



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 204978134 U

(45) 授权公告日 2016. 01. 20

(21) 申请号 201520569059. 2

(22) 申请日 2015. 08. 01

(73) 专利权人 王飞

地址 201109 上海市闵行区虹梅南路 3135
弄 51 号 5 楼

(72) 发明人 王飞

(51) Int. Cl.

B60G 7/00(2006. 01)

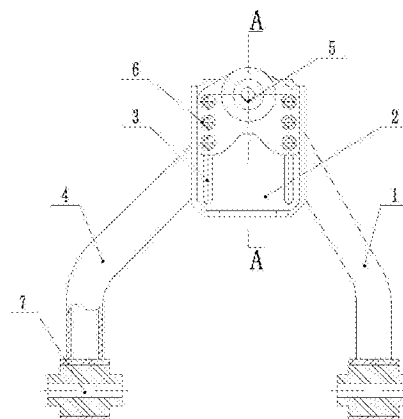
权利要求书1页 说明书2页 附图2页

(54) 实用新型名称

可调节叉形摆臂

(57) 摘要

本实用新型属于双横臂式独立悬架零部件领域,特别是公开了一种可调节叉形摆臂;提供一种结构简单、安装方便,维修更换成本低且能够调节球头总成在三角形机架上位置的可调节叉形摆臂;采用的技术方案:包括三角形机架,所述三角形机架顶部设置有球头总成,所述球头总成可在三角形机架的顶部上下移动,三角形机架的两个底端均固定设置有活套。



1. 可调节叉形摆臂,其特征在于:包括三角形机架(1),所述三角形机架(1)顶部设置有球头总成(5),所述球头总成(5)可在三角形机架(1)的顶部上下移动,三角形机架(1)的两个底端均固定设置有活套(7)。

2. 根据权利要求1所述的可调节叉形摆臂,其特征在于:所述三角形机架(1)包括固定支座(2),所述固定支座(2)上对称设置有两个滑槽(3),固定支座(2)的两侧设置有侧臂(4)。

3. 根据权利要求2所述的可调节叉形摆臂,其特征在于:侧臂(4)与固定支座(2)之间通过焊接固定,或采用一体成型设置。

可调节叉形摆臂

[0001] 技术领域：

[0002] 本实用新型属于双横臂式独立悬架零部件领域，特别是涉及一种可调节叉形摆臂。

[0003] 背景技术：

[0004] 汽车悬架的主要任务是传递作用在车轮和车架(或车身)之间的一切力和力矩，并且缓和路面传给车架(或车身)的冲击载荷，衰减由此引起的振动，保证汽车的行驶平顺性和操纵稳定性。目前采用的汽车悬架种类有很多，双横臂式独立悬架是应用比较广泛的一种典型悬架系统。

[0005] 现有的双横臂式独立悬架中采用的上摆臂结构主要包括摆臂本体和设置在摆臂本体上的球头座和活套，球头座与转向机构连接，活套与车架总成连接，球头座与摆臂本体均固定连接，球头座在摆臂本体上的位置不能调节。这种结构安装过程复杂，而且在长时间使用后，球头座会产生磨损，由于一体设置只能全部更换摆臂结构，维修成本高，增加用户的使用成本。

[0006] 实用新型内容：

[0007] 本实用新型克服现有技术存在的不足，解决了现有技术存在的问题，旨在提供一种结构简单、安装方便，维修更换成本低且能够调节球头总成在三角形机架上位置的可调节叉形摆臂。

[0008] 为解决上述技术问题，本实用新型采用的技术方案为：可调节叉形摆臂，包括三角形机架，所述三角形机架顶部设置有球头总成，所述球头总成可在三角形机架的顶部上下移动，三角形机架的两个底端均固定设置有活套。

[0009] 进一步地，所述三角形机架包括固定支座，所述固定支座上对称设置有两个滑槽，固定支座的两侧设置有侧臂。

[0010] 进一步地，侧臂与固定支座之间通过焊接固定，或采用一体成型设置。

[0011] 本实用新型与现有技术相比具有以下有益效果：本实用新型通过将球头总成和三角形机架分体设置，球头总成可以在三角形机架顶部上下调节，这样在安装时，可以简化安装过程，便于调节定位，另外在长时间使用后，可以通过调整球头总成在三角形机架上的位置，改变球头总成的磨损位置，延长球头总成的使用寿命。而且叉形摆臂长时间使用后，需要更换时，只需要更换球头总成即可，不需要整体更换叉形摆臂，降低维修更换成本。

[0012] 附图说明：

[0013] 下面结合附图对本实用新型做进一步的说明

[0014] 图1为本实用新型可调节叉形摆臂的结构示意图；

[0015] 图2为图1中A-A剖视结构示意图。

[0016] 图中：1为三角形机架，2为固定支座，3为滑槽，4为侧臂，5为球头总成，6为紧固螺丝，7为活套。

[0017] 具体实施方式：

[0018] 如图1-图2所示，可调节叉形摆臂，包括三角形机架1，三角形机架1包括固定支

座 2, 固定支座 2 上对称设置有两个滑槽 3, 固定支座 2 的两侧设置有侧臂 4, 两个侧臂 4 与固定座的整体形状为 C 字形, 固定支座 2 的滑槽 3 内设置有球头总成 5, 球头总成 5 通过多个紧固螺丝 6 与固定支座 2 的滑槽 3 固定连接, 当需要移动球头总成 5 的位置时, 松开紧固螺丝 6, 调整球头总成 5 的位置, 调整到合适的部位时, 拧紧紧固螺丝 6, 将球头总成 5 固定定位, 三角形机架 1 的两个底端均固定设置有活套 7, 活套 7 用于与车架总成连接。

[0019] 另外, 侧臂 4 与固定支座 2 之间通过焊接固定, 或采用一体成型设置。一体成型设置的结构强度大, 焊接固定的侧壁制作过程简单, 可以根据车型选择合适的加工方式。

[0020] 上述实施例中采用滑槽 3 结构实现球头总成 5 的上下调节定位, 也可以通过在固定座上开设间隔设置的定位孔来实现, 当然也可以采用其他方式来实现球头总成 5 在固定支座 2 上的上下调节定位, 这都属于本实用新型所要保护的方案。

[0021] 上面结合附图对本实用新型的实施例作了详细说明, 但是本实用新型并不限于上述实施例, 在本领域普通技术人员所具备的知识范围内, 还可以在不脱离本实用新型宗旨的前提下作出各种变化。

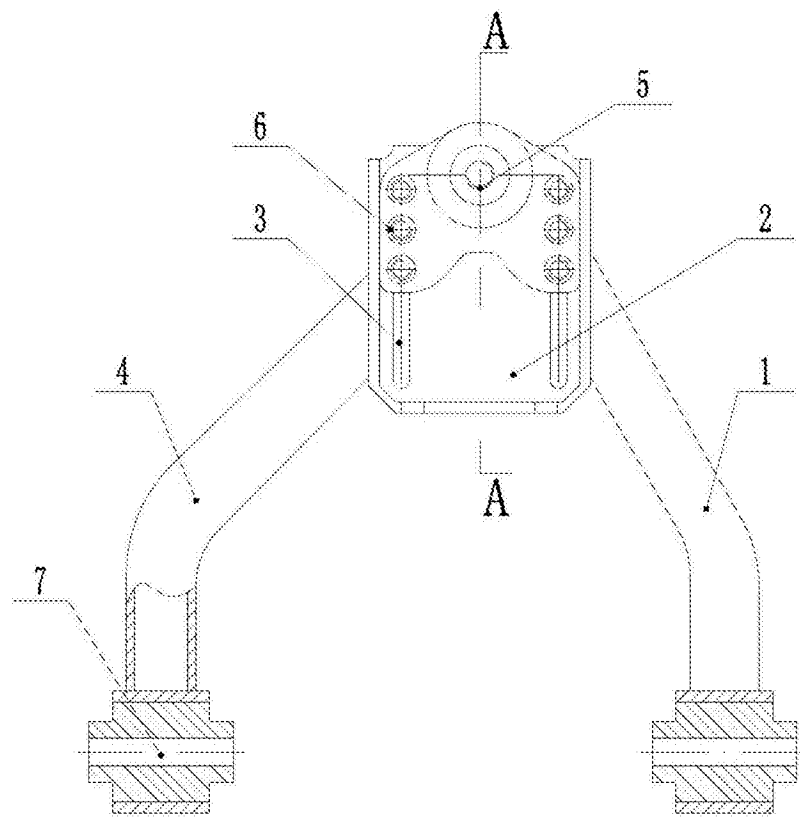


图 1

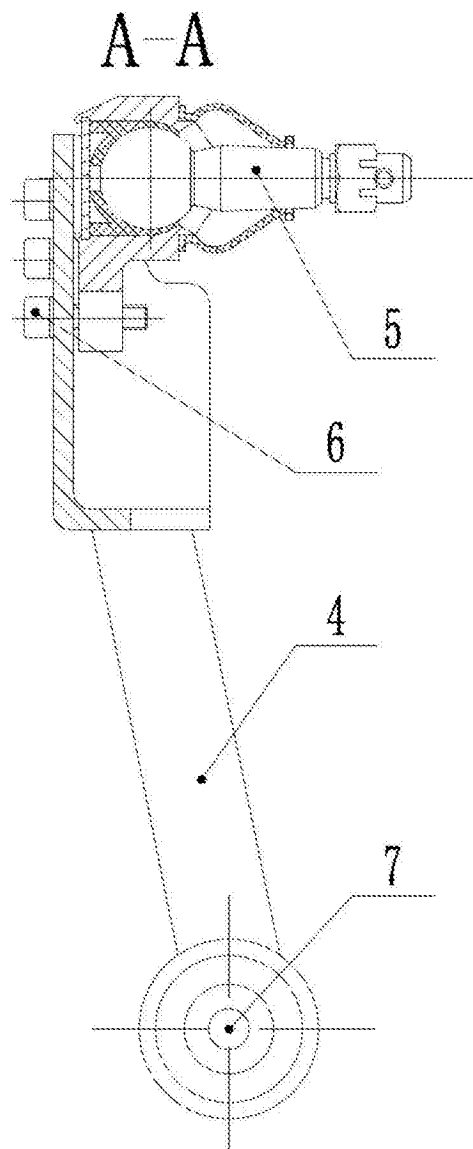


图 2