

(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 203230767 U

(45) 授权公告日 2013. 10. 09

(21) 申请号 201320256747. 4

(22) 申请日 2013. 05. 13

(73) 专利权人 瑞安市耐迪特汽摩配有限公司

地址 325200 浙江省温州市瑞安市塘下罗凤塘口村

(72) 发明人 吴昌平 庄立洪 吴文华 金年华  
王国军 徐健 周影 王红娇  
舒时金

(74) 专利代理机构 北京科亿知识产权代理事务  
所(普通合伙) 11350

代理人 汤东风

(51) Int. Cl.

F16F 7/116(2006. 01)

B62K 25/04(2006. 01)

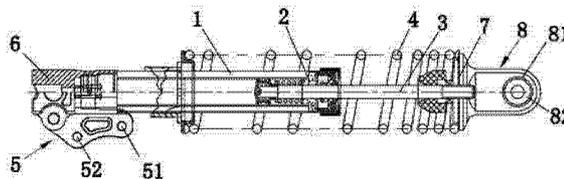
权利要求书1页 说明书2页 附图1页

(54) 实用新型名称

摩托车减震器

(57) 摘要

本实用新型公开了一种摩托车减震器,包括缸体,缸体内设有活塞,活塞上设有延伸至缸体外的活塞杆,缸体上还套设有弹簧,弹簧的轴向两端分别与活塞杆和缸体连接,所述缸体上设有定位板,该定位板上开设有至少一个定型缺口,以及至少三个用于螺栓固定的安装孔,所述活塞杆上远离活塞的端部设有至少三个安装头,各安装头上均设有安装孔,各安装孔位于同一直线上。本实用新型中,通过板状的定位板和安装头,从而加强缸体和活塞杆与车架间的连接,不仅保证减震器定位时的准确,而且能避免因颠簸或其他情况出现大负载时,活塞杆与车架的连接处出现裂痕或断裂。



1. 一种摩托车减震器,包括缸体,缸体内设有活塞,活塞上设有延伸至缸体外的活塞杆,缸体上还套设有弹簧,弹簧的轴向两端分别与活塞杆和缸体连接,其特征是:所述缸体上设有定位板,该定位板上开设有至少一个定型缺口,以及至少三个用于螺栓固定的安装孔,所述活塞杆上远离活塞的端部设有至少三个安装头,各安装头上均设有安装孔,各安装孔位于同一直线上。

2. 根据权利要求1所述的摩托车减震器,其特征是:所述定位板所在平面经过活塞杆所在轴线。

3. 根据权利要求2所述的摩托车减震器,其特征是:所述定型缺口数量为一个,该定型缺口的截面形状为五边形。

4. 根据权利要求3所述的摩托车减震器,其特征是:所述安装孔的数量为三个。

5. 根据权利要求4所述的摩托车减震器,其特征是:所述安装孔的孔径为6~12mm。

6. 根据权利要求1所述的用于摩托车的减震器,其特征是:所述安装孔的孔壁上装有静音胶套。

7. 根据权利要求6所述的用于摩托车的减震器,其特征是:所述安装头的数量为三个。

8. 根据权利要求7所述的用于摩托车的减震器,其特征是:所述安装头为板状,各安装头平行布置。

## 摩托车减震器

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种减震器,尤其是一种摩托车减震器。

### 背景技术

[0002] 目前,摩托车的车架与后轮架之间通常安装有一对减震器,在车子行驶过程中,通过该对减震器上车架与后轮架之间进行减震。这种减震器一般根据需求设置为70-90公斤的承载能力。在不平的道路行驶或者承载一定物品后,减震器经常会超出最高负载,而传统的减震器与车架间的固定方式并不稳定,容易因为过高的负载而造成裂痕乃至断裂。

[0003] 特别是摩托车上的安装空间有限,如果要对减震器的稳定固定,则需要合理的结构才能实现,现有的减震器对这方面的考虑都还较为欠缺。

### 发明内容

[0004] 为了克服现有技术的不足,本实用新型提供了一种结构合理,安装后更加牢固,稳定性好的摩托车减震器。

[0005] 本实用新型解决其技术问题所采用的技术方案是:一种摩托车减震器,包括缸体,缸体内设有活塞,活塞上设有延伸至缸体外的活塞杆,缸体上还套设有弹簧,弹簧的轴向两端分别与活塞杆和缸体连接,所述缸体上设有定位板,该定位板上开设有至少一个定型缺口,以及至少三个用于螺栓固定的安装孔,所述活塞杆上远离活塞的端部设有至少三个安装头,各安装头上均设有安装孔,各安装孔位于同一直线上。

[0006] 进一步设置为:所述定位板所在平面经过活塞杆所在轴线。

[0007] 优选设置为:所述定型缺口数量为一个,该定型缺口的截面形状为五边形。

[0008] 优选设置为:所述安装孔的数量为三个。

[0009] 进一步设置为:所述安装孔的孔径为6~12mm。

[0010] 进一步设置为:所述安装孔的孔壁上装有静音胶套。

[0011] 优选设置为:所述安装头的数量为三个。

[0012] 再进一步设置为:所述安装头为板状,各安装头平行布置。

[0013] 本实用新型的有益效果是:通过板状的定位板,及定位板上的安装孔,从而保证对定位板的稳定定位;同时,在摩托车车架上设有形状与定型缺口相一致的定位块,则只需将定型缺口套设于定位块上,就能实现定位板的准确定位,从而无形中保证减震器安装时的精度,同时也通过定位块对减震器的震动启动缓冲作用。同时,通过活塞杆上的安装头,以加强活塞杆与车架间的固定,由此避免当因为颠簸或其他情况出现大负载时,活塞杆与车架的连接处出现裂痕或断裂。安装时,安装头通过螺栓与车架固定,而静音胶套不仅能实现安装头和螺栓间的缓冲,而且能降低运动时的噪音。

### 附图说明

[0014] 图1为本实用新型实施例的结构示意图。

[0015] 图 2 为本实用新型实施例活塞杆、安装座和安装头的装配示意图。

### 具体实施方式

[0016] 下面结合附图对本实用新型作进一步描述：

[0017] 如图 1、2、3 所示，本实施例包括缸体 1，缸体 1 内设有活塞 2，活塞 2 上设有延伸至缸体 1 外的活塞杆 3，缸体 1 上还套设有弹簧 4，弹簧 4 的轴向两端分别与活塞杆 3 和缸体 1 连接。

[0018] 为了本实用新型的准确安装和定位，在缸体 1 上设有定位板 5，该定位板 5 上开设有一个截面为五边形的定型缺口 51，以及三个用于螺栓固定的安装孔 52，该定位板 5 所在平面经过活塞杆 3 轴线。其中，定型缺口 51 的截面形状除了圆形以外的不规则，因此，当定位板 5 上定型缺口 51 与摩托车上定位块相配合时，从而避免了定位板 5 绕定型缺口 51 转动。在定位板 5 上，其中两个安装孔 52 的孔径为 8mm，剩下一个安装孔 52 的孔径为 10mm。另外，为了便于定位板 5 的安装，所以本实用新型还包括有带螺孔的定位座 6，而缸体 1 上远离活塞杆 3 的端部设有外螺纹，且定位座 6 上螺孔与缸体 1 上外螺纹相适配，所以定位座 6 通过螺孔与缸体 1 实现可拆卸连接，而定位板 5 与定位座 6 为一体结构。

[0019] 本实用新型中，活塞杆 3 上远离活塞 2 的端部设有安装座 7，该安装座 7 与活塞杆 3 间螺纹连接，而在安装座 7 上固定有三个板状的安装头 8，各安装头 8 上均设有安装孔 81，各安装头 8 平行布置，各安装孔 81 位于同一轴线上，且安装孔 81 的孔壁上装有静音胶套 82。其中，安装座 7 和安装头 8 间为一体结构。

[0020] 本实用新型中，通过板状的定位板 5，及定位板 5 上的安装孔 52，从而保证对定位板 5 的稳定定位；同时，在摩托车车架上设有形状与定型缺口 51 相一致的定位块，则只需将定型缺口 51 套设于定位块上，就能实现定位板 5 的准确定位，从而无形中保证减震器安装时的精度，同时也通过定位块对减震器的震动启动缓冲作用。同时，通过活塞杆 3 上的安装头 8，以加强活塞杆 3 与车架间的固定，由此避免当因为颠簸或其他情况出现大负载时，活塞杆 3 与车架的连接处出现裂痕或断裂。安装时，安装头 8 通过螺栓与车架固定，而静音胶套 82 不仅能实现安装头 8 和螺栓间的缓冲，而且能降低运动时的噪音。

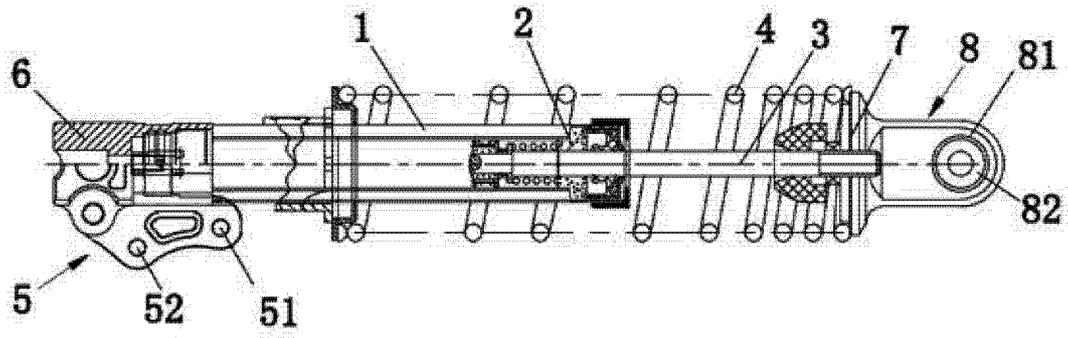


图 1

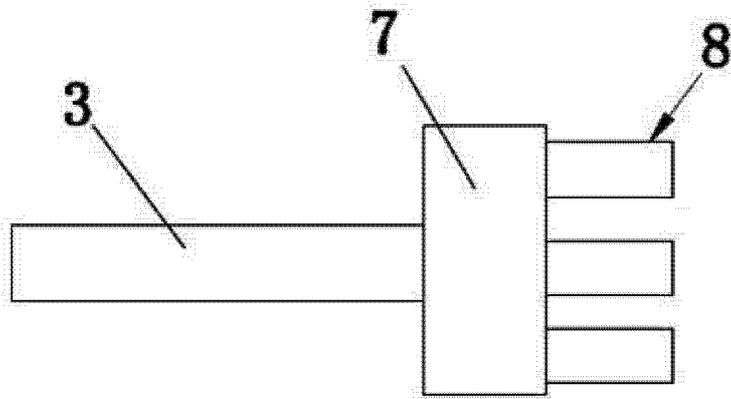


图 2