



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 204979100 U

(45) 授权公告日 2016. 01. 20

(21) 申请号 201520755733. 6

(22) 申请日 2015. 09. 28

(73) 专利权人 温州盛世机车业有限公司

地址 325003 浙江省温州市瓯海区仙岩工业
区育丰路 40 号

(72) 发明人 黄安平 陈福山

(74) 专利代理机构 温州瓯越专利代理有限公司
33211

代理人 李友福

(51) Int. Cl.

B62L 3/02(2006. 01)

B62K 23/04(2006. 01)

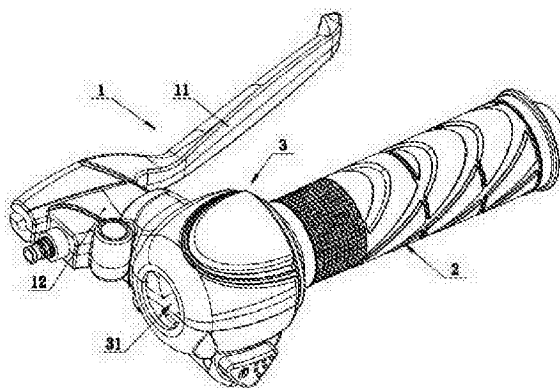
权利要求书1页 说明书2页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种电动车把手总成

(57) 摘要

本实用新型公开了一种电动车把手总成,包括有刹车把手、调速把手和开关座,所述的刹车把手包括有刹车手柄和连接座,所述的刹车手柄铰接固定于连接座的外端上,所述连接座的内端上一体成型有可与车体形成连接固定的箍套,所述的开关座上设有可套装于车体上的通孔,所述开关座的后端设有供连接座内端插入的插口,连接座上的箍套对应位于开关座内,并与开关座上的通孔保持同轴,所述调速把手的一端插接在开关座通孔的外端口内,通过采用上述结构,本实用新型提供了一种可将刹车把手、调速把手和开关座有效结合在一起的电动车把手总成,其安装更加方便,且装配后整体体积大大缩小,有助于用户操控使用。



1. 一种电动车把手总成,包括有刹车把手、调速把手和开关座,所述的刹车把手包括有刹车手柄和连接座,所述的刹车手柄铰接固定于连接座的外端上,所述连接座的内端上一体成型有可与车体形成连接固定的箍套,所述的开关座上设有可套装于车体上的通孔,其特征在于:所述开关座的后端设有供连接座内端插入的插口,连接座上的箍套对应位于开关座内,并与开关座上的通孔保持同轴,所述的开关座内还设有对所述箍套的外圆周面形成定位的凹槽、以及对所述箍套的两侧端面形成夹持限位的挡板,所述调速把手的一端插接在开关座通孔的外端口内,并设有径向向外延伸的环形凸缘,所述开关座通孔的外端口边缘处对应设有对所述调速把手上的环形凸缘构成轴向限位的挡边。

2. 根据权利要求1所述的一种电动车把手总成,其特征在于:所述的开关座由上壳体和下壳体拼接构成。

一种电动车把手总成

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种电动车把手总成。

背景技术

[0002] 目前,电动车把手总成通常包括有刹车把手、调速把手和开关座三部分,在现有技术中上述三部分虽然挨在一起,但却是相互独立,需各自安装,这样不仅造成安装不便,而且使得安装后电动车把手总成的整体体积较大,不利于用户操控使用。

发明内容

[0003] 针对现有技术的不足,本实用新型提供了一种可将刹车把手、调速把手和开关座有效结合在一起的电动车把手总成,其安装更加方便,且装配后整体体积大大缩小,有助于用户操控使用。

[0004] 为实现上述目的,本实用新型提供了一种电动车把手总成,包括有刹车把手、调速把手和开关座,所述的刹车把手包括有刹车手柄和连接座,所述的刹车手柄铰接固定于连接座的外端上,所述连接座的内端上一体成型有可与车体形成连接固定的箍套,所述的开关座上设有可套装于车体上的通孔,所述开关座的后端设有供连接座内端插入的插口,连接座上的箍套对应位于开关座内,并与开关座上的通孔保持同轴,所述的开关座内还设有对所述箍套的外圆周面形成定位的凹槽、以及对所述箍套的两侧端面形成夹持限位的挡板,所述调速把手的一端插接在开关座通孔的外端口内,并设有径向向外延伸的环形凸缘,所述开关座通孔的外端口边缘处对应设有对所述调速把手上的环形凸缘构成轴向限位的挡边。

[0005] 本实用新型的有益效果是:采用上述结构,一方面刹车把手的连接座内端及其箍套全部插装在开关座内,另一面所述调速把手的一端插接在开关座通孔的外端口内,因此所述刹车把手、调速把手和开关座可有效地结合在一起,形成一个整体,这样不仅便于安装,而且通过上述结合后,使得电动车把手总成的整体体积大大缩小,从而有助于用户操控使用。

[0006] 本实用新型可进一步设置为所述的开关座由上壳体和下壳体拼接构成。通过上述设置,可使刹车把手和调速把手更加容易方便地装配到开关座上。

附图说明

[0007] 图 1 为本实用新型的结构立体图;

[0008] 图 2 为本实用新型的结构爆炸图;

[0009] 图 3 为本实用新型中下壳体的立体图。

具体实施方式

[0010] 如图 1、2、3 所示给出了一种电动车把手总成,包括有刹车把手 1、调速把手 2 和开

关座 3,所述的刹车把手 1 包括有刹车手柄 11 和连接座 12,所述的刹车手柄 11 铰接固定于连接座 12 的外端上,所述连接座 12 的内端上一体成型有可与车体形成连接固定的箍套 13,所述的开关座 3 上设有可套装于车体上的通孔 31,所述开关座 3 的后端设有供连接座 12 内端插入的插口 36,连接座 12 上的箍套 13 对应位于开关座 3 内,并与开关座 3 上的通孔 31 保持同轴,所述的开关座 3 内还设有对所述箍套 13 的外圆周面形成定位的凹槽 32、以及对所述箍套 13 的两侧端面形成夹持限位的挡板 33,通过所述凹槽 32 和挡板 33 的设置,可对所述箍套 13 形成有效地固定定位。所述调速把手 2 的一端插接在开关座通孔 31 的外端口内,并设有径向向外延伸的环形凸缘 21,所述开关座通孔 31 的外端口边缘处对应设有对所述调速把手 2 上的环形凸缘 21 构成轴向限位的挡边 311,通过所述环形凸缘 21 与所述挡边 311 的配合,可有效避免调速把手 2 在调速转动时从开关座 3 的通孔 31 内轴向滑出。

[0011] 通过上述结构设置,可使所述刹车把手 1、调速把手 2 和开关座 3 有效地结合在一起,形成一个整体,这样不仅便于安装,而且通过上述结合后,使得电动车把手总成的整体体积大大缩小,从而有助于用户操控使用。所述的开关座 3 优选由上壳体 34 和下壳体 35 拼接构成。这样可使刹车把手 1 和调速把手 2 更加容易方便地装配到开关座 3 上。

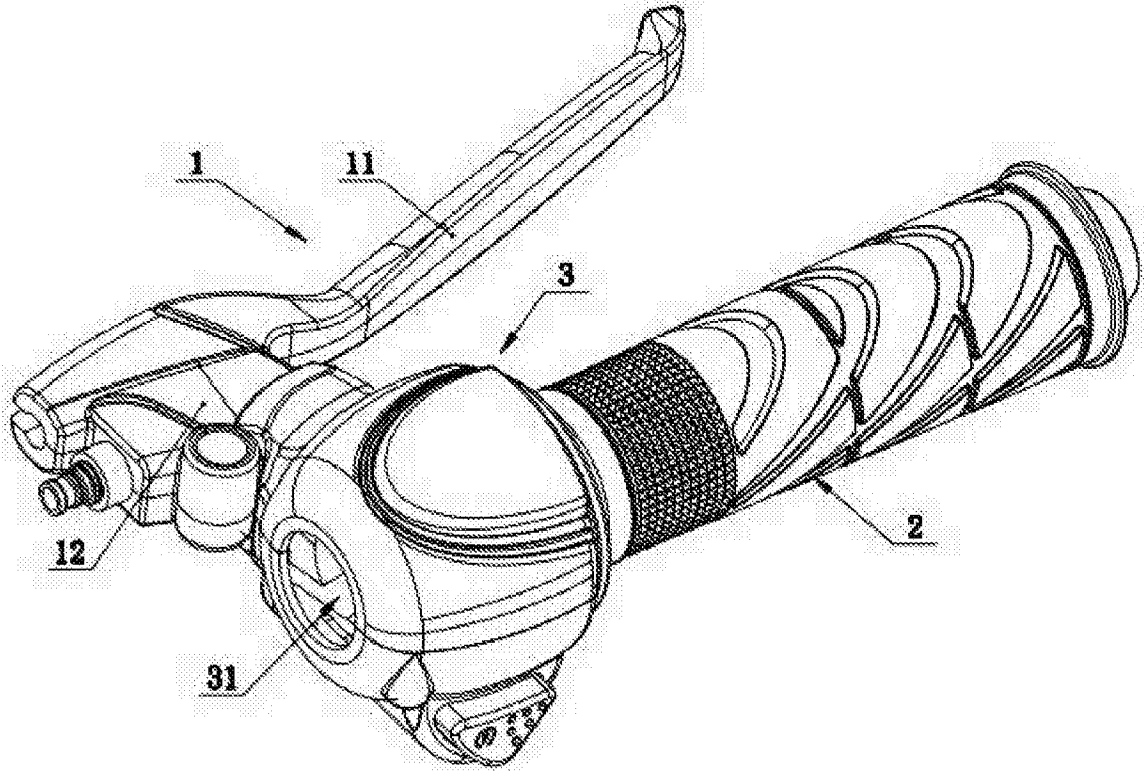


图 1

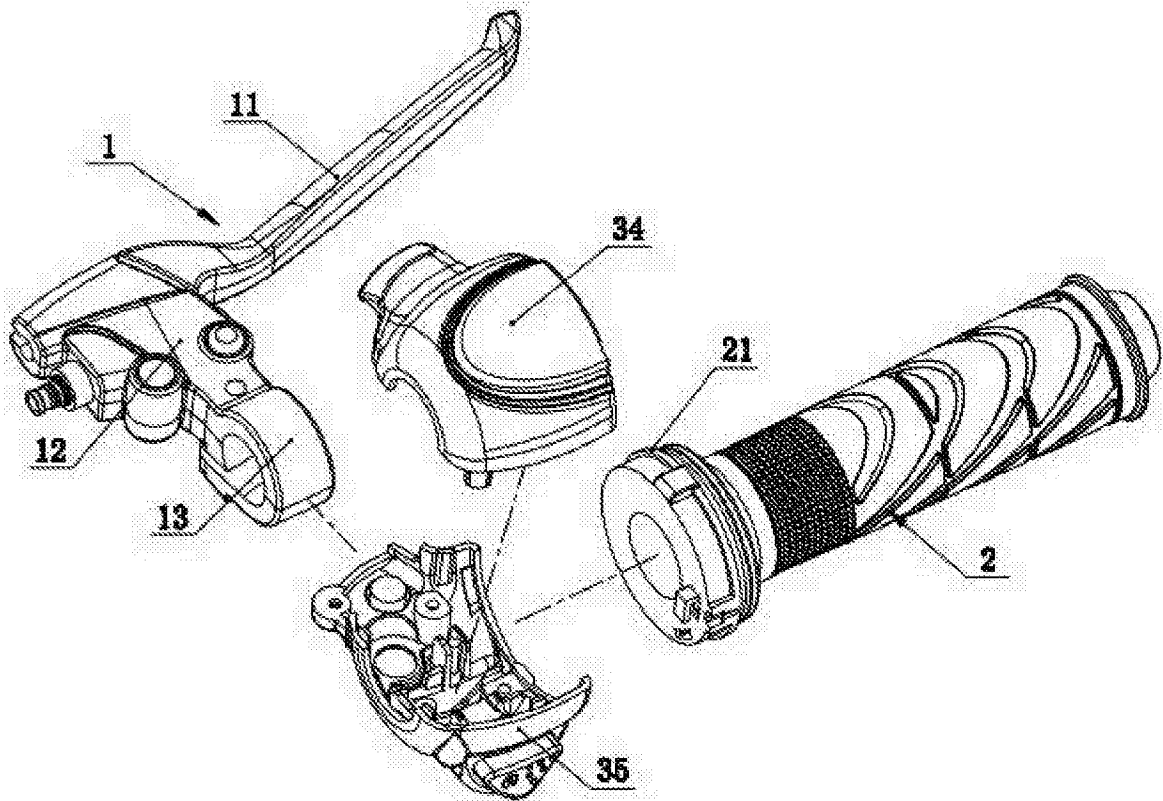


图 2

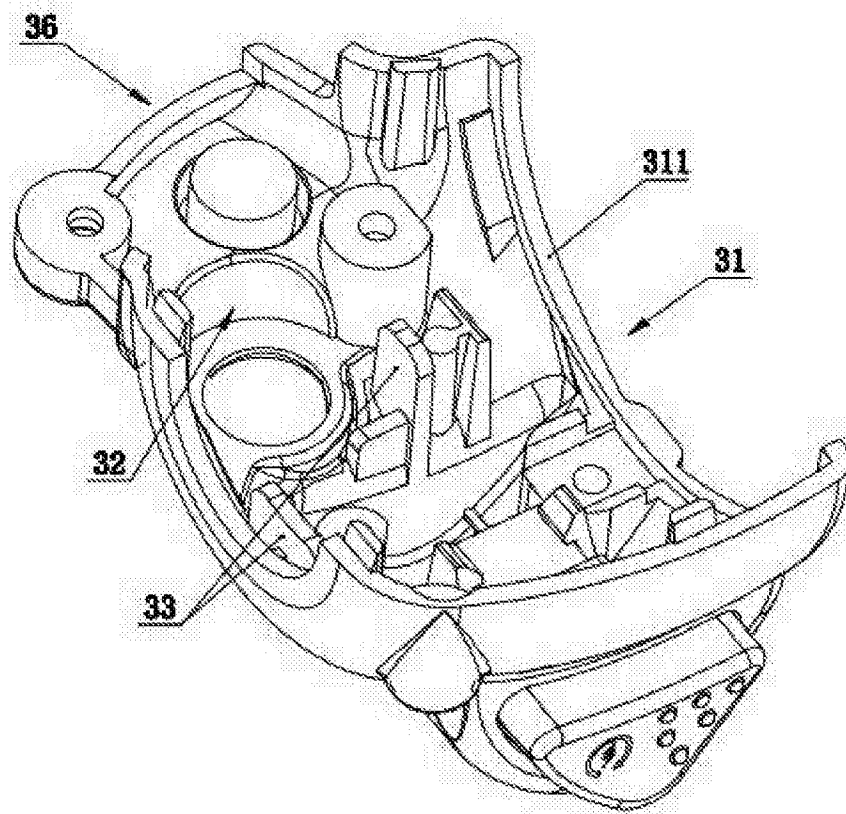


图 3