



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 205220357 U

(45) 授权公告日 2016. 05. 11

(21) 申请号 201521115815. 0

(22) 申请日 2015. 12. 29

(73) 专利权人 重庆锐佳机械有限公司

地址 401573 重庆市合川工业园区草街拓展区春江路

(72) 发明人 刘自力

(74) 专利代理机构 重庆中流知识产权代理事务所(普通合伙) 50214

代理人 魏鹏

(51) Int. Cl.

B60K 17/00(2006. 01)

(ESM) 同样的发明创造已同日申请发明专利

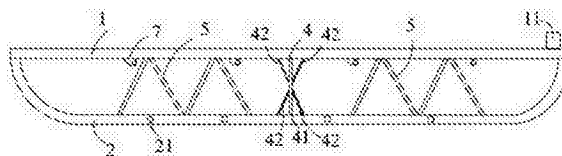
权利要求书1页 说明书2页 附图1页

(54) 实用新型名称

雪地车传动系统承重框架结构

(57) 摘要

一种雪地车传动系统承重框架结构,包括上承重梁和下承重梁。上承重梁和下承重梁为截面为方形的中空杆状结构,且下承重梁的两端弯折成弧形并分别与上承重梁的两端固定连接。上承重梁朝向下承重梁的一侧均匀间隔设置有多个减震器支架。在上承重梁和下承重梁之间连接有第一支撑杆和一对第二支撑杆,其中第一支撑杆包括中心杆和四根辅助杆,中心杆的两端与上承重梁和下承重梁垂直连接。该对第二支撑杆呈字母“M”形并设置在第一支撑杆的两侧。本实用新型雪地车传动系统承重框架结构的有益效果是支撑力强,即使雪地车上下颠簸,也不会出现变形或者散架的情况。



1. 一种雪地车传动系统承重框架结构,其特征在于:包括上承重梁和下承重梁,所述上承重梁和下承重梁为截面为方形的中空杆状结构,且所述下承重梁的两端弯折成弧形并分别与所述上承重梁的两端固定连接;所述上承重梁朝向所述下承重梁的一侧均匀间隔设置多个减震器支架;在所述上承重梁和下承重梁之间连接有第一支撑杆和一对第二支撑杆,其中第一支撑杆包括中心杆和四根辅助杆,所述中心杆的两端与上承重梁和下承重梁垂直连接,其中两根辅助杆从中心杆的中部向中心杆的两侧向上倾斜突出延伸后与所述上承重梁连接,另外两根辅助杆从中心杆的中部向中心杆的两侧向下倾斜突出延伸后与所述下承重梁连接,该对第二支撑杆呈字母“M”形并设置在所述第一支撑杆的两侧。

2. 根据权利要求1所述的雪地车传动系统承重框架结构,其特征在于:所述辅助杆与所述上承重梁和上承重梁的夹角为60度。

3. 根据权利要求2所述的雪地车传动系统承重框架结构,其特征在于:所述辅助杆和所述中心杆一体成型。

4. 根据权利要求3所述的雪地车传动系统承重框架结构,其特征在于:所述第二支撑杆一体成型。

5. 根据权利要求4所述的雪地车传动系统承重框架结构,其特征在于:所述上承重梁的一端设置有方形凸块,沿所述上承重梁的轴向在所述方形凸块的中部设置有通孔;沿所述上承重梁的轴向间隔在所述上承重梁的上侧设置有多组螺纹安装孔;所述下承重梁的侧面间隔地均匀设置多个贯穿孔。

6. 根据权利要求5所述的雪地车传动系统承重框架结构,其特征在于:所述减震器支架包括支架本体、以及从所述支架本体相对两侧垂直延伸的第一连接板和第二连接板,所述第一连接板上设置有向外突出的螺母形状的连接头,在所述连接头中部设置有贯穿所述连接头和第一连接板的第一螺纹孔,在所述第二连接板上设置有与所述第一螺纹孔同轴的第二螺纹孔。

雪地车传动系统承重框架结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及雪地车传动系统承重结构技术领域,具体涉及一种雪地车传动系统承重部框架结构。

背景技术

[0002] 履带式雪地车的传动系统包括众多的零部件,比如驱动装置、滚轮、摩擦轮、主动链轮、从动链轮等等,该等零部件使用一个承重框架结构作为支撑体。然而现有技术雪地车传动系统承重架结构就是一个简单的方形框体,支撑力较弱。另外,雪地车行驶时经常上下颠簸,加上该等零部件重量很大,因此现有技术的雪地车传动部框架由于支撑力弱,支撑不了雪地车传动部,经常出现框架变形甚至完全散架的情况。显然,现有技术雪地车传动系统承重架存在着支撑力弱,容易出现框架变形甚至完全散架等问题。

实用新型内容

[0003] 为解决现有技术雪地车传动系统承重架存在的支撑力弱,容易出现框架变形甚至完全散架等问题,本实用新型提供一种雪地车传动系统承重框架结构。

[0004] 本实用新型雪地车传动系统承重框架结构,包括上承重梁和下承重梁,所述上承重梁和下承重梁为截面为方形的中空杆状结构,且所述下承重梁的两端弯折成弧形并分别与所述上承重梁的两端固定连接;所述上承重梁朝向所述下承重梁的一侧均匀间隔设置多个减震器支架;在所述上承重梁和下承重梁之间连接有第一支撑杆和一对第二支撑杆,其中第一支撑杆包括中心杆和四根辅助杆,所述中心杆的两端与上承重梁和下承重梁垂直连接,其中两根辅助杆从中心杆的中部向中心杆的两侧向上倾斜突出延伸后与所述上承重梁连接,另外两根辅助杆从中心杆的中部向中心杆的两侧向下倾斜突出延伸后与所述下承重梁连接,该对第二支撑杆呈字母“M”形并设置在所述第一支撑杆的两侧。

[0005] 进一步地,所述辅助杆与所述上承重梁和上承重梁的夹角为60度。

[0006] 进一步地,所述辅助杆和所述中心杆一体成型。

[0007] 进一步地,所述第二支撑杆一体成型。

[0008] 进一步地,所述上承重梁的一端设置有方形凸块,沿所述上承重梁的轴向在所述方形凸块的中部设置有通孔;沿所述上承重梁的轴向间隔在所述上承重梁的上侧设置有多组螺纹安装孔;所述下承重梁的侧面间隔地均匀设置多个贯穿孔。

[0009] 进一步地,所述减震器支架包括支架本体、以及从所述支架本体相对两侧垂直延伸的第一连接板和第二连接板,所述第一连接板上设置有向外突出的螺母形状的连接头,在所述连接头中部设置有贯穿所述连接头和第一连接板的第一螺纹孔,在所述第二连接板上设置有与所述第一螺纹孔同轴的第二螺纹孔。

[0010] 本实用新型雪地车传动系统承重框架结构的有益效果是支撑力强,即使雪地车上下颠簸,也不会出现变形或者散架的情况。

附图说明

[0011] 图1为本实用新型雪地车传动系统承重框架结构的结构示意图。

[0012] 图2为雪地车传动系统承重框架结构上的支架本体的结构示意图。

[0013] 下面结合附图和实施例对本实用新型作进一步的说明。

具体实施方式

[0014] 1为上承重梁,2为下承重梁,7为减震器支架,4为第一支撑杆,5为第二支撑杆,41为中心杆,42为辅助杆,11为凸块,21为贯穿孔,70为支架本体,71为第一连接板,72为第二连接板,73为连接头,74为第一螺纹孔,75为第二螺纹孔。

[0015] 根据图1可知,雪地车传动系统承重框架结构包括上承重梁1和下承重梁2,上承重梁1和下承重梁2为截面为方形的中空杆状结构,且下承重梁2的两端弯折成弧形并分别与上承重梁1的两端固定连接。上承重梁1朝向下承重梁2的一侧均匀间隔设置有多个减震器支架7。在上承重梁1和下承重梁2之间连接有第一支撑杆4和一对第二支撑杆5,其中第一支撑杆4包括中心杆41和四根辅助杆42,中心杆41的两端与上承重梁1和下承重梁2垂直连接,其中两根辅助杆42从中心杆41的中部向中心杆41的两侧向上倾斜突出延伸后与上承重梁1连接,另外两根辅助杆42从中心杆41的中部向中心杆41的两侧向下倾斜突出延伸后与下承重梁2连接,该对第二支撑杆5呈字母“M”形并设置在第一支撑杆4的两侧。通过第一支撑杆4和第二支撑杆5的结构设计,可以明显增强雪地车传动系统承重框架结构的整体支撑强度,即使雪地车上下颠簸,也不会出现变形或者散架的情况。

[0016] 作为最有选择,辅助杆42与上承重梁1和上承重梁1的夹角为60度。辅助杆42和中心杆41一体成型。第二支撑杆5一体成型。

[0017] 上承重梁1的一端设置有方形凸块11,沿上承重梁1的轴向在方形凸块11的中部设置有通孔;沿上承重梁1的轴向间隔在上承重梁1的上侧设置有多组螺纹安装孔;下承重梁2的侧面间隔地均匀设置有多个贯穿孔21,用来安装扫雪或者扫除杂质的清扫装置,如扫帚。

[0018] 请参阅图2,减震器支架7包括支架本体70、以及从支架本体70相对两侧垂直延伸的第一连接板71和第二连接板72,第一连接板71上设置有向外突出的螺母形状的连接头73,在接头73中部设置有贯穿接头73和第一连接板71的第一螺纹孔74,在第二连接板72上设置有与第一螺纹孔74同轴的第二螺纹孔75。通过减震器支架7的设计,可以更加牢靠地固定减震器,从而也可以增强雪地车传动系统承重框架结构的整体支撑强度。

[0019] 本实用新型雪地车传动系统承重框架结构的有益效果是支撑力强,即使雪地车上下颠簸,也不会出现变形或者散架的情况。

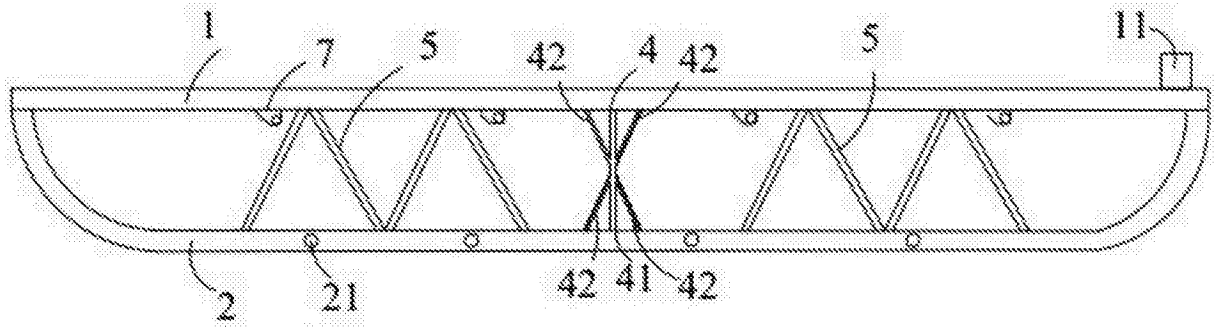


图1

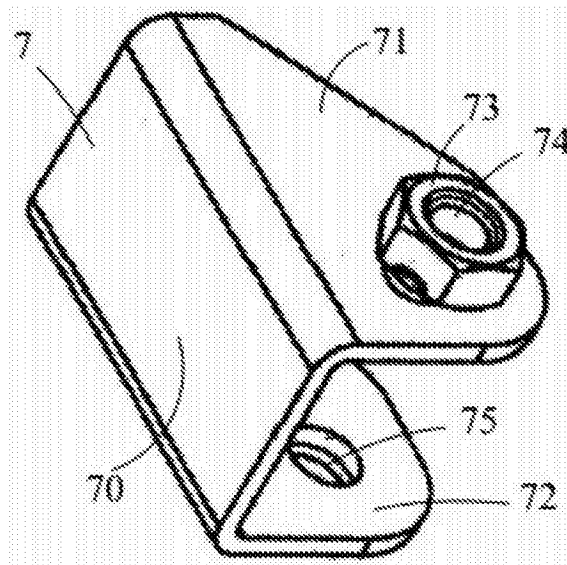


图2