

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2014-70658  
(P2014-70658A)

(43) 公開日 平成26年4月21日(2014.4.21)

(51) Int.Cl.  
F16F 9/34 (2006.01)

F1  
F16F 9/34

テーマコード(参考)  
3J069

審査請求 未請求 請求項の数 5 O L (全 16 頁)

(21) 出願番号 特願2012-215416 (P2012-215416)  
(22) 出願日 平成24年9月28日 (2012.9.28)

(71) 出願人 509186579  
日立オートモティブシステムズ株式会社  
茨城県ひたちなか市高場2520番地  
(74) 代理人 100064908  
弁理士 志賀 正武  
(72) 発明者 足羽 正博  
神奈川県綾瀬市小園1116番地 日立オートモティブシステムズ株式会社内  
Fターム(参考) 3J069 AA50 CC13 EE28 EE64

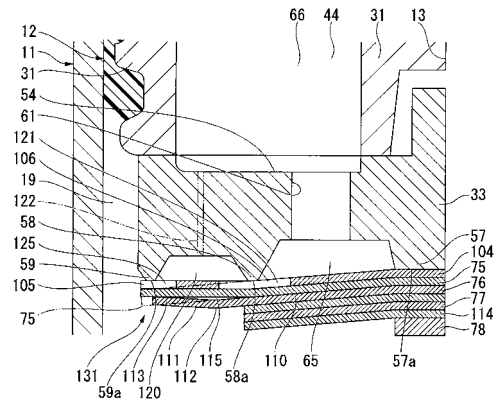
(54) 【発明の名称】 緩衝器

(57) 【要約】

【課題】バルブ特性の適正化を図ることが可能となる緩衝器の提供。

【解決手段】バルブ本体33に突出される環状の外側シート59と、バルブ本体33の外側シート59の内側に突出される内側シート57と、バルブ本体33の外側シート59と内側シート57との間に通路66の開口部を囲むように突出される中間シート58と、外側シート59よりも大径で中間シート58に着座する第1ディスク75と、第1ディスク75を外側シート59に向けて押圧するバネ部材76と、第1ディスク75に積層される第2ディスク77と、中間シート58および外側シート59の間と通路66とを連通する連通手段121とを備え、第1ディスク75は、内側シート57および中間シート58に当接した状態ではバネ部材76で押圧されて始めて外側シート59に当接する。

【選択図】 図3



## 【特許請求の範囲】

## 【請求項 1】

作動流体が封入されるシリンダと、  
 該シリンダに摺動可能に挿入されて該シリンダの内部を 2 室に画成するピストンと、  
 該ピストンに連結されて前記シリンダの外部へ延出するピストンロッドと、  
 前記ピストンの摺動により作動流体が流れる通路と、  
 該通路の一部に設けられて作動流体の流れを制御して減衰力を発生する減衰力発生機構とを備え、

該減衰力発生機構は、

前記通路がその内部を貫通するバルブ本体と、

該バルブ本体に突出される環状の外側シートと、

前記バルブ本体の前記外側シートの内側に突出される内側シートと、

前記バルブ本体の前記外側シートと前記内側シートとの間に前記通路の開口部を囲むように突出される中間シートと、

前記外側シートよりも大径で前記中間シートに着座する第 1 ディスクと、

該第 1 ディスクを前記外側シートに向けて押圧するバネ部材と、

前記第 1 ディスクに積層される第 2 ディスクと、

前記中間シートおよび前記外側シートの間と前記通路とを連通する連通手段と、  
 を備え、

前記第 1 ディスクは、前記内側シートおよび前記中間シートに当接した状態では前記バネ部材で押圧されて始めて前記外側シートに当接することを特徴とする緩衝器。

## 【請求項 2】

前記バネ部材は、前記第 1 ディスクに積層されるとともに径方向の一部に該第 1 ディスクから離間する離間部を有する板状であることを特徴とする請求項 1 に記載の緩衝器。

## 【請求項 3】

前記バルブ本体の前記中間シートと前記内側シートとの間に突出されるディスク支持部と、

前記中間シートよりも小径且つ前記ディスク支持部よりも大径で前記第 2 ディスクに積層される第 3 ディスクと、

を備えることを特徴とする請求項 1 または 2 に記載の緩衝器。

## 【請求項 4】

前記外側シートまたは前記第 1 ディスクに固定オリフィスが設けられ、

前記連通手段の流路面積が前記固定オリフィスの流路面積よりも大きいことを特徴とする請求項 1 乃至 3 のいずれか一項に記載の緩衝器。

## 【請求項 5】

前記バネ部材には、前記第 1 ディスクに当接する当接部が周方向に部分的に設けられていることを特徴とする請求項 1 乃至 4 のいずれか一項に記載の緩衝器。

## 【発明の詳細な説明】

## 【技術分野】

## 【0001】

本発明は、緩衝器に関する。

## 【背景技術】

## 【0002】

緩衝器において、外側シートと中間シートと内側シートのうちの中間シートの高さを低くして、この中間シートにディスクをバネで押し付けることにより、ディスクにセット荷重を与える構成が開示されている（例えば、特許文献 1 参照）。

## 【先行技術文献】

## 【特許文献】

## 【0003】

【特許文献 1】特開平 2 - 6 6 3 3 3 号公報

10

20

30

40

50

## 【発明の概要】

## 【発明が解決しようとする課題】

## 【0004】

上記構造では、セット荷重が高くなり開弁点が高くなってしまいうため、バルブ特性が適正であるとは言えない。

## 【0005】

したがって、本発明は、バルブ特性の適正化を図ることが可能となる緩衝器の提供を目的とする。

## 【課題を解決するための手段】

## 【0006】

上記目的を達成するために、本発明は、外側シートよりも大径で中間シートに着座する第1ディスクが、内側シートおよび前記中間シートに当接した状態では、前記第1ディスクを前記外側シートに向けて押圧するバネ部材で押圧されて始めて前記外側シートに当接する構成とした。

## 【発明の効果】

## 【0007】

本発明によれば、バルブ特性の適正化を図ることが可能となる。

## 【図面の簡単な説明】

## 【0008】

【図1】本発明に係る第1実施形態の緩衝器の部分断面図である。

【図2】本発明に係る第1実施形態の緩衝器で用いられるバネ部材を示すもので、(a)は平面図、(b)は側面図である。

【図3】本発明に係る第1実施形態の緩衝器の要部の部分拡大断面図である。

【図4】本発明に係る第1実施形態の緩衝器の減衰力特性を示す特性線図である。

【図5】本発明に係る第2実施形態の緩衝器の部分断面図である。

【図6】本発明に係る第2実施形態の緩衝器の減衰力特性を示す特性線図である。

【図7】本発明に係る第3実施形態の緩衝器の部分断面図である。

## 【発明を実施するための形態】

## 【0009】

## 「第1実施形態」

本発明に係る第1実施形態の緩衝器を図1～図4を参照して以下に説明する。

## 【0010】

図1に示すように、第1実施形態の緩衝器は、液体あるいは気体等の作動流体が封入されるシリンダ11を有している。このシリンダ11は、図示は略すが一端側(図1の上側)が開口し他端側(図1の下側)が閉塞する有底筒状をなしている。シリンダ11内には、ピストン12が摺動可能に嵌装されている。

## 【0011】

シリンダ11には、一端側(図1の上側)がシリンダ11の外部へと延出されるピストンロッド13の他端側が挿入されており、ピストン12は、このピストンロッド13の他端部にナット14によって連結されている。なお、ピストンロッド13の一端側は、図示は略すが、シリンダ11の一端開口部に装着されたロッドガイドおよびオイルシールに挿通されて外部へと延出されている。ピストン12は、シリンダ11の内部を、ピストンロッド13が延出する側(図1の上側)のロッド室18と、シリンダ11の図示略の底部側(図1の下側)のボトム室19との2室に画成している。

## 【0012】

ピストンロッド13は、主軸部25と、シリンダ11内側の端部において主軸部25より小径の取付軸部26とを有しており、これにより、主軸部25には取付軸部26側の端部に軸直交方向に沿う段差部27が形成されている。取付軸部26には、主軸部25とは反対側の所定範囲に上記したナット14を螺合させるオネジ28が形成されている。

## 【0013】

10

20

30

40

50

ピストン１２は、略円板状のピストン本体（バルブ本体）３１と、ピストン本体３１の外周面に装着されて、シリンダ１１内を摺接する円環状の摺接部材３２と、ピストン本体３１のボトム室１９側に配置されるリテーナ（バルブ本体）３３とを有している。なお、ピストン本体３１およびリテーナ３３は焼結により成形される。

【００１４】

ピストン本体３１には、径方向の中央にピストンロッド１３が挿通される挿通孔３５が軸方向に貫通するように形成されており、この挿通孔３５のボトム室１９側の開口部には、軸方向および径方向に凹む位置決め凹部３６が周方向に部分的に形成されている。また、ピストン本体３１には、そのロッド室１８側の端部に、径方向の挿通孔３５の外側にて軸方向に突出する環状の内側シート４０と、径方向の内側シート４０よりも外側にて軸方向に突出する環状の外側シート４１とが形成されている。内側シート４０および外側シート４１のロッド室１８側への突出高さは、内側シート４０の突出高さよりも外側シート４１の突出高さの方が若干高くなっている。つまり、内側シート４０の先端のシート面４０aの突出方向の高さよりも外側シート４１の先端のシート面４１aの高さの方が高くなっている。

10

【００１５】

ピストン本体３１には、ロッド室１８側に内側シート４０と外側シート４１との間に開口して軸方向に貫通する通路穴４３が、周方向に間隔をあけて複数力所（図１では断面とした関係上１力所のみ図示）形成されている。また、ピストン本体３１には、ロッド室１８側に外側シート４１よりも外側に開口して軸方向に貫通する通路穴４４が、周方向に間隔をあけて複数力所（図１では断面とした関係上１力所のみ図示）形成されている。通路穴４３と通路穴４４とはピストン本体３１の周方向に交互に配置されている。

20

【００１６】

リテーナ３３には、径方向の中央にピストンロッド１３が挿通される挿通孔５１が軸方向に貫通するように形成されており、この挿通孔５１のピストン本体３１側の開口部の径方向外側には、軸方向に突出する位置決め凸部５２が周方向に部分的に形成されている。また、リテーナ３３には、ピストン本体３１側に、挿通孔５１と外周部との間から外周部に抜けるようにして軸方向に凹む通路切欠部５３が周方向に間隔をあけて複数力所（図１では断面とした関係上１力所のみ図示）形成されている。また、リテーナ３３には、ピストン本体３１側に、挿通孔５１と外周部との間で軸方向に凹む通路凹部５４が周方向に間隔をあけて複数力所（図１では断面とした関係上１力所のみ図示）形成されている。通路切欠部５３と通路凹部５４とはピストン本体３１の周方向に交互に配置されている。

30

【００１７】

リテーナ３３には、ピストン本体３１とは反対側に、径方向の挿通孔５１の外側にて軸方向に突出する環状の内側シート５７と、径方向の内側シート５７よりも外側にて軸方向に突出する環状の中間シート５８と、径方向の中間シート５８よりも外側にて軸方向に突出する環状の外側シート５９とが形成されている。内側シート５７、中間シート５８および外側シート５９の軸方向のボトム室１９側への突出高さは、内側シート５７の突出高さよりも中間シート５８の突出高さの方が高く、外側シート５９の突出高さは中間シート５８の突出高さに対し同等以上となっている。ここで、外側シート５９の突出高さが中間シート５８の突出高さより高い場合でも、内側シート５７の突出先端部と中間シート５８の突出先端部との高低差を半径差で除算した勾配が、中間シート５８の突出先端部と外側シート５９の突出先端部との高低差を半径差で除算した勾配よりも大きくなっている。

40

【００１８】

言い換えれば、内側シート５７の先端のシート面５７aの突出方向の高さよりも、中間シート５８のシート面５８aの高さの方が高く、外側シート５９の先端のシート面５９aの突出方向の高さは中間シート５８のシート面５８aの高さと同等以上になっている。また、中間シート５８のシート面５８aと内側シート５７のシート面５７aとの高さの差が中間シート５８のシート面５８aと外側シート５９のシート面５９aとの高さの差（０の場合もある）よりも大きくなっている。

50

## 【 0 0 1 9 】

リテーナ 3 3 には、一端が通路凹部 5 4 に開口し、他端が内側シート 5 7 と中間シート 5 8 との間に開口して軸方向に貫通する通路穴 6 1 が、すべての通路凹部 5 4 の底面の位置に形成されている。

## 【 0 0 2 0 】

リテーナ 3 3 は、ピストン本体 3 1 に対し径方向位置を合わせて、位置決め凸部 5 2 を位置決め凹部 3 6 に嵌合させると、通路切欠部 5 3 が周方向の位置を通路穴 4 3 に一致させることになり、通路凹部 5 4 が周方向の位置を通路穴 4 4 に一致させることになる。これにより、通路切欠部 5 3 と通路穴 4 3 とが連通し、通路凹部 5 4 と通路穴 4 4 とが連通する。通路切欠部 5 3 と通路穴 4 3 とは内側シート 4 0 と外側シート 4 1 との間の室 6 2 とともに、ロッド室 1 8 とボトム室 1 9 とを連通可能な通路 6 3 を構成する。通路凹部 5 4 と通路穴 4 4 と通路穴 6 1 とは、内側シート 5 7 と中間シート 5 8 との間の室 6 5 とともに、ロッド室 1 8 とボトム室 1 9 とを連通可能な通路 6 6 を構成する。

10

## 【 0 0 2 1 】

ピストン 1 2 のピストン本体 3 1 の軸方向のロッド室 1 8 側には、ピストン本体 3 1 から順に、スペーサ 7 0、ディスク 7 1、スペーサ 7 2、規制部材 7 3 が設けられている。また、ピストン 1 2 のピストン本体 3 1 の軸方向のボトム室 1 9 側には、ピストン本体 3 1 側から順に、第 1 ディスク 7 5、パネ部材 7 6、第 2 ディスク 7 7、スペーサ 7 8、規制部材 7 9 が設けられている。

## 【 0 0 2 2 】

スペーサ 7 0 の径方向の中央には挿通孔 9 0 が、ディスク 7 1 の径方向の中央には挿通孔 9 1 が、スペーサ 7 2 の径方向の中央には挿通孔 9 2 が、規制部材 7 3 の径方向の中央には挿通孔 9 3 が、それぞれ軸方向に貫通して形成されている。また、第 1 ディスク 7 5 の径方向の中央には挿通孔 9 5 が、パネ部材 7 6 の径方向の中央には挿通孔 9 6 が、第 2 ディスク 7 7 の径方向の中央には挿通孔 9 7 が、スペーサ 7 8 の径方向の中央には挿通孔 9 8 が、規制部材 7 9 の径方向の中央には挿通孔 9 9 が、それぞれ設けられている。

20

## 【 0 0 2 3 】

そして、ピストンロッド 1 3 の取付軸部 2 6 が、規制部材 7 3 の挿通孔 9 3、スペーサ 7 2 の挿通孔 9 2、ディスク 7 1 の挿通孔 9 1、スペーサ 7 0 の挿通孔 9 0、ピストン本体 3 1 の挿通孔 3 5、リテーナ 3 3 の挿通孔 5 1、第 1 ディスク 7 5 の挿通孔 9 5、パネ部材 7 6 の挿通孔 9 6、第 2 ディスク 7 7 の挿通孔 9 7、スペーサ 7 8 の挿通孔 9 8、規制部材 7 9 の挿通孔 9 9 に、この順に挿通されて、この状態で取付軸部 2 6 にナット 1 4 が螺合される。すると、これら規制部材 7 3、スペーサ 7 2、ディスク 7 1、スペーサ 7 0、ピストン本体 3 1、リテーナ 3 3、第 1 ディスク 7 5、パネ部材 7 6、第 2 ディスク 7 7、スペーサ 7 8 および規制部材 7 9 は、いずれも取付軸部 2 6 で径方向移動が規制されて積層されることになり、この積層状態でピストンロッド 1 3 の段差部 2 7 とナット 1 4 とにそれぞれの内周側が挟持され、それぞれの内周側がピストンロッド 1 3 に対し軸方向移動不可にクランプされる。

30

## 【 0 0 2 4 】

スペーサ 7 0 は、その外径が内側シート 4 0 のシート面 4 0 a の外径よりも若干大径となっている。ディスク 7 1 は、複数枚（具体的には四枚）の同形状の単体ディスク 1 0 0 が積層されて構成されており、その外径が外側シート 4 1 のシート面 4 1 a の外径よりも若干大径となっている。ピストンロッド 1 3 への組み付け前の自然状態において、単体ディスク 1 0 0 は、表裏面それぞれが軸方向の一定位置に位置する平坦な形状をなしており、よってディスク 7 1 も同様に平坦な形状をなしている。スペーサ 7 2 は、その外径が内側シート 4 0 のシート面 4 0 a の外径よりも若干小径となっている。規制部材 7 3 は、その外径が外側シート 4 1 のシート面 4 1 a の内径よりも若干小径となっている。

40

## 【 0 0 2 5 】

ディスク 7 1 は、図 1 に示すように、ピストンロッド 1 3 に組み付けられ且つロッド室 1 8 およびボトム室 1 9 に圧力差がない非作動状態にあるとき、ピストン本体 3 1 の外側

50

シート41のシート面41aに着座してピストン本体31およびリテーナ33に設けられた通路63を閉じている。そして、ピストンロッド13がシリンダ11への進入量を増やす縮み側に移動したときに、ピストンロッド13とともに移動するピストン12によってボトム室19の圧力がロッド室18の圧力よりも高められると、ディスク71は、外側シート41から離座して通路63を開く。これにより、ボトム室19からロッド室18に、通路63を介してディスク71と外側シート41との開弁量に応じた流量で作動流体が流れる。つまり、通路63には、ピストンロッド13が縮み側に移動しこれと一体にピストン12がシリンダ11内を摺動すると、この摺動により作動流体がボトム室19からロッド室18に向け流れることになる。

**【0026】**

上記通路63がその内部を貫通するピストン本体31およびリテーナ33と、ピストン本体31に通路63の開口部を囲むように突出される環状の外側シート41と、ピストン本体31のディスク71を一体に保持する内側シート40と、通路63のロッド室18側を開閉するディスク71とが、通路63の一部に設けられて作動流体の流れを制御して減衰力を発生する縮み側の減衰力発生機構101を構成している。

**【0027】**

第1ディスク75は、複数枚(具体的には二枚)の同形状の単体ディスク104が積層されて構成されており、その外径が、外側シート59の着座するシート面59aの外径よりも大径となっている。ピストンロッド13への組み付け前の自然状態において、単体ディスク104は、表裏面それぞれが軸方向の一定位置に位置する平坦な形状をなしており、よって、第1ディスク75も同様に平坦な形状をなしている。第1ディスク75の最もリテーナ33側の単体ディスク104の外周部には、軸方向に貫通し外周縁部に抜ける形状のディスク切欠部105が形成されている。また、この最もリテーナ33側の単体ディスク104には、外周部の外周縁部よりも内側にディスク通路穴106が形成されている。

**【0028】**

バネ部材76は、ピストンロッド13への組み付け前の自然状態にあるとき、図2に示す形状をなしている。バネ部材76は、板状をなしており、中央に挿通孔96が形成された円板状の基板部110と、基板部110の周方向の等間隔位置から径方向外方に延出する複数(具体的には六箇所)の同形状のバネ板部111とを有している。複数のバネ板部111は、基板部110側の基端部112と基板部110とは反対側の先端部(当接部)113とからなっている。

**【0029】**

基板部110は、自然状態にあるとき、表裏面それぞれが軸方向の一定位置に位置する平坦な形状をなしている。バネ板部111の基端部112は、自然状態にあるとき、表裏面それぞれが基板部110と同一平面に配置される平坦な形状をなしている。バネ板部111の先端部113は、自然状態にあるとき、径方向外側(先端側)ほど基板部110の軸方向における位置を基板部110から離間させるように基板部110および基端部112に対し傾斜している。よって、バネ部材76には、バネ板部111が周方向に部分的に設けられており、よってバネ板部111の先端部113も周方向に部分的に設けられている。なお、バネ部材76は、図3に示すように、バネ板部111の軸方向に突出する先端部113が第1ディスク75に当接する向きで第1ディスク75に積層されてピストンロッド13に組み付けられる。

**【0030】**

図1に示すように、第2ディスク77は、複数枚(具体的には三枚)の同形状の単体ディスク114が積層されて構成されており、その外径が、第1ディスク75が着座する中間シート58のシート面58aの外径よりも大径となっている。ピストンロッド13への組み付け前の自然状態において、単体ディスク114は、表裏面それぞれが軸方向の一定位置に位置する平坦な形状をなしており、よって、第2ディスク77も同様に平坦な形状をなしている。

10

20

30

40

50

## 【 0 0 3 1 】

スペーサ 7 8 は、その外径が内側シート 5 7 のシート面 5 7 a の外径と略同径の円環状をなしている。規制部材 7 9 は、その外径が中間シート 5 8 のシート面 5 8 a の内径と略同径の円環状をなしている。

## 【 0 0 3 2 】

第 1 ディスク 7 5 は、図 1 に示すように、ピストンロッド 1 3 に組み付けられ且つロッド室 1 8 およびボトム室 1 9 に圧力差がない非作動状態にあるとき、図 3 にも示すようにリテーナ 3 3 の内側シート 5 7 のシート面 5 7 a に密着し、中間シート 5 8 のシート面 5 8 a に当接することになる。上記したように、内側シート 5 7 の突出高さよりも中間シート 5 8 の突出高さの方が高いため、第 1 ディスク 7 5 は、径方向の外側ほど軸方向のピストン本体 3 1 とは反対側に位置するようにテーパ状に弾性変形する。

10

## 【 0 0 3 3 】

なお、内側シート 5 7 の突出先端部および中間シート 5 8 の突出先端部を結んだ線（より詳しくはシート面 5 7 a の外周部とシート面 5 8 a の内周部とを結んだ線）の勾配が、中間シート 5 8 の突出先端部および外側シート 5 9 の突出先端部を結んだ線の勾配（0 の場合もあり）よりも大きいことから、第 1 ディスク 7 5 は、バネ部材 7 6 がなければ、内側シート 5 7 および中間シート 5 8 を結んだ方向に延出し、図 3 に二点鎖線で示すように外側シート 5 9 から離間した状態となる。

## 【 0 0 3 4 】

これに対し、図 3 に実線で示すように、バネ部材 7 6 の周方向に部分的に設けられたバネ板部 1 1 1 の先端部 1 1 3 がその先端部において第 1 ディスク 7 5 の中間シート 5 8 への当接位置よりも径方向外側に当接して第 1 ディスク 7 5 を軸方向のピストン本体 3 1 側に押圧しており、この状態で第 1 ディスク 7 5 の外径が外側シート 5 9 のシート面 5 9 a の外径よりも若干大径となっている結果、第 1 ディスク 7 5 が外側シート 5 9 のシート面 5 9 a に当接する。つまり、第 1 ディスク 7 5 は、内側シート 5 7 および中間シート 5 8 に当接した状態ではバネ部材 7 6 で押圧されて始めて外側シート 5 9 に当接する。

20

## 【 0 0 3 5 】

なお、この状態で、バネ部材 7 6 は、バネ板部 1 1 1 の先端部 1 1 3 の外径が外側シート 5 9 のシート面 5 9 a と同径となっている。また、このとき、バネ部材 7 6 は、第 1 ディスク 7 5 に積層されるとともに径方向の一部に第 1 ディスク 7 5 から離間する離間部 1 1 5 を有している。具体的に、離間部 1 1 5 は、先端部 1 1 3 と基板部 1 1 2 との屈曲位置となっている。非作動状態にあるとき、バネ部材 7 6 の基板部 1 1 0 は、第 1 ディスク 7 5 の中間シート 5 8 よりも径方向内側部分に倣って径方向外側ほど軸方向のピストン本体 3 1 とは反対側に位置するようにテーパ状に弾性変形している。また、このとき、バネ部材 7 6 のバネ板部 1 1 1 の先端部 1 1 3 は、径方向外側ほど軸方向の第 1 ディスク 7 5 側に位置するように傾斜している。

30

## 【 0 0 3 6 】

第 2 ディスク 7 7 は、非作動状態では、バネ部材 7 6 の基板部 1 1 0 に当接しており、バネ部材 7 6 の基板部 1 1 0 が当接する第 1 ディスク 7 5 の中間シート 5 8 よりも径方向内側部分に倣って径方向外側ほど軸方向のピストン本体 3 1 とは反対側に位置するように弾性変形している。第 2 ディスク 7 7 は、バネ部材 7 6 を介して第 1 ディスク 7 5 を中間シート 5 8 に向けて押圧する。この状態でも、第 2 ディスク 7 7 は、その外径がリテーナ 3 3 の中間シート 5 8 のシート面 5 8 a の外径よりも若干大径で外側シート 5 9 のシート面 5 9 a の内径よりも小径となっている。なお、第 2 ディスク 7 7 は、第 1 ディスク 7 5 を中間シート 5 8 に向けて押圧することができれば良く、その外径がリテーナ 3 3 の中間シート 5 8 のシート面 5 8 a の外径以下であっても良い。

40

## 【 0 0 3 7 】

非作動状態にあるとき、第 1 ディスク 7 5 の外側シート 5 9 に当接する単体ディスク 1 0 4 に形成されたディスク通路穴 1 0 6 は、中間シート 5 8 との当接位置を径方向内側から径方向外側に越えて形成されている。つまり、このディスク通路穴 1 0 6 は、第 1 ディ

50

スク75が中間シート58に当接した状態にあるとき、中間シート58および外側シート59の間の室120と通路66の室65とを連通させる連通路(連通手段)121を構成している。言い換えれば、ディスク通路穴106によって室120と通路66とが常時連通している。なお、ディスク通路穴106を設けずに、図3に二点鎖線で示すように、リテーナ33に通路凹部54から室120に連通する通路穴122を設けて、室120と通路66とを連通させる連通路を形成しても良い。

【0038】

また、非作動状態にあるとき、第1ディスク75の外側シート59に当接する単体ディスク104に形成されたディスク切欠部105は、外側シート59との当接位置を径方向内側から径方向外側に越えており、よって、中間シート58および外側シート59の間の室120を常にボトム室19に連通させている。つまり、このディスク切欠部105は、第1ディスク75が外側シート59に当接した状態にあるとき、通路66つまりロッド室18を連通路121を介してボトム室19に連通させる固定オリフィス125を構成している。

10

【0039】

ここで、第1ディスク75が中間シート58および外側シート59の両方に当接した状態において、ディスク切欠部105で形成される固定オリフィス125の流路面積よりも、ディスク通路穴106で形成される連通路121の流路面積の方が大きくなっている。なお、ディスク切欠部105を設けず、外側シート59にシート面59aを含んで切り欠くシート切欠部を形成して、固定オリフィスを形成しても良い。

20

【0040】

図1に示す非作動状態にあるとき、第1ディスク75は、ピストン本体31の中間シート58と外側シート59とに当接して通路66を閉じている。なお、この状態でも、通路66、連通路121および固定オリフィス125を介してロッド室18とボトム室19とが連通している。そして、非作動状態から、ピストンロッド13がシリンダ11からの突出量を増やす伸び側に移動すると、ピストンロッド13とともに移動するピストン12によってロッド室18の圧力がボトム室19側の圧力よりも高められる。

【0041】

このとき、図4に示すように、ピストン12の移動速度であるピストン速度が遅い所定範囲 $0 \sim v_1$ にあると、第1ディスク75は、その弾性力で中間シート58に当接するとともにバネ部材76の付勢力で外側シート59に当接した状態が維持され、通路66、連通路121および固定オリフィス125を介して固定オリフィス125の一定の流路面積でロッド室18から作動流体がボトム室19側へ流れる。これにより、オリフィス特性(減衰力がピストン速度の2乗にほぼ比例する)の図4に示す $0 \sim f_1$ の減衰力を発生させることになる。

30

【0042】

また、ピストン速度が中間の所定範囲 $v_1 \sim v_2$ にあると、第1ディスク75は、第2ディスク77の付勢力により中間シート58への当接状態を維持したまま、バネ部材76の付勢力に抗して中間シート58のシート面58aの外周部を起点として変形して外周側が外側シート59から離れる。すると、通路66および連通路121を介して、固定オリフィス125よりも広く第1ディスク75と外側シート59との開弁量に応じて広がる流路面積でロッド室18から作動流体がボトム室19側へ流れる。これにより、ピストン速度が中速の状態、外側シート59と第1ディスク75との開弁量に応じた第1段目のバルブ特性(減衰力がピストン速度にほぼ比例する)の図4に示す $f_1 \sim f_2$ の減衰力を発生させることになる。

40

【0043】

なお、バネ部材76の力を、第1ディスク75が真っ直ぐに復元しようとする力より少し大きな力に設定すれば、第1段目のバルブ特性の最小減衰力 $f_1$ を0近くとすることができ、これに対して、バネ部材76の力を強くすれば、これに応じて最小減衰力 $f_1$ を大きくすることができる。また、中間シート58を跨ぐ連通路121の面積を変えることで

50



第 1 段目のバルブ特性の傾きを変えることができる。

【 0 0 4 4 】

さらに、ピストン速度が速い所定範囲  $v_2$  以上にあると、第 1 ディスク 75 は、バネ部材 76 および第 2 ディスク 77 の付勢力に抗して内側シート 57 のシート面 57a の外周部を起点として変形して中間シート 58 から離れる。すると、通路 66 を介して、連通路 121 よりも広く第 1 ディスク 75 と中間シート 58 との開弁量に応じて広がる流路面積でロッド室 18 から作動流体がボトム室 19 側へ流れる。これにより、中間シート 58 と第 1 ディスク 75 との開弁量に応じた第 2 段目のバルブ特性の図 4 に示す  $f_2$  以上の減衰力を発生させることになる。

【 0 0 4 5 】

なお、第 2 段目のバルブ特性は、第 1 段目のバルブ特性よりも、ピストン速度に対する減衰力の増加率が低くなっている。第 2 段目のバルブ特性の最小減衰力  $f_2$  は、中間シート 58 と内側シート 57 との段差量、バネ部材 76 および第 2 ディスク 77 の弾性力（単体ディスクの板厚や枚数等）によって変更することができる。

【 0 0 4 6 】

以上により、ピストン本体 31 およびリテーナ 33 に設けられた通路 66 には、ピストンロッド 13 が伸び側に移動しこれと一体にピストン 12 がシリンダ 11 内を摺動すると、この摺動により作動流体がロッド室 18 からボトム室 19 に向け流れることになる。

【 0 0 4 7 】

上記通路 66 がその内部を貫通するピストン本体 31 およびリテーナ 33 と、リテーナ 33 に突出される環状の外側シート 59 と、リテーナ 33 の外側シート 59 の内側に突出される内側シート 57 と、リテーナ 33 の外側シート 59 と内側シート 57 との間に通路 66 の開口部を囲むように突出される中間シート 58 と、外側シート 59 よりも大径で中間シート 58 に着座する第 1 ディスク 75 と、第 1 ディスク 75 を外側シート 59 に向けて押圧するバネ部材 76 と、第 1 ディスク 75 に積層される第 2 ディスク 77 と、中間シート 58 および外側シート 59 の間の室 120 および通路 66 を連通する連通路 121 とが、通路 66 の一部に設けられて作動流体の流れを制御して減衰力を発生する伸び側の減衰力発生機構 131 を構成している。

【 0 0 4 8 】

上記した特許文献 1 に記載の緩衝器は、外側シートと中間シートと内側シートのうちの中間シートの高さを内側シートおよび外側シートよりも低くして、内側シートに密着するようにクランプされたディスクを、この中間シートにバネで押し付けることにより、ディスクにセット荷重を与えるようになっている。この構造では、ディスクの外周シートへのセット荷重が高くなり開弁点が高くなってしまいうため、バルブ特性が適正であるとは言えない。つまり、中間シートよりも外側シートを高くして上記した複数段階の減衰力特性を得るものにおいては、内側シート、中間シートおよび外側シートを有する部材を例えば焼結により製造すると、製造上のバラツキ（公差）により、内側シート、中間シートおよび外側シートの高さ関係がずれる可能性がある。内側シート、中間シートおよび外側シートの高さ関係がずれると、ディスクが中間シートと外側シートとに同時に当接することができず、隙間ができて作動流体が漏れ、所望の減衰力特性を得られない可能性がある。このため、特許文献 1 のように、中間シートを内側シートおよび外側シートよりも低くして、バネでディスクを押し付けて中間シートおよび外側シートの両方に当接させる。しかしながら、ディスクをバネで押圧して外側シートおよびこれより高さの低い中間シートに当接させる構造であると、外側シートへのディスクのセット荷重が高くなり開弁点が高くなってしまいう。

【 0 0 4 9 】

これに対して、第 1 実施形態の緩衝器によれば、第 1 ディスク 75 が、内側シート 57 および中間シート 58 に当接した状態ではバネ部材 76 で押圧されなければ外側シート 59 から離間し、バネ部材 76 で押圧されて始めて外側シート 59 に当接するため、製造上のバラツキ（公差）により、内側シート 57、中間シート 58 および外側シート 59 の高

10

20

30

40

50

さ関係がずれたとしても、バネ部材 76 で第 1 ディスク 75 を外側シート 59 に確実に当接させることができる上、第 1 ディスク 75 のセット荷重を低く抑えることができる。よって、第 1 ディスク 75 が外側シート 59 から離れやすくなり、開弁点が高くなることを抑制できるため、バルブ特性の適正化を図ることが可能となる。

【 0 0 5 0 】

また、バネ部材 76 が、第 1 ディスク 75 に積層されるとともに径方向の一部に第 1 ディスク 75 から離間する離間部 115 を有する板状であるため、コイルスプリングを用いる場合のように第 1 ディスク 75 を付勢する部材の軸方向長さが長くなることなく、軸方向に小型化することができる。

【 0 0 5 1 】

また、第 1 ディスク 75 (外側シート 59 であっても良い) に固定オリフィス 125 が設けられ、中間シート 58 および外側シート 59 の間の室 120 と通路 66 とを連通する連通路 121 の流路面積が固定オリフィス 125 の流路面積よりも大きくされているため、第 1 ディスク 75 が外側シート 59 に当接した状態でオリフィス特性の減衰力特性を得た上で、第 1 ディスク 75 が外側シート 59 から離間するとバルブ特性の減衰力特性を良好に得ることができる。

【 0 0 5 2 】

また、バネ部材 76 には、第 1 ディスク 75 に当接する先端板部 113 が周方向に部分的に設けられているため、第 1 ディスク 75 への押圧力が周方向に断続的に発生し、よって第 1 ディスク 75 は、例えば外側シート 59 に密着していたとしても、押圧力が弱い部分が先に外側シート 59 から離れ、全体として良好に離れることになる。

【 0 0 5 3 】

「第 2 実施形態」

次に、第 2 実施形態を主に図 5 および図 6 に基づいて第 1 実施形態との相違部分を中心に説明する。なお、第 1 実施形態と共通する部位については、同一称呼、同一の符号で表す。

【 0 0 5 4 】

第 2 実施形態においては、図 5 に示すように、リテーナ 33 が第 1 実施形態に対し一部相違している。第 2 実施形態のリテーナ 33 は、中間シート 58 と内側シート 57 との間に、これらと同方向に突出されるディスク支持部 150 が周方向に等間隔で複数形成されている。内側シート 57、ディスク支持部 150 および中間シート 58 の軸方向のボトム室 19 側への突出高さは、内側シート 57 の突出高さよりもディスク支持部 150 の突出高さの方が高く、ディスク支持部 150 の突出高さよりも中間シート 58 の突出高さの方が高くなっている。ただし、内側シート 57 のシート面 57a とディスク支持部 150 のシート面 150a との高低差を半径差で除算した勾配が、ディスク支持部 150 のシート面 150a と中間シート 58 のシート面 58a との高低差を半径差で除算した勾配と同等になっている。

【 0 0 5 5 】

また、第 2 実施形態においては、第 2 ディスク 77 とスペーサ 78 との間に、これらに積層されて設けられる第 3 ディスク 155 を有している。第 3 ディスク 155 にも、第 2 ディスク 77 と同様、径方向中央に挿通孔 156 が形成されており、この挿通孔 156 にピストンロッド 13 の取付軸部 26 が挿通されている。

【 0 0 5 6 】

第 3 ディスク 155 は、複数枚 (具体的には三枚) の同形状の単体ディスク 157 が積層されて構成されており、その外径が、ディスク支持部 150 のシート面 150a の外径よりも大径となっている。ピストンロッド 13 への組み付け前の自然状態において、単体ディスク 157 は、表裏面それぞれが軸方向の一定位置に位置する平坦な形状をなしており、よって、第 3 ディスク 155 も同様に平坦な形状をなしている。

【 0 0 5 7 】

非作動状態にあるとき、第 3 ディスク 155 は、第 2 ディスク 77 に当接しており、第

10

20

30

40

50

2 ディスク 77 と同様、バネ部材 76 の基板部 110 が当接する第 1 ディスク 75 の中間シート 58 よりも径方向内側部分に倣って径方向外側ほど軸方向のピストン本体 31 とは反対側に位置するように弾性変形している。この状態でも、第 3 ディスク 155 は、その外径がリテーナ 33 のディスク支持部 150 のシート面 150a の外径よりも若干大径で中間シート 58 のシート面 58a の内径よりも小径となっている。

【0058】

図 5 に示す非作動状態から、ピストンロッド 13 がシリンダ 11 からの突出量を増やす伸び側に移動すると、ピストンロッド 13 とともに移動するピストン 12 によってロッド室 18 の圧力がボトム室 19 側の圧力よりも高められる。

【0059】

このとき、図 6 に示すように、ピストン速度が遅い所定範囲  $0 \sim v_1$  にあると、第 1 実施形態と同様に、第 1 ディスク 75 が外側シート 59 に当接した状態が維持され、通路 66、連通路 121 および固定オリフィス 125 を介して固定オリフィス 125 の一定の流路面積でロッド室 18 から作動流体がボトム室 19 側へ流れ、オリフィス特性の図 6 に示す  $0 \sim f_1$  の減衰力を発生させる。

【0060】

また、ピストン速度が中間の所定範囲  $v_1 \sim v_2$  にあっても、第 1 実施形態と同様に、第 1 ディスク 75 が中間シート 58 への当接状態を維持したまま、中間シート 58 のシート面 58a の外周部を起点として変形して外周側が外側シート 59 から離れ、通路 66 および連通路 121 を介して、第 1 ディスク 75 と外側シート 59 との開弁量に応じて広がる流路面積でロッド室 18 から作動流体がボトム室 19 側へ流れ、外側シート 59 と第 1 ディスク 75 との開弁量に応じた第 1 段目のバルブ特性の図 6 に示す  $f_1 \sim f_2$  の減衰力を発生させる。

【0061】

さらに、ピストン速度が中間であって上記よりも速い所定範囲  $v_2 \sim v_3$  にあると、第 1 ディスク 75 は、ディスク支持部 150 への当接状態を維持したまま、バネ部材 76 および第 2 ディスク 77 の付勢力に抗してディスク支持部 150 のシート面 150a の外周部を起点として変形して中間シート 58 から離れる。すると、通路 66 を介して、連通路 121 よりも広く第 1 ディスク 75 と中間シート 58 との開弁量に応じて広がる流路面積でロッド室 18 から作動流体がボトム室 19 側へ流れる。これにより、中間シート 58 と第 1 ディスク 75 との開弁量に応じた第 2 段目のバルブ特性の図 6 に示す  $f_2 \sim f_3$  の減衰力を発生させる。第 2 段目のバルブ特性は、第 1 段目のバルブ特性よりも、ピストン速度に対する減衰力の増加率が低くなっている。

【0062】

さらに、ピストン速度が大きい所定範囲  $v_3$  以上にあると、第 1 ディスク 75 は、バネ部材 76、第 2 ディスク 77 および第 3 ディスク 155 の付勢力に抗して内側シート 57 のシート面 57a の外周部を起点に変形してディスク支持部 150 から離れ、中間シート 58 からさらに離れる。すると、通路 66 を介して、連通路 121 よりも広く第 1 ディスク 75 と中間シート 58 との開弁量に応じて広がる流路面積でロッド室 18 から作動流体がボトム室 19 側へ流れる。これにより、中間シート 58 と第 1 ディスク 75 との開弁量に応じた第 3 段目のバルブ特性の図 6 に示す  $f_3$  以上の減衰力を発生させる。第 3 段目のバルブ特性は、第 2 段目のバルブ特性よりも、ピストン速度に対する減衰力の増加率が低くなっている。

【0063】

このような構成の第 2 実施形態によれば、リテーナ 33 の中間シート 58 と内側シート 57 との間にディスク支持部 150 を設けるとともに中間シート 58 よりも小径且つディスク支持部 150 よりも大径の第 3 ディスク 155 を第 2 ディスク 77 に積層させて設けたため、多段階のバルブ特性の減衰力特性を得ることができる。

【0064】

「第 3 実施形態」

10

20

30

40

50

次に、第3実施形態を主に図7に基づいて第1実施形態との相違部分を中心に説明する。なお、第1実施形態と共通する部位については、同一称呼、同一の符号で表す。

【0065】

第3実施形態においては、図7に示すように、ピストンロッド13の取付軸部26の長さが長くされるとともに、第1実施形態のスペーサ78および規制部材79にかえて押さえ部材170が設けられている。この押さえ部材170は、円筒状部171と円筒状部171の軸方向一端から径方向外側に延出するフランジ部172とを有しており、円筒状部171の内側の挿通孔173に取付軸部26を挿通させた状態で、円筒状部171のフランジ部172とは反対側の端部においてリテーナ33の内側シート57のシート面57aに当接し、軸方向のフランジ部172側の端部がナット14に当接している。

10

【0066】

そして、第1実施形態のパネ部材76は設けられておらず、押さえ部材170の円筒状部171が第1ディスク75の挿通孔95および第2ディスク77の挿通孔97に挿通されている。ここで、第1ディスク75および第2ディスク77は円筒状部171上を軸方向に摺動可能となっており、第1ディスク75および第2ディスク77は全体として軸方向に移動可能なフローティングタイプとなっている。

【0067】

第1ディスク75とフランジ部172の間には、第1実施形態のパネ部材76にかえてコイルスプリングからなる外側スプリング(パネ部材)175が介装されており、また、第2ディスク77とフランジ部172の間には、この外側スプリング175よりも小径のコイルスプリングからなる内側スプリング176が内側に介装されている。外側スプリング175は外側シート59のシート面59aと略同径となっており、内側スプリング176は内側シート57のシート面57aと略同径となっている。内側スプリング176のパネ力は外側スプリング175のパネ力よりも所定値大きくなっている。内側スプリング176はその内側の円筒状部171によって径方向移動が規制されることになり、外側スプリング175はフランジ部172に形成された切欠部178に軸方向の一端が嵌合することによって径方向移動が規制されることになる。

20

【0068】

このような構成の第3実施形態によれば、第1ディスク75は、図7に示す非作動状態にあるとき、内側スプリング176の付勢力によってリテーナ33の内側シート57および中間シート58に当接することになり、外側スプリング175がなければ、第1実施形態と同様、外側シート59から離間した状態となる。そして、外側スプリング175の付勢力によって、第1ディスク75が外側シート59のシート面59aに当接する。つまり、第1ディスク75は、内側シート57および中間シート58に当接した状態では外側スプリング175で押圧されて始めて外側シート59に当接する。

30

【0069】

非作動状態から、ピストンロッド13がシリンダ11からの突出量を増やす伸び側に移動すると、ピストンロッド13とともに移動するピストン12によってロッド室18の圧力がボトム室19側の圧力よりも高められる。

【0070】

このとき、ピストン速度が遅い所定範囲にあると、第1実施形態と同様に、第1ディスク75が外側シート59に当接した状態が維持され、通路66、連通路121および固定オリフィス125を介して固定オリフィス125の一定の流路面積でロッド室18から作動流体がボトム室19側へ流れ、オリフィス特性の減衰力を発生させる。

40

【0071】

ピストン速度が上記よりも速い中間の所定範囲にあると、第1ディスク75が、内側スプリング176および第2ディスク77の付勢力により中間シート58への当接状態を維持したまま、外側スプリング175を縮長させながら中間シート58のシート面58aの外周部を起点として変形して外周側が外側シート59から離れ、通路66および連通路121を介して、第1ディスク75と外側シート59との開弁量に応じて広くなる流路面積

50

でロッド室 18 から作動流体がボトム室 19 側へ流れ、外側シート 59 と第 1 ディスク 75 との開弁量に応じた第 1 段目のバルブ特性の減衰力を発生させる。

【0072】

さらに、ピストン速度が上記よりも速い所定範囲にあると、第 1 ディスク 75 は、外側スプリング 175、第 2 ディスク 77 および内側スプリング 176 の付勢力に抗して外側シート 59、中間シート 58 および内側シート 57 から離れる。すると、通路 66 を介して、連通路 121 よりも広く第 1 ディスク 75 と中間シート 58 との開弁量に応じて広がる流路面積でロッド室 18 から作動流体がボトム室 19 側へ流れる。これにより、中間シート 58 と第 1 ディスク 75 との開弁量に応じた第 2 段目のバルブ特性の減衰力を発生させる。この場合も、第 2 段目のバルブ特性は、第 1 段目のバルブ特性よりも、ピストン速度に対する減衰力の増加率が低くなる。

10

【0073】

上記実施形態は、ピストンの伸び側の減衰力発生機構に本発明を適用する例を示したが、これに限らず、ピストンの縮み側の減衰力発生機構に本発明を適用することも可能である。また、上記実施形態は、単筒式の緩衝器に本発明を適用する例を示したが、シリンダの外周に、間にリザーバ室を形成する外筒を設ける複筒式の緩衝器に適用することも可能であり、あらゆる緩衝器に用いることができる。例えば複筒式の緩衝器に本発明を適用する場合、リザーバ室とボトム室との間に設けられるボトムバルブの減衰力発生機構に本発明を適用することも可能である。

【0074】

以上に述べた実施形態は、作動流体が封入されるシリンダと、該シリンダに摺動可能に挿入されて該シリンダの内部を 2 室に画成するピストンと、該ピストンに連結されて前記シリンダの外部へ延出するピストンロッドと、前記ピストンの摺動により作動流体が流れる通路と、該通路の一部に設けられて作動流体の流れを制御して減衰力を発生する減衰力発生機構とを備え、該減衰力発生機構は、前記通路がその内部を貫通するバルブ本体と、該バルブ本体に突出される環状の外側シートと、前記バルブ本体の前記外側シートの内側に突出される内側シートと、前記バルブ本体の前記外側シートと前記内側シートとの間に前記通路の開口部を囲むように突出される中間シートと、前記外側シートよりも大径で前記中間シートに着座する第 1 ディスクと、該第 1 ディスクを前記外側シートに向けて押圧するバネ部材と、前記第 1 ディスクに積層される第 2 ディスクと、前記中間シートおよび前記外側シートの間と前記通路とを連通する連通手段と、を備え、前記第 1 ディスクは、前記内側シートおよび前記中間シートに当接した状態では前記バネ部材で押圧されて始めて前記外側シートに当接することを特徴とする。これにより、第 1 ディスクのセット荷重を低く抑えることができるため、第 1 ディスクが外側シートから離れやすくなり、開弁点が高くなることを抑制できる。よって、バルブ特性の適正化を図ることが可能となる。

20

30

【0075】

また、前記バネ部材は、前記第 1 ディスクに積層されるとともに径方向の一部に該第 1 ディスクから離間する離間部を有する板状であるため、コイルスプリングを用いる場合のように軸方向長さが長くなることなく、軸方向に小型化することができる。

【0076】

また、前記バルブ本体の前記中間シートと前記内側シートとの間に突出されるディスク支持部と、前記中間シートよりも小径且つ前記ディスク支持部よりも大径で前記第 2 ディスクに積層される第 3 ディスクと、を備えるため、多段階のバルブ特性の減衰力特性を得ることができる。

40

【0077】

また、前記外側シートまたは前記第 1 ディスクに固定オリフィスが設けられ、前記連通手段の流路面積が前記固定オリフィスの流路面積よりも大きいため、第 1 ディスクが外側シートに当接した状態でオリフィス特性の減衰力特性を得た上で、第 1 ディスクが外側シートから離間するとバルブ特性の減衰力特性を良好に得ることができる。

【0078】

50

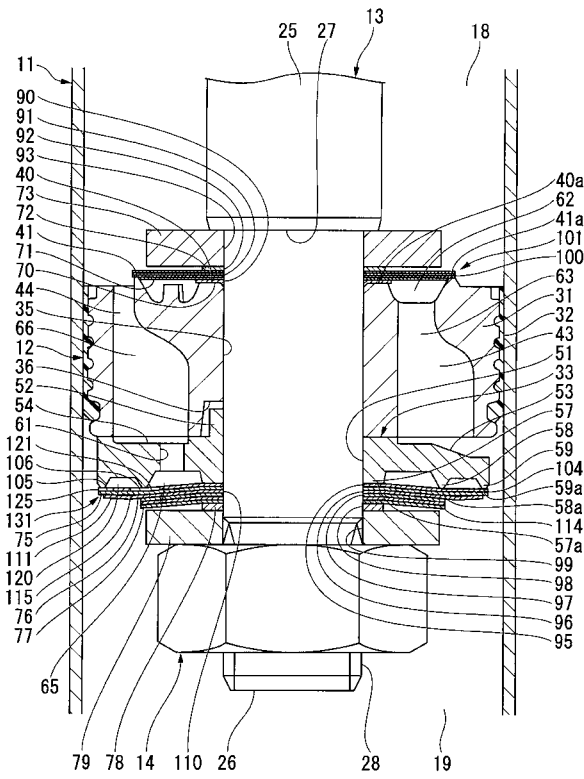
また、前記バネ部材には、前記第 1 ディスクに当接する当接部が周方向に部分的に設けられているため、第 1 ディスクへの押圧力が周方向に断続的に発生し、よって第 1 ディスクを良好に外側シートから離すことができる。

【符号の説明】

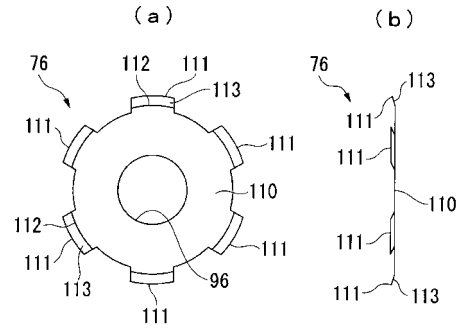
【 0 0 7 9 】

1 1	シリンダ	
1 2	ピストン	
1 3	ピストンロッド	
1 8	ロッド室	
1 9	ボトム室	10
3 1	ピストン本体 (バルブ本体)	
3 3	リテーナ (バルブ本体)	
5 7	内側シート	
5 8	中間シート	
5 9	外側シート	
6 6	通路	
7 5	第 1 ディスク	
7 6	バネ部材	
7 7	第 2 ディスク	
1 1 3	先端板部 (当接部)	20
1 1 5	離間部	
1 2 1	連通路 (連通手段)	
1 2 5	固定オリフィス	
1 3 1	減衰力発生機構	
1 5 0	ディスク支持部	
1 5 5	第 3 ディスク	
1 7 5	外側スプリング (バネ部材)	

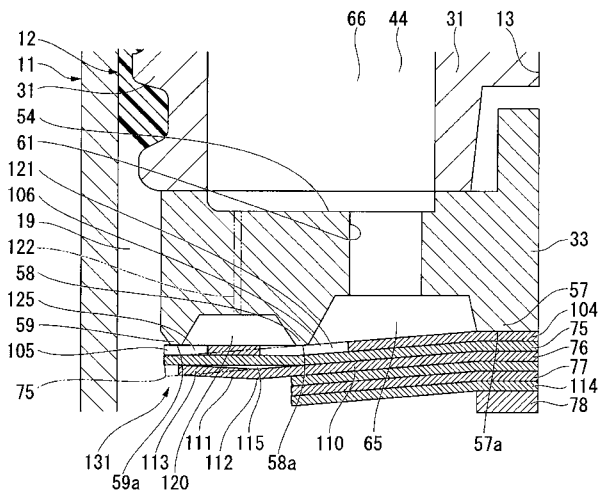
【 図 1 】



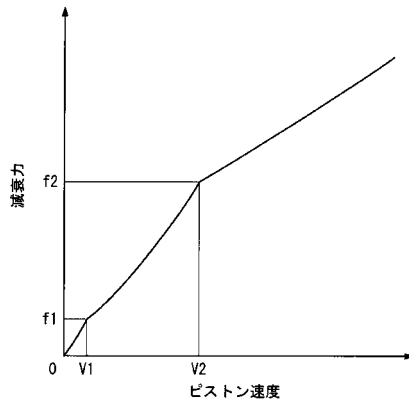
【 図 2 】



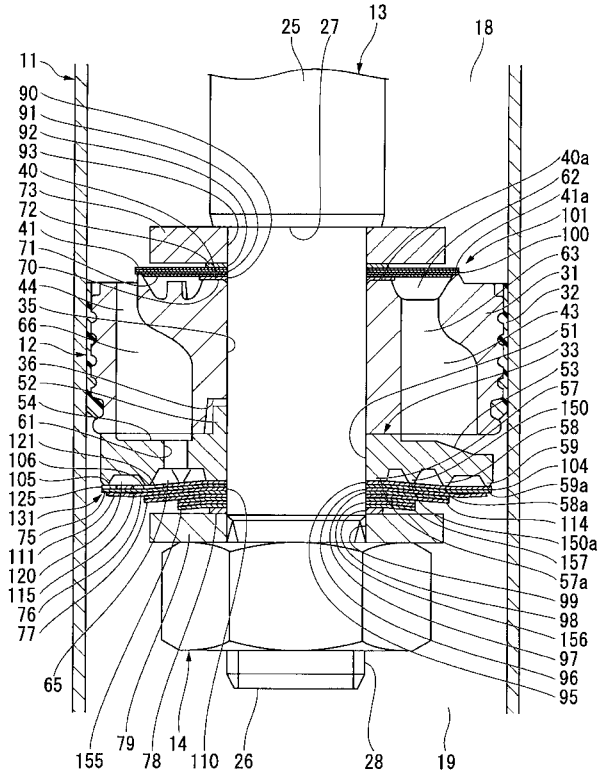
【 図 3 】



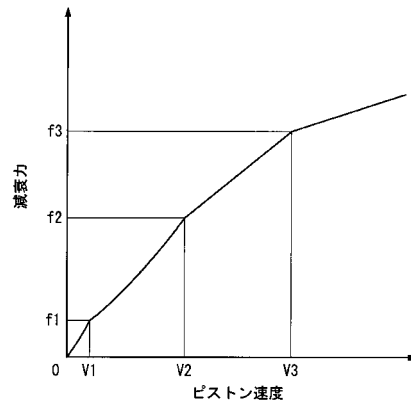
【 図 4 】



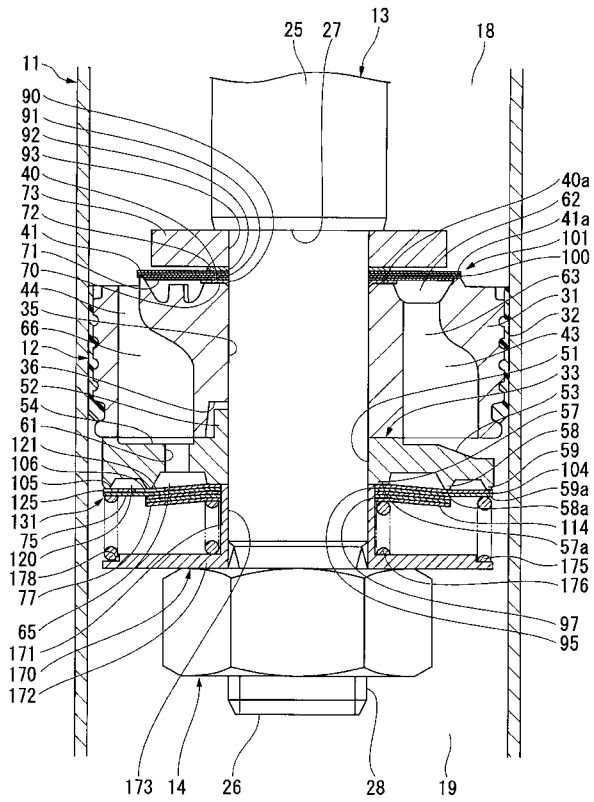
【 図 5 】



【 図 6 】



【 図 7 】





【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27年9月17日(2015.9.17)

【公開番号】特開2014-70658(P2014-70658A)  
【公開日】平成26年4月21日(2014.4.21)  
【年通号数】公開・登録公報2014-020  
【出願番号】特願2012-215416(P2012-215416)  
【国際特許分類】

F 1 6 F 9/34 (2006.01)

【FI】

F 1 6 F 9/34

【手続補正書】

【提出日】平成27年8月3日(2015.8.3)

【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】

作動流体が封入されるシリンダと、  
該シリンダに摺動可能に挿入されて該シリンダの内部を2室に画成するピストンと、  
該ピストンに連結されて前記シリンダの外部へ延出するピストンロッドと、  
前記ピストンの摺動により作動流体が流れる通路と、  
該通路の一部に設けられて作動流体の流れを制御して減衰力を発生する減衰力発生機構と、  
を備え、

該減衰力発生機構は、

前記通路がその内部を貫通するバルブ本体と、

該バルブ本体に突出される環状の外側シートと、

前記バルブ本体の前記外側シートの内側に突出される内側シートと、

前記バルブ本体の前記外側シートと前記内側シートとの間に前記通路の開口部を囲むように突出される中間シートと、

前記外側シートよりも大径で前記中間シートに着座する第1ディスクと、

該第1ディスクを前記外側シートに向けて押圧するバネ部材と、

前記中間シートおよび前記外側シートの間と前記通路とを連通する連通手段と、  
を備え、

前記第1ディスクは、前記バネ部材がなければ、前記内側シートおよび前記中間シートに当接した状態では前記外側シートから離間した状態にあって、前記バネ部材で押圧されることにより前記外側シートに当接することを特徴とする緩衝器。

【請求項2】

前記バネ部材は、円板状の基板部と該基板部から径方向外方に延出する複数のバネ板部とを有し、該バネ板部には、前記第1ディスクに当接する当接部が設けられ、

前記バネ部材は、前記第1ディスクに積層されるとともに径方向の一部に前記第1ディスクから離間する離間部を有することを特徴とする請求項1に記載の緩衝器。

【請求項3】

前記第1ディスクに積層され前記中間シートよりも大径の第2ディスクと、

前記バルブ本体の前記中間シートと前記内側シートとの間に突出されるディスク支持部と、

前記中間シートよりも小径且つ前記ディスク支持部よりも大径で前記第2ディスクに積層される第3ディスクと、  
を備えることを特徴とする請求項1または2に記載の緩衝器。

【請求項4】

前記内側シートのシート面と前記中間シートのシート面を結んだ線の勾配が、前記中間シートのシート面と前記外側シートのシート面を結んだ線の勾配よりも大きいことを特徴とする請求項1乃至3のいずれか一項に記載の緩衝器。

【請求項5】

前記外側シートは、前記内側シートと前記中間シートとを結ぶ延長線よりも低い位置にあり、前記バネ部材は、前記第1ディスクの前記中間シートよりも径方向外側を押圧することを特徴とする請求項1乃至4のいずれか一項に記載の緩衝器。

【手続補正2】

【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】

上記目的を達成するために、本発明は、外側シートよりも大径で中間シートに着座する第1ディスクが、前記バネ部材がなければ、内側シートおよび前記中間シートに当接した状態では前記外側シートから離間した状態にあって、前記第1ディスクを前記外側シートに向けて押圧するバネ部材で押圧されることにより前記外側シートに当接する構成とした

。