



## (12)实用新型专利

(10)授权公告号 CN 208274298 U

(45)授权公告日 2018.12.25

(21)申请号 201820416530.8

(22)申请日 2018.03.27

(73)专利权人 东莞市美而美旅行用品有限公司

地址 523000 广东省东莞市企石镇铁岗工业园

(72)发明人 卢志勇

(74)专利代理机构 厦门市新华专利商标代理有限公司 35203

代理人 徐勋夫

(51)Int.Cl.

A45C 5/14(2006.01)

A45C 13/00(2006.01)

B60B 33/00(2006.01)

权利要求书1页 说明书3页 附图5页

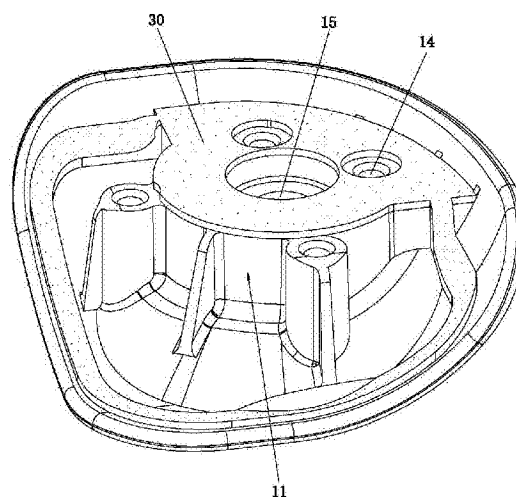
(54)实用新型名称

一种减震型轮座及其应用结构

(57)摘要

本实用新型公开一种减震型轮座及其应用结构,该减震型轮座包括轮座主体,该轮座主体具有用于承载接触的第一连接部、用于连接轮子的第二连接部;该第一连接部设置有用于承载接触的减震软胶,所述减震软胶一体连接于第一连接部的表面;藉此,通过于轮座上设置的软胶,使得轮座具备减震的性能,从而使得轮座结合于箱体上时能,能很好地实现减震避震,从而,有效地解决了箱体在使用过程中由于震动而可能影响使用寿命和箱体内部放置物品的情况。

10



1. 一种减震型轮座,其特征在于:包括轮座主体,该轮座主体具有用于承载接触的第一连接部、用于连接轮子的第二连接部;该第一连接部设置有用于承载接触的减震软胶,所述减震软胶一体连接于第一连接部的表面。

2. 根据权利要求1所述的一种减震型轮座,其特征在于:所述轮座主体具有凹腔,所述第一连接部形成于凹腔内;所述减震软胶一体连接于凹腔的内壁面。

3. 根据权利要求2所述的一种减震型轮座,其特征在于:所述凹腔的内壁面包括有内底面和内侧面,所述减震软胶一体连接于凹腔的内底面。

4. 根据权利要求3所述的一种减震型轮座,其特征在于:所述凹腔的内底面设置有用于连接的第一连接孔。

5. 根据权利要求1所述的一种减震型轮座,其特征在于:所述第二连接部形成于轮座主体的下端,所述第二连接部具有用于安装轮子的安装孔。

6. 根据权利要求5所述的一种减震型轮座,其特征在于:所述第二连接部具有向下凸露于轮座主体下方的定位部,所述安装孔自定位部的下端向上凹设。

7. 一种减震型轮座的应用结构,其特征在于:包括箱体、安装于箱体上的减震型轮座及安装于减震型轮座上的轮子,其中,所述减震型轮座为权利要求1至6中任一项所述的减震型轮座;

所述箱体包括有与减震型轮座连接的第三连接部,所述减震型轮座对应第三连接部安装,所述第三连接部与相应第一连接部相适配定位,所述第三连接部与减震软胶相接触;所述轮子安装于减震型轮座的第二连接部上。

## 一种减震型轮座及其应用结构

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及轮座领域技术,尤其是指一种减震型轮座及其应用结构。

### 背景技术

[0002] 人们在日常生活中,由于工作或旅行等会经常外出,外出的时候则需要将生活用品等必需品装入箱子中,为此,旅行箱的使用也越来越多。旅行箱通常会设置有便于拉动的轮子,为了使轮子更好的安装于旅行箱上,通常会设置一用于安放轮子的轮座,而由于旅行箱在被拉着行走的时候,旅行箱会经常受到地面的影响而产生震动,往往会导致旅行箱的轮子与旅行箱内的物品受损。

[0003] 因此,需要研究出一种新技术以解决上述问题。

### 实用新型内容

[0004] 有鉴于此,本实用新型针对现有技术存在之缺失,其主要目的是提供一种减震型轮座及其应用结构,其结构设计巧妙合理,具备较佳的避震性能,有效地解决了箱体在使用过程中由于震动而可能影响使用寿命和箱体内部放置物品的情况。

[0005] 为实现上述目的,本实用新型采用如下之技术方案:

[0006] 一种减震型轮座,包括轮座主体,该轮座主体具有用于承载接触的第一连接部、用于连接轮子的第二连接部;该第一连接部设置有用于承载接触的减震软胶,所述减震软胶一体连接于第一连接部的表面。

[0007] 作为一种优选方案,所述轮座主体具有凹腔,所述第一连接部形成于凹腔内;所述减震软胶一体连接于凹腔的内壁面。

[0008] 作为一种优选方案,所述凹腔的内壁面包括有内底面和内侧面,所述减震软胶一体连接于凹腔的内底面。

[0009] 作为一种优选方案,所述凹腔的内底面设置有用于连接的第一连接孔。

[0010] 作为一种优选方案,所述第二连接部形成于轮座主体的下端,所述第二连接部具有用于安装轮子的安装孔。

[0011] 作为一种优选方案,所述第二连接部具有向下凸露于轮座主体下方的定位部,所述安装孔自定位部的下端向上凹设。

[0012] 一种减震型轮座的应用结构,包括箱体、安装于箱体上的减震型轮座及安装于减震型轮座上的轮子;

[0013] 所述箱体包括有与减震型轮座连接的第三连接部,所述减震型轮座对应第三连接部安装,所述第三连接部与相应第一连接部相适配定位,所述第三连接部与减震软胶相接触;所述轮子安装于减震型轮座的第二连接部上。

[0014] 本实用新型与现有技术相比具有明显的优点和有益效果,具体而言,由上述技术方案可知,其主要是通过于轮座上设置的软胶,使得轮座具备减震的性能,从而使得轮座结合于箱体上时能,能很好地实现减震避震,从而,有效地解决了箱体在使用过程中由于震动

而可能影响使用寿命和箱体内部放置物品的情况。

[0015] 为更清楚地阐述本实用新型的结构特征、技术手段及其所达到的具体目的和功能,下面结合附图与具体实施例来对本实用新型作进一步详细说明。

### 附图说明

[0016] 图1是本实用新型之实施例的整体结构立体示意图;

[0017] 图2是本实用新型之实施例的分解结构示意图;

[0018] 图3是本实用新型之实施例的另一分解结构示意图;

[0019] 图4是本实用新型之实施例轮座主体的结构示意图;

[0020] 图5是图4所示结构的另一角度示意图。

[0021] 附图标识说明:

[0022]	10、轮座主体	11、第一连接部
[0023]	12、第二连接部	121、定位部
[0024]	13、凹腔	14、第一连接孔
[0025]	15、安装孔	30、减震软胶
[0026]	40、箱体	41、第三连接部
[0027]	50、轮子。	

### 具体实施方式

[0028] 请参照图1至图5所示,其显示出了本实用新型之实施例的具体结构。本文所述之减震型轮座主要应用于旅行箱中,事实上,不限于旅行箱之用。在本文中,以其应用于旅行箱中为例作说明。

[0029] 所述减震型轮座的应用结构,包括箱体40以及安装于箱体上的减震型轮座、安装于减震型轮座上的轮子50;所述箱体40包括有与减震型轮座连接的第三连接部41,所述减震型轮座安装于第三连接部41上,所述轮子50安装于减震型轮座的第二连接部12上。

[0030] 具体而言,所述减震型轮座包括轮座主体10,该轮座主体10具有承载接触的第一连接部11、用于连接轮子的第二连接部12;该第一连接部11设置有用于承载接触的减震软胶30;所述减震软胶30一体连接于第一连接部11的表面;所述轮座主体10具有凹腔13,所述第一连接部11形成于凹腔13内;所述减震软胶30一体连接于凹腔13的内壁面;所述凹腔13的内壁面包括有内底面和内侧面,所述减震软胶30一体连接于凹腔13的内底面;所述主体部111还设置有若干个用于连接的第一连接孔14。此处,所述减震软胶30一体成型于第一连接部11表面,当然,也可以其他形式或结构设置于第一连接部11表面;另外,所述减震软胶30优选为TPE材料,所述轮座主体10优选为PP材料,也可根据实际情况将减震软胶30、轮座主体10设置为其他材质,只需满足减震软胶30与轮座主体10之间能弹性减震即可,在此,不做赘述。

[0031] 所述第二连接部12具有定位部121,所述定位部121向下凸露于轮座主体10下方;所述轮座主体10还设置有用于安装轮子50的安装孔15;所述安装孔15自定位部121的下端向上凹设;所述第三连接部41凹设有若干个第二连接孔,每个第二连接孔适配于相应的前述第一连接孔14并通过螺丝锁固在一起。

[0032] 综上所述,本实用新型的设计重点在于,其主要是通过于轮座上设置的减震软胶,使得轮座具备减震的性能,从而使得轮座结合于箱体上时能,能很好地实现减震避震,从而,有效地解决了箱体在使用过程中由于震动而可能影响使用寿命和箱体内部放置物品的情况。

[0033] 以上所述,仅是本实用新型的较佳实施例而已,并非对本实用新型的技术范围作任何限制,故凡是依据本实用新型的技术实质对以上实施例所作的任何细微修改、等同变化与修饰,均仍属于本实用新型技术方案的范围内。

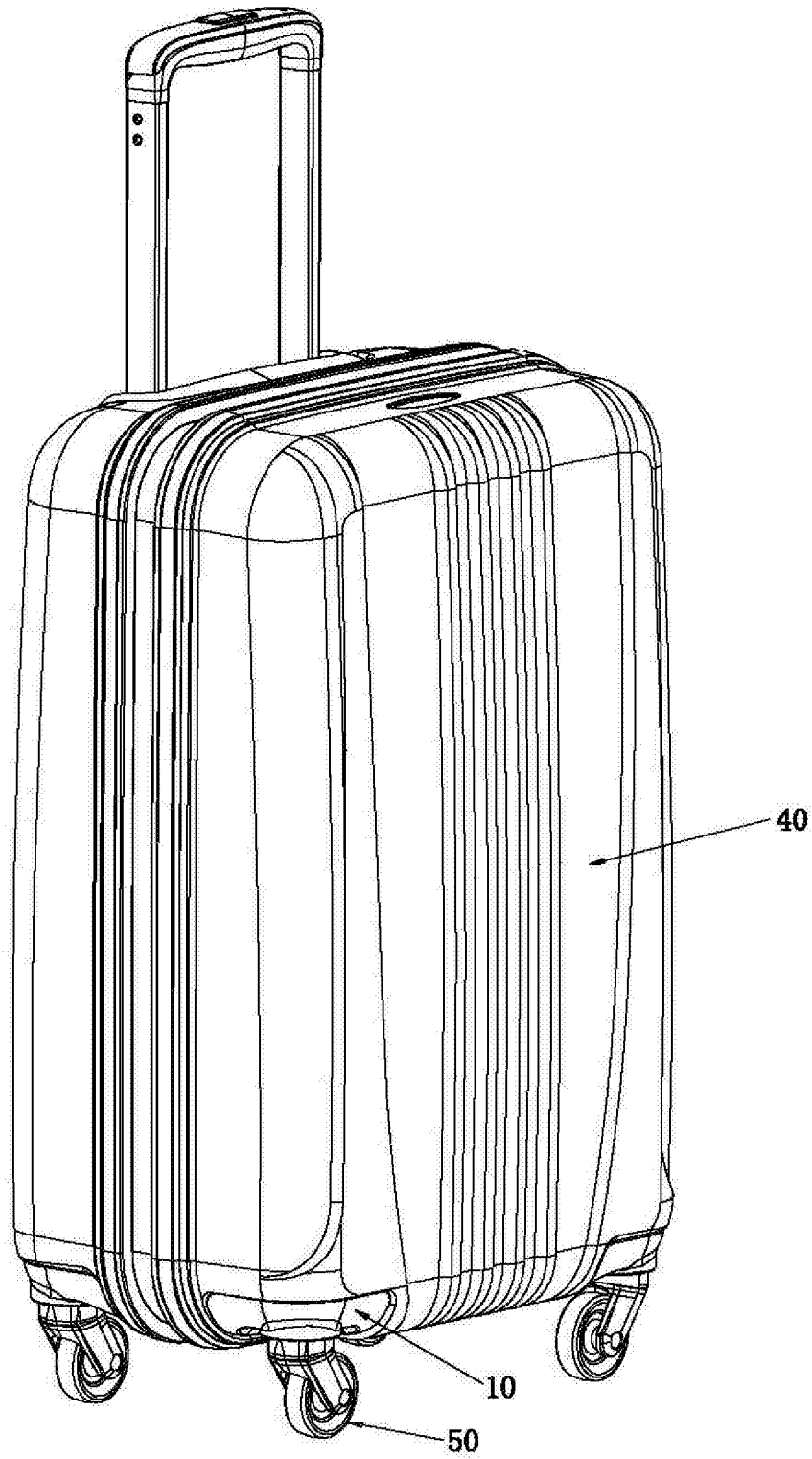


图1

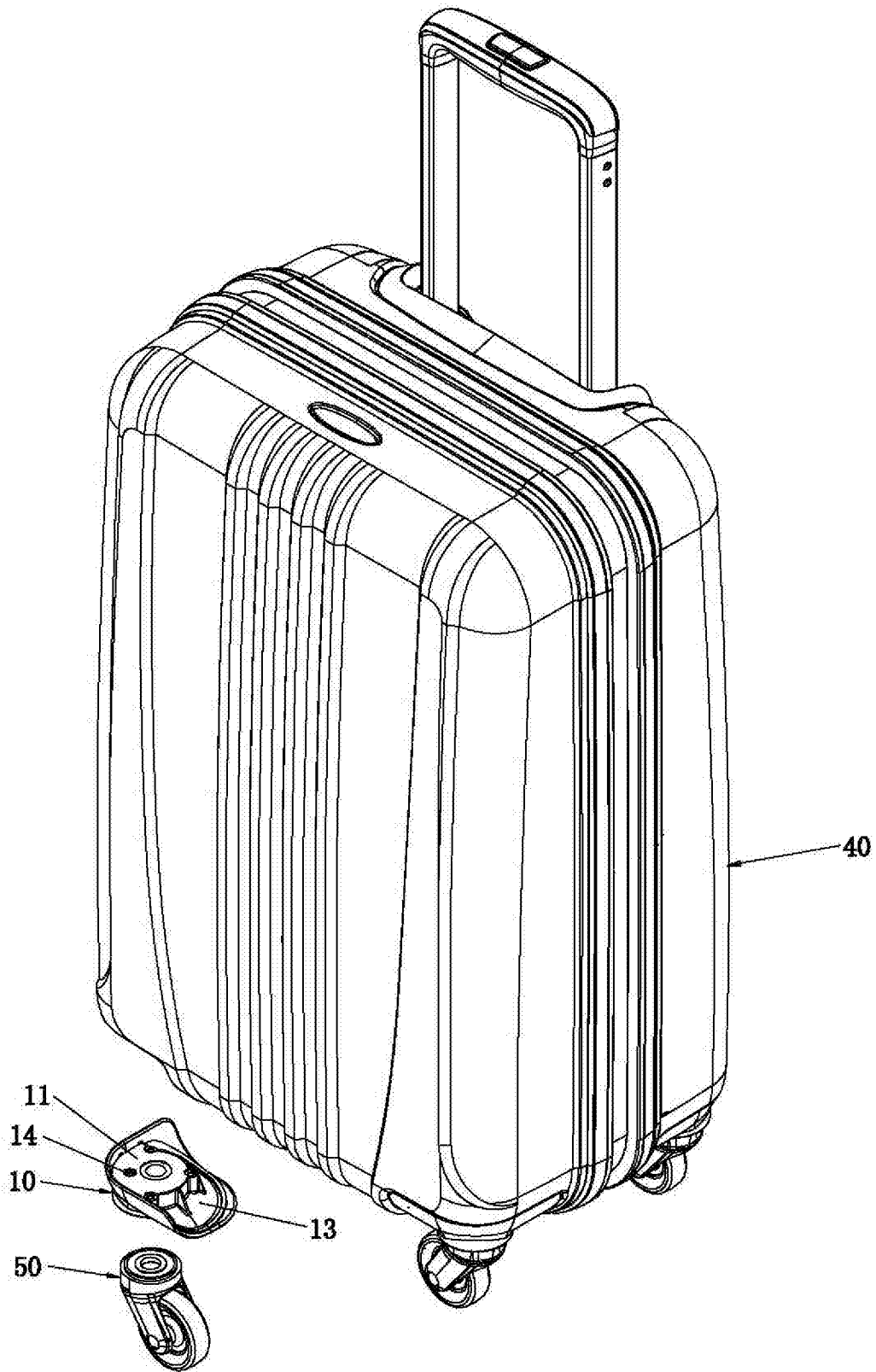


图2

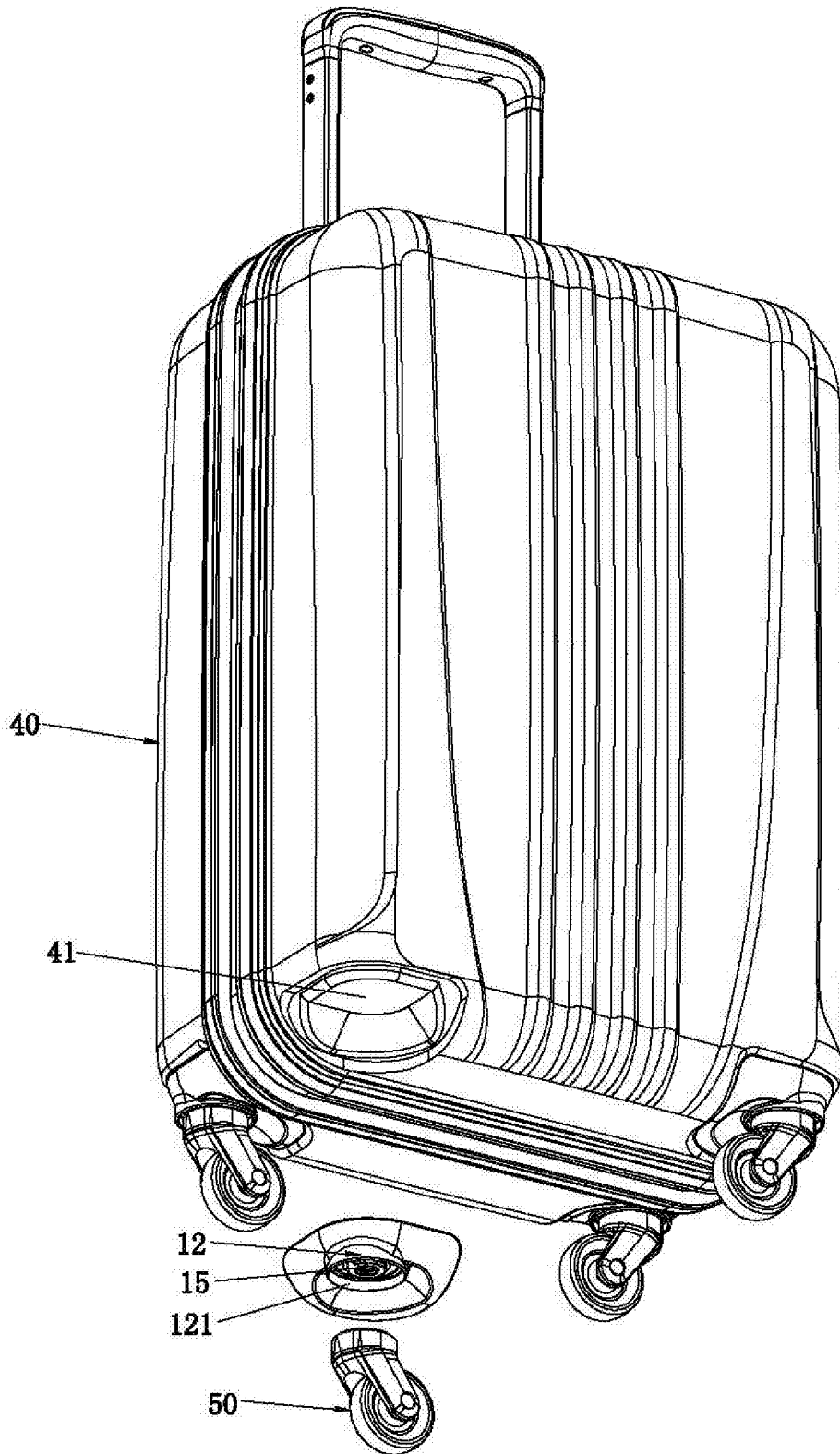


图3



10

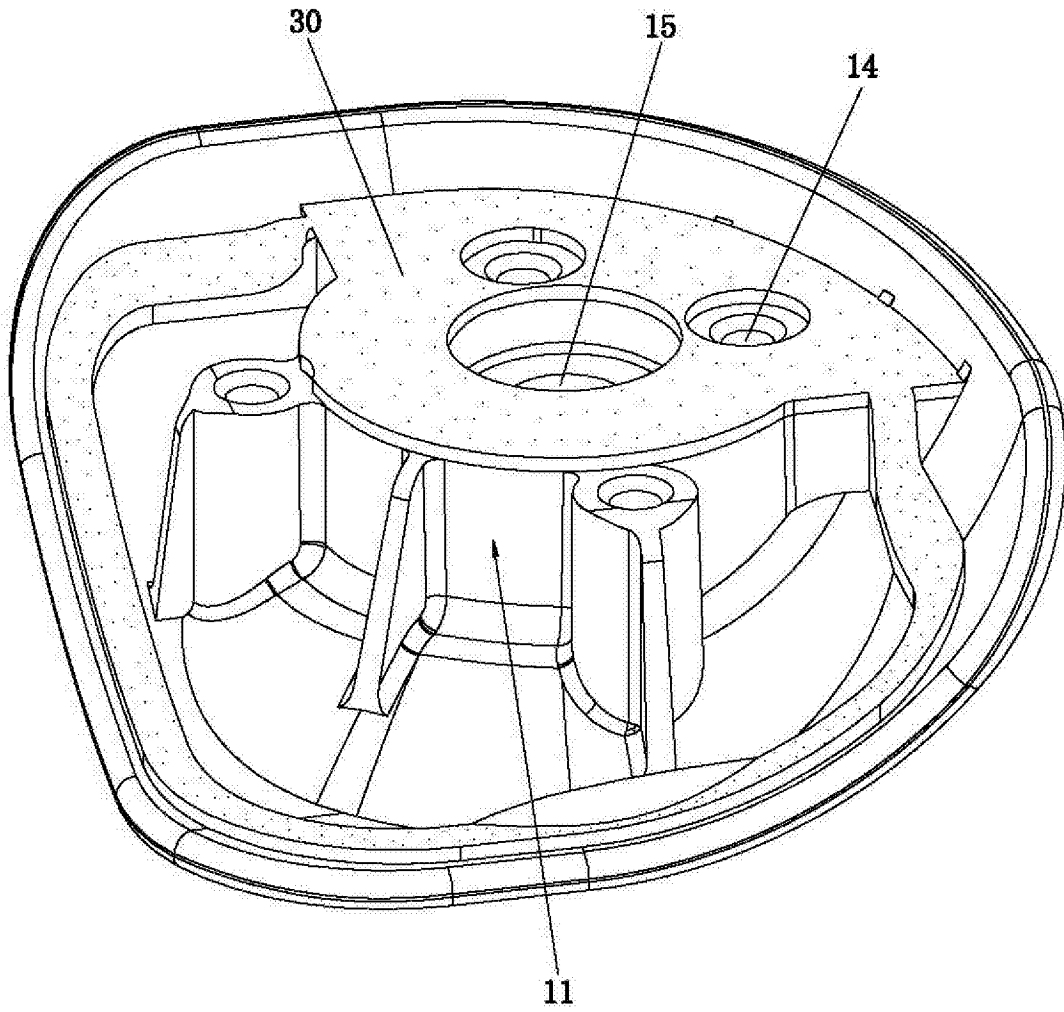


图4

10

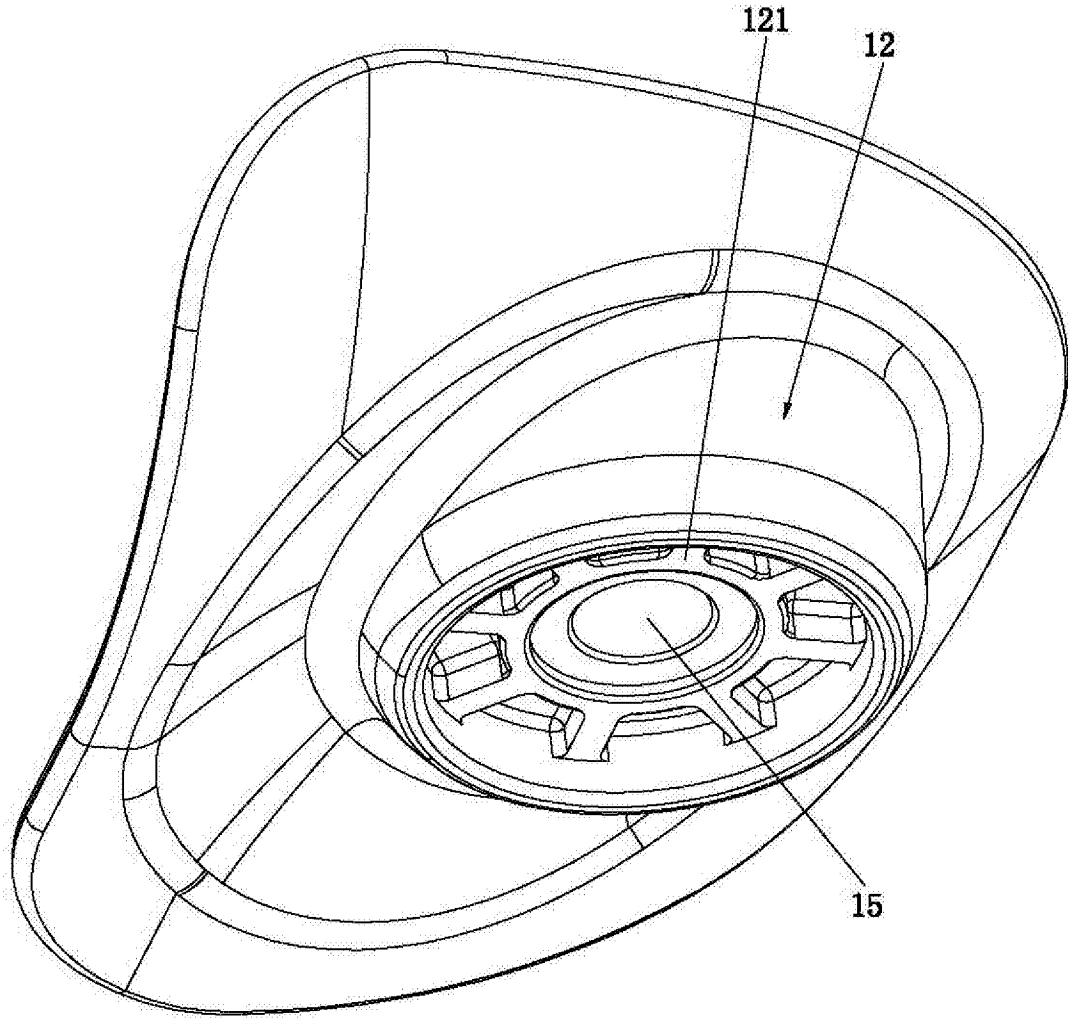


图5