



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 203257968 U

(45) 授权公告日 2013. 10. 30

(21) 申请号 201320062977. 7

(22) 申请日 2013. 01. 31

(73) 专利权人 台州齐力减震器有限公司

地址 318025 浙江省台州市黄岩区院桥镇繁荣村新大街 91 号

(72) 发明人 王仁伟 赵国勇

(74) 专利代理机构 北京联瑞联丰知识产权代理
事务所(普通合伙) 11411

代理人 曾少丽

(51) Int. Cl.

F16F 13/00(2006. 01)

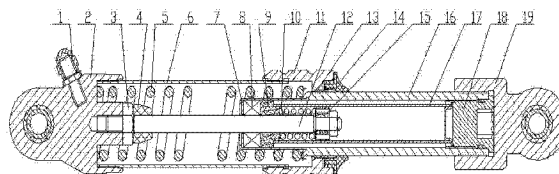
权利要求书1页 说明书3页 附图1页

(54) 实用新型名称

一种后减震器

(57) 摘要

本实用新型公开一种后减震器,属于摩托车配件技术领域,特别涉及一种后减震器,包括减震弹簧,活塞缸,活塞杆和活塞,其中上接头连接保护管一端,保护管另一端和活塞缸保护管一端通过连接套连接,活塞缸保护管另一端与下接头连接,其中,所述的保护管内设置有减震弹簧和活塞杆,活塞杆贯穿减震弹簧,且另一端固定连接于上接头内的中心位置,本实用新型的目的是为了提供一种空气减震与弹簧减震相结合的,减震效果好,受力均匀,避免部件磨损,使用寿命长的后减震器。



1. 一种后减震器,包括减震弹簧,活塞缸,活塞杆和活塞,其中上接头连接保护管一端,保护管另一端和活塞缸保护管一端通过连接套连接,活塞缸保护管另一端与下接头连接,其特征在于:所述的保护管内设置有减震弹簧和活塞杆,活塞杆贯穿减震弹簧,且另一端固定连接于上接头内的中心位置。
2. 根据权利要求1所述的一种后减震器,其特征在于:所述的上接头设置有气门嘴,气门嘴非垂直于上接头。
3. 根据权利要求1所述的一种后减震器,其特征在于:所述上接头与活塞杆固定连接处有螺帽加固连接,紧靠螺帽一侧有一缓冲件套设在活塞杆上。
4. 根据权利要求1所述的一种后减震器,其特征在于:所述的活塞缸设置在活塞缸保护管内部,活塞缸保护管内靠近活塞缸端口设置有导向环,活塞缸保护管端口设置有封口片,油封处在封口片和导向环之间,且导向环,油封,封口片均套设在活塞杆上。
5. 根据权利要求4所述的一种后减震器,其特征在于:所述的活塞一侧设置有副簧,在无压力作用下,副簧处在活塞缸端口,靠近导向环。
6. 根据权利要求1所述的一种后减震器,其特征在于:所述的连接套内部设置有活塞环,活塞环套设在活塞缸保护管上,连接套紧扣活塞缸保护管的一端设置有防尘盖。
7. 根据权利要求1所述的一种后减震器,其特征在于:所述的活塞缸保护管末端由一螺塞封口,且末端与下连接头固定连接。
8. 根据权利要求1-7任意一项所述的一种后减震器,其特征在于:所述的上接头和下连接头制作材料为铝合金。

一种后减震器

技术领域

[0001] 本实用新型属于摩托车配件技术领域，特别涉及一种后减震器。

背景技术

[0002] 摩托车后减震器能迅速衰减因车速、负载及多种路况变化所带来的冲击和震动，极大地，改善了摩托车的减震性能，不同程度的提高了摩托车乘骑的适应性、舒适性、平稳性和安全性。

[0003] 现有技术中，摩托车后减震器包括活塞、活塞杆、减震弹簧、连接座和下连接头。所述活塞的缸座与车架连接，减震弹簧套在活塞和活塞杆外或减震弹簧套在活塞杆上并置于活塞内，活塞杆的底端与连接座连接，下连接头固定设置在连接座的底部，下连接头通过轴销与平叉连接。

[0004] 上述结构的摩托车后减震器在使用时，由于减震弹簧暴露在外，容易磨损生锈，降低减震效果；或减震弹簧是内置活塞里，如果摩托车后车架的左右两侧以及两侧活塞内的压力和减震弹簧受力不均，易引起受拉部件和受压部件提前损坏，缩短了摩托车后减震器以及摩托车后减震器连接部件的使用寿命。

发明内容

[0005] 本实用新型的目的是为了提供一种空气减震与弹簧减震相结合的，减震效果好，受力均匀，避免部件磨损，使用寿命长的后减震器。

[0006] 为了达到上述目的，本实用新型设计方案如下：一种后减震器，包括减震弹簧，活塞缸，活塞杆和活塞，其中上接头连接保护管一端，保护管另一端和活塞缸保护管一端通过连接套连接，活塞缸保护管另一端与下接头连接，其中，所述的保护管内设置有减震弹簧和活塞杆，活塞杆贯穿减震弹簧，且另一端固定连接于上接头内的中心位置。

[0007] 据上所述的一种后减震器，其中，所述的上连接头设置有气门嘴，气门嘴非垂直于上连接头。

[0008] 据上所述的一种后减震器，其中，所述上连接头与活塞杆固定连接处有螺帽加固连接，紧靠螺帽一侧有一缓冲件套设在活塞杆上。

[0009] 据上所述的一种后减震器，其中，所述的活塞缸设置在活塞缸保护管内部，活塞缸保护管内靠近活塞缸端口设置有导向环，活塞缸保护管端口设置有封口片，油封处在封口片和导向环之间，且导向环，油封，封口片均套设在活塞杆上。

[0010] 据上所述的一种后减震器，其中，所述的活塞一侧设置有副簧，在无压力作用下，副簧处在活塞缸端口，靠近导向环。

[0011] 据上所述的一种后减震器，其中，所述的连接套内部设置有活塞环，活塞环套设在活塞缸保护管上，连接套紧扣活塞缸保护管的一端设置有防尘盖。

[0012] 据上所述的一种后减震器，其中，所述的活塞缸保护管末端由一螺塞封口，且末端与下连接头固定连接。

[0013] 据上任意一项所述的一种后减震器,其中,所述的上连接头和下连接头制作材料为铝合金。

[0014] 与现有技术相比本实用新型的有益效果:减震弹簧安装在保护管内,防止减震弹簧生锈、磨损;利用上连接头上的气门嘴,可以往保护管内充入一定量气体,空气减震与弹簧减震相结合,整体受力均匀,适应恶劣路况,提高乘骑舒适度;无需保养,使用寿命长。

附图说明

[0015] 图1是本实用新型结构示意图。

[0016] 注释:1-气门嘴,2-上接头,3-螺帽,4-缓冲件,5-减震弹簧,6-保护管,7-封口片,8-油封,9-导向环,10-副簧,11-连接套,12-活塞杆,13-活塞环,14-防尘盖,15-活塞,16-活塞缸保护管,17-活塞缸,18-螺塞,19-下接头。

具体实施方式

[0017] 下面结合附图对本实用新型作进一步描述:一种后减震器,包括减震弹簧5,活塞缸17,活塞杆12和活塞15,其中上接头2连接保护管6一端,保护管6另一端和活塞缸保护管16一端通过连接套11连接,活塞缸保护管16另一端与下接头19连接,其中,所述的保护管6内设置有减震弹簧5和活塞杆12,活塞杆12贯穿减震弹簧5,且另一端固定连接于上接头2内的中心位置。

[0018] 据上所述的一种后减震器,其中,所述的上连接头2设置有气门嘴1,气门嘴1非垂直于上连接头2。

[0019] 据上所述的一种后减震器,其中,所述上连接头2与活塞杆12固定连接处有螺帽3加固连接,紧靠螺帽3一侧有一缓冲件4套设在活塞杆12上。

[0020] 据上所述的一种后减震器,其中,所述的活塞缸17设置在活塞缸保护管16内部,活塞缸保护管16内靠近活塞缸17端口设置有导向环9,活塞缸保护管16端口设置有封口片7,油封8处在封口片7和导向环9之间,且导向环9,油封8,封口片7均套设在活塞杆12上。

[0021] 据上所述的一种后减震器,其中,所述的活塞15一侧设置有副簧10,在无压力作用下,副簧10处在活塞缸17端口,靠近导向环9。

[0022] 据上所述的一种后减震器,其中,所述的连接套11内部设置有活塞环13,活塞环13套设在活塞缸保护管16上,连接套11紧扣活塞缸保护管16的一端设置有防尘盖14。

[0023] 据上所述的一种后减震器,其中,所述的活塞缸保护管16末端由一螺塞18封口,且末端与下连接头19固定连接。

[0024] 据上任意一项所述的一种后减震器,其中,所述的上连接头2和下连接头19制作材料为铝合金。

[0025] 当摩托车在行驶时,受到向下压力作用,减震弹簧5压缩变形,提供弹力,保护管6内的空气也被压缩,此时空气减震与弹簧减震相结合为摩托车减震,压缩变形到最末端时,上连接头2中心位置上的缓冲件4与活塞缸保护管16接触,防止巨大压缩变形,活塞缸保护管16与上连接头2发生碰撞;当受到向上压力作用时,减震弹簧5伸长变形,后减震器被拉长,此时,活塞15一侧的副簧10被压缩,提供缓冲,避免了活塞15与导向环9直接碰

撞,上述结构不仅减震效果好,而且充分避免了各部件的碰撞磨损,大大提高了减震器的使用寿命。

[0026] 以上所述仅是本实用新型优选实施方式,应当指出,对于本技术领域的普通技术人员来说,在不脱离本实用新型技术原理的前提下,还可以做出若干改进和变型,这些改进和变型也应视为本实用新型的保护范围。

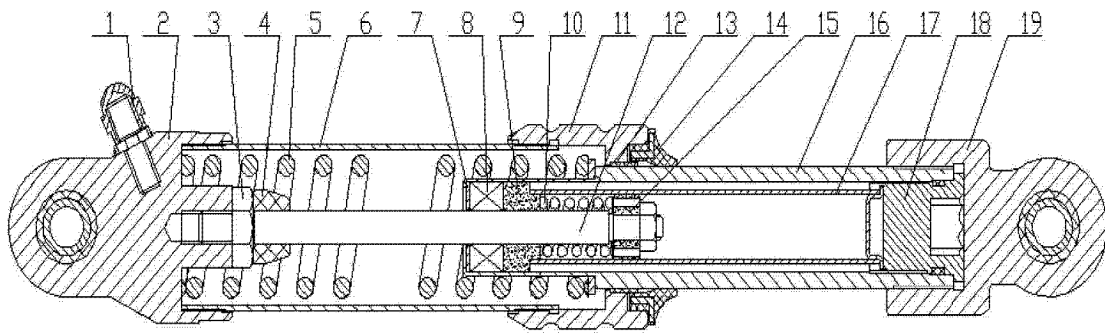


图 1