



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 221585435 U

(45) 授权公告日 2024. 08. 23

(21) 申请号 202322006387.9

(22) 申请日 2023.07.28

(73) 专利权人 东莞市天誉箱包配件有限公司
地址 523560 广东省东莞市常平镇松柏坑
路2号101室

(72) 发明人 王卫强 李佩兰

(51) Int. Cl.

B62B 1/12 (2006.01)

B62B 5/00 (2006.01)

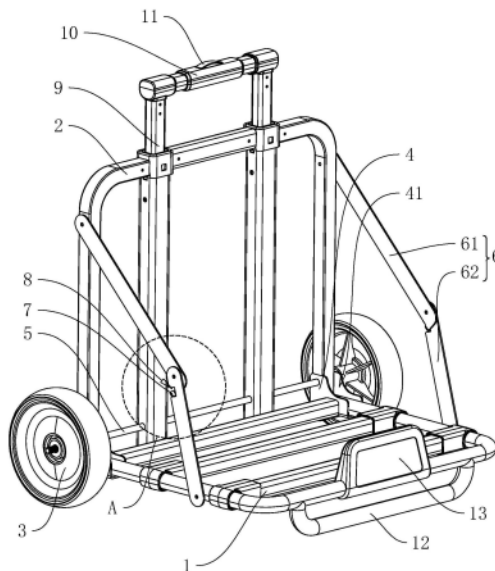
权利要求书1页 说明书4页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种便于存放的行李运输车

(57) 摘要

本申请涉及运输技术领域,尤其是涉及一种便于存放的行李运输车,其技术方案要点在于:包括车身架、立架以及移动轮,立架的底端与车身架的一侧转动连接,立架底端的侧面用于与车身架的侧面相抵接,移动轮转动安装在车身架与立架连接的一端的两侧。本申请的有益效果为:可折叠、不使用时占用空间小,便于存放。



1. 一种便于存放的行李运输车,其特征在于:包括车身架(1)、立架(2)以及移动轮(3),所述立架(2)的底端与所述车身架(1)的一侧转动连接,所述立架(2)底端的侧面用于与所述车身架(1)的侧面相抵接,所述移动轮(3)转动安装在所述车身架(1)与所述立架(2)连接的一端的两侧;

所述车身架(1)的两侧均设置有增强条(6),所述增强条(6)活动安装在所述车身架(1)的侧面上,所述增强条(6)用于与行李相抵接。

2. 根据权利要求1所述的一种便于存放的行李运输车,其特征在于:所述车身架(1)的一端固定设置有连接架(4),所述连接架(4)上开设有第一避位槽(41),所述连接架(4)的顶部转动设置有转动轴(5),所述立架(2)的下侧设置于所述第一避位槽(41),所述立架(2)与所述转动轴(5)转动连接,所述转动轴(5)的高度高于所述车身架(1)的高度。

3. 根据权利要求1所述的一种便于存放的行李运输车,其特征在于:所述增强条(6)包括第一铰接部(61)以及第二铰接部(62),所述第一铰接部(61)的一端与所述立架(2)的侧面相铰接,所述第一铰接部(61)的另一端与所述第二铰接部(62)的一端相铰接,所述第二铰接部(62)的另一端与所述车身架(1)的侧面相铰接。

4. 根据权利要求3所述的一种便于存放的行李运输车,其特征在于:所述第一铰接部(61)用于与所述第二铰接部(62)相铰接的一端固定设置有卡件(7),所述第二铰接部(62)用于与所述第一铰接部(61)相铰接的一端开设有第二避位槽(8),所述卡件(7)用于摆动嵌入所述第二避位槽(8)并与所述第二避位槽(8)的槽壁相抵接。

5. 根据权利要求1所述的一种便于存放的行李运输车,其特征在于:所述立架(2)的长度方向上设置有两个伸缩杆(9),两个所述伸缩杆(9)的另一端固定连接有把手(10)。

6. 根据权利要求1所述的一种便于存放的行李运输车,其特征在于:所述车身架(1)远离所述移动轮(3)的一端固定设置有支撑件(12),所述支撑件(12)设置在所述车身架(1)的下方,所述支撑件(12)用于与地面相抵接。

7. 根据权利要求1所述的一种便于存放的行李运输车,其特征在于:所述车身架(1)远离所述移动轮(3)的一端固定设置有限位件(13),所述限位件(13)设置在所述车身架(1)的上方,所述限位件(13)用于与所述立架(2)的顶端相抵接。

一种便于存放的行李运输车

技术领域

[0001] 本申请涉及运输技术领域,尤其是涉及一种便于存放的行李运输车。

背景技术

[0002] 在日常生活中,人们在外出差或者旅游时,通常需要携带大量的行李,使得人们出行十分不方便,此时行李运输车就起到了重要作用。行李运输车是一种广泛用于机场、火车站以及酒店的运输工具,现有技术中的行李运输车包括车架、把手以及移动轮,移动轮安装在车架下方,把手安装在车架上。在运输行李时,将行李放置在车架上,手持把手推动或者拉动行李运输车,从而实现行李的运输。

[0003] 针对上述技术中,发明人发现,现有技术中的行李运输车为了能放置更多的行李,车架的体积较大。在不需要运输行李时,行李运输车的占用空间较大,不利于存放。

实用新型内容

[0004] 本申请提供一种便于存放的行李运输车,具有可折叠、不使用时占用空间小,便于存放的优点。

[0005] 一种便于存放的行李运输车,包括车身架、立架以及移动轮,所述立架的底端与所述车身架的一侧转动连接,所述立架底端的侧面用于与所述车身架的侧面相抵接,所述移动轮转动安装在所述车身架与所述立架连接的一端的两侧。

[0006] 通过采用上述技术方案,立架可相对车身架转动,在需要运输行李时,转动立架使立架底端的侧面与车身架的端面相抵接,立架处于竖直状态,行李置于车身架上,拉动立架即可实现行李运输,在不需要运输行李时,转动立架使立架朝向车身架摆动,完成折叠,折叠后行李运输车的占用空间小,便于存放。

[0007] 优选的,所述车身架的一端固定设置有连接架,所述连接架上开设有第一避位槽,所述连接架的顶部转动设置有转动轴,所述立架的下侧设置于所述第一避位槽,所述立架与所述转动轴转动连接,所述转动轴的高度高于所述车身架的高度。

[0008] 通过采用上述方案,转动轴的高度高于车身架的高度,使得立架翻转成水平状态时,刚好置于车身架的上表面,使得立架折叠后,行李运输车的占用空间更小。

[0009] 优选的,所述车身架的两侧均设置有增强条,所述增强条活动安装在所述车身架的侧面上,所述增强条用于与行李相抵接。

[0010] 通过采用上述技术方案,在行李放置在车身架上时,增强条的设置使得行李可以更稳定的置于车身架上,提高了行李运输车运输行李的稳定性。

[0011] 优选的,所述增强条包括第一铰接部以及第二铰接部,所述第一铰接部的一端与所述立架的侧面相铰接,所述第一铰接部的另一端与所述第二铰接部的一端相铰接,所述第二铰接部的另一端与所述车身架的侧面相铰接。

[0012] 通过采用上述方案,增强条设置成第一铰接部以及第二铰接部,在折叠时第一铰接部以及第二铰接部均朝向移动轮的方向折叠,直至第一铰接部置于立架的侧面,第二铰

接部置于车身架的侧面,从而使得增强条在行李运输车折叠后的占用空间更小,更加便于行李运输车的存放。

[0013] 优选的,所述第一铰接部用于与所述第二铰接部相铰接的一端固定设置有卡件,所述第二铰接部用于与所述第一铰接部相铰接的一端开设有第二避位槽,所述卡件用于摆动嵌入所述第二避位槽并与所述第二避位槽的槽壁相抵接。

[0014] 通过采用上述方案,卡件与第二避位槽的配合设置限制了第一铰接部与第二铰接部的摆动,当立架处于竖直状态时,卡件与第二避位槽的槽壁相抵接,使得立架处于竖直状态更加稳定,从而使行李运输车展开后的结构更加稳定。

[0015] 优选的,所述立架的长度方向上设置有两个伸缩杆,两个所述伸缩杆的另一端固定连接有把手。

[0016] 通过采用上述方案,伸缩杆的设置使得把手的高度可以调节,使用者可根据自身的情况调节把手的高度,从而提高了行李运输车的使用方便性。

[0017] 优选的,所述车身架远离所述移动轮的一端固定设置有支撑件,所述支撑件设置在所述车身架的下方,所述支撑件用于与地面相抵接。

[0018] 通过采用上述方案,支撑件的设置使得车身架置于地面时呈水平状态,使得行李运输车的使用更加方便,并且车身架对行李的承托更加稳定。

[0019] 优选的,所述车身架远离所述移动轮的一端固定设置有限位件,所述限位件设置在所述车身架的上方,所述限位件用于与所述立架的顶端相抵接。

[0020] 通过采用上述方案,当行李运输车折叠时,限位件置于立架与把手之间,限位件与立架相抵接,使得立架折叠后更加稳定,提高了行李运输车折叠后的结构稳定性。

[0021] 综上所述,本申请的有益技术效果为:

[0022] 1.立架的设置使得在不需要运输行李时,转动立架使立架朝向车身架摆动,完成折叠,折叠后行李运输车的占用空间小,便于存放。

[0023] 2.增强条的设置保证了行李运输车折叠后的占用空间的情况下,使得行李置于车身架上更加稳定,提高了行李运输车的使用方便性。

附图说明

[0024] 图1是本申请中行李运输车的结构示意图。

[0025] 图2是图1中A的放大示意图。

[0026] 附图标记说明:

[0027] 1、车身架;2、立架;3、移动轮;4、连接架;41、第一避位槽;5、转动轴;6、增强条;61、第一铰接部;62、第二铰接部;7、卡件;8、第二避位槽;9、伸缩杆;10、把手;11、按钮;12、支撑件;13、限位件。

具体实施方式

[0028] 以下结合图1-图2对本申请作进一步详细说明。

[0029] 本申请公开了一种便于存放的行李运输车,参见图1,包括有车身架1、移动轮3、把手10以及立架2,立架2的下侧与车身架1的一侧转动连接,并且立架2的下侧面用于与车身架1朝向立架2的侧面相抵接,把手10安装在立架2的上侧,移动轮3转动设置在车身架1的两

侧。在需要运输行李时,由于转动立架2使得立架2的下侧面与车身架1朝向立架2的侧面相抵接,从而使得行李运输车处于展开状态,立架2垂直于车身架1,将行李放置在车身架1上,再拉动把手10带动行李运输车移动,实现行李运输。在不需要运输行李时,将立架2朝向车身架1转动,使立架2的侧面与车身架1的顶面相抵接,此时行李运输车处于折叠状态,从而减小了行李运输车的占用空间,存放方便。

[0030] 参见图1,车身架1呈水平设置,并且车身架1上固定设置有连接架4,连接架4呈L字状设置,连接架4的顶部转动设置有转动轴5,因此转动轴5的高度高于车身架1。连接架4开设有第一避位槽41,立架2的下侧设置于第一避位槽41,并且转动轴5横向穿设在立架2上,立架2与转动轴5转动连接。因此立架2可以绕着转动轴5向着车身架1折叠。当行李运输车处于展开状态时,立架2的端部侧面与车身架1的端面相抵接。当行李运输车处于折叠状态时,立架2置于车身架1的上方,立架2的侧面与车身架1的表面相抵接。移动轮3同轴固定设置在转动轴5的两端,移动轮3位于车身架1的两侧。

[0031] 立架2上固定设置有两个伸缩杆9,把手10的两端分别与两个伸缩杆9上端的端部固定连接,把手10上还设置有按钮11,按钮11用于控制伸缩杆9的伸缩,按下按钮11,拉动伸缩杆9即可伸缩;松开按钮11,即可固定伸缩杆9的长度。使用者可以根据自己的需要来调节伸缩杆9的长度与把手10的位置,使得行李运输车的使用更加方便。

[0032] 行李运输车还包括有两个增强条6,两个增强条6分别设置在立架2的两侧。每个增强条6包括第一铰接部61以及第二铰接部62,第一铰接部61的一端与立架2的侧面相铰接,第一铰接部61的另一端与第二铰接部62的一端相铰接,第二铰接部62的另一端与车身架1的侧面相铰接。折叠时,第一铰接部61绕着与立架2铰接的一端朝向移动轮3的方向摆动,第二铰接部62绕着与车身架1铰接的一端朝向移动轮3的方向摆动,当立架2与车身架1的表面抵接时,第一铰接部61与第二铰接部62分别置于立架2与车身架1的侧面。增强条6的设置从两侧对车身架1上的行李进行左右方向上的限位,从而使得行李更加稳定地置于车身架1上。同时,增强条6的设置使得立架2绕着转动轴5转动,最大只能转动到竖直状态,便于行李运输车的使用。

[0033] 具体的,参见图2,第二铰接部62用于与第一铰接部61铰接的一端开设有第二避位槽8,第二避位槽8的槽口位于第二铰接部62朝向移动轮3的侧方,第一铰接部61用于与第二铰接部62铰接的一端设置有卡件7,卡件7设置成L字状,卡件7与第一铰接部61一体成型,卡件7用于与第二避位槽8的槽壁相抵接。当立架2处于竖直状态后,继续摆动第一铰接部61与第二铰接部62直至卡件7摆动嵌入第二避位槽8中并且卡件7与第二避位槽8的槽壁相抵接,从而使得立架2稳定保持竖直状态。

[0034] 车身架1远离移动轮3的一侧固定设置有支撑件12以及限位件13,支撑件12设置在车身架1的底面上。在行李运输车展开时,支撑件12的底面与地面相抵接,使得车身架1在移动轮3与支撑件12的支撑下处于水平状态,从而使得行李置于车身架1上更加稳定。在行李运输车折叠后,使用者可通过提起支撑件12来提起行李运输车,使得在没有行李时,行李运输车的运输同样方便,提高了行李运输车的使用方便性。限位件13设置在车身架1的上表面,在行李运输车折叠时,限位件13的侧面与立架2的端面相抵接,使得立架2与车身架1相抵接更加稳定,从而行李运输车更加稳定保持折叠状态。在行李运输车展开时,限位件13用于与行李相抵接,限位件13与立架2配合实现对车身架1上的行李进行前后方向上的限位,

使得行李置于车身架1上更加稳定。

[0035] 本实施例的实施原理为：

[0036] 在需要运输行李时，首先将行李运输车展开，立架2围绕着转动轴5向上摆动，增强条6也跟随着立架2展开，直至立架2的底端侧面与车身架1的端面相抵接，再摆动第一铰接部61与第二铰接部62使得卡件7摆动嵌入到第二避位槽8内并且卡件7与第二避位槽8的槽壁相抵接，立架2处于竖直状态，车身架1处于水平状态，从而行李运输车处于展开状态。然后将行李放置在车身架1上，使用者根据自身的情况调节伸缩杆9的长度，下一步手握把手10，拉动把手10使得行李运输车绕着转动轴5转动，从而支撑件12脱离地面，使得行李运输车只有移动轮3与地面相抵接，然后使用者手拉把手10拉动行李运输车，实现行李运输。

[0037] 在不需要运输行李时，首先摆动第一铰接部61与第二铰接部62，第一铰接部61绕着与立架2铰接的一端朝向移动轮3摆动，而第二铰接部62绕着与车身架1铰接的一端朝向移动轮3摆动，卡件7脱离第二避位槽8，立架2绕着转动轴5朝向车身架1摆动。直至立架2与车身架1的底面相抵接，增强条6置于立架2与车身架1的侧面，限位件13置于立架2的端部与把手10之间，限位件13与立架2的端部相抵接，行李运输车处于折叠状态。折叠状态下，行李运输车的占用空间大幅度缩小，更加方便存放。

[0038] 以上均为本申请的较佳实施例，并非依此限制本申请的保护范围，故：凡依本申请的结构、形状、原理所做的等效变化，均应涵盖于本申请的保护范围之内。

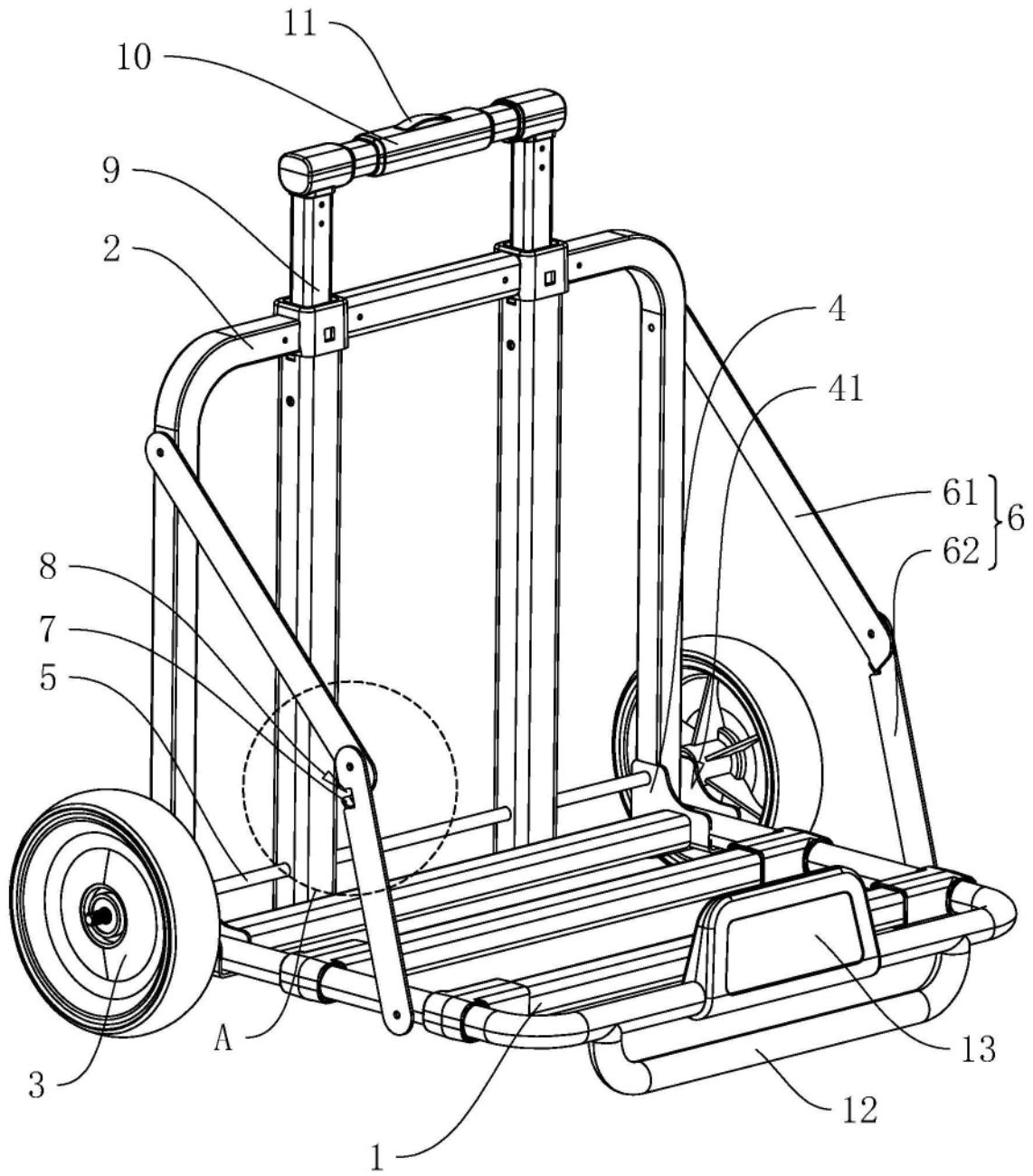


图1

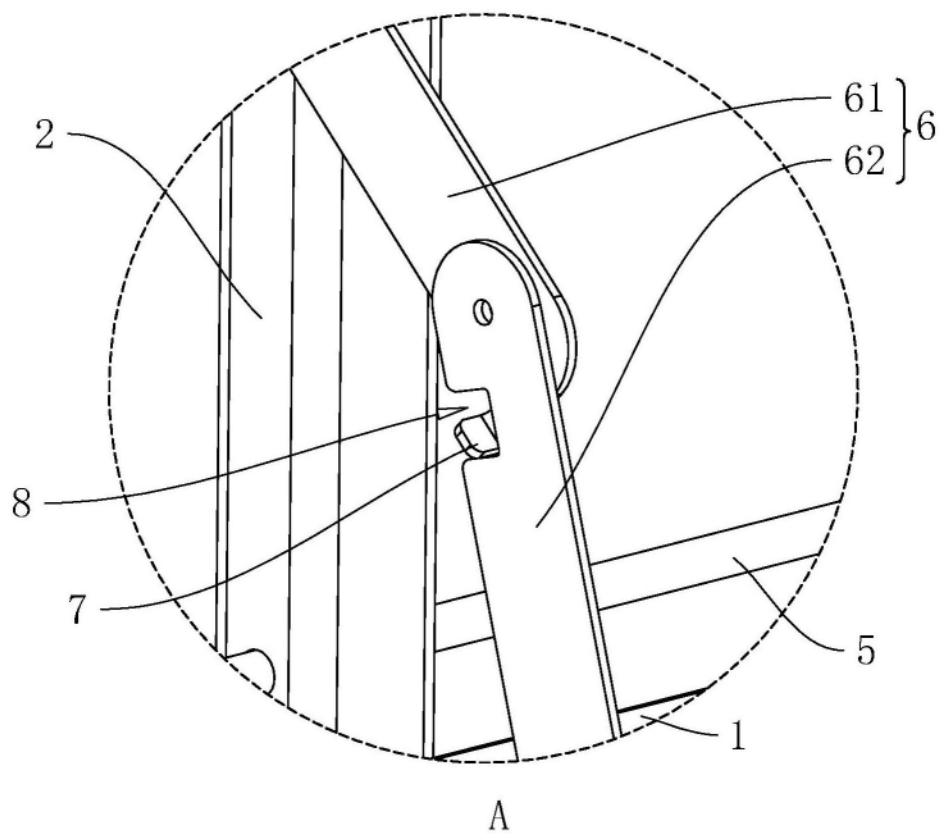


图2