



(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 206884807 U

(45)授权公告日 2018.01.16

(21)申请号 201720734020.0

(22)申请日 2017.06.22

(73)专利权人 天津交通职业学院

地址 300000 天津市西青区西青道269号

(72)发明人 田厚杰 杜雪

(74)专利代理机构 天津滨海科纬知识产权代理
有限公司 12211

代理人 张峻

(51)Int.Cl.

B60N 2/16(2006.01)

B60N 2/54(2006.01)

B60N 2/56(2006.01)

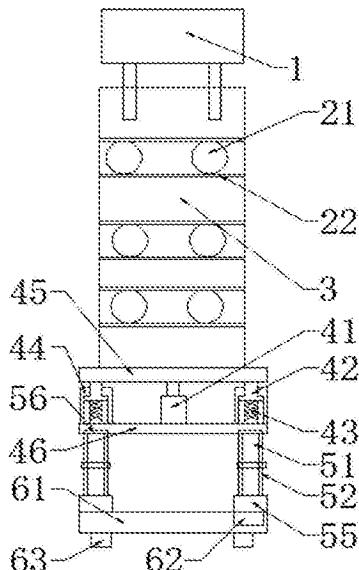
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54)实用新型名称

一种可调节汽车座椅

(57)摘要

本实用新型提供了一种可调节汽车座椅，支撑板和坐垫之间设有多个减震机构和多个液压缸，多个液压缸的缸体均连接于支撑板，支撑板的下侧挖有多个平行的滑道，第一升降杆的上端与第二升降杆的上端均设于同一个滑道内，第一升降杆的下端可转动连接于螺纹杆的一端，第二升降杆的下端通过螺纹连接于螺纹杆，风扇通过卡槽连接于背板，风扇与进风口相通。本实用新型所述的一种可调节汽车座椅，通过调节座椅的高低，前后，来满足不同人员对驾驶的需求，同时根据不同的环境，可以选择座椅减震以及通风，从而提高驾驶的舒适度。



1. 一种可调节汽车座椅，其特征在于：包括：座椅本体、升降装置、减震装置和通风装置；

所述座椅本体包括靠枕(1)、背板(3)和坐垫(45)，坐垫(45)的下侧连接有减震装置，所述减震装置包括液压缸(41)、支撑板(46)和减震机构，所述支撑板(46)设于坐垫(45)的下方，支撑板(46)和坐垫(45)之间设有多个减震机构和多个液压缸(41)，多个液压缸(41)的缸体均连接于支撑板(46)，支撑板(46)的下侧挖有多个平行的滑道(56)；

所述升降装置设有多组，每组升降装置的结构均相同，升降设于减震装置的下侧，升降装置包括第一升降杆(51)、第二升降杆(52)和螺纹杆(53)，所述第一升降杆(51)的上端与第二升降杆(52)的上端均设于同一个滑道(56)内，第一升降杆(51)的中部与第二升降杆(52)的中部铰接，第一升降杆(51)的下端可转动连接于螺纹杆(53)的一端，第二升降杆(52)的下端通过螺纹连接于螺纹杆(53)；

所述通风装置包括风扇(21)、卡槽(22)和进风口(23)，所述进风口(23)设于背板(3)的一侧，所述背板(3)的内部设有卡槽(22)，风扇(21)通过卡槽(22)连接于背板(3)，风扇(21)与进风口(23)相通，风扇(21)电连接USB接头。

2. 根据权利要求1所述的一种可调节汽车座椅，其特征在于：所述减震机构包括压块(42)、弹簧(43)和支撑筒(44)，所述支撑筒(44)的下端固定连接于支撑板(46)，支撑筒(44)内设有弹簧(43)，支撑筒(44)的上端设有压块(42)，所述压块(42)的下端连接于弹簧(43)，压块(42)的上端连接于坐垫(45)。

3. 根据权利要求2所述的一种可调节汽车座椅，其特征在于：所述压块(42)为倒置的“T”形，所述压块(42)下部的直径大于支撑筒(44)开口处的内径。

4. 根据权利要求1所述的一种可调节汽车座椅，其特征在于：所述进风口(23)设有多个，多个进风口(23)均设于背板(3)的同一侧，每个进风口(23)连通于两个风扇(21)。

5. 根据权利要求1所述的一种可调节汽车座椅，其特征在于：所述升降装置的下方设有移动装置，所述移动装置包括移动板(61)、轨道(63)和调控杆，所述轨道(63)设有两个，其中一个轨道(63)的上侧均匀的挖有多个凹槽，所述移动板(61)滑动连接于两个轨道(63)，所述调控杆与挖有凹槽的轨道(63)对应设置，调控杆的中部铰接于移动板(61)，调控杆的其中一端为拉手(62)，调控杆的另一端为卡块(64)，当拉手(62)拉起时，卡块(64)卡在凹槽内，当拉手(62)压下时，卡块(64)离开凹槽。

6. 根据权利要求1所述的一种可调节汽车座椅，其特征在于：所述第一升降杆(51)的下端通过固定块(55)可转动连接于螺纹杆(53)，所述固定块固定连接于移动板(61)，所述第二升降杆(52)的下端通过移动块(54)连接于螺纹杆(53)，所述移动块(54)在移动板(61)的上表面滑动。

7. 根据权利要求1所述的一种可调节汽车座椅，其特征在于：所述滑道(56)设有两个，所述升降装置设有两组。

一种可调节汽车座椅

技术领域

[0001] 本实用新型属于汽车制造领域,尤其是涉及一种可调节汽车座椅。

背景技术

[0002] 目前汽车工业发展迅速,在技术提高的同时还要追求人性化、舒适化,为了提高开车、乘车时的舒适度,现有的汽车座椅大多只能前后移动,个子小的驾驶员在驾驶时通常需要在座椅上垫东西,非常不方便。

发明内容

[0003] 有鉴于此,本实用新型旨在提出一种可调节汽车座椅,不仅可以调整座椅高度,还具有通风,减震的功能,提高了驾驶员的舒适感。

[0004] 为达到上述目的,本实用新型的技术方案是这样实现的:

[0005] 一种可调节汽车座椅,包括:座椅本体、升降装置、减震装置和通风装置。

[0006] 所述座椅本体包括靠枕、背板和坐垫,坐垫的下侧连接有减震装置,所述减震装置包括液压缸、支撑板和减震机构,所述支撑板设于坐垫的下方,支撑板和坐垫之间设有多个减震机构和多个液压缸,多个液压缸的缸体均连接于支撑板,支撑板的下侧挖有多个平行的滑道。

[0007] 所述升降装置设有多组,每组升降装置的结构均相同,升降设于减震装置的下侧,升降装置包括第一升降杆、第二升降杆和螺纹杆,所述第一升降杆的上端与第二升降杆的上端均设于同一个滑道内,第一升降杆的中部与第二升降杆的中部铰接,第一升降杆的下端可转动连接于螺纹杆的一端,第二升降杆的下端通过螺纹连接于螺纹杆。

[0008] 所述通风装置包括风扇、卡槽和进风口,所述进风口设于背板的一侧,所述背板的内部设有卡槽,风扇通过卡槽连接于背板,风扇与进风口相通,风扇电连接USB接头。

[0009] 进一步的,所述减震机构包括压块、弹簧和支撑筒,所述支撑筒的下端固定连接于支撑板,支撑筒内设有弹簧,支撑筒的上端设有压块,所述压块的下端连接于弹簧,压块的上端连接于坐垫。

[0010] 进一步的,所述压块为倒置的“T”形,所述压块下部的直径大于支撑筒开口处的内径。

[0011] 进一步的,所述进风口设有多个,多个进风口均设于背板的同一侧,每个进风口连通于两个风扇。

[0012] 进一步的,所述升降装置的下方设有移动装置,所述移动装置包括移动板、轨道和调控杆,所述轨道设有两个,其中一个轨道的上侧均匀的挖有多个凹槽,所述移动板滑动连接于两个轨道,所述调控杆与挖有凹槽的轨道对应设置,调控杆的中部铰接于移动板,调控杆的其中一端为拉手,调控杆的另一端为卡块,当拉手拉起时,卡块卡在凹槽内,当拉手压下时,卡块离开凹槽。

[0013] 进一步的,所述第一升降杆的下端通过固定块可转动连接于螺纹杆,所述固定块

固定连接于移动板，所述第二升降杆的下端通过移动块连接于螺纹杆，所述移动块在移动板的上表面滑动。

[0014] 进一步的，所述滑道设有两个，所述升降装置设有两组。

[0015] 相对于现有技术，本实用新型所述的一种可调节汽车座椅具有以下优势：

[0016] 本实用新型所述的一种可调节汽车座椅，通过调节座椅的高低，前后，来满足不同人员对驾驶的需求，同时根据不同的环境，可以选择座椅减震以及通风，从而提高驾驶的舒适度。

附图说明

[0017] 构成本实用新型的一部分的附图用来提供对本实用新型的进一步理解，本实用新型的示意性实施例及其说明用于解释本实用新型，并不构成对本实用新型的不当限定。在附图中：

[0018] 图1为本实用新型的结构示意图；

[0019] 图2为图1的右视结构示意图。

[0020] 附图标记说明：

[0021] 1-靠枕；21-风扇；22-卡槽；23-进风口；3-背板；41-液压缸；42-压块；43-弹簧；44-支撑筒；45-坐垫；46-支撑板；51-第一升降杆；52-第二升降杆；53-螺纹杆；54-移动块；55-固定块；56-滑道；61-移动板；62-拉手；63-轨道；64-卡块。

具体实施方式

[0022] 需要说明的是，在不冲突的情况下，本实用新型中的实施例及实施例中的特征可以相互组合。

[0023] 在本实用新型的描述中，需要理解的是，术语“中心”、“纵向”、“横向”、“上”、“下”、“前”、“后”、“左”、“右”、“竖直”、“水平”、“顶”、“底”、“内”、“外”等指示的方位或位置关系为基于附图所示的方位或位置关系，仅是为了便于描述本实用新型和简化描述，而不是指示或暗示所指的装置或元件必须具有特定的方位、以特定的方位构造和操作，因此不能理解为对本实用新型的限制。此外，术语“第一”、“第二”等仅用于描述目的，而不能理解为指示或暗示相对重要性或者隐含指明所指示的技术特征的数量。由此，限定有“第一”、“第二”等的特征可以明示或者隐含地包括一个或者更多个该特征。在本实用新型的描述中，除非另有说明，“多个”的含义是两个或两个以上。

[0024] 在本实用新型的描述中，需要说明的是，除非另有明确的规定和限定，术语“安装”、“相连”、“连接”应做广义理解，例如，可以是固定连接，也可以是可拆卸连接，或一体地连接；可以是机械连接，也可以是电连接；可以是直接相连，也可以通过中间媒介间接相连，可以是两个元件内部的连通。对于本领域的普通技术人员而言，可以通过具体情况理解上述术语在本实用新型中的具体含义。

[0025] 下面将参考附图并结合实施例来详细说明本实用新型。

[0026] 如图1和2所示，包括：座椅本体、升降装置、减震装置和通风装置。

[0027] 所述座椅本体包括靠枕1、背板3和坐垫45，坐垫45的下侧连接有减震装置，所述减震装置包括液压缸41、支撑板46和减震机构，所述支撑板46设于坐垫45的下方，支撑板46和

坐垫45之间设有多个减震机构和多个液压缸41，多个液压缸41的缸体均连接于支撑板46，支撑板46的下侧挖有多个平行的滑道56。

[0028] 所述升降装置设有多组，每组升降装置的结构均相同，升降设于减震装置的下侧，升降装置包括第一升降杆51、第二升降杆52和螺纹杆53，所述第一升降杆51的上端与第二升降杆52的上端均设于同一个滑道56内，第一升降杆51的中部与第二升降杆52的中部铰接，第一升降杆51的下端可转动连接于螺纹杆53的一端，第二升降杆52的下端通过螺纹连接于螺纹杆53。

[0029] 所述通风装置包括风扇21、卡槽22和进风口23，所述进风口23设于背板3的一侧，所述背板3的内部设有卡槽22，风扇21通过卡槽22连接于背板3，风扇21与进风口23相通，风扇21电连接USB接头。

[0030] 所述减震机构包括压块42、弹簧43和支撑筒44，所述支撑筒44的下端固定连接于支撑板46，支撑筒44内设有弹簧43，支撑筒44的上端设有压块42，所述压块42的下端连接于弹簧43，压块42的上端连接于坐垫45。

[0031] 所述压块42为倒置的“T”形，所述压块42下部的直径大于支撑筒44开口处的内径。

[0032] 所述进风口23设有多个，多个进风口23均设于背板3的同一侧，每个进风口23连通于两个风扇21。

[0033] 所述升降装置的下方设有移动装置，所述移动装置包括移动板61、轨道63和调控杆，所述轨道63设有两个，其中一个轨道63的上侧均匀的挖有多个凹槽，所述移动板61滑动连接于两个轨道63，所述调控杆与挖有凹槽的轨道63对应设置，调控杆的中部铰接于移动板61，调控杆的其中一端为拉手62，调控杆的另一端为卡块64，当拉手62拉起时，卡块64卡在凹槽内，当拉手62压下时，卡块64离开凹槽。

[0034] 所述第一升降杆51的下端通过固定块55可转动连接于螺纹杆53，所述固定块固定连接于移动板61，所述第二升降杆52的下端通过移动块54连接于螺纹杆53，所述移动块54在移动板61的上表面滑动。

[0035] 所述滑道56设有两个，所述升降装置设有两组。

[0036] 该装置工作原理，在使用该座椅时，驾驶员可以根据需要对座椅的高低、前后进行调整，将拉手62压下，卡块64离开凹槽，前后移动座椅至位置合适时，将拉手62拉起，卡块64卡在凹槽内，再通过电机带动螺纹杆53转动，使移动块54沿着螺纹杆53的方向移动，同时带动第一升降杆51的上端和第二升降杆52的上端沿着滑道56滑动，从而使座椅升高或降低，行车时，当路面状况较差，减震机构可以很好的起到减震作用，当路面平整时，使液压缸41的缸杆升起顶住坐垫45，可以延长减震机构的使用寿命，如果天太热，可以将风扇21沿着卡槽22滑动到合适的位置，打开风扇21，减轻驾驶员的背部出汗，提高舒适性。

[0037] 以上所述仅为本实用新型的较佳实施例而已，并不用以限制本实用新型，凡在本实用新型的精神和原则之内，所作的任何修改、等同替换、改进等，均应包含在本实用新型的保护范围之内。

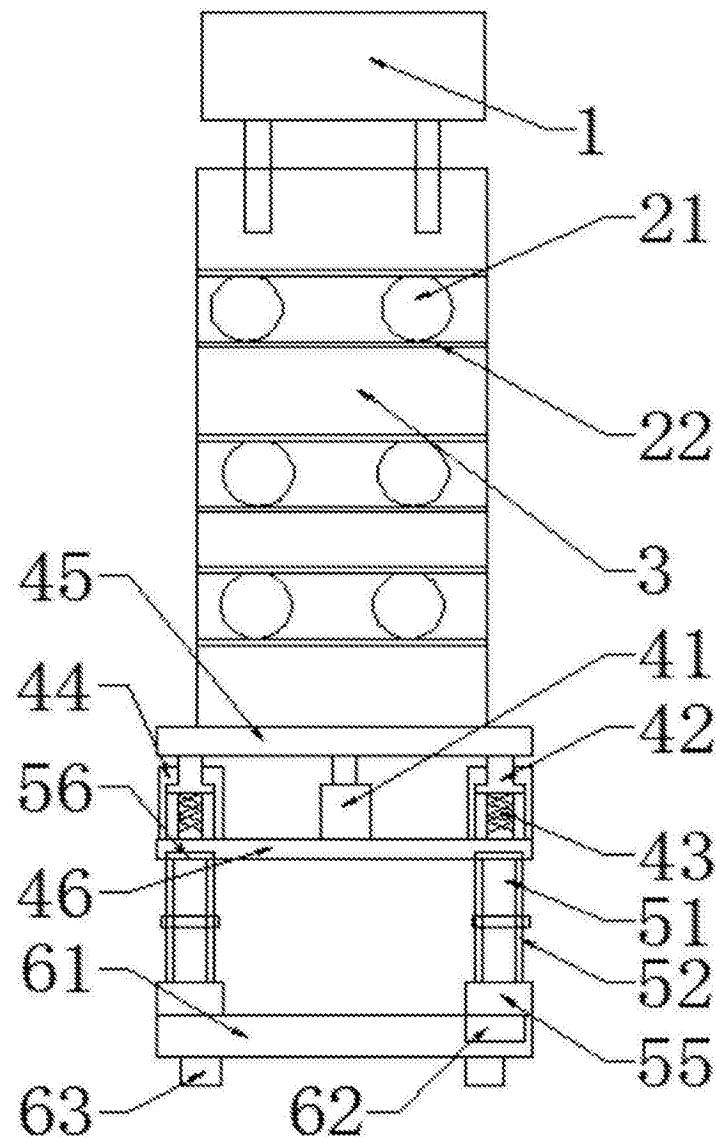


图1

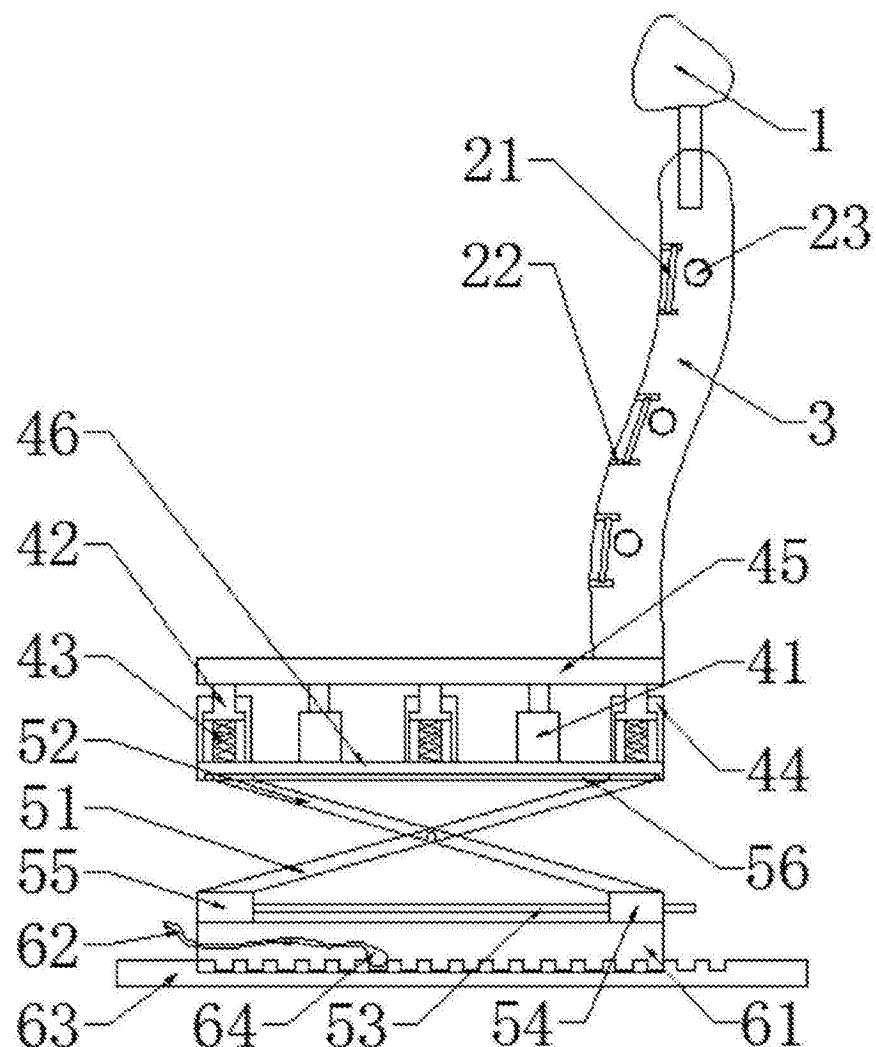


图2