



(12)发明专利申请

(10)申请公布号 CN 106915225 A

(43)申请公布日 2017.07.04

(21)申请号 201710175779.4

(22)申请日 2017.03.22

(71)申请人 山东国金汽车制造有限公司

地址 255000 山东省淄博市高新区政通路
135号高创园E座518室

(72)发明人 苏金河 李秀维 胡齐

(51)Int.Cl.

B60J 5/00(2006.01)

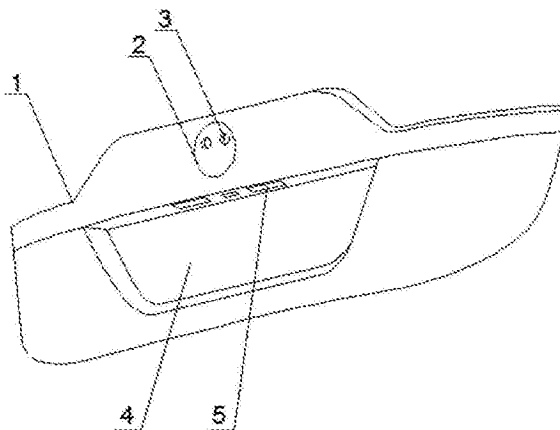
权利要求书1页 说明书2页 附图1页

(54)发明名称

一种汽车外门背板

(57)摘要

本发明公开了一种汽车外门背板,包括背板本体、固定槽、通孔、凹槽和散热孔,背板本体的表面设有固定槽,固定槽的内部设有通孔,固定槽的底端设有凹槽,凹槽的顶端表面设有散热孔,该外门背板通过采用注塑工艺结构外门外板降低整车自重,增加后部造型风格,解决了现有的新能源车体依然采用金属外门背板造成整体车体重量增大,和工人装配不便的问题得到解决,结构简单,适合推广使用。



1. 一种汽车外门背板,包括背板本体(1)、固定槽(2)、通孔(3)、凹槽(4)和散热孔(5),其特征在于,所述背板本体(1)的表面设有所述固定槽(2),所述固定槽(2)的内部设有所述通孔(3),所述固定槽(2)的底端设有所述凹槽(4),所述凹槽(4)的顶端表面设有所述散热孔(5)。

2. 根据权利要求1所述的一种汽车外门背板,其特征在于,所述背板本体(1)采用注塑工艺一体成型。

3. 根据权利要求1所述的一种汽车外门背板,其特征在于,所述背板本体(1)整体采用PP-E/P-TD20材料制成。

4. 根据权利要求1所述的一种汽车外门背板,其特征在于,所述通孔(3)为两组,两组所述通孔(3)均匀分布在所述背板本体(1)的外表面。

5. 根据权利要求1所述的一种汽车外门背板,其特征在于,所述散热孔(5)为若干组,若干组所述散热孔(5)分布在所述凹槽(4)的顶端表面。

一种汽车外门背板

技术领域

[0001] 本发明涉及一种汽车背板,具体涉及一种汽车外门背板,属于汽车背板领域。

背景技术

[0002] 随着高新技术的日益发展,全球能源危机的不断加深,石油资源的日趋枯竭以及大气污染和全球气温上升的危险加剧,各国已普遍认识到节能减排是未来汽车技术发展的主攻方向,目前国内大多已有的汽车以发动机为主,混合动力向纯电动汽车过渡的发展趋势,为了应对这一改变,电动车外部的车门背板也要做出相应的改变,传统的车门背板采用金属部件制成,对电动车的承重造成一定的影响,而且对工人在装配也会产生一定的影响。

发明内容

[0003] 本发明要解决的技术问题是克服现有随着全球能源危机的不断加深,电动车采用金属材料制成的车门背板和金属背板对工人装配造成一定影响的问题,提供一种汽车外门背板。

[0004] 为了解决上述技术问题,本发明提供了如下的技术方案:

[0005] 本发明提供一种汽车外门背板,包括背板本体、固定槽、通孔、凹槽和散热孔,所述背板本体的表面设有所述固定槽,所述固定槽的内部设有所述通孔,所述固定槽的底端设有所述凹槽,所述凹槽的顶端表面设有所述散热孔。

[0006] 作为本发明的一种优选技术方案,所述背板本体采用注塑工艺一体成型。。

[0007] 作为本发明的一种优选技术方案,所述背板本体整体采用PP-E/P-TD20材料制成。

[0008] 作为本发明的一种优选技术方案,所述通孔为两组,两组所述通孔均匀分布在所述背板本体的外表面。

[0009] 作为本发明的一种优选技术方案,所述散热孔为若干组,若干组所述散热孔分布在所述凹槽的顶端表面。

[0010] 本发明所达到的有益效果是:该外门背板通过采用注塑工艺结构外门外板降低整车自重,增加后部造型风格,解决了现有的新能源车体依然采用金属外门背板造成整体车体重量增大,和工人装配不便的问题得到解决,结构简单,适合推广使用。

附图说明

[0011] 附图用来提供对本发明的进一步理解,并且构成说明书的一部分,与本发明的实施例一起用于解释本发明,并不构成对本发明的限制。在附图中:

[0012] 图1是本发明的结构示意图;

[0013] 图中:1、背板本体;2、固定槽;3、通孔;4、凹槽;5、散热孔。

具体实施方式

[0014] 以下结合附图对本发明的优选实施例进行说明,应当理解,此处所描述的优选实

施例仅用于说明和解释本发明,并不用于限定本发明。

[0015] 实施例1

[0016] 如图1所示,本发明提供一种汽车外门背板,包括背板本体1、固定槽2、通孔3、凹槽4和散热孔5,背板本体1的表面设有固定槽2,固定槽2的内部设有通孔3,固定槽2的底端设有凹槽4,凹槽4的顶端表面设有散热孔5,该外门背板通过采用注塑工艺结构外门外板降低整车自重,增加后部造型风格,解决了现有的新能源车体依然采用金属外门背板造成整体车体重量增大,和工人装配不便的问题得到解决,结构简单,适合推广使用。

[0017] 背板本体1采用注塑工艺一体成型,注塑工艺具有生产速度快、效率高,操作可实现自动化,花色品种多,形状可以由简到繁,尺寸可以由大到小,而且制品尺寸精确,产品易更新换代,能成形状复杂的制件,注塑成型适用于大量生产与形状复杂产品等成型加工领域。背板本体1整体采用PP-E/P-TD20材料制成,PP+EPDM-TD20材料是丙烯和乙烯的聚合物在加上20%的矿粉。通孔3为两组,两组通孔3均匀分布在背板本体1的外表面。散热孔5为若干组,若干组散热孔5分布在凹槽4的顶端表面,散热孔5位于凹槽4顶端表面可以使得散热孔5既具有散热的效果,又不会雨水侵入到背板本体1的内部,从而影响车体整体运行。

[0018] 该装置是一种汽车外门背板,当需要使用该外门背板时,通过背板本体1表面的固定槽2对准车体预留位置,在通过通孔3把外门背板固定在车体的表面,凹槽4可以使得该背板本体1具有造型风格,凹槽4顶端表面的散热孔5可以对车体内部运行部件进行散热,而且使得雨水不会落入到车体内部,从而影响车体的运行,通过背板本体1采用注塑工艺一体成型,使得背板本体1在保证强度的同时也降低了车体的自重。

[0019] 该外门背板通过采用注塑工艺结构外门外板降低整车自重,增加后部造型风格,解决了现有的新能源车体依然采用金属外门背板造成整体车体重量增大,和工人装配不便的问题得到解决,结构简单,适合推广使用。

[0020] 最后应说明的是:以上所述仅为本发明的优选实施例而已,并不用于限制本发明,尽管参照前述实施例对本发明进行了详细的说明,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。凡在本发明的精神和原则之内,所作的任何修改、等同替换、改进等,均应包含在本发明的保护范围之内。

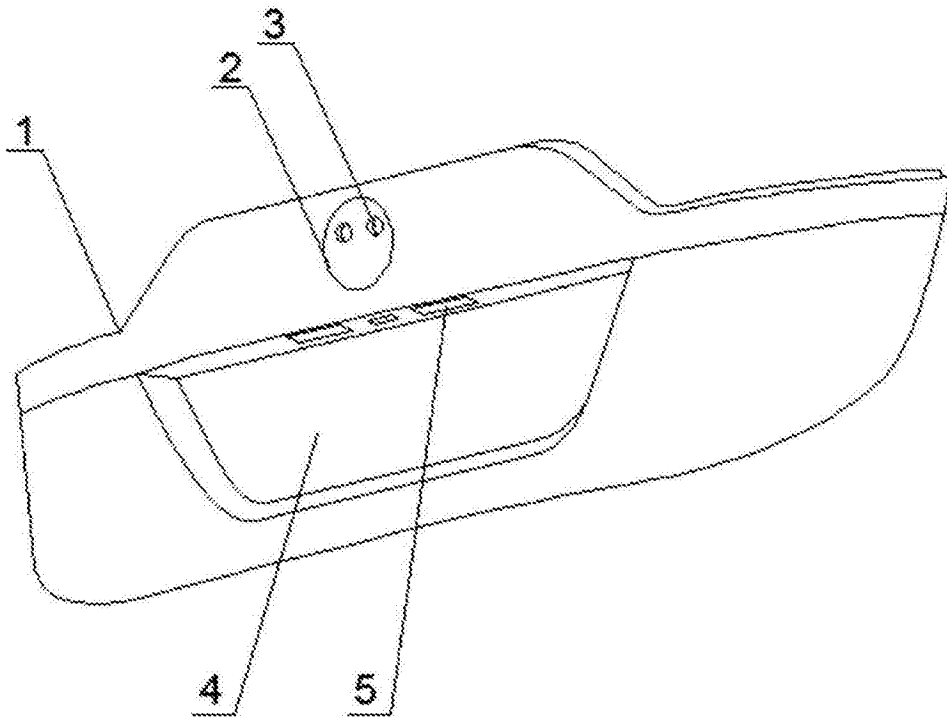


图1