



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 212250940 U

(45) 授权公告日 2020.12.29

(21) 申请号 202020702344.8

(22) 申请日 2020.04.30

(73) 专利权人 浙江朝日减振器有限公司

地址 325000 浙江省温州市瑞安市莘塍街
道东新工业区

(72) 发明人 张朝晖 张楚沁 吴怡 吴世格
余磊宏 陈文辉 肖洪彬

(74) 专利代理机构 温州瓯越专利代理有限公司
33211

代理人 吕晋英

(51) Int.Cl.

F16F 7/104 (2006.01)

F16F 7/108 (2006.01)

F16F 7/00 (2006.01)

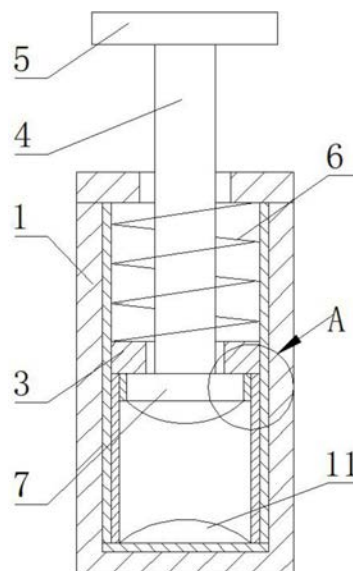
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种耐磨损的汽车减震器

(57) 摘要

本实用新型公开了一种耐磨损的汽车减震器,属于汽车用品领域,包括减震器外壳,减震器外壳的内部固定连接有支撑板,减震器外壳和支撑板的内部均滑动连接有减震杆,减震杆的上端固定连接连接有连接块,减震杆的外表面滑动套接有减震弹簧,该耐磨损的汽车减震器在减震器外壳的内部贴合有耐磨层,通过耐磨层的设置,使得减震器外壳的内部具有良好的耐磨性,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳被磨损的现象,又该耐磨损的汽车减震器内部设置有缓冲垫和弹性块,通过缓冲垫和弹性块之间的相互配合作用,不仅可以对减震弹簧进行缓冲,还可以防止减震块向下挤压减震器外壳,使其发生变形的现象,具有保护减震器外壳,延长其使用寿命的作用。



1. 一种耐磨损的汽车减震器,包括减震器外壳(1),其特征在于:所述减震器外壳(1)的内部固定连接有支撑板(3),所述减震器外壳(1)和支撑板(3)的内部均滑动连接有减震杆(4),所述减震杆(4)的上端固定连接有连接块(5),所述减震杆(4)的外表面滑动套接有减震弹簧(6),所述减震杆(4)的下端固定连接有减震块(7),所述减震块(7)的外表面贴合有第一缓冲垫(8),所述减震器外壳(1)的内表面贴合有第二缓冲垫(9),所述减震块(7)的下端贴合有上弹性块(10),所述减震器外壳(1)的内部下端贴合有下弹性块(11)。

2. 根据权利要求1所述的一种耐磨损的汽车减震器,其特征在于:所述减震器外壳(1)的内部贴合有耐磨层(2)。

3. 根据权利要求1所述的一种耐磨损的汽车减震器,其特征在于:所述减震弹簧(6)的上端与减震器外壳(1)的内壁接触,所述减震弹簧(6)的下端与支撑板(3)接触。

4. 根据权利要求1所述的一种耐磨损的汽车减震器,其特征在于:所述第一缓冲垫(8)的外表面与第二缓冲垫(9)的内表面接触。

5. 根据权利要求1所述的一种耐磨损的汽车减震器,其特征在于:所述上弹性块(10)和下弹性块(11)均设置为半球状,且上弹性块(10)的凸起朝下,下弹性块(11)的凸起朝上。

一种耐磨损的汽车减震器

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车用品领域,更具体地说,涉及一种耐磨损的汽车减震器。

背景技术

[0002] 减震器是用来抑制弹簧吸震后反弹时的震荡及来自路面的冲击。广泛用于汽车,为加速车架与车身振动的衰减,以改善汽车的行驶平顺性,在经过不平路面时,虽然吸震弹簧可以过滤路面的震动,但弹簧自身还会有往复运动,而减震器就是用来抑制这种弹簧跳跃的。

[0003] 目前,市场上存在的一些汽车减震器内部没有设置有耐磨层,长时间使用,易于发生减震器内壁磨损不能使用的现象,又一些汽车减震器内部没有设置有缓冲垫和弹性块,难以对减震弹簧进行缓冲,且减震块向下挤压减震器外壳时,不能对减震器外壳以及减震块进行保护,两者撞击,易于发生变形等现象,使得减震器本体使用寿命降低,不利于使用。

实用新型内容

[0004] 针对现有技术中存在的问题,本实用新型的目的在于提供一种耐磨损的汽车减震器,它在减震器外壳的内部贴合有耐磨层,通过耐磨层的设置,使得减震器外壳的内部具有良好的耐磨性,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳被磨损的现象,又该耐磨损的汽车减震器内部设置有缓冲垫和弹性块,通过缓冲垫和弹性块之间的相互配合作用,不仅可以对减震弹簧进行缓冲,还可以防止减震块向下挤压减震器外壳,使其发生变形的现象,具有保护减震器外壳,延长其使用寿命的作用。

[0005] 为解决上述问题,本实用新型采用如下的技术方案。

[0006] 一种耐磨损的汽车减震器,包括减震器外壳,所述减震器外壳的内部固定连接有支撑板,所述减震器外壳和支撑板的内部均滑动连接有减震杆,所述减震杆的上端固定连接连接有连接块,所述减震杆的外表面滑动套接有减震弹簧,所述减震杆的下端固定连接连接有减震块,所述减震块的外表面贴合有第一缓冲垫,所述减震器外壳的内表面贴合有第二缓冲垫,所述减震块的下端贴合有上弹性块,所述减震器外壳的内部下端贴合有下弹性块,该耐磨损的汽车减震器在减震器外壳的内部贴合有耐磨层,通过耐磨层的设置,使得减震器外壳的内部具有良好的耐磨性,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳被磨损的现象,又该耐磨损的汽车减震器内部设置有缓冲垫和弹性块,通过缓冲垫和弹性块之间的相互配合作用,不仅可以对减震弹簧进行缓冲,还可以防止减震块向下挤压减震器外壳,使其发生变形的现象,具有保护减震器外壳,延长其使用寿命的作用。

[0007] 进一步的,所述减震器外壳的内部贴合有耐磨层,通过耐磨层的设置,使得减震器外壳的内部具有良好的耐磨性,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳被磨损的现象。

[0008] 进一步的,所述减震弹簧的上端与减震器外壳的内壁接触,所述减震弹簧的下端与支撑板接触,减震弹簧具有减震作用,通过减震弹簧的设置,可以对车架与车身的振动进行减弱,从而改善行车时的舒适度。

[0009] 进一步的,所述第一缓冲垫的外表面与第二缓冲垫的内表面接触,第一缓冲垫和第二缓冲垫不仅具有缓冲减震弹簧的特性,还具有防止减震块与减震器外壳内壁摩擦的作用。

[0010] 进一步的,所述上弹性块和下弹性块均设置为半球状,且上弹性块的凸起朝下,下弹性块的凸起朝上,上弹性块和下弹性块均具有弹性,且可以对减震块进行缓冲,防止其在减震的过程中,向下挤压减震器外壳,使其变形损坏。

[0011] 相比于现有技术,本实用新型的优点在于:

[0012] (1)本方案在减震器外壳的内部贴合有耐磨层,通过耐磨层的设置,使得减震器外壳的内部具有良好的耐磨性,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳被磨损的现象,又该耐磨损的汽车减震器内部设置有缓冲垫和弹性块,通过缓冲垫和弹性块之间的相互配合作用,不仅可以对减震弹簧进行缓冲,还可以防止减震块向下挤压减震器外壳,使其发生变形的现象,具有保护减震器外壳,延长其使用寿命的作用。

[0013] (2)减震器外壳的内部贴合有耐磨层,通过耐磨层的设置,使得减震器外壳的内部具有良好的耐磨性,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳被磨损的现象。

[0014] (3)减震弹簧的上端与减震器外壳的内壁接触,减震弹簧的下端与支撑板接触,减震弹簧具有减震作用,通过减震弹簧的设置,可以对车架与车身的振动进行减弱,从而改善行车时的舒适度。

[0015] (4)第一缓冲垫的外表面与第二缓冲垫的内表面接触,第一缓冲垫和第二缓冲垫不仅具有缓冲减震弹簧的特性,还具有防止减震块与减震器外壳内壁摩擦的作用。

[0016] (5)上弹性块和下弹性块均设置为半球状,且上弹性块的凸起朝下,下弹性块的凸起朝上,上弹性块和下弹性块均具有弹性,且可以对减震块进行缓冲,防止其在减震的过程中,向下挤压减震器外壳,使其变形损坏。

附图说明

[0017] 图1为本实用新型的整体结构示意图;

[0018] 图2为本实用新型的减震器外壳俯视图;

[0019] 图3为图1的A处放大图。

[0020] 图中标号说明:

[0021] 1减震器外壳、2耐磨层、3支撑板、4减震杆、5连接块、6减震弹簧、7减震块、8第一缓冲垫、9第二缓冲垫、10上弹性块、11下弹性块。

具体实施方式

[0022] 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;显然,所描述的实施例仅仅是本实用新型一部分实施例,而不是全部的实施例,基于本实用新型中的实施例,本领域普通技术人员在没有做出创造性劳动前提下所获得的所有其他实施例,都属于本实用新型保护的范围。

[0023] 请参阅图1-3,一种耐磨损的汽车减震器,包括减震器外壳1,请参阅图1-3,减震器外壳1的内部固定连接支撑板3,支撑板3具有支撑减震杆4的作用,减震器外壳1和支撑板3的内部均滑动连接有减震杆4,减震杆4的上端固定连接连接块5,减震杆4的外表面滑动

套接有减震弹簧6,减震弹簧6具有减震作用,减震杆4的下端固定连接有减震块7,减震块7的外表面贴合有第一缓冲垫8,减震器外壳1的内表面贴合有第二缓冲垫9,第一缓冲垫8和第二缓冲垫9均具有缓冲减震弹簧6的作用,减震块7的下端贴合有上弹性块10,减震器外壳1的内部下端贴合有下弹性块11。

[0024] 请参阅图1、图2和图3,减震器外壳1的内部贴合有耐磨层2,耐磨层2采用的材料为陶瓷粉,通过向减震器外壳1的内壁添加一定量的陶瓷粉,使得整个减震器外壳1的内壁更加耐磨,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳1被磨损的现象,减震弹簧6的上端与减震器外壳1的内壁接触,减震弹簧6的下端与支撑板3接触,减震弹簧6具有减震作用,通过减震弹簧6的设置,可以对车架与车身的振动进行减弱,从而改善行车时的舒适度。

[0025] 请参阅图1、图2和图3,第一缓冲垫8的外表面与第二缓冲垫9的内表面接触,第一缓冲垫8和第二缓冲垫9采用的材料均为橡胶,橡胶具有弹性和缓冲性,不仅可以对减震弹簧6进行缓冲,还可以防止减震块7与减震器外1壳内壁摩擦,上弹性块10和下弹性块11均设置为半球状,且上弹性块10的凸起朝下,下弹性块11的凸起朝上,上弹性块10和下弹性块11均具有弹性,且可以对减震块7进行缓冲,防止减震器在减震的过程中,减震块7向下挤压减震器外壳1,使其变形损坏,具有保护减震器外壳1和延长其使用寿命的作用。

[0026] 在使用该耐磨损的汽车减震器时,将减震器设置有的连接块5与需要减震的设备进行连接,在减震过程中,通过减震弹簧6的作用来对其他设备进行减震处理,又减震器外壳1内部贴合有耐磨层2,耐磨层2采用的材料为陶瓷粉,通过向减震器外壳1的内壁添加一定量的陶瓷粉,使得整个减震器外壳1的内壁更加耐磨,长时间使用,也不会轻易发生减震器外壳1被磨损的现象,该减震器本体内部设置有第一缓冲垫8和第二缓冲垫9、上弹性块10和下弹性块11,在减震过程中,减震弹簧6等带动减震块7在减震器外壳1内上下移动,第一缓冲垫8和第二缓冲垫9可以对减震弹簧6进行缓冲,还可以防止减震块7与减震器外壳1的内壁磨损,且上弹性块10和下弹性块11具有防止减震块7向下挤压减震器外壳1,发生减震器外壳1变形不能使用的现象,具有保护减震器外壳1和延长其使用寿命的作用。

[0027] 以上所述,仅为本实用新型较佳的具体实施方式;但本实用新型的保护范围并不局限于此。任何熟悉本技术领域的技术人员在本实用新型揭露的技术范围内,根据本实用新型的技术方案及其改进构思加以等同替换或改变,都应涵盖在本实用新型的保护范围内。

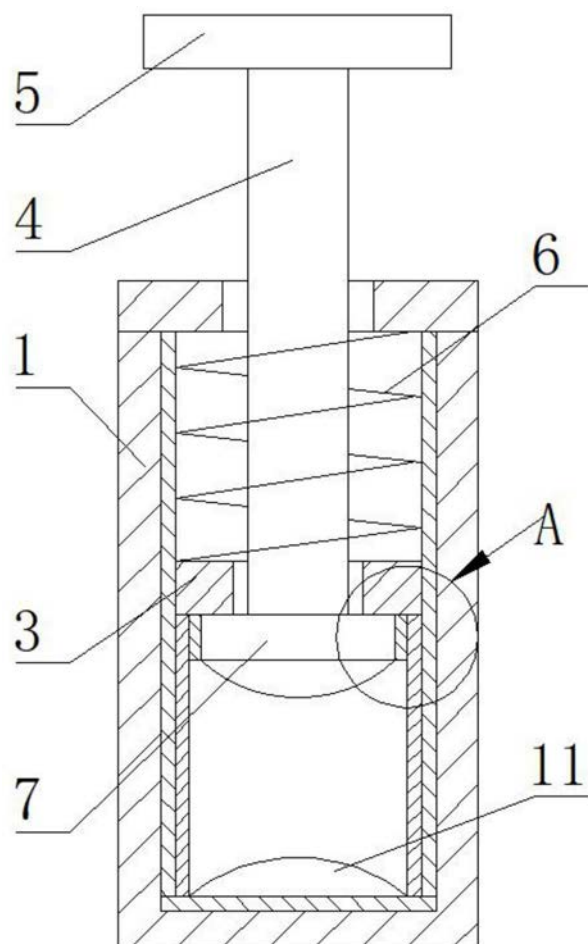


图1

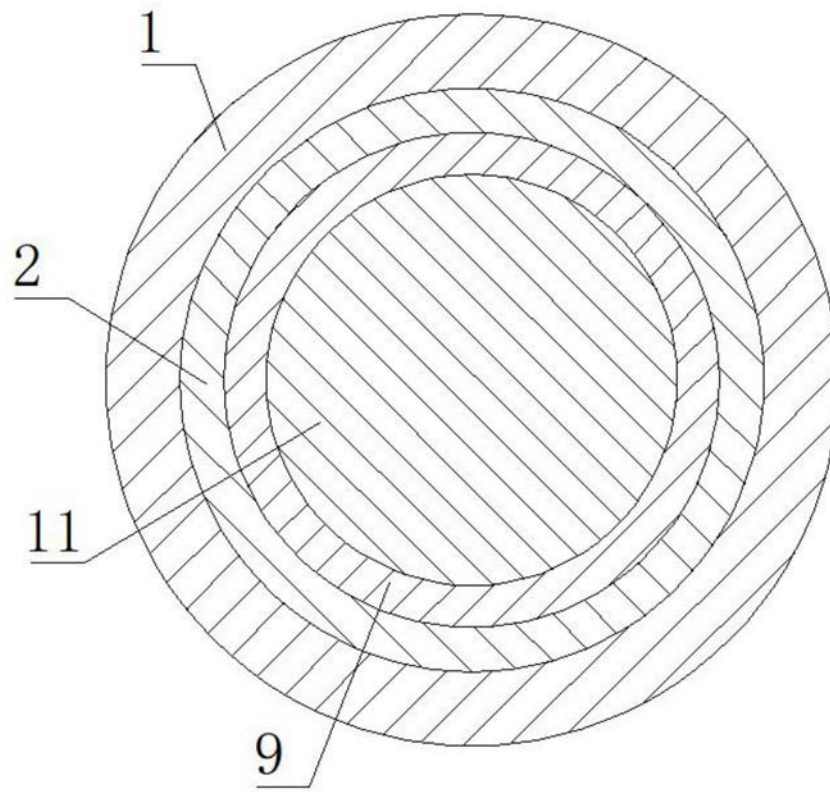


图2

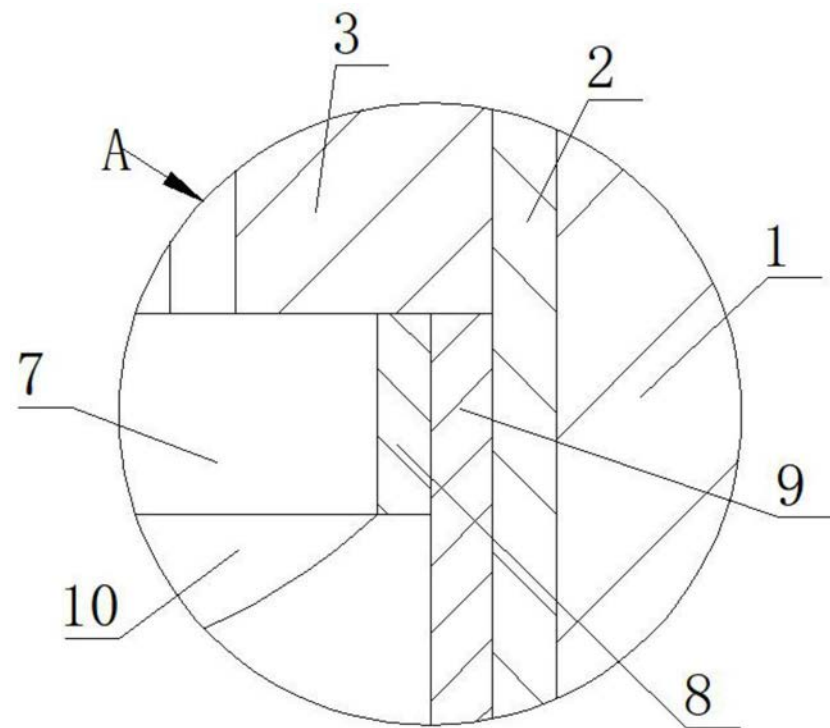


图3