



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 216949937 U

(45) 授权公告日 2022. 07. 12

(21) 申请号 202123099042.X

(22) 申请日 2021.12.10

(73) 专利权人 江苏友信车饰科技有限公司
地址 212000 江苏省镇江市丹阳市丹北镇
后巷飞达童永

(72) 发明人 魏宏良 戴进冬

(74) 专利代理机构 南京创略知识产权代理事务
所(普通合伙) 32358
专利代理师 徐晓莲

(51) Int. Cl.

E05B 85/12 (2014.01)

E05B 79/20 (2014.01)

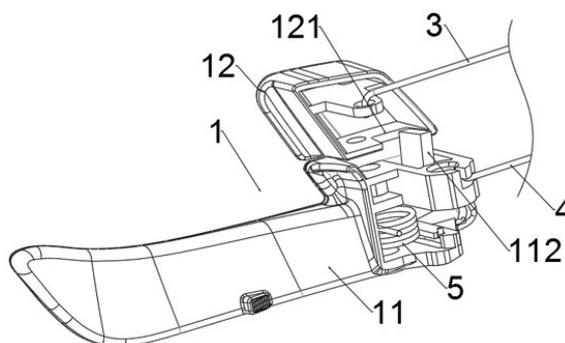
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54) 实用新型名称

一种汽车门内把手角度限位结构

(57) 摘要

本实用新型公开了一种汽车门内把手角度限位结构,包括把手本体,所述把手本体由手柄和锁止块组成,所述锁止块设置在手柄的顶部,所述手柄靠近锁止块的一侧顶部开设有凹槽,所述手柄位于凹槽处的底壁表面连接有限位块,所述手柄与限位块前侧相接触的侧壁表面开设有卡槽,所述锁止块底壁开设有限位槽,所述限位块顶部延伸至限位槽内部。本实用新型通过限位块与锁止块位于限位槽处的内壁相抵触时,可使锁止块开始转动,从而对锁止块的转动角度进行限位,避免转动角度过大,进而限制第一拉线的活动行程,避免锁止块的转动角度过大而拉断第一拉线。



1. 一种汽车门内把手角度限位结构,包括把手本体(1),其特征在于:所述把手本体(1)由手柄(11)和锁止块(12)组成,所述锁止块(12)设置在手柄(11)的顶部;

所述手柄(11)靠近锁止块(12)的一侧顶部开设有凹槽(111),所述手柄(11)位于凹槽(111)处的底壁表面连接有限位块(112),所述手柄(11)与限位块(112)前侧相接触的侧壁表面开设有卡槽(113);

所述锁止块(12)底壁开设有限位槽(121),所述限位块(112)顶部延伸至限位槽(121)内部。

2. 根据权利要求1所述的一种汽车门内把手角度限位结构,其特征在于:所述锁止块(12)顶部连接有第一线体(3)。

3. 根据权利要求1所述的一种汽车门内把手角度限位结构,其特征在于:所述手柄(11)靠近锁止块(12)的一端前侧连接有第二线体(4)。

4. 根据权利要求1所述的一种汽车门内把手角度限位结构,其特征在于:所述手柄(11)靠近锁止块(12)的一端内部连接有复位弹簧(5)。

5. 根据权利要求1所述的一种汽车门内把手角度限位结构,其特征在于:所述限位槽(121)设置为U形,所述限位槽(121)宽度设置为8-14mm。

6. 根据权利要求1所述的一种汽车门内把手角度限位结构,其特征在于:所述限位块(112)设置为长方体。

一种汽车门内把手角度限位结构

技术领域

[0001] 本实用新型涉及汽车零配件技术领域,具体涉及一种汽车门内把手角度限位结构。

背景技术

[0002] 汽车门把手分为内门把手和外门把手,其中内门把手是常用的汽车小配件,依靠门锁拉杆连接于车锁,达到开关车门的效果,且门把手形状颜色各异,常结合车身颜色及车型有选择的安装,门把手属于车身附件中的易损件,开关车门中应注意力度,尽量减少门把手的损坏。

[0003] 但是目前的内门把手在实际使用时,其锁止块与手柄是相互独立的,车内人员打开门时,需要手动拨动锁止块,此时锁止块的转动角度不受控制,当角度较大时,其后部连接的拉线有时会由于锁止块的转动角度过大而断裂,影响门把手的正常使用。

[0004] 因此,发明一种汽车门内把手角度限位结构来解决上述问题很有必要。

实用新型内容

[0005] 本实用新型的目的是提供一种汽车门内把手角度限位结构,通过限位块与锁止块位于限位槽处的内壁相抵触时,可使锁止块开始转动,从而对锁止块的转动角度进行限位,避免转动角度过大,进而限制第一拉线的活动行程,避免锁止块的转动角度过大而拉断第一拉线,以解决技术中的上述不足之处。

[0006] 为了实现上述目的,本实用新型提供如下技术方案:一种汽车门内把手角度限位结构,包括把手本体,所述把手本体由手柄和锁止块组成,所述锁止块设置在手柄的顶部;

[0007] 所述手柄靠近锁止块的一侧顶部开设有凹槽,所述手柄位于凹槽处的底壁表面连接有限位块,所述手柄与限位块前侧相接触的侧壁表面开设有卡槽;

[0008] 所述锁止块底壁开设有限位槽,所述限位块顶部延伸至限位槽内部。

[0009] 优选的,所述锁止块顶部连接有第一线体。

[0010] 优选的,所述手柄靠近锁止块的一端前侧连接有第二线体。

[0011] 优选的,所述手柄靠近锁止块的一端内部连接有复位弹簧。

[0012] 优选的,所述限位槽设置为U形,所述限位槽宽度设置为8-14mm。

[0013] 优选的,所述限位块设置为长方体。

[0014] 在上述技术方案中,本实用新型提供的技术效果和优点:

[0015] 与现有技术相比,本实用新型通过直接向外拨动手柄,手柄转动带动限位块转动,当限位块与锁止块位于限位槽处的内壁相抵触时,可使锁止块开始转动,其转动角度可根据限位槽的槽口大小进行决定,从而对锁止块的转动角度进行限位,转动角度可控,避免转动角度过大,进而限制第一拉线的活动行程,避免锁止块的转动角度过大而拉断第一拉线。

附图说明

[0016] 为了更清楚地说明本申请实施例或现有技术中的技术方案,下面将对实施例中所需要使用的附图作简单地介绍,显而易见地,下面描述中的附图仅仅是本实用新型中记载的一些实施例,对于本领域普通技术人员来讲,还可以根据这些附图获得其他的附图。

[0017] 图1为本实用新型的整体结构示意图;

[0018] 图2为本实用新型的手柄和锁止块的爆炸图;

[0019] 图3为本实用新型手柄结构示意图;

[0020] 图4为本实用新型后视图。

[0021] 附图标记说明:

[0022] 1把手本体、11手柄、12锁止块、111凹槽、112限位块、113卡槽、121限位槽、3第一线体、4第二线体、5复位弹簧。

具体实施方式

[0023] 为了使本领域的技术人员更好地理解本实用新型的技术方案,下面将结合附图对本实用新型作进一步的详细介绍。

[0024] 本实用新型提供了如图1-4所示的一种汽车门内把手角度限位结构,包括把手本体1,所述把手本体1由手柄11和锁止块12组成,所述锁止块12设置在手柄11的顶部;

[0025] 所述手柄11靠近锁止块12的一侧顶部开设有凹槽111,所述手柄11位于凹槽111处的底壁表面连接有限位块112,所述手柄11与限位块112前侧相接触的侧壁表面开设有卡槽113;

[0026] 所述锁止块12底壁开有限位槽121,所述限位块112顶部延伸至限位槽121内部。

[0027] 进一步的,在上述技术方案中,所述锁止块12顶部连接有第一线体3。

[0028] 进一步的,在上述技术方案中,所述手柄11靠近锁止块12的一端前侧连接有第二线体4。

[0029] 进一步的,在上述技术方案中,所述手柄11靠近锁止块12的一端内部连接有复位弹簧5,当手柄11不受力时,复位弹簧5可为其提供一个弹性恢复力,从而使手柄11和锁止块12复位。

[0030] 进一步的,在上述技术方案中,所述限位槽121设置为C形,所述限位槽121宽度设置为8-14mm,保证锁止块12的转动角度在一个具体的区间,从而便于对其转动角度进行控制。

[0031] 进一步的,在上述技术方案中,所述限位块112设置为长方体,便于对锁止块12进行控制。

[0032] 实施方式具体为:将此装置安装在车门上,在使用中,当车内人员需要打开车门时,可直接向外拨动手柄11,手柄11转动带动限位块112转动,此时在限位块112在限位槽121内部发生移动,当限位块112与锁止块12位于限位槽121处的内壁相抵触时,可使锁止块12开始转动,其转动角度可根据限位槽121的槽口大小进行决定,从而对锁止块12的转动角度进行限位,转动角度可控,避免转动角度过大,进而限制第一拉线的活动行程,避免锁止块12的转动角度过大而拉断第一拉线,该实施方式具体解决了现有技术中目前的内门把手在实际使用时,其锁止块12与手柄11是相互独立的,车内人员打开门时,需要手动拨动锁止

块12,此时锁止块12的转动角度不受控制,当角度较大时,其后部连接的拉线有时会由于锁止块12的转动角度过大而断裂,影响门把手的正常使用的问題。

[0033] 以上只通过说明的方式描述了本实用新型的某些示范性实施例,毋庸置疑,对于本领域的普通技术人员,在不偏离本实用新型的精神和范围的情况下,可以用各种不同的方式对所描述的实施例进行修正。因此,上述附图和描述在本质上是说明性的,不应理解为对本实用新型权利要求保护范围的限制。

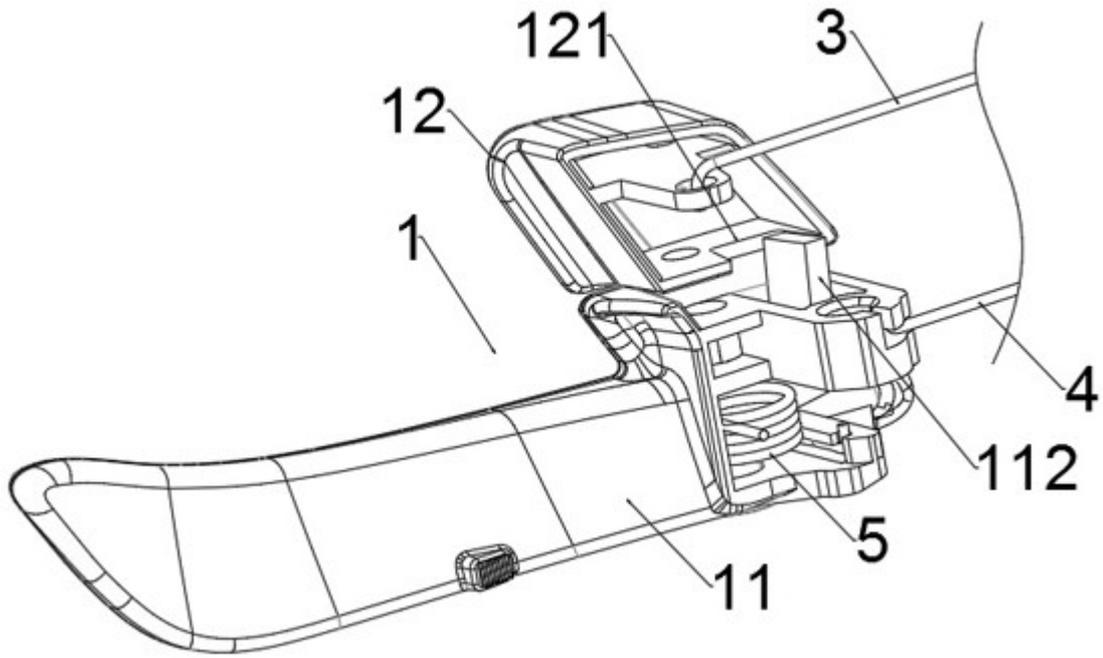


图1

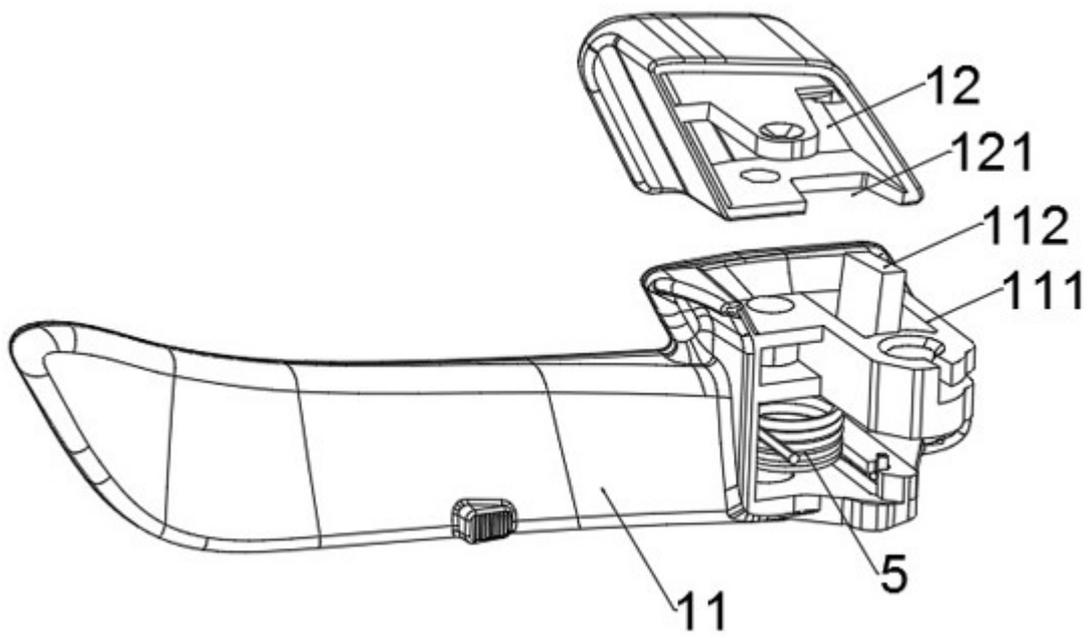


图2

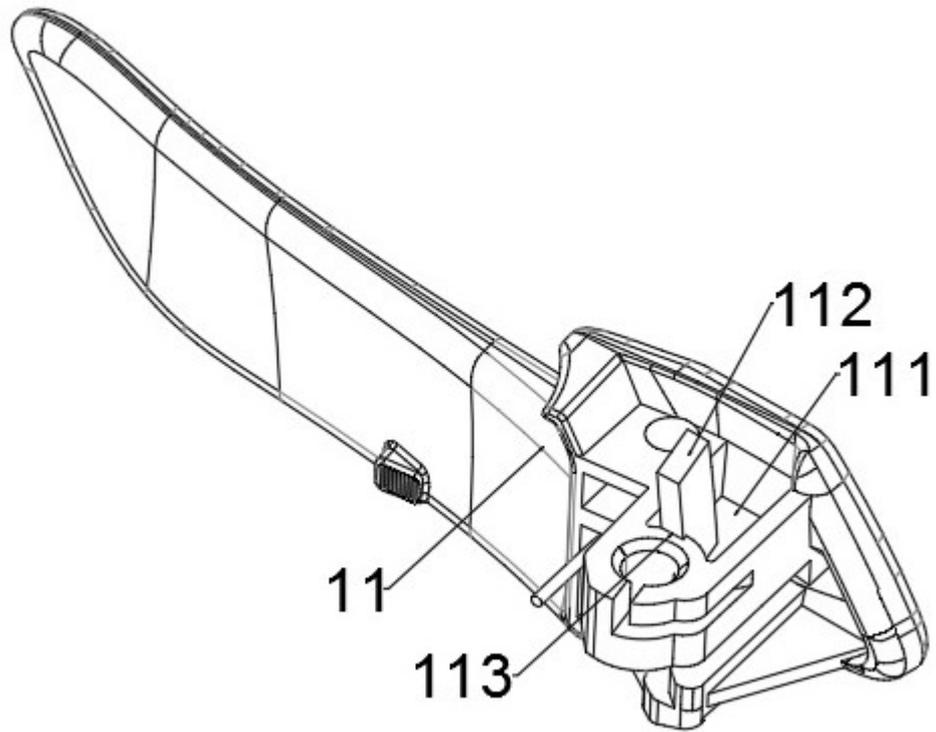


图3

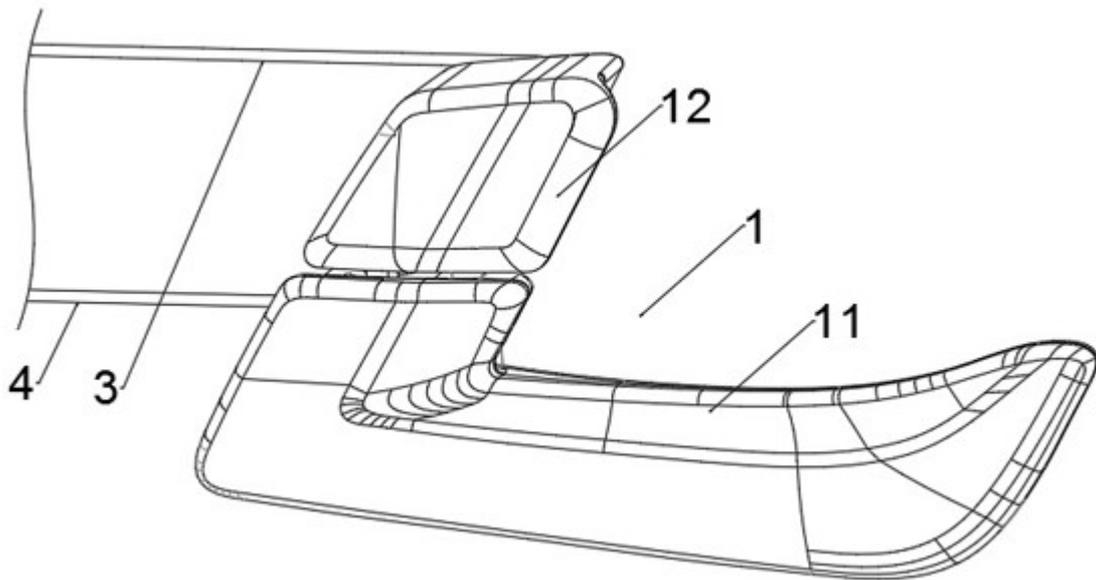


图4