



# [12] 实用新型专利说明书

[21] ZL 专利号 93201538.7

[51]Int.Cl<sup>5</sup>

B60C 27 / 00

[45]授权公告日 1994 年 3 月 23 日

[22]申请日 93.1.13 [24]颁证日 94.1.23

[73]专利权人 江西共青垦殖场运输公司

地址 330401江西省德安共青城

[72]设计人 陈通亚

[21]申请号 93201538.7

[74]专利代理机构 南昌市专利事务所

代理人 陈守国

B60B 39 / 00

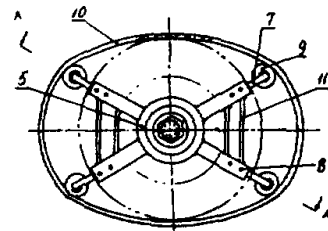
说明书页数:

附图页数:

[54]实用新型名称 一种汽车防滑装置

[57]摘要

本实用新型涉及到一种汽车防滑装置，其主要的技术特征在于：由安装在后桥壳的固定卡设有数根内支承杆，在半轴的法兰盘上固定有轴座，轴座上设有轴承，外支承杆固定在轴承套上，外支承杆和内支承杆顶端设有调整滚筒轴和调节螺钉，轴上设有滚筒，滚筒上设有防滑带。本实用新型能减少车辆的行驶阻力和震动力，在雨雪冰沙上行车，采用经济车速行驶，从而提高汽车的行驶速度，同时减少轮胎磨损，致使防滑带与驱动轮胎的摩擦系数始终保持一致。



# 权 利 要 求 书

---

1、一种汽车防滑装置，其特征在于：由安装在后桥壳的固定卡1上设有数根内支承杆2，在半轴的法兰盘上固定有轴座3，轴座3上设有轴承4，外支承杆6固定在轴承套5上，外支承杆6和内支承杆2顶端设有调整滚筒轴7和调节螺钉8，滚筒轴7上设有滚筒9，滚筒9上设有防滑带10。

2、根据权利要求1所述的汽车防滑装置，其特征在于：内、外支承杆2、6各4根相互对应，并在支承杆之间由撑杆11相互固定。

3、根据权利要求1所述的汽车防滑装置，其特征在于：内、外支承杆2、6是采用焊接形式固定在固定卡1上和轴承套5上。

## 汽车防滑装置

本实用新型涉及到机动车防滑，尤其是一种汽车驱动轮防滑装置。

在现有的技术中，汽车防滑装置多见在汽车驱动轮中设置防滑链条，这种防滑链条给路面造成很大的损坏，同时也给汽车轮胎带来损害，中国专利公告一种“汽车用旋转式防滑装置”，申请号：89210489.8，这种防滑装置为旋转式，由旋转链轮、主臂、拉簧等构成，旋转链轮上带有多条铁链，它安装在主臂的前端，主臂的后端与固定在后桥上的支架铰接，拉簧装在支架上与主臂连接可将其起落。该防滑装置的缺点是多条铁链很容易较接在一起，损坏旋转装置，其次是结构复杂。

本实用新型的目的是设计一种汽车防滑装置，主要是在汽车驱动轮外围设置一个能固定支承汽车轮防滑带作旋转运动的装置，以实现汽车驱动轮直接带动防滑带在支承的装置上作旋转作用并运动。

本实用新型的目的是这样实现的，一种汽车防滑装置，它由安装在后桥壳的固定卡上设有四根内支承杆，在半轴的法兰盘上固定一个轴座，轴座上装有一个轴承，外支承杆固定在轴承套上，内、外支承杆顶端设有调整滚筒轴和调节螺钉，以调整防滑带的松紧状态，由于防滑带需作圆围运动，因此在调整滚筒轴上装有滚筒，为考虑整个内、外支承杆的相互之间连为一体，在内、外支承杆之间焊有撑杆，内支承杆采用焊接的形式将其固定在固定卡和轴承套上。

本实用新型相比现有技术具有如下优点：

- 1、防滑带与驱动轮胎的摩擦系数始终保持一致。
- 2、因不直接与地面摩擦，从而有效的保护了路面，减少轮胎磨损。

3、减少车辆的行驶阻力和震动力，在雨雪冰沙上行车，可采用经济车速行驶，从而提高汽车的行驶速度。

4、结构简单、安装方便。

图1是本实用新型安装在左侧A—A轮胎上的示意图；

图2是本实用新型防滑装置支承结构A—A剖面示意图；

下面结合附图对本实用新型的实施例作进一步的描述，从图1中可以看出，汽车的驱动轮不直接作用在路面上，而是直接作用在防滑带10上，由于内支承杆2直接作用在固定卡1上，因此：采用紧固形式直接作用在汽车后桥壳上，外端由轴承座3直接作用有轴承4和轴承套5，外支承杆6直接作用在轴承套5上，整个外部支承装置装在半轴法兰盘上，因此：只要汽车驱动轮旋转后，即可带动整个防滑带10在滚筒9上运动，致使车轮始终保持两驱动轮的附着力一致，从而不会产生侧滑，有效控制汽车达到行车速度，(工效)由于防滑带10平软，工作时防滑带10与车轮在路面之间其只承受垫压力，这样除减少防滑带10本身的磨损外，同时减少对轮胎的磨损及路面的损坏。

见附图2，在固定卡1上均匀焊接四根内支承杆2，为考虑整体性强度，故在支承杆2之间焊有撑杆11，撑杆11为四根，外端部分采用连接形式固定在轴座3，固定轴座3和半轴的法兰盘螺孔相连接，固定轴座3上装有轴承4，在轴套5上焊接四根和内支承杆2相对应的外支承杆6，内、外支承杆2、6为空心结构。滚筒9的两端直接插入内、外支承杆2、6的空管内，然后在内、外支承杆2、6的侧面装有调整螺栓8，以调节滚筒9上的防滑带10的松紧，当防滑带10过紧时，将滚筒轴7往下压，当防滑带10过松时，将滚筒轴7往上提。这样整个支承防滑带10结构是牢靠的，理论上也是可行的，从而可实现车轮与路面附着力为一致，以克服现有技术的不足。

说明书附图

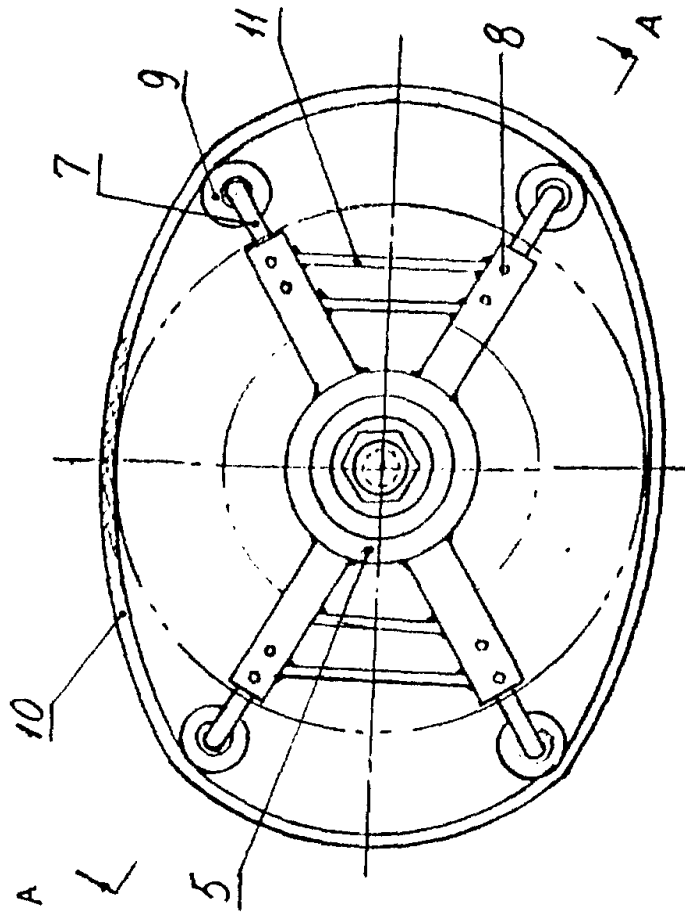


图 1

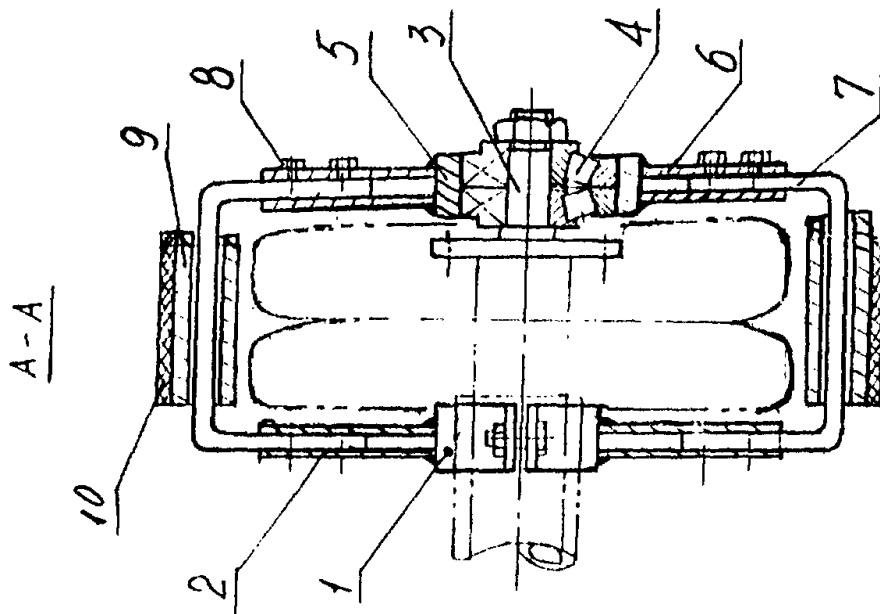


图 2