



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 221293824 U

(45) 授权公告日 2024. 07. 09

(21) 申请号 202323104811.X

(22) 申请日 2023.11.17

(73) 专利权人 华达汽车科技股份有限公司

地址 225300 江苏省泰州市靖江市江平路
东68号

(72) 发明人 葛江宏

(74) 专利代理机构 苏州市方略专利代理事务所
(普通合伙) 32267

专利代理师 王春云

(51) Int. Cl.

B62D 25/16 (2006.01)

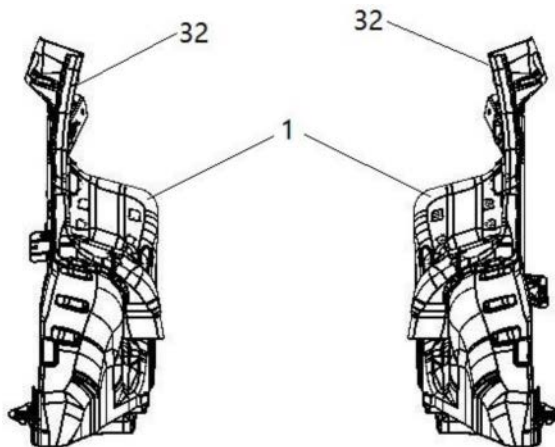
权利要求书1页 说明书3页 附图3页

(54) 实用新型名称

一种后轮罩总成

(57) 摘要

本实用新型公开了一种后轮罩总成,包括一组后轮罩本体、侧围内板总成和侧围外板总成,所述侧围内板总成安装在后轮罩本体内侧转角处,且与后轮罩本体安装后形成一个中空通道,所述侧围外板总成安装在后轮罩本体外侧,且与后轮罩本体安装后形成一个中空通道。本实用新型所述的后轮罩总成,通过后轮罩本体的内侧和外侧安装侧围内板总成和侧围外板总成,加固后轮罩本体,满足车身的强度要求,同时也能降低后轮罩本体的振动。



1. 一种后轮罩总成,其特征在于,包括一组后轮罩本体(1)、侧围内板总成和侧围外板总成,所述后轮罩本体(1)呈壳体状,所述侧围内板总成安装在后轮罩本体(1)内侧转角处,且与后轮罩本体(1)安装后形成一个中空通道,所述侧围外板总成安装在后轮罩本体(1)外侧,且与后轮罩本体(1)安装后形成一个中空通道。

2. 根据权利要求1所述的后轮罩总成,其特征在于,所述侧围内板总成包括内板一(21)、内板二(22)和内板三(23),所述内板一(21)和内板三(23)紧贴后轮罩本体(1)内侧设置,并且分别位于后轮罩本体(1)转角处两侧,所述内板二(22)与内板一(21)和内板三(23)搭接,且安装在后轮罩本体(1)内侧的转角处。

3. 根据权利要求1所述的后轮罩总成,其特征在于,所述侧围外板总成包括加强板(31)、固定板(32)和支撑板(33),所述加强板(31)安装在后轮罩本体(1)外侧面上,所述支撑板(33)安装在后轮罩本体(1)侧围边上,所述固定板(32)连接加强板(31)和支撑板(33)并且安装在后轮罩本体(1)上部。

4. 根据权利要求1所述的后轮罩总成,其特征在于,还包括连接件一(41)和连接件二(42),所述连接件一(41)和连接件二(42)均安装在后轮罩本体(1)内侧的外缘上,所述连接件一(41)和连接件二(42)上下设置。

5. 根据权利要求3所述的后轮罩总成,其特征在于,所述侧围外板总成还包括翻边(34)和固定件(35),所述翻边(34)安装在加强板(31)上,所述固定件(35)安装在固定板(32)的内侧,所述固定件(35)位于后轮罩本体(1)上方。

6. 根据权利要求1所述的后轮罩总成,其特征在于,所述侧围内板总成和侧围外板总成均通过点焊和螺栓连接结合的方式固定在后轮罩本体(1)上。

一种后轮罩总成

技术领域

[0001] 本实用新型涉及车辆部件技术领域,具体涉及一种后轮罩总成。

背景技术

[0002] 汽车后轮罩是一种用于覆盖和保护汽车后轮的装置或部件,通常安装在车辆后轮部位,汽车后轮罩可以改善空气流经车辆底部和轮子周围的方式,减小风阻,从而提高燃油效率。一些后轮罩设计还可以改善车辆在高速行驶时的稳定性,减少侧风对车辆的影响。这对于提供更平稳的驾驶体验很有帮助。目前现有的后轮罩总成在使用时发现,后轮罩的内外侧缺少用于加固的部件,未形成稳定的强力结构,在使用一段时间后,容易存在后轮罩断裂的风险。

[0003] 因此,为了解决上述技术问题,有必要研发出一种后轮罩总成。

实用新型内容

[0004] 实用新型目的:为了克服以上不足,本实用新型的目的是提供一种后轮罩总成,通过在后轮罩本体的内侧和外侧安装侧围内板总成和侧围外板总成,加固后轮罩本体,满足车身的强度要求,同时也能降低后轮罩本体的振动。

[0005] 技术方案:一种后轮罩总成,包括一组后轮罩本体、侧围内板总成和侧围外板总成,所述后轮罩本体呈壳体状,所述侧围内板总成安装在后轮罩本体内侧转角处,且与后轮罩本体安装后形成一个中空通道,所述侧围外板总成安装在后轮罩本体外侧,且与后轮罩本体安装后形成一个中空通道。

[0006] 本实用新型所述的后轮罩总成,在后轮罩本体的内外两侧分别加固侧围内板总成和侧围外板总成,安装后,大大提升了后轮罩本体的整体强度,在车辆行驶的过程中,确保后轮罩本体不易发生形变。

[0007] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围内板总成包括内板一、内板二和内板三,所述内板一和内板三紧贴后轮罩本体内侧设置,并且分别位于后轮罩本体转角处两侧,所述内板二与内板一和内板三搭接,且安装在后轮罩本体内侧的转角处。内板一、内板三在后轮罩本体内侧设置,并分别位于后轮罩本体的转角处两侧,这种设计能有效地引导空气流动,减小风阻;内板二与内板一和内板三搭接,一方面起到加固的作用,另一方面进一步优化了空气流道的设计,提高性能。

[0008] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围外板总成包括加强板、固定板和支撑板,所述加强板安装在后轮罩本体外侧面,所述支撑板安装在后轮罩本体侧围边上,所述固定板连接加强板和支撑板并且安装在后轮罩本体上部。加强板、固定板和支撑板的组合形成了一个更坚固的侧围外板总成结构,这种结构有助于提高后轮罩本体的耐用性和稳定性。

[0009] 进一步的,上述的后轮罩总成,还包括连接件一和连接件二,所述连接件一和连接件二均安装在后轮罩本体内侧的外缘上,所述连接件一和连接件二上下设置。连接件一和

连接件二有助于更牢固地安装和固定后轮罩总成,确保后轮罩在车辆上的位置稳固,减少松动或摆动的风险。

[0010] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围外板总成还包括翻边和固定件,所述翻边安装在加强板上,所述固定件安装在固定板的内侧,所述固定件位于后轮罩本体上方。在侧围外板总成上安装翻边和固定件,使侧围外板总成将车辆和后轮罩本体连接,加固后轮罩总成的整体结构,防止车辆在行驶过程中后轮罩总成发生抖动。

[0011] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围内板总成和侧围外板总成均通过点焊和螺栓连接结合的方式固定在后轮罩本体上。点焊和螺栓连接结合方式能够确保侧围内板总成、侧围外板总成与后轮罩本体之间连接稳固,减少在车辆行驶中因振动和道路条件而导致的松动或脱落风险,从而延长后轮罩总成的使用寿命。

[0012] 本实用新型的有益效果为:

[0013] (1)本实用新型所述的后轮罩总成,结构设计合理,在后轮罩本体上增设侧围内板总成和侧围外板总成,使得后轮罩本体强度提高,达到车身的强度要求;

[0014] (2)本实用新型所述的后轮罩总成,通过侧围内板和侧围外板的设计和布置,后轮罩总成可以改善车辆的空气动力性能,减小车辆后轮部位的风阻,从而改善车辆行驶时的稳定性;

[0015] (3)本实用新型所述的后轮罩总成,将点焊与螺栓连接的方式相结合,一方面能保证后轮罩总成的连接强度,另一方面使后轮罩总成的安装和维护更加便捷。

附图说明

[0016] 图1为本实用新型所述的后轮罩总成的结构示意图;

[0017] 图2为本实用新型所述的后轮罩总成的内侧结构示意图;

[0018] 图3为本实用新型所述的后轮罩总成的外侧结构示意图;

[0019] 图4为本实用新型所述的后轮罩总成的侧围内板总成结构示意图;

[0020] 图5为本实用新型所述的后轮罩总成的侧围外板总成结构示意图。

[0021] 图中:后轮罩本体1、内板一21、内板二22、内板三23、加强板31、固定板32、支撑板33、翻边34、固定件35、连接件一41、连接件二42。

具体实施方式

[0022] 下面结合附图1和具体实施例,进一步阐明本实用新型。

[0023] 在本实用新型的描述中,需要理解的是,术语“上”、“下”、“前”、“后”、“左”、“右”、“顶”、“底”、“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,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。

实施例

[0024] 如图1所示,本实用新型所述,一种后轮罩总成,包括一组后轮罩本体1、侧围内板总成和侧围外板总成,所述后轮罩本体1呈壳体状,所述侧围内板总成安装在后轮罩本体1内侧转角处,且与后轮罩本体1安装后形成一个中空通道,所述侧围外板总成安装在后轮罩

本体1外侧,且与后轮罩本体1安装后形成一个中空通道。

[0025] 本实用新型所述的后轮罩总成,在后轮罩本体1的内外两侧分别加固侧围内板总成和侧围外板总成,安装后,大大提升了后轮罩本体1的整体强度,在车辆行驶的过程中,确保后轮罩本体1不易发生形变。

[0026] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围内板总成包括内板一21、内板二22和内板三23,所述内板一21和内板三23紧贴后轮罩本体1内侧设置,并且分别位于后轮罩本体1转角处两侧,所述内板二22与内板一21和内板三23搭接,且安装在后轮罩本体1内侧的转角处。内板一21、内板三23在后轮罩本体1内侧设置,并分别位于后轮罩本体1的转角处两侧,这种设计能有效地引导空气流动,减小风阻;内板二22与内板一21和内板三23搭接,一方面起到加固的作用,另一方面进一步优化了空气流道的设计,提高性能。

[0027] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围外板总成包括加强板31、固定板32和支撑板33,所述加强板31安装在后轮罩本体1外侧面上,所述支撑板33安装在后轮罩本体1侧围边上,所述固定板32连接加强板31和支撑板33并且安装在后轮罩本体1上部。加强板31、固定板32和支撑板33的组合形成了一个更坚固的侧围外板总成结构,这种结构有助于提高后轮罩本体1的耐用性和稳定性。

[0028] 进一步的,上述的后轮罩总成,还包括连接件一41和连接件二42,所述连接件一41和连接件二42均安装在后轮罩本体1内侧的外缘上,所述连接件一41和连接件二42上下设置。连接件一41和连接件二42有助于更牢固地安装和固定后轮罩总成,确保后轮罩在车辆上的位置稳固,减少松动或摆动的风险。

[0029] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围外板总成还包括翻边34和固定件35,所述翻边34安装在加强板31上,所述固定件35安装在固定板32的内侧,所述固定件35位于后轮罩本体1上方。在侧围外板总成上安装翻边34和固定件35,使侧围外板总成将车辆和后轮罩本体1连接,加固后轮罩总成的整体结构,防止车辆在行驶过程中后轮罩总成发生抖动。

[0030] 进一步的,上述的后轮罩总成,所述侧围内板总成和侧围外板总成均通过点焊和螺栓连接结合的方式固定在后轮罩本体1上。点焊和螺栓连接结合方式能够确保侧围内板总成、侧围外板总成与后轮罩本体1之间连接稳固,减少在车辆行驶中因振动和道路条件而导致的松动或脱落风险,从而延长后轮罩总成的使用寿命。

[0031] 以上结合附图详细描述了本实用新型的优选实施方式,但是,本实用新型并不限于上述实施方式中的具体细节,在本实用新型的技术构思范围内,可以对本实用新型的技术方案进行多种简单变型,这些简单变型均属于本实用新型的保护范围。

[0032] 此外,本实用新型的实施方式之间也可以进行任意组合,只要其不违背本实用新型的思想,其同样应当视为本实用新型所公开的内容。

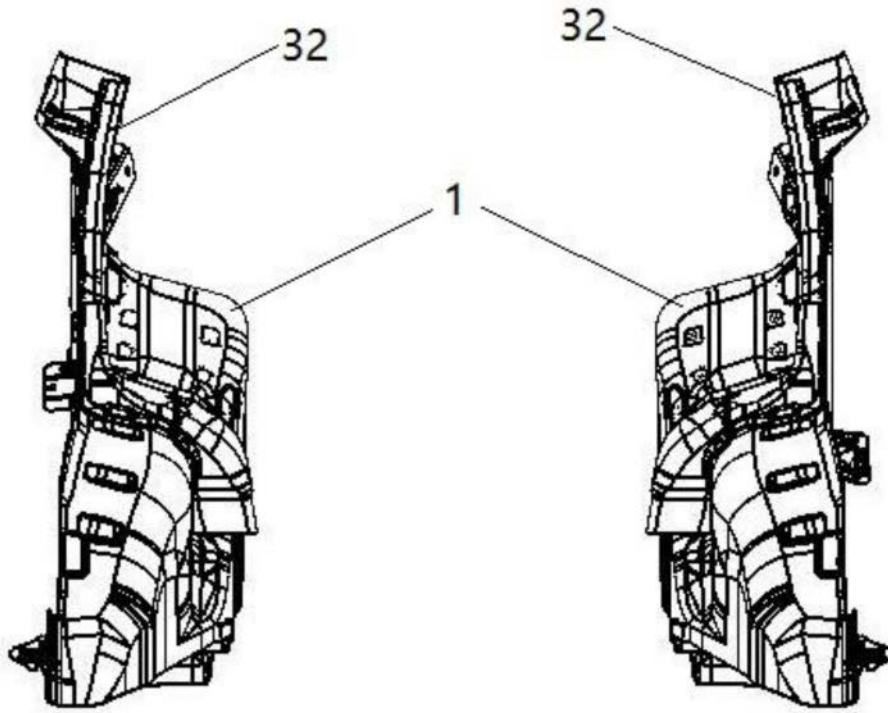


图1

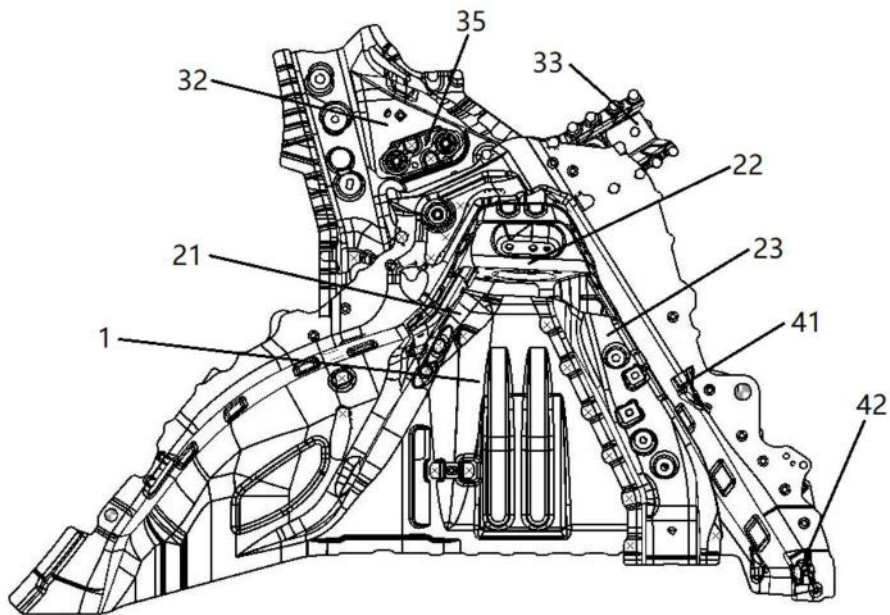


图2

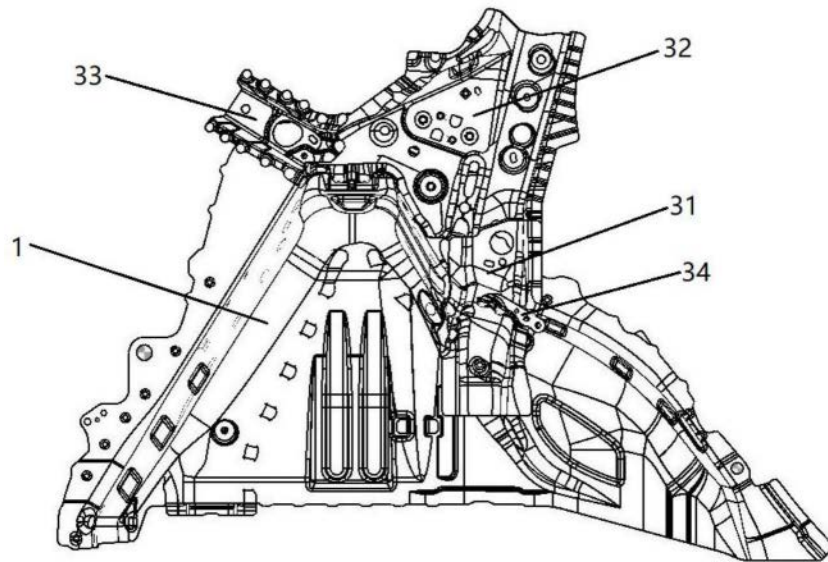


图3

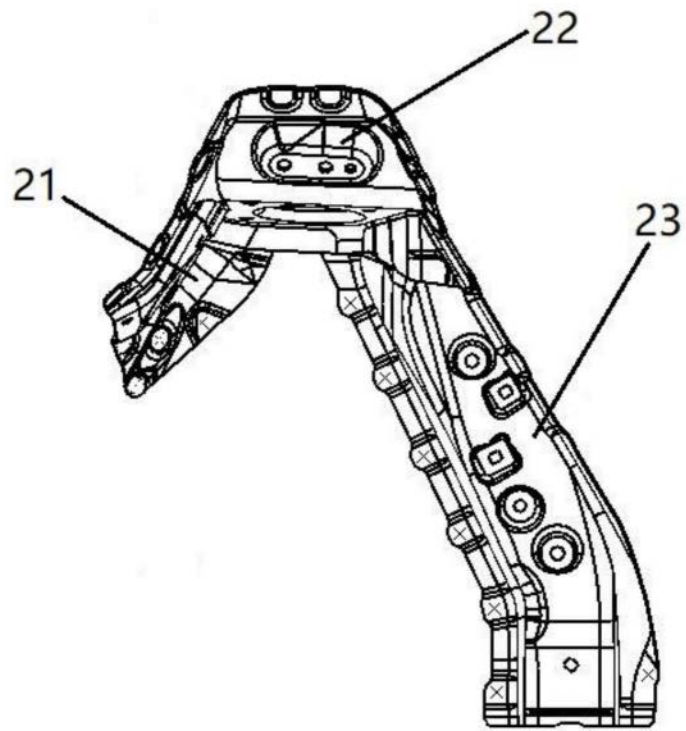


图4

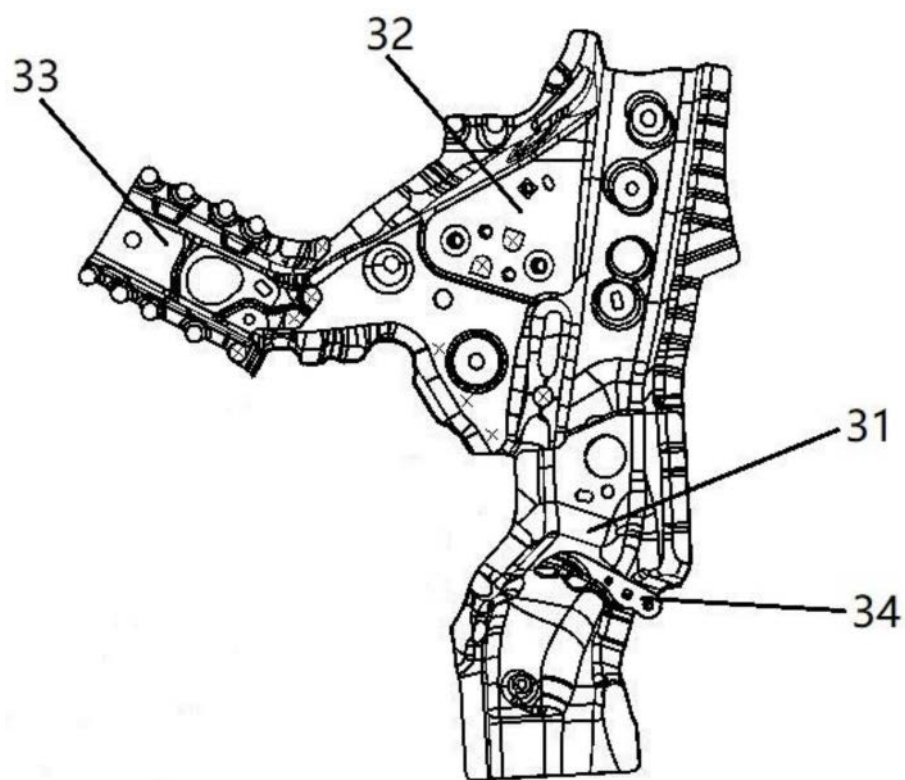


图5