



(21) 申请号 202420098489.X

(22) 申请日 2024.01.16

(73) 专利权人 重庆宇嘉新能源科技有限公司  
地址 400900 重庆市大足区万古镇高新技术产业开发区

(72) 发明人 瞿勤荣 李白露 瞿泽宇

(74) 专利代理机构 重庆越利知识产权代理事务所(普通合伙) 50258  
专利代理师 周兆华

(51) Int. Cl.  
B60G 13/00 (2006.01)

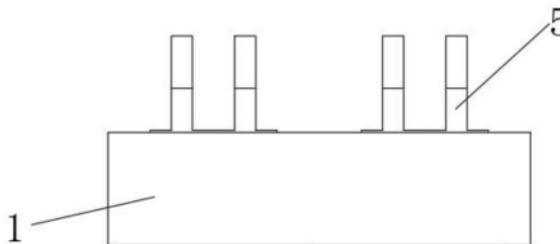
权利要求书1页 说明书3页 附图3页

(54) 实用新型名称

一种电动车减震器连接吊耳

(57) 摘要

本实用新型公开了一种电动车减震器连接吊耳,包括基座,所述基座内表面顶部固定连接多个限位板,每两个所述限位板之间安装有减震机构,所述减震机构的内表面顶部安装多个复位机构,多个所述复位机构的顶部均安装有连接耳,所述基座的顶部安装有两个限位螺栓,所述基座底部中心开设有限位螺孔。本实用新型通过设有缓冲机构,使得通过液压缸对部分压力进行缓冲减震,使得该吊耳也可以分担一部分势能,避免了减震器的螺栓因承受压力过大造成断裂,进一步保护了使用者的安全。



1. 一种电动车减震器连接吊耳,包括基座(1),其特征在于:所述基座(1)内表面顶部固定连接有多个限位板(2),每两个所述限位板(2)之间安装有减震机构(3),两个所述减震机构(3)的内表面顶部均安装有多个复位机构(4),多个所述复位机构(4)的顶部均安装有连接耳(5),所述基座(1)的顶部安装有两个限位螺栓(6),所述基座(1)底部中心开设有限位螺孔(7)。

2. 根据权利要求1所述的一种电动车减震器连接吊耳,其特征在于:所述基座(1)的底部开设有两个安装槽。

3. 根据权利要求1所述的一种电动车减震器连接吊耳,其特征在于:所述基座(1)为不锈钢材料制成。

4. 根据权利要求1所述的一种电动车减震器连接吊耳,其特征在于:两个所述减震机构(3)均包括安装板(301),两个所述安装板(301)均滑动连接于基座(1)的顶部,两个所述安装板(301)的顶部均固定连接有环形安装架(302),两个所述环形安装架(302)的顶部均安装有液压缸(303),两个所述安装板(301)的顶部均安装有减震弹簧(304)。

5. 根据权利要求4所述的一种电动车减震器连接吊耳,其特征在于:两个所述减震弹簧(304)的顶部均与连接耳(5)的底部固定连接。

6. 根据权利要求1所述的一种电动车减震器连接吊耳,其特征在于:多个所述复位机构(4)均包括凸台(401),多个所述凸台(401)分别安装于两个安装板(301)的顶部四角,多个所述凸台(401)的顶部均安装有复位弹簧(402),多个复位弹簧(402)的顶部均固定连接有支撑柱(403)。

7. 根据权利要求6所述的一种电动车减震器连接吊耳,其特征在于:多个所述支撑柱(403)的顶部均与连接耳(5)的底部固定连接。

## 一种电动车减震器连接吊耳

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及电动车技术领域,特别是涉及一种电动车减震器连接吊耳。

### 背景技术

[0002] 电动车是由蓄电池提供电能,由电动机驱动纯电动机动车辆,主要用于观光载客、治安巡逻、搬运货物之用,且电动车有多种类型,电动观光车的主要用途是在公园、景区等场所用作载客,电动巡逻车主要用途是在人流密集场所进行治安巡逻,近年来,电动车在我国得到了非常广泛的普及。

[0003] 现有的电动车减震器现吊耳在安装时可能会因为吊耳自身没有缓冲,无法将部分势能转移,可能会造成螺栓因承受压力过大从而断裂,使得减震器损坏,大大影响了使用者的生命安全,且无法调节安装的位置,通用性不强,多种电动车需要购买不同型号的吊耳,进一步提升了成本。

[0004] 因此亟需提供一种电动车减震器连接吊耳来解决上述问题。

### 实用新型内容

[0005] 本实用新型所要解决的技术问题是现有的电动车减震器吊耳在安装时可能会因为吊耳自身没有缓冲,无法将部分势能转移,可能会造成螺栓因承受压力过大从而断裂,使得减震器损坏,大大影响了使用者的生命安全,且无法调节安装的位置,通用性不强,多种电动车需要购买不同型号的吊耳,进一步提升了成本。

[0006] 为解决上述技术问题,本实用新型采用的一个技术方案是:提供一种电动车减震器连接吊耳,包括基座,所述基座内表面顶部固定连接有多个限位板,每两个所述限位板之间安装有减震机构,所述减震机构的内表面顶部安装有多个复位机构,多个所述复位机构的顶部均安装有连接耳,所述基座的顶部安装有两个限位螺栓,所述基座底部中心开设有限位螺孔。

[0007] 本实用新型进一步设置为:所述基座的底部开设有两个安装槽,底部开设有两个安装槽。

[0008] 通过上述技术方案,使得两个限位螺栓可以对两个安装板进行螺栓连接,使得两个安装板牢牢固定在基座上,从而确保了该吊耳的稳固性,使得使用者的安全被大大保障。

[0009] 本实用新型进一步设置为:所述基座为不锈钢材料制成。

[0010] 通过上述技术方案,使用不锈钢材料,可以凭借其高耐腐蚀性,在恶劣的环境使用,同时具有耐火和耐热性,可以抵抗结垢并在高温下保持强度,不锈钢材料强度很高且使用寿命长,大大提升了该吊耳的使用寿命。

[0011] 本实用新型进一步设置为:两个所述减震机构均包括安装板,两个所述安装板滑动连接于基座的顶部,两个所述安装板的顶部均固定连接有环形安装架,两个所述环形安装架的顶部均安装有液压缸,两个所述安装板的顶部均安装有减震弹簧。

[0012] 通过上述技术方案,需要进行安装时,可以通过手动两个调节安装板的位置后,再

根据电动车尾部的距离对该吊耳进行调节,多种电动车都可以安装,大大提升了该吊耳的通用性,无需购买多种型号的吊耳,大大节省了成本,当电动车过减速带或者其他坑洼处时,通过液压缸对部分压力进行缓冲减震,使得该吊耳也可以分担一部分能量,避免了减震器的螺栓因承受压力过大造成断裂,进一步保护了使用者的安全。

[0013] 本实用新型进一步设置为:两个所述减震弹簧的顶部与连接耳的底部固定连接。

[0014] 通过上述技术方案,二者固定连接,保证连接耳的稳固性,保障了使用者的人身安全。

[0015] 本实用新型进一步设置为:多个所述复位机构均包括凸台,多个所述凸台分别安装于两个安装板的顶部四角,多个所述凸台的顶部均安装有复位弹簧,多个复位弹簧的顶部均固定连接支撑柱。

[0016] 通过上述技术方案,电动车在经过减速带或者其他坑洼处时,会发生倾斜,此时多个复位弹簧会对其进行缓冲减振,一定程度上提高了盖吊耳的平衡性和稳定性。

[0017] 本实用新型进一步设置为:多个所述支撑柱的顶部均与连接耳的底部固定连接。

[0018] 通过上述技术方案,二者固定连接,可以进一步保证连接耳的稳固性,保障了使用者的人身安全。

[0019] 本实用新型的有益效果如下:

[0020] 1.本实用新型通过设有缓冲机构,使得通过液压缸对部分压力进行缓冲减震,使得该吊耳也可以分担一部分势能,避免了减震器的螺栓因承受压力过大造成断裂,进一步保护了使用者的安全;

[0021] 2.本实用新型通过设有安装板,可以通过手动两个调节安装板的位置后,再根据电动车尾部的距离对该吊耳进行调节,多种电动车都可以安装,大大提升了该吊耳的通用性,无需购买多种型号的吊耳,大大节省了成本。

## 附图说明

[0022] 图1为本实用新型的主视图;

[0023] 图2为本实用新型的第一视角外观图;

[0024] 图3为本实用新型的第二视角外观图;

[0025] 图4为本实用新型的剖视图;

[0026] 图5为本实用新型的减震机构结构示意图。

[0027] 图中:1、基座;2、限位板;3、减震机构;301、安装板;302、环形安装架;303、液压缸;304、减震弹簧;4、复位机构;401、凸台;402、复位弹簧;403、支撑柱;5、连接耳;6、限位螺栓;7、限位螺孔。

## 具体实施方式

[0028] 下面结合附图对本实用新型的较佳实施例进行详细阐述,以使本实用新型的优点和特征能更易于被本领域技术人员理解,从而对本实用新型的保护范围做出更为清楚明确的界定。

[0029] 请参阅图1-图5,一种电动车减震器连接吊耳,包括基座1,基座1内表面顶部固定连接有限位板2,减震机构3的内表面顶部安装有多个复位机构4,多个复位机构4的顶

部安装有连接耳5,基座1的顶部安装有两个限位螺栓6,基座1底部中心开设有限位螺孔7,基座1的底部开设有两个安装槽,底部开设有两个安装槽,使得两个限位螺栓6可以对两个安装板301进行螺栓连接,使得两个安装板301牢牢固定在基座1上,从而确保了该吊耳的稳固性,使得使用者的安全被大大保障,基座1为不锈钢材料制成,使用不锈钢材料,可以凭借其高耐腐蚀性,在恶劣的环境使用,同时具有耐火和耐热性,可以抵抗结垢并在高温下保持强度,不锈钢材料强度很高且使用寿命长,大大提升了该吊耳的使用寿命;

[0030] 如图5所示,每两个限位板2之间安装有减震机构3,两个减震机构3均包括安装板301,两个安装板301滑动连接于基座1的顶部,两个安装板301的顶部均固定连接有环形安装架302,两个环形安装架302的顶部均安装有液压缸303,两个安装板301的顶部均安装有减震弹簧304,需要进行安装时,可以通过手动调节两个安装板301的位置后,再根据电动车尾部的距离对该吊耳进行调节,多种电动车都可以安装,大大提升了该吊耳的通用性,无需购买多种型号的吊耳,大大节省了成本,当电动车过减速带或者其他坑洼处时,通过液压缸303对部分压力进行缓冲减震,使得该吊耳也可以分担一部分能量,避免了减震器的螺栓因承受压力过大造成断裂,进一步保护了使用者的安全,两个减震弹簧304的顶部与连接耳5的底部固定连接,二者固定连接,保证连接耳5的稳固性,保障了使用者的人身安全;

[0031] 如图5所示,多个复位机构4均包括凸台401,多个凸台401分别安装于两个安装板301的顶部四角,多个凸台401的顶部均安装有复位弹簧402,多个复位弹簧402的顶部均固定连接有支撑柱403,电动车在经过减速带或者其他坑洼处时,会发生倾斜,此时多个复位弹簧402会对其进行缓冲减振,一定程度上提高了盖吊耳的平衡性和稳定性,多个支撑柱403的顶部与连接耳5的底部固定连接,二者固定连接,可以进一步保证连接耳5的稳固性,保障了使用者的人身安全。

[0032] 本实用新型在使用时,需要进行安装时,两个安装板301的顶部均安装有减震弹簧304,需要进行安装时,可以通过手动调节两个安装板301的位置后,再根据电动车尾部的距离对该吊耳进行调节,多种电动车都可以安装,大大提升了该吊耳的通用性,无需购买多种型号的吊耳,大大节省了成本,当电动车过减速带或者其他坑洼处时,通过液压缸303对部分压力进行缓冲减震,使得该吊耳也可以分担一部分势能,避免了减震器的螺栓因承受压力过大造成断裂,进一步保护了使用者的安全,电动车在经过减速带或者其他坑洼处时,会发生倾斜,此时多个复位弹簧402会对其进行缓冲减振,一定程度上提高了盖吊耳的平衡性和稳定性。

[0033] 以上所述仅为本实用新型的实施例,并非因此限制本实用新型的专利范围,凡是利用本实用新型说明书及附图内容所作的等效结构或等效流程变换,或直接或间接运用在其他相关的技术领域,均同理包括在本实用新型的专利保护范围内。

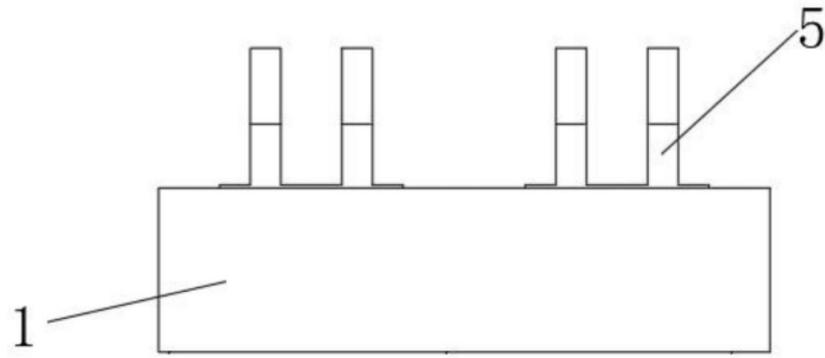


图1

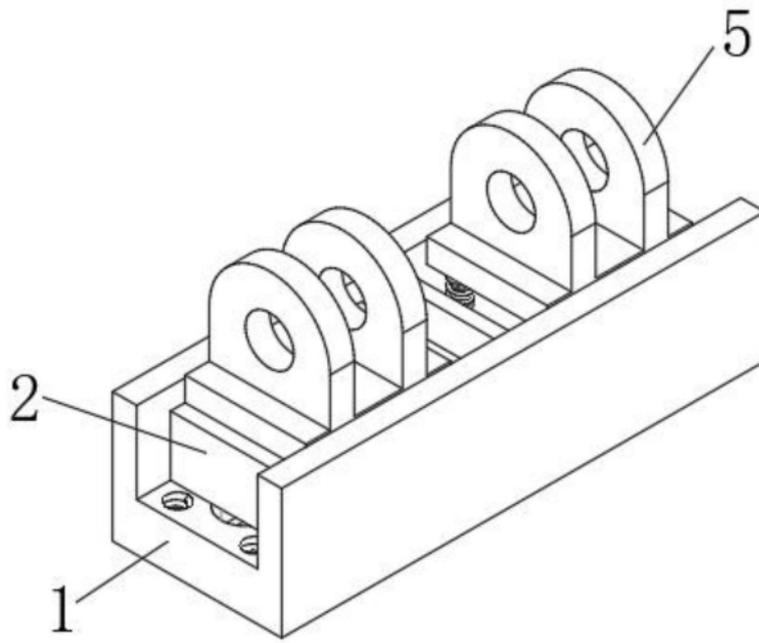


图2

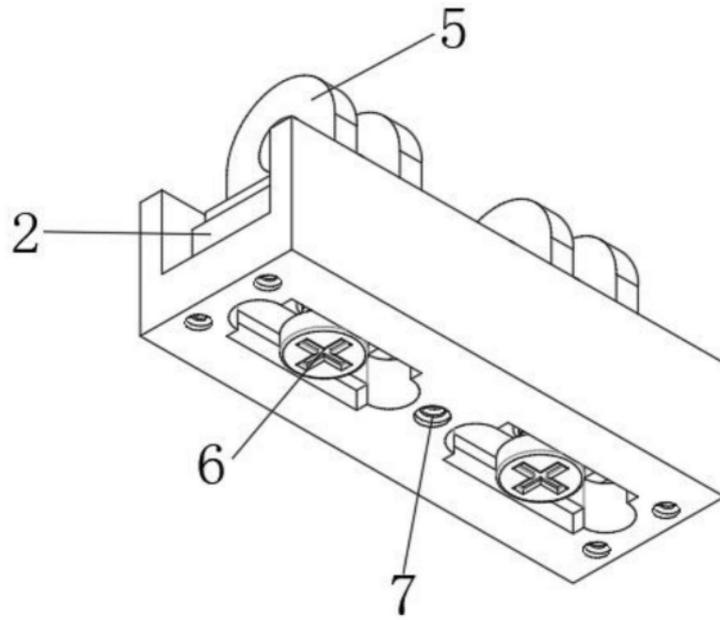


图3

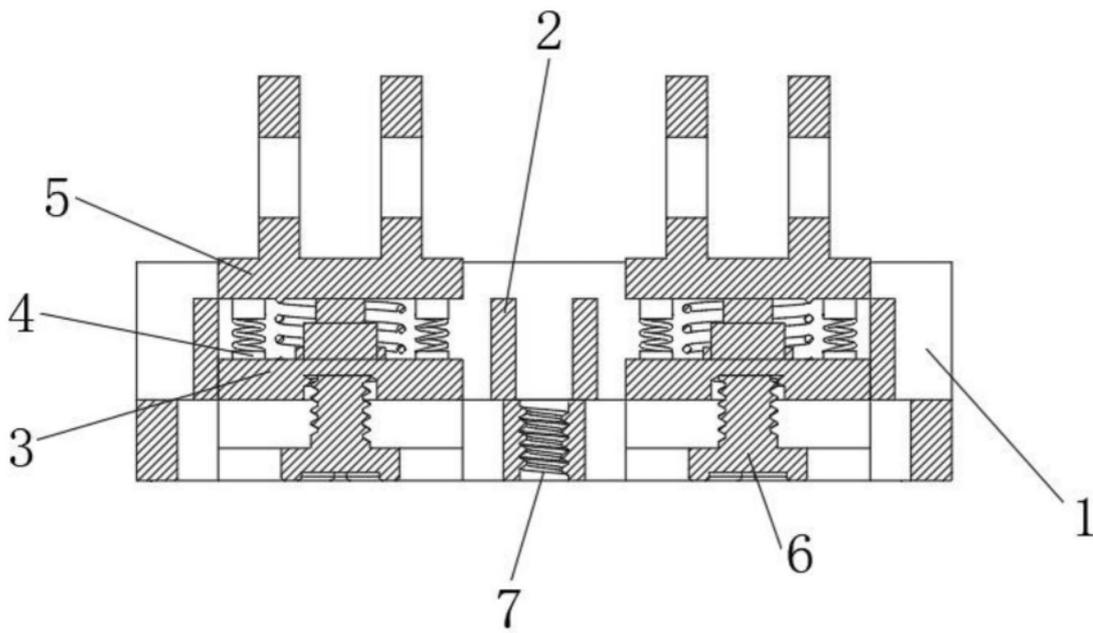


图4

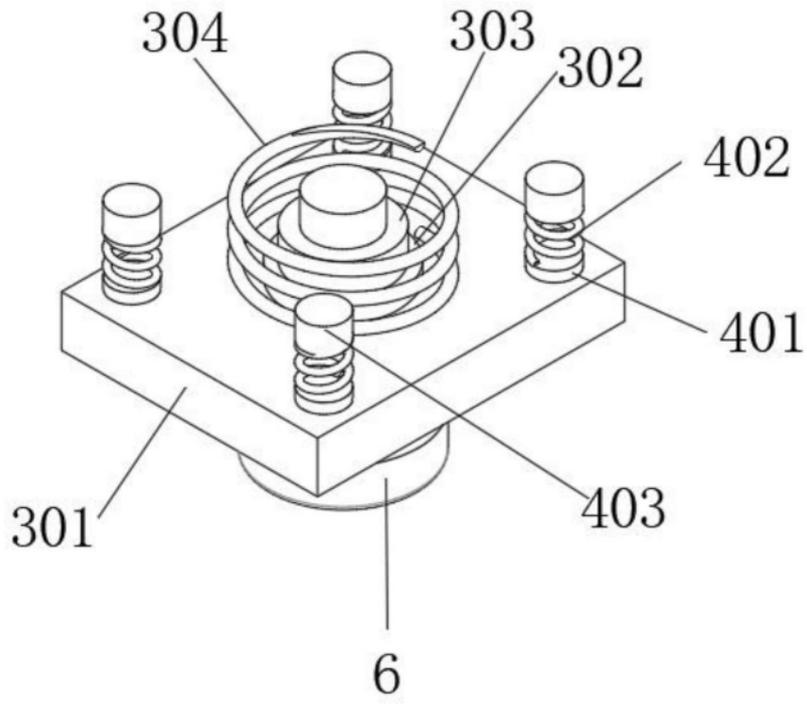


图5