(19)中华人民共和国国家知识产权局

(12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 215096823 U
(45)授权公告日 2021.12.10

(21)申请号 202121319207.7

(22)申请日 2021.06.15

(73)专利权人 青岛建勋橡塑有限公司
地址 266400 山东省青岛市黄岛区琅琊镇砚台地村东南海城路北

(72)发明人 刘明超 岳堂鹏 冯德龙

(74)专利代理机构 无锡知更鸟知识产权代理事务所(普通合伙) 32468
代理人 王峥

(51)Int.Cl.
B60C 11/03(2006.01)
B60C 11/117(2006.01)
B60C 9/18(2006.01)
B60C 15/04(2006.01)

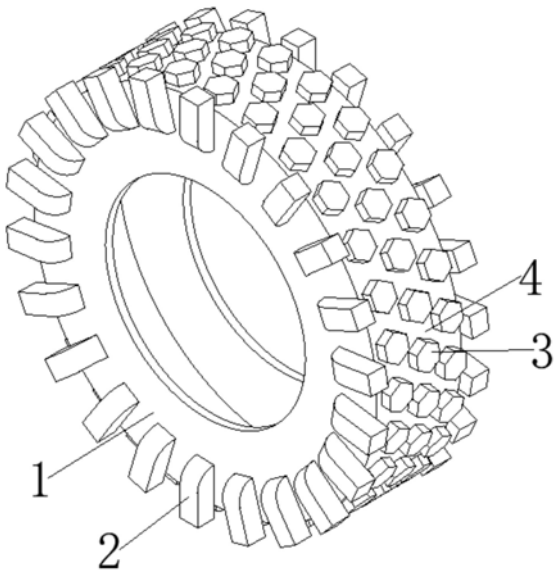
权利要求书1页 说明书3页 附图2页

(54)实用新型名称

一种耐压型轮胎

(57)摘要

本实用新型公开了一种耐压型轮胎,包括轮胎本体,所述轮胎本体的外表面固定安装有若干个呈等间距分布的摩擦块,所述轮胎本体的前后两端均固定安装有若个呈环形阵列分布的防滑块,若干个所述摩擦块之间形成防滑槽,所述轮胎本体的内部定安装有钢丝束带层,所述轮胎本体的内部位于钢丝束带层外表面设置有覆盖层,所述轮胎本体的内部位于覆盖层的外表面设置有面胶保护层。本实用新型设置的防滑块和摩擦块,当轮胎本体遇到一些坑洼底打滑时防滑块可以增加轮胎本体左右的摩擦力,能够减少车辆的打滑,而且一些车在倾斜时车轮的侧面不与地面接触从而会导致轮胎本体打滑,从而伤害到驾驶人员。



CN 215096823 U

1.一种耐压型轮胎，包括轮胎本体(1)，其特征在于：所述轮胎本体(1)的外表面固定安装有若干个呈等间距分布的摩擦块(3)，所述轮胎本体(1)的前后两端均固定安装有若个呈环形阵列分布的防滑块(2)，若干个所述摩擦块(3)之间形成防滑槽(4)，所述轮胎本体(1)的内部内径固定安装有钢圈(9)，所述轮胎本体(1)的内部定安装有钢丝束带层(8)，所述轮胎本体(1)的内部位于钢丝束带层(8)外表面设置有覆盖层(7)，所述轮胎本体(1)的内部位于覆盖层(7)的外表面设置有面胶保护层(6)，所述轮胎本体(1)的内部位于面胶保护层(6)的外表面设置有尼龙层(5)。

2.根据权利要求1所述的一种耐压型轮胎，其特征在于：所述钢圈(9)共设置有两个且均位于轮胎本体(1)的内部上下两侧。

3.根据权利要求1所述的一种耐压型轮胎，其特征在于：所述摩擦块(3)为六边形结构，所述摩擦块(3)分布的位置相互交错且每个相邻的摩擦块(3)之间的间距相同。

4.根据权利要求3所述的一种耐压型轮胎，其特征在于：所述防滑块(2)远离轮胎本体(1)中心的一端与摩擦块(3)远离轮胎本体(1)中心的一端相持平。

5.根据权利要求4所述的一种耐压型轮胎，其特征在于：所述轮胎本体(1)的内腔侧壁设置有防滑纹。

一种耐压型轮胎

技术领域

[0001] 本实用新型涉及轮胎技术领域，特别涉及一种耐压型轮胎。

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，能支承车身，缓冲外界冲击，实现与路面的接触并保证车辆的行驶性能，轮胎常在复杂和苛刻的条件下使用，它在行驶时承受着各种变形、负荷以及高低温作用，因此必须具有较高的承载性能、牵引性能、缓冲性能。同时，还要求具备高耐磨性和耐屈挠性，以及低的滚动阻力与生热性。

[0003] 但现在的耐压型轮胎，在使用时轮胎的外表面设置的防滑槽极易产生磨损从而产生打滑，而且在轮胎陷入泥坑打滑时很难找到找力点，并且轮胎受力不均匀容易产生裂痕，从而降低轮胎的使用寿命，所以现在急需要一种耐压型轮胎。

实用新型内容

[0004] 本实用新型的主要目的在于提供一种耐压型轮胎，可以有效解决背景技术中的问题。

[0005] 为实现上述目的，本实用新型采取的技术方案为：

[0006] 一种耐压型轮胎，包括轮胎本体，所述轮胎本体的外表面固定安装有若干个呈等间距分布的摩擦块，所述轮胎本体的前后两端均固定安装有若个呈环形阵列分布的防滑块，若干个所述摩擦块之间形成防滑槽，所述轮胎本体的内部内径固定安装有钢圈，所述轮胎本体的内部定安装有钢丝束带层，所述轮胎本体的内部位于钢丝束带层外表面设置有覆盖层，所述轮胎本体的内部位于覆盖层的外表面设置有面胶保护层，所述轮胎本体的内部位于面胶保护层的外表面设置有尼龙层。

[0007] 优选的，所述钢圈共设置有两个且均位于轮胎本体的内部上下两侧。

[0008] 优选的，所述摩擦块为六边形结构，所述摩擦块分布的位置相互交错且每个相邻的摩擦块之间的间距相同。

[0009] 优选的，所述防滑块远离轮胎本体中心的一端与摩擦块远离轮胎本体中心的一端相持平。

[0010] 优选的，所述轮胎本体的内腔侧壁设置有防滑纹。

[0011] 与现有技术相比，本实用新型具有如下有益效果：

[0012] 本实用新型设置的防滑块和摩擦块，轮胎本体在转动时摩擦块和防滑槽能够增加轮胎本体的防滑效果，从而防止轮胎本体打滑，而摩擦块为六边形的结构使得轮胎本体外表面受力均匀，并且可以增加轮胎与地面的接触面积，当轮胎本体遇到一些坑洼底打滑时防滑块可以增加轮胎本体左右的摩擦力，能够减少车辆的打滑，而且一些车在倾斜时车轮的侧面不与地面接触从而会导致轮胎本体打滑，从而伤害到驾驶人员。

附图说明

[0013] 图1为本实用新型一种耐压型轮胎的整体结构示意图；

[0014] 图2为本实用新型一种耐压型轮胎的侧视图；

[0015] 图3为本实用新型一种耐压型轮胎的截面图。

[0016] 图中：1、轮胎本体；2、防滑块；3、摩擦块；4、防滑槽；5、尼龙层；6、面胶保护层；7、覆盖层；8、钢丝束带层；9、钢圈。

具体实施方式

[0017] 为使本实用新型实现的技术手段、创作特征、达成目的与功效易于明白了解，下面结合具体实施方式，进一步阐述本实用新型。

[0018] 在本实用新型的描述中，需要说明的是，术语“上”、“下”、“内”、“外”“前端”、“后端”、“两端”、“一端”、“另一端”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”仅用于描述目的，而不能理解为指示或暗示相对重要性。

[0019] 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”、“设置有”、“连接”等，应做广义理解，例如“连接”，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，可以根据具体的情况理解上述术语在本实用新型中的具体含义。

[0020] 如图1-3所示，一种耐压型轮胎，包括轮胎本体1，轮胎本体1的外表面固定安装有若干个呈等间距分布的摩擦块3，轮胎本体1的前后两端均固定安装有若个呈环形阵列分布的防滑块2，若干个摩擦块3之间形成防滑槽4，轮胎本体1的内部内径固定安装有钢圈9，轮胎本体1的内部定安装有钢丝束带层8，轮胎本体1的内部位于钢丝束带层8外表面设置有覆盖层7，轮胎本体1的内部位于覆盖层7的外表面设置有面胶保护层6，轮胎本体1的内部位于面胶保护层6的外表面设置有尼龙层5，胎面的里层就是钢丝带束层8，它为胎面提供了刚性基础，可以使得轮胎能够抵御石子和杂物的侵袭，很大程度上要归功于钢丝带束层8，为轮胎提供抵消离心力和侧向力的强度。

[0021] 钢圈9共设置有两个且均位于轮胎本体1的内部上下两侧，钢圈9能够固定轮胎本体1的车形从而便于工作人员进行安装使用。

[0022] 摩擦块3为六边形结构，摩擦块3分布的位置相互交错且每个相邻的摩擦块3之间的间距相同，摩擦块3为六边形的结构使得轮胎本体1外表面受力均匀，并且可以增加轮胎与地面的接触面积。

[0023] 防滑块2远离轮胎本体1中心的一端与摩擦块3远离轮胎本体1中心的一端相持平，可以增加轮胎本体1外表面的摩擦力，从而增加轮胎本体1的实用性。

[0024] 轮胎本体1的内腔侧壁设置有防滑纹，在安装轮胎本体1的内胎时可以防止内胎打滑，而且使得内胎与轮胎本体1更加的贴合。

[0025] 需要说明的是，本实用新型为一种耐压型轮胎，在使用时，轮胎本体1在转动时摩擦块3和防滑槽4能够增加轮胎本体1的防滑效果，从而防止轮胎本体1打滑，而摩擦块3为六

边形的结构使得轮胎本体1外表面受力均匀，并且可以增加轮胎与地面的接触面积，当轮胎本体1遇到一些坑洼底打滑时防滑块2可以增加轮胎本体1左右的摩擦力，能够减少车辆的打滑，而且一些车在倾斜时车轮的侧面不与地面接触从而会导致轮胎本体1打滑，从而伤害到驾驶人员，而钢圈9则便于使用者安装轮胎本体1，钢丝束带层8可以防止轮胎爆裂，从而能够增加轮胎本体1的耐压能力，覆盖层7和面胶保护层6防止有硬物刺破轮胎本体1从而刺破车体的内胎。

[0026] 以上显示和描述了本实用新型的基本原理和主要特征和本实用新型的优点。本行业的技术人员应该了解，本实用新型不受上述实施例的限制，上述实施例和说明书中描述的只是说明本实用新型的原理，在不脱离本实用新型精神和范围的前提下，本实用新型还会有各种变化和改进，这些变化和改进都落入要求保护的本实用新型范围内。本实用新型要求保护范围由所附的权利要求书及其等效物界定。

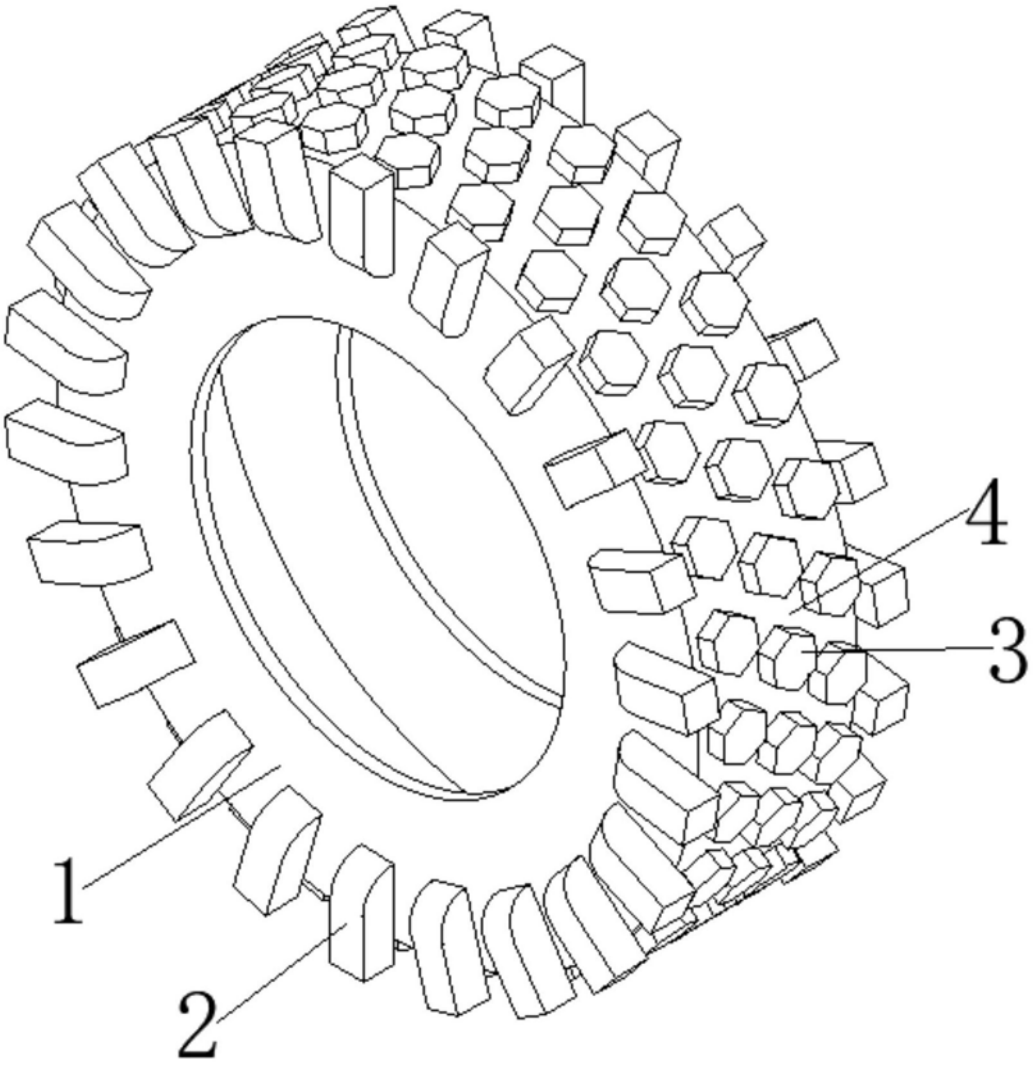


图1

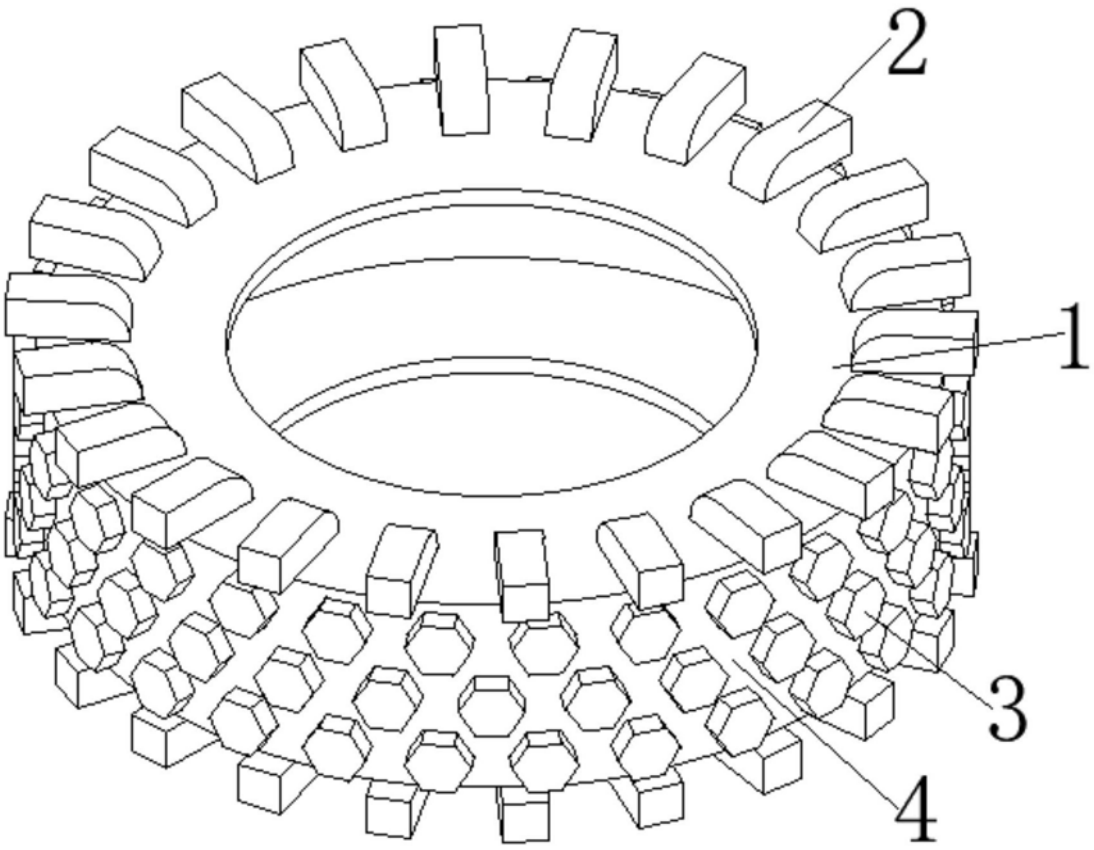


图2

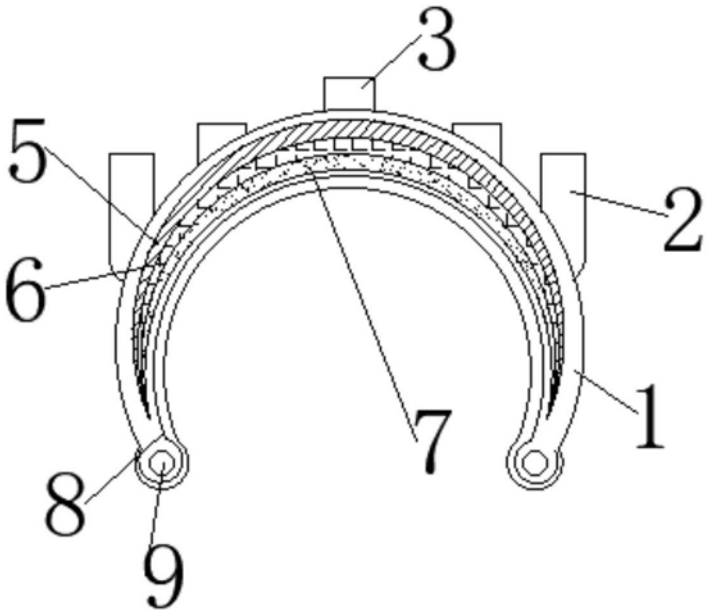


图3