



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 201800539 U

(45) 授权公告日 2011. 04. 20

(21) 申请号 201020539692. 4

(22) 申请日 2010. 09. 19

(73) 专利权人 芜湖佳景科技有限公司

地址 241002 安徽省芜湖市弋江区芜湖高新技术
技术产业开发区中山南路 301 号三仕
创业园

(72) 发明人 唐德钢 费香巧 胡远航

(74) 专利代理机构 芜湖安汇知识产权代理有限
公司 34107

代理人 周光

(51) Int. Cl.

B60K 17/06 (2006. 01)

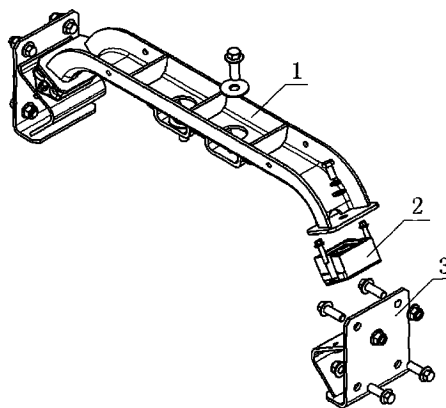
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 2 页

(54) 实用新型名称

一种用于变速箱的辅助悬置装置

(57) 摘要

本实用新型公开了一种用于变速箱的辅助悬置装置,包括固定在变速箱上的支撑梁(1),支撑梁(1)的两端分别通过辅助悬置软垫总成(2)与辅助悬置支架总成(3)连接,且辅助悬置支架总成(3)通过螺栓固定在车架的两侧,辅助悬置支架总成(3)为两个焊接在一起的“L”型板,其中一个“L”型板与辅助悬置软垫总成(2)连接,另一个“L”型板通过螺栓固定在车架上,辅助悬置软垫总成(2)为橡胶硫化减震垫,由上盖板、下盖板、螺纹缸套、橡胶硫化而成。该种辅助悬置装置保证动力总成在行车状态下依然能够保持良好的动力总成姿态,使变速箱正常可靠的使用而且不被破坏,使动力总成在各个方向都具有优越的减振及解耦性能。



1. 一种用于变速箱的辅助悬置装置，其特征在于：所述的辅助悬置装置包括固定在变速箱上的支撑梁(1)，支撑梁(1)的两端分别通过辅助悬置软垫总成(2)与辅助悬置支架总成(3)连接，且所述的辅助悬置支架总成(3)通过螺栓固定在车架的两侧。

2. 根据权利要求1所述的一种用于变速箱的辅助悬置装置，其特征在于：所述的支撑梁(1)为两端带有一定弯折的长条梁形结构。

3. 根据权利要求2所述的一种用于变速箱的辅助悬置装置，其特征在于：所述的支撑梁(1)上均匀的分布有相互平行的加强筋，支撑梁(1)为U形结构。

4. 根据权利要求1-3任一项权利要求所述的一种用于变速箱的辅助悬置装置，其特征在于：所述的辅助悬置支架总成(3)为两个焊接在一起的“L”型板，其中一个“L”型板与辅助悬置软垫总成(2)连接，另一个“L”型板通过螺栓固定在车架上。

5. 根据权利要求4所述的一种用于变速箱的辅助悬置装置，其特征在于：所述的辅助悬置软垫总成(2)为橡胶硫化减震垫，由上盖板、下盖板、螺纹缸套、橡胶硫化而成。

一种用于变速箱的辅助悬置装置

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种用于变速箱的辅助悬置装置。

背景技术

[0002] 当汽车在行驶过程中，由于惯性、加减速、撞击、刹车等状态产生的运动和位移，会导致动力总成及传动系统与底盘上的部件发生碰撞，影响动力总成在各个方向上都有很好的解耦率，同时，由于位移的改变会产生一定的振动和传动轴跳动过大，更甚至，发动机缸体后端面与飞轮壳结合处的弯矩会过大，严重影响汽车的安全使用性能和舒适性能。

实用新型内容

[0003] 本实用新型所要解决的技术问题是针对现有技术中存在的问题提供一种用于变速箱的辅助悬置装置，其目的是保证动力总成在行车状态下依然能够保持良好的动力总成姿态，使变速箱正常可靠的使用而且不被破坏，使动力总成在各个方向都具有优越的减振及解耦性能。

[0004] 本实用新型的技术方案是该种用于变速箱的辅助悬置装置包括固定在变速箱上的支撑梁，支撑梁的两端分别通过辅助悬置软垫总成与辅助悬置支架总成连接，且所述的辅助悬置支架总成通过螺栓固定在车架的两侧。

[0005] 所述的支撑梁为两端带有一定弯折的长条梁形结构。

[0006] 所述的支撑梁上均匀的分布有相互平行的加强筋，支撑梁为 U 形结构。

[0007] 所述的辅助悬置支架总成为两个焊接在一起的“L”型板，其中一个“L”型板与辅助悬置软垫总成连接，另一个“L”型板通过螺栓固定在车架上。

[0008] 所述的辅助悬置软垫总成为橡胶硫化减震垫，由上盖板、下盖板、螺纹缸套、橡胶硫化而成。

[0009] 具有上述结构的一种用于变速箱的辅助悬置装置具有以下优点：

[0010] 1、该种用于变速箱的辅助悬置装置通过可以将变速箱与车架本体牢固的连接在一起，同时，设置的辅助悬置软垫总成可以有效的降低汽车在运动过程中，由于惯性、加减速、撞击、刹车等状态产生的运动和位移导致动力总成及传动系统与底盘上的部件发生碰撞及传动轴的过大位移，保证动力总成在行车状态下依然能够保持良好的动力总成姿态，使变速箱正常可靠的使用而且不被破坏，使动力总成在各个方向都具有优越的减振及解耦性能。

[0011] 2、该种用于变速箱的辅助悬置装置结构简单，易于实现，且效果优异，具有很好的使用价值。

附图说明

[0012] 下面结合附图对本实用新型作进一步说明：

[0013] 图 1 为本实用新型的爆炸结构示意图。

[0014] 图 2 为本实用新型的使用状态结构示意图。

[0015] 在图 1-2 中，1：支撑梁；2：辅助悬置软垫总成；3：辅助悬置支架总成。

具体实施方式

[0016] 图 1 所示结构为用于变速箱的辅助悬置装置的爆炸结构示意图，图 2 为本实用新型的使用状态结构示意图。由图 1 和图 2 所示结构结合可知，该种用于变速箱的辅助悬置装置包括固定在变速箱上的支撑梁 1，支撑梁 1 为两端带有一定弯折的长条形结构，支撑梁 1 上均匀的分布有相互平行的加强筋，支撑梁 1 为 U 形结构；支撑梁 1 的两端分别通过辅助悬置软垫总成 2 与辅助悬置支架总成 3 连接，且辅助悬置支架总成 3 通过螺栓固定在车架的两侧。辅助悬置支架总成 3 为两个焊接在一起的“L”型板，其中一个“L”型板与辅助悬置软垫总成 2 连接，另一个“L”型板通过螺栓固定在车架上。辅助悬置软垫总成 2 为橡胶硫化减震垫，由上盖板、下盖板、螺纹缸套、橡胶硫化而成。

[0017] 支撑梁 1 通过螺栓、垫片固定在变速箱上，辅助悬置支架总成 3 通过螺栓、螺母、固定在车架两侧，辅助悬置软垫总成 2 通过螺栓固定在辅助悬置支架总成 3 上，再通过螺栓、弹簧垫片、平垫圈与支撑梁 1 固定在一起。该种辅助悬置装置通过可以将变速箱与车架本体牢固的连接在一起，同时，设置的辅助悬置软垫总成 2 可以有效的降低汽车在运动过程中，由于惯性、加减速、撞击、刹车等状态产生的运动和位移导致动力总成及传动系统与底盘上的部件发生碰撞，保证动力总成在行车状态下依然能够保持良好的动力总成姿态，使变速箱正常可靠的使用而且不被破坏，使动力总成在各个方向都具有优越的减振及解耦性能。

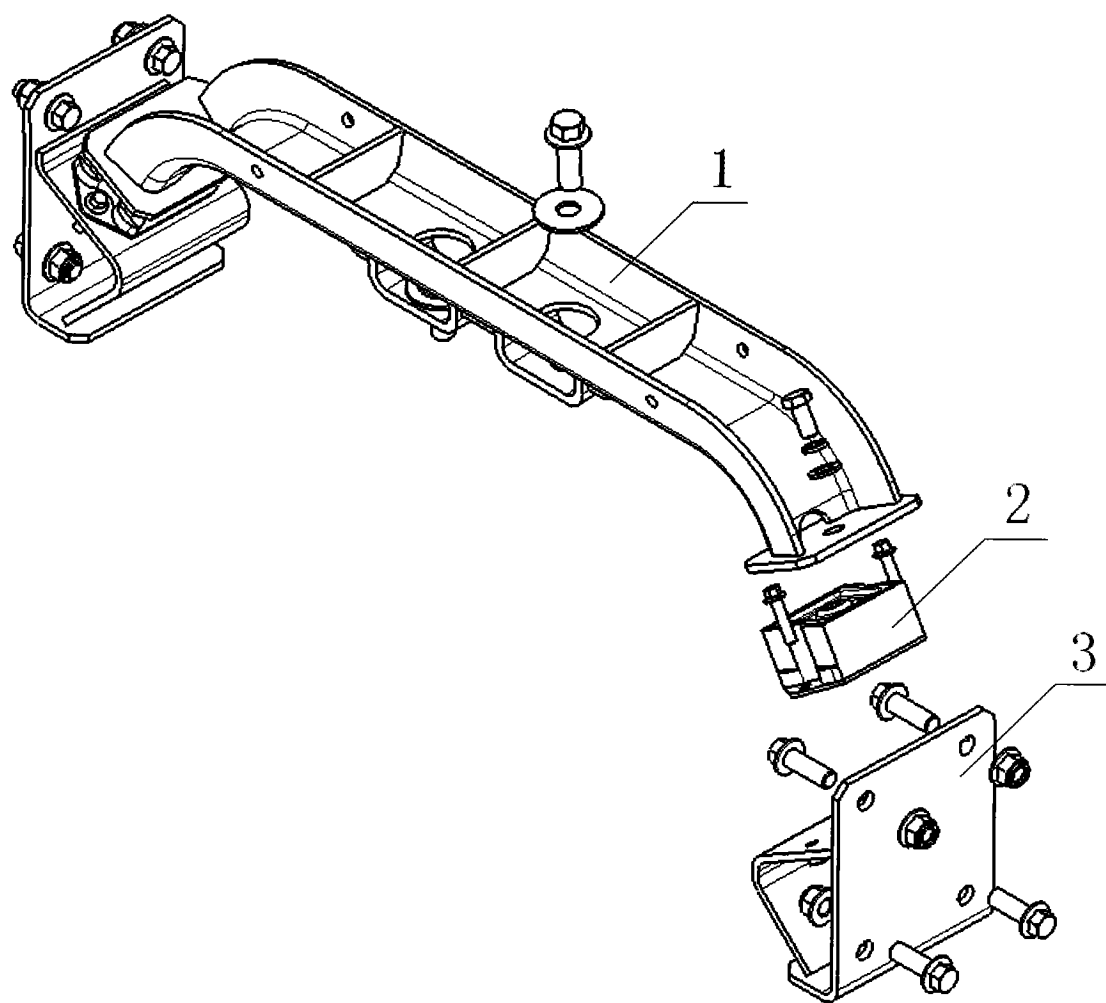


图 1

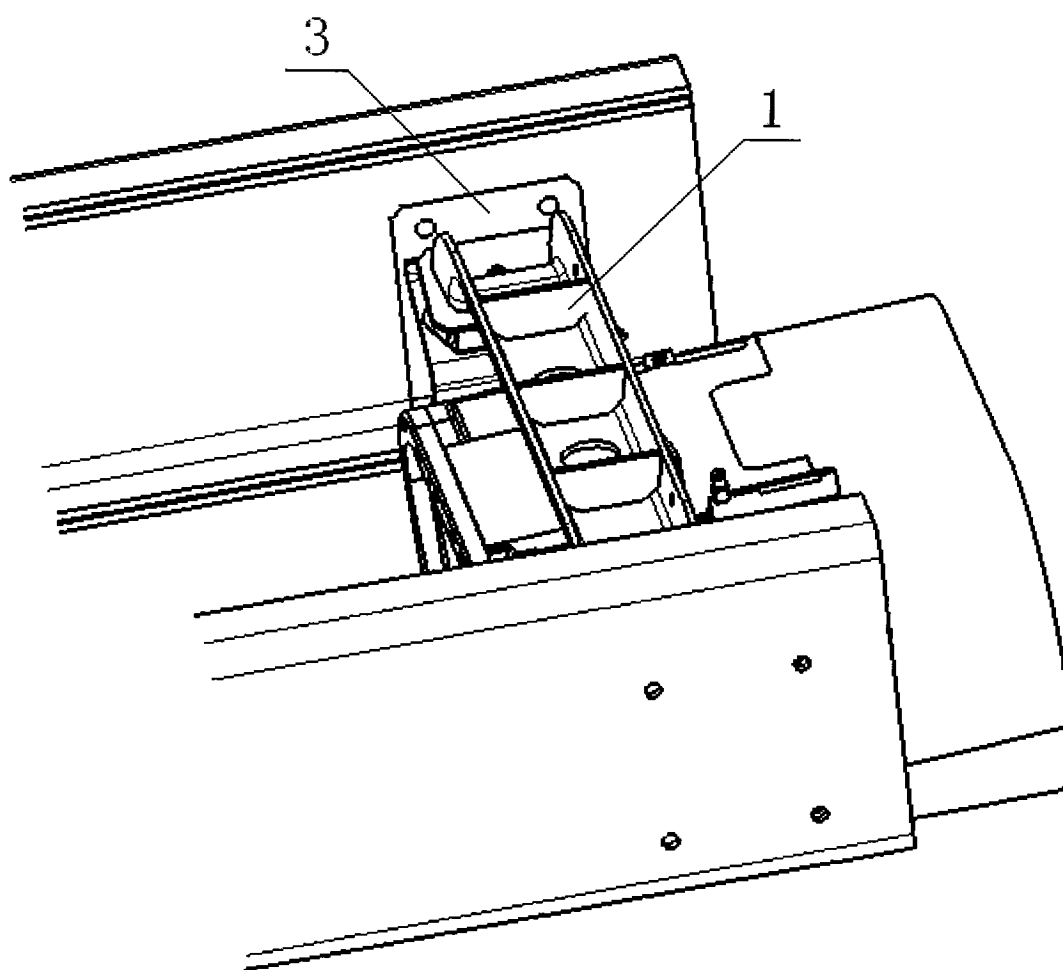


图 2