

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第3855315号
(P3855315)

(45) 発行日 平成18年12月6日(2006.12.6)

(24) 登録日 平成18年9月22日(2006.9.22)

(51) Int.C1.

F 1

B 60 B 35/02 (2006.01)
F 16 C 19/18 (2006.01)B 60 B 35/02
F 16 C 19/18

L

請求項の数 3 (全 11 頁)

(21) 出願番号 特願平8-253048
 (22) 出願日 平成8年9月25日(1996.9.25)
 (65) 公開番号 特開平10-95203
 (43) 公開日 平成10年4月14日(1998.4.14)
 審査請求日 平成15年8月20日(2003.8.20)

(73) 特許権者 000004204
 日本精工株式会社
 東京都品川区大崎1丁目6番3号
 (74) 代理人 100087457
 弁理士 小山 武男
 (74) 代理人 100056833
 弁理士 小山 鈴造
 (72) 発明者 大貫 善久
 神奈川県藤沢市鵠沼神明一丁目5番50号
 日本精工株式会社内
 (72) 発明者 宮崎 裕也
 神奈川県藤沢市鵠沼神明一丁目5番50号
 日本精工株式会社内

審査官 小関 峰夫

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

外周面に第一のフランジを、内周面に複列の外輪軌道を、それぞれ設けた外輪と、端部外周面に第二のフランジを設けたシャフト部材と、外周面に内輪軌道を有し上記シャフト部材に外嵌した、少なくとも1個の内輪と、この内輪を含んで上記シャフト部材と共に回転する部分の外周面に設けた第一、第二の内輪軌道と上記複列の外輪軌道との間に、それぞれ複数個ずつ設けた転動体とを備え、上記シャフト部材の端部に形成した円筒部の一部を直径方向外方にかしめ広げ、このかしめ広げた部分により上記内輪を直接抑え付ける事により、上記内輪を上記シャフト部材に固定する車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法であって、上記内輪の開口周縁部で上記円筒部をかしめ広げた部分の外周面が押し付けられる部分を、開口端に向かう程内径が大きくなる、円錐凹面状の傾斜面とすると共に、上記シャフト部材の先端部で上記内輪の嵌合部よりも突出した部分の外径を、上記円筒部をかしめ拡げる以前の状態で、この嵌合部の外径よりも小さくしておく事を特徴とする車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法。

【請求項 2】

転動体から内輪に加わる荷重の作用線の延長位置を、傾斜面よりもシャフト部材の軸方向中央寄りとする、請求項1に記載した車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法。

【請求項 3】

円筒部の一部を直径方向外方にかしめ広げるかしめ作業を、鍛造加工或いは撓動プレスにより行なう、請求項1又は請求項2に記載した車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方

法。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明に係る車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法は、自動車の車輪を懸架装置に対して回転自在に支持する為の車輪支持用転がり軸受ユニットを造る為に利用する。

【0002】

【従来の技術】

自動車の車輪は、車輪支持用転がり軸受ユニットにより懸架装置に支持する。この様な場合に使用する車輪支持用転がり軸受ユニットとして、従来から例えば、特開昭63-106426号公報、同63-184501号公報、同62-214889号公報、特開平3-31001号公報、米国特許第4537270号明細書、同4958944号明細書、同5226738号明細書、同5490732号明細書等に記載されたものが知られている。又、図8は、従来から広く実施されている車輪支持用転がり軸受ユニットの1例を示している。この車輪支持用転がり軸受ユニット1は、シャフト部材2と、内輪3と、外輪4と、複数個の転動体5、5とを備える。このうちのシャフト部材2の外周面の外端部(外とは、自動車への組み付け状態で幅方向外寄りとなる側を言い、各図の左側となる。反対に幅方向中央寄りとなる側を内と言い、各図の右側となる。)で上記外輪4から突出した部分には、車輪を支持する為の第二のフランジ6を形成している。又、このシャフト部材2の中間部には第一の内輪軌道7を、同じく内端部には外径寸法が小さくなった段部8を、それぞれ形成している。

【0003】

そして、この段部8に、その外周面に第二の内輪軌道9を形成した上記内輪3を外嵌している。上記シャフト部材2の内端部には雄ねじ部10を形成し、この雄ねじ部10の先端部を、上記内輪3の内端面よりも内方に突出させている。そして、この雄ねじ部10に螺合したナット11と上記段部8の段差面12との間で上記内輪3を挟持する事により、この内輪3を上記シャフト部材2の所定位置に結合固定している。上記雄ねじ部10の先端部外周面には係止凹部17を形成している。そして、上記ナット11を所定のトルクで緊締した後、このナット11の一部で上記係止凹部17に整合する部分を直径方向内方にかしめ付ける事により、このナット11の緩み止めを図っている。尚、上記シャフト部材2に1対の内輪を外嵌し、これら1対の内輪の外周面に、第一、第二の内輪軌道7、9を設ける構造も、従来から知られている。

【0004】

又、上記外輪4の内周面には、上記第一の内輪軌道7と対向する第一の外輪軌道13及び上記第二の内輪軌道9に対向する第二の外輪軌道14を形成している。そして、これら第一、第二の内輪軌道7、9と第一、第二の外輪軌道13、14との間に上記転動体5、5を、それぞれ複数個ずつ設けている。これら各転動体5、5の設置空間の外端開口はシールリング22により、内端開口は蓋体29により、それぞれ塞いでいる。尚、図示の例では、転動体5、5として玉を使用しているが、重量の嵩む自動車用の車輪支持用転がり軸受ユニットの場合には、これら転動体としてテーパコロを使用する場合もある。

【0005】

上述の様な車輪支持用転がり軸受ユニット1を自動車に組み付けるには、上記外輪4を、その外周面の一部に形成した第一のフランジ15により懸架装置に固定し、上記第二のフランジ6に車輪を固定する。この結果、この車輪が懸架装置に対して回転自在に支持される。

【0006】

又、前記米国特許第5226738号明細書には、図9に示す様な構造の車輪支持用転がり軸受ユニット1が記載されている。この従来構造の第2例の場合には、シャフト部材2の内端部に形成した円筒部の一部で内輪3の内端面よりも内方に突出した部分を直径方向外方に折り曲げる事により、かしめ部16を形成している。そして、このかしめ部16

10

20

20

20

30

30

30

40

40

40

50

と段部 8 の段差面 12 との間で、上記内輪 3 を挟持している。

【0007】

【発明が解決しようとする課題】

図 8 に示した従来構造の第 1 例の場合には、雄ねじ部 10 の先端部に係止凹部 17 を形成する作業、及びナット 11 の一部を直径方向内方にかしめ付ける作業が必要になる。この為、車輪支持用転がり軸受ユニット 1 の部品製造作業及び組立作業が面倒になり、コストが嵩む。

【0008】

又、図 9 に示した第 2 例の構造の場合、シャフト部材 2 に対して内輪 3 を結合固定する為のかしめ部 16 の形成時に、このかしめ部 16 が隣接する内輪 3 の内周面に、直径方向外方に向いた力が加わる。この為、この内輪 3 の直径が僅かとは言え変化する。そして、この変化量が大きくなると、この内輪 3 に亀裂等の損傷が発生する可能性が生じるだけでなく、転動体 5、5 に付与した予圧を適正値に維持する作業が面倒になり、上記内輪 3 を含む車輪支持用転がり軸受ユニット 1 の耐久性を確保する事が難しくなる可能性がある。特に、上記シャフト部材 2 に対して上記内輪 3 が回転する事を防止すべく、上記かしめ部 16 のかしめ強度を十分に確保しようとした場合には、上記変形量が大きくなり易く、上記内輪 3 の耐久性確保が難しくなる。

【0009】

この様な事情に鑑みて特願平 8 - 36800 号には、内輪の端面とかしめ部との間にスペーサリングを設け、かしめ部の形成作業に伴う、直径方向外方に向いた力をこのスペーサリングにより受ける構造が開示されている。この先発明に係る構造によれば、かしめ部の形成作業に伴って発生する、直径方向外方に向いた力の大部分を上記スペーサリングが受ける。従って、上記内輪にはこの直径方向外方に向いた力が殆ど伝わらず、この内輪の損傷防止を図れる。但し、この様なスペーサリングを設けた構造の場合でも、上記かしめ部自体、円筒部からの加工量が多く、かしめ作業に伴う変形に基づいて亀裂等が発生し易く、耐久性の確保が難しい。

【0010】

本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法は、この様な事情に鑑みて、内輪の内径がこの内輪の固定作業に基づいて変化しない様にし、且つかしめ部に亀裂等の損傷を発生しにくくすると共に、シャフト部材に対し内輪を固定するナットの緩み止めを図る為の係止凹部の形成作業やナットのかしめ付け作業を省略する事により、コスト低減を図る事を目的に発明したものである。

【0011】

【課題を解決するための手段】

本発明の製造方法の対象となる車輪支持用転がり軸受ユニットは、従来の車輪支持用転がり軸受ユニットと同様に、外周面に第一のフランジを、内周面に複列の外輪軌道を、それぞれ設けた外輪と、端部外周面に第二のフランジを設けたシャフト部材と、外周面に内輪軌道を有し上記シャフト部材に外嵌した、少なくとも 1 個の内輪と、この内輪を含んで上記シャフト部材と共に回転する部分の外周面に設けた第一、第二の内輪軌道と上記複列の外輪軌道との間に、それぞれ複数個ずつ設けた転動体とを備える。そして、上記シャフト部材の端部に形成した円筒部の一部を直径方向外方にかしめ広げ、このかしめ広げた部分により上記内輪を直接抑え付ける事により、上記内輪を上記シャフト部材に固定している。

特に、本発明の請求項 1 に記載した車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法では、上記内輪の開口周縁部で上記円筒部をかしめ広げた部分の外周面が押し付けられる部分を、開口端に向かう程内径が大きくなる、円錐凹面状の傾斜面と共に、上記シャフト部材の先端部で上記内輪の嵌合部よりも突出した部分の外径を、上記円筒部をかしめ広げる以前の状態で、この嵌合部の外径よりも小さくしておく。

又、請求項 2 に記載した車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法は、上述の請求項 1 に記載した発明の構成に加えて、上記転動体から上記内輪に加わる荷重の作用線の延長位

10

20

30

40

50

置を、上記傾斜面よりも上記シャフト部材の軸方向中央寄りとしている。

又、請求項 3 に記載した車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法は、上述の請求項 1 又は請求項 2 に記載した車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法で、上記円筒部の一部を直径方向外方にかしめ広げるかしめ作業を、鍛造加工或いは揺動プレスにより行なう。

【0012】

更に好ましくは、次の(1)～(6)の構成要件を、それぞれ単独で、或は(1)～(6)のうちから選択される複数の構成要件を、上記必須要件に組み合わせて実施する。

(1) 上記円筒部を構成すべく、上記シャフト部材の端部に形成する円形の凹部の先端の、このシャフト部材の軸方向に関する位置は、上記第二の内輪軌道に当接する転動体の中心の上記シャフト部材の軸方向に関する位置よりも、上記シャフト部材の端部側に位置する。

10

(2) 上記第二の内輪軌道に当接する転動体の中心と、上記内輪の端面若しくはこの内輪の肩部の端面との、上記シャフト部材の軸方向に関する距離は、上記転動体の外径の0.75倍以上とする。

(3) 上記内輪の端部で上記傾斜面を形成した部分の外径を、この内輪の肩部の外径よりも小さくする。

(4) 上記シャフト部材の先端部で上記内輪の嵌合部よりも突出した部分の外径を、この嵌合部の外径よりも小さくし、上記シャフト部材の端部に形成した円筒部のうちの外径の小さくなった部分を、直径方向外方にかしめ広げる。

(5) 上記シャフト部材の先端部外周面の一部で、上記傾斜面の小径側端部に対向する部分に凹溝を、上記外周面の全周に亘って形成し、上記シャフト部材の端部に形成した円筒部のうちの凹溝よりも先端寄り部分を、直径方向外方にかしめ広げる。

20

(6) 転動体から内輪に加わる荷重の作用線の延長位置を、上記傾斜面よりもシャフト部材の軸方向中央寄りで、このシャフト部材の外径が変化しない部分に存在させる。

【0013】

【作用】

上述の様に構成される本発明の製造方法により造った車輪支持用転がり軸受ユニットにより、懸架装置に対して車輪を回転自在に支持する作用は、従来の車輪支持用転がり軸受ユニットと同様である。

特に、本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法の場合には、シャフト部材の端部に形成した円筒部をかしめ広げた部分の外周面が押し付けられる部分を、開口端に向かう程内径が大きくなる、円錐凹面状の傾斜面としている為、このかしめ部分の変形量が少なくて済む。この為、このかしめ部分に発生する歪みを小さく抑えて、このかしめ部に割れ等の損傷が発生するのを抑える事ができる。又、上記変形量を少なく抑える為、このかしめ部を形成する事に基づき、上記円筒部の周囲に存在する部材にその直径方向外方に加わる力を低減できる。この結果、内輪にその直径方向外方に加わる力を低減して、この内輪の損傷防止を図れる。

30

【0014】

【発明の実施の形態】

図1～2は、前記(1)(2)の構成要件を組み込んだ、本発明に関する参考例の第1例を示している。尚、本参考例の特徴は、シャフト部材2に対して内輪3を固定する部分の構造にある。その他の部分の構造及び作用に就いては、前述の図8に示した従来構造と同様であるから、重複する説明を省略若しくは簡略にし、以下、本参考例の特徴部分を中心説明する。

40

【0015】

シャフト部材2の内端部に形成した段部8の中間部内端寄り部分で、この段部8に外嵌した内輪3の内端部内周面に、内端開口に向かう程内径が大きくなる、円錐凹面状の傾斜面19を形成している。この傾斜面19が上記シャフト部材2の中心軸に対し傾斜している傾斜角度は、20～60度程度とする。又、上記シャフト部材2の内端面には円形の凹部20を形成する事により、このシャフト部材2の内端部に円筒部21を形成している

50

。本参考例の場合にこの円筒部21は、上記シャフト部材2の内端部で、ほぼ上記内輪3の肩部23の内側部分に存在する。

【0016】

上述の様な傾斜面19を形成した内輪3を、上記シャフト部材2の内端部に設けた円筒部21をかしめ広げる事によりこのシャフト部材2に固定し、本参考例の車輪支持用転がり軸受ユニットとする際には、前記図9に示した従来構造の場合に比べて、かしめ部分の変形量が少なくて済む。即ち、上記従来構造の場合にはかしめ部16を形成する為、シャフト部材2の内端部に形成した円筒部を直径方向外方に向け、90度折り曲げるのに対して、本参考例の車輪支持用転がり軸受ユニットを構成すべく、上記円筒部21をかしめ広げる際には、この円筒部21を上記傾斜角度(=20~60度)だけ変形させれば良い。この為、このかしめ部分に発生する歪みを小さく抑えて、このかしめ部に割れ等の損傷が発生するのを抑える事ができる。又、上記変形量を少なく抑える為、このかしめ部を形成する事に基づき、上記円筒部21の周囲に存在する部材である上記内輪3に、この内輪3の直径方向外方に加わる力を低減できて、この内輪3の損傷防止を図れる。

【0017】

尚、上記円筒部21を直径方向外方にかしめ広げる作業は、鍛造加工、或は揺動プレス加工により行なう。何れの加工法を採用する場合でも、図2に示す様に、上記円筒部21の内径側にプレス型25を押し込み、上記円筒部21を直径方向外方にかしめ広げる。特に、かしめ作業に揺動プレス加工を採用すれば、成形時の荷重を小さくして、軸受内部への影響をなくし、成形後の予圧管理を適正にできると言った利点がある。又、上記円筒部21の奥端縁(この円筒部21の内径が変化しない部分の奥端)と上記内輪3の端面24との距離Lは、車輪支持用転がり軸受ユニットの大きさ等に応じて設計的に定めるが、一般的な乗用車用の車輪支持用転がり軸受ユニットの場合で、5~15mm程度とするのが好みしい。

【0018】

又、上記円筒部21を構成すべく、上記シャフト部材2の端部に形成する円形の凹部20の先端位置は、複列に配置した転動体5、5のうち、内側の列を構成する転動体5の中心よりも内側に位置させている。即ち、図1に点Xで示した、上記凹部20の先端の、上記シャフト部材2の軸方向に関する位置は、第二の内輪軌道である、上記内輪3の外周面に設けた第二の内輪軌道9に当接する転動体5の中心の、上記シャフト部材2の軸方向に関する位置よりも、上記シャフト部材2の内端部側に位置させている。従って、車輪支持用転がり軸受ユニットを構成するシャフト部材2と外輪4との間にラジアル荷重が加わり、上記転動体5から上記第二の内輪軌道9にラジアル荷重が加わった場合でも、上記シャフト部材2の一部でこのラジアル荷重を受ける部分が充実体である為、このシャフト部材2の耐久性を十分に確保できる。

【0019】

更に、上記第二の内輪軌道9に当接する転動体5の中心と、上記内輪3の端面24との、上記シャフト部材2の軸方向に関する距離Mを、上記各転動体5、5の外径Dの0.75倍以上(M=0.75D)としている。この様に、転動体5の中心と端面24との距離Mを確保している為、上記内輪3の肩部23や第二の内輪軌道9部分の寸法精度や形状精度が悪化する事を防止して、車輪支持用転がり軸受ユニットの機能を確保できる。即ち、これら各部分の寸法精度や形状精度を良好に確保できるので、車輪支持用転がり軸受ユニットの運転時に振動等が発生するのを防止すると共に、転動体5の転動面や第二の内輪軌道9の転がり疲れ寿命等を確保できる。尚、図示の例では、第一の内輪軌道7をシャフト部材2の中間部外周面に直接形成しているが、この第一の内輪軌道7は、シャフト部材2と別体の内輪に形成し、この内輪をこのシャフト部材2に外嵌固定しても良い。

【0020】

次に、図3は、前記(1)(2)(6)の構成要件を組み込んだ、本発明に関する参考例の第2例を示している。本参考例の場合には、シャフト部材2の内端部で、このシャフト部材2に外嵌した内輪3の端面24よりも内方に突出した部分に、スペーサリング18

10

20

30

40

50

を外嵌している。このスペーサリング18の内半部内周面には、内端開口に向かう程内径が大きくなる、円錐凹面状の傾斜面19を形成している。そして、上記シャフト部材2の内端部で上記スペーサリング18の内側に存在する円筒部21を直径方向外方にかしめ広げる事により、上記スペーサリング18を上記内輪3の端面24に向け抑え付けて、この内輪3を上記シャフト部材2に結合固定している。又、第二の内輪軌道9と第二の外輪軌道14との間に設けた転動体5から内輪3に加わる荷重の作用線（接触角を表す鎖線と一致する）の延長位置は、上記傾斜面19よりも段部8の軸方向中央寄りで、外径が変化しない部分に存在する。

【0021】

本参考例の場合、この様なスペーサリング18を設ける事により、上記円筒部21をかしめ広げる際のかしめ強度を十分に大きくした場合でも、上記内輪3が直径方向に弾性変形する事を確実に防止できる。即ち、本参考例の場合には、上記円筒部21をかしめ広げる際に加わる、直径方向外方に向いた力は、シャフト部材2に外嵌したスペーサリング18が受ける。従って、上記円筒部21をかしめ広げる作業に伴って、上記内輪3の直径が変化する事が、前述した参考例の第1例の場合よりも少なくなる（殆ど変化しなくなる）。尚、仮にスペーサリング18の寸法精度、及び形状精度が悪化しても、車輪支持用転がり軸受ユニットの性能には何らの悪影響も及ぼさない。又、本参考例の場合には、上記荷重の作用線の延長位置を規制している為、この荷重が上記円筒部21をかしめ広げた部分に作用する事を防止して、かしめ固定部分の耐久性を確保できる。スペーサリング18を設けた点、並びに作用線の延長位置を規制した点以外の構成及び作用は、前述した参考例の第1例の場合と同様である。

【0022】

次に、図4は、前記（1）（2）（3）（6）の構成要件を組み込んだ、本発明に関する参考例の第3例を示している。本参考例の場合には、シャフト部材2の内端部に外嵌した内輪3aの内端部で傾斜面19を形成した部分の外径を、この内輪3aの肩部23の外径よりも小さくして、内輪円筒部26としている。この様な本参考例の場合、上記シャフト部材2の内端部に形成した円筒部21を、上記傾斜面19に向けて直径方向外方にかしめ広げ、上記内輪3をシャフト部材2に固定する際には、上記内輪円筒部26が、かしめ広げに伴う応力の大部分を受ける。従って、肩部23に比較して薄肉の内輪円筒部26の変形量は多くなるが、上記内輪3aの肩部23及び第二の内輪軌道9の変形量を小さくできる。この結果、車輪支持用転がり軸受ユニットの回転精度を十分良好な状態に維持できる。尚、本参考例の場合には、上記第二の内輪軌道9に当接する転動体5の中心と、上記内輪3aの肩部23の端面24aとの、上記シャフト部材2の軸方向に関する距離Mを、上記各転動体5、5の外径Dの0.75倍以上（M 0.75D）としている。又、本参考例の場合も、荷重の作用線の延長位置を規制して、かしめ固定部分の耐久性確保を図っている。その他の構成及び作用は、前述した参考例の第1例の場合と同様である。

【0023】

次に、図5は、前記（1）（2）の構成要件を組み込んだ、本発明に関する参考例の第4例を示している。上述した参考例の第1～3例の場合には、外輪4を回転しない静止輪とし、シャフト部材2を回転させる構造であったのに対して、本参考例の場合には、シャフト部材2を懸架装置に支持して回転させず、外輪4を車輪と共に回転する回転輪としている。回転側と静止側とが逆になった以外の構成及び作用は、前述した参考例の第1例の場合と同様である。

【0024】

次に、図6は、前記（1）（2）（4）の構成要件を組み込んだ、本発明の実施の形態の1例を示している。本例の場合、シャフト部材2の内端部で内輪3の嵌合部よりも突出した部分の外径を、この嵌合部の外径よりも小さくしている。即ち、上記シャフト部材2の内端部に形成した円筒部21の基端部外周面で、この内輪3の内端開口部に形成した傾斜面19よりも少しだけ第二の内輪軌道9に寄った部分に、0.02～1mm程度の僅かな段差Hを有する段差部27を形成している。そして、上記円筒部21のうちの外径の小さ

10

20

30

40

50

くなった部分を、直径方向外方にかしめ広げ、上記傾斜面 19 を抑え付ける様にしている。この様に円筒部 21 を直径方向外方にかしめ広げる際には、上記段差部 27 がかしめ広げ作業に伴って折れ曲がる部分の起点となる。この為、かしめ広げ作業に伴って上記円筒部 21 に無理な力が加わりにくくなつて、かしめ広げ部分に亀裂等の損傷が発生しにくくなる。その他の構成及び作用は、前述した参考例の第 1 例の場合と同様である。尚、本例の構造を上述した参考例の第 4 例に適用する場合には、軸方向に関する内外方向が逆になる。

【0025】

次に、図 7 は、前記 (1) (2) (5) の構成要件を組み込んだ、本発明に関する参考例の第 5 例を示している。本例の場合、シャフト部材 2 の内端部外周面の一部で、内輪 3 の内端部に形成した傾斜面 19 の小径側端部に対向する部分に、0.1 ~ 2 mm 程度の深さ K を有する凹溝 28 を、上記外周面の全周に亘って形成している。そして、上記シャフト部材 2 の内端部に形成した円筒部 21 のうちの上記凹溝 28 よりも内端寄り部分を、直径方向外方にかしめ広げ、上記傾斜面 19 を抑え付ける様にしている。この様に円筒部 21 を直径方向外方にかしめ広げる際には、上記凹溝 28 がかしめ広げ作業に伴って折れ曲がる部分の起点となる。この為、かしめ広げ作業に伴って上記円筒部 21 に無理な力が加わりにくくなつて、かしめ広げ部分に亀裂等の損傷が発生しにくくなる。その他の構成及び作用は、前述した参考例の第 1 例の場合と同様である。尚、本例の構造を上述した参考例の第 4 例に適用する場合にも、軸方向に関する内外方向が逆になる。

【0026】

【発明の効果】

本発明の車輪支持用転がり軸受ユニットの製造方法は、以上に述べた通り構成され作用するので、内輪の直径が変化する事を防止して、この内輪及びこの内輪を固定する為のかしめ広げ部分が、上記内輪の固定作業に基づいて損傷する可能性を低くできる。又、予圧を適正値に維持でき、しかも部品点数、部品加工、組立工数の減少により、コスト低減を図れる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】 本発明に関する参考例の第 1 例を示す半部断面図。

【図 2】 シャフト部材の内端部に形成した円筒部をかしめ広げる状態を示す、要部拡大断面図。

【図 3】 本発明に関する参考例の第 2 例を示す半部断面図。

【図 4】 同第 3 例を示す半部断面図。

【図 5】 同第 4 例を示す半部断面図。

【図 6】 本発明の実施の形態の 1 例を示す要部拡大断面図。

【図 7】 本発明に関する参考例の第 5 例を示す要部拡大断面図。

【図 8】 従来構造の第 1 例を示す半部断面図。

【図 9】 同第 2 例を示す半部断面図。

【符号の説明】

1 車輪支持用転がり軸受ユニット

2 シャフト部材

3、3a 内輪

4 外輪

5 転動体

6 第二のフランジ

7 第一の内輪軌道

8 段部

9 第二の内輪軌道

10 雄ねじ部

11 ナット

12 段差面

10

20

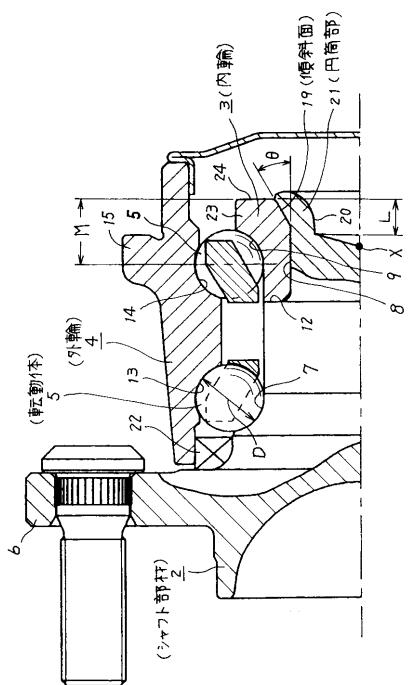
30

40

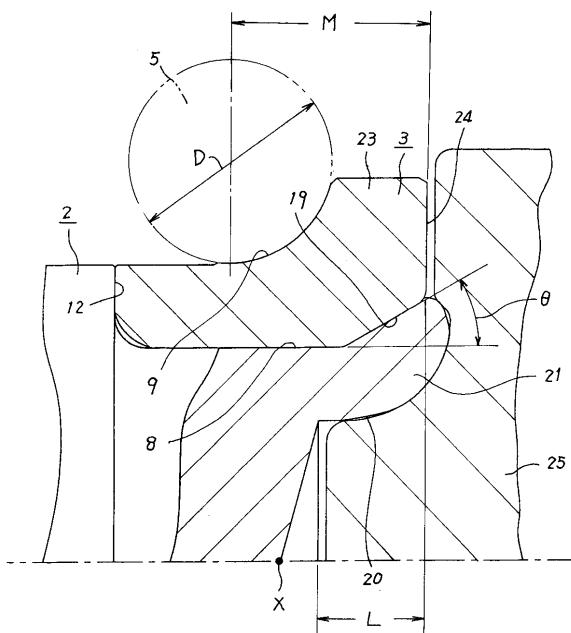
50

- | | |
|-----------|---------|
| 1 3 | 第一の外輪軌道 |
| 1 4 | 第二の外輪軌道 |
| 1 5 | 第一のフランジ |
| 1 6 | かしめ部 |
| 1 7 | 係止凹部 |
| 1 8 | スペーサリング |
| 1 9 | 傾斜面 |
| 2 0 | 凹部 |
| 2 1 | 円筒部 |
| 2 2 | シールリング |
| 2 3 | 肩部 |
| 2 4、2 4 a | 端面 |
| 2 5 | プレス型 |
| 2 6 | 内輪円筒部 |
| 2 7 | 段差部 |
| 2 8 | 凹溝 |
| 2 9 | 蓋体 |

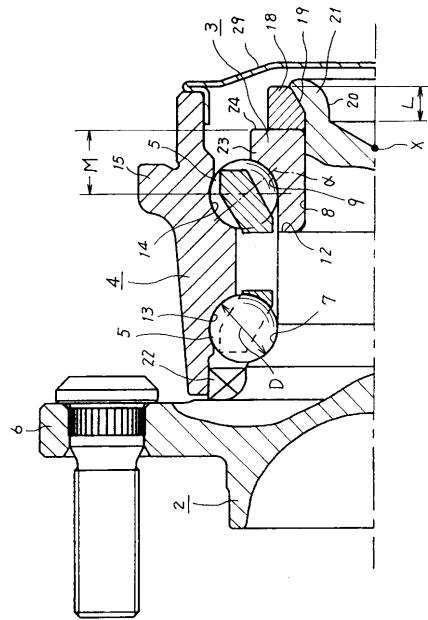
【 四 1 】



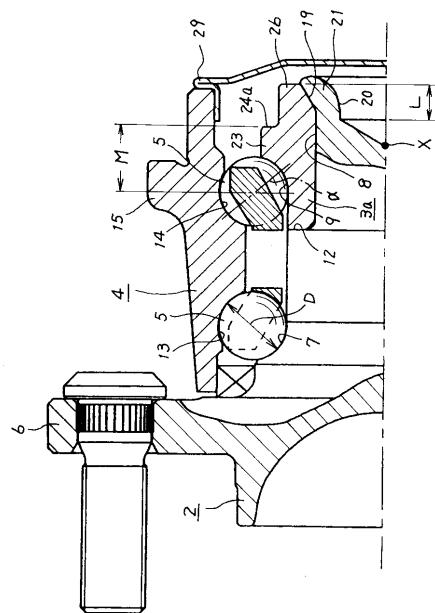
【 図 2 】



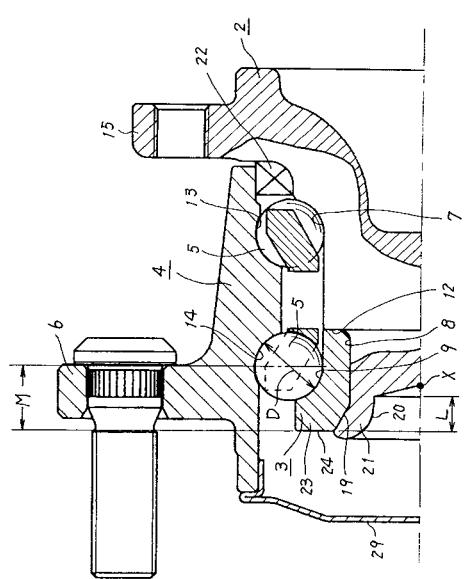
【図3】



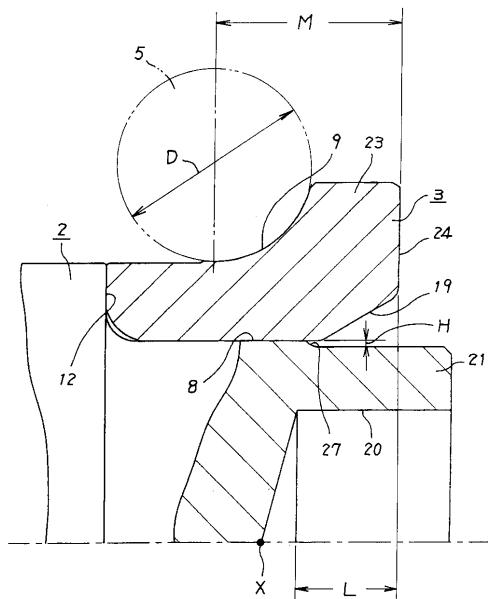
【図4】



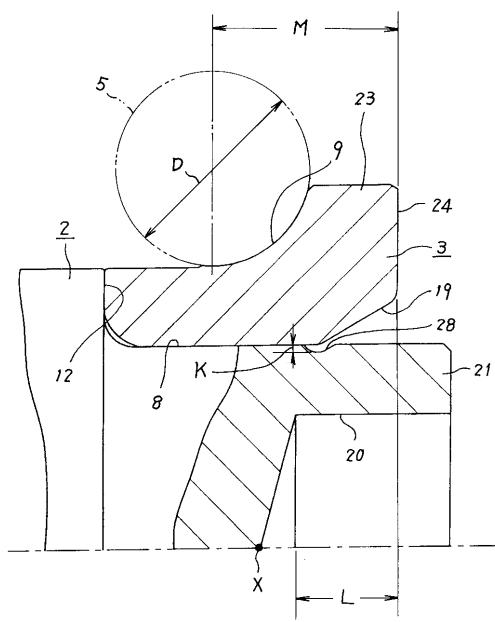
【図5】



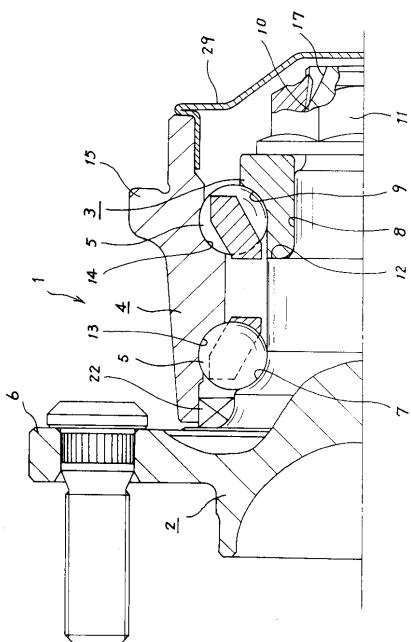
【図6】



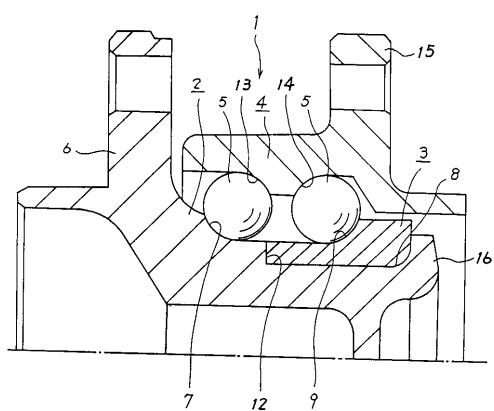
【図7】



【図8】



【図9】



フロントページの続き

(56)参考文献 米国特許第05226738(US, A)
米国特許第04958944(US, A)
特開昭63-184501(JP, A)
西獨国特許出願公開第03418440(DE, A)
特開昭62-214889(JP, A)
特開平09-220904(JP, A)
特開平03-031001(JP, A)
米国特許第4537270(US, A)
特開平08-091187(JP, A)
実開平06-082569(JP, U)
特開昭63-106426(JP, A)
米国特許第05490732(US, A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60B 35/00

F16C 19/18

F16C 33/60