



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 205292187 U

(45) 授权公告日 2016.06.08

(21) 申请号 201620070742.6

(22) 申请日 2016.01.22

(73) 专利权人 安徽江淮汽车股份有限公司

地址 230601 安徽省合肥市桃花工业园始信路669号

(72) 发明人 陈传增 朱利超 李露

(74) 专利代理机构 北京维澳专利代理有限公司

11252

代理人 王立民 江怀勤

(51) Int. Cl.

B60G 13/08(2006.01)

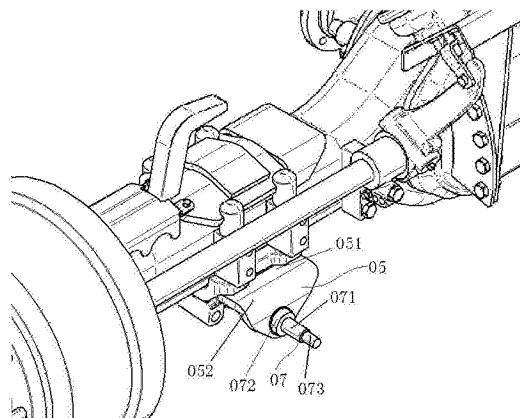
权利要求书1页 说明书2页 附图3页

(54) 实用新型名称

一种驱动桥减震器支架

(57) 摘要

本实用新型涉及一种驱动桥减震器支架,包括减震器连接支架和固定于所述减震器连接支架上的减震器安装轴;所述减震器连接支架为L型,包括连接部与弯折部;在所述连接部上设置有安装孔;所述减震器安装轴为一端固定于所述弯折部上的悬臂梁结构,所述减震器安装轴的另一端设置有外螺纹。本实用新型通过减震器连接支架和减震器安装轴组成的减震器支架,使得能够为重卡设置驱动桥减震器,提高整车的平顺性和乘坐舒适性。



1. 一种驱动桥减震器支架,其特征在于:包括减震器连接支架和固定于所述减震器连接支架上的减震器安装轴;

所述减震器连接支架为L型,包括连接部与弯折部;在所述连接部上设置有安装孔;

所述减震器安装轴为一端固定于所述弯折部上的悬臂梁结构,所述减震器安装轴的另一端设置有外螺纹。

2. 根据权利要求1所述的驱动桥减震器支架,其特征在于:所述连接部上的安装孔包括第一安装孔和第二安装孔;所述第一安装孔的安装尺寸、所述第二安装孔的安装尺寸均与下推力杆支座的安装尺寸一致。

3. 根据权利要求1所述的驱动桥减震器支架,其特征在于:所述减震器安装轴的轴线垂直于所述弯折部所在平面。

4. 根据权利要求1或3所述的驱动桥减震器支架,其特征在于:所述减震器安装轴包括安装光杆和圆台;所述安装光杆的一端与所述圆台的一端为一体结构,所述圆台的另一端与所述弯折部固定连接;所述外螺纹设置于所述安装轴光杆另一端的侧壁上。

5. 根据权利要求4所述的驱动桥减震器支架,其特征在于:所述圆台与所述弯折部通过焊接连接。

一种驱动桥减震器支架

技术领域

[0001] 本实用新型属于汽车底盘技术领域,特别是指一种驱动桥减震器支架。

背景技术

[0002] 为提高整车的平顺性和乘坐舒适性,减震器广泛的应用于各类汽车上,尤其是独立悬架的汽车,但是在重型卡车上,由于采用平衡悬架加整体式驱动桥,减震器的布置空间有限,重型卡车驱动桥没有增加减震器的配置。随着国内重卡用户对舒适性的需求越来越高,后驱动桥装配减震器已经有了广泛的市场需求。

[0003] 如图1所示,现重型卡车驱动桥1处设置有板簧托座2及下推力杆支座3,若是设置减震器,减震器下端的固定位置4在板簧托座及推力杆支座范围内,因此无法设置减震器安装支架,也就无法装配减震器。

[0004] 没有减震器支架,既无法安装减震器,使得整车的平顺性和乘坐舒适性不高,不能满足现用户的需要。

实用新型内容

[0005] 本实用新型的目的是提供一种减震器安装支架,以解决现驱动桥无法安装减震器的问题。

[0006] 本实用新型是通过以下技术方案实现的:

[0007] 一种驱动桥减震器支架,包括减震器连接支架和固定于所述减震器连接支架上的减震器安装轴;

[0008] 所述减震器连接支架为L型,包括连接部与弯折部;在所述连接部上设置有安装孔;

[0009] 所述减震器安装轴为一端固定于所述弯折部上的悬臂梁结构,所述减震器安装轴的另一端设置有外螺纹。

[0010] 所述连接部上的安装孔包括第一安装孔和第二安装孔;所述第一安装孔与所述第二安装孔的安装尺寸与下推力杆支座的安装尺寸一致。

[0011] 所述减震器安装轴的轴线垂直于所述弯折部所在平面。

[0012] 所述减震器安装轴包括安装光杆和圆台;所述安装光杆的一端与所述圆台的一端为一体结构,所述圆台的另一端与所述弯折部固定连接;所述外螺纹设置于所述安装光杆另一端的侧壁上。

[0013] 所述圆台与所述弯折部通过焊接连接。

[0014] 本实用新型的有益效果是:

[0015] 本实用新型通过减震器连接支架和减震器安装轴组成的减震器支架,使得能够为重卡设置驱动桥减震器,提高整车的平顺性和乘坐舒适性。

[0016] 附图标记说明

[0017] 图1为现有技术驱动桥结构示意图;

[0018] 图2为本实用新型减震器与驱动桥装配图；

[0019] 图3为去除减震器后的驱动桥结构示意图；

[0020] 图4为本实用新型减震器支架安装图。

[0021] 附图标记说明

[0022] 1驱动桥,2板簧托座,3下推动杆支座,4减震器下端的固定位置,01驱动桥壳,02减震器,03下推力杆支座,04固定块,05减震器连接支架,06螺母,07减震器安装轴,08螺栓,051连接部,052弯折部,071安装光杆,072圆台,073外螺纹。

具体实施方式

[0023] 以下通过实施例来详细说明本实用新型的技术方案,以下的实施例仅是示例性的,仅能用来解释和说明本实用新型的技术方案,而不能解释为是对本实用新型技术方案的限制。

[0024] 本实用新型提供一种驱动桥减震器支架,如图2至图4所示,减震器02上端固定于驱动桥壳01的上,本申请的驱动桥减震器支架包括减震器连接支架05和固定于所述减震器连接支架05上的减震器安装轴07。所述减震器安装轴07的轴线垂直于所述弯折部所在平面。

[0025] 所述减震器连接支架05为L型,采用钢板折弯成型,在本实施例中,采用10mm钢板折弯成型,在本申请的其它实施例中,减震器连接支架也可以通过浇铸制造,并且可以在减震器连接支架上可以设置减重孔,以减轻减震器支架的重量,在本申请中,L型减震器连接支架05包括连接部051与弯折部052;在所述连接部051上设置有安装孔;所述连接部上的安装孔包括第一安装孔和第二安装孔;所述第一安装孔与所述第二安装孔的安装尺寸与下推力杆支座03的安装尺寸一致。这样通过两个螺栓08同时穿过下推力杆支座03及减震器连接支架05,还同时穿过固定块04,使得减震器连接支架05与下推力杆支座03共孔安装。

[0026] 所述减震器安装轴07为一端固定于所述弯折部上的悬臂梁结构,所述减震器安装轴07的另一端设置有外螺纹073。在本实施例中,减震器安装轴包括圆台072,安装光杆071及外螺纹073;圆台072与外螺纹073分别设置于安装光杆071的两端;圆台072部分通过焊接与弯折部052固定;在本实施例中,安装光杆的直径25mm,长度45mm,外螺纹适用于M18螺母06螺纹连接。在本申请其它实施全例中,安装光杆071的直径及长度均可以根据需要进行改变,并不影响本申请的技术方案的实现。

[0027] 圆台部分与弯折部通过焊接连接,提高了减震器安装轴与减震器连接支架的连接面积,提高连接强度,同时通过圆台,以避免减震器与减震器支架之间出现干涉。

[0028] 减震器安装时,减震器套在减震器安装轴上的安装光杆部位,然后通过螺母与减震器安装轴的外螺纹配合实现减震器的安装与紧固。

[0029] 以上所述仅是实用新型的优选实施方式的描述,应当指出,由于文字表达的有限性,而在客观上存在无限的具体结构,对于本技术领域的普通技术人员来说,在不脱离本实用新型原理的前提下,还可以做出若干改进和润饰,这些改进和润饰也应视为本实用新型的保护范围。

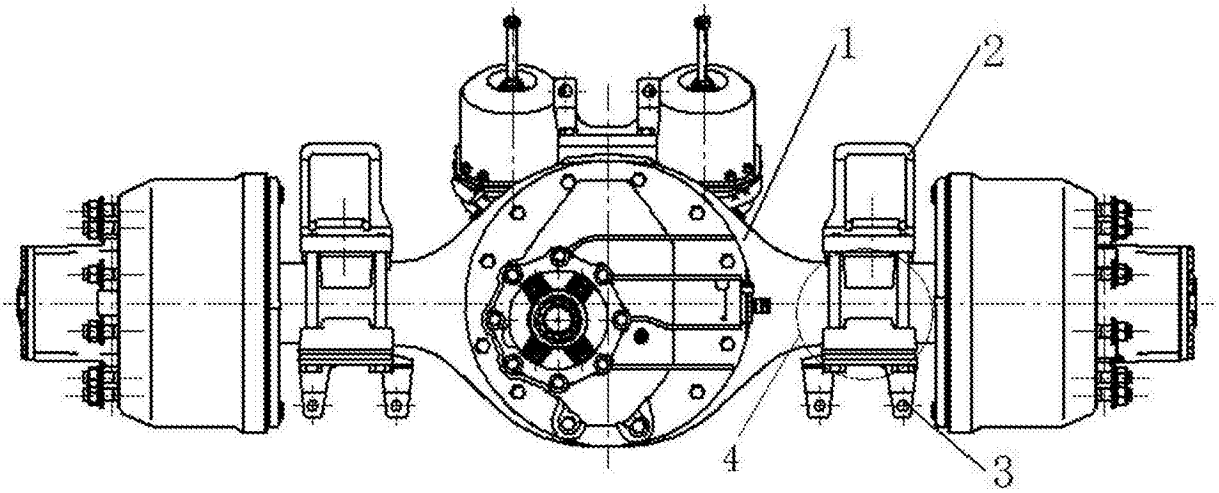


图1

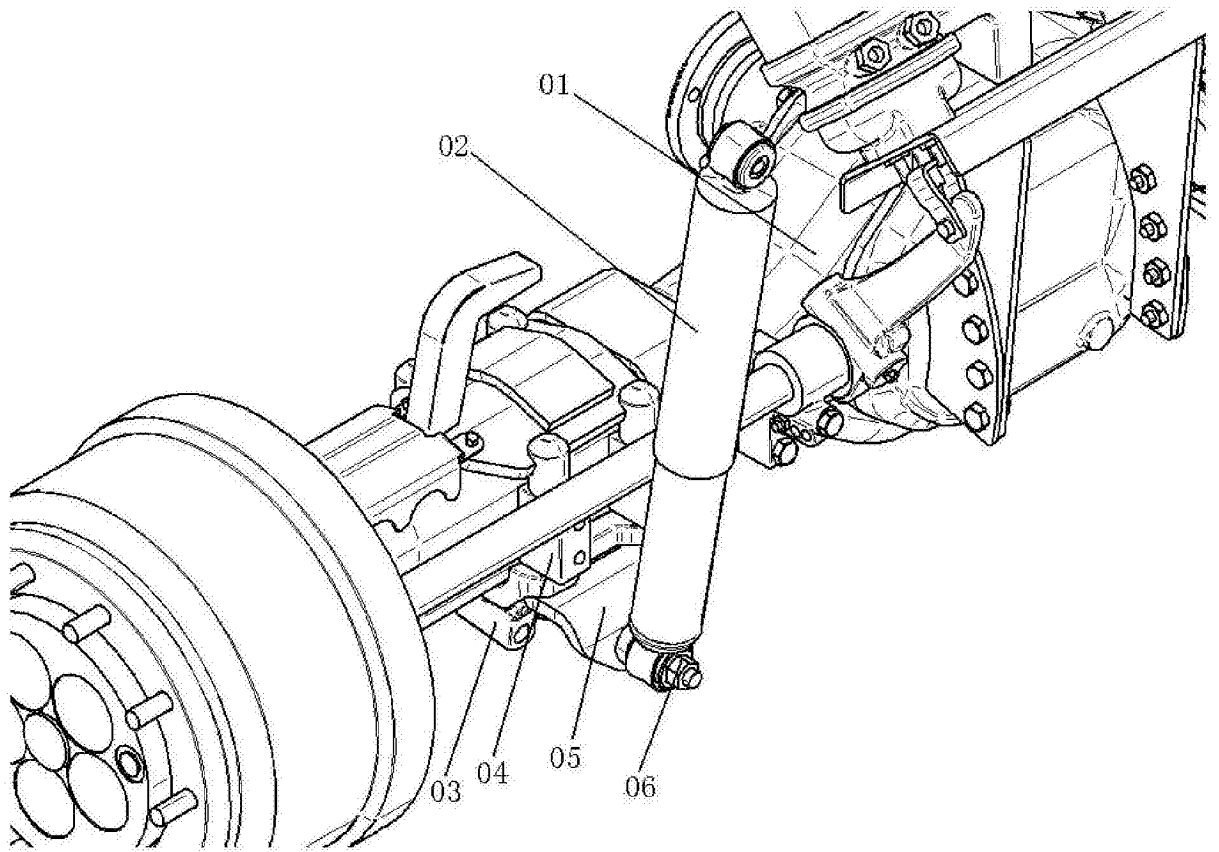


图2

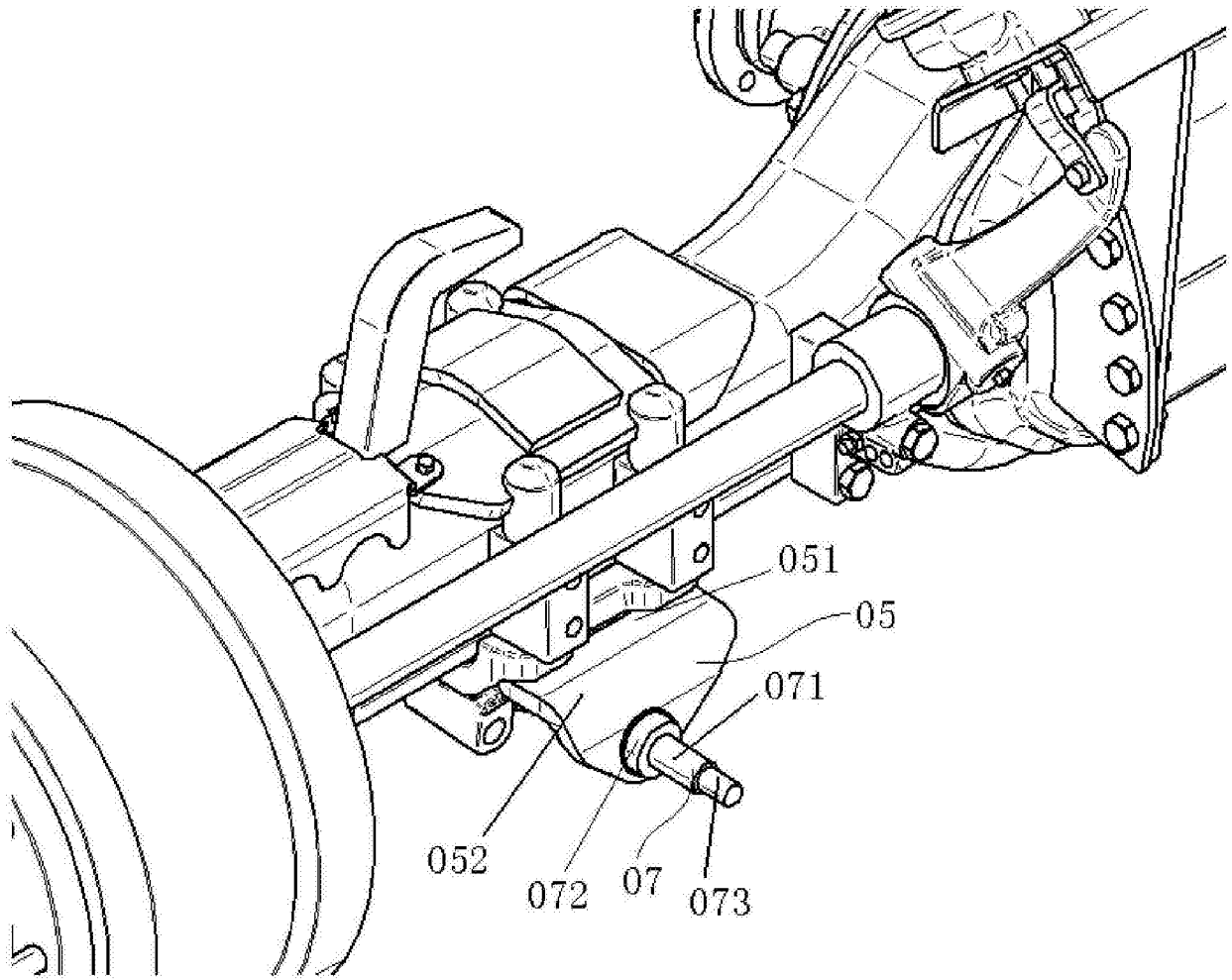


图3

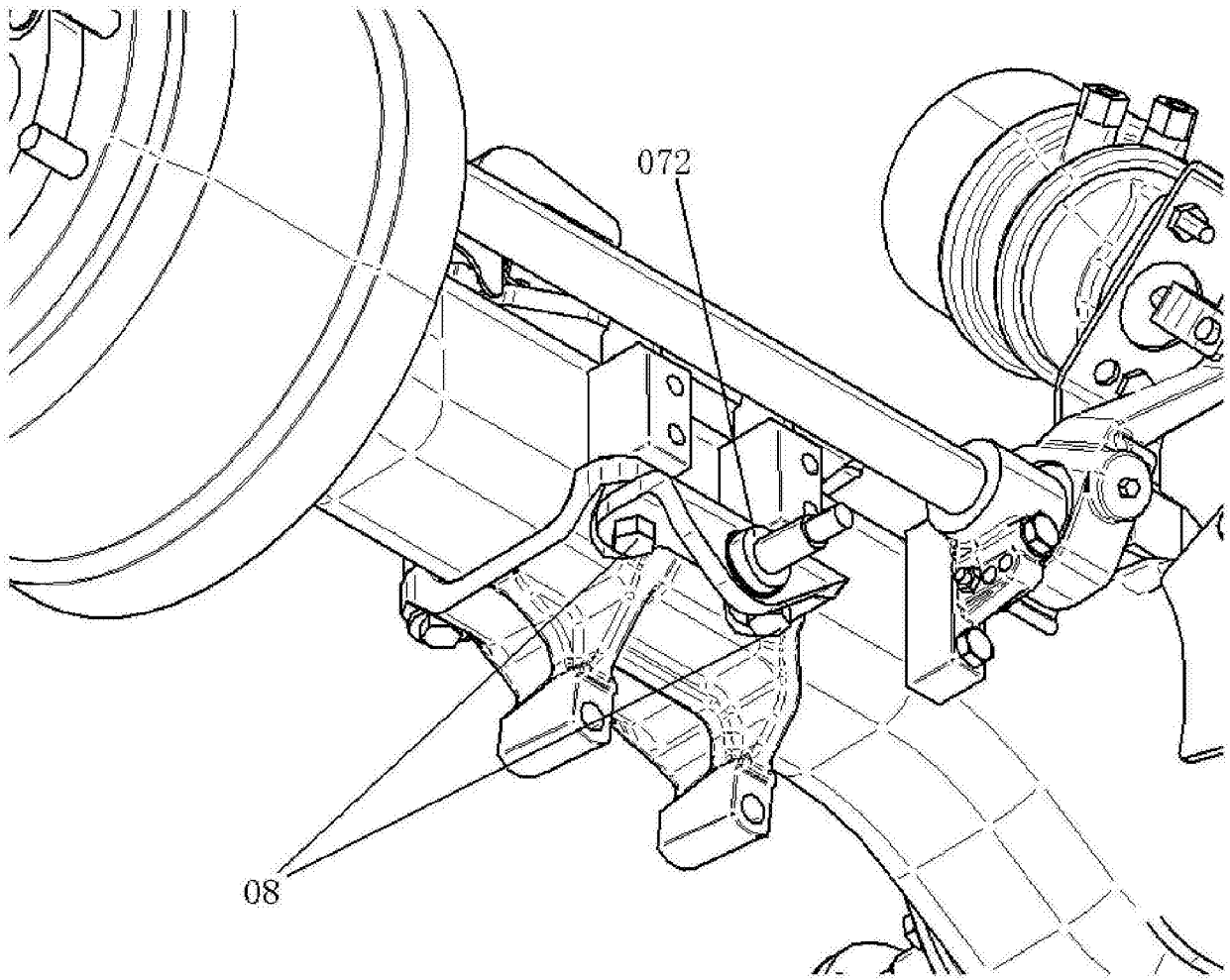


图4