

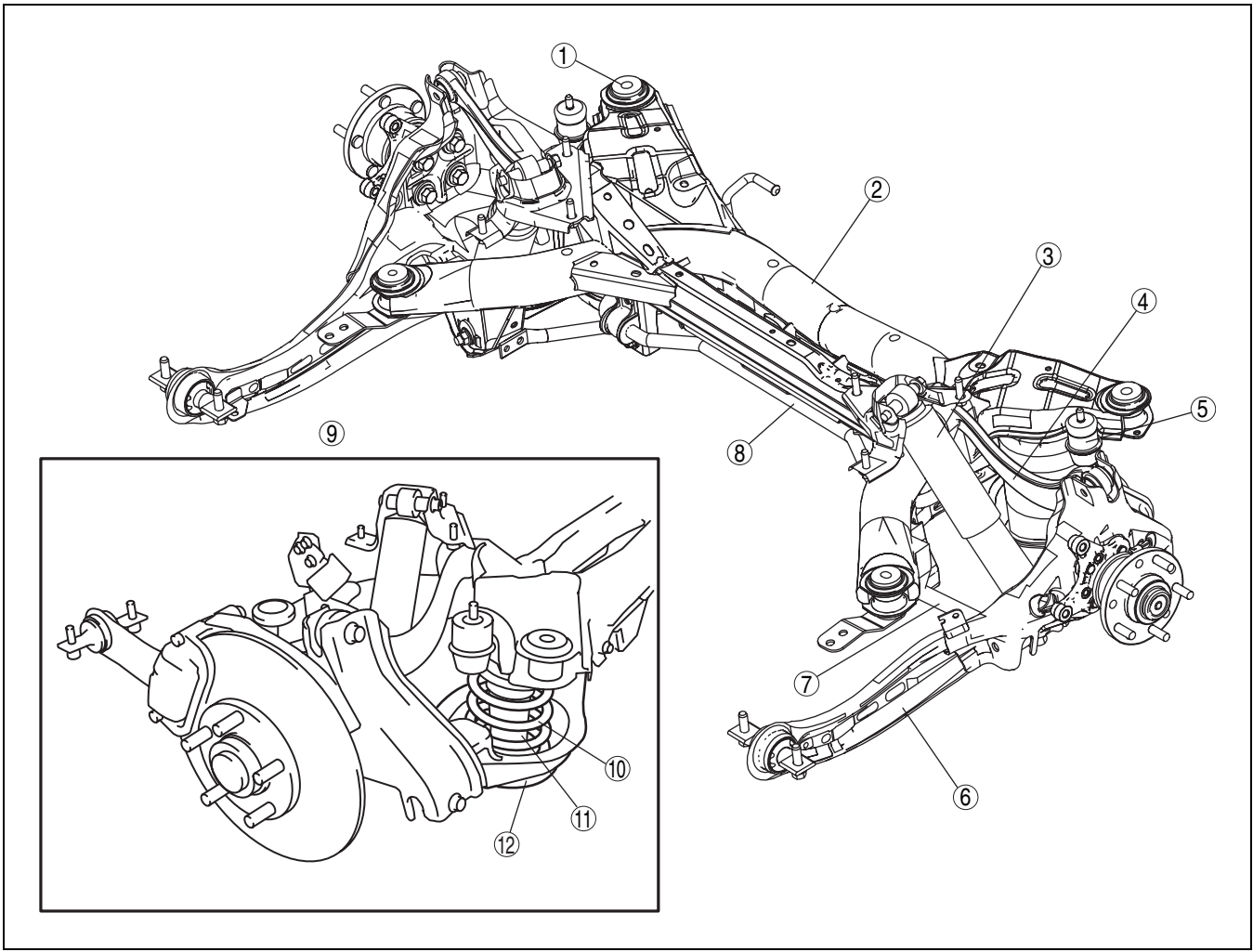
02-14 后悬架

后悬架概述	02-14-1	后副车架概述	02-14-3
后悬架结构图	02-14-1	后副车架结构图	02-14-4
后悬架装置描述	02-14-2		

后悬架概述

- 采用 E 型多连杆后悬架。
- 后悬架装置以及连杆的设计，能够满足操纵稳定性和驾驶舒适性的共同需要，产生合适的前轮外倾控制特性。
- 除了减振器和螺旋弹簧的分开配置外，E 型多连杆式后悬架连杆布置类似于常用的多连杆式后悬架连杆布置。
- 螺旋弹簧和减振器分开，螺旋弹簧安装在后副车架和后下控制臂之间。使减振器和螺旋弹簧距离很近，从而使乘客舱地板更低、更平坦。
- 减振器和螺旋弹簧分开布置能够消除两个部件之间的磨擦。此外，还能够减少减振器侧向力，以便悬架系统能够平稳运行，提高驾驶舒适性。

后悬架结构图



1	后副车架安装衬套
2	后副车架
3	后减振器
4	后上控制臂
5	限位块（车身侧）
6	后纵臂

7	后横向连杆
8	后横向稳定杆
9	车辆后侧的视图
10	后螺旋弹簧
11	限位块（弹簧侧）
12	后下控制臂

后悬架

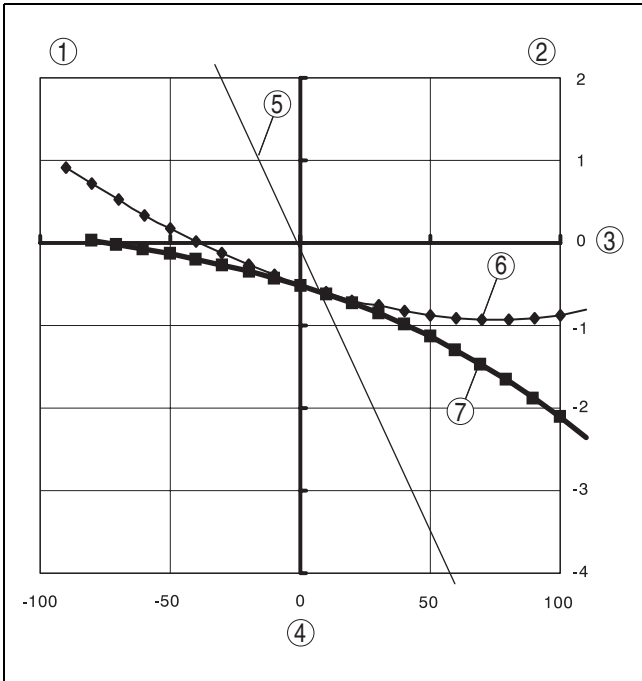
后悬架装置描述

后轮外倾控制

- 可以通过优化后下臂和后上臂长度的比率来适当地控制E型多连杆后悬架装置的悬架行程中的后轮外倾变化。

后轮外倾控制特性比较

1	回弹行程区
2	悬架弹簧压缩行程区
3	车轮外倾角 (°)
4	车轮行程 (mm)
5	车身侧倾角 (°)
6	滑柱式后悬架装置 (参考)
7	E型多连杆式后悬架

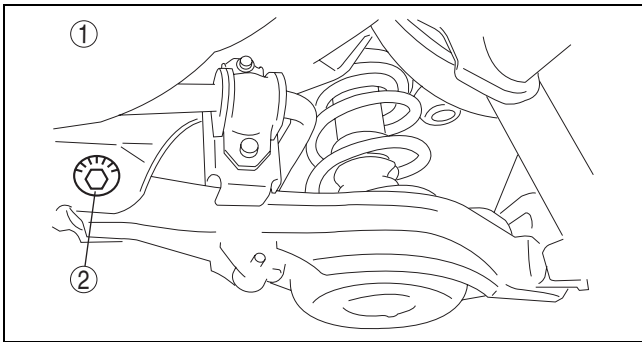


02

后轮外倾的调整

- 可以通过转动后下控制臂上的调整凸轮来调整前轮外倾。
- 转动凸轮一个刻度改变车轮外倾角大约 $0^{\circ}20'$ 。

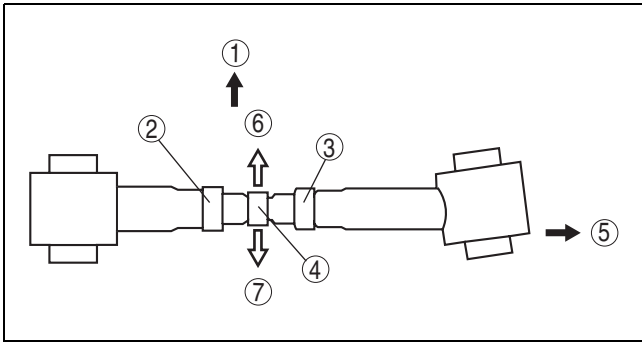
1	左后侧
2	调整凸轮



前束的调整

- 前束值调整用的套筒螺母机构位于后横向连杆的中心。
- 转动调整杆就能够改变前束值。（调整杆转动一周改变的前束值约为 $0^{\circ}43'$ ）

1	前 方
2	左旋螺纹
3	右旋螺纹
4	调整杆
5	轴侧
6	用于后束
7	用于前束

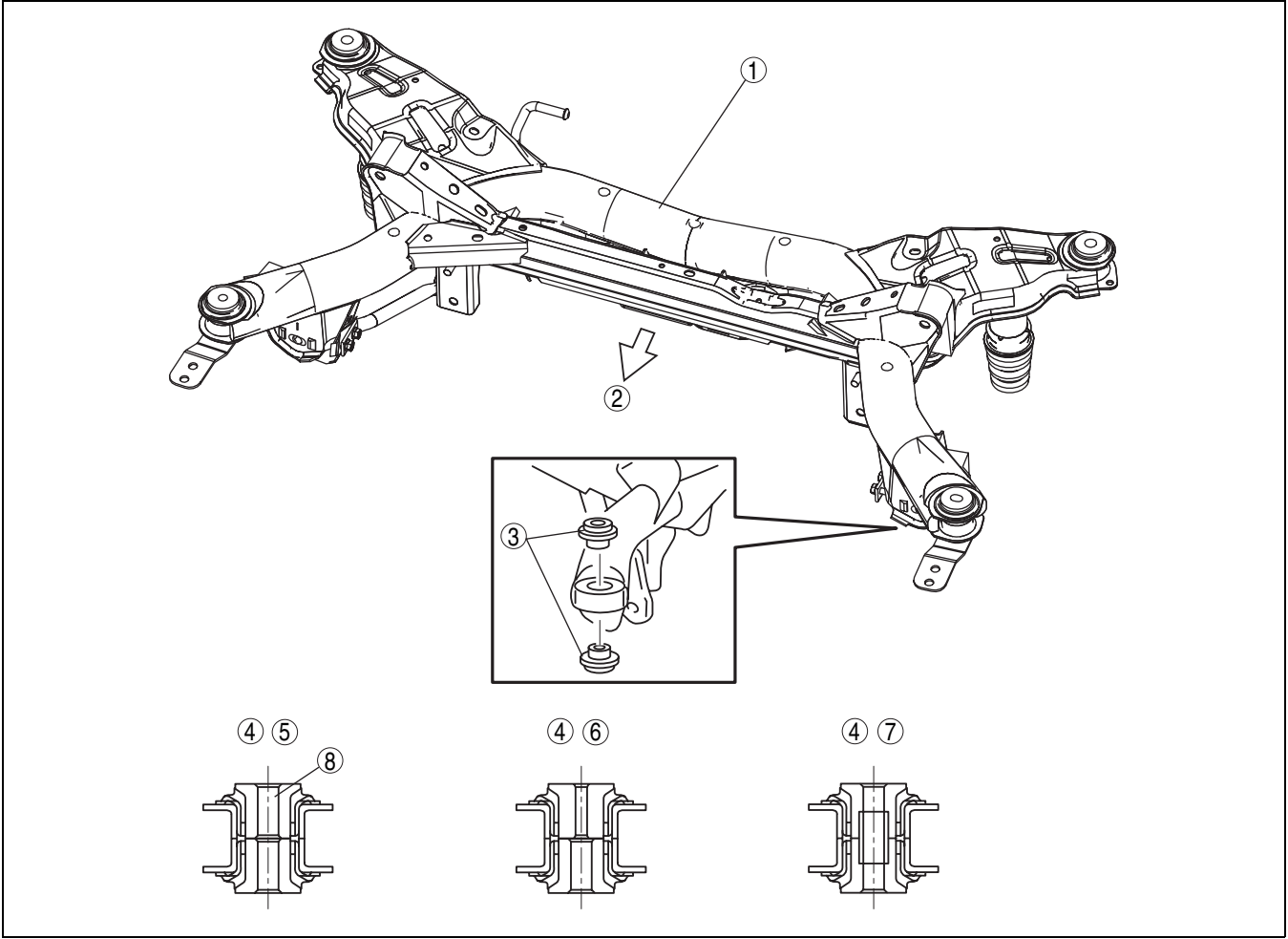


后副车架概述

- 后副车架主架用钢管制成，增加了强度，但没增加重量。
- 为了能够减小从悬架系统传递到车体的噪音，在车体与后横梁的四个连接点上使用了橡胶防振垫。
- 后副车架安装衬套的结构与前副车架安装衬套的结构相同。

后悬架

后副车架结构图



1	后副车架主要框架
2	前 方
3	两块结构的副车架安装衬套
4	副车架安装衬套截面图

5	副车架安装衬套 (LF)
6	副车架安装衬套 (RF)
7	副车架安装衬套 (LR 以及 RR)
8	椭圆孔

