



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 204279648 U

(45) 授权公告日 2015. 04. 22

(21) 申请号 201420786202. 9

(22) 申请日 2014. 12. 11

(73) 专利权人 北京汽车股份有限公司

地址 101300 北京市顺义区仁和镇双河大街
99 号

(72) 发明人 杨月 张立玲 李作吉 杜海龙
杨军

(74) 专利代理机构 北京银龙知识产权代理有限
公司 11243

代理人 许静 黄灿

(51) Int. Cl.

B62D 25/08(2006. 01)

B60R 5/04(2006. 01)

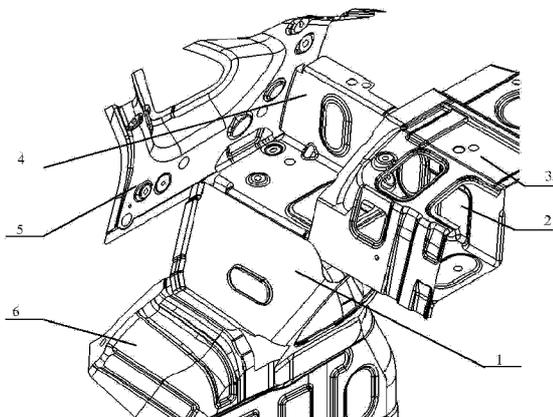
权利要求书1页 说明书3页 附图1页

(54) 实用新型名称

一种汽车后置物台支撑尾板结构及汽车

(57) 摘要

本实用新型提供了一种汽车后置物台支撑尾板结构及汽车。该结构包括：后置物台支撑围板，设置于后轮罩内板上，后置物台支撑围板的上端与C柱上内板连接；后置物台后支撑板，竖立设置于后置物台支撑围板的顶部；后置物台，其一端平放固定于后置物台后支撑板的顶部，其另一端向下弯折并与所述后置物台支撑围板的上端连接。本实用新型的汽车后置物台支撑尾板结构，将汽车后置物台支撑围板通过将后置物台、后轮罩内板与肘靠加强支架焊接在一起，提高了汽车扭转刚度，防止车辆在使用过程中门框变形过大、噪声过大。本实用新型的后置物台支撑围板，采用一体式结构，冲压成型，降低了生产成本，孔洞提升车辆燃油经济性并降低了装配难度。



1. 一种汽车后置物台支撑尾板结构,其特征在于,包括:
后置物台支撑围板,设置于后轮罩内板上,所述后置物台支撑围板的上端与C柱上内板连接;
后置物台后支撑板,竖立设置于所述后置物台支撑围板的顶部;
后置物台,其一端平放固定于所述后置物台后支撑板的顶部,其另一端向下弯折并与所述后置物台支撑围板的上端连接。
2. 如权利要求1所述的汽车后置物台支撑尾板结构,其特征在于,还包括:
后置物台前加强板,固定于所述后置物台和所述后置物台支撑围板之间。
3. 如权利要求1所述的汽车后置物台支撑尾板结构,其特征在于,所述后置物台支撑围板的两个侧面上分别开设一个孔洞。
4. 如权利要求1所述的汽车后置物台支撑尾板结构,其特征在于,所述后置物台后支撑板沿水平方向上的一端与所述C柱上内板连接。
5. 如权利要求1所述的汽车后置物台支撑尾板结构,其特征在于,所述后置物台支撑围板冷冲压呈一三面槽形。
6. 如权利要求1所述的汽车后置物台支撑尾板结构,其特征在于,所述后置物台支撑围板的厚度为0.8mm到1.0mm。
7. 一种汽车,其特征在于,包括如权利要求1至6中任一所述的汽车后置物台支撑尾板结构。

一种汽车后置物台支撑尾板结构及汽车

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车车身设计领域,尤其涉及一种汽车后置物台支撑尾板结构及汽车。

背景技术

[0002] 汽车的后置物台支撑围板位于后置物台与后轮罩内板之间,在后置物台后支撑板下方,主要是为提升汽车车身扭转刚度。在传统汽车中,它不是汽车车身结构件,也不与汽车后置物台、后轮罩内板等连接,为冷冲压件,且多数汽车不存在此结构件。由于传统汽车轴距较短,传统上的结构设计(不安装此后置物台支撑围板)即可满足白车身扭转刚度要求。当今汽车设计轴距不断拉长,按照原先的设计,汽车的弯曲、扭转刚度很难保证,因此汽车的基础性能难以得到保证。

实用新型内容

[0003] 为了克服本现有技术中汽车轴距加长的设置而影响扭转刚度的问题,本实用新型提供了一种汽车后置物台支撑尾板结构及汽车。

[0004] 为了解决上述技术问题,本实用新型采用如下技术方案:

[0005] 本实用新型提供了一种汽车后置物台支撑尾板结构,包括:

[0006] 后置物台支撑围板,设置于后轮罩内板上,所述后置物台支撑围板的上端与C柱上内板连接;

[0007] 后置物台后支撑板,竖立设置于所述后置物台支撑围板的顶部;

[0008] 后置物台,其一端平放固定于所述后置物台后支撑板的顶部,其另一端向下弯折并与所述后置物台支撑围板的上端连接。

[0009] 进一步来说,所述的汽车后置物台支撑尾板结构中,还包括:

[0010] 后置物台前加强板,固定于所述后置物台和所述后置物台支撑围板之间。

[0011] 进一步来说,所述的汽车后置物台支撑尾板结构中,所述后置物台支撑围板的两个侧面上分别开设一个孔洞。

[0012] 进一步来说,所述的汽车后置物台支撑尾板结构中,所述后置物台后支撑板沿水平方向上的一端与所述C柱上内板连接。

[0013] 进一步来说,所述的汽车后置物台支撑尾板结构中,所述后置物台支撑围板冷冲压呈一三面槽形。

[0014] 进一步来说,所述的汽车后置物台支撑尾板结构中,所述后置物台支撑围板的厚度为0.8mm到1.0mm。

[0015] 本实用新型提供了一种汽车,包括如上任一所述的汽车后置物台支撑尾板结构。

[0016] 本实用新型的有益效果是:本实用新型的汽车后置物台支撑尾板结构,将汽车后置物台支撑围板通过将后置物台、后轮罩内板与肘靠加强支架焊接在一起,提高了汽车扭转刚度,防止车辆在使用过程中门框变形过大、噪声过大。本实用新型的后置物台支撑围

板,采用一体式结构,冲压成型,降低了生产成本,孔洞提升车辆燃油经济性并降低了装配难度。

附图说明

[0017] 图 1 表示本实用新型实施例中汽车后置物台支撑尾板结构的安装示意图;

[0018] 图 2 表示本实用新型实施例中后置物台支撑围板的结构示意图。

具体实施方式

[0019] 为使本实用新型的目的、技术方案和优点更加清楚,下面将结合附图及具体实施例对本实用新型进行详细描述。

[0020] 参照图 1 所示,本实用新型提供了一种汽车后置物台支撑尾板结构,包括:后置物台支撑围板 1,设置于后轮罩内板 6 上,后置物台支撑围板 1 的上端与 C 柱上内板 5 连接;后置物台后支撑板 4,竖立设置于后置物台支撑围板 1 的顶部;后置物台 3,其一端平放固定于后置物台后支撑板 4 的顶部,其另一端向下弯折并与后置物台支撑围板 1 的上端连接,后置物台 3 与后置物台支撑围板 1 形成一立体支撑结构。本实用新型实施例的汽车后置物台支撑围板将后置物台、后轮罩内板与肘靠加强支架焊接在一起,提高了汽车扭转刚度,防止车辆在使用过程中门框变形过大、噪声过大。

[0021] 后置物台前加强板 2,竖立于后置物台 3 和后置物台支撑围板 1 之间,与后置物台 3 和后置物台支撑围板 1 形成一空腔状支撑结构。对后置物台 3 的水平放置的一端起到了加固支撑的作用,保证了后置物台 3 和后置物台支撑围板 1 连接的稳固性。

[0022] 后置物台后支撑 4 板沿水平方向上的一端与 C 柱上内板连接 5,后置物台后支撑 4、C 柱上内板连接 5 和后置物台支撑围板 1 的三个面交汇于一角,大大增加了该结构的稳定性。

[0023] 后置物台支撑围板 1 分别对应一组后置物台前加强板 2、后置物台 3、后置物台后支撑板 4、C 柱上内板 5、后轮罩内板相连 6。其中,后置物台前支撑围板 1 与后置物台前加强板 2、后置物台 3、后置物台后支撑板 4、C 柱上内板 5 及后轮罩内板 6 焊接,使车辆扭转刚度有了很大的提升的实用性。

[0024] 参照图 2 所示,后置物台支撑围板 1 的厚度为 0.8mm-1.0mm,这一厚度既能提供良好的支撑力,又减少了材料的使用和车身的自重。后置物台支撑围板 1 经过冷冲压成型工艺形成一三面槽形,代替肘靠加强支架,使得后置物台支撑围板的支持更加坚固,同时后置物台支撑围板 1 采用一体式结构,冲压成型,降低了生产成本。其中,所述后置物台支撑围板 1 车身 Y 向孔洞 8 尺寸大于 130mm*200mm,车身 X 向孔洞 7 尺寸大于 30mm*60mm。孔洞提升车辆燃油经济性,并降低了装配难度。

[0025] 本实用新型还提供了一种汽车,包括如上任一所述的汽车后置物台支撑尾板结构。

[0026] 需要说明的是,该汽车是包括上述汽车后置物台支撑尾板结构的汽车,上述汽车后置物台支撑尾板结构实施例的实现方式同样适用于该汽车的实施例中,也能达到相同的技术效果,在此不再赘述。

[0027] 以上所述的是本实用新型的优选实施方式,应当指出对于本技术领域的普通人员

来说,在不脱离本实用新型所述的原理前提下还可以作出若干改进和润饰,这些改进和润饰也在本实用新型的保护范围内。

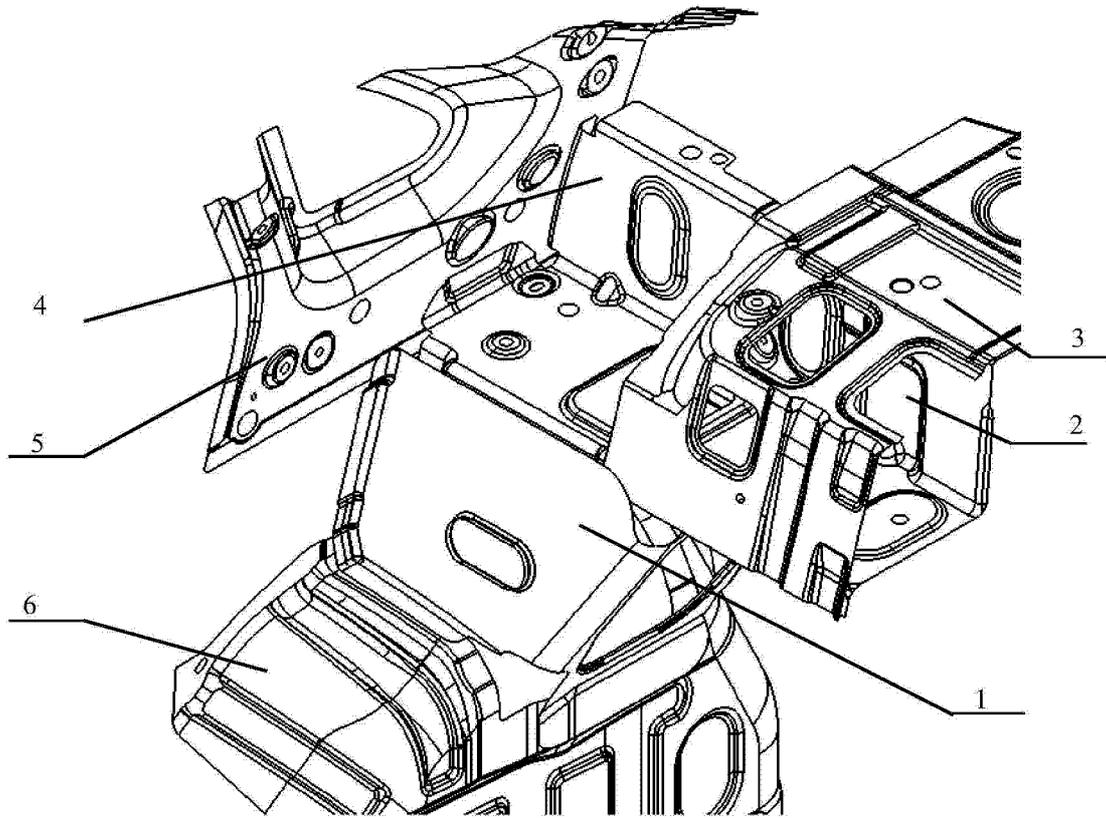


图 1

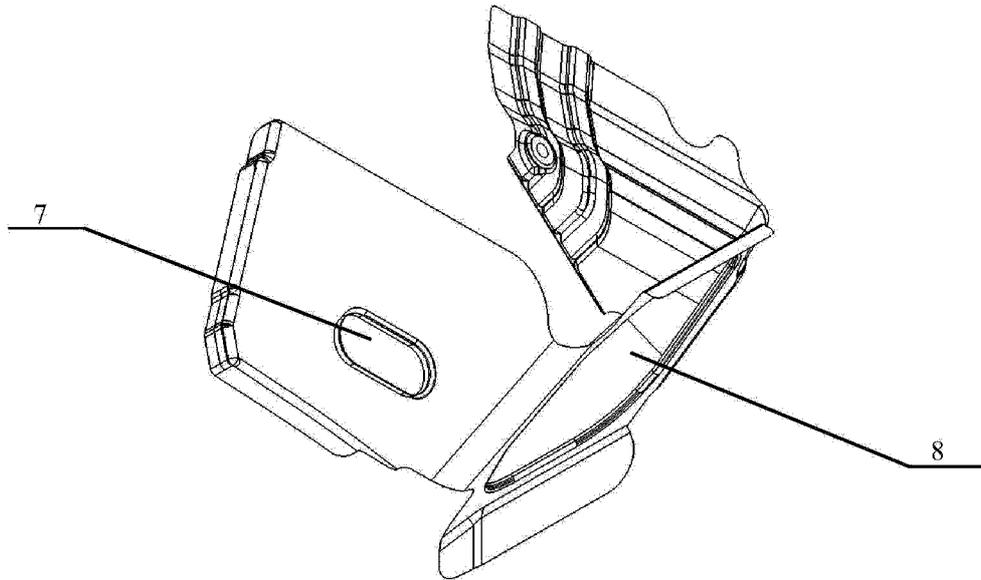


图 2