



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 201980322 U

(45) 授权公告日 2011. 09. 21

(21) 申请号 201120052356. 1

(22) 申请日 2011. 03. 02

(73) 专利权人 奇瑞汽车股份有限公司

地址 241009 安徽省芜湖市经济技术开发区
长春路 8 号

(72) 发明人 夏琼 张艳 葛宜银

(74) 专利代理机构 广州中瀚专利商标事务所

44239

代理人 黄洋 盖军

(51) Int. Cl.

B62D 65/14 (2006. 01)

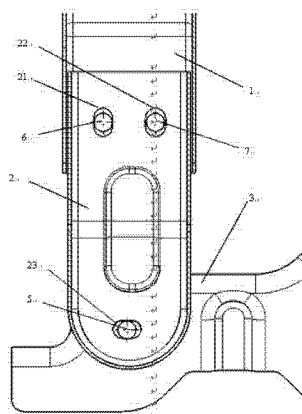
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 1 页

(54) 实用新型名称

一种仪表板横梁中支撑支架总成

(57) 摘要

本实用新型提供一种可以避免仪表板横梁中支撑连接支架与中通道钣金干涉, 保证装配的精确性和稳定性的仪表板横梁中支撑支架总成, 包括中支撑支架以及连接支架, 连接支架的两端设置有腰形孔, 连接支架一端的腰形孔的长度方向与车身长度方向一致, 另一端的腰形孔的长度方向与车身高度方向一致, 连接支架通过腰形孔分别于中支撑支架以及中通道钣金连接。本实用新型装配时, 整体式的仪表板横梁中支撑支架在车身长度、高度方向的公差可以通过连接支架两端的腰形孔吸收, 方便安装, 并且可以保证装配的精确性和稳定性。



1. 一种仪表板横梁中支撑支架总成,其特征在于包括中支撑支架以及连接支架,所述连接支架的两端设置有腰形孔,所述连接支架一端的腰形孔的长度方向与车身长度方向一致,另一端的腰形孔的长度方向与车身高度方向一致,所述连接支架通过腰形孔分别与中支撑支架以及中通道钣金连接。

2. 根据权利要求 1 所述的仪表板横梁中支撑支架总成,其特征在于所述连接支架两端的腰形孔的数量均为两个。

3. 根据权利要求 1 所述的仪表板横梁中支撑支架总成,其特征在于所述连接支架一端的腰形孔的数量为一个,另一端的腰形孔数量为两个。

4. 根据权利要求 1 或 2 或 3 所述的仪表板横梁中支撑支架总成,其特征在于所述中通道钣金上还设有固定支架,所述固定支架上设有通孔,所述连接支架的一端由依次穿过连接支架的腰形孔和固定支架的通孔的螺钉与中通道钣金连接。

一种仪表板横梁中支撑支架总成

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车白车身装配技术领域，具体涉及一种一种仪表板横梁中支撑支架总成。

背景技术

[0002] 目前某些汽车仪表板和仪表板横梁进行模块化设计时，仪表板横梁上和白车身中通道连接的中支撑支架总成为整体式，当仪表板总成模块和白车身装配时，整体式的中支撑支架很容易和中通道钣金干涉。在安装过程中，车身长度、高度方向的公差难以吸收，影响装配的精确性和稳定性。同时固定紧固螺钉时需把地毯掀开，不方便操作。

[0003] 发明内容

[0004] 本实用新型的目的是提出一种可以避免仪表板横梁中支撑支架与中通道钣金干涉，保证装配的精确性和稳定性的仪表板横梁中支撑支架总成。

[0005] 本实用新型的仪表板横梁中支撑支架总成，关键在于包括中支撑支架以及连接支架，所述连接支架的两端设置有腰形孔，所述连接支架一端的腰形孔的长度方向与车身长度方向一致，另一端的腰形孔的长度方向与车身高度方向一致，所述连接支架通过腰形孔分别与中支撑支架以及中通道钣金连接。本实用新型装配时，整体式的仪表板横梁中支撑支架在车身长度、高度方向的公差可以通过连接支架两端的腰形孔吸收，方便安装，并且可以保证装配的精确性和稳定性。

[0006] 所述连接支架两端的腰形孔的数量均为两个。连接支架的腰形孔可以为两端各一个，然而由于连接支架是起支撑作用的，所以应该设置四个腰形孔以保证稳定性。

[0007] 所述连接支架一端的腰形孔的数量为一个，另一端的腰形孔数量为两个。连接支架的腰形孔设置三个呈三角布置，利用三角稳定性即可以保证连接支架的稳定性，同时也可以减少安装点，减少了装配工作，节省成本。

[0008] 所述中通道钣金上还设有固定支架，所述固定支架上设有通孔，所述连接支架的一端由依次穿过连接支架的腰形孔和固定支架的通孔的螺钉与中通道钣金连接。中通道钣金上覆有地毯，这样用紧固螺钉安装连接支架时需要把地毯掀开，不方便操作，所以在中通道钣金上设置一个固定支架，连接支架通过固定支架安装在中通道钣金上，方便操作。

[0009] 本实用新型通过在整体式的仪表板横梁中支撑支架与中通道钣金之间设置连接支架，通过连接支架上的腰形孔吸收车身长度、高度方向的公差，可以避免仪表板横梁中支撑连接支架与中通道钣金干涉，保证装配的精确性和稳定性。

附图说明

[0010] 图 1 是仪表板横梁中支撑支架与中通道钣金及固定支架的装配示意图；

[0011] 图 2 是仪表板横梁中支撑支架与中通道钣金及固定支架的侧面装配示意图。

具体实施方式

[0012] 下面结合具体实施例和附图来详细说明本实用新型。

[0013] 如图 1、2, 本实用新型的仪表板横梁中支撑支架总成, 于包括中支撑支架 1 以及连接支架 2, 连接支架 2 的两端设置有腰形孔, 连接支架 2 一端的腰形孔的长度方向与车身长度方向一致, 另一端的腰形孔的长度方向与车身高度方向一致, 连接支架 2 通过腰形孔分别于中支撑支架 1 以及中通道钣金 3 连接。

[0014] 连接支架两端的腰形孔的数量均为两个。连接支架 2 的腰形孔可以为两端各一个, 然而由于连接支架 2 是起支撑作用的, 所以应该设置四个腰形孔以保证稳定性。作为优选的实施例, 连接支架 2 一端的腰形孔的数量为一个, 即 23, 另一端的腰形孔数量为两个, 即 21 和 22。腰形孔 21、22、23 呈三角布置, 利用三角稳定性即可以保证连接支架的稳定性, 同时又可以减少安装点, 减少了装配工作, 节省成本。

[0015] 中通道钣金 3 上还设有固定支架 4, 固定支架 4 上设有通孔, 连接支架 2 的一端由依次穿过连接支架 2 的腰形孔 23 和固定支架 4 的通孔的螺钉 5 与中通道钣金连接。连接支架 2 的另一端由螺钉 6 和 7 与中支撑支架 1 连接。中通道钣金上覆有地毯, 这样用紧固螺钉安装连接支架时需要把地毯掀开, 不方便操作, 所以在中通道钣金上设置一个固定支架, 连接支架 2 通过固定支架 4 安装在中通道钣金 3 上, 方便操作。

[0016] 本实用新型通过在整体式的仪表板横梁中支撑支架 1 与中通道钣金之间设置连接支架 2, 通过连接支架 2 上的腰形孔 21 和 22 吸收车身高度方向的公差, 通过腰形孔 23 吸收车身长度方向的公差, 可以避免仪表板横梁中支撑连接支架 1 与中通道钣金 3 干涉, 保证装配的精确性和稳定性。

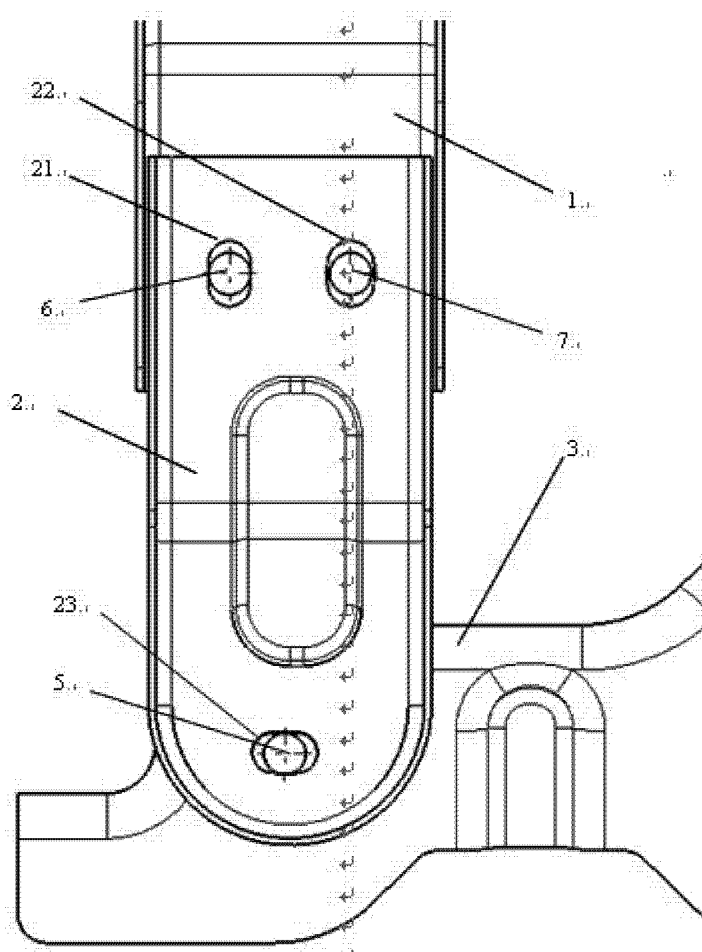


图 1

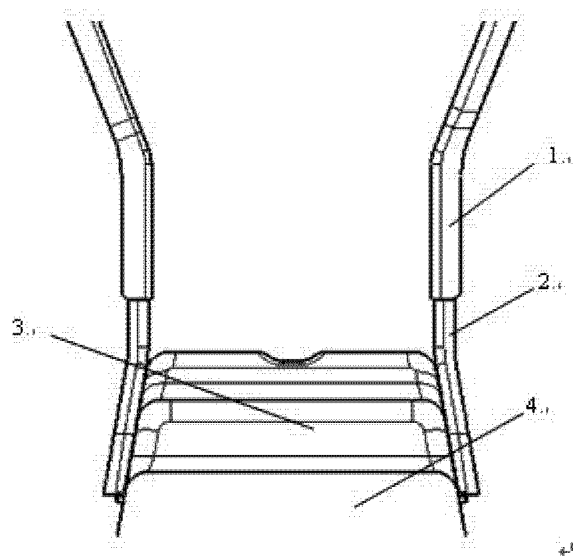


图 2