



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 202491850 U

(45) 授权公告日 2012. 10. 17

(21) 申请号 201120517525. 4

(22) 申请日 2011. 12. 10

(73) 专利权人 陕西欧舒特汽车股份有限公司

地址 710119 陕西省西安市高新区锦业二路
26 号

(72) 发明人 杨小龙

(74) 专利代理机构 西安吉盛专利代理有限责任
公司 61108

代理人 张培勋

(51) Int. Cl.

B62D 21/02 (2006. 01)

(ESM) 同样的发明创造已同日申请发明专利

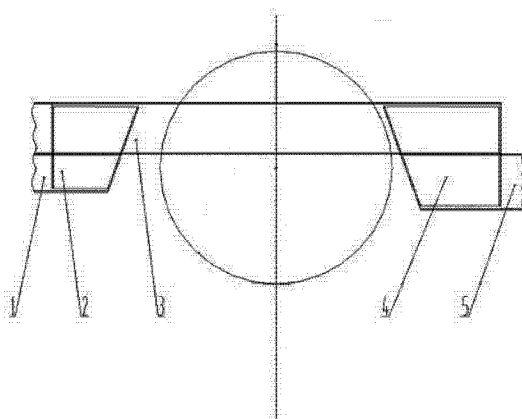
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 3 页

(54) 实用新型名称

一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构

(57) 摘要

本实用新型涉及一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构,其特征在于:由前段整体纵梁车架、连接纵梁、连接板和后段车架组成;其中,前段整体纵梁车架与后段车架通过连接纵梁与连接板相连接;所述前段整体纵梁车架为压弯结构,后段车架采用弯梁结构;所述前段整体纵梁车架由前段和中段车架搭接结构整体压弯而成。它取消两级踏步城市公交客车前段车架与中段车架的连接,采用整体压弯结构,避免前部轮罩占用空间过大减少低地板乘客区域,且使后段车架离地高度降低 150mm,为后排座椅布置提供空间。



1. 一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构,其特征在于:由前段整体纵梁车架(6)、连接纵梁(7)、连接板(8)和后段车架(9)组成;其中,前段整体纵梁车架(6)与后段车架(9)通过连接纵梁(7)与连接板(8)相连接。

2. 根据权利要求1所述应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构,其特征在于:所述前段整体纵梁车架(6)为压弯结构,后段车架(9)采用弯梁结构。

3. 根据权利要求1或2所述应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构,其特征在于:所述前段整体纵梁车架(6)由前段和中段车架搭接结构整体压弯而成。

一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构。

背景技术

[0002] 目前,两级踏步后置城市客车在国内大、中、小城市均具有很大的市场。但现有的两级踏步后置城市公交客车底盘,由于受前、中、后段车架直梁结构的制约,使前段与中段,中段与后段车架连接过于复杂,整个车架的重量过高,且使得前部轮罩占用空间过大减少低地板乘客区域,参见图 1,同时使后段车架安装发动机及外围件的布置过高从而极大的影响了后排座椅的布置及整车重心的降低。

发明内容

[0003] 本实用新型所要解决的技术问题是提供一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构,以克服现有技术中存在的缺陷。

[0004] 本实用新型的技术方案为:一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构,其特征在于:由前段整体纵梁车架、连接纵梁、连接板和后段车架组成;其中,前段整体纵梁车架与后段车架通过连接纵梁与连接板相连接。

[0005] 所述前段整体纵梁车架为压弯结构,后段车架采用弯梁结构。

[0006] 所述前段整体纵梁车架由前段和中段车架搭接结构整体压弯而成。

[0007] 本实用新型的技术效果为:

[0008] 本实用新型可实现取消两级踏步城市公交客车前段车架与中段车架的连接,采用整体压弯结构,避免前部轮罩占用空间过大减少低地板乘客区域,且使后段车架离地高度降低 150mm,为后排座椅布置提供空间。

附图说明

[0009] 下面结合说明书附图对本实用新型做进一步说明:

[0010] 图 1 为前段、中段车架直梁结构连接总成图;

[0011] 图 2-a 为前段车架纵梁整体压弯结构俯视图;

[0012] 图 2-b 为前段车架纵梁整体压弯结构主视图;

[0013] 图 3 为前、后段车架连接结构总成图。

[0014] 附图标记如下:

[0015] 1. 前段车架下纵梁、2. 前连接板、3. 前段车架上纵梁、4. 后连接板、5. 中段车架纵梁、6. 前段整体纵梁车架、7. 连接纵梁、8. 连接板、9. 后段车架。

具体实施方式

[0016] 本实用新型涉及两级踏步后置城市公交客车底盘车架结构的设计。用于 7.5—8.5m 两级踏步后置城市公交客车底盘。

[0017] 本实用新型涉及的一种应用于两级踏步后置公交客车底盘的车架结构的具体结构为：

[0018] 由前段整体纵梁车架 6、连接纵梁 7、连接板 8 和后段车架 9 组成；其中，前段整体纵梁车架 6 与后段车架 9 通过连接纵梁 7 与连接板 8 相连接。

[0019] 本实用新型中前段整体纵梁车架 6 可为压弯结构，后段车架 9 可采用弯梁结构。

[0020] 本实用新型中前段整体纵梁车架 6 可由前段和中段车架搭接结构整体压弯而成。

[0021] 本实用新型创新设计城市公交客车车架的结构型式，参见图 2-a、图 2-b，将现有的前、中段直梁搭接结构改为前段整体压弯结构，使得前段与中段结合成一段，然后与后段连接，使车架变成两段式，连接方式简单可靠，整体车架的重量降低，避免轮罩占用空间过大减少低地板乘客区域，并使后段车架离地高度降低，参见图 3。现有的前段与中段连接由前段车架下纵梁 1、前连接板 2、前段车架上纵梁 3、后连接板 4、中段车架纵梁 5 构成。

[0022] 本实用新型是将前段和中段车架搭接结构改变为整体压弯，此结构很好的解决了前段车架与中段车架的连接型式复杂，同时后段车架采用弯梁结构，参见图 3，使后段车架的离地高度降低 150mm。前、后段车架压弯采用模具整体压弯而成，通过连接板与连接纵梁连接。

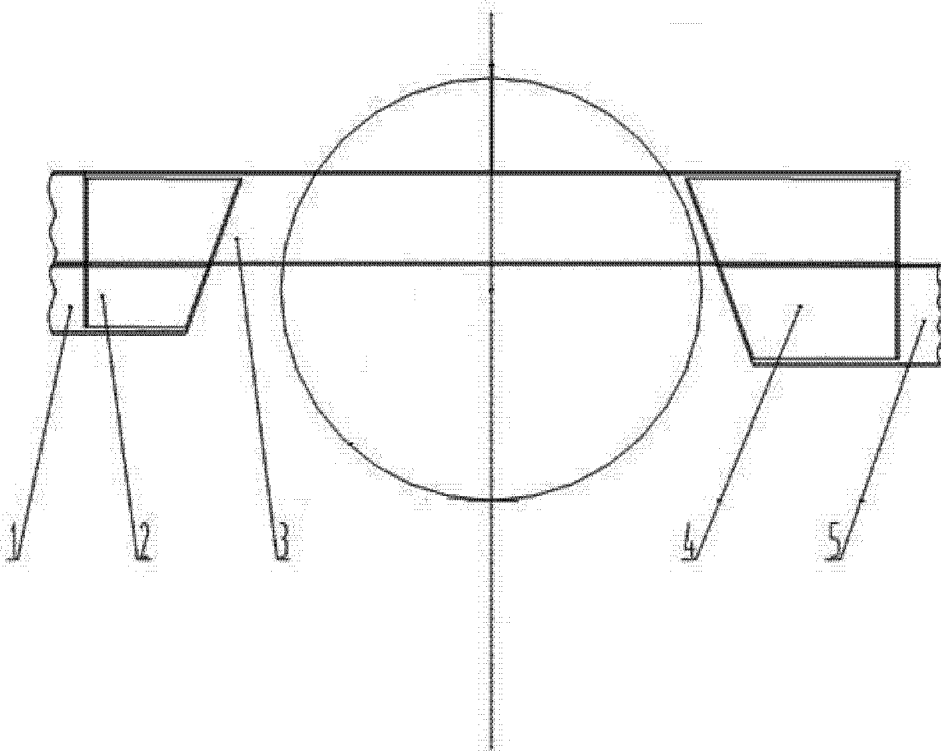


图 1

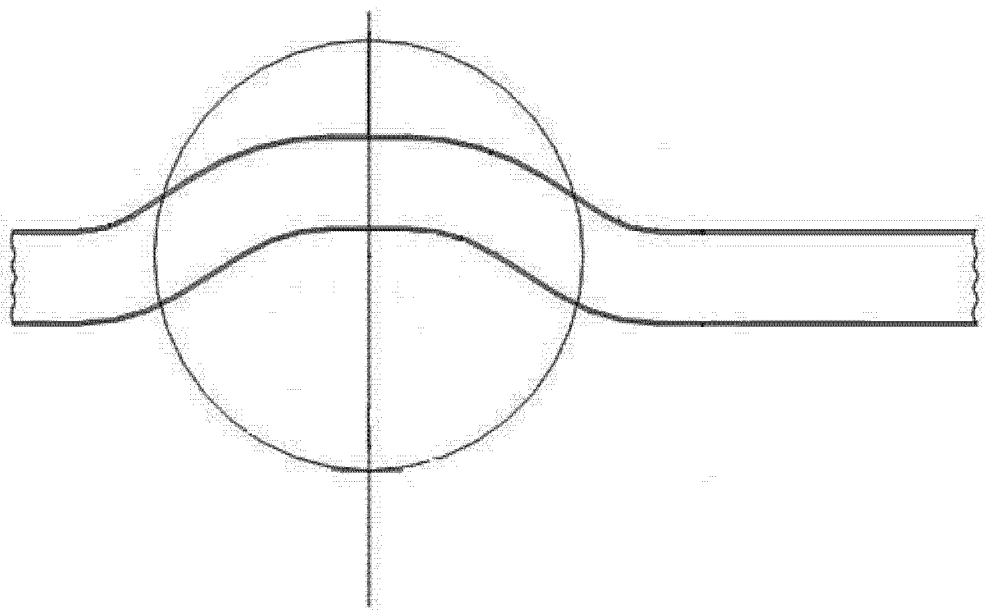


图 2-a

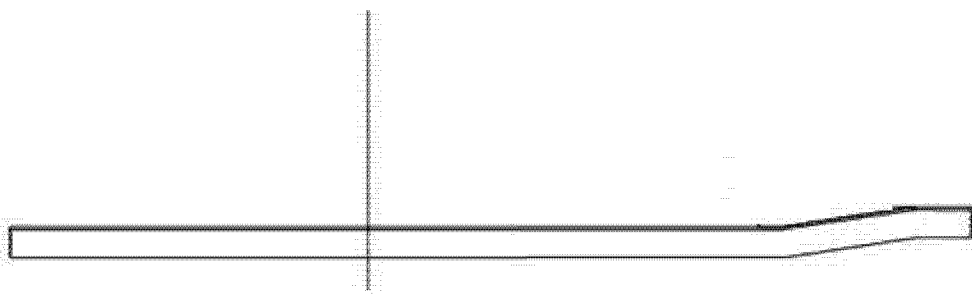


图 2-b

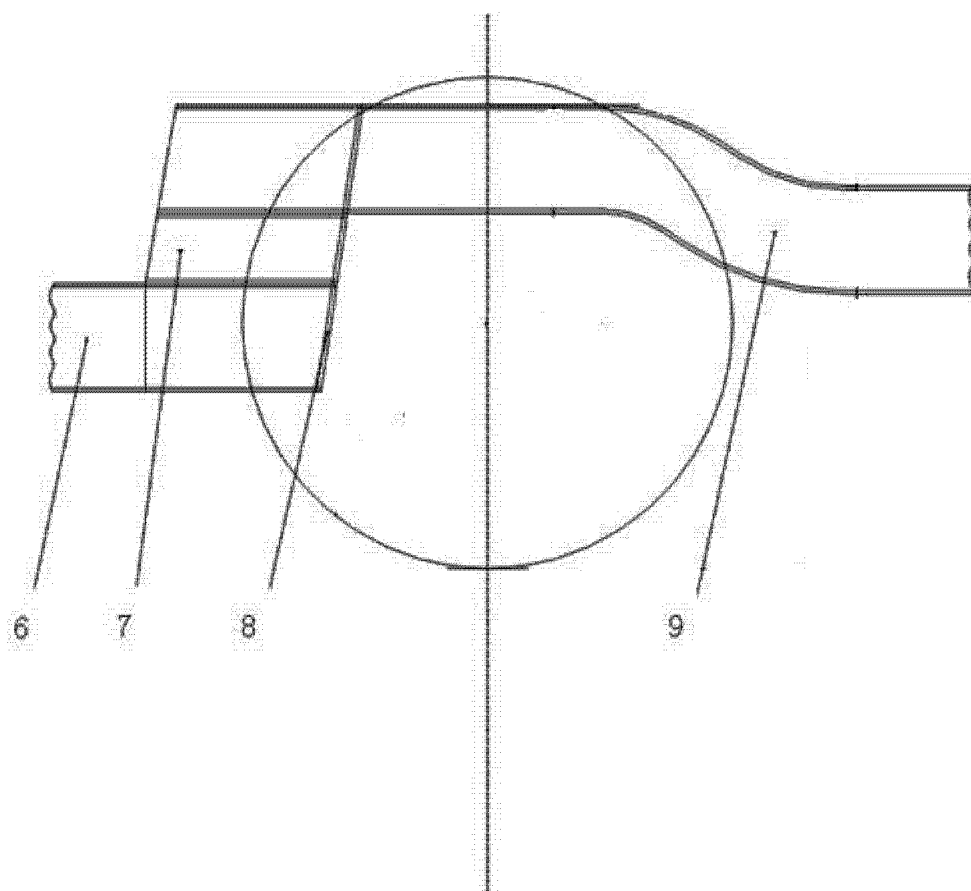


图 3