



(21) 申请号 202322148690.2

(22) 申请日 2023.08.10

(73) 专利权人 河北谷雨房车有限公司

地址 061162 河北省沧州市中捷产业园区
规划惠通路南

(72) 发明人 韩猛 李承泽 田帅 彭子健

(74) 专利代理机构 北京圣州专利代理事务所
(普通合伙) 11818

专利代理师 李春

(51) Int. Cl.

B62D 21/02 (2006.01)

B62D 21/20 (2006.01)

B60P 3/335 (2006.01)

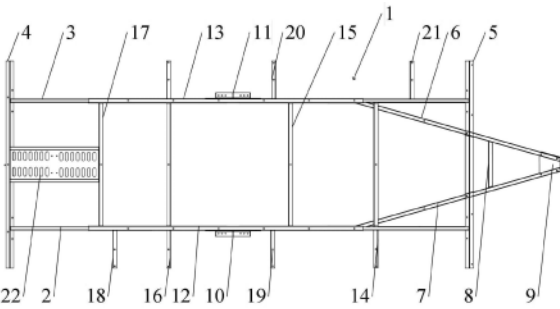
权利要求书1页 说明书3页 附图1页

(54) 实用新型名称

一种承载强度高的拖挂房车底盘

(57) 摘要

本实用新型公开了一种承载强度高的拖挂房车底盘,包括拖挂底盘,拖挂底盘平行设置有第一纵梁和第二纵梁,第一纵梁的左侧和第二纵梁的左侧均与后尾梁相连接,第一纵梁的右侧和第二纵梁的右侧均与前横梁相连接,前横梁的一侧连接有第一牵引杆和第二牵引杆,第一牵引杆的一端与第二纵梁固定连接,第二牵引杆的一端与第一纵梁固定连接;第一纵梁中部连接有第一扭力固定架,第二纵梁中部连接有与第一扭力固定架对应设置的第二扭力固定架,第一扭力固定架连接有第一加强板,第二扭力固定架连接有第二加强板。本实用新型采用上述一种承载强度高的拖挂房车底盘,可有效的降低车身底盘,解决了现有房车底盘强度差、舒适性差、承载能力较低等技术问题。



1. 一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:包括拖挂底盘,所述拖挂底盘平行设置有第一纵梁和第二纵梁,所述第一纵梁的左侧和所述第二纵梁的左侧均与后尾梁相连接,所述第一纵梁的右侧和所述第二纵梁的右侧均与前横梁相连接,所述前横梁的一侧连接有第一牵引杆和第二牵引杆,所述第一牵引杆的一端与所述第二纵梁固定连接,所述第二牵引杆的一端与所述第一纵梁固定连接;

所述第一纵梁中部连接有第一扭力固定架,所述第二纵梁中部连接有与所述第一扭力固定架对应设置的第二扭力固定架,所述第一扭力固定架连接有第一加强板,所述第二扭力固定架连接有第二加强板。

2. 根据权利要求1所述的一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:所述第一纵梁上从左到右依次连接有第一牛腿托梁、第二牛腿托梁,所述第二扭力固定架的右侧设有与所述第二纵梁连接的第三牛腿托梁。

3. 根据权利要求1所述的一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:所述前横梁的外侧端设有与所述第一牵引杆和所述第二牵引杆连接的连接杆,所述第一牵引杆与所述第二牵引杆的交叉端设有连接器固定板。

4. 根据权利要求1所述的一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:所述第一纵梁和所述第二纵梁上依次设有位于所述前横梁与所述后尾梁之间的第一横梁、第二横梁、第三横梁和第四横梁,所述第四横梁与所述后尾梁之间连接有备胎支架,所述第二横梁和所述第三横梁分别位于所述第一扭力固定架的两侧。

5. 根据权利要求4所述的一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:所述第一横梁一侧固定安装在所述第二纵梁上,其另一侧通过螺栓连接在所述第一纵梁上,所述第一横梁与所述第二纵梁的固定连接处右侧设有与所述第二纵梁连接的第四牛腿托梁。

6. 根据权利要求5所述的一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:所述第一横梁与所述第四牛腿托梁的位置不同,具体为所述第一横梁一侧固定安装在所述第一纵梁上,其另一侧通过螺栓连接在所述第二纵梁上,所述第一横梁与所述第一纵梁的固定连接处的左侧设有与所述第一纵梁连接的第四牛腿托梁。

7. 根据权利要求1所述的一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:所述第一加强板的一端和所述第一纵梁的连接点与所述第二牵引杆和所述第一纵梁的连接点相同,所述第二加强板的一端和所述第二纵梁的连接点与所述第一牵引杆和所述第二纵梁的连接点相同。

8. 根据权利要求1所述的一种承载强度高的拖挂房车底盘,其特征在于:所述第一纵梁和所述第二纵梁为一体成型结构,所述第一纵梁、所述第二纵梁、所述前横梁与所述后尾梁的表面均开设有若干加强孔。

一种承载强度高的拖挂房车底盘

技术领域

[0001] 本实用新型涉及拖挂房车技术领域,尤其是涉及一种承载强度高的拖挂房车底盘。

背景技术

[0002] 房车在国外发达国家已普遍使用,近十几年来我国的房车也得到了开发和应用。随着人们生活水平的提高,房车逐渐成为人们工作之余进行休闲旅游、出行的交通工具之一。人们在出游期间,可以利用房车在野外休息,但现有的房车大多空间结构设计存在着诸多不合理的因素,比如房车底盘承载能力较低,无法承载房车箱体的重量,进而影响使用者使用。

[0003] 现有的房车底盘还存在着强度差、无法降低车身底盘高度等问题。

实用新型内容

[0004] 本实用新型的目的是提供一种承载强度高的拖挂房车底盘,可有效的降低车身底盘,解决了现有房车底盘强度差、舒适性差、承载能力较低等技术问题。

[0005] 为实现上述目的,本实用新型提供了一种承载强度高的拖挂房车底盘,包括拖挂底盘,所述拖挂底盘平行设置有第一纵梁和第二纵梁,所述第一纵梁的左侧和所述第二纵梁的左侧均与后尾梁相连接,所述第一纵梁的右侧和所述第二纵梁的右侧均与前横梁相连接,所述前横梁的一侧连接有第一牵引杆和第二牵引杆,所述第一牵引杆的一端与所述第二纵梁固定连接,所述第二牵引杆的一端与所述第一纵梁固定连接;

[0006] 所述第一纵梁中部连接有第一扭力固定架,所述第二纵梁中部连接有与所述第一扭力固定架对应设置的第二扭力固定架,所述第一扭力固定架连接有第一加强板,所述第二扭力固定架连接有第二加强板。

[0007] 优选的,所述第一纵梁上从左到右依次连接有第一牛腿托梁、第二牛腿托梁,所述第二扭力固定架的右侧设有与所述第二纵梁连接的第三牛腿托梁。

[0008] 优选的,所述前横梁的外侧端设有与所述第一牵引杆和所述第二牵引杆连接的连接杆,所述第一牵引杆与所述第二牵引杆的交叉端设有连接器固定板。

[0009] 优选的,所述第一纵梁和所述第二纵梁上依次设有位于所述前横梁与所述后尾梁之间的第一横梁、第二横梁、第三横梁和第四横梁,所述第四横梁与所述后尾梁之间连接有备胎支架,所述第二横梁和所述第三横梁分别位于所述第一扭力固定架的两侧。

[0010] 优选的,所述第一横梁一侧固定安装在所述第二纵梁上,其另一侧通过螺栓连接在所述第一纵梁上,所述第一横梁与所述第二纵梁的固定连接处右侧设有与所述第二纵梁连接的第四牛腿托梁。

[0011] 优选的,所述第一横梁与所述第四牛腿托梁的位置不同,具体为所述第一横梁一侧固定安装在所述第一纵梁上,其另一侧通过螺栓连接在所述第二纵梁上,所述第一横梁与所述第一纵梁的固定连接处的左侧设有与所述第一纵梁连接的第四牛腿托梁。

[0012] 优选的,所述第一加强板的一端和所述第一纵梁的连接点与所述第二牵引杆和所述第一纵梁的连接点相同,所述第二加强板的一端和所述第二纵梁的连接点与所述第一牵引杆和所述第二纵梁的连接点相同。

[0013] 优选的,所述第一纵梁和所述第二纵梁为一体成型结构,所述第一纵梁、所述第二纵梁、所述前横梁与所述后尾梁的表面均开设有若干加强孔。

[0014] 因此,本实用新型采用上述一种承载强度高的拖挂房车底盘,可有效的降低车身底盘,解决了现有房车底盘强度差、舒适性差、承载能力较低等技术问题。

[0015] 下面通过附图和实施例,对本实用新型的技术方案做进一步的详细描述。

附图说明

[0016] 图1是本实用新型一种承载强度高的拖挂房车底盘实施例一的示意图;

[0017] 图2是本实用新型一种承载强度高的拖挂房车底盘实施例二的示意图。

[0018] 附图标记

[0019] 1、拖挂底盘;2、第一纵梁;3、第二纵梁;4、后尾梁;5、前横梁;6、第一牵引杆;7、第二牵引杆;8、连接杆;9、连接器固定板;10、第一扭力固定架;11、第二扭力固定架;12、第一加强板;13、第二加强板;14、第一横梁;15、第二横梁;16、第三横梁;17、第四横梁;18、第一牛腿托梁;19、第二牛腿托梁;20、第三牛腿托梁;21、第四牛腿托梁;22、备胎支架。

具体实施方式

[0020] 以下通过附图和实施例对本实用新型的技术方案作进一步说明。

[0021] 除非另外定义,本实用新型使用的技术术语或者科学术语应当为本实用新型所属领域内具有一般技能的人士所理解的通常意义。本实用新型中使用的“第一”、“第二”以及类似的词语并不表示任何顺序、数量或者重要性,而只是用来区分不同的组成部分。“包括”或者“包含”等类似的词语意指出现该词前面的元件或者物件涵盖出现在该词后面列举的元件或者物件及其等同,而不排除其他元件或者物件。“连接”或者“相连”等类似的词语并非限定于物理的或者机械的连接,而是可以包括电性的连接,不管是直接的还是间接的。“上”、“下”、“左”、“右”等仅用于表示相对位置关系,当被描述对象的绝对位置改变后,则该相对位置关系也可能相应地改变。

[0022] 实施例一

[0023] 如图1所示,本实用新型的一种承载强度高的拖挂房车底盘,包括拖挂底盘1,拖挂底盘1平行设置有第一纵梁2和第二纵梁3,第一纵梁2的左侧和第二纵梁3的左侧均与后尾梁4相连接,第一纵梁2的右侧和第二纵梁3的右侧均与前横梁5相连接,前横梁5的一侧连接有第一牵引杆6和第二牵引杆7,第一牵引杆6的一端与第二纵梁3固定连接,第二牵引杆7的一端与第一纵梁2固定连接;

[0024] 第一纵梁2中部连接有第一扭力固定架10,第二横梁15中部连接有与第一扭力固定架10对应设置的第二扭力固定架11,第一扭力固定架10连接有第一加强板12,第二扭力固定架11连接有第二加强板13。

[0025] 第一纵梁2上从左到右依次连接有第一牛腿托梁18、第二牛腿托梁19,第二扭力固定架11的右侧设有与第二纵梁3连接的第三牛腿托梁20。

[0026] 前横梁5的外侧端设有与第一牵引杆6和第二牵引杆7连接的连接杆8,第一牵引杆6与第二牵引杆7的交叉端设有连接器固定板9。

[0027] 第一纵梁2和第二纵梁3上依次设有位于前横梁5与后尾梁4之间的第一横梁14、第二横梁15、第三横梁16和第四横梁17,第四横梁17与后尾梁4之间连接有备胎支架22,第二横梁15和第三横梁16分别位于第一扭力固定架10的两侧。

[0028] 第一横梁14一侧固定安装在第二纵梁3上,其另一侧通过螺栓连接在第一纵梁2上,第一横梁14与第二纵梁3的固定连接处右侧设有与第二纵梁3连接的第四牛腿托梁21。

[0029] 第一加强板12的一端和第一纵梁2的连接点与第二牵引杆7和第一纵梁2的连接点相同,第二加强板13的一端和第二纵梁3的连接点与第一牵引杆6和第二纵梁3的连接点相同。

[0030] 第一纵梁2和第二纵梁3为一体成型结构,第一纵梁2、第二纵梁3、前横梁5与后尾梁4的表面均开设有若干加强孔。

[0031] 实施例二

[0032] 在实施例二中,除第一横梁14与第四牛腿托梁21的位置与实施例一不同外,实施例二中的拖挂房车底盘均与实施例一相同。具体为第一横梁14一侧固定安装在第一纵梁2上,其另一侧通过螺栓连接在第二纵梁3上,第一横梁14与第一纵梁2的固定连接处的左侧设有与第一纵梁2连接的第四牛腿托梁21。

[0033] 因此,本实用新型采用上述一种承载强度高的拖挂房车底盘,可有效的降低车身底盘,解决了现有房车底盘强度差、舒适性差、承载能力较低等技术问题。

[0034] 最后应说明的是:以上实施例仅用以说明本实用新型的技术方案而非对其进行限制,尽管参照较佳实施例对本实用新型进行了详细的说明,本领域的普通技术人员应当理解:其依然可以对本实用新型的技术方案进行修改或者等同替换,而这些修改或者等同替换亦不能使修改后的技术方案脱离本实用新型技术方案的精神和范围。

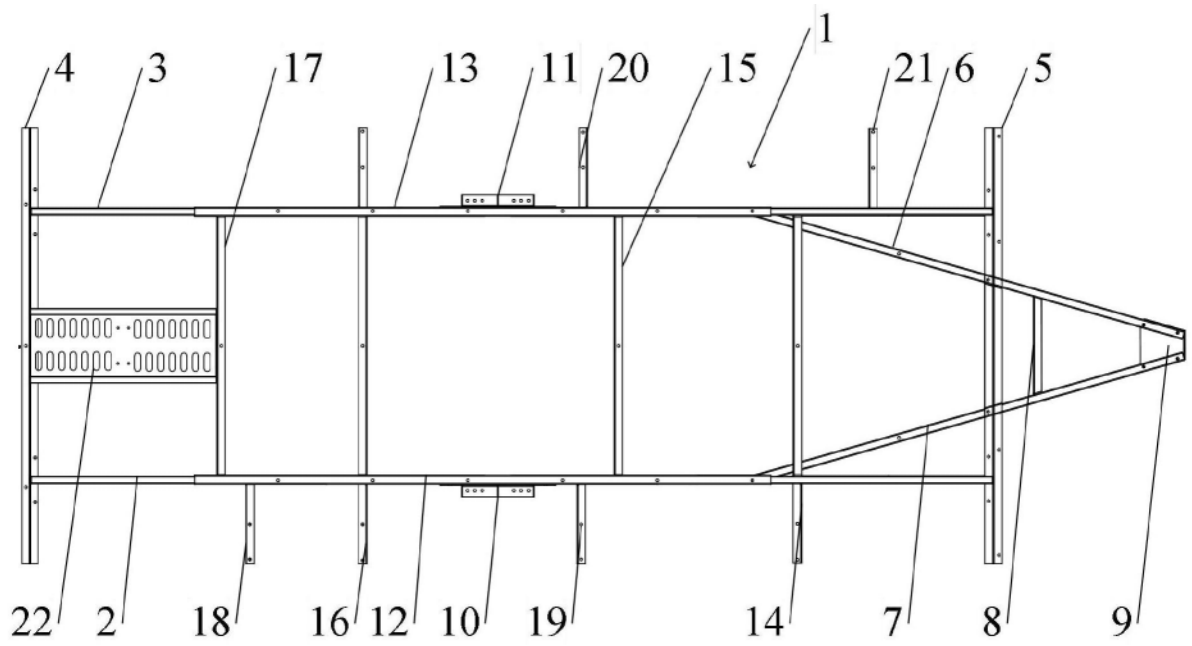


图1

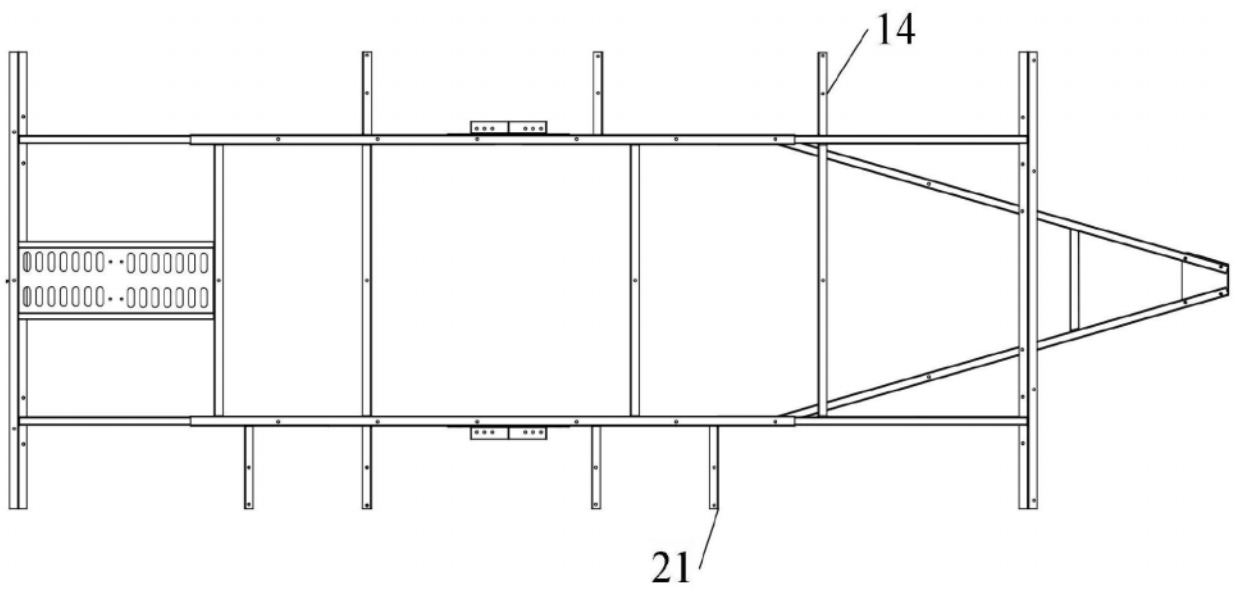


图2