



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 210318293 U

(45)授权公告日 2020.04.14

(21)申请号 201920896011.0

(22)申请日 2019.06.14

(73)专利权人 高驰

地址 400039 重庆市九龙坡区石新路218号
3幢2单元10-3

(72)发明人 高驰

(74)专利代理机构 成都玖和知识产权代理事务
所(普通合伙) 51238

代理人 胡琳梅

(51) Int. Cl.

F16F 7/00(2006.01)

F16F 1/371(2006.01)

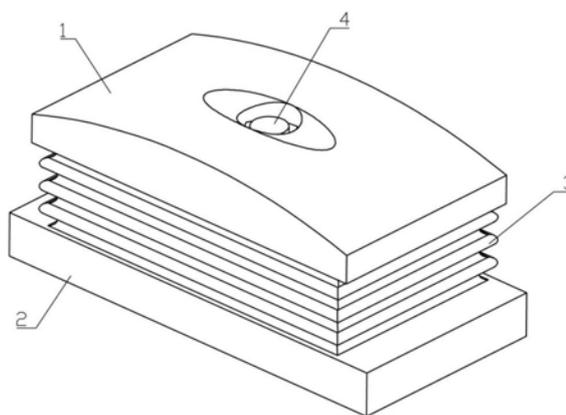
权利要求书1页 说明书2页 附图3页

(54)实用新型名称

一种汽车钢板安装用减振支座

(57)摘要

本实用新型公开了一种汽车钢板安装用减振支座,包括用于支撑汽车钢板的上顶和设置在上顶底部固定在汽车结构上的下底,上顶和下底之间设置有橡胶减震块,在下底的底部中心位置竖直向上插设有中心螺栓,中心螺栓的自由端穿过橡胶减震块内部并位于上顶内部,中心螺栓的自由端顶部螺接有限位螺母,限位螺母位于上顶内部。本实用新型通过上顶和下底之间的橡胶减震块为汽车钢板提供减振支撑,减震效果相比较于传统的钢板支座效果更好。上顶和下底之间设置有中心螺栓,能够避免在钢板受力推动上顶时,上顶和下底之间发生水平错位,导致橡胶减震块发生撕裂脱离,使上顶在中心螺栓的限位作用下只能上下运动,从而使得本实用新型能够使用更久。



1. 一种汽车钢板安装用减振支座,包括用于支撑汽车钢板的上顶(1)和设置在上顶(1)底部用螺栓固定在汽车结构上的下底(2),其特征在于:所述上顶(1)和下底(2)之间设置有橡胶减震块(3),在所述下底(2)的底部中心位置竖直向上插设有中心螺栓(4),所述中心螺栓(4)的自由端穿过所述橡胶减震块(3)内部并位于所述上顶(1)内部,所述中心螺栓(4)的自由端顶部螺接有限位螺母(5),所述限位螺母(5)位于上顶(1)内部。

2. 根据权利要求1所述的一种汽车钢板安装用减振支座,其特征在于:所述上顶(1)为顶部呈圆弧形、底部呈长方形的块状结构。

3. 根据权利要求2所述的一种汽车钢板安装用减振支座,其特征在于:所述上顶(1)顶端开设有通孔(6),所述通孔(6)内壁底部设置有呈环形的限位凸台(7),所述限位凸台(7)与通孔(6)同轴心设置,所述中心螺栓(4)穿设在限位凸台(7)内,所述限位螺母(5)位于限位凸台(7)上方。

4. 根据权利要求3所述的一种汽车钢板安装用减振支座,其特征在于:所述下底(2)为呈长方体状的块状结构。

一种汽车钢板安装用减振支座

技术领域

[0001] 本实用新型涉及减振支撑技术领域,尤其涉及一种汽车钢板安装用减振支座。

背景技术

[0002] 汽车钢板在安装时为了减振,会在汽车车身结构上安装在减振支座,然后在将汽车钢板安装在减振支座上。如图1所示,现有的汽车钢板减振支座由上顶和下底组成,上顶是铸造的,底部设置有两条支撑腿,在上顶底部和下底之间设置有橡胶层。常态下,支撑腿穿设在橡胶层内,支撑腿的底部不与下底相接触,但是橡胶层很薄,导致现有的汽车钢板减振支座减振作用不明显。

实用新型内容

[0003] 有鉴于此,本实用新型的目的在于提供一种汽车钢板安装用减振支座,以解决上述背景技术中提出的技术问题。

[0004] 本实用新型通过以下技术手段解决上述技术问题:

[0005] 一种汽车钢板安装用减振支座,包括用于支撑汽车钢板的上顶和设置在上顶底部用螺栓固定在汽车结构上的下底,所述上顶和下底之间设置有橡胶减震块,在所述下底的底部中心位置竖直向上插设有中心螺栓,所述中心螺栓的自由端穿过所述橡胶减震块内部并位于所述上顶内部,所述中心螺栓的自由端顶部螺接有限位螺母,所述限位螺母位于上顶内部。

[0006] 进一步,所述上顶为顶部呈圆弧形、底部呈长方形的块状结构。

[0007] 进一步,所述上顶顶端开设有通孔,所述通孔内壁底部设置有呈环形的限位凸台,所述限位凸台与通孔同轴心设置,所述中心螺栓穿设在限位凸台内,所述限位螺母位于限位凸台上方。

[0008] 进一步,所述下底为呈长方体状的块状结构。

[0009] 本实用新型的有益效果:本实用新型通过上顶和下底之间的橡胶减震块为汽车钢板提供减振支撑,减震效果相比较于传统的钢板支座效果更好。并且在上顶和下底之间设置有中心螺栓,能够避免在钢板受力推动上顶时,上顶和下底之间发生水平错位,导致橡胶减震块发生撕裂脱离,使上顶在中心螺栓的限位作用下只能上下运动,在垂直方向压缩橡胶减震块,从而使得本实用新型能够使用更久。

附图说明

[0010] 图1是现有的减振支座的爆炸图;

[0011] 图2是现有的减振支座的剖面结构示意图;

[0012] 图3是本实用新型一种汽车钢板安装用减振支座的结构示意图;

[0013] 图4是本实用新型一种汽车钢板安装用减振支座的剖面结构示意图;

[0014] 图5是本实用新型一种汽车钢板安装用减振支座的上顶的结构示意图;

[0015] 其中,上顶1、下底2、橡胶减震块3、中心螺栓4、限位螺母5、通孔6、限位凸台7。

具体实施方式

[0016] 以下将结合附图和具体实施例对本实用新型进行详细说明:

[0017] 如图3-图5所示,本实用新型的一种汽车钢板安装用减振支座,包括用于支撑汽车钢板的上顶1和设置在上顶1底部用螺栓固定在汽车结构上的下底2,上顶1和下底2之间设置有橡胶减震块3,在下底2的底部中心位置竖直向上插设有中心螺栓4,中心螺栓4的自由端穿过橡胶减震块3内部并位于上顶1内部,中心螺栓4的自由端顶部螺接有限位螺母5,限位螺母5位于上顶1内部。

[0018] 具体的,上顶1为顶部呈圆弧形、底部呈长方形的块状结构。上顶1顶端开设有通孔6,通孔6内壁底部设置有呈环形的限位凸台7,限位凸台7与通孔6同轴心设置,中心螺栓4穿设在限位凸台7内,限位螺母5位于限位凸台7上方。中心螺栓4和限位螺母5配合,使上顶1只能在中心螺栓4的轴向上上下运动,橡胶减震块3起到为汽车钢板减振的作用。

[0019] 下底2为呈长方体状的块状结构。下底2的底部固定在汽车结构上。

[0020] 本实用新型通过上顶1和下底2之间的橡胶减震块3为汽车钢板提供减振支撑,减震效果相比较于传统的钢板支座效果更好。并且在上顶1和下底2之间设置有中心螺栓4,能够避免在钢板受力推动上顶1时,上顶1和下底2之间发生水平错位,导致橡胶减震块3发生撕裂脱离,使上顶1在中心螺栓4的限位作用下只能上下运动,在垂直方向压缩橡胶减震块,从而使得本实用新型能够使用更久。

[0021] 以上实施例仅用以说明本实用新型的技术方案而非限制,尽管参照较佳实施例对本实用新型进行了详细说明,本领域的普通技术人员应当理解,可以对本实用新型的技术方案进行修改或者等同替换,而不脱离本实用新型技术方案的宗旨和范围,其均应涵盖在本实用新型的权利要求范围当中。本实用新型未详细描述的技术、形状、构造部分均为公知技术。

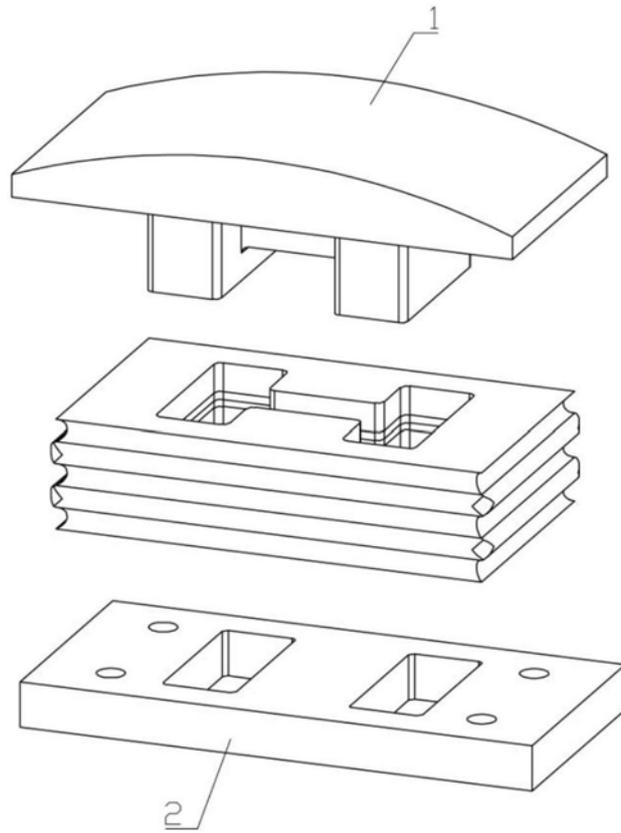


图1

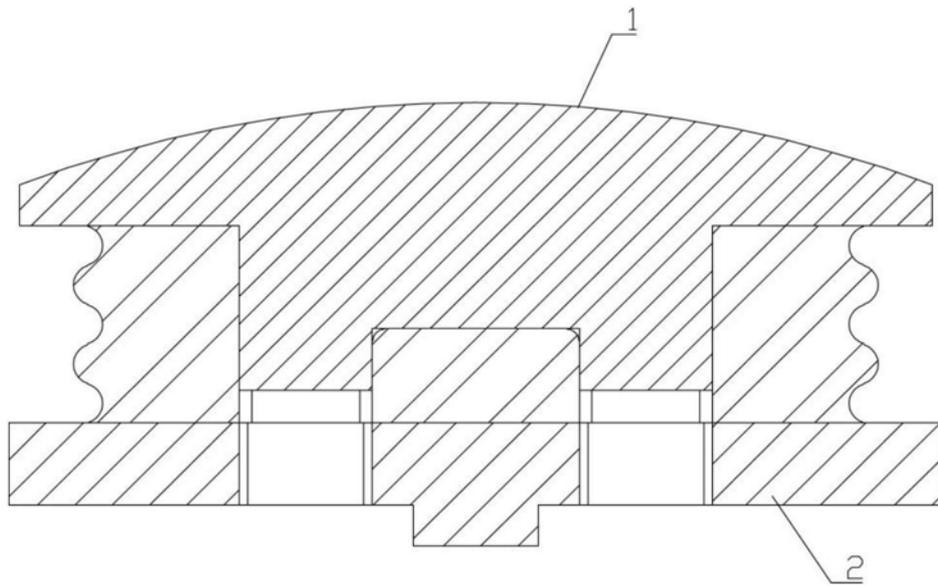


图2

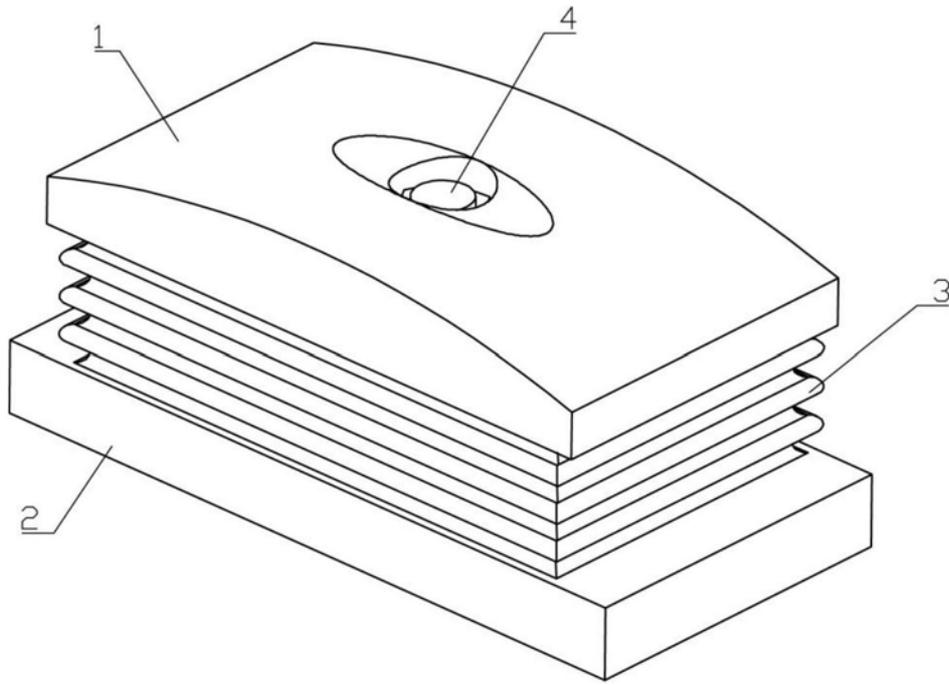


图3

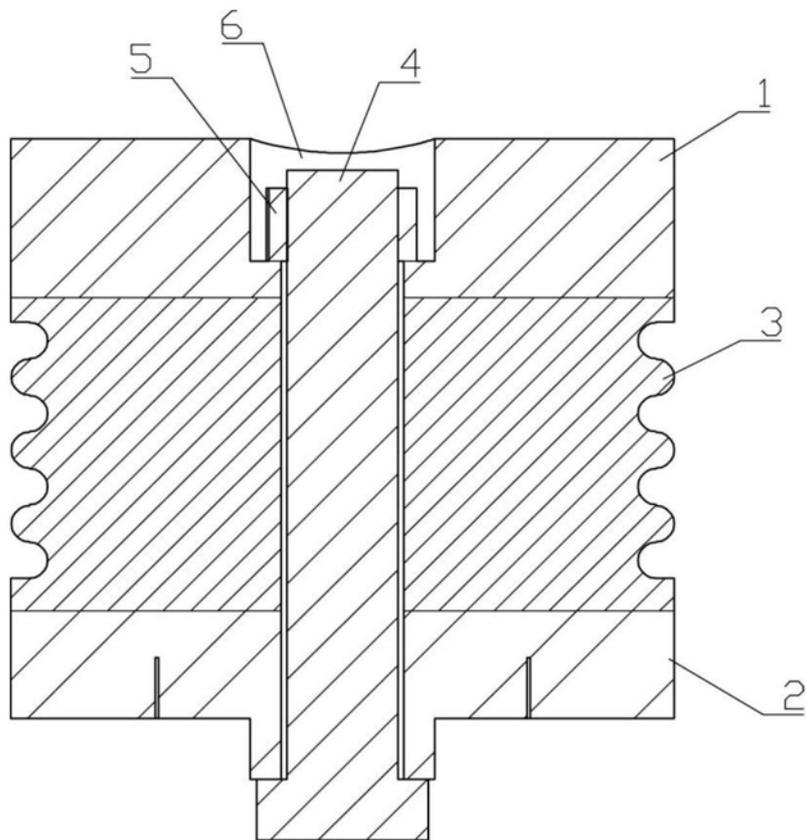


图4

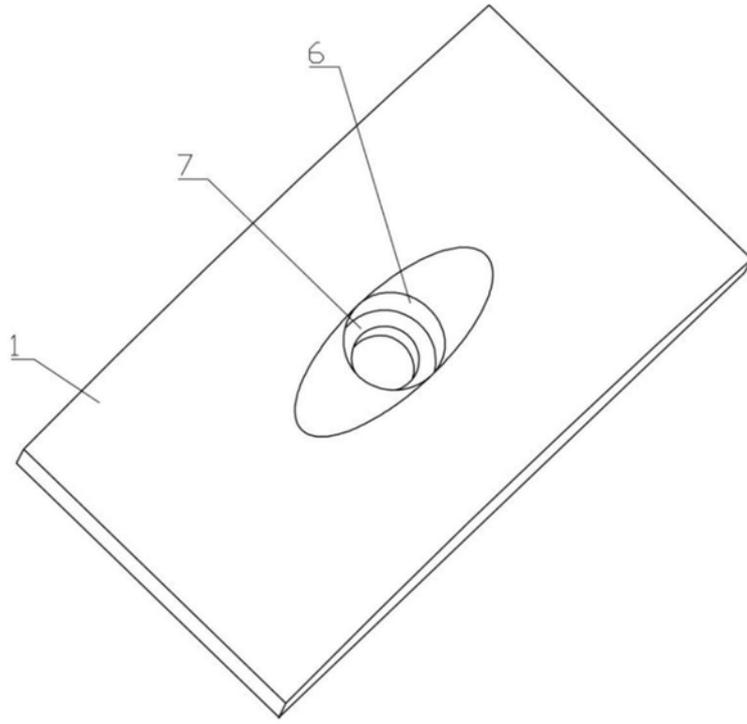


图5