



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 218751141 U

(45) 授权公告日 2023. 03. 28

(21) 申请号 202223492429.6

(22) 申请日 2022.12.27

(73) 专利权人 天津巨昊电动车配件有限公司
地址 300401 天津市北辰区双口镇津永公
路南(惠成达工贸公司内)

(72) 发明人 黎丰豪

(74) 专利代理机构 天津展誉专利代理有限公司
12221
专利代理师 齐文娟

(51) Int.Cl.
B62J 1/08 (2006.01)

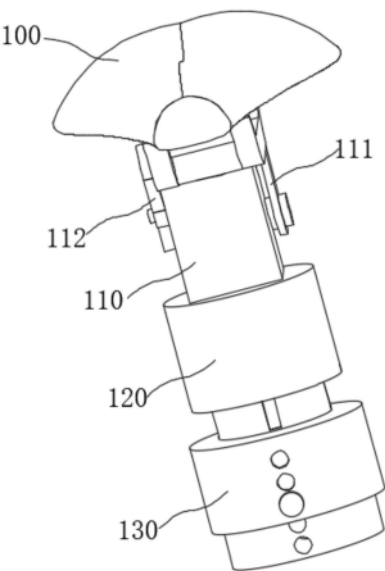
权利要求书1页 说明书3页 附图4页

(54) 实用新型名称

一种鞍座的一体鞍管结构

(57) 摘要

本实用新型公开了一种鞍座的一体鞍管结构,属于鞍座鞍管结构技术领域,该装置包括鞍座,其特征在于,还包括连接鞍管、减震鞍管和调节鞍管,所述鞍座通过转动机构转动于所述连接鞍管并通过卡紧机构卡紧,所述减震鞍管安装于所述连接鞍管下端用于减震,所述调节鞍管安装于所述减震鞍管下端用于调节高度。该装置鞍座通过转动机构转动于连接鞍管使得鞍座可以折叠,通过减震鞍管提升了骑行舒适性,并且在路面不平整的路段对车辆进行减震,降低了骑行者的不适感,并避免了因为车辆颠簸而导致车辆零件损坏,通过调节鞍管可以根据骑行者的身高和骑行需求来调整鞍座高度,增强了实用性。



1. 一种鞍座的一体鞍管结构, 包括鞍座, 其特征在于, 还包括连接鞍管、减震鞍管和调节鞍管, 所述鞍座通过转动机构转动于所述连接鞍管并通过卡紧机构卡紧, 所述减震鞍管安装于所述连接鞍管下端用于减震, 所述调节鞍管安装于所述减震鞍管下端用于调节高度。

2. 根据权利要求1所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述减震鞍管包括滑动管、挤压管和连接管, 所述滑动管固定安装于所述连接鞍管下端, 所述挤压管固定安装于所述滑动管内顶端, 所述挤压管下端中心位置安装有阻尼器, 所述连接管滑动插接于所述滑动管, 所述阻尼器下端连接所述连接管。

3. 根据权利要求2所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述挤压管下端固定安装有弹性体, 所述弹性体设置为多组, 所述弹性体一端连接所述连接管。

4. 根据权利要求2所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述滑动管内壁固定安装有滑板, 所述连接管外壁设置有滑槽, 所述滑板与所述滑槽适配。

5. 根据权利要求4所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述滑板和所述滑槽均设置有多组。

6. 根据权利要求2所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述调节鞍管包括滑管和第二连接管, 所述滑管固定安装于所述连接管下端, 所述第二连接管滑动插接于所述滑管, 所述滑管开设有固定孔, 所述第二连接管开设有第二固定孔, 所述固定孔和所述第二固定孔设置有相同的螺纹槽。

7. 根据权利要求6所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述固定孔和所述第二固定孔大小相同。

8. 根据权利要求6所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述固定孔和所述第二固定孔通过螺栓固定。

9. 根据权利要求6所述的一种鞍座的一体鞍管结构, 其特征在于, 所述固定孔和所述第二固定孔均设定有多组。

一种鞍座的一体鞍管结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及鞍座鞍管结构领域,具体而言,涉及一种鞍座的一体鞍管结构。

背景技术

[0002] 鞍座,用以乘坐,是自行车或电动车上供人骑座的部件,鞍管是用于安装鞍座的管体,鞍管安装在自行车车架的中管上,鞍管用于支撑鞍座,传统技术中,鞍管是插装在架体中管上的管体。

[0003] 现有的技术中,申请号为201720243961.4的一种与鞍管一体的折叠鞍座,包括鞍座和鞍管,其特征在于所述的鞍座底部设置鞍座固定机构,鞍座固定机构与鞍管通过鞍座转动机构连接使鞍座可随鞍座转动机构旋转,在鞍管的顶部固定有一鞍座挂杆,在鞍座固定机构上设置有与鞍座挂杆对应的鞍座挂钩,鞍座挂钩的上部为一横向的扳手部,下部为与鞍管形状配合的钩部,鞍座挂钩上位于扳手部与钩部之间设置有销轴孔,鞍座挂钩通过其销轴孔固定在鞍座销轴上,鞍座销轴的两段可转动连接在鞍座固定机构上,所述钩部与转动机构固定在一拉簧的两头上。本实用新型同现有技术相比,其结构中鞍座与鞍座一体化设计,鞍座的结构更加稳定,折叠只需要通过扳动扳手就能够实现,使用方便。经申请人研究发现上述方案存在一定的不足,现有技术中的鞍管和鞍座不具备减震功能,装有此类鞍座和鞍管的自行车或电动车在骑行时遇上不平坦的道路时,乘骑者要受到较大颠簸,车辆零件可能也会受到较大的冲击,可能会影响骑行者的骑行安全和并造成车辆的受损,并在一定程度上对骑行者的骑行造成不好的感觉,降低了骑行的舒适性,并且现有技术无法根据骑行者的身高和使用需要调整鞍座和鞍管高度,实用性较低。

实用新型内容

[0004] 为了弥补以上不足,本实用新型提供了一种鞍座的一体鞍管结构,旨在改善现有技术中的鞍管和鞍座不具备减震功能,装有此类鞍座和鞍管的自行车或电动车在骑行时遇上不平坦的道路时,乘骑者要受到较大颠簸,车辆零件可能也会受到较大的冲击,可能会影响骑行者的骑行安全和并造成车辆的受损,并在一定程度上对骑行者的骑行造成不好的感觉,降低了骑行的舒适性,并且现有技术无法根据骑行者的身高和使用需要调整鞍座和鞍管高度,实用性较低的问题。

[0005] 本实用新型是这样实现的:一种鞍座的一体鞍管结构,包括鞍座,其特征在于,还包括连接鞍管、减震鞍管和调节鞍管,所述鞍座通过转动机构转动于所述连接鞍管并通过卡紧机构卡紧,所述减震鞍管安装于所述连接鞍管下端用于减震,所述调节鞍管安装于所述减震鞍管下端用于调节高度。

[0006] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述减震鞍管包括滑动管、挤压管和连接管,所述滑动管固定安装于所述连接鞍管下端,所述挤压管固定安装于所述滑动管内顶端,所述挤压管下端中心位置安装有阻尼器,所述连接管滑动插接于所述滑动管,所述阻尼器下端连接所述连接管,所述滑动管向下运动时通过所述挤压管挤压阻尼器来进行减震。

[0007] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述挤压管下端固定安装有弹性体,所述弹性体设置为多组,所述弹性体一端连接所述连接管,用于增强骑行舒适性。

[0008] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述滑动管内壁固定安装有滑板,所述连接管外壁设置有滑槽,所述滑板与所述滑槽适配,所述滑板滑动于所述滑槽内。

[0009] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述滑板和所述滑槽均设置有多组,增强了减震鞍管的稳定性。

[0010] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述调节鞍管包括滑管和第二连接管,所述滑管固定安装于所述连接管下端,所述第二连接管滑动插接于所述滑管,所述滑管开设有固定孔,所述第二连接管开设有第二固定孔,所述固定孔和所述第二固定孔设置有相同的螺纹槽,通过所述滑管在所述第二连接管外壁滑动来调整高度。

[0011] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述固定孔和所述第二固定孔大小相同。

[0012] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述固定孔和所述第二固定孔通过螺栓固定,通过所述螺栓对所述固定孔和所述第二固定孔配合固定来固定调节鞍管高度。

[0013] 在本实用新型的一种优选技术方案中,所述固定孔和所述第二固定孔均设定有多组,可根据骑行者自身情况来调整高度。

[0014] 本实用新型的有益效果是:本实用新型通过上述设计得到的一种鞍座的一体鞍管结构,使用时,根据骑行者身高和使用需求调整调节鞍管的高度,将螺栓取下,将滑管在第二连接管外壁滑动,并通过固定孔和第二固定孔配合螺栓重新调整高度,在骑行时,骑行者坐在鞍座上时,通过重力,使得连接鞍管带动滑动管向下移动,使得挤压管向下挤压,通过弹性体增强了骑行舒适性,在遇到路面不平整的路段,通过阻尼器减震降低了不适感。该装置鞍座通过转动机构转动于连接鞍管使得鞍座可以折叠,通过减震鞍管提升了骑行舒适性,并且在路面不平整的路段对车辆进行减震,降低了骑行者的不适感,并避免了因为车辆颠簸而导致车辆零件损坏,通过调节鞍管可以根据骑行者的身高和骑行需求来调整鞍座高度,增强了实用性。

附图说明

[0015] 为了更清楚地说明本实用新型实施方式的技术方案,下面将对实施方式中所需要使用的附图作简单地介绍,应当理解,以下附图仅示出了本实用新型的某些实施例,因此不应被看作是对范围的限定,对于本领域普通技术人员来讲,在不付出创造性劳动的前提下,还可以根据这些附图获得其他相关的附图。

[0016] 图1是本实用新型实施方式提供的一种鞍座的一体鞍管结构示意图;

[0017] 图2为本实用新型实施方式提供的减震鞍管结构示意图;

[0018] 图3为本实用新型实施方式提供的另一减震鞍管结构示意图;

[0019] 图4为本实用新型实施方式提供的调节鞍管结构示意图。

[0020] 图中:100-鞍座;110-连接鞍管;111-转动机构;112-卡紧机构;120-减震鞍管;121-滑动管;122-挤压管;123-弹性体;124-阻尼器;125-滑板;126-连接管;127-滑槽;130-调节鞍管;131-滑管;132-固定孔;133-第二连接管;134-第二固定孔;135-螺栓。

具体实施方式

[0021] 为使本实用新型实施方式的目的、技术方案和优点更加清楚,下面将结合本实用新型实施方式中的附图,对本实用新型实施方式中的技术方案进行清楚、完整地描述,显然,所描述的实施方式是本实用新型一部分实施方式,而不是全部的实施方式。基于本实用新型中的实施方式,本领域普通技术人员在没有作出创造性劳动前提下所获得的所有其他实施方式,都属于本实用新型保护的范围。

[0022] 请参阅图1,本实用新型提供一种技术方案:一种鞍座的一体鞍管结构,包括鞍座100,其特征在于,还包括连接鞍管110、减震鞍管120和调节鞍管130,鞍座100通过转动机构111转动于连接鞍管110并通过卡紧机构112卡紧,减震鞍管120安装于连接鞍管110下端用于减震,调节鞍管130安装于减震鞍管120下端用于调节高度。

[0023] 请参阅图2-图3,减震鞍管120包括滑动管121、挤压管122和连接管126,滑动管121固定安装于连接鞍管110下端,挤压管122固定安装于滑动管121内顶端,挤压管122下端中心位置安装有阻尼器124,连接管126滑动插接于滑动管121,阻尼器124下端连接连接管126,滑动管121向下运动时通过挤压管122挤压阻尼器124来进行减震。

[0024] 在一些具体的实施方案中,挤压管122下端固定安装有弹性体123,弹性体123设置为多组,弹性体123一端连接连接管126,用于增强骑行舒适性,滑动管121内壁固定安装有滑板125,连接管126外壁设置有滑槽127,滑板125与滑槽127适配,滑板125滑动于滑槽127内,滑板125和滑槽127均设置有多组,增强了减震鞍管120的稳定性。

[0025] 请参阅图4,调节鞍管130包括滑管131和第二连接管133,滑管131固定安装于连接管126下端,第二连接管133滑动插接于滑管131,滑管131开设有固定孔132,第二连接管133开设有第二固定孔134,固定孔132和第二固定孔134设置有相同的螺纹槽,通过滑管131在第二连接管133外壁滑动来调整高度,固定孔132和第二固定孔134大小相同,固定孔132和第二固定孔134通过螺栓135固定,通过螺栓135对固定孔132和第二固定孔134配合固定来固定调节鞍管130高度,固定孔132和第二固定孔134均设定有多组,可根据骑行者自身情况来调整高度。

[0026] 工作原理:使用时,根据骑行者身高和使用需求调整调节鞍管130的高度,将螺栓135取下,将滑管131在第二连接管133外壁滑动,并通过固定孔132和第二固定孔134配合螺栓135重新调整高度,在骑行时,骑行者坐在鞍座100上时,通过重力,使得连接鞍管110带动滑动管121向下移动,使得挤压管122向下挤压,通过弹性体123增强了骑行舒适性,在遇到路面不平整的路段,通过阻尼器124减震降低了不适感。

[0027] 以上所述仅为本实用新型的优选实施方式而已,并不用于限制本实用新型,对于本领域的技术人员来说,本实用新型可以有各种更改和变化。凡在本实用新型的精神和原则之内,所作的任何修改、等同替换、改进等,均应包含在本实用新型的保护范围之内。

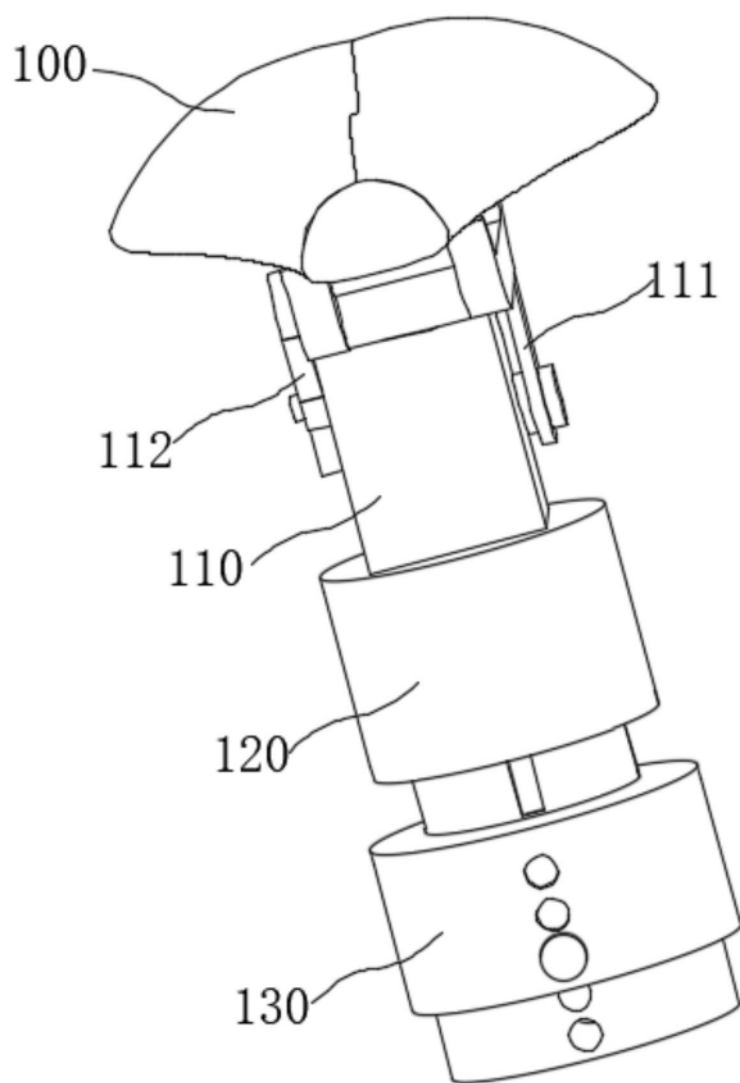


图1

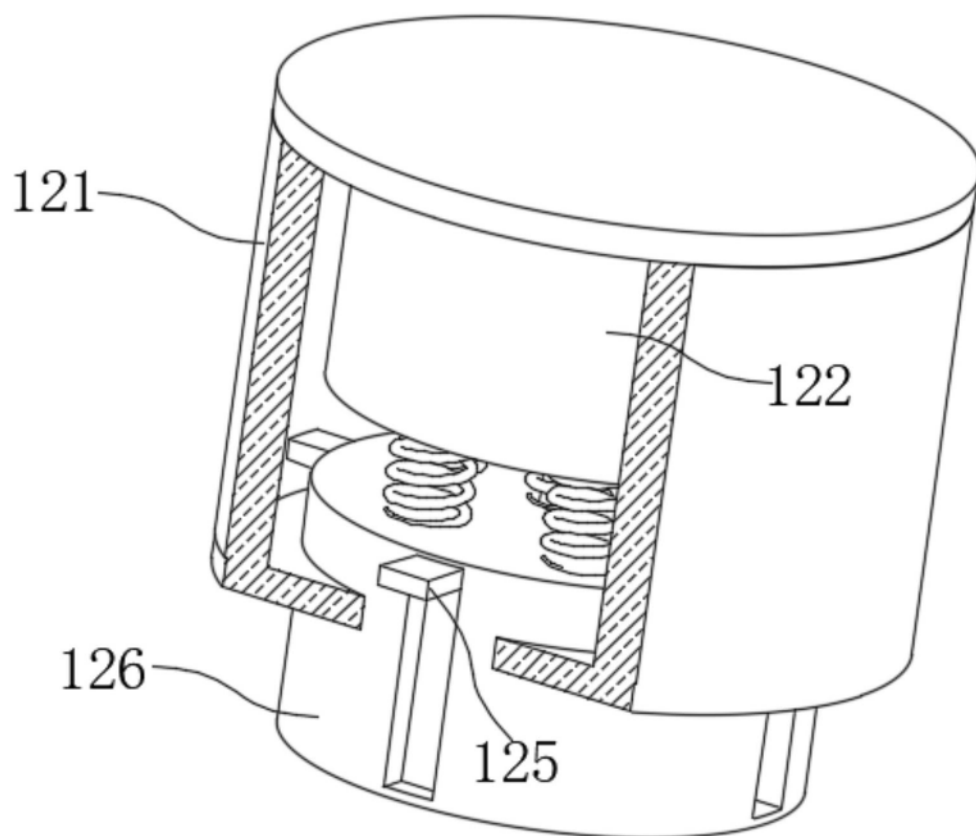


图2

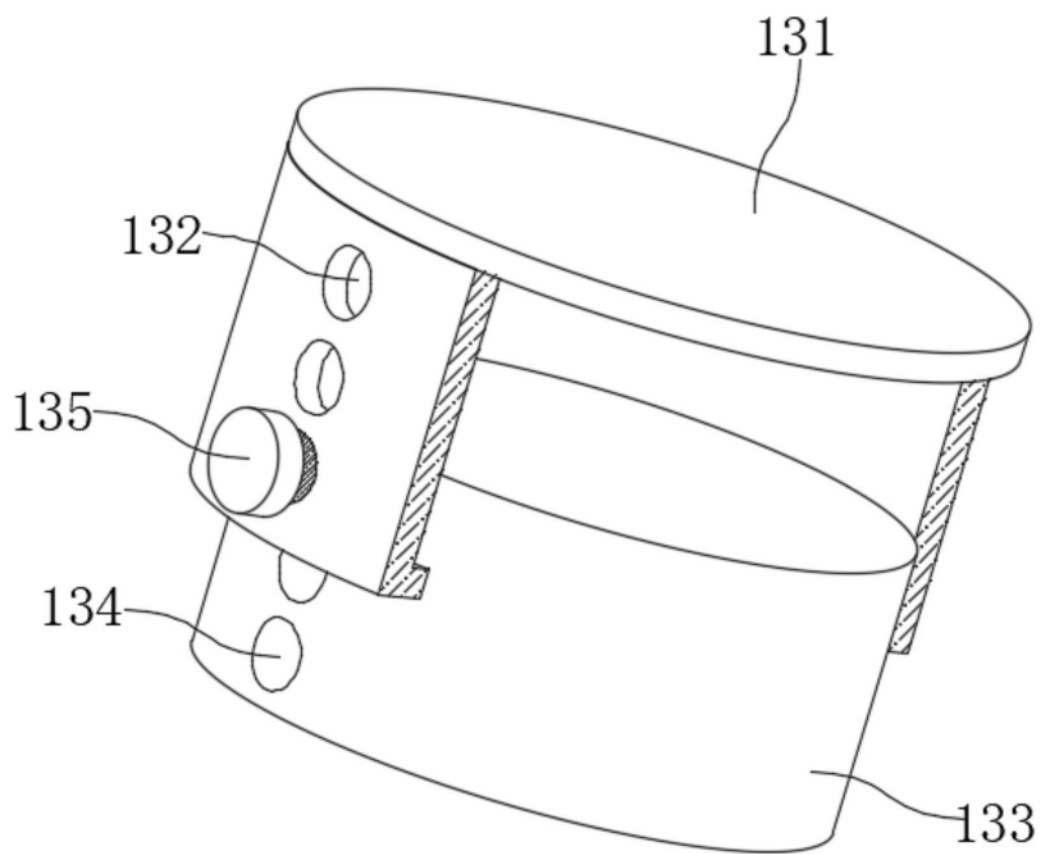


图4