



## (12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 202879227 U

(45) 授权公告日 2013. 04. 17

(21) 申请号 201220556595. 5

(22) 申请日 2012. 10. 25

(73) 专利权人 安徽江淮汽车股份有限公司  
地址 230022 安徽省合肥市东流路 176 号

(72) 发明人 赵治辉 李玉发

(74) 专利代理机构 北京维澳专利代理有限公司  
11252

代理人 马佑平 王立民

(51) Int. Cl.

B60K 5/12(2006. 01)

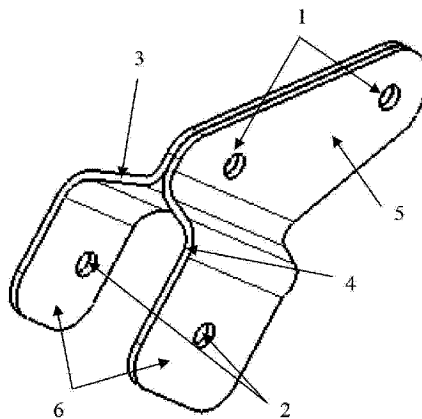
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 1 页

### (54) 实用新型名称

一种悬置支架

### (57) 摘要

本实用新型涉及一种悬置支架,该悬置支架把动力总成和悬置连接在一起,适用于发动机舱布置空间小,拉杆式悬置布置困难情况。采用该结构,可以增大拉杆悬置布置范围,方便整车布置,简化安装、拆卸程序,提高工作效率。



1. 一种悬置支架,其特征在于,包括第一连接板(3)和第二连接板(4),所述第一连接板(3)和第二连接板(4)的第一端(5)贴合在一起,第二端(6)分离并弯折,以在第二端(6)之间形成容纳空间,并在第一连接板(3)和第二连接板(4)的第一端(5)具有对应设置的第一连接部(1)且第二端(6)具有对称设置的第二连接部(2)。

2. 根据权利要求1所述的悬置支架,其特征在于,所述第一连接部(1)或第二连接部(2)为连接孔。

3. 根据权利要求2所述的悬置支架,其特征在于,所述第一连接部(1)连接孔为两个。

4. 根据权利要求2所述的悬置支架,其特征在于,所述第二连接部(2)连接孔为一个。

5. 根据权利要求1所述的悬置支架,其特征在于,所述第一连接部(1)与动力总成相匹配连接。

6. 根据权利要求1所述的悬置支架,其特征在于,所述第二连接部(2)与拉杆式悬置小端(A)相匹配连接。

## 一种悬置支架

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车动力总成的悬置系统,尤其涉及一种悬置支架。

### 背景技术

[0002] 发动机悬置不仅可以衰减动力总成的振动,衰弱振动向车身传递,隔离因路面不平而产生的振动影响发动机工作,还可以支撑动力总成,限制动力总成的运动区域,保护动力总成。

[0003] 对于(FR)前置前驱式布置的轿车,多采用三点悬置结构,即:左、右悬置集成动力总成的重量;后悬置为拉杆式,承担动力总成的输出扭矩。

[0004] 然而,在下面两种情况下,将出现悬置布置困难,1、对于部分B级车或C级车来说,因发动机舱内部部分系统采用体积大的结构而导致悬置布置困难;2、对于多数A级车及其以下级别的小轿车,发动机舱相对于B、C级轿车空间小,要在其中布置与大轿车相同数量的各种零部件装置就显得困难。

### 实用新型内容

[0005] 本实用新型旨在解决上述问题之一,提供一种结构简单且方便整车布置、安装简便的悬置支架。

[0006] 为实现上述目的,本实用新型采用了以下技术方案,一种悬置支架,包括第一连接板和第二连接板,所述第一连接板和第二连接板的第一端贴合在一起,第二端分离并弯折,以在第二端之间形成容纳空间,并在第一连接板和第二连接板的第一端具有对应设置的第一连接部且第二端具有对称设置的第二连接部。

[0007] 可选地,所述第一连接部或第二连接部为连接孔。

[0008] 可选地,所述第一连接部为两个。

[0009] 可选地,所述第二连接部为一个。

[0010] 可选地,所述第一连接部与动力总成相匹配连接。

[0011] 可选地,所述第二连接部与拉杆式悬置小端相匹配连接。

[0012] 本实用新型有益效果:

[0013] 本实用新型实施例提供的悬置支架,其采用两块连接板并通过连接板两端的连接部实现与其他结构的连接,这种结构简单,且易于安装,方便整车的布置,进而容易实施,提高工作效率。

### 附图说明

[0014] 图1为本实用新型实施例的悬置支架的结构示意图。

[0015] 图2为本实用新型实施例的悬置支架的安装使用示意图。

### 具体实施方式

[0016] 为使本实用新型的上述目的、特征和优点能够更加明显易懂，下面结合附图对本实用新型的具体实施方式做详细的说明。

[0017] 在下面的描述中阐述了很多具体细节以便于充分理解本实用新型，但是本实用新型还可以采用其他不同于在此描述的方式来实施，本领域技术人员可以在不违背本实用新型内涵的情况下做类似推广，因此本实用新型不受下面公开的具体实施例的限制。

[0018] 正如上述背景技术所描述的，为了解决因汽车发动机舱内部空间不足而导致悬置布置困难的问题，本实用新型提出了一种悬置支架，参考图 1 所示，该悬置支架包括第一连接板 3 和第二连接板 4，所述第一连接板 3 和第二连接板 4 的第一端 5 贴合在一起，且开设有连接孔 1，其可与发动机动力总成相连接，如与变速箱连接，第二端 6 分离并弯折，以在第一连接板 3 和第二连接板 4 的第二端 6 之间形成容纳空间，且在两个连接板对称开设有连接孔 2，其可与拉杆式悬置小端相连接，第一端 5 与第二端 6 为连接板的两个相对端部。

[0019] 本实用新型通过用两块连接板对称弯折，一端贴合另一端开口的方式组成结构简单、体积小的悬置支架，解决了汽车发动机舱内部空间不足的问题。

[0020] 本实用新型的具体实施例中，如图 2 所示，所述悬置支架在装配时，所述悬置支架第一端 5 上的连接孔 1 与变速箱先用螺栓连接，拉杆式悬置大端 B 与前副车架相连接，所述悬置支架第二端 6 上的连接孔 2 与拉杆式悬置小端 A 用螺栓相连接，最后打紧力矩。

[0021] 在此实施例中，连接部采用连接孔的方式，本领域技术人员可以理解的是，所述悬置支架第一连接部 1 上的连接孔设置方式不仅限于本实用新型所描述形式，连接孔的数量也不限于此，可参照动力总成进行匹配，确定连接部的方式及数量，解决了拉杆悬置布置范围小的问题。

[0022] 虽然本实用新型已以较佳实施例披露如上，然而并非用以限定本实用新型。任何熟悉本领域的技术人员，在不脱离本实用新型技术方案范围情况下，都可利用上述揭示的方法和技术内容对本实用新型技术方案做出许多可能的变动和修饰，或修改为等同变化的等效实施例。因此，凡是未脱离本实用新型技术方案的内容，依据本实用新型的技术实质对以上实施例所做的任何简单修改、等同变化及修饰，均仍属于本实用新型技术方案保护的范围内。

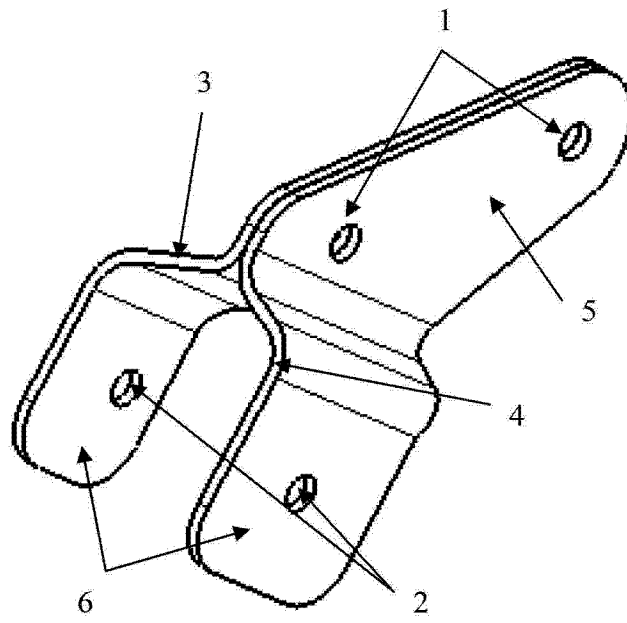


图 1

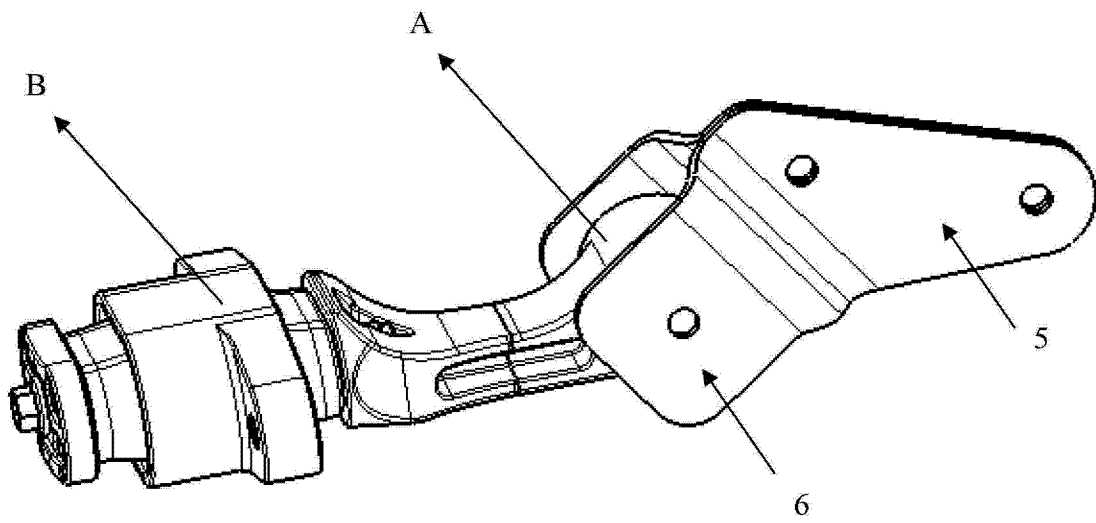


图 2