



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 212047604 U

(45) 授权公告日 2020.12.01

(21) 申请号 202020318964.1

(22) 申请日 2020.03.13

(73) 专利权人 北京新能源汽车股份有限公司  
地址 100176 北京市大兴区北京经济技术  
开发区东环中路5号12幢1层

(72) 发明人 乔长胜

(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

代理人 李岩

(51) Int.Cl.

B62D 25/18 (2006.01)

B60R 13/04 (2006.01)

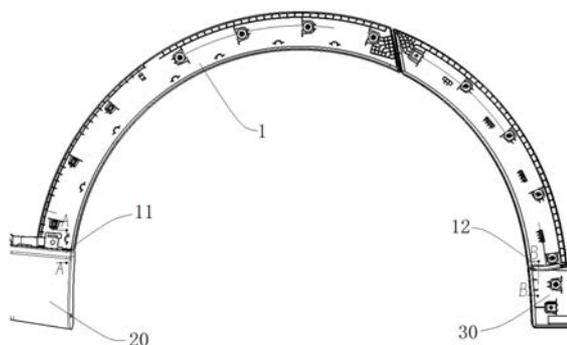
权利要求书1页 说明书4页 附图2页

(54) 实用新型名称

车身组件和具有它的车辆

(57) 摘要

本实用新型公开了一种车身组件和具有它的车辆。该车身组件包括：轮眉，所述轮眉包括：轮眉本体，所述轮眉本体的第一端具有第一支臂，所述轮眉本体的第二端具有第二支臂；车身第一零部件，所述车身第一零部件位于所述轮眉本体的第一端且适于与所述第一支臂配合；车身第二零部件，所述车身第二零部件位于所述轮眉本体的第二端且适于与所述第二支臂配合。根据本实用新型的车身组件，在轮眉本体的两端分别设置有可增加对轮眉限位的第一支臂和第二支臂，从而有利于降低轮眉本体装配后与车身第一零部件和车身第二零部件的间隙和面差，进而有利于提升车辆的品质。



1. 一种车身组件,其特征在于,包括:

轮眉,所述轮眉包括:轮眉本体(1),所述轮眉本体(1)的第一端(11)具有第一支臂(14),所述轮眉本体(1)的第二端(12)具有第二支臂(15);

车身第一零部件(20),所述车身第一零部件(20)位于所述轮眉本体(1)的第一端(11)且适于与所述第一支臂(14)配合;

车身第二零部件(30),所述车身第二零部件(30)位于所述轮眉本体(1)的第二端且适于与所述第二支臂(15)配合。

2. 根据权利要求1所述的车身组件,其特征在于,所述车身第一零部件(20)和所述车身第二零部件(30)均位于所述轮眉的下方。

3. 根据权利要求1所述的车身组件,其特征在于,所述第一支臂(14)上设置有适于与所述车身第一零部件(20)卡接的卡钩(141)。

4. 根据权利要求3所述的车身组件,其特征在于,所述卡钩(141)从内向外与所述车身第一零部件(20)卡接。

5. 根据权利要求3所述的车身组件,其特征在于,所述轮眉本体(1)上设置有安装卡扣(13),所述安装卡扣(13)与所述第一端(11)的下边缘之间的距离不小于25mm。

6. 根据权利要求1所述的车身组件,其特征在于,所述车身第二零部件(30)上设置有横向凹槽(301),所述第二支臂(15)适于插接在所述横向凹槽(301)中。

7. 根据权利要求6所述的车身组件,其特征在于,所述轮眉本体(1)上设置有安装卡扣(13),所述安装卡扣(13)与所述第二端(12)的下边缘之间的距离小于25mm。

8. 根据权利要求1所述的车身组件,其特征在于,所述第一支臂(14)和所述第二支臂(15)均朝向车内侧延伸。

9. 根据权利要求1-8中任一项所述的车身组件,其特征在于,所述车身第一零部件(20)为保险杠,所述车身第二零部件(30)为车门下部装饰板。

10. 一种车辆,其特征在于,包括权利要求1-9中任一项所述的车身组件。

## 车身组件和具有它的车辆

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车领域,具体而言,涉及一种车身组件和具有它的车辆。

### 背景技术

[0002] 传统轮眉的安装形式为孔-卡扣装配形式,由于轮眉的长度较长,且轮眉的材质硬度较软、整体弧度较大,容易导致装配后轮眉前、后端会与保险杠和车门下部装饰板等零件产生较大的间隙和面差,严重影响整车品质感。

### 实用新型内容

[0003] 本实用新型旨在至少在一定程度上解决现有技术中的上述技术问题之一。为此,本实用新型提出一种车身组件,可降低轮眉本体装配后与车身第一零部件和车身第二零部件的间隙和面差。

[0004] 本实用新型还提出了一种具有上述车身组件的车辆。

[0005] 根据本实用新型实施例的车身组件包括:轮眉,所述轮眉包括:轮眉本体,所述轮眉本体的第一端具有第一支臂,所述轮眉本体的第二端具有第二支臂;车身第一零部件,所述车身第一零部件位于所述轮眉本体的第一端且适于与所述第一支臂配合;车身第二零部件,所述车身第二零部件位于所述轮眉本体的第二端且适于与所述第二支臂配合。

[0006] 根据本实用新型实施例的车身组件,在轮眉本体的两端分别设置有可增加对轮眉限位的第一支臂和第二支臂,从而有利于降低轮眉本体装配后与车身第一零部件和车身第二零部件的间隙和面差,进而有利于提升车辆的品质。

[0007] 根据本实用新型的一些实施例,所述车身第一零部件和所述车身第二零部件均位于所述轮眉的下方。

[0008] 根据本实用新型的一些实施例,所述第一支臂上设置有适于与所述车身第一零部件卡接的卡钩。

[0009] 进一步地,所述卡钩从内向外与所述车身第一零部件卡接。

[0010] 进一步地,所述轮眉本体上设置有安装卡扣,所述安装卡扣与所述第一端的下边缘之间的距离不小于25mm。

[0011] 根据本实用新型的一些实施例,所述车身第二零部件上设置有横向凹槽,所述第二支臂适于插接在所述横向凹槽中。

[0012] 根据本实用新型的一些实施例,所述轮眉本体上设置有安装卡扣,所述安装卡扣与所述第二端的下边缘之间的距离小于25mm。

[0013] 根据本实用新型的一些实施例,所述第一支臂和所述第二支臂均朝向车内侧延伸。

[0014] 根据本实用新型的一些实施例,所述车身第一零部件为保险杠,所述车身第二零部件为车门下部装饰板。

[0015] 根据本实用新型另一方面实施例的车辆,包括上述的车身组件。

[0016] 所述车辆与上述的车身组件相对于现有技术所具有的优势相同,在此不再赘述。

[0017] 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

[0018] 图1是车身组件的示意图;

[0019] 图2是图1在A-A处的剖视图;

[0020] 图3是图1在B-B处的剖视图。

[0021] 附图标记:

[0022] 轮眉本体1、第一端11、第二端12、安装卡扣13、第一支臂14、卡钩141、第二支臂15、车身第一零部件20、车身第二零部件30、横向凹槽301。

### 具体实施方式

[0023] 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,旨在用于解释本实用新型,而不能理解为对本实用新型的限制。

[0024] 在本实用新型的描述中,需要理解的是,术语“前”、“后”、“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。

[0025] 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。

[0026] 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。

[0027] 下面结合图1-图3详细描述根据本实用新型实施例的车身组件。

[0028] 参照图1-图3所示,车身组件包括:车身第一零部件20、车身第二零部件30以及轮眉,轮眉包括:轮眉本体1,车身第一零部件20位于轮眉本体1的第一端11,且轮眉本体1的第一端11具有与车身第一零部件20配合的第一支臂14,以增加对轮眉本体1第一端11的限位,车身第二零部件30位于轮眉本体1的第二端12,且轮眉本体1的第二端12具有与车身第二零部件30配合的第二支臂15,以增加对轮眉本体1第二端12的限位,进而有利于提升轮眉的安装精度,可选地,第一端11为轮眉的前端,第二端11为轮眉的后端。

[0029] 根据本实用新型的车身组件,在轮眉本体1的两端分别设置有可增加对轮眉限位的第一支臂14和第二支臂15,从而有利于降低轮眉本体1装配后与车身第一零部件20和车

身第二零部件30的间隙和面差,进而有利于提升车辆的品质。

[0030] 参照图1-图3所示,车身第一零部件20和车身第二零部件30均位于轮眉的下方,第一支臂14增加了轮眉本体1第一端11与车身第一零部件20的连接关系,以降低轮眉本体1的第一端11与车身第一零部件20的面差,第二支臂15增加了轮眉本体1第二端12与车身第二零部件30的连接关系,以保证轮眉本体1的第二端12与车身第二零部件30的间隙均匀性。

[0031] 参照图1和图2所示,第一支臂14上设置有适于与车身第一零部件20卡接的卡钩141,卡钩141与车身第一零部件20卡接,以增加对轮眉本体1的第一端11的限位。

[0032] 参照图1和图2所示,卡钩141从内向外与车身第一零部件20卡接,也就是说,卡钩141在Y方向对轮眉本体1限位,防止轮眉本体1的第一端11起翘,进而控制轮眉本体1的第一端11与车身第一零部件20之间的面差,提升轮眉的装配精度。

[0033] 参照图1-图3所示,轮眉本体1上设置有安装卡扣13,以用于固定轮眉本体1,安装卡扣13与第一端11的下边缘之间的距离不小于25mm,也就是说,当安装卡扣13与第一端11的下边缘之间的距离大于等于25mm时,安装卡扣13不能有效地控制第一端11与车身第一零部件20之间的面差,轮眉本体1的第一端11容易起翘,在轮眉本体1的第一端11增加第一支臂14,通过第一支臂14上的卡扣对轮眉本体1在Y方向的限位,可以有效地防止轮眉本体1的第一端11起翘,减小轮眉本体1第一端11与车身第一零部件20之间的面差,同时,安装卡扣13与卡钩141共同对轮眉本体1的固定可保证轮眉本体1与车身第一零部件20之间的间隙符合车辆的品质要求。

[0034] 参照图1和图3所示,车身第二零部件30上设置有横向凹槽301,第二支臂15适于插接在横向凹槽301中,以实现轮眉本体1的第二端12在Z方向的限位,进而控制轮眉本体1的第二端12与车身第二零部件30之间的间隙均匀性,提升轮眉的装配精度。

[0035] 参照图1和图3所示,轮眉本体1上设置有安装卡扣13,安装卡扣13与第二端12的下边缘之间的距离小于25mm,也就是说,当安装卡扣13与第二端12的下边缘之间的距离小于25mm时,安装卡扣13不能有效地控制第二端12与车身第二零部件30的间隙均匀性,在轮眉本体1的第二端12增加第二支臂15,通过第二支臂15对轮眉本体1的Z方向限位,控制轮眉本体1的第二端12与车身第二零部件30之间的间隙均匀性,同时,安装卡扣13与第二支臂15共同对轮眉本体1的固定可保证轮眉本体1与车身第二零部件30之间的面差。

[0036] 参照图1-图3所示,第一支臂14和第二支臂15均朝向车内侧延伸,以在不影响轮眉外观和装配的情况下,提升轮眉的装配质量和精度。

[0037] 在本实用新型的一些实施例中,车身第一零部件20为保险杠,车身第二零部件30为车门下部装饰板。

[0038] 根据本实用新型另一方面实施例的车辆,包括上述实施例的车身组件。而对于车辆的其它构造,如底盘、变速器等均已为本领域技术人员所熟知的公知技术,因此这里不再一一赘述。

[0039] 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须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。

[0040] 尽管上面已经示出和描述了本实用新型的实施例,可以理解的是,上述实施例是示例性的,不能理解为对本实用新型的限制,本领域的普通技术人员在本实用新型的范围  
内可以对上述实施例进行变化、修改、替换和变型。

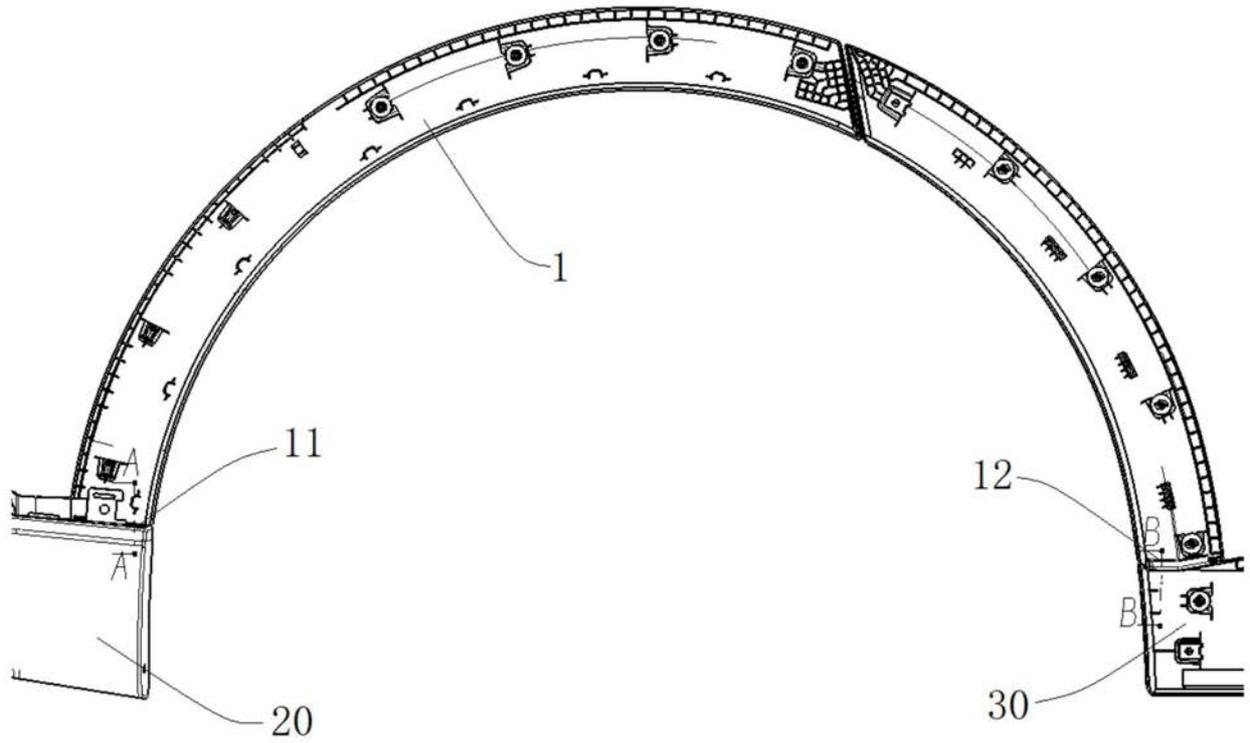


图1

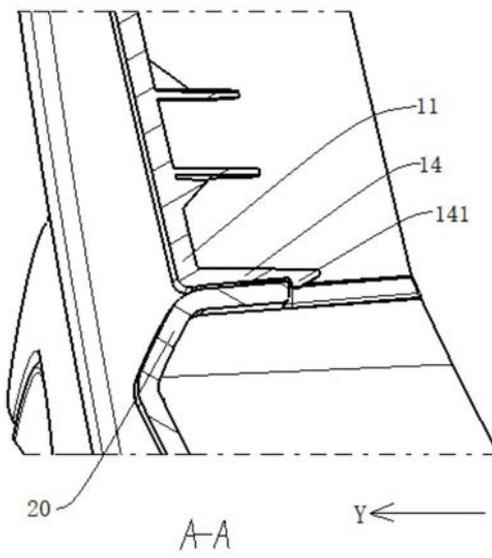


图2

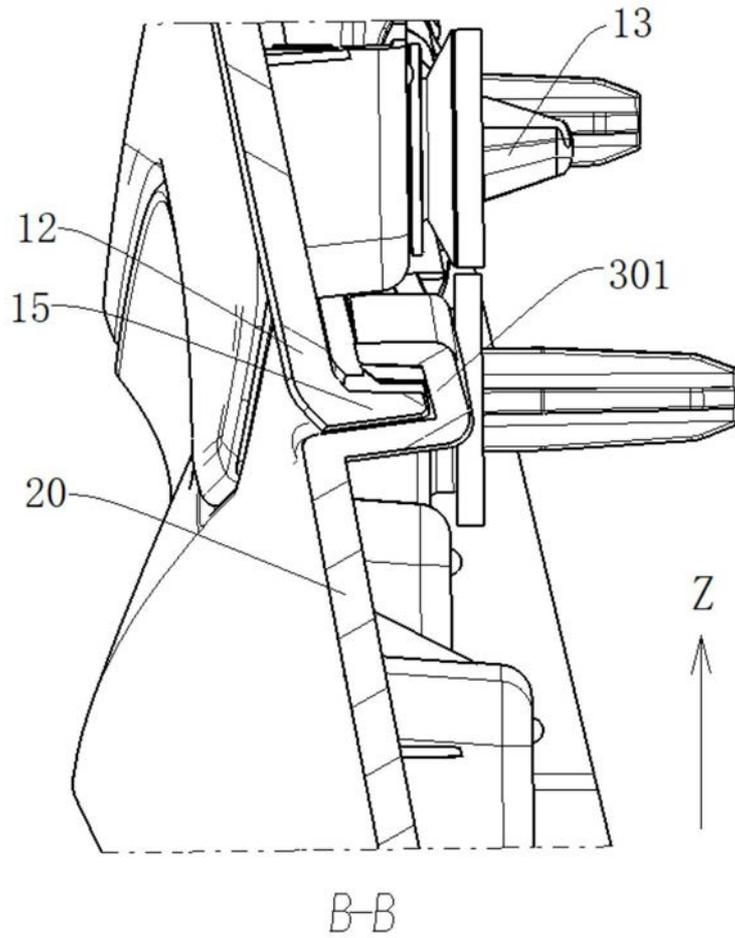


图3