



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 203358338 U

(45) 授权公告日 2013. 12. 25

(21) 申请号 201320371203. 2

(22) 申请日 2013. 06. 26

(73) 专利权人 上汽通用五菱汽车股份有限公司
地址 545007 广西壮族自治区柳州市柳南区
河西路 18 号

(72) 发明人 宋树森 李聪 韦勇 杨晓
吴川永

(74) 专利代理机构 深圳市科吉华烽知识产权事
务所(普通合伙) 44248
代理人 田亚军 陈本发

(51) Int. Cl.
B60K 17/06(2006. 01)

(ESM) 同样的发明创造已同日申请发明专利

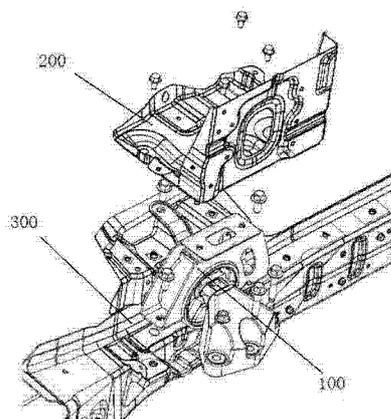
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种变速器侧悬置总成及汽车

(57) 摘要

本实用新型涉及汽车悬置支架,尤其涉及汽车悬置支架中的一种变速器侧悬置总成及汽车。本实用新型提供了一种变速器侧悬置总成,包括变速器侧悬置支架和蓄电池托盘,所述变速器侧悬置支架包括与车身连接的主支架、与所述主支架连接的支架加强板、蓄电池托盘连接板和与车身连接的支架连接板,所述蓄电池托盘与所述蓄电池托盘连接板连接。本实用新型还提供了一种具有该变速器侧悬置总成的汽车。本实用新型的有益效果是:缩小了体积,降低了重量并降低了成本。



1. 一种变速器侧悬置总成,其特征在于:包括变速器侧悬置支架和蓄电池托盘,所述变速器侧悬置支架包括与车身连接的主支架、与所述主支架连接的支架加强板、蓄电池托盘连接板和与车身连接的支架连接板,所述蓄电池托盘与所述蓄电池托盘连接板连接。

2. 根据权利要求1所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述蓄电池托盘通过紧固件与所述蓄电池托盘连接板连接。

3. 根据权利要求1所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述蓄电池托盘设置在所述蓄电池托盘连接板之上。

4. 根据权利要求1所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述主支架包括基板和至少二个垂直于所述基板的侧板,所述侧板上设有橡胶装配环。

5. 根据权利要求4所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述支架加强板架设在所述橡胶装配环上。

6. 根据权利要求4所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述蓄电池托盘连接板设置在所述侧板远离所述基板的一端。

7. 根据权利要求4所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述侧板上设有安装孔,所述支架连接板穿设于所述安装孔内。

8. 根据权利要求7所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述支架连接板垂直于所述侧板。

9. 根据权利要求4所述的变速器侧悬置总成,其特征在于:所述主支架为U形,所述基板上设有第一加强筋,所述支架加强上设有第二加强筋。

10. 一种汽车,其特征在于:包括车身和如权利要求1至9中任一项所述的变速器侧悬置总成,所述变速器侧悬置支架与所述车身连接,所述蓄电池托盘与所述车身连接。

一种变速器侧悬置总成及汽车

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车悬置支架,尤其涉及汽车悬置支架中的一种变速器侧悬置总成及具有该变速器侧悬置总成的汽车。

背景技术

[0002] 现有的变速器侧悬置总成体积较大,需要占用较大的空间,并且重量重、成本高。

发明内容

[0003] 为了解决现有技术中的问题,本实用新型提供了一种体积较小、重量轻、成本低的变速器侧悬置总成及具有该变速器侧悬置总成的汽车。

[0004] 本实用新型提供了一种变速器侧悬置总成,包括变速器侧悬置支架和蓄电池托盘,所述变速器侧悬置支架包括与车身连接的主支架、与所述主支架连接的支架加强板、蓄电池托盘连接板和与车身连接的支架连接板,所述蓄电池托盘与所述蓄电池托盘连接板连接。

[0005] 作为本实用新型的进一步改进,所述蓄电池托盘通过紧固件与所述蓄电池托盘连接板连接。

[0006] 作为本实用新型的进一步改进,所述蓄电池托盘设置在所述蓄电池托盘连接板之上。

[0007] 作为本实用新型的进一步改进,所述主支架包括基板和至少二个垂直于所述基板的侧板,所述侧板上设有橡胶装配环。

[0008] 作为本实用新型的进一步改进,所述支架加强板架设在所述橡胶装配环上。

[0009] 作为本实用新型的进一步改进,所述蓄电池托盘连接板设置在所述侧板远离所述基板的一端。

[0010] 作为本实用新型的进一步改进,所述侧板上设有安装孔,所述支架连接板穿设于所述安装孔内。

[0011] 作为本实用新型的进一步改进,所述支架连接板垂直于所述侧板。

[0012] 作为本实用新型的进一步改进,所述主支架为 U 形。

[0013] 作为本实用新型的进一步改进,所述基板上设有第一加强筋,所述支架加强板上设有第二加强筋。

[0014] 本实用新型还提供了一种汽车,包括车身和如上述中任一项所述的变速器侧悬置总成,所述变速器侧悬置支架与所述车身连接,所述蓄电池托盘与所述车身连接。

[0015] 本实用新型的有益效果是:通过上述方案,缩小了体积,降低了重量并降低了成本。

附图说明

[0016] 图 1 是本实用新型一种变速器侧悬置总成的结构示意图;

[0017] 图 2 是本实用新型一种变速器侧悬置总成的变速器侧悬置支架的结构示意图。

具体实施方式

[0018] 下面结合附图说明及具体实施方式对本实用新型进一步说明。

[0019] 图 1 至图 2 中的附图标号为：变速器侧悬置支架 100；蓄电池托盘 200；车身 300；主支架 1；基板 11；第二加强筋 111；侧板 12；橡胶装配环 2；支架加强板 3；第二加强筋 31；蓄电池托盘连接板 4；支架连接板 5。

[0020] 如图 1 至图 2 所示，一种变速器侧悬置总成，包括变速器侧悬置支架 100 和蓄电池托盘 200，所述变速器侧悬置支架 100 包括与车身 300 连接的主支架 1、与所述主支架 1 接的支架加强板 3、蓄电池托盘连接板 4 和与车身 300 连接的支架连接板 5，所述蓄电池托盘 200 与所述蓄电池托盘连接板 4 连接。

[0021] 如图 1 至图 2 所示，所述蓄电池托盘 200 通过紧固件与所述蓄电池托盘连接板 4 连接，本实用新型优选所述蓄电池托盘 200 通过螺栓与所述蓄电池托盘连接板 4 连接。

[0022] 如图 1 至图 2 所示，所述蓄电池托盘 200 设置在所述蓄电池托盘连接板 4 之上。

[0023] 如图 1 至图 2 所示，所述主支架 1 包括基板 11 和至少二个垂直于所述基板 11 的侧板 12，所述侧板 12 上设有橡胶装配环 2。

[0024] 如图 1 至图 2 所示，所述支架加强板 3 架设在所述橡胶装配环 2 上。

[0025] 如图 1 至图 2 所示，所述蓄电池托盘连接板 4 设置在所述侧板 12 远离所述基板 11 的一端，即所述基板 11 位于所述侧板 12 的底部，所述蓄电池托盘连接板 4 架设于所述侧板 12 的顶部。

[0026] 如图 1 至图 2 所示，所述侧板 12 上设有安装孔，所述支架连接板 5 穿设于所述安装孔内。

[0027] 如图 1 至图 2 所示，所述支架连接板 5 垂直于所述侧板 12。

[0028] 如图 1 至图 2 所示，所述主支架 1 为 U 形。

[0029] 如图 1 至图 2 所示，所述基板 11 上设有第一加强筋 111，所述支架加强 3 上设有第二加强筋 31，均用于加强强度。

[0030] 如图 1 所示，本实用新型还提供了一种具有该变速器侧悬置总成的汽车，包括车身 300 和如上述中任一项所述的变速器侧悬置总成，所述变速器侧悬置支架 100 与所述车身 300 连接，所述蓄电池托盘 200 与所述车身 300 连接。

[0031] 如图 1 至图 2 所示，本实用新型提供的一种变速器侧悬置总成及具有该变速器侧悬置总成的汽车，变速器侧悬置支架 100 通过螺栓连接到变速器上从而实现支撑动力总成的功能；变速器侧悬置支架 100 通过螺栓连接到车身 300 上最终实现支撑动力总成；蓄电池托盘 200 通过螺栓连接到变速器侧悬置支架 100 上，同时通过螺栓将蓄电池托盘 200 连接到车身 300 上，最终通过四点支撑并实现对蓄电池托盘 200 的固定。

[0032] 如图 1 至图 2 所示，主支架 1 及支架连接板 5 将变速器侧悬置支架 100 固定到车身 300 上；橡胶装配环 2 用于连接变速器侧悬置支架 100 及橡胶实现动力总成的支撑与减振；支架加强板 3 增强整个变速器侧悬置支架 100 的强度及动刚度；蓄电池托盘连接板 4 用于连接蓄电池托盘 200 与变速器侧悬置支架 100。

[0033] 以上内容是结合具体的优选实施方式对本实用新型所作的进一步详细说明，不能

认定本实用新型的具体实施只局限于这些说明。对于本实用新型所属技术领域的普通技术人员来说,在不脱离本实用新型构思的前提下,还可以做出若干简单推演或替换,都应当视为属于本实用新型的保护范围。

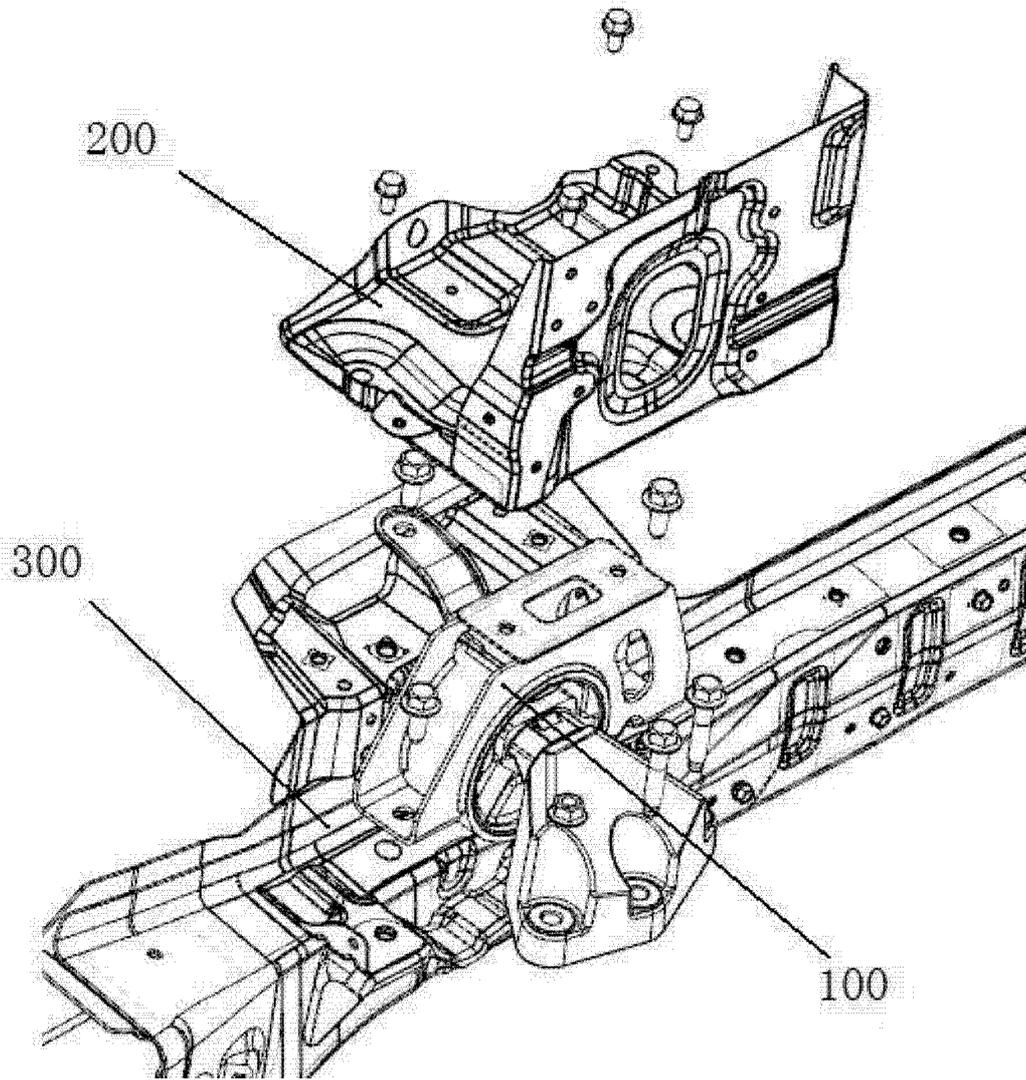


图 1

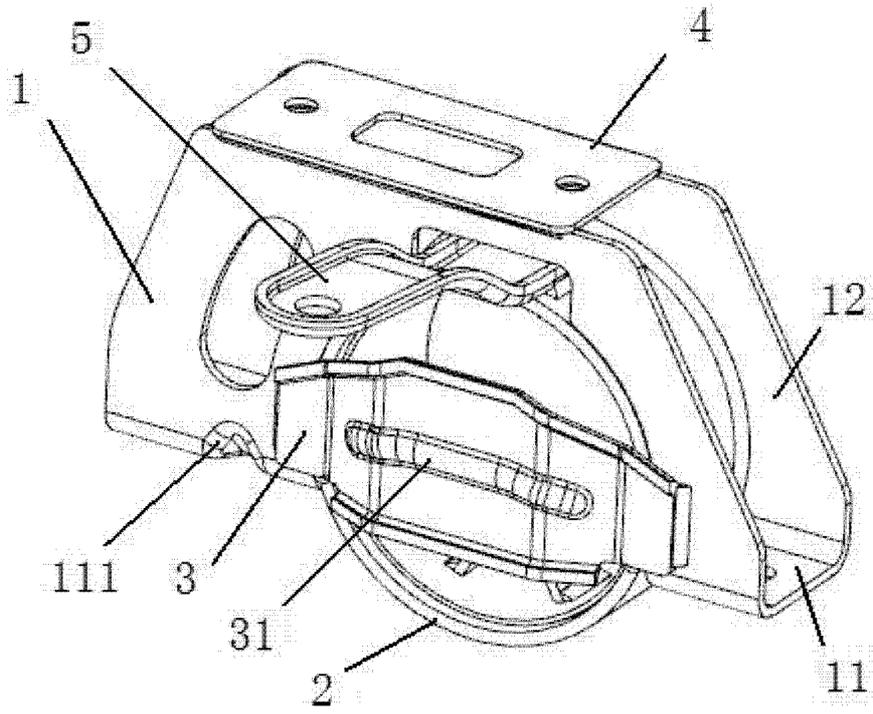


图 2