

(19)日本国特許庁(JP)

(12)特許公報(B2)

(11)特許番号
特許第7053390号
(P7053390)

(45)発行日 令和4年4月12日(2022.4.12)

(24)登録日 令和4年4月4日(2022.4.4)

(51)国際特許分類

F 1 6 F	15/129 (2006.01)	F 1 6 F	15/129	C
F 1 6 F	15/123 (2006.01)	F 1 6 F	15/123	A
F 1 6 D	13/64 (2006.01)	F 1 6 F	15/123	B

F 1 6 D 13/64

G

請求項の数 11 (全20頁)

(21)出願番号 特願2018-128751(P2018-128751)
 (22)出願日 平成30年7月6日(2018.7.6)
 (65)公開番号 特開2020-8061(P2020-8061A)
 (43)公開日 令和2年1月16日(2020.1.16)
 審査請求日 令和3年6月21日(2021.6.21)

(73)特許権者 000149033
 株式会社エクセディ
 大阪府寝屋川市木田元宮1丁目1番1号
 (74)代理人 110000202
 新樹グローバル・アイピー特許業務法人
 今中 秀幸
 大阪府寝屋川市木田元宮1丁目1番1号
 (72)発明者 株式会社エクセディ内
 審査官 杉山 豊博

最終頁に続く

(54)【発明の名称】 ダンパ装置

(57)【特許請求の範囲】**【請求項1】**

駆動源からのトルクをトランスマッision側に伝達するとともに、トルク変動を減衰するダンパ装置であって、

環状の第1プレートを有する第1回転部材と、

前記トランスマッision側の部材に連結可能なハブと、前記ハブから径方向外方に延び前記第1プレートと軸方向に対向するフランジと、を有し、前記第1回転部材と相対回転可能な第2回転部材と、

前記第1回転部材と前記第2回転部材とを回転方向に弾性的に連結する複数の弾性部材と、前記弾性部材の径方向内方において前記第1プレートと前記フランジとの軸方向間に配置され、前記第1プレートと前記フランジとの相対回転時に第1ヒステリシストルクを発生する第1ヒステリシストルク発生機構と、

前記ハブの外周面に設けられ前記第1プレートの内周面と摩擦接触する環状の第1摩擦部材を有し、前記第1回転部材と前記第2回転部材との相対回転時に第2ヒステリシストルクを発生させる第2ヒステリシストルク発生機構と、

前記第1ヒステリシストルク発生機構に設けられ、前記第1摩擦部材の外周面と所定の隙間をあけて配置された緩衝部材と、

を備えたダンパ装置。

【請求項2】

前記第1ヒステリシストルク発生機構は、前記第1プレートに摩擦接触する環状の摩擦プ

レートを有し、

前記緩衝部材は、前記摩擦プレートの内周面に設けられている、
請求項1に記載のダンパ装置。

【請求項3】

前記緩衝部材は、軸方向に延び前記第1摩擦部材の外周面と対向する第1対向部を有している、請求項1又は2に記載のダンパ装置。

【請求項4】

前記緩衝部材は、径方向に延び前記第1摩擦部材の側面と対向する第2対向部を有している、請求項3に記載のダンパ装置。

【請求項5】

前記緩衝部材は、前記第1ヒステリシストルク発生機構を構成する部材よりも高い輻射率を有する、請求項1から3のいずれかに記載のダンパ装置。

10

【請求項6】

前記摩擦プレートは、前記フランジに係合する係合部を有し、前記フランジと相対回転不能である、請求項2に記載のダンパ装置。

【請求項7】

前記緩衝部材は、前記第1摩擦部材より低い弾性を有する、請求項1から6のいずれかに記載のダンパ装置。

【請求項8】

前記緩衝部材は、前記第1摩擦部材よりも大きい摩擦係数を有する、請求項1から7のいずれかに記載のダンパ装置。

20

【請求項9】

前記第1摩擦部材の前記第1プレートの内周面に接触する摩擦面は、前記第1回転部材及び第2回転部材の回転軸線に対して傾斜する傾斜面である、請求項1から8のいずれかに記載のダンパ装置。

【請求項10】

前記第1摩擦部材の前記第1プレートの内周面に接触する摩擦面は、径方向外方に膨らむ球面の一部である、請求項1から8のいずれかに記載のダンパ装置。

【請求項11】

前記第1回転部材は、前記第2回転部材のフランジを挟んで前記第1プレートと軸方向において対向する第2プレートを有し、

30

前記第2ヒステリシストルク発生機構は、

前記フランジと前記第2プレートとの軸方向間に配置され、前記フランジの側面に摩擦接觸する側面を有する環状の第2摩擦部材と、

前記第2摩擦部材を前記フランジ側に付勢する付勢部材と、

を有する、

請求項2に記載のダンパ装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明は、ダンパ装置、特に、入力されたトルクを出力側に伝達するとともに、トルク変動を減衰するダンパ装置に関する。

40

【背景技術】

【0002】

車輛におけるアイドリング時及び走行時には、例えばエンジンから伝達されるトルク変動に起因する振動及び異音が発生する場合がある。この問題を解決するために、特許文献1に示されるようなダンパ装置が設けられている。

【0003】

特許文献1のダンパ装置は、クラッチプレートとリティニングプレートの軸方向間にスプラインハブが設けられている。そして、スプラインハブのフランジと各プレートとの間に

50

、トーションスプリングやヒステリシストルクを発生するための摩擦部材、付勢部材等が設けられている。また、スプラインハブのボスの外周面には、ヒステリシストルクを発生するための摩擦ワッシャが設けられている。この摩擦ワッシャは、外周面がクラッチプレートの内周面に接触しており、スプラインハブに対してクラッチプレートのミスマライメントを防止する機能も有している。

【先行技術文献】

【特許文献】

【0004】

【文献】特開2009-19746号公報

10

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0005】

特許文献1の装置では、クラッチプレートとリティニングプレートの軸方向間にスプラインハブが設けられ、さらにスプラインハブのフランジと各プレートとの間に摩擦部材及び付勢部材が設けられているので、スプラインハブは軸方向に所定の範囲で移動が可能である。

【0006】

このため、摩擦部材等が摩耗してくると、装置の作動中にスプラインハブが軸方向に大きく移動する場合がある。そして、スプラインハブが軸方向に大きく移動すると、スプラインハブのボス外周面に設けられた摩擦ワッシャが、ボスとクラッチプレートとの間に噛み込むおそれがある。このような状況が発生すると、摩擦ワッシャが損傷したり、摩擦ワッシャの動作不良が発生したりすることになる。

20

【0007】

本発明の課題は、ダンパ装置において、プレートの内周面に接触する摩擦部材の姿勢を安定させ、摩擦部材の損傷や動作不良を抑えることにある。

【課題を解決するための手段】

【0008】

(1) 本発明に係るダンパ装置は、入力されたトルクを出力側に伝達するとともに、トルク変動を減衰する装置である。このダンパ装置は、第1回転部材と、第2回転部材と、複数の弾性部材と、第1ヒステリシストルク発生機構と、第2ヒステリシストルク発生機構と、緩衝部材と、を備えている。第1回転部材は環状の第1プレートを有する。第2回転部材は、トランスミッション側の部材に連結可能なハブと、ハブから径方向外方に延び第1プレートと軸方向に対向するフランジと、を有し、第1回転部材と相対回転可能である。複数の弾性部材は、第1回転部材と第2回転部材とを回転方向に弾性的に連結する。第1ヒステリシストルク発生機構は、弾性部材の径方向内方において第1プレートとフランジとの軸方向間に配置され、第1プレートとフランジとの相対回転時に第1ヒステリシストルクを発生する。第2ヒステリシストルク発生機構は、ハブの外周面に設けられ第1プレートの内周面と摩擦接觸する環状の第1摩擦部材を有し、第1回転部材と第2回転部材との相対回転時に第2ヒステリシストルクを発生させる。緩衝部材は、第1ヒステリシストルク発生機構に設けられ、第1摩擦部材の外周面と所定の隙間をあけて配置されている。

30

【0009】

この装置では、トルク変動によって第1回転部材と第2回転部材とが相対回転し、この際、第1及び第2ヒステリシストルク発生機構によって発生するヒステリシストルクによって、トルク変動が減衰される。このような装置の作動中に、第2回転部材のフランジが軸方向に移動し、第1プレートの内周面と第1摩擦部材とが離れたとしても、緩衝部材によって第1摩擦部材の姿勢が安定する。このため、第1摩擦部材が第1プレートの内周部に噛み込む等の不具合が防止され、第1摩擦部材の損傷や、第1摩擦部材の動作不良を抑えることができる。

【0010】

(2) 好ましくは、第1ヒステリシストルク発生機構は、第1プレートに摩擦接觸する環

40

50

状の摩擦プレートを有している。そして、緩衝部材は、摩擦プレートの内周面に設けられている。

【0011】

この場合は、第1ヒステリシストルク発生機構を構成する摩擦プレートの内周面に緩衝部材が設けられているので、構成が簡単になる。また、同様の理由により、緩衝部材を設けることによる装置の大型化を避けることができる。

【0012】

(3) 好ましくは、緩衝部材は、軸方向に延び第1摩擦部材の外周面と対向する第1対向部を有している。

【0013】

ここでは、第1摩擦部材が正規の位置からずれた場合、第1摩擦部材の外周面が緩衝部材の第1対向部に当接する。このため、第1摩擦部材の姿勢が大きく変化するのを抑えることができる。

【0014】

(4) 好ましくは、緩衝部材は、径方向に延び第1摩擦部材の側面と対向する第2対向部を有している。

【0015】

この場合も、前記同様に、第1摩擦部材が正規の位置からずれた場合、緩衝部材の第2対向部によって、第1摩擦部材の姿勢が大きく変化するのを抑えることができる。

【0016】

(5) 好ましくは、緩衝部材は、第1ヒステリシストルク発生機構を構成する部材よりも高い輻射率を有する。

【0017】

ここで、第1摩擦部材は熱によって変形する樹脂で形成されることが多い。したがって、第1摩擦部材が摩擦熱によって高温になると、第1摩擦部材が熱変形し、予定した摩擦抵抗が得られない。しかし、ここでは、第1摩擦部材で発生した熱を、高い輻射率を有する緩衝部材によって吸収することで、第1摩擦部材が高温になるのを抑えることができる。

【0018】

(6) 好ましくは、摩擦プレートは、フランジに係合する係合部を有し、フランジと相対回転不能である。

【0019】

摩擦プレートは摩擦により発熱する。また、第1摩擦部材からの熱が伝達される。しかし、摩擦プレートの係合部はフランジに係合しているので、摩擦プレートの熱を、係合部を介してフランジに直接伝達することができ。したがって摩擦プレートが高温になるのを避けることができる。

【0020】

(7) 好ましくは、緩衝部材は、第1摩擦部材より低い弾性を有する。この場合は、第1摩擦部材が緩衝部材に当接しても、第1摩擦部材が損傷するのを避けることができる。

【0021】

(8) 好ましくは、緩衝部材は、第1摩擦部材よりも大きい摩擦係数を有する。この場合は、第1摩擦部材が緩衝部材に当接すると、緩衝部材の表面に対してすべりにくくなる。

【0022】

(9) 好ましくは、第1摩擦部材の第1プレートの内周面に接触する摩擦面は、第1回転部材及び第2回転部材の回転軸線に対して傾斜する傾斜面である。

【0023】

ここでは、第1プレートの内周面は傾斜面であり、この傾斜面に第1摩擦部材が摩擦接触する。このため、摩擦面積を大きく確保して面圧を小さくすることができ、摩擦部分の摩耗及び発熱を抑えることができる。

【0024】

また、第1摩擦部材と第1プレートとが傾斜面で当接しているので、第1摩擦部材が装着

10

20

30

40

50

されたハブに対する第1プレートのミスマライメントを小さくしやすい。

【0025】

(10) 好ましくは、第1摩擦部材の第1プレートの内周面に接触する摩擦面は、径方向外方に膨らむ球面の一部である。

【0026】

この場合は、第1摩擦部材は第1プレートの球面に接触するので、前記同様に、摩擦面積を大きく確保することができ、摩擦部分の摩耗及び発熱を抑えることができる。また、第1摩擦部材の位置がずれたとしても、球面によって、ハブ(すなわち第2回転部材)と第1プレート(すなわち第1回転部材)とのミスマライメントを抑えることができる。

【0027】

(11) 好ましくは、第1回転部材は、第2回転部材のフランジを挟んで第1プレートと軸方向において対向する第2プレートを有している。また、第2ヒステリシストルク発生機構は、環状の第2摩擦部材と、付勢部材と、を有している。第2摩擦部材は、フランジと第2プレートとの軸方向間に配置され、フランジの側面に摩擦接触する側面を有する。付勢部材は、第2摩擦部材をフランジ側に付勢する。

10

【発明の効果】

【0028】

以上のような本発明では、ダンパ装置において、プレートの内周面に接触する摩擦部材の姿勢を安定させ、摩擦部材の損傷や動作不良を抑えることができる。

【図面の簡単な説明】

20

【0029】

【図1】本発明の第1実施形態としてのクラッチディスク組立体の縦断面概略図。

【図2】クラッチディスク組立体の正面部分図。

【図3】クラッチディスク組立体の捩り特性線図。

【図4】図1の拡大部分図。

【図5】図2の拡大部分図。

【図6】図1の拡大部分図。

【図7】主に低剛性ダンパの分解斜視図。

【図8】図7の一部を示す図。

【図9】ヒステリシストルク発生機構の拡大部分図。

30

【図10】本発明の第2実施形態の図9に相当する図。

【図11】本発明の第3実施形態の図9に相当する図。

【図12】本発明の第4実施形態の図9に相当する図。

【発明を実施するための形態】

【0030】

図1は、本発明の第1実施形態によるダンパ装置を有するクラッチディスク組立体の断面図である。図1のO-O線は、クラッチディスク組立体1の回転軸線である。このクラッチディスク組立体1は、図1の左側に配置されるエンジン及びフライホイールからのトルクを、図1の右側に配置されるトランスミッションに伝達し、かつトルク変動を減衰する。また、図2はクラッチディスク組立体1の正面部分図である。

40

【0031】

[全体構成]

クラッチディスク組立体1は、摩擦係合によりフライホイールからトルクが入力されるクラッチディスク2と、クラッチディスク2から入力されるトルク変動を減衰及び吸収するダンパ機構3(ダンパ装置)と、スプラインハブ4と、を有している。

【0032】

[クラッチディスク2]

クラッチディスク2は、図示しないプレッシャープレートによってフライホイールに押し付けられる。クラッチディスク2は、クッショニングプレート6と、クッショニングプレート6の両面にリベット7によって固定される1対の摩擦フェーシング8と、を有している

50

。 クッショニングプレート 6 はダンパ機構 3 の外周部に固定されている。

【 0 0 3 3 】

[ダンパ機構 3]

ダンパ機構 3 は、エンジンから伝達されるトルク変動を効果的に減衰及び吸収するためには、図 3 に示すように、正側（駆動側の回転方向）及び負側において 4 段の捩り特性を有している。具体的には、捩り特性の正側及び負側において、1 段目（L 1 ）領域及び 2 段目（L 2 ）領域は低捩り剛性及び低ヒステリシストルクの領域であり、3 段目（H 3 ）領域及び 4 段目（H 4 ）領域は高捩り剛性及び高ヒステリシストルクの領域である。

【 0 0 3 4 】

ダンパ機構 3 は、低剛性ダンパ 1 1 と、高剛性ダンパ 1 2 と、全領域ヒステリシストルク発生機構（以下、「L - H ヒス発生機構」と記す）1 3（第 2 ヒステリシストルク発生機構の一例）と、低捩り角度領域ヒステリシストルク発生機構（以下、「L ヒス発生機構」と記す）1 4 と、中捩り角度領域ヒステリシストルク発生機構（以下、「L 2 ヒス発生機構」と記す）1 5 と、高捩り角度領域ヒステリシストルク発生機構（以下、「H ヒス発生機構」と記す）1 6（第 1 ヒステリシストルク発生機構の一例）と、ストップ機構 1 7 と、を有している。

10

【 0 0 3 5 】

低剛性ダンパ 1 1 は、低捩り角度領域（L 1 + L 2 ）で作動する。高剛性ダンパ 1 2 は、低捩り角度領域よりも捩り角度の大きい高捩り角度領域（H 3 + H 4 ）で作動する。また、高剛性ダンパ 1 2 は低剛性ダンパ 1 1 よりも高い捩り剛性を有する。

20

【 0 0 3 6 】

L - H ヒス発生機構 1 3 は、低捩り角度領域（L 1 + L 2 ）及び高捩り角度領域（H 3 + H 4 ）の全捩り角度領域においてヒステリシストルクを発生する機構である。L ヒス発生機構 1 4 は、低捩り角度領域の全領域（L 1 + L 2 ）でのみヒステリシストルクを発生する機構である。L 2 ヒス発生機構 1 5 は、2 段目の第 2 捣り角度領域（L 2 ）でのみヒステリシストルクを発生する機構である。H ヒス発生機構 1 6 は、高捩り角度領域（H 3 + H 4 ）でのみヒステリシストルクを発生する機構である。

【 0 0 3 7 】

ストップ機構 1 7 は、入力側の部材であるクラッチディスク 2 と、出力側の部材であるスライインハブ 4 と、の捩り角度（相対回転角度）が所定の角度になると、それ以上の両部材の相対回転角度を禁止する機構である。

30

【 0 0 3 8 】

< 高剛性ダンパ 1 2 >

高剛性ダンパ 1 2 は、図 4 に示すように、入力側回転部材 2 0（第 1 回転部材の一例）と、ハブフランジ 2 1 と、複数の高剛性スプリング 2 2 と、を有している。

【 0 0 3 9 】

- 入力側回転部材 2 0 -

入力側回転部材 2 0 には、クラッチディスク 2 を介してエンジンからトルクが入力され、クラッチプレート 2 4（第 1 プレートの一例）及びリティニングプレート 2 5 を有している。

40

【 0 0 4 0 】

クラッチプレート 2 4 及びリティニングプレート 2 5 は、実質的に環状に形成され、軸方向に間隔を隔てて配置されている。クラッチプレート 2 4 はエンジン側に配置され、リティニングプレート 2 5 はトランスミッション側に配置されている。クラッチプレート 2 4 及びリティニングプレート 2 5 は、外周部がストップピン 2 6 によって連結されており、一体で回転する。

【 0 0 4 1 】

クラッチプレート 2 4 及びリティニングプレート 2 5 には、図 2 に示すように、それぞれ 4 個の第 1 保持部 2 4 a , 2 5 a 及び第 2 保持部 2 4 b , 2 5 b が円周方向に間隔を隔てて形成されている。第 1 保持部 2 4 a , 2 5 a と第 2 保持部 2 4 b , 2 5 b とは円周方向

50

に交互に配置されている。また、リティニングプレート 25 には、複数の係合孔 25c が形成されている。

【0042】

なお、図2では、リティニングプレート 25 を示しているが、各保持部 24a, 24b, 24b, 25b に関しては、逆側に配置されたクラッチプレート 24 も同様の構成である。また、図2では、リティニングプレート 25 の一部を破断して示している。

【0043】

- ハブフランジ 21 -

ハブフランジ 21 は、略円板状の部材であり(図7参照)、スプラインハブ 4 の外周に配置されている。ハブフランジ 21 は、クラッチプレート 24 とリティニングプレート 25 との軸方向間に配置され、これらの両プレート 24, 25 と所定の角度範囲内で相対回転可能である。図5に示すように、ハブフランジ 21 とスプラインハブ 4 とは、互いの内周部及び外周部に形成された複数の歯 21c, 4c によって噛み合っている。すなわち、ハブフランジ 21 とスプラインハブ 4 とが第2回転部材の一例である。なお、互いの歯 21c, 4c の間には所定の隙間 G1 が設定されている。すなわち、ハブフランジ 21 とスプラインハブ 4 とは、歯 21c, 4c の隙間 G1 の角度分(低掠り角度領域(L1 + L2))に相当)だけ相対回転が可能である。

10

【0044】

ハブフランジ 21 には、図5に示すように、クラッチプレート 24 及びリティニングプレート 25 の第1保持部 24a, 25a 及び第2保持部 24b, 25b と対向する位置に、それぞれ第1窓孔 21a 及び第2窓孔 21b が形成されている。そして、第1窓孔 21a に第1高剛性スプリング 22a が収容され、この第1高剛性スプリング 22a がクラッチプレート 24 及びリティニングプレート 25 の第1保持部 24a, 25a によって軸方向及び径方向に保持されている。また、第2窓孔 21b に第2高剛性スプリング 22b が収容され、この第2高剛性スプリング 22b がクラッチプレート 24 及びリティニングプレート 25 の第2保持部 24b, 25b によって軸方向及び径方向に保持されている。

20

【0045】

なお、クラッチプレート 24 及びリティニングプレート 25 の第1保持部 24a, 25a 及び第2保持部 24b, 25b の円周方向の両端は、各高剛性スプリング 22a, 22b の端面に係合可能である。

30

【0046】

ここで、ハブフランジ 21 の第1窓孔 21a には第1高剛性スプリング 22a が、第2窓孔 21b には第2高剛性スプリング 22b が、それぞれ円周方向に隙間なく配置されている。一方、クラッチプレート 24 及びリティニングプレート 25 の第1保持部 24a, 25a には第1高剛性スプリング 22a が円周方向に隙間なく配置されているが、両プレート 24, 25 の第2保持部 24b, 25b には、第2高剛性スプリング 22b が円周方向に隙間 G2(図2及び図5参照)を介して配置されている。この隙間 G2 が3段目の掠り角度分(角度領域 H3)に相当している。

【0047】

なお、ハブフランジ 21 の第2窓孔 21b のそれぞれの内周側には、軸方向に貫通する係合孔 21e が形成されている。

40

【0048】

以上の構成により、詳細は後述するが、高掠り角度領域 H3, H4 では、まず第1高剛性スプリング 22a のみが圧縮され(H3領域)、その後、第1高剛性スプリング 22a に加えて第2高剛性スプリング 22b が圧縮される(H4領域)ことになる。

【0049】

<ストッパ機構 17 >

ストッパ機構 17 は、図5に示すように、ハブフランジ 21 の外周部に形成された複数のストッパ用切欠 21d と、前述のストップピン 26 と、から構成されている。ストッパ用切欠 21d は、所定の角度範囲にわたって形成されており、径方向外方に開いている。そ

50

して、このストップ用切欠 21d をストップピン 26 が軸方向に貫通している。

【0050】

また、切欠 21d は、円周方向の両端部が内周側に向かって深く形成され、中央部分が浅く形成されている。この深い部分の内周側に、第 2 窓孔 21b が形成されている。

【0051】

<低剛性ダンパ 11>

低剛性ダンパ 11 は、図 6 及び図 7 に示すように、サブプレート 34 及びスプリングホルダ 35 と、ドライブプレート 36 と、複数の低剛性スプリング 37 と、を有している。

【0052】

- サブプレート 34 -

サブプレート 34 は、クラッチプレート 24 とハブフランジ 21 との軸方向間に配置され、ほぼ矩形であって、角部が円弧状に形成されている。サブプレート 34 は、図 7 に示すように、中央部に円形の開口を有しており、それぞれ 2 個の第 1 保持部 34a 及び第 2 保持部 34b と、4 個の第 1 係合突起 34c と、第 1 係合突起 34c より突起長さが短い 4 個の第 2 係合突起 34d と、環状溝 34e と、を有している。

10

【0053】

第 1 保持部 34a 及び第 2 保持部 34b は、各係合突起 34c の内周側に形成されている。4 個の第 1 係合突起 34c は、4 つの角部外周にハブフランジ 21 側に突出して形成されている。環状溝 34e は第 1 保持部 34a 及び第 2 保持部 34b の内周側で、開口部の縁に形成されている。

20

【0054】

- スプリングホルダ 35 -

スプリングホルダ 35 は、サブプレート 34 とハブフランジ 21 との軸方向間で、サブプレート 34 と間隔をあけて対向して配置されている。スプリングホルダ 35 はサブプレート 34 とほぼ同様の形状である。スプリングホルダ 35 は、中央部に円形の開口を有しており、それぞれ 2 個の第 1 保持部 35a 及び第 2 保持部 35b と、4 個のボス部 35c と、4 個の切欠 35d と、を有している。各ボス部 35c には切欠 35e が形成されている。また、第 2 保持部 35b の円周方向両端には、円周方向に延びる円弧状溝 35f が形成されている。

30

【0055】

第 1 保持部 35a 及び第 2 保持部 35b は、それぞれサブプレート 34 の第 1 保持部 34a 及び第 2 保持部 34b と対向する位置に形成されている。4 個のボス部 35c は、4 つの角部外周に形成されている。この 4 個のボス部 35c の切欠 35e にサブプレート 34 の第 1 係合突起 34c が係合し、さらにボス部 35c がハブフランジ 21 の係合孔 21e に係合している。このように、第 1 係合突起 34c 及びボス部 35c が係合孔 21e に圧入されることで、サブプレート 34 はハブフランジ 21 に対して軸方向に移動不能になっている。また、切欠 35d は、サブプレート 34 の第 2 係合突起 34d に対応して形成されており、この切欠 35d に第 2 係合突起 34d が係合している。

【0056】

なお、サブプレート 34 の第 1 係合突起 34c は先端に爪を有していてもよい。この場合、第 1 係合突起 34c の先端部は、切欠 35e 及びハブフランジ 21 の係合孔 21e を貫通し、先端の爪がハブフランジ 21 の側面に係合する。これにより、サブプレート 34 はハブフランジ 21 に対して軸方向に移動不能となる。

40

【0057】

以上のように、サブプレート 34 とスプリングホルダ 35 とが、第 1 係合突起 34c と切欠 35e との係合、及び第 2 係合突起 34d と切欠 35d との係合、によって一体化されている。そして、スプリングホルダ 35 とハブフランジ 21 とが、第 1 係合突起 34c 及びボス部 35c と係合孔 21e との係合によって一体化されている。したがって、サブプレート 34 及びスプリングホルダ 35 はハブフランジ 21 と一緒に回転する。

【0058】

50

- ドライブプレート 3 6 -

ドライブプレート 3 6 は、サブプレート 3 4 とスプリングホールダ 3 5 との軸方向間に配置され、サブプレート 3 4 及びスプリングホールダ 3 5 と所定の角度範囲内で相対回転可能である。ドライブプレート 3 6 は、中央部に開口を有しており、それぞれ 2 個の第 1 窓孔 3 6 a 及び第 2 窓孔 3 6 b と、ドライブプレート 3 6 の内周面に形成された複数の係合凹部 3 6 c と、を有している。

【 0 0 5 9 】

また、第 1 窓孔 3 6 a の内周端部の両側には、それぞれ円周方向に延びる第 1 係合溝 3 6 d が形成されている。第 2 窓孔 3 6 b の内周端部の一方側には、円周方向に延びる第 2 係合溝 3 6 e が形成されている。

10

【 0 0 6 0 】

第 1 窓孔 3 6 a 及び第 2 窓孔 3 6 b は、それぞれサブプレート 3 4 及びスプリングホールダ 3 5 の第 1 保持部 3 4 a , 3 5 a 及び第 2 保持部 3 4 b , 3 5 b と対向する位置に形成されている。そして、第 1 窓孔 3 6 a に第 1 低剛性スプリング 3 7 a が収容され、この第 1 低剛性スプリング 3 7 a がサブプレート 3 4 及びスプリングホールダ 3 5 の第 1 保持部 3 4 a , 3 5 a によって軸方向及び径方向に保持されている。また、第 2 窓孔 3 6 b に第 2 低剛性スプリング 3 7 b が収容され、この第 2 低剛性スプリング 3 7 b がサブプレート 3 4 及びスプリングホールダ 3 5 の第 2 保持部 3 4 b , 3 5 b によって軸方向及び径方向に保持されている。

【 0 0 6 1 】

なお、サブプレート 3 4 及びスプリングホールダ 3 5 の第 1 保持部 3 4 a , 3 5 a 及び第 2 保持部 3 4 b , 3 5 b の円周方向の両端は、各低剛性スプリング 3 7 a , 3 7 b の端面に係合可能である。

20

【 0 0 6 2 】

ここで、ドライブプレート 3 6 の第 1 窓孔 3 6 a には第 1 低剛性スプリング 3 7 a が、第 2 窓孔 3 6 b には第 2 低剛性スプリング 3 7 b が、それぞれ円周方向に隙間なく配置されている。一方、サブプレート 3 4 及びスプリングホールダ 3 5 の第 1 保持部 3 4 a , 3 5 a には第 1 低剛性スプリング 3 7 a が円周方向に隙間なく配置されているが、両部材 3 4 , 3 5 の第 2 保持部 3 4 b , 3 5 b には、第 2 低剛性スプリング 3 7 b が円周方向に隙間を介して配置されている。この隙間が 1 段目の捩り角度分（低捩り角度領域 L 1 ）に相当している。

30

【 0 0 6 3 】

低剛性スプリング 3 7 のバネ定数は、高剛性スプリング 2 2 のバネ定数に比べて大幅に小さく設定されている。すなわち、高剛性スプリング 2 2 は低剛性スプリング 3 7 よりもはるかに剛性が高い。このため、1 段目領域（L 1 ）及び 2 段目領域（L 2 ）では、高剛性スプリング 2 2 は圧縮されず、低剛性スプリング 3 7 のみが圧縮される。

【 0 0 6 4 】

【 スラインハブ 4 】

スラインハブ 4 は、クラッチプレート 2 4 及びリティニングプレート 2 5 の内周側に配置されている。スラインハブ 4 は、図 4 及び図 6 に示すように、軸方向に延びる筒状のボス 4 1 と、ボス 4 1 から径方向外側に延びるフランジ 4 2 と、を有している。ボス 4 1 の内周部には、トランスミッションの入力シャフト（図示せず）に係合するスライン孔 4 a が形成されている。

40

【 0 0 6 5 】

ボス 4 1 の外周面において、フランジ 4 2 のエンジン側には複数の係合凸部 4 d が形成されている。係合凸部 4 d はドライブプレート 3 6 の係合凹部 3 6 c に、実質的に隙間なく係合している。また、フランジ 4 2 の外周面には、歯 4 c が形成されている。図 5 で説明したように、この歯 4 c が、ハブフランジ 2 1 の歯 2 1 c と噛合可能であり、両歯 4 c , 2 1 c の円周方向間には隙間 G 1 が存在する。

【 0 0 6 6 】

50

< L - H ヒス発生機構 1 3 >

L - H ヒス発生機構 1 3 は、捩り角度領域の全領域 (L 1 + L 2 + H 3 + H 4) においてヒステリシストルク H を発生する。

【 0 0 6 7 】

L - H ヒス発生機構 1 3 は、図 6 に示すように、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 (第 1 摩擦部材の一例) と、第 2 摩擦ワッシャ 5 2 と、第 1 コーンスプリング 5 4 と、を有している。

【 0 0 6 8 】

第 1 摩擦ワッシャ 5 1 は、樹脂製であり、スラインハブ 4 のボス 4 1 の外周において、係合凸部 4 d の側面とクラッチプレート 2 4 の内周端部との間に配置されている。より詳細には、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 の外周面において、クラッチプレート 2 4 側の角部は、軸方向の外側 (クラッチプレート 2 4 側) に向かって径が小さくなる傾斜面 5 1 a となっている。また、クラッチプレート 2 4 の内周端面は、この傾斜面 5 1 a に当接する傾斜面 2 4 c となっている。

10

【 0 0 6 9 】

第 2 摩擦ワッシャ 5 2 は、樹脂製であり、スラインハブ 4 のフランジ 4 2 とリティニングプレート 2 5 の内周端部との軸方向間に配置されている。第 2 摩擦ワッシャ 5 2 の外周部には、後述する第 3 摩擦ワッシャ 5 3 に係合する係合部 (図示せず) を有しており、両部材は一体回転する。

【 0 0 7 0 】

また、第 1 コーンスプリング 5 4 は、第 2 摩擦ワッシャ 5 2 とリティニングプレート 2 5 の内周端部との軸方向間に配置され、第 2 摩擦ワッシャ 5 2 とリティニングプレート 2 5 とが互いに離れるように、両部材 2 5 , 5 2 を付勢している。

20

【 0 0 7 1 】

以上から、クラッチプレート 2 4 及びリティニングプレート 2 5 と、スラインハブ 4 と、が相対回転する全捩り角度領域において、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 とクラッチプレート 2 4 又はスラインハブ 4 との間に摩擦抵抗が発生するとともに、第 2 摩擦ワッシャ 5 2 とスラインハブ 4 との間に摩擦抵抗が発生する。これらの摩擦抵抗によって、全捩り角度領域においてヒステリシストルク H が発生する。

【 0 0 7 2 】

< L ヒス発生機構 1 4 >

30

L ヒス発生機構 1 4 は、1 段目領域及び 2 段目領域である低捩り角度領域の全領域 (L 1 + L 2) でのみヒステリシストルク h L を発生する。

【 0 0 7 3 】

L ヒス発生機構 1 4 は、図 7 に示すように、サブプレート 3 4 の環状溝 3 4 e に装着された付勢部材としての波線 5 6 を有している。波線 5 6 は、一部に欠落部を有する環状の線材で形成されている。波線 5 6 は、円周方向に所定の間隔で複数の押圧部 5 6 a を有している。押圧部 5 6 a はドライブプレート 3 6 側に突出して形成されており、弾性変形が可能である。また、押圧部 5 6 a の先端部は、ドライブプレート 3 6 の各窓孔 3 6 a , 3 6 b に形成された第 1 及び第 2 係合溝 3 6 d , 3 6 e に係合可能である。このように、波線 5 6 は、ドライブプレート 3 6 に対して相対回転不能であり、かつ環状溝 3 4 e 内で円周方向に移動可能である。そして、波線 5 6 の弾性変形によって、ドライブプレート 3 6 がスプリングホルダ 3 5 側に付勢されている。

40

【 0 0 7 4 】

ここで、前述のように、サブプレート 3 4 及びスプリングホルダ 3 5 はハブフランジ 2 1 と一体回転する。また、ドライブプレート 3 6 はスラインハブ 4 と一体回転する。そして、ハブフランジ 2 1 とスラインハブ 4 とは、前述のように、隙間 G 1 の角度分だけ相対回転可能である。言い換えれば、ハブフランジ 2 1 (スプリングホルダ 3 5 と一体回転) とスラインハブ 4 (ドライブプレート 3 6 と一体回転) とは、捩り特性の 1 段目領域と 2 段目領域の低捩り角度領域の全領域 (L 1 + L 2) においてのみ相対回転可能である。

【 0 0 7 5 】

50

そして、スプリングホルダ35とドライブプレート36とは、波線56によって互いに押圧されているので、スプリングホルダ35とドライブプレート36とは低捩り角度の全領域（L1+L2）においてのみ相対回転して摩擦抵抗が生じる。また、波線56とサブプレート34の環状溝34eの底部との間に摩擦抵抗が生じる。これらの摩擦抵抗によって、ヒステリシストルクhLが発生する。

【0076】

ここでは、サブプレート34の環状溝34eに波線56が埋め込まれるように装着されているので、軸方向寸法を抑えて、ヒステリシストルク発生機構を実現できる。また、スプリングホルダ35とドライブプレート36との間だけではなく、波線56とサブプレート34の環状溝34eの底部との間に摩擦抵抗が生じるので、各部における摩擦抵抗を小さくして所望のヒステリシストルクが得られる。したがって、各部の磨耗を抑えることができる。

10

【0077】

< L2ヒス発生機構15 >

L2ヒス発生機構15は、2段目の捩り角度領域（L2）でのみヒステリシストルクhL2を発生する。

【0078】

L2ヒス発生機構15はウェーブスプリング60を有している。ウェーブスプリング60は、軸方向に弹性変形可能な環状の弾性体であり、軸方向に圧縮された状態でスラインハブ4のフランジ42とスプリングホルダ35との間に配置されている。ウェーブスプリング60は、ハブフランジ21及びスプリングホルダ35に当接しており、ハブフランジ21に対して回転すると摩擦抵抗を発生する。

20

【0079】

図8に、ウェーブスプリング60及びその周辺の部材を抽出して示している。ウェーブスプリング60は、環状の本体部60aと、本体部60aから径方向外側へ延びる2対の爪部60bと、を有している。爪部60bの先端部は、軸方向に折り曲げられており、スプリングホルダ35に形成された円弧状溝35fを通過して第2低剛性スプリング37bの両端部に当接している。2つの爪部60b間の円周方向の距離は、第2低剛性スプリング37bの自由長とほぼ一致している。これにより、第2低剛性スプリング37bによりウェーブスプリング60の円周（回転）方向の位置決めが行われるとともに、第2低剛性スプリング37b及びウェーブスプリング60は一体で回転可能となっている。なお、溝35fの円周方向の距離は、2つの爪部60b間の円周方向の距離より長い。

30

【0080】

また、本体部60aの内周部には、複数の係合凹部60cが形成されている。係合凹部60cは、スラインハブ4の係合凸部4dに所定の隙間を介して係合している。この隙間が、1段目の捩り角度領域（L1）の角度分に相当している。したがって、1段目領域ではウェーブスプリング60によるヒステリシストルクは発生しないが、2段目領域（L2）でのみウェーブスプリング60によるヒステリシストルクhL2が得られる。

30

【0081】

< Hヒス発生機構16 >

40

Hヒス発生機構16は、3段目領域及び4段目領域である高捩り角度領域（H3+H4）でのみヒステリシストルクhHを発生する。

【0082】

Hヒス発生機構16は、図4及び図6に示すように、サブプレート34に装着された環状の第1摩擦材61（サブプレート34及び第1摩擦材61が摩擦プレートの一例である）と、環状の第2摩擦材62を有する第3摩擦ワッシャ53と、第2コーンスプリング64と、を有している。

【0083】

第1摩擦材61は、サブプレート34のエンジン側の側面に固定されており、サブプレート34とともにハブフランジ21と一体回転する。そして、第1摩擦材61は、クラッチ

50

プレート 2 4 の内周部の側面に当接可能である。また、第 1 摩擦材 6 1 は、図 9 に拡大して示すように、断面が L 字状に形成されている。

【 0 0 8 4 】

より詳細には、第 1 摩擦材 6 1 は、摩擦部 6 1 a 及び緩衝部 6 1 b (緩衝部材の一例) を有している。第 1 摩擦材 6 1 は、例えば、熱可塑性エラストマー等の樹脂材料で形成されており、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 よりも弾性が低く、かつ摩擦係数が大きい。また、第 1 摩擦材 6 1 は、H ヒス発生機構 1 6 を構成する他の部材よりも、高い輻射率を有している。

【 0 0 8 5 】

摩擦部 6 1 a は、クラッチプレート 2 4 の側面に摩擦接触する部分であり、円板状に形成されている。緩衝部 6 1 b は、摩擦部 6 1 a の内周端からリティニングプレート 2 5 側に軸方向に延びている。緩衝部 6 1 b は、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 の外周面に対して、径方向に所定の隙間をあけて対向する位置に配置されている。

10

【 0 0 8 6 】

第 3 摩擦ワッシャ 5 3 は、ハブフランジ 2 1 内周部とリティニングプレート 2 5 内周部との間に配置されており、リティニングプレート 2 5 側に突出する複数の係合突起 5 3 a を有している。この係合突起 5 3 a がリティニングプレート 2 5 の係合孔 2 5 c に係合している。したがって、第 3 摩擦ワッシャ 5 3 はリティニングプレート 2 5 と一体回転する。第 2 摩擦材 6 2 は、第 3 摩擦ワッシャ 5 3 のハブフランジ 2 1 側の側面に固定され、ハブフランジ 2 1 の内周部の側面に摩擦接触する。

20

【 0 0 8 7 】

第 2 コーンスプリング 6 4 は、第 3 摩擦ワッシャ 5 3 とリティニングプレート 2 5 との間に配置されている。第 2 コーンスプリング 6 4 は、第 3 摩擦ワッシャ 5 3 とリティニングプレート 2 5 とを、両者が軸方向に互いに離れる方向に付勢している。したがって、第 2 コーンスプリング 6 4 により、第 1 摩擦材 6 1 とクラッチプレート 2 4 とが互いに押圧され、第 2 摩擦材 6 2 とハブフランジ 2 1 とが互いに押圧される。

【 0 0 8 8 】

以上から、クラッチプレート 2 4 及びリティニングプレート 2 5 と、ハブフランジ 2 1 と、が相対回転する高捩り角度領域の全領域 (H 3 + H 4) において、第 1 摩擦材 6 1 とクラッチプレート 2 4 との間、及び第 2 摩擦材 6 2 とハブフランジ 2 1 との間において摩擦抵抗が生じる。これらの摩擦抵抗によって、ヒステリシストルク $h H$ が発生する。

30

【 0 0 8 9 】

以上をまとめると、図 3 に示すように、各角度領域では以下のようないヒステリシストルクが発生する。

【 0 0 9 0 】

1 段目領域 (L 1) : $H (L - H \text{ヒス発生機構 } 1 3) + h L (L \text{ヒス発生機構 } 1 4)$

2 段目領域 (L 2) : $H + h L + h L 2 (L 2 \text{ヒス発生機構 } 1 5)$

3 段目領域及び4段目領域 (H 3 + H 4) : $H + h H (H \text{ヒス発生機構 } 1 6)$

以上のヒステリシストルク発生機構 1 3 ~ 1 6 によるヒステリシストルクについて、低捩り角度領域 (L 1 + L 2) における L - H ヒス発生機構 1 3 によるヒステリシストルク H と、 L ヒス発生機構 1 4 によるヒステリシストルク $h L$ と、の割合は、ヒステリシストルク $h L$ が 50 % 以上であることが望ましい。

40

【 0 0 9 1 】

[動作]

本実施形態のクラッチディスク組立体 1 の捩り特性は、角度範囲の大きさは異なるが基本的に正側と負側とで対称である。したがって、ここでは正側のみの動作を説明し、負側の動作についての説明は省略する。

【 0 0 9 2 】

< 1 段目 >

伝達トルク及びトルク変動が小さい場合は、本装置は捩り特性の 1 段目 (L 1) で作動する。この 1 段目では、剛性の低い第 1 及び第 2 低剛性スプリング 3 7 a , 3 7 b のうち、

50

自由長が長い第1低剛性スプリング37aのみが圧縮される。このため、サブプレート34及びスプリングホルダ35と、ドライブプレート36と、が相対回転する。一方で、第1及び第2高剛性スプリング22a, 22bは剛性が高いためにほとんど圧縮されない。したがって、入力側回転部材20(クラッチプレート24及びリティニングプレート25)とハブフランジ21とは一体回転する。

【0093】

以上から、捩り特性の1段目では、{入力側回転体20+ハブフランジ21+サブプレート34+スプリングホルダ35}が一体回転し、これらの部材に対して{ドライブプレート36+スラインハブ4}が回転する。

【0094】

この場合は、L-Hヒス発生機構13によるヒステリシストルクHと、Lヒス発生機構14によるヒステリシストルクhLとが発生する。具体的には、第1摩擦ワッシャ51とクラッチプレート24又はスラインハブ4との間、及び第2摩擦ワッシャ52とスラインハブ4との間、において摩擦抵抗が発生する。また、同時に、波線56とサブプレート34との間、及びドライブプレート36とスプリングホルダ35との間においても摩擦抵抗が発生する。

10

【0095】

なお、ウェーブスプリング60は爪部60bが第2低剛性スプリング37bに係合しているので、この1段目ではウェーブスプリング60は自由に回転し得る状態であり、ウェーブスプリング60とハブフランジ21との間には摩擦抵抗は発生しない。

20

【0096】

<2段目>

伝達トルク又はトルク変動がより大きくなると、第1低剛性スプリング37aが圧縮されつつ、さらに自由長の短い第2低剛性スプリング37bも圧縮され始める。第1低剛性スプリング37aと第2低剛性スプリング37bとは並列に配置されているので、第2低剛性スプリング37bが圧縮され始めると、第1低剛性スプリング37aのみが圧縮されている場合(1段目)に比較して捩り剛性は高くなる。すなわち、捩り特性の2段目に移行する。

【0097】

この2段目においては、1段目と同様のヒステリシストルク発生機構13, 14に加えて、L2ヒス発生機構15が作動する。

30

【0098】

すなわち、1段目と同様の部材間に摩擦抵抗が発生するとともに、ウェーブスプリング60とハブフランジ21との間においても摩擦抵抗が発生する。具体的には、第2低剛性スプリング37bが圧縮されると、第2低剛性スプリング37bが圧縮された分だけウェーブスプリング60がハブフランジ21に対して回転し、両部材60, 21間に摩擦抵抗が発生する。したがって、2段目においては、1段目と同様のヒステリシストルクH+hLに加えて、ウェーブスプリング60とハブフランジ21との間の摩擦抵抗によるヒステリシストルクhL2が発生する。

【0099】

<3段目>

伝達トルク又はトルク変動がさらに大きくなると、第1及び第2低剛性スプリング37a, 37bがさらに圧縮され、スラインハブ4に対して入力側回転部材20がさらに回転する。すると、ハブフランジ21の歯21cとスラインハブ4の歯4cとが当接し、ハブフランジ21とスラインハブ4とは一体に回転することになる。この状態では、第1及び第2低剛性スプリング37a, 37bは先の状態以上に圧縮されることなく、高剛性スプリング22のうちの自由長の長い第1高剛性スプリング22aの圧縮が開始される。第1高剛性スプリング22aは第1及び第2低剛性スプリング37a, 37bよりも剛性が高いので、2段目よりもさらに高い3段目の捩り剛性が得られる。

40

【0100】

50

3段目においては、第1高剛性スプリング22aが圧縮されるので、入力側回転部材20とハブフランジ21（及びスラインハブ4）との間で相対回転が発生する。一方で、リティニングプレート25と第3摩擦ワッシャ53とは一体回転し、ハブフランジ21とサブプレート34とは一体回転する。したがって、この3段目では、L-Hヒス発生機構13及びHヒス発生機構16が作動する。

【0101】

すなわち、第3摩擦ワッシャ53に固定された第2摩擦材62とハブフランジ21との間で摩擦抵抗が発生する。また、サブプレート34に固定された第1摩擦材61とクラッチプレート24との間で摩擦抵抗が発生する。これらの摩擦抵抗によって、ヒステリシストルク hH が発生する。すなわち、合計でヒステリシストルク $H + hH$ が発生する。

10

【0102】

ここで、この3段目では、サブプレート34及びスプリングホールダ35と、ドライブプレート36と、は相対回転せず、これらの部材の間では摩擦抵抗は発生しない。すなわち、Lヒス発生機構14及びL2ヒス発生機構15は作動しない。

【0103】

<4段目>

伝達トルク又はトルク変動がさらに大きくなると、第1高剛性スプリング22aが圧縮されつつ、さらに自由長の短い第2高剛性スプリング22bも圧縮され始める。第1高剛性スプリング22aと第2高剛性スプリング22bとは並列に配置されているので、第2高剛性スプリング22bが圧縮され始めると、第1高剛性スプリング22aのみが圧縮されている場合（3段目）に比較して捩り剛性は高くなる。すなわち、捩り特性の4段目に移行する。

20

【0104】

この4段目において、相対回転する部材は3段目と同様であり、L-Hヒス発生機構13及びHヒス発生機構16が作動し、ヒステリシストルク $H + hH$ が得られる。

【0105】

<第1摩擦ワッシャ51の姿勢変動>

スラインハブ4は、クラッチプレート24とリティニングプレート25との軸方向間に配置されている。また、スラインハブ4とリティニングプレート25との間には第1コーンスプリング54が配置されている。したがって、装置の作動中には、スラインハブ4は軸方向に移動する。特に、各部の摩耗が大きくなると、スラインハブ4の軸方向の移動も大きくなる。このような状況では、スラインハブ4とクラッチプレート24との軸方向間の隙間が大きくなり、第1摩擦ワッシャ51の姿勢が大きく変動するおそれがある。

30

【0106】

しかし、第1摩擦ワッシャ51の外周面と対向するように第1摩擦材61の緩衝部61bが配置されているので、第1摩擦ワッシャ51の姿勢が変動すると、緩衝部61bによってその動きが規制される。このため、装置の作動中に、第1摩擦ワッシャ51が正規の位置から離れてセットされることが防止され、第1摩擦ワッシャ51の損傷が抑えられ、また第1摩擦ワッシャ51の動作不良を抑えることができる。

40

【0107】

また、第1摩擦材61は第1摩擦ワッシャ51より低い弾性を有するので、第1摩擦ワッシャ51が第1摩擦材61の緩衝部61bに当接しても、第1摩擦ワッシャ51が損傷するのを避けることができる。さらに、緩衝部61bは第1摩擦ワッシャ51よりも大きい摩擦係数を有しているので、第1摩擦ワッシャ51が緩衝部61bに当接しても、第1摩擦ワッシャ51がすべりにくく、第1摩擦ワッシャ51の姿勢が変動するのを抑えることができる。

【0108】

ここで、第1摩擦ワッシャ51はクラッチプレート24と摩擦接触するので、第1摩擦ワッシャ51は発熱する。第1摩擦ワッシャ51で発生した熱は、高い輻射率を有する第1

50

摩擦材 6 1 の緩衝部 6 1 b によって吸収される。また、第 1 摩擦材 6 1 自体もクラッチプレート 2 4 と摩擦接触するので、発熱する。これらの熱は、第 1 摩擦材 6 1 が固定されたサブプレート 3 4 の第 1 係合突起 3 4 c を介してハブフランジ 2 1 に直接伝達される。このため、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 及び第 1 摩擦材 6 1 が高温になるのを抑えることができる。

【 0 1 0 9 】

また、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 はクラッチプレート 2 4 の内周端面に傾斜面で当接しているので、摩擦面積を大きく確保することができる。このため、面圧を比較的小さくでき、摩耗及び発熱を抑えることができる。

【 0 1 1 0 】

[他の実施形態]

10

本発明は以上のような実施形態に限定されるものではなく、本発明の範囲を逸脱することなく種々の変形又は修正が可能である。

【 0 1 1 1 】

(a) 図 1 0 に緩衝部材の第 2 実施形態を示している。この例では、第 1 摩擦材 7 0 は、摩擦部 7 0 a と、第 1 対向部 7 0 b と、第 2 対向部 7 0 c と、を有している。

【 0 1 1 2 】

摩擦部 7 0 a は第 1 実施形態の摩擦部 6 1 a に相当し、第 1 対向部 7 0 b は第 1 実施形態の緩衝部 6 1 b に相当している。すなわち、摩擦部 7 0 a は、円板状に形成され、クラッチプレート 2 4 の側面に当接可能である。第 1 対向部 7 0 b は、摩擦部 7 0 a の内周端からリティニングプレート 2 5 側に軸方向に延び、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 の外周面に対して、径方向に所定の隙間をあけて対向する位置に配置されている。また、第 2 対向部 7 0 c は、第 1 対向部 7 0 b の先端から径方向内方に延び、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 の側面と所定の隙間をあけて対向して配置されている。

20

【 0 1 1 3 】

このような実施形態では、第 1 対向部 7 0 b 及び第 2 対向部 7 0 c によって、第 1 摩擦ワッシャ 5 1 の姿勢変動をより抑えることが可能になる。

【 0 1 1 4 】

(b) 図 1 1 に緩衝部材の第 3 実施形態を示している。この例では、第 1 摩擦材 7 2 は、摩擦部 7 2 a 及び緩衝部 7 2 b を有している。摩擦部 7 2 a は前記実施形態における摩擦部 6 1 a と同様である。緩衝部 7 2 b は、摩擦部 7 2 a の内周端から、径方向内方に、かつリティニングプレート 2 5 側に向かって傾斜している。

30

【 0 1 1 5 】

一方、この例では、第 1 摩擦ワッシャ 7 4 は、外周面の両方の角部に傾斜面を有している。すなわち、第 1 摩擦ワッシャ 7 4 の外周面には、クラッチプレート 2 4 側の角部と、リティニングプレート 2 5 側の角部の両方に、中央部から側方に向かって径が小さくなる第 1 傾斜面 7 4 a 及び第 2 傾斜面 7 4 b を有している。そして、第 1 傾斜面 7 4 a はクラッチプレート 2 4 の内周端面に接触し、第 2 傾斜面 7 4 b は緩衝部 7 2 b に所定の隙間を介して対向している。

【 0 1 1 6 】

このような実施形態によても、前記各実施形態と同様の作用効果を得ることができる。

40

【 0 1 1 7 】

(c) 図 1 2 に第 4 実施形態を示している。この第 4 実施形態は、クラッチプレート及び第 1 摩擦ワッシャの構成が異なっている。ここでは、クラッチプレート 7 6 の内周端面 7 6 a は、径方向の斜め外方に凹む球面に一部である。また、第 1 摩擦ワッシャ 7 8 の外周面の角部、すなわちクラッチプレート 7 6 の内周端面 7 6 a に接触する摩擦面 7 8 a は、径方向外方に膨らむ球面の一部である。

【 0 1 1 8 】

このように、クラッチプレート 7 6 の内周端面 7 6 a と第 1 摩擦ワッシャ 7 8 の外周面の一部である摩擦面 7 8 a とを球面の一部とし、それらを摩擦接触させることにより、スプリンハブ 4 に対するクラッチプレート 7 6 を含む構成部分のミスマライメントをより小

50

さくすることができる。

【0119】

(d) 前記実施形態では、4段の捩り特性を有するクラッチディスク組立体に本発明を適用したが、捩じり特性の段数は限定されない。ダンパ装置を有するすべての動力伝達装置に本発明を同様に適用することができる。

【0120】

(e) 各ヒステリシストルク発生機構で発生するヒステリシストルクの大きさは限定されない。求められる捩じり特性に応じてヒステリシストルクの大きさを適宜変更が可能である。

【0121】

(f) 上記の各実施形態を、各々組み合わせて採用することができる。

【符号の説明】

【0122】

1 クラッチディスク組立体

2 クラッチディスク

3 ダンパ機構

4 スライドハブ

12 高剛性ダンパ

13 全領域 (L - H : 第2) ヒステリシストルク発生機構

16 高捩り角度領域 (H : 第1) ヒステリシストルク発生機構

21 ハブフランジ

24, 76 クラッチプレート

25 リティニングプレート

34 サブプレート

34c 第1係合突起

51, 74, 78 第1摩擦ワッシャ

61, 70, 72 第1摩擦材

61b 緩衝部

70b 第1対向部

70c 第2対向部

10

20

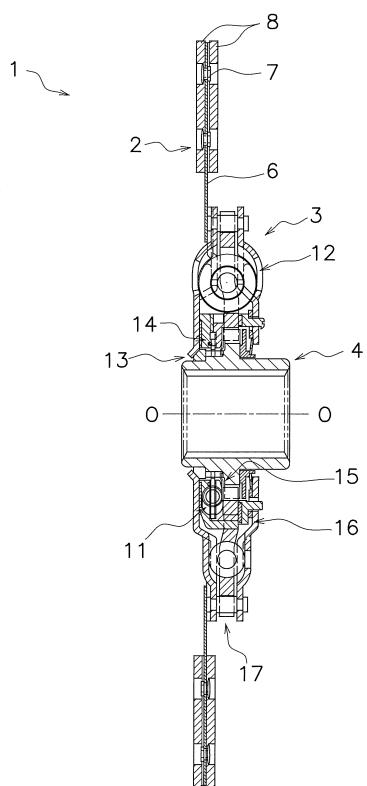
30

40

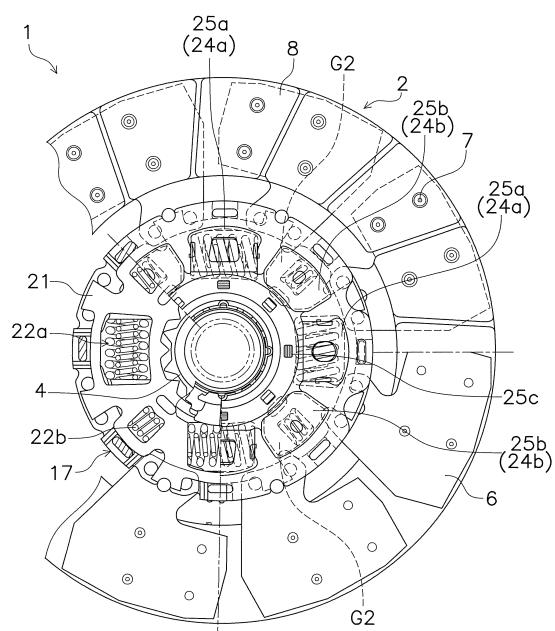
50

【図面】

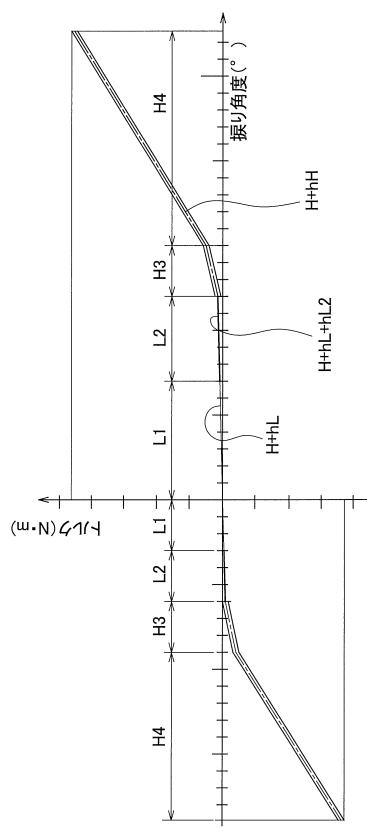
【図 1】



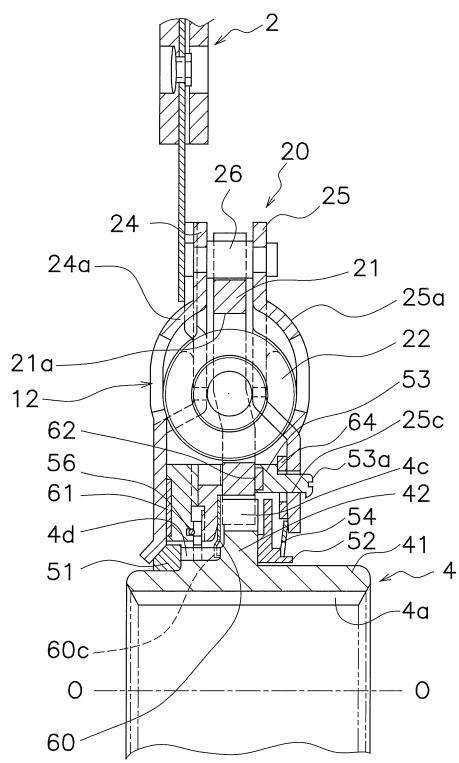
【図 2】



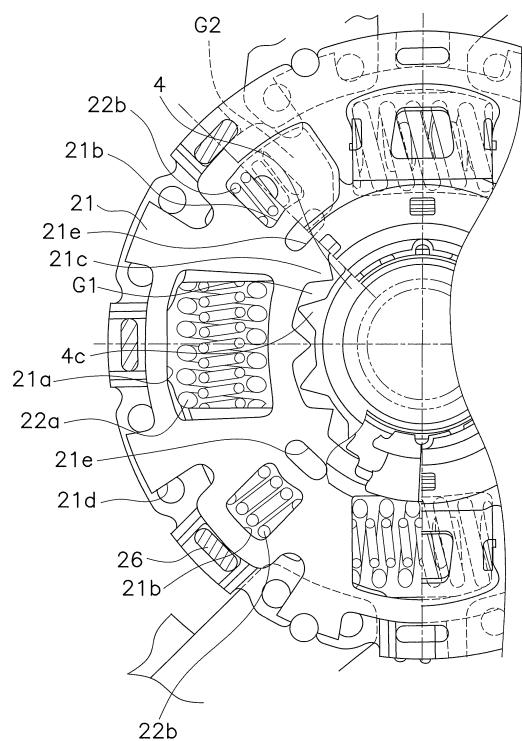
【図 3】



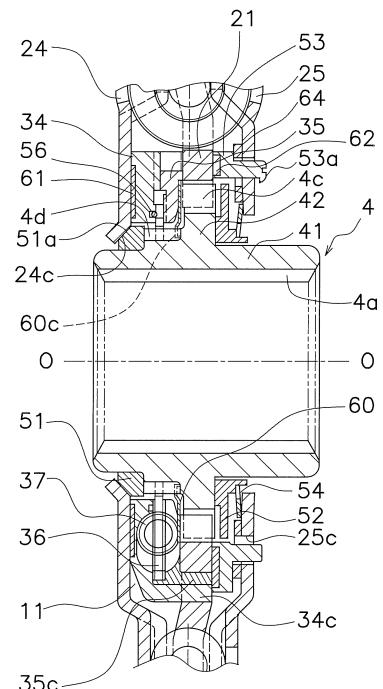
【図 4】



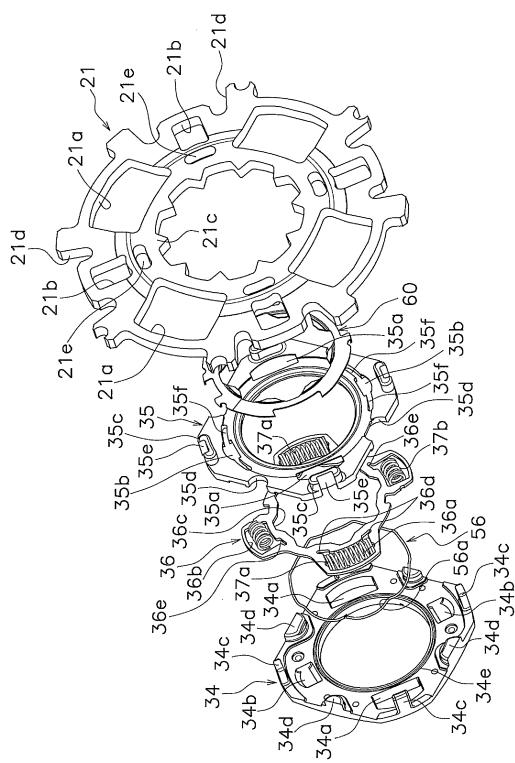
【図5】



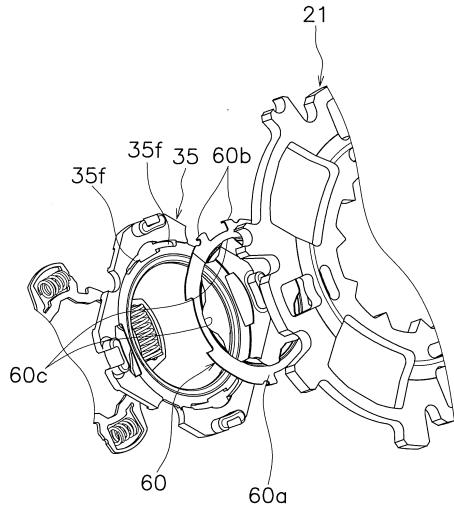
【図6】



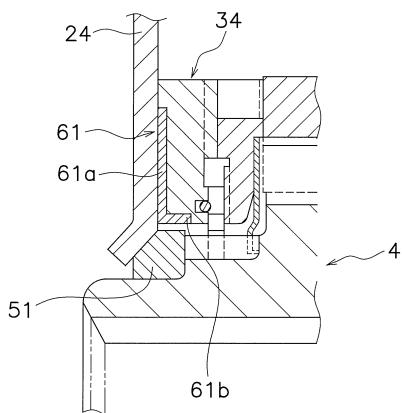
【図7】



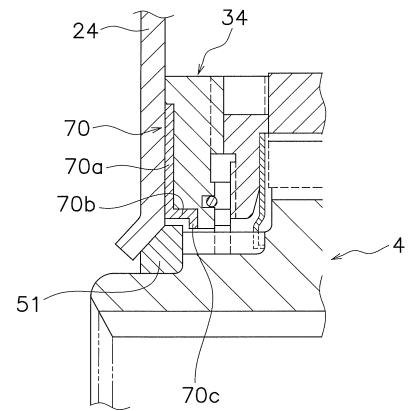
【図8】



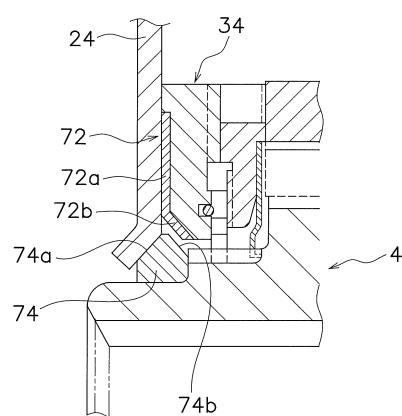
【図 9】



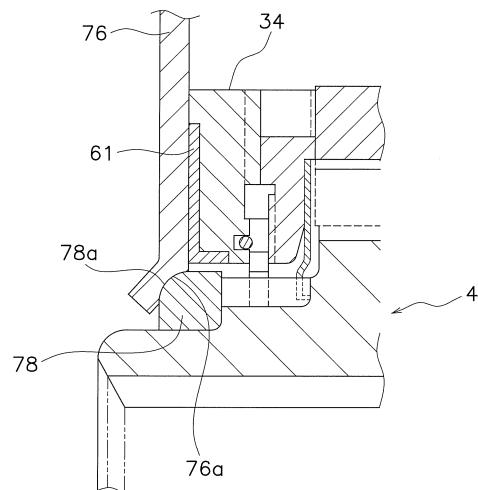
【図 10】



【図 11】



【図 12】



40

50

フロントページの続き

(56)参考文献 特開2009-019746 (JP, A)
 特開2015-175440 (JP, A)
 特開2000-170790 (JP, A)
 実開平02-146230 (JP, U)

(58)調査した分野 (Int.Cl., DB名)
 F 16 F 15 / 129
 F 16 F 15 / 123
 F 16 D 13 / 64