(19)中华人民共和国国家知识产权局

(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 202295140 U
(45)授权公告日 2012.07.04

(21)申请号 201120416886.X

(22)申请日 2011.10.28

(73)专利权人 江门气派摩托车有限公司
地址 529141 广东省江门市新会区今古洲经济开发区江门气派摩托车有限公司

(72)发明人 邱小明

(74)专利代理机构 广州嘉权专利商标事务所有限公司 44205
代理人 冯剑明

(51)Int.Cl.
B62K 11/00(2006.01)

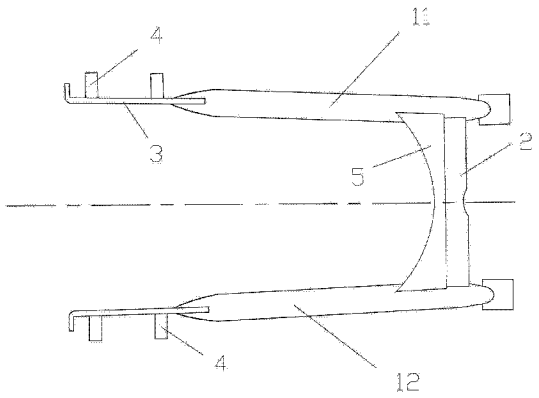
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 2 页

(54)实用新型名称

一种摩托车加强型双后减后平叉

(57)摘要

本实用新型公开了一种摩托车加强型双后减后平叉，其包括左、右平叉侧管，左、右平叉侧管通过连接管连接，左、右平叉侧管的前端分别安装有后安装架，所述后安装架上安装有后减挂柱，后减挂柱大于等于两对。本产品将后减挂柱的对数设为大于等于一对，减少了摩托车发动机传递过来的震动，使得摩托车的受力分布更加均匀合理，也增加了行驶时驾驶员的舒适度，另外，整个后平叉的管径和厚度的增加，后平叉不易断裂，使得摩托车可以更加的牢固和安全。本产品结构合理稳固，强度高，安装方便。



CN 202295140 U

1. 一种摩托车加强型双后减后平叉，包括左、右平叉侧管（11，12），左、右平叉侧管（11，12）通过连接管（2）连接，左、右平叉侧管（11，12）的前端分别安装有后安装架（3），其特征在于：所述后安装架（3）上安装有后减挂柱（4），后减挂柱（4）大于等于两对。

2. 根据权利要求 1 所述的一种摩托车加强型双后减后平叉，其特征在于：所述左、右平叉侧管（11，12）的管径为 0.24mm-0.5mm。

3. 根据权利要求 1 所述的一种摩托车加强型双后减后平叉，其特征在于：所述左、右平叉侧管（11，12）的厚度为 1.5mm-3mm。

4. 根据权利要求 1 所述的一种摩托车加强型双后减后平叉，其特征在于：所述连接管（2）与左、右平叉侧管（11，12）的连接处加焊有加强筋（5）。

一种摩托车加强型双后减后平叉

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种摩托车后平叉，特别是一种安装有多对后减挂柱、平叉侧管管径和厚度较大的摩托车加强型双后减后平叉。

背景技术

[0002] 摩托车后平叉是摩托车的重要部件之一，它主要由左、右平叉侧管和链接左、右平叉侧管的连接管组成，左、右平叉侧管的前端连接有后安装架，后安装架上设有后减挂柱，后平叉整体为一 H 型结构，其安装在摩托车后下部的车大架和轮轴之间，起到支撑连接的作用，后减挂柱与车架相连，发动机的震动通过车架直接传递，使得摩托车的震动大，影响行驶，另外，后减挂柱传递给摩托车尾部的力使得摩托车尾部受力不均匀，单薄的后平叉容易扭曲变形断裂。

实用新型内容

[0003] 为了克服现有技术的不足，本实用新型提供一种后减挂柱大于等于一对、平叉管径和厚度较普通平叉大的一种摩托车加强型双后减后平叉。

[0004] 本实用新型解决其技术问题所采用的技术方案是：

[0005] 一种摩托车加强型双后减后平叉，其包括左、右平叉侧管，左、右平叉侧管通过连接管连接，左、右平叉侧管的前端分别安装有后安装架，所述后安装架上安装有后减挂柱，后减挂柱大于等于两对；

[0006] 进一步，所述左、右平叉侧管的管径为 0.24mm-0.5mm；

[0007] 进一步，所述左、右平叉侧管的厚度为 1.5mm-3mm；

[0008] 进一步，所述连接管与左、右平叉侧管的连接处加焊有加强筋。

[0009] 本实用新型的有益效果是：本产品将后减挂柱的对数设为大于等于两对，减少了摩托车发动机传递过来的震动，使得摩托车的受力分布更加均匀合理，也增加了行驶时驾驶员的舒适度，另外，整个后平叉的管径和厚度的增加，后平叉不易断裂，使得摩托车可以更加的牢固和安全。本产品结构合理稳固，强度高，安装方便。

附图说明

[0010] 下面结合附图和实施例对本实用新型进一步说明。

[0011] 图 1 是本实用新型的主视图；

[0012] 图 2 是图 1 的俯视图。

具体实施方式

[0013] 参照图 1 和图 2，本实用新型的一种摩托车加强型双后减后平叉，其包括左、右平叉侧管 11 和 12，左、右平叉侧管 11 和 12 通过连接管 2 连接，左、右平叉侧管 11 和 12 的前端分别安装有后安装架 3，所述后安装架 3 上安装有后减挂柱 4，后减挂柱 4 大于等于两对，

后减挂柱 4 优选为两对，即每个后安装架 3 上设有两个后减挂柱 4，后减挂柱 4 同减震器相连接，减震器的一端连接在摩托车主体车架上，另一端则套接在后减挂柱 4 上，这样，整个摩托车共设置有 4 减震器，分散了摩托车发动机传过来的震动，优化了驾驶员驾车时的舒适感，同时，两对即四个后减挂柱相对于一对后减挂柱，使得摩托车尾部由后减挂柱 4 传递过来的力变得更加的均匀合理，后平叉由单减震状态调整后成为双减震状态。

[0014] 在本实用新型中，所述左、右平叉侧管 11 和 12 的管径为 0.24mm-0.5mm，所述左、右平叉侧管 11 和 12 的厚度为 1.5mm-3mm。目前的摩托车后平叉的管径大小为 0.24 mm，厚度为 1.5mm，这对于发动机震动较大，摩托车尾部的受力不均匀时，可能会使得后平叉出现断裂，继而造成事故，本实施例优选摩托车左、右平叉侧管 11 和 12 的管径为 0.29mm，厚度 2mm，左、右平叉侧管 11 和 12 管径和壁厚的增加，使得后平叉在受力状态下不易扭曲变形和断裂，其结构稳固性好。

[0015] 在本实用新型中，所述连接管 2 与左、右平叉侧管 11 和 12 的连接处加焊有加强筋 5。加强筋 5 的增加，使得连接管 3 能够承受更大的扭力，连接强度高，不易断裂，而且加焊加强筋 5 方便快速，大大地增加了摩托车后平叉的使用寿命。

[0016] 本产品将后减挂柱的对数设为大于等于两对，减少了摩托车发动机传递过来的震动，使得摩托车的受力分布更加均匀合理，也增加了行驶时驾驶员的舒适度，另外，整个后平叉的管径和厚度的增加，后平叉不易断裂，使得摩托车可以更加的牢固和安全。本产品结构合理稳固，强度高，安装方便。

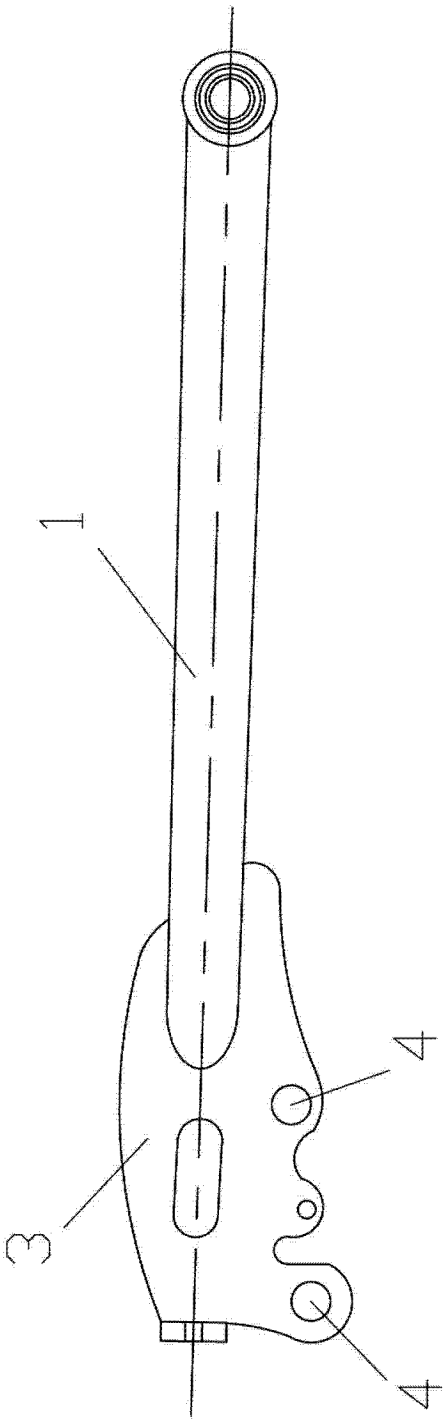


图 1

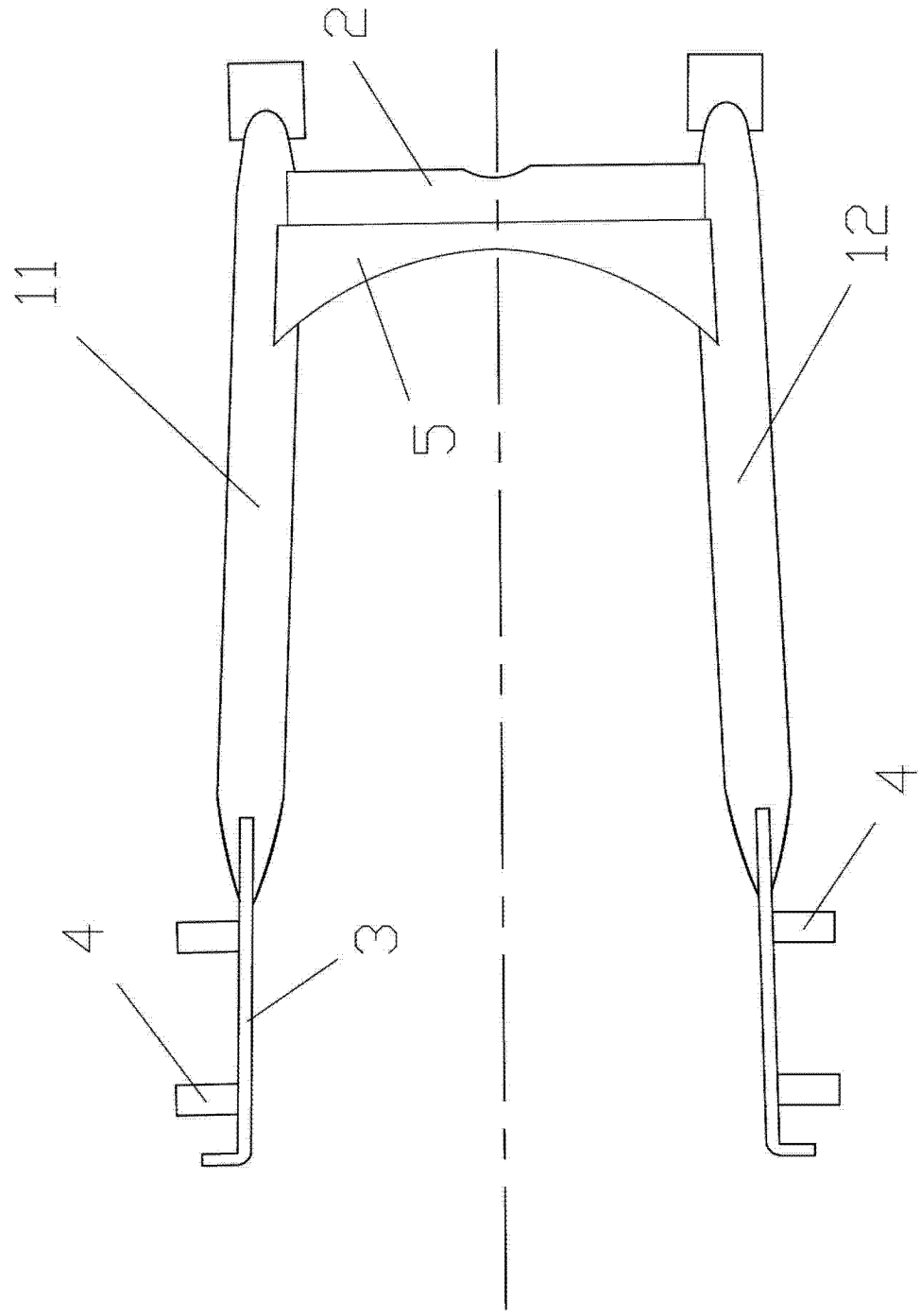


图 2