



(12)发明专利申请

(10)申请公布号 CN 109630588 A

(43)申请公布日 2019.04.16

(21)申请号 201811584439.8

(22)申请日 2018.12.24

(71)申请人 重庆巨九磊汽车零部件制造有限公司

地址 402283 重庆市江津区珞璜工业园B区
马南大道19号

(72)发明人 胡芮

(74)专利代理机构 重庆市嘉允启行专利代理事
务所(普通合伙) 50243

代理人 胡柯

(51)Int.Cl.

F16F 9/10(2006.01)

F16F 9/32(2006.01)

F16F 13/00(2006.01)

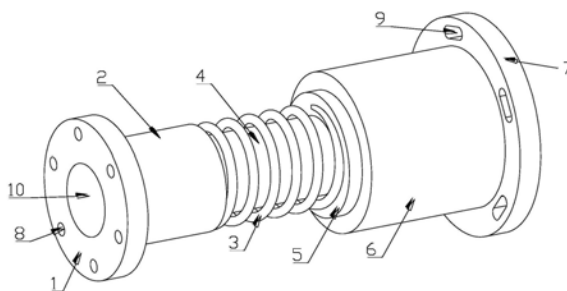
权利要求书1页 说明书3页 附图3页

(54)发明名称

一种新型底筒

(57)摘要

本发明公开了一种新型底筒,它包括第一筒体;第一筒体的内部包括有一与外部减震轴固定连接的空腔部;还包括有第一液压装置;第一液压装置包括有第一液压轴;第一液压装置通过第一液压轴与第一筒体固定连接;第一液压轴外侧上还设置有第一弹性组件;第一弹性组件的一端与第一筒体连接固定,另一端与第一液压装置连接固定;第一筒体上还包括有与外部摩托车车架固定连接的第一固定座;第一液压装置上还包括有与外部摩托车车架固定连接的固定座。本发明采用螺栓与外部摩托车车架固定连接,与现有的吊耳相比,极大地提高了摩托车的减震性能和稳定性能。



1. 一种新型底筒,其特征在于,包括有第一筒体(2);
所述第一筒体(2)的内部包括有一与外部减震轴固定连接的空腔部(10);
还包括有第一液压装置(6);
所述第一液压装置(6)包括有第一液压轴(4);所述第一液压装置(6)通过所述第一液压轴(4)与所述第一筒体(2)固定连接;
所述第一液压轴(4)外侧上还设置有第一弹性组件(3);
所述第一弹性组件(3)的一端与所述第一筒体(2)连接固定,另一端与所述第一液压装置(6)连接固定;
所述第一筒体(2)上还包括有与外部摩托车车架固定连接的第一固定座(1);
所述第一液压装置(6)上还包括有与外部摩托车车架固定连接的所述第二固定座(7)。
2. 如权利要求1所述的新型底筒,其特征在于,所述第一固定座(1)上包括有若干个第一固定通孔(8)。
3. 如权利要求2所述的新型底筒,其特征在于,第一固定通孔(8)为圆形通孔;所述第一固定通孔(8)的个数为6个。
4. 如权利要求1所述的新型底筒,其特征在于,所述第二固定座(7)上设置有若干个第二固定通孔(9)。
5. 如权利要求4所述的新型底筒,其特征在于,所述第二固定通孔(9)为圆弧形通孔,所述第二固定通孔(9)的个数为5个。
6. 如权利要求1所述的新型底筒,其特征在于,所述第一弹性组件(3)为弹簧。
7. 如权利要求1所述的新型底筒,其特征在于,所述第一固定座(1)与第一筒体(2)为一体压铸成型;
所述第二固定座(7)与所述第一液压装置(6)为一体压铸成型。
8. 如权利要求1所述的新型底筒,其特征在于,所述第一固定座(1)与第一筒体(2)为焊接固定;
所述第二固定座(7)与所述第一液压装置(6)为焊接固定。
9. 如权利要求1所述的新型底筒,其特征在于,所述第一筒体(2)为合金筒体、不锈钢筒体或铁筒体;
所述第一固定座(1)为合金固定座、不锈钢固定座或铁固定座;
所述第二固定座(7)为合金固定座、不锈钢固定座或铁固定座。
10. 如权利要求6所述的新型底筒,其特征在于,所述弹簧为不锈钢弹簧、合金弹簧或铁弹簧。

一种新型底筒

技术领域

[0001] 本发明涉及减震技术领域,特别是一种新型底筒。

背景技术

[0002] 摩托车,由汽油机驱动,靠手把操纵前轮转向的两轮或三轮车,轻便灵活,行驶迅速,广泛用于巡逻、客货运输等,也用作体育运动器械。从大的方向上来说,摩托车分为街车,公路赛摩托车,越野摩托车,巡航车,旅行车等。而减震筒是摩托车重要的零部件之一,但是传统的摩托车减震筒功能较为单一,减震效果不够明显,长时间的使用减震筒容易发生破损,影响了摩减震筒的使用寿命。

[0003] 现有技术中,专利公开号为CN206943299U公开了一种摩托车减震筒,但是该专利中对减震筒两端均采用吊耳与外部连接,适用范围比较低,且吊耳容易受损,使用寿命不长。

发明内容

[0004] 有鉴于现有技术的上述缺陷,本发明的目的就是提供一种新型底筒,改变了现有吊耳结构,采用螺栓与外部连接,增加减震仪的稳定性和使用寿命。

[0005] 本发明的目的是通过这样的技术方案实现的,一种新型底筒,它包括有:

[0006] 第一筒体;

[0007] 所述第一筒体的内部包括有一与外部减震轴固定连接的空腔部;

[0008] 还包括有第一液压装置;

[0009] 所述第一液压装置包括有第一液压轴;所述第一液压装置通过所述第一液压轴与所述第一筒体固定连接;

[0010] 所述第一液压轴外侧上还设置有第一弹性组件;

[0011] 所述第一弹性组件的一端与所述第一筒体连接固定,另一端与所述第一液压装置连接固定;

[0012] 所述第一筒体上还包括有与外部摩托车车架固定连接的第一固定座;

[0013] 所述第一液压装置上还包括有与外部摩托车车架固定连接的第二固定座。

[0014] 进一步,所述第一固定座上包括有若干个第一固定通孔。

[0015] 进一步,第一固定通孔为圆形通孔;所述第一固定通孔的个数为6个。

[0016] 进一步,所述第二固定座上设置有若干个第二固定通孔。

[0017] 进一步,所述第二固定通孔为圆弧形通孔,所述第二固定通孔的个数为5个。

[0018] 进一步,所述第一弹性组件为弹簧。

[0019] 进一步,所述第一固定座与第一筒体为一体化浇铸成型;

[0020] 所述第二固定座与所述第一液压装置为一体化浇铸成型。

[0021] 进一步,所述第一固定座与第一筒体为焊接固定;

[0022] 所述第二固定座与所述第一液压装置为焊接固定。

- [0023] 进一步,所述第一筒体为合金筒体、不锈钢筒体或铁筒体;
- [0024] 所述第一固定座为合金固定座、不锈钢固定座或铁固定座;
- [0025] 所述第二固定座为合金固定座、不锈钢固定座或铁固定座。
- [0026] 进一步,所述弹簧为不锈钢弹簧、合金弹簧或铁弹簧。
- [0027] 由于采用了上述技术方案,本发明具有如下的优点:本发明采用螺栓与外部摩托车车架固定连接,与现有的吊耳相比,极大地提高了摩托车的减震性能和稳定性能。
- [0028] 本发明的其他优点、目标和特征在某种程度上将在随后的说明书中进行阐述,并且在某种程度上,基于对下文的考察研究对本领域技术人员而言将是显而易见的,或者可以从本发明的实践中得到教导。

附图说明

- [0029] 本发明的附图说明如下:
- [0030] 图1为新型底筒的立体结构示意图。
- [0031] 图2为新型底筒的主视结构示意图。
- [0032] 图3为图2的右视结构示意图。
- [0033] 图4为图2的左视结构示意图
- [0034] 图5为图2的A-A向剖视结构示意图。

具体实施方式

- [0035] 下面结合附图和实施例对本发明作进一步说明。
- [0036] 实施例,如图1至图5所示;一种新型底筒,它包括有:第一筒体2;
- [0037] 第一筒体2的内部包括有一与外部减震轴固定连接的空腔部10;本发明通过空腔部10与摩托车架中的减震轴连接;
- [0038] 还包括有第一液压装置6;第一液压装置6包括有第一液压轴4;第一液压轴4与第一液压装置6的接触处包括有一用于进行密封的密封圈5;本发明中密封圈5可以为橡胶密封圈或硅胶密封圈。
- [0039] 第一液压装置6通过第一液压轴4与第一筒体2固定连接;
- [0040] 第一液压轴4外侧上还设置有第一弹性组件3;本发明中的第一弹性组件3为弹簧,本发明中弹簧为不锈钢弹簧、合金弹簧或铁弹簧。
- [0041] 第一弹性组件3的一端与第一筒体2连接固定,另一端与第一液压装置6连接固定;
- [0042] 第一筒体1上还包括有与外部摩托车车架固定连接的第一固定座1;第一固定座1上包括有若干个第一固定通孔8,第一固定通孔8为圆形通孔;第一固定通孔8的个数为6个。第一固定座1与第一筒体2可以为一体化浇铸成型或者第一固定座1与第一筒体2为焊接固定。
- [0043] 第一液压装置6上还包括有与外部摩托车车架固定连接的第二个固定座7。第二个固定座7上设置有若干个第二固定通孔9,第二固定通孔9为圆弧形通孔,第二固定通孔9的个数为5个。第二固定座7与第一液压装置6为一体浇铸成型或者第二固定座7与第一液压装置6为焊接固定。
- [0044] 本发明中第一筒体2为合金筒体、不锈钢筒体或铁筒体;第一固定座1为合金固定

座、不锈钢固定座或铁固定座；第二固定座7为合金固定座、不锈钢固定座或铁固定座。因为合金材料、不锈钢待料或者生铁材料构成的筒体与固定座，不仅材质硬度合适，而且成本低廉，使用寿命更长。

[0045] 最后应当说明的是：以上实施例仅用以说明本发明的技术方案而非对其限制，尽管参照上述实施例对本发明进行了详细的说明，所属领域的普通技术人员应当理解：依然可以对本发明的具体实施方式进行修改或者等同替换，而未脱离本发明精神和范围的任何修改或者等同替换，其均应涵盖在本发明的权利要求保护范围之内。

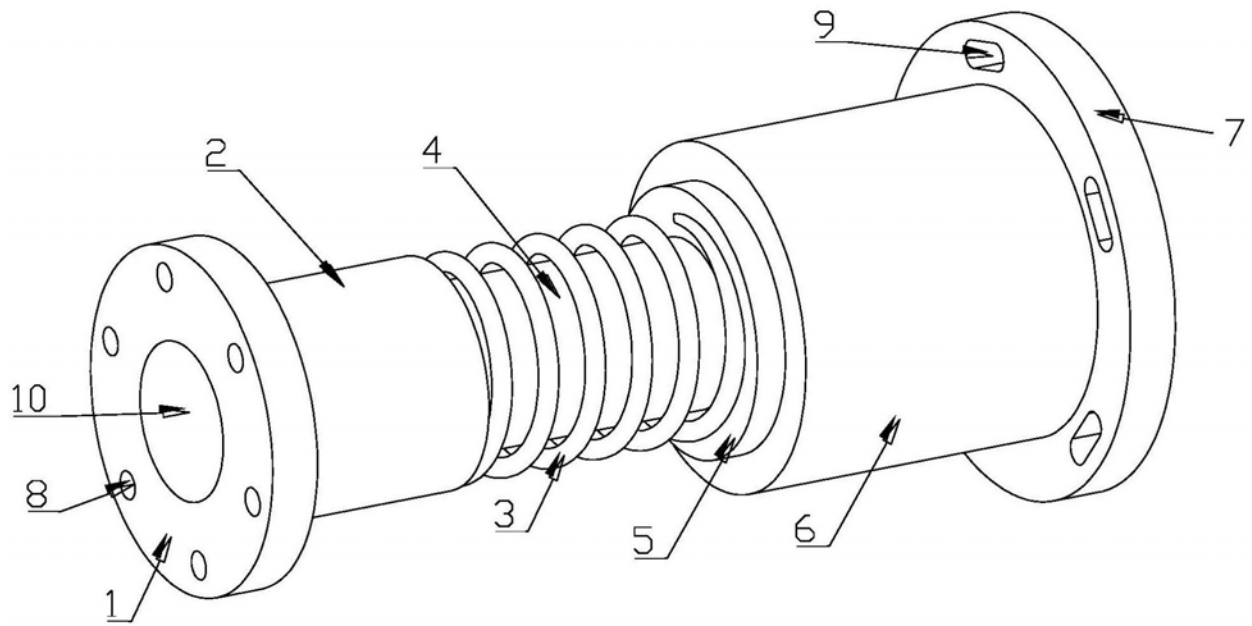


图1

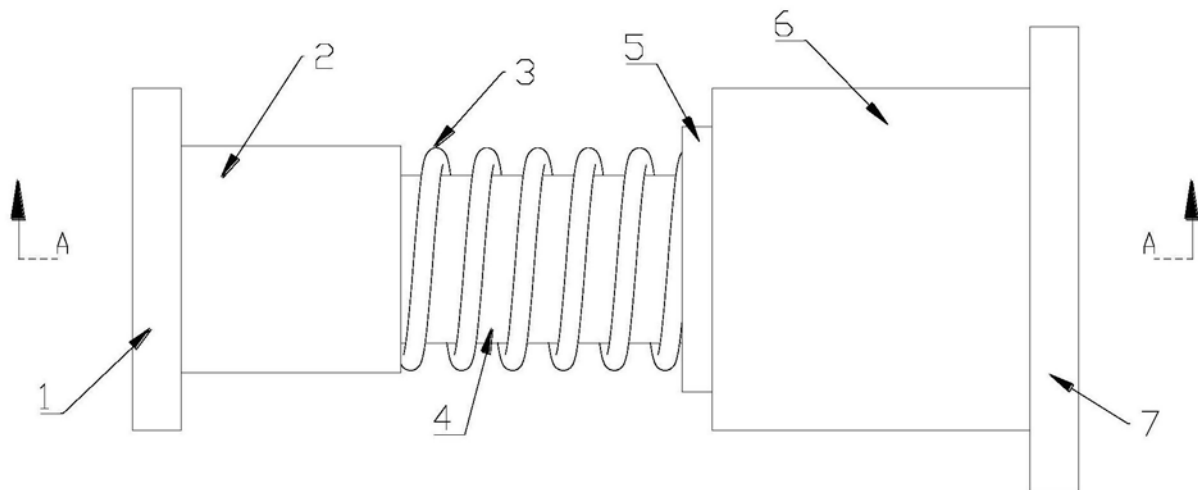


图2

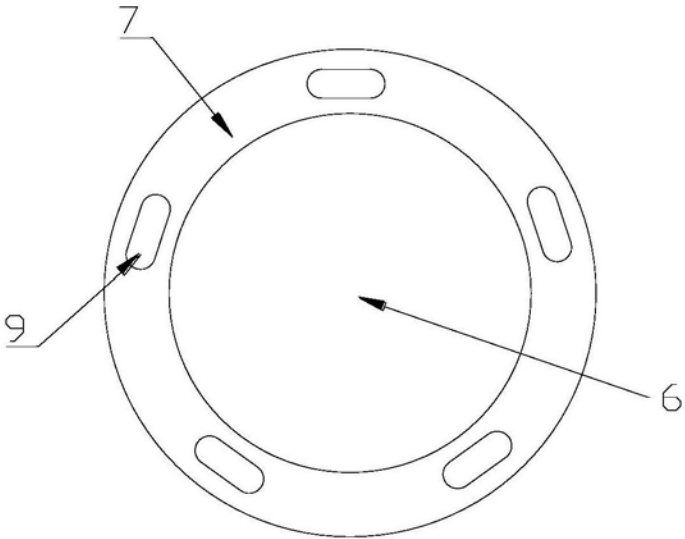


图3

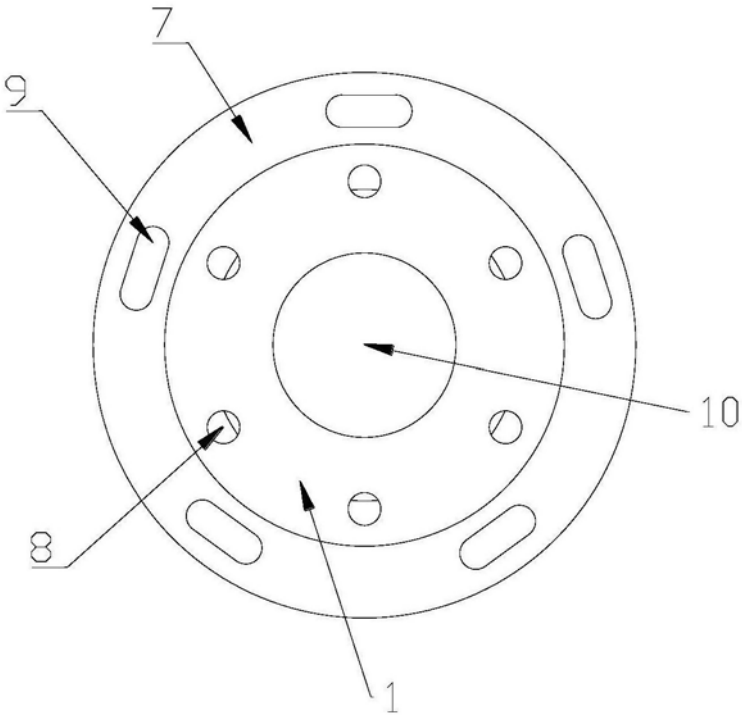


图4

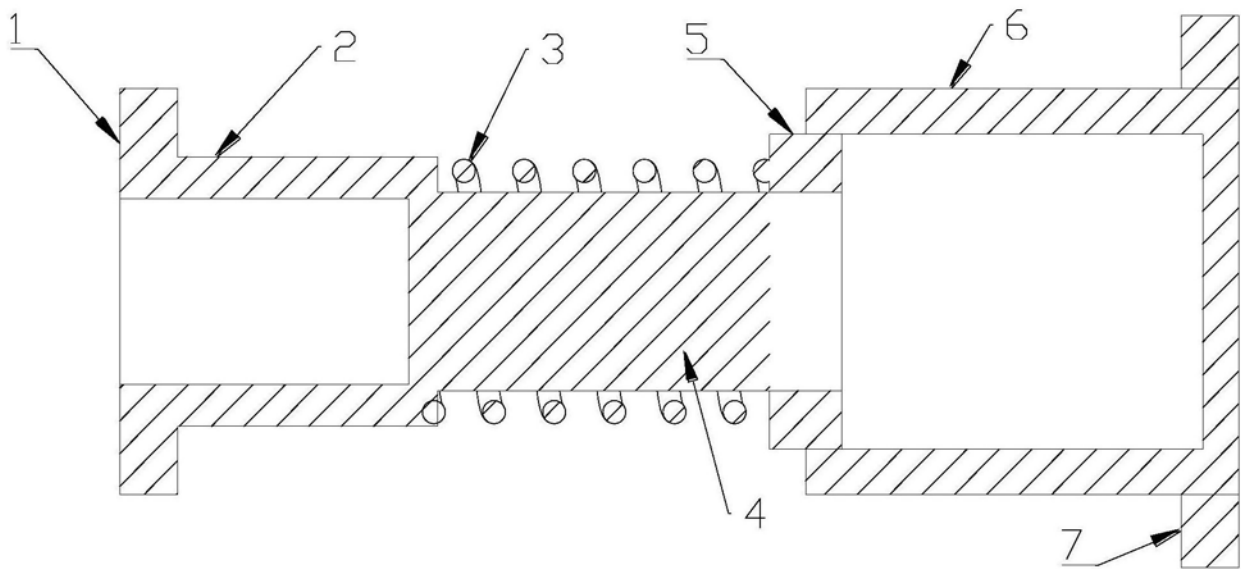


图5