



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 213451457 U

(45) 授权公告日 2021.06.15

(21) 申请号 202020512174.7

(22) 申请日 2020.04.09

(73) 专利权人 襄阳市众兴和汽配有限公司

地址 441000 湖北省襄阳市汽车产业开发
区新风路

(72) 发明人 徐曼丽 孙海山 黄建 李元香
朱庆辉 刘光花 王娇

(74) 专利代理机构 北京化育知识产权代理有限公司 11833

代理人 尹均利

(51) Int.Cl.

F16F 3/10 (2006.01)

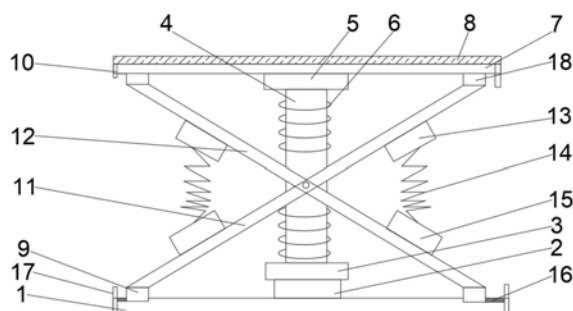
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种汽车底盘减震器支架

(57) 摘要

本实用新型公开了一种汽车底盘减震器支架,包括底座,所述底座的顶端固定连接橡胶垫,所述橡胶垫的顶端固定连接钢板,所述钢板的顶端固定连接支撑杆,所述支撑杆的表面设置有第一弹簧,所述支撑杆的顶端固定连接活塞,所述活塞的顶端固定连接支撑板,所述支撑板的底端固定连接第二固定块,所述第二固定块的底端固定连接第二固定杆,所述第二固定杆的底端固定连接第一固定块,所述第二固定杆的正面固定连接第一固定杆,所述第一固定杆的侧壁固定连接第三固定块,所述第三固定块的表面设置有第二弹簧,所述第四固定块固定连接在第二固定杆的侧壁。本实用新型,通过多种减震系统进行减震,安全实用。



1. 一种汽车底盘减震器支架,包括底座(1),其特征在于:所述底座(1)的顶端固定连接有橡胶垫(2),所述橡胶垫(2)的顶端固定连接有钢板(3),所述钢板(3)的顶端固定连接有支撑杆(4),所述支撑杆(4)的表面设置有第一弹簧(6),所述支撑杆(4)的顶端固定连接有活塞(5),所述活塞(5)的顶端固定连接有支撑板(7),所述支撑板(7)的底端固定连接有第二固定块(18),所述第二固定块(18)的底端固定连接有第二固定杆(12),所述第二固定杆(12)的底端固定连接有第一固定块(9),所述第二固定杆(12)的正面固定连接有第一固定杆(11),所述第一固定杆(11)的侧壁固定连接有第三固定块(15),所述第三固定块(15)的表面设置有第二弹簧(14),所述第二弹簧(14)的底端且位于第三固定块(15)的另一侧固定连接有第四固定块(13),所述第四固定块(13)固定连接在第二固定杆(12)的侧壁,所述底座(1)的顶端且位于橡胶垫(2)的一侧固定连接有安装座(22),所述安装座(22)的内部固定连接有橡胶棒(21),所述橡胶棒(21)的表面设置有第三弹簧(20)。

2. 根据权利要求1所述的一种汽车底盘减震器支架,其特征在于:所述第一固定杆(11)的正面固定连接有固定螺杆(19),所述第一固定杆(11)与第二固定板通过固定螺杆(19)连接。

3. 根据权利要求1所述的一种汽车底盘减震器支架,其特征在于:所述安装座(22)的侧壁固定连接有夹板(24),所述夹板(24)的顶端螺纹连接有螺纹螺栓(23)。

4. 根据权利要求1所述的一种汽车底盘减震器支架,其特征在于:所述支撑板(7)的顶端固定连接有橡胶板(8),所述支撑板(7)的底端固定连接有第一限位板(10),所述底座(1)的顶端且位于第一固定块(9)的一侧固定连接有第二限位板(17),所述第一限位板(10)与第二限位板(17)有两个且位于支撑板(7)与底座(1)的两侧,所述底座(1)的表面设置有滑槽(16),所述滑槽(16)的顶端固定连接有第二限位板(17)。

5. 根据权利要求1所述的一种汽车底盘减震器支架,其特征在于:所述第一固定杆(11)与第二固定杆(12)有两根且位于底座(1)的两侧,所述第三固定块(15)与第四固定块(13)四个且位于第一固定杆(11)与第二固定杆(12)的连接口处两侧。

6. 根据权利要求1所述的一种汽车底盘减震器支架,其特征在于:所述橡胶棒(21)有两根且位于支撑杆(4)的两侧。

一种汽车底盘减震器支架

技术领域

[0001] 本实用新型涉及减震器领域,尤其涉及一种汽车底盘减震器支架。

背景技术

[0002] 汽车的减震系统是由弹簧和减震器共同组成的。减震器并不是用来支持车身的重量,而是用来抑制弹簧吸震后反弹时的震荡和吸收路面冲击的能量。

[0003] 但是目前的减震器支架都是单个装置进行减震,一旦出现损伤,减震的效果就会大减,并不能有多个减震装置,以及支架固定不牢,容易在减震的过程中发生断裂。

实用新型内容

[0004] 本实用新型的目的在于了解决现有技术中存在的缺点,而提出的一种汽车底盘减震器支架。

[0005] 为了实现上述目的,本实用新型采用了如下技术方案:一种汽车底盘减震器支架,包括底座,所述底座的顶端固定连接有橡胶垫,所述橡胶垫的顶端固定连接有钢板,所述钢板的顶端固定连接有支撑杆,所述支撑杆的表面设置有第一弹簧,所述支撑杆的顶端固定连接有活塞,所述活塞的顶端固定连接有支撑板,所述支撑板的底端固定连接有第二固定块,所述第二固定块的底端固定连接第二固定杆,所述第二固定杆的底端固定连接有第一固定块,所述第二固定杆的正面固定连接有第一固定杆,所述第一固定杆的侧壁固定连接第三固定块,所述第三固定块的表面设置有第二弹簧,所述第二弹簧的底端且位于第三固定块的另一侧固定连接第四固定块,所述第四固定块固定连接在第二固定杆的侧壁,所述底座的顶端且位于橡胶垫的一侧固定连接有安装座,所述安装座的内部固定连接橡胶棒,所述橡胶棒的表面设置有第三弹簧。

[0006] 作为上述技术方案的进一步描述:

[0007] 所述第一固定板的正面固定连接固定螺杆,所述第一固定板与第二固定板通过固定螺杆连接。

[0008] 作为上述技术方案的进一步描述:

[0009] 所述安装座的侧壁固定连接夹板,所述夹板的顶端螺纹连接有螺纹螺栓。

[0010] 作为上述技术方案的进一步描述:

[0011] 所述支撑板的顶端固定连接橡胶板,所述支撑板的底端固定连接有第一限位板,所述底座的顶端且位于第一固定块的一侧固定连接第二限位板,所述第一限位板与第二限位板有两个且位于支撑板与底座的两侧,所述底座的表面设置有滑槽,所述滑槽的顶端固定连接第二限位板。

[0012] 作为上述技术方案的进一步描述:

[0013] 所述第一固定杆与第二固定杆有两根且位于底座的两侧,所述第三固定块与第四固定块四个且位于第一固定杆与第二固定杆的连接口处两侧。

[0014] 作为上述技术方案的进一步描述:

[0015] 所述橡胶棒有两根且位于支撑杆的两侧。

[0016] 本实用新型具有如下有益效果：

[0017] 1、与现有技术相比，该一种汽车底盘减震器支架，拥有多种减震方式，而且每种减震装置可一起进行操作，也可以单独进行操作，可以不会因为一个装置损坏而彻底失去减震的效果。

[0018] 2、与现有技术相比，该一种汽车底盘减震器支架，第一固定杆与第二固定杆通过X型连接，以及固定螺杆进行固定，中间固定连接支撑杆，因此固定效果良好。

附图说明

[0019] 图1为本实用新型提出的一种汽车底盘减震器支架的结构正视图；

[0020] 图2为本实用新型提出的一种汽车底盘减震器支架的结构侧视图；

[0021] 图3为本实用新型提出的一种汽车底盘减震器支架的安装座俯视图。

[0022] 图例说明：

[0023] 1、底座；2、橡胶垫；3、钢板；4、支撑杆；5、活塞；6、第一弹簧；7、支撑板；8、橡胶板；9、第一固定块；10、第一限位板；11、第一固定杆；12、第二固定杆；13、第四固定块；14、第二弹簧；15、第三固定块；16、滑槽；17、第二限位板；18、第二固定块；19、固定螺杆；20、第三弹簧；21、橡胶棒；22、安装座；23、螺纹螺栓；24、夹板。

具体实施方式

[0024] 下面将结合本实用新型实施例中的附图，对本实用新型实施例中的技术方案进行清楚、完整地描述，显然，所描述的实施例仅仅是本实用新型一部分实施例，而不是全部的实施例。基于本实用新型中的实施例，本领域普通技术人员在没有做出创造性劳动前提下所获得的所有其他实施例，都属于本实用新型保护的范围。

[0025] 在本实用新型的描述中，需要说明的是，术语“中心”、“上”、“下”、“左”、“右”、“竖直”、“水平”、“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；术语“第一”、“第二”、“第三”仅用于描述目的，而不能理解为指示或暗示相对重要性，此外，除非另有明确的规定和限定，术语“安装”、“相连”、“连接”应做广义理解，例如，可以是固定连接，也可以是可拆卸连接，或一体地连接；可以是机械连接，也可以是电连接；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。对于本领域的普通技术人员而言，可以具体情况理解上述术语在本实用新型中的具体含义。

[0026] 参照图1-3，本实用新型提供的一种汽车底盘减震器支架：包括底座1，底座1的顶端固定连接橡胶垫2，减压减震，橡胶垫2的顶端固定连接钢板3，是第一弹簧6复位，钢板3的顶端固定连接支撑杆4，支撑杆4的表面设置第一弹簧6，方便减震，支撑杆4的顶端固定连接活塞5，活塞5的顶端固定连接支撑板7，支撑板7的底端固定连接第二固定块18，第二固定块18的底端固定连接第二固定杆12，第二固定杆12的底端固定连接第一固定块9，第二固定杆12的正面固定连接第一固定杆11，便于固定，第一固定杆11的侧壁固定连接第三固定块15，第三固定块15的表面设置第二弹簧14，第二弹簧14的底端

且位于第三固定块15的另一侧固定连接第四固定块13,可以使减少震力,第四固定块13固定连接在第二固定杆12 的侧壁,底座1的顶端且位于橡胶垫2的一侧固定连接有安装座22,安装座 22的内部固定连接有橡胶棒21,橡胶棒21的表面设置有第三弹簧20,通过橡胶棒21大大减少压力。

[0027] 第一固定杆11的正面固定连接固定螺杆19,第一固定杆11与第二固定杆通过固定螺杆19连接,加强固定,安装座22的侧壁固定连接夹板24,夹板24的顶端螺纹连接螺纹螺栓23,用于夹紧橡胶棒21,可以方便替换,支撑板7的顶端固定连接橡胶板8,减少顶部带来的震力,支撑板7的底端固定连接第一限位板10,防底座1的顶端且位于第一固定块9的一侧固定连接第二限位板17,防止固定块发生偏移,第一限位板10与第二限位板17有两个且位于支撑板7与底座1的两侧,底座1的表面设置滑槽16,滑槽16的顶端固定连接第二限位板17,便于第一固定块9滑动,第一固定杆11与第二固定杆12有两根且位于底座1的两侧,第三固定块15与第四固定块13四个且位于第一固定杆11与第二固定杆12的连接口处两侧,两端可以减少大量震力,橡胶棒21有两根且位于支撑杆4的两侧。

[0028] 工作原理:使用该装置时,当汽车进行在崎岖的道路行驶,支撑板7上端的橡胶板8减少一部分压力,随后第一固定块9在滑槽16中带动第一固定杆11与第二固定杆12滑动,杆上的第三固定块15与第四固定块13通过挤压第二弹簧14来减轻震感,所述支撑板7底端的安装座22上的橡胶棒21加第三弹簧20再次减轻震感,最后活塞5挤压支撑杆4上的第一弹簧6,第一弹簧6挤压钢板3,钢板3进行挤压橡胶垫2进行减震。

[0029] 最后应说明的是:以上所述仅为本实用新型的优选实施例而已,并不用于限制本实用新型,尽管参照前述实施例对本实用新型进行了详细的说明,对于本领域的技术人员来说,其依然可以对前述各实施例所记载的技术方案进行修改,或者对其中部分技术特征进行等同替换,凡在本实用新型的精神和原则之内,所作的任何修改、等同替换、改进等,均应包含在本实用新型的保护范围之内。

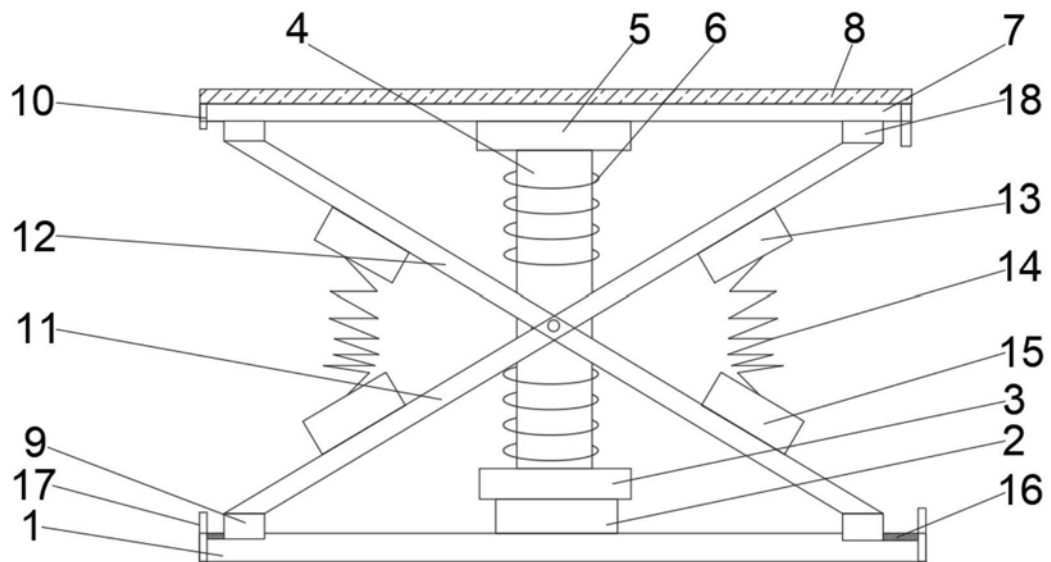


图1

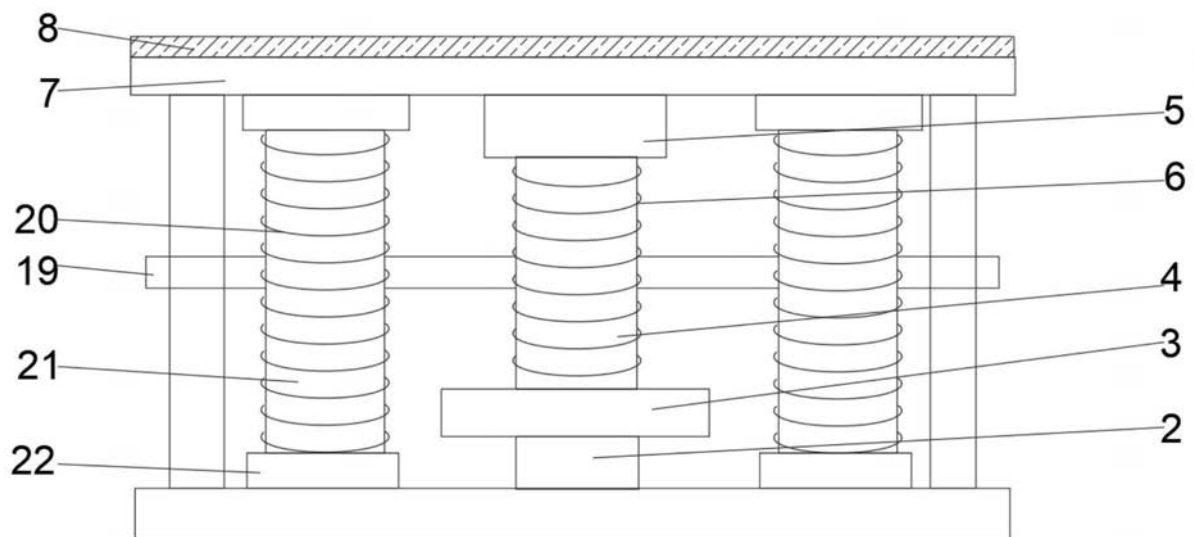


图2

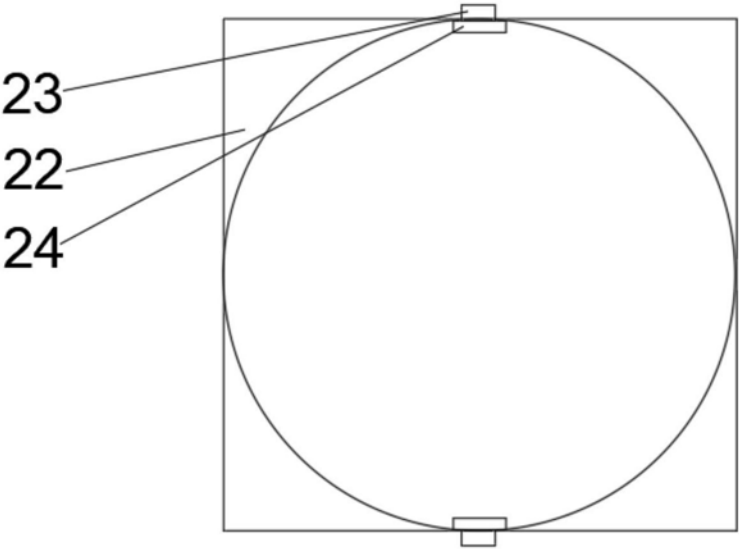


图3