



Những lưu ý khi rửa xe máy  
Cập nhật 15/10/2009



Rửa xe cũng được xem như một nghệ thuật vì nó giúp kéo dài tuổi thọ của động cơ và giảm thiểu chi phí bảo trì và sửa chữa cho người sử dụng.

Xe máy cũng giống như 1 món đồ trang sức, vì thế nó phải được xử lý và bảo trì đúng cách. Lau chùi và rửa xe máy cũng quan trọng như công việc bảo dưỡng kỹ thuật định kỳ.

Hãy cùng tìm hiểu xem làm thế nào để rửa xe đúng cách.



*Rửa xe máy cũng là một nghệ thuật*

### ***Sẵn sàng***

Dù đó là 1 chiếc Cruiser hay 1 chiếc xe thể thao thì mỗi người điều khiển cần biết rằng rửa xe máy là công việc khó hơn rửa 1 chiếc xe ô tô. Điều này hoàn toàn hợp lý vì các vật liệu bề mặt của xe máy khác với xe ô tô. Ví dụ như: lớp sơn, nhựa, crôm, da hay cao su... tất cả được kết cấu trên 1 diện tích rất nhỏ. Vì vậy, sẽ rất khó khăn để đưa tay vào khi chúng ta cần lau chùi. Những chỉ dẫn cơ bản dưới đây sẽ giúp bạn đúc kết được kinh nghiệm trong quá trình rửa xe.

Khâu quan trọng và trước tiên là bạn phải để động cơ nguội trước khi tiến hành rửa xe, vì nó có thể là nguyên nhân gây ra thiệt hại cho chiếc xe của bạn. Tiếp sau đó, bạn hãy tháo

nhấn tay và các đồ trang sức khác ra, nó không gây thiệt hại cho xe nhưng nó có thể gây nên trầy xước xe. Dây lưng và áo choàng cũng nên cởi ra. Nếu bạn là phụ nữ, bạn có thể phải tháo, cởi 1 số đồ trang sức khác...

### ***Đồ nghề rửa xe***

Sau khi đã sẵn sàng, bạn nên chuẩn bị một bộ đồ nghề rửa xe bao gồm các dụng cụ sau:

- Một ít vải mềm, sạch vừa dùng để lau ướt và lau khô.
- Máy xi khô yên xe và các phụ kiện khác.
- Nước tẩy rửa làm xe (xà phòng và chất tẩy có thể được hòa lẫn với nhau).
- Một chiếc xô để đựng nước rửa.
- Một bàn chải chuyên dùng.
- Dầu mỡ tra xe.
- Găng tay, nếu bạn muốn giữ cho đôi tay của bạn sạch sẽ.

### ***Các bước thực hiện***

Bây giờ bạn đã có trong tay những thứ bạn cần, hãy bắt tay vào công việc. Dùng loại vòi nước tưới cây, đôi khi chỉ cần dùng chiếc xô để chứa nước. Một số người đã dùng biện pháp pha nước lạnh với nước ấm, như vậy sẽ làm tăng độ sạch của xe. Bạn cũng nên kiểm tra lại xe trước khi chà xà phòng, khi rửa hãy tránh các chỗ như: hộp số, ống xả và bầu lọc gió.



*Dùng vải khô, mềm để lau xe*

Áp dụng biện pháp rửa và dùng bọt để làm sạch sơn và nhựa xe. Bây giờ, hãy dùng vòi nước rửa nhẹ nhàng, hoặc múc nước từ xô bạn đã chuẩn bị. Với những vùng kim loại bám bẩn, hãy dùng 1 chiếc bàn chải sạch và 1 chiếc bàn chải xù dài là cách tốt nhất vì những

chỗ đó bạn khó đưa tay vào được, đồng thời hãy sử dụng máy tẩy nhờn, cọ sạch những chỗ bẩn của xe như ống xả... Khi thực hiện xong các bước trên, bạn hãy dùng miếng vải sợi nhỏ lau khô chiếc xe. Khi mọi việc hoàn tất, bạn nên chạy xe vài vòng cho nước trong ống xả chảy ra hết.

***Những điều nên tránh:***

- Tránh ánh nắng mặt trời vì ánh sáng mặt trời có thể tích tụ tạo nên nhiệt độ cao làm cho màu sơn xe của bạn có thể bị nhạt đi và làm cho vết xước bị lộ rõ, mà bạn lại không muốn điều đó xảy ra.
- Tránh dung vòi nước ở cường độ mạnh để tránh làm nhạt màu sơn và dẫn đến mòn các bộ phận khác.

Trên đây là một số chỉ dẫn cơ bản về cách rửa 1 chiếc xe máy, hy vọng sẽ giúp bạn duy trì được việc bảo trì xe 1 cách tốt nhất và có một chiếc xe luôn mới.

# Cấu tạo tổng quát một chiếc xe gắn máy

Xe gắn máy là gọi chung cho tất cả các xe 2 bánh có gắn động cơ. Thông thường một chiếc xe gắn máy gồm những bộ phận :Động cơ , Hệ thống truyền động ,điện đèn còi và một vài bộ phận khác



## 1. Cấu tạo tổng quát 1 chiếc xe gắn máy:

Thông thường một chiếc xe gắn máy gồm những bộ phận sau:

### a. Động cơ:

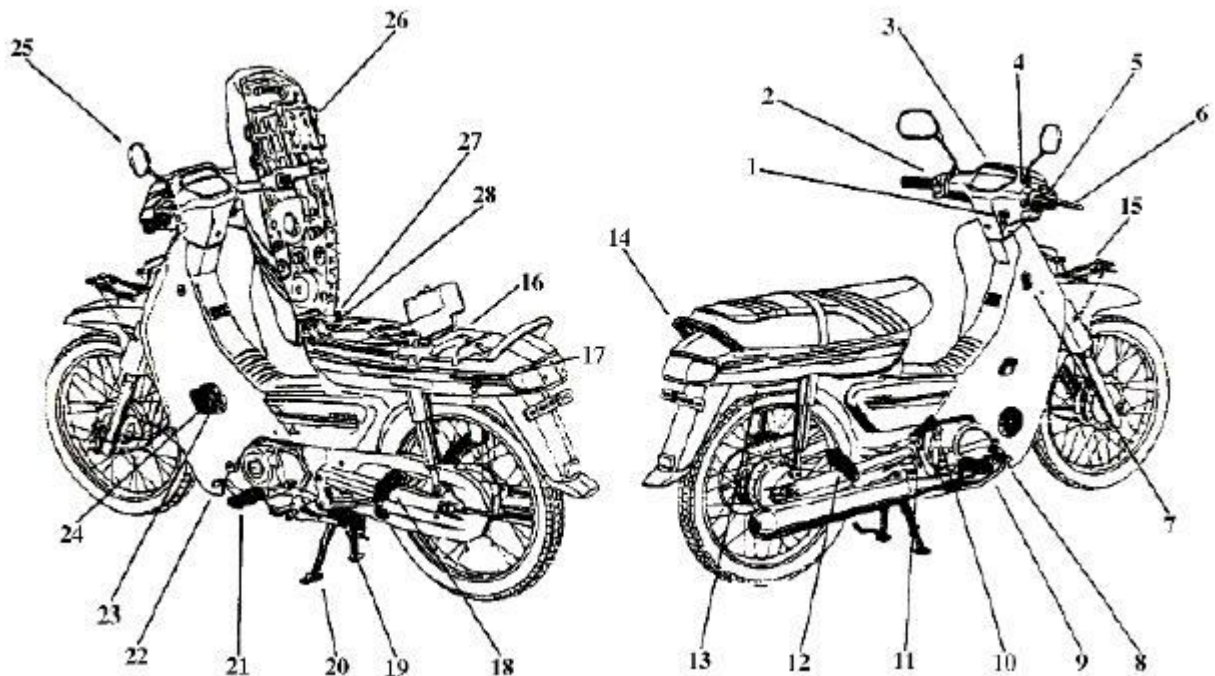
Là bộ máy gồm nhiều chi tiết và hệ thống lắp ghép liên hệ mật thiết với nhau, là nơi đốt cháy nhiên liệu tỏa nhiệt biến thành cơ năng rồi sinh ra động lực truyền sang hệ thống truyền chuyển động làm cho xe di chuyển. Muốn vậy trong động cơ phải có các chi tiết và hệ thống sau:

- + Các chi tiết cố định và di động.
- + Các chi tiết của hệ thống phân phối khí.

- + Hệ thống làm trơn, làm mát.
- + Hệ thống nhiên liệu.
- + Hệ thống đánh lửa.

**b. Hệ thống truyền chuyển động:**

Có nhiệm vụ truyền chuyển động từ động cơ đến bánh xe phát động, thay đổi tốc độ, moment của bánh xe phát động tùy theo tải trọng và đường sá. Hệ thống này gồm: Bộ ly hợp, hộp số, bánh xe răng kéo xích (nhông trước); đĩa sên (nhông sau), xích tải.



*Hình 1 : Cấu tạo tổng quát xe*

1. Công tắc máy đồng thời khoá cổ, chìa khoá yên 2. Cụm công tắc cốt, pha, công tắc

kèn, công tắc queo 3. Công tơ mét 4. Cụm công tắc đèn chính, nút đề

5. Tay ga 6. Tay thắng trước 7. Bình, vít ráp móc treo

8. Bàn đạp thắng sau 9. Chỗ để chân 10. Công tắc đèn stop 11. Giò đạp 12.

Gác chân 13. Dè sau 14. Khung giữ khi dựng hay đẩy xe 15. Baga trước 16.

Chỗ dựng đồ nghề 17. Khoá yên 18. Khung gắn gát chân 19. Chân

chống nghiêng 20. Chân chống đứng 21. Chỗ để chân 22. Cần sang số

23. Khoá xăng 24. Lọc xăng 25. Kính chiếu hậu 26. Yên xe 27. Cao su

giảm chấn yên xe 28. Nắp xăng

Ở một vài loại mô tô không dùng sên mà hệ thống láp chuyên và cac - đan. Trên xe gắn máy động cơ và hệ thống truyền chuyển động được ráp chung thành một khối ta thường gọi là động cơ.

### **c. Hệ thống chuyển động (hệ thống di chuyển):**

Có tác dụng biến chuyển động quay của hệ thống truyền chuyển động thành chuyển động tịnh tiến của chiếc xe. Mặt khác nó còn có tác dụng bảo đảm cho xe di chuyển êm dịu trên những đoạn đường không bằng phẳng. Hệ thống này gồm: Bánh xe trước, bánh xe sau, hệ thống nhún và khung xe.

### **d. Hệ thống điều khiển:**

Có nhiệm vụ thay đổi hướng chuyển động của chiếc xe. Cho xe chạy chậm lại hay dừng hẳn để đảm bảo an toàn khi giao thông. Hệ thống này gồm tay lái, các cần điều khiển và hệ thống thắng.

### **e. Hệ thống điện đèn còi:**

Có tác dụng tạo tín hiệu hoặc chiếu sáng khi xe dừng, queo, đi trong đêm tối hoặc chỗ đông người để bảo đảm an toàn giao thông. Hệ thống này gồm các đèn chiếu gần, chiếu xa, đèn lái, đèn stop, đèn queo, đèn soi sáng côngtomét, kèn, các loại đèn tín

hiệu. . .

## **2. Phân loại xe gắn máy:**

Xe gắn máy là gọi chung cho tất cả các xe 2 bánh có gắn động cơ. Thực ra danh từ xe gắn máy (xe máy dầu) để chỉ cho các xe hai bánh có gắn động cơ, khi cần thiết có thể đạp như xe đạp mà không dùng đến máy như Vélo Solex, Mobylette, Peugeot, PC, số còn lại gọi là Scooter hay mô tô. Nếu cỡ bánh xe nhỏ như Vespa, Lambretta gọi là Scooter, Cỡ bánh lớn gọi là mô tô. Ngày nay xe gắn máy phân loại chủ yếu dựa vào động cơ. Theo tính năng ta có hai loại chính là động cơ 4 thì và động cơ 2 thì.

- Loại 4 thì dùng cho xe có lòng xylanh từ 50 ->1300 cm<sup>3</sup> .
- Loại 2 thì dùng cho xe có lòng xylanh từ 50 -> 250 cm<sup>3</sup> . Tối đa là 350 cm<sup>3</sup> vì loại này tiêu hao nhiên liệu nhiều.

Dựa vào thiết kế động cơ thì ta có:

- Động cơ máy đứng (Honda CB 350)
- Động cơ máy nằm (Honda C50)
- Động cơ máy hình chữ V (Harley Davidson)
- Động cơ máy nằm ngang (B.M.W)

Dựa vào dung tích xylanh ta có:

- Động cơ loại 49cc (Honda C.50)
- Động cơ loại 150cc (Vespa 150)
- Động cơ loại 250cc (Yamaha 250...)

Dựa vào các sử dụng ta có:

- Xe tay ga: Attila, Honda @, Honda Click, SH, Nouvo, Spacy...
- Xe sang số: Dream, Future, Wave...

Thông dụng nhất hiện nay vẫn là loại xe gắn máy 100cc, 125cc, 150cc chỉ có 1 lòng xylanh đa số là xe 2 thì Peugeot, Mobylette (Pháp), Suzuki, Yamaha, Bridgestone

(Nhật) và xe 4 thì như Honda Dream, Sirius, Suzuki Viva...

### **Phân loại xe gắn máy Honda**

Ví dụ:



Honda C 50 M						
Honda C 70 E			Econo Power			
Honda C 100 M			DM	Dream II	1984	
1	2	3	4	5	6	7

1- Hiệu xe thường đại diện cho loại động cơ 4 thì

2- Chỉ danh kiểu xe nam hay nữ

Xe Nam: S, SS, CL, CD, CB

Xe Nữ: C

Ngoài ra, Xe Nam hay Nữ còn được thiết kế chuyên dùng.

– Xe thể thao (Sport).

– Xe leo núi (Setambler).

– Xe chở hàng, yên rời (business).

– Xe gia đình, bánh nhỏ (Family).

3- Số phân khối: chỉ danh bằng số phân khối đã đăng ký, thực tế số phân khối nhỏ hoặc lớn hơn 1cc ->2cc.

4- Có chữ M là xe có trang bị đèn-đề-ma-rơ.

5- Thị trường lưu hành xe.

E, UK : Liên hiệp Anh (Máy đen chống tỏa nhiệt)

GR : Greece

B : Belgium : Bỉ

U : Australia : Úc

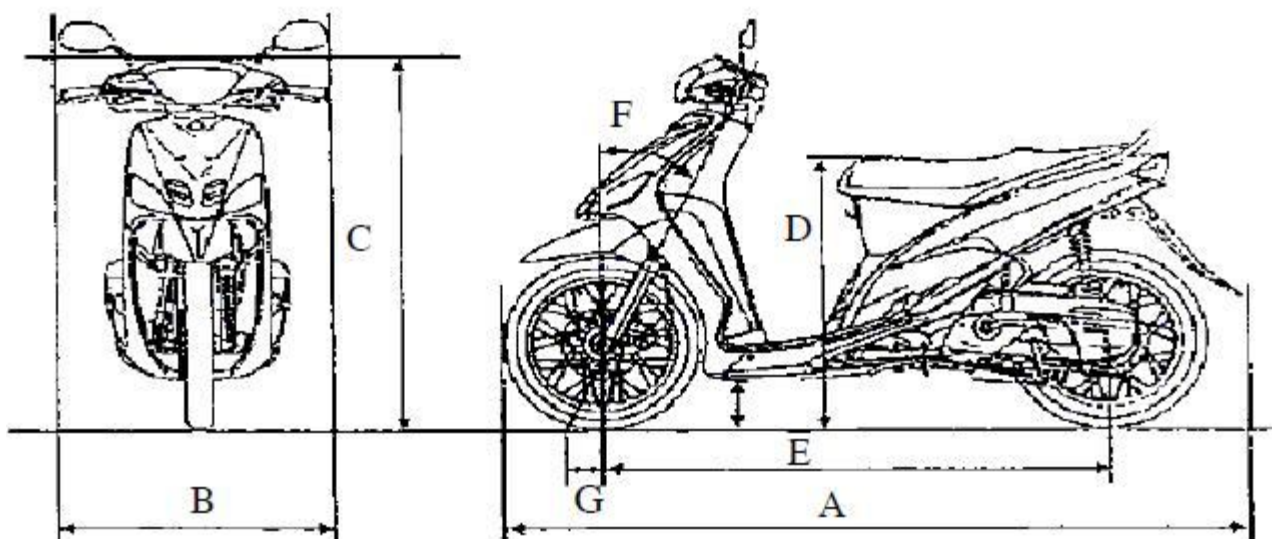
D, DM, DK : General export: Thị trường chung

(DM tốc độ kế đơn vị Mile giờ MPH : DK : KM/giờ)

6- Đòi xe: Tên gọi riêng cho đòi xe, cũng theo tên gọi người ta còn phân biệt hệ thống đánh lửa bằng má vít hoặc tụ phóng điện CDI.

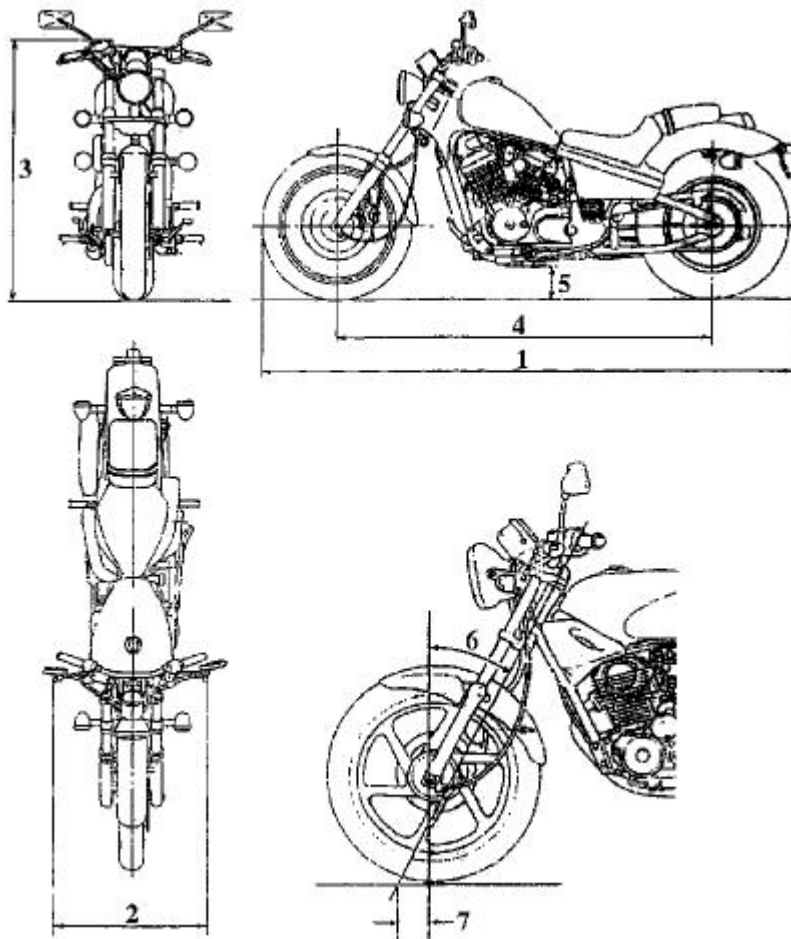
7- Năm sản xuất.

### III. Các kích thước đặc trưng của XGM:



*Hình 2 : Kích thước xe Yamaha Mio*

	<b>Kích thước</b>	<b>Mio</b>	<b>Nouvo</b>
A	Chiều dài toàn bộ	1820 mm	1935 mm
B	Chiều rộng toàn bộ	675 mm	675 mm
C	Chiều cao toàn bộ	1050 mm	1070 mm
D	Chiều cao yên	745 mm	755 mm
E	Khoảng cách trục bánh xe	1240 mm	1280 mm
F	Góc nghiêng phương trục lái	$26,5^{\circ}$	$25^{\circ}$
G	Độ lệch phương trục lái	100 mm	112 mm
H	Khoảng sáng gầm xe	130 mm	135 mm



*Hình 3 : Kích thước cơ bản xe gắn máy*

*1. Chiều dài 5. Khe hở với mặt đất*

*2. Chiều rộng 6. Góc phuộc trước*

*3. Chiều cao 7. Vết quét*

*4. Khoảng cách 2 bánh xe*

## Đôi điều về thay bố thắng cho xe

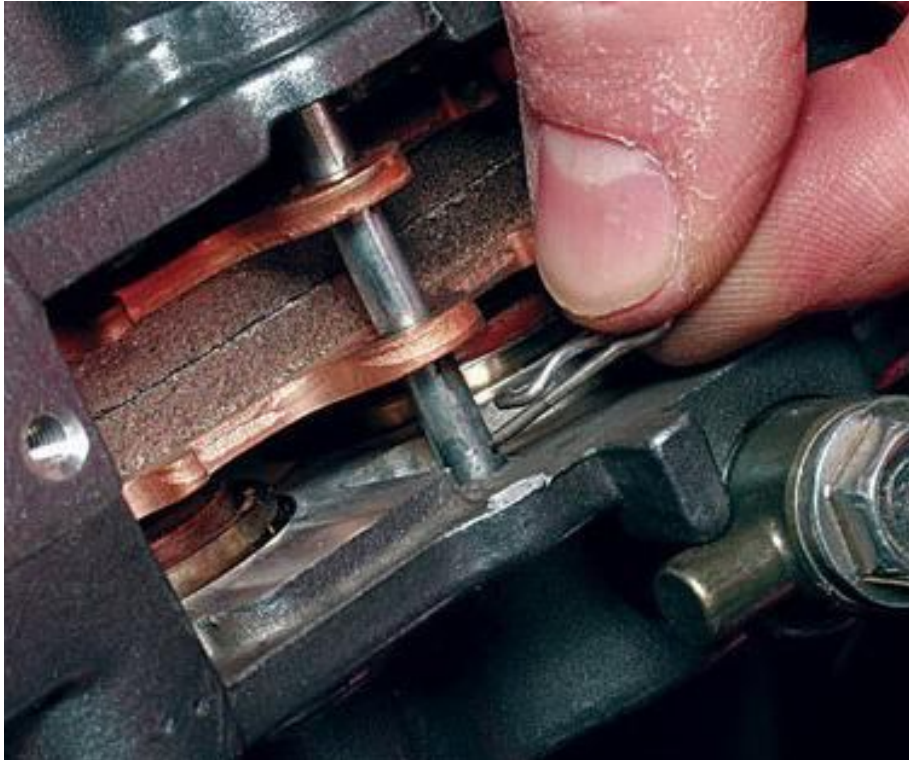
Bố thắng là một trong những món phụ tùng có trị giá rất nhỏ so với chiếc xe, nhưng nó lại đóng vai trò hết sức quan trọng đến sự an toàn của người điều khiển xe.



Phần càn nhôm của bố thắng theo tiêu chuẩn được chế tạo bằng hợp kim nhôm chuyên dùng (ADC 10) có tính năng cơ lý phù hợp. Nó được tạo hình bằng máy ép áp lực cao để tránh các khuyết tật như bọt khí, rạn nứt ở bên trong thân càn nhôm khiến dễ bị gãy.

Tính năng cơ lý đặc biệt của hợp kim nhôm cho phép các nhà sản xuất đúc ra các sản phẩm vừa mỏng (nhẹ) vừa bền chắc nhưng có giá thành

phù hợp.



### Bố thắng.

Cần kiểm tra bộ phận tăng-bua. Trước khi thay bố thắng mới rất cần kiểm tra bộ phận bên trong của đùm-hay thường gọi là tăng-bua. Chính bộ phận này góp phần quyết định hiệu quả hãm phanh của bố thắng, nếu nó không có độ nhám và bề mặt đúng yêu cầu.

Ngoài ra, sau một thời gian sử dụng, bộ phận này có thể bị khuyết, hoặc quá mòn, không còn nằm trong yêu cầu của nhà chế tạo ( $111\text{mm}+0.5$ ). Nếu để xảy ra tình trạng trên dẫn tới việc người điều khiển xe phải đạp phanh rất sâu mới có hiệu quả, điều này sẽ rất nguy hiểm cho người sử dụng.

Thay mới đùm hay đóng lại tăng-bua? Đóng mới tăng-bua khi nó quá mòn hay thay nguyên đùm mới, đây là vấn đề người tiêu dùng rất cần được sự tư vấn chính xác từ các trung tâm chăm sóc, sửa chữa xe gắn máy. Vì bộ phận tăng-bua ban đầu được đúc liền với đùm trong quá trình ép áp lực nên có độ gắn kết hoàn hảo.

Khi thay mới, tăng-bua mới được đóng vào đùm bằng các phương pháp cơ học thông thường nên khó bảo đảm độ gắn kết. Sẽ thực sự nguy hiểm nếu tăng-bua bị rời ra khỏi đùm khi sử dụng thắng.

Chú ý những tiếng kêu lạ từ bộ phận thắng. Những tiếng kêu lạ này thường xuất phát do có sự cọ xát của bộ thắng vào tăng-bua (với bộ thắng đùm) hoặc do bộ thắng đã bị mòn hết (bộ thắng đĩa).

Cả hai trường hợp này đều khiến hiệu quả hãm phanh không như ý, thắng không "ăn" hoặc "ăn" rất bất ngờ dễ bị té xe. Bạn nên chú ý và đi kiểm tra ngay để khắc phục vì nếu kéo dài tăng-bua hoặc đĩa thắng không chỉ sẽ bị phá hỏng, sửa chữa tốn nhiều hơn mà không bảo đảm sự an toàn khi lái xe.

Chú ý sử dụng đèn Stop. Đèn Stop (đèn báo hiệu xe đang hãm phanh) bộ phận này thường được cho là không quan trọng nên thường không được chú ý. Nhiều người sử dụng xe khi đèn này bị hỏng thường không thay, điều này sẽ rất nguy hiểm nếu bạn lái xe trên những tuyến đường xe chạy có tốc độ, có nhiều xe qua lại vì có thể gây ra các sự cố bất ngờ cho xe phía sau khi bạn hãm phanh. Khi thay bạn cần yêu cầu kỹ thuật viên điều chỉnh độ nhạy của đèn cho thích hợp để tránh việc đèn Stop sáng quá thường xuyên khi lái xe.

Cần kiểm tra dây thắng khi thay bố thắng. Dây thắng thường có độ dẫn sau một thời gian sử dụng. Cũng có thể bị kẹt cứng khiến việc sử dụng thắng trở nên khó khăn. Cả 2 trường hợp trên đều khiến xe mất khả năng thắng gấp, rất nguy hiểm khi gặp những tình huống bất ngờ.

Bổ sung dầu thắng hay thay mới (thắng đĩa). Mỗi nhà sản xuất dầu thắng đều sử dụng những công thức riêng, chất phụ gia riêng biệt. Các chất phụ gia của từng loại dầu thắng khác nhau có thể phản ứng lẫn nhau làm biến đổi tính năng của dầu thắng, do đó không nên dùng lẫn các loại dầu thắng khác nhau. Cách tốt nhất là nên tháo bỏ dầu thắng cũ trước khi bổ sung dầu mới để tránh các sự cố đáng tiếc.

# Kiến thức cơ bản về động cơ xe gắn máy

Hiện nay, động cơ xe gắn máy phổ biến là loại động cơ sử dụng nhiên liệu xăng. Có hai loại động cơ là động cơ 2 kỳ và động cơ 4 kỳ



Với hệ thống nạp nhiên liệu dạng hút chân không (áp thấp). Hệ thống làm mát cho các loại động cơ này thường là làm mát bằng gió tự nhiên, tuy nhiên với các loại xe thể thao, xe phân khối lớn hoặc xe tay ga thì lại làm mát bằng gió cưỡng bức (quạt gió) hoặc bằng nước. Chúng ta cùng nghiên cứu cấu trúc và hoạt động của hai loại động cơ trên.



## **ĐỘNG CƠ 4 KỲ: CẤU TẠO VÀ HOẠT ĐỘNG**

A: súp báp vào

B: vỏ che súp báp

C: cổng lấy khí

D: nắp máy

E: làm mát

F: vỏ máy

G: hộp dầu

H: dầu bôi trơn

I: trục cam

J: Súp báp ra

K: bu gi

L: khí ra

M: pít tông

N: tay dên

O: vòng tay dên

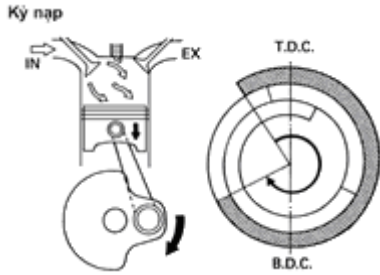
P: tay quay

### **1. Cấu trúc cơ bản:**

Cấu trúc động cơ 4 kỳ được mô tả như hình vẽ.

. Cụm đầu xy lanh chứa cơ cấu phối khí gồm trục cam, các cò mổ để điều khiển các xupap nạp và xả.

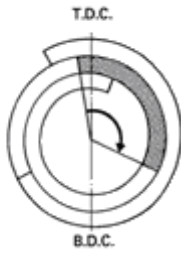
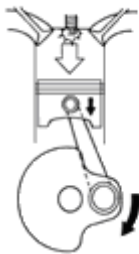
. Piston nối với trục khuỷu thông qua thanh truyền để biến chuyển động tịnh tiến của piston thành chuyển động quay của trục khuỷu.



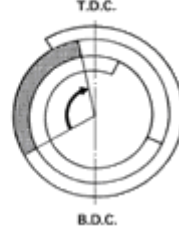
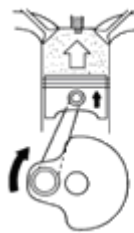
. Chu trình của động cơ 4 kỳ diễn ra trọn vẹn ứng với 2 vòng quay trục khuỷu (tương ứng với 4 hành trình của piston). Cứ hai vòng quay của trục khuỷu lại có một kỳ sinh công.

## 2. Hoạt động của động cơ 4 kỳ:

Kỳ cháy giãn nở



Kỳ nén



. **Kỳ nạp**: Khi piston dịch chuyển từ điểm chết trên (ĐCT) xuống điểm chết dưới (ĐCD) tạo ra áp suất chân không trong buồng đốt tăng dần, lúc này xupap nạp mở ra, hỗn hợp hòa khí gồm không khí và xăng đã được hòa trộn ở chế hòa khí được

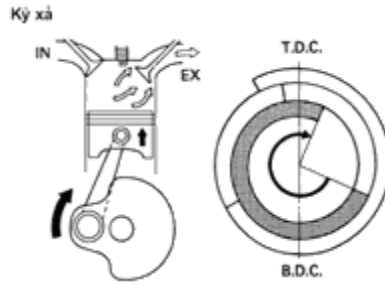
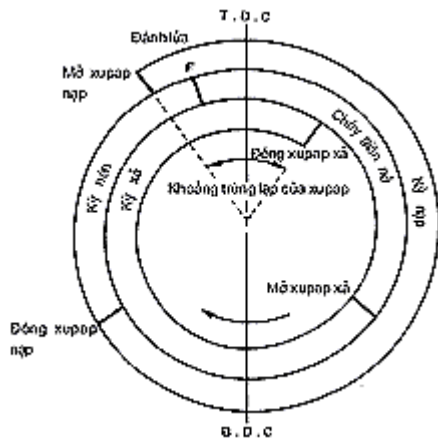
hút vào buồng đốt.

Thực tế để tăng hiệu suất nạp, xupap nạp được cho mở sớm trước khi piston đến ĐCT một chút và đóng lại sau khi piston qua ĐCD.

Như vậy, lượng hòa khí nạp vào buồng đốt được nhiều hơn nhờ thời gian mở xupap nạp dài hơn.

. **Kỳ nén**: Piston tiếp tục di chuyển từ ĐCD lên ĐCT, lúc này cả hai xupap nạp và xả đều đóng kín. Thể tích buồng đốt thu hẹp dần từ lớn nhất đến nhỏ nhất, hòa khí đã được nạp bị nén lại với áp suất lớn dần tạo điều kiện dễ bắt lửa và đốt cháy.

. **Kỳ cháy giãn nở (kỳ nổ)**: Trước khi piston tới ĐCT, bugi phát ra tia lửa điện và đốt cháy hỗn hợp đã bị nén dưới áp suất cao. Hỗn hợp bị cháy rất nhanh và áp suất khí cháy giãn nở rất lớn đẩy piston đi xuống, truyền qua thanh truyền



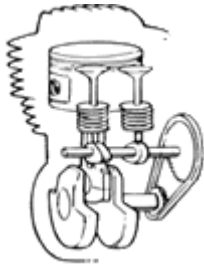
làm quay trục khuỷu.  
 Đây là kỳ sinh công duy nhất của động cơ 4 thì.

. **Kỳ xả:** Dưới tác động áp suất cao của khí cháy, piston tiếp tục di chuyển xuống Đ.C.T. Khi piston gần tới Đ.C.T., xupap xả mở ra và khí cháy thoát ra ngoài qua cửa xả nhờ áp suất chênh lệch giữa trong và ngoài buồng đốt. Xupap xả đóng lại khi piston qua Đ.C.T một chút (đóng muộn), chấm dứt kỳ xả.

### 3. Sơ đồ phối khí của động cơ 4 kỳ:

Thời điểm các xupap nạp và xả đóng, mở tương ứng với vị trí của piston trong xylanh được định theo góc quay của trục khuỷu gọi là thời điểm phối khí. Sơ đồ biểu thị thời điểm phối khí của một động cơ 4 kỳ được gọi là **Sơ đồ phối khí**. Như đã trình bày ở phần trên, xupap nạp và xả đều mở sớm và đóng muộn để tăng hiệu suất nạp và xả. Ở giai đoạn đầu kỳ nạp và cuối kỳ xả, khi xupap xả chưa đóng lại thì xupap nạp đã được mở ra (có nghĩa là cả hai xupap cùng mở), người ta gọi là **khoảng trùng lặp của xupap**. Ở thời điểm này, nhờ quán tính hút theo của dòng khí đã cháy đang thoát ra ngoài để hỗn hợp khí tươi được nạp vào nhanh hơn làm tăng được hiệu suất nạp, đồng thời hỗn hợp khí tươi nạp vào góp phần đẩy khí đã cháy ra ngoài nhanh, tăng được hiệu suất xả. Khoảng trùng lặp của xupap rất quan trọng trong hoạt động của một động cơ, ảnh hưởng đến công suất, mô men và hiệu suất của động cơ đó, cũng như ảnh hưởng đến mức tiêu tốn nhiên liệu của động cơ.

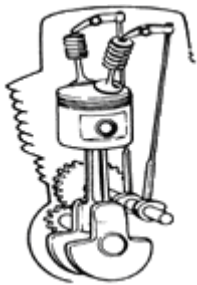
#### 4. Phân loại cơ cấu phối khí:



Có 4 loại cơ cấu phối khí cơ bản, có cấu tạo và hoạt động khác nhau.

##### @ Cơ cấu phối khí cạnh SV (Side Valve) :

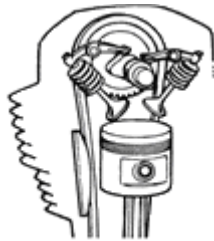
. Xupap được bố trí bên cạnh của xy lanh, như vậy buồng đốt sẽ lớn nên động cơ không thể có tỉ số nén cao và công suất lớn



. Trục cam được đặt gần trục khuỷu .

. Cơ cấu phối khí này chỉ phù hợp với các động cơ tốc độ thấp và máy công nghiệp.

##### @ Cơ cấu phối Valve):



##### khí xupap trên đỉnh OHV (Over head

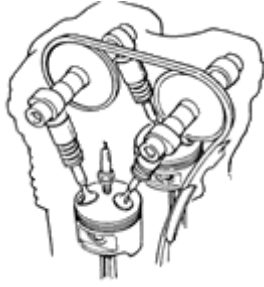
. Xupap được đặt phía trên đỉnh của piston và được điều khiển bởi trục cam thông qua cò mổ và cần đẩy. Như vậy, thể tích buồng đốt có thể làm nhỏ hơn và động cơ có tỉ số nén và công suất cao hơn.

. Với kết cấu cò mổ và cần đẩy dài, nên khi động cơ hoạt động ở tốc độ cao chưa thực sự được ổn định.

##### @ Cơ cấu phối khí trục cam trên đỉnh SOHC (Single Over Head Camshaft):

. Trục cam được bố trí trong cụm đầu xy lanh (trên đỉnh piston), được dẫn động bởi xích cam và điều khiển xupap thông qua cò mổ.

. Do giảm nhiều chi tiết dẫn động nên hoạt động ổn định hơn, ngay cả ở tốc độ cao.



**@ Cơ cấu phối khí hai trục cam trên đỉnh DOHC( Double Over Head Camshaft):**

- . Xupap nạp và xupap xả được điều khiển bởi hai trục cam riêng biệt.
- . Có 2 loại cơ cấu phối khí hai trục cam: loại có sử dụng cò mổ và loại không sử dụng cò mổ.
- . Cho phép thiết kế dạng buồng đốt ưu việt hơn loại SOHC.
- . Khả năng đáp ứng và hoạt động của xupap nhanh hơn và chính xác hơn so với loại SOHC.
- . Áp dụng cho các loại động cơ cần tính năng cao, tốc độ cao (xe thể thao, xe hơi)

**5. Ưu và nhược điểm của động cơ 4 kỳ :**

- **Ưu điểm :**
  - . Động cơ hoạt động rất chính xác, hiệu quả và ổn định do các kỳ nạp, nén, cháy giãn nở và xả đều diễn ra riêng biệt.
  - . Ít xảy ra hiện tượng quá nhiệt do cửa xả không bố trí trên thành xy lanh và động cơ có hệ thống bôi trơn hoạt động rất hiệu quả.
  - . Sự mất mát nhiên liệu ít, động cơ có khả năng tiết kiệm nhiên liệu cao (so với động cơ 2 kỳ)
  - . Quá trình nạp và nén kéo dài nên hiệu suất nạp và nén cao, như vậy động cơ có khả năng cho hiệu quả công suất cao so với mức tiêu tốn nhiên liệu (PS/l lớn).

- **Nhược điểm :**

- . Động cơ có cơ cấu phối khí để đóng mở các xupap khá phức tạp, nhiều chi tiết nên việc chế tạo và bảo dưỡng khó khăn hơn so với động cơ 2 kỳ.

- . Tiếng ồn các cơ cấu cơ khí khi động cơ làm việc lớn.

- . Sự cân bằng của động cơ kém do 2 vòng quay trục khuỷu mới có một kỳ sinh công

# Những điều cần biết khi sử dụng xe số

Việc sử dụng xe số không còn lạ đối với nhiều người, nhưng sử dụng như thế nào cho đúng xin mời bạn đọc tham khảo bài viết dưới đây



## Đừng vận hành xe số như... xe tay ga!

Thói quen dừng xe khi gặp đèn đỏ không trả về số thấp hay vận hành xe tốc độ thấp ở số cao không chỉ thường thấy ở phụ nữ mà nam giới đôi khi vẫn mắc phải "lỗi" này. Ở trên hệ thống hiển thị tốc độ, đa phần các hãng xe đều chỉ rõ khoảng tốc độ chạy xe cho từng số. Hãy sử dụng số thấp khi vận hành tốc độ thấp và trả về số thấp nhất khi xe bắt đầu vận hành hoặc sau khi phanh. Nhiên liệu sẽ được tiết kiệm và động cơ sẽ bền hơn khi bạn sử dụng số đúng tốc độ.

## Không ép côn để máy khỏe hơn

Bạn không nên làm điều này nếu không muốn phải thay côn thường xuyên hoặc luôn phải nghe tiếng "hú" khó chịu phát ra từ bộ ly hợp của mình. Thông thường

đối với các xe côn tự động hoặc côn tay, bộ ly hợp được sử dụng vào mục đích cho xe chuyển tốc độ theo từng bước số. Việc giữ chân, tay để thực hiện thao tác ép côn rồi thả mạnh đột ngột nhằm tăng tốc cho xe hay thực hiện những pha "bốc đầu" sẽ khiến cho hệ thống ly hợp phải hoạt động với cường độ mạnh khiến hỏng bộ phận này là điều dễ xảy ra.

### Chỉ dùng một phanh!

Tất cả những chiếc xe máy khi sản xuất ra đều được trang bị 2 phanh cho 2 bánh trước sau để đảm bảo an toàn. Không thiếu những trường hợp đáng tiếc đã xảy ra khi xe gặp trường hợp nguy cấp mà chỉ sử dụng một phanh trước/sau. Nếu chỉ sử dụng phanh trước, nguy cơ bị trượt bánh trước và ngã rất dễ xảy ra. Chướng ngại vật đối diện có thể may mắn thoát nạn nhưng bạn và chiếc xe sẽ gặp nguy hiểm vì kiểu phanh bằng "cả người và xe" này. Còn nếu sử dụng chỉ phanh sau, sẽ có nguy cơ chiếc xe bị văng, trượt và bắn ra xa. Trong cả hai trường hợp, nếu may mắn xe không bị lật, đổ thì bạn cũng mất một quãng đường phanh dài cho tới khi chiếc xe dừng hẳn lại. Cách tốt nhất phanh đồng thời cả hai phanh trước/sau theo nguyên tắc để phanh sau bám trước rồi mới bóp phanh trước.

### Đừng để công tơ mét làm đồ "trang trí"!

Sau một thời gian sử dụng, dây công tơ mét bị đứt gãy và rất nhiều người bỏ qua chi tiết này mà tiếp tục sử dụng xe. Thậm chí ngay cả khi còn chạy tốt, thói quen nhìn công tơ mét khi vận hành cũng là điều mà nhiều người bỏ qua. Nhiệm vụ chính của công tơ mét ngoài việc hiển thị và cảnh báo tốc độ cho người điều khiển, nó còn có chức năng thông báo ngưỡng chuyển số, tốc độ tối đa, vòng tua máy tối đa cho phép giúp người vận hành điều khiển xe được an toàn hơn. Ngoài ra, khi đi ra đường quốc lộ hoặc đi vào những nơi có hạn chế tốc độ, nó cũng khiến chủ xe "tiết kiệm" được cả tiền...phạt và thời gian. Hơn nữa, việc tạo thói quen nhìn công tơ mét sẽ giúp bạn xác định được mức tiêu hao nhiên liệu cũng



như biết được thời điểm cần thay dầu và bảo dưỡng cho xe - nên ghi lại số km đã chạy khi thay dầu.

### Cháy đèn tín hiệu sẽ chuốc thêm nguy hiểm!

Chỉ cần một chiếc đèn hậu bị cháy, chiếc xe của bạn sẽ gây rất nhiều nguy hiểm cho người điều khiển đằng sau bạn. Kế tiếp là khi đi xe vào ban đêm, điện năng sinh ra luôn đáp ứng đủ mọi năng lượng điện tiêu thụ trên xe. Việc cháy một bóng đèn hậu sẽ khiến đèn pha phải tiếp nhận dòng điện lớn hơn và dẫn tới việc cháy đèn pha. Hãy luôn chăm sóc cho toàn bộ hệ thống đèn tín hiệu của mình bằng cách thường xuyên kiểm tra hệ thống đèn tín hiệu; thay mới khi thấy bóng đèn có hiện tượng sáng yếu hoặc cháy, hỏng. Vệ sinh các nắp chóa đèn cả bên trong và bên ngoài sẽ giúp việc phát quang luôn được đảm bảo.

### Thay lọc gió, lọc dầu là điều quan trọng

Nếu ví chế hòa khí như "trái tim" của động cơ thì với bầu lọc gió được ví như "lá phổi" của chiếc xe. Một lọc gió bẩn hoặc rách, hỏng sẽ không thể cung cấp chuẩn xác lượng gió cho chế hòa khí. Điều này dẫn tới việc chiếc xe sẽ tốn nhiên liệu, khó nổ và không thể đạt được công suất tối đa. Còn đối với lọc dầu, nhiệm vụ thanh lọc các tạp chất lẫn trong dầu buồng máy sẽ bị ảnh hưởng nếu như không được thay mới đúng lúc. Lọc dầu khi tắc sẽ gây ra hiện tượng thiếu dầu cho động cơ. Điều này khiến xe vận hành bị nóng hơn và dễ xảy ra hiện tượng "bó" máy.

### Không hẳn "xe càng ăn ít xăng càng tốt"!

1,8 lít hay 2 lít nhiên liệu cho 100km vận hành là "mơ ước" của chủ nhân những chú "xế yêu", và tốn ít xăng dường như là mục tiêu hàng đầu khi sử dụng xe của người dân Việt. Sai lầm này bắt nguồn từ những bảng thông số kỹ thuật được các hãng xe bán xe cung cấp với những con số "đáng yêu" và gây ảo tưởng.

Thực tế những thông số kỹ thuật đều được thử nghiệm trong những điều kiện lý tưởng. Mỗi chiếc xe sau một thời gian sử dụng sẽ cần mức tiêu hao nhiên liệu khác nhau, cách tốt nhất để kiểm tra xe mình tốn nhiên liệu hay không là thông qua việc kiểm tra bugi của chiếc xe.

Nếu điểm đánh lửa của Bugi có màu vàng gạch cua, có nghĩa máy “đủ xăng” - xe tiêu thụ nhiên liệu một cách hiệu quả và tiết kiệm. Nếu như điểm đánh lửa xuất hiện màu đen hoặc bám muội đó là khi chiếc xe đang sử dụng thừa nhiên liệu.

Một mẹo dễ nhất và nhanh nhất để kiểm tra đó là vận mạnh tay ga và quan sát ống xả, nếu ống xả phụt ra nhiều khói màu đen có nghĩa chiếc xe của bạn đang có triệu chứng "ăn" xăng.



### **Dùng đầu nối thêm các trang thiết bị dùng điện**

Đầu nối thêm còi đôi, đèn pha công suất lớn, đèn chóp, đèn màu trang trí luôn là sở thích của những tay lái trẻ. Nhưng đây cũng là nguyên nhân chính khiến bình ắc quy, đi-ốt xạc, cuộn điện bị hỏng; thậm chí có thể gây cháy cả xe!

Nguyên nhân chính là do khi lắp đặt thêm những thiết bị, cuộn điện không sản sinh đủ công suất, dây điện bị chập cháy do quá tải hoặc bình ắc quy nhanh bị hao điện.

### Phụ gia không giúp xe tiết kiệm xăng và phục hồi máy!

Những thiết bị sử dụng nam châm được quảng cáo làm giãn nở cấu trúc tinh thể của xăng mang lại khả năng đốt cháy nhiên liệu tối đa và tiết kiệm nhiên liệu nhưng vô tình lại chính là nguyên nhân gây tắc ống dẫn xăng bởi nam châm này sẽ hút luôn tất cả những hạt sắt nhỏ li ti rơi ra từ vỏ bình xăng.

Còn nhiên liệu phụ gia được quảng cáo với những hạt "nguyên tử" bao phủ và lấp đầy những rãnh nứt trên thành xy lanh phục hồi tối đa sức nén cho buồng đốt động cơ giúp xe mạnh hơn nhưng lại... nhanh phá động cơ hơn. Bởi những hạt "nguyên tử" này không thể "hiểu" được đâu là lỗ thông dầu, gioăng cao su hay những ống cao áp vốn có đường kính rất nhỏ trong động cơ và đâu là bề mặt xi lanh cần lấp phủ. Chính vì vậy khá nhiều chủ xe sau khi sử dụng những công nghệ này đều phải ngâm ngùi mang xe đi... thay động cơ!

Để muốn chiếc xe bền lâu, mạnh mẽ và tiết kiệm nhiên liệu, cách tốt nhất hãy luôn chăm sóc chiếc xe của bạn một cách cẩn thận. Tuân thủ quy trình bảo dưỡng bằng cách ghi lại số km đã chạy theo đó áp dụng đúng những nguyên tắc về bảo trì và vận hành xe.

# Những điều cần biết về xe tay ga - Scooter

Các loại xe scooter thường được gọi là xe tay ga ngày càng trở nên phổ biến hơn tại các thành phố.



Tính thời trang, dễ sử dụng, tăng tốc nhanh và giá cả ngày càng phù hợp với mức thu nhập chung đã tạo nên những "con sói" và sự sôi động của thị trường loại xe này. Hiện nay, đối với nhiều người thì để ở hữu một chiếc xe tay ga vừa ý không phải là điều quá khó. Một số người mua xe tay ga như một thú chơi xe, đặc biệt là xe cổ. Số khác chuộng vì nét trẻ trung và quý phái của nó. Vì vậy, việc tìm hiểu những thông tin xoay quanh những loại xe thời trang này có lẽ là một điều cần thiết cho nhiều người. Bài viết sau đây hy vọng có thể giúp bạn hiểu thêm một số vấn đề kỹ thuật liên quan đến xe tay ga...



### **Xe tay ga 4 thì hay 2 thì ?**

Cũng như các loại xe gắn máy khác, xe tay ga cũng có hai loại: 4 thì và 2 thì. Hầu hết các loại xe tay ga đời cũ đều là loại 2 thì. Ngày nay, đa phần các nhà sản xuất đã chuyển sang sản xuất loại xe tay ga 4 thì, chỉ trừ một vài loại là 2 thì, đặc biệt là các đời xe 50 phân khối.

Về kỹ thuật, xe tay ga 4 thì và 2 thì cũng có những ưu nhược điểm của xe gắn máy thông thường. Các xe tay ga hai thì ngày nay đều có bộ phận hòa trộn tự động giữa xăng và nhớt trước khi cho vào buồng đốt. Xe 2 thì thường bị phàn nàn về vấn đề khói thải do không thể đốt hết những bụi dầu, còn xe 4 thì lại rắc rối về chuyện "quá nhiệt" khi chạy với tốc độ cao trong vài giờ liền. Một điểm khác biệt nữa là xe tay ga 2 thì thường được làm mát bằng gió, còn 4 thì lại được mát bằng nước. Các trường hợp ngoại lệ rất hiếm.

### **Chọn dầu nhớt cho xe tay ga, cần lưu ý điều gì ?**

Đầu tiên bạn phải biết rõ xe tay ga của bạn là xe 2 thì hay 4 thì để chọn nhớt cho đúng.

Do đặc điểm động cơ của xe tay ga hoạt động khắc nghiệt hơn, bên ngoài lại bị che chắn kỹ, nên nhiệt độ của dầu nhớt trong xe tay ga cao hơn xe gắn máy sử dụng hộp số, có khi lên đến 150°C. Do đó dầu nhớt cho xe tay ga cần có độ bền nhiệt cao, độ nhớt thích hợp và ổn định.

Một đặc điểm khác của xe tay ga là truyền động bằng hộp số vô cấp và dây curoa chứ không dùng bộ ly hợp ướt. Điều này cũng ảnh hưởng đến hệ số ma sát của dầu nhớt khi chọn lựa. Đa phần các xe gắn máy 4 thì đều sử dụng được dầu nhớt tiêu chuẩn JASO MA. Cá biệt, một số xe cần chỉ số ma sát thấp thì sử dụng dầu có tiêu chuẩn JASO MB, tuy nhiên rất ít gặp loại này.

Chính vì những yếu tố trên, dầu nhớt cho xe tay ga được sản xuất đặc biệt với các loại nguyên liệu cao cấp. Bạn nên chọn loại dầu có ghi thành phần tổng hợp hoặc bán tổng hợp. Về độ nhớt nên chọn SAE 10W/40 hay 15W/40, cấp chất lượng thấp nhất là API SG, tốt nhất là chọn API SJ hoặc SL.

### **Bao nhiêu phân khối là phù hợp ?**

Điều này hoàn toàn phụ thuộc vào mục đích sử dụng và điều kiện giao thông. Nếu bạn dự định mua xe tay ga để chỉ đi chơi xa, vi vu trên xa lộ, bạn nên chọn phân khối lớn, cỡ 150 phân khối trở lên. Các tay chơi thường chọn xe tối thiểu là 200 phân khối. Nếu lưu thông trong nội thành, cần xe có phân khối nhỏ hơn. Tuy nhiên loại xe 50 phân khối chỉ thật sự hiệu quả với điều kiện bạn chạy với tốc độ không quá 56 km/giờ. Nếu có chở thêm tải thì cần phân khối lớn hơn, ít nhất phải là 70 phân khối cho giao thông nội thành. Một điều lưu ý khác là động cơ xe tay ga có tuổi thọ ngắn nếu bạn chạy hết công suất. Vì vậy cần phải có một khoảng an toàn để xe vận hành được thoải mái và bền. Hiện nay, loại xe 125 và 150 phân khối rất được ưa chuộng.

## **Khi xe chạy quá nóng ?**

Nếu xe tay ga chạy quá nóng, bạn nên lưu ý có thể do những nguyên nhân sau: các cơ phận không được bôi trơn tốt, tỷ lệ điều hoà hỗn hợp khí không thích hợp - già hoặc non quá, tải quá nặng hay chạy quá chậm, hệ thống làm mát bị tắc nghẽn... Tùy mỗi nguyên nhân mà chúng ta có những khắc phục tương ứng như thay nhớt, làm sạch lọc nhớt, điều chỉnh tỷ lệ khí, giảm tải, vệ sinh hệ thống làm mát, xy lanh...

Xe tay ga thường khá đắt tiền, do đó việc bảo dưỡng xe tay ga không chỉ giúp chủ nhân giữ được xe mới, bền mà còn giúp tiết kiệm chi phí sửa chữa và giảm thiểu những phiền toái khi chiếc xe của bạn không còn tuân theo lệnh của khổ chủ.

## **Bảo dưỡng xe tay ga như thế nào ?**

Xe tay ga thường khá đắt tiền, do đó việc bảo dưỡng kỹ xe tay ga không chỉ giúp chủ nhân giữ được xe mới, bền mà còn giúp tiết kiệm chi phí sửa chữa và giảm thiểu những phiền toái.

Bảo dưỡng xe còn giúp xe duy trì được hoạt động thật tốt, bảo đảm an toàn cho người vận hành và giảm ô nhiễm khí thải của động cơ.

## **Thời kỳ chạy rà máy ( Rodage ) :**

Chạy rà máy thường được thực hiện với 2000 km đầu tiên. Trong thời gian này, nên chạy xe với tốc độ không vượt quá 50 km/giờ. Trong 500 km đầu tiên, nên thường xuyên thay đổi tốc độ khi chạy nhưng không nên vượt quá ½ vòng tay ga. Sau khi chạy được 1 giờ, bạn nên cho xe nghỉ 10 phút. Giai đoạn này nên kiểm tra thêm các bộ phận bôi trơn, thắng, dầu nhớt (nên thay nhớt từ 2 -3 lần trong 2000

km đầu), độ mở xupap, các đai ốc, bulong...

### **Bảo dưỡng kiểm tra định kỳ :**

Chu kỳ bảo dưỡng trong giai đoạn này nên tiến hành thông thường sau mỗi 2000km. Tuy nhiên chu kỳ này có thể ngắn hơn nếu chế độ vận hành của xe quá khắc nghiệt, tải nặng hay điều kiện về hạ tầng giao thông không đảm bảo. Sau đây là bảng tham khảo về chu kỳ bảo dưỡng. Ngoài ra, bạn cũng nên tuân theo những yêu cầu hoặc khuyến cáo khác của nhà sản xuất :

Hạng mục : Chu kỳ

Kiểm tra ống nhiên liệu : 4.000 km

Tính năng thao tác tay ga : 3.000 km

Thay bầu lọc gió : 4.000 km

Ống thông gió cacte : 4.000 km

Thay Bugi : 8.000 km

Kiểm tra và điều chỉnh khe hở xu pap : 4.000 km

Thay dầu nhớt : 2.000 km

Rửa lưới lọc dầu nhớt : 10.000 km

Điều chỉnh cơ cấu garangti : 4.000 km

Kiểm tra dây curoa truyền lực : 8.000 km

Thay dây curoa mới : 24.000 km

Thay dầu bánh răng hộp giảm tốc : 2 năm

Kiểm tra hao mòn hệ thống thắng : 4.000 km

Kiểm tra bộ phận ly hợp : 8.000 km

Kiểm tra thắng, phuộc nhún : 3.000 km

Kiểm tra bánh xe, sãm, lốp : 3.000 km

Kiểm tra ổ bi tay lái : 10.000 km



Việc thực hiện các chế độ kiểm tra trên nên được thợ có chuyên môn tiến hành để đảm bảo các yếu tố kỹ thuật khi bảo dưỡng.

( Tài liệu : Văn Sơn - Việt Trường, Kỹ Thuật Tìm Pan Sửa Chữa Xe Gắn Máy Tay Ga, Nxb Giao thông vận tải, năm 2001 )

## Những điều nên tránh khi sử dụng xe gắn máy

Ép động cơ làm việc nặng quá sức, sử dụng dầu bôi trơn kém chất lượng, Tăng giảm ga đột ngột ...là những điều khiến động cơ trên xe của bạn mau hỏng. Chúng ta cùng tham khảo bài viết của bạn NTD về vấn đề này.



### *Điều chỉnh ralenti quá nhỏ*

Hầu hết các loại xe gắn máy khi xuất xưởng đều có thông số hướng dẫn điều chỉnh ralenti và thông thường nằm trong khoảng từ 1400 là 1700 vòng/phút.

Ở tốc độ này theo tính toán lượng dầu( nhớt) đủ bôi trơn cơ cấu cam, sú páp. Tuy nhiên có một số bạn thích điều chỉnh ralenti nhỏ hơn để nghe tiếng máy nhỏ nhỏ và êm hơn. Điều này dẫn đến thiếu dầu bôi trơn cơ cấu cam, sú páp và làm hỏng cơ cấu này. Đối với các loại xe gắn máy đời mới sử dụng hệ thống phun xăng điện tử như: Shi, PS, SCR LEAD, AIRBLADE Fi. Việc điều chỉnh ralenti do ECU thực hiện thông qua cảm biến IACV và được lập trình sẵn. Vì vậy mọi sự can thiệp như điều chỉnh lại vis ga là không phù hợp và làm mất tính ổn định của động cơ.

### ***Tăng ga tối đa khi chiến mã còn nguội***

Việc tăng ga tối đa khi động cơ còn nguội và đứng yên là vô cùng nguy hiểm. Vì lúc đó tốc độ quay của cốt máy rất lớn, độ mài mòn cao, làm giảm tuổi thọ các chi tiết. Đối với các xe gắn máy đời mới có công suất lớn và tỷ số nén cao như: Shi, PS....có thể dẫn đến gãy cốt máy.

### ***Ép động cơ làm việc nặng quá sức***

Không nên làm việc quá sức, đó là lời khuyên của bác sĩ dành cho tất cả mọi người.

Nếu các bạn làm việc nặng với cường độ cao và trong một thời gian dài bạn sẽ thấy rất mệt mỏi, hiệu quả làm việc kém. Chiến xe gắn máy của chúng ta cũng vậy thôi các bạn. Nếu phải làm việc nặng quá sức như chở nặng quá tải, ép số( sang số lớn khi tốc độ xe nhỏ)....sẽ làm cho xe gắn my mau mệt mỏi và xuống cấp

### ***Sử dụng dầu bôi trơn kém chất lượng***

Việc sử dụng dầu bôi trơn tốt, đảm bảo chất lượng sẽ giúp động cơ duy trì khả năng làm việc ở cường độ cao, tăng cường tuổi thọ. Đối với dầu bôi trơn tốt, độ nhớt thường ít thay đổi khi nhiệt độ tăng. Đối với dầu bôi trơn kém chất lượng, khi làm việc ở cường độ cao, nhiệt độ tăng sẽ làm giảm độ nhớt một cách đáng kể và điều này dẫn đến độ mài của các chi tiết rất lớn, nếu nặng có thể dẫn đến hiện tượng bó kẹt.

### ***Tăng giảm ga đột ngột***

Việc tăng giảm ga đột ngột là rất có hại cho xe gắn máy vì bộ ly hợp là bộ phận truyền động quan trọng được làm việc theo nguyên tắc “ly nhanh, hợp từ từ”. Vì vậy việc tăng giảm ga đột ngột sẽ phá vỡ nguyên tắc làm việc này của ly hợp và làm hỏng ly hợp. Ngoài ra việc tăng giảm ga đột ngột sẽ làm cho nhông, sên, đĩa, cao su đùm nhanh hỏng hơn.

## Những vấn đề liên quan đến phanh đĩa xe máy

Cấu tạo, tiêu chuẩn và nguyên lý hoạt động của phanh đĩa phức tạp hơn loại phanh cơ của xe máy.



Các bộ phận chính của hệ thống gồm đĩa phanh, piston chính và piston con, má phanh, ống dẫn dầu, tay phanh và khay chứa dầu có vạch báo lượng dầu. Bộ phanh đĩa có nguyên lý hoạt động khép kín giữa các bộ phận này với nhau. Nó dùng lực nén của dầu từ khay dầu, qua ống dẫn xuống piston để tác động vào má phanh, tác động trực tiếp lên đĩa phanh.





Phanh đĩa có độ bám tốt hơn nhiều so với phanh cơ bởi lực tác động của má phanh thẳng góc lên bề mặt đĩa. Do vậy, tất cả các chi tiết khác của phanh đĩa cũng phải có độ chính xác và độ bền cao: Dầu phanh là loại dầu chuyên dụng, không dùng chung với bất cứ một loại dầu nào khác; piston được tráng xi mạ trên bề mặt; phốt

dầu làm bằng cao su đặc biệt, không dò rỉ và hở dầu; đĩa phanh cấu tạo bằng thép; má phanh không có tạp chất và chịu được lực mạnh.

### **Các “bệnh” thường gặp**

Anh Trần Minh (Chủ cửa hàng sửa chữa xe máy 289 Cầu Giấy) cho biết, gần đây, khá nhiều người đến cửa hàng của chúng tôi để sửa và thay phanh đĩa, do họ thấy có hiện tượng phanh không ăn, có tiếng kêu loẹt xoẹt.

Cũng theo anh Minh, về cơ bản, phanh đĩa mất tác dụng, thông thường là do xi-lanh trong củ phanh bị hỏng lớp xi mạ, dẫn đến kẹt piston, làm bó hoặc trượt phanh, trường hợp này phải thay piston mới.



Hiện tượng phanh đĩa có tiếng kêu loẹt xoẹt xuất phát từ ba nguyên nhân: Do đi dưới trời mưa, cát, bụi bám vào đĩa phanh. Khi bóp phanh, má phanh và đĩa phanh tiếp xúc với nhau, gập lớp bụi cát ở giữa tạo nên tiếng kêu. Mặc dù cấu tạo đĩa phanh và má phanh đều có lỗ và rãnh thoát bụi nhưng nó sẽ không phát huy tác dụng nếu lượng cát, bụi lọt vào quá nhiều. Thêm vào đó, má phanh bị ăn mòn, đĩa



phanh cong vênh cũng là nguyên nhân gây ra tiếng kêu, đồng thời, phá hủy cả hệ thống phanh.

### **Bảo dưỡng định kỳ**

Sử dụng phanh đĩa cần hiểu nguyên lí hoạt động của nó để có thể bảo dưỡng kịp thời. Dầu và má phanh là 2 phụ kiện thường xuyên phải được bảo dưỡng hoặc thay thế khi cần thiết.

Dầu phanh kém chất lượng hoặc khô cạn sẽ dẫn đến hàng loạt những hỏng hóc khác như: làm hư hại piston, mòn mất lớp tráng mạ, không tạo lực và độ kín. Dầu phanh phải được dùng đúng loại, không dùng chung loại dầu khác. Dầu phanh xe máy có nhiều loại như DOT3, DOT4, SAE J1703, 70R3... mỗi loại xe đều có loại dầu riêng và thường được ghi ngay trên khay chứa dầu.

Má phanh mòn không chỉ làm mất độ bám mà còn kéo theo sự hư hại của đĩa phanh. Khi phần phíp (lớp dán vào xương sắt của má phanh) mòn, má phanh khi tiếp xúc với đĩa phanh sẽ tạo nhiệt độ cao, làm cong vênh, mài mòn đĩa phanh.



Một chiếc đĩa phanh loại thường giá khoảng 400 – 500 nghìn đồng. Má phanh dao động từ 40 - 120 nghìn đồng/cặp tùy từng loại. Thay dầu và má phanh dựa trên số km thông thường khoảng 20.000 km thay một lần, nếu là mùa mưa có thể phải thay sớm hơn.

### **Sử dụng phanh đĩa đúng cách.**

Bất kể là phanh đĩa hay phanh cơ, việc phối hợp nhịp nhàng giữa phanh trước và phanh sau là hết sức cần thiết. Những người đi xe kinh nghiệm khuyên rằng, nên nhấn phanh sau trước khi bóp phanh trước để tránh bị lộn xe do đà quán tính.

Với phanh đĩa, không nên bóp chặt hết quãng đường của tay phanh một cách đột ngột. Nhấp phanh nhẹ theo kiểu bóp, nhả. Tuyệt đối không bóp phanh trước khi vào cua, khi đó, bánh trước bị khựng lại, tay lái nghiêng, xe dễ bị trượt, đổ.

Khi đi dưới trời mưa, hạn chế sử dụng phanh đĩa phía trước để bánh không bị trượt trên những con đường trơn. Tốt nhất là nên đi tốc độ chậm và sử dụng phanh sau. Điều đó vừa giúp người lái an toàn vừa tăng tuổi thọ cho hệ thống phanh đĩa, tránh bụi, cát ăn mòn má và đĩa phanh.

# Sử dụng Nhông-Sên-Đĩa

Đa số người sử dụng xe máy chạy hơn 20.000km mới để ý đến nhông, sên, đĩa.  
Lúc đó, các răng của nhông, đĩa đã mòn nhọn và sên đã giãn.



Trong trường hợp trên, nếu vẫn để như vậy khi vận hành xe ở tốc độ cao hoặc trên đường “ô gà” thì có thể dẫn đến tình trạng tuột hoặc đứt sên.



### **Nhận biết nhông - sên - đĩa đến hạn phải thay**

- Khi tăng ga mạnh thì có tiếng sên đập vào hộp chấn lạch cạch
- Dù đã thường xuyên cân chỉnh nhưng sên vẫn mau giã.

### **Thay như thế nào?**

Thông thường khi được yêu cầu thay nhông, sên, đĩa, thợ sửa xe sẽ kiểm tra độ ôm khít của sên vào nhông và đĩa bằng cách vòng dây sên vào chu vi nhông, đĩa. Nếu thấy sên vẫn có độ chùng (không ôm sát mép nhông, đĩa) nghĩa là không đạt tiêu chuẩn. Nhông bị mòn răng sẽ tạo độ hở giữa sên và nhông khiến cho xe khi sang số thường bị khựng.

Do đó cần phải thay trọn bộ chứ không nên thay từng món. Khi thay sên, nên nhân tiện kiểm tra tình trạng của bạc đạn đùm, bạc đạn đĩa, cao su đùm, cũng như các bộ phận liên quan khác.

Nếu cần thiết thì nên thay luôn một thể, tránh phải tháo ra tháo vào, vừa mất công vừa sử dụng không ưng ý.

### **Thay ở đâu?**

Cho dù bạn chọn thay sên tại các trung tâm bảo dưỡng uy tín hay tại các điểm thay nhỏ lẻ thì bạn nên trực tiếp chọn mua sên, chứ không nên phó mặc cho thợ. Bạn nên chọn mua trọn bộ sên, nhông, đĩa chứ không nên mua riêng lẻ.

Sau khi thay mới, các bộ phận còn đang trong quá trình chạy kiểm tra chưa ăn khớp với nhau; người sử dụng nên quay lại trạm bảo dưỡng từ 1 đến 2 tuần để thợ cân chỉnh lại độ chùng của sên.

### **Bảo dưỡng**

- Xe nên có bộ chắn sên, đây là bộ phận hạn chế bụi bám.
- Nếu bôi nhớt thì nên định kỳ 2-3 tháng 1 lần vì nhớt mau khô. Còn nếu bôi mỡ thì 4-5 tháng 1 lần, nhưng mỡ làm cát bụi bám vào nhiều hơn.
- Đặc biệt lưu ý, khi đi qua các đoạn đường bị ngập, bạn nên kiểm tra lại tình trạng của sên, thêm nhớt hoặc mỡ nếu cần.

Vì vậy, nếu xe có chắn sên thì nên bôi mỡ, còn không có thì bôi nhớt để kéo dài tuổi thọ của sên.

# Tìm hiểu về các dòng xe máy

Được sản xuất theo vô số kiểu dáng dùng cho những mục đích khác nhau nhưng phần lớn các loại mô tô đều rơi vào ba phân khúc chính: đường phố, off-road và dual-sport.



## **Mô tô đường phố**

Mô tô đường phố là loại được thiết kế để chạy trên các con phố lát gạch. Đặc trưng của chúng là loại lốp trơn mượt với ta-lông không sâu, động cơ dung tích 125cc và vận tốc tối đa 160 - 200 km/h.

Tại Ấn Độ và Pakistan, mô tô là loại phương tiện phổ biến hơn xe hơi do chi phí vận hành thấp và giá bán hợp túi tiền. Dung tích của những chiếc xe sử dụng tại đây khá nhỏ (50 - 450cc), do đó tiết kiệm nhiên liệu hơn (1,25 - 2,5 lit/100 km). Bản thân mô tô đường bộ cũng được chia thành một số loại nhỏ như sau:

## ***Dòng Cruiser***



Chiếc cruiser Harley-Davidson Softail. Cruiser là loại mô tô bắt chước phong cách của dòng xe Mỹ xuất hiện trong khoảng 1930 - 1960, ví dụ Harley-Davidson, Indian hay Excelsior-Henderson, mặc dù cũng thừa hưởng nhiều cải tiến từ ngành luyện kim và thiết kế. Vị trí lái của chúng luôn hướng bàn chân lên phía trước. Thông thường, khi lái một chiếc cruiser, người sử dụng sẽ hất mu bàn tay lên, thẳng đứng hoặc nghiêng xương sống về phía sau một chút, tạo cảm giác thoải mái hơn cho những chuyến đi đường trường đồng thời tăng khả năng điều khiển. Những chiếc mô tô thiết kế theo phong cách chopper cũng được liệt vào loại cruiser.

Một số chiếc cruiser sở hữu tính năng hoạt động và khả năng ngoặt hạn chế do thiết kế gầm thấp. Nếu thích ôm cua tại tốc độ cao hơn, người lái phải độ lại chiếc cruiser để cải thiện góc nghiêng và tính năng hoạt động. Dòng mô tô cruiser thường được độ lại sao cho phù hợp với ý tưởng của chủ sở hữu.

## ***Dòng Sportbike***

Mô tô thể thao, đôi khi còn gọi là “crotch rocket” tập trung phần lớn vào tốc độ, khả năng gia tốc, giảm tốc và tính tiện dụng. Vì lý do này, phần lớn các thành viên trong dòng xe thể thao đều có chung những nét thiết kế đặc trưng. Mô tô thể thao

thường sở hữu khối động cơ tính năng cao nằm trong bộ khung trọng lượng nhẹ. Sự kết hợp giữa hai yếu tố này giúp duy trì cấu trúc nguyên vẹn và bộ khung gầm rắn chắc. Hệ thống phanh phối má phanh cực “ăn” với yên phanh đa pittong xếp trên dây rô-to thông khí quá khổ. Hệ thống giảm xóc được thiết kế theo công nghệ tiên tiến tính về khả năng điều chỉnh và vật liệu chế tạo nhằm cải thiện độ ổn định và bền bỉ.



Chiếc mô-tô thể thao Kawasaki ZX-7RR. Cặp lốp trước/sau to và rộng hơn loại trang bị cho các dòng mô-tô khác nhằm phù hợp với tốc độ của cũng như góc nghiêng lớn. Chụp thông gió là thiết bị mang tính phụ trợ cho dòng mô-tô thể thao. Khi được sử dụng, chụp thông gió thường mang hình dáng khí động để giảm lực kéo càng nhiều càng tốt, đồng thời ít cản gió cho người lái. Hiện nay, có một số mẫu xe thể thao sở hữu tính năng hoạt động “khủng” đến mức lập tức có mặt trên đường đua ngay sau khi rời khỏi phòng trưng bày.

Thông thường, những chiếc xe tương tự bao giờ cũng đi kèm các đặc điểm thiết kế tổng thể không thích hợp đường bộ nếu đem so sánh với phần lớn các dòng mô-tô khác. Chúng ít tập trung vào các thiết bị phụ trợ và tính năng tiện nghi thường thấy trên dòng mô-tô touring, điển hình như chân chống đứng, túi đựng đồ hai bên hông, kính chắn gió khổ lớn hoặc chụp thông gió cản nước mưa. Vị trí lái được sắp xếp sao cho cân bằng về trọng lượng và khí động. Cụ thể hơn, bàn đặt chân nâng cao kề sát với thân người còn khoảng cách tới tay lái thì kéo dài thêm đẩy vị trí cơ thể và trọng tâm lên trước, trên cả bình nhiên liệu.

Dòng mô-tô thể thao được chia thành nhiều loại khác nhau: loại entry-level dành



cho người mới bắt đầu học lái, loại dung tích nhỏ (50 - 400cc), loại siêu thể thao tập trung chủ yếu vào tính năng tối ưu trên đường đua với động cơ có vòng tua máy lớn nhưng dung tích nhỏ (600 - 800cc), loại siêu xe trang bị động cơ cỡ lớn (800 - 1.100cc), loại hyper sport nhắm đến vận tốc cộng khả năng gia tốc tối đa nhờ khối động cơ “khủng” (1.100 - 1.400cc) và loại sport touring dành riêng cho những chuyến đi đường trường.



Chiếc tourer Honda Goldwing. *Dòng Touring*

Sau khi được trang bị đầy đủ, bất kỳ chiếc mô tô nào cũng có thể trở thành “bạn đồng hành” tin cậy trong những chuyến đi đường trường. Tuy nhiên, các nhà sản xuất vẫn tung ra thị trường các mẫu xe được thiết kế chuyên dụng cho mọi hành trình du lịch dài ngày. Mô tô tourer thường ứng dụng động cơ dung tích lớn, chụp thông gió và màn hình hiển thị các thông tin dự báo thời tiết, bình xăng hào phóng cho những đoạn đường dài phòng trường hợp không có trạm tiếp liệu cùng vị trí ngồi thẳng đứng và thoải mái hơn hẳn dòng xe thể thao. Dòng xe này có thể chia thành nhiều loại nhỏ vốn rất phổ biến trong ngành công nghệ xế nổ.

***Dòng Sport-touring***

Mô tô sport-tourer là sản phẩm lai tạo giữa hai dòng thể thao và touring. Chúng thường phát huy lợi thế trong những chuyến du lịch đường trường với vị trí lái

ngiên về phía trước, cơ cấu lái linh hoạt và tính năng hoạt động miễn chê.



Chiếc sport-tourer điển hình BMW R 1200 RT. Dòng *Naked-bike*

Còn được biết đến với cái tên mô tô “tiêu chuẩn” hoặc “đường bộ”, dòng xe naked chính là phần khung cơ bản của một chiếc xe nổ khi gỡ bỏ mọi bộ phận chính.

Điểm nhấn của nó là chức năng và tính năng hoạt động hơn là các tấm ốp thân khí động hay vị trí lái cường điệu thường thấy trên dòng xe thể thao.

Mô tô naked trở thành “chuẩn mực” từ thập niên 1970 và đầu 1980 (với sự xuất hiện của dòng xe Nhật Bản Universal). Tuy nhiên, chẳng bao lâu sau, loại xe “trần truồng” dần đánh mất chỗ đứng khi các nhà sản xuất dồn tâm sức cho dòng mô tô thể thao, tourer và cruiser. Mãi đến cuối thập niên 1990, mô tô naked mới hồi sinh tại thị trường châu Âu với nhiều mẫu mã mới không chụm thông gió do các nhãn hiệu nổi tiếng giới thiệu.

Dòng xe naked hiện nay thường được trang bị hệ thống giảm xóc hiện đại và mạnh mẽ trừ những mẫu mang phong cách cổ điển. Có thể kể đến một số cái tên nổi tiếng trong gia đình naked như Ducati Monster, Triumph Speed Four hay Suzuki SV650. Bên cạnh đó là những phiên bản naked đi kèm động cơ dung tích lớn chủ yếu được sản xuất tại Nhật Bản như Honda CB 1300 Super Four và Suzuki Bandit 1250.



Chiếc mô tô naked Suzuki GS500E 1997. Dòng *Feet-forward*

Khi lái một chiếc mô tô feet-forward, người sử dụng phải đặt chân lên trước (tương tự xe hơi) thay vì để sau và dạng sang hai bên như bình thường. Phần lớn những chiếc mô tô kiểu này sở hữu phần thân thấp tư thế lái hơi ngửa. Tuy nhiên, hiện nay rất khó tìm thấy một chiếc xe tương tự trên đường phố vì chúng chỉ được sản xuất để thử nghiệm mà thôi.

#### ***Dòng xe ga và mobylette***

Xe ga là loại phương tiện dùng để chạy trên đường bộ. Đóng vai trò như một phần của tay đòn nên động cơ trên xe ga thường chuyển động cùng hệ thống giảm xóc. Dòng xe này được trang bị cặp bánh nhỏ (chưa đến 14 inch), hộp số tự động và động cơ cỡ nhỏ (dung tích 125cc trở xuống). Nhờ kiểu dáng bước qua, người sử dụng có thể lái xe với cả hai chân đặt lên bàn đỡ.

Tại vùng Địa Trung Hải, đặc biệt là Italia, người dân rất ưa chuộng dòng xe tay ga. Trong khi đó, tại Mỹ, xe ga là hình ảnh thường xuyên xuất hiện trong các ký túc xá đại học vì tính linh động và tiết kiệm nhiên liệu của nó. Tuy nhiên, những chiếc

xe ga với động cơ phân khối lớn hơn 250cc như Honda Silver Wing, Honda Reflex, Yamaha Majesty và Suzuki Burgman mới chính là một đối với giới trẻ Mỹ hiện nay. Để bắt kịp xu thế chung, cuối năm 2006, Australia bắt đầu tung mẫu Honda Silver Wing 650cc ra thị trường nội địa. Mẫu mô tô ba bánh Piaggio MP3 do Italia sản xuất cũng là cái tên đáng nhớ trong phân khúc xe ga phân khối lớn.



Kiểu dáng khác biệt giữa một chiếc xe tay ga và một chiếc cruiser. Từng là sản phẩm kết hợp giữa xe đạp và xe máy, mobylette được trang bị động cơ nhỏ (loại hai thì dung tích 50cc chạy bằng điện) và hệ dẫn động giản đơn. Năng lượng dùng để vận hành chiếc xe có thể lấy từ hai nguồn: động cơ hoặc sức đạp của người lái. Tại rất nhiều địa phương, mobylette được cấp phép dễ dàng hơn các loại xe sở hữu động cơ lớn khác. Đại diện cho dòng mô tô chi phí thấp, mobylette có thể chạy ngon mà không cần đến sự xuất hiện của bàn đạp hai bên. Mobylette rất phổ biến tại Mỹ vào cuối thập niên 1970 và đầu 1980. Tuy nhiên, chỉ vài năm sau, dòng xe này đã bị liệt vào danh sách “tuyệt chủng”. Tại châu Á, mobylette còn được gọi là mô tô khung đơn.

### **Mô tô off-road**

Mô tô off-road (hay xe địa hình) bao gồm nhiều loại khác nhau với thiết kế và tính năng hoạt động dành riêng cho những mục đích cụ thể. Nếu dùng cho mục đích

off-road, dòng xe địa hình được chia thành 4 loại như sau:

- Loại trọng lượng nhẹ, ứng dụng động cơ cỡ nhỏ.
- Loại sở hữu hệ thống giảm xóc khoảng chạy dài và khoảng sáng gầm lớn.
- Loại có kết cấu thô ráp, đơn giản, ít tấm ốp thân và không chụp thông gió.
- Loại bánh lớn với loại lốp nhiều đinh kẹp vào vành bằng khóa ốp.

Dòng xe địa hình thường được sử dụng trong nhiều môn thể thao đua off-road, điển hình là:

· Đua motocross: đường đua được thiết kế độc nhất với hàng loạt chướng ngại vật khác nhau. Các tay đua buộc phải vượt qua chúng để giành chiến thắng chung cuộc. Vì mục đích giảm trọng lượng, những chiếc mô tô chỉ được chứa tối đa 7,5 lit xăng. Khoảng chạy giảm xóc chính xác giúp các tay đua bay qua các chướng ngại vật tại tốc độ cao. Có hai loại mô tô được phép tham gia các cuộc đua motocross là loại trang bị động cơ dung tích 250cc, hai thì và loại 450cc, 4 thì. Các tay đua có thể tùy chọn chiếc xe theo ý thích của mình.

· Đua đường trường: địa điểm thường là những sa mạc rộng lớn. Đối tượng tham gia là những chiếc xe được phép chạy trên đường bộ (như enduro) nhưng đồ nhiều nhiên liệu hơn. Dung tích động cơ giới hạn trong khoảng từ 450 - 660cc (hai hoặc bốn thì) nhằm đảm bảo an toàn cho các tay đua.



Chiếc mô tô off-road không yên tham gia cuộc đua địa hình. · Đua địa hình: một hình thức đua tập trung phần lớn vào kỹ năng cân bằng và độ chính xác hơn là tốc độ. Do đó, trọng lượng thấp và cơ cấu lái linh hoạt là ưu tiên hàng đầu. Thông thường, những chiếc xe tham gia đua địa hình sẽ ứng dụng loại động cơ hai thì cỡ nhỏ (125 - 300cc). Vì ảnh hưởng lớn đến trọng tâm nên yên xe thường bị gỡ bỏ. Với lượng nhiên liệu bị giới hạn xuống mức tối thiểu, phạm vi đua địa hình thường khá ngắn. · Đua rãnh: đường đua hình ô van là nơi diễn ra cuộc tranh tài

giữa những chiếc mô tô chạy ở tốc độ cao, không phanh, không giảm xóc, về số 2 và sử dụng methanol.

### **Mô tô Dual-sport**

Dual-sport là một thuật ngữ rộng dùng để chỉ các loại xe được phép chạy trên đường bộ nhưng sở hữu thiết kế phù hợp cho các tình huống off-road. Mô tô dual-sport thường kết hợp giữa tính năng hoạt động của cả hai dòng xe kể trên. Nói cách khác, chúng dựa trên mẫu mã off-road của các nhà sản xuất và thêm vào những thiết bị cần thiết để được phép chạy trên đường bộ (ví dụ: đèn, xi nhan, còi, gương).



Chiếc dual-sport nổi tiếng Kawasaki KLR650. Dòng *Adventure*

Mô tô du lịch thám hiểm là loại xe đường bộ có động cơ dung tích lớn phù hợp cho các chuyến đi đường dài. Ngoài ra, chúng còn thuộc gia đình dual-sport với bình nhiên liệu lớn và túi đựng đồ hai bên. Trọng lượng cũng như các thông số khác giúp chúng tách khỏi dòng xe off-road. Suzuki DR-Z400S trọng lượng nhẹ (136 kg) và BMW R1200GS Adventure (256 kg) là hai gương mặt nổi bật trong dòng xe này.

### **Dòng Enduro**

Enduro là phiên bản được phép chạy trên đường bộ của motocross với hai nét đặc

trung là khoảng sáng gầm lớn và hành trình giảm xóc dài. Nhìn chung, chúng không thích hợp cho những chuyến du lịch đường dài vì đầu tư phần lớn cho tính năng off-road và cảm giác thoải mái. Bên cạnh đó, enduro còn đi kèm một số dấu hiệu phân biệt với phiên bản motocross, tiêu biểu như bộ giảm âm, trọng lượng bánh đà, đèn xi nhan, gương và đèn pha. Tuy nhiên, bộ yên cao và đàn hồi kém giúp dòng xe enduro trở thành lựa chọn lý tưởng trên đường bộ.

### ***Dòng Supermoto***

Supermoto là dòng xe kết hợp giữa motocross và enduro. Thuộc dòng dual-sport, supermoto ngày càng trở nên phổ biến với những cải tiến từ phía các nhà sản xuất như vành nhỏ và cặp lốp đường bộ. Thêm vào đó, nhờ lợi thế trọng lượng nhẹ, độ bền cao, chi phí thấp và cơ cấu lái mạnh mẽ, supermoto được rất nhiều tay lái sử dụng trên đường phố. Thị trường mô tô hiện nay đang tràn ngập các sản phẩm thuộc dòng supermoto như Ducati Hypermotard, KTM 990SM, Honda CRF230M, Kawasaki KLX250SF và Yamaha WR250X.

## Vệ sinh bộ chế hoà khí

Ngoài chuyện bugi yếu điện hoặc tắc xăng thì gió là yếu tố quan trọng để cho xe dễ nổ máy và chạy êm, lượng gió cần điều chỉnh vừa đủ vào bộ chế hoà khí, vì nó cũng là tác nhân làm cho xe máy dư hay thiếu nhiên liệu.



### Điều gió vào trong máy

Ở bình xăng con có hai ốc chỉnh, một nằm ngay hướng dây ga, thường gọi là ốc gió, dùng chỉnh ga lăng ti, tức chỉnh lượng gió vào trực tiếp vừa đủ cho xe nổ êm, nhẹ lúc không tải, và một con ốc nữa nằm kề bên, gọi là ốc xăng, nhưng thực chất nó cũng dùng để chỉnh gió. Muốn cho xăng xuống buồng đốt

Thao tác chỉnh gió.



nhiều hay ít thì chỉnh ốc này làm lượng gió vào nhiều sẽ hút xăng xuống và ngược lại.

Lượng xăng, gió căn chỉnh không đúng sẽ khó nổ. Hoặc nổ rồi, lên ga lại bị tắt máy hay xe chạy lê rề, không hoạt động như bình thường. Gặp tình huống đó nhiều khi phải kéo le gió (air) phía trái của tay lái. Hoặc cho xe nổ chừng 5-7 phút, nóng máy lên mới có thể chạy được. Đó là tình trạng thiếu xăng, chạy trong trường hợp này động cơ rất nóng, các thiết bị trong máy có độ giãn nở, tạo ma sát cao, làm giảm tuổi thọ của máy.

### **Điều gió từ bên ngoài**

Bộ lọc gió cũng nằm trong hệ thống đưa gió vào máy. Nếu bị bẩn, nhất là xe hoạt động thường xuyên trong môi trường bụi bặm, cần phải vệ sinh định kỳ bộ lọc gió này. Thông thường từ 5 tháng đến 1 năm, cần rửa miếng xốp lọc bụi trong hộp gió một lần. Nếu là loại bằng giấy, bẩn quá, phải thay mới. Không nên chải bụi rồi lấy kim châm thêm lỗ cho thông như nhiều nơi vẫn thường phục hồi. Vì bụi bặm bị cuốn vào nhiều dễ gây hư pít tông, bạc và làm hao xăng, xe chạy thường bị "hẫng".

Để giữ cho bình lọc gió không bẩn, người sử dụng cũng cần giữ cho xe sạch. Ngoài ra, bùn đất bám nhiều ở các phiến tản nhiệt sẽ làm giảm khả năng giải nhiệt cho máy khi vận hành.

## Một số cách căn chỉnh xăng -gió

Cách chỉnh bộ chế hòa khí đúng phải thực hiện theo quy trình sau:



-Dựng xe trên chân chống đứng. Dùng tuốc vít vặn cả ốc xăng và ốc gió vào hết cỡ. Ốc xăng là ốc nằm thẳng dưới trụ ga, ốc còn lại là ốc gió. Để nổ khoảng 5 phút cho máy nóng.

-Buông tay ga. Nới lỏng ốc gió chậm rãi theo chiều ngược kim đồng hồ. Ban đầu, máy sẽ nổ lụp bụp (do thừa xăng). Nhớ vị trí ốc gió khi vừa hết tiếng nổ lụp bụp ở ống pô, gọi vị trí này là A. Tiếp tục nới ốc gió, lúc này máy sẽ rú lên, càng nới

càng rú (do thiếu xăng, dư gió). Ghi nhớ vị trí tốc độ máy cao nhất, gọi vị trí này là B. Vận ốc gió vào vị trí giữa A và B.

-Lúc này nới dần ốc xăng theo chiều ngược kim đồng hồ cho tới khi máy nổ ổn định, xe không rung, không tắt máy, tiếng nổ đều.

-Đối với việc chỉnh bộ chế hòa khí, nếu không chắc về phương pháp thực hiện, bạn nên đem xe đến các trung tâm bảo dưỡng xe để được tư vấn và có được dịch vụ tốt nhất.

-Ngoài ra, việc tạo thói quen đi bảo hành bảo dưỡng xe định kì theo khuyến cáo của nhà sản xuất sẽ làm cho chiếc xe của bạn vận hành một cách tốt nhất.



**một cách khác nữa là :**

Vặn ốc ga vào chút xíu cho máy nổ to chút xíu (để đứng tắt máy) ,

Tháo cục sạc ra (có thể rút 3 cọng dây màu vàng dưới mâm ra cũng được) , chỉnh ốc gió vào tối đa , dùng đồng hồ đo (để thang đo AC, 250v ,tốt nhất dùng đồng hồ điện tử cho chính xác) , 2 que đồng hồ , chập vào 2 sợi dây màu vàng trong 3 sợi từ mâm lửa lên , chỉnh ốc gió ra từ và quan sát chỉ số của đồng hồ , cho đến khi nào thấy chỉ số đồng hồ là lớn nhất thì dừng chỉnh ốc gió ngay chỗ đó (vì khi này lượng gió xăng tương đối lí tưởng {14,7:1} nên máy nổ to và điện thế cũng lớn nhất vì không có ỏn áp của sạc), chỉnh ốc ga lại cho máy nổ nhỏ lại nhưng không

tắt máy khi nổ ở galenti . .... còn lại đầu dây hay đầu sạc lại (tùy bạn tháo cái nào ra lúc ban đầu). ...