



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 222116732 U

(45) 授权公告日 2024. 12. 06

(21) 申请号 202420997992.9

(22) 申请日 2024.05.09

(73) 专利权人 长城汽车股份有限公司

地址 071000 河北省保定市莲池区朝阳南大街2266号、2299号

(72) 发明人 骆晓娟

(74) 专利代理机构 北京清亦华知识产权代理事务所(普通合伙) 11201

专利代理师 王烨迪

(51) Int. Cl.

B60R 19/24 (2006.01)

B62D 25/08 (2006.01)

B62D 25/16 (2006.01)

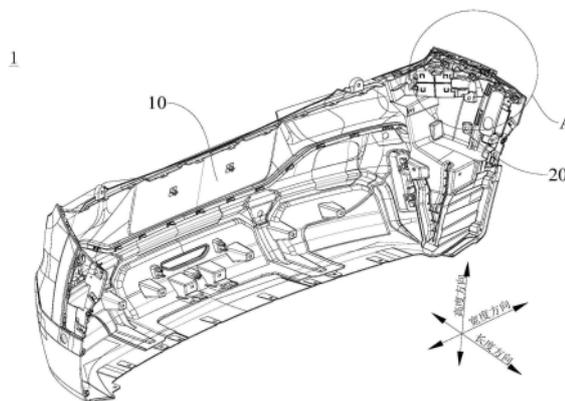
权利要求书2页 说明书7页 附图5页

(54) 实用新型名称

用于车辆的后围组件及具有其的车辆

(57) 摘要

本实用新型公开了一种用于车辆的后围组件及具有其的车辆,后围组件包括:后保险杠,所述后保险杠包括主体部和配合部,所述配合部位于所述主体部的两端且适于与轮眉装饰板配合;安装支架,所述安装支架设置于主体部,所述安装支架上形成有延伸至所述配合部的支撑部,所述支撑部适于支撑所述配合部以保持配合部与相邻钣金件的面差。根据本实用新型设计的后围组件,其安装支架上形成有延伸至配合部的支撑部,且支撑部适于支撑配合部,避免配合部相对车身相邻钣金件凹陷,从而保证了配合部的外表面与相邻车身钣金件的外表面的面差。



1. 一种用于车辆的后围组件,其特征在于,包括:

后保险杠(10),所述后保险杠(10)包括主体部(11)和配合部(12),所述配合部(12)位于所述主体部(11)的两端且适于与轮眉装饰板配合;

安装支架(20),所述安装支架(20)设置于主体部(11),所述安装支架(20)上形成有延伸至所述配合部(12)的支撑部(22),所述支撑部(22)适于支撑所述配合部(12)以保持配合部(12)与相邻钣金件的面差。

2. 根据权利要求1所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述主体部(11)与所述配合部(12)之间还设置有第一过渡部,所述第一过渡部的一端与所述主体部(11)连接,所述第一过渡部的另一端朝向车身延伸并与所述配合部(12)连接;其中

所述安装支架(20)包括:

安装部(21),所述安装部(21)与所述主体部(11)的至少部分正对并止抵;

第二过渡部,所述第二过渡部的一端与所述安装部(21)连接,所述第二过渡部的外表面与所述第一过渡部的内表面止抵;

支撑部(22),所述支撑部(22)与所述第二过渡部的另一端连接,且所述支撑部(22)的外表面适于与所述配合部(12)的至少部分内表面止抵。

3. 根据权利要求2所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述主体部(11)设置有连接翻边(111),所述安装部(21)设置有适于收容所述连接翻边(111)的安装槽。

4. 根据权利要求3所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述安装部(21)上设置有第一安装板(211)以及多个第二安装板(212),所述第一安装板(211)与多个所述第二安装板(212)在高度方向上间隔设置以在所述第一安装板(211)与多个所述第二安装板(212)之间限定出所述安装槽。

5. 根据权利要求4所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述连接翻边(111)包括:

第一分体部(1111),所述第一分体部(1111)的一端与所述主体部(11)连接,所述第一分体部(1111)的另一端朝向所述第二安装板(212)连接;

第二分体部(1112),所述第二分体部(1112)与所述第一分体部(1111)的另一端连接,所述第二分体部(1112)收容于所述安装槽内;其中

所述第一分体部(1111)的至少部分凸出于所述第二分体部(1112)的顶面且适于与所述第一安装板(211)的端部正对。

6. 根据权利要求5所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述第一分体部(1111)上形成有在所述主体部(11)延伸方向上敞开的伸缩槽(11111)。

7. 根据权利要求1所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述安装支架(20)背离所述后保险杠(10)的一侧设置有第一连接部(23),车身设置有第二连接部,所述第一连接部(23)与所述第二连接部卡接、螺接和/或粘接以将所述安装支架(20)与所述车身固定。

8. 根据权利要求7所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述安装支架(20)背离所述后保险杠(10)的一侧设置有第一导向部(24),车身设置有第二导向部,所述第一导向部(24)与所述第二导向部导向配合。

9. 根据权利要求8所述的用于车辆的后围组件,其特征在于,所述第一导向部(24)构造为多个,多个所述第一导向部(24)在水平方向上间隔设置。

10. 一种车辆,其特征在于,包括权利要求1-9中任意一项所述的用于车辆的后围组件

(1)。

用于车辆的后围组件及具有其的车辆

技术领域

[0001] 本实用新型涉及车辆领域,尤其是涉及一种用于车辆的后围组件及具有其的车辆。

背景技术

[0002] 相关技术中,车辆的后保险杠的两端分别设置有轮眉配合部,且相邻的车身钣金件设置有与轮眉配合部对应的安装部,轮眉配合部和安装部适于安装轮眉装饰板,轮眉配合部与安装部的面差决定了轮眉装饰板的装配难度,现有技术中,后保险杠与车身连接后轮眉配合部可能会相对安装部凸起或凹陷,安装部与轮眉配合部的面差不稳定。

实用新型内容

[0003] 本实用新型旨在至少解决现有技术中存在的技术问题之一。为此,本实用新型的一个目的在于提出了一种用于车辆的后围组件。根据本实用新型设计的后围组件,其安装支架上形成有延伸至配合部的支撑部,且支撑部适于支撑配合部,避免配合部相对车身相邻钣金件凹陷,从而保证了配合部的外表面与相邻车身钣金件的外表面的面差。

[0004] 本实用新型还提出一种具有上述后围组件的车辆。

[0005] 根据本实用新型的后围组件包括:后保险杠,所述后保险杠包括主体部和配合部,所述配合部位于所述主体部的两端且适于与轮眉装饰板配合;安装支架,所述安装支架设置于主体部,所述安装支架上形成有延伸至所述配合部的支撑部,所述支撑部适于支撑所述配合部以保持配合部与相邻钣金件的面差。

[0006] 根据本实用新型的后围组件,其安装支架上形成有延伸至配合部的支撑部,且支撑部适于支撑配合部,避免配合部相对车身相邻钣金件凹陷,从而保证了配合部的外表面与相邻车身钣金件的外表面的面差,降低了轮眉装饰板的装配难度,从而提高轮眉装饰板的装配效率,且可以令轮眉装饰板、车身以及后保险杠的外观匹配度更好,同时可以提高配合部的抗形变能力,从而提高后保险杠的抗形变能力。

[0007] 根据本实用新型的一些实施例,所述主体部与所述配合部之间还设置有第一过渡部,所述第一过渡部的一端与所述主体部连接,所述第一过渡部的另一端朝向车身延伸并与所述配合部连接;其中所述安装支架包括:安装部,所述安装部与所述主体部的至少部分正对并止抵;第二过渡部,所述第二过渡部的一端与所述安装部连接,所述第二过渡部的外表面与所述第一过渡部的内表面止抵;支撑部,所述支撑部与所述第二过渡部的另一端连接,且所述支撑部的外表面适于与所述配合部的至少部分内表面止抵。

[0008] 根据本实用新型的一些实施例,所述主体部设置有连接翻边,所述安装部设置有适于收容所述连接翻边的安装槽。

[0009] 根据本实用新型的一些实施例,所述安装部上设置有第一安装板以及多个第二安装板,所述第一安装板与多个所述第二安装板在高度方向上间隔设置以在所述第一安装板与多个所述第二安装板之间限定出所述安装槽。

[0010] 根据本实用新型的一些实施例,所述连接翻边包括:第一分体部,所述第一分体部的一端与所述主体部连接,所述第一分体部的另一端朝向所述第二安装板连接;第二分体部,所述第二分体部与所述第一分体部的另一端连接,所述第二分体部收容于所述安装槽内;其中所述第一分体部的至少部分凸出于所述第二分体部的顶面且适于与所述第一安装板的端部正对。

[0011] 根据本实用新型的一些实施例,所述第一分体部上形成有在所述主体部延伸方向上敞开的伸缩槽。

[0012] 根据本实用新型的一些实施例,所述安装支架背离所述后保险杠的一侧设置有第一连接部,车身设置有第二连接部,所述第一连接部与所述第二连接部卡接、螺接和/或粘接以将所述安装支架与所述车身固定。

[0013] 根据本实用新型的一些实施例,所述安装支架背离所述后保险杠的一侧设置有第一导向部,车身设置有第二导向部,所述第一导向部与所述第二导向部导向配合。

[0014] 根据本实用新型的一些实施例,所述第一导向部构造为多个,多个所述第一导向部在水平方向上间隔设置。

[0015] 下面简单描述根据本实用新型的另一方面的实施例的车辆。

[0016] 根据本实用新型的车辆包括上述实施例中任意一项所述的后围组件,由于根据本实用新型的车辆设置有上述实施例的后围组件,因此该车辆的生产效率高且车辆的外观好。

[0017] 综上所述,根据本实用新型的后围组件,其安装支架上形成有延伸至配合部且适于支撑配合部的支撑部,可以避免配合部相对车身相邻钣金件凹陷,从而保证了配合部的外表面与相邻车身钣金件的外表面的面差,降低了轮眉装饰板的装配难度,且可以令轮眉装饰板、车身以及后保险杠的外观匹配度更好,同时可以提高配合部的抗形变能力,从而提高后保险杠的抗形变能力;多个第二安装板的投影分别位于第一安装板内,使得第一安装板构造为整体式,第一安装板与连接翻边的接触面积更大,且第一安装板的结构强度更好,避免因后保险杠重力过大而导致第一安装板形变,提高了后保险杠与安装支架的连接稳定性;连接翻边包括:第一分体部和第二分体部,且第一分体部的至少部分背离主体部延伸的凸出部,凸出部适于与第一安装部的端部正对,此时凸出部的高度决定了第一安装板的厚度,由此,本申请可以通过控制凸出部的高度以调控第一安装板的厚度,例如,增加凸出部的高度以增大第一安装板的厚度,从而提高第一安装板的结构强度,进而提高安装支架与后保险杠的连接强度。

[0018] 本实用新型的附加方面和优点将在下面的描述中部分给出,部分将从下面的描述中变得明显,或通过本实用新型的实践了解到。

附图说明

[0019] 本实用新型的上述和/或附加的方面和优点从结合下面附图对实施例的描述中将变得明显和容易理解,其中:

[0020] 图1是根据本实用新型实施例的后围组件的结构示意图;

[0021] 图2是图1中圈示A的放大图;

[0022] 图3是根据本实用新型实施例的后保险杠的结构示意图;

- [0023] 图4是图3中圈示B的放大图；
- [0024] 图5是根据本实用新型实施例的安装支架的结构示意图；
- [0025] 图6是图5中圈示C的放大图；
- [0026] 图7是根据本实用新型实施例的连接翻边与安装槽的配合示意图。
- [0027] 附图标记:1、后围组件；
- [0028] 10、后保险杠;11、主体部;111、连接翻边;1111、第一分体部;11111、伸缩槽;1112、第二分体部;12、配合部;121、第三连接部；
- [0029] 20、安装支架;21、安装部;211、第一安装板;212、第二安装板;22、支撑部;23、第一连接部;24、第一导向部。

具体实施方式

[0030] 下面详细描述本实用新型的实施例,所述实施例的示例在附图中示出,其中自始至终相同或类似的标号表示相同或类似的元件或具有相同或类似功能的元件。下面通过参考附图描述的实施例是示例性的,仅用于解释本实用新型,而不能理解为对本实用新型的限制。

[0031] 在本实用新型的描述中,需要理解的是,术语“中心”、“纵向”、“横向”、“长度”、“宽度”、“厚度”、“上”、“下”、“前”、“后”、“左”、“右”、“竖直”、“水平”、“顶”、“底”“内”、“外”、“顺时针”、“逆时针”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。

[0032] 此外,术语“第一”、“第二”仅用于描述目的,而不能理解为指示或暗示相对重要性或者隐含指明所指示的技术特征的数量。由此,限定有“第一”、“第二”的特征可以明示或者隐含地包括一个或者更多个该特征。在本实用新型的描述中,“多个”的含义是至少两个,例如两个,三个等,除非另有明确具体的限定。

[0033] 在本实用新型中,除非另有明确的规定和限定,术语“安装”、“相连”、“连接”、“固定”等术语应做广义理解,例如,可以是固定连接,也可以是可拆卸连接,或成一体;可以是机械连接,也可以是电连接或可以互相通讯;可以是直接相连,也可以通过中间媒介间接相连,可以是两个元件内部的连通或两个元件的相互作用关系。对于本领域的普通技术人员而言,可以根据具体情况理解上述术语在本实用新型中的具体含义。

[0034] 在本实用新型中,除非另有明确的规定和限定,第一特征在第二特征之“上”或之“下”可以包括第一和第二特征直接接触,也可以包括第一和第二特征不是直接接触而是通过它们之间的另外的特征接触。而且,第一特征在第二特征“之上”、“上方”和“上面”包括第一特征在第二特征正上方和斜上方,或仅仅表示第一特征水平高度高于第二特征。第一特征在第二特征“之下”、“下方”和“下面”包括第一特征在第二特征正下方和斜下方,或仅仅表示第一特征水平高度小于第二特征。

[0035] 相关技术中,车辆的后保险杠的两端分别设置有轮眉配合部,且相邻的车身钣金件设置有与轮眉配合部对应的安装部,轮眉配合部和安装部适于安装轮眉装饰板,轮眉配合部与安装部的面差决定了轮眉装饰板的装配难度,现有技术中,后保险杠与车身连接后轮眉配合部可能会相对安装部凸起或凹陷,安装部与轮眉配合部的面差不稳定。

[0036] 下面参考图1-图7描述根据本实用新型实施例的用于车辆的后围组件1。

[0037] 如图1-图7所示,根据本实用新型的后围组件1包括:后保险杠10和安装支架20,后保险杠10包括主体部11和配合部12,配合部12位于主体部11的两端且适于与轮眉装饰板配合,安装支架20设置于主体部11,安装支架20上形成有延伸至配合部12的支撑部22,支撑部22适于支撑配合部12以保持配合部12与相邻钣金件的面差。

[0038] 值得说明的是,轮眉装饰板设置于配合部以及相邻的车身钣金件,即配合部的外表面与相邻车身钣金件的外表面适于适于装配轮眉装饰板,配合部的外表面与相邻车身钣金件的外表面面差过大会导致轮眉装饰板装配困难,且轮眉装饰板装配完成后与车身以及后保险杠的外观匹配度差。

[0039] 在一些实施例中,后保险杠10包括主体部11和配合部12,主体部11的至少部分在车辆的宽度方向上延伸,配合部12构造为两个且分别设置于主体部11的两端,配合部12在车辆的长度方向上延伸,安装支架20设置于车身与后保险杠10之间,且后保险杠10通过安装支架20与车身连接,安装支架20上形成有支撑部22,支撑部22延伸至配合部12处以对配合部12进行支撑,避免配合部12相对车身相邻钣金件凹陷,从而保持配合部12与相邻的车身钣金件的面差。

[0040] 值得一提的是,支撑部22适于在垂直于配合部12的方向上与配合部12止抵,从而对配合部12进行支撑,在一些实施例中,在垂直于配合部12的方向上,可以是支撑部22的投影与配合部12的投影部分重叠;也可以是,支撑部22的投影位于配合部12内;还可以是,支撑部22的投影与配合部12的投影重叠,此处不作限制。

[0041] 同时,在配合部12受力朝向车身形变时,支撑部22可以对配合部12进行支撑以阻挡配合部12朝向车身形变,提高了配合部12处的抗形变能力,从而提高了后保险杠10的抗形变能力,提高了保险杠的强度。

[0042] 根据本实用新型所涉及的后围组件1,其安装支架20上形成有延伸至配合部12的支撑部22,且支撑部22适于支撑配合部12,避免配合部12相对车身相邻钣金件凹陷,从而保证了配合部12的外表面与相邻车身钣金件的外表面的面差,降低了轮眉装饰板的装配难度,从而提高轮眉装饰板的装配效率,且可以令轮眉装饰板、车身以及后保险杠10的外观匹配度更好,同时可以提高配合部12的抗形变能力,从而提高后保险杠10的抗形变能力。

[0043] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,主体部11与配合部12之间还设置有第一过渡部,第一过渡部的一端与主体部11连接,第一过渡部的另一端朝向车身延伸并与配合部12连接;其中安装支架20包括:安装部21、第二过渡部和支撑部22,安装部21与主体部11的至少部分正对并止抵,第二过渡部的一端与安装部21连接,第二过渡部的外表面与第一过渡部的内表面止抵,支撑部22与第二过渡部的另一端连接,且支撑部22的外表面适于与配合部12的至少部分内表面止抵。

[0044] 在一些实施例中,后保险杠10包括:主体部11、第一过渡部和配合部12,主体部11的两端分别设置有第一过渡部,第一过渡部的自由端朝向车身延伸并与配合部12连接,即配合部12与第一过渡部共同限定出相对主体部11朝向车身凹陷的第一装配槽,相邻的车身钣金件上形成有第二装配槽,轮眉装饰板的至少部分分别收容于第一装配槽和第二装配槽内,以减小轮眉装饰板凸出于车身的尺寸。

[0045] 在一些实施例中,安装支架20构造为两个,两个安装支架20分别设置于后保险杠

10的两端并将后保险杠10与车身连接。此时,安装支架20包括:安装部21、第二过渡部和支撑部22,安装部21的一端设置有第二过渡部,第二过渡部的自由端设置有支撑部22。

[0046] 可以理解的是,安装部21与主体部11的至少部分正对并止抵,即安装部21适于对主体部11的至少部分进行支撑,以提高主体部11的抗形变能力;第二过渡部与第一过渡部正对并止抵,即第二过渡部适于对第一过渡部进行支撑,以提高第一过渡部的抗形变能力;支撑部22与配合部12的至少部分正对并止抵,即支撑部22适于对配合部12的至少部分进行支撑,以提高配合部12的抗形变能力。由此,通过上述设置使得主体部11、第一过渡部以及配合部12的抗形变能力均得到提高,从而使得后保险杠10的抗形变能力更好,提高了后保险杠10的强度。

[0047] 在另一些实施例中,安装支架20构造为一个,此时,安装部21的两端分别设置有第二过渡部,两个第二过渡部的自由端分别设置有支撑部22。

[0048] 可以理解的是,安装部21与主体部11正对并止抵,即安装部21适于对主体部11进行支撑,提高了主体部11的抗形变能力;第二过渡部与第一过渡部正对并止抵,即第二过渡部适于对第一过渡部进行支撑,提高了第一过渡部的抗形变能力;支撑部22与配合部12的至少部分正对并止抵,即支撑部22适于对配合部12的至少部分,提高了配合部12的抗形变能力。由此,通过上述设置提高了主体部11、第一过渡部以及配合部12的抗形变能力,从而提高了后保险杠10的抗形变能力。

[0049] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,主体部11设置有连接翻边111,安装部21设置有适于收容连接翻边111的安装槽。

[0050] 在一些实施例中,主体部11在高度方向上的顶端设置有连接翻边111,连接翻边111在水平方向上延伸,安装部21设置有与连接翻边111对应的安装槽,且安装槽在水平方向上延伸,连接翻边111收容于安装槽内以将主体部11与安装部21连接固定,从而将后保险杠10与安装支架20连接固定。

[0051] 在另一些实施例中,主体部11在高度方向上的顶端设置有连接翻边111,连接翻边111朝向安装支架20延伸,连接翻边111的延伸方向与水平方向之间具有夹角,安装部21设置有与连接翻边111对应的安装槽,连接翻边111收容于安装槽内以将主体部11与安装部21连接固定,从而将后保险杠10与安装支架20连接固定。

[0052] 优选地,连接翻边111收容于安装槽内后,紧固件依次穿过安装槽的一个侧壁以及连接翻边111并与安装槽的另一个侧壁连接,以此可以提高连接翻边111与安装槽的配合稳定性,从而提高主体部11与安装部21的连接稳定性。

[0053] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,安装部21上设置有第一安装板211以及多个第二安装板212,第一安装板211与多个第二安装板212在高度方向上间隔设置以在第一安装板211与多个第二安装板212之间限定出安装槽。

[0054] 在一些实施例中,安装部21上设置有第一安装板211以及多个第二安装板212,在高度方向上,多个第二安装板212的投影分别位于第一安装板211内,第一安装板211与多个第二安装板212在高度方向上间隔设置,由此,第一安装板211与多个第二安装板212之间限定出安装槽,连接翻边111收容于安装槽内以将主体部11与安装部21连接固定。

[0055] 值得说明的是,本申请的第一安装板211分别与多个第二安装板212对应,相较于多个第一安装板211分别与多个第二安装板212一一对应的方案而言,本申请的第一安装板

211构造为整体式,第一安装板211与连接翻边111的接触面积更大,且第一安装板211的结构强度更好,避免因后保险杠10重力过大而导致第一安装板211形变,提高了后保险杠10与安装支架20的连接稳定性。

[0056] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,连接翻边111包括:第一分体部1111和第二分体部1112,第一分体部1111的一端与主体部11连接,第一分体部1111的另一端朝向第二安装板212连接,第二分体部1112与第一分体部1111的另一端连接,第二分体部1112收容于安装槽内;其中第一分体部1111的至少部分凸出于第二分体部1112的顶面且适于与第一安装板211的端部正对。

[0057] 在一些实施例中,第一分体部1111设置于主体部11在高度方向上一端,第一分体部1111的自由端与第二分体部1112连接,第一分体部1111的至少部分背离主体部11延伸的凸出部,凸出部适于与第一安装部21的端部正对,即凸出部的高度决定了第一安装板211的厚度,由此,本申请可以通过控制凸出部的高度以调控第一安装板211的厚度,例如,增加凸出部的高度以增大第一安装板211的厚度,从而提高第一安装板211的结构强度,进而提高安装支架20与后保险杠10的连接强度。

[0058] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,第一分体部1111上形成有在主体部11延伸方向上敞开的伸缩槽11111。可以理解的是,上述实施例中,第一分体部1111构造为实心结构,此处,第一分体部1111上形成有伸缩槽11111,伸缩槽11111朝向主体部11敞开,伸缩槽11111适于降低第一分体部1111的结构强度从而使第一分体部1111可选择地朝向主体部11形变,从而令第二分体部1112可在高度方向上进行位置调节,进而便于第二分体部1112插入安装槽,提高了后保险杠10与安装支架20的装配效率。

[0059] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,安装支架20背离后保险杠10的一侧设置有第一连接部23,车身设置有第二连接部,第一连接部23与第二连接部卡接、螺接和/或粘接以将安装支架20与车身固定。

[0060] 在一些实施例中,第一连接部23与第二连接部中的一个构造为卡接凸块,第一连接部23与第二连接部中的另一个构造为卡接槽,卡接凸块收容于卡接槽内以将安装支架20与车身固定;在另一些实施例中,第一连接部23与第二连接部中的一个构造为螺杆,第一连接部23与第二连接部中的另一个构造为螺母,螺杆与螺母螺纹配合以将安装支架20与车身连接固定;在其他一些实施例中,第一连接部23与第二连接部粘接连接以将安装支架20与车身连接固定,此处不作限制。

[0061] 优选地,安装支架20上设置有多个第一连接部23,车身上设置有分别与多个第一连接部23一一对应的第二连接部,多个第一连接部23分别与多个第二连接部配合以将安装支架20与车身连接固定,提高了安装支架20与车身的连接稳定性,从而提高了后保险杠10与车身的连接稳定性。

[0062] 进一步地,配合部12远离主体部11的一端设置有第三连接部121,车身上设置有第四连接部,第三连接部121与第四连接部卡接、螺接和/或粘接。由此,通过上述设置可以提高后保险杠10与车身的连接稳定性。

[0063] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,安装支架20背离后保险杠10的一侧设置有第一导向部24,车身设置有第二导向部,第一导向部24与第二导向部导向配合。可以理解的是,在车身与安装支架20连接时,第一导向部24与第二导向部导向配合使得安装

支架20可以快速且准确地装配至预设位置,提高了安装支架20与车身的装配效率,从而提高了后保险杠10与车身的装配效率。

[0064] 值得说明的是,第一导向部24与第二导向部中的一个构造为导向销,第一导向部24与第二导向部中的另一个构造为导向孔或导向槽,此处不作限制,在出身于安装支架20装配时,导向孔的内壁或导向槽的内壁适于对导向销的外周壁进行导向限位,使得安装支架20可以快速且准确地与车身装配。

[0065] 根据本实用新型的一些实施例,如图1-图7所示,第一导向部24构造为多个,多个第一导向部24在水平方向上间隔设置,可以理解的是,安装支架20上设置有多个第一导向部24,车身上设置有分别与多个第一导向部24对应的第二导向部,多个第一导向部24分别与多个第二导向部导向配合以进一步提高安装支架20与车身的装配效率。优选地,第一导向部24构造为两个且分别设置于安装支架20的两端,提高了安装支架20与车身的装配效率的同时可以简化安装支架20的结构。

[0066] 下面简单描述根据本实用新型的车辆。

[0067] 根据本实用新型的车辆设置有上述实施例的后围组件1,由于根据本实用新型的车辆上设置有上述实施例中任意一项所述的后围组件1,因此该车辆的生产效率高且车辆的外观好。

[0068] 综上所述,根据本实用新型的后围组件1,其安装支架20上形成有延伸至配合部12且适于支撑配合部12的支撑部22,可以避免配合部12相对车身相邻钣金件凹陷,从而保证了配合部12的外表面与相邻车身钣金件的外表面的面差,降低了轮眉装饰板的装配难度,且可以令轮眉装饰板、车身以及后保险杠10的外观匹配度更好,同时可以提高配合部12的抗形变能力,从而提高后保险杠10的抗形变能力;多个第二安装板212的投影分别位于第一安装板211内,使得第一安装板211构造为整体式,第一安装板211与连接翻边111的接触面积更大,且第一安装板211的结构强度更好,避免因后保险杠10重力过大而导致第一安装板211形变,提高了后保险杠10与安装支架20的连接稳定性;连接翻边111包括:第一分体部1111和第二分体部1112,且第一分体部1111的至少部分背离主体部11延伸的凸出部,凸出部适于与第一安装部21的端部正对,此时凸出部的高度决定了第一安装板211的厚度,由此,本申请可以通过控制凸出部的高度以调控第一安装板211的厚度,例如,增加凸出部的高度以增大第一安装板211的厚度,从而提高第一安装板211的结构强度,进而提高安装支架20与后保险杠10的连接强度。

[0069] 在本说明书的描述中,参考术语“一个实施例”、“一些实施例”、“示例”、“具体示例”、或“一些示例”等的描述意指结合该实施例或示例描述的具体特征、结构、材料或者特点包含于本实用新型的至少一个实施例或示例中。在本说明书中,对上述术语的示意性表述不必针对的是相同的实施例或示例。而且,描述的具体特征、结构、材料或者特点可以在任何的一个或多个实施例或示例中以合适的方式结合。此外,本领域的技术人员可以将本说明书中描述的不同实施例或示例进行接合和组合。

[0070] 尽管上面已经示出和描述了本实用新型的实施例,可以上述实施例进行变化、修改、替换和变型。

1

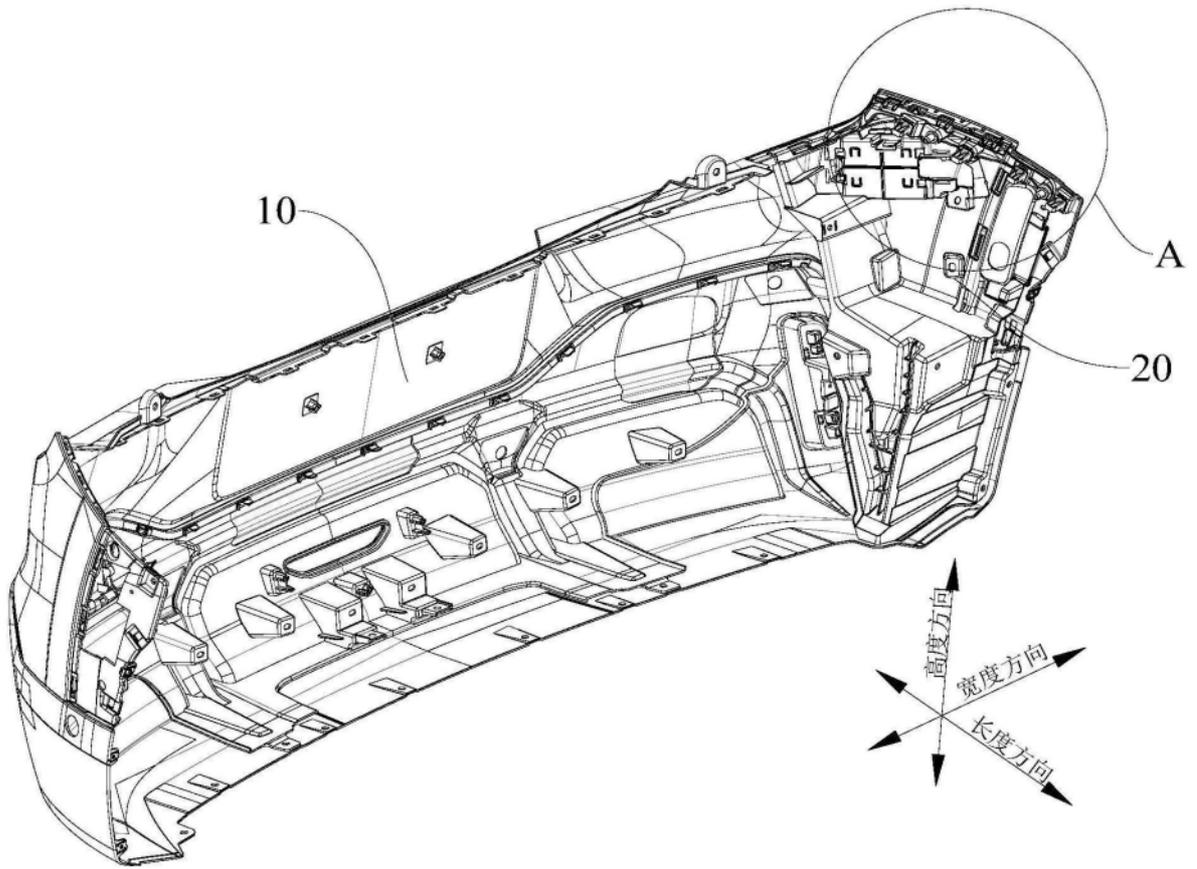


图1

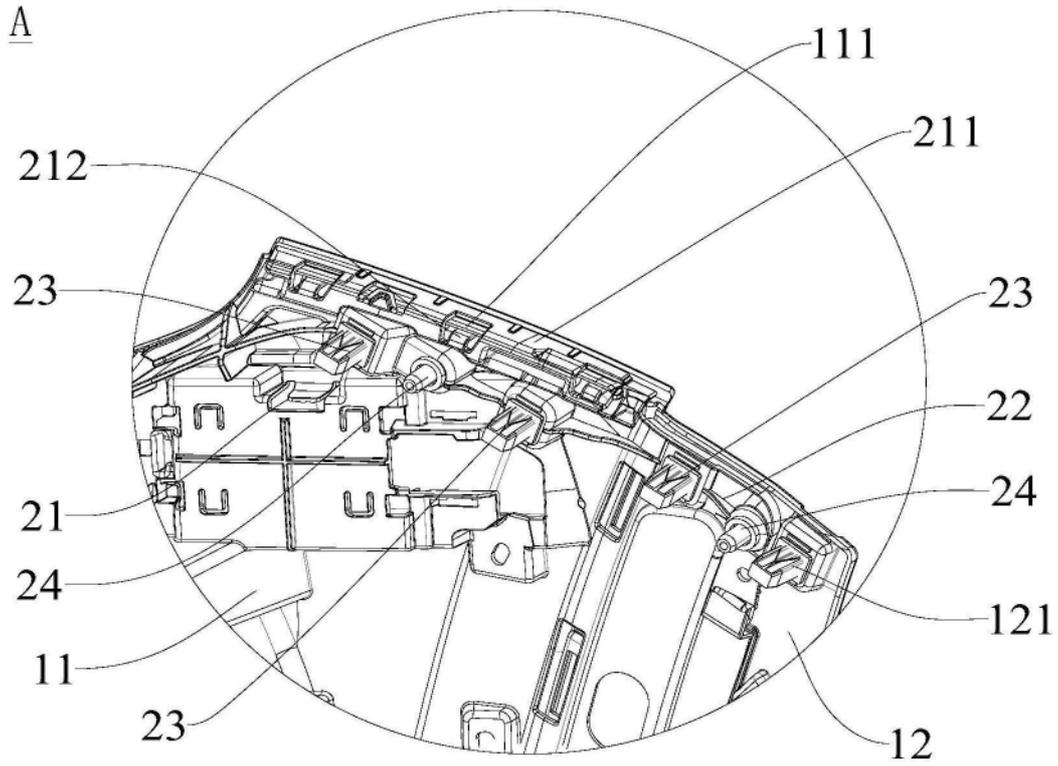


图2

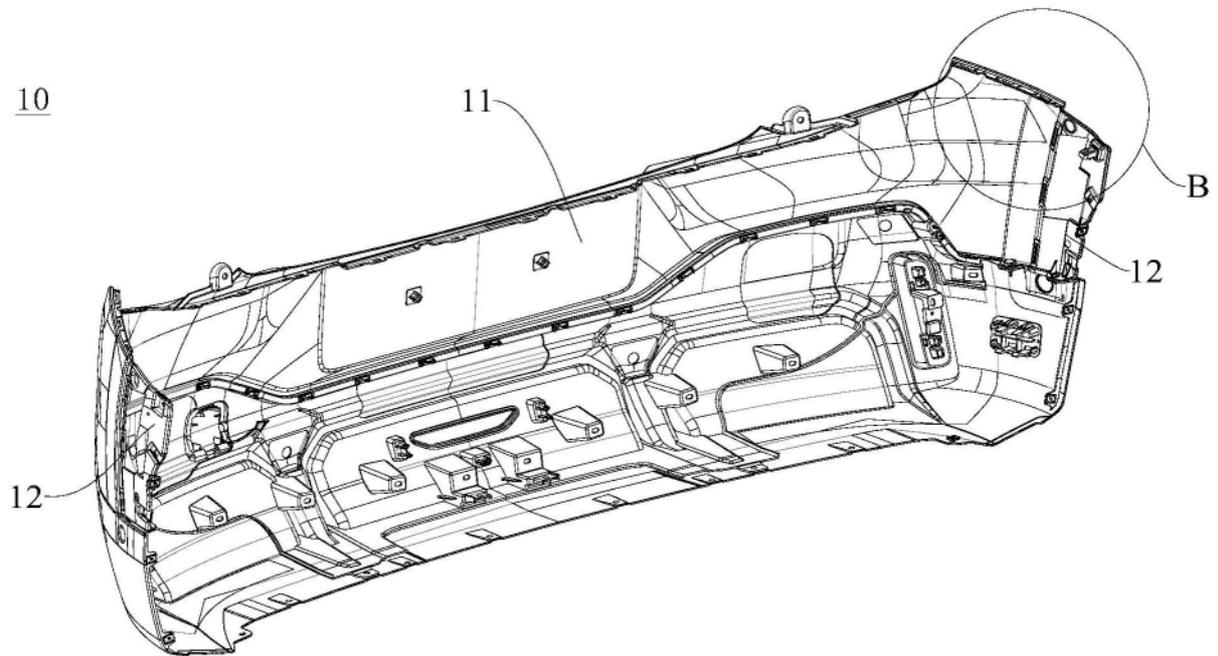


图3

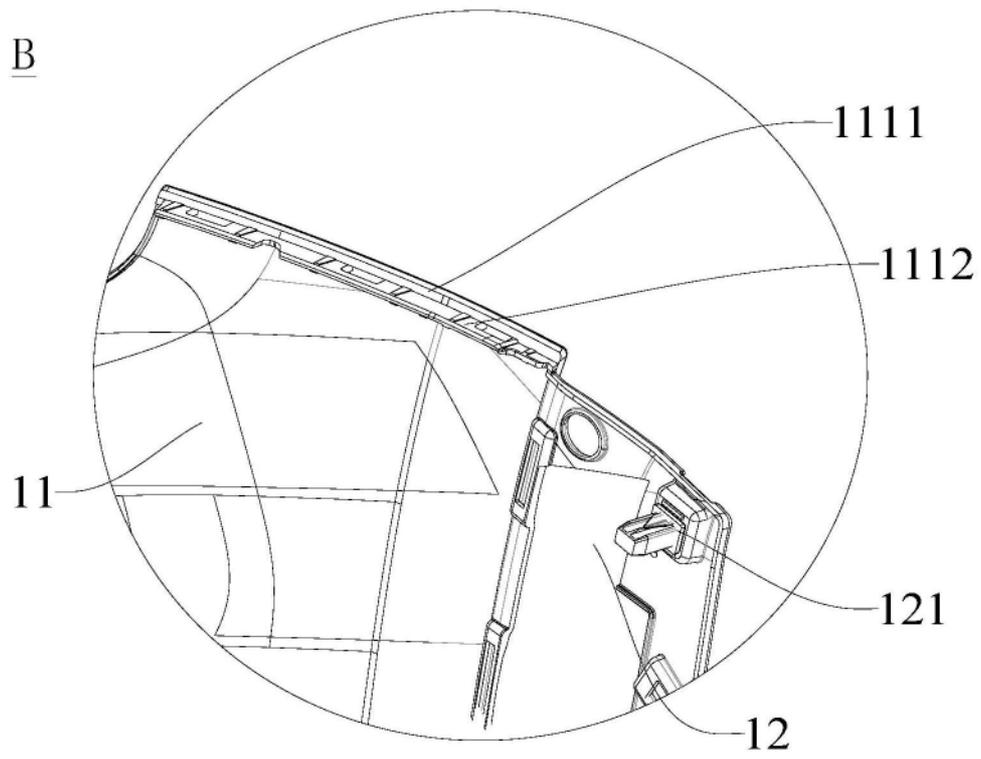


图4

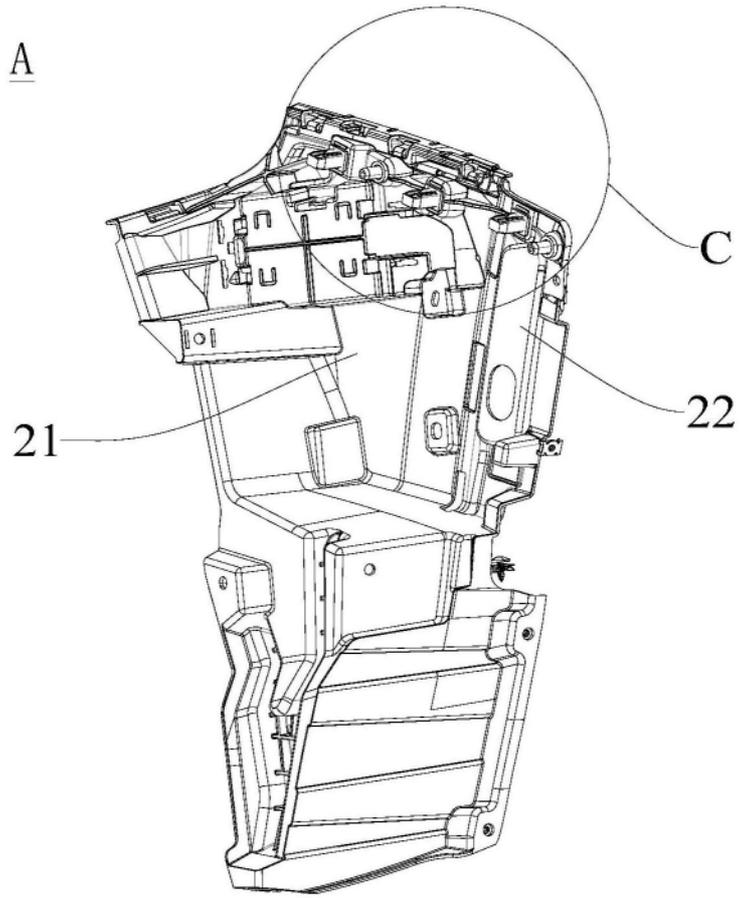


图5

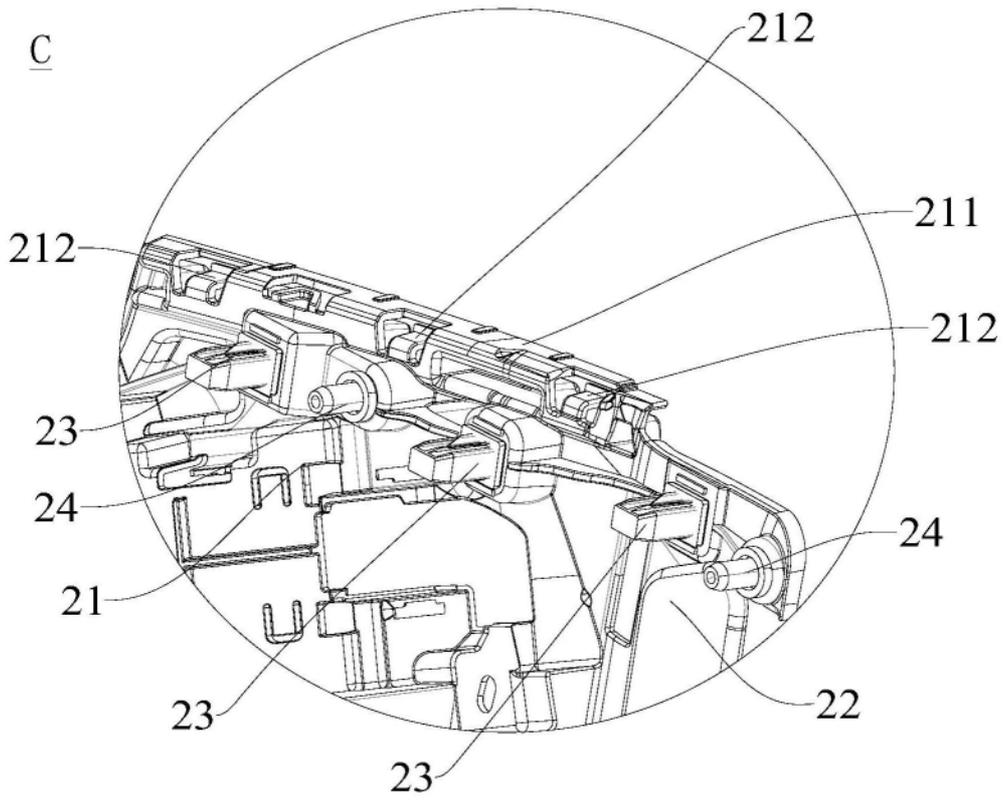


图6

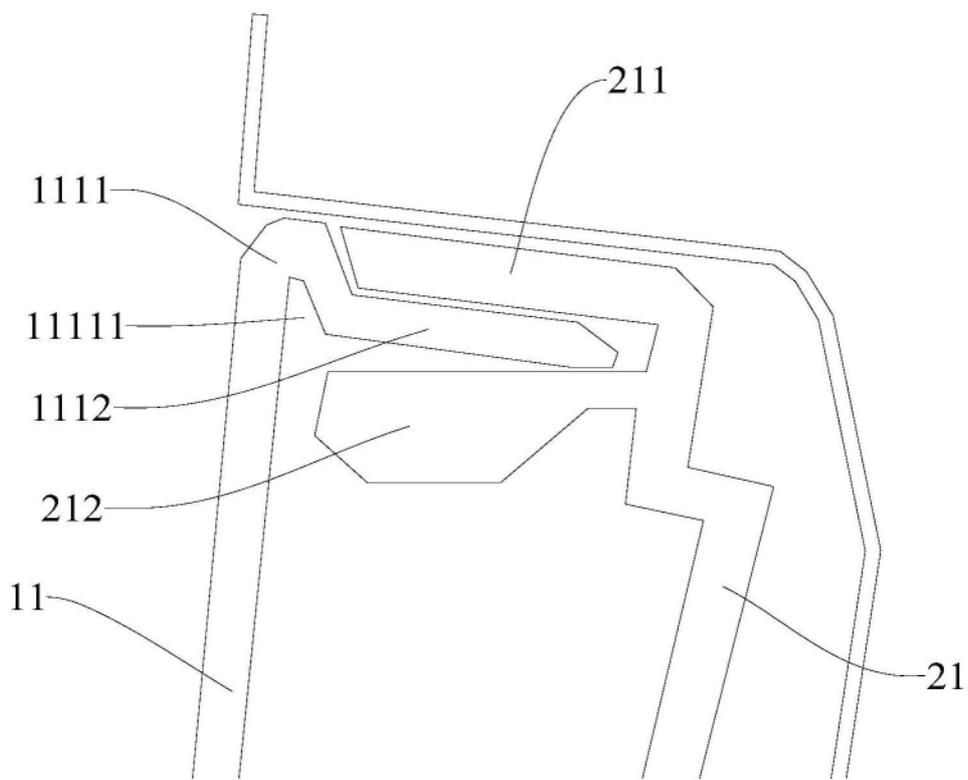


图7