

(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2013-177143

(P2013-177143A)

(43) 公開日 平成25年9月9日(2013.9.9)

(51) Int.Cl.
B62D 1/19 (2006.01)

F I
B62D 1/19

テーマコード (参考)
3D030

審査請求 有 請求項の数 2 O L (全 18 頁)

(21) 出願番号 特願2013-128524 (P2013-128524)
 (22) 出願日 平成25年6月19日 (2013. 6. 19)
 (62) 分割の表示 特願2012-131150 (P2012-131150)
 の分割
 原出願日 平成12年8月24日 (2000. 8. 24)
 (31) 優先権主張番号 特願2000-36936 (P2000-36936)
 (32) 優先日 平成12年2月15日 (2000. 2. 15)
 (33) 優先権主張国 日本国 (JP)
 (31) 優先権主張番号 特願2000-102693 (P2000-102693)
 (32) 優先日 平成12年4月4日 (2000. 4. 4)
 (33) 優先権主張国 日本国 (JP)

(71) 出願人 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 100077919
 弁理士 井上 義雄
 (74) 代理人 100153899
 弁理士 相原 健一
 (74) 代理人 100172638
 弁理士 伊藤 隆治
 (74) 代理人 100159363
 弁理士 井上 淳子
 (72) 発明者 池田 周平
 群馬県前橋市総社町一丁目8番1号 日本精工株式会社内

最終頁に続く

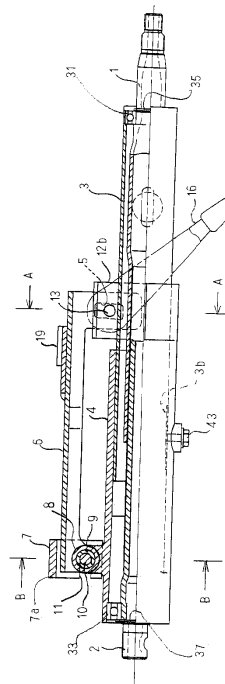
(54) 【発明の名称】 車両用ステアリング装置

(57) 【要約】

【課題】チルト調整またはテレスコピック調整するためのステアリングコラムの剛性を著しく高くすること。

【解決手段】ロー側のアウターコラム4の内側に、一対のクランプ部材12, 12がアッパー側のインナーコラム3を包持するように設けてあり、しかも、締付ボルト13により、これら一対のクランプ部材12, 12を互いに近接するように移動させて、アッパー側のインナーコラム3をこれら一対のクランプ部材12, 12により包持してクランプするように構成している。このように、アッパー側のインナーコラム3をロー側のアウターコラム4により直接的にクランプするように構成していることから、両コラム3, 4の剛性を高くすることができる。

【選択図】 図2



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、
 前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナー
 コラムを摺動自在に嵌合したアウターコラムと、
 このアウターコラムに一体に形成され、前記インナーコラムを包持する包持面をそれぞ
 れ備えた一对のクランプ部材と、
 これら一对のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記インナーコラムを
 これら一对のクランプ部材により締め付け包持するための締付手段と、を具備し、
 しかして前記締付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトを軸方向に移動して
 、ステアリングシャフトのテレスコピック位置が調整自在であることを特徴とする車両用
 ステアリング装置。

10

【請求項 2】

前記アウターコラムは車体に回動自在に支持されており、しかして前記締付手段の締め
 付け解除の際ステアリングシャフトのチルト位置が調整自在であることを特徴とする請
 求項 1 に記載の車両用ステアリング装置。

【請求項 3】

ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、
 前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナー
 コラムを摺動自在に嵌合し、車体側に回動自在に支持されたアウターコラムと、
 このアウターコラムに一体に形成され、前記インナーコラムを包持する包持面をそれぞ
 れ備えた一对のクランプ部材と、
 これら一对のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記インナーコラムを
 これら一对のクランプ部材により締め付け包持するための締付手段と、を具備し、
 しかして前記締付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトのチルト位置が調整
 自在であることを特徴とする車両用ステアリング装置。

20

【請求項 4】

ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、
 前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナー
 コラムを摺動自在に嵌合したアウターコラムと、
 このアウターコラムの外周に配置され、前記アウターコラムを包持する包持面をそれぞ
 れ備えた一对のクランプ部材と、
 これら一对のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記アウターコラムを
 直接前記インナーコラムへ、これら一对のクランプ部材により締め付け包持するための締
 付手段と、を具備し、
 しかして前記締付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトを軸方向に移動して
 、ステアリングシャフトのテレスコピック位置が調整自在であることを特徴とする車両用
 ステアリング装置。

30

【請求項 5】

前記アウターコラムは車体に回動自在に支持されており、しかして前記締付手段の締め
 付け解除の際ステアリングシャフトのチルト位置が調整自在であることを特徴とする請
 求項 4 に記載の車両用ステアリング装置。

40

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は車両用ステアリング装置に関する。特に本発明は、運転者の運転姿勢に応じて
 、ステアリングシャフトの傾斜角度および/もしくはステアリングシャフトの軸方向位置
 を調整できる車両用ステアリング装置に関する。

【背景技術】

【0002】

50

車両用ステアリング装置には、運転者の運転姿勢に応じて、ステアリングホイールの傾斜角度を調整できると共に、ステアリングホイールの軸方向位置を調整できるチルト・テレスコピック式のステアリング装置がある。

【0003】

例えば、特開平11-278283号公報に開示したチルト・テレスコピック式のステアリング装置では、ロー側のアウターコラムに、アッパー側のインナーコラムが摺動自在に挿入して嵌合してある。このアッパー側のインナーコラムには、テレスコ調整用溝を有するディスタンスブラケットが取り付けられてあり、このディスタンスブラケットは、チルト調整用溝を有する車体側ブラケットの内側に摺接するように構成してある。テレスコ調整用溝及びチルト調整用溝には、締付ボルトが通挿してあり、この締付ボルトの一端には、操作レバーが取り付けられている。

10

【0004】

これにより、操作レバーを揺動すると、締付ボルトが軸方向に移動して、車体側ブラケットとディスタンスブラケットの締め付けを解除し、締付ボルトをチルト調整用溝に沿って上下方向に移動して、アッパー側のインナーコラムの傾斜角度を調整できると共に、インナーコラムはディスタンスブラケットのテレスコ調整用溝に沿って軸方向に移動して、軸方向位置を調整することができる。

【0005】

チルトおよびテレスコピック調整後には、操作レバーを逆方向に揺動すると、締付ボルトが軸方向に移動して、車体側ブラケットをディスタンスブラケットに押圧し、これにより、アッパー側のインナーコラムをチルトおよびテレスコピック調整後の状態で締め付けることができる。また、このように、一つの操作レバーの揺動により、チルト調整とテレスコピック調整との両方を行うことができる。

20

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

上記公報に開示したチルト・テレスコピック式のステアリング装置では、ロー側のアウターコラムに、アッパー側のインナーコラムを摺動自在に嵌合し、両コラムの剛性を高くしている。

【0007】

しかしながら、アッパー側のインナーコラムは、ロー側のアウターコラムに対して必ずしも直接的にクランプしていないため、ステアリングホイールに曲げ荷重が作用した場合（即ち、ステアリングホイールが上下方向にこじられた場合）、アッパー側のインナーコラムは、若干揺動するように動くことがあり、両コラムの剛性は、必ずしも高いとはいえなかった。

30

【0008】

なお、アッパー側のインナーコラムに設けたディスタンスブラケットに、複数枚の補強板を設けて、剛性を高くすることも考えられるが、部品点数の増加から、製造コストの高騰を招くといった虞れがある。

【0009】

本発明は、上述したような事情に鑑みてなされたものであって、ステアリングコラムの剛性を著しく高くしたチルトおよび/もしくはテレスコピック位置が調整自在な車両用ステアリング装置を提供することを目的とする。

40

【課題を解決するための手段】

【0010】

上記の目的を達成するため、請求項1の発明に係る車両用ステアリング装置は、ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナーコラムを摺動自在に嵌合したアウターコラムと、このアウターコラムに一体に形成され、前記インナーコラムを包持する包持面をそれぞれ

50

れ備えた一対のクランプ部材と、

これら一対のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記インナーコラムをこれら一対のクランプ部材により締め付け包持するための締付手段と、を具備し、

しかして前記締付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトを軸方向に移動して、ステアリングシャフトのテレスコピック位置を調整することができる。

【0011】

上記の目的を達成するための請求項2に記載の発明は、請求項1に記載の車両用ステアリング装置において、

前記アウターコラムは車体に回動自在に支持されており、しかして前記締付手段の締め付け解除の際ステアリングシャフトのチルト位置が調整自在である。

10

【0012】

さらに、上記の目的を達成するための請求項3に記載の発明に係る車両用ステアリング装置は、

ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、

前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナーコラムを摺動自在に嵌合し、車体側に回動自在に支持されたアウターコラムと、

このアウターコラムに一体に形成され、前記インナーコラムを包持する包持面をそれぞれ備えた一対のクランプ部材と、

これら一対のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記インナーコラムをこれら一対のクランプ部材により締め付け包持するための締付手段と、を具備し、

20

しかして前記締付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトのチルト位置が調整自在である。

【0013】

さらに、上記の目的を達成するための請求項4に記載の発明に係る車両用ステアリング装置は、

ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、

前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナーコラムを摺動自在に嵌合したアウターコラムと、

このアウターコラムの外周に配置され、前記アウターコラムを包持する包持面をそれぞれ備えた一対のクランプ部材と、

30

これら一対のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記アウターコラムを直接前記インナーコラムへ、これら一対のクランプ部材により締め付け包持するための締付手段と、を具備し、

しかして前記締付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトを軸方向に移動して、ステアリングシャフトのテレスコピック位置が調整自在である。

【発明の効果】

【0014】

このように、本願各請求項に記載の発明に係る車両用ステアリング装置においては、インナーコラムをアウターコラムにより直接的にクランプするように構成していることから、ステアリングホイールに曲げ荷重が作用した場合（即ち、ステアリングホイールが上下方向にこじられた場合）であっても、インナーコラムは、若干揺動するように動くことができなく、両コラムの剛性を著しく高くすることができる。

40

【図面の簡単な説明】

【0015】

【図1】本発明の第1実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。

【図2】図1に示したステアリング装置の縦断面図である。

【図3】図2のA-A線に沿った横断面図である。

【図4】図2のB-B線に沿った横断面図である。

【図5】第1実施の形態のアウターコラムについて、(a)は、ロー側のアウターコラ

50

ムの平面図であり、(b)は、このアウターコラムの側面図であり、(c)は、(b)のC-C線に沿った横断面図である。

【図6】(a)は、第1実施の形態に係るロアー側のアウターコラムの断面図であり、(b)は、第1実施の形態の変形例に係るロアー側のアウターコラムの断面図であり、(c)は、本変形例に係るロアー側のアウターコラムの作用を示す断面図である。

【図7】本発明の第2実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。

【図8】図7に示したステアリング装置の縦断面図である。

【図9】図8のD-D線に沿った横断面図である。

【図10】図8のE-E線に沿った横断面図である。

【図11】本発明の第3実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の縦断面図の要部である。

【図12】図11のF-F線に沿った横断面図である。

【図13】本発明の第4実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の縦断面図である。

【図14】本発明の第1実施の形態の第2変形例に係る図3と同様な断面図である。

【図15】本発明の第5実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。

【図16】図15に示したステアリング装置の縦断面図である。

【図17】図16のG-G線に沿った横断面図である。

【図18】本発明の第1実施の形態の第3変形例におけるアウターコラムについて、(a)は、ロアー側のアウターコラムの平面図であり、(b)は、このアウターコラムの側面図であり、(c)は、(b)のC-C線に沿った横断面図である。

【発明を実施するための形態】

【0016】

以下、本発明の実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置を図面を参照しつつ説明する。

(第1実施の形態)

図1は、本発明の第1実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。図2は、図1に示したステアリング装置の縦断面図である。図3は、図2のA-A線に沿った横断面図である。図4は、図2のB-B線に沿った横断面図である。図5(a)は、ロアー側のアウターコラムの平面図であり、図5(b)は、このアウターコラムの側面図であり、図5(c)は、図5(b)のC-C線に沿った横断面図である。

【0017】

図1および図2に示すように、ステアリングシャフトは、車両後方側端部でステアリングホイール(図示なし)を固設支持するアッパーシャフト1と、これにスプライン嵌合したロアーシャフト2とから伸縮自在に構成してあり、ステアリングコラムは、アッパーシャフト1を上端部で玉軸受31を介して回転自在に支持するアッパー側のインナーコラム3と、ロアーシャフト2を下端部で玉軸受33を介して回転自在に支持すると共にアッパー側のインナーコラム3に嵌合したロアー側のアウターコラム4とから摺動自在に構成してある。アッパーシャフト1には該アッパーシャフトがインナーコラム3に潜り込まないように潜り込み防止用のC-リング35が設けてあり、またロアシャフト2にも該ロアシャフト2がアウターコラム4に潜り込まないように潜り込み防止用C-リング37が設けてある。

【0018】

このロアー側のアウターコラム4の周囲には、図3および図4にも示すように、チルト調整用溝5を有するブラケット6が設けてある。ブラケット6は車両後方側に車体に接続されるフランジ部6a有し全体として下向きに逆U字形状をしており、対向側板部6b、6cを一体に形成している。

10

20

30

40

50

【 0 0 1 9 】

図 4 に示すように、車体側ブラケット 6 のロアー側には、別体のロアーブラケット 7 が車体側ブラケット 6 を包持するように設けてある。ロアーブラケット 7 は車体に連結される上板部 7 a とブラケット 6 の対向側板部 6 b、6 c を接触挟持する下向きの対向側板部 7 b、7 c を形成している。ブラケット 6 の対向側板部 6 b、6 c の内側に両側端が摺接するように、筒状部 8 がアウターコラム 4 の前方端に一体的に形成してある。これらロアーブラケット 7 の対向側板部 7 b、7 c、ブラケット 6 の対向側板部 6 b、6 c、および筒状部 8 には、スペーサ筒 9 を介して、チルト中心ボルト 10 a が通挿してあり、ナット 10 b により締め付けられている。これにより、ロアー側のアウターコラム 4 は、このチルト中心ボルト 10 a を中心として傾動できるようになっている。なお、図 2 に示すように、ロアーブラケット 7 には、二次衝突のコラプス時にチルト中心ボルト 10 が離脱するための離脱用オープンスリット 11 が形成してある。

10

【 0 0 2 0 】

ロアー側のアウターコラム 4 はアッパーシャフト 1 とロアーシャフト 2 との嵌合部をほぼ覆う位置まで後方に延びており、さらにこの嵌合部よりも後方側にはある長さ範囲にわたってアウタージャケット部 4 a を一体に有している。アウタージャケット部 4 a には上方部中央に軸方向のすり割り 1 が形成してあり、アッパー側のインナーコラム 3 を包持してクランプするための一对のクランプ部材 12 a、12 b を形成している。クランプ部材 12 a、12 b はそれぞれインナーコラム 3 の外周面に適合する形状の内周面と車体側ブラケット 6 の内側に摺接する外側面とを有している。尚、クランプ部材 12 a、12 b の内周面はインナーコラム 3 の外周面に円周方向 180 度以上に亘り摺接することが望ましい。また図 14 に示すように円周方向少なくとも 3 方向から摺接するようにしても良い。クランプ部材 12 a、12 b には、締付ボルト 13 が通挿してある。この締付ボルト 13 のネジ部には、締付ナット 14 およびロックナット 15 が螺合してある。

20

【 0 0 2 1 】

この締付ボルト 13 の頭部側には、操作レバー 16 が取り付けると共に、カムロック機構が設けてある。このカムロック機構は、操作レバー 16 と一体的に回転する第 1 カム部材 17 と、この第 1 カム部材 17 の回転に伴って、第 1 カム部材 17 の山部または谷部に係合しながら軸方向に移動してロックまたはロック解除する非回転の第 2 カム部材 18 とから構成してある。なお、第 1 カム部材 17 の突起 17 a が操作レバーに嵌合してあることにより、第 1 カム部材 17 は操作レバー 16 と一体的に回転できるように構成してあると共に、第 2 カム部材 18 の突起 18 a がチルト調整用溝 5 に嵌合してあることにより、第 2 カム部材 18 は常時非回転に構成してある。また、ブラケット 6 のフランジ部 6 a には、二次衝突のコラプス時の離脱用カプセル 19 a、19 b が設けてある。すなわち、ブラケット 6 は離脱用カプセル 19 a、19 b を介して車体に連結される。

30

【 0 0 2 2 】

以上のように構成してあるため、車両衝突時には、アウターコラム 4、インナーコラム 3、ロアーシャフト 2 およびアッパシャフト 1 から成るステアリングシャフト組立体はブラケット 6 とともにロアーブラケット 7 に対して、車両前方に移動する。

40

【 0 0 2 3 】

チルト・テレスコピックの解除時には、操作レバー 16 を所定方向に揺動すると、第 1 カム部材 17 が同時に回転して、第 2 カム部材 18 の山部から谷部に係合し、第 2 カム部材 18 が図 3 の左方に移動して、車体側ブラケット 6 のアウターコラム 4 への摺接固定を解除する。

【 0 0 2 4 】

これにより、チルト調整の場合には、締付ボルト 13 をチルト調整用溝 5 に沿って移動し、チルト中心ボルト 10 を中心として、アウターコラム 4 およびインナーコラム 3 を傾動し、ステアリングホイール（図示略）の傾斜角度を所望に調整することができる。

【 0 0 2 5 】

テレスコピック調整の場合には、ロアー側のアウターコラム 4 に対して、アッパー側の

50

インナーコラム 3 を軸方向に摺動し、ステアリングホイール（図示略）の軸方向位置を所望に調整することができる。なお、アウターコラム 4 の外周下側の突出部に半径方向内向きのストップボルト 4 3 が設けてある。ストップボルト 4 3 に対向してインナーコラム 3 には所定長の長溝 3 b が形成してあり、この長溝 3 b にストップボルト 4 3 の内端に係合しており、テレスコ位置調整用ストップおよび回り止め部材となっている。

【 0 0 2 6 】

チルト・テレスコピックの締付時には、操作レバー 1 6 を逆方向に揺動すると、第 1 カム部材 1 7 が同時に回転して、第 2 カム部材 1 8 の谷部から山部に係合し、第 2 カム部材 1 8 が図 3 の右方に移動して、締付ボルト 1 3 により、車体側ブラケット 6 がアウターコラム 4 を押圧する。

10

【 0 0 2 7 】

これにより、これら一対のクランプ部材 1 2 a , 1 2 b は、互いに近接するように移動して、アッパー側のインナーコラム 3 を包持するようにクランプする。このように、アッパー側のインナーコラム 3 をロアー側のアウターコラム 4 により直接的にクランプするように構成していることから、ステアリングホイール（図示略）に曲げ荷重が作用した場合（即ち、ステアリングホイール（図示略）が上下方向にこじられた場合）であっても、アッパー側のインナーコラム 3 は、若干揺動するように動くことがなく、両コラム 3 , 4 の剛性を著しく高くすることができる。

【 0 0 2 8 】

次に、図 6 に、第 1 実施の形態の変形例を示す。図 6 (a) は、第 1 実施の形態に係るロアー側のアウターコラムの断面図であり、図 6 (b) は、第 1 実施の形態の変形例に係るロアー側のアウターコラムの断面図であり、図 6 (c) は、本変形例に係るロアー側のアウターコラムの作用を示す断面図である。

20

【 0 0 2 9 】

図 6 (a) に示すように、上述した第 1 実施の形態において、一対のクランプ部材 1 2 a , 1 2 b の間の「すり割り 1」を形成した箇所では、その隙間が大きすぎ、アウターコラム 4 とインナーコラム 3 との間の隙間が大きい場合、クランプ時に、一対のクランプ部材 1 2 a , 1 2 b が傾斜するといった虞れがある。

【 0 0 3 0 】

これに対処するため、図 6 (b) (c) に示すように、一対のクランプ部材 1 2 a , 1 2 b の間の「すり割り」を形成した箇所に、それぞれ、一対の突起 1 2 c , 1 2 d を設けている。これにより、クランプ時には、一対の突起 1 2 c , 1 2 d が互いに当接することから、一対のクランプ部材 1 2 a , 1 2 b を平行に維持することができ、十分な保持力を得ることができる。

30

【 0 0 3 1 】

図 1 4 に示す第 1 実施の形態の第 2 変形例においては、クランプ部材 1 2 a , 1 2 b の内周側ほぼ等角配置の 3 カ所においてインナーコラム 3 の外周に摺接している。尚、アウターコラム 4 は図 1 8 のようにすり割り 1 を図 5 よりも前方へ長く伸ばしても良い。またアウターコラム 4 は鋳物、例えばアルミ鋳物、亜鉛鋳物、マグネシウム系鋳物、鉄系鋳物で作っても良い。

40

【 0 0 3 2 】

（第 2 実施の形態）

図 7 は、本発明の第 2 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。図 8 は、図 7 に示したステアリング装置の縦断面図である。図 9 は、図 8 の D - D 線に沿った横断面図である。図 1 0 は、図 8 の E - E 線に沿った横断面図である。

【 0 0 3 3 】

本第 2 実施の形態は、上述した第 1 実施の形態に対して、二次衝突時の離脱方法が異なり、以下の構成を除いてその他の構成は、全て同じである。

【 0 0 3 4 】

50

第2実施の形態において、ブラケット6は車両後方フランジ部6aと前方フランジ部6dとを一体に有しており、ブラケット6はこれらフランジ部で車体側に衝突時にも離脱不可能に固設保持されている。

【0035】

図8に示すように、アウターコラム4に一体のアウタージャケット4aを形成する一対のクランプ部材12a, 12bには、締付ボルト13の後方側に、二次衝突のコラプス時に締付ボルト13が離脱するための離脱用オープンスリット20が形成してある。

【0036】

また、チルト中心ボルト10側では、第1実施の形態の筒状部に代えて、アウターコラム4には、フック8が一体的に形成してあり、このフック8の後方側に、二次衝突のコラプス時にチルト中心ボルト10が離脱するための離脱用オープンスリット21が形成してある。

10

【0037】

本第2実施の形態では、車両衝突時に車体側のブラケット6に対して、アウターコラム4、インナーコラム3、ロアシャフト2およびアッパシャフト1から成るステアリングシャフト組立体は、車両前方に移動する。

【0038】

(第3実施の形態)

図11は、本発明の第3実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の縦断面図の要部である。図12は、図11のF-F線に沿った横断面図である。

20

【0039】

アッパー側のインナーコラム3を摺動自在に嵌合したロア側のアウターコラム4は、車両後方側に一体に一対のクランプ部材12a, 12bを構成するアウタージャケットが設けられているが、本実施形態においてはクランプ部材がインナーコラムをクランプする位置がロア側のアウターコラム4の下側になっている。

【0040】

図11および図12に示すように、ブラケット6の車両後方側で、クランプ部材がインナーコラムを締め付ける位置には、テレスコピック方向の保持力を増強するため、テレスコ調整用溝25を有する補強用テレスコブラケット26が設けてある。テレスコブラケット26はインナーコラム3に固定されている。また、ブラケット6の外周囲に、チルト時の保持力を増強するため、チルト調整用溝23を有する補強用チルトブラケット24が設けてある。チルトブラケット24はブラケット6に固定されている。

30

【0041】

本第3実施の形態においても、チルト・テレスコピックの調整時には、操作レバー16を所定方向に揺動すると、第1カム部材17が同時に回転して、第2カム部材18の山部から谷部に係合し、第2カム部材18が図13の左方に移動して、車体側ブラケット6のアウターコラム4への締め付けを解除する。

【0042】

これにより、チルト調整の場合には、締付ボルト13をチルト調整用溝5(および補強用チルトブラケット24のチルト調整用溝23)に沿って移動し、アウターコラム4およびインナーコラム3を傾動し、ステアリングホイール(図示略)の傾斜角度を所望に調整することができる。

40

【0043】

テレスコピック調整の場合には、テレスコ調整用溝25は締め付けボルト13に沿って移動し、ロア側のアウターコラム4に対して、アッパー側のインナーコラム3をアッパシャフト1とともに軸方向に摺動し、ステアリングホイール(図示略)の軸方向位置を所望に調整することができる。

【0044】

チルト・テレスコピックの締付時には、操作レバー16を逆方向に揺動すると、第1カ

50

ム部材 17 が同時に回転して、第 2 カム部材 18 の谷部から山部に係合し、第 2 カム部材 18 が図 13 の右方に移動して、締付ボルト 13 により、車体側ブラケット 6 が、補強用チルトブラケット 24 および補強用テレスコブラケット 26 を介して、アウターコラム 4 を押圧する。

【0045】

これにより、これら一対のクランプ部材 12a, 12b は、互いに近接するように移動して、アッパー側のインナーコラム 3 を包持するようにクランプする。このように、アッパー側のインナーコラム 3 をロアー側のアウターコラム 4 により直接的にクランプするように構成していることから、ステアリングホイール（図示略）に曲げ荷重が作用した場合であっても、アッパー側のインナーコラム 3 は、若干揺動するように動くことができなく、両コラム 3, 4 の剛性を著しく高くすることができる。

10

【0046】

（第 4 実施の形態）

図 13 は、本発明の第 4 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の縦断面図である。

【0047】

本第 4 実施の形態では、電動パワーステアリング装置 27 が設けてある。本実施形態において、電動パワーステアリング装置 27 のギヤボックス 27a がアウターコラム 4 と一体に形成されており、車両前方端で車体側のロアー取り付けブラケット 28 にチルト中心ピン 29 により揺動自在に支持されている。また、ギヤボックス 27a と一体のアウターコラム 4 後方には第 1 実施の形態同様一対のクランプ部材 12a, 12b（12b のみ図示）を形成するアウトージャケット 4a が一体に形成されている。その他の構成は、上述した第 1 ないし第 3 実施の形態と同様である。

20

【0048】

ロアー側のアウターコラム 4 は、電動パワーステアリング装置 27 のギヤボックスと一体的に成型してあるが、別体で構成してもよい。

【0049】

本第 4 実施形態にあっても、操作レバー 16 を締め付け解除方向に回動し、クランプ部材のインナーコラム 3 に対する締め付けを解除してテレスコ調整およびチルト調整ができる。

30

【0050】

（第 5 実施の形態）

図 15 は、本発明の第 5 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。図 16 は、図 15 に示したステアリング装置の縦断面図である。図 17 は、図 16 の G - G 線に沿った横断面図である。

【0051】

第 5 実施の形態については第 1 実施の形態と同じ部分については符号のみを示すかもしくは説明を省略し、第 1 実施の形態と異なる構成を主として以下に説明する。

【0052】

第 5 実施の形態において、アウターコラム 4 はクランプ部材 12a, 12b およびアウトージャケット 4a とは別体である。ロアー側のアウターコラム 4 はその後方端部におけるアッパー側のインナーコラムの前方端部と互いに嵌合し重なり合う部分において軸方向に延びる 2 つのスリ割り部 L1, L2 を径方向に対向して形成してある。

40

【0053】

一対のクランプ部材 12a, 12b の下方にはアウターコラム 4 の後方端部の外周に摺接しかつこれらクランプ部材 12a, 12b を一体にするアウトージャケット部 4a を形成している。これらクランプ部材 12a, 12b とアウトージャケット部 4a の形状および構成はアウターコラム 4 と別体であることを除いて第 1 実施の形態と同様である。

【0054】

第 5 実施の形態においては、このように形成された一対のクランプ部材 12a, 12b

50

が一体のアウトージャケット部 4 a は、インナーコラム 3 とアウトージャケット部 4 とが重なり合う部分において外周側のアウトージャケット部 4 の外周に配置されアウトージャケット部 4 を直接インナーコラム 3 へとチルト調整位置もしくはテレスコ調整位置に締め付け固定する。

【 0 0 5 5 】

第 5 実施の形態の上記以外の構成、および作用については第 1 実施の形態と同じである。また、アウトージャケット部 4 a は鋳物、例えばアルミ鋳物、亜鉛鋳物、マグネシウム系鋳物、鉄系鋳物で作っても良い。

【 0 0 5 6 】

なお、本発明は、上述した実施の形態に限定されず、種々変形可能である。

【 0 0 5 7 】

以上説明したように、本発明によれば、アウトージャケット部に一体または別体の、一对のクランプ部材がインナーコラムまたはアウトージャケット部を包持するように設けてあり、しかも、締付手段により、これら一对のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、インナーコラムまたはアウトージャケット部をこれら一对のクランプ部材により包持してクランプするように構成している。したがって、このようにインナーコラムをアウトージャケット部により直接的にクランプするように構成していることから、ステアリングホイールに曲げ荷重が作用した場合（即ち、ステアリングホイールが上下方向にこじられた場合）であっても、インナーコラムは、若干揺動するように動くことができなく、両コラムの剛性を著しく高くすることができる。

【 符号の説明 】

【 0 0 5 8 】

- 1 アッパーシャフト
- 2 ロアシャフト
- 3 アッパー側のインナーコラム
- 4 ロア側のアウトージャケット部
- 5 チルト調整用溝
- 6 ブラケット
- 7 ロアブラケット
- 8 筒状部
- 9 スペース
- 10 チルト中心ピン
- 11 離脱用オープンスリット
- 12 クランプ部材
- 13 締付ボルト（締付手段）
- 14 締付ナット
- 15 ロックナット
- 16 操作レバー
- 17 第 1 カム部材
- 18 第 2 カム部材
- 19 離脱用カプセル
- 20 , 21 離脱用オープンスリット
- 23 チルト調整用溝
- 24 補強用チルトブラケット
- 25 テレスコ調整用溝
- 26 補強用テレスコブラケット
- 27 電動パワーステアリング装置
- 28 ロアブラケット
- 29 チルト中心ピン
- 31 , 33 玉軸受
- 35 , 37 C-リング

10

20

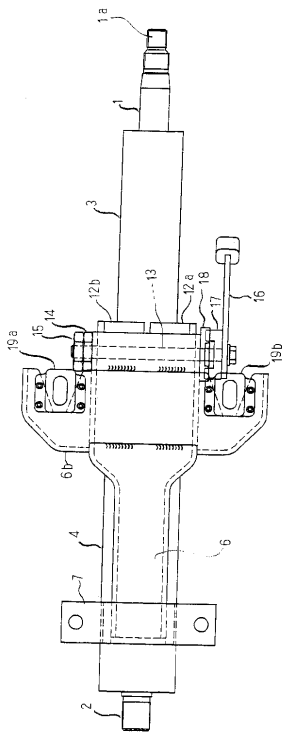
30

40

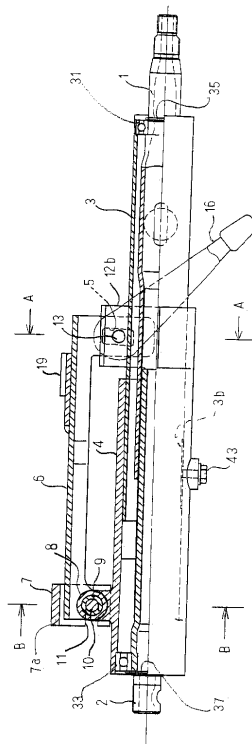
50

4 3 ストップボルト

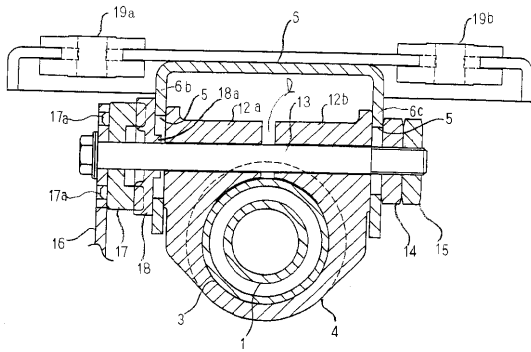
【図 1】



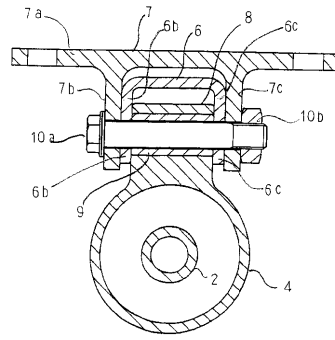
【図 2】



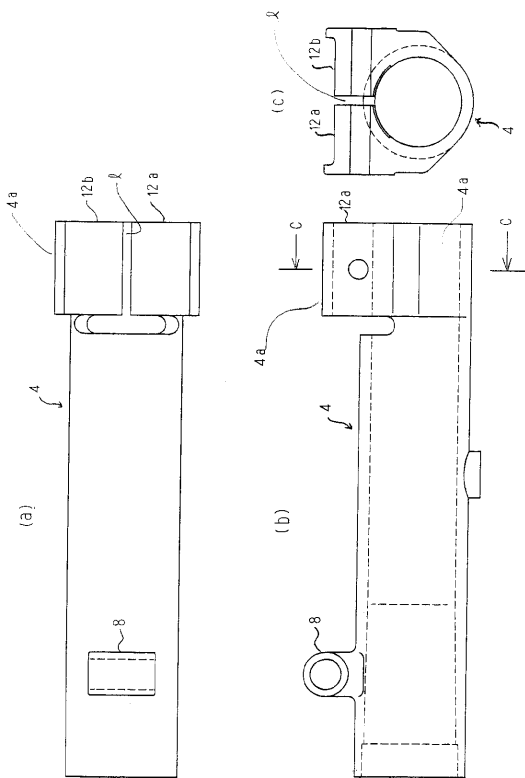
【図3】



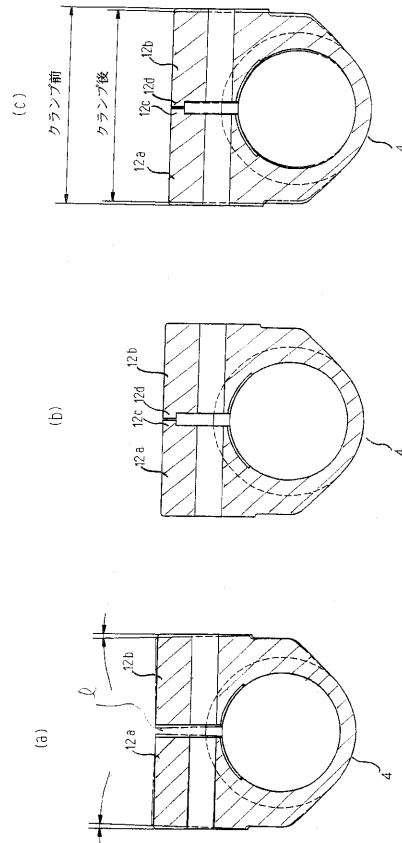
【図4】



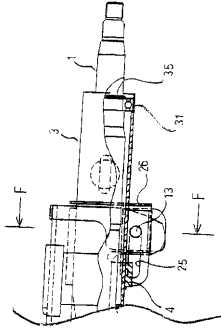
【図5】



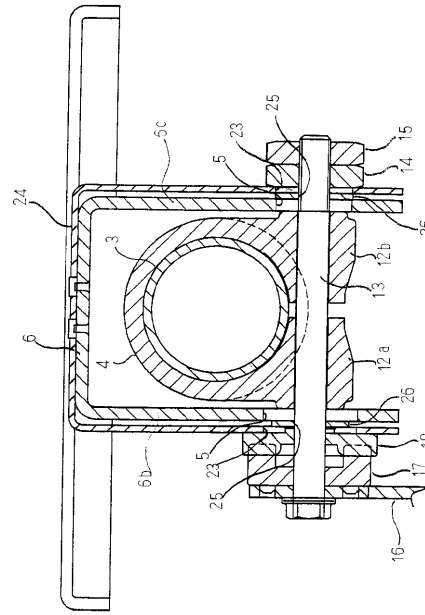
【図6】



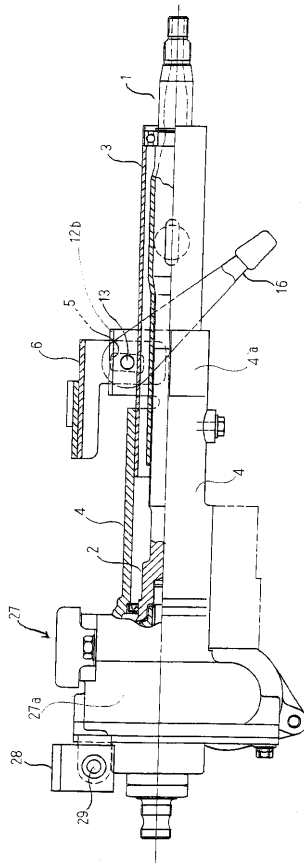
【図 1 1】



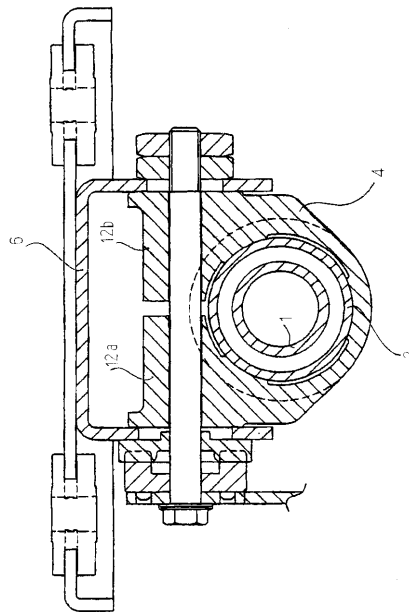
【図 1 2】



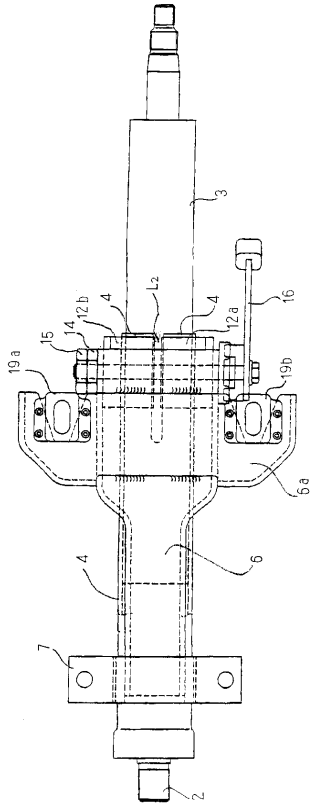
【図 1 3】



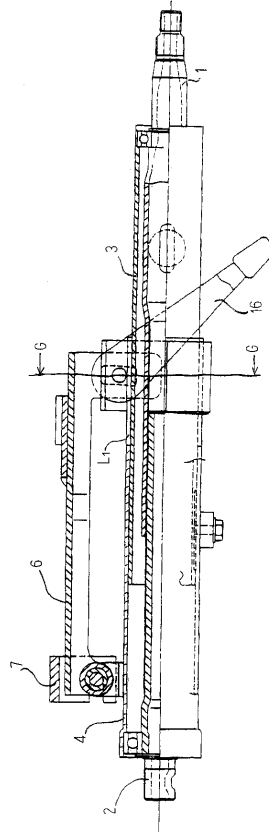
【図 1 4】



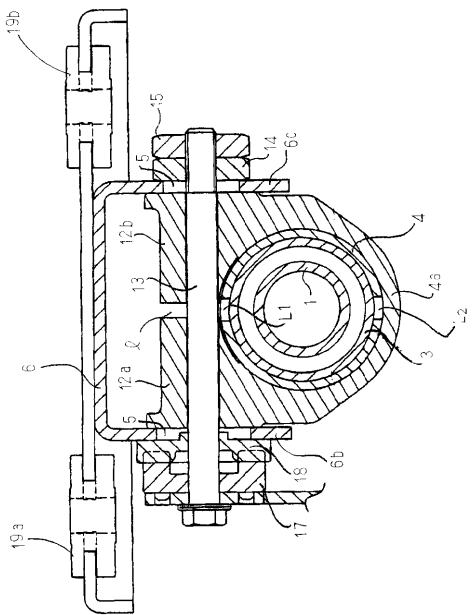
【 図 1 5 】



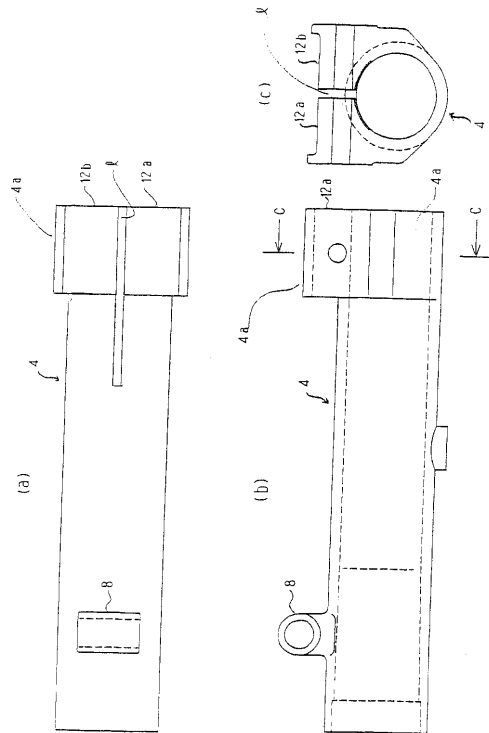
【 図 1 6 】



【 図 1 7 】



【 図 1 8 】



【手続補正書】

【提出日】平成25年7月16日(2013.7.16)

【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】

ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、
前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナー
コラムを摺動自在に嵌合したアウターコラムと、

このアウターコラムに一体に形成され、前記インナーコラムを包持する包持面をそれぞ
れ備え、互いに対向して軸方向に延びるスリットを形成した一对のクランプ部材と、

これら一对のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記インナーコラムを
これら一对のクランプ部材により締め付け包持するための締め付手段と、を具備し、

前記アウターコラムは、前記一对のクランプ部材の車両前方側に、前記スリットよりも
周方向に拡幅した空間部を有し、

しかして前記締め付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトを軸方向に移動して
、ステアリングシャフトのテレスコピック位置が調整自在であることを特徴とする車両用
ステアリング装置。

【請求項2】

前記アウターコラムは車体に回動自在に支持されており、しかして前記締め付手段の締め
付け解除の際ステアリングシャフトのチルト位置が調整自在であることを特徴とする請求
項1に記載の車両用ステアリング装置。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0010

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0010】

上記の目的を達成するため、請求項1の発明に係る車両用ステアリング装置は、

ステアリングシャフトの一方の端部側を回転自在に支持するインナーコラムと、

前記ステアリングシャフトの他方の端部側を回転自在に支持すると共に、前記インナー
コラムを摺動自在に嵌合したアウターコラムと、

このアウターコラムに一体に形成され、前記インナーコラムを包持する包持面をそれぞ
れ備え、互いに対向して軸方向に延びるスリットを形成した一对のクランプ部材と、

これら一对のクランプ部材を互いに近接するように移動させて、前記インナーコラムを
これら一对のクランプ部材により締め付け包持するための締め付手段と、を具備し、

前記アウターコラムは、前記一对のクランプ部材の車両前方側に、前記スリットよりも
周方向に拡幅した空間部を有し、

しかして前記締め付手段の締め付けを解除してステアリングシャフトを軸方向に移動して
、ステアリングシャフトのテレスコピック位置が調整自在であるものとする。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0012

【補正方法】削除

【補正の内容】

【手続補正4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】 0 0 1 3

【補正方法】 削除

【補正の内容】

【手続補正 5】

【補正対象書類名】 明細書

【補正対象項目名】 0 0 1 5

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【 0 0 1 5】

【図 1】本発明の第 1 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。

【図 2】図 1 に示したステアリング装置の縦断面図である。

【図 3】図 2 の A - A 線に沿った横断面図である。

【図 4】図 2 の B - B 線に沿った横断面図である。

【図 5】第 1 実施の形態の OUTER コラムについて、(a) は、ロー側の OUTER コラムの平面図であり、(b) は、この OUTER コラムの側面図であり、(c) は、(b) の C - C 線に沿った横断面図である。

【図 6】(a) は、第 1 実施の形態に係るロー側の OUTER コラムの断面図であり、(b) は、第 1 実施の形態の変形例に係るロー側の OUTER コラムの断面図であり、(c) は、本変形例に係るロー側の OUTER コラムの作用を示す断面図である。

【図 7】本発明の第 2 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。

【図 8】図 7 に示したステアリング装置の縦断面図である。

【図 9】図 8 の D - D 線に沿った横断面図である。

【図 10】図 8 の E - E 線に沿った横断面図である。

【図 11】本発明の第 3 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の縦断面図の要部である。

【図 12】図 11 の F - F 線に沿った横断面図である。

【図 13】本発明の第 4 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の縦断面図である。

【図 14】本発明の第 1 実施の形態の第 2 変形例に係る図 3 と同様な断面図である。

【図 15】本発明の第 5 実施の形態に係るチルト・テレスコピック式の車両用ステアリング装置の平面図である。

【図 16】図 15 に示したステアリング装置の縦断面図である。

【図 17】図 16 の G - G 線に沿った横断面図である。

【図 18】本発明の参考例における OUTER コラムについて、(a) は、ロー側の OUTER コラムの平面図であり、(b) は、この OUTER コラムの側面図であり、(c) は、(b) の C - C 線に沿った横断面図である。

フロントページの続き

(72)発明者 佐藤 健司

群馬県前橋市総社町一丁目8番1号 日本精工株式会社内

(72)発明者 斉藤 勝巳

群馬県前橋市総社町一丁目8番1号 日本精工株式会社内

Fターム(参考) 3D030 DC16 DC17 DD02 DD18 DD19 DD26 DD65 DD74 DE05 DE35
DE46 DG01