



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 205822995 U

(45)授权公告日 2016.12.21

(21)申请号 201620733621.5

(22)申请日 2016.07.09

(73)专利权人 浙江同兴金属锻件有限公司

地址 317000 浙江省台州市临海市杜桥镇
医化园区东海第三大道2号

(72)发明人 葛灵波 项康 张学迪

(51)Int.Cl.

E05D 5/02(2006.01)

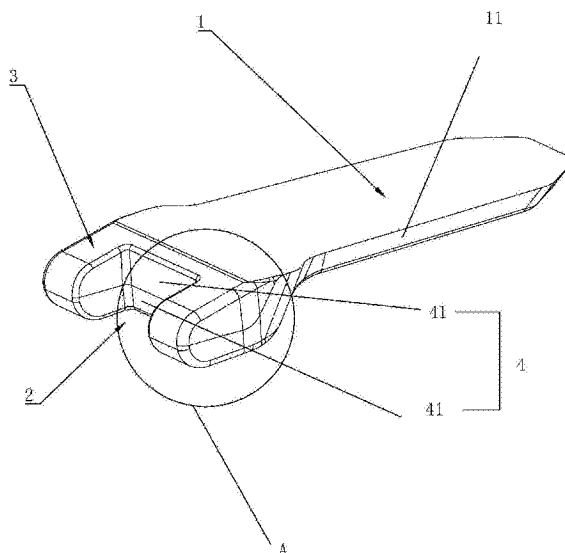
权利要求书1页 说明书2页 附图3页

(54)实用新型名称

汽车合页锻件

(57)摘要

本实用新型公开了一种汽车合页锻件,包括安装板,所述安装板一端设有铰接槽,所述铰接槽两侧对称设有铰接孔安装部,所述铰接槽设有拔模斜面。通过拔模斜面的设置能够方便汽车合页锻件脱模工作,大大提高锻件的生产效率。



1. 一种汽车合页锻件,其特征是:包括安装板(1),所述安装板(1)一端设有铰接槽(2),所述铰接槽(2)两侧对称设有铰接孔安装部(3),所述铰接槽(2)设有拔模斜面(4)。

2. 根据权利要求1所述的汽车合页锻件,其特征是:所述拔模斜面(4)上下分成相互对称的拔模面(41)。

3. 根据权利要求2所述的汽车合页锻件,其特征是:所述拔模面(41)的拔模角度为 2° 至 4° 。

4. 根据权利要求3所述的汽车合页锻件,其特征是:所述铰接孔安装部(3)侧壁也设有与铰接槽(2)相同的拔模斜面(4)。

5. 根据权利要求1所述的汽车合页锻件,其特征是:所述安装板(1)侧壁设有倾斜面(11)。

6. 根据权利要求1所述的汽车合页锻件,其特征是:所述安装板(1)轴线与铰接孔安装部(3)轴线形成角 α , $140^{\circ} \leq \alpha \leq 160^{\circ}$ 。

汽车合页锻件

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种锻件,特别涉及一种汽车合页锻件。

背景技术

[0002] 汽车合页是用于铰接安装汽车门的主要部件,在生产中,都是通过模具生产锻件锻造出后,然后进行切削加工,完成整个汽车合页的生产工作,但是现有的汽车合页锻件在锻造时,往往不容易生产脱模,锻造效率低下。

实用新型内容

[0003] 针对现有技术存在的不足,本实用新型的目的在于提供一种易于脱模的汽车合页锻件。

[0004] 本实用新型的上述技术目的是通过以下技术方案得以实现的:一种汽车合页锻件,包括安装板,所述安装板一端设有铰接槽,所述铰接槽两侧对称设有铰接孔安装部,所述铰接槽设有拔模斜面。

[0005] 通过采用上述技术方案,通过拔模斜面的设置能够方便汽车合页锻件脱模工作,大大提高锻件的生产效率。

[0006] 优选的,所述的拔模斜面上下分成相互对称的拔模面。

[0007] 优选的,所述的拔模面的拔模角度为 2° 至 4° 。

[0008] 通过采用上述技术方案,将拔模斜面对拆分成为多个拔模面后,就能够大大减小拔模面倾斜角度和拔模面的面积,从而方便锻件进行脱模工作。

[0009] 优选的,所述的铰接孔安装部侧壁也设有与铰接槽相同的拔模斜面。

[0010] 通过采用上述技术方案,这样其铰接孔安装部侧壁也能够快速在脱模时,快速的与模具完成分离工作,大大提高了产品的脱模工作。

[0011] 优选的,所述的安装板侧壁设有倾斜面。

[0012] 通过采用上述技术方案,倾斜面的设置也使得安装板侧壁也具有了与拔模斜面相同的能,方便安装板脱离铸造模具。

[0013] 优选的,所述的安装板轴线与铰接孔安装部轴线形成角 α ,所述 $140^{\circ} \leq \alpha \leq 160^{\circ}$ 。

[0014] 通过采用上述技术方案,使得整个安装板与铰接孔安装部形成一个弯曲的拐角,能够大大提高本锻件的强度。

附图说明

[0015] 图1为实施例的结构示意图;

[0016] 图2为图1在A的放大图;

[0017] 图3为实施例的局部侧视图。

[0018] 附图标记:1、安装板;11、倾斜面;2、铰接槽;3、铰接孔安装部;4、拔模斜面;41、拔模面;42、加工层。

具体实施方式

[0019] 以下结合附图对本实用新型作进一步详细说明。

[0020] 本具体实施例仅仅是对本实用新型的解释,其并不是对本实用新型的限制,本领域技术人员在阅读完本说明书后可以根据需要对本实施例做出没有创造性贡献的修改,但只要在本实用新型的权利要求范围内都受到专利法的保护。

[0021] 如图1和图2所示,一种汽车合页锻件,包括安装板1,所述安装板1一端设有铰接槽2,所述铰接槽2两侧对称设有铰接孔安装部3,所述铰接槽2设有拔模斜面4。通过拔模斜面4的设置能够方便汽车合页锻件脱模工作,大大提高锻件的生产效率。

[0022] 汽车合页锻件通过锻造形成一体,其铰接孔安装部3对称设置在安装板1的一端,实为安装板1的一部分,这样既能够方便汽车合页锻件的锻造生产,方便汽车合页的生产加工,而且还能够大大提高合页的整体结构强度。

[0023] 如图1所示,所述的拔模斜面4上下分成相互对称的拔模面41。所述的拔模面41的拔模角度为 3° 。将拔模斜面4对拆分成为多个拔模面41后,就能够大大减小拔模面41倾斜角度和拔模面41的面积,从而方便锻件进行脱模工作。这样在本锻件脱模时,本锻件就能够更具顺畅的从上模具和下模内脱离。

[0024] 所述的铰接孔安装部3侧壁也设有与铰接槽2相同的拔模斜面4。这样其铰接孔安装部3侧壁也能够在脱模时,快速的与模具完成分离工作,大大提高了产品的脱模工作。

[0025] 如图1所示,所述的安装板1侧壁设有倾斜面11。倾斜面11的设置也使得安装板1侧壁也具有了与拔模斜面4相同的能,方便安装板1脱离铸造模具。倾斜面11的设置也实现就减少锻造材料,降低生产成本和锻件重量的目的。

[0026] 如图3所示,安装板1轴线与铰接孔安装部3轴线形成角 α ,所述 $140^{\circ} \leq \alpha \leq 160^{\circ}$ 。使得整个安装板1与铰接孔安装部3形成一个弯曲的拐角,其拐角为 160° ,这样其安装板1在铰接孔安装部3与安装板1的连接处就能够形成一个曲部,通过这个曲部就能够使得整个合页具有更强的抗压、抗弯曲强度,也从而大大增强锻件强度。

[0027] 并且在铰接孔安装部3的外侧壁上还设有加工层42,其加工层42的厚度为1mm,从而方便人们对锻件外壁进行切削加工,通过这些对于的预留余量就能够大大提高通过本锻件生产出的合页的精度和成品率,也有效的降低了合页的报废率。

[0028] 以上所述仅是本实用新型的示范性实施方式,而非用于限制本实用新型的保护范围,本实用新型的保护范围由所附的权利要求确定。

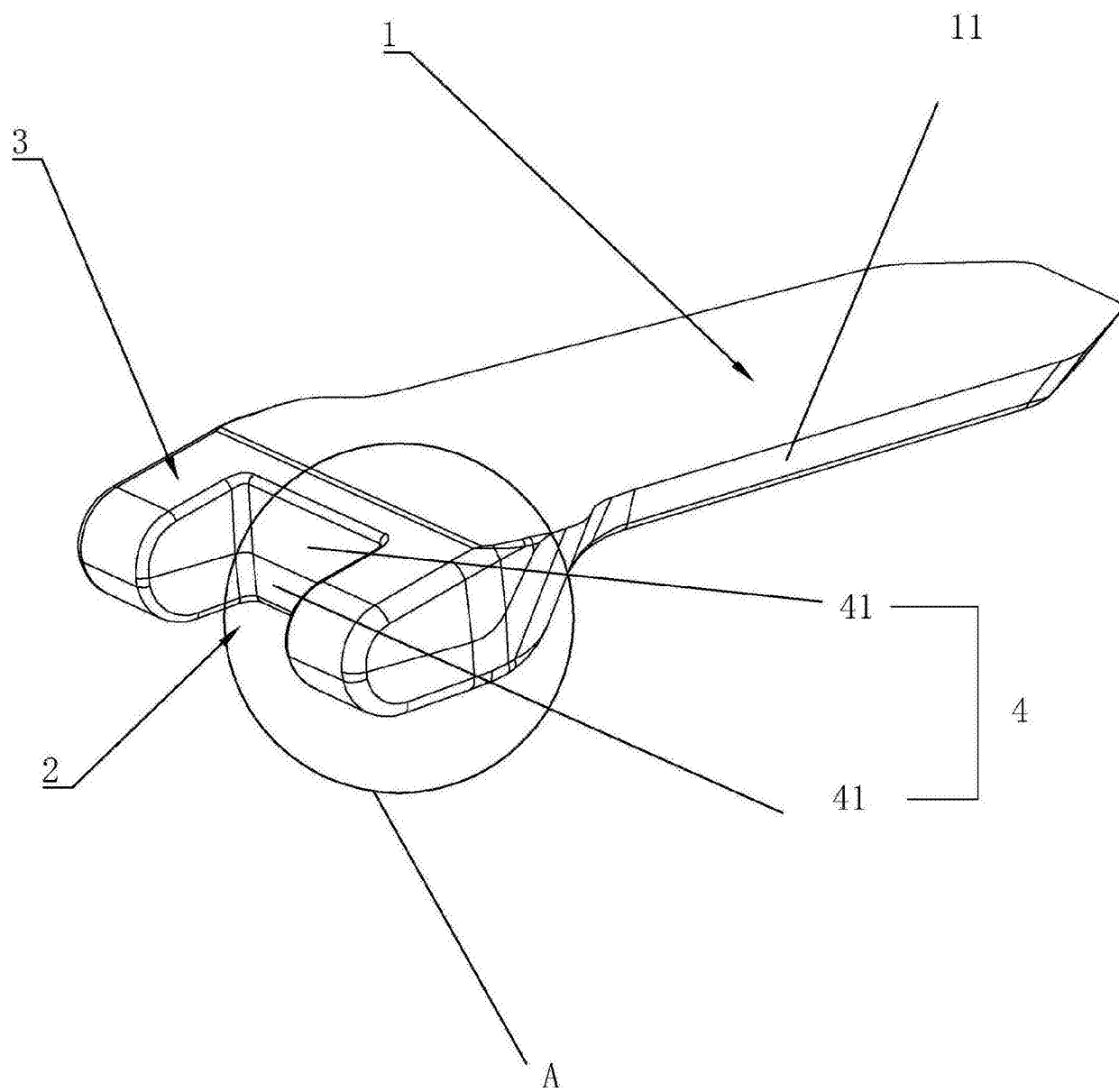


图1

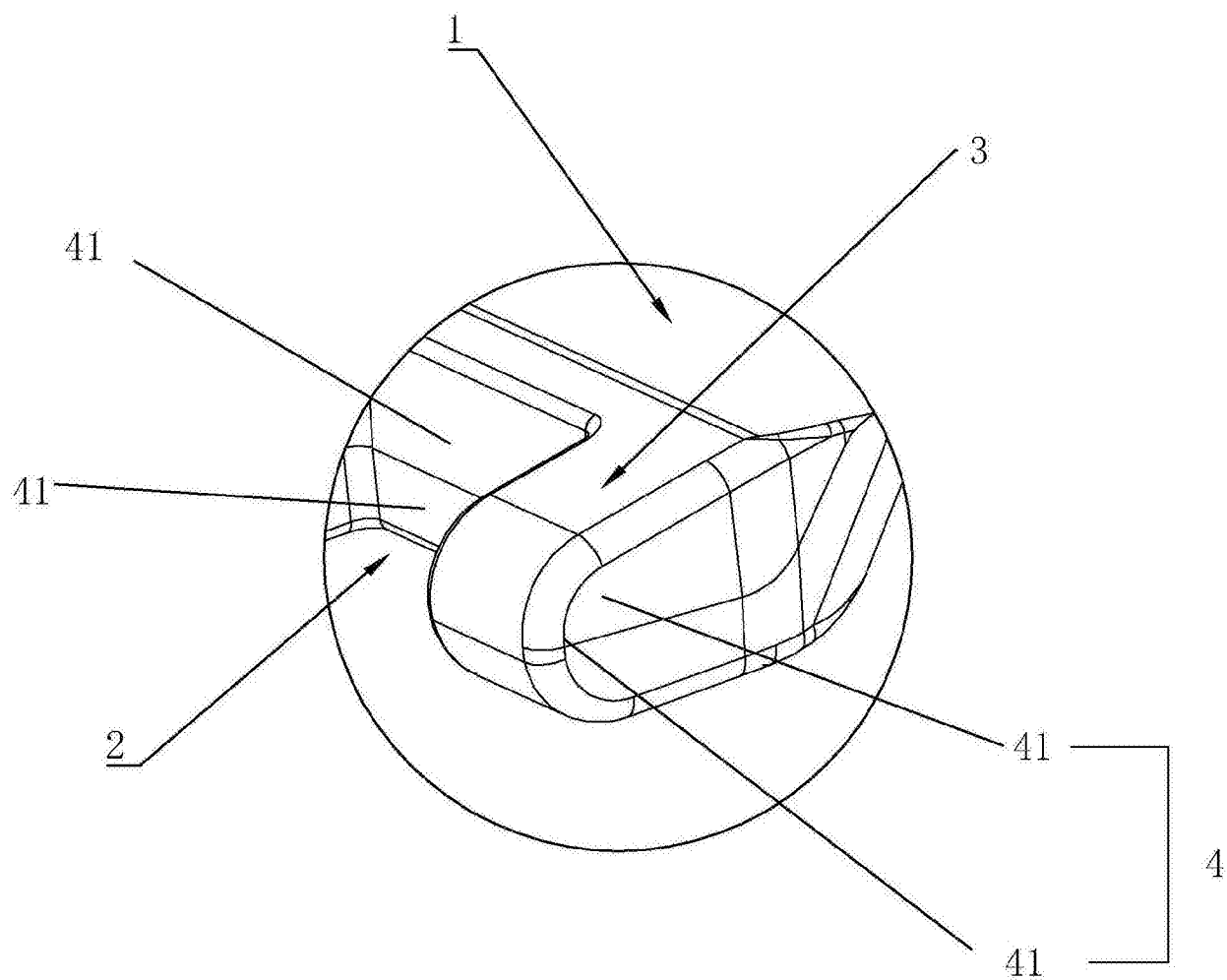


图2

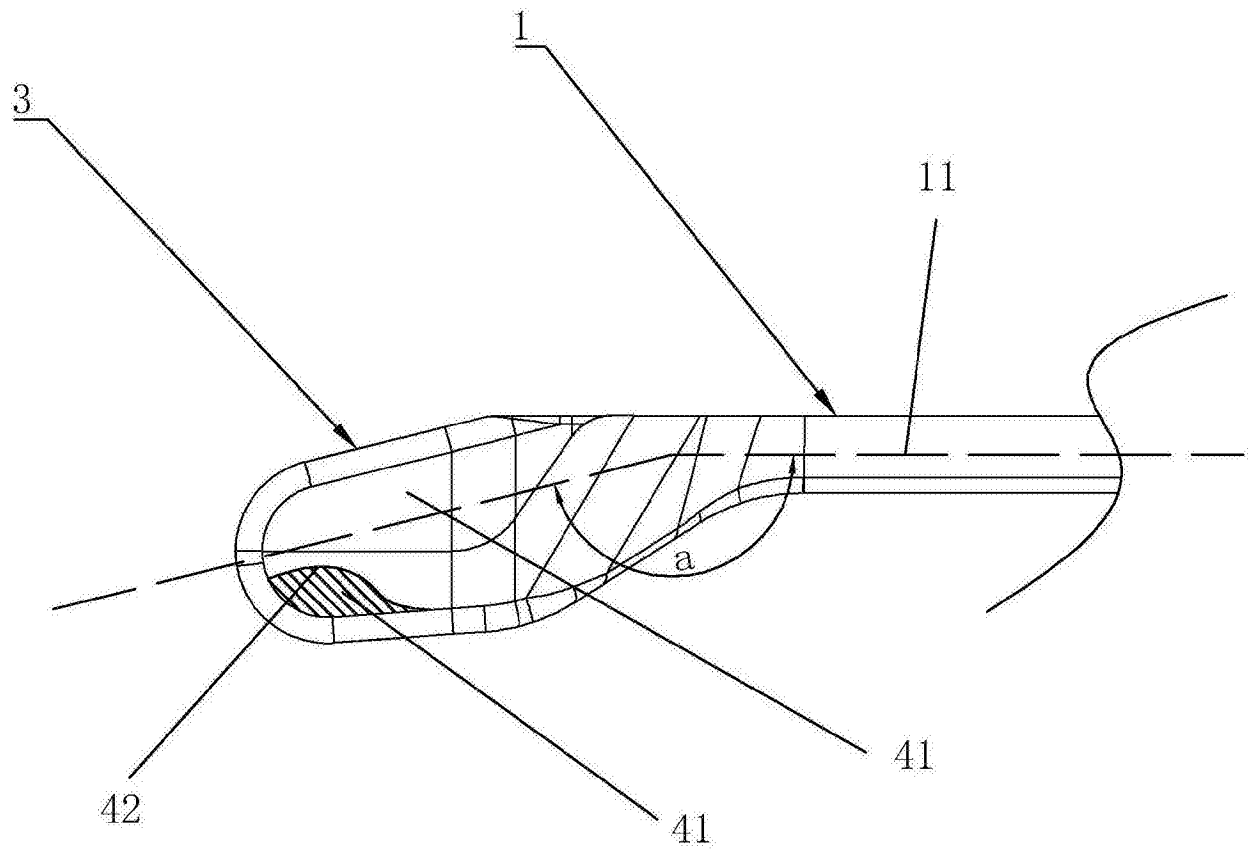


图3