

[19]中华人民共和国国家知识产权局

[51]Int. Cl<sup>7</sup>

B60B 7/00

# [12] 实用新型专利说明书

[21] ZL 专利号 99217299.3

[45]授权公告日 2000年5月10日

[11]授权公告号 CN 2377110Y

[22]申请日 1999.7.28 [24]颁证日 2000.4.14

[73]专利权人 陈俊郎  
地址 中国台湾

[72]设计人 陈俊郎

[21]申请号 99217299.3

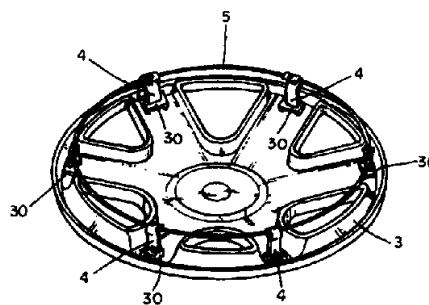
[74]专利代理机构 北京市专利事务所  
代理人 徐宁

权利要求书 1 页 说明书 3 页 附图页数 7 页

[54]实用新型名称 一种轮圈盖

[57]摘要

本实用新型涉及一种轮圈盖,它包括一轮圈盖体、数嵌卡块及一钢条,其特征在于:轮圈盖体周边设有数固定座,固定座顶面横向开设一长槽孔;嵌卡块一端向下弯折一卡掣部,两侧边各向上凸伸一止挡块,另端向下弯折二抵扣片,二抵扣片之间冲设曲翘一嵌压部,嵌压部两侧面分别弯弧形成一第一扣持缘及一第二扣持缘。本实用新型可与车轮钢圈形成紧密夹持力,防止因轮胎弹跳而导致脱落,组装更为快速稳固,可降低运输成本,且钢圈内径可略有变化。



ISSN 1008-4274

## 权 利 要 求 书

---

1、一种轮圈盖，其主要由一轮圈盖体、数嵌卡块及一钢条所构成，其特征在于：

所述轮圈盖体周边设有数固定座，所述固定座顶面横向开设一长槽孔；所述嵌卡块一端向下弯折一卡掣部，两侧边各向上凸伸一止挡块，另一端向下弯设二抵扣片，所述二抵扣片之间冲设曲翘一嵌压部，所述嵌压部两侧面分别弯弧形成一第一扣持缘及一第二扣持缘；将所述嵌卡块的卡掣部向下插设入所述固定座的长槽孔，再将所述嵌卡块以长槽孔为中心向上旋转九十度，与所述固定座形成垂直状态，所述止挡块向下抵止于所述固定座上端面，且所述卡掣部内缘面贴抵固定座底面内壁，将所述钢条扣组在所述扣持缘，所述钢条的弹力使抵扣片顶抵在所述钢圈内凹缘面。

# 说明书

## 一种轮圈盖

本实用新型涉及一种轮圈盖。

习知的轮圈盖型态（如图 1 所示），轮圈盖 1 表面预设有多样的图纹，轮圈盖 1 周缘向内侧伸设有若干的组接块 10，而于组接块 10 上扣组有金属钢条 20，如此构成的轮圈盖 1 当欲与车轮钢圈相组合时，要将轮圈盖 1 扣组有钢条 20 的组接块 10 部分嵌组入钢圈周缘内卡合。但是，如此组合的轮圈盖 1，由于其轮圈盖 1 是以凹沟 11 供嵌组钢条 20，再与车轮钢圈组接，因此轮圈盖 1 对钢条 20 的扣合无法确实稳固，致使轮圈盖 1 的组接块 10 对组在钢圈的卡组状态亦未必牢固，所以极易因轮胎的弹跳（如碰到凹洞、石子路等较差路况时），而让组接块 10 的嵌扣弹开，因而造成轮圈盖 1 松脱掉落。倘若汽车在行驶中轮圈盖 1 弹脱，其如一飞行的利器，可能导致伤及其他路人，甚是危险，且轮圈盖 1 在叠置装运时，因组接块 10 呈凸伸直立状，堆叠后材积所占用的空间大（如图 2 所示），使运输成本大幅提升，造成业者的负担。

再者，由于上述习知轮圈盖 1 扣合有钢条 20 的数组接块 10，其所形成的径围是固定的，如此一来，也仅适用于一种固定尺寸的钢圈卡合组接，若遇到较大尺寸的钢圈时则无法卡组，必需另外购买较大尺寸的轮圈盖 1 加以配合组接，不仅形成组合上的困扰与不便，另行购买较大尺寸轮圈盖 1 亦造成金钱的浪费。

本实用新型的目的是提供一种可与车轮钢圈形成紧密夹持力，防止因轮胎弹跳而导致脱落，组装更为快速稳固，并降低运输成本，且可嵌合组设于不同大小内径的钢圈内的轮圈盖。

为实现上述目的，本实用新型采取以下设计：一种轮圈盖，其主要由一轮圈盖体、数嵌卡块及一钢条所构成，其特征在于：所述轮圈盖体周边设有数固定座，所述固定座顶面横向开设一长槽孔；所述嵌卡块一端向下弯折一卡掣部，两侧边各向上凸伸一止挡块，另端向下弯设二抵扣片，所述二抵扣片之间冲设曲翘一嵌压部，所述嵌压部两侧面分别弯弧形成一第一扣持缘及一第二扣持缘；将所述嵌卡块的卡掣部向下插设入所述固定座的长槽孔，再将所述嵌卡块以长槽孔为中心向上旋转九十度，与所述固定座形成垂直状态，所述止挡块向下抵止于所述固定座上端面，且所述卡掣部内缘面贴抵固定座底面内壁，将所述钢条扣组在所述扣持缘，所述钢条的弹力使抵扣片顶抵在所述钢圈内凹缘

面。

本实用新型由于采取以上设计，其具有以下优点：1、本实用新型可以利用钢条的弹性将嵌卡块的二抵扣片向外顶扣撑持在钢圈弯弧凸缘之内缘面中，以达到连接确实且嵌组稳固，避免了轮圈盖体因弹跳而发生松动、弹脱，从而防止了危险的情况产生。2、本实用新型嵌卡块以长槽孔为中心向上旋转九十度而与固定座呈垂直状，使止挡块抵止在固定座上端面，且卡掣部内缘面贴抵在固定座底面内壁上，形成上、下定位状态，嵌卡块内、外缘面分别贴抵在长槽孔长边内壁，嵌卡块二侧端边挡止在长槽孔的短边内壁，而达到前、后、左、右、上、下六方向紧掣定位，使组合更为稳定牢靠不摇晃。3、本实用新型嵌卡块可以长槽孔为中心向内旋转折合九十度，而平行贴靠在固定座顶面，使轮圈盖体在叠合置放时，可大幅减少材料体积所占用的空间，降低运输成本。4、本实用新型由于设置了两个扣持缘，因此当欲嵌合的钢圈内径较大时，可将钢条移动扣合在第二扣持缘内，使嵌卡块的二抵扣片略向外扩张，而可与较大钢圈嵌组，使轮圈盖体适用组合于不同尺寸的钢圈。本实用新型确能达到所预期的使用目的及功效，它可以广泛用于与各种车轮钢圈的组合中。

下面结合附图对本实用新型作进一步说明。

图 1 为习知的立体外观图

图 2 为习知的叠置平面示意图

图 3 为本实用新型的立体分解图

图 4 为本实用新型的立体组合图

图 5 为本实用新型的部分立体分解图

图 6 为本实用新型的立体外观图

图 7 为本实用新型的另一方向部份剖面组合图

图 8 为本实用新型的部分立体组合图

图 9 为本实用新型的部分剖面组合图

图 10 为本实用新型的嵌卡块旋转动作图

图 11 为本实用新型的叠置平面示意图

图 12 为本实用新型的轮圈盖体与钢圈组合状态部分剖面图

图 13 为本实用新型的轮圈盖体与较大钢圈组合状态部分剖面图

如图 3 - 图 6 所示，本实用新型主要由一轮圈盖体 3 及数嵌卡块 4 所构组而成。轮圈盖体 3 上方周边等距环设有数固定座 30，固定座 30 顶面上横向开设一长槽孔 31，嵌卡块 4 呈弧曲片体状，其一端中央向下弯折一卡掣部 41，

二侧端边各向上凸伸一止挡块 42，另端向下弯曲连设二抵扣片 43，二抵扣片 43 之间冲设曲翘一嵌压部 44，嵌压部 44 两侧面分别弯弧形成一第一扣持缘 441 及一第二扣持缘 442。

组装时，首先分别将数嵌卡块 4 平行放置在固定座 30 顶面，且令抵扣片 43 朝内伸置，再将嵌卡块 4 的卡掣部 41 由上往下插设入固定座 30 的长槽孔 31 中，长槽孔 31 的短边内壁 A 与嵌卡块 4 二侧端边贴靠抵止（如图 7 所示），并使嵌卡块 4 内侧面平行贴靠固定座 30 顶面（如图 4、图 9 所示）。欲使用时，将嵌卡块 4 以长槽孔 31 为中心向上旋转九十度而与固定座 30 呈垂直状态，嵌卡块 4 内、外缘面分别贴抵在长槽孔 31 长边内壁 B 上，而形成前、后紧掣定位（如图 10 所示）。止挡块 42 向下抵止在固定座 30 顶面，且卡掣部 41 内缘面贴抵在固定座 30 底面内壁 C 上，形成上、下止定贴靠。另外，嵌卡块 4 二侧端边挡止在长槽孔 31 二短边内壁 A 上，而形成左、右紧掣卡合（如图 7 所示），再将钢条 5 扣合嵌组入嵌压部 44 的第一扣持缘 441 内（如图 8 所示），即可与车轮钢圈 D 组装。

当轮圈盖体 3 与汽车车轮的钢圈 D 在相组时，轮圈盖体 3 利用嵌卡块 4 的二抵扣片 43 对正钢圈 D 的周缘，再施力将轮圈盖体 3 向钢圈 D 压合嵌组，利用钢条 5 的弹力将嵌卡块 4 的二抵扣片 43 顶扣在钢圈 D 弯弧凸缘 D1 的内凹缘面 D2 中（如图 12 所示），从而使轮圈盖体 3 确实嵌合固定在钢圈 D 上。若欲嵌合的钢圈 D 内径较大时，则将钢条 5 往下勾扣在第二扣持缘 442 上，使嵌卡块 4 的二抵扣片 43 被钢条 5 往外撑张，进而略向外扩张而可嵌组在较大钢圈 D 上（如图 13 所示），而不会因轮胎弹跳而松动、弹脱，进而达到稳固嵌卡的功效，且可适用于较大尺寸的钢圈 D 卡组。

当盖体 3 组装搬运时，可将钢条 5 拆卸分离，再以嵌卡块 4 长槽孔 31 为中心旋转折合九十度，使嵌卡块 4 与固定座 30 呈平行贴合状，而可将轮圈盖体 3 一一向上密合贴靠叠置，减少体积的占用，降低运输成本（如图 11 所示）。

# 说明书附图

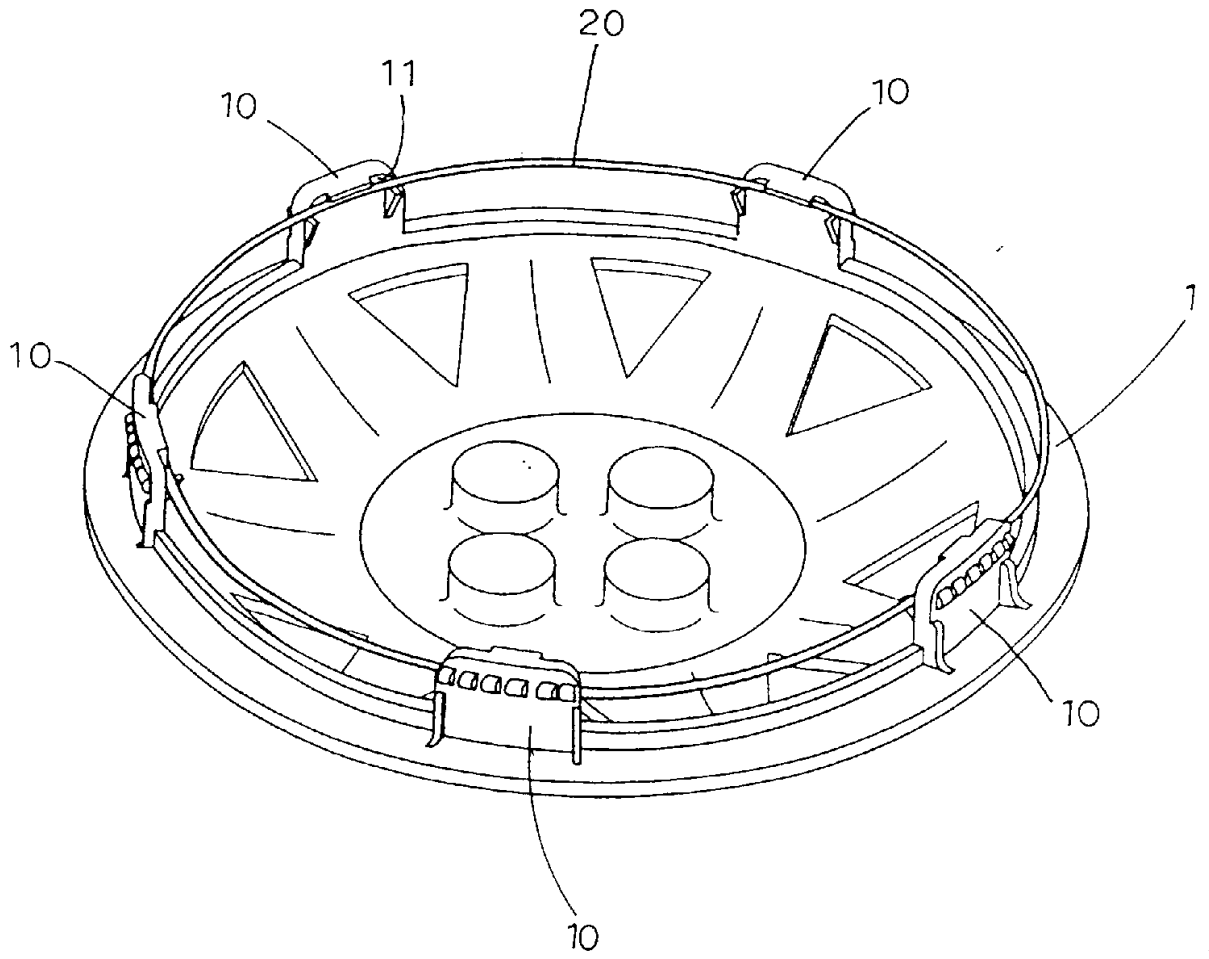


图 1

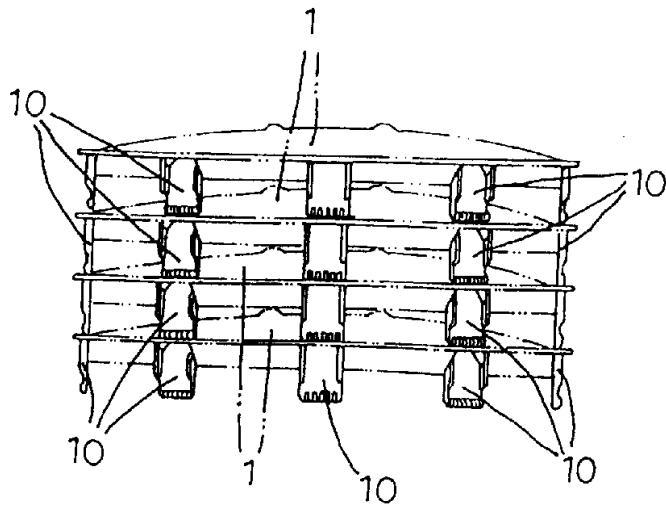


图 2

说明书附图

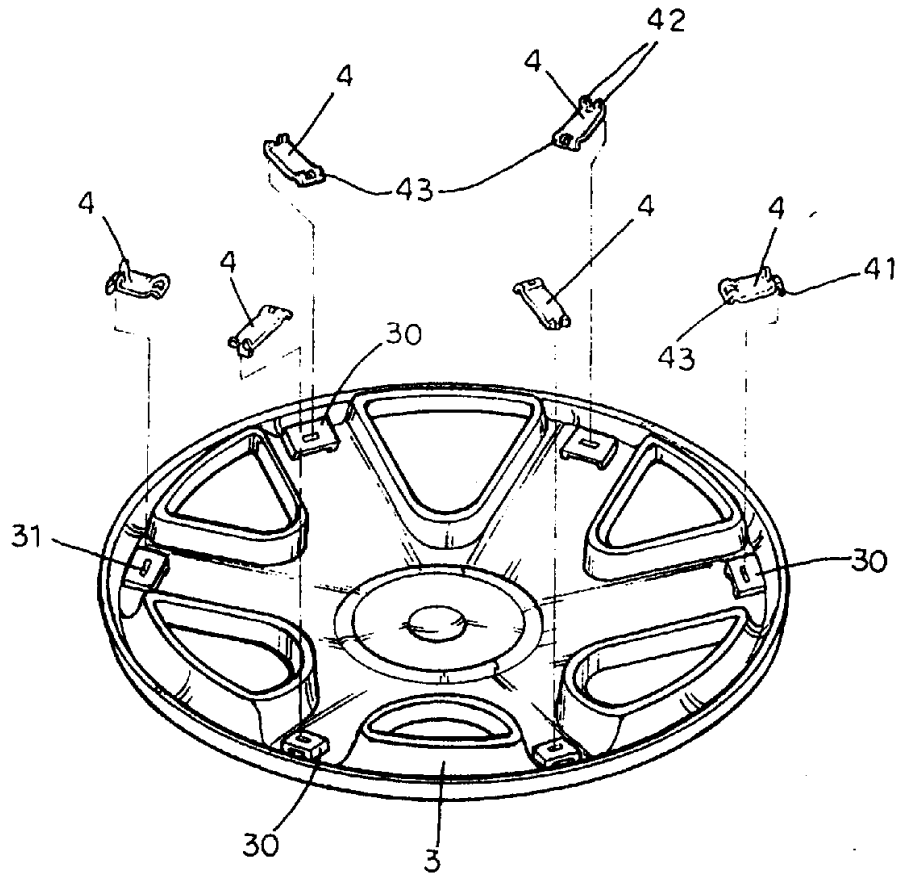


图 3

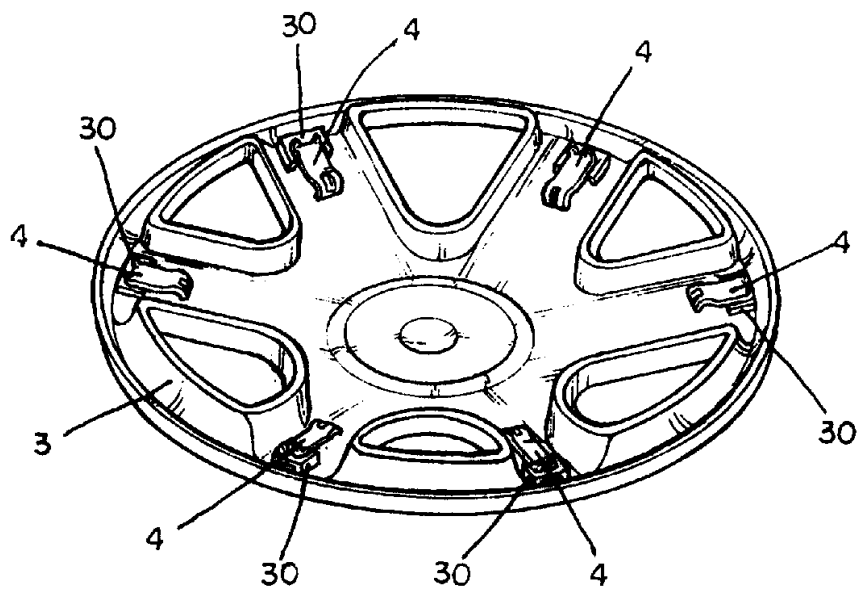


图 4

说明书附图

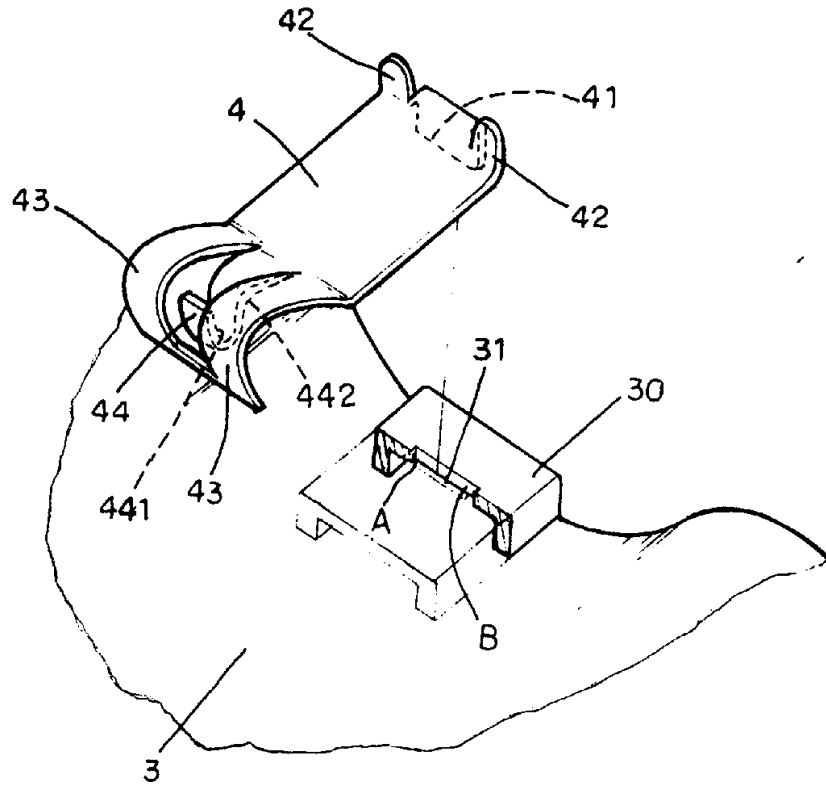


图 5

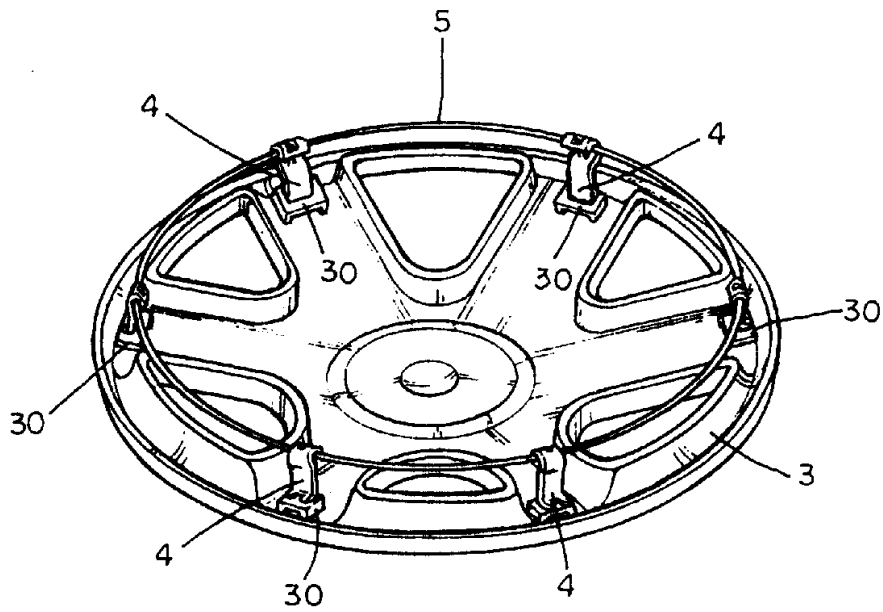


图 6

说明书附图

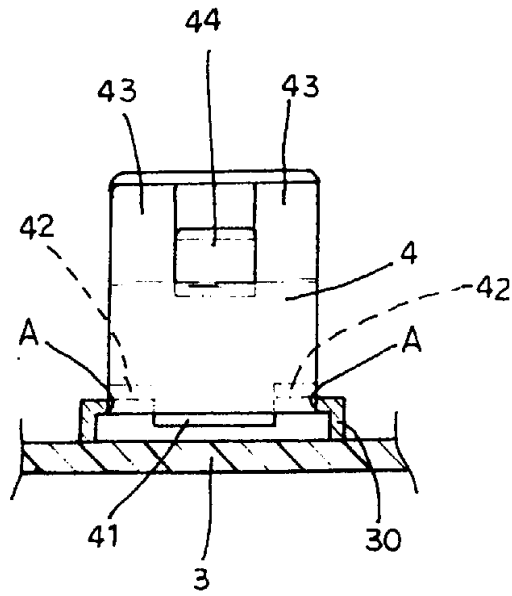


图 7

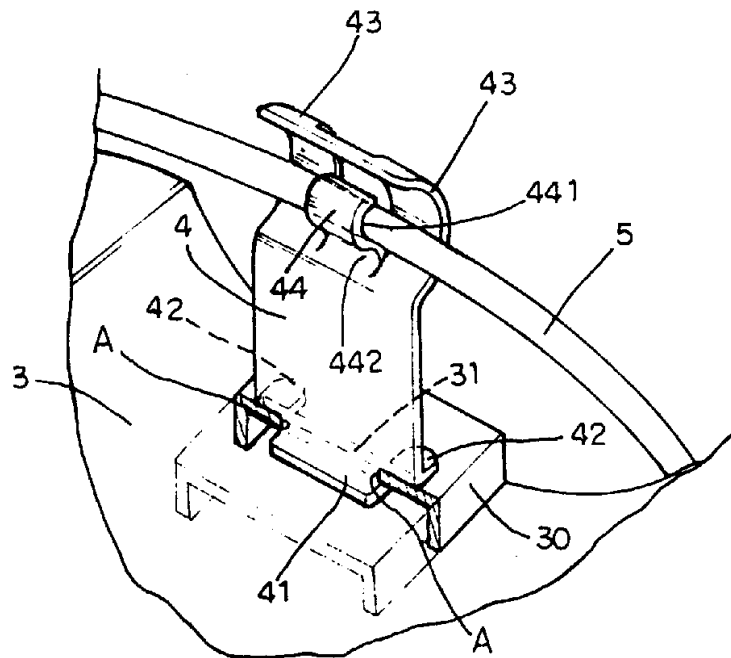


图 8

# 说明书附图

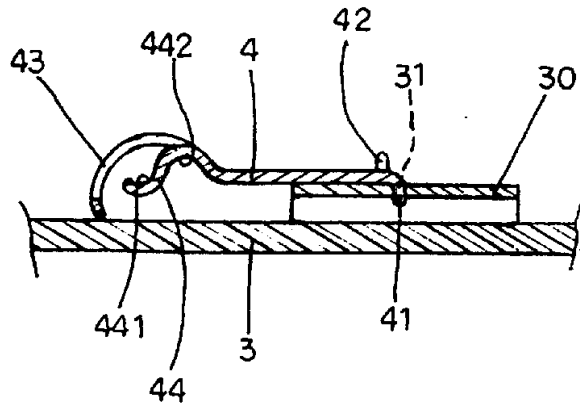


图 9

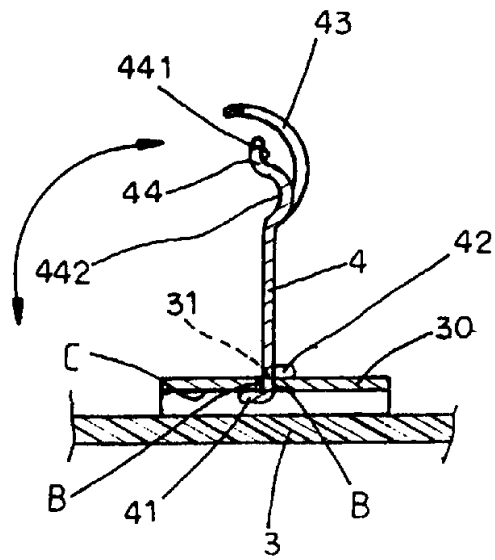


图 10

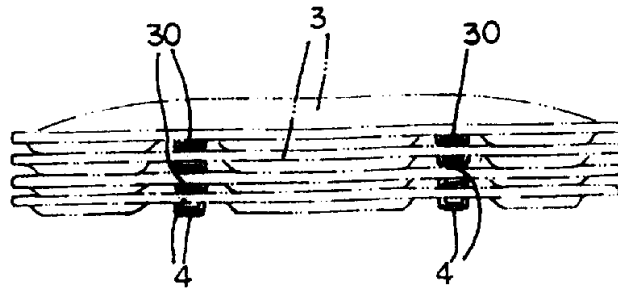


图 11

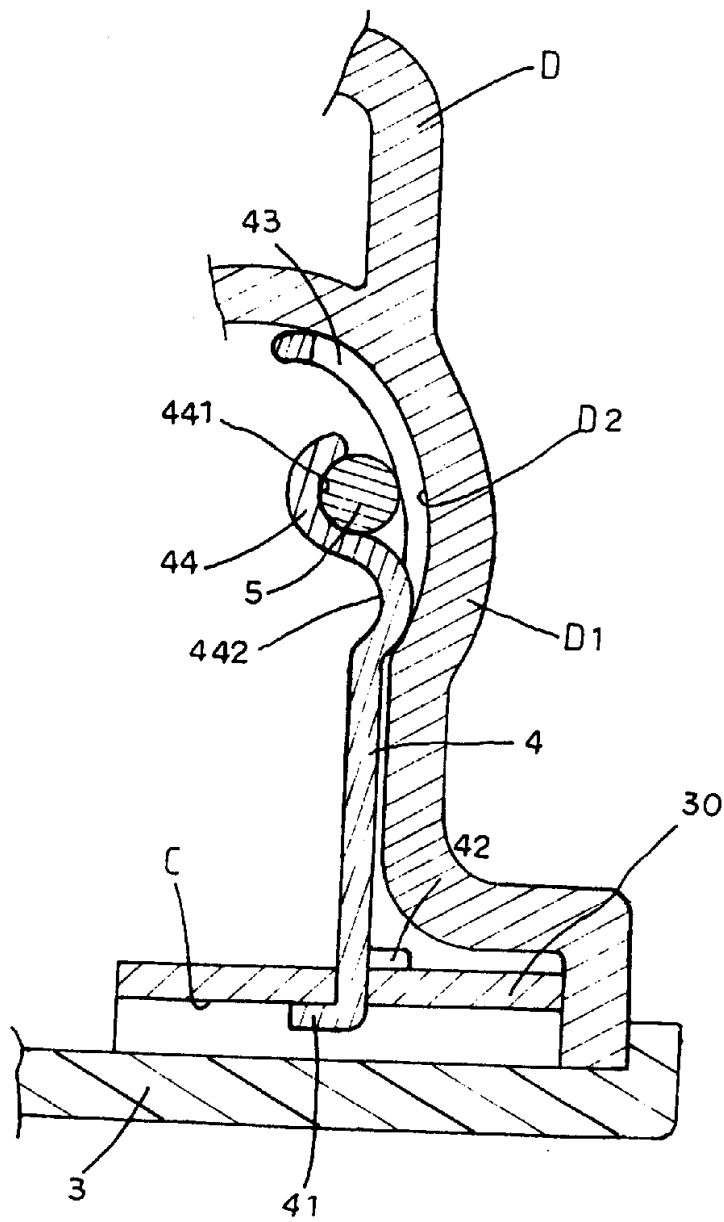


图 12

说明书附图

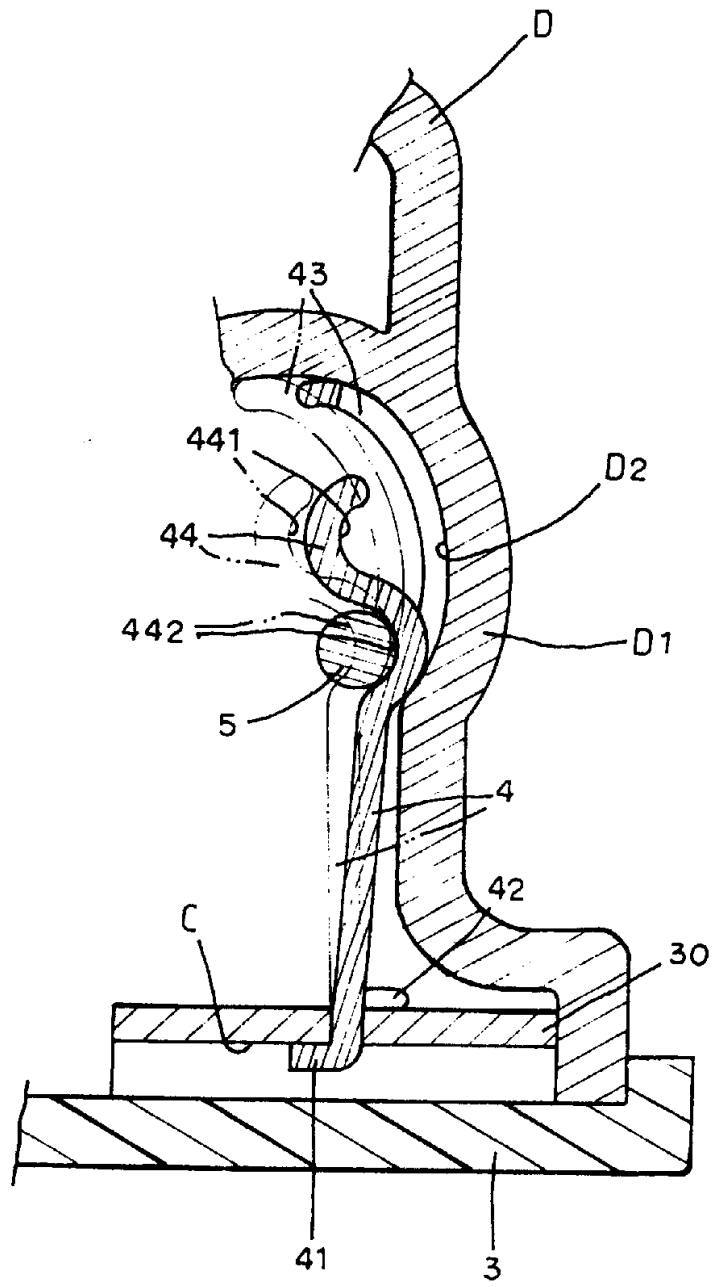


图 13