



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 211166311 U

(45)授权公告日 2020.08.04

(21)申请号 201922368321.8

(22)申请日 2019.12.26

(73)专利权人 郓城隆鑫机械有限公司

地址 274700 山东省菏泽市郓城县杨庄集
镇政府驻地大王村

(72)发明人 李二妮

(51)Int.Cl.

B60G 21/045(2006.01)

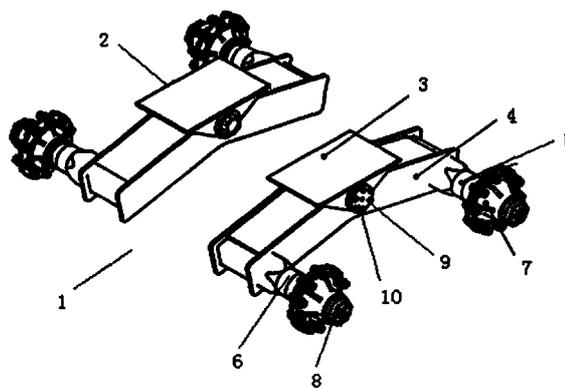
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54)实用新型名称

一种单臂悬架

(57)摘要

本实用新型公开了一种单臂悬架,包括:悬架本体,所述悬架本体由两组悬架总成组成,两组所述悬架总成对向安装,两组所述悬架总成均包括支架、支梁、一号车轴桥杆、二号车轴桥杆、一号轮毂总成以及二号轮毂总成,所述支梁的中心处嵌设在支架内部,且所述支架与支梁的连接处安装有贯穿轴,所述贯穿轴的两端均安装有定位盘,所述一号车轴桥杆固定设置在支梁底端一侧。本实用新型通过采用单臂悬架设计可以有效的节约板簧的使用,且通过采用支梁来代替,可以前后摆动来减轻冲击力,同时当悬架本体的一端车轴轴头磨损时,可以不用换整根车轴,只换半根就可以,既节省成本又使用性能强,同时兼具良好的承重能力,可以承载24T。



1. 一种单臂悬架,其特征在於,包括:悬架本体(1),所述悬架本体(1)由两组悬架总成(2)组成,两组所述悬架总成(2)对向安装,两组所述悬架总成(2)均包括支架(3)、支梁(4)、一号车轴桥杆(5)、二号车轴桥杆(6)、一号轮毂总成(7)以及二号轮毂总成(8),所述支梁(4)的中心处嵌设在支架(3)内部,且所述支架(3)与支梁(4)的连接处安装有贯穿轴(9),所述贯穿轴(9)的两端均安装有定位盘(10),所述一号车轴桥杆(5)固定设置在支梁(4)底端一侧,且所述二号车轴桥杆(6)固定设置在支梁(4)底端另一侧,所述一号轮毂总成(7)承套在一号车轴桥杆(5)上,所述二号轮毂总成(8)承套在二号车轴桥杆(6)上。

2. 根据权利要求1所述的一种单臂悬架,其特征在於:所述支架(3)整体呈倒三角形形状,且所述支架(3)与支梁(4)上均开设有与贯穿轴(9)匹配的通孔。

3. 根据权利要求1所述的一种单臂悬架,其特征在於:所述定位盘(10)整体呈圆环状结构,且所述定位盘(10)通过螺栓与支架(3)两侧壁锁合连接。

4. 根据权利要求1所述的一种单臂悬架,其特征在於:所述支梁(4)由支架(3)中心处向两端采用倾斜过渡结构,且所述支梁(4)表面经过光滑处理。

5. 根据权利要求1所述的一种单臂悬架,其特征在於:所述一号轮毂总成(7)与二号轮毂总成(8)的尺寸相同,且所述一号轮毂总成(7)、二号轮毂总成(8)均为圆盘状结构。

6. 根据权利要求1所述的一种单臂悬架,其特征在於:所述一号轮毂总成(7)上匹配套装有一号轮胎(11),所述二号轮毂总成(8)上匹配套装有二号轮胎(12)。

一种单臂悬架

技术领域

[0001] 本实用新型涉及悬架设备技术领域，具体为一种单臂悬架。

背景技术

[0002] 悬架是汽车的车架与车桥之间的一切传力连接装置的总称，其作用是传递作用在车轮和车架之间的力和力矩，并且缓冲由不平路面传给车架或车身的冲击力，并减少由此引起的震动，以保证汽车能平顺地行驶，传统的悬架本体大多采用板簧来进行使用，整体使用效果不佳，降低了整体使用效果。

[0003] 现有技术有以下不足：传统的悬架本体大多采用板簧来进行使用，整体使用效果不佳，降低了整体使用效果，同时传统的悬架本体大多采用一体式结构制成，当悬架本体一端轴头受损时，需要更换整体车轴，提高了整体使用成本，缩短了悬架本体的使用寿命。

实用新型内容

[0004] 本实用新型的目的在于提供一种单臂悬架，以解决传统的悬架本体大多采用板簧来进行使用，整体使用效果不佳，降低了整体使用效果，同时传统的悬架本体大多采用一体式结构制成，当悬架本体一端轴头受损时，需要更换整体车轴，提高了整体使用成本等问题。

[0005] 为实现上述目的，本实用新型提供如下技术方案：一种单臂悬架，包括：悬架本体，所述悬架本体由两组悬架总成组成，两组所述悬架总成对向安装，两组所述悬架总成均包括支架、支梁、一号车轴桥杆、二号车轴桥杆、一号轮毂总成以及二号轮毂总成，所述支梁的中心处嵌设在支架内部，且所述支架与支梁的连接处安装有贯穿轴，所述贯穿轴的两端均安装有定位盘，所述一号车轴桥杆固定设置在支梁底端一侧，且所述二号车轴桥杆固定设置在支梁底端另一侧，所述一号轮毂总成承套在一号车轴桥杆上，所述二号轮毂总成承套在二号车轴桥杆上。

[0006] 优选的，所述支架整体呈倒三角形形状，且所述支架与支梁上均开设有与贯穿轴匹配的通孔，保证了整体连接的稳定性。

[0007] 优选的，所述定位盘整体呈圆环状结构，且所述定位盘通过螺栓与支架两侧壁锁合连接，可对整体连接进一步加强。

[0008] 优选的，所述支梁由支架中心处向两端采用倾斜过渡结构，且所述支梁表面经过光滑处理，提高了整体使用效果。

[0009] 优选的，所述一号轮毂总成与二号轮毂总成的尺寸相同，且所述一号轮毂总成、二号轮毂总成均为圆盘状结构。

[0010] 优选的，所述一号轮毂总成上匹配套装有一号轮胎，所述二号轮毂总成上匹配套装二号轮胎。

[0011] 本实用新型提供了一种单臂悬架，具备以下有益效果：

[0012] (1) 本实用新型同时通过采用单臂悬架设计可以有效的节约板簧的使用，且通过

采用支梁来代替,可以前后摆动来减轻冲击力,同时当悬架本体的一端车轴轴头磨损时,可以不用换整根车轴,只换半根就可以,既节省成本又使用性能强,同时兼具良好的承重能力,可以承载24T。

附图说明

[0013] 图1为本实用新型的整体的结构示意图;

[0014] 图2为本实用新型的整体侧面结构示意图;

[0015] 图3为本实用新型的一号轮毂总成侧面结构示意图;

[0016] 图4为本实用新型的整体俯视图。

[0017] 图中:1、悬架本体;2、悬架总成;3、支架;4、支梁;5、一号车轴桥杆;6、二号车轴桥杆;7、一号轮毂总成;8、二号轮毂总成;9、贯穿轴;10、定位盘;11、一号轮胎;12、二号轮胎。

具体实施方式

[0018] 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。

[0019] 如图1-4所示,本实用新型提供一种技术方案:一种单臂悬架,包括:悬架本体1,所述悬架本体1由两组悬架总成2组成,两组所述悬架总成2对向安装,两组所述悬架总成2均包括支架3、支梁4、一号车轴桥杆5、二号车轴桥杆6、一号轮毂总成7以及二号轮毂总成8,所述支梁4的中心处嵌设在支架3内部,且所述支架3与支梁4的连接处安装有贯穿轴9,所述贯穿轴9的两端均安装有定位盘10,所述一号车轴桥杆5固定设置在支梁4底端一侧,且所述二号车轴桥杆6固定设置在支梁4底端另一侧,所述一号轮毂总成7承套在一号车轴桥杆5上,所述二号轮毂总成8承套在二号车轴桥杆6上,同时通过采用单臂悬架设计可以有效的节约板簧的使用,且通过采用支梁4来代替,可以前后摆动来减轻冲击力,同时当悬架本体1的一端车轴轴头磨损时,可以不用换整根车轴,只换半根就可以,既节省成本又使用性能强,同时兼具良好的承重能力,可以承载24T。

[0020] 进一步,所述支架3整体呈倒三角形形状,且所述支架3与支梁4上均开设有与贯穿轴9匹配的通孔,保证了整体连接的稳定性;

[0021] 进一步,所述定位盘10整体呈圆环状结构,且所述定位盘10通过螺栓与支架3两侧壁锁合连接,可对整体连接进一步加强;

[0022] 进一步,所述支梁4由支架3中心处向两端采用倾斜过渡结构,且所述支梁4表面经过光滑处理,提高了整体使用效果;

[0023] 进一步,所述一号轮毂总成7与二号轮毂总成8的尺寸相同,且所述一号轮毂总成7、二号轮毂总成8均为圆盘状结构;

[0024] 进一步,所述一号轮毂总成7上匹配套装有一号轮胎11,所述二号轮毂总成8上匹配套装有一号轮胎12。

[0025] 工作原理:在使用时,首先将悬架本体1进行快速匹配安装工作,随后将支梁4匹配安装在支架3上,通过贯穿轴9与定位盘10可稳定的将支架3与支梁4进行稳定的连接固定,保证了整体使用中的稳定性,提高了悬架本体1的使用寿命,匹配完成后,将一号轮胎11匹配安装在一号轮毂总成7上,将二号轮胎12匹配安装在二号轮毂总成8上,即可完成了悬架

本体1的整体组装,整体操作便捷,便于工作人员进行快速稳定的组装处理,同时通过采用单臂悬架设计可以有效的节约板簧的使用,且通过采用支梁4来代替,可以前后摆动来减轻冲击力,同时当悬架本体1的一端车轴轴头磨损时,可以不用换整根车轴,只换半根就可以,既节省成本又使用性能强,同时兼具良好的承重能力,可以承载24T。

[0026] 尽管已经示出和描述了本实用新型的实施例,对于本领域的普通技术人员而言,可以理解在不脱离本实用新型的原理和精神的情况下可以对这些实施例进行多种变化、修改、替换和变型,本实用新型的范围由所附权利要求及其等同物限定。

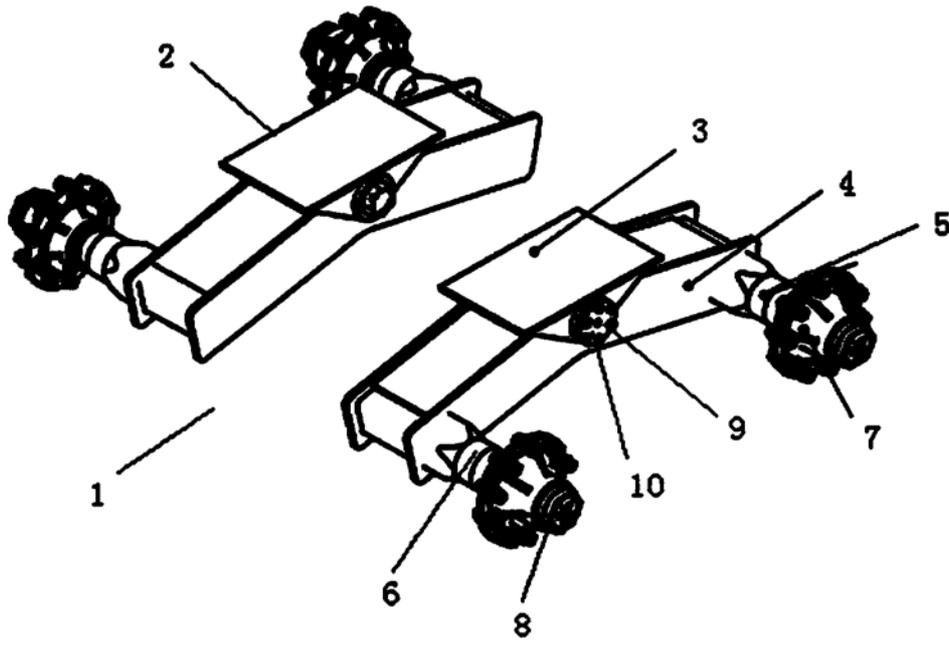


图1

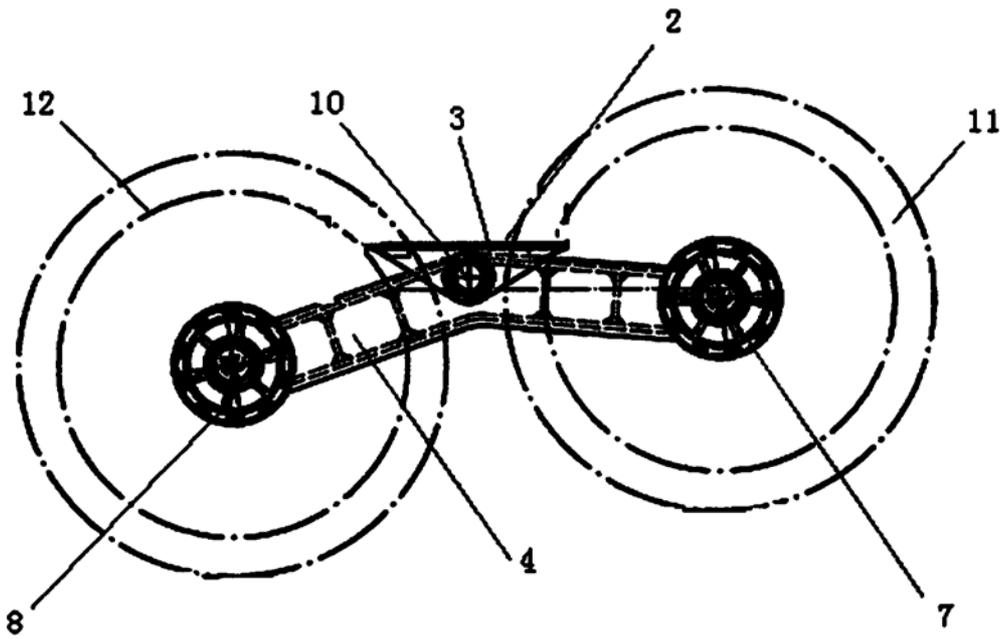


图2

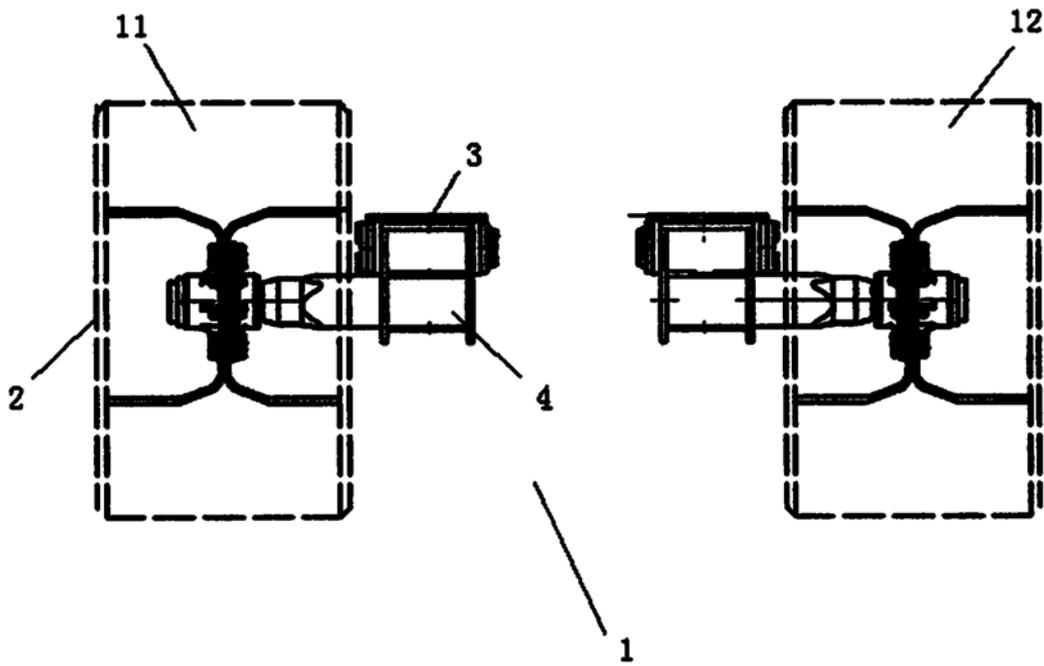


图3

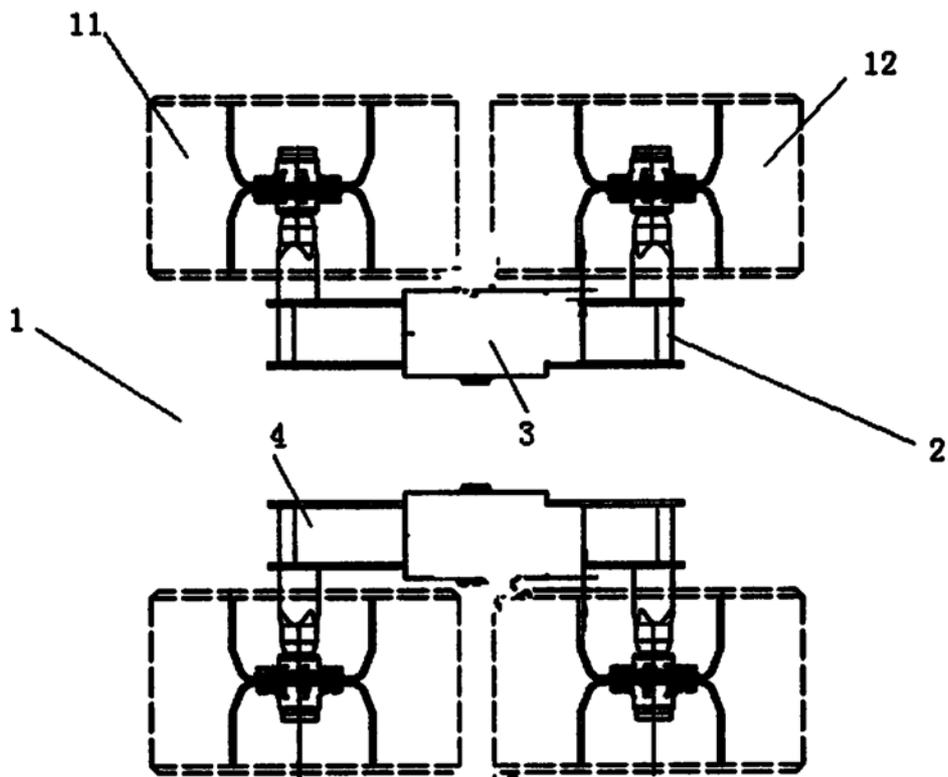


图4