



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 202783168 U

(45) 授权公告日 2013. 03. 13

(21) 申请号 201220466925. 1

B60K 23/02 (2006. 01)

(22) 申请日 2012. 09. 13

B60K 26/02 (2006. 01)

(73) 专利权人 浙江吉利汽车研究院有限公司杭州分公司

地址 311228 浙江省杭州市萧山区临江工业园区农二场房屋 206 号

专利权人 浙江吉利汽车研究院有限公司  
浙江吉利控股集团有限公司

(72) 发明人 汪万松 韩海强 戴礼强 邹凌华  
吴成明 赵福全

(74) 专利代理机构 杭州杭诚专利事务所有限公司 33109

代理人 尉伟敏

(51) Int. Cl.

B60T 7/06 (2006. 01)

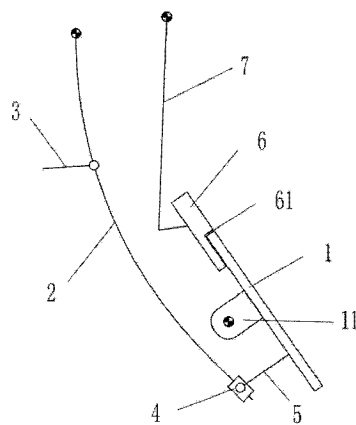
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 3 页

(54) 实用新型名称

新型组合踏板装置

(57) 摘要

本实用新型涉及汽车领域,目的是提供一种把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上,制动时间较短安全性较好的新型组合踏板装置。一种新型组合踏板装置,包括中部与车体铰接的踏脚板、制动杆、一端与制动杆中部铰接的制动泵主销、套在制动杆的下部外并与制动杆滑动连接的制动调节块、一端与踏脚板后侧的下部固定连接的制动调节杆、油门调节板和一端与油门调节板固定连接的油门杆;所述的制动杆的上端与车体铰接,制动调节杆的另一端与制动调节块的前侧面相对;所述的油门杆的上端与车体铰接,踏脚板的上端与油门调节板的前侧面相对。该新型组合踏板装置把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上,制动时间较短安全性较好。



1. 一种新型组合踏板装置,其特征是,包括中部与车体铰接的踏脚板、制动杆、一端与制动杆中部铰接的制动泵主销、套在制动杆的下部外并与制动杆滑动连接的制动调节块、一端与踏脚板后侧的下部固定连接的制动调节杆、油门调节板和一端与油门调节板固定连接的油门杆;所述的制动杆的上端与车体铰接,制动调节杆的另一端与制动调节块的前侧面相对;所述的油门杆的上端与车体铰接,踏脚板的上端与油门调节板的前侧面相对。

2. 根据权利要求 1 所述的新型组合踏板装置,其特征是:所述的踏脚板后侧面的中部设有凸耳;所述的凸耳与车体铰接。

3. 根据权利要求 1 或 2 所述的新型组合踏板装置,其特征是:所述的油门调节板的前侧面的下端与踏脚板的上端相对处设有矩形缺口。

## 新型组合踏板装置

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车领域,尤其是一种把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上,制动时间较短安全性较好的新型组合踏板装置。

### 背景技术

[0002] 中国专利公告号 CN 102213969A 的发明公开了一种汽车踏板,主要适用于汽车的油门、刹车及离合器。一般汽车的油门踏板和制动踏板是分设的,当需要踩制动踏板时,驾驶员从踩油门踏板转到踩制动踏板进行制动的过程有个制动时间,这个制动时间较长,当需要紧急制动时就有可能引起交通事故的发生;为了克服目前汽车的油门踏板与制动踏板分设存在制动时间较长不够安全的不足,设计一种把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上,制动时间较短安全性较好的新型组合踏板装置,成为亟待解决的问题。

### 实用新型内容

[0003] 本实用新型的目的是为了克服目前汽车的油门踏板与制动踏板分设存在制动时间较长不够安全的不足,提供一种把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上,制动时间较短安全性较好的新型组合踏板装置。

[0004] 本实用新型的具体技术方案是:

[0005] 一种新型组合踏板装置,包括中部与车体铰接的踏脚板、制动杆、一端与制动杆中部铰接的制动泵主销、套在制动杆的下部外并与制动杆滑动连接的制动调节块、一端与踏脚板后侧的下部固定连接的制动调节杆、油门调节板和一端与油门调节板固定连接的油门杆;所述的制动杆的上端与车体铰接,制动调节杆的另一端与制动调节块的前侧面相对;所述的油门杆的上端与车体铰接,踏脚板的上端与油门调节板的前侧面相对。该新型组合踏板装置使用时,踩下踏脚板的上端,踏脚板的上端通过与油门调节板之间的线面接触带动油门调节板绕油门杆与车体的铰接轴旋转,制动泵主销推动制动泵加大油门实现加速控制,制动调节杆和制动调节块分离,实现互锁;踩下踏脚板的下端,制动调节杆和制动调节块结合,制动调节块一边沿着制动杆滑动,一边推动制动杆绕与车体的铰接轴旋转,实现制动。该新型组合踏板装置把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上,制动时间较短安全性较好。

[0006] 作为优选,所述的踏脚板后侧面的中部设有凸耳;所述的凸耳与车体铰接。使踏脚板与车体连接方便。

[0007] 作为优选,所述的油门调节板的前侧面的下端与踏脚板的上端相对处设有矩形缺口。踏脚板的上端处于油门调节板的矩形缺口中定位使滑动平稳。

[0008] 与现有技术相比,本实用新型的有益效果是:一. 该新型组合踏板装置把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上,制动时间较短安全性较好。二. 踏脚板设有凸耳;所述的凸耳,使踏脚板与车体连接方便。三. 踏脚板的上端处于油门调节板的矩形缺口中定位使滑动平稳。

## 附图说明

[0009] 图 1 是本实用新型的一种结构示意图；

[0010] 图 2 是本实用新型踩下油门的状态图；

[0011] 图 3 是本实用新型踩下制动的状态图。

[0012] 图中：踏脚板 -1、凸耳 -11、制动杆 -2、制动泵主销 -3、制动调节块 -4、制动调节杆 -5、油门调节板 -6、矩形缺口 -61、油门杆 -7。

## 具体实施方式

[0013] 下面结合附图所示对本实用新型进行进一步描述。

[0014] 如附图 1 所示：一种新型组合踏板装置，包括中部与车体铰接的踏脚板 1、制动杆 2、一端与制动杆 2 中部通过销轴铰接的制动泵主销 3、套在制动杆 2 的下部外并与制动杆 2 滑动连接的制动调节块 4、一端与踏脚板 1 后侧的下部焊接的制动调节杆 5、油门调节板 6 和一端与油门调节板 6 焊接的油门杆 7；所述的制动杆 2 的上端与车体通过销轴铰接，制动调节杆 5 的另一端与制动调节块 4 的前侧面相对；所述的油门杆 7 的上端与车体通过销轴铰接，踏脚板 1 的上端与油门调节板 6 的前侧面相对。

[0015] 本实施例中，所述的踏脚板 1 后侧面的中部设有凸耳 11；所述的凸耳 11 与车体通过销轴铰接。所述的油门调节板 6 的前侧面的下端与踏脚板 1 的上端相对处设有矩形缺口 61。

[0016] 该新型组合踏板装置使用时，踩下踏脚板 1 的上端，参见图 2，踏脚板 1 的上端通过与油门调节板 6 之间的线面接触带动油门调节板 6 绕油门杆 7 与车体的铰接轴旋转加大油门实现加速控制，制动调节杆 5 和制动调节块 4 分离，实现互锁；踩下踏脚板 1 的下端，参见图 3，踏脚板 1 的上端与油门调节板 6 脱离松开油门，制动调节杆 5 的叉形结构和制动调节块 4 结合，制动调节块 4 一边沿着制动杆 2 滑动，一边推动制动杆 2 绕与车体的铰接轴旋转，制动泵主销 3 推动制动泵实现制动。

[0017] 本实用新型的有益效果是：该新型组合踏板装置把油门踏板和制动踏板集成在一个踏板上，制动时间较短安全性较好。踏脚板设有凸耳；所述的凸耳，使踏脚板与车体连接方便。踏脚板的上端处于油门调节板的矩形缺口中定位使滑动平稳。

[0018] 本实用新型可改变为多种方式对本领域的技术人员是显而易见的，这样的改变不认为脱离本实用新型的范围。所有这样的对所述领域的技术人员显而易见的修改，将包括在本权利要求的范围之内。

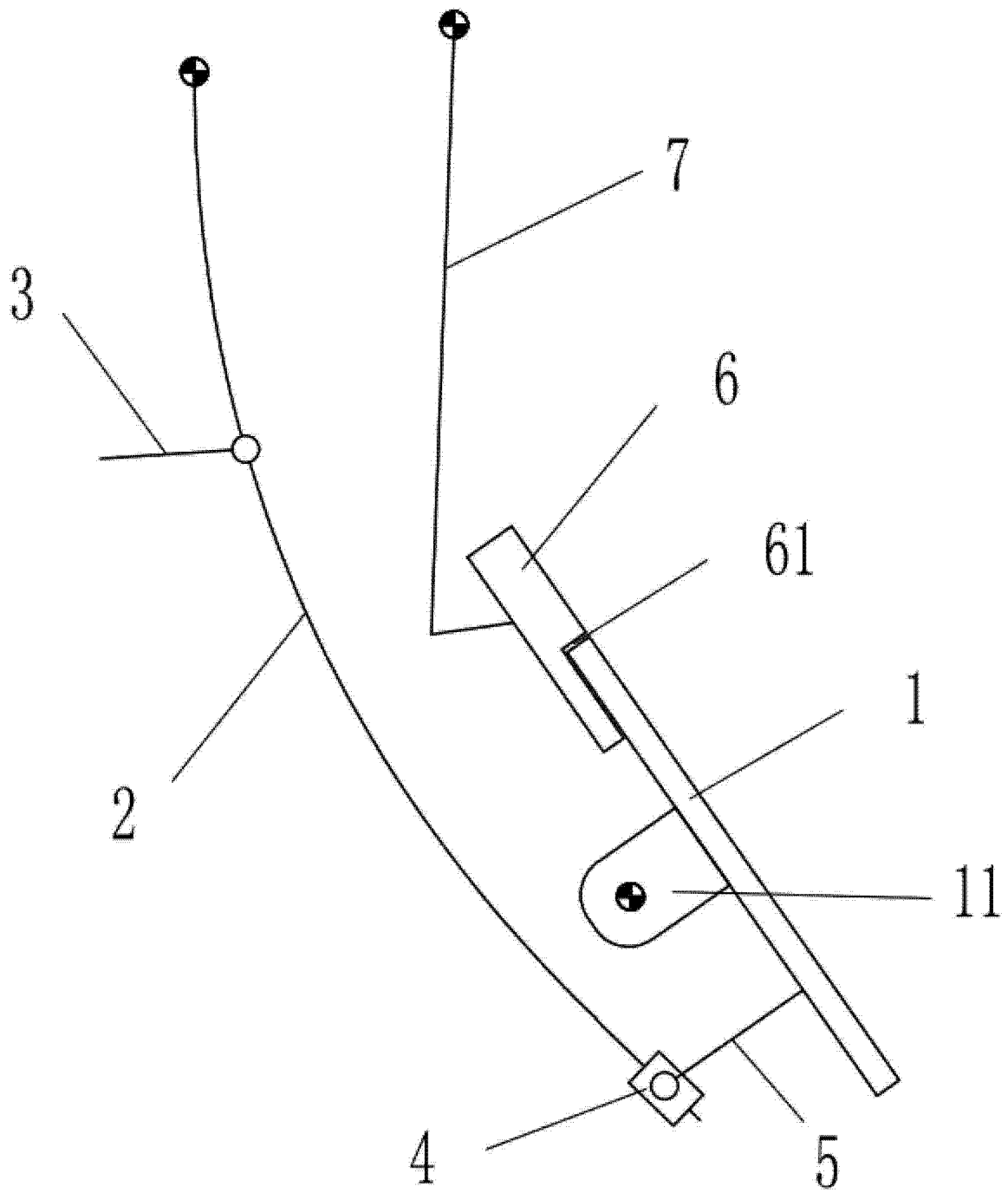


图 1

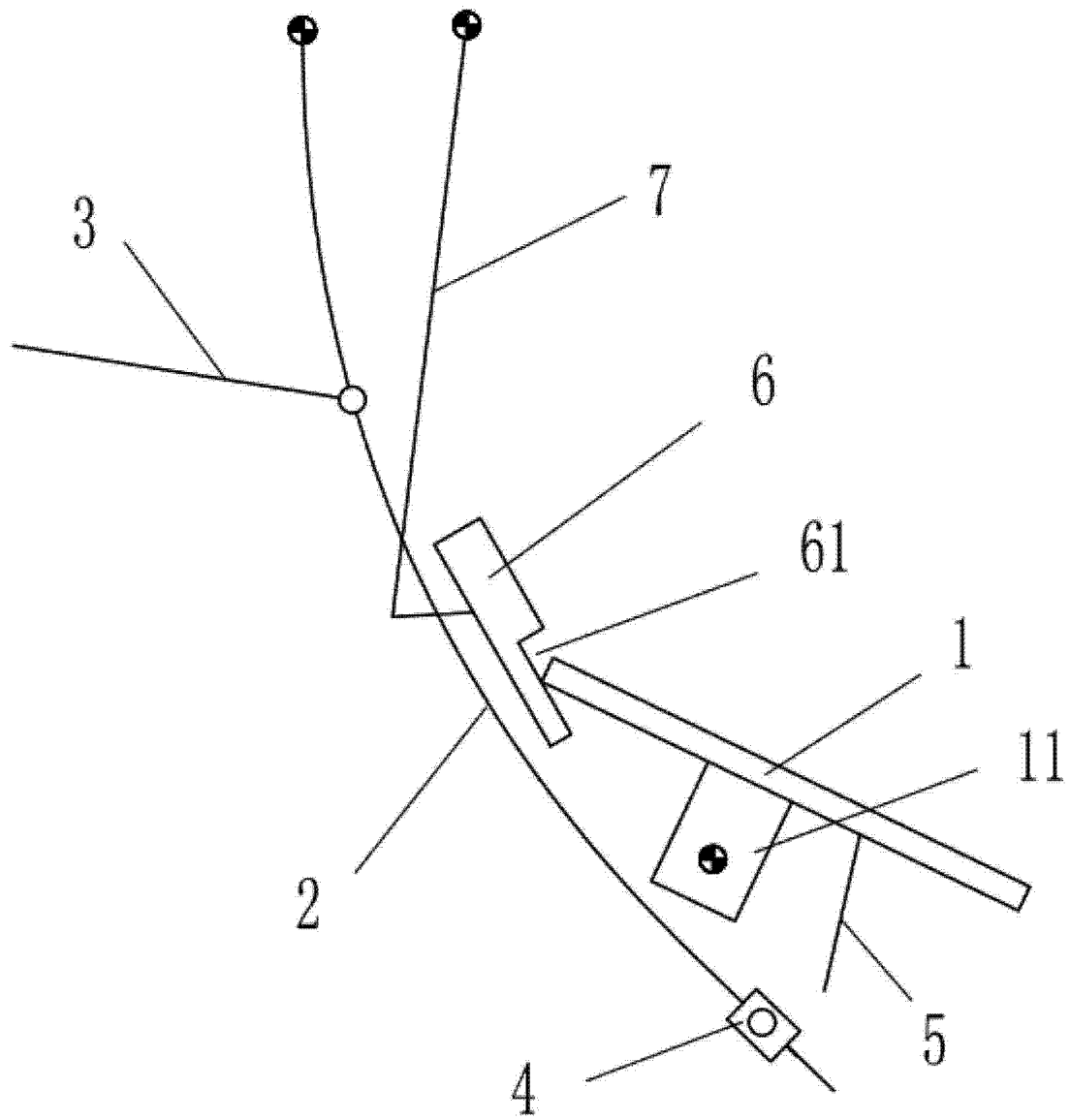


图 2

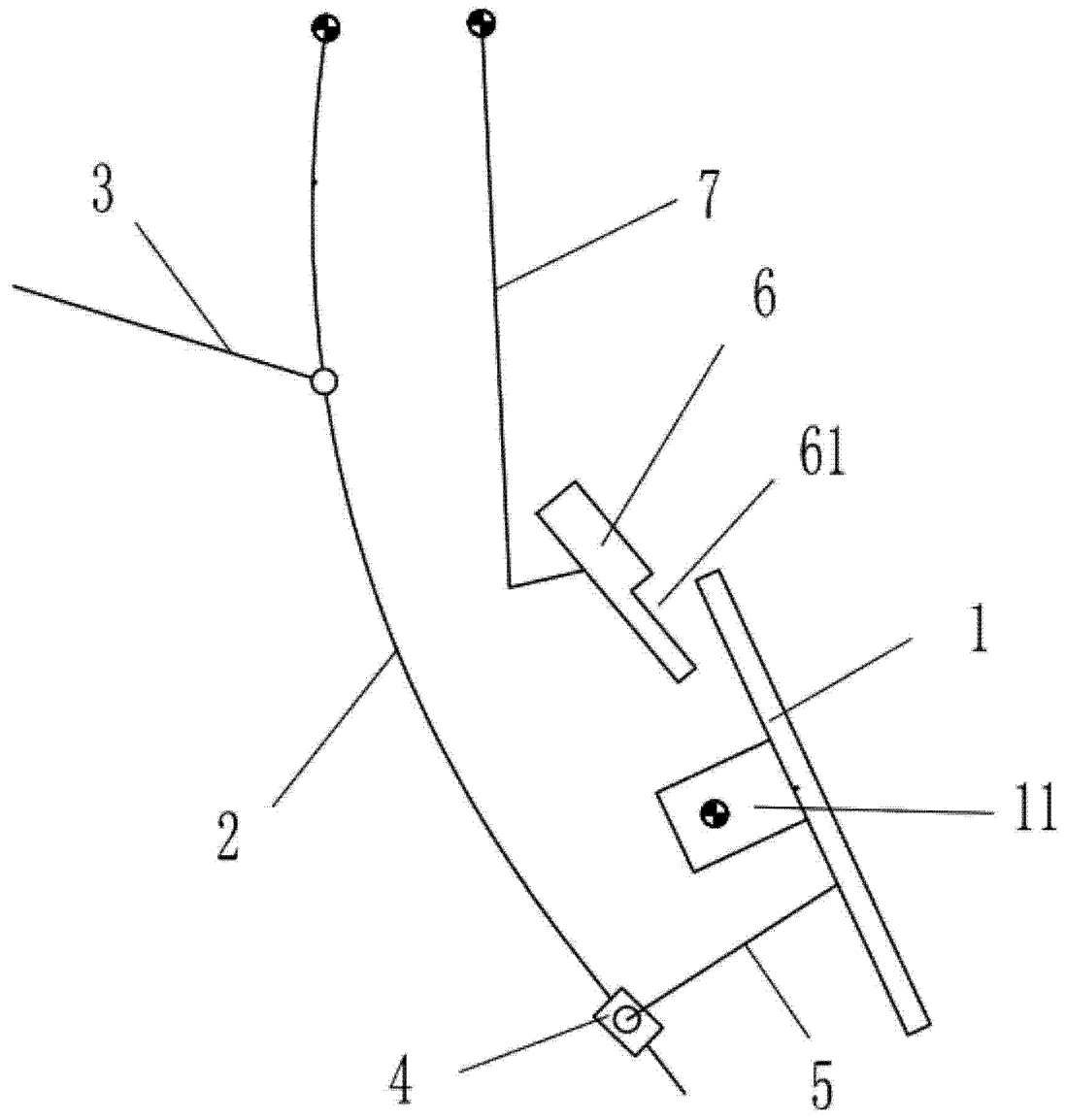


图 3