(19)国家知识产权局

(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 219857478 U
(45)授权公告日 2023.10.20

(21)申请号 202320994241.7

(22)申请日 2023.04.27

(73)专利权人 昆山速捷金属制品有限公司
地址 215000 江苏省苏州市昆山市玉山镇燕桥浜路199号2号房

(72)发明人 潘桢 吴军军 成军初 胡引锋 何旭东 蔡海锋 周浩 王静静 杜星球

(74)专利代理机构 苏州企航知识产权代理事务所(普通合伙) 32354
专利代理师 童鑫

(51)Int.Cl.
B62K 11/04(2006.01)
B62K 5/027(2013.01)
B62J 41/00(2020.01)

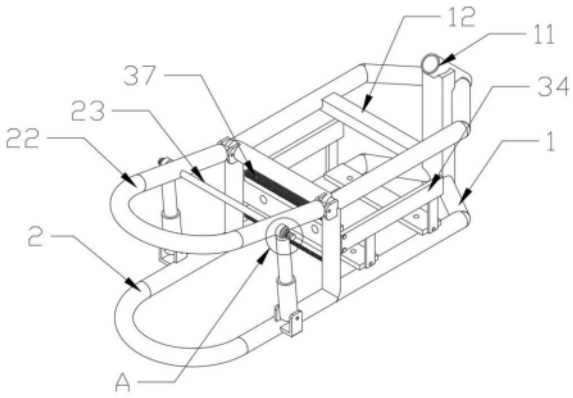
权利要求书1页 说明书3页 附图4页

(54)实用新型名称

一种摩托车车架

(57)摘要

本实用新型公开了一种摩托车车架,涉及摩托车技术领域;而本实用新型包括车架主体,所述车架主体外侧固定连接设有副支架,所述副支架外侧转动铰接安装设有减震器,所述车架主体靠近副支架的一侧转动铰接设有减震支架;本实用新型中通过设置了减震器、副支架、减震架、连接杆、螺母和螺纹圈等结构可以对车架主体进行减震,可以使得车架主体使用寿命更长,避免了车架没有减震装置导致车架寿命不高的问题,从而达到对车架主体进行减震的目的,本实用新型中通过设置了一号安装板、二号安装板、挡板和一号螺钉等结构可以对发动机进行安装固定后,对发动机进行隔档,避免在长时间骑行中发动机温度过高烫伤骑行人员,从而达到保护的目的。



CN 219857478 U

1.一种摩托车车架,包括车架主体(1),其特征在于:所述车架主体(1)外侧固定连接设有副支架(2),所述副支架(2)外侧转动铰接安装设有减震器(21),所述车架主体(1)靠近副支架(2)的一侧转动铰接设有减震支架(22);

所述减震支架(22)内活动贯穿插设有连接杆(23),所述减震器(21)远离副支架(2)的一端活动贯穿插设在连接杆(23)内,所述连接杆(23)两端外侧设置有螺纹圈(24),所述螺纹圈(24)外侧螺纹套设有螺母(25)。

2.如权利要求1所述的一种摩托车车架,其特征在于,所述车架主体(1)内侧固定连接设有一号安装板(3),所述一号安装板(3)外侧固定安装设有呈对称分布的挡板(34),所述挡板(34)远离一号安装板(3)的一侧内螺纹插设有一号螺钉(35),所述一号螺钉(35)螺纹贯穿插设在一号安装板(3)内,所述车架主体(1)内侧固定设有呈对称分布的二号安装板(32),所述挡板(34)与二号安装板(32)固定连接。

3.如权利要求1所述的一种摩托车车架,其特征在于,所述车架主体(1)远离副支架(2)的一端外侧固定设有安装架(11)。

4.如权利要求2所述的一种摩托车车架,其特征在于,所述车架主体(1)内固定连接设有连接板(12),所述连接板(12)位于二号安装板(32)上方。

5.如权利要求2所述的一种摩托车车架,其特征在于,所述一号安装板(3)内开设有呈对称分布的一号安装孔(31)。

6.如权利要求2所述的一种摩托车车架,其特征在于,所述二号安装板(32)内开设有呈对称分布的二号安装孔(33)。

7.如权利要求2所述的一种摩托车车架,其特征在于,所述一号安装板(3)外侧固定设有呈对称分布的散热鳍片(37)。

8.如权利要求2所述的一种摩托车车架,其特征在于,所述挡板(34)内螺纹插设有二号螺钉(36),所述二号螺钉(36)螺纹贯穿插设在二号安装板(32)内。

一种摩托车车架

技术领域

[0001] 本实用新型涉及摩托车技术领域，具体为一种摩托车车架。

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，摩托车支架是摩托车的重要组成部分，现有的摩托车减震机构一般都设置在车架与车轮组件上，往往车架主体上没有减震机构，在长时间在颠簸的路段骑行，会对车架造成一定的损坏，且现有的发动机一般都安装在车架内，当时发动机往往为了散热不进行包裹，因此在骑行过程中很容易烫伤骑行人员，针对上述问题，发明人提出一种摩托车车架用于解决上述问题。

实用新型内容

[0003] 为了解决车架主体没有减震机构的问题；本实用新型的目的在于提供一种摩托车车架。

[0004] 为解决上述技术问题，本实用新型采用如下技术方案：一种摩托车车架，包括车架主体，所述车架主体外侧固定连接设有副支架，副支架用于固定支撑，安装减震器，所述副支架外侧转动铰接安装设有减震器，减震器可以将车架主体具备一定的减震能力，从而能够使得车架主体使用寿命更长，更加稳固，所述车架主体靠近副支架的一侧转动铰接设有减震支架，减震支架用于支撑安装，所述减震支架内活动贯穿插设有连接杆，所述减震器远离副支架的一端活动贯穿插设在连接杆内，连接杆便于对减震器进行安装与减震支架进行连接，所述连接杆两端外侧设置有螺纹圈，所述螺纹圈外侧螺纹套设有螺母，螺纹圈配合螺母可以将减震器固定连接在减震支架上，从而使得减震支架具备一定的减震能力。

[0005] 优选地，所述车架主体内侧固定连接设有一号安装板，所述一号安装板外侧固定安装设有呈对称分布的挡板，所述挡板远离一号安装板的一侧内螺纹插设有一号螺钉，所述一号螺钉螺纹贯穿插设在一号安装板内，所述车架主体内侧固定设有呈对称分布的二号安装板，所述挡板与二号安装板固定连接，通过一号安装板上的一号安装孔与二号安装板与二号安装孔将发动机安装在车架主体内，之后通过一号螺钉与二号螺钉将挡板固定在分别固定在一号安装板与二号安装板内，从而对发动机进行隔档。

[0006] 优选地，所述车架主体远离副支架的一端外侧固定设有安装架，安装架用于安装摩托车主体部件，所述车架主体内固定连接设有连接板，所述连接板位于二号安装板上方，连接板用于对车架主体进行稳定加固，使得车架主体更加稳固耐用，从而使用起来更加方便，所述一号安装板内开设有呈对称分布的一号安装孔，一号安装孔可以将发动机固定安装在一号安装板上。

[0007] 优选地，所述二号安装板内开设有呈对称分布的二号安装孔，二号安装孔用于将发动机安装在两个二号安装板上，从而使得发动机更加稳固，所述一号安装板外侧固定设

有呈对称分布的散热鳍片，散热鳍片可以将发动机的高温进行有效散热，从而使得发动机更加稳定工作，所述挡板内螺纹插设有二号螺钉，所述二号螺钉螺纹贯穿插设在二号安装板内，二号螺钉用于将挡板与二号安装板进行固定安装。

[0008] 与现有技术相比，本实用新型的有益效果在于：

[0009] 1、本实用新型中通过设置了减震器、副支架、减震架、连接杆、螺母和螺纹圈等结构可以对车架主体进行减震，可以使得车架主体使用寿命更长，避免了车架没有减震装置导致车架寿命不高的问题，从而达到对车架主体进行减震的目的；

[0010] 2、本实用新型中通过设置了一号安装板、二号安装板、挡板和一号螺钉等结构可以对发动机进行安装固定后，对发动机进行隔档，避免在长时间骑行中发动机温度过高烫伤骑行人员，从而达到保护的目的。

附图说明

[0011] 为了更清楚地说明本实用新型实施例或现有技术中的技术方案，下面将对实施例或现有技术描述中所需要使用的附图作简单地介绍，显而易见地，下面描述中的附图仅仅是本实用新型的一些实施例，对于本领域普通技术人员来讲，在不付出创造性劳动的前提下，还可以根据这些附图获得其他的附图。

[0012] 图1为本实用新型结构示意图；

[0013] 图2为本实用新型结构图1中A的放大示意图；

[0014] 图3为本实用新型结构另一种示意图；

[0015] 图4为本实用新型结构图3中B的放大示意图。

[0016] 图中：1、车架主体；11、安装架；12、连接板；2、副支架；21、减震器；22、减震支架；23、连接杆；24、螺纹圈；25、螺母；3、一号安装板；31、一号安装孔；32、二号安装板；33、二号安装孔；34、挡板；35、一号螺钉；36、二号螺钉；37、散热鳍片。

具体实施方式

[0017] 下面将结合本实用新型实施例中的附图，对本实用新型实施例中的技术方案进行清楚、完整地描述，显然，所描述的实施例仅仅是本实用新型一部分实施例，而不是全部的实施例。基于本实用新型中的实施例，本领域普通技术人员在没有做出创造性劳动前提下所获得的所有其他实施例，都属于本实用新型保护的范围。

[0018] 实施例一：如图1-4所示，本实用新型提供了一种摩托车车架，包括车架主体1，车架主体1外侧固定连接设有副支架2，副支架2用于固定支撑，安装减震器21，副支架2外侧转动铰接安装设有减震器21，减震器21可以将车架主体1具备一定的减震能力，从而能够使得车架主体1使用寿命更长，更加稳固，车架主体1靠近副支架2的一侧转动铰接设有减震支架22，减震支架22用于支撑安装，减震支架22内活动贯穿插设有连接杆23，减震器21远离副支架2的一端活动贯穿插设在连接杆23内，连接杆23便于对减震器21进行安装与减震支架22进行连接，连接杆23两端外侧设置有螺纹圈24，螺纹圈24外侧螺纹套设有螺母25，螺纹圈24配合螺母25可以将减震器21固定连接在减震支架22上，从而使得减震支架22具备一定的减震能力。

[0019] 车架主体1远离副支架2的一端外侧固定设有安装架11。

[0020] 通过采用上述技术方案，安装架11用于安装摩托车主体部件。

[0021] 车架主体1内固定连接设有连接板12，连接板12位于二号安装板32上方。

[0022] 通过采用上述技术方案，连接板12用于对车架主体1进行稳定加固，使得车架主体1更加稳固耐用，从而使用起来更加方便。

[0023] 一号安装板3内开设有呈对称分布的一号安装孔31。

[0024] 通过采用上述技术方案，一号安装孔31可以将发动机固定安装在一号安装板3上。

[0025] 二号安装板32内开设有呈对称分布的二号安装孔33。

[0026] 通过采用上述技术方案，二号安装孔33用于将发动机安装在两个二号安装板32上，从而使得发动机更加稳固。

[0027] 一号安装板3外侧固定设有呈对称分布的散热鳍片37。

[0028] 通过采用上述技术方案，散热鳍片37可以将发动机的高温进行有效散热，从而使得发动机更加稳定工作。

[0029] 挡板34内螺纹插设有二号螺钉36，二号螺钉36螺纹贯穿插设在二号安装板32内。

[0030] 通过采用上述技术方案，二号螺钉36用于将挡板34与二号安装板32进行固定安装。

[0031] 实施例二：如图4所示，车架主体1内侧固定连接设有一号安装板3，一号安装板3外侧固定安装设有呈对称分布的挡板34，挡板34远离一号安装板3的一侧内螺纹插设有一号螺钉35，一号螺钉35螺纹贯穿插设在一号安装板3内，车架主体1内侧固定设有呈对称分布的二号安装板32，挡板34与二号安装板32固定连接，通过一号安装板3上的一号安装孔31与二号安装板32与二号安装孔33将发动机安装在车架主体1内，之后通过一号螺钉35与二号螺钉36将挡板34固定在分别固定在一号安装板3与二号安装板32内，从而对发动机进行隔档。

[0032] 工作原理：当在颠簸的路段行驶时，减震支架22会向下进行移动，减震支架22在车架主体1上转动，带动连接杆23向下移动，连接杆23向下移动带动减震器21转动压缩，从而使得车架主体1具备一定的减震能力，可以使得车架主体1使用寿命更长，避免了车架没有减震装置导致车架主体1寿命不高的问题，从而达到对车架主体1进行减震的目的，然后通过一号安装板3上的一号安装孔31与二号安装板32与二号安装孔33将发动机安装在车架主体1内，之后通过一号螺钉35与二号螺钉36将挡板34固定在分别固定在一号安装板3与二号安装板32内，从而对发动机进行隔档，避免在长时间骑行中发动机温度过高烫伤骑行人员，从而达到保护的目的。

[0033] 显然，本领域的技术人员可以对本实用新型进行各种改动和变型而不脱离本实用新型的精神和范围。这样，倘若本实用新型的这些修改和变型属于本实用新型权利要求及其等同技术的范围之内，则本实用新型也意图包含这些改动和变型在内。

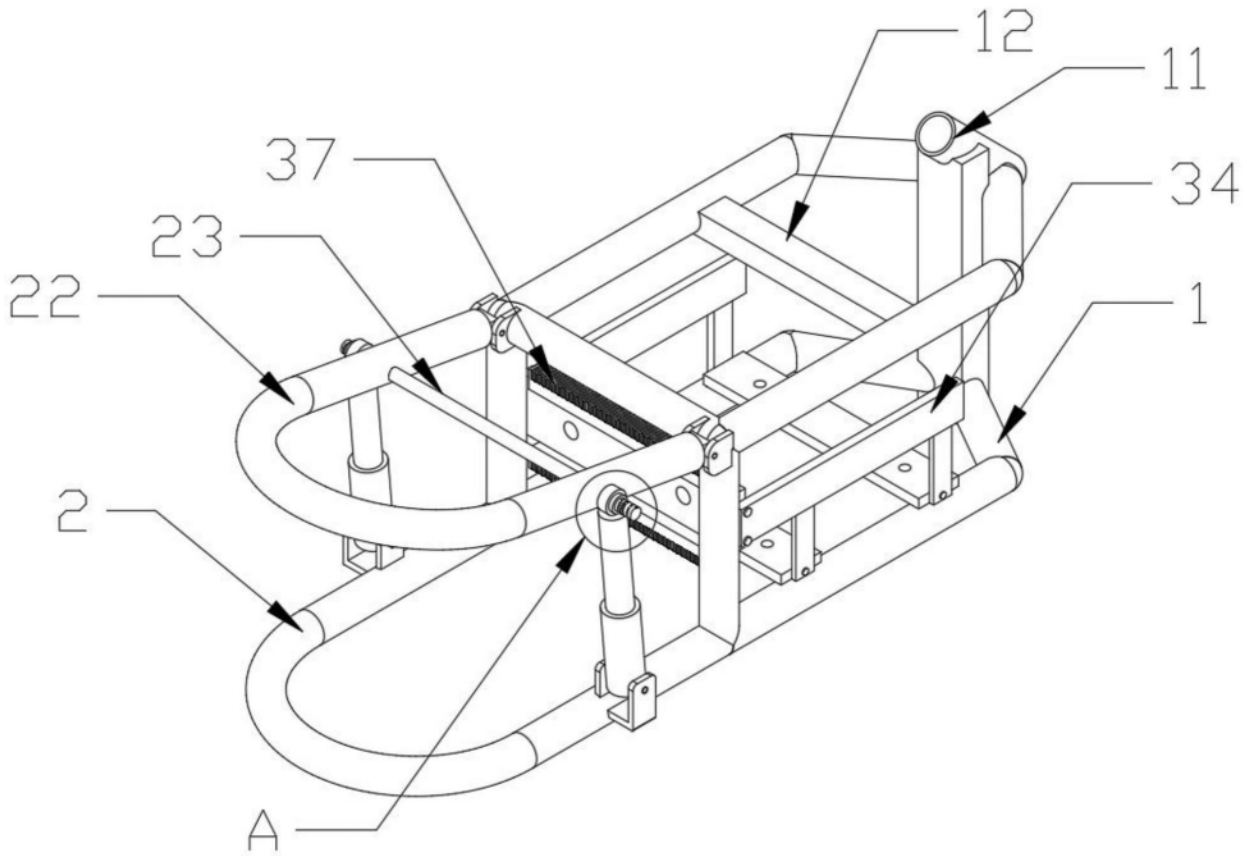


图1

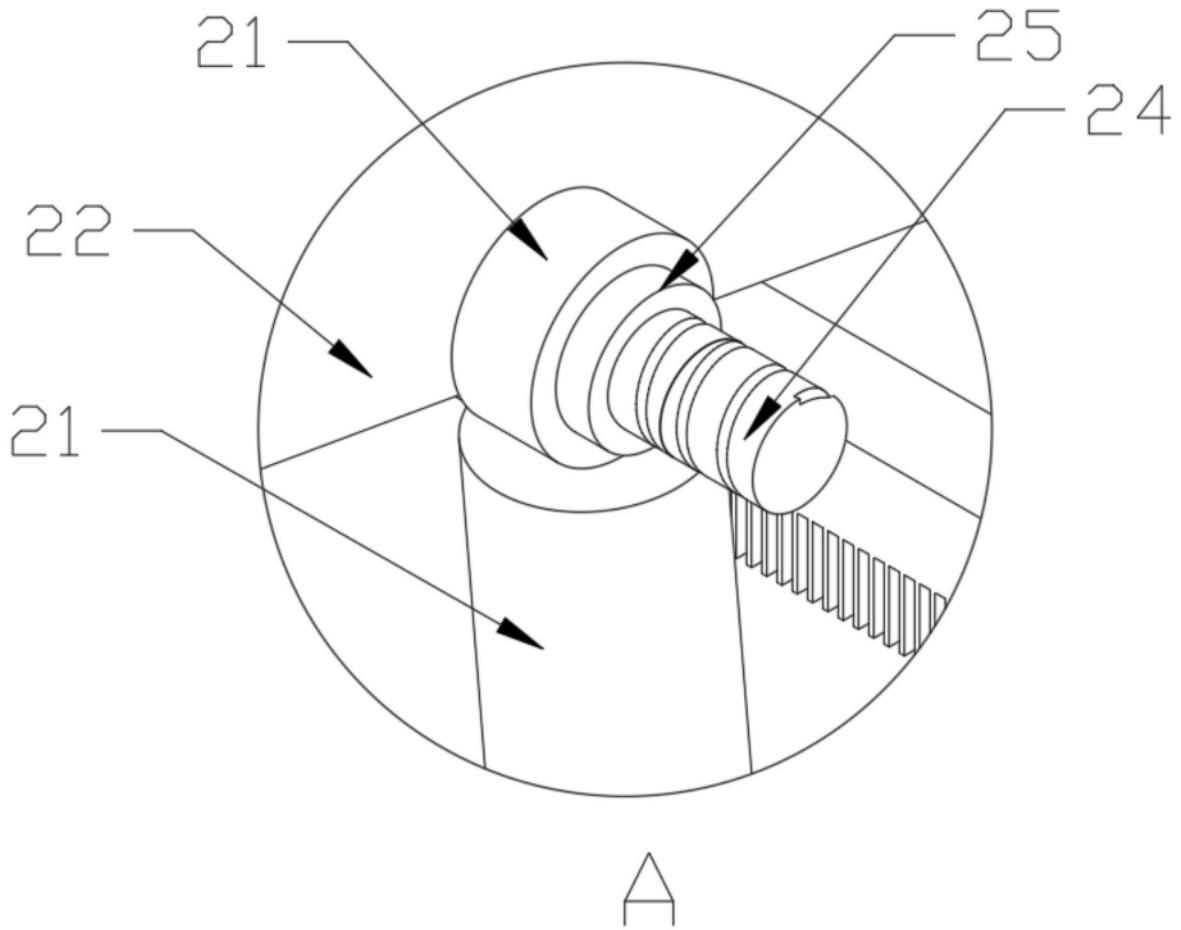


图2

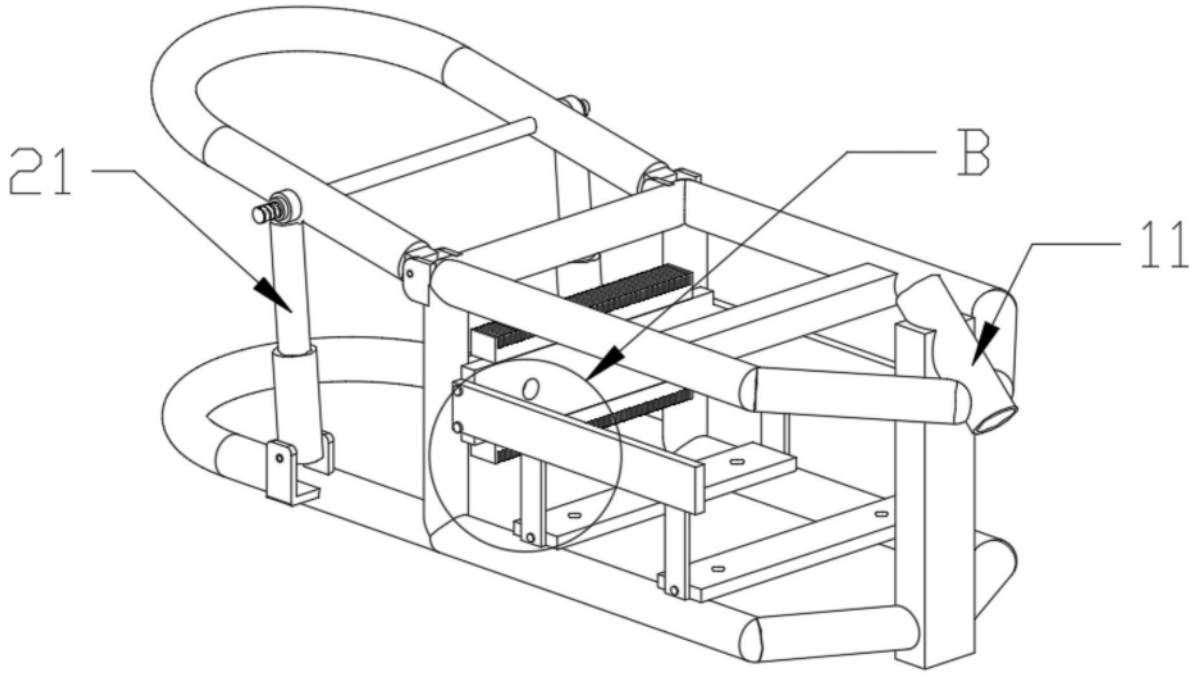


图3

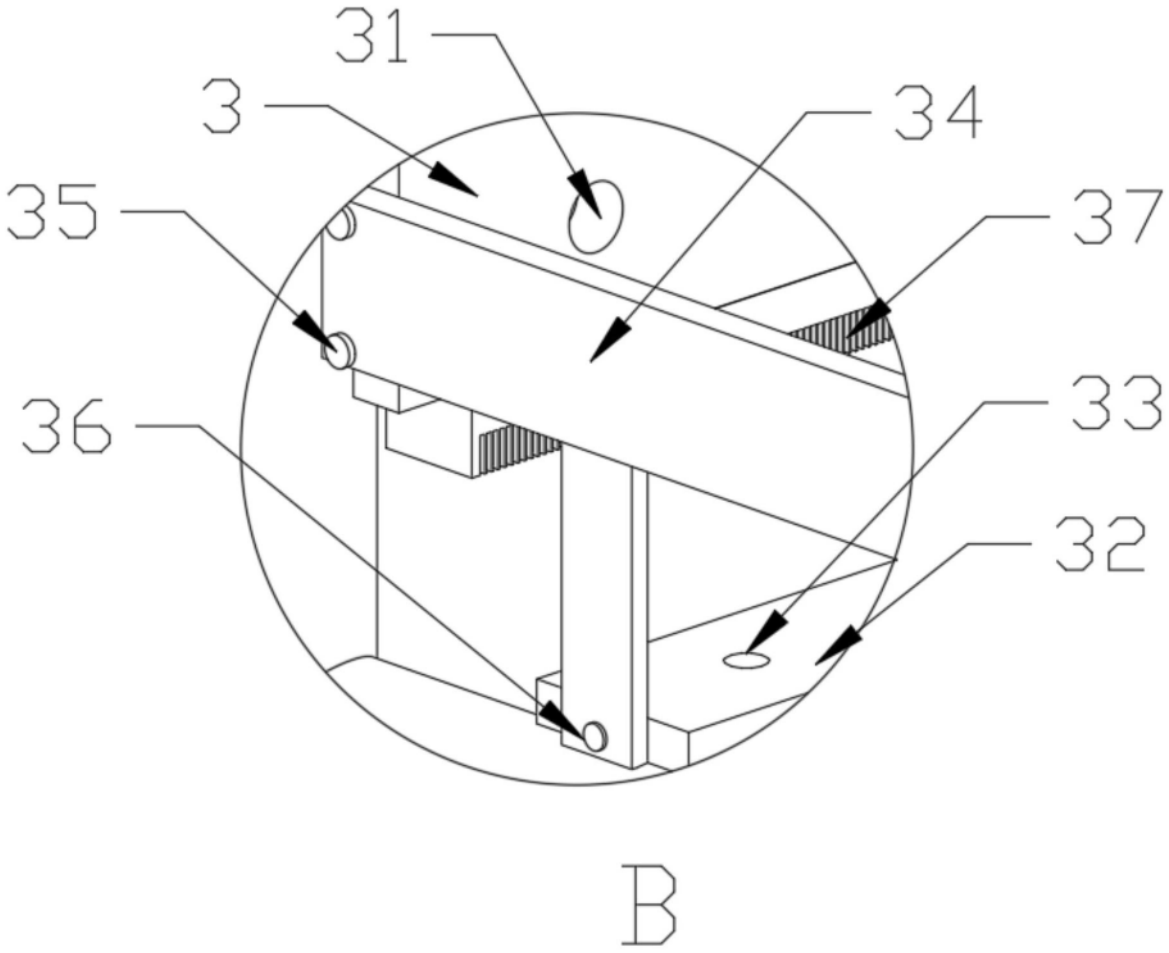


图4