

新型專利說明書

(本說明書格式、順序及粗體字，請勿任意更動，※記號部分請勿填寫)

※申請案號：95208686

※申請日期：95.5.19

※IPC 分類：B60R27/00 (2006.01)

一、新型名稱：(中文/英文)

汽車冷卻輔助裝置

二、申請人：(共 1 人)

姓名或名稱：(中文/英文)

林兆源

代表人：(中文/英文)

住居所或營業所地址：(中文/英文)

台北縣新莊市公園路 72 號 6 樓

國 籍：(中文/英文)

中華民國

三、創作人：(共 1 人)

姓 名：(中文/英文)

何平

國 籍：(中文/英文)

中華民國

四、聲明事項：

☐ 主張專利法第九十四條第二項 ☐ 第一款或 ☐ 第二款規定之事實，
其事實發生日期為： 年 月 日。

☐ 申請前已向下列國家（地區）申請專利：

【格式請依：受理國家（地區）、申請日、申請案號 順序註記】

☐ 有主張專利法第一百零八條準用第二十七條第一項國際優先權：

☐ 無主張專利法第一百零八條準用第二十七條第一項國際優先權：

☐ 主張專利法第一百零八條準用第二十九條第一項國內優先權：

【格式請依：申請日、申請案號 順序註記】

八、新型說明：

【新型所屬之技術領域】

本創作係一種汽車冷卻輔助裝置，係提供一種可設置於汽車內部，並可設定於特定的時間與溫度下，噴出冷卻液，藉此降低汽車內部溫度的冷卻裝置設計。

【先前技術】

每當到了夏日時，長時間暴露於陽光下且呈封閉狀態的汽車，因汽車大都由金屬材料所製成，所以汽車內部會形成又如烤箱效應，而當人們一但開啟車門欲進入車內時，車內高溫的空氣往往會使人們退避三舍。

雖然已有市售降溫噴罐，其內填裝有可降溫的液體，使用者可於進入內部已呈高溫狀態的車內前，利用人工方式將此可降溫的液體噴入車內，藉此降低車內的溫度。

然而上述的方式，剛噴入液體的車內，其內部溫度並不會立即降低，因此使用者必須等待一段時間方可進入車內，倘若使用者要立即進入車內且行駛車輛的話，則要忍受降溫前的高溫，所以由人工所控制的降溫噴罐還是有其不便性。

【新型內容】

有鑑於前述之現有技術上的不便之處，本創作係設計一種汽車冷卻輔助裝置，係提供一種可設置於汽車內部，並可設定於特定的時間與溫度下，噴出冷卻液，藉此降低汽車內部溫度的冷卻裝置。

為達到上述創作目的，本創作所採用的技術手段為設

計一種汽車冷卻輔助裝置，其具有一殼體、一電路裝置、一擠壓裝置與一降溫噴罐；

殼體，其一面形成有霧氣噴出孔與按鈕；

電路裝置，其係設置於殼體內，於電路裝置設有感應開關與計時器，電路裝置電信連接有電源供應器；

擠壓裝置，其係設置於殼體內，並與電路裝置相互電信連接；

降溫噴罐，其係設置於殼體內，降溫噴罐的一端且相對於殼體的霧氣噴出孔與擠壓裝置位置處設有噴氣頭。

汽車冷卻輔助裝置可預先設定所欲噴出冷卻液的時間及溫度，而冷卻液具有降溫、消毒與除臭的功效，並將此汽車冷卻輔助裝置設置於一車內的適當位置處，因此於特定的溫度或時間內，擠壓裝置就會擠壓溫噴罐，使其噴出冷卻液，藉此將車內予以降溫、消毒與除臭，所以當使用者進入車內時，先前車內的高溫已被降低，如此使用者就可感受到舒適感。

【實施方式】

本創作係一種汽車冷卻輔助裝置，請參考第一圖所示，其為本創作第一實施例，其具有一殼體（10）、一電路裝置（13）、一擠壓裝置（14）與一降溫噴罐（15）；

殼體（10），其具有可相互結合的前蓋（11）與後蓋（12）；

前蓋（11），其外側面形成有霧氣噴出孔（111）

與視窗（1 1 7），另於同一側面設有電源按鈕（1 1 8）與按鈕面板（1 1 2），按鈕面板（1 1 2）設有目錄按鈕（1 1 6）、目錄選擇鈕（1 1 3）、確定按鈕（1 1 5）與溫度、時間調整鈕（1 1 4）；

後蓋（1 2），其內側面形成有降溫噴罐容置區（1 2 1）與擠壓裝置容置區（1 2 2）；

電路裝置（1 3），其係設置於前蓋（1 1）與後蓋（1 2）之間，電路裝置（1 3）相對於前蓋（1 1）的視窗（1 1 7）位置處設有液晶顯示螢幕（圖中未示），而且電路裝置（1 3）係與按鈕面板（1 1 2）與電源按鈕（1 1 8）相互電信連接，於電路裝置（1 3）設有感應開關與計時器，感應開關可感應溫度，並且控制電路裝置（1 3）的作動，計時器可提供計時之功效，電路裝置（1 3）進一步電信連接有電源供應器（1 3 1），電源供應器（1 3 1）可為充電電池或一般電池；

擠壓裝置（1 4），其係設置於後蓋（1 2）的擠壓裝置容置區（1 2 2）處，擠壓裝置（1 4）具有馬達（1 4 1）、齒輪組（1 4 2）、壓桿（1 4 3）與固定板（1 4 4）；

馬達（1 4 1），其係與電路裝置（1 3）相互電信連接；

齒輪組（1 4 2），其係由數相互啮合的齒輪所構成，齒輪組（1 4 2）係樞設於固定板（1 4 4）的一面，並且其一齒輪係與馬達（1 4 1）的驅動端相互連接；

壓桿（1 4 3），其係樞設於固定板（1 4 4）處，壓桿（1 4 3）的一端形成為片體，並在片體端緣形成有齒形，齒形與齒輪組（1 4 2）的齒輪相互嚙合，壓桿（1 4 3）的另一端形成有擠壓端；

降溫噴罐（1 5），其係設置於後蓋（1 2）的降溫噴罐容置區（1 2 1），降溫噴罐（1 5）內部設有冷卻液，冷卻液具有冷卻、消毒與除臭的功效，請配合參考第二圖所示，降溫噴罐（1 5）的一端且相對於前蓋（1 1）的霧氣噴出孔（1 1 1）位置處設有噴氣頭（1 5 1），前述之擠壓裝置（1 4）之壓桿（1 4 3）的擠壓端係相對位於噴氣頭（1 5 1）處。

於實際使用時，可先利用溫度、時間調整鈕（1 1 4）設定汽車冷卻輔助裝置欲噴出冷卻液之溫度或時間，待設定完成後，將此汽車冷卻輔助裝置設置於一車內的適當位置處，請配合參考第三與四圖所示，當車內的溫度超過所設定的溫度時，感應開關會感應此溫度，並將此溫度訊號傳遞給電路裝置（1 3），電路裝置（1 3）就會使得擠壓裝置（1 4）的壓桿（1 4 3）之擠壓端開始擠壓降溫噴罐（1 5）的噴氣頭（1 5 1），受到擠壓噴氣頭（1 5 1）就會噴出冷卻液，被噴出的冷卻液就會形成霧狀，經由前蓋（1 1）的霧氣噴出孔（1 1 1）進入車內，此時車內就可同時進行除臭、消毒與降溫的動作，當車內溫度一低於所設定的溫度，感應開關再次將此溫度訊號傳遞給電路裝置（1 3），電路裝置（1 3）就會使得擠壓裝

置（14）停止擠壓降溫噴罐（15）。

同理，請配合參考第五圖所示，當汽車冷卻輔助裝置到達所設定的時間時，電路裝置（13）亦會使得擠壓裝置（14）於一特定時間內開始擠壓降溫噴罐（15），其過程如同前述，故不贅述。

綜合以上所言，當使用者進入車內前，車內的溫度已被汽車冷卻輔助裝置所降溫，並且車內亦同時被予以消毒與除臭，所以使用者就可直接進入車內，並且行駛車輛，同時感受汽車冷卻輔助裝置所帶來的舒適感。

請配合參考第六圖所示，其為本創作之第二實施例，於本實施例中，於殼體（20）內設計有電路裝置（21）與降溫噴罐（22），此部分結構與第一實施例相同，所設的擠壓裝置（30）有所更動，擠壓裝置（30）具有一汽壓缸（31），汽壓缸（31）係設置於殼體（20）的擠壓裝置容置區內，汽壓缸（31）的一端連接有推桿（32），推桿（32）係相對於降溫噴罐（22）的噴氣頭（221）位置處，並且汽壓缸（31）係與電路裝置（21）相互電信連接，當汽壓缸（31）受到電路裝置（21）的驅動，而開始使其動作時，推桿（32）就會開始擠壓降溫噴罐（22）的噴氣頭（221），使其噴出冷卻液；反之，推桿（32）回復至其初始位置時，並停止噴出液體。

請配合參考第七圖所示，其為本創作之第三實施例，於本實施例中，殼體（40）內部設計有電路裝置（41）

與降溫噴罐（42），此部分結構與第一實施例相同，所設的壓裝置（50）有所更動，擠壓裝置（50）具有一電磁閥（51），電磁閥（51）係設置於殼體（40）的擠壓裝置容置區內，電磁閥（51）連接有一壓桿（52），壓桿（52）係相對於降溫噴罐（42）的噴氣頭（421）位置處，並且電磁閥（51）係與電路裝置（41）相互電信連接，當電磁閥（51）動作時，壓桿（52）就會開始擠壓降溫噴罐（42）的噴氣頭（421），使其噴出冷卻液；反之，當壓桿（52）不再擠壓降溫噴罐（42）的噴氣頭（421），並回到其初始位置時，即停止噴出液體。

【圖式簡單說明】

第一圖係本創作之第一實施例之立體外觀分解圖。

第二圖係本創作之第一實施例之降溫噴罐與擠壓裝置之平面示意圖。

第三圖係本創作之第一實施例之降溫噴罐與擠壓裝置之平面動作示意圖。

第四圖係本創作之設定溫度工作流程圖。

第五圖係本創作之設定時間工作流程圖。

第六圖係本創作之第二實施例之降溫噴罐與擠壓裝置之平面示意圖。

第七圖係本創作之第三實施例之降溫噴罐與擠壓裝置之平面示意圖。

【主要元件符號說明】

- (1 0) 殼 體
- (1 1) 前 蓋
- (1 1 1) 霧 氣 噴 出 孔
- (1 1 2) 按 鈕 面 板
- (1 1 3) 目 錄 選 擇 鈕
- (1 1 4) 溫 度 、 時 間 調 整 鈕
- (1 1 5) 確 定 按 鈕
- (1 1 6) 目 錄 按 鈕
- (1 1 7) 視 窗
- (1 1 8) 電 源 按 鈕
- (1 2) 後 蓋
- (1 2 1) 降 溫 噴 罐 容 置 區
- (1 2 2) 擠 壓 裝 置 容 置 區
- (1 3) 電 路 裝 置
- (1 3 1) 電 源 供 應 器
- (1 4) 擠 壓 裝 置
- (1 4 1) 馬 達
- (1 4 2) 齒 輪 組
- (1 4 3) 壓 桿
- (1 4 4) 固 定 板
- (1 5) 降 溫 噴 罐
- (1 5 1) 噴 氣 頭
- (2 0) 殼 體
- (2 1) 電 路 裝 置
- (2 2) 降 溫 噴 罐
- (2 2 1) 噴 氣 頭
- (3 0) 擠 壓 裝 置
- (3 1) 汽 壓 缸
- (3 2) 推 桿
- (4 0) 殼 體 殼 體
- (4 1) 電 路 裝 置
- (4 2) 降 溫 噴 罐
- (4 2 1) 噴 氣 頭
- (5 0) 擠 壓 裝 置
- (5 1) 電 磁 閥
- (5 2) 壓 桿

五、中文新型摘要：

本創作係一種汽車冷卻輔助裝置，其具有一殼體、一電路裝置、一擠壓裝置與一降溫噴罐；電路裝置、擠壓裝置與降溫噴罐係設置於殼體內，降溫噴罐的一端且相對於殼體的霧氣噴出孔與擠壓裝置位置處設有噴氣頭，可預先設定汽車冷卻輔助裝置所欲噴出冷卻液的時間及溫度，並將其設置於一車內的適當位置處，因此於特定的溫度或時間內，擠壓裝置就會擠壓溫噴罐，使其噴出冷卻液，藉此將車內予以降溫，所以當使用者進入車內時，就可感受到舒適感。

六、英文新型摘要：

九、申請專利範圍：

1．一種汽車冷卻輔助裝置，其具有：

一殼體，其一面形成有霧氣噴出孔與按鈕；

一電路裝置，其係設置於殼體內，於電路裝置設有感應開關與計時器，電路裝置電信連接有電源供應器；

一擠壓裝置，其係設置於殼體內，並與電路裝置相互電信連接；

一降溫噴罐，其係設置於殼體內，降溫噴罐的一端且相對於殼體的霧氣噴出孔與擠壓裝置位置處設有噴氣頭。

2．如申請專利範圍第1項所述之汽車冷卻輔助裝置，其中擠壓裝置具有馬達、齒輪組、壓桿與固定板；

馬達，其係與電路裝置相互電信連接；

齒輪組，其係由數相互啮合的齒輪所構成，齒輪組係樞設於固定板的一面，並且其一齒輪係與馬達的驅動端相互連接；

壓桿，其係樞設於固定板處，壓桿係受到齒輪組所驅動，壓桿的一端形成有可擠壓降溫噴罐的噴氣頭的擠壓端。

3．如申請專利範圍第2項所述之汽車冷卻輔助裝置，其中壓桿的另端形成為片體，並在片體端緣形成有齒形，齒形與齒輪組的齒輪相互啮合。

4．如申請專利範圍第1項所述之汽車冷卻輔助裝置，其中擠壓裝置具有汽壓缸，汽壓缸係設置於殼體的擠壓裝置容置區內，並與電路裝置相互電信連接，汽壓缸的

一端連接有可擠壓降溫噴罐的噴氣頭的推桿。

5．如申請專利範圍第 1 項所述之汽車冷卻輔助裝置，其中擠壓裝置具有電磁閥，電磁閥係設置於殼體的擠壓裝置容置區內，並與電路裝置相互電信連接，電磁閥連接有可擠壓降溫噴罐的噴氣頭的壓桿。

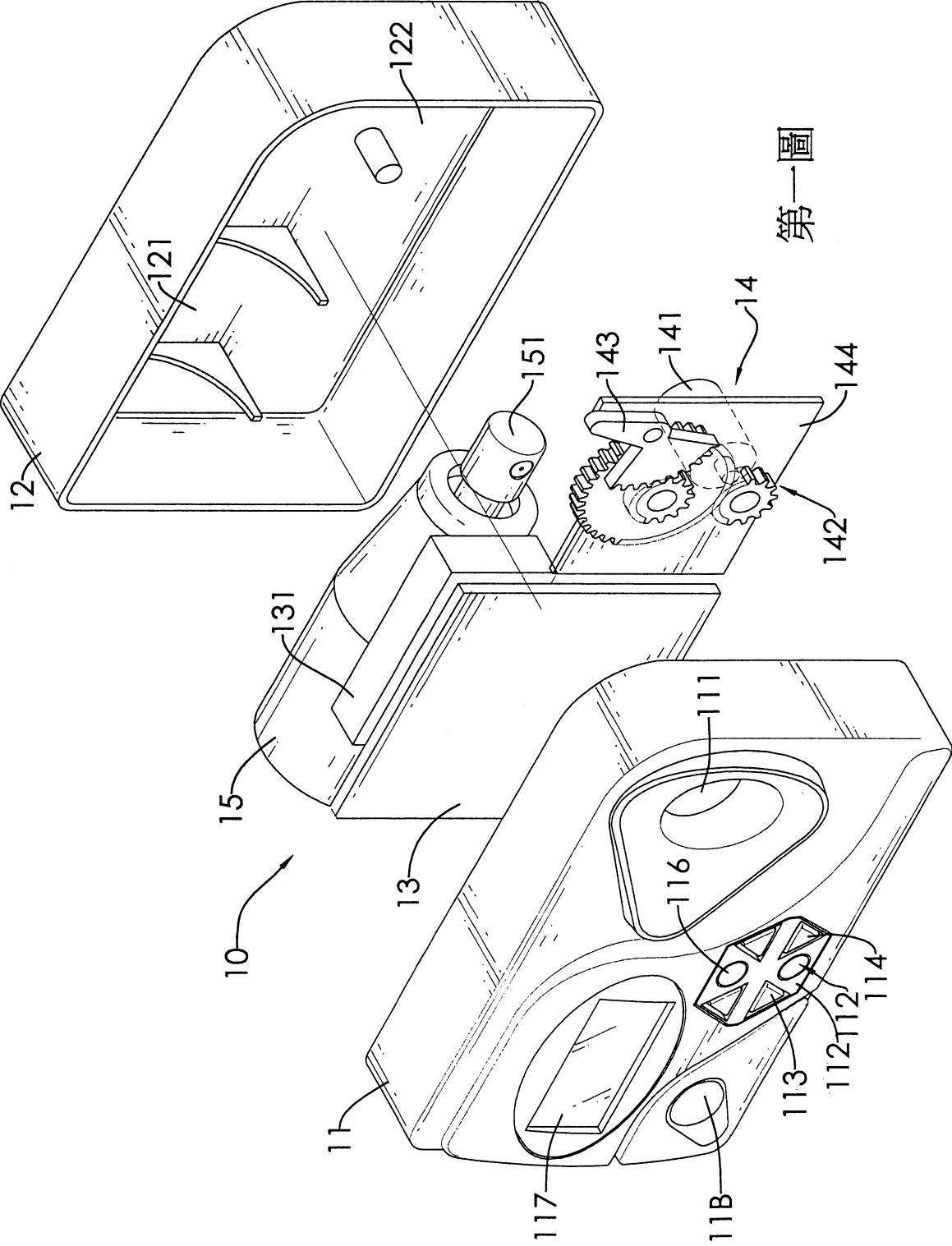
6．如申請專利範圍第 1、2、3、4 或 5 項所述之汽車冷卻輔助裝置，其中殼體具有可相互結合的前蓋與後蓋；

霧氣噴出孔係形成於前蓋的外側面；

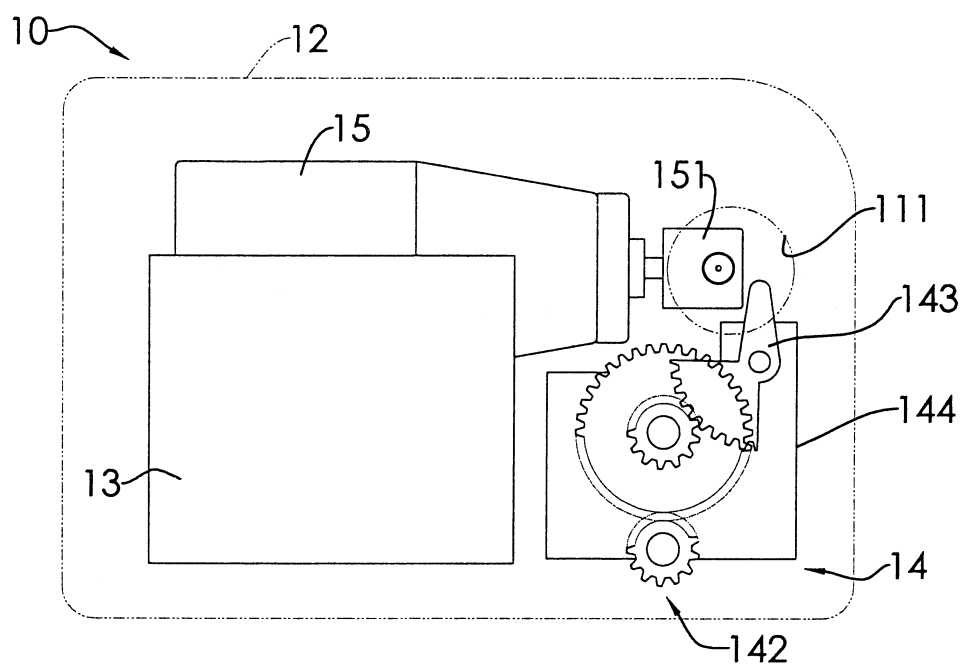
後蓋，其內側面形成有可容置降溫噴罐的降溫噴罐容置區與可容置擠壓裝置的擠壓裝置容置區。

十、圖式：

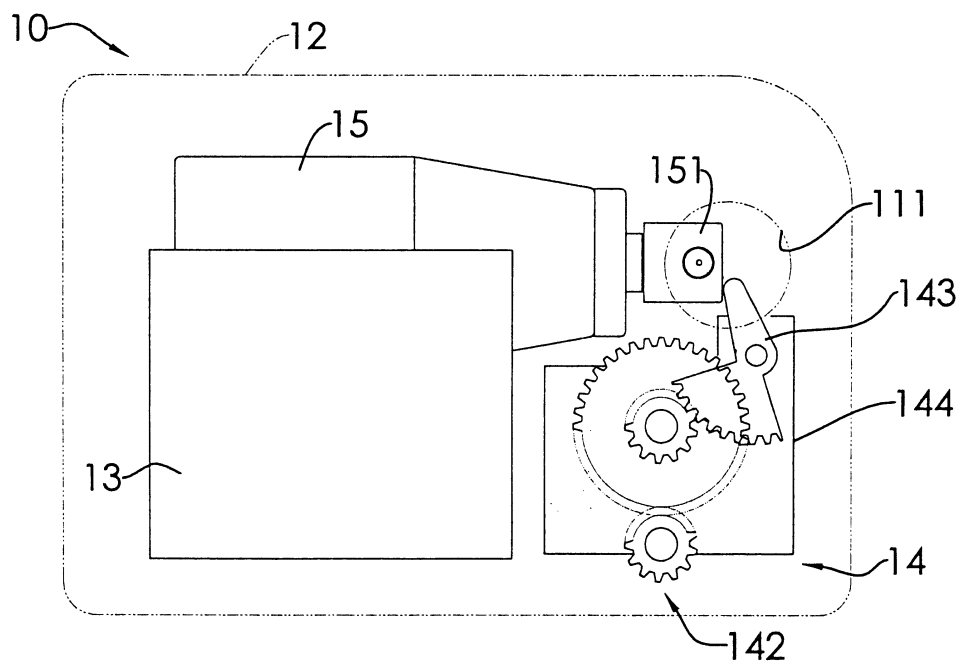
如次頁



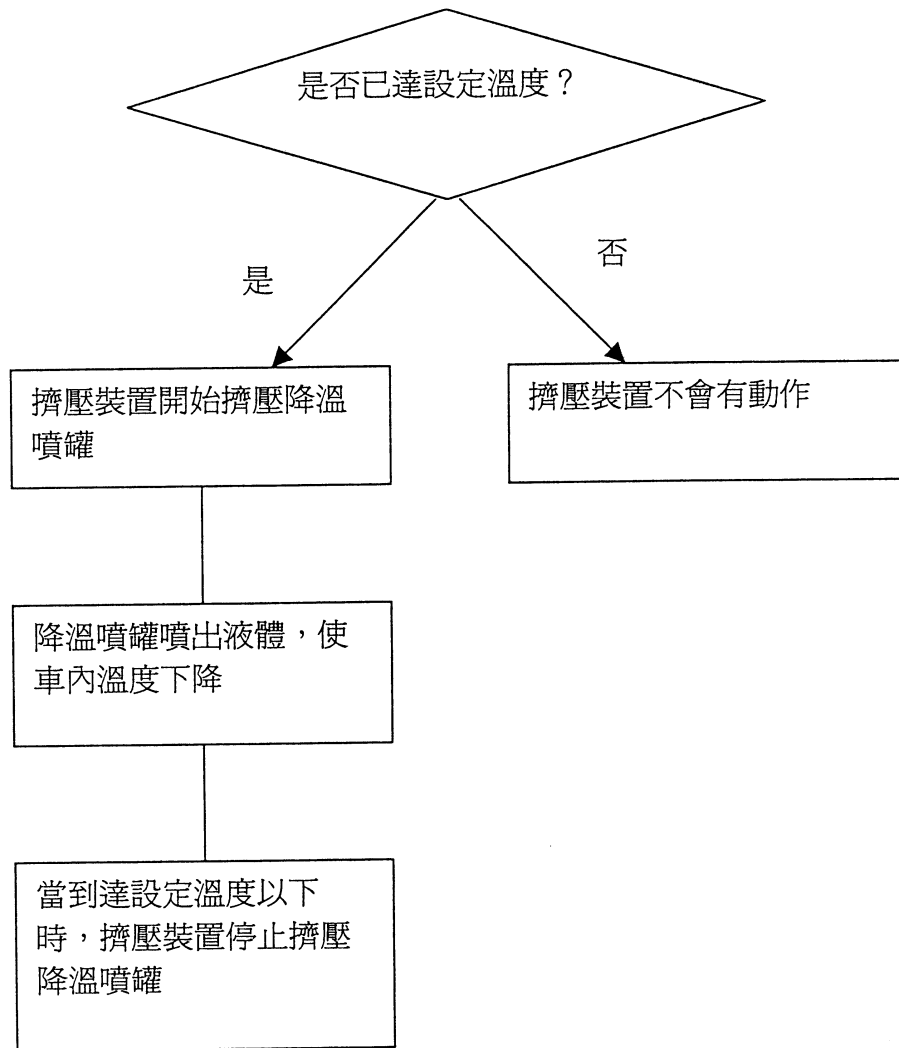
第一圖



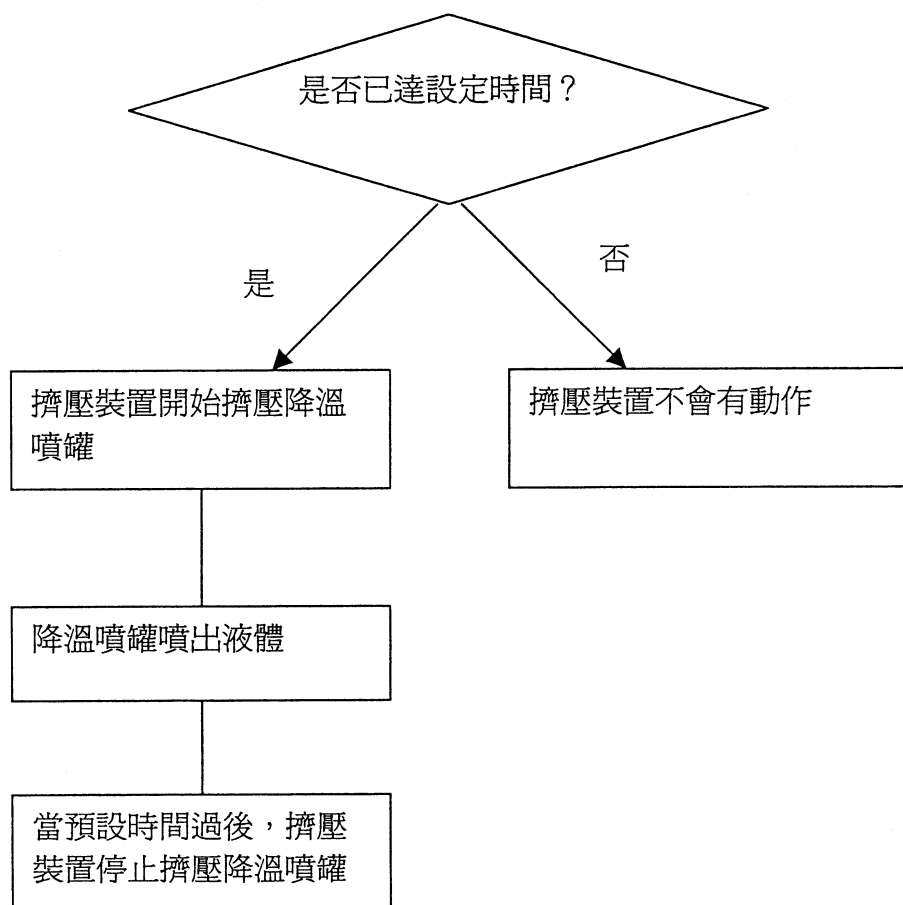
第二圖



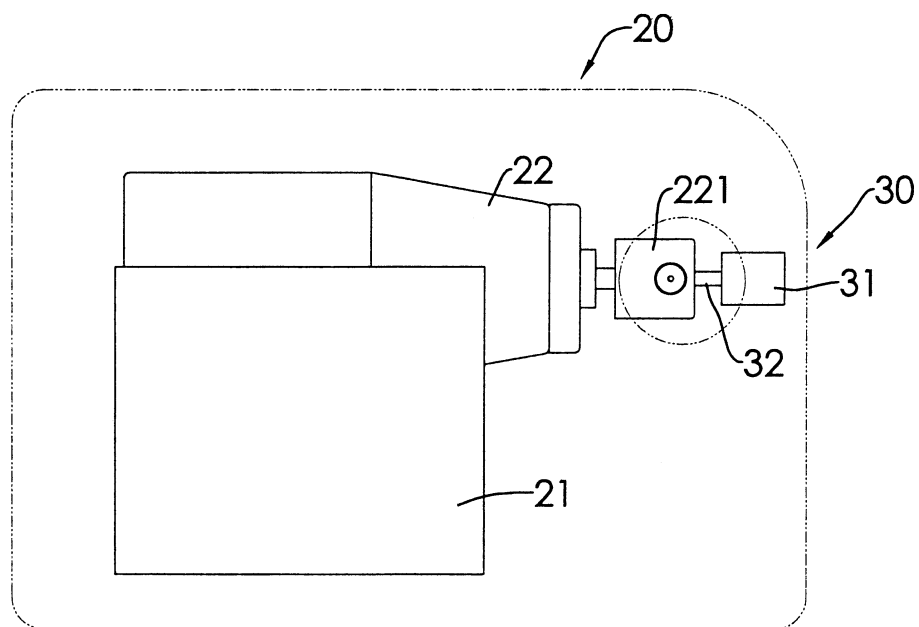
第三圖



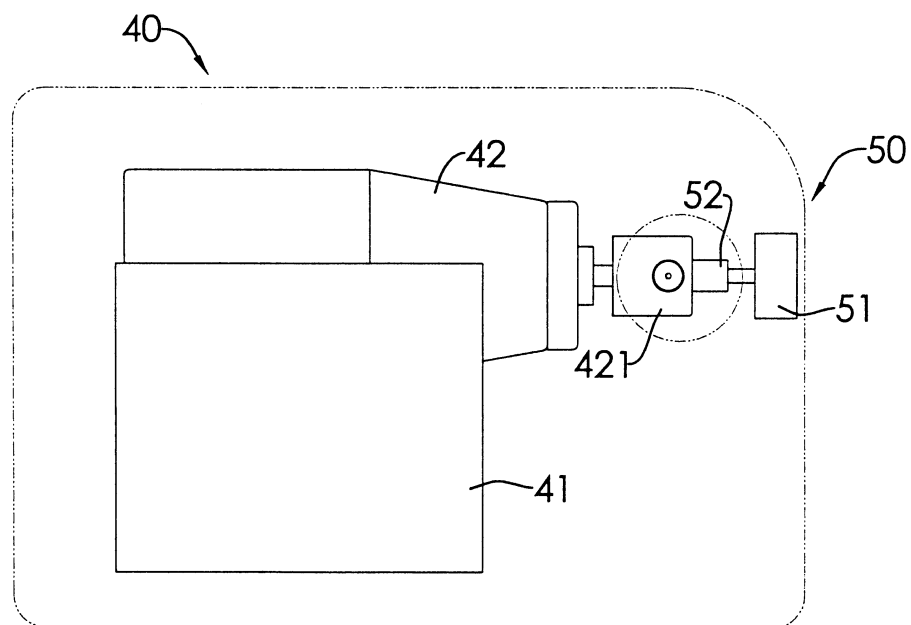
第四圖



第五圖



第六圖



第七圖

七、指定代表圖：

(一)本案指定代表圖為：第(一)圖。

(二)本代表圖之元件符號簡單說明：

- | | |
|----------------|---------------|
| (10) 殼體 | (11) 前蓋 |
| (111) 霧氣噴出孔 | |
| (112) 按鈕面板 | (113) 目錄選擇鈕 |
| (114) 溫度、時間調整鈕 | |
| (115) 確定按鈕 | (116) 目錄按鈕 |
| (117) 視窗 | (118) 電源按鈕 |
| (12) 後蓋 | (121) 降溫噴罐容置區 |
| (122) 擠壓裝置容置區 | |
| (13) 電路裝置 | (131) 電源供應器 |
| (14) 擠壓裝置 | (141) 馬達 |
| (142) 齒輪組 | (143) 壓桿 |
| (144) 固定板 | (15) 降溫噴罐 |
| (151) 噴氣頭 | |