

【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29年2月16日(2017.2.16)

【公開番号】特開2015-224763(P2015-224763A)

【公開日】平成27年12月14日(2015.12.14)

【年通号数】公開・登録公報2015-078

【出願番号】特願2014-111344(P2014-111344)

【国際特許分類】

F 16 D 3/70 (2006.01)

F 16 F 15/136 (2006.01)

F 16 D 3/68 (2006.01)

F 16 D 13/60 (2006.01)

【F I】

F 16 D 3/70 A

F 16 F 15/136 B

F 16 D 3/68

F 16 D 13/60 T

【手続補正書】

【提出日】平成29年1月6日(2017.1.6)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0017

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0017】

これらの摩擦板5とクラッチ板4をクラッチハブ9との間で挟むように押圧板7が配置されている。この押圧板7が、クラッチスプリング11でクラッチハブ9側に押圧されることにより、クラッチ2が接続状態となり、エンジンEの回転動力がクラッチギヤ10およびダンパ8を介してクラッチ2に伝達され、さらにトランスマッision Tのメイン軸M5へと伝達される。さらに、運転者のクラッチ操作に応じて、プッシュロッド(図示しない)が軸心C方向(図の右方向)に押動操作されることで、クラッチスプリング11に抗して押圧板7が右方向に移動して、クラッチ2が遮断状態となり、クラッチ2からのトルク伝達が遮断される。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0027

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0027】

上記構成によれば、クラッチハウジング6に、ダンパ8の軸方向位置を規制するリブ20が形成されているので、ダンパ8の軸方向位置が安定する。さらに、ダンパ8とクラッチハウジング6との間に軸方向の隙間SPが形成されるので、ダンパ8がクラッチ2の周方向の衝撃を吸収する際、変形したダンパ8がリブ20の周辺の隙間SPに逃げることで潰れ代が確保されてダンパ効果を発揮できるとともに、圧縮力によってダンパ8が劣化するのを抑制してダンパ効果を維持できる。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0034

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 3 4】

図6に示すように、第1の切欠き34と係合孔28の最短距離d1が、係合孔28と円盤の外周面35との距離d2よりも小さく設定されている。これにより、ダンパ8がクラッチギヤ10からの回転動力Pを受けた際に、第1の切欠き34と係合孔28の間の狭い部分を介して、前側に変形し易くなる。

【手続補正4】

【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図6

【補正方法】変更

【補正の内容】

【図6】

