



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 203401899 U

(45) 授权公告日 2014. 01. 22

(21) 申请号 201320386633. 1

(22) 申请日 2013. 07. 01

(73) 专利权人 北京汽车股份有限公司

地址 101300 北京市顺义区仁和镇双河大街  
99 号

(72) 发明人 王炜强 魏国祯 路小路 曹广雷

(74) 专利代理机构 北京银龙知识产权代理有限  
公司 11243

代理人 许静 黄灿

(51) Int. Cl.

B60G 13/00 (2006. 01)

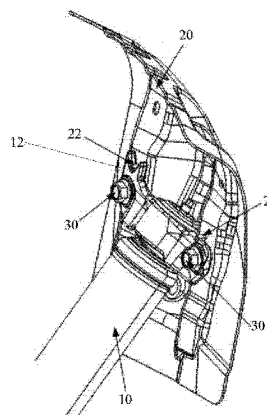
权利要求书1页 说明书2页 附图2页

(54) 实用新型名称

后减振器总成安装结构及车辆

(57) 摘要

本实用新型提供一种后减振器总成安装结构及车辆,所述后减振器总成安装结构包括后减振器总成、后内轮罩外侧加强板及螺栓,所述后减振器总成的一端通过所述螺栓与所述后内轮罩外侧加强板连接,所述后内轮罩外侧加强板设有用于定位所述后减振器总成的定位柱。如此使得安装时通孔与安装孔保持同心,减小了装配难度,提高了生产效率。



1. 一种后减振器总成安装结构,包括后减振器总成、后内轮罩外侧加强板及螺栓,所述后减振器总成的一端通过所述螺栓与所述后内轮罩外侧加强板连接,其特征在于,所述后内轮罩外侧加强板设有用于定位所述后减振器总成的定位柱。

2. 如权利要求1所述的后减振器总成安装结构,其特征在于,所述后减振器总成与所述后内轮罩外侧加强板连接的一端设有凹口,该凹口与所述定位柱抵接。

3. 如权利要求1所述的后减振器总成安装结构,其特征在于,所述后减振器总成的形状为柱状体,所述后减振器总成的一端设有通孔,所述后内轮罩外侧加强板上设有与所述通孔相对应的安装孔,所述螺栓穿过所述通孔及安装孔将所述后减振器总成、所述后内轮罩外侧加强板固定连接。

4. 如权利要求3所述的后减振器总成安装结构,其特征在于,所述安装孔及通孔的数量均为两个,两个安装孔之间的距离与两个通孔之间的距离相等。

5. 如权利要求1所述的后减振器总成安装结构,其特征在于,所述后内轮罩外侧加强板为曲面板状结构,其凹向的内侧面与所述后减振器总成连接。

6. 一种车辆,其特征在于,具有如权利要求1-5任意一项所述的后减振器总成安装结构。

## 后减振器总成安装结构及车辆

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车技术领域,特别是一种后减振器总成安装结构及车辆。

### 背景技术

[0002] 请参考图 1,后减振器总成 1 与内轮罩外侧加强板 2 之间通过螺栓 3 穿过后减振器总成的通孔及内轮罩外侧加强板的安装孔,并与螺母螺纹连接的方式固定。然而,传统的后减振器总成 1 的安装方式无定位结构,后减振器总成 1 随后悬模块往车身安装时,由于后减振器总成 1 往上窜动,后减振器总成 1 的通孔与后内轮罩外侧加强板 2 上的安装孔很难保持同心,造成两个螺栓 3 安装困难,装配难度很大,拖慢了生产线的生产节拍,降低了生产效率。

### 实用新型内容

[0003] 本实用新型目的在于提供一种后减振器总成安装结构及车辆,用以解决现有的后减振器总成与内轮罩外侧加强板安装时,后减振器总成的通孔与内轮罩外侧加强板的安装孔不能保持同心、装配难度很大、生产效率低的问题。

[0004] 为解决上述技术问题,本实用新型提供一种后减振器总成安装结构,包括后减振器总成、后内轮罩外侧加强板及螺栓,所述后减振器总成的一端通过所述螺栓与所述后内轮罩外侧加强板连接,所述后内轮罩外侧加强板设有用于定位所述后减振器总成的定位柱。

[0005] 优选地,所述后减振器总成与所述后内轮罩外侧加强板连接的一端设有凹口,该凹口与所述定位柱抵接。

[0006] 优选地,所述后减振器总成的形状为柱状体,所述后减振器总成的一端设有通孔,所述后内轮罩外侧加强板上设有与所述通孔相对应的安装孔,所述螺栓穿过所述通孔及安装孔将所述后减振器总成、所述后内轮罩外侧加强板固定连接。

[0007] 优选地,所述安装孔及通孔的数量均为两个,两个安装孔之间的距离与两个通孔之间的距离相等。

[0008] 优选地,所述后内轮罩外侧加强板为曲面板状结构,其凹向的内侧面与所述后减振器总成连接。

[0009] 本实用新型还提供一种车辆,具有上述的后减振器总成安装结构。

[0010] 本实用新型的后减振器总成安装结构及车辆通过后内轮罩外侧加强板上设有定位柱,使得后减振器总成安装时后减振器总成的通孔与后内轮罩外侧加强板的安装孔保持同心,减小了装配难度,提高了生产效率。

### 附图说明

[0011] 图 1 表示现有的后减振器总成与内轮罩外侧加强板之间的安装示意图;

[0012] 图 2 表示本实用新型实施例的后减振器总成安装结构的立体示意图。

## 具体实施方式

[0013] 为了使本实用新型的目的、技术方案及优点更加清楚明白,以下结合附图及实施例,对本实用新型进行进一步详细说明。应当理解,此处所描述的具体实施例仅仅用以解释本实用新型,并不用于限定本实用新型。

[0014] 请参考图 2,本实用新型实施例提供一种后减振器总成安装结构及具有后减振器总成安装结构的车辆。

[0015] 本实用新型后减振器总成安装结构包括后减振器总成 10、后内轮罩外侧加强板 20、两个螺栓 30 及两个螺母(图未示)。

[0016] 后减振器总成 10 为柱状结构,其末端的两侧各设有一个通孔(由于视角原因,图中未标出)。

[0017] 后内轮罩外侧加强板 20 为曲面板状结构,其凹向的内侧面与后减振器总成 10 连接。后内轮罩外侧加强板 20 上设有两个安装孔(图未示)。两个安装孔之间的距离与后减振器总成 10 的两个通孔之间的距离相等。

[0018] 螺栓 30 依次穿过后减振器总成 10 的通孔及后内轮罩外侧加强板 20 的安装孔,并与螺母(图未示)螺纹连接,从而将后减振器总成 10 与内轮罩外侧加强板 20 固定在一起。

[0019] 其他实施方式中,所述后内轮罩外侧加强板 20 的安装孔为螺纹孔,所述螺栓 30 穿过后减振器总成 10 的通孔后与安装孔螺纹连接;或者后减振器总成 10 的通孔为螺纹孔,所述螺栓 30 穿过后内轮罩外侧加强板 20 的安装孔后与后减振器总成 10 的通孔螺纹连接。

[0020] 后减振器总成 10 在一个通孔的外侧还设有一个凹口 12。

[0021] 后内轮罩外侧加强板 20 在离两个螺栓 30 上方一段距离的位置分别设有一个突起的定位柱 22。其中一个定位柱 22 与一个安装孔的距离等于凹口 12 与对应的通孔的距离,另一个定位柱 22 与另一个安装孔的距离等于对应的通孔与其外侧边缘的距离。

[0022] 将后减振器总成 10 与后内轮罩外侧加强板 20 连接前,将后减振器总成 10 的一个通孔外侧的凹口 12 抵住后内轮罩外侧加强板 20 的一个定位柱 22,另一个通孔的外侧边缘抵住后内轮罩外侧加强板 20 的另一个定位柱 22,从而使得后减振器总成 10 的两个通孔分别与后内轮罩外侧加强板 20 的两个安装孔同心,从而方便螺栓 30 依次穿过后减振器总成 10 的通孔及后内轮罩外侧加强板 20 的安装孔,并与螺母螺纹连接,从而将后减振器总成 10 与内轮罩外侧加强板 20 固定在一起。

[0023] 本实用新型后减振器总成安装结构及车辆通过在后内轮罩外侧加强板 20 上设有两个定位柱 22,使得后减振器总成安装时后减振器总成 10 的通孔与后内轮罩外侧加强板 20 的安装孔保持同心,减小了装配难度,提高了生产效率。

[0024] 以上所述仅为本实用新型的较佳实施例而已,并不用以限制本实用新型,凡在本实用新型的精神和原则之内所作的任何修改、等同替换和改进等,均应包含在本实用新型的保护范围之内。

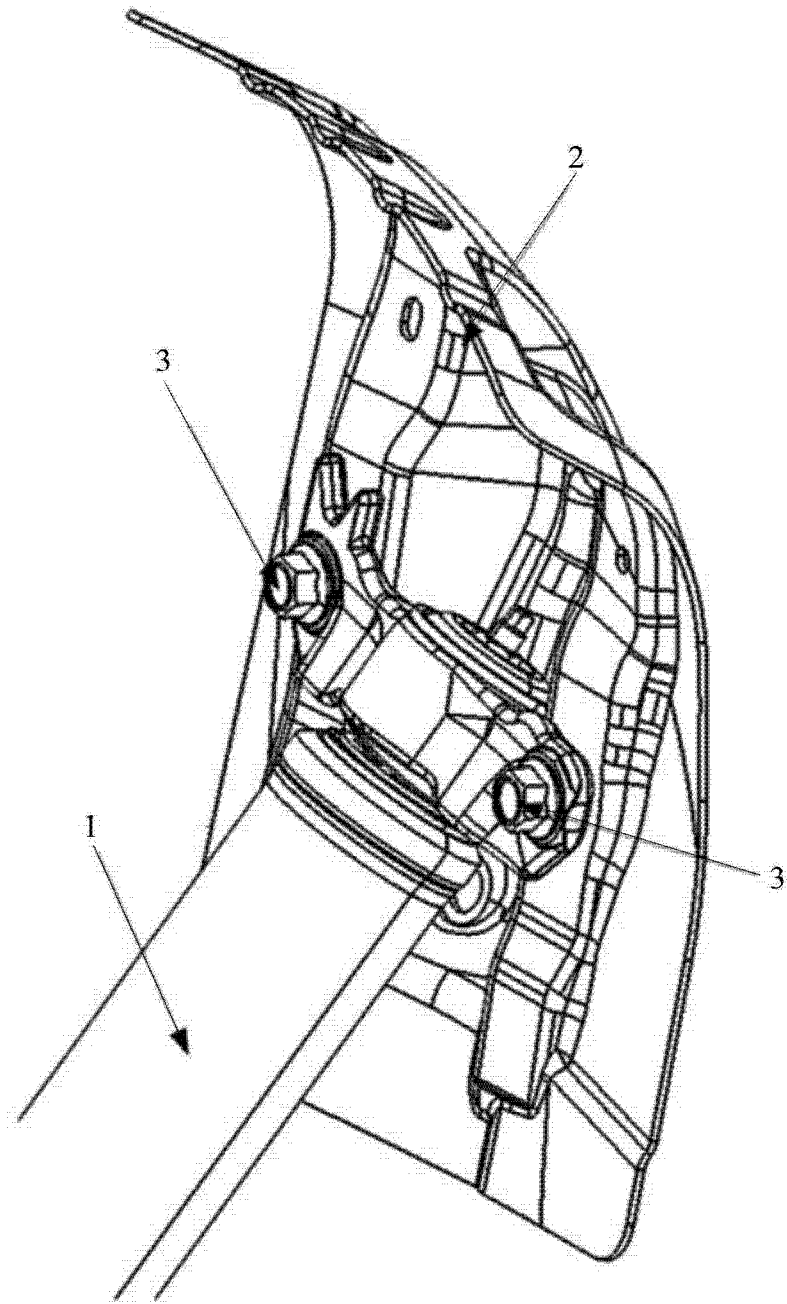


图 1

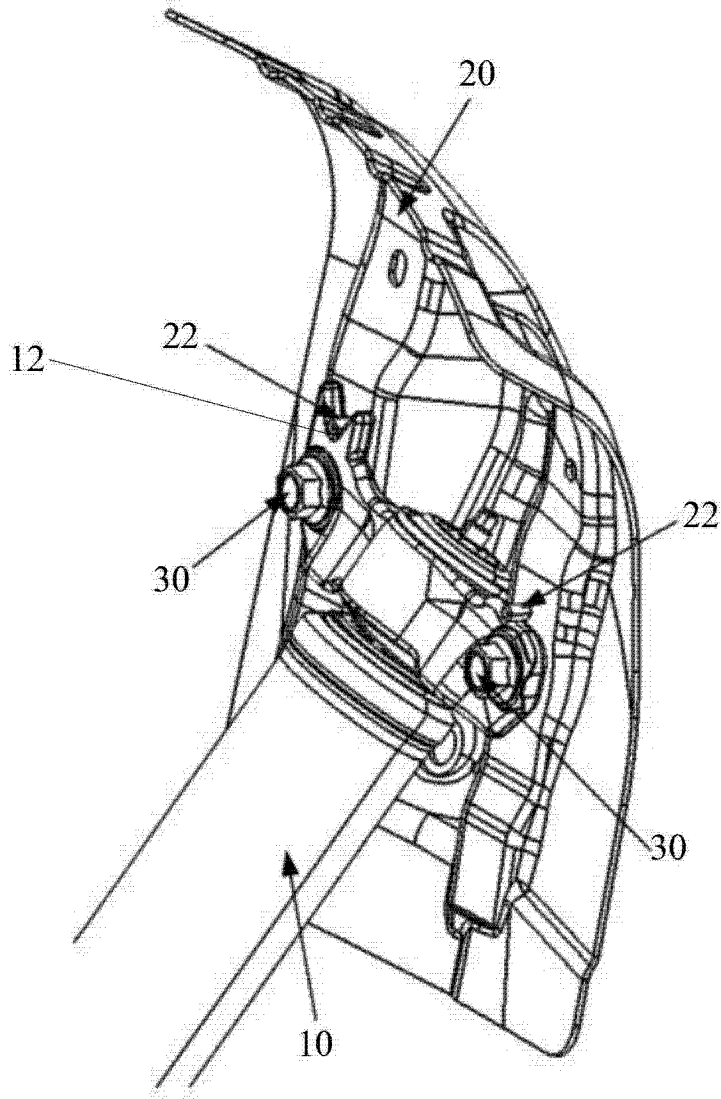


图 2