



(21) 申请号 202222968492.6

(22) 申请日 2022.11.08

(73) 专利权人 宁波尚唯汽车饰件有限公司

地址 315000 浙江省宁波市余姚市中意生态园兴滨路16号

(72) 发明人 杜歆耘 皮佳鑫

(74) 专利代理机构 宁波知坤专利代理事务所

(特殊普通合伙) 33312

专利代理师 邹艳霜

(51) Int. Cl.

B60R 13/02 (2006.01)

B60J 5/04 (2006.01)

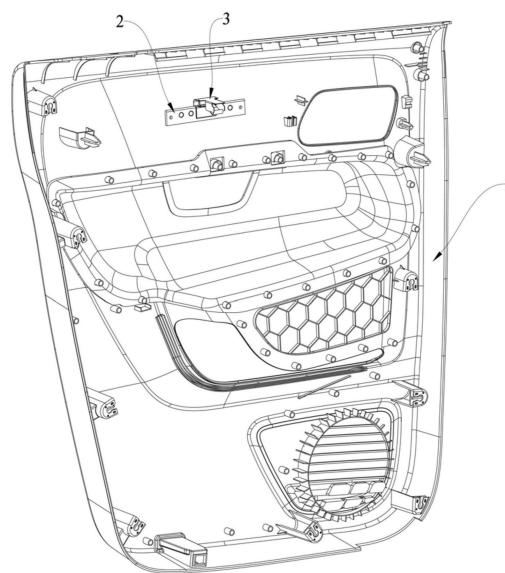
权利要求书1页 说明书2页 附图5页

(54) 实用新型名称

一种汽车内饰件基板

(57) 摘要

本实用新型公开了一种汽车内饰件基板,包括门板,门板的内部具有安装件和卡扣。安装件通过螺栓与门板连接,安装件与门板之间存在安装间隙,卡扣上具有第一阻挡部和第二阻挡部,第一阻挡部和第二阻挡部之间存在放置区域。卡扣上还设有弹性臂和固定臂,弹性臂和固定臂之间存在夹持区域,弹性臂呈倾斜状态,且前端设有弧形部,夹持区域中具有与弧形部配合的限位件。该汽车内饰件基板结构紧凑,安装简单,采用金属一体折弯成型。同时卡扣通过与安装件的配合,可以保持卡扣在一定的距离上移动,以便于配合内饰件基板的安装。同时使得汽车在行驶的过程中内饰件基板不容易出现晃动、异响等。



1. 一种汽车内饰件基板,包括门板,其特征在于,所述门板的内部具有安装件和卡扣,所述安装件通过螺栓与门板连接,所述安装件与门板之间存在安装间隙,所述卡扣上具有第一阻挡部和第二阻挡部,所述第一阻挡部和第二阻挡部之间存在放置区域,所述卡扣上还设有弹性臂和固定臂,所述弹性臂和固定臂之间存在夹持区域,所述弹性臂呈倾斜状态,且前端设有弧形部,所述夹持区域中具有与弧形部配合的限位件。

2. 根据权利要求1所述的汽车内饰件基板,其特征在于,所述第一阻挡部和第二阻挡部的内壁上设有一组球面凸起,所述安装件的两侧设有与球面凸起配合的多处球面凹陷。

3. 根据权利要求2所述的汽车内饰件基板,其特征在于,所述球面凹陷之间的间距与球面凸起之间的间距相等。

4. 根据权利要求1所述的汽车内饰件基板,其特征在于,所述固定臂的两侧设有定位侧壁。

5. 根据权利要求1所述的汽车内饰件基板,其特征在于,所述固定臂上设有一折弯部,该折弯部与弹性臂接触固定。

6. 根据权利要求1所述的汽车内饰件基板,其特征在于,所述第一阻挡部和第二阻挡部由两层板状结构组成,且两层板状结构之间存在活动间隙。

7. 根据权利要求1所述的汽车内饰件基板,其特征在于,所述限位件上具有第一导向斜面、第二导向斜面和定位面组成,所述弧形部置于定位面处。

8. 根据权利要求1所述的汽车内饰件基板,其特征在于,所述卡扣采用一体折弯成型。

一种汽车内饰件基板

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车技术,尤其涉及一种汽车内饰件基板。

背景技术

[0002] 目前,汽车的车门内饰板通常是旋转连接在车门钣金上的,由于内饰板与车门钣金存在装配间隙,有些会导致内饰件基板位置不对应,出现偏差,导致内饰板容易在汽车行驶过程中晃动、产生异响,影响车内人员的乘坐体验。

实用新型内容

[0003] 为了解决上述现有技术存在的缺陷,本实用新型提出了一种汽车内饰件基板。

[0004] 本实用新型的技术方案是这样实现的:

[0005] 一种汽车内饰件基板,包括门板,其特征在于,所述门板的内部具有安装件和卡扣,所述安装件通过螺栓与门板连接,所述安装件与门板之间存在安装间隙,所述卡扣上具有第一阻挡部和第二阻挡部,所述第一阻挡部和第二阻挡部之间存在放置区域,所述卡扣上还设有弹性臂和固定臂,所述弹性臂和固定臂之间存在夹持区域,所述弹性臂呈倾斜状态,且前端设有弧形部,所述夹持区域中具有与弧形部配合的限位件。

[0006] 在本实用新型的这种汽车内饰件基板中,所述第一阻挡部和第二阻挡部的内壁上设有一组球面凸起,所述安装件的两侧设有与球面凸起配合的多处球面凹陷。

[0007] 在本实用新型的这种汽车内饰件基板中,所述球面凹陷之间的间距与球面凸起之间的间距相等。

[0008] 在本实用新型的这种汽车内饰件基板中,所述固定臂的两侧设有定位侧壁。

[0009] 在本实用新型的这种汽车内饰件基板中,所述固定臂上设有一折弯部,该折弯部与弹性臂接触固定。

[0010] 在本实用新型的这种汽车内饰件基板中,所述第一阻挡部和第二阻挡部由两层板状结构组成,且两层板状结构之间存在活动间隙。

[0011] 在本实用新型的这种汽车内饰件基板中,所述限位件上具有第一导向斜面、第二导向斜面和定位面组成,所述弧形部置于定位面处。

[0012] 在本实用新型的这种汽车内饰件基板中,所述卡扣采用一体折弯成型。

[0013] 实施本实用新型的这种汽车内饰件基板,具有以下有益效果:该汽车内饰件基板结构紧凑,安装简单,采用金属一体折弯成型。同时卡扣通过与安装件的配合,可以保持卡扣在一定的距离上移动,以便于配合内饰件基板的安装。同时使得汽车在行驶的过程中内饰件基板不容易出现晃动、异响等。

附图说明

[0014] 图1为本实用新型的汽车内饰件基板结构示意图;

[0015] 图2为图1中的固定件和卡扣结构示意图;

- [0016] 图3为图2中的卡扣结构示意图；
[0017] 图4为图3的另一方向结构示意图；
[0018] 图5为本实用新型中卡扣的连接状态示意图。

具体实施方式

[0019] 下面将结合本实用新型实施例中的附图，对本实用新型实施例中的技术方案进行清楚、完整地描述。

[0020] 如图1至图5所示，本实用新型的这种汽车内饰件基板，包括门板1，门板1的内部具有安装件2和卡扣3，安装件2通过螺栓与门板1连接，安装件2与门板1之间存在安装间隙，在门板1上设置螺栓柱，保持安装件2与门板1之间存在安装间隙。

[0021] 卡扣3上具有第一阻挡部4和第二阻挡部5，第一阻挡部4设置在安装件2的一侧，第二阻挡部5设置在安装件2的另一侧。在第一阻挡部4和第二阻挡部5之间存在放置区域6，安装件2设置在放置区域6中。

[0022] 第一阻挡部4和第二阻挡部5由两层板状结构组成，且两层板状结构之间存在活动间隙7。并且在第一阻挡部4和第二阻挡部5的内壁上设有一组球面凸起8，安装件2的两侧设有与球面凸起8配合的多处球面凹陷9，球面凹陷9之间的间距与球面凸起8之间的间距相等。

[0023] 卡扣3在安装到安装件2上时，将卡扣3直接置于安装件2上，此时的第一阻挡部4和第二阻挡部5在受到安装件2的推力时，使得板状结构之间的活动间隙7缩小，发生形变，从而可以使得球面凸起8置于球面凹陷9中，将卡扣3的位置限定。当需要改变卡扣3的位置时，只需要向左或者向右移动，使得球面凸起8再次保持在球面凹陷9中即可。

[0024] 当然在实际情况中移动的间距较小，可以将球面凸起8之间的间距或者球面凹陷9之间的间隙缩小，以配合移动一定的间距。

[0025] 卡扣3采用一体折弯成型。卡扣3上还设有弹性臂10和固定臂11，弹性臂10和固定臂11之间存在夹持区域12，弹性臂10呈倾斜状态，且前端设有弧形部13，夹持区域12中具有与弧形部13配合的限位件14。限位件14上具有第一导向斜面15、第二导向斜面16和定位面17组成，弧形部13置于定位面17处。

[0026] 固定臂11的两侧设有定位侧壁18，该定位侧壁18用于保持限位件14的卡入，可以为限位件14进行导向。固定臂11上设有一折弯部19，该折弯部19与弹性臂10接触固定，可以用于限制弹性臂10的最大张合状态，避免弹性臂10过渡形变。

[0027] 以上仅为本实用新型的较佳实施例而已，并不用以限制本实用新型，凡在本实用新型的精神和原则之内，所作的任何修改，等同替换和改进等，均应包含在本实用新型的保护范围之内。

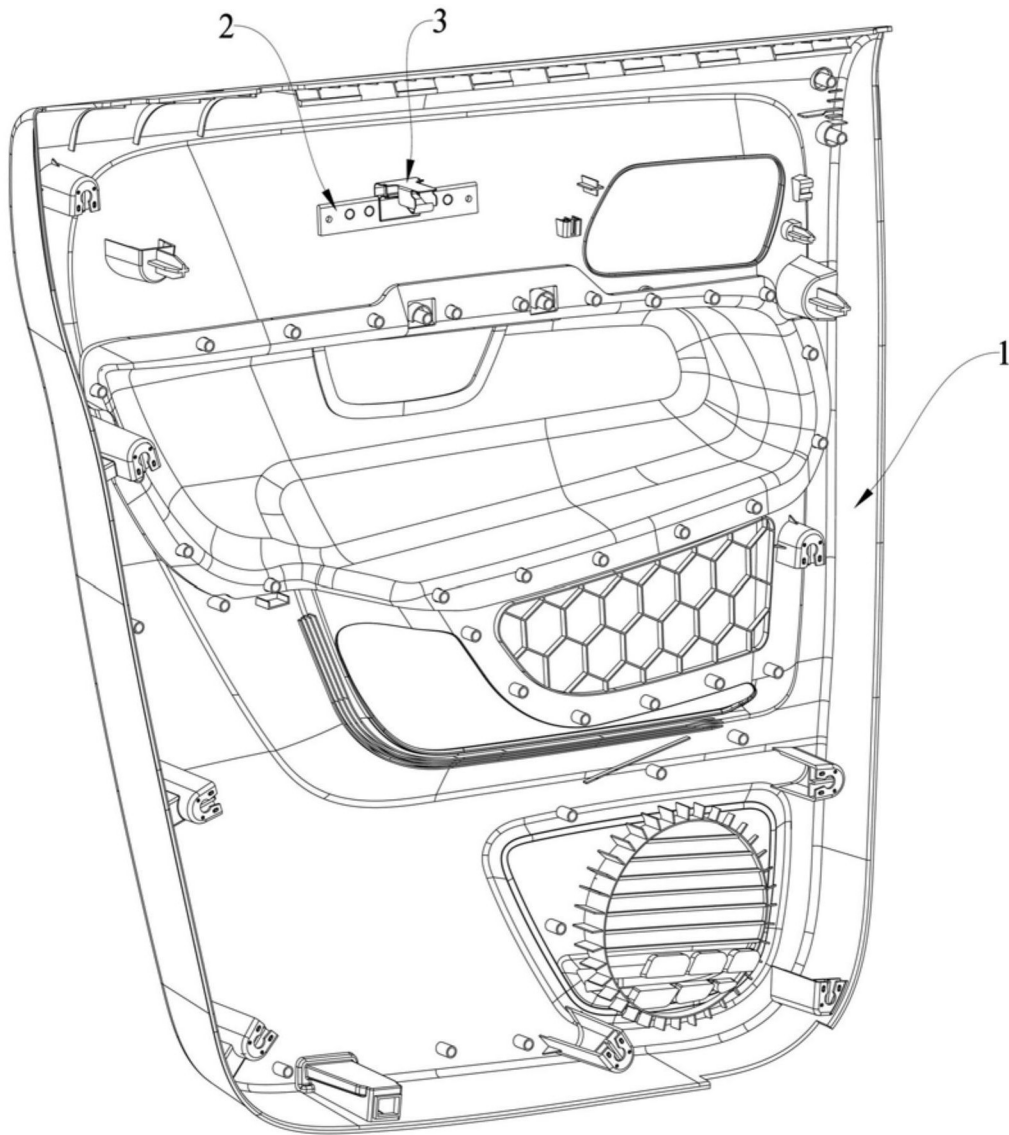


图1

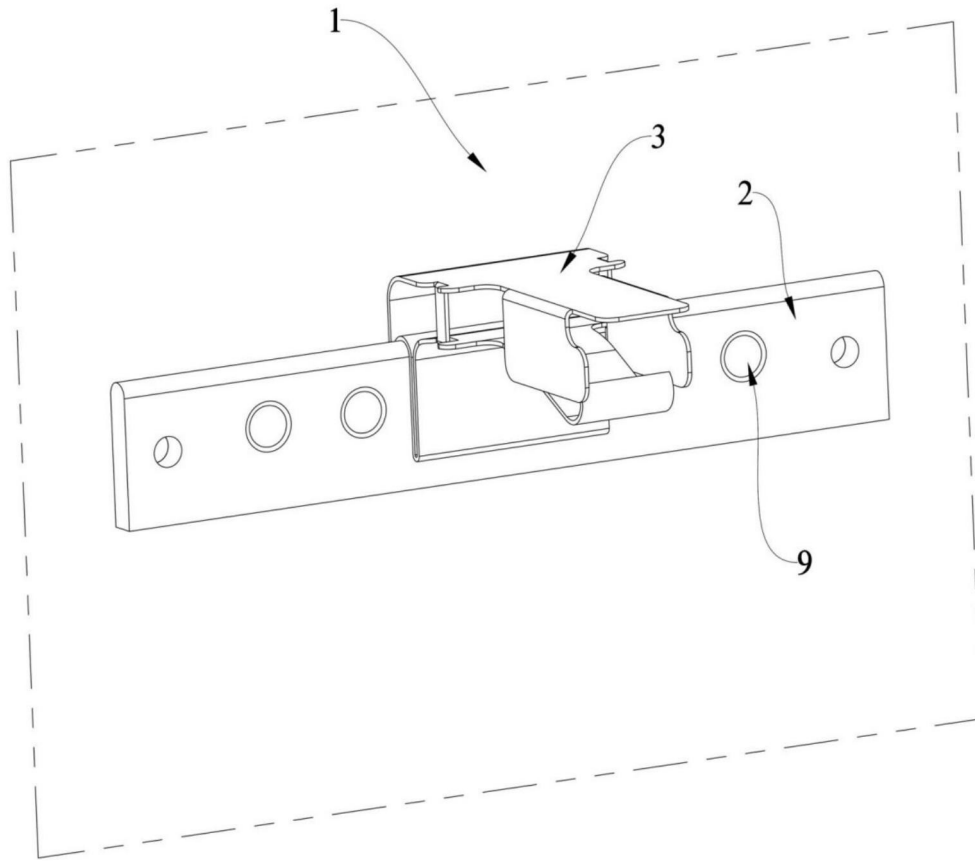


图2

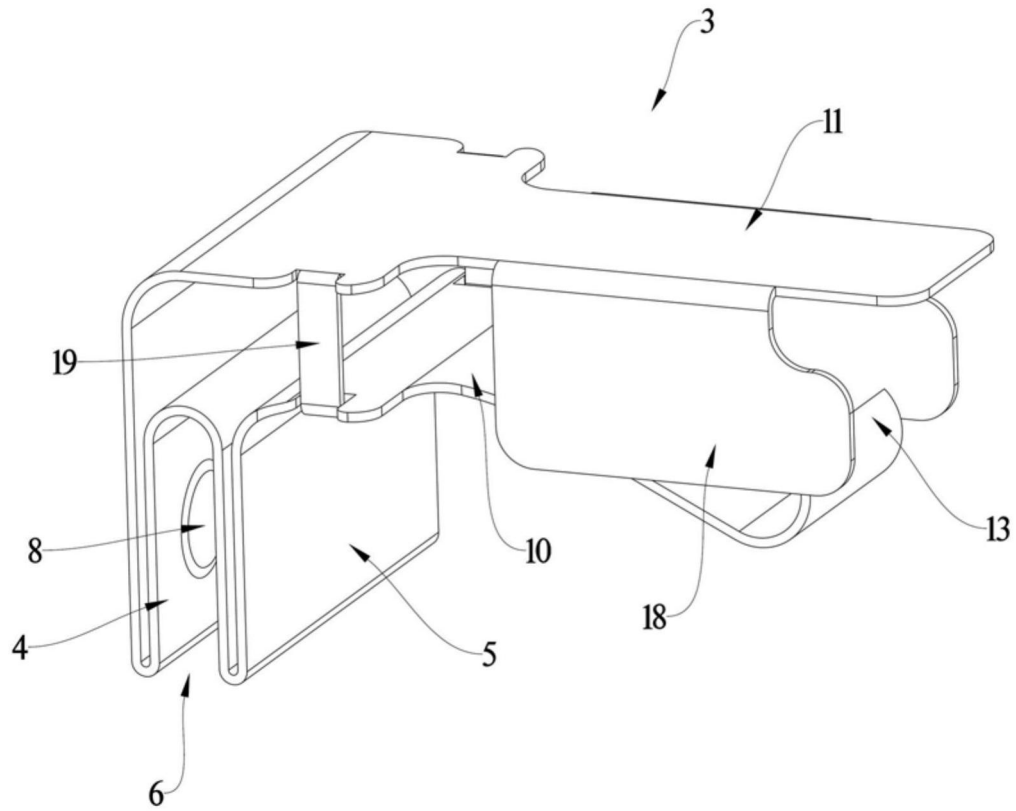


图3

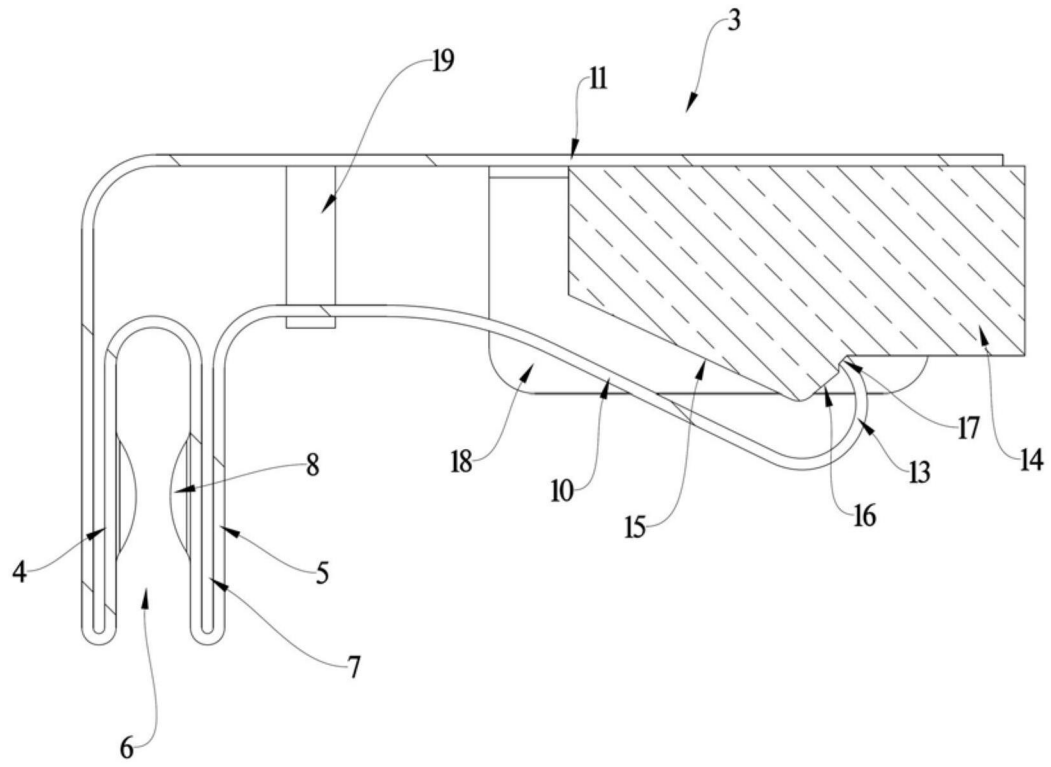


图5