

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特許公報(B2)

(11) 特許番号

特許第5932581号
(P5932581)

(45) 発行日 平成28年6月8日(2016.6.8)

(24) 登録日 平成28年5月13日(2016.5.13)

(51) Int.Cl.

B60G 9/04 (2006.01)
B60K 7/00 (2006.01)

F 1

B 60 G 9/04
B 60 K 7/00

請求項の数 6 (全 12 頁)

(21) 出願番号 特願2012-200842 (P2012-200842)
 (22) 出願日 平成24年9月12日 (2012.9.12)
 (65) 公開番号 特開2014-54917 (P2014-54917A)
 (43) 公開日 平成26年3月27日 (2014.3.27)
 審査請求日 平成27年5月20日 (2015.5.20)

(73) 特許権者 000102692
 NTN株式会社
 大阪府大阪市西区京町堀1丁目3番17号
 (74) 代理人 110001586
 特許業務法人アイミー国際特許事務所
 (74) 代理人 100091409
 弁理士 伊藤 英彦
 (74) 代理人 100096792
 弁理士 森下 八郎
 (74) 代理人 100091395
 弁理士 吉田 博由
 (72) 発明者 田村 四郎
 静岡県磐田市東貝塚1578番地 NTN
 株式会社内

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 インホイールモータ駆動装置のサスペンション構造

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

前端部に車体側に取り付けるためのピボットを有し、車両前後方向に延びて、車幅方向に離隔して配置される一対のトレーリングアームと、

前記一対のトレーリングアーム間に架設されて車幅方向に延びるビーム部材と、

前記トレーリングアームの後端領域に連結固定される一対のインホイールモータ駆動装置とを備え、

前記ピボットの車幅方向位置が、前記インホイールモータ駆動装置の車幅方向内側端から車幅方向外側端までの範囲に含まれるサスペンション構造において、

前記インホイールモータ駆動装置は、モータ部と、減速部と、ハブ軸を回転自在に支持するハブ部とを有し、

前記トレーリングアームの後端領域にはブラケットが設けられ、

前記ハブ部は、前記ブラケットに連結固定されることを特徴とする、インホイールモータ駆動装置のサスペンション構造。

【請求項 2】

前記トレーリングアームの後端領域は、前記インホイールモータ駆動装置よりも下方に配置され、前記インホイールモータ駆動装置の下側表面と対向する、請求項1に記載のインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造。

【請求項 3】

前記トレーリングアームは、ショックアブソーバの下端と連結するための連結部を、後

10

20

端に有する、請求項 2 に記載のインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造。

【請求項 4】

前記トレーリングアームの後端領域は、前記インホイールモータ駆動装置よりも上方に配置され、前記インホイールモータ駆動装置の上側表面と対向する、請求項 1 に記載のインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造。

【請求項 5】

前記インホイールモータ駆動装置は、前記トレーリングアームの後端よりも後方に配置される、請求項 1 に記載のインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造。

【請求項 6】

前記トレーリングアームは、トレーリングアームの後端と結合して上下方向に延びる補強部材を含み、前記ブラケットは前記補強部材に設けられ、前記インホイールモータ駆動装置は前記補強部材に連結固定される、請求項 5 に記載のインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造。10

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、インホイールモータ駆動装置を車体側に取り付ける車両用サスペンション装置に関する。

【背景技術】

【0002】

車両のサスペンション装置としてトレーリングアーム式サスペンション装置が広く普及しており、一例として特開平 8 - 127211 号公報（特許文献 1）に記載のごときものが知られている。特許文献 1 のトレーリングアーム式サスペンションにおいて、トレーリングアームの後端には車輪を取付けるためのスピンドルが設けられている。このスピンドルは車幅外方に向かって突出している。20

【0003】

近年、車輪のロードホイール内空領域にモータを配置して、このモータで車輪を駆動するインホイールモータ駆動装置が多数提案されている。トレーリングアームを含み、インホイールモータ駆動装置を懸架するサスペンション装置としては、例えば特開 2010 - 116017 号公報（特許文献 2）および特開 2006 - 27310 号公報（特許文献 3）に記載のごときものが知られている。特許文献 2 のサスペンション装置において、トレーリングアームからみて車幅方向内側にインホイールモータ駆動装置が配置される。これに対し特許文献 3 のサスペンション装置では、トレーリングアームからみて車幅方向外側にインホイールモータ駆動装置が配置される。30

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【特許文献 1】特開平 8 - 127211 号公報

【特許文献 2】特開 2010 - 116017 号公報

【特許文献 3】特開 2006 - 27310 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

しかし、上記従来のようなサスペンション装置にあっては、さらに改善すべき構成があることを本発明者は見出した。つまりインホイールモータ駆動装置は、車輪単体よりも遙かに重量が大きく、車輪の回転を加減速するため、トレーリングアームに相当な大きさの曲げモーメントが作用する。したがって何ら対策無き場合、トレーリングアームの曲げ変形に因る剛性の低下といった問題が懸念される。

【0006】

図 9 および図 10 を参照してトレーリングアームに作用する曲げモーメントを説明する40

50

。図9および図10は従来のインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造を模式的に示す平面図である。車両の前後方向に延びるトレーリングアーム101の前端にはピボット102が形成され、トレーリングアーム101の後端側がピボット102を中心として上下方向に揺動可能にされる。トレーリングアーム101の後端にはインホイールモータ駆動装置103が連結固定される。インホイールモータ駆動装置103の回転軸線は、一点鎖線で示すように車幅方向に延びる、そしてインホイールモータ駆動装置103は図示しない車輪の内空領域に配置される。図9でインホイールモータ駆動装置103は、トレーリングアーム101およびピボット102よりも車幅方向外側に配置される。これに対し図10でインホイールモータ駆動装置103は、トレーリングアーム101およびピボット102よりも車幅方向内側に配置される。このため図9および図10のサスペンション構造では、トレーリングアーム101に矢印で示すような曲げモーメントが作用していた。この曲げモーメントは、インホイールモータ駆動装置103の重量に比例して大きく、トレーリングアーム101からインホイールモータ駆動装置103までの車幅方向距離に比例して大きい。10

【0007】

本発明は、上述の実情に鑑み、トレーリングアームに作用する曲げモーメントを従来よりも小さくすることができるサスペンション構造を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0008】

この目的のため本発明によるインホイールモータ装置のサスペンション構造は、前端部に車体側に取り付けるためのピボットを有し、車両前後方向に延びて、車幅方向に離隔して配置される一対のトレーリングアームと、一対のトレーリングアーム間に架設されて車幅方向に延びるビーム部材と、トレーリングアームの後端領域に連結固定される一対のインホイールモータ駆動装置とを備え、ピボットの車幅方向位置が、インホイールモータ駆動装置の車幅方向内側端から車幅方向外側端までの範囲に含まれるサスペンション構造において、インホイールモータ駆動装置は、モータ部と、減速部と、ハブ軸を回転自在に支持するハブ部とを有し、トレーリングアームの後端領域にはブラケットが設けられ、ハブ部はブラケットに連結固定されることを特徴とする。20

【0009】

かかる本発明によれば、ピボットの車幅方向位置が、インホイールモータ駆動装置の車幅方向内側端から車幅方向外側端までの範囲に含まれることから、インホイールモータ駆動装置が取り付けられたトレーリングアーム特有の曲げモーメントを従来よりも小さくすることができる。30

【0010】

本発明の一実施形態として、トレーリングアームの後端領域は、インホイールモータ駆動装置よりも下方に配置され、インホイールモータ駆動装置の下側表面と対向する。かかる実施形態によれば、車体をジャッキアップして地面から離すことによりトレーリングアームの後端が若干下降する車両の組立作業において、インホイールモータ駆動装置をトレーリングアームの後端領域の上側に載せてボルト締め等の連結作業を進めることができ、組立作業の効率が向上する。また、トレーリングアームの後端領域がインホイールモータ駆動装置の下側表面を覆うことから、地面から上方へ飛び跳ねる石がインホイールモータ駆動装置に衝突することを防止することができる。40

【0011】

好ましい実施形態として、トレーリングアームは、ショックアブソーバの下端と連結するための連結部をトレーリングアームの後端に有する。かかる実施形態によれば、インホイールモータ駆動装置よりも下方に配置されたトレーリングアームの後端領域をショックアブソーバの下端に連結することが可能となるため、ショックアブソーバをインホイールモータ駆動装置の後方に配置することが可能となり、これらトレーリングアームと、インホイールモータ駆動装置と、ショックアブソーバとの配置レイアウトをすっきりとまとめることができる。50

【0012】

本発明の他の実施形態として、トレーリングアームの後端領域は、インホイールモータ駆動装置よりも上方に配置され、インホイールモータ駆動装置の上側表面と対向してもよい。あるいは、本発明のさらに他の実施形態として、インホイールモータ駆動装置は、トレーリングアームの後端よりも後方に配置されてもよい。

【0013】

好ましい実施形態として、トレーリングアームは、トレーリングアームの後端と結合して上下方向に延びる補強部材を含み、インホイールモータ駆動装置は補強部材に連結固定される。かかる実施形態によれば、トレーリングアームとインホイールモータ駆動装置との連結箇所の強度が向上する。

10

【発明の効果】**【0014】**

このように本発明は、車輪単体よりも重量が大きいインホイールモータ駆動装置をトレーリングアームに取り付ける場合であっても、トレーリングアームに作用する曲げモーメントを従来よりも小さくし得て、乗り心地性能およびサスペンション装置の耐久性が向上する。

【図面の簡単な説明】**【0015】**

【図1】本発明の一実施形態になるインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造を示す斜視図である。

20

【図2】同実施形態のサスペンション構造を示す平面図である。

【図3】同実施形態のサスペンション構造を示す背面図である。

【図4】同実施形態のサスペンション構造の一部を示す正面図である。

【図5】同実施形態のサスペンション構造を示す側面図である。

【図6】変形例のサスペンション構造を示す斜視図である。

【図7】他の実施形態のサスペンション構造を示す斜視図である。

【図8】さらに他の実施形態のトレーリングアーム式サスペンション装置を示す斜視図である。

【図9】従来のトレーリングアームに作用する曲げモーメントを模式的に示す平面図である。

30

【図10】従来のトレーリングアームに作用する曲げモーメントを模式的に示す平面図である。

【発明を実施するための形態】**【0016】**

以下、本発明の実施の形態を、図面に基づき詳細に説明する。図1は、本発明の一実施形態になるインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造を示す斜視図であり、理解を容易にするため主要なサスペンション部材を取り出して表す。図2は同実施形態のサスペンション構造を示す平面図である。図3は同実施形態のサスペンション構造を示す背面図であり、車両後方からみた状態を表す。なお、理解を容易にするため図2および図3において一方のトレーリングアームからインホイールモータ駆動装置を取り除いた状態を表す。図4は同実施形態のサスペンション構造の一部を示す正面図であり、車両前方からみた状態を表す。図5は同実施形態のサスペンション構造を示す側面図であり、車幅方向外側からみた状態を表す。

40

【0017】

本実施形態のサスペンション構造は、車両前後方向に延びて、車幅方向に離隔して配置される一対のトレーリングアーム12と、これら一対のトレーリングアーム12, 12間に架設されて車幅方向に延びるクロスピーム13とを備えるトーションビーム式サスペンション部材11を採用する。トレーリングアーム12およびクロスピーム13はともに金属製のパイプ部材である。クロスピーム13の両端はトレーリングアーム12の中央領域とそれぞれ結合し、トーションビーム式サスペンション部材11によって支持される図示

50

しない車体がロールして、一方のトレーリングアーム 12 が他方のトレーリングアーム 12 と異なるよう揺動すると、クロスピーム 13 が捻じられることから、トーションビーム式サスペンション部材 11 はスタビライザー効果を発揮する。

【 0 0 1 8 】

トレーリングアーム 12 は、その前端部に車体側部材に取り付けるためのピボット 14 を有する。ピボット 14 の回動中心は車幅方向に対して傾斜して延び、その傾斜方向は図 2 に一点鎖線で示すように、回動中心の車幅方向内側が回動中心の車幅方向外側よりも前方に位置する。トーションビーム式サスペンション部材 11 はさらに、コイルスプリング 41 の下端を受け止めるスプリングロアシート 16 を備える。スプリングロアシート 16 は、クロスピーム 13 とトレーリングアーム 12 との結合箇所の後方に隣接して配置されるプレート 15 に設けられる。プレート 15 は金属板を折り曲げ成形したものであり、トレーリングアーム 12 の中央領域および後端領域と結合するとともに、クロスピーム 13 の端部と結合する。10

【 0 0 1 9 】

コイルスプリング 41 はサスペンション装置の構成部品であり、トレーリングアーム 12 のピボット 14 回りの揺動を緩和するばねの役目を果たす。コイルスプリング 41 の下端は、トレーリングアーム 12 の後端領域よりも車幅方向内側で、スプリングロアシート 16 に支持される。コイルスプリング 41 の上端は図示しない車体側部材を支持する。

【 0 0 2 0 】

トレーリングアーム 12 は、ショックアブソーバ 42 の下端と連結するための連結部 18 を後端に有し、かかる連結部 18 を介して、ショックアブソーバ 42 の下端と連結する。ショックアブソーバ 42 はサスペンション装置の構成部品であり、トレーリングアーム 12 のピボット 14 回りの揺動を減衰するダンパーの役目を果たす。なおショックアブソーバ 42 の上端は図示しない車体側部材を支持する。20

【 0 0 2 1 】

図 5 に示すように、トレーリングアーム 12 の後端領域 12b は略水平となるように直線状に延びる。またトレーリングアーム 12 の中央領域 12c は前方に向かうほど徐々に高くなるよう後端領域 12b に対して傾斜して延びる。そしてトレーリングアーム 12 の前端領域 12f は、後端領域 12b よりも高い位置で、略水平となるように直線状に延びる。30

【 0 0 2 2 】

各トレーリングアーム 12 の後端領域にはインホイールモータ駆動装置 31 が連結固定される。インホイールモータ駆動装置 31 は、モータ部 32 と、減速部 33 と、ハブ部 34 を有し、ハブ部 34 に回転自在に支持されるハブ軸 35 が車幅方向に延びる姿勢でトレーリングアーム 12 に付設されたプラケット 21 に連結固定される。ハブ軸 35 の先端部はハブ部 34 から突出して延び、車輪 44 のロードホイールと連結するために複数のボルト 37 を有する。

【 0 0 2 3 】

モータ部 32 と、減速部 33 と、ハブ部 34 は、共通する回転軸線 O を構成する。そして回転軸線 O 方向にみて、モータ部 32 と、減速部 33 と、ハブ部 34 の順に配置される。モータ部 32 および減速部 33 は非回転のケーシングを含む。またハブ部 34 の外周部材は軸受外輪に相当し、モータ部 32 および減速部 33 のケーシングと結合する。ハブ部 34 の外周部材に回転自在に支持されるハブ軸 35 は、回転軸線 O に沿って延びる回転部材である。モータ部 32 のケーシングの前側には電力ケーブルの端子ボックス 36 が形成される。40

【 0 0 2 4 】

モータ部 32 は回転軸線 O を中心として概ね円筒形状であり、ケーシング内にロータおよびステータを内蔵する。減速部 33 は回転軸線 O を中心として概ね円筒形状であり、ケーシング内に例えばサイクロイド減速機構を内蔵し、モータ部 32 からの回転入力を減速してハブ部 34 に出力する。サイクロイド減速機構は遊星歯車減速機構よりも小型かつ軽50

量で、しかも 1 / 10 を超えて減速することができるため、インホイールモータ駆動装置の減速機構として有利である。

【0025】

モータ部 32 の軸線方向寸法 A は、ねじ頭等の突起を除いたモータ部 32 の軸線 O 方向端面からモータ部 32 と減速部 33 の境界までの寸法である。減速部 33 の軸線方向寸法 B は、モータ部 32 と減速部 33 の境界から減速部 33 とハブ部 34 の境界までの寸法である。ハブ部 34 の軸線方向寸法 C は、減速部 33 とハブ部 34 の境界からハブ軸 35 を除いたハブ部 34 の外輪部分の軸線 O 方向端面までの寸法である。軸線方向寸法 B は軸線方向寸法 A よりも小さく、軸線方向寸法 C は軸線方向寸法 B よりも小さい。

【0026】

径方向寸法につき付言すると、減速部 33 の径方向寸法はモータ部 32 の径方向寸法よりも小さい。また、ハブ部 34 の径方向寸法は、減速部 33 の径方向寸法よりも小さい。ハブ部 34 の外周面のうち減速部 33 側には、減速部 33 とハブ部 34 との径方向寸法差を閉塞する外向きフランジ 34f が形成される。外向きフランジ 34f は端面 34s を有する。端面 34s は回転軸線 O に対して垂直である。また減速部 33 の外周には複数の三角リブ 33r が周方向所定間隔に形成される。三角リブ 33r はモータ部 32 とも接続し、径方向寸法が互いに異なるモータ部 32 と減速部 33 との接続を補強する。さらに減速部 33 の上側外周には、ブレーキキャリパ 45 を連結固定するためのボルト孔 33s が形成される。

【0027】

車輪 44 はロードホイールの外周にゴムタイヤを取り付けた周知のものであり、ボルト 37 によってハブ軸 35 に固定される。これにより、図 2 に寸法 B, C で示すように減速部 33 およびハブ部 34 は車輪 44 の内空領域に完全に収容される。さらに図 2 に寸法 A で示すようにモータ部 32 の軸線 O 方向外側部分が車輪 44 の内空領域に収容されるとともに、モータ部 32 の軸線 O 方向内側部分が車輪 44 よりも車幅方向内側に位置する。

【0028】

プラケット 21 は、溶接等によってトレーリングアーム 12 の後端領域と結合し、トレーリングアーム 12 の後端領域から上方へ向かって突出する。そしてインホイールモータ駆動装置 31 は、プラケット 21 を介してトレーリングアーム 12 の後端領域と連結し、トレーリングアーム後端領域よりも上方に配置される。

【0029】

プラケット 21 は、金属製の板材からなり、図 3 および図 4 に示すようにトレーリングアーム 12 の後端領域から車幅方向外側へ張り出す張出壁部 22 と、張出壁部 22 からさらに上方へ延出する垂直壁部 23 と、垂直壁部 23 の前縁から 90 度屈曲して車幅方向に延びトレーリングアーム 12 の後端領域と結合する前壁部 24 と、垂直壁部 23 の後縁から 90 度屈曲して車幅方向に延びトレーリングアーム 12 の後端と結合する後壁部 25 とを含む。なお垂直壁部 23 は、地面に対して垂直に広がる壁である。また垂直壁部 23 は車幅方向と直角である。

【0030】

垂直壁部 23 の上縁には下方に向かって切り欠くように設けられた略半円形の切り欠き部 23c が形成される。この切欠き部 23c の周縁は、円弧状に延び、図 5 に示すようにインホイールモータ駆動装置 31 のハブ部 34 の端面 34s と一致する。切欠き部 23c の周縁には複数の貫通孔 23h が形成され、端面 34s には貫通孔 23h と対応する位置にボルト孔が形成されている。そして貫通孔 23h を貫通する複数本のボルト 43 を端面 34s のボルト孔に螺合させることによって、インホイールモータ駆動装置 31 はプラケット 21 に連結固定される。

【0031】

上下方向にみて張出壁部 22 は前壁部 24 と後壁部 25 の間に位置する。そして、前壁部 24 と張出壁部 22 の間には、上下方向に貫通するドレンイン孔 26 が形成される。また張出壁部 22 と後壁部 25 の間には、上下方向に貫通するドレンイン孔 27 が形成される。

10

20

30

40

50

ドレイン孔 26, 27 によって、張出壁部 22 の上面には雨水や小石等が溜まらない。

【0032】

本実施形態ではインホイールモータ駆動装置 31 をレイアウト上有利に懸架するため、ショックアブソーバ 42 の配置に工夫が凝らされている。まずブラケット 21 と連結部 18 との前後方向位置関係につき説明する。ショックアブソーバ 42 のための連結部 18 は、トレーリングアーム 12 の後端から車幅方向内側に突出した突起であり、その前後方向位置は、ブラケット 21 の後端を構成する後壁部 25 よりも前方に位置する。このように連結部 18 の前後方向位置が、ブラケット 21 の前端を構成する前壁部 24 から後壁部 25 までの前後方向範囲に含まれることから、ショックアブソーバ 42 とトレーリングアーム 12 との連結箇所をインホイールモータ駆動装置 31 に近づけることが可能となり、トーションビーム式サスペンション部材 11 を車体の下方に配設し易くなる。またインホイールモータ駆動装置 31 の上下方向の揺動をショックアブソーバ 42 によって効果的に減衰させることができる。10

【0033】

また本実施形態では図 2 に示すように、上下方向に延びるコイルスプリング 41 がインホイールモータ駆動装置 31 の近傍に配置されて、コイルスプリング 41 の車両前後方向位置がインホイールモータ駆動装置 31 の前端から後端までの範囲に含まれることから、コイルスプリング 41 がトレーリングアーム 12 の上下方向揺動を効果的に緩和することができる。20

【0034】

本実施形態では図 2 に示すように、回転軸線 O が車幅方向に延びるようインホイールモータ駆動装置 31 はトレーリングアーム 12 の後端領域に連結固定される。そして、ピボット 14 の車幅方向位置が、インホイールモータ駆動装置 31 の車幅方向内側端から車幅方向外側端までの範囲である軸線方向寸法 A, B, C に含まれる。かかる実施形態によれば、インホイールモータ駆動装置 31 に因る曲げモーメントがトレーリングアーム 12 に及ぼす影響を小さくすることができる。

【0035】

また本実施形態では、トレーリングアーム 12 の後端領域がインホイールモータ駆動装置 31 よりも下方に配置され、インホイールモータ駆動装置 31 の下側表面と対向する。これにより、トレーリングアーム 12 の後端領域がインホイールモータ駆動装置 31 の下側表面を覆うので、インホイールモータ駆動装置 31 を飛び石や路面の凸部から保護することができる。30

【0036】

また、インホイールモータ駆動装置 31 の下側表面がトレーリングアーム 12 の後端領域およびブラケット 21 の双方によって覆われることから、上述した保護効果を好適に実現することができる。

【0037】

また本実施形態では、ハブ部 34 の端面 34s がブラケット 21 の垂直壁部 23 に連結固定されることから、路面が支持する車両の荷重が、車輪 44 と、ハブ軸 35 と、ハブ部 34 とを通ってブラケット 21 に伝達され、モータ部 32 および減速部 33 は車両の荷重を伝達しない。したがってモータ部 32 および減速部 33 の強度を大きくする必要がなく、インホイールモータ駆動装置 31 の軽量化を図ることができる。40

【0038】

端子ボックス 36 から延びる電力ケーブルは図示しない車体と接続する。図 6 に示す変形例のように、電力ケーブルはトレーリングアーム 12 の内部およびクロスピーム 13 の内部に設けられ、クロスピーム 13 の中央部から引き出されて車体と接続してもよい。

【0039】

図 6 の変形例につき詳細に説明すると、トレーリングアーム 12 の中央領域には、第 1 の開口 12h が設けられる。第 1 の開口 12h は、トレーリングアーム 12 とクロスピー50

ム 1 3 の接続箇所の近傍で、トレーリングアーム 1 2 の上側表面に設けられて上方に開いている。そして端子ボックス 3 6 から延びる 3 本の電力ケーブル 3 8 および 1 本の信号ケーブル 3 9 が、第 1 の開口 1 2 h を経由してトーションビーム式サスペンション部材 1 1 の中を延びる。なお図示はしなかったが、端子ボックス 3 6 から第 1 の開口 1 2 h までの電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 を覆うカバーをさらに設けるとよい。

【 0 0 4 0 】

断面中空に形成されたトレーリングアーム 1 2 は断面中空に形成されたクロスピーム 1 3 と連通しており、電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 はクロスピーム 1 3 の内部に設けられる。クロスピーム 1 3 は中央領域に第 2 の開口 1 3 h を有し、一対のインホイールモータ駆動装置 3 1 から延びる電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 は、第 2 の開口 1 3 h を経由してトーションビーム式サスペンション部材 1 1 の外へ延び、車体側の図示しないインバータと接続する。10

【 0 0 4 1 】

かかる変形例によれば、電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 が地面に近い位置にあっても、電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 を飛び石や地面の凸部から保護することができる。また、クロスピーム 1 3 は断面中空に形成されて電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 が内設されるので、一対のインホイールモータ駆動装置 3 1 とそれぞれ接続する電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 を、クロスピーム 1 3 の内部でまとめることができる。また、クロスピーム 1 3 は中央領域に第 2 の開口 1 3 h を有し、一対のインホイールモータ駆動装置 3 1 から延びる電力ケーブル 3 8 および信号ケーブル 3 9 は、第 2 の開口 1 3 h からトーションビーム式サスペンション部材 1 1 の外へ延びることから、電力ケーブル 3 8 等の端部を、短い経路で車体の中央部に設置したインバータに接続することができる。20

【 0 0 4 2 】

次に本発明の他の実施形態を説明する。図 7 は他の実施形態のサスペンション構造を示す斜視図であり、理解を容易にするためトレーリングアームおよびクロスピームを取り出して表す。トレーリングアーム式サスペンション装置としての基本構成は上述した図 1 ~ 図 5 の実施形態と共通するため重複部分についての説明を省略し、異なる部分について説明する。

【 0 0 4 3 】

図 7 の実施形態では、トレーリングアーム 1 2 の後端領域がインホイールモータ駆動装置 3 1 よりも上方に配置され、インホイールモータ駆動装置 3 1 の上側表面と対向する点で異なる。30

【 0 0 4 4 】

詳細に説明すると図 7 に示すように、ブラケット 2 1 はトレーリングアーム 1 2 の後端領域から車幅方向外側へ張り出す張出壁部 2 2 と、張出壁部 2 2 からさらに下方へ延出する垂直壁部 2 3 とを含む。このようにトレーリングアーム 1 2 の後端領域よりも下方に向かう垂直壁部 2 3 の切り欠き部 2 3 c には、インホイールモータ駆動装置 3 1 の端面 3 4 s が一致する。そして、切り欠き部 2 3 c の周縁に間隔を空けて形成された複数のボルト孔 2 3 h にボルトを貫通させ、このボルトの先端を端面 3 4 s に形成された雌ねじに螺合させることによって、インホイールモータ駆動装置 3 1 をブラケット 2 1 に連結固定する。40

【 0 0 4 5 】

後壁部 2 5 の下側には、ショックアブソーバ 4 2 の下端と連結する連結部 2 5 s が形成される。連結部 2 5 s は、後壁部 2 5 から突出して互いに対向する一対の舌片からなり、これら一対の舌片間にショックアブソーバ 4 2 の下端を受け入れる。

【 0 0 4 6 】

トレーリングアーム 1 2 の後端領域は略水平となるように直線状に延びる。またトレーリングアームの中央領域は前方に向かうほど徐々に低くなるよう後端領域に対して傾斜して延びる。そしてトレーリングアーム 1 2 の前端領域は、後端領域よりも下方に配置され50

、 略水平となるように直線状に延びる。

【0047】

図7の実施形態では、プラケット21がトレーリングアーム12の後端領域から下方へ突出することから、インホイールモータ駆動装置がトレーリングアーム12の後端領域よりも下方に配置される。かかる実施形態においても、ピボット14の車幅方向位置はインホイールモータ駆動装置31の車幅方向内側端から車幅方向外側端までの範囲である軸線方向寸法A,B,Cに含まれることから、インホイールモータ駆動装置31の重量が大きくても、トレーリングアーム12に作用する曲げモーメントを小さくすることができる。

【0048】

次に本発明のさらに他の実施形態を説明する。図8はさらに他の実施形態のサスペンション構造を示す斜視図であり、理解を容易にするためトレーリングアームおよびクロスピームを取り出して表す。トレーリングアーム式サスペンション装置としての基本構成は上述した図1～図5の実施形態と共通するため重複部分についての説明を省略し、異なる部分について説明する。

【0049】

図1～図5の実施形態および図7の実施形態では、車体の前後方向において、インホイールモータ駆動装置の前後方向位置が、トレーリングアーム12の後端領域の前後方向寸法の範囲に含まれる。これに対し図8の実施形態では、インホイールモータ駆動装置がトレーリングアーム12の後端よりも後方に配置される点で異なる。

【0050】

詳細に説明すると図8に示すように、トレーリングアーム12は、トレーリングアームの後端と結合して上下方向に延びる補強部材17を含む。補強部材17はトレーリングアーム12と略同じ断面形状を有するパイプ部材であり、トレーリングアームの後端から上方へ延びる上部17aと、トレーリングアームの後端から下方へ延びる下部17bとを含む。なお、補強部材17を除くトレーリングアーム12は水平に延びる。

【0051】

プラケット21は、補強部材17から車幅方向外側へ張り出す張出壁部22と、張出壁部22からさらに後方へ延出する垂直壁部23と、垂直壁部23の上縁から90度屈曲して車幅方向に延び補強部材17の上端と結合する上壁部28と、垂直壁部23の下縁から90度屈曲して車幅方向に延び補強部材17の下端と結合する下壁部29とを含む。垂直壁部23は地面に垂直であり、車幅方向に直角である。上壁部28および下壁部29は略水平である。垂直壁部23の後縁には、前方に向かって切り込まれた切り欠き部23cが形成される。上壁部28の上面にはスプリングロアシート16が形成される。このスプリングロアシート16は補強部材17の上端に位置する。

【0052】

図8の実施形態では、プラケット21がトレーリングアーム12の後端よりも後方へ突出することから、インホイールモータ駆動装置がトレーリングアーム12の後端よりも後方に配置される。かかる実施形態においても、ピボット14の車幅方向位置はインホイールモータ駆動装置31の車幅方向内側端から車幅方向外側端までの範囲である軸線方向寸法A,B,Cに含まれることから、インホイールモータ駆動装置31の重量が大きくても、トレーリングアーム12に作用する曲げモーメントを小さくすることができる。

【0053】

以上、図面を参照してこの発明の実施の形態を説明したが、この発明は、図示した実施の形態のものに限定されない。図示した実施の形態に対して、この発明と同一の範囲内において、あるいは均等の範囲内において、種々の修正や変形を加えることが可能である。

【産業上の利用可能性】

【0054】

この発明になるインホイールモータ駆動装置のサスペンション構造は、電気自動車およびハイブリッド車両において有利に利用される。

【符号の説明】

10

20

30

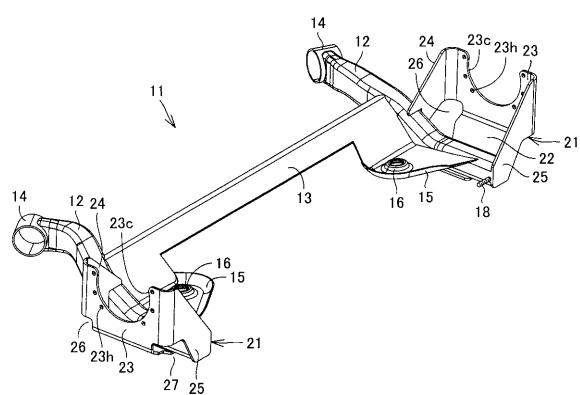
40

50

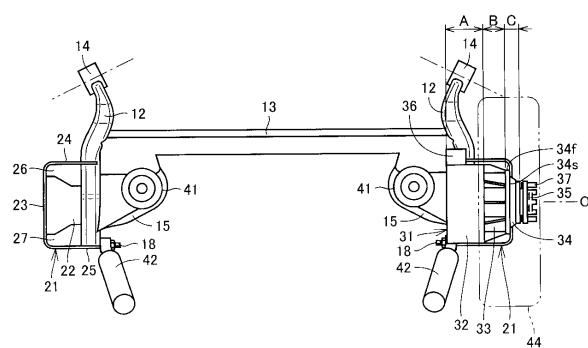
【0055】

11 トーションビーム式サスペンション部材、
 12 トレーリングアーム、
 13 クロスピーム、 14 ピボット、 16 スプリングロアシート、 17
 補強部材、 18 連結部、 21 ブラケット、 22 張出壁部、 23
 垂直壁部、 24 前壁部、 25 後壁部、 26, 27 ドレイン孔、 2
 8 上壁部、 29 下壁部、 31 インホイールモータ駆動装置 32 モー
 タ部、 33 減速部、 34 ハブ部、 34s 端面、 35 ハブ軸、
 36 端子ボックス、 38 電力ケーブル、 39 信号ケーブル。

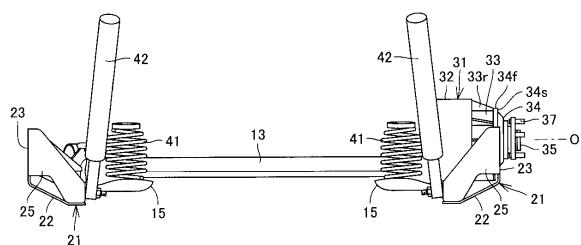
【図1】



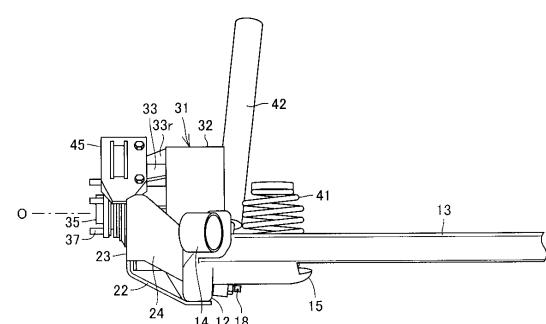
【図2】



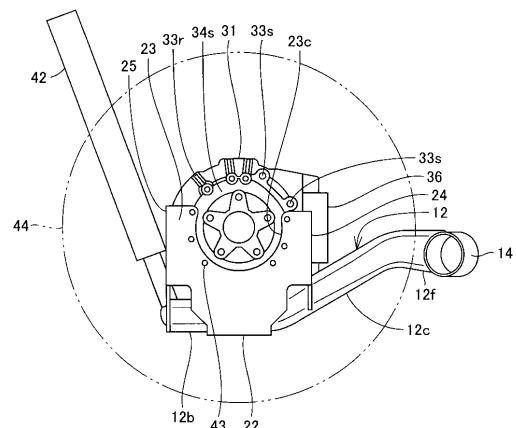
【図3】



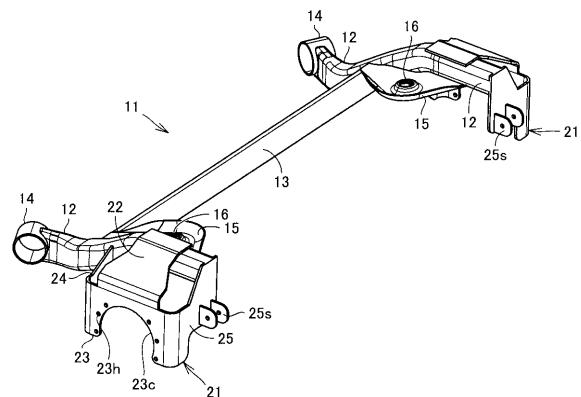
【図4】



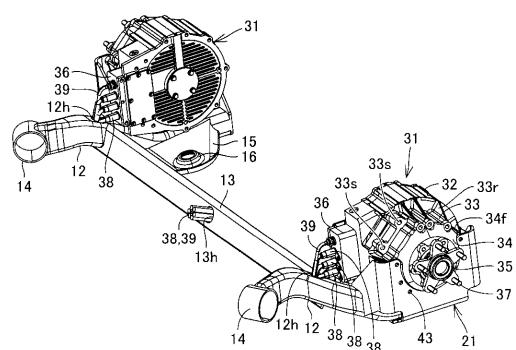
【 四 5 】



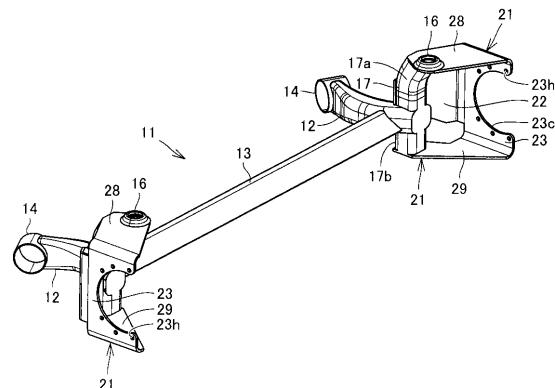
【 図 7 】



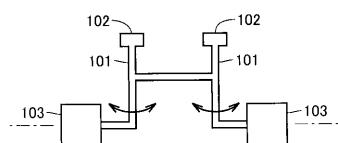
【 四 6 】



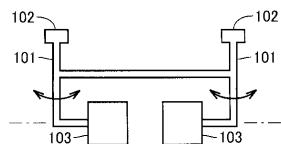
【図8】



【図9】



【図10】



フロントページの続き

(72)発明者 鈴木 稔
静岡県磐田市東貝塚1578番地 NTT株式会社内

審査官 平野 貴也

(56)参考文献 特開2010-228544 (JP, A)
特開2008-154346 (JP, A)
国際公開第2010/034807 (WO, A1)
特開2006-027310 (JP, A)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)

B60G 1/00 - 99/00
B60K 7/00