



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 219055905 U

(45) 授权公告日 2023. 05. 23

(21) 申请号 202223473194.6

(22) 申请日 2022.12.26

(73) 专利权人 山东宏祥汽车零部件有限公司
地址 271200 山东省泰安市新泰市汶南镇
陈良村

(72) 发明人 李新 朱衍君

(74) 专利代理机构 青岛高晓专利事务所(普通
合伙) 37104
专利代理师 刘彬

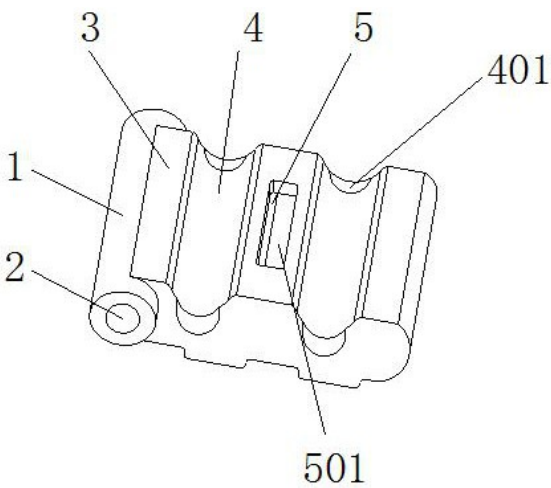
(51) Int.Cl.
B60G 11/10 (2006.01)

权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称
一种汽车后悬架板簧压块

(57) 摘要

本实用新型公开了一种汽车后悬架板簧压块,涉及汽车零部件领域,包括连接杆、连接槽、连接板、螺杆槽、减重槽和支撑杆,所述连接杆的内部开设有连接槽,所述连接杆的一侧设置有连接板,所述连接板的顶端开设有螺杆槽,所述连接板的内部开设有贯穿连接板的减重槽。本实用新型通过设置支撑杆、支撑块和防滑块使后悬架板簧压块与悬架弹簧进行贴合,增大后悬架板簧压块与悬架弹簧之间的摩擦力,降低悬架弹簧脱落,使汽车后悬架上的板簧压块与悬架弹簧之间组装更加稳定,降低悬架弹簧产生脱落,使汽车后悬架上的悬架弹簧减轻汽车后轮震动的冲击力,更便于汽车后悬架对汽车后轮进行稳定减震。



1. 一种汽车后悬架板簧压块,包括连接杆(1)、连接槽(2)、连接板(3)、螺杆槽(4)、减重槽(5)和支撑杆(6),其特征在于:所述连接杆(1)的内部开设有连接槽(2),所述连接杆(1)的一侧设置有连接板(3),所述连接板(3)的顶端开设有螺杆槽(4),所述连接板(3)的内部开设有贯穿连接板(3)的减重槽(5),所述连接板(3)的内壁设置有支撑杆(6),所述支撑杆(6)的底端设置有支撑块(601)。

2. 根据权利要求1所述的一种汽车后悬架板簧压块,其特征在于:所述支撑块(601)的底端设置有防滑块(602)。

3. 根据权利要求1所述的一种汽车后悬架板簧压块,其特征在于:所述螺杆槽(4)的数量有两组,两组所述螺杆槽(4)位于减重槽(5)的两侧。

4. 根据权利要求1所述的一种汽车后悬架板簧压块,其特征在于:所述螺杆槽(4)的两侧开设有弧形槽(401)。

5. 根据权利要求1所述的一种汽车后悬架板簧压块,其特征在于:所述连接板(3)的内壁位于减重槽(5)的下方设置有支撑柱(501)。

一种汽车后悬架板簧压块

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车零部件技术领域,具体为一种汽车后悬架板簧压块。

背景技术

[0002] 汽车悬架系统是指车身、车架和车轮之间的一个连接结构系统,而这个结构系统包含了避震器、悬架弹簧、防倾杆、悬吊副梁、下控臂、纵向杆、转向节臂、橡皮衬套和连杆等部件,汽车后悬架由U形螺栓将车桥、板簧压块和悬架弹簧之间进行固定,避震器的输出端与板簧压块之间进行连接固定,当汽车行驶在路面上时因地面的变化而受到震动及冲击,这些冲击的力量其中一部分会由轮胎吸收,但绝大部分是依靠轮胎与车身间的悬架装置来吸收,起到对车身进行减震的作用。

[0003] 当车辆轮胎受到震动带来冲击力时,车轮带动车桥、板簧压块,悬架弹簧,U形螺栓进行移动,板簧压块移动带动避震器的输出端进行上升,避震器对板簧压块带来的冲击力进行减震,使汽车后悬架对汽车本体起到减震作用,现有的汽车后悬架板簧压块的底端较为平滑,板簧压块与悬架弹簧的顶端进行贴合,悬架弹簧与板簧压块之间的摩擦力不够,致使悬架弹簧在长期使用后会造成移动偏差,难以保持长期稳定。

实用新型内容

[0004] 本实用新型的目的在于提供一种汽车后悬架板簧压块,以解决上述背景技术提出的目前市场上的汽车后悬架板簧压块与悬架弹簧之间的摩擦力不够的问题。

[0005] 为实现上述目的,本实用新型提供如下技术方案:一种汽车后悬架板簧压块,包括连接杆、连接槽、连接板、螺杆槽、减重槽和支撑杆,所述连接杆的内部开设有连接槽,所述连接杆的一侧设置有连接板,所述连接板的顶端开设有螺杆槽,所述连接板的内部开设有贯穿连接板的减重槽,所述连接板的内壁设置有支撑杆,所述支撑杆的底端设置有支撑块。

[0006] 优选的,所述支撑块的底端设置有防滑块。

[0007] 优选的,所述螺杆槽的数量有两组,两组所述螺杆槽位于减重槽的两侧。

[0008] 优选的,所述螺杆槽的两侧开设有弧形槽。

[0009] 优选的,所述连接板的内壁位于减重槽的下方设置有支撑柱。

[0010] 与现有技术相比,本实用新型的有益效果是:

[0011] 1.该汽车后悬架板簧压块,使在本装置与悬架弹簧之间进行组装时,通过设置支撑杆、支撑块和防滑块使后悬架板簧压块与悬架弹簧进行贴合,增大后悬架板簧压块与悬架弹簧之间的摩擦力,降低悬架弹簧脱落,使汽车后悬架上的板簧压块与悬架弹簧之间组装更加稳定,降低悬架弹簧产生脱落,使汽车后悬架上的悬架弹簧减轻汽车后轮震动的冲击力,更便于汽车后悬架对汽车后轮进行稳定减震。

[0012] 2.该汽车后悬架板簧压块,使在本装置时,通过开设减重槽降低了车辆后悬架上板簧压块的自重,通过设置支撑柱保障了板簧压块的抗拉强度,使车辆后悬架上的板簧压块的自重降低。

附图说明

[0013] 图1为本实用新型立体图；

[0014] 图2为本实用新型主视图；

[0015] 图3为本实用新型主视剖切图。

[0016] 图中：1、连接杆；2、连接槽；3、连接板；4、螺杆槽；401、弧形槽；5、减重槽；501、支撑柱；6、支撑杆；601、支撑块；602、防滑块。

具体实施方式

[0017] 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。

[0018] 请参阅图1-3，本实用新型提供一种技术方案：一种汽车后悬架板簧压块，包括连接杆1、连接槽2、连接板3、螺杆槽4、减重槽5和支撑杆6，连接杆1的内部开设有连接槽2，连接杆1的一侧设置有连接板3，连接板3的顶端开设有螺杆槽4，连接板3的内部开设有贯穿连接板3的减重槽5，连接板3的内壁设置有支撑杆6，支撑杆6的底端设置有支撑块601。

[0019] 参阅图3可知，支撑块601的底端设置有防滑块602，防滑块602为橡胶材质。

[0020] 具体实施时，当需要将汽车后悬架板簧压块与悬架弹簧进行组装时，通过U形螺栓将板簧压块固定在悬架弹簧上，板簧压块带动支撑杆6、支撑块601和防滑块602与悬架弹簧的顶端进行固定，U形螺栓对弹簧压块和悬架弹簧进行固定，通过防滑块602与悬架弹簧的顶端进行贴合，增大板簧压块与悬架弹簧之间的摩擦力，降低悬架弹簧在板簧压块的底端产生移动的几率。

[0021] 参阅图1、2和3可知，螺杆槽4的数量有两组，两组螺杆槽4位于减重槽5的两侧。

[0022] 具体实施时，通过设置两组螺杆槽4使两组U形螺栓更便于对板簧压块与悬架弹簧之间进行组装固定。

[0023] 参阅图1和2可知，螺杆槽4的两侧开设有弧形槽401，一组螺杆槽4的两侧均开设有一组弧形槽401。

[0024] 具体实施时，通过开设弧形槽401使螺杆槽4与U形螺栓的外壁更加贴合，有效的降低U形螺栓对螺杆槽4和弧形槽401的位置进行磨损，便于U形螺栓对汽车后悬架上的板簧压块与悬架弹簧之间进行组装固定。

[0025] 参阅图1和3可知，连接板3的内壁位于减重槽5的下方设置有支撑柱501。

[0026] 具体实施时，当板簧压块与悬架弹簧之间进行组装后，通过开设减重槽5使板簧压块的重量减轻，同时设置支撑柱501使板簧压块保持稳定支撑功能，有效的降低板簧压块重量的同时保障了板簧压块整体具有足够的抗拉强度，汽车后悬架板簧压块的重量减轻，便于保障了车辆在使用后悬架板簧的强度性能，且降低了车辆后悬架板的自重。

[0027] 综上所述：当汽车后轮受到震动带来冲击力时，车轮推动车桥、悬架弹簧、U形螺栓进行移动，U形螺栓通过连接槽2与板簧压块进行固定，U形螺栓移动推动板簧压块进行移动，板簧压块推动避震器的输出端进行移动，避震器对冲击力进行吸收，通过将避震器的输出端与板簧压块进行连接，使车辆后轮通过后悬架上的避震器进行减震，后悬架有效的降

低汽车后轮振动。

[0028] 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。

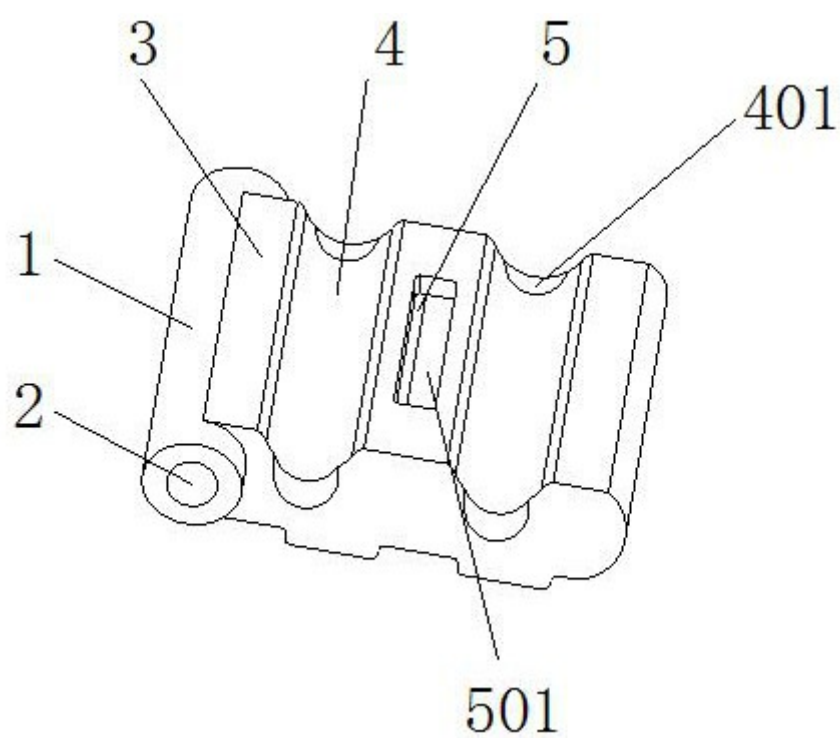


图1

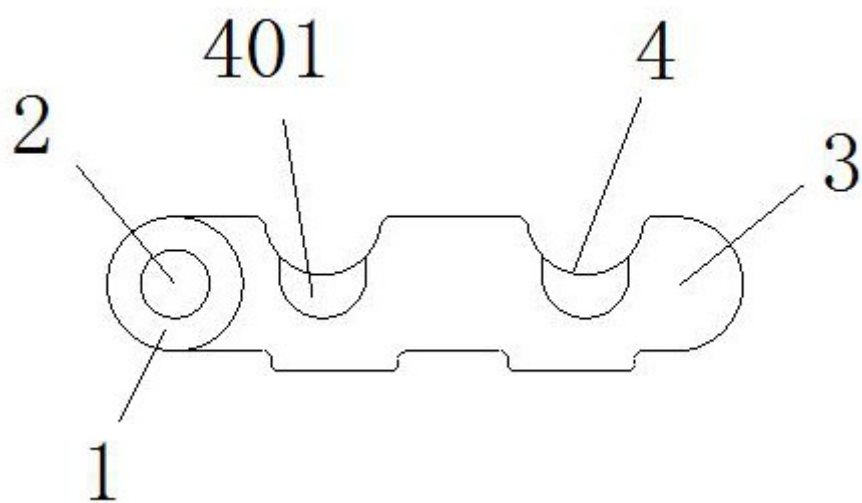


图2

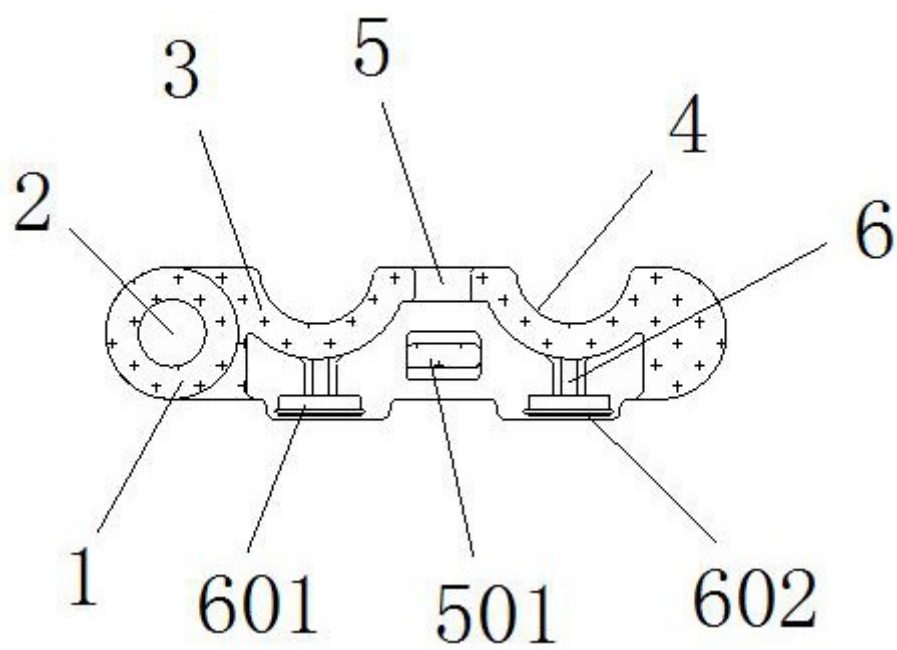


图3