

【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 1 6 D 3/70 (2006.01)

F 1 6 F 15/136 (2006.01)

F 1 6 D 3/68 (2006.01)

F 1 6 D 13/60 (2006.01)

【F I】

F 1 6 D 3/70 A

F 1 6 F 15/136 B

F 1 6 D 3/68

F 1 6 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】0 0 1 7

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 1 7】

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 が接統状態となり、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、さらにトランスミッション T のメイン軸 M S 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】0 0 2 7

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 2 7】

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 S P 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 S P 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】0 0 3 4

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0034】

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】

