(19)国家知识产权局

(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 218021856 U
(45)授权公告日 2022.12.13

(21)申请号 202220363484.6

(22)申请日 2022.02.22

(73)专利权人 小米汽车科技有限公司
地址 100176 北京市大兴区北京经济技术开发区科创十街15号院5号楼6层618室

(72)发明人 刘超

(74)专利代理机构 北京英创嘉友知识产权代理事务所(普通合伙) 11447
专利代理师 金兰

(51)Int.Cl.
B62D 25/16(2006.01)
B62D 25/18(2006.01)
B60G 13/00(2006.01)

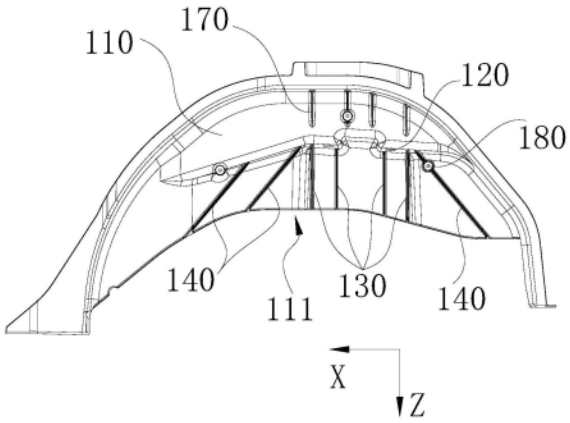
权利要求书2页 说明书7页 附图5页

(54)实用新型名称

后轮罩、后地板总成及车辆

(57)摘要

本公开涉及一种后轮罩、后地板总成及车辆，该后轮罩包括：轮罩本体，包括朝向轮毂的第一侧面和朝向后减震器的且与第一侧面相背设置的第二侧面；后减震器安装部，设于轮罩本体，用于后减震器的安装固定；以及第一加强结构，设于第一侧面，包括沿第一方向延伸的第一加强筋以及与第一加强筋呈夹角设置的第二加强筋，其中，第一加强筋和第二加强筋位于后减震器安装部与轮罩本体的底部边缘之间，其中，第一方向为后轮罩实际安装时的竖直方向。上述技术方案，在利用第一加强筋提高后减震器安装部强度和刚度同时，通过倾斜设置的第二加强筋进一步分散后减震器安装部的冲击应力，提高后轮罩的结构强度和刚度，避免后轮罩的损坏，提高车辆的行驶安全。



CN 218021856 U

1.一种后轮罩,其特征在于,所述后轮罩(100)包括:

轮罩本体(110),包括朝向轮毂的第一侧面和朝向后减震器的且与所述第一侧面相背设置的第二侧面;

后减震器安装部(120),设于所述轮罩本体(110),用于后减震器的安装固定;以及

第一加强结构,设于所述第一侧面,包括沿第一方向延伸的第一加强筋(130)以及与所述第一加强筋(130)呈夹角设置的第二加强筋(140),其中,所述第一加强筋(130)和所述第二加强筋(140)位于所述后减震器安装部(120)与所述轮罩本体(110)的底部边缘(111)之间,其中,所述第一方向为所述后轮罩(100)实际安装时的竖直方向。

2.根据权利要求1所述的后轮罩,其特征在于,沿所述第一方向,所述第二加强筋(140)与所述第一加强筋(130)之间距离逐渐增大。

3.根据权利要求2所述的后轮罩,其特征在于,所述第二加强筋(140)的延伸方向与所述第一加强筋(130)的延伸方向的夹角大于0度且小于90度。

4.根据权利要求2所述的后轮罩,其特征在于,沿垂直于与所述第一方向的第二方向,所述第一加强筋(130)的每侧至少设置一个所述第二加强筋(140),且所述第一加强筋(130)一侧的至少一个所述第二加强筋(140)的远离所述后减震器安装部(120)的一端延伸至后地板总成的前横梁(320);

所述第一加强筋(130)另一侧的至少一个所述第二加强筋(140)的远离所述后减震器安装部(120)的一端延伸至后地板总成的后横梁(330)。

5.根据权利要求2所述的后轮罩,其特征在于,所述第一加强筋(130)和所述第二加强筋(140)的数量均为多个,多个所述第一加强筋(130)的侧向至少设有一个所述第二加强筋(140)。

6.根据权利要求5所述的后轮罩,其特征在于,位于所述第一加强筋(130)同侧的多个所述第二加强筋(140)的延伸方向相互平行。

7.根据权利要求6所述的后轮罩,其特征在于,沿远离所述后减震器安装部(120)方向,所述第一加强筋(130)和/或所述第二加强筋(140)的远离所述轮罩本体(110)的侧面与其靠近所述轮罩本体(110)的侧面之间的高度逐渐减小。

8.根据权利要求1-7中任意一项所述的后轮罩,其特征在于,所述后轮罩(100)还包括设于所述第二侧面的第二加强结构,所述第二加强结构包括沿所述第一方向设于所述轮罩本体(110)的顶部边缘(112)与所述后减震器安装部(120)之间的第三加强筋(150)。

9.根据权利要求8所述的后轮罩,其特征在于,沿远离所述后减震器安装部(120)方向,所述第三加强筋(150)的远离所述轮罩本体(110)的侧面与其靠近所述轮罩本体(110)的侧面之间的高度逐渐减小。

10.根据权利要求9所述的后轮罩,其特征在于,所述后减震器安装部(120)包括设于所述第二侧面的安装柱(121),所述安装柱(121)设有沿所述第一方向延伸且贯穿所述第一侧面与所述第二侧面的用于固定所述后减震器的安装孔(1211),所述安装柱(121)的侧向设有连接所述安装柱(121) 外侧壁与所述第三加强筋(150)的第四加强筋(160)。

11.根据权利要求1所述的后轮罩,其特征在于,所述后轮罩(100)为压铸一体成型。

12.一种后地板总成,其特征在于,所述后地板总成包括间隔设置的两个后纵梁(200),分别连接于两个所述后纵梁(200)之间的踵板横梁(310)、前横梁(320)、后横梁(330)以及

两个如权利要求1-11中任意一项所述的后轮罩(100)；

所述踵板横梁(310)的两端分别连接两个所述后纵梁(200)的前端，所述后横梁(330)的两端分别连接两个所述后纵梁(200)的后端，所述前横梁(320)设于所述踵板横梁(310)与所述后横梁(330)之间，且所述前横梁(320)的两端分别连接于所述后纵梁(200)，每个所述后轮罩(100)设于所述前横梁(320)和所述后横梁(330)之间的所述后纵梁上(200)。

13.根据权利要求12所述的后地板总成，其特征在于，所述后地板总成一体压铸成型。

14.一种车辆，其特征在于，所述车辆包括权利要求12或13所述的后地板总成。

后轮罩、后地板总成及车辆

技术领域

[0001] 本公开涉及车辆技术领域，具体地，涉及一种后轮罩、后地板总成及车辆。

背景技术

[0002] 相关技术中，汽车后减震器通常通过设置在后轮罩上的后减震器安装点安装固定，传统车身后减震器安装点一般由后轮罩上为后减震器提供的两个螺接安装点。而这种安装方式容易因后减震器安装点处应力集中，导致后轮罩容易发生开裂损坏，影响美观和车辆行驶安全。

实用新型内容

[0003] 本公开的一个目的是提供一种后轮罩，该后轮罩能够解决相关技术中后轮罩因后减震器安装点处应力集中，导致后轮罩容易发生开裂损坏，影响美观和车辆行驶安全的技术问题。

[0004] 本公开的另一个目的是提供一种后地板总成，该后地板总成应用有上述的后轮罩。

[0005] 本公开的再一个目的是提供一种车辆，该车辆包括上述的后地板总成。

[0006] 为了实现上述目的，本公开第一方面，提供一种后轮罩，所述后轮罩包括：

[0007] 轮罩本体，包括朝向轮毂的第一侧面和朝向后减震器的且与所述第一侧面相背设置的第二侧面；

[0008] 后减震器安装部，设于所述轮罩本体，用于后减震器的安装固定；以及

[0009] 第一加强结构，设于所述第一侧面，包括沿第一方向延伸的第一加强筋以及与所述第一加强筋呈夹角设置的第二加强筋，其中，所述第一加强筋和所述第二加强筋位于所述后减震器安装部与所述轮罩本体的底部边缘之间，其中，第一方向为所述后轮罩实际安装时的竖直方向。

[0010] 可选地，沿所述第一方向，所述第二加强筋与所述第一加强筋之间距离逐渐增大。

[0011] 可选地，所述第二加强筋的延伸方向与所述第一加强筋的延伸方向的夹角大于0度且小于90度。

[0012] 可选地，沿垂直于与所述第一方向的第二方向，所述第一加强筋的每侧至少设置一个所述第二加强筋，且所述第一加强筋一侧的至少一个所述第二加强筋的远离所述后减震器安装部的一端延伸至后地板总成的前横梁；

[0013] 所述第一加强筋另一侧的至少一个所述第二加强筋的远离所述后减震器安装部的一端延伸至后地板总成的后横梁。

[0014] 可选地，所述第一加强筋和所述第二加强筋的数量均为多个，多个所述第一加强筋的侧向至少设有一个所述第二加强筋。

[0015] 可选地，位于所述第一加强筋同侧的多个所述第二加强筋的延伸方向相互平行。

[0016] 可选地，沿远离所述后减震器安装部方向，所述第一加强筋和/或所述第二加强筋

的远离所述轮罩本体的侧面与其靠近所述轮罩本体的侧面之间的高度逐渐减小。

[0017] 可选地，所述后轮罩还包括设于所述第二侧面的第二加强结构，所述第二加强结构包括沿所述第一方向设于所述轮罩本体的顶部边缘与所述后减震器安装部之间的第三加强筋。

[0018] 可选地，沿远离所述后减震器安装部方向，所述第三加强筋的远离所述轮罩本体的侧面与其靠近所述轮罩本体的侧面之间的高度逐渐减小。

[0019] 可选地，所述后减震器安装部包括设于所述第二侧面的安装柱，所述安装柱设有沿所述第一方向延伸且贯穿所述第一侧面与所述第二侧面的用于固定所述后减震器的安装孔，所述安装柱的侧向设有连接所述安装柱外侧壁与所述第三加强筋的第四加强筋。

[0020] 可选地，所述后轮罩为压铸一体成型。

[0021] 本公开第二方面，提供一种后地板总成，所述后地板总成包括间隔设置的两个后纵梁，分别连接于两个所述后纵梁之间的踵板横梁、前横梁、后横梁以及两个本公开第一方面提供的后轮罩；

[0022] 所述踵板横梁的两端分别连接两个所述后纵梁的前端，所述后横梁的两端分别连接两个所述后纵梁的后端，所述前横梁设于所述踵板横梁与所述后横梁之间，且所述前横梁的两端分别连接于所述后纵梁，每个所述后轮罩设于所述前横梁和所述后横梁之间的所述后纵梁上。

[0023] 可选地，所述后地板总成一体压铸成型。

[0024] 本公开第三方面，还提供了一种车辆，该车辆包括本公开第二方面提供的后地板总成。

[0025] 通过上述技术方案，即本公开提供的后轮罩，包括轮罩本体以及设于该轮罩本体上的后减震器安装部，为缓冲后减震器安装后该位置的受力冲击，在第一侧面的后减震器安装部与轮罩本体的底部边缘之间设有沿第一方向的第一加强筋，以及与该第一加强筋呈夹角设置的第二加强筋，其中，第一方向为后减震器安装部的受力方向，在利用第一加强筋提高该位置的强度和刚度同时，通过倾斜设置的第二加强筋进一步分散后减震器安装部的冲击应力，提高后轮罩的结构强度和刚度，避免后轮罩的损坏，提高车辆的行驶安全。

[0026] 本公开的其他特征和优点将在随后的具体实施方式部分予以详细说明。

附图说明

[0027] 附图是用来提供对本公开的进一步理解，并且构成说明书的一部分，与下面的具体实施方式一起用于解释本公开，但并不构成对本公开的限制。在附图中：

[0028] 图1是本公开一些实施例提供的后轮罩的结构图；

[0029] 图2是基于图1中的A部放大图；

[0030] 图3是本公开一些实施例提供的后轮罩的轮罩本体的第一侧面的结构图；

[0031] 图4是本公开一些实施例提供的后轮罩的轮罩本体的第二侧面的结构图；

[0032] 图5是本公开一些实施例提供的后轮罩的轮罩本体的俯视图；

[0033] 图6是本公开一些实施例提供的后地板总成的第一视角结构示意图；

[0034] 图7是本公开一些实施例提供的后地板总成的第二视角结构示意图。

[0035] 附图标记说明

[0036] 100-后轮罩;110-轮罩本体;111-底部边缘;112-顶部边缘;120-后减震器安装部;121-安装柱;1211-安装孔;130-第一加强筋;140-第二加强筋;150-第三加强筋;160-第四加强筋;170-第五加强筋;180-装饰板安装柱;200-后纵梁;310-踵板横梁;320-前横梁;330-后横梁。

具体实施方式

[0037] 以下结合附图对本公开的具体实施方式进行详细说明。应当理解的是,此处所描述的具体实施方式仅用于说明和解释本公开,并不用于限制本公开。

[0038] 在本公开中,在未作相反说明的情况下,使用的方位词如“上、下、左、右、前、后”通常是指附图中的相对位置;“内、外”是指相应部件轮廓的内和外;“远、近”是指相应结构或者相应部件远离或者另一结构或者部件的;“第一方向”是指图3、图4及图6中所示的Z方向;“第二方向”是指图3、图4及图6中所示的X方向;“第三方向”是指图6中所示的Y方向;此外,需要说明的是,所使用的术语如“第一、第二”等是为了区别一个要素和另一个要素。

[0039] 如图1至图7所示,本公开第一方面,提供一种后轮罩100,该后轮罩100包括:轮罩本体110,包括朝向轮毂的第一侧面和朝向后减震器的且与第一侧面相背设置的第二侧面;后减震器安装部120,设于轮罩本体110,用于后减震器的安装固定;以及第一加强结构,设于第一侧面,包括沿第一方向延伸的第一加强筋130以及与第一加强筋130呈夹角设置的第二加强筋140,其中,第一加强筋130和第二加强筋140位于后减震器安装部120与轮罩本体110的底部边缘111之间,其中,第一方向Z为后轮罩100实际安装时的竖直方向。

[0040] 通过上述技术方案,即本公开提供的后轮罩100,包括轮罩本体110以及设于该轮罩本体110上的后减震器安装部120,为缓冲后减震器安装后该位置的受力冲击,在第一侧面的后减震器安装部120与轮罩本体110的底部边缘111之间设有沿第一方向的第一加强筋130,以及与该第一加强筋130呈夹角设置的第二加强筋140,其中,第一方向为后轮罩100实际安装时的竖直方向,即后减震器安装部120的受力方向,在利用第一加强筋130提高该位置的强度和刚度同时,通过倾斜设置的第二加强筋140进一步分散后减震器安装部120的冲击应力,提高后轮罩100的结构强度和刚度,避免后轮罩100的损坏,提高车辆的行驶安全。

[0041] 值得注意的是,轮罩本体110的第一侧面和第二侧面相背设置,其中,轮罩本体110的第一侧面是指朝向轮毂的侧面,轮罩本体110的第二侧面是指朝向车身或者朝向后减震器的侧面。

[0042] 需要说明的是,第一方向可以为后减震器安装部120的受力方向,也即,该后轮罩100在实际使用时,后减震器作用于后轮罩100上的后减震器安装部120的压力为竖直方向的。另外,轮罩本体110的底部边缘111以及轮罩本体110的顶部边缘112均是指后轮罩100在实际使用时的下部以及上部。

[0043] 为了进一步提高该第二加强筋140对上述后减震器安装部120的支撑,如图3所示,在本公开的一些具体实施方式中,沿远离后减震器安装部120的第一方向上,第二加强筋140与第一加强筋130之间距离逐渐增大。

[0044] 其中,第一加强筋130的延伸方向为竖直方向,即第一加强筋130为竖直筋,第二加强筋140由上向下方向相对于第一加强筋130之间距离逐渐增大,也可以理解为,沿朝向轮罩本体110的底部边缘111,第三加强筋150相对于第一加强筋130是放射状倾斜设置的,以

使于上述后减震器安装部120的冲击应力能够更好的分散缓冲，避免后减震器安装部120的应力集中。

[0045] 在一些实施例中，第二加强筋140的延伸方向与第一加强筋130的延伸方向的夹角大于0度且小于90度。以使得第二加强筋140相对于竖直状态的第一加强筋130倾斜设置，倾斜的第二加强筋140配合竖直方向的第一加强筋130，形成了完整的后减震器安装部120应力分散支撑结构，进一步提高了该后减震器安装部120的强度和刚度。例如，第二加强筋140与第一加强筋130之间的夹角可以为15度、30度、45度、60度或者75度等。

[0046] 为了进一步提高上述第一加强筋130与第二加强筋140的支撑效果，在本公开的一些具体实施方式中，沿垂直于与第一方向的第二方向，第一加强筋130的每侧至少设置一个第二加强筋140，且第一加强筋130一侧(靠近后地板总成的前横梁320的一侧)的至少一个第二加强筋140的远离后减震器安装部120的一端延伸至后地板总成的前横梁320；第一加强筋130另一侧(远离后地板总成的前横梁320的一侧，也即，靠近后地板总成的后横梁330的一侧)的至少一个第二加强筋140的远离后减震器安装部120的一端延伸至后地板总成的后横梁330。上述设置，以使得后减震器安装部120的受力能够通过倾斜的第二加强筋140通过后纵梁200直接分散至前横梁320以及后横梁330，与竖直设置的第一加强筋130一起形成“塔形”或者“伞形”支撑结构，以更好地对后减震器安装部120进行支撑，提高其强度和刚度，避免后轮罩100的损坏。

[0047] 为了进一步将竖直方向的受力向第一加强筋130的两侧方向分散，提高后轮罩100的稳定性，如图3所示，在本公开的一些实施例中，第一加强筋130和第二加强筋140的数量均为多个，多个第一加强筋130的侧向至少设有一个第二加强筋140。

[0048] 其中，第一加强筋130的数量为多个，沿第一方向延伸且沿垂直于第一方向的方向间隔设置于轮罩本体110的第一侧面，本公开中，第一加强筋130的数量为四条，第一加强筋130的上端连接于后减震器安装部120，下端连接于轮罩本体110的底部边缘111，用于承受后减震器直接作用于后轮罩100的应力。

[0049] 第二加强筋140的数量也为多个，且在多个第一加强筋130的左侧或者右侧至少设置一个第二加强筋140，以使得两侧的第二加强筋140呈八字型排布，从而将后减震器安装部120的应力通过第二加强筋140在第一加强筋130的两侧方向上进行分散，在提高轮罩本体110结构强度和刚度的同时，还可以起到缓冲应力的作用。

[0050] 在一些实施例中，轮罩本体110的第一侧面设置四条间隔设置的第一加强筋130，在最左侧的第一加强筋130的外侧设置两条第二加强筋140，同时，在最右侧的第一加强筋130的外侧设置一条第二加强筋140，且沿远离后减震器安装部120方向，第二加强筋140且与第一加强筋130之间的距离逐渐增大，也即，多个第一加强筋130的两侧向的第二加强筋140呈八字型布置，能够进一步提高支撑缓冲效果。

[0051] 需要说明的是，本领域技术人员可以根据后轮罩100的实际轮廓形状，合理设置第一加强筋130和第二加强筋140的数量，同时，还可以通过设计第二加强筋140与第一加强筋130之间的夹角角度，达到不同形状的后轮罩100的最优结构强度和刚度，本公开在这里不作具体限定。

[0052] 如图3所示，在本公开的一些具体实施方式中，位于多个第一加强筋130同侧的多个第二加强筋140的延伸方向相互平行。也即，多个第二加强筋140在多个第一加强筋130的

同一侧沿远离第一加强筋130的方向平行设置，且与多个第一加强筋130相对的另一侧的一个或者多个第二加强筋140呈八字型布置。多个平行设置的第二加强筋140有利于应力的平均分散，提高结构的强度和刚度。

[0053] 在一些实施例中，还可以在相邻两个平行的第二加强筋140之间设置连接筋将两个第二加强筋140连接，更有利于多个第二加强筋140的稳定性。

[0054] 多个第一加强筋130和多个第二加强筋140的设置会增加后轮罩100的重量，从而增加整车重量，为了轻量化需求，在一个具体实施例中，沿远离后减震器安装部120方向，第一加强筋130和/或第二加强筋140的远离轮罩本体110的侧面与其靠近轮罩本体110的侧面之间的高度逐渐减小。也可以理解为，沿后减震器安装部120朝向轮罩本体110的底部边缘111方向，第一加强筋130和第二加强筋140的高度逐渐减小，能够在保障结构强度和刚度的前提下，减轻后轮罩100的整体重量。

[0055] 需要说明的是，在一些实施例中，在远离后减震器安装部120的第一方向上，靠近第二加强筋140的两个第一加强筋130可以采用高度逐渐减小的结构形式，而中间部位的一个或者多个第一加强筋130可以采用高度相等的结构形式，以使得中间部位的第一加强筋130具有足够的高度对后减震器安装部120进行支撑，而两侧的第一加强筋130与第三加强筋150采用同样的高度逐渐减小的结构，达到由中间向两侧方向，应力分散形成逐渐过渡的效果，提高应力缓冲效果。

[0056] 相对于轮罩本体110的第一侧的第一加强结构，为了进一步提高后减震器安装部120的强度和刚度，如图1、图2、图4及图5所示，在本公开的一些具体实施方式中，后轮罩100还包括设于轮罩本体110的第二侧面的第二加强结构，其中，第二加强结构包括沿第一方向设于轮罩本体110的顶部边缘112与后减震器安装部120之间的第三加强筋150。实际使用时，因第三加强筋150设于轮罩本体110的第二侧面，且位于轮罩本体110的顶部边缘112与后减震器安装部120之间，在后减震器安装部120受到压应力时，第三加强筋150受到拉应力作用，能够对后减震器安装部120提供一个向上的拉力，进而抵消部分压力应，起到保护后减震器安装部120因应力较大而受损。

[0057] 需要说明的是，在一些实施例中，第三加强筋150的数量为多个，且沿垂直于第一方向的方向间隔设于轮罩本体110的第二侧面上。例如，第三加强筋150可以为两个、三个、四个或者更多个。

[0058] 为了在保障强度和刚度的同时进一步考虑到后轮罩100的轻量化，如图1及图2所示，在一些实施例中，沿远离后减震器安装部120的第一方向，第三加强筋150的远离轮罩本体110的侧面与其靠近轮罩本体110的侧面之间的高度逐渐减小。也即，第三加强筋150由后减震器朝向轮罩本体110的顶部边缘112方向，其高度是逐渐降低的，既保障了强度刚度需求，又减轻了后轮罩100的整体重量。

[0059] 为了方便后减震器与后轮罩100的连接，如图1、图2及图4所示，在一些具体实施方式中，后减震器安装部120包括设于轮罩本体110的第二侧面的安装柱121，安装柱121设有沿第一方向延伸且贯穿第一侧面与第二侧面的安装孔1211，该安装孔1211用于后减震器的安装固定。其中，安装柱121沿远离轮罩本体110朝向轮罩本体110的顶部边缘112方向延伸，为了提高其连接强度，避免因后减震器的冲击损坏，因此，安装柱121的侧向设有连接该安装柱121外侧壁与第三加强筋150的第四加强筋160。

[0060] 在一些实施例中，安装柱121的数量为两个，第三加强筋150的数量为四个，每个安装柱121设于两个相邻的两个第三加强筋150之间，该安装柱121的外侧壁两侧分别通过一个第四加强筋160与对应的第三加强筋150连接固定。

[0061] 如图3所示，在一些实施例中，轮罩本体110的第一侧面还设置有沿第一方向延伸的第五加强筋170，该第五加强筋170位于后减震器安装部120与轮罩本体110的顶部边缘112之间，其中，第五加强筋170的数量可以为多个，且沿垂直于第一方向的方向间隔设置。

[0062] 另外，轮罩本体110的第一侧面还设置有用于固定轮毂装饰板的装饰板安装柱180，其中，该装饰板安装柱180的数量为多个，间隔设置于第一侧面，可以根据实际需要选择数量和设置位置。例如，装饰板安装柱180的数量可以为三个，呈三角形布置在第一侧上。需要说明提，装饰板安装柱180可以设置于第一加强筋130和/或第二加强筋140和/或第五加强筋170上，以提高该装饰板安装柱180本体的强度和刚度。

[0063] 需要说明的是，在一些实施例中，后轮罩100可以采用压铸一体成型的方式构造。

[0064] 为了减少相关部件之间连接处易于出现松动失效，以及设置连接结构造成后轮罩100整体结构复杂的情况，在一些实施例中，轮罩本体110、后减震器安装部120、第一加强结构和第二加强结构可以采用一体成型，例如，压铸成型。

[0065] 如图6及图7所示，本公开第二方面，还提供了一种后地板总成，该后地板总成包括本公开第一方面提供的后轮罩100。该后地板总成还包括沿两个沿第二方向延伸且沿第三方向间隔设置的后纵梁200，其中，第三方向分别与第一方向和第二方向垂直。还包括分别连接于两个后纵梁200之间的踵板横梁310、前横梁320和后横梁330，其中，踵板横梁310的两端分别连接两个后纵梁200的前端，后横梁330的两端分别连接两个后纵梁200的后端，前横梁320设于踵板横梁310与后横梁330之间，且前横梁320的两端分别连接于后纵梁200，每个后轮罩100设于前横梁320和后横梁330之间的后纵梁上200。因上述的后地板总成包括了本公开的上述的后轮罩100，因此，该后地板总成也具备上述的后轮罩100的所有优点，这里不再赘述。

[0066] 需要说明的是，后地板总成可以采用一体压铸成型。也即，在一些实施例中，两个后纵梁200、踵板横梁310、前横梁320、后横梁330和两个后轮罩100可以采用一体压铸成型制成，提高了各部件之间的连接可靠性，避免相关技术中通过连接件固定连接时容易因连接件失效而引起的后地板总成的失效。

[0067] 本公开第三方面，还提供了一种车辆，该车辆包括本公开第二方面提供的后地板总成，因此，该车辆也具备上述的后地板总成的优点。

[0068] 综上所述，本公开提供的后轮罩100，包括轮罩本体110、设于该轮罩本体110上的后减震器安装部120以及设于轮罩本体110的第一侧面的第一加强结构，为缓冲后减震器安装后该位置的受力冲击，在第一侧面上的后减震器安装部120与轮罩本体110的底部边缘111之间设有沿第一方向的第一加强筋130，以及与该第一加强筋130呈夹角设置的第二加强筋140，其中，第一方向为后减震器安装部120的受力方向，在利用第一加强筋130提高该位置的强度和刚度同时，通过倾斜设置的第二加强筋140进一步分散后减震器安装部120的冲击应力，提高后轮罩100的结构强度和刚度，避免后轮罩100的损坏，提高车辆的行驶安全。

[0069] 以上结合附图详细描述了本公开的优选实施方式，但是，本公开并不限于上述实

施方式中的具体细节，在本公开的技术构思范围内，可以对本公开的技术方案进行多种简单变型，这些简单变型均属于本公开的保护范围。

[0070] 另外需要说明的是，在上述具体实施方式中所描述的各个具体技术特征，在不矛盾的情况下，可以通过任何合适的方式进行组合，为了避免不必要的重复，本公开对各种可能的组合方式不再另行说明。

[0071] 此外，本公开的各种不同的实施方式之间也可以进行任意组合，只要其不违背本公开的思想，其同样应当视为本公开所公开的内容。

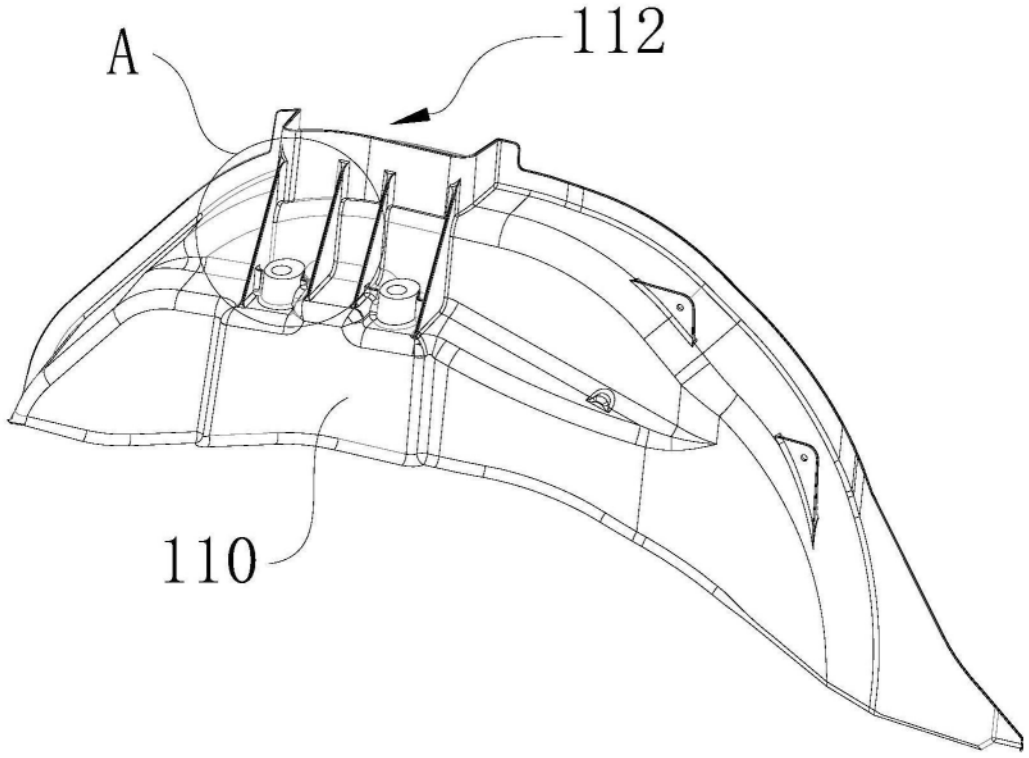


图1

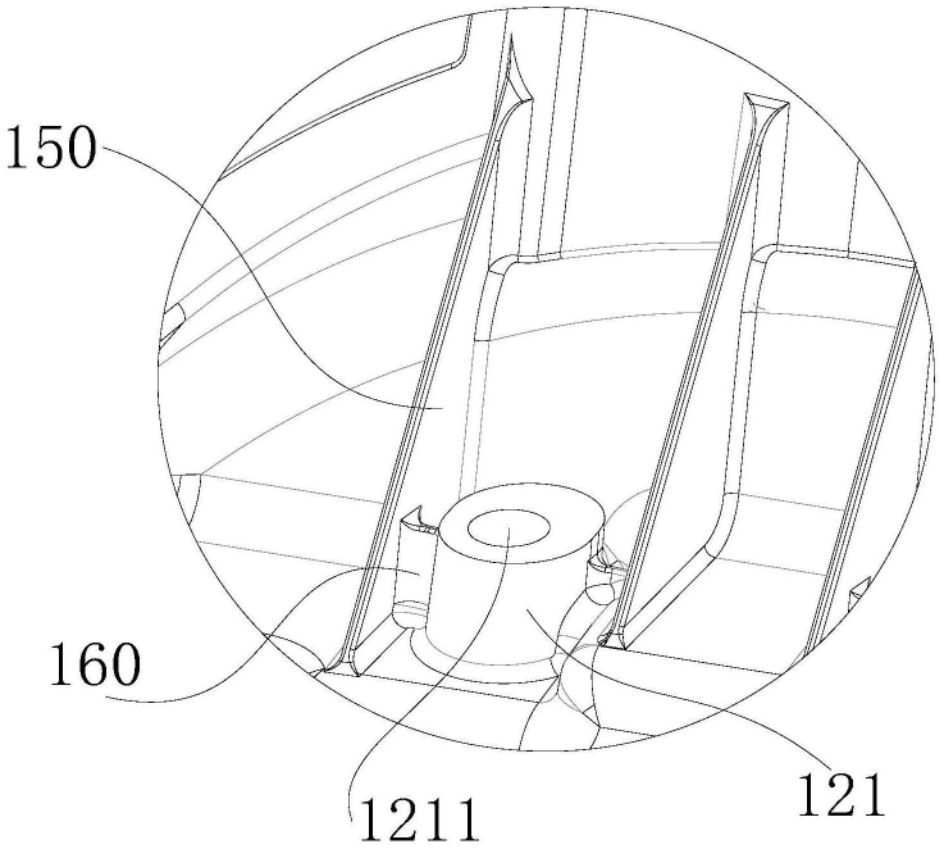


图2

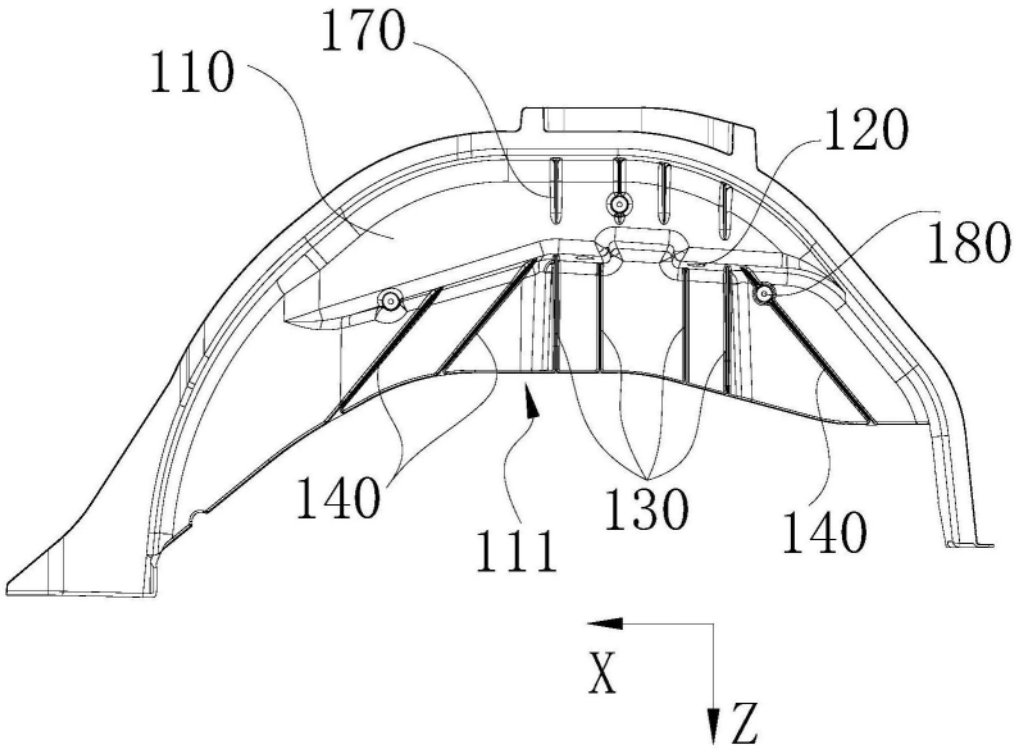


图3

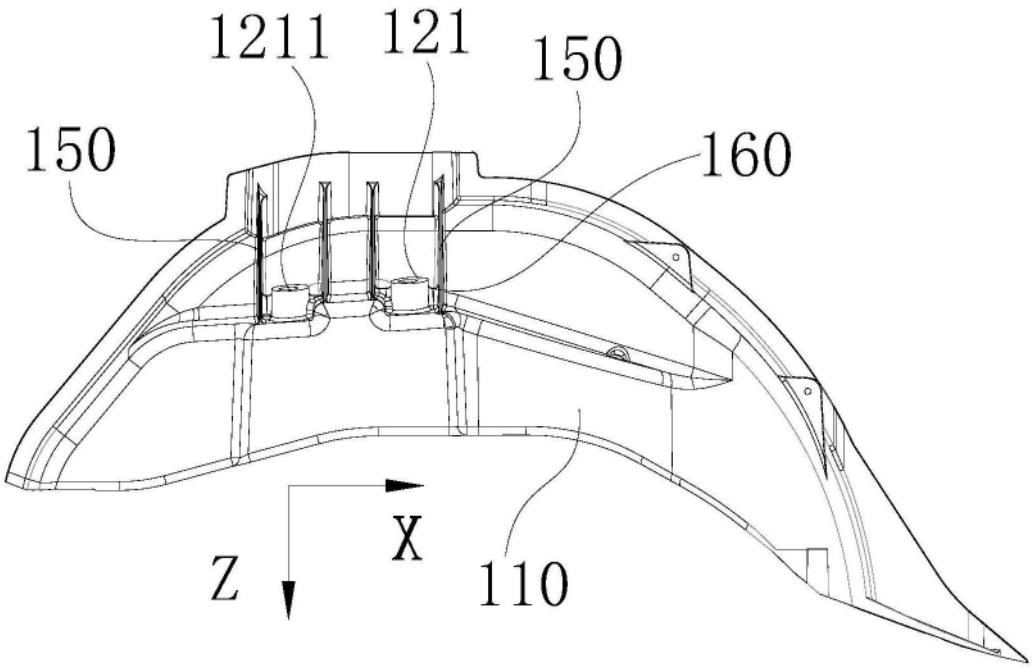


图4

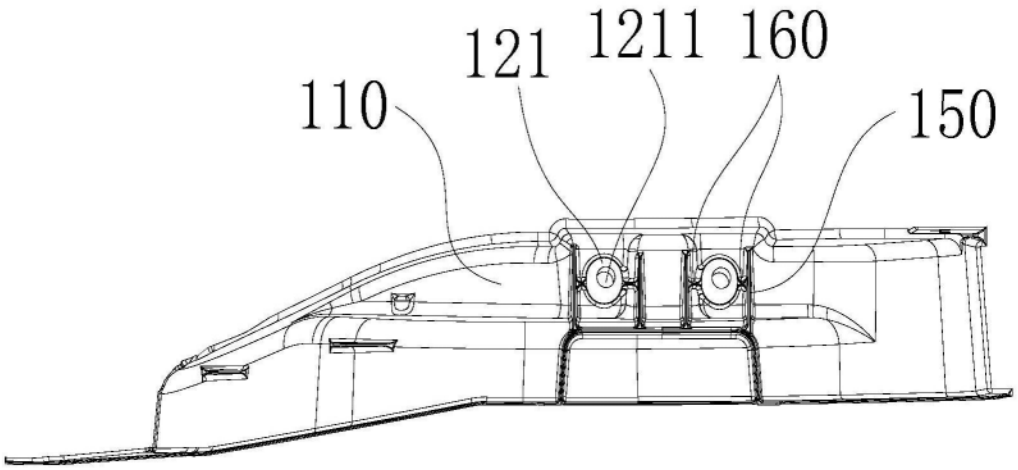


图5

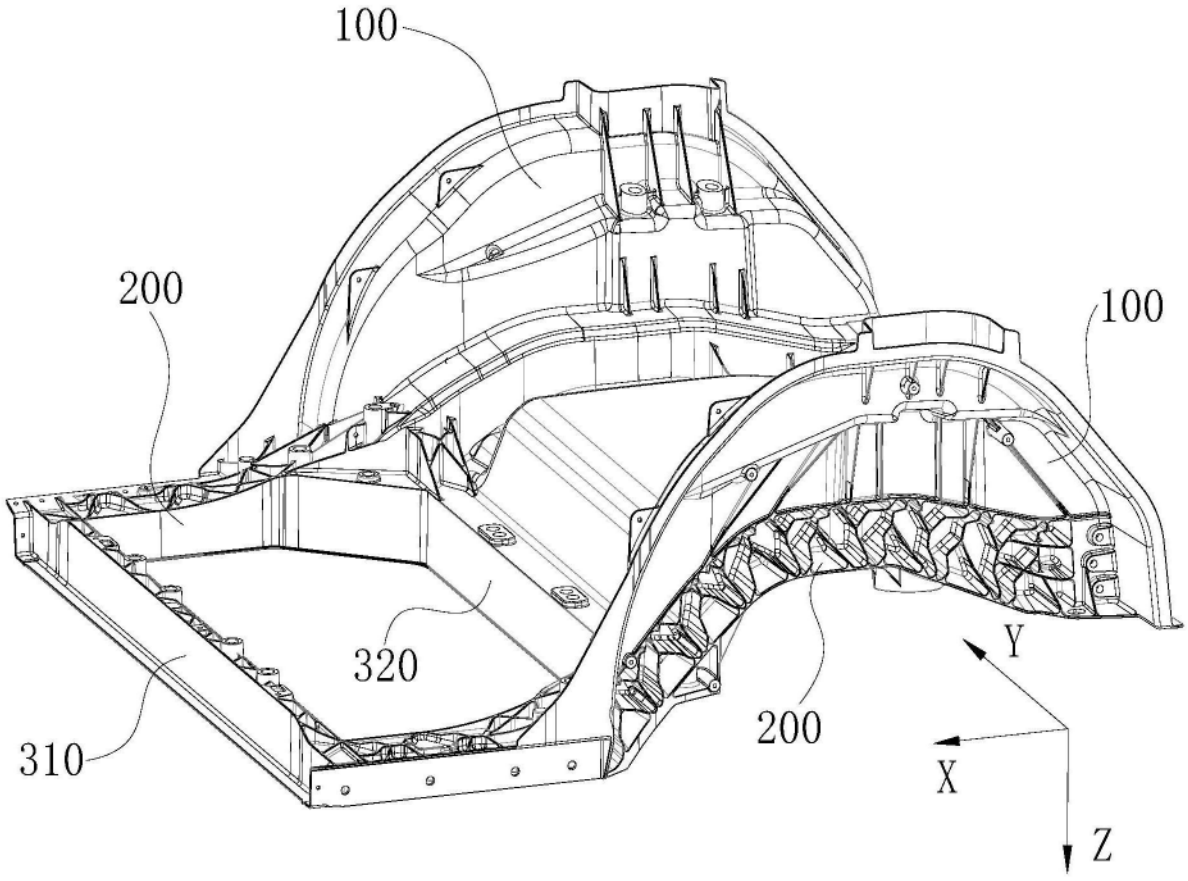


图6

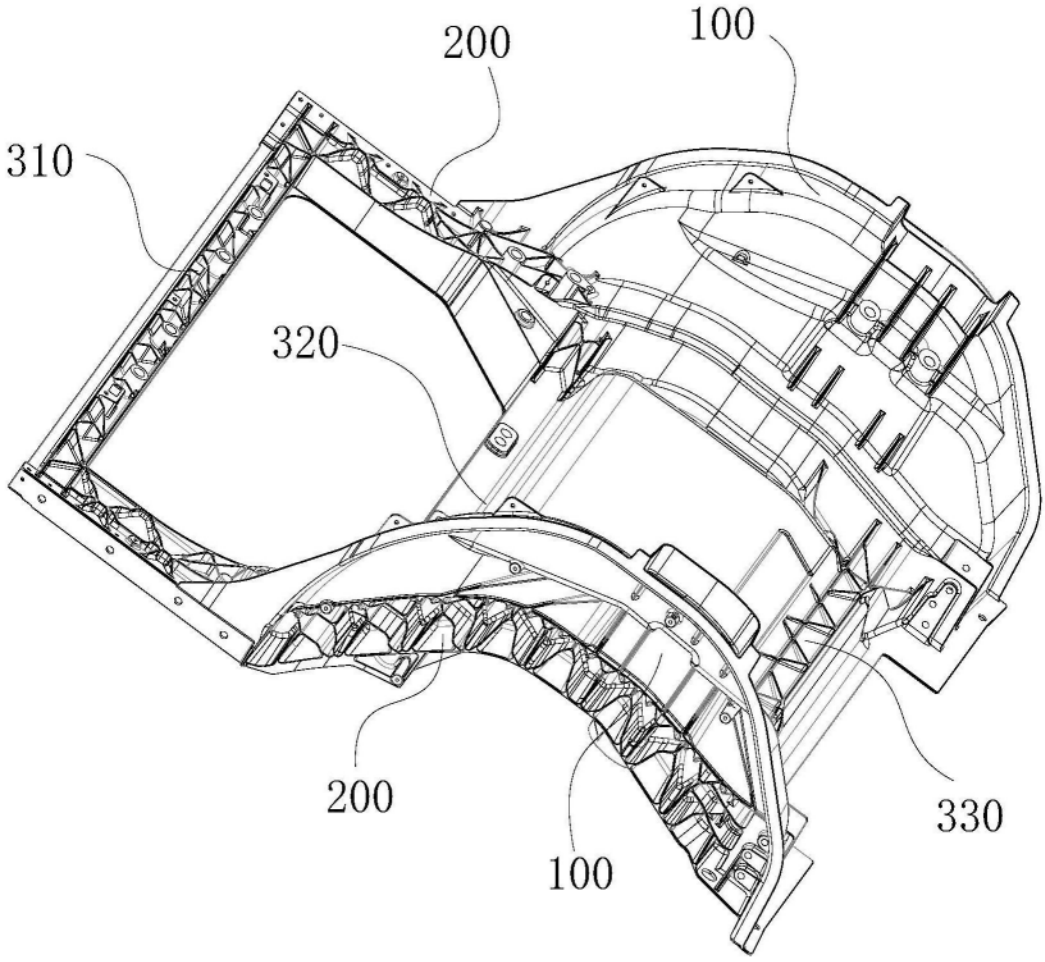


图7