

【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4部門第1区分

【発行日】平成25年4月25日(2013.4.25)

【公開番号】特開2012-92631(P2012-92631A)

【公開日】平成24年5月17日(2012.5.17)

【年通号数】公開・登録公報2012-019

【出願番号】特願2010-243094(P2010-243094)

【国際特許分類】

E 05 B 65/32 (2006.01)

B 60 J 5/00 (2006.01)

【F I】

E 05 B 65/32
B 60 J 5/00 M

【手続補正書】

【提出日】平成25年3月12日(2013.3.12)

【手続補正1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

車体側に取り付けられたストライカによって押動されて回転するよう適合されるラッチと同ラッチに係合・離脱可能なポールを内部に収容可能な収容部と、

前記ストライカが挿通されるよう適合される挿通溝と、

前記挿通溝の一部を構成し前記ストライカを前記挿通溝の一方の対向内壁面とで挟持するよう適合される片持支持部と、

前記片持支持部の自由先端部と係合可能で前記片持支持部の傾動を所定量に規定する受部と、

前記片持支持部の前記受部側に設けられて前記片持支持部を前記ストライカに対して押圧するよう適合されるクッションを収容可能なクッション収容部を有する樹脂製のボデーと、

前記ボデーの一側に配置されるベースプレートと、

前記ボデーの他側に配置されるサブベースプレートとを備え、

前記ベースプレートおよび前記サブベースプレートが前記ラッチおよび前記ポールを回転可能に支持し、

前記片持支持部の自由先端部が前記受部に係合して前記受部が弾性変形する際の変形を抑制する支承部が設けられている

車両用ドアロック装置のラッチ機構。

【請求項2】

請求項1に記載の車両用ドアロック装置のラッチ機構において、

前記支承部は、前記サブベースプレートに一体的に形成されている
車両用ドアロック装置のラッチ機構。

【請求項3】

請求項2に記載の車両用ドアロック装置のラッチ機構において、

前記ベースプレートが、ドアに組付けるための取付孔と、前記ラッチを支持するラッチ支持軸を軸支するためのラッチ軸支孔と、前記ポールを支持するポール支持軸を軸支するためのポール軸支孔と、前記ストライカが挿通されるよう適合される挿通溝を有し、

前記サブベースプレートが、前記ラッチ支持軸を軸支するためのラッチ軸支孔と、前記ポール支持軸を軸支するためのポール軸支孔を有する、車両用ドアロック装置のラッチ機構。

【請求項 4】

請求項 3 に記載の車両用ドアロック装置のラッチ機構において、

前記支承部は、中間部に前記受部の変形面と当接可能な支承面を有し、一端部にて前記サブベースプレートの前記ラッチ軸支孔が形成されている部位に連結され、他端部にて前記サブベースプレートの前記ポール軸支孔が形成されている部位に連結されている、車両用ドアロック装置のラッチ機構。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0005

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0005】

(課題を解決するための手段)

本発明は、上記した課題を解決すべくなされたものであり、

車体側に取り付けられたストライカによって押動されて回転するよう適合されるラッチと同ラッチに係合・離脱可能なポールを内部に収容可能な収容部と、

前記ストライカが挿通されるよう適合される挿通溝と、

前記挿通溝の一部を構成し前記ストライカを前記挿通溝の一方の対向内壁面とで挟持するよう適合される片持支持部と、

前記片持支持部の自由先端部と係合可能で前記片持支持部の傾動を所定量に規定する受部と、

前記片持支持部の前記受部側に設けられて前記片持支持部を前記ストライカに対して押圧するよう適合されるクッションを収容可能なクッション収容部を有する樹脂製のボデーと、

前記ボデーの一側に配置されるベースプレートと、

前記ボデーの他側に配置されるサブベースプレートとを備え、

前記ベースプレートおよび前記サブベースプレートが前記ラッチおよび前記ポールを回転可能に支持し、

前記片持支持部の自由先端部が前記受部に係合して前記受部が弾性変形する際の変形を抑制する支承部が設けられている

車両用ドアロック装置のラッチ機構に特徴がある。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0006

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0006】

この場合において、前記支承部は、前記サブベースプレートに一体的に形成されていることも可能である。また、前記ベースプレートが、ドアに組付けるための取付孔と、前記ラッチを支持するラッチ支持軸を軸支するためのラッチ軸支孔と、前記ポールを支持するポール支持軸を軸支するためのポール軸支孔と、前記ストライカが挿通されるよう適合される挿通溝を有し、前記サブベースプレートが、前記ラッチ支持軸を軸支するためのラッチ軸支孔と、前記ポール支持軸を軸支するためのポール軸支孔を有することも可能である。サブベースプレートに一体的に形成されている前記支承部は、中間部に前記受部の変形面と当接可能な支承面を有し、一端部にて前記サブベースプレートの前記ラッチ軸支孔が形成されている部位に連結され、他端部にて前記サブベースプレートの前記ポール軸支孔が形成されている部位に連結されていることが望ましい。

【手続補正4】**【補正対象書類名】**明細書**【補正対象項目名】**0007**【補正方法】**変更**【補正の内容】****【0007】**

(発明の作用効果)

本発明による車両用ドアロック装置のラッチ機構においては、前記片持支持部の自由先端部が前記受部に係合して前記受部が弾性変形する際の変形を抑制する支承部が設けられている。このため、車両に装着されて使用される際に、ストライカからボデーの片持支持部を介してボデーの受部に大きな力が作用した場合には、前記支承部にて前記受部の弾性変形が抑制される。したがって、当該ラッチ機構の動作信頼性を向上させることが可能である。

【手続補正5】**【補正対象書類名】**明細書**【補正対象項目名】**0008**【補正方法】**変更**【補正の内容】****【0008】**

上記した本発明の実施に際して、前記支承部が前記サブベースプレートに一体的に形成されている場合には、部品点数を増加させることなく、当該ラッチ機構の動作信頼性を向上させることが可能である。また、前記サブベースプレートに一体的に形成されている前記支承部が、中間部に前記受部の変形面と当接可能な支承面を有し、一端部にて前記サブベースプレートの前記ラッチ軸支孔が形成されている部位に連結され、他端部にて前記サブベースプレートの前記ポール軸支孔が形成されている部位に連結されている場合には、前記支承部の支持剛性を高めることができて、その支承面にて前記受部を的確に支承することが可能である。