

[19] 中华人民共和国国家知识产权局

[51] Int. Cl.  
B62D 25/16 (2006.01)



## [12] 实用新型专利说明书

专利号 ZL 200820213955.5

[45] 授权公告日 2009年10月14日

[11] 授权公告号 CN 201325488Y

[22] 申请日 2008.11.27

[21] 申请号 200820213955.5

[73] 专利权人 奇瑞汽车股份有限公司

地址 214009 安徽省芜湖市经济技术开发区  
长春路8号

[72] 发明人 王雨 杨金秀

[74] 专利代理机构 深圳市金阳行专利商标事务所  
(普通合伙)

代理人 杨大庆

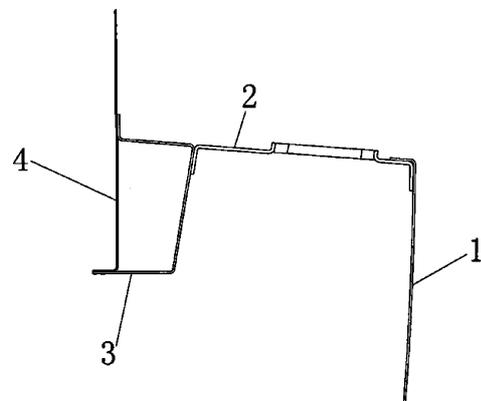
权利要求书1页 说明书2页 附图1页

### [54] 实用新型名称

一种车身前部减震器座部分的车身结构

### [57] 摘要

一种车身前部减震器座部分的车身结构，包括减震器座支撑板、减震器座和轮罩外板；所述的减震器座一边连接减震器座支撑板；其特征在于：设置一个加强连接板，所述的减震器座的另一边通过所述的加强连接板连接轮罩外板。所述的连接板为卷边槽钢形状，连接板的槽底面搭接减震器座，槽口卷边搭接轮罩外板。由于采用在减震器座与轮罩外板之间加一封闭结构的连接板，提高了车身强度，减少了车身减震器座的开裂现象。



1、一种车身前部减震器座部分的车身结构，包括减震器座支撑板、减震器座和轮罩外板；所述的减震器座一边连接减震器座支撑板；其特征在于：设置一个加强连接板，所述的减震器座的另一边通过所述的加强连接板连接轮罩外板。

2、根据权利要求1所述的车身结构，其特征在于：所述的连接板为卷边槽钢形状，连接板的槽底面搭接减震器座，槽口卷边搭接轮罩外板。

3、根据权利要求1所述的车身结构，其特征在于：所述的连接板也可为矩形空心钢形状。

4、根据权利要求2或3所述的车身结构，其特征在于：所述的连接板中设置加强板。

## 一种车身前部减震器座部分的车身结构

### 技术领域

本实用新型涉及一种汽车车身，特别是涉及一种车身前部减震器座部分的车身结构。

### 背景技术

现如今汽车作为重要的交通工具已经走进了千家万户，汽车的安全性在人们购车时越来越被看重，作为首要考虑条件。车身具有良好的刚度、强度是一个重要因素。在恶劣的路面上，汽车颠簸厉害，减震器处于激烈的变频率振动中，虽然减震器本身的阻尼弹簧等会吸收冲击能量，但车身减震器座仍处于高频率的振动之中。很多车身的减震器座较大，减震器座直接与轮罩外板搭接，减震器座的中心孔到连接的轮罩外板的距离较大，在此种环境下，很多汽车的减震器座会有开裂的现象。

中国专利申请号 200710088688.3 专利公开说明书公开了一种车身前部结构，包括，从前围板向车辆前方突出的前纵梁；位于上述前纵梁的车宽方向外侧并向车辆前方突出的挡板构件；与上述挡板构件和上述前纵梁接合，并向发动机室(ER)隆起，以收容前轮悬架减振器的悬架支撑塔部；设置在上述前纵梁中位于上述悬架支撑塔部前方的部位的上部，用于支撑动力装置的侧部的发动机装配部；直线连接上述悬架支撑塔部的上部和上述前纵梁中位于上述发动机装配部前方的部位，从俯视方向看与上述发动机装配部重合的第1连接构件。使发动机装配部设置在前纵梁上，也可切实地将碰撞负荷分散到车身上部，以抑制前纵梁向上方产生折曲，从而实现通过前纵梁的轴向压缩来进行的能量吸收。该申请未涉及减震器座部分的车身结构。

### 发明内容

针对现有车身结构中存在的不足，本实用新型的目的是提供一种车身前

部减震器座部分的车身结构。能够对车身减震器座的开裂现象起到很好的改善作用。

本实用新型解决其技术问题所采用的技术方案是：一种车身前部减震器座部分的车身结构，包括减震器座支撑板、减震器座和轮罩外板；所述的减震器座一边连接减震器座支撑板；其特征在于：设置一个加强连接板，所述的减震器座的另一边通过所述的加强连接板连接轮罩外板。

为了进一步提高强度，所述的连接板为卷边槽钢形状，连接板的槽底面搭接减震器座，槽口卷边搭接轮罩外板。

所述的连接板也可为矩形空心钢形状。

本实用新型的积极效果：由于采用在减震器座与轮罩外板之间加一封闭结构的连接板，提高了车身强度，减少了车身减震器座的开裂现象。

以下将结合附图和实施例，对本实用新型进行较为详细的说明。

#### 附图说明

图1为一种车身前部减震器座部分的车身结构剖视示意图。

图中：1.减震器座支撑板、2.减震器座、3.连接板、4.轮罩外板。

#### 具体实施方式

如图1所示，一种车身前部减震器座部分的车身结构，包括减震器座支撑板1、减震器座2和轮罩外板4；所述的减震器座2一边连接减震器座支撑板1。所述的减震器座2的另一边通过加强连接板3连接轮罩外板4。

所述的连接板3为卷边槽钢形状，连接板3的槽底面搭接减震器座2，槽口卷边搭接轮罩外板4。

减震器座2选用高强度材料，与减震器支撑板1焊接，然后与连接板3焊接成为一个小分总成，最后和轮罩外板4焊接，这样构成了稳定的封闭结构形式，减震器座2的表面缩小，提高了其承受力的性能。

所述的连接板3也可为矩形空心钢形状。

所述的连接板中还可以设置加强板。以提高强度。

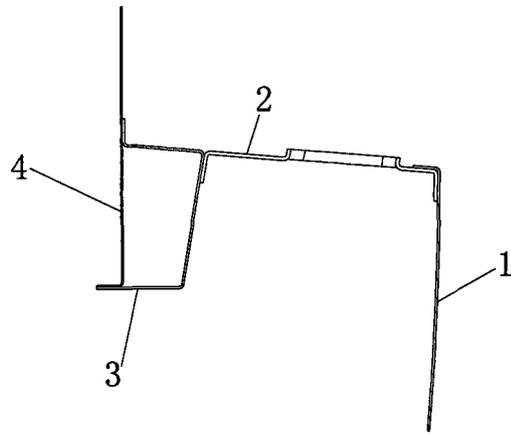


图 1