(19)国家知识产权局

(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 218641327 U
(45)授权公告日 2023.03.17

(21)申请号 202223033099.4

(22)申请日 2022.11.15

(73)专利权人 南京敏闰工业设备有限公司
地址 210000 江苏省南京市江宁区淳化街道茶岗工业园区

(72)发明人 邓武兵 张艳青

(74)专利代理机构 深圳市创富知识产权代理有限公司 44367
专利代理师 潘霞

(51)Int.Cl.
B65D 6/22(2006.01)
B65D 85/06(2006.01)
B65D 21/08(2006.01)
B65D 25/10(2006.01)
B65G 1/02(2006.01)

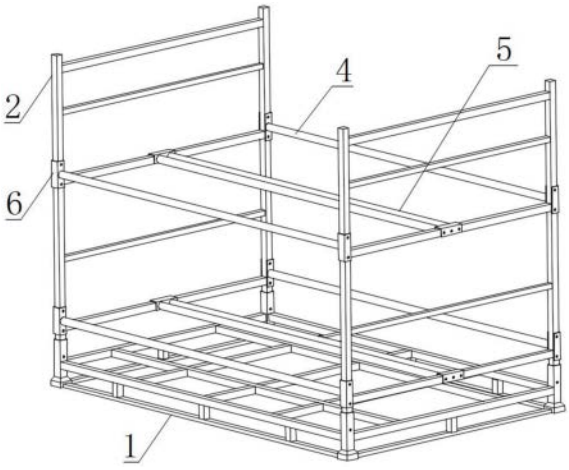
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54)实用新型名称

一种组装式轮胎存放架

(57)摘要

本实用新型公开了一种组装式轮胎存放架，包括底盘组件，底盘组件包括支撑架、网格架和四个支脚，网格架与支撑架上下平行设置；底盘组件上对称设置有可拆卸的左侧架与右侧架，左侧架与右侧架之间设置有不少于一个横梁一和或横梁二，横梁一和或横梁二配合左侧架与右侧架用于存放轮胎。本实用新型左侧架与右侧架可组装拆卸与更换，拆卸后可节省运输成本，降低空间的占用率，大大提高装载量；可拆卸结构也便于左侧架与右侧架在损坏后单独更换或维修，降低生产成本；左侧架上的左承重板高度与右侧架上的右承重板高度可对应进行调整，从而可调整横梁二的高度，此结构可根据实际情况合理设置存放层数，提高存放量。



CN 218641327 U

1.一种组装式轮胎存放架,其特征在于,包括:

底盘组件(1),所述底盘组件(1)包括支撑架(11)、网格架(12)和四个支脚(13),所述网格架(12)与支撑架(11)上下平行设置;

所述支撑架(11)包括四个支板(111),四个所述支板(111)呈矩形分布,且两两所述支板(111)通过支脚(13)连接;

所述网格架(12)包括四个框板(121),四个所述框板(121)呈矩形分布,且两两所述框板(121)也通过支脚(13)连接形成矩形框架,所述矩形框架内设置有多个横板(122)和多个竖板(123),所述横板(122)与竖板(123)交差垂直设置;

所述底盘组件(1)上对称设置有可拆卸的左侧架(2)与右侧架(3),所述左侧架(2)与右侧架(3)之间设置有不少于一个横梁一(4)和或横梁二(5),所述横梁一(4)和或横梁二(5)配合左侧架(2)与右侧架(3)用于存放轮胎。

2.根据权利要求1所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述网格架(12)的框板(121)与支撑架(11)的支板(111)之间均布有多个连接柱(14),且所述连接柱(14)垂直于框板(121)和支板(111)设置。

3.根据权利要求1所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述左侧架(2)包括两个对立设置的左立柱(21),且两个所述左立柱(21)之间自上而下设置有多个左承重板(22)。

4.根据权利要求1所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述右侧架(3)包括两个对立设置的右立柱(31),且两个右立柱(31)之间自上而下设置有多个右承重板(32),所述右侧架(3)与左侧架(2)的组成结构相同且关于底盘组件(1)对称设置。

5.根据权利要求1所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述横梁二(5)用于连接对称位置的左承重板(22)与右承重板(32),所述横梁一(4)用于连接对称位置的左立柱(21)与右立柱(31)。

6.根据权利要求5所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述横梁二(5)的两端均设置有用于卡紧左承重板(22)或右承重板(32)以固定的卡扣(6),所述横梁一(4)的两端均设置有用于卡紧左立柱(21)或右立柱(31)以固定的卡扣(6)。

7.根据权利要求1所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述支脚(13)上开设有与左立柱(21)和右立柱(31)均适配的容纳槽(131)。

8.根据权利要求3所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述左承重板(22)的两端设置有滑块一,所述左立柱(21)的内侧壁设置有与滑块一相适配以实现滑动的滑槽一。

9.根据权利要求4所述的一种组装式轮胎存放架,其特征在于:所述右承重板(32)的两端设置有滑块二,所述右立柱(31)的内侧壁设置有与滑块二相适配以实现滑动的滑槽二。

一种组装式轮胎存放架

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种组装式轮胎存放架。

背景技术

[0002] 轮胎存放架，是用于汽车主机厂转运和储存轮胎的一种货架，常规的存放架采用方管为主材，整体焊接成型。然而，对于生产制作存放架的厂家来说，客户距离较远的话，整体焊接成型的存放架空间占用率较高，运输成本较高，不便于运输，且存放架的承载横梁高度位置和水平位置均无法调整，不仅降低存放量，且存放的轮胎尺寸受限，适用性与灵活性低。

实用新型内容

[0003] 本实用新型的目的在于提供一种组装式轮胎存放架，以解决上述背景技术中提出的传统存放架整体焊接成型运输成本较高，不便于运输，且存放架的承载横梁高度位置和水平位置均无法调整，不仅降低存放量，且存放的轮胎尺寸受限，适用性与灵活性低的问题。

[0004] 为实现上述目的，本实用新型提供如下技术方案：一种组装式轮胎存放架，包括底盘组件，所述底盘组件包括支撑架、网格架和四个支脚，所述网格架与支撑架上下平行设置；

[0005] 所述支撑架包括四个支板，四个所述支板呈矩形分布，且两两所述支板通过支脚连接；

[0006] 所述网格架包括四个框板，四个所述框板呈矩形分布，且两两所述框板也通过支脚连接形成矩形框架，所述矩形框架内设置有多个横板和多个竖板，所述横板与竖板交差垂直设置；

[0007] 所述底盘组件上对称设置有可拆卸的左侧架与右侧架，所述左侧架与右侧架之间设置有不少于一个横梁一和或横梁二，所述横梁一和或横梁二配合左侧架与右侧架用于存放轮胎。

[0008] 进一步的，所述网格架的框板与支撑架的支板之间均布有多个连接柱，且所述连接柱垂直于框板和支板设置。

[0009] 进一步的，所述左侧架包括两个对立设置的左立柱，且两个所述左立柱之间自上而下设置有多个左承重板。

[0010] 进一步的，所述右侧架包括两个对立设置的右立柱，且两个右立柱之间自上而下设置有多个右承重板，所述右侧架与左侧架的组成结构相同且关于底盘组件对称设置。

[0011] 进一步的，所述横梁二用于连接对称位置的左承重板与右承重板，所述横梁一用于连接对称位置的左立柱与右立柱。

[0012] 进一步的，所述横梁二的两端均设置有用于卡紧左承重板或右承重板以固定的卡扣，所述横梁一的两端均设置有用于卡紧左立柱或右立柱以固定的卡扣。

[0013] 进一步的，所述支脚上开设有与左立柱和右立柱均适配的容纳槽。

[0014] 进一步的，所述左承重板的两端设置有滑块一，所述左立柱的内侧壁设置有与滑块一相适配以实现滑动的滑槽一。

[0015] 进一步的，所述右承重板的两端设置有滑块二，所述右立柱的内侧壁设置有与滑块二相适配以实现滑动的滑槽二。

[0016] 与现有技术相比，本实用新型的优点与好处：

[0017] 本实用新型左侧架与右侧架可组装拆卸与更换，拆卸后可节省运输成本，降低空间的占用率，大大提高装载量；可拆卸结构也便于左侧架与右侧架在损坏后单独更换或维修，降低生产成本；

[0018] 本实用新型左侧架上的左承重板高度与右侧架上的右承重板高度可对应进行调整，从而可调整横梁二的高度，此结构可根据实际情况合理设置存放层数，提高存放量；

[0019] 本实用新型配合卡扣可对多个横梁二之间或者横梁二与横梁一之间的间距进行调整，使其适用于不同尺寸轮胎的存放；

[0020] 本实用新型横梁二用于轮胎的承载存放，对轮胎起到支撑作用，而横梁一略高于横梁二设置，对轮胎起到一定的阻拦防掉落作用，提高存放架的安全性与稳定性。

附图说明

[0021] 图1为本实用新型整体组装三维结构示意图；

[0022] 图2为本实用新型整体拆卸三维结构示意图。

[0023] 图中：1、底盘组件；11、支撑架；111、支板；12、网格架；121、框板；122、横板；123、竖板；13、支脚；131、容纳槽；14、连接柱；2、左侧架；21、左立柱；22、左承重板；3、右侧架；31、右立柱；32、右承重板；4、横梁一；5、横梁二；6、卡扣。

具体实施方式

[0024] 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。

[0025] 请参阅图1-2，本实用新型提供一种技术方案：一种组装式轮胎存放架，包括底盘组件1，底盘组件1包括支撑架11、网格架12和四个支脚13，网格架12与支撑架11上下平行设置；

[0026] 支撑架11包括四个支板111，四个支板111呈矩形分布，且两两支板111通过支脚13连接；

[0027] 网格架12包括四个框板121，四个框板121呈矩形分布，且两两框板121也通过支脚13连接形成矩形框架，矩形框架内设置有多个横板122和多个竖板123，横板122与竖板123交差垂直设置；

[0028] 底盘组件1上对称设置有可拆卸的左侧架2与右侧架3，左侧架2与右侧架3之间设置有不少于一个横梁一4和或横梁二5，横梁一4和或横梁二5配合左侧架2与右侧架3用于存放轮胎。

[0029] 在上述结构的基础上，网格架12的框板121与支撑架11的支板111之间均布有多个连接柱14，且连接柱14垂直于框板121和支板111设置，通过多个垂直设置的连接柱14建立框板121与支板111的连接，提高整个底盘组件1的牢固性与稳定性。

[0030] 作为优选的实施方式，左侧架2包括两个对立设置的左立柱21，且两个左立柱21之间自上而下设置有多个左承重板22，同理，右侧架3包括两个对立设置的右立柱31，且两个右立柱31之间自上而下设置有多个右承重板32，右侧架3与左侧架2的组成结构相同且关于底盘组件1对称设置，左侧架2与右侧架3可组装拆卸与更换，拆卸后可节省运输成本，降低空间的占用率，大大提高装载量；可拆卸结构也便于左侧架2与右侧架3在损坏后单独更换或维修，降低生产成本。

[0031] 作为优选的实施方式，横梁二5用于连接对称位置的左承重板22与右承重板32，横梁一4用于连接对称位置的左立柱21与右立柱31，横梁二5用于轮胎的承载存放，对轮胎起到支撑作用，而横梁一4一般略高于横梁二5设置，对轮胎起到一定的阻拦防掉落作用，提高存放架的安全性与稳定性。

[0032] 在上述结构的基础上，横梁二5的两端均设置有用于卡紧左承重板22或右承重板32以固定的卡扣6，横梁一4的两端均设置有用于卡紧左立柱21或右立柱31以固定的卡扣6，配合卡扣6可对多个横梁二5之间或者横梁二5与横梁一4之间的间距进行调整，使其适用于不同尺寸轮胎的存放；卡扣6为钢板折弯样式，提高连接处的牢固性。

[0033] 在上述结构的基础上，支脚13上开设有与左立柱21和右立柱31均适配的容纳槽131，将左立柱21和或右立柱31插入支脚13的容纳槽131内，以便左侧架2和右侧架3的安装，然后利用螺栓对左立柱21与支脚13、右立柱31与支脚13进行固定，以最终完成组装。

[0034] 作为优选的实施方式，左承重板22的两端设置有滑块一，左立柱21的内侧壁设置有与滑块一相适配以实现滑动的滑槽一，同理，右承重板32的两端设置有滑块二，右立柱31的内侧壁设置有与滑块二相适配以实现滑动的滑槽二，通过该结构左侧架2上的左承重板22高度与右侧架3上的右承重板32高度可对应进行调整，从而可调整横梁二5的高度，此结构可根据实际情况合理设置存放层数，提高存放量。

[0035] 尽管已经示出和描述了本实用新型的实施例，对于本领域的普通技术人员而言，可以理解在不脱离本实用新型的原理和精神的情况下可以对这些实施例进行多种变化、修改、替换和变型，本实用新型的范围由所附权利要求及其等同物限定。

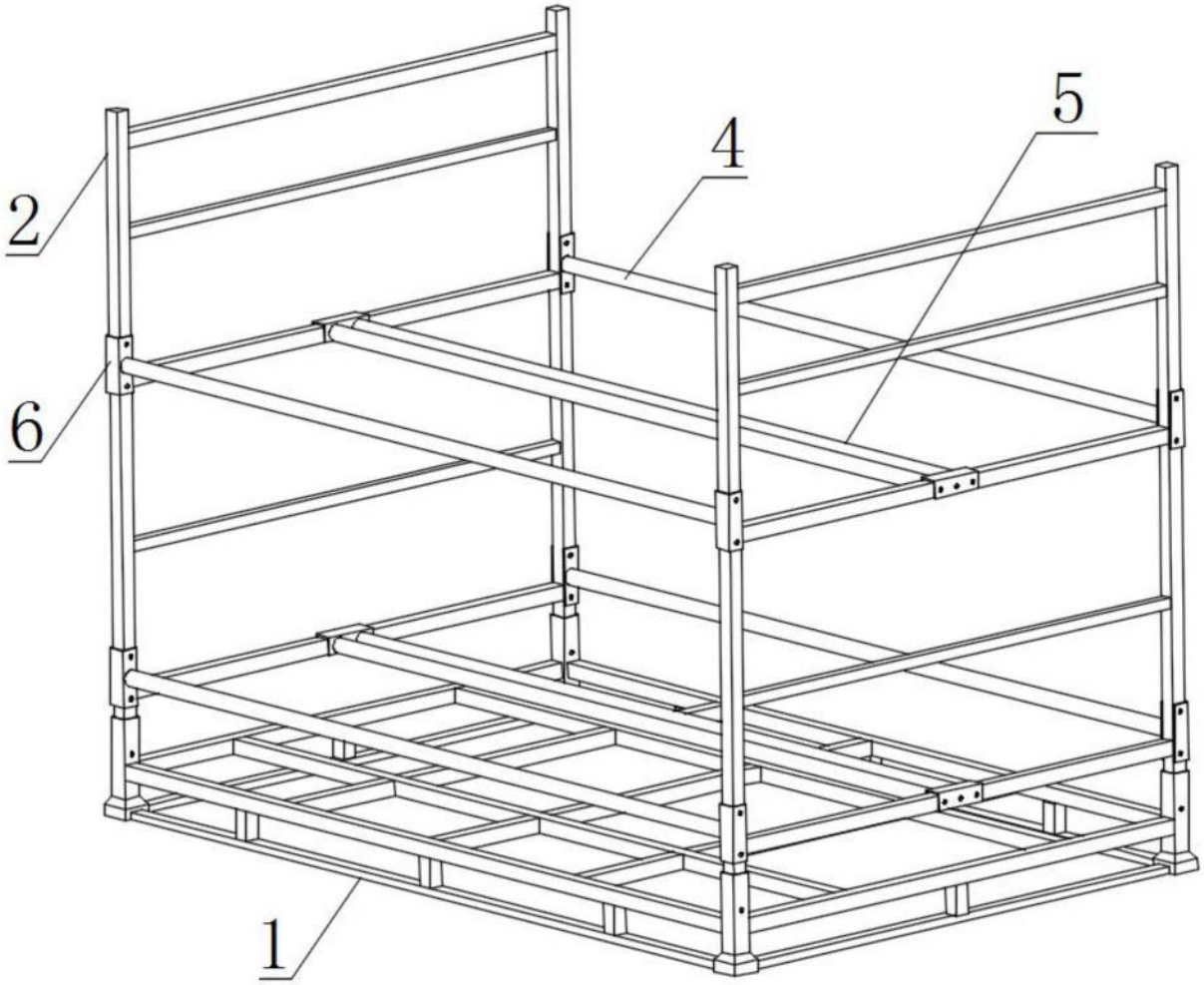


图1

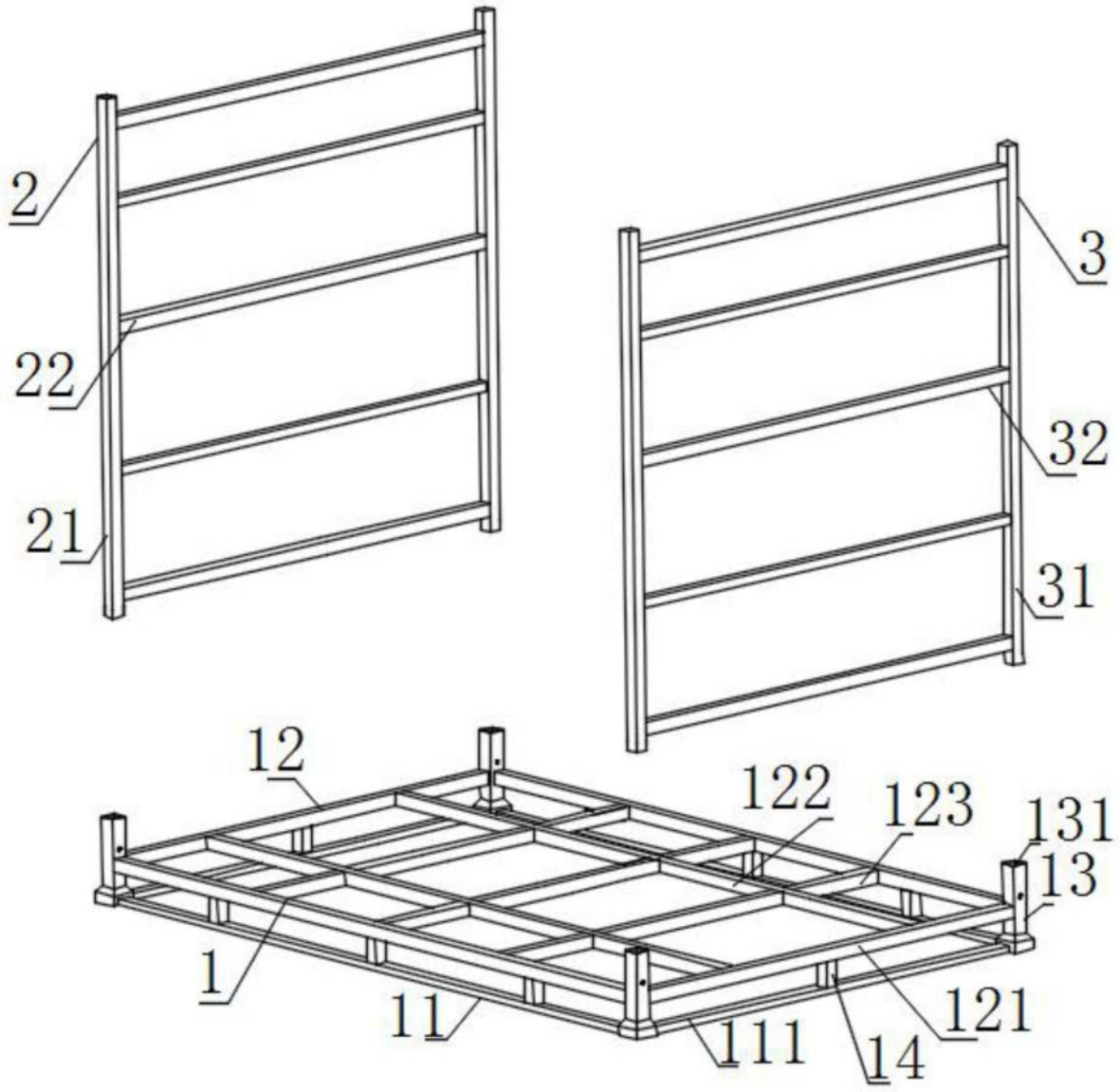


图2