



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 221233464 U

(45) 授权公告日 2024. 06. 28

(21) 申请号 202323667540.9

(22) 申请日 2023.12.29

(73) 专利权人 山东美晨工业集团有限公司

地址 262200 山东省潍坊市诸城市密州东路12001号

(72) 发明人 梁润润 孙凯 王立辉

(74) 专利代理机构 潍坊泰晟知识产权代理事务所(普通合伙) 37365

专利代理师 易志强

(51) Int. Cl.

B60K 5/12 (2006.01)

B60R 16/02 (2006.01)

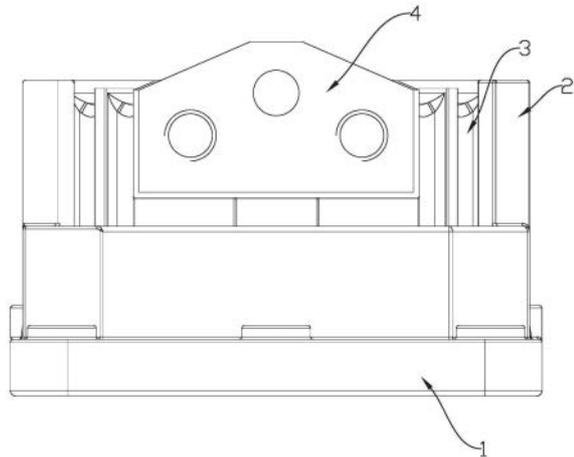
权利要求书1页 说明书2页 附图4页

(54) 实用新型名称

一种新型线束支架结构发动机悬置

(57) 摘要

一种新型线束支架结构发动机悬置,包括线束支架底座和垂直于线束支架底座表面的骨架固定板,骨架固定板水平截面为去掉下底的等腰梯形,等腰梯形的两斜面内侧分别通过橡胶减震块与内骨架弹性连接,骨架固定板形成的等腰梯形顶的两侧各设置有竖直的线束支架。本实用新型整体结构简单紧凑,两侧增加线束支架,避免线束在车辆行驶过程中的晃动,极大的减小了线束的磨损,大大提高了汽车的平顺性,安全性。



1. 一种新型线束支架结构发动机悬置,包括线束支架底座(1)和垂直于线束支架底座(1)表面的骨架固定板(2),其特征在于:骨架固定板(2)水平截面为去掉下底的等腰梯形,等腰梯形的两斜面内侧分别通过橡胶减震块(3)与内骨架(4)弹性连接,骨架固定板(2)形成的等腰梯形顶的两侧各设置有竖直的线束支架(5)。

2. 如权利要求1所述的一种新型线束支架结构发动机悬置,其特征在于:线束支架(5)的相对外侧顶部设置有凸起于本体的挡沿(6)。

3. 如权利要求1所述的一种新型线束支架结构发动机悬置,其特征在于:橡胶减震块(3)内设置有多块板状的侧骨架(7),其中外侧的侧骨架(7)固定嵌在骨架固定板(2)两斜面的内侧面。

4. 如权利要求3所述的一种新型线束支架结构发动机悬置,其特征在于:侧骨架(7)之间,以及侧骨架(7)与内骨架(4)之间的橡胶减震块(3)侧壁为向内凹陷的弧面结构。

5. 如权利要求3所述的一种新型线束支架结构发动机悬置,其特征在于:内骨架(4)、侧骨架(7)与橡胶减震块(3)采用硫化工艺粘结在一起。

6. 如权利要求1所述的一种新型线束支架结构发动机悬置,其特征在于:线束支架底座(1)的边沿设置有多多个固定孔(8)。

一种新型线束支架结构发动机悬置

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种发动机悬置,具体是一种新型线束支架结构发动机悬置。

背景技术

[0002] 目前传统汽车发动机线束主路上,线束插件会因为车辆振动久而久之造成松动、损坏等故障,从而导致信号传输故障,进而影响汽车的运行和操控等功能。因此线束的固定结构就成为设计之初必须要考虑的问题,结合发动机悬置具有减振、隔振的作用,将两者结合,更好的实现汽车良好的平顺性和安全性。汽车发动机是汽车振动的主要激振源之一,对汽车的乘坐舒适性有很大的影响,发动机系统线束走向的合理设计,可以有效的降底汽车振动和噪声,改善汽车的驾驶和乘坐舒适性。现有技术中,ABS线束通常是通过扎带固定在支架上,再由支架固定在后桥总成上的相应部位。然而,采用扎带固定ABS线束的方式较为简陋,而且采用扎带固定不牢固,易因车体振动而损坏,损坏后线束脱落在车辆行驶过程中产生异响,继而也会影响ABS线束的使用安全。因此,需要设计一种发动机悬置能够可靠防护ABS线束的固定结构,以确保ABS线束能够在安全、稳定的状态下使用。

实用新型内容

[0003] 为了解决上述问题,本实用新型的目的是提供一种新型线束支架结构发动机悬置。

[0004] 为实现上述目的,本实用新型的技术方案为:一种新型线束支架结构发动机悬置,包括线束支架底座和垂直于线束支架底座表面的骨架固定板,骨架固定板水平截面为去掉下底的等腰梯形,等腰梯形的两斜面内侧分别通过橡胶减震块与内骨架弹性连接,骨架固定板形成的等腰梯形顶的两侧各设置有竖直的线束支架。

[0005] 进一步地,线束支架的相对外侧顶部设置有凸起于本体的挡沿。

[0006] 进一步地,橡胶减震块内设置有多块板状的侧骨架,其中外侧的侧骨架固定嵌在骨架固定板两斜面的内侧面。侧骨架之间,以及侧骨架与内骨架之间的橡胶减震块侧壁为向内凹陷的弧面结构。

[0007] 进一步地,内骨架、侧骨架与橡胶减震块采用硫化工艺粘结在一起。

[0008] 进一步地,线束支架底座的边沿设置有多个固定孔。

[0009] 通过以上设置,实验证明,发动机悬置增加线束支架它能够将ABS线束固定牢固,便于操作,适应性强,确保ABS线束能够在安全、稳定的状态下使用。

[0010] 本实用新型整体结构简单紧凑,两侧增加线束支架,避免线束在车辆行驶过程中的晃动,极大的减小了线束的磨损,大大提高了汽车的平顺性,安全性。

附图说明

[0011] 现结合附图对本实用新型做进一步说明。

[0012] 图1为本实用新型的主视结构示意图;

- [0013] 图2为本实用新型的后视结构示意图；
[0014] 图3为本实用新型的侧视结构示意图；
[0015] 图4为本实用新型的俯视结构示意图。

具体实施方式

[0016] 如图1-4所示,一种新型线束支架结构发动机悬置,包括线束支架底座1和垂直于线束支架底座1表面的骨架固定板2,骨架固定板2水平截面为去掉下底的等腰梯形,等腰梯形的两斜面内侧分别通过橡胶减震块3与内骨架4弹性连接,骨架固定板2形成的等腰梯形顶的两侧各设置有竖直的线束支架5。

[0017] 线束支架5的相对外侧顶部设置有凸起于本体的挡沿6,橡胶减震块3内设置有多块板状的侧骨架7,其中外侧的侧骨架7固定嵌在骨架固定板2两斜面的内侧面。侧骨架7之间,以及侧骨架7与内骨架4之间的橡胶减震块3侧壁为向内凹陷的弧面结构,内骨架4、侧骨架7与橡胶减震块3采用硫化工艺粘结在一起,线束支架底座1的边沿设置有多固定孔8。

[0018] 本实用新型工作原理:

[0019] 本实用新型线束支架为两侧对称结构,ABS线束至于挡沿6之间的线束支架5平滑上边沿上,在不影响性能的前提下,确保ABS线束能够在安全、稳定的状态下使用,通过推进新型复合悬置项目,实现线束布置安全可靠,整齐美观,大大提高了汽车的平顺性,安全性,未来发展前景广阔。

[0020] 以上所述仅为本实用新型示意性的具体实施方式,并非用以限定本实用新型的范围。任何本领域的技术人员,在不脱离本实用新型的构思和原则的前提下所作出的等同变化与修改,均应属于本实用新型保护的范围。

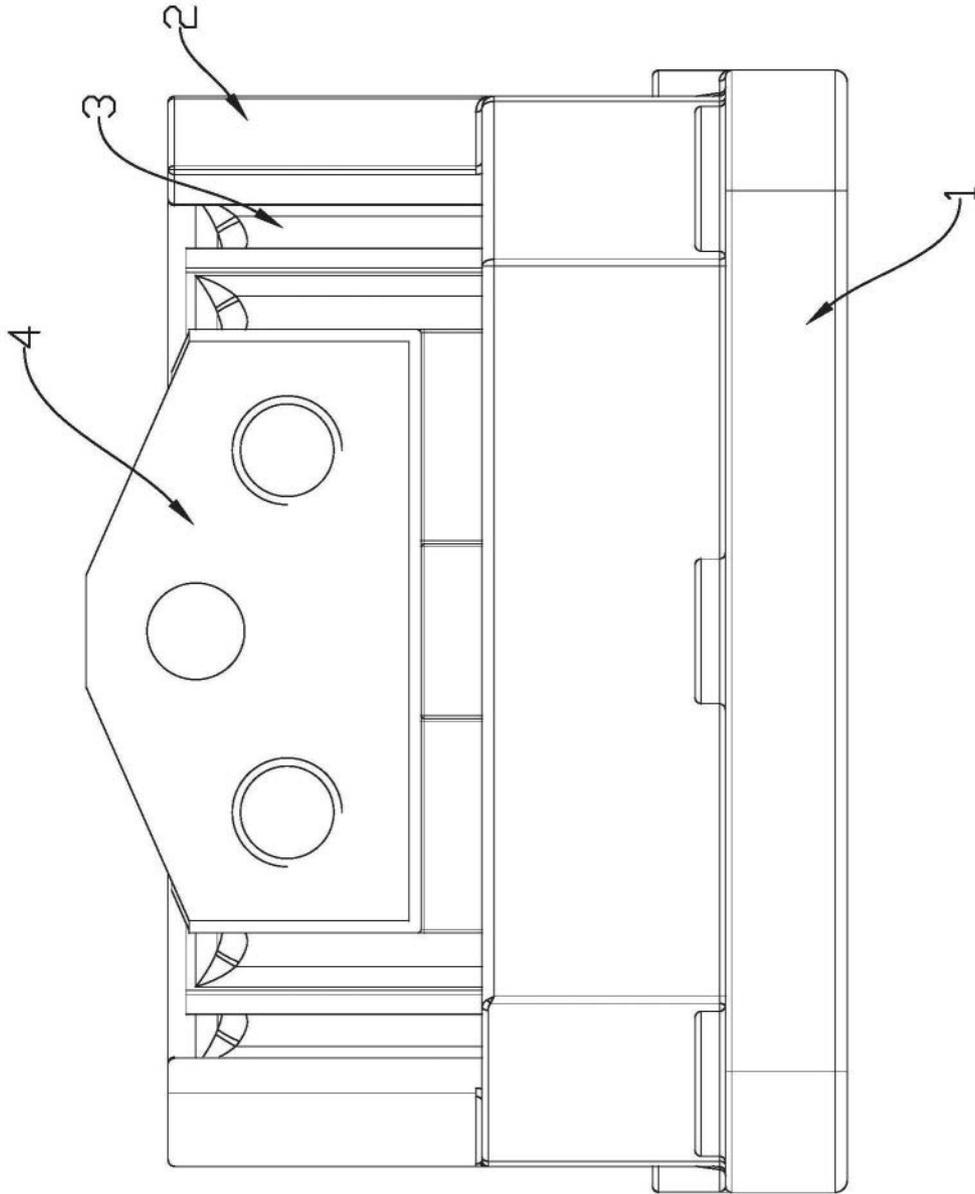


图1

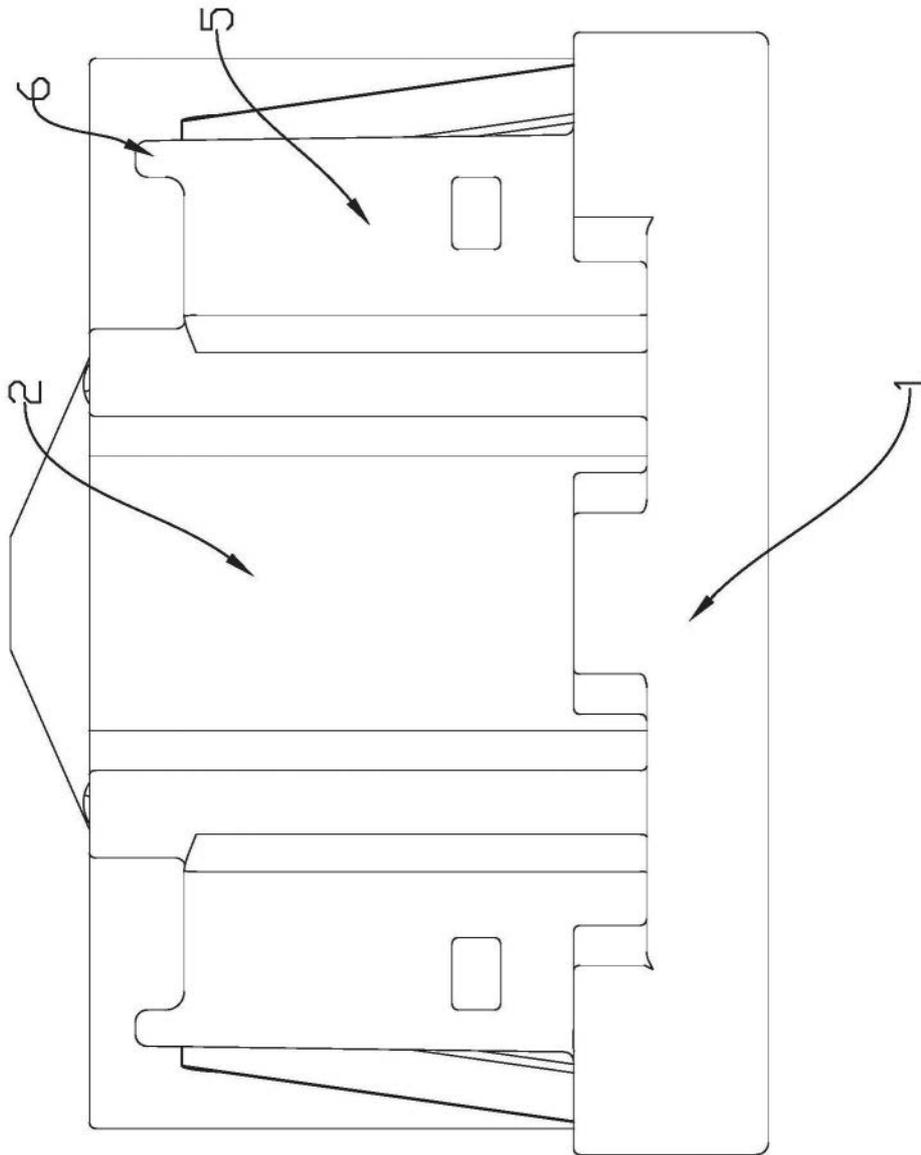


图2

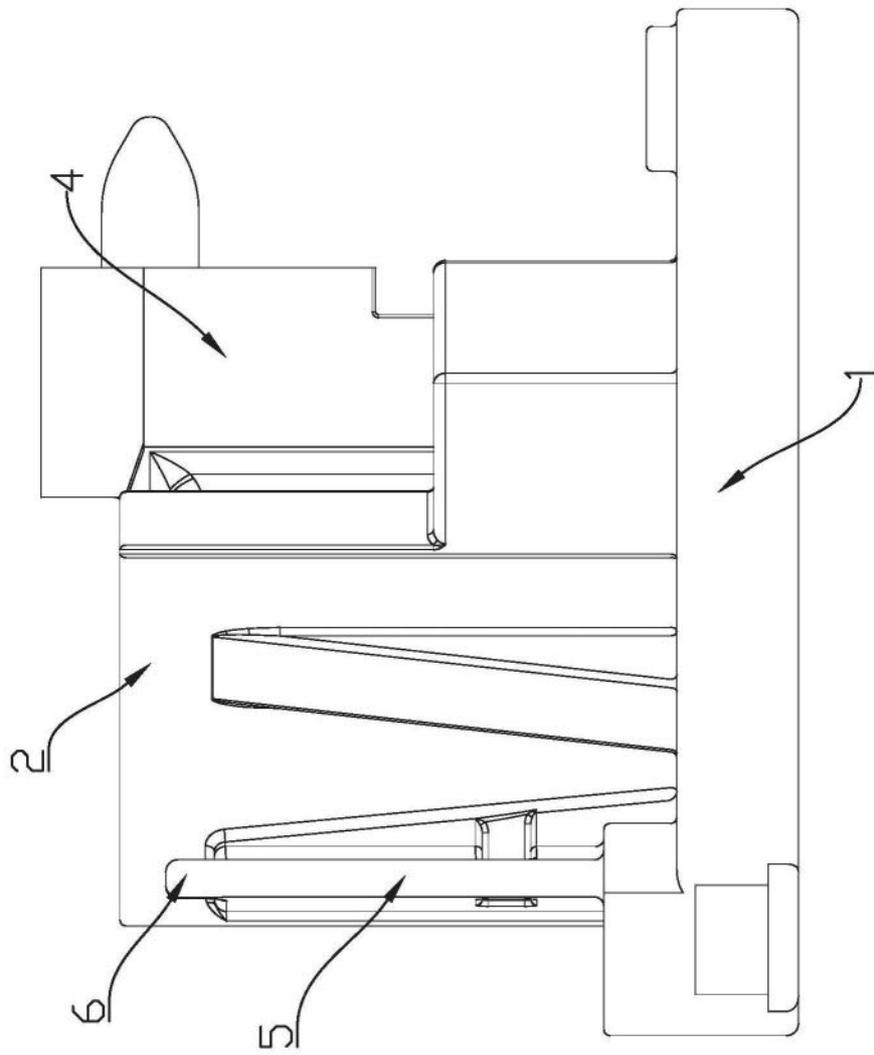


图3

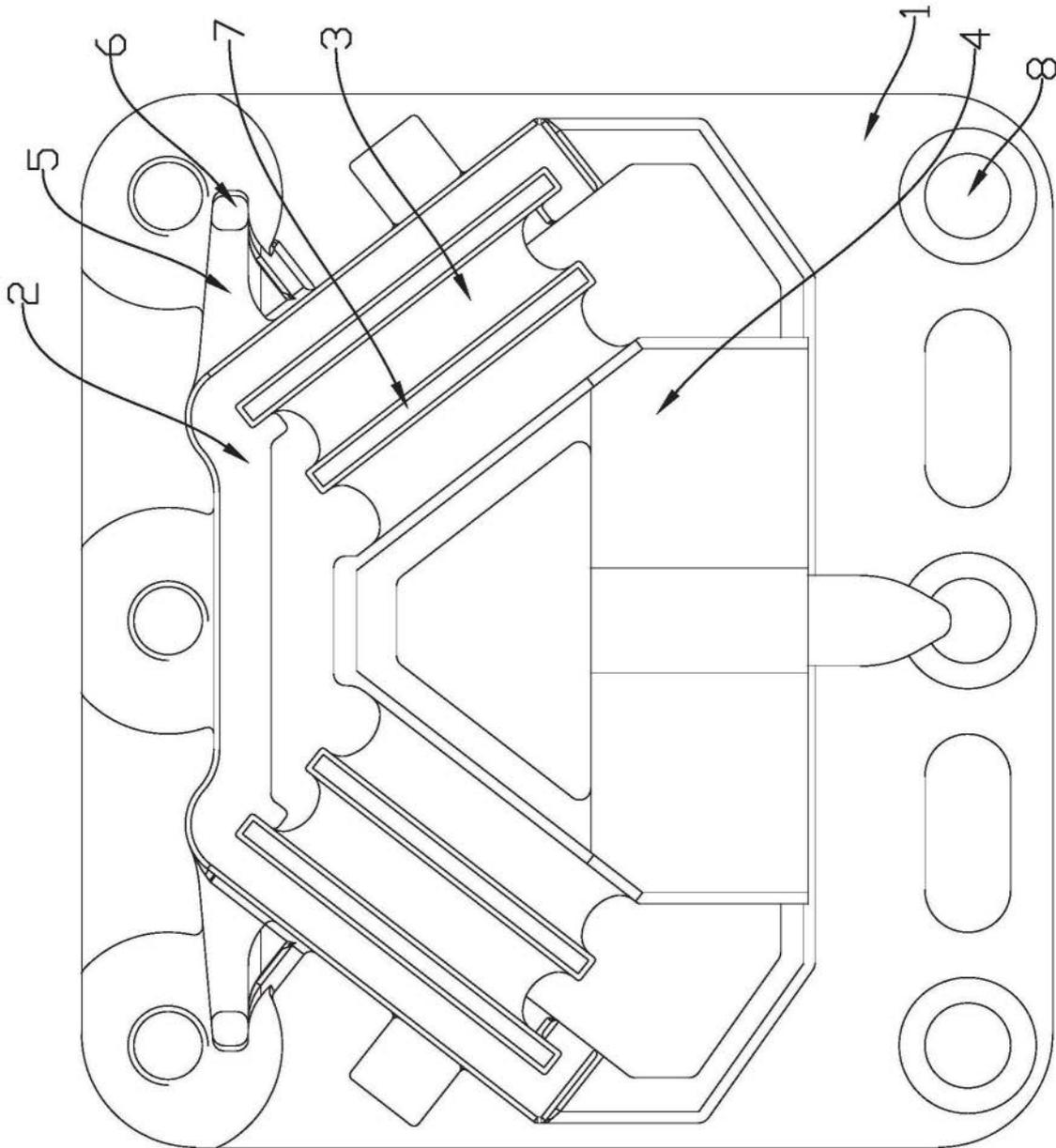


图4