(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 203544253 U
(45)授权公告日 2014.04.16

(21)申请号 201320641168.1

(22)申请日 2013.10.17

(73)专利权人 重庆宗申机车工业制造有限公司
地址 400054 重庆市巴南区炒油场宗申工业园

(72)发明人 熊明建 冉允红

(51)Int.Cl.
B62K 11/02(2006.01)
B62K 5/00(2013.01)

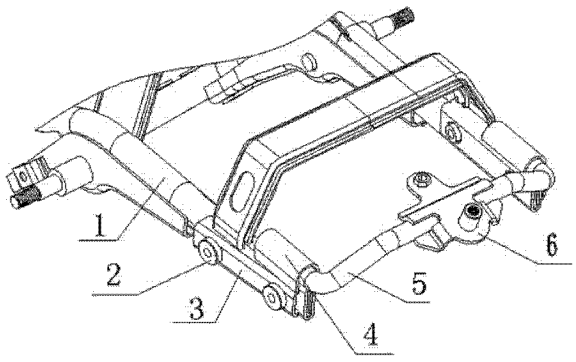
权利要求书1页 说明书2页 附图1页

(54)实用新型名称

一种摩托车车架尾部结构

(57)摘要

为解决现有技术摩托车尾部结构存在的车架尾管容易断裂，强度较弱，导致车架尾部的整体强度不高，影响摩托车驾乘者和乘坐者的安全等问题。本实用新型提出一种摩托车车架尾部结构，包括车架尾管和导管，车架尾管和导管焊接连接，车架尾管端部为扁体形状结构，所述扁体内部设置有加强管，扁体顶端和导管焊接连接，在所述车架尾管与导管连接处的导管外部焊接有尾架加强板，在扁体的外侧焊接有车架加强板，车架加强板上设置有后扶手车架衬套。本实用新型的有益效果是车架尾部的车架尾管端部打扁后与导管焊接，并在车架尾管内部设置加强管，使得车架尾部整体强度高，焊接质量也得到了保证，提高了摩托车的安全性，具有较好的外观性。



CN 203544253 U

1. 一种摩托车车架尾部结构，包括车架尾管和导管，车架尾管和导管焊接连接，其特征在于，所述车架尾管端部为扁体形状结构，所述扁体内部设置有加强管，扁体顶端和导管焊接连接，在所述车架尾管与导管连接处的导管外部焊接有尾架加强板，在扁体的外侧焊接有车架加强板，车架加强板上设置有后扶手车架衬套。

2. 根据权利要求 1 所述的一种摩托车车架尾部结构，其特征在于，所述导管的中部设置有后扶手支架。

3. 根据权利要求 1 所述的一种摩托车车架尾部结构，其特征在于，所述尾架加强板为半圆形结构，并且延伸与车架加强板相焊接。

4. 根据权利要求 3 所述的一种摩托车车架尾部结构，其特征在于，所述尾架加强板半圆内径与导管外径相匹配。

5. 根据权利要求 1 所述的一种摩托车车架尾部结构，其特征在于，所述后扶手车架衬套为两个，并设置在加车架强板外侧两端。

一种摩托车车架尾部结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及到摩托车车架，特别涉及到一种摩托车车架尾部结构。

背景技术

[0002] 摩托车车架尾部作为摩托车车架重要组成部分，用于对驾乘者和乘坐者进行承载，并且安装扶手、挡泥板等部件。现有技术摩托车车架尾部的连接结构通常是导管一部分插入并焊接在车架尾管中，由于导管一部分插入车架尾管内，在生产过程中不利于焊接，车架尾管与导管焊接位置处强度弱，并且，由于车架尾管为空心结构，车架尾管与导管焊接处容易断裂，这样的连接方式使得车架尾部整体的强度不高，容易发生安全事故，显然，现有技术摩托车尾部结构存在着车架尾管容易断裂，强度较弱，导致车架尾部的整体强度不高，并且影响摩托车驾乘者和乘坐者的安全等问题。

发明内容

[0003] 为解决现有技术摩托车尾部结构存在的车架尾管容易断裂，强度较弱，导致车架尾部的整体强度不高，并且影响摩托车驾乘者和乘坐者的安全等问题。本实用新型提出一种摩托车车架尾部结构。

[0004] 本实用新型摩托车车架尾部结构，包括车架尾管和导管，车架尾管和导管焊接连接，车架尾管端部为扁体形状结构，所述扁体内部设置有加强管，扁体顶端和导管焊接连接，在所述车架尾管与导管连接处的导管外部焊接有尾架加强板，在扁体的外侧焊接有车架加强板，车架加强板上设置有后扶手车架衬套。

[0005] 进一步的，所述导管的中部设置有后扶手支架。

[0006] 进一步的，所述尾架加强板为半圆形结构，并且延伸与车架加强板相焊接。

[0007] 进一步的，所述尾架加强板半圆内径与导管外径相匹配。

[0008] 进一步的，所述后扶手车架衬套为两个，并设置在加车架强板外侧两端。

[0009] 本实用新型摩托车车架尾部结构的有益效果是车架尾部的车架尾管端部打扁后与导管焊接，并在车架尾管内部设置加强管，使得车架尾部整体强度高，焊接质量也得到了保证，提高了摩托车的安全性，具有较好的外观性。

附图说明

[0010] 附图 1 为本实用新型摩托车车架尾部的结构示意图。

[0011] 下面结合附图和具体实施例对本实用新型摩托车车架尾部连接结构作进一步的说明。

具体实施方式

[0012] 附图 1 为本实用新型摩托车车架尾部的结构示意图，图中，1 为车架尾管，2 为后扶手车架衬套，3 为车架加强板，4 为尾架加强板，5 为导管，6 为后扶手支架。由图可知，本实

用新型摩托车车架尾部结构，包括车架尾管 1 和导管 5，车架尾管 1 和导管 5 焊接连接，车架尾管 1 端部为扁体形状结构，扁体内部设置有加强管，扁体顶端和导管 5 焊接连接，在车架尾管 1 与导管 5 连接处的导管 5 外部焊接有尾架加强板 4，在扁体的外侧焊接有车架加强板 3，车架加强板 3 上设置有后扶手车架衬套 2。导管 5 的中部设置有后扶手支架 6。尾架加强板 4 为半圆形结构，并且延伸与车架加强板 3 相焊接。尾架加强板 4 半圆内径与导管 5 外径相匹配。后扶手车架衬套 2 为两个，并设置在加车架强板 3 外侧两端。本实用新型摩托车车架尾部结构在生产过程中把加强管设置在车架尾管 1 端部，用机床把车架尾管 1 端部压扁，使得车尾架管 1 由空心变成实心，提高了车架尾管 1 的强度，车架尾管扁体处顶端和导管 5 相焊接连接，在导管 5 的轴向方向焊接有尾架加强板 4，由于尾架加强板 4 半圆内径与导管 5 外径相匹配，使得相互之间焊接更加稳定。在扁体处的外侧焊接有车架加强板 3，这样车架尾部的整体强度高，并且焊接方便快捷。车架加强板 3 两端处设置有后扶手车架衬套 2，导管 5 的中部设置有后扶手支架 6，安装方便，提高了车架尾部的美观性，本实用新型摩托车车架尾部结构采用上述焊接结构，使得车架尾部整体强度高，焊接质量也得到了保证，提高了摩托车的安全性。

[0013] 本实用新型摩托车车架尾部结构的有益效果是车架尾部的车架尾管端部打扁后与导管焊接，并在车架尾管内部设置加强管，使得车架尾部整体强度高，焊接质量也得到了保证，提高了摩托车的安全性，具有较好的外观性。

[0014] 尽管这里参照本实用新型的一个解释性实施例对本实用新型进行了描述，但是，应该理解，本领域技术人员可以设计出很多其他的修改和实施方式，这些修改和实施方式将落在本申请公开的原则范围和精神之内。更具体地说，在本申请公开、附图和权利要求的范围内，可以对主题组合布局的组成部件和 / 或布局进行多种变型和改进。除了对组成部件和 / 或布局进行的变型和改进外，对于本领域技术人员来说，其他的用途也将是明显的。

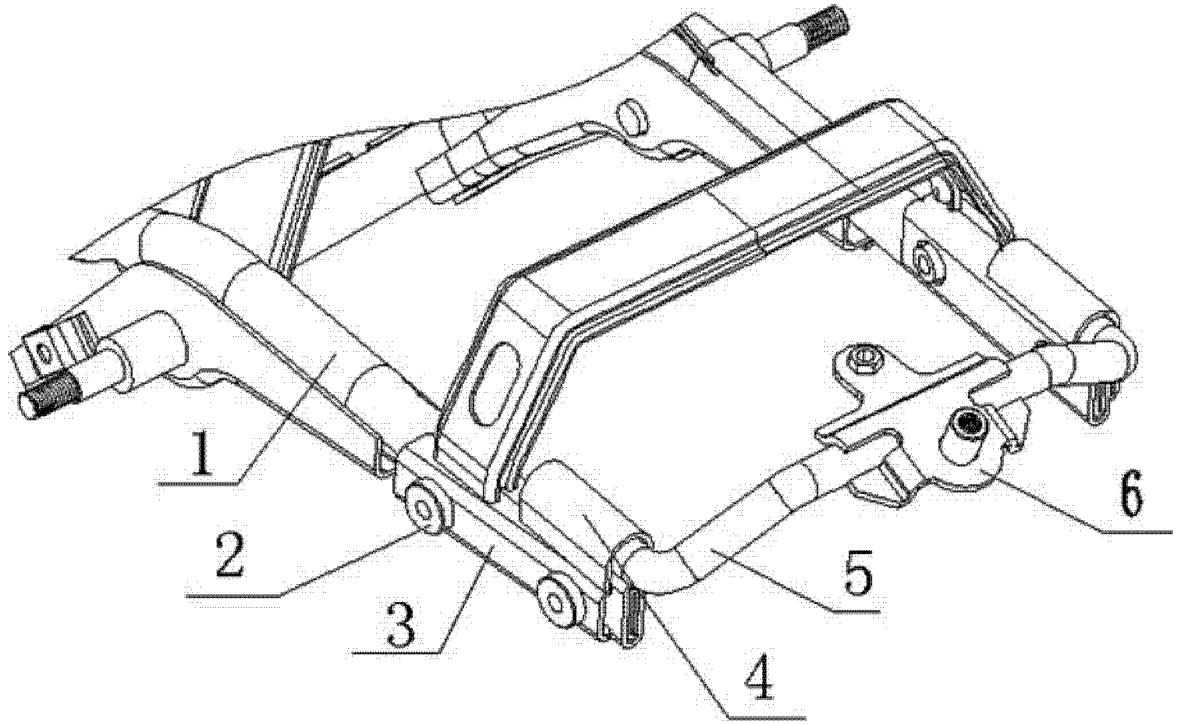


图 1