

[19] 中华人民共和国国家知识产权局

[51] Int. Cl.

B62J 17/04 (2006.01)

F16B 5/00 (2006.01)



[12] 发明专利说明书

专利号 ZL 200580003652. X

[45] 授权公告日 2009 年 5 月 27 日

[11] 授权公告号 CN 100491184C

[22] 申请日 2005.3.10

审查员 陈 宁

[21] 申请号 200580003652. X

[74] 专利代理机构 中国国际贸易促进委员会专利
商标事务所

[30] 优先权

代理人 张兆东

[32] 2004.3.31 [33] DE [31] 102004016363.4

[86] 国际申请 PCT/EP2005/002527 2005.3.10

[87] 国际公布 WO2005/097588 德 2005.10.20

[85] 进入国家阶段日期 2006.7.31

[73] 专利权人 宝马股份公司

地址 德国慕尼黑

[72] 发明人 S·马塞普

[56] 参考文献

CN2116648U 1992.9.23

US4466754A 1984.8.21

FR2748445 A1 1997.11.14

US4904014 A 1990.2.27

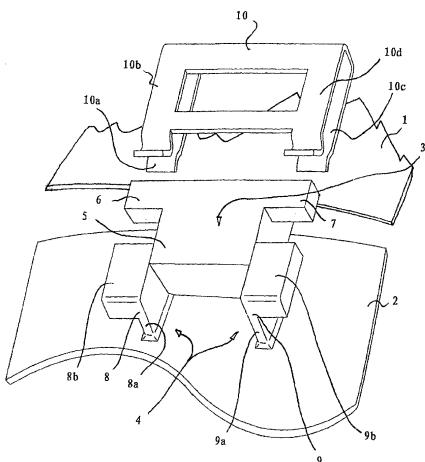
权利要求书 2 页 说明书 3 页 附图 1 页

[54] 发明名称

摩托车挡板

[57] 摘要

本发明涉及一种摩托车挡板，具有一个第一挡板部件，它与一个第二挡板部件形锁合地连接，其中，所述第一挡板部件具有一个第一形锁合元件而所述第二挡板部件具有一个第二形锁合元件。第一形锁合元件插入到第二形锁合元件中。此外还设置有一个夹状元件，它包围两个形锁合元件并防止松开。夹状元件具有两个弹簧臂副，所述弹簧臂副包围两个形锁合元件。



1. 一种摩托车挡板，具有一个第一挡板部件（1），它与一个第二挡板部件（2）形锁合地连接，其特征在于，所述第一挡板部件（1）具有一个第一形锁合元件（3）而所述第二挡板部件（2）具有一个第二形锁合元件（4），第一形锁合元件（3）插入到第二形锁合元件中，并且设置有一个夹状元件（10），它包围两个形锁合元件（3、4）并防止松开，并且夹状元件（10）具有两个弹簧臂副（10a、10b；10c、10d），所述弹簧臂副包围两个形锁合元件（3、4）。
2. 如权利要求1所述的摩托车挡板，其特征在于，第一形锁合元件（3）与第一挡板部件（1）一体地连接，而第二形锁合元件（4）与第二挡板部件（2）一体地连接，其中，挡板部件（1、2）和形锁合元件（3、4）由塑料制成。
3. 如权利要求1或2所述的摩托车挡板，其特征在于，所述第一形锁合元件（3）具有一个长方六面体状中间段（5）和两个翼状区段（6、7），它们伸出长方六面体状中间段（5）的相互对置的侧面。
4. 如权利要求3所述的摩托车挡板，其特征在于，在翼状区段（6、7）与第一挡板部件（1）之间分别设有一个间隙。
5. 如权利要求3所述的摩托车挡板，其特征在于，第二形锁合元件（4）由两个角状元件（8、9）构成，它们这样相互隔开距离地设置，使得第一形锁合元件（3）的长方六面体状中间段（5）可以插入到两个角状元件（8、9）之间。
6. 如权利要求5所述的摩托车挡板，其特征在于，每个角状元件（8、9）分别具有一个第一边（8a、9a），第一边与第二挡板部件（2）连接，并且分别具有一个侧向从第一边（8a、9a）伸出来的第二边（8b、9b）。
7. 如权利要求6所述的摩托车挡板，其特征在于，在侧向伸出的第二边（8b、9b）与第二挡板部件（2）之间分别具有一个间隙。
8. 如权利要求6所述的摩托车挡板，其特征在于，每个第二边（8b、

9b) 分别与其中一个翼状区段 (6、7) 对齐。

9. 如权利要求 6 所述的摩托车挡板，其特征在于，在每个弹簧臂副 (10a、10b；10c、10d) 之间分别卡入其中一个翼状区段 (6、7) 和其中一个第二边 (8b、9b)。

10. 如权利要求 1 或 2 所述的摩托车挡板，其特征在于，夹状元件 (10) 在侧视图中是 U 形的。

11. 如权利要求 1 或 2 所述的摩托车挡板，其特征在于，第一挡板部件 (1) 是一个透明的风挡，而第二挡板部件 (2) 是一个不透明的塑料部件，或者相反。

摩托车挡板

技术领域

本发明涉及一种摩托车挡板。

背景技术

现代摩托车一般具有一个挡板，它通过许多单个的挡板部件构成。所述挡板由不透明的挡板部件制成，它们经常漆成摩托车的颜色并且由一个设置在控制杆区域内的透明的风挡组成。在某些摩托车中风挡通过固定螺栓固定旋紧在独立的“挡板固定部件”上或者其它的挡板部件上。为了固定风挡在风挡中通常具有孔，在孔中插进螺栓。因为整个风挡在运行期间承受强烈的振动，因此存在着在风挡的开孔的区域内产生裂纹的危险。

发明内容

因此本发明的目的是，实现一种摩托车挡板，其中各个挡板部件以简单的方式相互连接并且减小在连接位置上形成裂纹的危险。

本发明涉及一种摩托车挡板，其中具有一个第一挡板部件和一个第二挡板部件，它们相互间形锁合地连接。第一挡板部件可以是一个透明风挡，而第二挡板部件可以是其余摩托车挡板的一个不透明的塑料部件，或者反之。本发明的核心是，在第一挡板部件上设置有一个第一形锁合元件而在第二挡板部件上设置有一个第二形锁合元件，其中第二形锁合元件形锁合地插入到第一形锁合元件中，并且设置有夹状元件，它包围两个形锁合元件并防止松开，并且夹状元件具有两个弹簧臂副，所述弹簧臂副包围两个形锁合元件。

所述挡板部件最好由塑料制成。所述形锁合元件最好与挡板部件一体地连接。所述形锁合元件可以与各挡板部件一起在注塑工艺中制成。

所述第一形锁合元件可以由一个注塑在第一挡板部件上的长方六面体状区段和两个从中间段伸出来的翼状区段构成。所述长方六面体状区段与第一挡板部件连接，而翼状区段设置成分别与第一挡板部件隔开距

离。即，在与长方六面体状区段连接的翼状区段与第一挡板部件之间设有一个“间隙”。

第二“形锁合元件”最好与第一形锁合元件互补地构成。第二形锁合元件可以通过两个角状或钩状元件构成。两个角状或钩状元件相互隔开一定距离地设置。该距离这样大，使得第一形锁合元件的长方六面体状区段正好可以插入到两个角状元件之间。所述角状元件的第一边分别与第二挡板部件连接。所述角状元件的第二边与第二挡板部件隔开距离地侧向从配属的第一边伸出来。如果两个形锁合元件相互插接，则角状元件的侧向伸出的边分别与第一形锁合元件的翼状区段对齐。

按照本发明的另一改进方案，每个弹簧臂副在夹状元件的侧视图中是U形的。在摩托车挡板的装配状态，在每个弹簧臂副之间分别卡入一个角状元件的一个边和第一形锁合元件的一个翼状区段。

附图说明

下面借助于附图详细描述本发明。

图1示出本发明的基本原理。

具体实施方式

唯一的附图1示出本发明的基本原理。一个按照本发明的摩托车挡板具有一个第一挡板部件1和一个第二挡板部件2。两个挡板部件1、2最好由塑料制成。对于第一挡板部件1例如可以是一个风挡，它由一种透明材料制成。第二挡板部件可以是一个由不透明材料制成的塑料部件或者一个涂漆的塑料部件。第一形锁合元件3与第一挡板部件1一体地连接。第二形锁合元件4与第二挡板部件2一体地连接。

所述形锁合元件3、4可以分别注塑到挡板部件1或2上。第一形锁合元件3具有一个直接注塑到第一挡板部件上的长方六面体状中间段5和两个侧向从长方六面体状中间段5伸出来的翼状区段6、7。所述翼状区段6、7不直接与挡板部件1连接，而是与挡板部件1具有一个距离。

第二形锁合元件4通过一个第一和一个第二角状元件8、9构成。两个角状元件分别具有一个与第二挡板部件2一体地连接的第一边8a或9a和一个第二边8b或9b，它们直角地从配属的第一边8a或9a伸出来。

如图 1 所示，在两个第二边 8b 或 9b 与第二挡板部件 2 之间具有一个间隙。两个角状元件 8、9 这样相互隔开距离，使得在两个第一边 8a 和 9a 之间正好可以插进第一形锁合元件 3 的长方六面体状中间段。

在图 1 中示出两个挡板部件 1、2 在两个形锁合元件 3、4 快插接到一起之前的状态。在装配状态，翼状区段 6 与第二边 8b 以及翼状区段 7 与第二边 9b 相互对齐。在两个形锁合元件 3、4 插接到一起以后将一个夹状元件 10 推到翼状区段 6、7 和第二边 8b、9b 上。所述夹状元件在一个侧视图中是 U 形的并且具有两个弹簧臂副，它们分别由两个弹簧臂 10a、10b 以及 10c、10d 构成。在装配状态所述弹簧臂 10a 和 10b 包围翼状区段 6 以及第一边 8b。所述弹簧臂 10c 和 10d 在装配状态包围翼状区段 7 和第一边 9b。即，两个挡板部件 1、2 在装配状态通过形锁合元件 3、4 以及通过夹状元件 10 形锁合地相互连接并防止松开。

两个挡板部件 1、2 的这种连接的另一主要优点是，可以省去各种形式的孔或螺栓。装配以及拆卸都可以分别地手工实现。

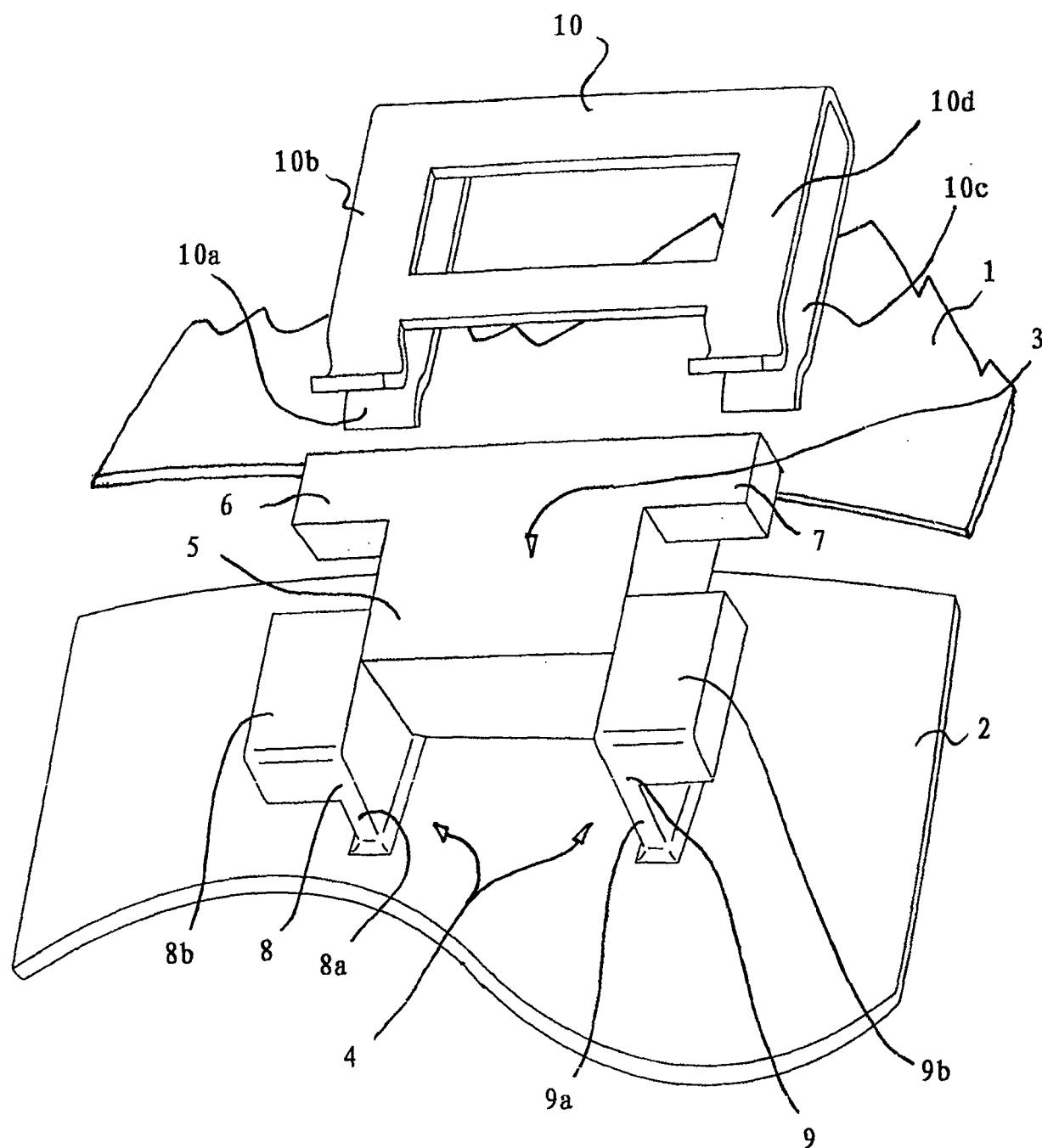


图1