

【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17年5月19日(2005.5.19)

【公開番号】特開2003-240014(P2003-240014A)

【公開日】平成15年8月27日(2003.8.27)

【出願番号】特願2002-39828(P2002-39828)

【国際特許分類第7版】

F 16 D 13/75

【F I】

F 16 D 13/75

B

【手続補正書】

【提出日】平成16年7月7日(2004.7.7)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0035

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0035】

次にクラッチレリーズ動作を行うと、ストラッププレート26の反力によって、プレッシャープレート22とフルクラムリング23はともに軸方向トランスマッショントラブル22の軸方向移動する。ブッシュ46のフランジ48がクラッチカバー21に当接すると、プレッシャープレート22の軸方向移動は停止する。この動作においてプレッシャープレート22のクラッチカバー21に対する軸方向移動量は非摩耗動作時と同一であるが、プレッシャープレート22のクラッチカバー21に対する軸方向移動停止位置は摩耗量だけ軸方向エンジン側にずれている。以上より、プレッシャープレート22の軸方向移動停止時ににおいてクラッチは最大レリーズ状態になっておらず、それ以降さらにダイヤフラムスプリング27はレリーズ装置28によって姿勢を変化させられていく。このとき、ダイヤフラムスプリング27がリーフスプリング35の一端を軸方向トランスマッショントラブル22に引き上げていき、これにより、リーフスプリング35からフルクラムリング23に付与されるクリップ荷重が解除される。この結果、フルクラムリング23が付勢機構24からのオフセット荷重によってプレッシャープレート22から離れていく。このとき、フルクラムリング23は軸方向トランスマッショントラブル22の軸方向トランスマッショントラブル22に当接した状態を続けており、両者の間に隙間は形成されない。ダイヤフラムスプリング27の先端が最大ストローク点まで移動すると(最大レリーズ時)、フルクラムリング23の分離移動は停止する。

【手続補正2】

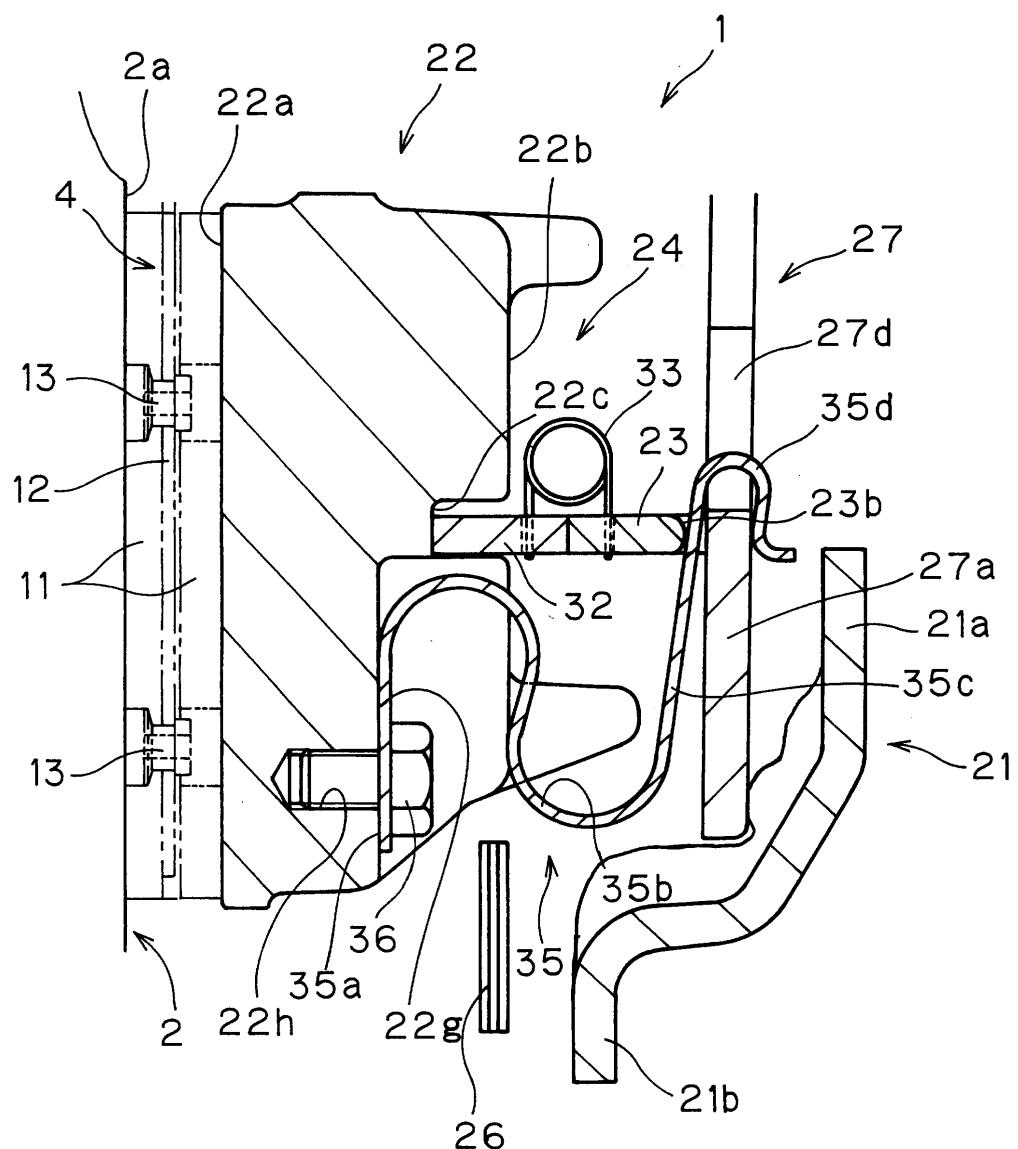
【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図5

【補正方法】変更

【補正の内容】

【図5】



【手続補正3】

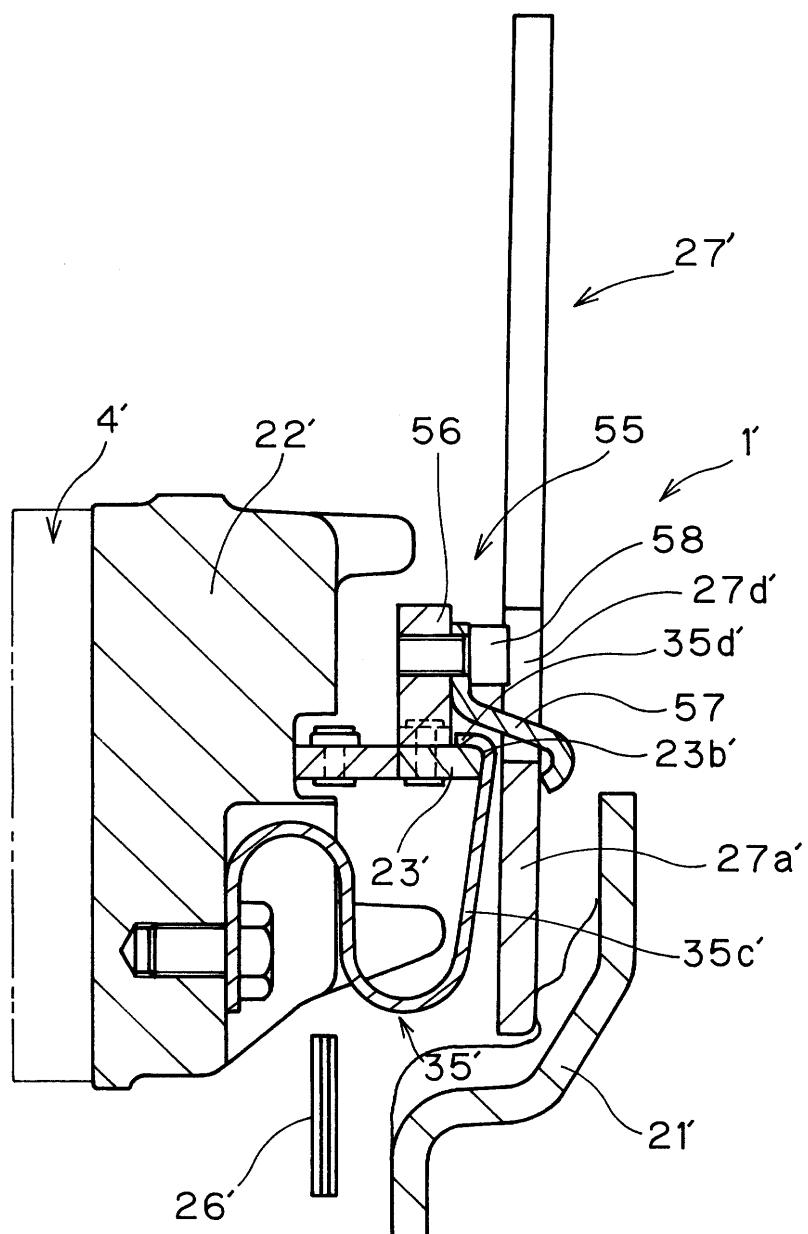
【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図17

【補正方法】変更

【補正の内容】

【図17】



【手続補正4】

【補正対象書類名】図面

【補正対象項目名】図24

【補正方法】変更

【補正の内容】

【図24】

