

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載

【部門区分】第2部門第5区分

【発行日】平成20年2月14日(2008.2.14)

【公開番号】特開2002-145043(P2002-145043A)

【公開日】平成14年5月22日(2002.5.22)

【出願番号】特願2001-24224(P2001-24224)

【国際特許分類】

B 6 0 T 13/16 (2006.01)

【F I】

B 6 0 T 13/16

【手続補正書】

【提出日】平成19年12月26日(2007.12.26)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0002

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0002】

【従来の技術】

従来の自動車用液圧ブレーキ装置について、図10及び図11を参照して説明する。図10に示す液圧ブレーキ装置1は、最も簡単な構成で自動ブレーキ作動機能を設けた例である。図10を参照すると、マスタシリンダ2内に、大径のピストン3が摺動可能に嵌装され、ピストン3に一体的に連結された小径のロッド部4が外部へ延出されて、マスタシリンダ2内に加圧室5と圧力加算室6の2室が形成されている。ロッド部4には、ブレーキペダル7が連結され、加圧室5には、戻しばね8が設けられている。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0009

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0009】

一方、図11に示す自動車用液圧ブレーキ装置は、簡単な構造で倍力制御を可能とした例である。なお、図10に示すものと同様の部分については、同一の符号を付して説明する。図11を参照すると、マスタシリンダ14内に、小径部15及び大径部16を有する段付のピストン17が摺動可能に嵌装されて、加圧室18と供給室19の2室が形成されている。ピストン17には、ロッド部20が連結されて、マスタシリンダ14の外部へ延出されており、ロッド部20には、ブレーキペダル7が連結されている。加圧室18には、戻しばね8が設けられている。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0014

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0014】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、図11に示す従来例では、非制動時(ブレーキペダル7に運転者による操作力が作用していない状態)においては、加圧室18及び供給室19が共にリザーバ11に連通されており、ポンプによってピストンに推力を作用させることができないことから、トラクション制御等の自動ブレーキ制御を行なうことができないという問題がある。