



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 207621254 U

(45)授权公告日 2018.07.17

(21)申请号 201721732130.X

(22)申请日 2017.12.13

(73)专利权人 浙江戈尔德减振器股份有限公司

地址 325000 浙江省温州市瑞安市南滨街
道江南大道333号

(72)发明人 陈万成 张良城 郑光辉 严定忠
陈瑞钦 余李 杨成 骆大川
李卜爱 桂东明

(74)专利代理机构 温州瓯越专利代理有限公司
33211

代理人 程安

(51)Int.Cl.

F16F 15/04(2006.01)

F16F 9/32(2006.01)

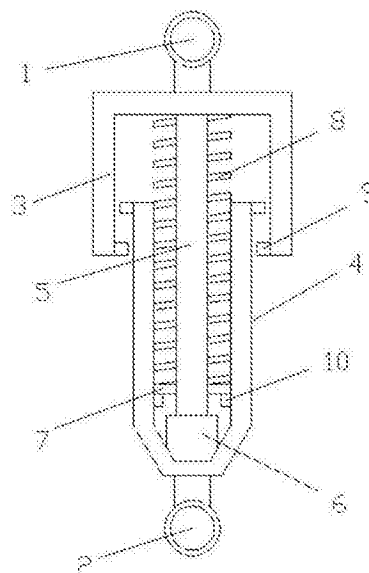
权利要求书1页 说明书2页 附图2页

(54)实用新型名称

一种汽车减振器

(57)摘要

本实用新型一种汽车减振器,包括上吊环、下吊环、第一连接管和第二连接管,所述上吊环底部通过焊接与第一连接管顶部固定连接,下吊环通过焊接与第二连接管底部固定连接,所述第一连接管与第二连接管之间滑动连接,所述第二连接管内部设有活动杆、活塞、第一滑板和第一弹簧,活塞与第二连接管内侧底部固定连接,活动杆与活塞滑动连接,第一弹簧套接在活动杆外侧,第一滑板通过焊接与活动杆外侧固定连接。该一种汽车减振器,通过将弹簧和活塞部件置于减振器内部,从而对弹簧和活塞进行保护,有效的提高了减振器的使用寿命。



1. 一种汽车减振器,包括上吊环(1)、下吊环(2)、第一连接管(3)和第二连接管(4),其特征在于:所述上吊环(1)底部通过焊接与第一连接管(3)顶部固定连接,下吊环(2)通过焊接与第二连接管(4)底部固定连接,所述第一连接管(3)与第二连接管(4)之间滑动连接,所述第二连接管(4)内部设有活动杆(5)、活塞(6)、第一滑板(7)和第一弹簧(8),活塞(6)与第二连接管(4)内侧底部固定连接,活动杆(5)与活塞(6)滑动连接,第一弹簧(8)套接在活动杆(5)外侧,第一滑板(7)通过焊接与活动杆(5)外侧固定连接。

2. 根据权利要求1所述的一种汽车减振器,其特征在于:所述活塞(6)内部设有第二滑板(11)和第二弹簧(12),活动杆(5)底部通过焊接与第二滑板(11)滑动连接,活动杆(5)通过第二滑板(11)与活塞(6)滑动连接。

3. 根据权利要求1所述的一种汽车减振器,其特征在于:所述第二连接管(4)内侧设有固定块(10),固定块(10)通过焊接与第二连接管(4)内侧固定连接,第一滑板(7)与固定块(10)接触连接。

4. 根据权利要求1所述的一种汽车减振器,其特征在于:所述第一连接管(3)内侧设有挂耳(9),第二连接管(4)外侧设有挂耳(9),第一连接管(3)与第二连接管(4)之间通过挂耳(9)配合连接。

5. 根据权利要求1所述的一种汽车减振器,其特征在于:所述上吊环(1)和下吊环(2)分别与汽车上的连接座连接。

一种汽车减振器

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车零部件设备技术领域,具体为一种汽车减振器。

背景技术

[0002] 汽车减振器实际上是一个振动阻尼器,减振器在汽车中不仅用在悬挂上,还用在驾驶室、车座、方向盘等,也可作为缓冲器用在车辆保险杠上。传统的汽车减振器在使用时,由于弹簧和活塞外置,进而长时间的使用,外界泥沙进入到活塞中进而降低减震装置的使用寿命。

实用新型内容

[0003] 本实用新型的目的在于提供一种汽车减振器,解决了背景技术中所提出的问题。

[0004] 为实现上述目的,本实用新型提供如下技术方案:一种汽车减振器,包括上吊环、下吊环、第一连接管和第二连接管,所述上吊环底部通过焊接与第一连接管顶部固定连接,下吊环通过焊接与第二连接管底部固定连接,所述第一连接管与第二连接管之间滑动连接,所述第二连接管内部设有活动杆、活塞、第一滑板和第一弹簧,活塞与第二连接管内侧底部固定连接,活动杆与活塞滑动连接,第一弹簧套接在活动杆外侧,第一滑板通过焊接与活动杆外侧固定连接。

[0005] 作为本实用新型的一种优选实施方式,所述活塞内部设有第二滑板和第二弹簧,活动杆底部通过焊接与第二滑板滑动连接,活动杆通过第二滑板与活塞滑动连接。

[0006] 作为本实用新型的一种优选实施方式,所述第二连接管内侧设有固定块,固定块通过焊接与第二连接管内侧固定连接,第一滑板与固定块接触连接。

[0007] 作为本实用新型的一种优选实施方式,所述第一连接管内侧设有挂耳,第二连接管外侧设有挂耳,第一连接管与第二连接管之间通过挂耳配合连接。

[0008] 作为本实用新型的一种优选实施方式,所述上吊环和下吊环分别与汽车上的连接座连接。

[0009] 与现有技术相比,本实用新型的有益效果:通过将弹簧和活塞部件置于减振器内部,从而对弹簧和活塞进行保护,有效的提高了减振器的使用寿命。

附图说明

[0010] 图1为本实用新型一种汽车减振器结构示意图;

[0011] 图2为本实用新型一种汽车减振器结构图。

[0012] 图中:1上吊环、2下吊环、3第一连接管、4第二连接管、5活动杆、6活塞、7第一滑板、8第一弹簧、9挂耳、10固定块、11第二滑板、12第二弹簧。

具体实施方式

[0013] 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。

[0014] 请参阅图1-2,本实用新型提供一种技术方案:一种汽车减振器,包括上吊环1、下吊环2、第一连接管3和第二连接管4,所述上吊环1底部通过焊接与第一连接管3顶部固定连接,下吊环2通过焊接与第二连接管4底部固定连接,所述第一连接管3与第二连接管4之间滑动连接,所述第二连接管4内部设有活动杆5、活塞6、第一滑板7和第一弹簧8,活塞6与第二连接管4内侧底部固定连接,活动杆5与活塞6滑动连接,第一弹簧8套接在活动杆5外侧,第一滑板7通过焊接与活动杆5外侧固定连接。

[0015] 作为本实用新型中一种优选的技术方案,活塞6内部设有第二滑板11和第二弹簧12,活动杆5底部通过焊接与第二滑板11滑动连接,活动杆5通过第二滑板11与活塞6滑动连接;第二连接管4内侧设有固定块10,固定块10通过焊接与第二连接管4内侧固定连接,第一滑板7与固定块10接触连接;第一连接管3内侧设有挂耳9,第二连接管4外侧设有挂耳9,第一连接管3与第二连接管4之间通过挂耳9配合连接;上吊环1和下吊环2分别与汽车上的连接座连接。

[0016] 本实用新型的改进在于:将上吊环1和下吊环2通过螺栓与汽车上的连接座连接,当减振器受到外力时,第一连接管3与第二连接管4做相向运动,第一连接管3与第二连接管4之间的距离变短,进而第一弹簧8受到压缩的同时,活塞6内的第二弹簧12也受到压缩,当外力解除时,第一连接管3与第二连接管4在第一弹簧8和第二弹簧12的作用下恢复原位,进而起到对车体减震的作用,而且将第一弹簧8和活塞6置于第二连接管4内部,有效的提高了减振器的使用寿命。

[0017] 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。

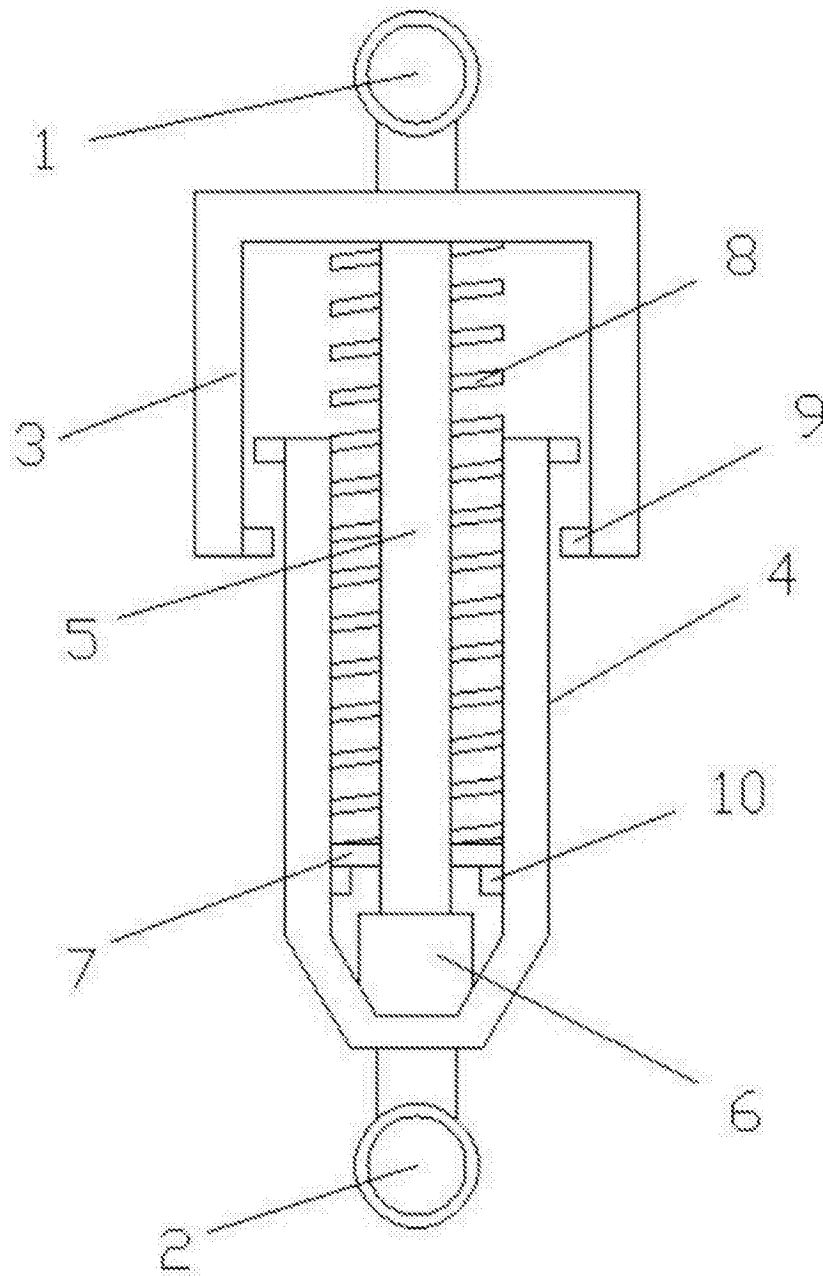


图1

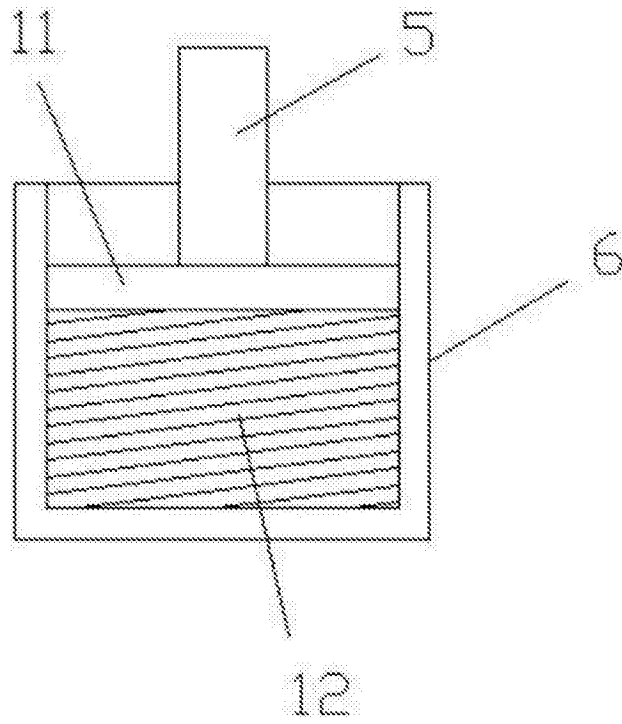


图2