiều rộng của thân xe và ống hút không khí môi trường bên ngoài của hộp thu gom được nối với phía kia của nó theo chiều rộng của thân xe.

Theo khía cạnh thứ nhất, phần khoang được bố trí trên phần chu vi ngoài của bề mặt chấn bần của chấn bần sau. Do vậy, có thể đảm bảo được khoảng không mà nước hay bụi ít có khả năng lọt vào bên trong đó. Ống hút không khí môi trường bên ngoài được nối vào phần khoang. Do vậy, có khả năng tránh được việc tăng chiều dài của ống hút không khí môi trường bên ngoài, có thể ngăn không cho bụi hay hơi ẩm xâm nhập vào bên trong hộp thu gom, và có thể hút không khí sạch vào trong hộp thu gom. Ngoài ra, phần khoang được tạo ra trên chấn bần sau. Do vậy, khác với trường hợp mà một khoang chuyên dụng được tạo ra trong vùng lân cận hộp thu gom, có thể ngăn không cho số lượng các bộ phận và giờ công lao động cần cho việc lắp ráp tăng.

Hơn nữa, theo khía cạnh thứ nhất, phần khoang được tạo ra có hình dạng mở lên phía trên. Do vậy, có thể dễ dàng thực hiện việc tháo khuôn khi thực hiện quy trình đúc nhựa phần khoang cùng với chấn bùn sau. Do vậy, có thể dễ dàng chế tạo chấn bùn sau có phần khoang.

Hơn thế nữa, cũng theo khía cạnh thứ nhất, phần đáy của hộp lọc không khí hướng về phía phần miệng của phần khoang mở lên phía trên. Do vậy, có thể ngăn không cho các thứ bên ngoài như bụi và nước xâm nhập vào bên trong phần khoang từ phía ngoài.

Ngoài ra, cũng theo khía cạnh thứ nhất, ống phụ được bố trí. Do vậy, có thể ngăn không cho các thứ bên ngoài như bụi và nước xâm nhập vào bên trong phần khoang từ phía ngoài qua khe hở giữa phần đầu trên của phần thành bên và hộp lọc không khí.

Theo khía cạnh thứ hai, phần trước của chấn bùn sau được lắp cố định vào khung thân xe. Do vậy, có thể không cần sử dụng cơ cấu dùng để lắp cố định chấn bùn sau vào khung thân xe ở phía trước của chấn bùn sau. Kết quả là, có thể thực hiện công việc lắp ráp chấn bùn sau theo cách dễ dàng và hiệu quả.

Theo khía cạnh thứ ba, chấn bùn sau có phần khoang, và hộp lọc không khí có thể được lắp cố định vào các khung phụ, nghĩa là được lắp cố định vào cùng một bộ phận. Do vậy, có thể dễ dàng đảm bảo được độ chính xác về vị trí của phần khoang và hộp lọc không khí.

Theo khía cạnh thứ tư, hộp thu gom được bố trí ở bên trên hộp trục khuỷu và ở phía sau xi lanh, và phần khoang được bố trí giữa bánh sau và động cơ. Do vậy, có thể rút ngắn chiều dài của ống xả, ống nạp, và ống hút không khí môi trường bên ngoài nối hộp thu gom với mỗi bộ phận này.

Theo khía cạnh thứ năm, khi xe kiểu ngồi để chân hai bên được dựng ở trạng thái chân chống bên tỳ lên mặt đất và nghiêng về phía chân chống bên, lỗ thoát được tạo ra trên mặt đáy của phần khoang ở phía nghiêng. Do vậy, có thể dễ dàng làm cho phần khoang được thoát nước khi dựng xe. Hơn nữa, ống hút không khí môi trường bên ngoài được bố trí ở bên trên phần khoang ở phía nghiêng. Do vậy, ngay cả khi nước xâm nhập vào bên trong phần khoang, có thể giảm khả năng nước xâm nhập vào bên trong hộp thu gom.

Mô tả vắn tắt các hình vẽ

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

FIG.2 là hình vẽ minh họa kết cấu xung quanh hộp thu gom của xe máy, và là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện trạng thái tấm ốp bên đã được tháo ra.

FIG.3 là hình chiếu cạnh từ bên phải minh họa kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom.

FIG.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom.

FIG.5 là hình vẽ thể hiện kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom khi nhìn từ phía trước của xe.

FIG.6 là hình vẽ thể hiện kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom khi nhìn từ dưới lên.

FIG.7 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện chấn bunn sau được bố trí trong vùng lân cận hộp thu gom.

FIG.8 là hình vẽ thể hiện phần trước của chấn bunn sau khi nhìn từ trên xuống.

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. Trên các hình vẽ dùng trong phần mô tả dưới đây, mũi tên FR biểu thị phía trước của xe, mũi tên UP biểu thị hướng phía trên của xe, và mũi tên LH biểu thị phía bên trái của xe.

FIG.1 là hình chiếu cạnh từ bên phải của xe máy 1 theo một phương án của sáng chế. FIG.2 là hình vẽ minh họa kết cấu xung quanh hộp thu gom 50 của xe máy 1, và là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện trạng thái các tấm ốp bên 20L và 20R đã được tháo ra.

Như được minh họa trên FIG.1, khung thân xe 2 của xe máy 1 là xe kiểu ngồi để chân hai bên theo một phương án của sáng chế bao gồm ống đầu 3, khung chính 4, các khung sau 5L và 5R, khung nghiêng xuống dưới 6, giá đỡ chốt xoay 7, và các khung phụ

8L và 8R.

Ống đầu 3 có kết cấu để làm đầu trước của khung thân xe 2. Hai chạc trước bên trái 12L và bên phải 12R, để đỡ quay được bánh trước WF ở phía trước khung thân xe 2, được lắp xoay được vào phần dưới của ống đầu 3 thông qua trục lái (không được minh họa trên hình vẽ).

Khung chính 4 kéo dài nghiêng xuống dưới về phía sau từ phần trên của ống đầu 3, và phần sau 4B của nó được uốn cong xuống dưới bằng cách thay đổi góc uốn. Bình nhiên liệu 13 dùng để chứa nhiên liệu được bố trí ở bên trên khung chính 4.

Hai khung sau bên trái 5L và bên phải 5R kéo dài về phía sau từ phần sau 4B của khung chính 4. Khung nghiêng xuống dưới 6 kéo dài nghiêng xuống dưới về phía sau từ phần dưới của ống đầu 3. Giá đỡ chốt xoay 7 kéo dài xuống dưới từ phần sau 4B của khung chính 4.

Như được minh họa trên FIG.1 và FIG.2, các khung phụ 8L và 8R kéo dài nghiêng lên trên về phía sau từ giá đỡ chốt xoay 7 và lần lượt được nối vào các phần gần như ở giữa của các khung sau 5L và 5R theo chiều từ phía trước đến phía sau.

Số chỉ dẫn và ký hiệu của các bộ phận trong số các bộ phận nêu trên mà không xuất hiện trên các hình vẽ (ví dụ, khung sau 5L) được biểu thị trong ngoặc đơn trên các hình vẽ để thuận tiện cho việc mô tả. Trong phần mô tả dưới đây, các bộ phận mà không xuất hiện trên các hình vẽ có thể được biểu thị theo cách tương tự.

Đòn lắc 16 có đầu trước phân nhánh được bố trí trên giá đỡ chốt xoay 7 theo cách kẹp giá đỡ chốt xoay 7 vào giữa. Đòn lắc 16 được đỡ bởi chốt xoay 15 dạng bu lông kéo dài theo chiều rộng của thân xe (chiều ngang) theo cách lắc được tự do theo chiều thẳng đứng tương đối với giá đỡ chốt xoay 7. Phần đầu sau của đòn lắc 16 đỡ quay được bánh sau WR được bố trí ở phần sau của khung thân xe.

Chân chống chính 17M và chân chống bên 17S được đỡ quay được theo cách độc lập bởi phần đầu dưới của giá đỡ chốt xoay 7.

Chân chống chính 17M đỡ khung thân xe 2 ở trạng thái dựng đứng và bao gồm hai càng chân chống 17L và 17R nằm cách nhau theo chiều rộng của thân xe.

Chân chống bên 17S được bố trí ở phía bên trái theo chiều rộng của thân xe. Khi

phần đầu ngoài của chân chống bên 17S được chống lên mặt đất, thì xe máy 1 được đỡ ở trạng thái nghiêng sang bên trái theo chiều rộng của thân xe.

Yên xe 18 kéo dài theo chiều từ phía trước đến phía sau được đỡ trên các khung sau 5L và 5R.

Hơn nữa, tấm ốp đuôi xe 19 dùng để che các khung sau 5L và 5R ở phần dưới của yên xe 18 được đỡ bởi các khung sau 5L và 5R này.

Các tấm ốp bên 20L và 20R (xem FIG.1) dùng để che riêng các bộ phận phụ trợ như hộp lọc không khí 32 (xem FIG.2) sẽ được mô tả dưới đây, được bố trí ở phần dưới của yên xe 18 ở cả hai phía bên theo chiều rộng của thân xe theo cách có thể lắp vào/tháo ra được. Để lắp các tấm ốp bên 20L và 20R, như được minh họa trên FIG.2, các lỗ gài 20h và 20j được tạo ra ở phần đầu dưới phía sau của các khung sau 5L và 5R và bình nhiên liệu 13. Ngoài ra, lỗ lắp bu lông (không được minh họa trên hình vẽ) mà bu lông 20k có thể được vận xuyên qua đó được tạo ra trên giá đỡ chốt xoay 7. Trên các tấm ốp bên 20L và 20R, các phần nhô để gài (không được minh họa trên hình vẽ), được tạo ra ở phần trên các mặt sau của các tấm ốp bên 20L và 20R, được lồng vào trong các lỗ gài 20h và 20j để gài vào đó. Hơn nữa, trên các tấm ốp bên 20L và 20R, bu lông 20k được lắp cố định vào lỗ lắp bu lông của giá đỡ chốt xoay 7 thông qua lỗ lắp bu lông (không được minh họa trên hình vẽ) được tạo ra ở phần đầu dưới của nó. Theo cách này, các tấm ốp bên 20L và 20R được lắp cố định vào khung thân xe 2.

Các giá đỡ 21L và 21R kéo dài xuống dưới và về phía sau lần lượt được bố trí trên các khung phụ 8L và 8R. Các bậc để chân cho người ngồi sau 22L và 22R dùng cho yên sau được đỡ bởi các giá đỡ 21L và 21R.

Như được minh họa trên FIG.1, động cơ một xi lanh được làm mát bằng không khí 25 được lắp vào phần trước của khung thân xe 2 ở bên dưới bình nhiên liệu 13 và khung chính 4. Động cơ 25 bao gồm hộp trục khuỷu 26 chứa dầu động cơ, và xi lanh 27 dựng đứng trên phần trước của hộp trục khuỷu 26. Xi lanh 27 bao gồm cụm xi lanh 28 có pit tông được lắp theo cách trượt được trong lỗ xi lanh được tạo ra bên trong cụm xi lanh 28, đầu xi lanh 29 được bố trí ở phần trên của cụm xi lanh 28, và tấm che đầu 30 dùng để che phần trên của đầu xi lanh 29.

Số chỉ dẫn và ký hiệu L1 trên các hình vẽ biểu thị đường trục của xi lanh là trục

đi qua tâm của lỗ xi lanh bên trong cụm xi lanh 28. Đường trục của xi lanh L1 hơi nghiêng so với chiều thẳng đứng và kéo dài lên trên về phía trước từ phía hộp trục khuỷu 26. Theo phương án này, đường trục của xi lanh L1 kéo dài gần như song song với chiều của khung nghiêng xuống dưới 6.

Hộp trục khuỷu 26 chứa trục khuỷu và bộ truyền động. Phần trước của hộp trục khuỷu 26 của động cơ 25 được đỡ thông qua hai giá treo hộp trục khuỷu phía trước bên trái 31L và bên phải 31R mà được lắp cố định vào khung nghiêng xuống dưới 6 theo cách kéo dài về phía sau từ các mặt bên ở phần dưới của khung nghiêng xuống dưới 6. Ngoài ra, phần sau của hộp trục khuỷu 26 của động cơ 25 được đỡ bởi giá đỡ chốt xoay 7, nhờ đó nó được đỡ bởi khung thân xe 2.

Đầu trước của bộ giảm thanh khí xả 23 được nối với cửa xả (không được minh họa trên hình vẽ) được tạo ra trên cụm xi lanh 28 của động cơ 25. Phần sau của bộ giảm thanh khí xả 23 được nối với giá lắp bộ giảm thanh 24 được bố trí trên giá đỡ 21R.

Như được minh họa trên FIG.2, hộp lọc không khí 32 được bố trí bên trong khoảng không giữa các khung sau 5L và 5R và các khung phụ 8L và 8R ở bên dưới phần trước của yên xe 18. Phần trên của hộp lọc không khí 32 được đỡ theo cách thích hợp bởi các khung sau 5L và 5R. Ngoài ra, phần lắp 32t để lắp cố định hộp lọc không khí 32 vào các khung phụ 8L và 8R được tạo ra ở phần sau của hộp lọc không khí 32. Lỗ lắp bu lông (không được minh họa trên hình vẽ) được tạo ra trên phần lắp 32t. Hộp lọc không khí 32 được lắp cố định vào các khung phụ 8L và 8R bằng cách luồn bu lông 32B vào trong lỗ lắp bu lông và vặn bu lông 32B vào lỗ bắt vít (không được minh họa trên hình vẽ) được tạo ra trên các khung phụ 8L và 8R.

Hộp lọc không khí 32 và xi lanh 27 được nối với nhau thông qua ống nạp không khí 33, cơ cấu cấp nhiên liệu 34, và ống nạp 35 theo cách nối thông với nhau. Ngoài ra, hộp cộng hưởng 37 được nối với ống nạp không khí 33.

Hệ thống nạp của xe máy 1 có kết cấu bao gồm hộp lọc không khí 32, ống nạp không khí 33, cơ cấu cấp nhiên liệu 34, và ống nạp 35. Trong hệ thống nạp này, không khí nạp đi từ phía hộp lọc không khí 32 về phía xi lanh 27. Dưới đây, liên quan đến đường đi của không khí nạp, phía hộp lọc không khí 32 có thể được gọi là phía đầu dòng, và phía xi lanh 27 có thể được gọi là phía cuối dòng.

Ống nạp không khí 33 kéo dài về phía trước từ mặt trước của hộp lọc không khí 32, nhờ đó nó được nối với cơ cấu cấp nhiên liệu 34. Cơ cấu cấp nhiên liệu 34 được nối với bình nhiên liệu 13 thông qua ống dẫn nhiên liệu (không được minh họa trên hình vẽ) để nhiên liệu được cấp vào đó. Cơ cấu cấp nhiên liệu 34 được bố trí ở phía sau xi lanh 27 và trộn không khí đã đi qua hộp lọc không khí 32 với nhiên liệu cấp từ bình nhiên liệu 13, và nạp vào động cơ 25.

Theo phương án này, cơ cấu cấp nhiên liệu 34 là bộ chế hoà khí. Tuy nhiên, cơ cấu cấp nhiên liệu có thể có kết cấu bao gồm thân bộ tiết lưu có van tiết lưu, và bộ phun nhiên liệu. Trong trường hợp này, bộ phun nhiên liệu có thể được làm liền khối với thân bộ tiết lưu hoặc có thể là một bộ phận được bố trí phân cách với thân bộ tiết lưu. Ngoài ra, theo phương án này, ống nạp 35 được nối trực tiếp với cơ cấu cấp nhiên liệu 34. Tuy nhiên, ống nạp 35 có thể được nối thông qua một chi tiết cách ly.

Van điều khiển xả thông khí 38 (dưới đây được gọi tắt là BPCV – là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh - Breather Purger Control Valve) được bố trí ở bên trên cơ cấu cấp nhiên liệu 34 và ống nạp 35. BPCV 38 được bố trí ở phần giữa của ống thông khí 39 nối khoang thông khí (không được minh họa trên hình vẽ) được tạo ra trong xi lanh 27 với hộp lọc không khí 32.

BPCV 38 được trang bị solenoit và được mở và đóng bằng cách kích hoạt solenoit phù hợp với lệnh của cơ cấu điều khiển xe được bố trí ở một vị trí thích hợp trên xe. Khi BPCV 38 mở, khí lọt qua pit tông và các khí tương tự sinh ra bên trong động cơ 25 được dẫn vào khoang thông khí 27S và được cấp vào trong hộp lọc không khí 32. Theo phương án này, solenoit của BPCV 38 được điều khiển bởi cơ cấu điều khiển xe. Do vậy, trong xe máy 1, BPCV 38 mở và đóng để có thể điều chỉnh lượng hồi lưu của khí lọt qua pit tông và các khí tương tự. Lượng hồi lưu của khí lọt qua pit tông và các khí tương tự có thể được điều chỉnh theo cách tăng hoặc giảm bằng cách thay đổi khoảng thời gian giữa việc mở-đóng solenoit phù hợp với, ví dụ, tốc độ của động cơ.

Hộp thu gom 50 được bố trí ở vị trí thấp hơn ống nạp không khí 33, cơ cấu cấp nhiên liệu 34 và ống nạp 35, đồng thời cao hơn mặt trên của hộp trục khuỷu 26 (được biểu thị bởi đường UL trên FIG.2). Hộp thu gom 50 được tạo ra có dạng hình trụ và được bố trí theo cách mà chiều dọc trục của nó hướng theo chiều từ phía trước đến phía sau. Hộp thu gom 50 được bố trí, ví dụ, ở bên phải theo chiều rộng của thân xe so với giá

đỡ chốt xoay 7.

FIG.3 là hình chiếu cạnh từ bên phải minh họa kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom 50. FIG.4 là hình chiếu cạnh từ bên trái minh họa kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom 50. FIG.5 là hình vẽ thể hiện kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom 50 khi nhìn từ phía trước của xe. FIG.6 là hình vẽ thể hiện kết cấu bố trí của các bộ phận chính trong vùng xung quanh hộp thu gom 50 khi nhìn từ dưới lên.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.6, hộp thu gom 50 được lồng vào trong chi tiết giữ 51 có hình dạng gần như hình ống và là một chi tiết đàn hồi làm bằng vật liệu có nguồn gốc từ cao su. Hai phần lắp giá đỡ 51a, nhô về phía chu vi ngoài theo hướng kính của hộp thu gom 50, được tạo ra trên chi tiết giữ 51. Hộp thu gom 50 được lắp vào giá đỡ chốt xoay 7 khi giá đỡ (không được minh họa trên hình vẽ) lắp cố định vào giá đỡ chốt xoay 7 (xem FIG.1) được lồng vào trong các phần lắp giá đỡ 51a.

Chất hấp thu, như cacbon hoạt tính mà có thể hấp thu nhiên liệu bị bay hơi, được lắp sẵn từ trước trong hộp thu gom 50. Phần đầu hướng về phía trước của hộp thu gom 50 có cửa xả 50p để cấp nhiên liệu bị bay hơi cho hệ thống nạp và cửa cấp 50c để hút nhiên liệu bị bay hơi từ bình nhiên liệu 13. Ngoài ra, phần đầu hướng về phía sau của hộp thu gom 50 có cửa thoát 50d dùng để xả nhiên liệu, nước và các thứ tương tự có trong đó và cửa mở ra không khí môi trường bên ngoài 50a để nối thông với không khí môi trường bên ngoài. Cửa thoát 50d được bố trí thấp hơn cửa mở ra không khí môi trường bên ngoài 50a.

Ống xả 52 được nối với cửa xả 50p của hộp thu gom 50. Đầu kia của ống xả 52 được nối với ống nạp 35, ví dụ, của hệ thống nạp. Khi đó, van điều khiển xả của hộp thu gom 53 (dưới đây được gọi tắt là CPCV – là các ký tự đầu của thuật ngữ tiếng Anh - Canister Purge Control Valve) được bố trí ở phần giữa của ống xả 52.

CPCV 53 được bố trí ở bên trên mặt trên của hộp trục khuỷu 26 và về phía trước từ hộp thu gom 50. CPCV 53 theo phương án này được trang bị solenoit và mở và đóng bằng cách kích hoạt solenoit phù hợp với lệnh của cơ cấu điều khiển xe được bố trí ở một vị trí thích hợp trên xe. CPCV 53 hút nhiên liệu bị bay hơi từ hộp thu gom 50 về

phía ống nạp 35. Trong xe máy 1, CPCV 53 mở và đóng để có thể điều chỉnh lượng hồi lưu của nhiên liệu bị bay hơi. Lượng hồi lưu của nhiên liệu bị bay hơi có thể được điều chỉnh theo cách tăng hoặc giảm bằng cách thay đổi khoảng thời gian giữa việc mở-đóng solenoit phù hợp, ví dụ, với tốc độ của động cơ.

Ống nạp 54 được nối với cửa cấp 50c của hộp thu gom 50. Đầu kia của ống nạp 54 được kéo lên trên từ hộp thu gom 50 và được lồng vào bên trong bình nhiên liệu 13.

Ống thoát 55 được nối với cửa thoát 50d của hộp thu gom 50. Ống thoát 55 được kéo ra ngoài theo chiều xuống dưới từ hộp thu gom 50 và đầu kia của ống thoát 55 được mở xuống phía dưới.

Ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được nối với cửa mở ra không khí môi trường bên ngoài 50a của hộp thu gom 50. Đầu kia 56b của ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được nối vào phần khoang 60, sẽ được mô tả dưới đây.

Như được minh họa trên FIG.1 và FIG.2, trong xe máy 1 theo phương án này, chấn bùn sau 61 được bố trí gần như trùm lên toàn bộ phía theo chu vi ngoài của phần nửa trên của bánh sau WR. Bề mặt của chấn bùn sau 61 mà hướng về phía bánh sau WR được dùng làm bề mặt chấn bùn 61f để tiếp nhận và chặn bùn hoặc nước bắn lên từ bánh sau WR.

FIG.7 là hình chiếu cạnh từ bên phải thể hiện chấn bùn sau 61 được bố trí trong vùng lân cận hộp thu gom 50. FIG.8 là hình vẽ thể hiện phần trước của chấn bùn sau 61 khi nhìn từ trên xuống.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG.8, phần khoang 60 được tạo ra ở phần đầu trước của chấn bùn sau 61. Do vậy, phần khoang 60 được bố trí giữa động cơ 25 và bánh sau WR. Phần khoang 60 được tạo ra theo cách nhô, từ bề mặt chấn bùn 61f của chấn bùn sau 61 mà hướng về phía bánh sau WR, về phía chu vi ngoài của bánh sau WR.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.3 đến FIG.8, phần khoang 60 bao gồm phần mặt đáy 62 được tạo ra theo cách kéo dài từ chấn bùn sau 61 về phía chu vi ngoài theo phương nằm ngang, phần thành trước 63 (là một trong số các phần thành ở phía bên) kéo dài lên trên từ phần đầu trước của phần mặt đáy 62, và phần thành bên 64 (là một trong số các phần thành ở phía bên) lần lượt kéo dài lên trên từ các phần đầu phía

bên ở hai phía bên của phần mặt đáy 62 theo chiều rộng của thân xe.

Phía đầu sau của phần mặt đáy 62 nối tiếp với phần bề mặt theo chu vi ngoài 61s của chắn bùn sau 61. Phần bề mặt theo chu vi ngoài 61s tạo ra bề mặt chắn bùn 61f ở phía bánh sau WR của nó. Phần thành bên 64 được tạo ra theo cách nối tiếp với phần bề mặt theo chu vi ngoài 61s của chắn bùn sau 61 và phần thành trước 63. Do vậy, tất cả các mép bên trên phần mặt đáy 62 của phần khoang 60 được bao quanh bởi phần thành trước 63, phần thành bên 64, và phần bề mặt theo chu vi ngoài 61s của chắn bùn sau 61. Nói cách khác, phần khoang 60 có dạng hình cốc với phần miệng 65 mở lên phía trên.

Đầu kia 56b của ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được nối với cửa nối 64j, được tạo ra trên phần thành bên 64. Đầu kia 56b của ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được đẩy vào trong cửa nối 64j theo chiều chéo từ phía trên bên phải, nhờ vậy được giữ trong đó.

Như được minh họa trên FIG.6 và FIG.8, lỗ thoát 66 dùng để xả nước và các thứ tương tự mà đã lọt vào bên trong phần khoang 60 được tạo ra theo cách đi xuyên qua phần mặt đáy 62.

Ở đây, phần mặt đáy 62 nghiêng xuống dưới về phía trước của nó, và lỗ thoát 66 được tạo ra trên phần mặt đáy 62 ở phần trước một phía bên (phía bên trái) theo chiều rộng của thân xe nơi mà chân chống bên 17S được bố trí. Ngoài ra, trên phần khoang 60, ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được nối với cửa nối 64j được tạo ra trên phần sau ở phía kia (phía bên phải), là phía đối diện theo chiều rộng của thân xe nơi mà chân chống bên 17S được bố trí.

Như được minh họa trên các hình vẽ từ FIG.2 đến FIG. 6, phần khoang 60 được bố trí bên dưới hộp lọc không khí 32 nằm ở phía trước của chắn bùn sau 61. Do vậy, phần đáy 32b của hộp lọc không khí 32 được bố trí ở bên trên phần miệng 65 của phần khoang 60 theo cách hướng về phía phần đáy 32b. Ở đây, như được minh họa trên FIG.3 và FIG.4, phần thành trước 63 của phần khoang 60 được bố trí theo cách nhô lên phía trên nhiều hơn phần thành bên 64. Phần đầu trên 63u của phần thành trước 63 được bố trí có khe hở C1 theo chiều thẳng đứng so với phần đáy 32b của hộp lọc không khí 32. Nhờ khe hở C1 này, không khí bên ngoài có thể được hút vào trong phần khoang 60 từ khoảng giữa phần đầu trên 63u của phần thành trước 63 của phần khoang 60 và phần

đáy 32b của hộp lọc không khí 32.

Hai khung phụ 8L và 8R của khung thân xe 2 được bố trí ở hai phía bên trong vùng lân cận phần trước của chắn bùn sau 61 theo chiều rộng của thân xe theo cách kẹp phần giữa của thân xe vào giữa chúng. Tiếp đó, hai khung phụ 8L và 8R được bố trí giữa phần đầu trên 64u của phần thành bên 64 của phần khoang 60 và hộp lọc không khí 32.

Hai vấu gài (các phần gài) 67A và 67B nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của thân xe được tạo ra trên phần thành bên 64 ở hai phía bên của phần khoang 60 theo chiều rộng của thân xe. Như được minh họa trên FIG.7 và FIG.8, vấu gài 67A ở một phía bên được bố trí theo cách nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của thân xe từ phần đầu trên của phần thành bên 64 đồng thời nằm vuông góc với phần thành bên 64. Vấu gài 67B ở phía kia được bố trí gần về vị trí ở phía trước thân xe hơn là vấu gài 67A. Vấu gài 67B được tạo ra bao gồm phần kéo dài 67c kéo dài lên trên từ phần đầu trên của phần thành bên 64, và phần vấu 67d nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của thân xe từ đầu trên của phần kéo dài 67c. Như được minh họa trên FIG.3 và FIG.4, vấu gài 67A và phần vấu 67d của vấu gài 67B lần lượt được bố trí dọc theo một phía bên (phía mặt đáy) và phía kia (phía mặt trên) đồng thời kẹp các khung phụ 8L và 8R vào giữa. Tiếp đó, khi các khung phụ 8L và 8R được lắp vào giữa vấu gài 67A và phần vấu 67d của vấu gài 67B, phần đầu trước của chắn bùn sau 61 gài vào các khung phụ 8L và 8R. Nói cách khác, các vấu gài 67A và 67B thực hiện chức năng làm các phần gài ở phía trước của chắn bùn sau 61.

Ở đây, khe hở C2 được tạo ra giữa các phía mặt trên của các khung phụ 8L và 8R và phần đáy 32b của hộp lọc không khí 32. Ngoài ra, khe hở C3 cũng được tạo ra giữa các phía mặt đáy của các khung phụ 8L và 8R và các phần đầu trên của phần thành bên 64. Không khí bên ngoài có thể được hút vào trong phần khoang 60 qua các khe hở C2 và C3.

Như được minh họa trên FIG.2, các tấm ốp bên 20L và 20R được bố trí theo cách che phần khoang 60, hộp lọc không khí 32 mà được bố trí trong vùng lân cận của nó, và các khe hở từ C1 đến C3 được tạo ra giữa các khung phụ 8L và 8R. Do vậy, không khí bên ngoài được hút vào trong phần khoang 60 qua các khe hở từ C1 đến C3 từ khoảng không ở phía sau các tấm ốp bên 20L và 20R.

Hộp thu gom 50 được bố trí theo cách nêu trên hút nhiên liệu bị bay hơi bên trong bình nhiên liệu 13 qua ống nạp 54. Trong hộp thu gom 50, chất hấp thu sẽ hấp thu nhiên liệu có trong nhiên liệu bị bay hơi đã được hút vào. Không khí sạch sau khi nhiên liệu đã được hấp thu được xả ra bên ngoài ở gần phần khoang 60 qua ống thoát 55.

Hộp thu gom 50 cấp nhiên liệu bị bay hơi chứa trong hộp thu gom 50 cho hệ thống nạp khi CPCV 53 mở trên cơ sở hoạt động điều khiển của cơ cấu điều khiển xe. Trong trường hợp này, áp suất nạp âm được tạo ra nhờ hoạt động của pit tông bên trong xi lanh 27 được sử dụng. Hỗn hợp nhiên liệu-không khí bao gồm không khí môi trường bên ngoài mà được hút vào từ phần khoang 60 qua ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 và nhiên liệu bị bay hơi mà được chứa trong hộp thu gom 50 được hút vào trong ống xả 52. Hỗn hợp nhiên liệu-không khí có nhiên liệu bị bay hơi đã được hút vào trong ống xả 52 được hút vào trong xi lanh 27 qua ống nạp 35 của hệ thống nạp của xe máy 1, nhờ đó được đốt ở bên trong động cơ 25.

Như được mô tả trên đây, xe máy 1 theo phương án này bao gồm chấn bunn sau 61 được bố trí dọc theo bánh sau WR, phần khoang 60 được bố trí ở phía trước bánh sau WR và được bố trí trên phần chu vi ngoài tương đối với bề mặt chấn bunn 61f của chấn bunn sau 61 mà hướng về phía bánh sau WR, và ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được nối vào phần khoang 60 và hút không khí môi trường bên ngoài vào trong hộp thu gom 50.

Theo cách này, do phần khoang 60 được bố trí trên phần chu vi ngoài của bề mặt chấn bunn 61f của chấn bunn sau 61, nên có thể đảm bảo được khoảng không mà nước hay bụi ít có khả năng lọt vào bên trong đó. Ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được nối vào phần khoang 60. Do vậy, có khả năng tránh được việc tăng chiều dài của ống hút không khí môi trường bên ngoài 56, và có thể hút không khí sạch vào trong hộp thu gom 50. Ngoài ra, phần khoang 60 được tạo ra liền khối với chấn bunn sau 61. Do vậy, khác với trường hợp mà một khoang chuyên dụng được tạo ra trong vùng lân cận hộp thu gom 50, có thể giảm số lượng các bộ phận và giờ công lao động cần cho việc lắp ráp không bị tăng.

Trong xe máy 1 theo phương án này, phần khoang 60 bao gồm phần thành trước 63 và phần thành bên 64 kéo dài lên phía trên từ phần mặt dưới 62 của phần khoang 60, và phần khoang 60 mở lên phía trên.

Theo cách này, phần khoang 60 được tạo ra có hình dạng mở lên phía trên. Do vậy, có thể dễ dàng thực hiện việc tháo khuôn khi thực hiện quy trình đúc nhựa phần khoang 60 cùng với chấn bùn sau 61, và có thể dễ dàng chế tạo chấn bùn sau 61.

Xe máy 1 theo phương án này còn có hộp lọc không khí 32 được bố trí ở phía trước chấn bùn sau 61 và phần đáy 32b của nó được bố trí theo cách hướng về phía mặt trên của phần khoang 60.

Phần đáy 32b của hộp lọc không khí 32 hướng về phía phần miệng 65 của phần khoang 60 mở lên phía trên. Do vậy, có thể ngăn không cho các thứ bên ngoài như bụi và nước xâm nhập vào bên trong phần khoang 60 từ phía ngoài.

Trong xe máy 1 theo phương án này, khung thân xe 2 có hai khung phụ 8L và 8R lần lượt được bố trí ở hai phía bên trong vùng lân cận phần trước của chấn bùn sau 61 theo chiều rộng của thân xe. Hai khung phụ 8L và 8R được bố trí giữa các phần đầu trên 64u của phần thành bên 64 và hộp lọc không khí 32.

Do các khung phụ 8L và 8R được bố trí theo cách này, có thể ngăn không cho các thứ bên ngoài như bụi và nước xâm nhập vào bên trong phần khoang 60 từ phía ngoài qua khe hở giữa phần đầu trên 64u của phần thành bên 64 và hộp lọc không khí 32.

Trong xe máy 1 theo phương án này, chấn bùn sau 61 có các vấu gài 67A và 67B lần lượt nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của thân xe từ phần thành bên 64 được bố trí ở hai phía bên của phần khoang 60 theo chiều rộng của thân xe và lần lượt gài vào hai khung phụ 8L và 8R.

Do vậy, phần trước của chấn bùn sau 61 được lắp cố định vào khung thân xe 2. Do vậy, có thể không cần sử dụng cơ cấu dùng để lắp cố định chấn bùn sau 61 vào khung thân xe 2 ở phía trước của nó. Kết quả là, có thể thực hiện công việc lắp ráp chấn bùn sau 61 theo cách dễ dàng và hiệu quả.

Trong xe máy 1 theo phương án này, hộp lọc không khí 32 được trang bị phần lắp 32t dùng để lắp cố định hộp lọc không khí 32 vào các khung phụ 8L và 8R mà phần khoang 60 được gài vào đó bằng cách sử dụng các vấu gài 67A và 67B.

Do vậy, chấn bùn sau 61 với phần khoang 60, và hộp lọc không khí 32 có thể được lắp cố định vào các khung phụ 8L và 8R, nghĩa là vào cùng một bộ phận. Do vậy,

có thể dễ dàng đảm bảo được độ chính xác về vị trí của phần khoang 60 và hộp lọc không khí 32.

Các bộ phận khác, ví dụ như khay lắp ắc quy, có thể được sử dụng làm bộ phận phụ trợ của động cơ mà được bố trí theo cách hướng về phía phần miệng 65 của phần khoang 60. Tuy nhiên, hộp lọc không khí 32 có mức độ tự do về hình dáng linh hoạt hơn các bộ phận khác. Do vậy, phần đáy 32b của hộp lọc không khí 32 có thể được làm tương thích với hình dạng của phần khoang 60 một cách dễ dàng.

Xe máy 1 theo phương án này bao gồm động cơ 25 được lắp ở phần trước của khung thân xe 2 và có xi lanh 27 kéo dài nghiêng lên trên về phía trước từ hộp trục khuỷu 26, bình nhiên liệu 13 được bố trí ở bên trên động cơ 25, và cơ cấu cấp nhiên liệu 34 được bố trí ở phía sau xi lanh 27 và cấp cho động cơ 25 không khí đã đi qua hộp lọc không khí 32 và được trộn nhiên liệu cấp từ bình nhiên liệu 13. Hộp thu gom 50 được bố trí ở bên trên hộp trục khuỷu 26 và ở phía sau xi lanh 27. Phần khoang 60 được bố trí giữa động cơ 25 và bánh sau WR.

Theo cách này, hộp thu gom 50 được bố trí ở bên trên hộp trục khuỷu 26 và ở phía sau xi lanh 27, và phần khoang 60 được bố trí giữa bánh sau WR và động cơ 25. Do vậy, có thể rút ngắn chiều dài của ống xả 52, ống nạp 54, và ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 nối hộp thu gom 50 và mỗi bộ phận này.

Xe máy 1 theo phương án này còn có chân chống bên 17S được lắp ở một phía bên của khung thân xe 2 theo chiều rộng của thân xe. Phần khoang 60 có lỗ thoát 66 được tạo ra ở phía bên theo chiều rộng của thân xe của phần mặt đáy 62 mà có chân chống bên 17S và ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 của hộp thu gom 50 được nối với phía kia của nó theo chiều rộng của thân xe.

Do vậy, khi xe máy 1 được dựng ở trạng thái chân chống bên 17S tỳ lên mặt đất và nghiêng về phía chân chống bên 17S, lỗ thoát 66 được tạo ra trên mặt đáy của phần khoang 60 ở phía nghiêng. Do vậy, có thể dễ dàng làm thoát nước phần khoang 60 khi dựng xe. Hơn nữa, ống hút không khí môi trường bên ngoài 56 được bố trí ở bên trên phần khoang 60 ở phía nghiêng. Do vậy, ngay cả khi nước xâm nhập vào bên trong phần khoang 60, vẫn có thể giảm khả năng nước xâm nhập vào bên trong hộp thu gom 50.

Sáng chế không chỉ giới hạn ở kết cấu theo phương án được mô tả trên đây và

được thể hiện trên các hình vẽ, và có thể có nhiều ví dụ biến thể trong phạm vi kỹ thuật của nó.

Ví dụ, sáng chế theo phương án nêu trên bao gồm tất cả các loại xe mà người lái xe ngồi trên đó ở tư thế để chân hai bên thân xe. Xe bao gồm không chỉ xe máy (kể cả xe đạp hai bánh có động cơ và xe scuter) mà còn xe ba bánh (kể cả xe có một bánh trước và hai bánh sau, và xe có hai bánh trước và một bánh sau) và xe bốn bánh.

Động cơ không chỉ giới hạn ở động cơ một xi lanh, và sáng chế cũng có thể được áp dụng cho động cơ có nhiều xi lanh.

Trong xe theo phương án nêu trên, cơ cấu cấp nhiên liệu 34 là bộ chế hoà khí. Tuy nhiên, cơ cấu cấp nhiên liệu có thể có kết cấu bao gồm thân bộ tiết lưu có van tiết lưu, và bộ phun nhiên liệu. Trong trường hợp này, đã được mô tả rằng bộ phun nhiên liệu có thể là một bộ phận riêng biệt với thân bộ tiết lưu. Tuy nhiên cách cụ thể hơn, trong trường hợp này, bộ phun nhiên liệu có thể được bố trí bên trong ống nạp hay một bộ phận tương tự.

Kết cấu theo phương án nêu trên chỉ là một ví dụ của sáng chế, và nhiều thay đổi khác có thể được thực hiện miễn là không vượt quá phạm vi và ý tưởng của sáng chế.

Khả năng ứng dụng công nghiệp

Do ống hút không khí môi trường bên ngoài được nối với khoang được tạo ra ở phía chu vi ngoài của bề mặt chấn bunn của chấn bunn sau ở phía trước bánh sau, có thể tránh được việc kéo dài ống hút không khí môi trường bên ngoài, bụi hay hơi ẩm có thể được ngăn không bị lọt vào bên trong hộp thu gom, và không khí sạch có thể được hút vào trong hộp thu gom.

YÊU CẦU BẢO HỘ

1. Xe kiểu ngồi để chân hai bên bao gồm:

khung thân xe;
 bình nhiên liệu được bố trí trên khung thân xe và chứa nhiên liệu;
 hộp thu gom để thu gom nhiên liệu bị bay hơi sinh ra trong bình nhiên liệu;
 bánh sau được bố trí ở phần sau của khung thân xe;
 chắn bùn sau được bố trí dọc theo phía chu vi ngoài của bánh sau;
 phần khoang được bố trí ở phía trước bánh sau và được bố trí trên phần chu vi ngoài tương đối với bề mặt chắn bùn của chắn bùn sau mà hướng về phía bánh sau;
 và
 ống hút không khí môi trường bên ngoài được nối vào phần khoang và hút không khí môi trường bên ngoài vào trong hộp thu gom,
 trong đó phần khoang có phần thành bên kéo dài lên trên từ phần mặt đáy của phần khoang và mở lên phía trên,
 xe kiểu ngồi để chân hai bên này còn bao gồm bộ phận phụ trợ của động cơ được bố trí ở phía trước chắn bùn sau và phần đáy của bộ phận phụ trợ của động cơ được bố trí theo cách hướng về phía mặt trên của phần khoang,
 khung thân xe có hai khung phụ được bố trí ở hai phía bên trong vùng lân cận phần trước của chắn bùn sau theo chiều rộng của thân xe,
 hai khung phụ được bố trí giữa phần đầu trên của phần thành bên và bộ phận phụ trợ của động cơ theo cách che khe hở giữa phần thành bên và bộ phận phụ trợ của động cơ khi nhìn từ phía bên, và
 đường trục tâm theo chiều dọc của hộp thu gom hướng theo chiều dọc của thân xe.

2. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 1, trong đó chắn bùn sau có các phần gài nhô ra phía ngoài theo chiều rộng của thân xe từ các phần thành bên được bố trí ở hai phía bên của phần khoang theo chiều rộng của thân xe và gài vào hai khung phụ.

3. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó:

bộ phận phụ trợ của động cơ là hộp lọc không khí, và

hộp lọc không khí có phần lắp dùng để lắp cố định hộp lọc không khí vào hai khung phụ.

4. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 3, trong đó xe này còn bao gồm:
- động cơ được lắp ở phần trước của khung thân xe và có xi lanh kéo dài nghiêng lên trên về phía trước từ hộp trục khuỷu;
 - bình nhiên liệu được bố trí ở bên trên động cơ; và
 - cơ cấu cấp nhiên liệu được bố trí ở phía sau xi lanh và cấp không khí đã đi qua hộp lọc không khí và nhiên liệu được cấp từ bình nhiên liệu cho xi lanh này,
 - trong đó hộp thu gom được bố trí ở bên trên hộp trục khuỷu và ở phía sau xi lanh, và
 - phần khoang được bố trí giữa động cơ và bánh sau.
5. Xe kiểu ngồi để chân hai bên theo điểm 2, trong đó xe này còn bao gồm:
- chân chống bên được lắp ở một phía bên của khung thân xe theo chiều rộng của thân xe,
 - trong đó phần khoang có lỗ thoát được tạo ra ở một phía bên của phần mặt đáy mà có chân chống bên theo chiều rộng của thân xe và ống hút không khí môi trường bên ngoài của hộp thu gom được nối với phía kia của nó theo chiều rộng của thân xe.

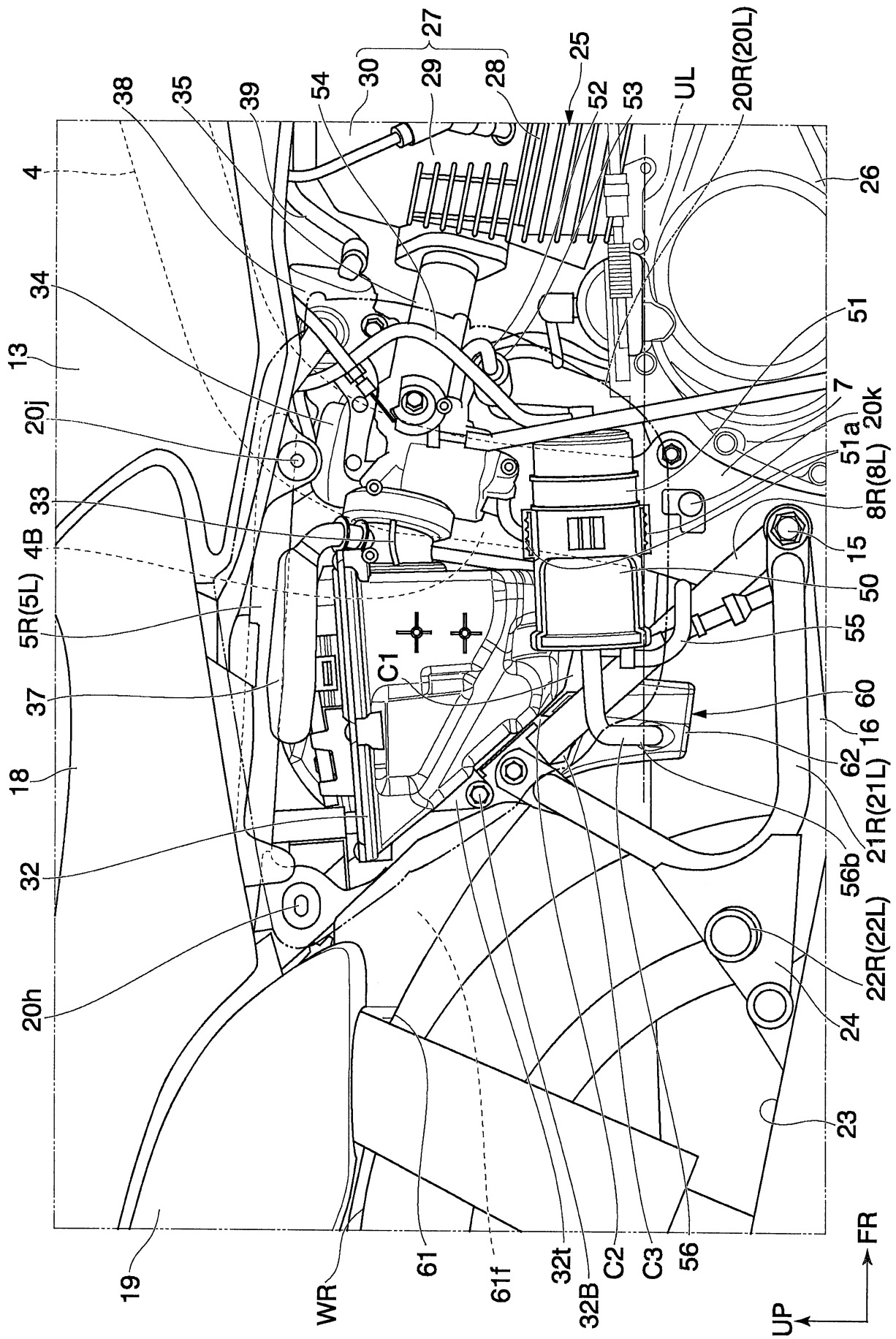


FIG. 2

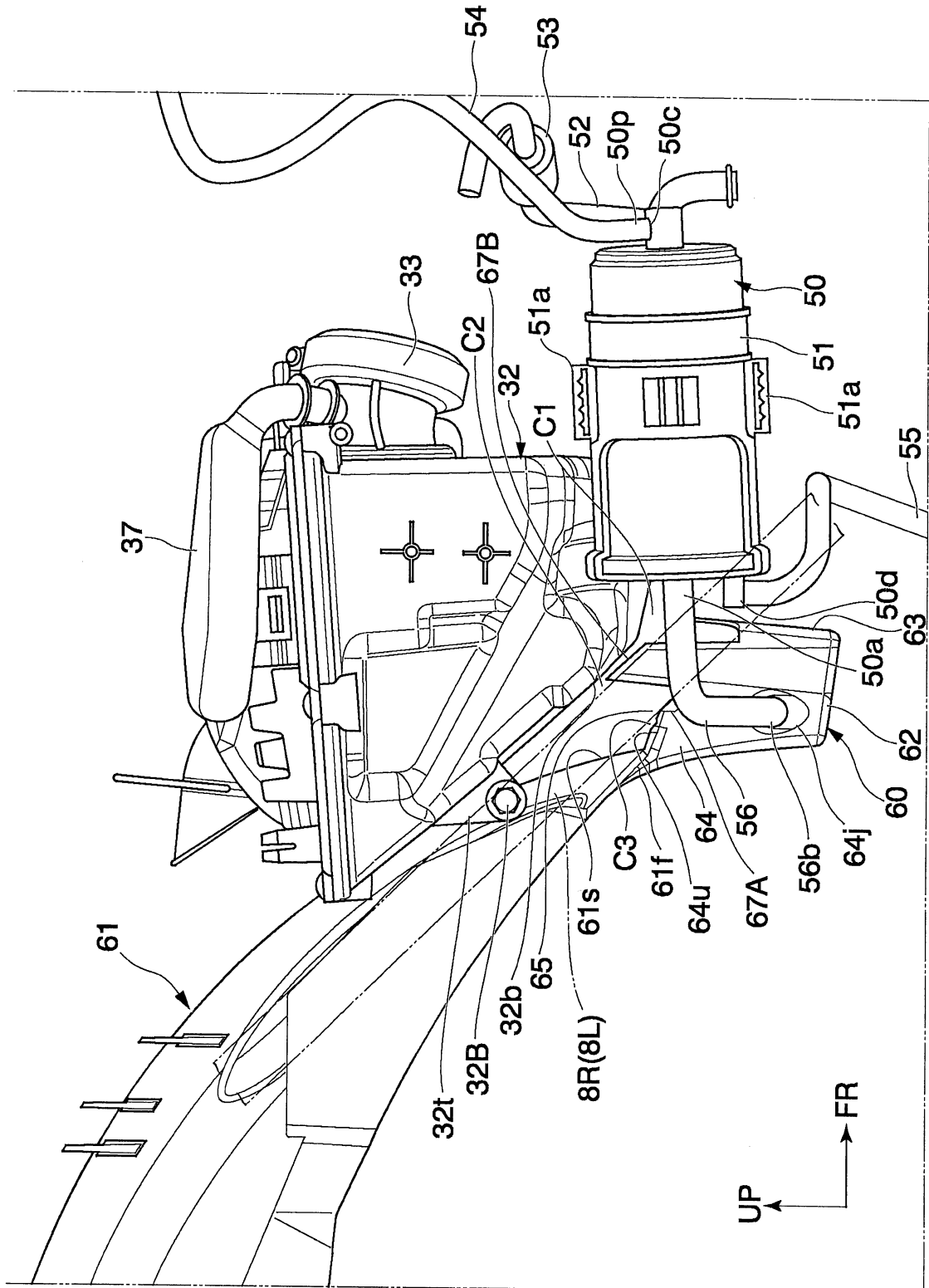


FIG. 3

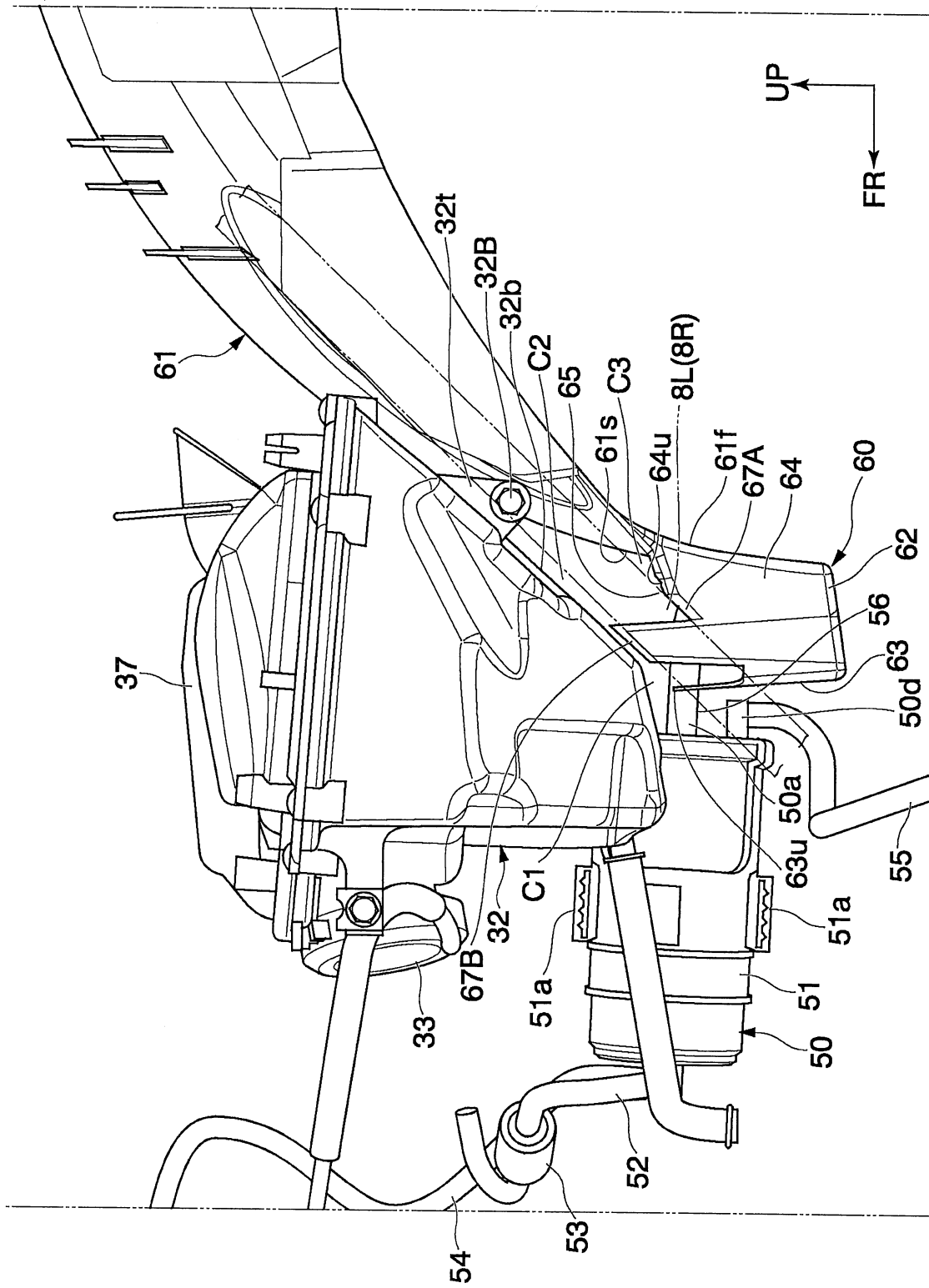


FIG. 4

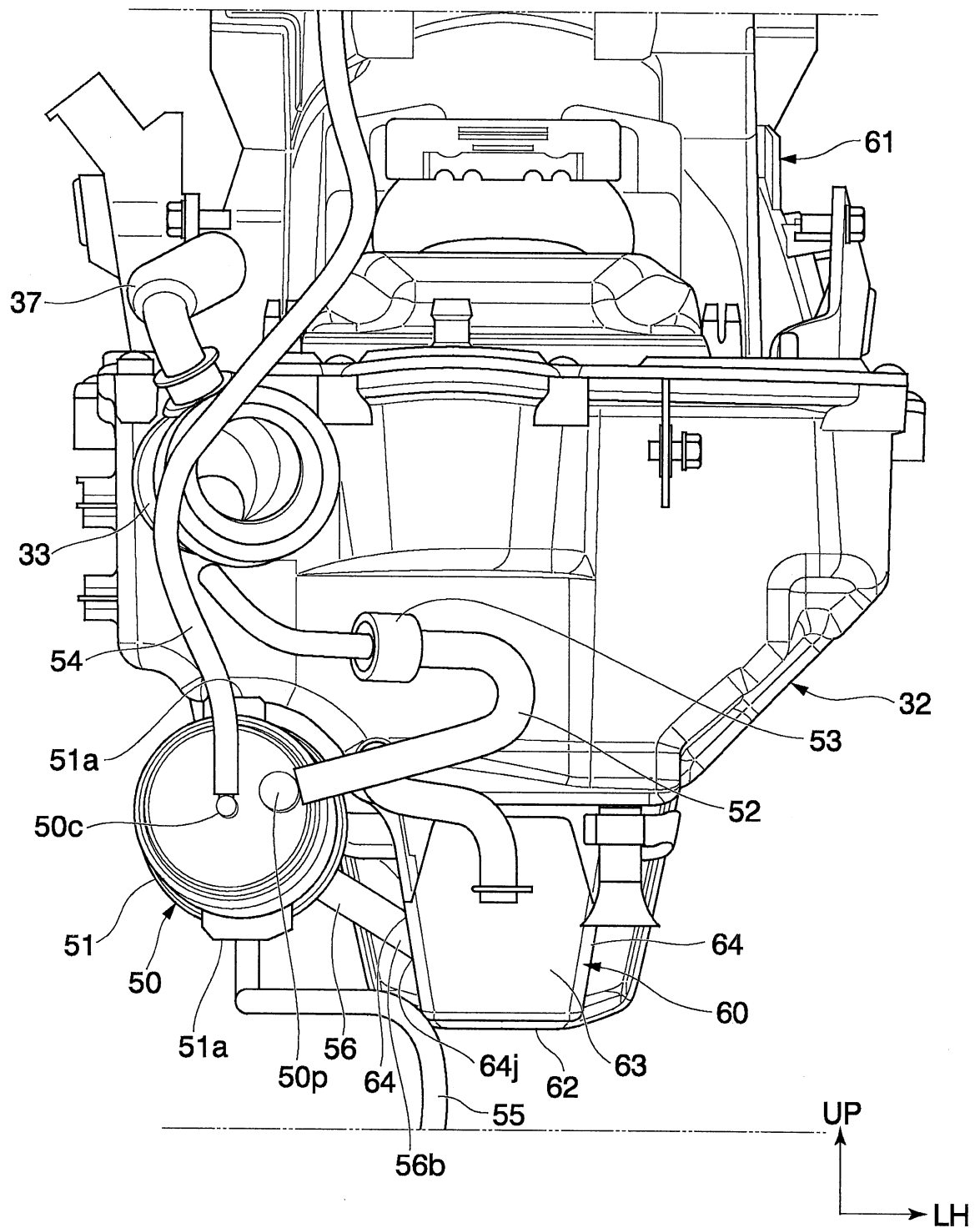


FIG. 5

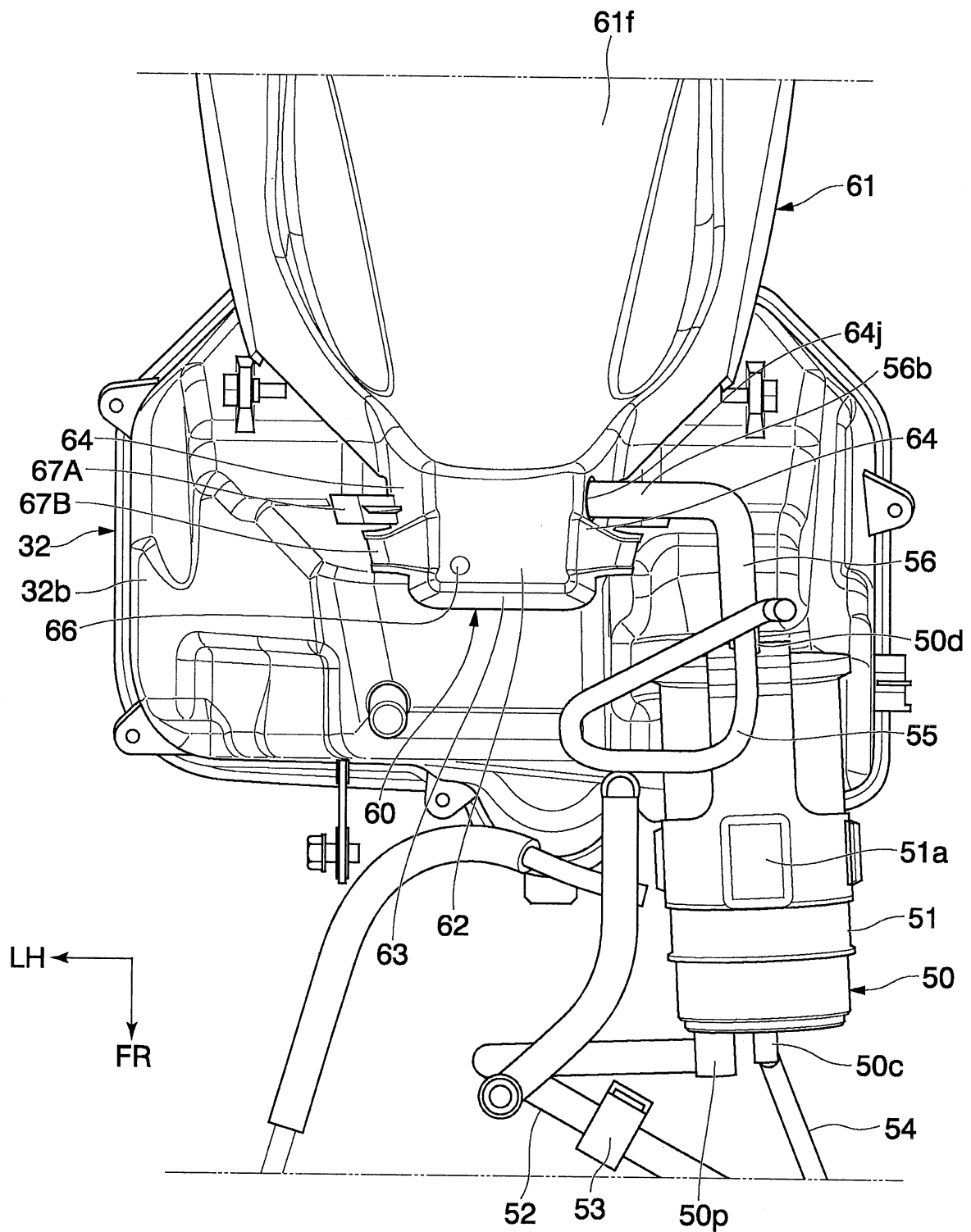


FIG. 6

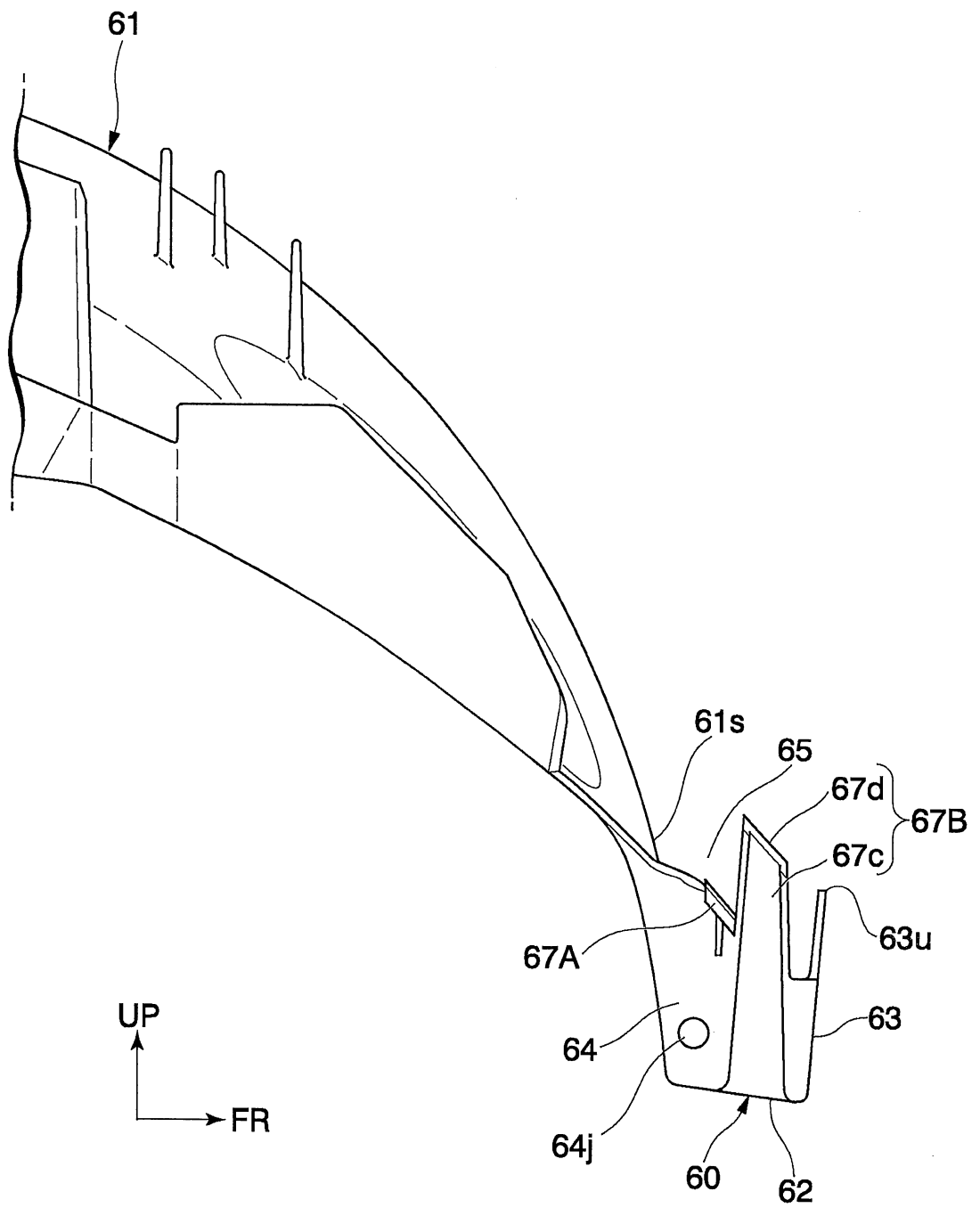


FIG. 7

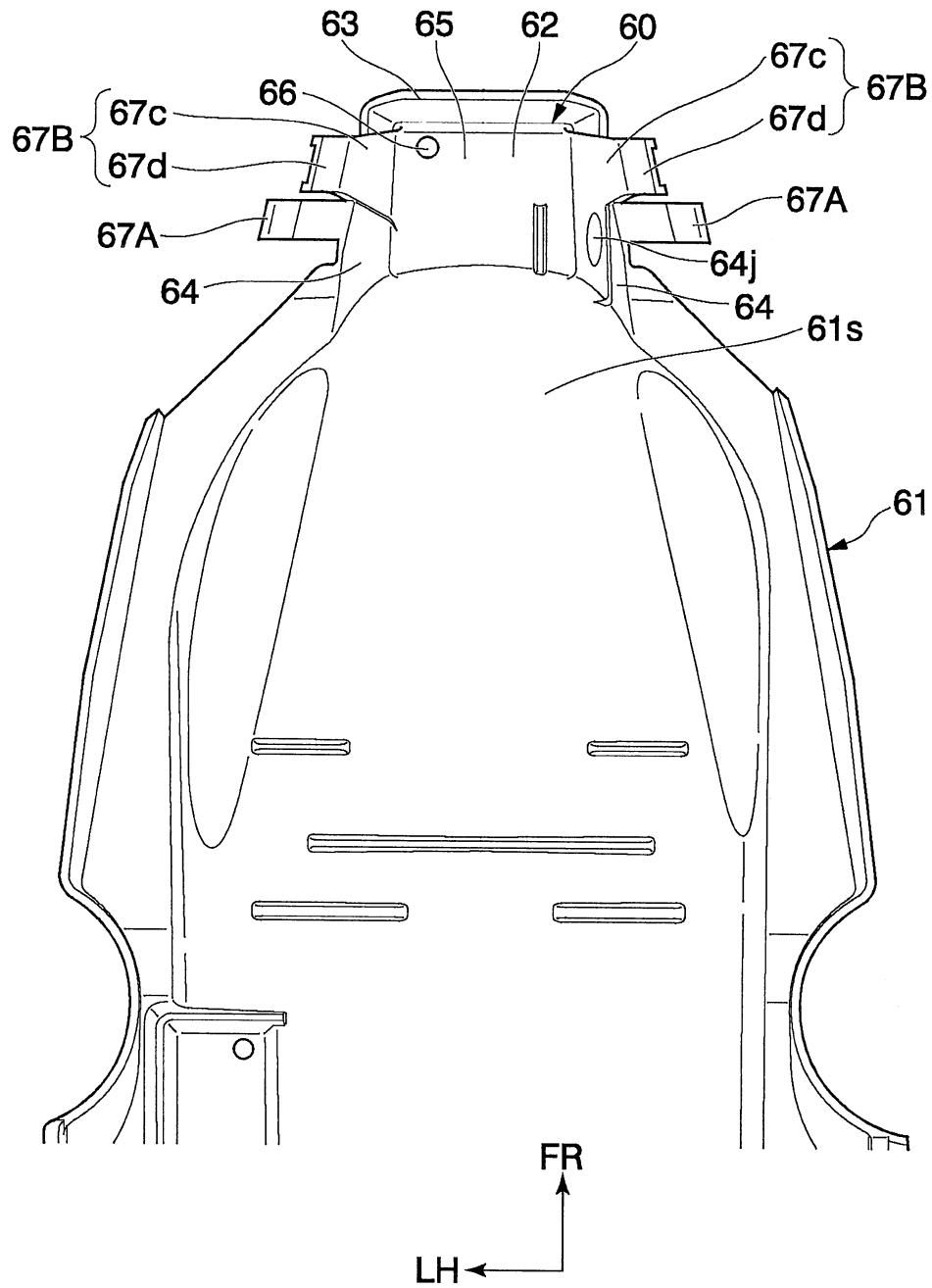


FIG. 8