



(12) 发明专利

(10) 授权公告号 CN 1997542 B

(45) 授权公告日 2010.05.05

(21) 申请号 200580018014.5

(22) 申请日 2005.05.25

(30) 优先权数据

0405896 2004.06.01 FR

(85) PCT申请进入国家阶段日

2006.12.01

(86) PCT申请的申请数据

PCT/FR2005/050361 2005.05.25

(87) PCT申请的公布数据

W02005/118376 FR 2005.12.15

(73) 专利权人 雷诺两合公司

地址 法国布洛涅-比扬古

(72) 发明人 P·科瓦尔斯基 G·德尼

(74) 专利代理机构 永新专利商标代理有限公司

72002

代理人 刘兴鹏

(51) Int. Cl.

B62D 25/08 (2006.01)

B60G 15/06 (2006.01)

(56) 对比文件

US 3273875 A, 1966.09.20, 说明书第3栏第46行至第4栏第72行、附图1, 8-10.

US 20040056515 A1, 2004.03.25, 全文.

CN 1433919 A, 2003.08.06, 全文.

DE 10108171 A1, 2002.08.29, 全文.

CN 1395528 A, 2003.02.05, 全文.

FR 2787745 A1, 2000.06.30, 说明书第5页第1行至第6页第34行、附图1.

审查员 丁燕

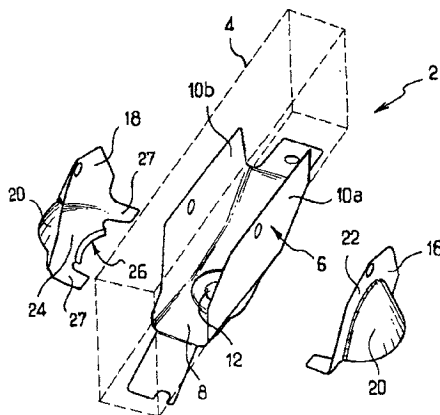
权利要求书 1 页 说明书 3 页 附图 3 页

(54) 发明名称

包括一弹簧和一槽座的机动车减震器组件

(57) 摘要

本发明涉及一机动车减震器组件,所述机动车减震器组件包括一弹簧(32)和一支撑所述弹簧的槽座(16)。所述槽座包括两个相同的零件(18),这两个零件固定在槽座支承件(6)上;并且所述槽座支承件固定在机动车的梁架(4)上。



1. 机动车减震器组件,其包括一弹簧(32)和一支承所述弹簧的槽座(16),其特征在于,所述槽座(16)由两个相同的零件构成,这两个零件固定在槽座支承件(6)上;并且所述槽座支承件固定在机动车的梁架(4)上。

2. 按照权利要求1所述的机动车减震器组件,其特征在于,它包括一防震过滤器(30),所述防震过滤器间置于所述槽座(16)和所述弹簧(32)之间。

3. 按照权利要求1或2所述的机动车减震器组件,其特征在于,所述支承件(6)具有一定中凸头(12)。

4. 按照前述权利要求中任一项所述的机动车减震器组件,其特征在于,所述两个零件(18)彼此对称地设置于一竖直平面的两侧,其中所述竖直平面平行于机动车的行进方向。

## 包括一弹簧和一槽座的机动车减震器组件

### 技术领域

[0001] 本发明涉及机动车后部减震器。

### 背景技术

[0002] 公知此类减震器具有一上端支承于一槽座上的弹簧,所述槽座与车体相连接。这一布置的实施实际上显得比较昂贵。

### 发明内容

[0003] 本发明的一目的在于降低所述组件的成本。

[0004] 因此,根据本发明,为机动车减震器弹簧设置一槽座,所述槽座具有两个相同的零件。

[0005] 因此,机动车后部减震器的两个槽座能利用四个零件来实现,其中所述四个零件相互间是相同的,并且由相同设备(outillage)制出。而且零件基准数(nombre de références)减少了。此外,所述结构的组成被简化。最后,不同零件的组装可外包进行,从而可在工厂接收包括槽座的组件——该组件已准备好安装在机动车上。

[0006] 根据本发明设置有一机动车减震器组件,其包括一弹簧和一符合本发明的槽座,所述槽座用于支承所述弹簧,由两个相同的零件构成,这两个零件固定在槽座支承件上;并且所述槽座支承件固定在机动车的梁架上。

[0007] 根据本发明,所述减震器组件至少还具有以下特征中的任一项:

[0008] - 所述两零件彼此对称地设置于一竖直平面的两侧,其中所述竖直平面平行于机动车的行进方向;

[0009] - 所述支承件具有一定中凸头;且

[0010] - 它包括一防震过滤器,所述过滤器间置于槽座和弹簧之间。

### 附图说明

[0011] 本发明的其他特征和优点还体现在以下对一优选实施方式的描述中,所述优选实施方式是参照附图以非限制性例子方式给出的,附图中:

[0012] - 图 1 是本发明的一优选实施方式中固定于梁架的减震器槽座的一透视图;

[0013] - 图 2 是图 1 的槽座与其支承件的一分解透视图;

[0014] - 图 3 是图 1 的槽座的一立视图;

[0015] - 图 4 是图 1 的槽座与其支承件的一分解下视图;且

[0016] - 图 5 显示了图 1 的实施方式中槽座、弹簧和防震过滤器的相对布置。

### 具体实施方式

[0017] 附图中示出了根据本发明一优选实施方式的减震器组件。所述减震器组件可用于机动车的任意一后轮。两个车轮的减震器组件是一致的。

[0018] 减震器组件 2 包括一梁架 4, 所述梁架详细地在附图 1 中示出并在附图 2 中以示意方式示出。所述梁架涉及一常规梁架, 并且公知其本身构成汽车底盘。左侧梁架与左后轮相连接而右侧梁架与右后轮相连接。

[0019] 所述减震器组件包括一槽座支承件 6, 所述槽座支承件包括一下端基部 8 及两侧翼 10a 和 10b。所述基部 8 在一基本水平面中伸展。它在平面上呈矩形, 而按机动车行进方向伸长。侧翼 10a 及 10b 都成一平面形状, 且各自从基部 8 的相应纵向边缘向上竖直地延伸。两个侧翼 10a 和 10b 相互间隔一段距离并相对地、彼此平行地延伸。基部 8 布置有一凸头 12, 所述凸头构成一相对于基部 8 的下表面 14 向底部凸出地延伸的凸起部。所述凸头整体呈平面圆形。

[0020] 如附图 1 和 2 所示, 支承件 6 被装配来用于在侧翼之间限定一凹槽, 所述凹槽用来接纳梁架 4 的一部分, 因此所述梁架的下表面来到基部 8 上平面的对面, 而梁架侧平面与支承件侧翼 10a 和 10b 的内侧面相面对。

[0021] 组件 2 包括一槽座 (chappelle) 16。所述槽座包括两个零件 18, 所述两个零件在此情况下构成该槽座。所述零件 18 彼此相同。当所述零件 18 处于安装位置时, 所述零件相对于一竖直平面彼此间对称, 其中所述竖直平面沿机动车的行进方向延伸。每一零件 18 包括一壳体 20, 所述壳体的表面几何上由一柱体限定而成, 该柱体的母线在附图 1 中示出。这些母线相对于竖直方向侧向地向另一零件 18 的方向倾斜。所述壳体朝上方由一基本在一竖直平面中延伸的上边缘 22 所限定, 而它朝下方由一基本在一水平平面中延伸的下边缘 24 所限定。所述下边缘 24 具有一位于中心的圆弧形切口 26, 所述切口用于与凸头 12 相面对。所述边缘还具有两侧爪 27, 所述侧爪用于与槽座支承件 6 的基部 8 的下表面 14 相表面贴靠地伸展。

[0022] 两零件 18 用于被固定在支承件 6 上, 同时彼此在所述支承件的两侧、各自与侧翼 10a 和 10b 相相对地延伸。每一零件的上边缘 22 因而与对应侧翼的外侧表面相表面贴靠地延伸, 而零件的下边缘 24 与基部 8 的下表面相表面贴靠地延伸。

[0023] 所述减震器组件还包括一防震过滤器 30, 例如其由橡胶制成, 参见附图 5。所述过滤器整体呈一回转饼 (galette de révolution) 状, 所述回转饼形件在其上表面中心挖空, 以用于接纳凸头 12, 并且相反地, 所述回转饼形件在其下表面中心具有一凸起, 以便有利于减震器弹簧 32 上端的中心定位。过滤器 30 因此沿竖直方向被插置于一方面减震器组件和另一方面弹簧 32 之间, 所述减震器组件由支承件 6 和槽座 16 形成。零件 18 的下边缘 24 因而形成用于过滤器 30 的一基本平面的圆形或椭圆形的水平支承部, 所述过滤器用作所述弹簧上端的支承部。

[0024] 两个零件 18 通过两个焊接点 33 焊接在基部 6 上, 所述焊接点 33 位于竖直边缘 22 的下端。所述相同零件利用一焊接线通过切口 26 焊接于凸头 12 处。

[0025] 至于支承件 6, 它利用两个焊接点 34 通过其各个侧翼被焊接于梁架 4, 所述两个焊接点 34 也能将每一零件 18 焊接在支承件 6 上。

[0026] 如附图 2 和 3 所示, 支承件 6 的基部 8 可在其前端部区和后端部区处被翻起。每一零件 18 的上边缘 22 的形状也可改变, 以便可供选择地赋予其如附图 1 所示的曲线型, 或附图 3 所示的折线型。

[0027] 在当过滤器 30 被所述弹簧 32 压缩时而处于其最终位置的情况下, 过滤器 30 就位

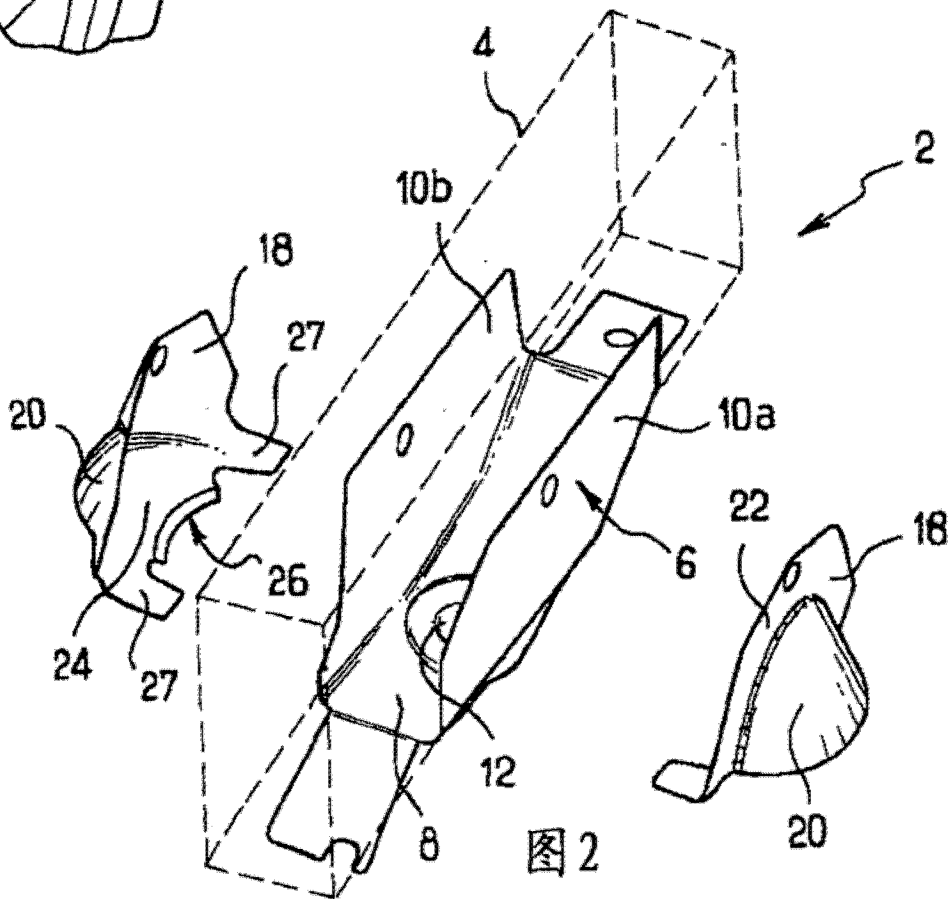
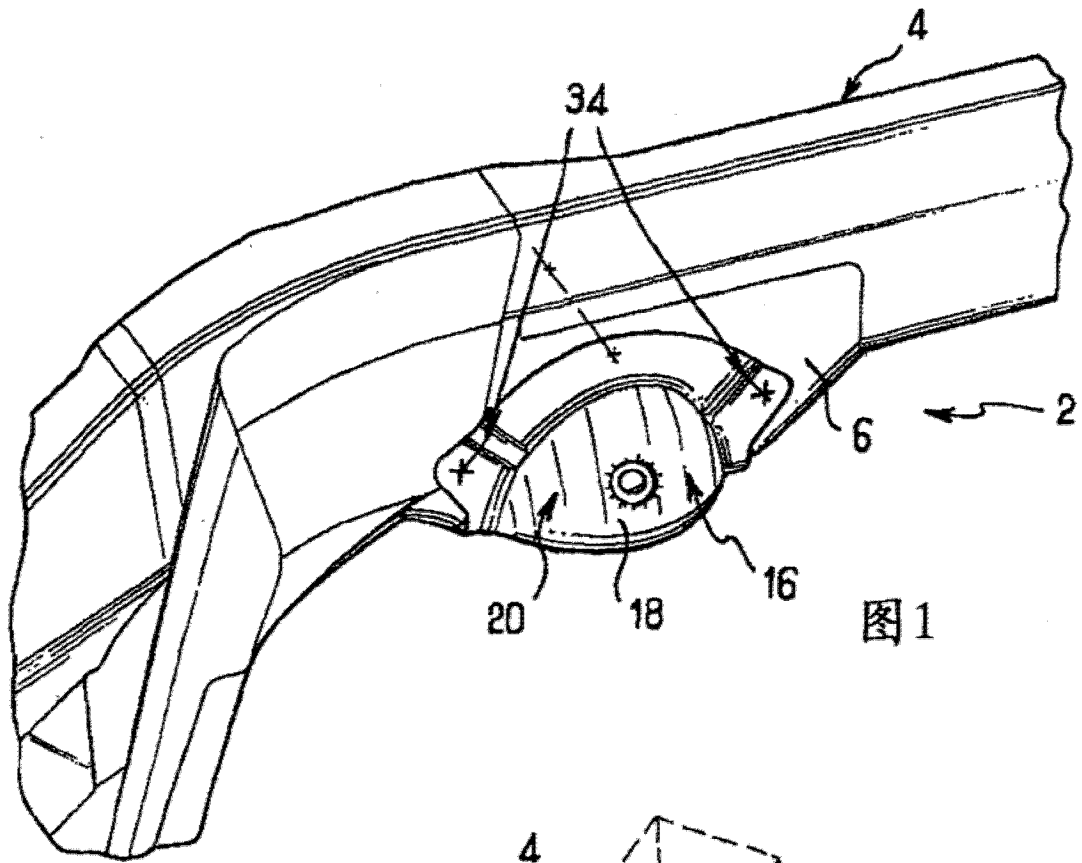
在槽座 16 及弹簧 32 之间而无需进行标址 (indexage)。在存在较大的轮轴游间时,所述过滤器通过弹簧所施的压力被保持就位。

[0028] 所述布置的一优势还体现在凸头 12 位于梁架 4 的垂直线方向,这使得减震器所产生的作用力在车架上的输入点位于梁架下面。可以看出,为达到上述结果并不需要使凸头相对于槽座 16 的位置偏离。

[0029] 零件 18 及支承件 6 可由冲压金属制成。

[0030] 当然,在不超过本发明保护范围的情况下,本发明还可引入多种变化。

[0031] 焊接点 33 和 34 可重合,因此同一焊接步骤可同时实现半槽座、支承件 6 和梁架 4 的固定。



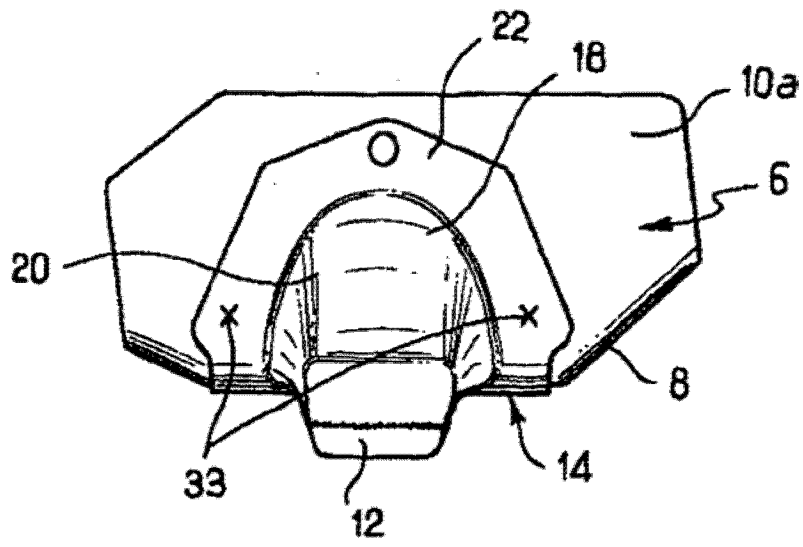


图 3

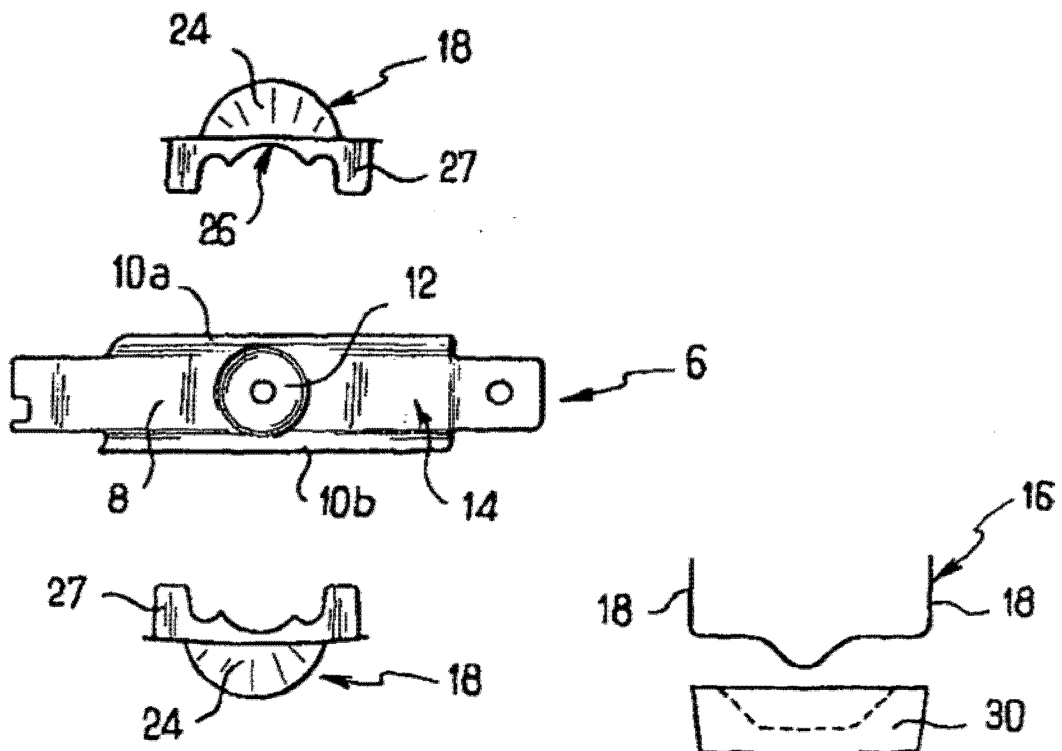


图 4

图 5