

【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5部門第2区分

【発行日】平成19年5月24日(2007.5.24)

【公開番号】特開2006-29346(P2006-29346A)

【公開日】平成18年2月2日(2006.2.2)

【年通号数】公開・登録公報2006-005

【出願番号】特願2004-204116(P2004-204116)

【国際特許分類】

<i>F 1 6 C</i>	<i>33/78</i>	(2006.01)
<i>B 6 0 K</i>	<i>17/22</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 M</i>	<i>105/18</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 M</i>	<i>107/06</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 M</i>	<i>107/38</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 M</i>	<i>115/08</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 M</i>	<i>119/22</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 M</i>	<i>169/02</i>	(2006.01)
<i>F 1 6 C</i>	<i>33/66</i>	(2006.01)
<i>F 1 6 D</i>	<i>3/20</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 N</i>	<i>30/08</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 N</i>	<i>40/02</i>	(2006.01)
<i>C 1 0 N</i>	<i>50/10</i>	(2006.01)

【F I】

<i>F 1 6 C</i>	<i>33/78</i>	Z
<i>B 6 0 K</i>	<i>17/22</i>	Z
<i>C 1 0 M</i>	<i>105/18</i>	
<i>C 1 0 M</i>	<i>107/06</i>	
<i>C 1 0 M</i>	<i>107/38</i>	
<i>C 1 0 M</i>	<i>115/08</i>	
<i>C 1 0 M</i>	<i>119/22</i>	
<i>C 1 0 M</i>	<i>169/02</i>	
<i>F 1 6 C</i>	<i>33/66</i>	Z
<i>F 1 6 D</i>	<i>3/20</i>	Z
<i>C 1 0 N</i>	<i>30/08</i>	
<i>C 1 0 N</i>	<i>40/02</i>	
<i>C 1 0 N</i>	<i>50/10</i>	

【手続補正書】

【提出日】平成19年3月30日(2007.3.30)

【手続補正1】

【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】

しかしながら、上記等速ジョイントサポート部材用またはセンターサポート部材用の軸受は車両の設計上、排気管がその周囲に配置される場合があり、その場合においては軸受の周囲温度が高温化しアクリルゴムでは耐熱性が十分でないという問題がある。

この解決策としてアクリルゴムより耐熱性に優れるフッ素ゴムを使用することが考えられるが、上述のように上記転がり軸受の潤滑には主としてウレア系グリースが使用される

ため、該フッ素ゴムとウレア系グリースとの組み合わせでは、ウレア化合物によりフッ素ゴムの架橋が進行し硬化するという問題がある。

シール部材に用いられているゴム弾性体が硬化するとシール性が悪化するため、グリースの漏洩が発生し、軸受寿命が短くなる問題を生ずる。また、シール面での接触圧力が高くなり、軸受の回転トルクが大きくなったり、それにより摩擦発熱し、グリースの劣化がいっそう進むことになる。

また従来この問題に対し、フッ素ゴムとしてフッ化ビニリデン - テトラフルオロエチレン - プロピレンの3元共重合体、またはテトラフルオロエチレン - プロピレン2元共重合体を採用することにより、ウレア系グリースとの組み合わせにおいて、転がり軸受の耐久性を向上させる方法が提案されている（特許文献1参照）が、該フッ素ゴムを使用しても、車両の設計によってはフッ素ゴムの経時劣化を抑えることが困難である場合がある。

【特許文献1】特開2001-65578号公報