



(12) 发明专利申请

(10) 申请公布号 CN 103640443 A

(43) 申请公布日 2014. 03. 19

(21) 申请号 201310532700. 0

(22) 申请日 2013. 10. 31

(71) 申请人 安徽工贸职业技术学院
地址 232001 安徽省淮南市国庆西路 199 号

(72) 发明人 方蕊

(51) Int. Cl.
B60C 27/06 (2006. 01)
B60C 19/00 (2006. 01)

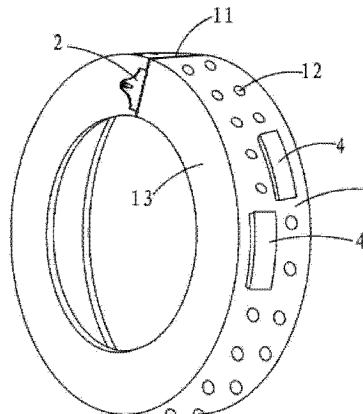
权利要求书1页 说明书2页 附图2页

(54) 发明名称

一种多用途的汽车车轮保护装置

(57) 摘要

本发明公开了一种多用途的汽车车轮保护装置,其特征在於:所述轮胎套包括一设有结合部且与轮胎相配合的环状的主体,一设于所述结合部处的固定体;所述主体的表面开设有复数个第一安装孔,所述第一安装孔上固定有复数个第一垫片或复数个第二垫片。本发明一种多用途的汽车车轮保护装置,既能保护轮胎减少磨损,又能防止轮胎打滑,还能抬高轮胎高度避免汽车底部碰擦地面。



1. 一种多用途的汽车车轮保护装置,其特征在于:所述轮胎套包括一设有结合部且与轮胎相配合的环状的主体,一设于所述结合部处的固定体;所述主体的表面开设有复数个第一安装孔,所述第一安装孔上固定有复数个第一垫片或复数个第二垫片。

2. 根据权利要求1所述的一种多用途的汽车车轮保护装置,其特征在于:所述主体断面为U形,其两侧面为侧面,所述固定体设于所述结合部处的侧面上。

3. 根据权利要求1所述的一种多用途的汽车车轮保护装置,其特征在于:所述第一垫片内嵌有钉状物,所述钉状物的顶端露出该第一垫片;所述第一垫片的上表面开设有复数个第二安装孔;所述一种多用途的汽车车轮保护装置还包括复数个连接装置,所述各连接装置贯穿于所述第一安装孔和第二安装孔之间。

4. 根据权利要求1所述的一种多用途的汽车车轮保护装置,其特征在于:所述第二垫片的上表面开设有复数个第三安装孔;所述一种多用途的汽车车轮保护装置还包括复数个连接装置,所述各连接装置贯穿于所述第一安装孔和第三安装孔之间。

5. 根据权利要求3或4所述的一种多用途的汽车车轮保护装置,其特征在于:所述连接装置包括螺纹件或卡扣件。

一种多用途的汽车车轮保护装置

技术领域

[0001] 本发明涉及一种汽车车轮保护装置,尤其涉及一种多用途的汽车车轮保护装置。

背景技术

[0002] 汽车行驶在一些特殊的路面上,如积雪较厚、泥泞、结冰等路面,往往需要在汽车轮胎上加装防止打滑装置。现有的防止打滑装置普遍采用防止打滑链以减少行车事故的发生。防止打滑链可以增加轮胎的摩擦力,防止轮胎在泥雪路面打滑。但钢链或者铁链毁胎太厉害且噪音大,还会缩短减震的使用寿命。专利 200820232582.6《防止打滑车用轮胎套》采用在轮胎套上固定钉状物的方式,只有防止打滑的作用,且其是将套被置于地,车前行自动上套,通过套被的内纹路和车轮的纹路相配合避免打滑,而实际车轮的纹路细小,难以准确对准,因此不方便主体的安装。目前的轮胎套都只有防止打滑功能,汽车在遇到坎坷山路或凹凸不平整路面时,汽车底盘就被刮到或无法前行,现有的轮胎套就束手无策了。

发明内容

[0003] 本发明所要解决的技术问题是:提供一种既能保护轮胎减少磨损,又能防止轮胎打滑,还能抬高轮胎高度避免汽车底部碰擦地面的多用途的汽车车轮保护装置。

[0004] 为了解决上述技术问题,本发明所采用的技术方案是:

[0005] 一种多用途的汽车车轮保护装置,所述轮胎套包括一设有结合部且与轮胎相配合的环状的主体,一设于所述结合部处的固定体;所述主体的表面开设有复数个第一安装孔,所述第一安装孔上固定有复数个第一垫片或复数个第二垫片。

[0006] 所述主体断面为U形,其两侧面为侧面,所述固定体设于所述结合部处的侧面上。

[0007] 所述第一垫片内嵌有钉状物,所述钉状物的顶端露出该第一垫片;所述第一垫片的上表面开设有复数个第二安装孔;所述一种多用途的汽车车轮保护装置还包括复数个连接装置,所述各连接装置贯穿于所述第一安装孔和第二安装孔之间。

[0008] 所述第二垫片的上表面开设有复数个第三安装孔;所述一种多用途的汽车车轮保护装置还包括复数个连接装置,所述各连接装置贯穿于所述第一安装孔和第三安装孔之间。

[0009] 所述连接装置包括螺纹件或卡扣件。

[0010] 与现有技术相比,本发明具有的有益效果为:

[0011] 本发明安装在车轮上可保护轮胎减少磨损,还可根据汽车行驶路面的具体情况,在需要防止打滑时将第一垫片固定在主体上,加大行车的安全性;在需要过坎坷路面时,将第二垫片固定在主体上,抬高轮胎高度避免汽车底部碰擦地面。

附图说明

[0012] 图1是本发明一种多用途的汽车车轮保护装置安装了第一垫片时的结构示意图。

[0013] 图2是本发明一种多用途的汽车车轮保护装置安装了第二垫片时的结构示意图。

[0014] 图 3 是本发明一种多用途的汽车车轮保护装置第一垫片的结构示意图。

[0015] 图 4 是本发明一种多用途的汽车车轮保护装置第二垫片的结构示意图。

[0016] 图中标记为：主体 1、结合部 11、第一安装孔 12、侧面 13、固定体 2、第一垫片 3、钉状物 31、第二安装孔 32、第二垫片 4、第三安装孔 41。

具体实施方式

[0017] 下面结合附图和具体实施方式对本发明作进一步详细的说明。

[0018] 如图 1 所示，一种多用途的汽车车轮保护装置，所述轮胎套包括一设有结合部 11 且与轮胎相配合的环状的主体 1，一设于所述结合部 11 处的固定体 2；所述主体 1 的表面开设有复数个第一安装孔 12，所述第一安装孔 12 上固定有复数个第一垫片 3。

[0019] 如图 2 所示，所述第一安装孔 12 上固定有复数个第二垫片 4。所述轮胎套采用有弹力的耐磨橡胶材料，所述主体 1 的表面厚度约 10mm，但在开设有所述第一安装孔 12 的位置再稍厚一些，这样便于所述主体 1 的弯折和安装。所述主体 1 的断面为 U 形，其两侧面为侧面 13，所述固定体 2 设于所述结合部 11 处的侧面 13 上，将该固定体 2 设于所述侧面 13 上，消除将该固定体 2 设于所述主体 1 的表面而造成的颠簸感。将所述主体 1 套上轮胎后，所述侧面 13 起到嵌套轮胎的作用，所述固定体 2 将所述主体 1 与轮胎锁紧，防止该主体 1 脱离轮胎。所述固定体 2 可使用法兰和螺栓，但可选器件不局限于此。使用法兰和螺栓锁紧轮胎套的优点是可根据轮径的实际大小对螺栓进行微调，确保连接可靠，同时加大主体和车轮之间的摩擦力。

[0020] 如图 3 所示，所述第一垫片 3 内嵌有钉状物 31，所述钉状物 31 的顶端露出该第一垫片 3；所述第一垫片 3 的上表面开设有复数个第二安装孔 32。本发明还包括复数个连接装置（未图示），所述连接装置贯穿于所述第一安装孔 12 和第二安装孔 32 之间，将所述第一垫片 3 固定于该主体 1 的表面。所述第一垫片 3 的总宽 d1 最大宽度可与轮胎宽度相当。

[0021] 如图 4 所示，所述第二垫片 4 开设有复数个第三安装孔 41。本发明还包括复数个连接装置（未图示），所述连接装置贯穿于所述第一安装孔 12 和第三安装孔 41 之间，将所述第二垫片 4 固定于该主体 1 的表面。所述第二垫片 4 的厚度 d2 一般在 50mm ~ 100mm，由于该第二垫片 4 较厚，不易弯曲，该第二垫片 4 的上表面和下表面为平行弧面，更贴合汽车轮胎，避免第二垫片的断裂。所述第二垫片 4 的总宽 d3 要小于轮胎宽度，这样避免了该第二垫片 4 碰到汽车的翼子板。

[0022] 所述连接装置是螺纹件或卡扣件等其他连接件。所述第二安装孔 32 和所述第三安装孔 41 为沉孔，可以保证所述连接装置嵌入第一垫片或第二垫片内，美观且不会磨损主体和汽车轮胎。

[0023] 本发明安装在车轮上可保护轮胎减少磨损，还可根据汽车行驶路面的具体情况，在需要防止打滑时将第一垫片固定在主体上，加大行车的安全性；在需要过坎坷路面时，将第二垫片固定在主体上，抬高轮胎高度避免汽车底部碰擦地面。

[0024] 本技术领域中的普通技术人员应当认识到，以上的实施例仅是用来说明本发明，而并非用作为对本发明的限定，只要在本发明的实质精神范围内，对以上所述实施例的变化、变型都将落在本发明的权利要求范围内。

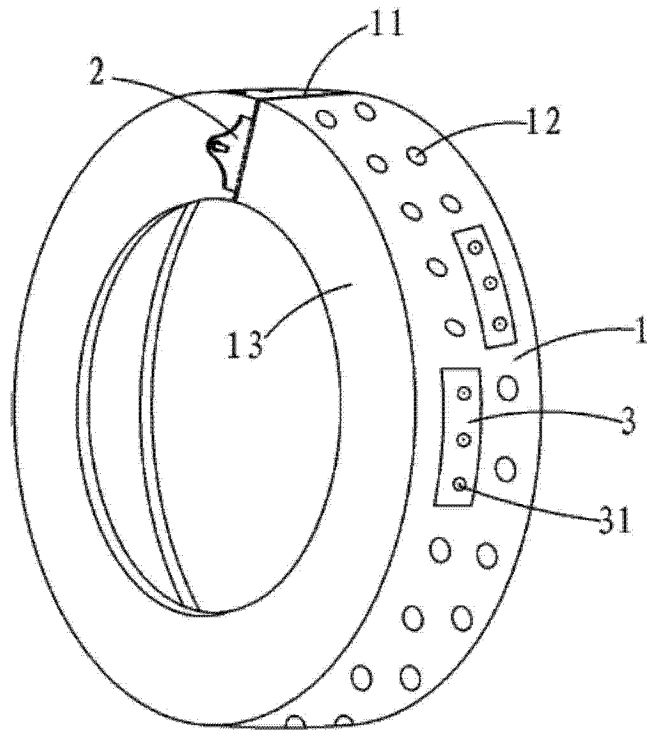


图 1

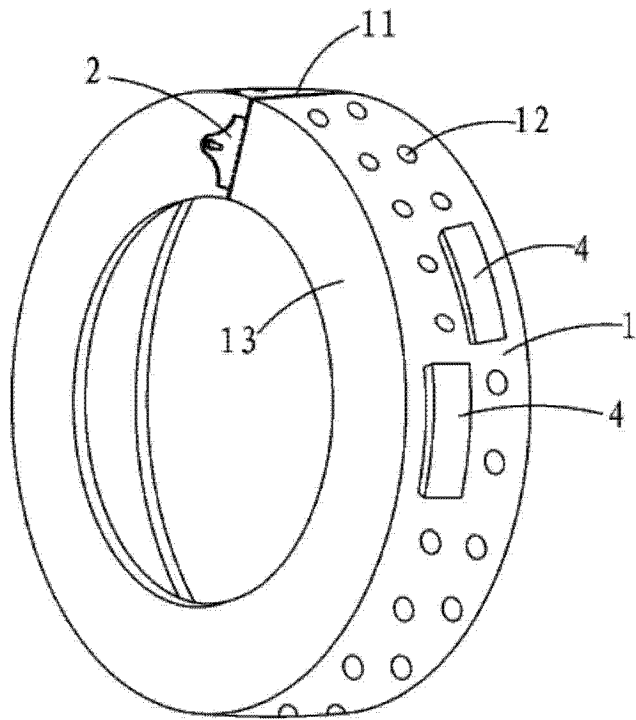


图 2

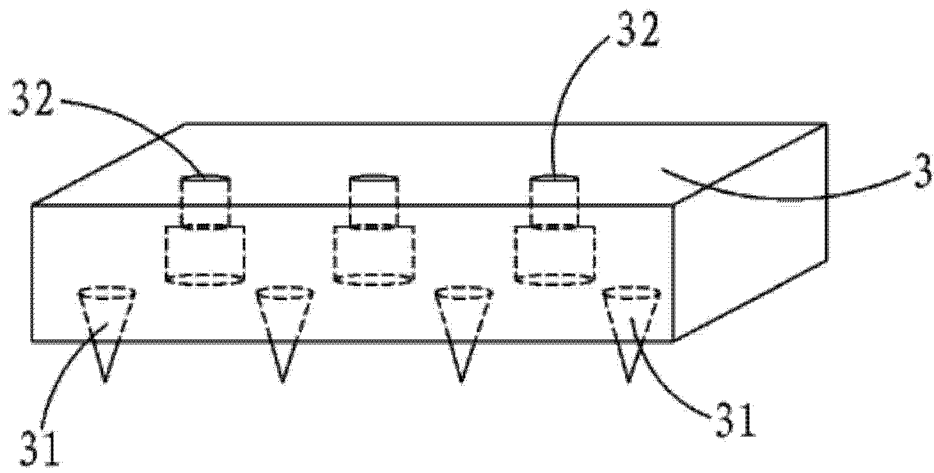


图 3

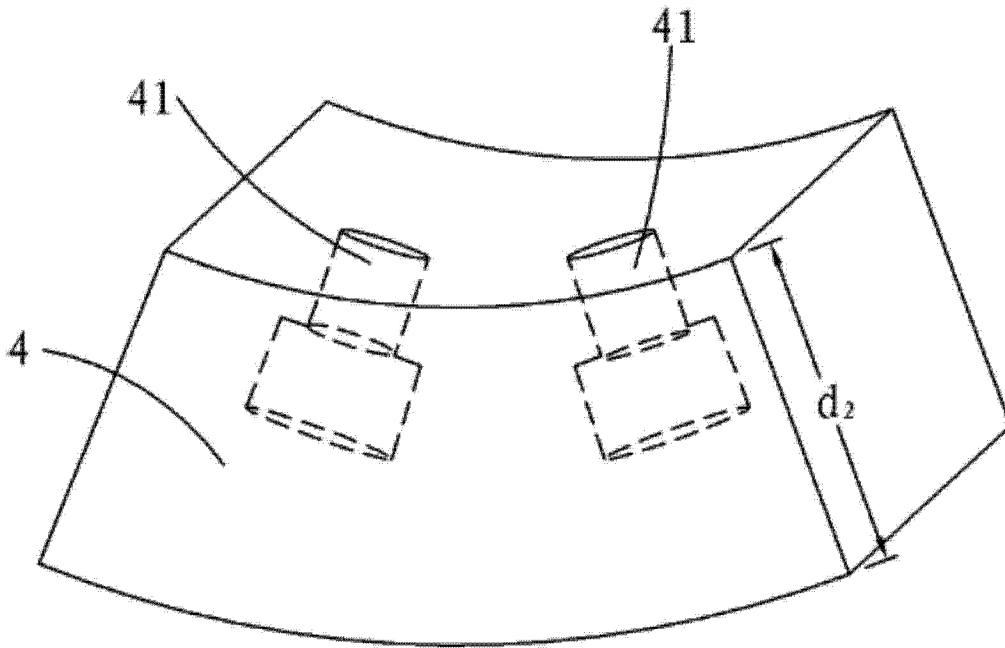


图 4