



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 212098723 U

(45) 授权公告日 2020.12.08

(21) 申请号 202020053466.9

(22) 申请日 2020.01.11

(73) 专利权人 深圳市和信电子有限公司

地址 518000 广东省深圳市宝安区西乡街道宝源路与碧湾路交汇处碧湾大厦706室

(72) 发明人 覃祖玛

(74) 专利代理机构 深圳知帮办专利代理有限公司 44682

代理人 刘瑞芳

(51) Int. Cl.

B60R 16/02 (2006.01)

B60R 11/02 (2006.01)

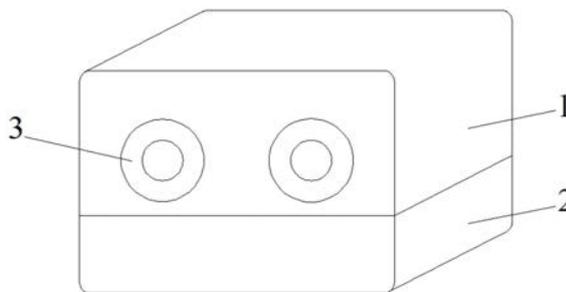
权利要求书1页 说明书3页 附图1页

(54) 实用新型名称

一种车载式音响

(57) 摘要

本实用新型公开了一种车载式音响,包括箱体、减震座、外保护罩、音响箱体和上支撑板,所述箱体外侧设置有所述外保护罩,所述外保护罩底端设置有所述减震座,所述减震座内部的顶端设置有所述上支撑板,所述上支撑板的顶端设置有所述音响箱体,所述音响箱体内部设置有音响喇叭,所述音响箱体与所述外保护罩之间设置有缓冲填充层。本实用新型提供的一种车载式音响通过于音响底部设置减震座可有效吸收车辆行驶与较颠簸的路段时,车载音响的内部元件会因车辆的震动受到的冲击力,同时减震座回弹时缓冲填充层会吸收大量的回弹力,避免整个减震系统与车辆发生共振,有效提升了音响的使用寿命。



1. 一种车载式音响,包括箱体(1)、减震座(2)、外保护罩(4)、音响箱体(5)和上支撑板(6),其特征在于,所述箱体(1)外侧设置有所述外保护罩(4),所述外保护罩(4)底端设置有所述减震座(2),所述减震座(2)内部的顶端设置有所述上支撑板(6),所述上支撑板(6)的顶端设置有所述音响箱体(5),所述音响箱体(5)内部设置有音响喇叭(3),所述音响箱体(5)与所述外保护罩(4)之间设置有缓冲填充层(21)。

2. 根据权利要求1所述的一种车载式音响,其特征在于,所述减震座(2)于所述上支撑板(6)底面的两侧均设置有固定块(13),两侧所述固定块(13)底端通过转轴(14)铰接有连杆(15),两侧所述连杆(15)底端均通过相同的所述转轴(14)连接有第一滑块(16),所述第一滑块(16)和第二滑块(18)均滑动连接于所述减震座(2)内部中心设置的第二减震槽(19)的内部,所述第一滑块(16)和第二滑块(18)之间设置有第二减震弹簧(17)。

3. 根据权利要求1所述的一种车载式音响,其特征在于,所述上支撑板(6)底面于固定块(13)的两侧均设置有支撑杆(9),两侧所述支撑杆(9)底端均设置有顶板(10),两侧所述顶板(10)均设置于所述减震座(2)内部两侧设置的第一减震槽(12)内部,两侧所述顶板(10)底面均设置有第一减震弹簧(11)。

4. 根据权利要求1所述的一种车载式音响,其特征在于,所述上支撑板(6)两端均设置有卡齿(7),两侧所述卡齿(7)分别滑动连接于所述减震座(2)内部两侧设置的滑槽(8)的内部。

5. 根据权利要求2所述的一种车载式音响,其特征在于,所述第二减震槽(19)与所述减震座(2)之间设置有垫板(20)。

6. 根据权利要求1所述的一种车载式音响,其特征在于,所述缓冲填充层(21)内部填充有多孔泡塑板。

一种车载式音响

技术领域

[0001] 本实用新型涉及车载音响领域,具体来说,涉及一种车载式音响。

背景技术

[0002] 车载音响是指安装在车内的音响系统。系统之所以可以称为音响,最基本的条件就是有回放声音的功能。其防干扰技术是分别对电源线的干扰采用扼流圈串在电源与音响之间进行滤波,用以降低外界的噪声干扰。

[0003] 但是现有的车载式音响往往不具有良好的减震装置,在车辆行驶与较颠簸的路段时,车载音响的内部元件会因车辆的震动而发生脱离等状况,进而影响车载音响的正常工作。

[0004] 针对相关技术中的问题,目前尚未提出有效的解决方案。

实用新型内容

[0005] 本实用新型的目的在于提供一种车载式音响,以解决上述背景技术中提出的问题。

[0006] 为实现上述目的,本实用新型提供如下技术方案:一种车载式音响,包括箱体、减震座、外保护罩、音响箱体和上支撑板,所述箱体外侧设置有所述外保护罩,所述外保护罩底端设置有所述减震座,所述减震座内部的顶端设置有所述上支撑板,所述上支撑板的顶端设置有所述音响箱体,所述音响箱体内部设置有音响喇叭,所述音响箱体与所述外保护罩之间设置有缓冲填充层。

[0007] 进一步的,所述减震座于所述上支撑板底面的两侧均设置有固定块,两侧所述固定块底端通过转轴铰接有连杆,两侧所述连杆底端均通过相同的所述转轴连接有第一滑块,所述第一滑块和第二滑块均滑动连接于所述减震座内部中心设置的第二减震槽的内部,所述第一滑块和第二滑块之间设置有第二减震弹簧。

[0008] 进一步的,所述上支撑板底面于固定块的两侧均设置有支撑杆,两侧所述支撑杆底端均设置有顶板,两侧所述顶板均设置于所述减震座内部两侧设置的第一减震槽内部,两侧所述顶板底面均设置有第一减震弹簧。

[0009] 进一步的,所述上支撑板两端均设置有卡齿,两侧所述卡齿分别滑动连接于所述减震座内部两侧设置的滑槽的内部。

[0010] 进一步的,所述第二减震槽与所述减震座之间设置有垫板。

[0011] 进一步的,所述缓冲填充层内部填充有多孔泡塑板。

[0012] 与现有技术相比,本实用新型具有以下有益效果:

[0013] (1) 本实用新型提供的一种车载式音响通过于音响底部设置减震座可有效吸收车辆行驶与较颠簸的路段时,车载音响的内部元件会因车辆的震动受到的冲击力,同时减震座回弹时缓冲填充层会吸收大量的回弹力,避免整个减震系统与车辆发生共振,有效提升了音响的使用寿命。

附图说明

[0014] 为了更清楚地说明本实用新型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的一些实施例,对于本领域普通技术人员来讲,在不付出创造性劳动的前提下,还可以根据这些附图获得其他的附图。

[0015] 图1是根据本实用新型实施例的一种车载式音响的结构示意图;

[0016] 图2是根据本实用新型实施例的一种车载式音响的内部结构示意图。

[0017] 附图标记:

[0018] 1、箱体;2、减震座;3、音响喇叭;4、外保护罩;5、音响箱体;6、上支撑板;7、卡齿;8、滑槽;9、支撑杆;10、顶板;11、第一减震弹簧;12、第一减震槽;13、固定块;14、转轴;15、连杆;16、第一滑块;17、第二减震弹簧;18、第二滑块;19、第二减震槽;20、垫板;21、缓冲填充层。

具体实施方式

[0019] 下面将结合本实用新型实施例中的附图,对本实用新型实施例中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做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。

[0020] 在本实用新型的描述中,需要说明的是,术语“顶部”、“底部”、“一侧”、“另一侧”、“前面”、“后面”、“中间部位”、“内部”、“顶端”、“底端”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;术语“第一”、“第二”、“第三”仅用于描述目的,而不能理解为指示或暗示相对重要性;此外,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,可以具体情况理解上述术语在本实用新型中的具体含义。

[0021] 请参阅图1-2,根据本实用新型实施例的一种车载式音响,包括箱体1、减震座2、外保护罩4、音响箱体5和上支撑板6,所述箱体1外侧设置有所述外保护罩4,所述外保护罩4底端设置有所述减震座2,所述减震座2内部的顶端设置有所述上支撑板6,所述上支撑板6的顶端设置有所述音响箱体5,所述音响箱体5内部设置有音响喇叭3,所述音响箱体5与所述外保护罩4之间设置有缓冲填充层21。

[0022] 通过本实用新型的上述方案,所述减震座2于所述上支撑板6底面的两侧均设置有固定块13,两侧所述固定块13底端通过转轴14铰接有连杆15,两侧所述连杆15底端均通过相同的所述转轴14连接有第一滑块16,所述第一滑块16和第二滑块18均滑动连接于所述减震座2内部中心设置的第二减震槽 19的内部,所述第一滑块16和第二滑块18之间设置有第二减震弹簧17,有效吸收音响受到的冲击力,避免内部元件受到破坏。

[0023] 通过本实用新型的上述方案,所述上支撑板6底面于固定块13的两侧均设置有支撑杆9,两侧所述支撑杆9底端均设置有顶板10,两侧所述顶板10 均设置于所述减震座2内

部两侧设置的第一减震槽12内部,两侧所述顶板10底面均设置有第一减震弹簧11,同样可吸收音响受到的冲击力,避免内部元件受到破坏。

[0024] 通过本实用新型的上述方案,所述上支撑板6两端均设置有卡齿7,两侧所述卡齿7分别滑动连接于所述减震座2内部两侧设置的滑槽8的内部。

[0025] 通过本实用新型的上述方案,所述第二减震槽19与所述减震座2之间设置有垫板20,避免车身强烈抖动第二减震弹簧19脱离减震座2内部的底面。

[0026] 通过本实用新型的上述方案,所述缓冲填充层21内部填充有多孔泡塑板,避免内部音箱因减震座2的原因而发生共振。

[0027] 在具体应用时,当车身颠簸时,箱体1首先挤压上支撑板6向下运动压缩底面两侧连杆15使其控制两侧第二滑块16于第二减震槽19内部相中心压缩第二减震弹簧17,同时外侧的支撑杆9也压缩第一减震槽12内部的第一减震弹簧11,随即完成缓冲工作,并于减震座2回弹时缓冲填充层21吸收大量的回弹力,避免整个减震系统与车辆发生共振。

[0028] 最后应说明的是:以上所述仅为本实用新型的优选实施例而已,并不用于限定本实用新型,尽管参照前述实施例对本实用新型进行了详细的说明,对于本领域的技术人员来说,其依然可以对前述各实施例所记载的技术方案进行修改,或者对其中部分技术特征进行等同替换。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。

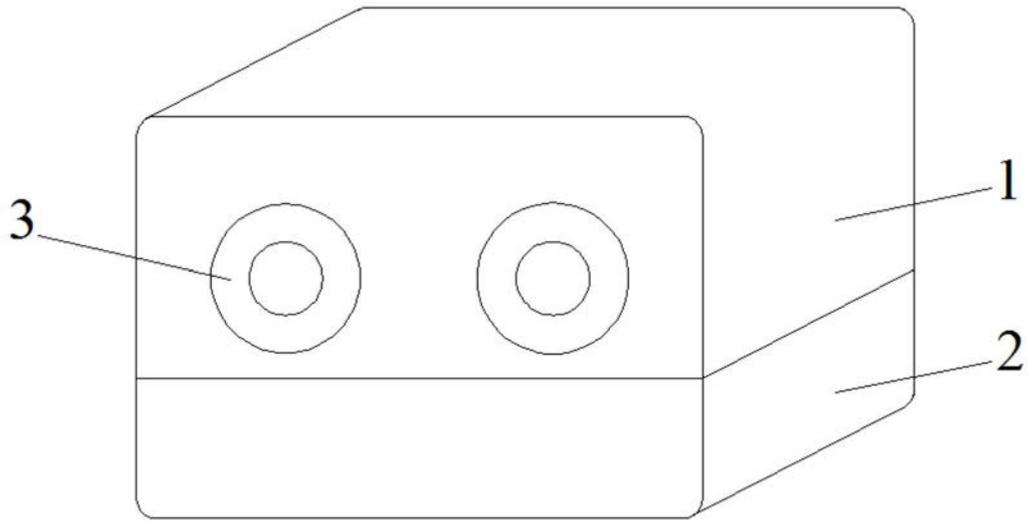


图1

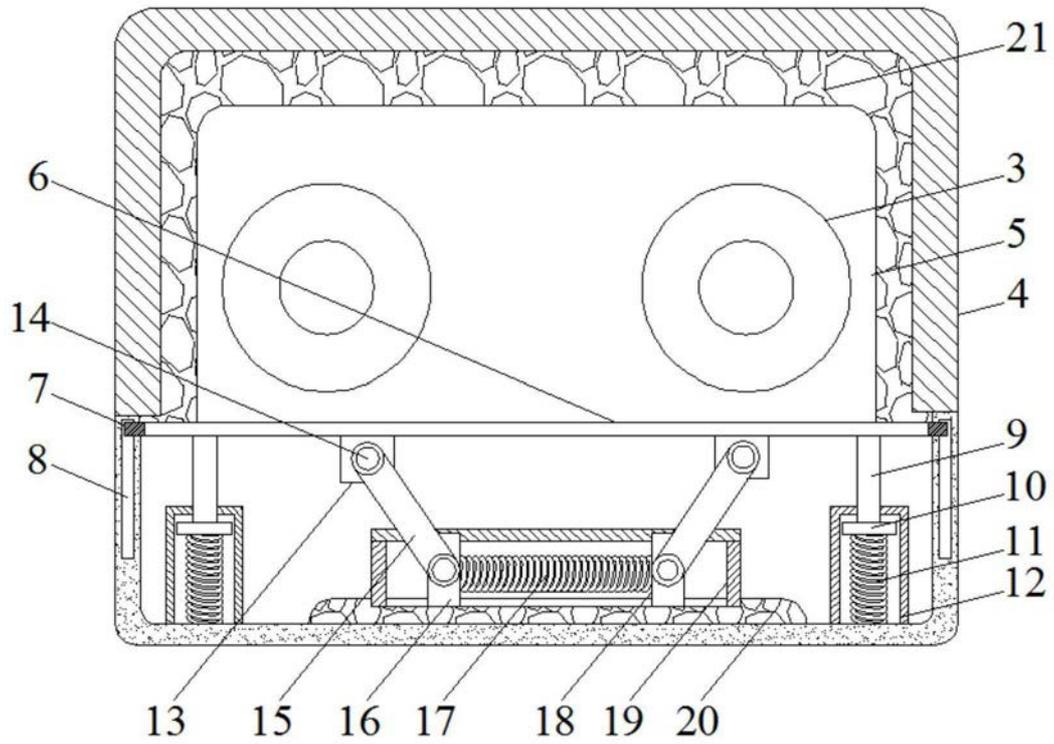


图2