



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 207875503 U

(45)授权公告日 2018.09.18

(21)申请号 201721914637.7

(22)申请日 2017.12.31

(73)专利权人 肯马(上海)汽车设计有限公司

地址 200336 上海市长宁区仙霞路579弄38号2幢265室

(72)发明人 肯·鲲征马 康晓凌

(51)Int.Cl.

B60Q 5/00(2006.01)

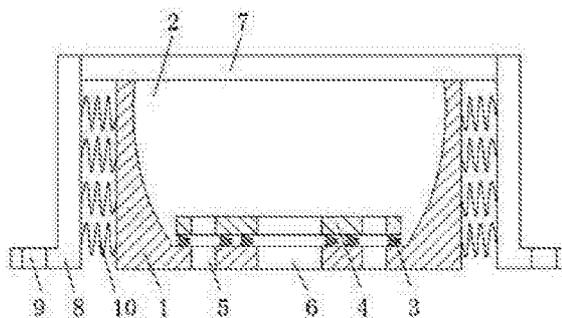
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54)实用新型名称

一种新型减震型汽车喇叭安装支架

(57)摘要

本实用新型公开了汽车技术领域的一种新型减震型汽车喇叭安装支架,包括底座,所述底座的顶部开有安装腔,所述安装腔的内腔底部通过第一减震件连接有减震板,所述底座的底部和减震板的外壁均开有第一安装孔和定位孔,所述底座的顶部设有衬边,所述衬边的两侧连接有加固板,所述加固板的底端开有第二安装孔,所述加固板和底座的外壁之间均匀连接有第二减震件,所述安装腔的内壁设有减震内垫,所述减震内垫的内壁边缘处设有限位橡胶圈,喇叭定位安装准确、稳定,不易脱落,提高了喇叭安装的准确性和一致性,通过第一减震件和第二减震件能够对底座和喇叭起到很好的缓冲作用,有效防止喇叭在震动情况下被损坏。



1. 一种新型减震型汽车喇叭安装支架,包括底座(1),其特征在于:所述底座(1)的顶部开有安装腔(2),所述安装腔(2)的内腔底部通过第一减震件(3)连接有减震板(4),所述底座(1)的底部和减震板(4)的外壁均开有第一安装孔(5)和定位孔(6),所述底座(1)的顶部设有衬边(7),所述衬边(7)的两侧连接有加固板(8),所述加固板(8)的底端开有第二安装孔(9),所述加固板(8)和底座(1)的外壁之间均匀连接有第二减震件(10),所述安装腔(2)的内壁设有减震内垫(11),所述减震内垫(11)的内壁边缘处设有限位橡胶圈(12)。

2. 根据权利要求1所述的一种新型减震型汽车喇叭安装支架,其特征在于:所述第一安装孔(5)设有四组,且四组第一安装孔(5)以定位孔(6)为圆心呈圆周形排列。

3. 根据权利要求1所述的一种新型减震型汽车喇叭安装支架,其特征在于:所述衬边(7)和加固板(8)为焊接设置。

4. 根据权利要求1所述的一种新型减震型汽车喇叭安装支架,其特征在于:所述加固板(8)呈“L”形形状,且加固板(8)的侧壁均匀开有垫圈(81)。

5. 根据权利要求1所述的一种新型减震型汽车喇叭安装支架,其特征在于:所述减震内垫(11)的边缘外壁均匀开有通孔,所述减震内垫(11)通过通孔与衬边(7)的外壁连接。

一种新型减震型汽车喇叭安装支架

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车技术领域,具体为一种新型减震型汽车喇叭安装支架。

背景技术

[0002] 喇叭是汽车的音响信号装置。在汽车的行驶过程中,驾驶员根据需求和规定发出必需的音响信号,警告行人和引起其他车辆注意,保证交通安全,同时还用于催行与传递信号。

[0003] 喇叭支架通常均为塑料一次成型,因此在安装和使用的过程中由于硬度低,容易损坏,并且汽车行驶时,路面不平或者碰撞都容易损坏喇叭支架,造成喇叭支架在使用一段时间后容易发生旋转错位,导致喇叭损坏,影响行车安全,导致喇叭脱落,需要重新安装,安装不便,使用寿命不高。

[0004] 基于此,本实用新型设计了一种新型减震型汽车喇叭安装支架,以解决上述问题。

实用新型内容

[0005] 本实用新型的目的在于提供一种新型减震型汽车喇叭安装支架,以解决上述背景技术中提出的由于硬度低,容易损坏,并且汽车行驶时,路面不平或者碰撞都容易损坏喇叭支架,造成喇叭支架在使用一段时间后容易发生旋转错位,安装不便的问题。

[0006] 为实现上述目的,本实用新型提供如下技术方案:一种新型减震型汽车喇叭安装支架,包括底座,所述底座的顶部开有安装腔,所述安装腔的内腔底部通过第一减震件连接有减震板,所述底座的底部和减震板的外壁均开有第一安装孔和定位孔,所述底座的顶部设有衬边,所述衬边的两侧连接有加固板,所述加固板的底端开有第二安装孔,所述加固板和底座的外壁之间均匀连接有第二减震件,所述安装腔的内壁设有减震内垫,所述减震内垫的内壁边缘处设有限位橡胶圈。

[0007] 优选的,所述第一安装孔设有四组,且四组第一安装孔以定位孔为圆心呈圆周形排列。

[0008] 优选的,所述衬边和加固板为焊接设置。

[0009] 优选的,所述加固板呈“L”形形状,且加固板的侧壁均匀开有垫圈。

[0010] 优选的,所述减震内垫的边缘外壁均匀开有通孔,所述减震内垫通过通孔与衬边的外壁连接。

[0011] 与现有技术相比,本实用新型的有益效果是:本实用新型结构简单,拆卸方便,喇叭定位安装准确、稳定,不易脱落,提高了喇叭安装的准确性和一致性,通过第一减震件和第二减震件能够对底座和喇叭起到很好的缓冲作用,有效防止喇叭在震动情况下被损坏,使得汽车其他部件上传递到的喇叭振动降到最低,大大提高了汽车喇叭的使用寿命。

附图说明

[0012] 为了更清楚地说明本实用新型实施例的技术方案,下面将对实施例描述所需要使

用的附图作简单地介绍,显而易见地,下面描述中的附图仅仅是本实用新型的一些实施例,对于本领域普通技术人员来讲,在不付出创造性劳动的前提下,还可以根据这些附图获得其他的附图。

[0013] 图1为本实用新型结构示意图;

[0014] 图2为本实用新型俯视图;

[0015] 图3为本实用新型加固板结构示意图。

[0016] 附图中,各标号所代表的部件列表如下:

[0017] 1-底座,2-安装腔,3-第一减震件,4-减震板,5-第一安装孔,6-定位孔,7-衬边,8-加固板,81-垫圈,9-第二安装孔,10-第二减震件,11-减震内垫,12-限位橡胶圈。

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,显然,所描述的实施例仅仅是本实用新型一部分实施例,而不是全部的实施例。基于本实用新型中的实施例,本领域普通技术人员在没有作出创造性劳动前提下所获得的所有其它实施例,都属于本实用新型保护的范围。

[0019] 请参阅图1-3,本实用新型提供一种技术方案:一种新型减震型汽车喇叭安装支架,包括底座1,所述底座1的顶部开有安装腔2,所述安装腔2的内腔底部通过第一减震件3连接有减震板4,所述底座1的底部和减震板4的外壁均开有第一安装孔5和定位孔6,所述底座1的顶部设有衬边7,所述衬边7的两侧连接有加固板8,所述加固板8的底端开有第二安装孔9,所述加固板8和底座1的外壁之间均匀连接有第二减震件10,所述安装腔2的内壁设有减震内垫11,所述减震内垫11的内壁边缘处设有限位橡胶圈12。

[0020] 其中,所述第一安装孔5设有四组,且四组第一安装孔5以定位孔6为圆心呈圆周形排列,布局合理,能够对底座1进行稳定的安装,所述衬边7和加固板8为焊接设置,结构稳定,安装使用方便,所述加固板8呈“L”形形状,结构设计合理,便于安装,对底座1起到很好的加固作用,且加固板8的侧壁均匀开有垫圈81,便于对第二减震件10进行安装固定,所述减震内垫11的边缘外壁均匀开有通孔,所述减震内垫11通过通孔与衬边7的外壁连接,便于对减震内垫11进行安装,减震内垫11对安装的喇叭起到很好的缓冲作用。

[0021] 本实施例的一个具体应用为:首先将底座1放置在需要安装的位置并通过第一安装孔5进行安装,然后加固板8通过第二安装孔9再次进行安装,加固板8的固定对底座1的安装起到很好的加固作用,防止底座1在震动时发生错位,然后喇叭通过定位孔6进行定位安装,使得喇叭安装准确,加固板8和底座1之间增设第一减震件3能有效减小震动时加固板8与底座1之间所产生的位移,喇叭通过减震板4安装在安装腔2内,减震板4能够对安装的喇叭起到很好的缓冲作用,有效防止喇叭在震动情况下被损坏,而且喇叭和安装腔2之间还通过减震内垫11和限位橡胶圈12进行减震和固定,使得喇叭安装在安装腔2内更加稳定,不易脱落。

[0022] 在本说明书的描述中,参考术语“一个实施例”、“示例”、“具体示例”等的描述意指结合该实施例或示例描述的具体特征、结构、材料或者特点包含于本实用新型的至少一个实施例或示例中。在本说明书中,对上述术语的示意性表述不一定指的是相同的实施例或示例。而且,描述的具体特征、结构、材料或者特点可以在任何的一个或多个实施例或示例

中以合适的方式结合。

[0023] 以上公开的本实用新型优选实施例只是用于帮助阐述本实用新型。优选实施例并没有详尽叙述所有的细节,也不限制该实用新型仅为所述的具体实施方式。显然,根据本说明书的内容,可作很多的修改和变化。本说明书选取并具体描述这些实施例,是为了更好地解释本实用新型的原理和实际应用,从而使所属技术领域技术人员能很好地理解和利用本实用新型。本实用新型仅受权利要求书及其全部范围和等效物的限制。

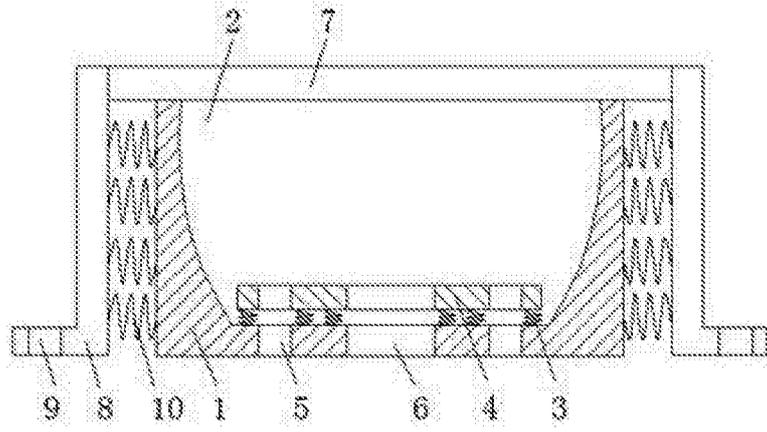


图1

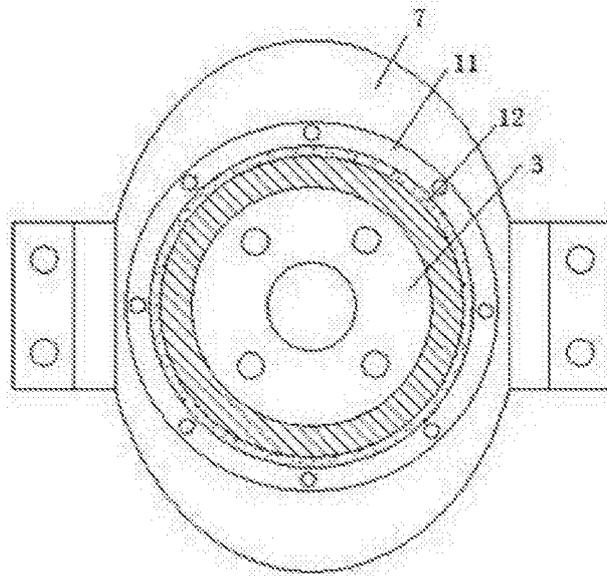


图2

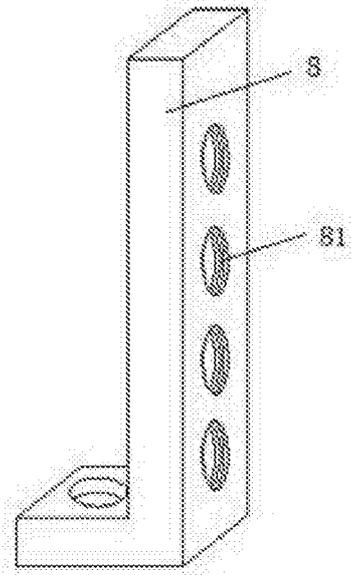


图3