



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 202896762 U

(45) 授权公告日 2013. 04. 24

(21) 申请号 201220236877. 7

(22) 申请日 2012. 05. 24

(73) 专利权人 向刚

地址 400050 重庆市九龙坡区直港大道珠江
花园富渝阁 H7-4-1

(72) 发明人 向刚

(74) 专利代理机构 重庆市恒信知识产权代理有
限公司 50102

代理人 刘小红

(51) Int. Cl.

B62J 25/00 (2006. 01)

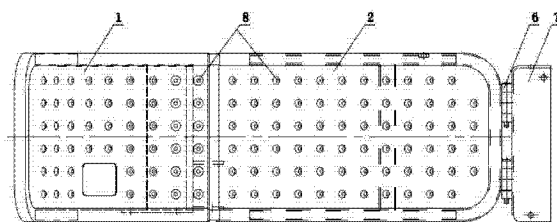
权利要求书1页 说明书2页 附图2页

(54) 实用新型名称

三轮车折叠可扳式大脚踏板

(57) 摘要

本实用新型涉及三轮摩托车车架配件,尤其是一种三轮车折叠可扳式大脚踏板,其中:包括前踏脚板和后踏脚板,所述前踏脚板尾部与后踏脚板的头部通过销轴或螺钉连接。所述前踏脚板的尾部与头部之间由下至上形成有弧形前挡泥段。。本实用新型由于所述结构而具有的优点是:具有挡泥作用、提高了驾驶者舒适度和降低了运输成本。



1. 一种三轮车折叠可扳式大脚踏板,其特征在于:包括前踏脚板(1)和后踏脚板(2)两部分,所述前踏脚板(1)尾部与后踏脚板(2)的头部通过销轴或螺钉连接。

2. 根据权利要求1所述的三轮车折叠可扳式大脚踏板,其特征在于:所述前踏脚板(1)的尾部与头部之间由下至上形成有弧形前挡泥段(3)。

3. 根据权利要求1或2所述的三轮车折叠可扳式大脚踏板,其特征在于:所述前踏脚板(1)的底部固定有与车架固接的前连接座(4)。

4. 根据权利要求3所述的三轮车折叠可扳式大脚踏板,其特征在于:所述前连接座(4)的连接板上设置有供连接螺栓穿过的连接孔(5)。

5. 根据权利要求1所述的三轮车折叠可扳式大脚踏板,其特征在于:所述后踏脚板(2)的尾部通过合页(6)连接有与车架固接的后连接座(7)。

6. 根据权利要求1所述的三轮车折叠可扳式大脚踏板,其特征在于:所述后连接座(7)通过螺栓固定在车架上。

7. 根据权利要求1所述的三轮车折叠可扳式大脚踏板,其特征在于:所述前踏脚板(1)和后踏脚板(2)的上端面上均设置有防滑钉(8)。

三轮车折叠可扳式大脚踏板

技术领域

[0001] 本实用新型涉及三轮摩托车车架配件,具体是一种具有挡泥、提高驾驶者舒适度和降低运输成本的三轮车折叠可扳式大脚踏板。

背景技术

[0002] 现有市场上的三轮摩托车发动机的脚踏板普遍使用仿脚型的小脚踏板,左右各一,由于小脚踏板的前后位置是根据变档踏板和脚刹车踏板的位置而定,这就使得左右脚踏板过程不对称,使得驾车很不舒服,且容易使驾驶者疲劳。

[0003] 现有市场上也出现了平板结构的大脚踏板,一定程度上提高了驾驶者的舒适度,但并不是所有地域都适用,因为其结构无法进行前部挡泥,在我国雨水较多的南方或者在农村,经常会出现驾驶者满身泥土的现象。并且现有大脚踏板是左右分别安装一块,或者就一块大脚踏板安装在车架前端中部,运输过程中占地面积大,使得运输成本偏高。

发明内容

[0004] 针对上述问题,本实用新型的目的是提供一种具有挡泥、提高驾驶者舒适度和降低运输成本的三轮车折叠可扳式大脚踏板。

[0005] 为实现本实用新型目的而采用的技术方案是:一种三轮车折叠可扳式大脚踏板,其中:包括前踏脚板和后踏脚板两部分,所述前踏脚板尾部与后踏脚板的头部通过销轴或螺钉连接。所述前踏脚板的尾部与头部之间由下至上形成有弧形前挡泥段。

[0006] 由于上述结构,本实用新型实现了将大脚踏板在运输过程中的折叠,缩小了占地空间,等同空间的车厢能够容纳更多的大脚踏板,降低了运输成本;同时,由于大脚踏板整体前部具有弧形前挡泥段,能够挡住下方溅起的泥土,同时还能够挡住车身前部的轮溅起的泥土,实现了挡泥的作用,提高驾驶者搁脚舒适度,还使该结构的三轮摩托车适用地域更广泛。

附图说明

[0007] 本实用新型的装置可以通过附图给出的非限定性实施例进一步说明。

[0008] 附图1为本实用新型的结构示意图。

[0009] 附图2为前踏脚板结构示意图。

[0010] 附图3为后踏脚板结构示意图。

[0011] 图中:1、前踏脚板;2、后踏脚板;3、前挡泥段;4、前连接座;5、连接孔;6、合页;7、后连接座;8、防滑钉。

具体实施方式

[0012] 下面结合附图和实施例对本实用新型作进一步说明:

[0013] 参见附图1、2和3,附图中的三轮车折叠可扳式大脚踏板,其中:包括前踏脚板1

和后脚踏板 2 两部分，所述前脚踏板 1 尾部与后脚踏板 2 的头部通过销轴或螺钉连接。在出厂的时候，为了在等同车厢空间中装下更多的脚踏板，可将销轴或螺钉取下，将后脚踏板 2 折叠在前脚踏板 1 上，降低运输成本。

[0014] 为提高挡泥效果，解决对驾驶者前部的挡泥，上述实施例所述前脚踏板 1 的尾部与头部之间由下至上形成有弧形前挡泥段 3。将挡泥段设置为弧形是为降低在驾驶过程中的阻力。

[0015] 使用过程中，上述实施例所述前脚踏板 1 的底部固定有与车架固接的前连接座 4。所述前连接座 4 的连接板上设置有供连接螺栓穿过的连接孔 5。即前连接座 4 通过穿过连接孔 5 的螺栓固定在车架上。

[0016] 使用过程中，上述实施例所述后脚踏板 2 的尾部通过合页 6 连接有与车架固接的后连接座 7。所述后连接座 7 通过螺栓固定在车架上。将销轴或螺钉取下，然后将后脚踏板 2 沿合页 6 向上扳起后，驾驶者对发动机发动，当摩托车发动后，放下后脚踏板 2，然后再用销轴或螺钉将前脚踏板 1 尾部与后脚踏板 2 连接为一体。

[0017] 上述实施例中，所述前脚踏板 1 和后脚踏板 2 的上端面上均设置有防滑钉 8。

[0018] 综上所述，本结构具有挡泥作用、提高了驾驶者舒适度和降低了运输成本。

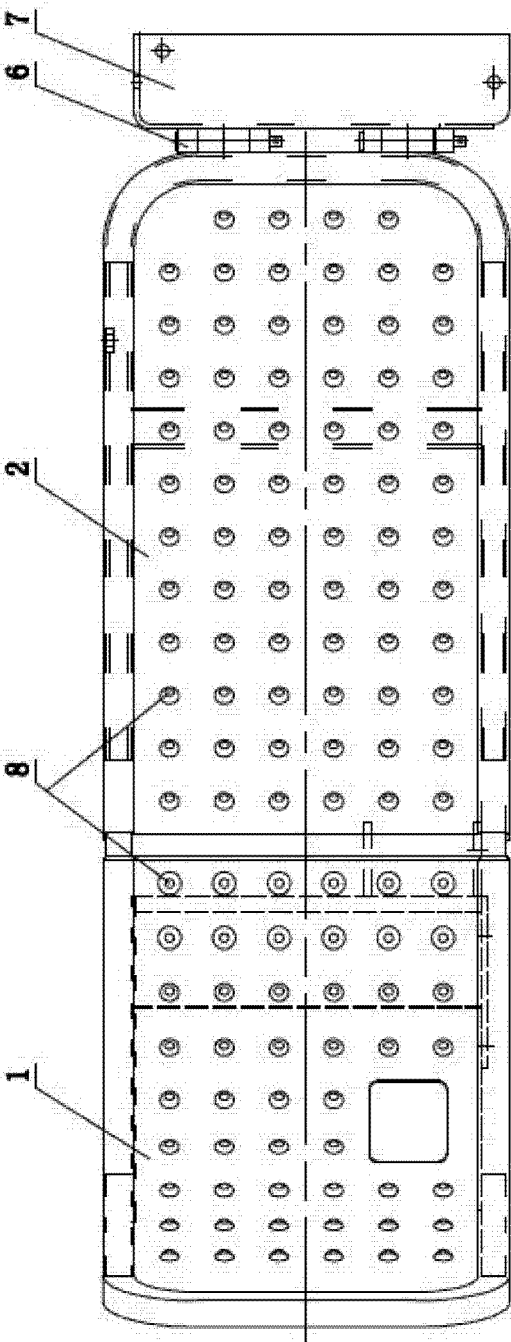


图 1

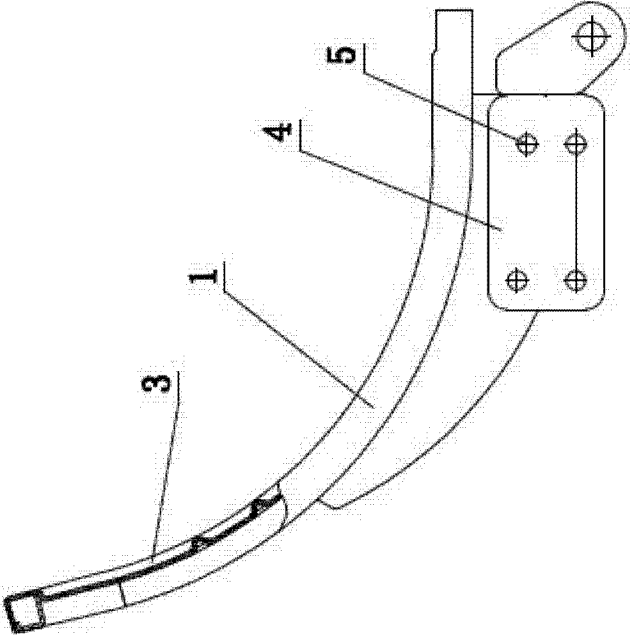


图 2

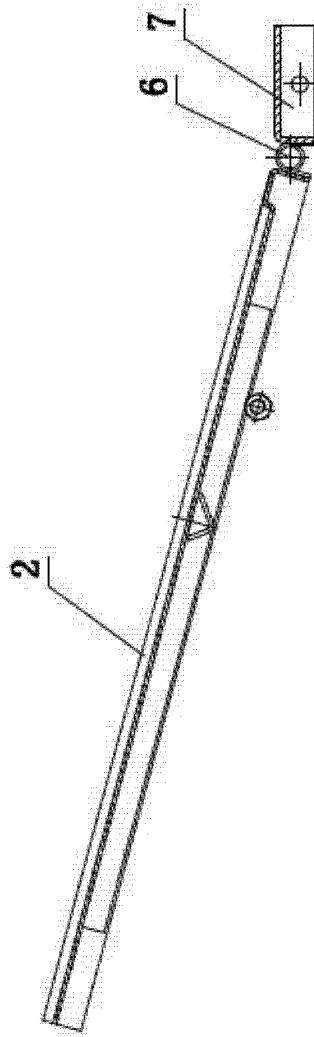


图 3