



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 204037229 U

(45) 授权公告日 2014. 12. 24

(21) 申请号 201420496298. 5

(22) 申请日 2014. 08. 29

(73) 专利权人 本田汽车用品(广东)有限公司
地址 528200 广东省佛山市南海区狮山镇小塘三环西工业区

(72) 发明人 姜先变

(74) 专利代理机构 广州市越秀区哲力专利商标
事务所(普通合伙) 44288
代理人 汤喜友

(51) Int. Cl.

B60B 27/02(2006. 01)

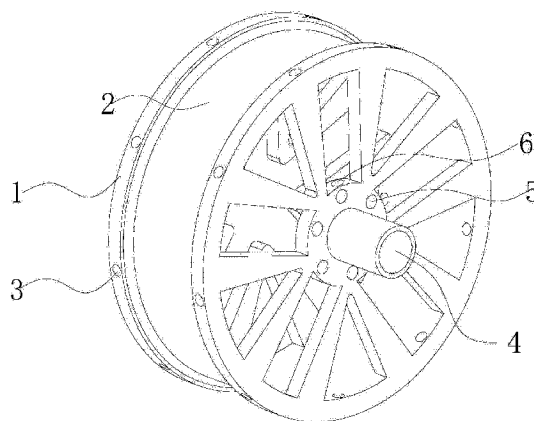
权利要求书1页 说明书3页 附图1页

(54) 实用新型名称

一种新型汽车轮毂

(57) 摘要

本实用新型公开了一种新型汽车轮毂,包括通过多个第一螺栓安装在汽车的转轴上的轮毂主体,所述轮毂主体上形成有供轮胎安装的凹槽,所述轮毂主体上螺接有连接套,所述汽车的转轴插装在连接套内,所述轮毂主体上径向插装有用于将连接套固定在轮毂主体上的第二螺栓,所述连接套在远离轮毂主体的一端的内壁上形成有第一倒齿部,所述汽车的转轴外壁上形成有与第一倒齿部相匹配的第二倒齿部;所述轮毂主体上设置有用于调整轮毂主体重心的调整部件。本实用新型可显著增强挡轮毂与汽车的转轴之间的牢固性,有效延长轮毂的使用寿命。



1. 一种新型汽车轮毂,包括通过多个第一螺栓安装在汽车的转轴上的轮毂主体,所述轮毂主体上形成有供轮胎安装的凹槽,其特征在于:所述轮毂主体上螺接有连接套,所述汽车的转轴插装在连接套内,所述轮毂主体上径向插装有用于将连接套固定在轮毂主体上的第二螺栓,所述连接套在远离轮毂主体的一端的内壁上形成有第一倒齿部,所述汽车的转轴外壁上形成有与第一倒齿部相匹配的第二倒齿部;所述轮毂主体上设置有用于调整轮毂主体重心的调整部件。

2. 如权利要求 1 所述的新型汽车轮毂,其特征在于:所述调整部件包括开设于轮毂主体两侧的螺纹孔、插装在螺纹孔内的第三螺栓;所述螺纹孔的数量为多个,沿着轮毂主体的中心线圆周排布。

3. 如权利要求 1 所述的新型汽车轮毂,其特征在于:所述轮毂主体内部均匀排布有多个水道,所述水道沿着轮毂主体的轴向方向延伸,各水道的头尾顺次相贯通,形成一条弯曲水道,该弯曲水道的两端在轮毂主体的前端形成入水口和出水口。

4. 如权利要求 1-3 任一项所述的新型汽车轮毂,其特征在于:所述轮毂主体内部连接有多根加强筋,所述加强筋沿着轮毂主体的中心线圆周排布。

5. 如权利要求 1-3 任一项所述的新型汽车轮毂,其特征在于:所述轮毂主体的周壁上嵌装有发光环。

6. 如权利要求 1-3 任一项所述的新型汽车轮毂,其特征在于:所述凹槽上形成有防滑齿纹。

一种新型汽车轮毂

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种轮毂,具体涉及一种新型汽车轮毂。

背景技术

[0002] 目前,汽车的转轴上一般都安装有轮毂,在轮毂上安装轮胎后,即可方便汽车的正常行驶。然而,现在一般都采用螺栓的固定方式将轮毂安装在汽车的转轴上,在转轴的旋转作用下,即可带动轮毂的旋转运动。但是,汽车在长时间行驶后,轮毂与汽车的转轴容易发生松动,导致轮毂从汽车的转轴上脱落,降低轮毂的使用寿命,严重时将导致交通事故的发生。

实用新型内容

[0003] 针对现有技术的不足,本实用新型目的在于提供一种新型汽车轮毂,可显著增强挡轮毂与汽车的转轴之间的牢固性,有效延长轮毂的使用寿命。

[0004] 为实现上述目的,本实用新型采用如下技术方案:

[0005] 一种新型汽车轮毂,包括通过多个第一螺栓安装在汽车的转轴上的轮毂主体,所述轮毂主体上形成有供轮胎安装的凹槽,所述轮毂主体上螺接有连接套,所述汽车的转轴插装在连接套内,所述轮毂主体上径向插装有用于将连接套固定在轮毂主体上的第二螺栓,所述连接套在远离轮毂主体的一端的内壁上形成有第一倒齿部,所述汽车的转轴外壁上形成有与第一倒齿部相匹配的第二倒齿部;所述轮毂主体上设置有用于调整轮毂主体重心的调整部件。

[0006] 优选地,所述调整部件包括开设于轮毂主体两侧的螺纹孔、插装在螺纹孔内的第三螺栓;所述螺纹孔的数量为多个,沿着轮毂主体的中心线圆周排布。

[0007] 优选地,所述轮毂主体内部均匀排布有多个水道,所述水道沿着轮毂主体的轴向方向延伸,各水道的头尾顺次相贯通,形成一条弯曲水道,该弯曲水道的两端在轮毂主体前端形成入水口和出水口。

[0008] 优选地,所述轮毂主体内部连接有多根加强筋,所述加强筋沿着轮毂主体的中心线圆周排布。

[0009] 优选地,所述轮毂主体的周壁上嵌装有发光环。

[0010] 优选地,所述凹槽上形成有防滑齿纹。

[0011] 本实用新型有益效果在于:

[0012] 本实用新型通过在轮毂主体上设置有用于调整轮毂主体重心的调整部件,在调整部件的作用下,可较好地保证轮毂主体的动平衡性,轮毂主体上螺接有连接套,汽车的转轴插装在连接套内,轮毂主体上径向插装有用于将连接套固定在轮毂主体上的第二螺栓,连接套在远离轮毂主体的一端的内壁上形成有第一倒齿部,汽车的转轴外壁上形成有与第一倒齿部相匹配的第二倒齿部,连接套和转轴采用倒齿的连接,为不可拆卸的连接方式,可充分保证轮毂与汽车的转轴之间的牢固性,有效延长轮毂的使用寿命;同时,轮毂主体内部均

匀排布有多个水道,所述水道沿着轮毂主体的轴向方向延伸,各水道的头尾顺次相贯通,形成一条弯曲水道,该弯曲水道的两端在轮毂主体的前端形成入水口和出水口,汽车在长时间行驶后,轮毂主体将产生大量的热量,无法及时向外界排出,通过这些弯曲的水道,可较好地将轮毂主体内部的热量通过水液循环的方式带出。

附图说明

[0013] 图 1 为本实用新型的整体结构示意图;

[0014] 图 2 为图 1 的另一视角的结构示意图。

[0015] 其中,1、轮毂主体;2、凹槽;3、螺纹孔;4、连接套;5、第一螺栓;6、第二螺栓。

具体实施方式

[0016] 下面,结合附图以及具体实施方式,对本实用新型做进一步描述:

[0017] 如图 1-2 所示,为本实用新型的一种新型汽车轮毂,包括通过多个第一螺栓 5 安装在汽车的转轴上的轮毂主体 1,所述轮毂主体 1 上形成有供轮胎安装的凹槽 2,所述轮毂主体 1 上螺接有连接套 4,所述汽车的转轴插装在连接套 4 内,所述轮毂主体 1 上径向插装有用于将连接套 4 固定在轮毂主体 1 上的第二螺栓 6,所述连接套 4 在远离轮毂主体 1 的一端的内壁上形成有第一倒齿部,所述汽车的转轴外壁上形成有与第一倒齿部相匹配的第二倒齿部;所述轮毂主体 1 上设置有用于调整轮毂主体 1 重心的调整部件。

[0018] 本实施例通过在轮毂主体 1 上设置有用于调整轮毂主体 1 重心的调整部件,在调整部件的作用下,可较好地保证轮毂主体 1 的动平衡性,连接套 4 和转轴采用倒齿的连接,为不可拆卸的连接方式,连接套 4 与轮毂主体 1 采用螺纹连接,且在第二螺栓 6 的作用下,可充分保证轮毂与汽车的转轴之间的牢固性,有效延长轮毂的使用寿命。

[0019] 优选地,所述调整部件包括开设于轮毂主体 1 两侧的螺纹孔 3、插装在螺纹孔 3 内的第三螺栓;所述螺纹孔 3 的数量为多个,沿着轮毂主体 1 的中心线圆周排布。通过调整轮毂主体 1 两侧第三螺栓的数量,便可调整轮毂主体 1 的重心,即当重心偏向于左侧时,可将增加右侧的第三螺栓的数量或减少左侧的第三螺栓的数量,操作非常方便。

[0020] 另外,第三螺栓除了具有调整轮毂主体 1 重心的作用下,还可以方便轮胎的顶出工作。具体的,第三螺栓采用由下向上的安装方式,当需要对轮胎进行更换时,可将第三螺栓向上拧动,对轮胎进行挤压留出部分空隙,再借助其他工具便可较好地将轮胎取出。

[0021] 优选地,所述轮毂主体 1 内部均匀排布有多个水道,所述水道沿着轮毂主体 1 的轴向方向延伸,各水道的头尾顺次相贯通,形成一条弯曲水道,该弯曲水道的两端在轮毂主体 1 的前端形成入水口和出水口。汽车在长时间行驶后,轮毂主体 1 将产生大量的热量,无法及时向外界排出,通过这些弯曲的水道,可较好地将轮毂主体 1 内部的热量通过水液循环的方式带出。

[0022] 具体地,通过向入水口内注入冷却水,冷却水依次流经这些头尾顺次相贯通的水道,最后从出水口处流出,可将轮毂主体 1 内部的热量及时的带出。

[0023] 另外,作为本实用新型的改进,可在轮毂主体 1 内安装喷气组件,喷气组件包括气管、用于将气管固定在轮毂主体 1 上的气管固定片,所述气管的一端安装有用于对气管提供气源的进气嘴,气管上设置有吹气口朝向轮毂主体 1 内壁的吹气嘴。在喷气组件的作用

下,可方便清洗附着在轮毂主体 1 上的泥沙,也可降低轮毂主体 1 的温度。

[0024] 优选地,所述轮毂主体 1 内部连接有多根加强筋,所述加强筋沿着轮毂主体 1 的中心线圆周排布。在加强筋的作用下,可有效保证轮毂主体 1 本身的结构强度。

[0025] 优选地,所述轮毂主体 1 的周壁上嵌装有发光环,在能见度较小的夜晚,使得其他的驾驶人员或者行人可以通过明显看见发光环发出的光线,进而知道此处有汽车的存在,防止交通事故的发生。同时,发光环的设置也可以增加汽车整体的美观性。

[0026] 优选地,所述凹槽 2 上形成有防滑齿纹,可增加轮毂主体 1 与轮胎之间的摩擦力,防止轮胎与轮毂主体 1 发生打滑的现象。

[0027] 本实用新型在轮毂主体 1 上设置有用于调整轮毂主体 1 重心的调整部件,在调整部件的作用下,可较好地保证轮毂主体 1 的动平衡性,连接套 4 的一端与汽车的转轴采用倒齿的连接方式进行安装,倒齿的连接为不可拆卸连接,可有效保证转轴与连接套 4 之间的牢固性,连接套 4 的另一端与轮毂主体 1 采用螺纹连接,接着在第二螺栓 6 的作用下,可有效保证轮毂主体 1 与连接套 4 之间的牢固性,最后通过第一螺栓 5 将轮毂主体 1 与转轴进行固定,可显著增强挡轮毂与汽车的转轴之间的牢固性,有效延长轮毂的使用寿命。

[0028] 对于本领域的技术人员来说,可根据以上描述的技术方案以及构思,做出其它各种相应的改变以及变形,而所有的这些改变以及变形都应该属于本实用新型权利要求的保护范围之内。

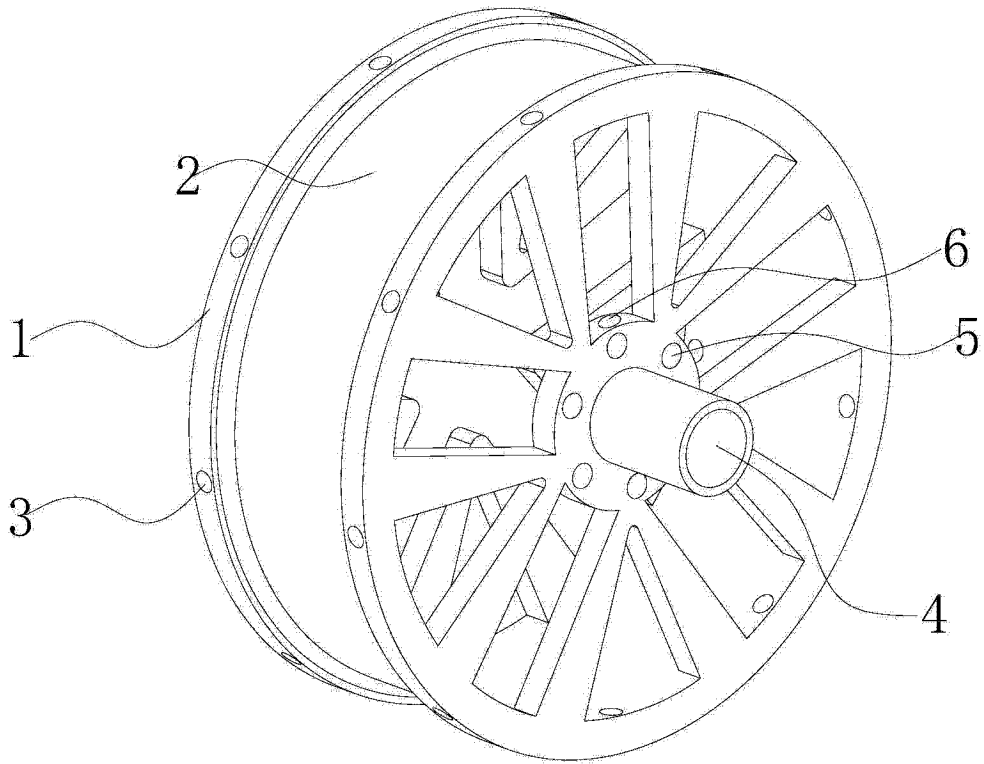


图 1

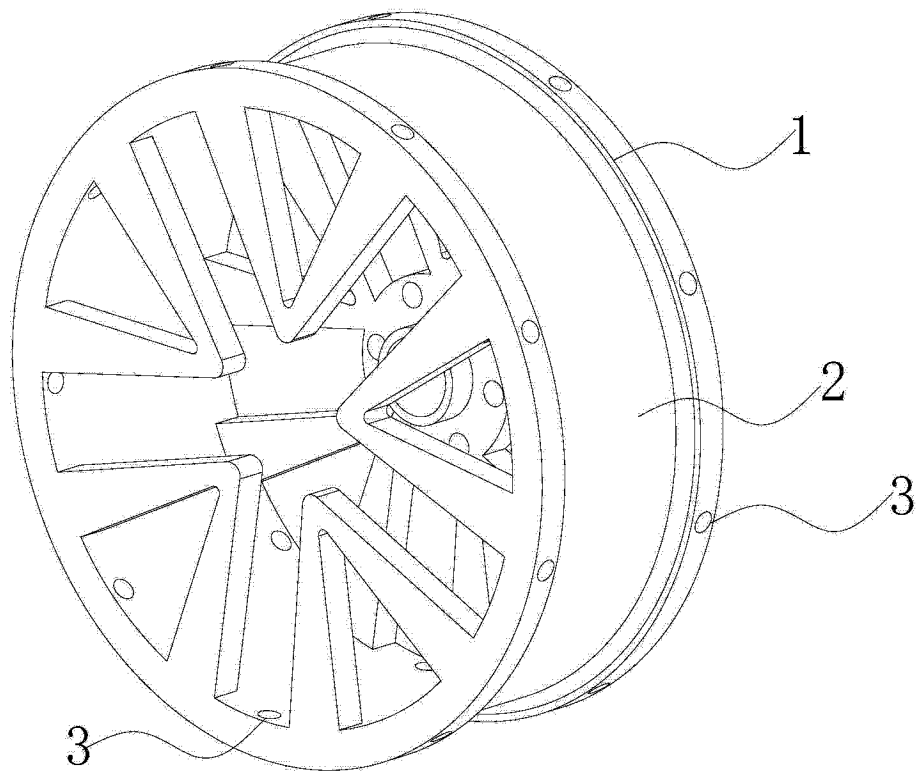


图 2