



(21) 申请号 202123077890.0

(22) 申请日 2021.12.09

(73) 专利权人 泰安市新兴达机械制造有限公司

地址 271000 山东省泰安市新泰市谷里镇
工业园宝泉路北首

(72) 发明人 陈涛 杨西波 牛河田

(51) Int. Cl.

B62D 33/10 (2006.01)

B62D 33/06 (2006.01)

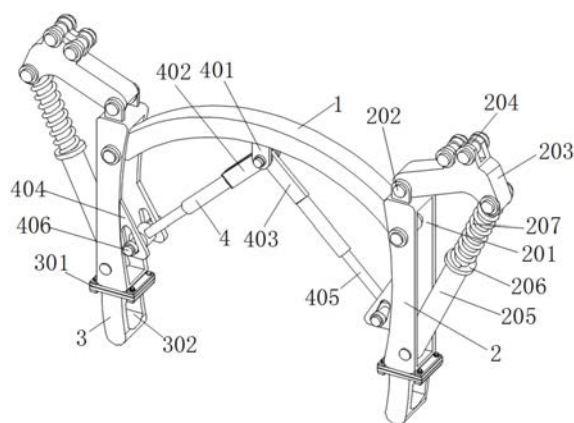
权利要求书1页 说明书3页 附图4页

(54) 实用新型名称

一种用于驾驶室后悬置连接支架

(57) 摘要

本实用新型涉及汽车配件技术领域,具体为一种用于驾驶室后悬置连接支架。其技术方案包括:连接架、悬架杆与固定座,连接架的两侧皆活动安装有悬架杆,悬架杆的内部设置有安装槽,悬架杆的顶部活动安装有连接块,安装槽与连接块之间通过调节杆活动安装,悬架杆的内侧固定安装有安装块,悬架杆的底部固定安装有固定座,连接架的底部分别活动安装有第一连接杆与第二连接杆。本实用新型通过设置有连接块与限位块之间的相互配合,可以较为方便的使悬架杆在受到挤压时通过调节杆之间的滑动,使限位块进行挤压,对悬架杆进行减震和缓冲,提高了缓冲效果,增加了舒适性,操作方便快捷。



1. 一种用于驾驶室后悬置连接支架, 包括连接架(1)、悬架杆(2)与固定座(3), 其特征在于: 所述连接架(1)的两侧皆活动安装有悬架杆(2), 所述悬架杆(2)的内部设置有安装槽(201), 所述悬架杆(2)的顶部活动安装有连接块(203), 所述安装槽(201)与连接块(203)之间通过调节杆(205)活动安装, 所述悬架杆(2)的内侧固定安装有安装块(404), 所述悬架杆(2)的底部固定安装有固定座(3), 所述连接架(1)的底部分别活动安装有第一连接杆(402)与第二连接杆(403), 所述第一连接杆(402)与第二连接杆(403)的底部皆固定安装有伸缩杆(4), 所述伸缩杆(4)与安装块(404)之间通过活动杆(405)活动安装。

2. 根据权利要求1所述的一种用于驾驶室后悬置连接支架, 其特征在于: 所述悬架杆(2)与连接块(203)之间通过活动轴(202)活动安装。

3. 根据权利要求1所述的一种用于驾驶室后悬置连接支架, 其特征在于: 所述调节杆(205)的外侧固定安装有限位块(206), 调节杆(205)的外侧套有第一弹簧(207), 且第一弹簧(207)位于限位块(206)与连接块(203)之间。

4. 根据权利要求1所述的一种用于驾驶室后悬置连接支架, 其特征在于: 所述悬架杆(2)与固定座(3)之间通过法兰盘(301)固定安装, 且固定座(3)的内部设置有固定孔(302)。

5. 根据权利要求1所述的一种用于驾驶室后悬置连接支架, 其特征在于: 所述连接架(1)与第一连接杆(402)以及第二连接杆(403)之间皆通过旋转轴(401)活动安装, 活动杆(405)与伸缩杆(4)之间通过第二弹簧(407)活动安装。

6. 根据权利要求1所述的一种用于驾驶室后悬置连接支架, 其特征在于: 所述安装块(404)与活动杆(405)之间通过安装轴(406)活动安装, 连接块(203)的顶部固定安装有安装座(204)。

一种用于驾驶室后悬置连接支架

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车配件技术领域,具体为一种用于驾驶室后悬置连接支架。

背景技术

[0002] 驾驶室悬置是指利用弹簧阻尼元件构成悬置系统,将驾驶室悬置在车架上,目前驾驶室悬置系统按结构形式分主要包括全浮式驾驶室以及半浮式驾驶室两种,全浮式驾驶室即驾驶室由前后左右四组弹性元件构成悬置系统将驾驶室悬置于车架之上,因此需要使用到用于驾驶室后悬置连接支架。

[0003] 经检索,专利公告号为CN212827858U公开一种驾驶室后悬置总成,该实用新型公开了一种驾驶室后悬置总成,本实用新型涉及汽车技术领域。该驾驶室后悬置总成,包括安装杆和发动机,所述发动机的侧面活动连接有曲板,所述曲板的外表面套设有定位筒,所述安装杆的侧面固定连接有第一L型杆,所述第一L型杆的侧面与定位筒的侧面压接,所述曲板的侧面固定连接有定位板,螺母和压紧垫的协同,保障滑动筒位置的固定,滑动筒保障压杆位置的稳定,通过与第一L型杆和第二L型杆的协同,保障定位筒位置的稳定,位于定位筒两侧的两个定位板与定位筒之间通过弹簧连接,在受到晃动时,通过弹簧提供缓冲,提高缓冲效果,解决了常见的驾驶室后悬置总成与车体之间不具备缓冲能力,导致整体缓冲效果不佳的问题。

[0004] 现有的用于驾驶室后悬置连接支架存在的缺陷是:

[0005] 1、目前的用于驾驶室后悬置连接支架在使用的过程中,现有的驾驶室后悬置所安装的减振器基本为固定在驾驶室后悬置上,导致在使用的过程中左右缓冲的幅度较小,造成驾驶员在进行驾驶时的舒适性较为一般,降低了实用性;

[0006] 2、一般的用于驾驶室后悬置连接支架没有较好的结构强度,大多在进行使用的过程中需要进行缓冲,在进行缓冲的过程中容易使连接件之间发生松动,导致容易出现脱落的情况,需要经常进行维护,降低了便捷性,为此我们提出一种用于驾驶室后悬置连接支架来解决现有的问题。

实用新型内容

[0007] 本实用新型的目的是针对背景技术中存在的问题,提出一种用于驾驶室后悬置连接支架。

[0008] 本实用新型的技术方案:一种用于驾驶室后悬置连接支架,包括连接架、悬架杆与固定座,所述连接架的两侧皆活动安装有悬架杆,所述悬架杆的内部设置有安装槽,所述悬架杆的顶部活动安装有连接块,所述安装槽与连接块之间通过调节杆活动安装,所述悬架杆的内侧固定安装有安装块,所述悬架杆的底部固定安装有固定座,所述连接架的底部分别活动安装有第一连接杆与第二连接杆,所述第一连接杆与第二连接杆的底部皆固定安装有伸缩杆,所述伸缩杆与安装块之间通过活动杆活动安装。

[0009] 使限位块进行挤压,对悬架杆进行减震和缓冲,增加晃动过程中的稳定性,操作方

便快捷,通过伸缩杆与活动杆相互滑动,可以较为方便的将连接架上下震动时进行缓冲,增加驾驶员在进行使用时的稳定性。

[0010] 优选的,所述悬架杆与连接块之间通过活动轴活动安装。通过连接块与安装槽之间对调节杆进行挤压,使调节杆进行收缩。

[0011] 优选的,所述调节杆的外侧固定安装有限位块,调节杆的外侧套有第一弹簧,且第一弹簧位于限位块与连接块之间。通过第一弹簧在限位块上进行收缩,对第一弹簧进行挤压,通过第一弹簧的弹性势能,将悬架杆产生的震动进行缓冲和减震。

[0012] 优选的,所述悬架杆与固定座之间通过法兰盘固定安装,且固定座的内部设置有固定孔。通过法兰盘能够将本装置安装在底板上,使固定座在进行安装的过程中更加便捷,通过安装座能够将本装置与驾驶室之间进行连接和安装。

[0013] 优选的,所述连接架与第一连接杆以及第二连接杆之间皆通过旋转轴活动安装,活动杆与伸缩杆之间通过第二弹簧活动安装。通过第一连接杆与伸缩杆之间进行伸缩,对第二弹簧进行挤压。

[0014] 优选的,所述安装块与活动杆之间通过安装轴活动安装,连接块的顶部固定安装有安装座。使安装轴在安装块的内部进行滑动,更加便捷的将产生的滑动进行吸收,使驾驶时更加平稳,增加驾驶员的舒适程度。

[0015] 与现有技术相比,本实用新型具有如下有益的技术效果:

[0016] 本实用新型通过设置有连接块与限位块之间的相互配合,可以较为方便的使悬架杆在受到挤压时通过调节杆之间的滑动,使限位块进行挤压,对悬架杆进行减震和缓冲,提高了缓冲效果,增加了舒适性,操作方便快捷;通过设置有安装块、活动杆、第二连接杆与第一连接杆之间的相互配合,通过活动杆与第二连接杆进行缓冲活动,配合安装块能够进行限位,有效提高了连接架与悬架杆之间活动时的结构强度,不易发生松动的情况,提高了安全性。

附图说明

[0017] 图1为本实用新型的外观立体示意图;

[0018] 图2为本实用新型的正面结构示意图;

[0019] 图3为本实用新型的调节杆局部结构示意图;

[0020] 图4为本实用新型的活动杆局部结构示意图。

[0021] 附图标记:1、连接架;2、悬架杆;201、安装槽;202、活动轴;203、连接块;204、安装座;205、调节杆;206、限位块;207、第一弹簧;3、固定座;301、法兰盘;302、固定孔;4、伸缩杆;401、旋转轴;402、第一连接杆;403、第二连接杆;404、安装块;405、活动杆;406、安装轴;407、第二弹簧。

具体实施方式

[0022] 下文结合附图和具体实施例对本实用新型的技术方案做进一步说明。

[0023] 实施例一

[0024] 如图1-4所示,本实用新型提出的一种用于驾驶室后悬置连接支架,包括连接架1、悬架杆2与固定座3,连接架1的两侧皆活动安装有悬架杆2,悬架杆2的内部设置有安装槽

201, 悬架杆2的顶部活动安装有连接块203, 安装槽201与连接块203之间通过调节杆205活动安装, 悬架杆2的内侧固定安装有安装块404, 悬架杆2的底部固定安装有固定座3, 连接架1的底部分别活动安装有第一连接杆402与第二连接杆403, 第一连接杆402与第二连接杆403的底部皆固定安装有伸缩杆4, 伸缩杆4与安装块404之间通过活动杆405活动安装, 调节杆205的外侧固定安装有限位块206, 调节杆205的外侧套有第一弹簧207, 且第一弹簧207位于限位块206与连接块203之间, 且固定座3的内部设置有固定孔302, 连接架1与第一连接杆402以及第二连接杆403之间通过旋转轴401活动安装, 活动杆405与伸缩杆4之间通过第二弹簧407活动安装, 安装块404与活动杆405之间通过安装轴406活动安装。

[0025] 基于实施例1的用于驾驶室后悬置连接支架工作原理是: 在连接块203上受到挤压时, 通过连接块203与安装槽201之间对调节杆205进行挤压, 使调节杆205进行收缩, 通过第一弹簧207在限位块206上进行收缩, 对第一弹簧207进行挤压, 通过第一弹簧207的弹性势能, 将悬架杆2产生的震动进行缓冲和减震, 增加结构强度, 增加使用时的安全性, 通过第一连接杆402与伸缩杆4之间进行伸缩, 对第二弹簧407进行挤压, 使安装轴406在安装块404的内部进行滑动, 更加便捷的将产生的滑动进行吸收, 使驾驶时更加平稳, 增加驾驶员的舒适程度。

[0026] 实施例二

[0027] 如图2-4所示, 本实用新型提出的一种用于驾驶室后悬置连接支架, 相较于实施例一, 本实施例还包括: 悬架杆2与连接块203之间通过活动轴202活动安装, 悬架杆2与固定座3之间通过法兰盘301固定安装, 连接块203的顶部固定安装有安装座204。

[0028] 本实施例中, 通过活动轴202能够方便的将连接块203进行翻转, 使连接块203受到挤压的过程中对调节杆205进行挤压, 使调节杆205进行收缩减震, 通过法兰盘301能够将本装置安装在底板上, 使固定座3在进行安装的过程中更加便捷, 通过安装座204能够将本装置与驾驶室之间进行连接和安装, 增加稳定性。

[0029] 上述具体实施例仅仅是本实用新型的几种优选的实施例, 基于本实用新型的技术方案和上述实施例的相关启示, 本领域技术人员可以对上述具体实施例做出多种替代性的改进和组合。

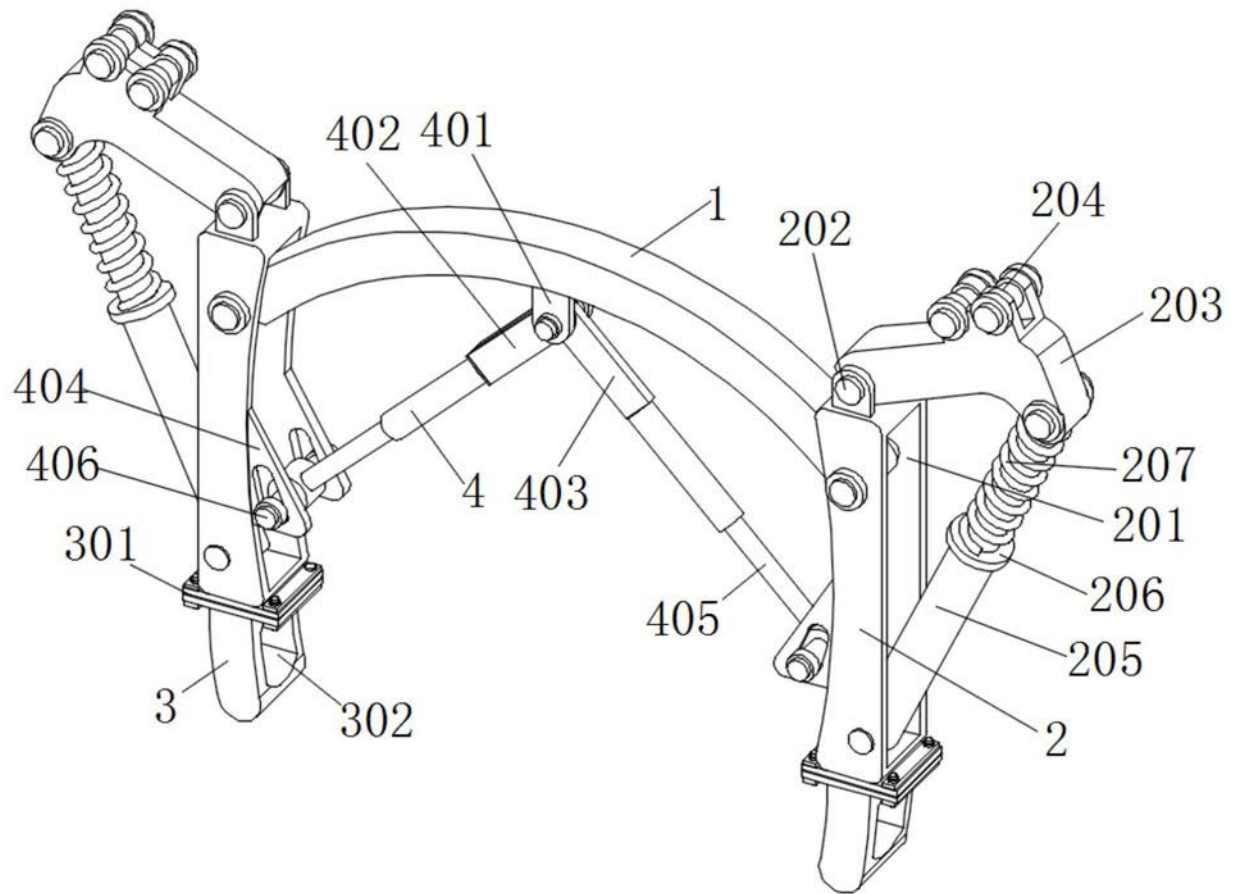


图1

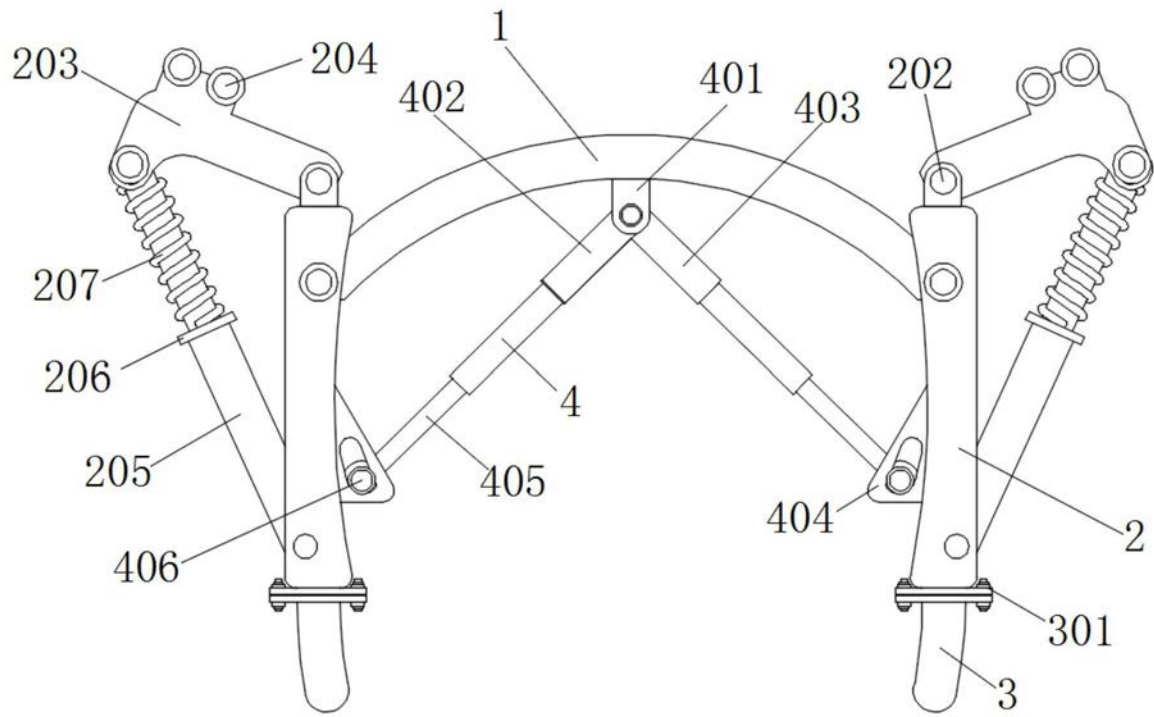


图2

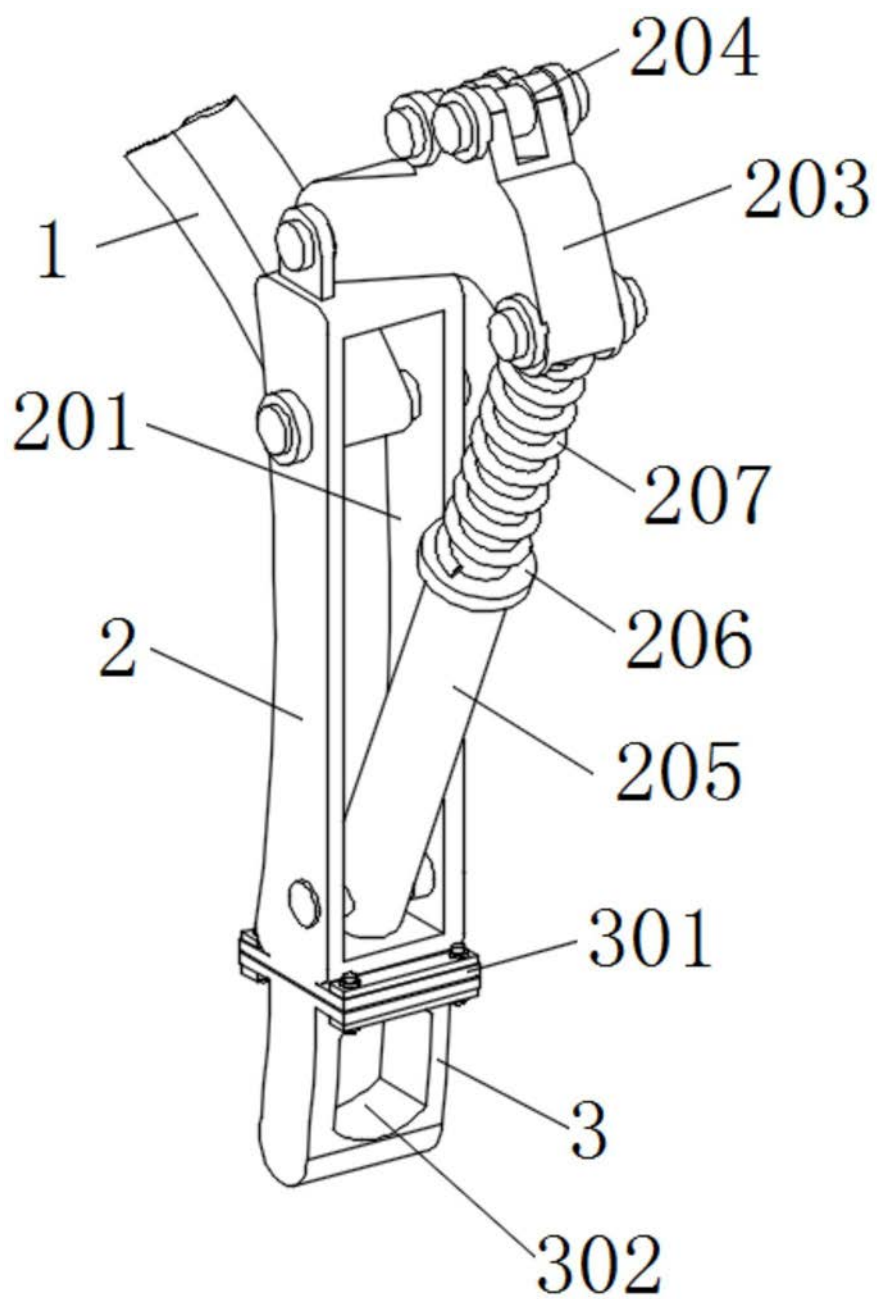


图3

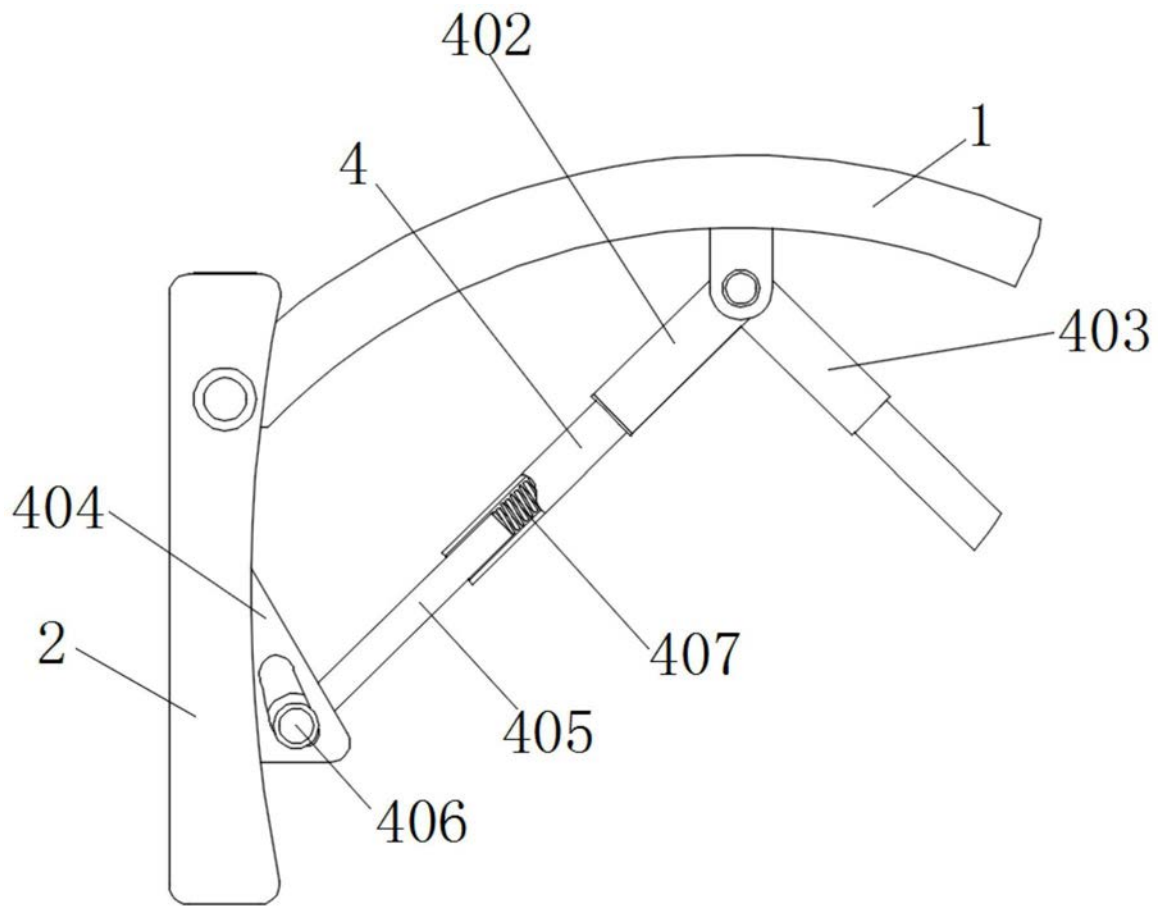


图4