



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 217835923 U

(45) 授权公告日 2022. 11. 18

(21) 申请号 202222251379.6

(22) 申请日 2022.08.25

(73) 专利权人 武义卒玛工贸有限公司

地址 321200 浙江省金华市武义县白洋街
道牛背金工业区(浙江恒乐休闲用品
有限公司内)

(72) 发明人 俞宝金 李会龙

(74) 专利代理机构 金华婺道专利代理事务所

(特殊普通合伙) 33323

专利代理师 陈潇缙

(51) Int.Cl.

B62K 25/04 (2006.01)

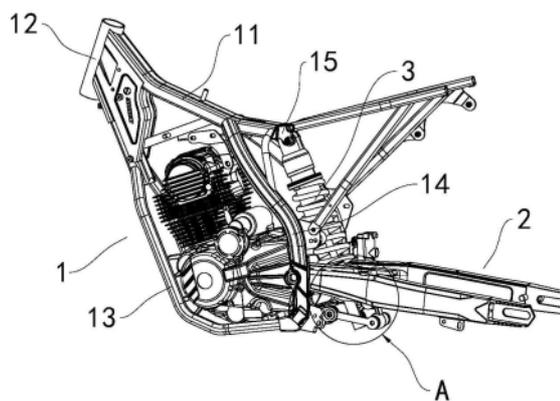
权利要求书1页 说明书3页 附图3页

(54) 实用新型名称

摩托车的后减震连接结构

(57) 摘要

本实用新型公开了摩托车的后减震连接结构,包括主车架和后平叉,后平叉转动连接在主车架的后端,主车架与后平叉之间设置有后减震器,特点是后平叉的底部设置有一缓冲架,缓冲架的第一连接端转动连接在后平叉上,缓冲架与主车架之间设置有连杆,连杆的一端转动连接在主车架上,连杆的另一端转动连接在缓冲架的第二连接端上,后减震器的前端转动连接在主车架上,后减震器的后端转动连接在缓冲架的第三连接端上;优点是当人坐在车架上后,会向下压车架,使主车架与后平叉之间发生转动,使得后减震器会压缩,在后减震器压缩,并且后平叉转动的时候,后减震器会带动缓冲架转动,实现二段缓冲的效果,减震效果更好,使用起来更加舒适。



1. 摩托车的后减震连接结构,包括主车架和后平叉,所述后平叉转动连接在主车架的后端,所述主车架与后平叉之间设置有后减震器,其特征在于:所述后平叉的底部设置有一缓冲架,所述缓冲架的顶端设有第一连接端,所述缓冲架的后端设有第二连接端,所述缓冲架的前端设有第三连接端,所述缓冲架的第一连接端转动连接在后平叉上,所述缓冲架与主车架之间设置有连杆,所述连杆的一端转动连接在主车架上,所述连杆的另一端转动连接在缓冲架的第二连接端上,所述后减震器的前端转动连接在主车架上,所述后减震器的后端转动连接在缓冲架的第三连接端上。

2. 根据权利要求1所述的摩托车的后减震连接结构,其特征在于:所述后平叉上设有横杆,所述横杆上设有第一连接架,所述第一连接架设在后平叉的底部,所述缓冲架的第一连接端转动连接在第一连接架上。

3. 根据权利要求2所述的摩托车的后减震连接结构,其特征在于:所述后平叉包括左平叉和右平叉,所述横杆固定连接在左平叉和右平叉之间。

4. 根据权利要求1所述的摩托车的后减震连接结构,其特征在于:所述主车架的后端设有第二连接架,所述连杆的前端转动连接在第二连接架上。

5. 根据权利要求4所述的摩托车的后减震连接结构,其特征在于:所述连杆的端部固定连接有一转轴,所述转轴转动连接在第二连接架上。

6. 根据权利要求5所述的摩托车的后减震连接结构,其特征在于:所述连杆的数量为两个,两个连杆分别连接在转轴的两端。

7. 根据权利要求1所述的摩托车的后减震连接结构,其特征在于:所述缓冲架的形状呈三角状,所述第一连接端、第二连接端和第三连接端分别设在缓冲架的三个角上。

8. 根据权利要求1所述的摩托车的后减震连接结构,其特征在于:所述主车架上包括有主梁管,所述主梁管的后端设有第三连接架,所述后减震器的前端转动连接在第三连接架上。

摩托车的后减震连接结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及摩托车领域,尤其涉及一种摩托车的后减震连接结构。

背景技术

[0002] 摩托车车架,一般包括主架和后平叉,后平叉连接车架和后轮,传递和承载车架和后轮的力和力矩,车辆在加速、减速、制动所产生的力,需要经过后平叉去传导。

[0003] 主架与后平叉之间一般设置有后减震器,后减震器使人在骑行时能更加舒适。

[0004] 公开号为CN216994722U的一种摩托车铝合金后摇臂,包括后摇臂本体,后摇臂本体设有后轮轴安装孔、后碟刹安装点、链轮安装点、调链器安装点、后副泥板安装点、后减震器安装点、后内泥板安装点。

[0005] 现有的摩托车的后减震器的两端均是固定连接在主车架和后平叉上的,后减震器与主车架和后平叉均为硬连接,减震效果全靠后弹簧实现,有时,弹簧压缩到极限后,便无法提供更好的减震效果,减震效果不够好,骑行起来不够舒适。

实用新型内容

[0006] 本实用新型所要解决的技术问题是提供一种减震效果好、骑行更舒适的摩托车的后减震连接结构。

[0007] 本实用新型解决上述技术问题所采用的技术方案为:摩托车的后减震连接结构,包括主车架和后平叉,所述后平叉转动连接在主车架的后端,所述主车架与后平叉之间设置有后减震器,所述后平叉的底部设置有一缓冲架,所述缓冲架的顶端设有第一连接端,所述缓冲架的后端设有第二连接端,所述缓冲架的前端设有第三连接端,所述缓冲架的第一连接端转动连接在后平叉上,所述缓冲架与主车架之间设置有连杆,所述连杆的一端转动连接在主车架上,所述连杆的另一端转动连接在缓冲架的第二连接端上,所述后减震器的前端转动连接在主车架上,所述后减震器的后端转动连接在缓冲架的第三连接端上。

[0008] 本实用新型的进一步优选方案为:所述后平叉上设有横杆,所述横杆上设有第一连接架,所述第一连接架设在后平叉的底部,所述缓冲架的第一连接端转动连接在第一连接架上。

[0009] 本实用新型的进一步优选方案为:所述后平叉包括左平叉和右平叉,所述横杆固定连接在左平叉和右平叉之间。

[0010] 本实用新型的进一步优选方案为:所述主车架的后端设有第二连接架,所述连杆的前端转动连接在第二连接架上。

[0011] 本实用新型的进一步优选方案为:所述连杆的端部固定连接有一转轴,所述转轴转动连接在第二连接架上。

[0012] 本实用新型的进一步优选方案为:所述连杆的数量为两个,两个连杆分别连接在转轴的两端。

[0013] 本实用新型的进一步优选方案为:所述缓冲架的形状呈三角状,所述第一连接端、

第二连接端和第三连接端分别设在缓冲架的三个角上。

[0014] 本实用新型的进一步优选方案为：所述主车架上包括有主梁管，所述主梁管的后端设有第三连接架，所述后减震器的前端转动连接在第三连接架上。

[0015] 与现有技术相比，本实用新型的优点是后平叉的底部设置有一缓冲架，缓冲架的第一连接端转动连接在后平叉上，缓冲架与主车架之间设置有连杆，连杆的一端转动连接在主车架上，连杆的另一端转动连接在缓冲架的第二连接端上，后减震器的前端转动连接在主车架上，后减震器的后端转动连接在缓冲架的第三连接端上；当人坐在车架上后，会向下压车架，使主车架与后平叉之间发生转动，使得后减震器会压缩，在后减震器压缩，并且后平叉转动的时候，后减震器会带动缓冲架转动，实现二段缓冲的效果，减震效果更好，使用起来更加舒适。

附图说明

[0016] 以下将结合附图和优选实施例来对本实用新型进行进一步详细描述，但是本领域技术人员将领会的是，这些附图仅是出于解释优选实施例的目的而绘制的，并且因此不应当作为对本实用新型范围的限制。此外，除非特别指出，附图仅示意在概念性地表示所描述对象的组成或构造并可能包含夸张性显示，并且附图也并非一定按比例绘制。

[0017] 图1为本实用新型的优选实施例的结构示意图一；

[0018] 图2为图1中A处的放大图；

[0019] 图3为本实用新型的优选实施例的结构示意图二；

[0020] 图4为本实用新型的优选实施例中缓冲架的示意图；

[0021] 图5为本实用新型的优选实施例中连杆的示意图。

[0022] 图中：1、主车架；11、主梁管；12、车首管；13、下梁管；14、边梁管；141、第二连接架；15、第三连接架；2、后平叉；21、左平叉；22、右平叉；23、横杆；24、第一连接架；3、后减震器；4、缓冲架；41、第一连接端；42、第二连接端；43、第三连接端；5、连杆；51、转轴。

具体实施方式

[0023] 以下将参考附图来详细描述本实用新型的优选实施例。本领域中的技术人员将领会的是，这些描述仅为描述性的、示例性的，并且不应被解释为限定了本实用新型的保护范围。

[0024] 应注意到：相似的标号在下面的附图中表示类似项，因此，一旦某一项在一个附图中被定义，则在随后的附图中可能不再对其进行进一步定义和解释。

[0025] 摩托车的后减震连接结构，包括主车架1，主车架1包括主梁管11，主梁管11的前端设有车首管12，车首管12上连接有下梁管13，下梁管13位于主梁管11的下方，主梁管11的后端与下梁管13的后端之间连接有边梁管14。

[0026] 主车架1的后端连接有后平叉2，后平叉2转动连接在边梁管14上，后平叉2与主车架1之间设有后减震器3。

[0027] 进一步的，主梁管11的后端设有第三连接架15，后减震器3的前端转动连接在第三连接架15上，后减震器3的后端转动连接在后平叉2上。

[0028] 后平叉2包括左平叉21和右平叉22，左平叉21与右平叉22之间固定连接有一横杆

23,横杆23上设有第一连接架24,第一连接架24设在横杆23的底部,位于后平叉2的下方。

[0029] 第一连接架24上设置有缓冲架4,缓冲架4的形状呈三角状,缓冲架4的三个角上分别设置在第一连接端41、第二连接端42和第三连接端43,第一连接端41位于缓冲架4的顶端,第二连接端42位于缓冲架4的后端,第三连接端43位于缓冲架4的前端。

[0030] 缓冲架4的第一连接端41转动连接在第一连接架24上,使缓冲架4位于后平叉2的下方。

[0031] 缓冲架4与边梁管14之间设有连杆5,连杆5的前端转动连接在边梁管14上,连杆5的后端转动连接在缓冲架4的第二连接端42上。

[0032] 边梁管14上固定连接第二连接架141,连杆5的前端转动连接在第二连接架141上。

[0033] 连杆5的前端固定连接转轴51,转轴51转动连接在第二连接架141上,连杆5的数量为两个,两根连杆5分别设在转轴51的两端,两根连杆5的后端分别设在缓冲架4的两侧,使连杆5与缓冲架4之间的连接更加稳固。

[0034] 后减震器3的后端转动连接在缓冲架4的第三连接端43上,后减震器3从左平叉21和右平叉22的中间穿过,同时,后减震器3又位于横杆23的前端,后减震器3连接在第三连接管43上后,后减震器3同时还位于两根连杆5之间。

[0035] 在后减震器3向下压的时候,后减震器3会带动缓冲架4转动,后减震器3不会直接压在后平叉2上,实现缓冲的效果。

[0036] 当人坐在车架后,会向下压车架,使主车架1与后平叉2之间发生转动,使得后减震器3会压缩,在后减震器3压缩,并且后平叉2转动的时候,后减震器3会带动缓冲架4转动,然后由于缓冲架4与主车架1之间还连接有连杆5,又会限制缓冲架4只能转动一小段距离,实现缓冲的效果,使减震使用起来更加舒适。

[0037] 在本实用新型的描述中,需要说明的是,术语“上”、“下”、“前”、“后”、“内”、“外”等指示的方位或位置关系为基于附图所示的方位或位置关系,或者是该实用新型产品使用时惯常摆放的方位或位置关系,仅是为了便于描述本实用新型和简化描述,而不是指示或暗示所指的装置或元件必须具有特定的方位、以特定的方位构造和操作,因此不能理解为对本实用新型的限制。

[0038] 以上对本实用新型所提供的摩托车的后减震连接结构进行了详细介绍,本文中应用了具体个例对本实用新型的原理及实施方式进行了阐述,以上实施例的说明只是用于帮助理解本实用新型及核心思想。应当指出,对于本技术领域的普通技术人员来说,在不脱离本实用新型原理的前提下,还可以对本实用新型进行若干改进和修饰,这些改进和修饰也落入本实用新型权利要求的保护范围内。

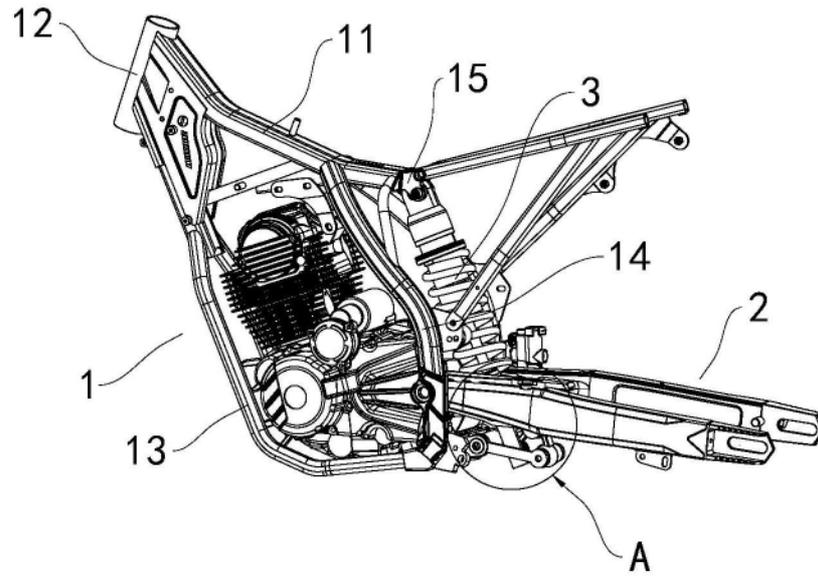


图1

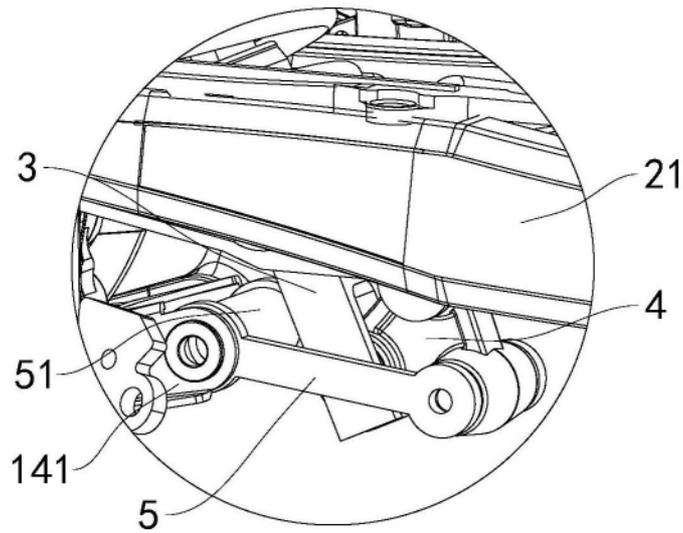


图2

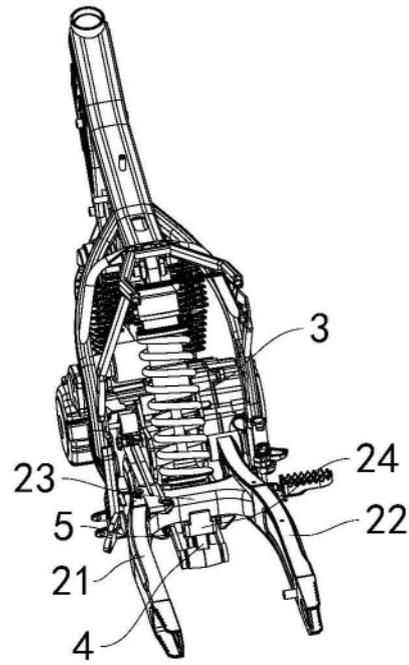


图3

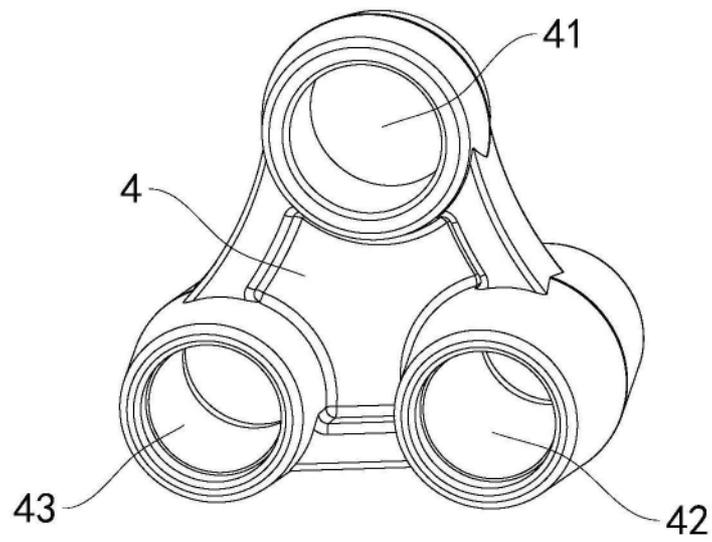


图4

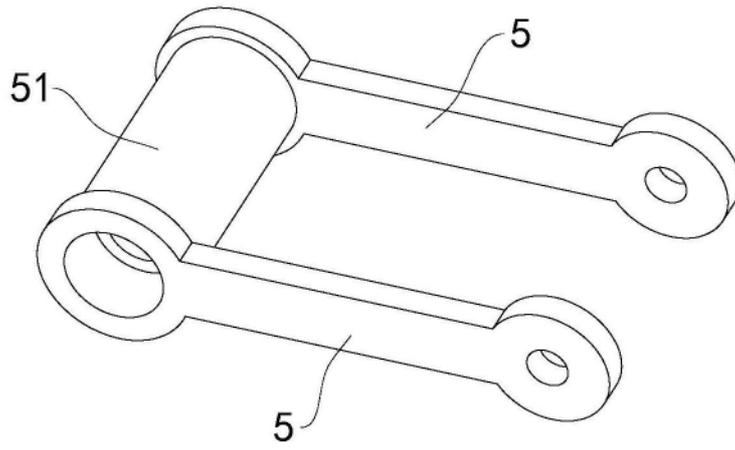


图5