



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 211032899 U

(45)授权公告日 2020.07.17

(21)申请号 201922123664.8

(22)申请日 2019.12.02

(73)专利权人 江苏华裕机电科技有限公司

地址 213000 江苏省常州市武进区礼嘉镇
政平禹城大道20号

(72)发明人 蒋志裕

(74)专利代理机构 常州盛鑫专利代理事务所

(普通合伙) 32459

代理人 赵普

(51) Int. Cl.

B62K 21/16(2006.01)

B62K 11/14(2006.01)

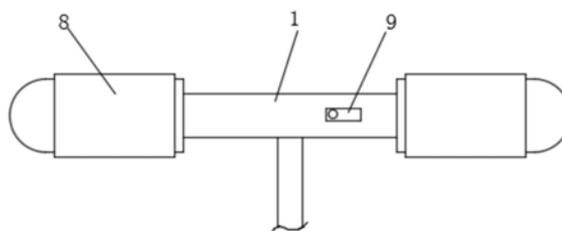
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54)实用新型名称

一种电动车用间距可调式车把

(57)摘要

本实用新型涉及电动车零配件技术领域,尤其涉及一种电动车用间距可调式车把,解决了现有技术中车把间距调节麻烦的问题。一种电动车用间距可调式车把,包括横杆,横杆内设有主动锥齿轮,主动锥齿轮的两侧均设有与主动锥齿轮啮合的从动锥齿轮,两个从动锥齿轮通过螺杆与横杆的内壁转动连接,横杆位于两个螺杆的顶部和底部均开设有活动槽,两个螺杆的外侧均套设有螺套,两个螺套分别通过连接杆固定连接有套设在横杆两端的车把手。本实用新型,通过转动圆盘,带动主动锥齿轮和从动锥齿轮转动,在连接杆和活动槽的限位下,进而使螺杆带动螺套的移动,由此带动两侧的车把手进行间距的调节,相对现有技术中的各种拆卸安装进行调节操作更加简便。



1. 一种电动车用间距可调式车把,其特征在于,包括横杆(1),所述横杆(1)内设有主动锥齿轮(2),所述主动锥齿轮(2)的两侧均啮合有从动锥齿轮(3),两个所述从动锥齿轮(3)通过螺杆(4)与所述横杆(1)的内壁转动连接,所述横杆(1)位于两个所述螺杆(4)的顶部和底部均开设有活动槽(5),两个所述螺杆(4)的外侧均套设有螺套(6),两个所述螺套(6)分别通过连接杆(7)固定连接有套设在所述横杆(1)两端的车把手(8)。

2. 根据权利要求1所述的一种电动车用间距可调式车把,其特征在于,所述横杆(1)一侧穿设有螺栓(9)。

3. 根据权利要求2所述的一种电动车用间距可调式车把,其特征在于,所述横杆(1)位于所述螺栓(9)位置开设有安装槽(10),所述螺栓(9)位于所述横杆(1)外侧的形状呈长条状。

4. 根据权利要求1所述的一种电动车用间距可调式车把,其特征在于,所述车把手(8)内开设有活动通道(11)。

5. 根据权利要求4所述的一种电动车用间距可调式车把,其特征在于,所述活动通道(11)的长度小于所述螺杆(4)的长度。

6. 根据权利要求1所述的一种电动车用间距可调式车把,其特征在于,所述主动锥齿轮(2)的外侧通过转轴固定连接有圆盘(12)。

一种电动车用间距可调式车把

技术领域

[0001] 本实用新型涉及电动车零配件技术领域,尤其涉及一种电动车用间距可调式车把。

背景技术

[0002] 电动车,即电力驱动车,又名电驱车,电动车分为交流电动车和直流电动车,通常说的电动车是以电池作为能量来源,通过控制器、电机等部件,将电能转化为机械能运动,以控制电流大小改变速度的车辆。

[0003] 在中国及世界各地,电动车是普遍普及的一种交通工具,不同的人无论是大人小孩都会或多或少采用电动车这一种骑行工具,大家骑车时都会握住车把来进行骑行。

[0004] 各种人的身高不同,臂长不同,过大或者过小的电动车都有一定缺陷,目前拥有间距可以调节的车把来实用不同的人进行骑行,但目前的车把调节比较麻烦,需要多种步骤,需要对其进行拆卸才能进行调节,拆卸调节后再进行安装,整体工作较为麻烦。

实用新型内容

[0005] 本实用新型的目的是提供一种电动车用间距可调式车把,解决了现有技术中车把间距调节麻烦的问题。

[0006] 为了实现上述目的,本实用新型采用了如下技术方案:

[0007] 一种电动车用间距可调式车把,包括横杆,横杆内设有主动锥齿轮,主动锥齿轮的两侧均啮合有从动锥齿轮,两个从动锥齿轮通过螺杆与横杆的内壁转动连接,横杆位于两个螺杆的顶部和底部均开设有活动槽,两个螺杆的外侧均套设有螺套,两个螺套分别通过连接杆固定连接有套设在横杆两端的车把手。

[0008] 优选的,横杆一侧穿设有螺栓。

[0009] 优选的,横杆位于螺栓位置开设有安装槽,螺栓位于横杆外侧的形状呈长条状。

[0010] 优选的,车把手内开设有活动通道。

[0011] 优选的,活动通道的长度小于螺杆的长度。

[0012] 优选的,主动锥齿轮的外侧通过转轴固定连接有圆盘。

[0013] 本实用新型至少具备以下有益效果:

[0014] 本实用新型,通过转动圆盘,带动主动锥齿轮和从动锥齿轮转动,在连接杆和活动槽的限位下,进而使螺杆带动螺套的移动,由此带动两侧的车把手进行间距的调节,相对现有技术中的各种拆卸安装进行调节操作更加简便,且通过螺栓进行调节后的固定,稳定性更高。

附图说明

[0015] 为了更清楚地说明本实用新型实施例技术方案,下面将对实施例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。

[0016] 图1为本实用新型的主视图;

[0017] 图2为本实用新型的横杆主视局部结构示意图;

[0018] 图3为本实用新型的俯视图;

[0019] 图4为本实用新型的横杆俯视局部结构示意图。

[0020] 图中:1、横杆;2、主动锥齿轮;3、从动锥齿轮;4、螺杆;5、活动槽;6、螺套;7、连接杆;8、车把手;9、螺栓;10、安装槽;11、活动通道;12、圆盘。

具体实施方式

[0021] 为了使本实用新型的目的、技术方案及优点更加清楚明白,以下结合附图及实施例,对本实用新型进行进一步详细说明。应当理解,此处所描述的具体实施例仅仅用以解释本实用新型,并不用于限定本实用新型。

[0022] 参照图1-4,一种电动车用间距可调式车把,包括横杆1,横杆1内设有主动锥齿轮2,主动锥齿轮2的两侧均啮合有从动锥齿轮3,两个从动锥齿轮3通过螺杆4与横杆1的内壁转动连接,横杆1位于两个螺杆4的顶部和底部均开设有活动槽5,两个螺杆4的外侧均套设有螺套6,两个螺套6分别通过连接杆7固定连接有套设在横杆1两端的车把手8,具体的,主动锥齿轮2的转动会带动两侧的从动锥齿轮3的转动,从动锥齿轮3带动螺杆4进行转动,螺杆4与螺套6螺纹连接,在螺杆4进行转动时,螺套6在连接杆7的限位下会进行水平移动,螺套6带动车把进行移动,由此车把手8的间距得到了调节,转动主动锥齿轮2操作较简单,相对现有技术中的拆卸再安装,操作简单调节较为简单,能够适合很多人使用。

[0023] 本方案具备以下工作过程:

[0024] 在使用时,转动圆盘12,通过转轴带动主动锥齿轮2,主动锥齿轮2的转动会带动两侧的从动锥齿轮3的转动,从动锥齿轮3带动螺杆4进行转动,螺杆4与螺套6螺纹连接,在螺杆4进行转动时,螺套6在连接杆7和活动槽5的限位下会进行水平移动,螺套6的移动带动车把手8进行移动,两侧的车把手8可以向横杆1的内侧或者外侧进行移动,根据不同人的需求,转动圆盘12使螺套6移动到合适的位置,由此车把手8手的间距得到了调节,通过转动主动锥齿轮2操作较简单,相对现有技术中的拆卸再安装,操作简单调节较为简单,能够适合很多人使用;在调节好车把手8的间距后,拧紧螺栓9,螺栓9抵住螺杆4,使螺杆4不能进行转动,由此保证在行驶的过程中,车把手8的稳定性。

[0025] 根据上述工作过程可知:

[0026] 通过转动圆盘12,主动锥齿轮2和从动锥齿轮3的啮合,螺杆4带动螺套6的移动,连接杆7和活动槽5的限位,由此带动两侧的车把手8手进行间距的调节,相对现有技术中的各种拆卸安装进行调节操作更加简便,且通过螺栓9进行调节后的固定,稳定性更高。

[0027] 进一步的,横杆1一侧穿设有螺栓9,具体的,通过螺栓9进行二次稳定,在调节好间距后,拧紧螺栓9,即可稳定螺杆4,在骑行中防止车把手8位置发生偏移。

[0028] 进一步的,横杆1位于螺栓9位置开设有安装槽10,螺栓9位于横杆1外侧的形状呈长条状,具体的,安装槽10时对应螺栓9进行设定的,螺栓9的外侧形状呈长条状,方便人工拧开和拧紧。

[0029] 进一步的,车把手8内开设有活动通道11,具体的,车把手8内腔设有活动通道11套设在横杆1的外侧,活动通道11时为了可以移动,为滑动提供方便。

[0030] 进一步的,活动通道11的长度小于螺杆4的长度,具体的,活动通道11的长度是车距调节的大小,车把手8套设在横杆1的外侧,螺杆4位于螺杆4内,螺杆4的长度要大于活动通道11使整体设计更加合理。

[0031] 进一步的,主动锥齿轮2的外侧通过转动杆固定连接有圆盘12,具体的,通过转动圆盘12,转动圆盘12可以带动主动锥齿轮2的转动。

[0032] 以上显示和描述了本实用新型的基本原理、主要特征和本实用新型的优点。本行业的技术人员应该了解,本实用新型不受上述实施例的限制,上述实施例和说明书中描述的只是本实用新型的原理,在不脱离本实用新型精神和范围的前提下本实用新型还会有各种变化和改进,这些变化和改进都落入要求保护的本实用新型的范围内。本实用新型要求的保护范围由所附的权利要求书及其等同物界定。

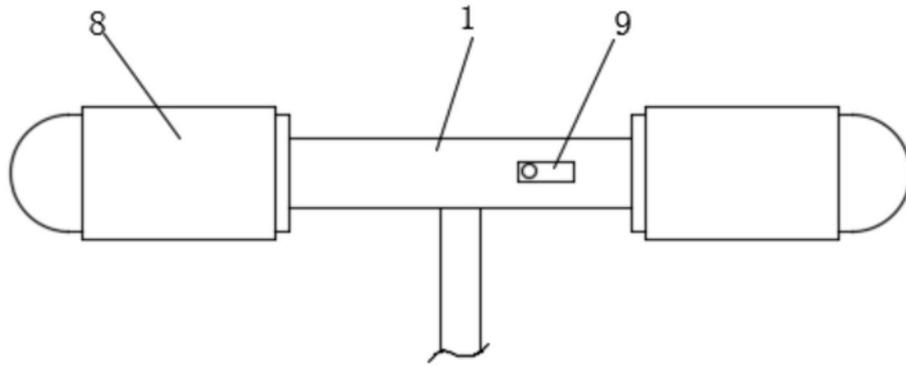


图1

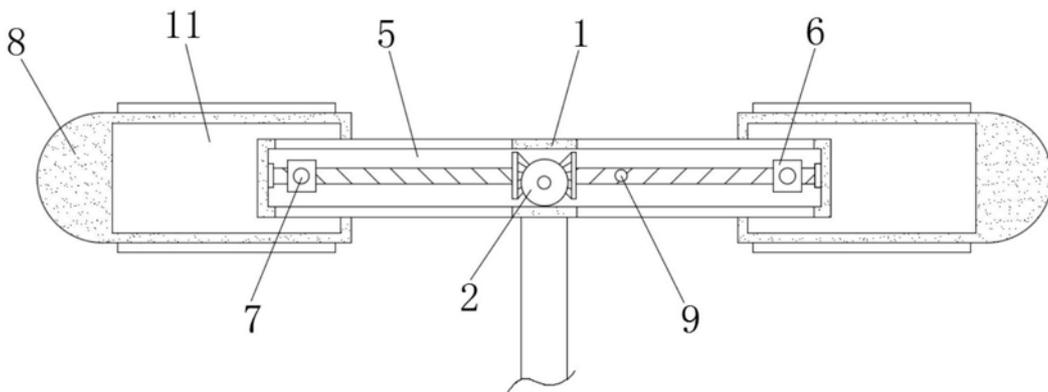


图2

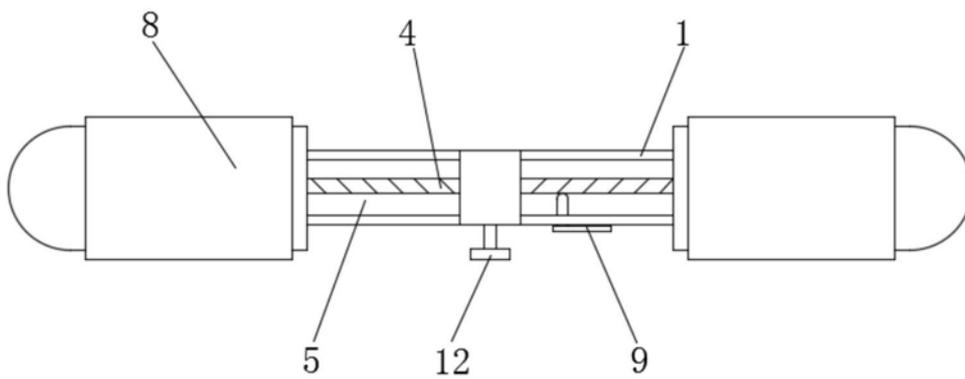


图3

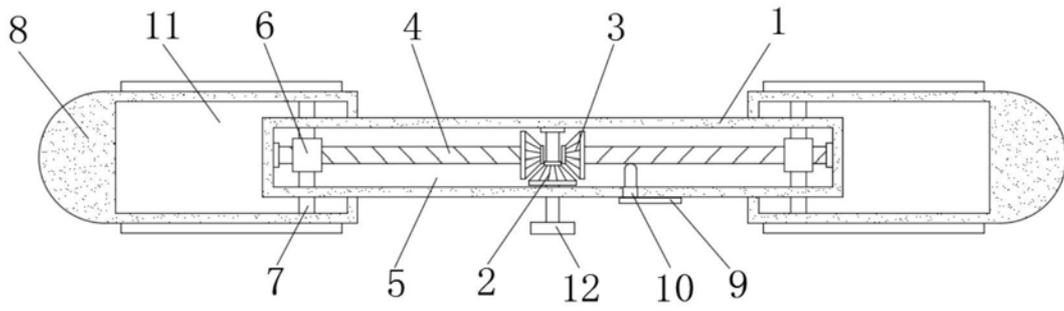


图4