



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 201552993 U

(45) 授权公告日 2010.08.18

(21) 申请号 200920293722.5

(22) 申请日 2009.12.11

(73) 专利权人 重庆恒通客车有限公司

地址 401120 重庆市渝北区翔宇路 888 号

(72) 发明人 邓平 万昶 叶成友 王绩涛

(74) 专利代理机构 重庆市前沿专利事务所

50211

代理人 郭云 方洪

(51) Int. Cl.

B60G 1/00 (2006.01)

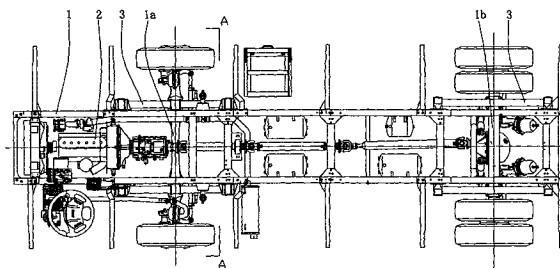
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 3 页

(54) 实用新型名称

前置二级踏步公交客车底盘

(57) 摘要

本实用新型公开了一种前置二级踏步公交客车底盘,它包括车架总成、动力系统、悬架系统、大落差前轴 1a 和后桥总成 1b,所述悬架系统布置在车架总成外侧;在整车整备质量状态时所述车架总成纵梁上平面与装在该车架总成上的车轮最低点距离为 h ,该 $h \leq 650\text{mm}$ 。本实用新型能够满足前置二级踏步公交客车使用要求,能够降低整车重心,在提高快速交换大容量乘客目的的同时,进一步提高了整车行驶的平顺性、舒适性和稳定性。



1. 一种前置二级踏步公交客车底盘,包括车架总成(1)、动力系统(2)、悬架系统(3)、大落差前轴(1a)和后桥总成(1b),其特征在于:所述动力系统(2)安装在车架总成(1)的前部,所述悬架系统(3)布置在车架总成(1)外侧。

2. 根据权利要求1所述的前置二级踏步公交客车底盘,其特征在于:在整车整备质量状态时所述车架总成(1)纵梁上平面与装在该车架总成(1)上的车轮最低点距离为 h ,该 $h \leq 650\text{mm}$ 。

前置二级踏步公交客车底盘

技术领域

[0001] 本实用新型属于客车技术领域,具体地说,涉及公交客车的底盘。

背景技术

[0002] 国内现有公交客车底盘的悬架系统布置在车架纵梁下方,造成整个车架总成纵梁上平面离地高度较高,仅能满足三级及以上踏步要求客车使用,在快速交换大容量乘客的城市或地区应用存在较大的局限。

实用新型内容

[0003] 本实用新型所要解决的技术问题在于提供一种车架总成纵梁上平面离地高度 $\leq 650\text{mm}$,且制造检修方便的前置二级踏步公交客车底盘。

[0004] 本实用新型的技术方案如下:设计一种前置二级踏步公交客车底盘,包括车架总成、动力系统、悬架系统、大落差前轴和后桥总成,其要点是:所述动力系统安装在车架总成的前部,所述悬架系统布置在车架总成外侧。

[0005] 在整车整备质量状态时所述车架总成(Z/O)纵梁上平面与装在该车架总成上的车轮最低点距离为 h ,该 $h \leq 650\text{mm}$ 。

[0006] 本实用新型是在对传统公交客车底盘的缺陷进行研究的基础上设计的,发动机前置,乘客上车实现二级踏步结构形式。本实用新型采用纵梁上平面离地高度 $\leq 650\text{mm}$ 的车架总成,避免传统的三级及以上踏步客车在快速交换大容量乘客的城市或地区应用存在的局限,达到降低车架总成离地高度的要求。

[0007] 本实用新型的有益效果是:所述车架总成纵梁上平面离地高度 $\leq 650\text{mm}$,满足前置二级踏步公交城市客车使用要求,能够降低整车重心,在提高快速交换大容量乘客目的的同时,进一步提高了整车行驶的平顺性、舒适性和稳定性。

附图说明

[0008] 图1为本实用新型的主视图。

[0009] 图2为本实用新型的俯视图。

[0010] 图3为图2的A-A剖视图。

具体实施方式

[0011] 下面结合附图和实施例对本实用新型作进一步说明:

[0012] 请参见图1、图2和图3:所述的前置二级踏步公交客车底盘,由车架总成1、动力系统2、悬架系统3、大落差前轴1a和后桥总成1b等组成,所述车架总成1、动力系统2、悬架系统3、大落差前轴1a和后桥总成1b均为传统安装方式,在此不作赘述。所述动力系统2安装在车架总成1的前部,所述悬架系统3布置在车架总成1外侧。

[0013] 请参见图1、图3:在整车整备质量状态时所述车架总成1(Z/O)纵梁上平面与装在

该车架总成 1 上的车轮最低点距离为 h , 该 $h \leq 650\text{mm}$ 。

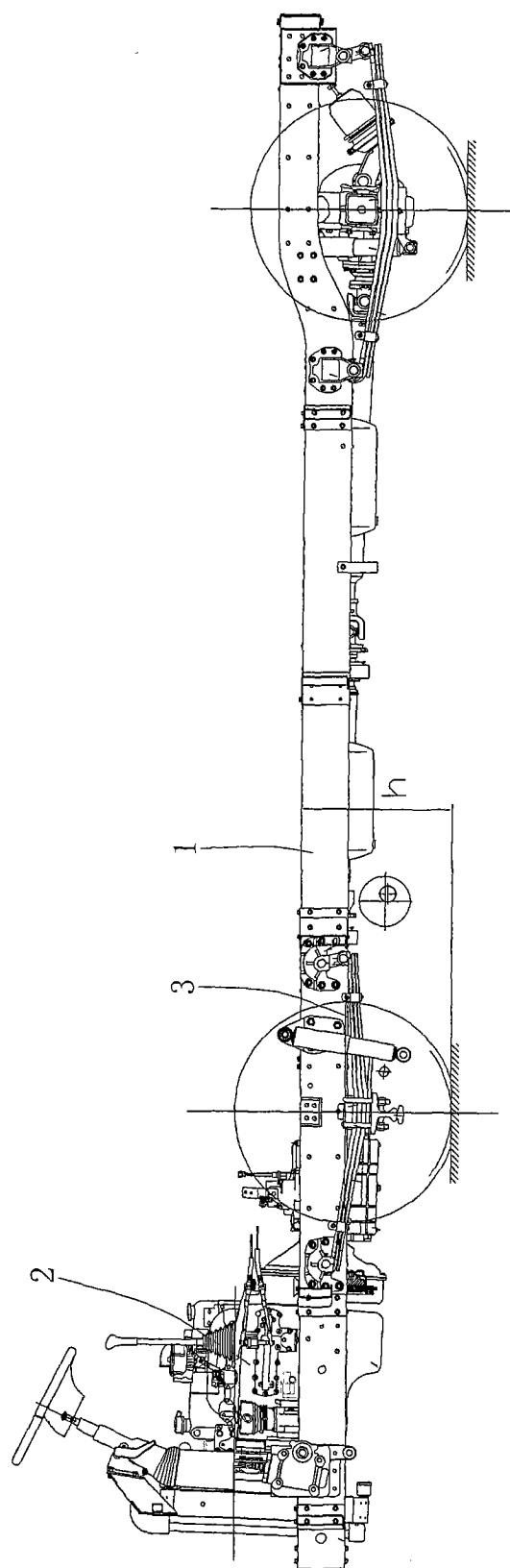


图 1

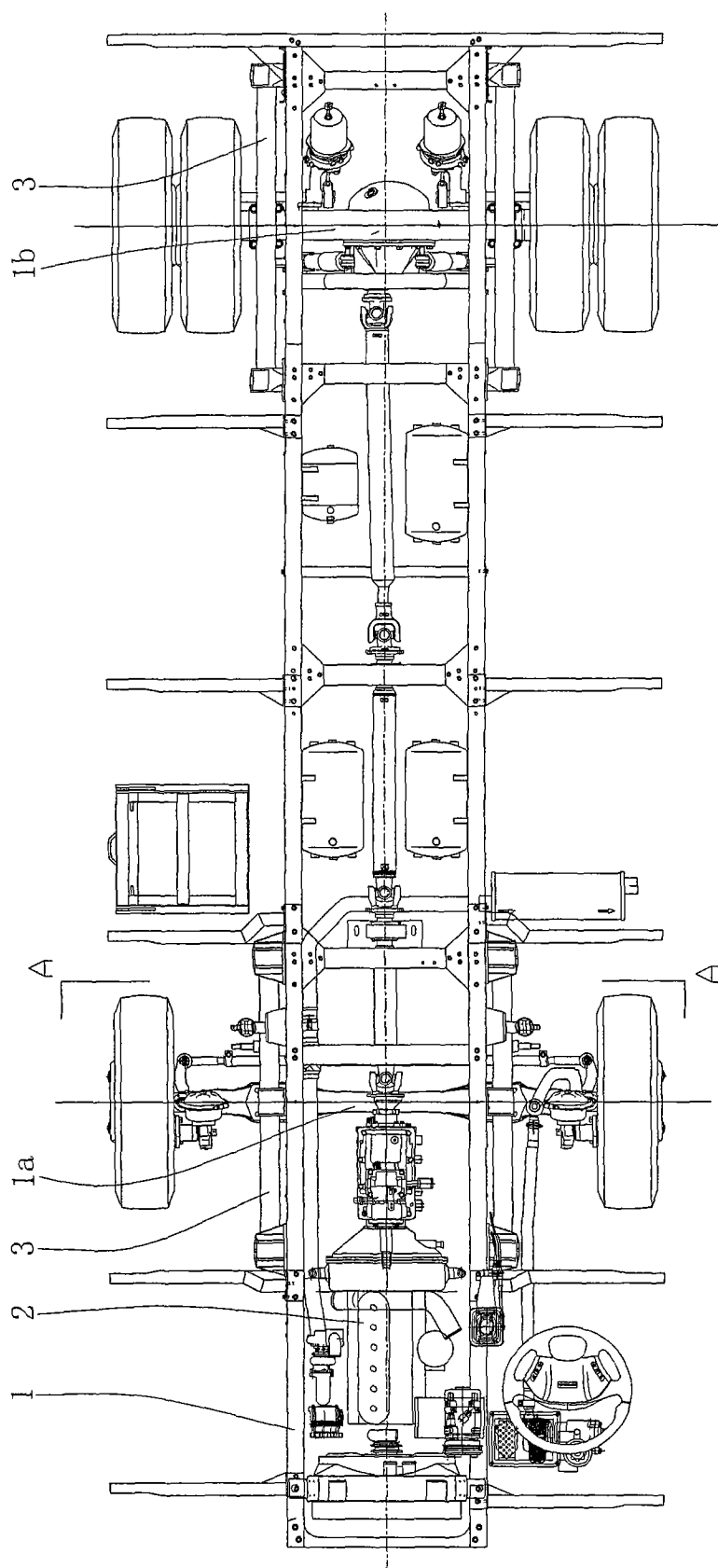


图 2

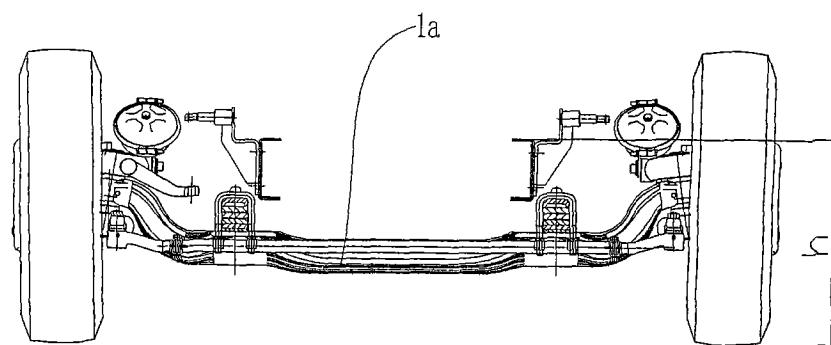


图 3