



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 206351729 U

(45)授权公告日 2017. 07. 25

(21)申请号 201621406960.9

(22)申请日 2016.12.21

(73)专利权人 简小冲

地址 350002 福建省福州市鼓楼区杨桥中路246号

(72)发明人 简小冲

(74)专利代理机构 北京金蓄专利代理有限公司
11544

代理人 马贺

(51)Int.Cl.

B62H 1/02(2006.01)

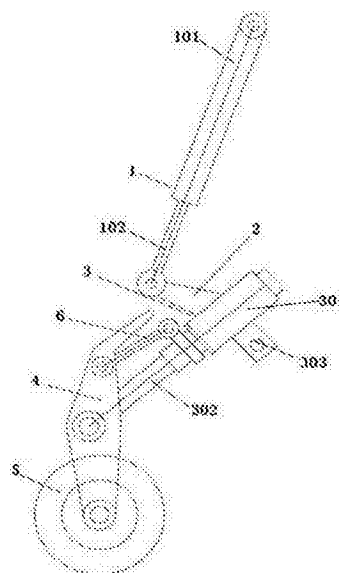
权利要求书1页 说明书3页 附图1页

(54)实用新型名称

一种两轮车支撑起落架

(57)摘要

本实用新型公开了一种两轮车支撑起落架,设置于两轮车车体的一侧,包括:第一液压杆、转向梁、第二液压杆、桁架、辅助轮;转向梁分别与第一液压杆的伸缩端和第二液压杆的固定端相连,第二液压杆的伸缩端与桁架的中部相连,桁架底部设有辅助轮。本实用新型所公开的两轮车支撑起落架结构简单,稳定性高;操作时无需手脚并用,也无需下车垫脚,直接通过传动装置打开或回收支撑起落架达到停驻目的。



1. 一种两轮车支撑起落架, 设置于两轮车车体的一侧, 包括: 第一液压杆、转向梁、第二液压杆、桁架、辅助轮; 所述转向梁分别与所述第一液压杆的伸缩端和所述第二液压杆的固定端相连, 所述第二液压杆的伸缩端与所述桁架的中部相连, 所述桁架底部设有所述辅助轮; 并且, 所述第一液压杆的固定端与两轮车车体内传动装置相连接, 可带动整个支撑起落架相对于两轮车车体回收或落下。

2. 根据权利要求1所述的两轮车支撑起落架, 其特征在于还包含有连杆, 所述连杆分别与所述第二液压杆的固定端和所述桁架的上部相连。

3. 根据权利要求1所述的两轮车支撑起落架, 其特征在于所述辅助轮平行于所述两轮车。

4. 根据权利要求1所述的两轮车支撑起落架, 其特征在于所述两轮车支撑起落架为两套, 分别设置于所述两轮车车体的两侧的相对应位置上。

5. 根据权利要求1所述的两轮车支撑起落架, 其特征在于所述第二液压杆的固定端中部设有安装孔, 所述安装孔用于将所述第二液压杆固定在两轮车车体上。

一种两轮车支撑起落架

技术领域

[0001] 本实用新型属于两轮车附件领域,涉及一种两轮车用的停驻附件,具体涉及一种两轮车支撑起落架。

背景技术

[0002] 两轮电动车或两轮摩托车是短途出行的主要工具。随着现代技术的发展,两轮车的载重量大增,进而两轮车的自重也相对增大,对两轮车进行泊车时就显得更加困难,所以对两轮车的脚撑的合理设计就显得尤为重要。

[0003] 目前,两轮车在泊车停放时,为保持两轮车直立稳定,需要把两轮车的支撑架(脚撑)打开,使支撑架撑住并固定两轮车。现有技术中两轮车的支撑架多为后轮支撑,其主体结构一般是由倒U型管配合焊接有孔耳朵和踩杆,再连接上回位弹簧组合而成。使用时,用脚踩踏踩杆,手辅助上提车身,从而打开支撑架固定住两轮车。又如中国实用新型专利文献CN2285750Y公开了一种辅助轮式摩托车脚撑,其结构是由车架、脚踏杆、连杆、拉杆、带脚轮脚撑、定位销及弹簧构成,弧形、右侧带齿的脚踏杆下端和U形连杆的左端相接,连杆的右端由绞链和车架下方的支架相接,U形连杆右端的垂直部分上端由拉杆和带脚轮的脚撑的上部相接,带脚轮的脚撑的顶端由绞链和车架底部相接。该辅助轮式摩托车脚撑通过在脚撑底部设置脚轮从而减小摩擦力来达到省力和支撑的目的;但该种支撑架稳定性较差,并且未解决仍需要下车后再手脚并用才能达到泊车停放这一弊端。

[0004] 因此,本领域内技术人员需要对现有两轮车支撑架进行进一步改良以解决上述存在的技术问题。

实用新型内容

[0005] 本实用新型目的是提供一种两轮车支撑起落架,该支撑起落架使用时无需手脚配合、方便省力、支撑稳定。

[0006] 为实现上述目的,本实用新型公开了一种两轮车支撑起落架,设置于两轮车车体的一侧,包括:第一液压杆、转向梁、第二液压杆、桁架、辅助轮;所述转向梁分别与所述第一液压杆的伸缩端和所述第二液压杆的固定端相连,所述第二液压杆的伸缩端与所述桁架的中部相连,所述桁架底部设有所述辅助轮;并且,所述第一液压杆的固定端与两轮车车体内传动装置相连接,可带动整个支撑起落架相对于两轮车车体回收或落下。

[0007] 优选的,上述两轮车支撑起落架中还包含有连杆,所述连杆分别与所述第二液压杆的固定端和所述桁架的上部相连。

[0008] 优选的,上述两轮车支撑起落架,所述辅助轮平行于所述两轮车。

[0009] 优选的,上述两轮车支撑起落架,所述的两轮车支撑起落架可以为两套,分别设置于所述两轮车车体的两侧的相对应位置上。两套两轮车支撑起落架同时升降,从而达到停驻的目的。

[0010] 优选的,上述两轮车支撑起落架,所述第二液压杆的固定端中部设有安装孔,所述

安装孔用于将所述第二液压杆固定在两轮车车体上。

[0011] 上述两轮车支撑起落架,所述第一液压杆与车内传动装置相连,通过传动装置的操作,可以带动第一液压杆及第二液压杆的伸缩,从而控制整个支撑起落架的打开与回收,从而实现两轮车停驻功能。其中,车内的传动装置可以在两轮车的左侧把手处设置旋动开关,从而通过手把的旋转来打开和回收支撑起落架。

[0012] 本实用新型所公开的两轮车支撑起落架,结构简单,稳定性高;操作时无需手脚并用,也无需下车垫脚,直接通过传动装置打开或回收支撑起落架达到停驻目的。使用本实用新型所公开的技术方案即解决了车重、停驻不易的问题,同时通过无需下车、无需用脚即可完成停驻,也解决了下雨天等特殊天气下会打湿鞋子的问题。

附图说明

[0013] 通过阅读下文优选实施方式的详细描述,各种其他的优点和益处对于本领域普通技术人员将变得清楚明了。附图仅用于示出优选实施方式的目的,而并不认为是对本实用新型的限制。而且在整个附图中,用相同的参考符号表示相同的部件。在附图中:

[0014] 图1为本实用新型所公开的两轮车支撑起落架的结构示意图。

具体实施方式

[0015] 下文中将参考附图并结合实施例来详细说明本实用新型。需要说明的是,在不冲突的情况下,本实用新型中的实施例及实施例中的特征可以相互组合。实施例1

[0016] 本实施例提供了一种两轮车支撑起落架。根据附图1所示,本实施例公开的两轮车支撑起落架,包括:第一液压杆1、转向梁2、第二液压杆3、桁架4、辅助轮5和连杆6。

[0017] 上述转向梁2分别与所述第一液压杆1的伸缩端102和所述第二液压杆3的固定端301相连,所述第二液压杆3的伸缩端302与所述桁架4的中部相连,所述桁架4底部设有所述辅助轮5。

[0018] 上述第一液压杆1的固定端101与两轮车车体内传动装置相连接,可带动整个支撑起落架相对于两轮车车体回收或落下。

[0019] 上述连杆6分别与第二液压杆3的固定端301和桁架4的上部相连。

[0020] 上述第二液压杆3的固定端301的中段还焊接有安装孔303,安装孔303用于将第二液压杆3固定在两轮车车体上。

[0021] 上述辅助轮5的方向平行于两轮车的车轮。

[0022] 本实施例所述的两轮车支撑起落架为两套,分别设置在两轮车车体的两侧的相对位置上,两者镜像安装。两轮车支撑起落架中第一液压杆1均与两轮车内传动装置相连,传动装置带动第一液压杆及第二液压杆的伸缩,从而控制整个支撑起落架的打开与回收。两轮车的左侧把手处设置旋动开关用于操作传动装置,通过控制两套两轮车支撑起落架的同时升降,从而实现两轮车停驻功能。

[0023] 最后应说明的是:以上实施例仅用以说明本实用新型的技术方案,而非对其限制;尽管参照前述实施例对本实用新型进行了详细的说明,本领域的普通技术人员应当理解:其依然可以对前述各实施例所记载的技术方案进行修改,或者对其中部分技术特征进行等同替换;而这些修改或者替换,并不使相应技术方案的本质脱离本实用新型各实施例技术

方案的精神和范围。

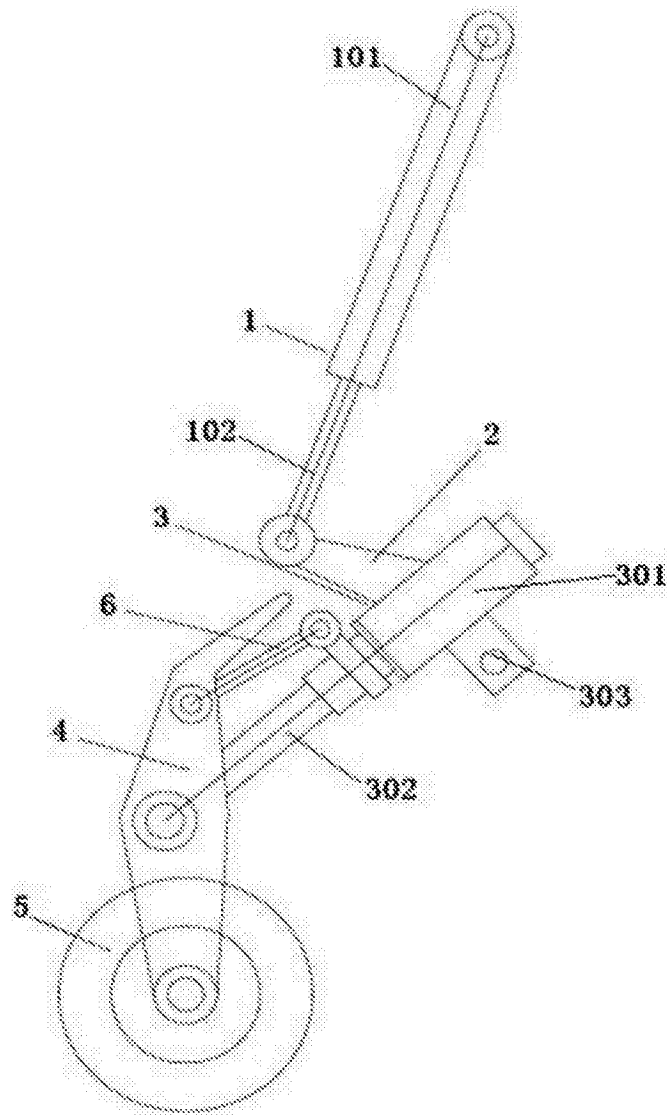


图1