

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5918556号
(P5918556)

(45) 発行日 平成28年5月18日(2016.5.18)

(24) 登録日 平成28年4月15日(2016.4.15)

(51) Int.Cl.

F 1

F 16 C 33/78	(2006.01)	F 16 C 33/78	Z
F 16 C 33/80	(2006.01)	F 16 C 33/80	
F 16 C 33/66	(2006.01)	F 16 C 33/66	Z
B 60 B 35/02	(2006.01)	B 60 B 35/02	L
B 60 B 35/18	(2006.01)	B 60 B 35/18	B

請求項の数 8 (全 13 頁) 最終頁に続く

(21) 出願番号

特願2012-24126(P2012-24126)

(22) 出願日

平成24年2月7日(2012.2.7)

(65) 公開番号

特開2013-160343(P2013-160343A)

(43) 公開日

平成25年8月19日(2013.8.19)

審査請求日

平成26年10月31日(2014.10.31)

(73) 特許権者 000102692

N T N 株式会社

大阪府大阪市西区京町堀1丁目3番17号

(74) 代理人 100095614

弁理士 越川 隆夫

(72) 発明者 柴田 靖史

静岡県磐田市東貝塚1578番地 N T N
株式会社内

審査官 上谷 公治

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】車輪用軸受装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

内周に複列の外側転走面が一体に形成された外方部材と、
一端部に車輪を取り付けるための車輪取付フランジを一体に有し、外周に軸方向に延びる小径段部が形成されたハブ輪、およびこのハブ輪の小径段部に圧入された少なくとも一つの内輪からなり、外周に前記複列の外側転走面に対向する複列の内側転走面が形成された内方部材と、
この内方部材と前記外方部材のそれぞれの転走面間に転動自在に収容された複列の転動体と、

前記外方部材と内方部材との間に形成される環状空間の両端の開口部を密封するシールと、を備えた車輪用軸受装置において、

前記シールのうち少なくとも一方のシールが、前記外方部材の端部内周に所定のシメシ口を介して圧入される円筒状の嵌合部と、この嵌合部の端部から径方向内方に延びる内径部からなり、鋼板から形成された芯金と、この芯金に一体に接合され、複数のシールリップが形成された合成ゴムからなるシール部材とからなり、前記軸受に封入される軸受用グリースと、前記シールリップの摺接部に塗布されるシール用グリースとを備え、これら両グリースが、増ちょう剤が同一で、かつ混和ちょう度が350以下であって、前記シール用グリースの40における基油動粘度が前記軸受用グリースの40における基油動粘度の70%以下に設定されていると共に、当該シール用グリースの飽和水分量が30~60重量%の範囲に設定され、分散剤として界面活性剤が使用されていることを特徴とする

車輪用軸受装置。

【請求項 2】

前記軸受用グリースがウレア系の増ちょう剤からなり、40における基油動粘度が30~170mm²/sの範囲に設定されている請求項1に記載の車輪用軸受装置。

【請求項 3】

前記シール用グリースの基油の流動点が-65~-12.5の範囲になるように調整されている請求項1または2に記載の車輪用軸受装置。

【請求項 4】

前記基油の流動点が、鉛油と合成油を混合させることにより調整されている請求項3に記載の車輪用軸受装置。

10

【請求項 5】

前記基油の流動点が、流動点降下剤を添加することにより調整されている請求項3に記載の車輪用軸受装置。

【請求項 6】

前記シールリップが摺接する部分の表面粗さがJIS B 0601-2001でいう最大高さRz5~20で粗面化処理されている請求項1に記載の車輪用軸受装置。

20

【請求項 7】

前記シールリップが摺接する相手部材の表面に無数のディンプルが形成され、その表面粗さがJIS B 0601-2001でいう最大高さRz1~9の範囲に設定されている請求項1に記載の車輪用軸受装置。

【請求項 8】

前記芯金の嵌合部の先端部が薄肉に形成され、この先端部を覆うように前記シール部材が回り込んで接合されて環状凸部が形成されると共に、この環状凸部が前記外方部材の端面側に向って漸次拡径し、所定の傾斜角からなるテーパ面に形成され、前記芯金の嵌合部の外径よりも僅かに大径となる所定の突出量に設定されている請求項1に記載の車輪用軸受装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、自動車等の車輪を懸架装置に対して回転自在に支承する車輪用軸受装置に関するものである。

30

【背景技術】

【0002】

従来から自動車等の車輪を支持する車輪用軸受装置は、車輪を取り付けるためのハブ輪を複列の転がり軸受を介して回転自在に支承するもので、駆動輪用と従動輪用とがある。構造上の理由から、駆動輪用では内輪回転方式が、従動輪用では内輪回転と外輪回転の両方式が一般的に採用されている。また、車輪用軸受装置には、懸架装置を構成するナックルとハブ輪との間に複列アンギュラ玉軸受等からなる車輪用軸受を嵌合させた第1世代と称される構造から、外方部材の外周に直接車体取付フランジまたは車輪取付フランジが形成された第2世代構造、また、ハブ輪の外周に一方の内側転走面が直接形成された第3世代構造、あるいは、ハブ輪と等速自在継手の外側継手部材の外周にそれぞれ内側転走面が直接形成された第4世代構造とに大別されている。

40

【0003】

これらの軸受部には、軸受内部に封入されたグリースの漏れを防止すると共に、外部から雨水やダスト等の侵入を防止するために密封装置が装着されている。近年、自動車のメンテナンスフリー化が進み、車輪用軸受装置においてもさらなる長寿命化が要求されるようになっているが、市場回収品の軸受損傷状況を検証すると、剥離等の本来の軸受寿命よりも、シール不具合あるいはシール性の低下により軸受内に雨水やダスト等が侵入して軸受が損傷する事例が少なくない。したがって、密封装置のシール性を向上させることにより、軸受寿命の向上を図ることができる。

50

【0004】

さらに、最近では、省エネルギーや地球環境の汚染の観点から、自動車の燃費向上が求められている。そのため、車輪用軸受の回転トルクを低減することが重要な課題となっている。この車輪用軸受においては、転動体の転がり抵抗に比べ、密封装置の摺動抵抗が支配的であるため、この密封装置の摺動抵抗を抑制することによって車輪用軸受の回転トルクを低減することが可能となってくる。

【0005】

従来から、シール性を高めると共に回転トルクを低減した密封装置に関しては種々提案されているが、こうした密封装置の一例を図5に示す。この密封装置51は、内側部材52に嵌合されるスリング53と、外側部材54に嵌合されるシール本体55とを備えている。スリング53は、内側部材52に嵌合される円筒状の嵌合部53aと、この嵌合部53aから径方向外方に延びる立板部53bとを有している。シール本体55は、外側部材54に嵌合される芯金56と、この芯金56に固定され、スリング53に摺動自在に密着する主リップ57b、副リップ57cおよびサイドリップ57aからなるシール部材57を備えている。

10

【0006】

サイドリップ57aと主リップ57bとの間および主リップ57bと副リップ57cとの間に、40における基油動粘度が $20 \sim 65 \text{ mm}^2/\text{s}$ であり、かつ混和ちよう度が $220 \sim 280$ である潤滑剤58が封入されている。主リップ57b、副リップ57cおよびサイドリップ57aをスリング53に組み付けた場合、主リップ57bの先端は外部側Bを向いて嵌合部53aの表面に、副リップ57cの先端は軸受内部A側を向いて嵌合部53aの表面にそれぞれ摺接し、これにより軸受内部Aの潤滑剤が外部側Bへ漏れるのを防止している。また、サイドリップ57aの先端は、外周側を向いてスリング53の立板部53bの表面に摺接しており、これにより外部側Bから泥水等の異物が軸受内部Aへ侵入するのを防止している。

20

【0007】

そして、サイドリップ57aと主リップ57bとスリング53との間、および主リップ57bと副リップ57cとスリング53の間には、40における基油動粘度が $20 \sim 65 \text{ mm}^2/\text{s}$ 、好ましくは $20 \sim 25 \text{ mm}^2/\text{s}$ であり、かつ混和ちよう度が $220 \sim 280$ 、好ましくは $240 \sim 260$ である潤滑剤58が封入されている。40における基油動粘度が $20 \text{ mm}^2/\text{s}$ 未満で、かつ混和ちよう度が 280 を超えると潤滑剤58の流動性が高くなり、スリング53との摺接面から漏洩する恐れがある。また、基油動粘度が $65 \text{ mm}^2/\text{s}$ を超え、かつ混和ちよう度が 220 未満であると潤滑剤58のみかけ粘度が高くなり、リップの摩擦トルクが大きくなるため好ましくなく、逆に 280 を超えると潤滑剤58が軟らかくなり、スリング53との摺接面から漏洩する恐れがある。

30

【0008】

このように構成された密封装置51にあっては、主リップ57b、副リップ57cおよびサイドリップ57aが、内側部材52に嵌合されたスリング53に摺動自在に密接しているので、軸受内部Aからの潤滑剤の漏洩および外部側Bからの泥水等の侵入を防止することができる。そして、サイドリップ57aと主リップ57bとの間および主リップ57bと副リップ57cとの間に、40における基油動粘度が $20 \sim 65 \text{ mm}^2/\text{s}$ であり、かつ混和ちよう度が $220 \sim 280$ である潤滑剤58が封入されているので、リップの摩擦トルクが低減されている。これにより、密封装置51の回転トルクが低減する（例えば、特許文献1参照。）。

40

【先行技術文献】

【特許文献】

【0009】

【特許文献1】特開2008-25668号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

50

【0010】

こうした従来の密封装置51では、サイドリップ57aと主リップ57bとの間および主リップ57bと副リップ57cとの間に、40における基油動粘度が $20\sim65\text{ mm}^2/\text{s}$ であり、かつ混和ちよう度が $220\sim280$ である潤滑剤58が封入されているので、リップの摩擦トルクが低減され、密封装置51の回転トルクが低減するという特徴を有している。然しながら、軸受部に封入される潤滑剤は潤滑不良による短寿命を防ぐことが重要であり、車輪用軸受としての軸受性能を確保すると共に、密封装置51に封入される潤滑剤58は、軸受部に封入される潤滑剤と異なるものであっても良いが、両者の混合による劣化等、その相性が問題になっている。

【0011】

10

本発明は、このような事情に鑑みてなされたもので、軸受性能を確保しつつシールの回転トルクを低減させると共に、グリースの流動性を抑えて軸受部のグリースと混合しない車輪用軸受装置を提供することを目的としている。

【課題を解決するための手段】

【0012】

20

係る目的を達成すべく、本発明のうち請求項1記載の発明は、内周に複列の外側転走面が一体に形成された外方部材と、一端部に車輪を取り付けるための車輪取付フランジを一体に有し、外周に軸方向に延びる小径段部が形成されたハブ輪、およびこのハブ輪の小径段部に圧入された少なくとも一つの内輪からなり、外周に前記複列の外側転走面に対向する複列の内側転走面が形成された内方部材と、この内方部材と前記外方部材のそれぞれの転走面間に転動自在に収容された複列の転動体と、前記外方部材と内方部材との間に形成される環状空間の両端開口部を密封するシールと、を備えた車輪用軸受装置において、前記シールのうち少なくとも一方のシールが、前記外方部材の端部内周に所定のシメシロを介して圧入される円筒状の嵌合部と、この嵌合部の端部から径方向内方に延びる内径部からなり、鋼板から形成された芯金と、この芯金に一体に接合され、複数のシールリップが形成された合成ゴムからなるシール部材とからなり、前記車輪用軸受に封入される軸受用グリースと、前記シールリップの摺接部に塗布されるシール用グリースとを備え、これら両グリースが、増ちよう剤が同一で、かつ、混和ちよう度が350以下であって、前記シール用グリースの40における基油動粘度が前記軸受用グリースの40における基油動粘度の70%以下に設定されると共に、当該シール用グリースの飽和水分量が30~60重量%の範囲に設定され、分散剤として界面活性剤が使用されている。

30

【0013】

40

このように、外方部材と内方部材との間に形成される環状空間の両端の開口部を密封するシールを備えた車輪用軸受装置において、シールのうち少なくとも一方のシールが、外方部材の端部内周に所定のシメシロを介して圧入される円筒状の嵌合部と、この嵌合部の端部から径方向内方に延びる内径部からなり、鋼板から形成された芯金と、この芯金に一体に接合され、複数のシールリップが形成された合成ゴムからなるシール部材とからなり、軸受に封入される軸受用グリースと、シールリップの摺接部に塗布されるシール用グリースとを備え、これら両グリースが、増ちよう剤が同一で、かつ混和ちよう度が350以下であって、40における基油動粘度が、シール用グリースの基油動粘度が軸受用グリースの70%以下に設定されると共に、当該シール用グリースの飽和水分量が30~60重量%の範囲に設定され、分散剤として界面活性剤が使用されているので、リップの摩擦トルクが低減し、軸受性能を確保しつつシールの回転トルクを低減させると共に、グリースの流動性を抑えて軸受部のグリースと混合しない車輪用軸受装置を提供することができる。

【0014】

好ましくは、請求項2に記載の発明のように、前記軸受用グリースがウレア系の増ちよう剤からなり、40における基油動粘度が $30\sim170\text{ mm}^2/\text{s}$ の範囲に設定されていても良い。

【0015】

50

また、請求項 3 に記載の発明のように、前記シール用グリースの基油の流動点が - 65 ~ - 12 . 5 の範囲になるように調整されていれば、氷点下以下における基油の高粘度もしくは凝固によるシールの起動トルクの増大を抑えることができる。

【 0 0 1 6 】

また、請求項 4 に記載の発明のように、前記基油の流動点が、鉛油と合成油を混合させることにより調整されても良いし、また、請求項 5 に記載の発明のように、前記基油の流動点が、流動点降下剤を添加することにより調整されても良い。

【 0 0 1 8 】

また、請求項 6 に記載の発明のように、前記シールリップが摺接する部分の表面粗さが J I S B 0 6 0 1 - 2 0 0 1 でいう最大高さ R z 5 ~ 2 0 で粗面化処理されれば、表面積が増えてグリースの保有力が増し、リップ潤滑性が向上してリップ摺動抵抗が小さくなり、回転トルクが小さくなる。10

【 0 0 1 9 】

また、請求項 7 に記載の発明のように、前記シールリップが摺接する相手部材の表面に無数のディンプルが形成され、その表面粗さが J I S B 0 6 0 1 - 2 0 0 1 でいう最大高さ R z 1 ~ 9 の範囲に設定されれば、ディンプルによって表面積が増えてグリースの保有力が増大し、各リップの摩耗と、リップ摺動部の発熱が抑制され、長期間に亘ってシールの密封性と耐久性を高めることができる。

【 0 0 2 0 】

また、請求項 8 に記載の発明のように、前記芯金の嵌合部の先端部が薄肉に形成され、この先端部を覆うように前記シール部材が回り込んで接合されて環状凸部が形成されると共に、この環状凸部が前記外方部材の端面側に向って漸次拡径し、所定の傾斜角からなるテーパ面に形成され、前記芯金の嵌合部の外径よりも僅かに大径となる所定の突出量に設定されれば、圧入時の抵抗を減少させてシメシロを上げることができ、嵌合部の気密性を高めて軸受内部を保護すると共に、シール部材の圧入時の損傷を防止して信頼性を向上させることができる。20

【 発明の効果 】

【 0 0 2 1 】

本発明に係る車輪用軸受装置は、内周に複列の外側転走面が一体に形成された外方部材と、一端部に車輪を取り付けるための車輪取付フランジを一体に有し、外周に軸方向に延びる小径段部が形成されたハブ輪、およびこのハブ輪の小径段部に圧入された少なくとも一つの内輪からなり、外周に前記複列の外側転走面に対向する複列の内側転走面が形成された内方部材と、この内方部材と前記外方部材のそれぞれの転走面間に転動自在に収容された複列の転動体と、前記外方部材と内方部材との間に形成される環状空間の両端の開口部を密封するシールと、を備えた車輪用軸受装置において、前記シールのうち少なくとも一方のシールが、前記外方部材の端部内周に所定のシメシロを介して圧入される円筒状の嵌合部と、この嵌合部の端部から径方向内方に延びる内径部からなり、鋼板から形成された芯金と、この芯金に一体に接合され、複数のシールリップが形成された合成ゴムからなるシール部材とからなり、前記車輪用軸受に封入される軸受用グリースと、前記シールリップの摺接部に塗布されるシール用グリースとを備え、これら両グリースが、増ちょう剤が同一で、かつ混和ちょう度が 350 以下であって、前記シール用グリースの 40 における基油動粘度が前記軸受用グリースの 40 における基油動粘度の 70 % 以下に設定されていると共に、当該シール用グリースの飽和水分量が 30 ~ 60 重量 % の範囲に設定され、分散剤として界面活性剤が使用されているので、リップの摩擦トルクが低減し、軸受性能を確保しつつ密封装置の回転トルクを低減させると共に、グリースの流動性を抑えて軸受部のグリースと混合しない車輪用軸受装置を提供することができる。3040

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 2 2 】

【 図 1 】本発明に係る車輪用軸受装置の一実施形態を示す縦断面図である。

【 図 2 】図 1 の一方のシールを示す要部拡大図である。

10

20

30

40

50

【図3】図1の他方のシールを示す要部拡大図である。

【図4】(a)は、図3のスリングガ单体を示す断面図、(b)は、(a)のIVb矢視図、(c)は、(a)のIVc矢視図である。

【図5】従来の車輪用軸受の密封装置を示す要部拡大図である。

【発明を実施するための形態】

【0023】

外周に車体に取り付けられるための車体取付フランジを一体に有し、内周に複列の外側転走面が一体に形成された外方部材と、一端部に車輪を取り付けるための車輪取付フランジを一体に有し、外周に前記複列の外側転走面の一方に対向する内側転走面と、この内側転走面から軸方向に延びる小径段部が形成されたハブ輪、およびこのハブ輪の小径段部に圧入され、外周に前記複列の外側転走面の他方に対向する内側転走面が形成された内輪からなる内方部材と、この内方部材と前記外方部材のそれぞれの転走面間に転動自在に収容された複列の転動体と、前記外方部材と内方部材との間に形成される環状空間の両端の開口部を密封するシールと、を備えた車輪用軸受装置において、前記シールのうち少なくとも一方のシールが、断面が略L字状に形成されて互いに対向配置された環状のシール板とスリングとで構成され、前記シール板が前記外方部材の端部内周に圧入される芯金と、この芯金に加硫接着により一体に接合されたシール部材とからなり、前記車輪用軸受に封入される軸受用グリースと、前記シールリップの摺接部に塗布されるシール用グリースとを備え、これら両グリースが、増ちょう剤が同一で、かつ混和ちょう度が350以下であって、前記軸受用グリースの40における基油動粘度が、30~170mm²/sの範囲に設定され、前記シール用グリースの基油動粘度が前記軸受用グリースの70%以下に設定されている。10 20

【実施例】

【0024】

以下、本発明の実施の形態を図面に基づいて詳細に説明する。

図1は、本発明に係る車輪用軸受装置の一実施形態を示す縦断面図、図2は、図1の一方のシールを示す要部拡大図、図3は、図1の他方のシールを示す要部拡大図、図4(a)は、図3のスリングガ单体を示す断面図、(b)は、(a)のIVb矢視図、(c)は、(a)のIVc矢視図である。なお、以下の説明では、車両に組み付けた状態で車両の外側寄りとなる側をアウター側(図1の左側)、中央寄り側をインナー側(図1の右側)という。30

【0025】

この車輪用軸受は駆動輪側の第3世代と称され、内方部材1と外方部材10、および両部材1、10間に転動自在に収容された複列の転動体(ボール)6、6とを備えている。内方部材1は、ハブ輪2と、このハブ輪2に圧入された内輪3からなる。

【0026】

ハブ輪2は、アウター側の端部に車輪(図示せず)を取り付けるための車輪取付フランジ4を一体に有し、この車輪取付フランジ4の円周等配位置に車輪を固定するためのハブボルト5が植設されている。また、ハブ輪2の外周には一方(アウター側)の内側転走面2aと、この内側転走面2aから軸方向に延びる円筒状の小径段部2bが形成され、内周にはセレーション(またはスプライン)2cが形成されている。内輪3は外周に他方(インナー側)の内側転走面3aが形成され、ハブ輪2の小径段部2bに所定のシメシロを介して圧入されている。40

【0027】

ハブ輪2は、S53C等の炭素0.40~0.80重量%を含む中高炭素鋼で形成され、後述するシール8のシールランド部となる車輪取付フランジ4のインナー側の基部11をはじめ、アウター側の内側転走面2aから小径段部2bに亘り高周波焼入れによって表面硬さを58~64HRCの範囲に硬化処理されている。これにより、車輪取付フランジ4の基部11の耐摩耗性が向上するばかりでなく、車輪取付フランジ4に負荷される回転曲げ荷重に対して充分な機械的強度を有することになり、ハブ輪2の強度・耐久性が向上50

する。一方、内輪3および転動体6はS U J 2等の高炭素クロム軸受鋼からなり、ズブ焼入れにより芯部まで58~64HRCの範囲で硬化処理されている。

【0028】

外方部材10は、外周に車体(図示せず)に取り付けられるための車体取付フランジ10bを一体に有し、内周に前記内方部材1の内側転走面2a、3aに対向する複列の外側転走面10a、10aが一体に形成されている。この外方部材10は、ハブ輪2と同様、S53C等の炭素0.40~0.80重量%を含む中高炭素鋼で形成され、少なくとも複列の外側転走面10a、10aが高周波焼入れによって表面硬さを58~64HRCの範囲に硬化処理されている。そして、それぞれの転走面10a、2aと10a、3a間に複列の転動体6、6が収容され、保持器7、7によりこれら複列の転動体6、6が転動自在に保持されている。また、外方部材10と内方部材1との間に形成される環状空間の開口部にはシール8、9が装着され、軸受内部に封入された潤滑グリースの漏洩と、外部から雨水やダスト等が軸受内部に侵入するのを防止している。10

【0029】

なお、ここでは、転動体6にボールを使用した複列アンギュラ玉軸受で構成された車輪用軸受装置を例示したが、これに限らず、転動体6に円錐ころを使用した複列円錐ころ軸受で構成されていても良い。また、ここでは、ハブ輪2の外周に直接内側転走面2aが形成された第3世代構造を例示したが、図示はしないが、ハブ輪の小径段部に一対の内輪が圧入固定された第1世代または第2世代構造であっても良い。20

【0030】

本実施形態では、アウター側のシール8は、図2に拡大して示すように、芯金12と、この芯金12に一体に加硫接着されたシール部材13とからなる一体型のシールで構成されている。芯金12は、フェライト系ステンレス鋼板(JIS規格のSUS430系等)やオーステナイト系ステンレス鋼板(JIS規格のSUS304系等)、あるいは、防錆処理された冷間圧延鋼板(JIS規格のSPCC系等)からプレス加工にて断面が略L字状に形成され、外方部材10の端部内周に所定のシメシロを介して圧入される円筒状の嵌合部12aと、この嵌合部12aの端部から径方向内方に延びる内径部12bとを有している。そして、内径部12bから嵌合部12aに亘る外表面を覆うように、シール部材13が回り込んで接合されて環状凸部14が形成されている。30

【0031】

この環状凸部14は、外方部材10のアウター側の端面10c側に向って漸次拡径し、所定の傾斜角からなるテーパ面に形成されると共に、芯金12の嵌合部12aの外径よりも僅かに大径となる所定の突出量に設定され、外方部材10の端部内周面10dに所定のシメシロを介して圧入されている。なお、圧入する前に芯金12の嵌合部12aとシール部材13の環状凸部14に、予めグリースを塗布しておくことにより、圧入時のゴム切れ等の損傷を防止することができる。30

【0032】

環状凸部14の傾斜角は5~15°の範囲に設定されると共に、環状凸部14の突出量は0.25~0.30mmの範囲に設定されている。これにより、圧入時の抵抗を減少させてシメシロを上げることができ、嵌合部の気密性を高めて軸受内部を保護すると共に、シール部材13の圧入時の損傷を防止して信頼性を向上させた車輪用軸受装置を提供することができる。40

【0033】

なお、この傾斜角が15°を超えると、圧入時の抵抗が大きくなり損傷の恐れがあると共に、5°未満ではその効果が半減して好ましくない。また、突出量が0.30mmを超えると圧入時の抵抗が大きくなり、シール部材のゴム切れが発生する恐れがあると共に、0.25mm未満では、気密性の効果が小さくなつて好ましくない。

【0034】

一方、シール部材13は、NBR(アクリロニトリル-ブタジエンゴム)等の合成ゴムからなり、径方向外方に傾斜して延び、円弧状に形成された車輪取付フランジ4の基部150

1に摺接するサイドリップ13aとダストリップ13b、および軸受内方側に傾斜して延びるグリースリップ13cとを一体に備えている。なお、シール部材13の材質としては、例示したNBR以外にも、例えば、耐熱性に優れたHNBR（水素化アクリロニトリル・ブタジエンゴム）、EPDM（エチレンプロピレンゴム）等をはじめ、耐熱性、耐薬品性に優れたACM（ポリアクリルゴム）、FKM（フッ素ゴム）、あるいはシリコンゴム等を例示することができる。

【0035】

具体的には、表1、2に示すように軸受部に封入するグリースAは、40における基油動粘度が30～170mm²/sであり、かつ混和ちよう度が270～300であるのに対し、サイドリップ13aとダストリップ13bとの間およびダストリップ13bとグリースリップ13cに塗布するグリースをB、Cの2種類で評価した場合、シールに塗布するグリースの40における基油粘度を軸受部に封入するグリースの40における基油粘度の70%以下にすることによって、トルクが低減することを確認した。しかし、増ちよう剤が異なるグリースCでは、トルクが低減するものの、軸受寿命が現行仕様より劣る結果が得られた。

【0036】

【表1】

グリース名	A	B	C
基油	鉛油	鉛油	鉛油
基油粘度 [mm ² /s]	30～170	20～45	←
増ちよう剤	ウレア	←	リチウム
混和ちよう度	270～300	250～320	←

【0037】

【表2】

軸受封入グリース	シール封入グリース	トルク	寿命	備考
A	A	○	○	現行仕様
A	B	◎	○	—
A	C	◎	△	—

【0038】

このようにシールリップの摺接部に、車輪用軸受に封入されるグリースと増ちよう剤を同一とするが、混和ちよう度を350以下とすると共に、40における基油動粘度が車輪用軸受に封入されるグリースの70%以下に設定されているグリースを塗布することで、リップの摩擦トルクが低減し、軸受性能を確保しつつシールの回転トルクを低減させると共に、グリースの流動性を抑えて軸受部のグリースと混合しないシールを提供することができることが判った。混和ちよう度が350を超えると、遠心力によりグリースが飛散することがあることから、ある程度グリースに保持力を持たせたいため、混和ちよう度を350以下とする。一方、粘度はトルク低減効果を得るために、車輪用軸受に封入されるグリースに対して70%以下になるようにした。

【0039】

また、シールリップに塗布するグリースは、基油として鉛油と合成油を混合させることにより、氷点下以下における基油の高粘度もしくは凝固によるシール8の起動トルクの増大を抑えることができる。なお、グリース15に流動点降下剤を添加することにより、基油の流動点が所定の温度範囲（-65～-12.5）になるように調整することができる。ここで、基油の流動点が低いほど低温条件で油がオイルのままの状態でいることが可

10

20

30

40

50

能であるため極寒地域には有利であり、一般的には -12.5 以下のグリースが用いられている。例えば、-5 程度では北海道では固まってしまい、使用に耐えない。したがって、-65 で最も低い温度に耐えられる流動点であると共に、-12.5 より流動点が高いと極寒地域で不具合が生じるからである。

【0040】

この種の車輪用軸受は雨水が浸入する危険のある箇所で使用されるため、軸受の耐久性を確保するため、グリース中に水を微粒子として分散させることができる分散剤を配合することで飽和水分量を制御したグリースが使用されている。すなわち、飽和水分量を制御したグリースは、浸入した水が微小な水粒子となってグリース中に分散させられ、連続相であるグリースに閉じ込められるので、グリースによる油膜形成を阻害することができないことにより軸受の耐久性が向上するものと考えられる。本発明はこのような知見に基づくものであり、具体的には、飽和水分量が 30 ~ 60 重量% の範囲、好ましくは、40 ~ 50 重量% の範囲で、高い油膜形成率が得られる。10

【0041】

水が混入した場合、飽和水分量が 30 重量% 未満のグリースや 60 重量% を超えるグリースでは油膜の形成が損なわれるため金属接触を起こしたり、錆が発生したりする恐れがある。また、30 ~ 60 重量% の範囲では油膜を形成できるため金属接触を起こす危険性は少ないため軸受寿命も長く、さらにリップ摩耗や錆の発生を抑制することができる。これにより、雨水が浸入しても転がり接触部の潤滑性能が低下することなく持続すると共に、シールリップに塗布されるグリース 15 においても、摺動特性が劣化せず、長期間に亘ってシールリップの摩擦トルクを低減させることができる。なお、ここで、飽和水分量（重量%）= グリース中に分散可能な最大水分量 × 100 / (グリース重量 + グリース中に分散可能な最大水分量)20。

【0042】

本発明に係るグリースにおいて飽和水分量を制御することができる分散剤としては、界面活性剤を使用できる。界面活性剤は、水が軸受部やシール 8 内に浸入しても、油膜切れや発錆を起こさないようにグリース中に水分を分散し水分を無害化するために用いられる。グリースに浸入した水は界面活性剤により微小な水粒子となってグリース中に分散させられる。グリースは連続相として存在できるので、油膜切れが生じないと考えられる。なお、界面活性剤として、具体的には、ポリアルキレングリコール系、カルボン酸アルキレングリコール系、カルボン酸ポリアルキレングリコール系等を例示することができる。なお、シールリップ部に塗布されるグリース 15 に、スルホネート類、エステル類等の防錆剤を混入させることにより、リップ摺動部の発錆を効果的に抑えることができる。30

【0043】

インナー側のシール 9 は、図 3 に拡大して示すように、断面が略 L 字状に形成されて互いに対向配置された環状のシール板 16 とスリング 17 とからなる、所謂パックシールと呼称される複合型のシールを構成している。

【0044】

環状のシール板 16 は、外方部材 10 の端部内周に圧入された芯金 18 と、この芯金 18 に一体に加硫接着されたシール部材 19 とからなる。芯金 18 は、フェライト系ステンレス鋼板やオーステナイト系ステンレス鋼板、あるいは、防錆処理された冷間圧延鋼板からプレス加工にて断面が略 L 字状に形成され、外方部材 10 の端部内周に所定のシメシロを介して圧入される円筒状の嵌合部 18a と、この嵌合部 18a の端部から径方向内方に延びる内径部 18b を有している。そして、芯金 18 の嵌合部 18a の先端部は薄肉に形成されると共に、この先端部を覆うようにシール部材 19 が回り込んで接合され、所謂ハーフメタル構造をなしている。40

【0045】

一方、スリング 17 は、フェライト系ステンレス鋼板やオーステナイト系ステンレス鋼板、あるいは、防錆処理された冷間圧延鋼板からプレス加工にて断面が略 L 字状に形成され、内輪 3 の外周面に圧入される円筒部 17a と、この円筒部 17a から径方向外方に延50

びる立板部 17 b とからなる。なお、スリング 17 の立板部 17 b の外縁は、シール板 16 と僅かな径方向すきまを介して対峙しラビリンスシール 20 を構成している。

【0046】

シール部材 19 は NBR 等の合成ゴムからなり、スリング 17 の立板部 17 b のアウター側の側面に所定の軸方向シメシロを介して摺接するサイドリップ 19 a と、このサイドリップ 19 a の内径側で二股状に形成され、スリング 17 の円筒部 17 a の外周面に所定の径方向シメシロを介して摺接するグリースリップ 19 b とダストリップ 19 c を有している。

【0047】

ここで、サイドリップ 19 a およびグリースリップ 19 b とダストリップ 19 cとの間にグリース 15 が塗布されている。このグリース 15 は、アウター側のシール 8 と同様、軸受部の潤滑のために封入されるグリースと異なるものが使用されている。このように、シールリップに塗布するグリース 15 を軸受部に封入されるグリースと異ならせ、そのグリース 15 の 40 における基油動粘度を軸受部に封入されるグリースの 70 % 以下に設定することにより、リップの摩擦トルクが低減され、シール 9 の回転トルクを低減させることができる。

【0048】

さらに、本実施形態では、図 4 に模式的に示すように、スリング 17 のリップ摺接部にショットブラスト処理によって、無数のディンプル 21 が形成されている。図示のように、スリング 17 を回転治具（図示せず）に載置させると共に、ショットブラスト用のノズル 22 をスリング 17 に対向させた状態で、回転治具を旋回させ、スチールビーズ等のメディアを噴射することにより行われる。ここで、スチールビーズの粒径は 20 ~ 100 μm 、噴射時間は約 90 秒、噴射圧は 1 ~ 3 kg / cm² の条件でノズル 22 を所定範囲に移動させながらショットブラスト加工が施される。

【0049】

スリング 17 の素材となる鋼板は、通常、表面粗さが最大高さ Rz 2.4 以下であり、この表面がショットブラスト加工により粗面化処理、具体的には、最大高さ Rz 1 ~ 9 の範囲に設定されている。なお、最大高さ Rz は JIS の粗さ形状パラメータの一つで（JIS B 0601 - 2001）基準長さ内から抜き取った値のうち、平均線から最も高い値と最も低い値との和を言う。

【0050】

このように無数のディンプル 21 がスリング 17 の摺接面に予め形成されているので、摺接面における潤滑性が向上してリップ摺動抵抗が小さくなり、回転トルクが小さくなると共に、ディンプル 21 によって表面積が増えてグリース 15 の保有力が増大し、各リップの摩耗と、リップ摺動部の発熱が抑制され、長期間に亘ってシール 9 の密封性と耐久性を高めることができる。

【0051】

以上、本発明の実施の形態について説明を行ったが、本発明はこうした実施の形態に何等限定されるものではなく、あくまで例示であって、本発明の要旨を逸脱しない範囲内において、さらに種々なる形態で実施し得ることは勿論のことであり、本発明の範囲は、特許請求の範囲の記載によって示され、さらに特許請求の範囲に記載の均等の意味、および範囲内のすべての変更を含む。

【産業上の利用可能性】

【0052】

本発明に係る車輪用軸受装置は、内輪回転タイプの第 1 乃至第 3 世代構造の車輪用軸受装置に適用することができる。

【符号の説明】

【0053】

1 内方部材

2 ハブ輪

10

20

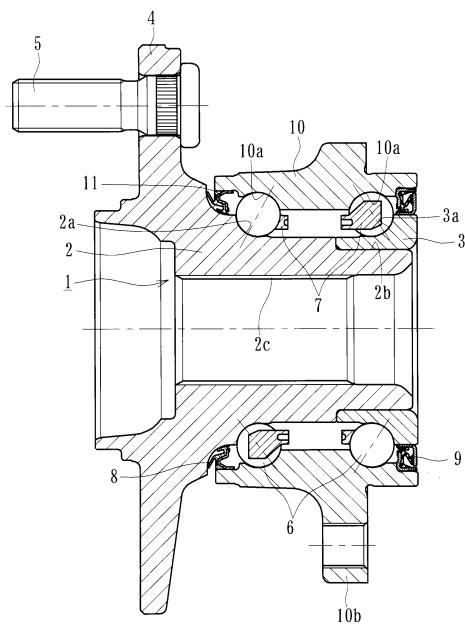
30

40

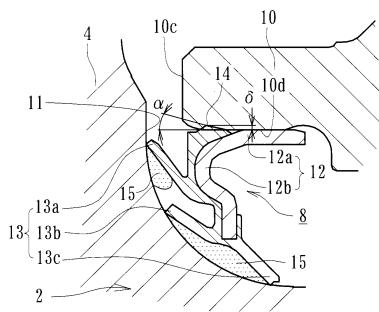
50

2 a、3 a	内側転走面	
2 b	小径段部	
2 c	セレーション	
3	内輪	
4	車輪取付フランジ	
5	ハブボルト	
6	転動体	
7	保持器	
8	アウター側のシール	10
9	インナー側のシール	
10	外方部材	
10 a	外側転走面	
10 b	車体取付フランジ	
10 c	外方部材のアウター側の端面	
10 d	外方部材の端部内周面	
11	車輪取付フランジのインナー側の基部	
12、18	芯金	
12 a、18 a	嵌合部	
12 b、18 b	内径部	
13、19	シール部材	20
13 a、19 a	サイドリップ	
13 b、19 c	ダストリップ	
13 c、19 b	グリースリップ	
14	環状凸部	
15	グリース	
16	シール板	
17	スリング	
17 a	円筒部	
17 b	立板部	
20	ラビリンスシール	30
21	ディンプル	
22	ノズル	
51	密封装置	
52	内側部材	
53	スリング	
53 a	嵌合部	
53 b	立板部	
54	外側部材	
55	シール本体	
56	芯金	40
57 a	サイドリップ	
57 b	主リップ	
57 c	副リップ	
57	シール部材	
58	潤滑剤	
A	軸受内部	
B	外部側	
	環状凸部の傾斜角	
	環状凸部の突出量	

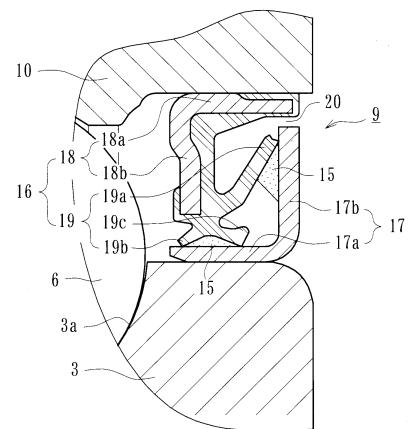
【 図 1 】



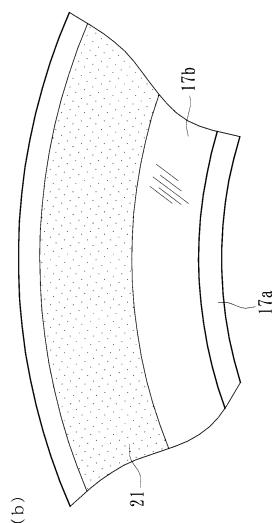
【 四 2 】



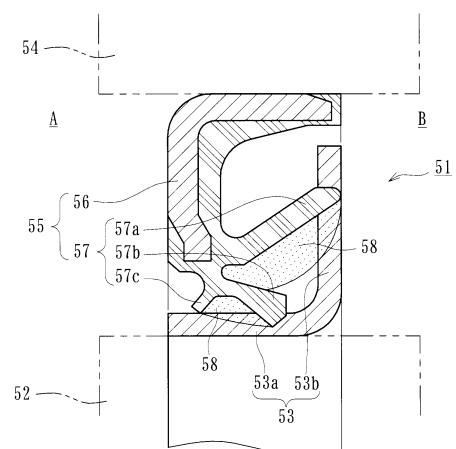
【図3】



【図4】



【 四 5 】



フロントページの続き

(51)Int.Cl. F I
F 16 C 19/18 (2006.01) F 16 C 19/18

(56)参考文献 特開2006-083878(JP,A)
特開2010-084142(JP,A)
特開2010-159791(JP,A)
特開2004-353710(JP,A)
特開2011-185342(JP,A)
特開2011-069422(JP,A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

F 16 C 33 / 78
B 60 B 35 / 02
B 60 B 35 / 18
F 16 C 19 / 18
F 16 C 33 / 66
F 16 C 33 / 80