



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 207634595 U

(45)授权公告日 2018.07.20

(21)申请号 201721602227.9

(22)申请日 2017.11.24

(73)专利权人 天津天德减震器有限公司

地址 300480 天津市滨海新区汉沽新开北路5号

(72)发明人 熊磊 高佳

(74)专利代理机构 天津佳盟知识产权代理有限公司 12002

代理人 刘书元

(51)Int.Cl.

F16F 9/32(2006.01)

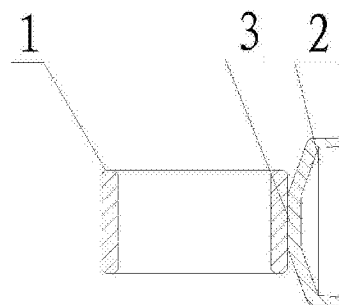
权利要求书1页 说明书1页 附图1页

(54)实用新型名称

减振器底部贮液缸座结构

(57)摘要

一种减振器底部贮液缸座结构,涉及减振器生产领域。包括吊环和贮液缸座,吊环和贮液缸座的下端面接合部为焊接连接,所述的贮液缸座的下端面整体为弧形,该弧形面与吊环的接触部位为水平端面。以上所述的贮液缸座与吊环的接触部位为 $\Phi 10$ 水平端面。有益效果是,使用结构优化后的贮液缸座减振器车辆可以应对更多恶劣和富有挑战性的路面,减振器的各零部件也得到了更大的保护,使用寿命也随之增加。



1. 一种减振器底部贮液缸座结构,其特征是:包括吊环和贮液缸座,吊环和贮液缸座的下端面接合部为焊接连接,所述的贮液缸座的下端面整体为弧形,该弧形面与吊环的接触部位为水平端面。

2. 根据权利要求1所述的减振器底部贮液缸座结构,其特征是:以上所述的贮液缸座与吊环的接触部位为 $\phi 10$ 水平端面。

减振器底部贮液缸座结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及减振器生产领域。

背景技术

[0002] 汽车减振器是车辆底盘悬架系统中,极为重要和关键的性能零部件。减振器性能、安全、寿命等方面直接影响着车辆悬架的舒适性和安全性。在减振器设计和制造过程中各个零部件都至关重要。在激励的市场竞争过程中对减振器各零部件的不断改进和提升是各个厂家都在大力发展的方向。见附图1,原结构缺点:(a) 因其贮液缸座底部为大圆弧状,与吊环焊接为点接触,在减震器运行过程中连接位置受力较大,易产生裂纹导致减震器下部漏油;(b) 该零件加工时大圆弧位置因冲压过程变形较大,应力较为集中,承载能力较弱。

发明内容

[0003] 本实用新型的目的是提供一种减振器底部贮液缸座结构,将原有减振器底部贮液缸座带大圆弧形结构改进为平面形结构,以加强此处承载强度,满足车辆大型化、重型化要求。

[0004] 为了达到上述目的,本实用新型采取的技术方案是:

[0005] 一种减振器底部贮液缸座结构,包括吊环和贮液缸座,吊环和贮液缸座的下端面接合部为焊接连接,所述的贮液缸座的下端面整体为弧形,该弧形面与吊环的接触部位为水平端面。

[0006] 以上所述的贮液缸座与吊环的接触部位为 $\Phi 10$ 水平端面。

[0007] 本实用新型的有益效果是,使用结构优化后的贮液缸座减振器车辆可以应对更多恶劣和富有挑战性的路面,减振器的各零部件也得到了更大的保护,使用寿命也随之增加。

附图说明

[0008] 图1为现有技术结构示意图。

[0009] 图2为本实用新型结构示意图。

[0010] 图中:1.吊环、2.贮液缸座、3.接合部。

具体实施方式

[0011] 参见附图2,本实用新型包括吊环1和贮液缸座2,吊环1和贮液缸座2的下端面接合部3为焊接连接,所述的贮液缸座2的下端面整体为弧形,该弧形面与吊环1的接触部位为水平端面。

[0012] 现结构优点如改进后所示:(a) 将贮液缸座2下端面改进为 $\Phi 10$ 水平端面,与吊环1焊接为线接触,在减震器运行过程中受力更加均匀,承载能力大大加强。(b) 该零件加工时不需冲压成型大圆弧,减少生产工序,节约制造成本。

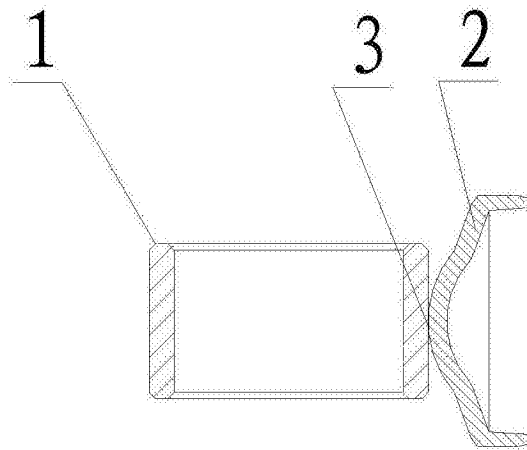


图1

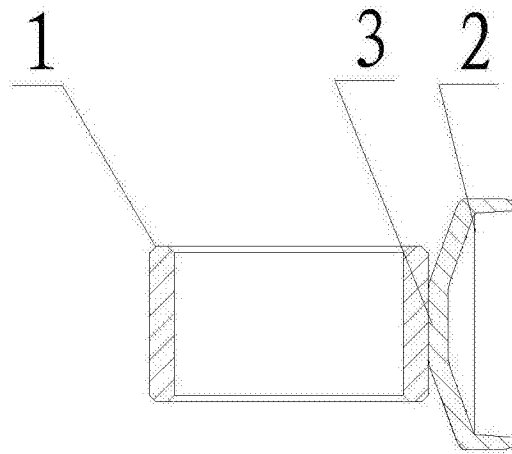


图2