



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 205311243 U

(45) 授权公告日 2016. 06. 15

(21) 申请号 201620108563. 7

(22) 申请日 2016. 02. 03

(73) 专利权人 赵鑫

地址 474550 河南省南阳市西峡县西坪镇东
官村 2 组

(72) 发明人 赵鑫

(74) 专利代理机构 郑州知己知识产权代理有限
公司 41132

代理人 季发军

(51) Int. Cl.

B60C 9/18(2006. 01)

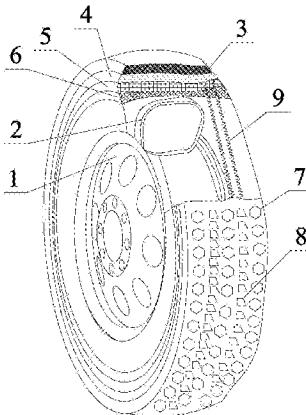
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种汽车轮胎

(57) 摘要

本实用新型公开了一种汽车轮胎，包括轮辋、胎体和防护套，所述防护套由外到内依次包括防滑层、防刺层、减震层和缓冲层，所述防滑层上间隔设置多条六边形凸起层和多条梯形凹陷层，所述防刺层为蜂窝状橡胶层，所述减震层内表面和所述缓冲层外表面通过锯齿状的卡齿和卡槽匹配粘合，所述减震层内设置多条螺旋状钢丝加强筋。本实用新型能够增加轮胎的强度，在轮胎内气压不足时，对汽车车身的部分重量具有支撑作用，从而减小汽车车身作用在轮胎上的重力，在一定程度上防止轮胎因气压不足被折坏，而且还可以防止轮胎被扎破，实用性强。



1. 一种汽车轮胎，其特征在于：包括轮辋、胎体和防护套，所述防护套由外到内依次包括防滑层、防刺层、减震层和缓冲层，所述防滑层上间隔设置多条六边形凸起层和多条梯形凹陷层，所述防刺层为蜂窝状橡胶层，所述减震层内表面和所述缓冲层外表面通过锯齿状的卡齿和卡槽匹配粘合，所述减震层内设置多条螺旋状钢丝加强筋。

2. 如权利要求1所述的一种汽车轮胎，其特征在于：任意两相邻的所述六边形凸起层和梯形凹陷层之间设置有耐磨层。

3. 如权利要求1所述的一种汽车轮胎，其特征在于：所述六边形凸起层的高度为3~8mm，所述梯形凹陷层的深度为2~5mm。

4. 如权利要求1所述的一种汽车轮胎，其特征在于：所述多条螺旋状钢丝加强筋绕胎体轴向一周布置在所述减震层内。

5. 如权利要求1所述的一种汽车轮胎，其特征在于：所述防滑层外涂覆有防腐层。

一种汽车轮胎

技术领域

[0001] 本实用新型属于汽车领域,尤其是涉及一种汽车轮胎。

背景技术

[0002] 轮胎是在各种车辆或机械上装配的接地滚动的圆环形弹性橡胶制品,通常安装在金属轮辋上,能支撑车身,缓冲外界冲击,实现与路面的接触并保证车辆的运行性能。当长时间使用或受到机械磨损较为严重时,容易使轮胎胶层受损,而导致不能继续使用,需要更换轮胎,成本较高,由此,装在汽车外轮胎上,用于保护轮胎的轮胎防护套已越来越受欢迎。但目前的汽车轮胎防护套,大都仅具有防护轮胎胶层受损的功能,一旦轮胎中气压不足时,车身重力往往会全部施加在轮胎上,从而使轮胎的胎面与胎侧交界处压出褶道而使轮胎受损甚至损坏,此为现有技术所存在的不足之处。

[0003] 公告号CN203543537U公开了一种汽车轮胎,包括与轮胎外表面相匹配的防护套本体,所述防护套本体包括套面和固定在套面两侧的套侧面,所述套侧面的外表面上设有加强筋和带有连接孔的连接凸起,所述的连接孔内设有连接件,在各套侧面上,所述的加强筋包括两个相互平行的环状凸起,该新型在套侧面的外表面上设有加强筋,能够增加套侧面的强度,在轮胎内气压不足时,对汽车车身的部分重量具有支撑作用,从而减小汽车车身作用在轮胎上的重力,在一定程度上防止轮胎因气压不足被褶坏,但是这种轮胎着重在胎体表面增加强度,没有从内层彻底改变整个轮胎的性能和强度,无法承受更大的重量,也不可能长时间的保证轮胎的强度和性能。

实用新型内容

[0004] 有鉴于此,本实用新型的目的是针对现有技术的不足,提供了一种汽车轮胎的技术方案,该方案能够增加轮胎的强度,在轮胎内气压不足时,对汽车车身的部分重量具有支撑作用,从而减小汽车车身作用在轮胎上的重力,在一定程度上防止轮胎因气压不足被折坏,而且还可以防止轮胎被扎破,实用性强。

[0005] 为达到上述目的,本实用新型采用以下技术方案:

[0006] 一种汽车轮胎,包括轮辋、胎体和防护套,所述防护套由外到内依次包括防滑层、防刺层、减震层和缓冲层,所述防滑层上间隔设置多条六边形凸起层和多条梯形凹陷层,所述防刺层为蜂窝状橡胶层,所述减震层内表面和所述缓冲层外表面通过锯齿状的卡齿和卡槽匹配粘合,所述减震层内设置多条螺旋状钢丝加强筋。

[0007] 优选的,任意两相邻的所述六边形凸起层和梯形凹陷层之间设置有耐磨层。

[0008] 优选的,所述六边形凸起层的高度为3~8mm,所述梯形凹陷层的深度为2~5mm。

[0009] 优选的,所述多条螺旋状钢丝加强筋绕胎体轴向一周布置在所述减震层内。

[0010] 优选的,所述防滑层外涂覆有防腐层。

[0011] 本实用新型的有益效果是:

[0012] 1.本实用新型防滑层上间隔设置多条六边形凸起层和多条梯形凹陷层,六边形的

凸起层增加了防滑的面积,凸凹结合的设计使得轮胎能够适应各种不同的路面,防滑性能更好,凸起层还可以起到较好的支撑和保护作用,从而提高车辆行驶的安全性,任意两相邻的所述六边形凸起层和梯形凹陷层之间设置有耐磨层,可以增加防护套的耐磨性能,从而使得防护套在起到防护作用的同时,还能够增加自身的使用寿命;

[0013] 2.本实用新型设置蜂窝状橡胶防刺层,轮胎不但不易扎破,有效降低爆胎率,而且还有弹力,能够满足汽车在行驶时轮胎弹性变形的需要,蜂窝状使得防刺层更加具有缓冲空间,能够有效避开尖刺物保护胎体的同时也为汽车轮胎的散热提供了空间;

[0014] 3.本实用新型通过锯齿状的卡齿和卡槽匹配粘合的减震层和缓冲层可以使得减震层和缓冲层更加的紧密结合,有效防止防护套的滑动;

[0015] 4.本实用新型减震层内设置多条螺旋状钢丝加强筋,可以增加整个防护套的强度,从而在轮胎胎气不足时,对车身的部分重量起到支撑作用,从而减小车身在轮胎上的重力,螺旋状的结构使得加强筋具有一定的弹性,在增加减震层甚至整个防护套强度的同时还能够缓冲压力,以起到减震和分散车身压力的作用。

附图说明

[0016] 图1为本实用新型实施例1的结构示意图;

[0017] 图2为本实用新型实施例1防护套的结构示意图;

[0018] 图3为本实用新型实施例2防护套的结构示意图;

[0019] 其中,1-轮辋,2-胎体,3-防滑层,4-防刺层,5-减震层,6-缓冲层,7-六边形凸起层,8-梯形凹陷层,9-螺旋状钢丝加强筋,10-防腐层。

具体实施方式

[0020] 下面将结合附图和本实用新型具体实施例,对本实用新型的技术方案进行清楚、完整地描述,显然,所描述的实施例仅仅是本实用新型一部分实施例,而不是全部的实施例。基于本实用新型中的实施例,本领域普通技术人员在没有作出创造性劳动前提下所获得的所有其他实施例,都属于本实用新型保护的范围。

[0021] 实施例1

[0022] 如图1和2所示,一种汽车轮胎,包括轮辋1、胎体2和防护套,防护套由外到内依次包括防滑层3、防刺层4、减震层5和缓冲层6,防滑层3上间隔设置三条六边形凸起层7和两条梯形凹陷层8,六边形凸起层7的高度为4mm,梯形凹陷层8的深度为3mm,六边形的凸起层增加了防滑的面积,凸凹结合的设计使得轮胎能够适应各种不同的路面,防滑性能更好,凸起层还可以起到较好的支撑和保护作用,从而提高车辆行驶的安全性,防刺层4为蜂窝状橡胶层,轮胎不但不易扎破,有效降低爆胎率,而且还有弹力,能够满足汽车在行驶时轮胎弹性变形的需要,蜂窝状使得防刺层4更加具有缓冲空间,能够有效避开尖刺物保护胎体2的同时也为汽车轮胎的散热提供了空间,减震层5内表面和缓冲层6外表面通过锯齿状的卡齿和卡槽匹配粘合,使得减震层5和缓冲层6更加的紧密结合,能够有效防止防护套的滑动,减震层5内设置多条螺旋状钢丝加强筋9,多条螺旋状钢丝加强筋9绕胎体2轴向一周布置在减震层5内,螺旋状钢丝加强筋9可以增加整个防护套的强度,从而在轮胎胎气不足时,对车身的部分重量起到支撑作用,从而减小车身在轮胎上的重力,螺旋状的结构使得加强筋具有一

定的弹性,在增加减震层5甚至整个防护套强度的同时还能够缓冲压力,以起到减震和分散车身压力的作用。

[0023] 实施例2

[0024] 与实施例1的结构大致相同,不同的是:如图3所示,任意两相邻的六边形凸起层7和梯形凹陷层8之间设置有耐磨层,防滑层3外涂覆有防腐层10,可以增加防护套的耐磨性能和防腐性能,从而使得防护套在起到防护作用的同时,还能够增加自身的使用寿命。

[0025] 最后说明的是,以上实施例仅用以说明本实用新型的技术方案而非限制,本领域普通技术人员对本实用新型的技术方案所做的其他修改或者等同替换,只要不脱离本实用新型技术方案的精神和范围,均应涵盖在本实用新型的权利要求范围当中。

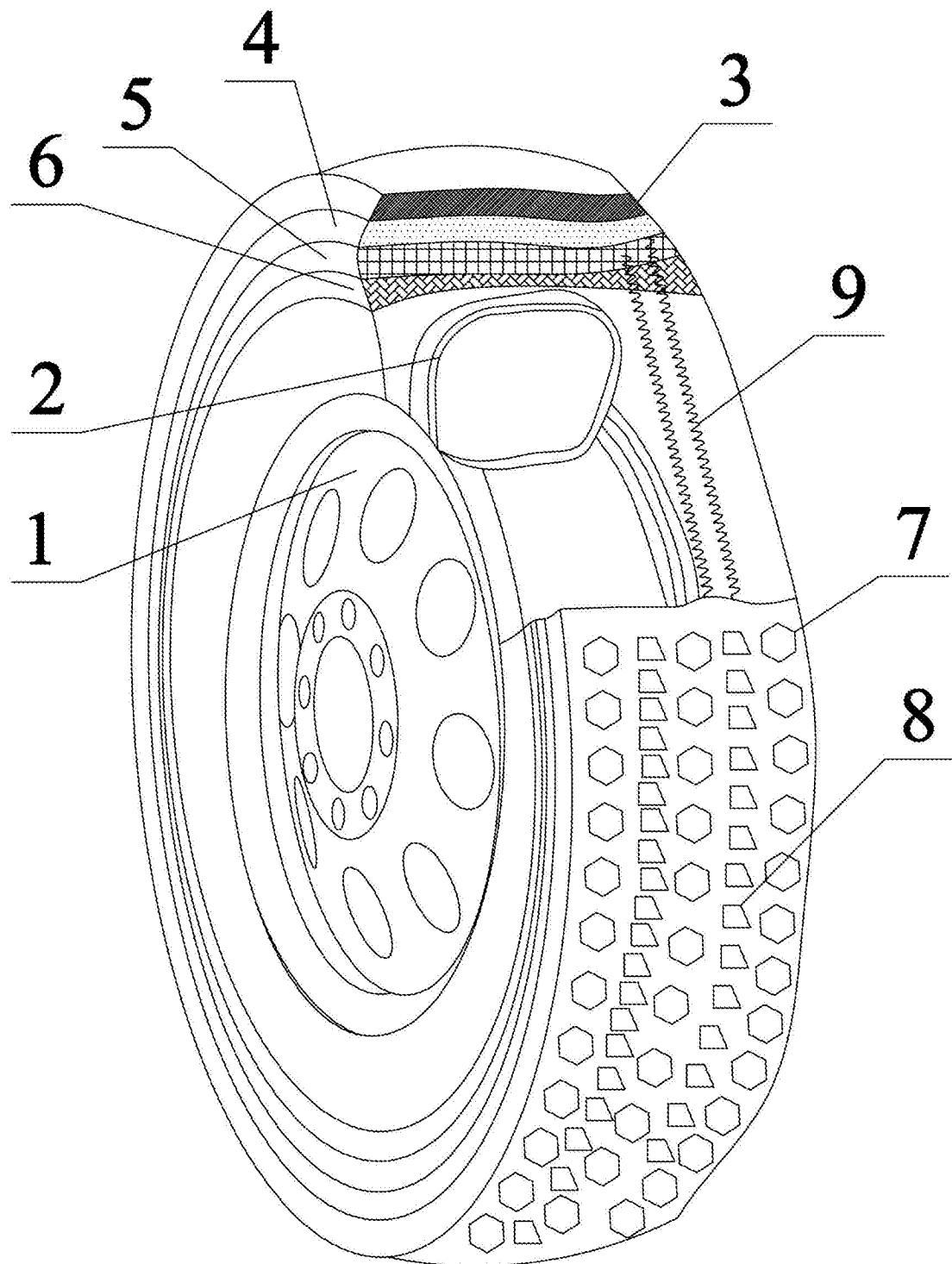


图1

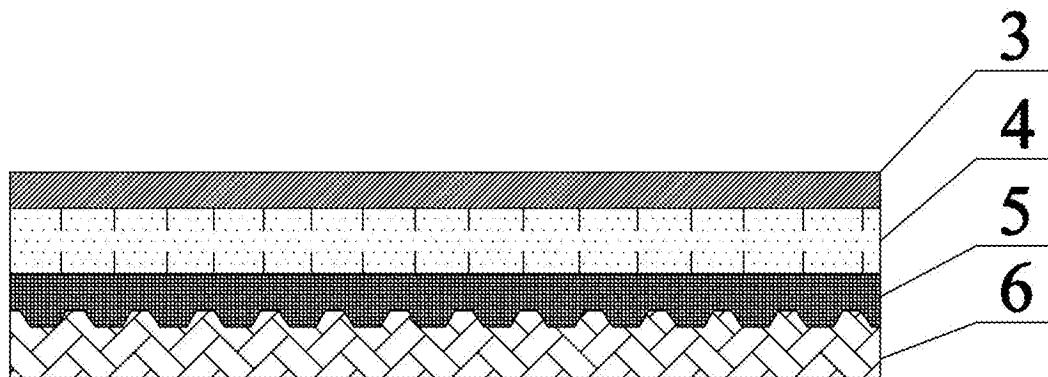


图2

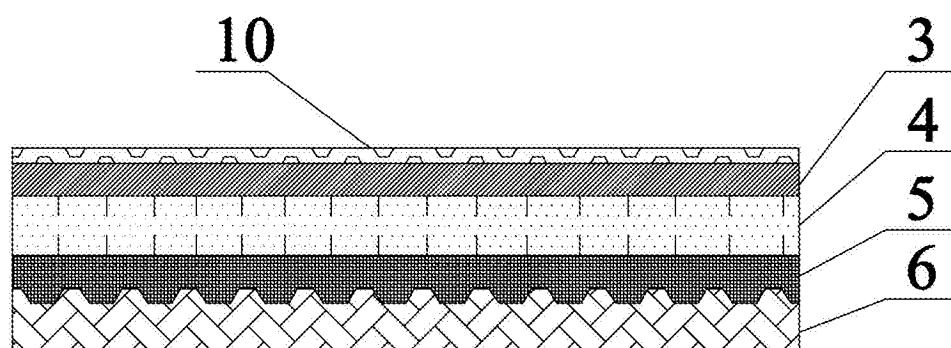


图3