

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 特 許 公 報(B2)

(11) 特許番号

特許第4228461号  
(P4228461)

(45) 発行日 平成21年2月25日(2009.2.25)

(24) 登録日 平成20年12月12日(2008.12.12)

(51) Int.Cl. F 1  
**F 1 6 H 3/66 (2006.01)** F 1 6 H 3/66 B

請求項の数 2 (全 10 頁)

<p>(21) 出願番号 特願平11-76528                  (22) 出願日 平成11年3月19日(1999.3.19)                  (65) 公開番号 特開2000-274498(P2000-274498A)                  (43) 公開日 平成12年10月3日(2000.10.3)                  審査請求日 平成18年2月20日(2006.2.20)</p>	<p>(73) 特許権者 000000011                  アイシン精機株式会社                  愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地                  (72) 発明者 高木 清春                  愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地 アイシン精機株式会社内                  (72) 発明者 鬼丸 義幸                  愛知県刈谷市朝日町2丁目1番地 アイシン精機株式会社内                  審査官 広瀬 功次</p>
---	--

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 変速装置

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項1】

入力軸と、

出力軸と、

キャリアを前記入力軸と連結した第1列のダブルピニオンプラネタリギヤと、  
 第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアと第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアとを連結するとともに前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤと前記第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤとを連結し、前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤに連結される第1の軸要素と、前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアに連結される第2の軸要素と、前記第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第3の軸要素と、前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤおよび前記第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第4の軸要素と、を具備させ且つ前記第3の軸要素を前記出力軸に連結したプラネタリギヤユニットと、  
 前記第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアと前記プラネタリギヤユニットの前記第1の軸要素とを選択的に連結するための第1の摩擦クラッチ要素C1と、  
 前記第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアと前記プラネタリギヤユニットの前記第2の軸要素とを選択的に連結するための第2の摩擦クラッチ要素C2と、  
 前記プラネタリギヤユニットの前記第1の軸要素を選択的に固定するための第1の摩擦ブレーキ要素B1と、

10

20

前記プラネタリギヤユニットの前記第2の軸要素を選択的に固定するための第2の摩擦ブレーキ要素B2と、  
 前記第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのサンギヤを選択的に固定するための第3の摩擦ブレーキ要素B3と、  
 を備える変速装置。

【請求項2】

入力軸と、  
 出力軸と、  
 サンギヤを常時固定するとともにキャリアを前記入力軸と連結した第1列のダブルピニオンプラネタリギヤと、  
 第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアと第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアとを連結するとともに前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤと前記第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤとを連結し、前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤに連結される第1の軸要素と、前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアに連結される第2の軸要素と、前記第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第3の軸要素と、前記第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第4の軸要素と、  
 を具備させ且つ前記第3の軸要素を前記出力軸に連結したプラネタリギヤユニットと、  
 前記第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアと前記プラネタリギヤユニットの前記第1の軸要素とを選択的に連結するための第1の摩擦クラッチ要素C1と、  
 前記第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアと前記プラネタリギヤユニットの前記第2の軸要素とを選択的に連結するための第2の摩擦クラッチ要素C2と、  
 前記第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのリングギヤと前記プラネタリギヤユニットの前記第4の軸要素とを選択的に連結するための第3の摩擦クラッチ要素C3と、  
 前記プラネタリギヤユニットの前記第1の軸要素を選択的に固定するための第1の摩擦ブレーキ要素B1と、  
 前記プラネタリギヤユニットの前記第2の軸要素を選択的に固定するための第2の摩擦ブレーキ要素B2と、  
 を備える変速装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は変速装置に関するものであり、例えば自動車の自動変速装置に用いられる変速装置に関するものである。

【0002】

【従来の技術】

従来の変速装置として、例えば特開平6-323381号公報に開示される技術がある。この公報には、3つのプラネタリギヤユニットが直列に配置され、各プラネタリギヤユニットはそれぞれ1つのリングギヤ、キャリア、サンギヤを用いている。これらのギヤを使用して、外力で駆動される5つの係合要素(2つのクラッチと3つのブレーキ)を介して6つの前進ギヤ段と1つの後進ギヤ段を切換え可能な変速装置が開示されている。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】

ここで、トラック等の商用系の車両は積載荷重によってエンジントルクに対して車両重量が大きくなる傾向があるため、出力軸の駆動トルクが大きい変速装置を採用することが好ましい。しかしながら上記公報に開示される変速装置は、前進ギヤ段を6つ構成しているが、アンダードライブは1速から4速までで5速と6速はオーバードライブである。したがって上記の変速装置を商用系の車両へ採用した場合、オーバードライブである5速と6速は駆動トルクが小さくなってしまいうため5速と6速の使用頻度が少なくなり、商用系の車両へ採用するには実用性の面から適切ではない、という問題がある。

## 【 0 0 0 4 】

更に上記公報に開示される変速装置は、変速段が5速或いは6速のときのピニオン回転数が大きくなるように設計すると、後進のギヤ比が大きくなってしまいう構造になっており、設計の自由度が低いという問題もある。

## 【 0 0 0 5 】

そこで本発明は、上記問題点を解決すべく、3列のプラネタリギヤで5つの摩擦係合要素を用いて、1速から5速がアンダードライブで、6速がオーバードライブであり、且つ変速段が5速或いは6速等の高速段のときのピニオン回転数を大きくすることなく後進のギヤ比を最適に設計することが可能な前進6段の変速装置を提供することを技術的課題とする。

10

## 【 0 0 0 6 】

## 【課題を解決するための手段】

上記課題を解決するために請求項1の発明は、入力軸と、出力軸と、キャリアを入力軸と連結した第1列のダブルピニオンプラネタリギヤと、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアと第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアとを連結するとともに第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤと第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤとを連結し、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤに連結される第1の軸要素と、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアに連結される第2の軸要素と、第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第3の軸要素と、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤおよび第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第4の軸要素と、を具備させ且つ第3の軸要素を出力軸に連結したプラネタリギヤユニットと、第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアとプラネタリギヤユニットの第1の軸要素とを選択的に連結するための第1の摩擦クラッチ要素C1と、第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアとプラネタリギヤユニットの第2の軸要素とを選択的に連結するための第2の摩擦クラッチ要素C2と、プラネタリギヤユニットの第1の軸要素を選択的に固定するための第1の摩擦ブレーキ要素B1と、プラネタリギヤユニットの第2の軸要素を選択的に固定するための第2の摩擦ブレーキ要素B2と、第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのサンギヤを選択的に固定するための第3の摩擦ブレーキ要素B3と、を備える変速装置とした。

20

30

## 【 0 0 0 7 】

請求項1の変速装置によると、3列のプラネタリギヤで5つの摩擦係合要素（摩擦クラッチ要素C1、C2、摩擦ブレーキ要素B1、B2、B3）を切換えて1速から5速がアンダードライブ、6速がオーバードライブの前進6段、後進1段の変速装置を構成することができる。この変速装置を車両重量に比べてエンジントルクが比較的小さい車両に採用した場合には、変速装置の1速から5速がアンダードライブであるため、この範囲内の変速段で走行しても車速が制限されることなく通常に走行することが可能になるとともに、変速段が5速或いは6速のときのピニオン回転数を大きくすることなく、後進のギヤ比を適切に設計することが可能な前進6段、後進1段の変速装置を構成することができる。更に、1速から5速の変速段がクロスされるので変速ショックを低減することも可能になる。

40

## 【 0 0 0 8 】

上記課題を解決するために請求項2の発明は、入力軸と、出力軸と、サンギヤを常時固定するとともにキャリアを入力軸と連結した第1列のダブルピニオンプラネタリギヤと、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアと第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアとを連結するとともに第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤと第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤとを連結し、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのサンギヤに連結される第1の軸要素と、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのキャリアに連結される第2の軸要素と、第3列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第3の軸要素と、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤのリングギヤに連結される第4の軸要素と、を具備させ且つ第3の軸要素

50

を出力軸に連結したプラネタリギヤユニットと、第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアとプラネタリギヤユニットの第1の軸要素とを選択的に連結するための第1の摩擦クラッチ要素C1と、第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのキャリアとプラネタリギヤユニットの第2の軸要素とを選択的に連結するための第2の摩擦クラッチ要素C2と、第1列のダブルピニオンプラネタリギヤのリングギヤとプラネタリギヤユニットの第4の軸要素とを選択的に連結するための第3の摩擦クラッチ要素C3と、プラネタリギヤユニットの第1の軸要素を選択的に固定するための第1の摩擦ブレーキ要素B1と、プラネタリギヤユニットの第2の軸要素を選択的に固定するための第2の摩擦ブレーキ要素B2と、を備える変速装置とした。

【0009】

請求項2に示す変速装置によると、3列のプラネタリギヤで5つの摩擦係合要素(摩擦クラッチ要素C1、C2、C0、摩擦ブレーキ要素B1、B2)を切換えて1速から5速がアンダードライブ、6速がオーバードライブの前進6段、後進1段の変速装置を構成することができるとともに、変速段が5速或いは6速のときのピニオン回転数を大きくすることなく、後進のギヤ比を適切に設計することが可能な前進6段、後進1段の変速装置を構成することができる。更に請求項2によると、第3の摩擦クラッチ要素C3を設けたことで入力軸のトルクをプラネタリギヤユニットと切り離すことができ、プラネタリギヤユニット内のピニオンギヤが無負荷で高速回転するのを抑えることが可能になり、ギヤノイズを低減するとともにギヤの耐久性を向上することができる。また、1速から5速の変速段がクロスされるので変速ショックを低減することも可能になる。

【0010】

【実施の形態】

本発明の実施の形態を図面を参照して説明する。本実施の形態では、自動車用の自動変速装置に用いた場合について説明する。

【0011】

図1は本発明の第1の実施の形態における自動変速装置10のギヤトレーンを示す概略図である。自動変速装置10はハウジング1内に配設され、図示しないエンジンの出力を粘性媒体の剪断力を介して変速装置10に出力するトルクコンバータ2からの出力を摩擦係合要素の切換えに応じて前進6速、後進1速に増減速切換えして、図示しない車軸に出力する。

【0012】

変速装置10は、トルクコンバータ2の出力軸である入力軸11と、図示しない差動装置を介して車軸に連結される出力軸12と、入力軸11と連結するキャリアPC1を有する第1列のダブルピニオンプラネタリギヤG1(以下、第1プラネタリギヤG1と称す)と、第2列のシングルピニオンプラネタリギヤ(以下、第2プラネタリギヤG2と称す)のキャリアPC2と第3列のシングルピニオンプラネタリギヤ(以下、第3プラネタリギヤG3と称す)のキャリアPC3とを連結するとともに第2プラネタリギヤG2のサンギヤS2と第3プラネタリギヤG3のサンギヤS3とを連結し、第2プラネタリギヤG2のサンギヤS2に連結される第1の軸要素J1と、第2プラネタリギヤG2のキャリアPC2に連結される第2の軸要素J2と、第3プラネタリギヤG3のリングギヤR3に連結される第3の軸要素J3と、第2プラネタリギヤG2のリングギヤR2および第1プラネタリギヤG1のリングギヤR1に連結される第4の軸要素J4と、を具備させ且つ第3の軸要素J3を出力軸12に連結したプラネタリギヤユニットG23と、第1プラネタリギヤG1のキャリアPC1とプラネタリギヤユニットG23の第1の軸要素J1とを選択的に連結する第1の摩擦クラッチ要素C1と、第1プラネタリギヤG1のキャリアPC1とプラネタリギヤユニットG23の第2の軸要素J2とを選択的に連結する第2の摩擦クラッチ要素C2と、プラネタリギヤユニットG23の第1の軸要素J1を選択的に固定する第1の摩擦ブレーキ要素B1と、プラネタリギヤユニットG23の第2の軸要素J2を選択的に固定する第2の摩擦ブレーキ要素B2と、第1プラネタリギヤG1のサンギヤS1を選択的に固定する第3の摩擦ブレーキ要素B3とを備える。

## 【 0 0 1 3 】

第1プラネタリギヤG1では、 $i_1 = \text{サンギヤS1の歯数} / \text{リングギヤR1の歯数} = 0.46$ 、第2プラネタリギヤG2では、 $i_2 = \text{サンギヤS2の歯数} / \text{リングギヤR2の歯数} = 0.6$ 、第3プラネタリギヤG3では、 $i_3 = \text{サンギヤS3の歯数} / \text{リングギヤR3の歯数} = 0.32$ である。

## 【 0 0 1 4 】

表1に第1の実施の形態における各係合要素の組み合わせ及びギヤ比を示す。

## 【 0 0 1 5 】

## 【表1】

	C1	C2	B1	B2	B3	ギヤ比
1速				○	○	3.472
2速			○		○	2.245
3速	○				○	1.612
4速		○			○	1.325
5速	○	○				1.000
6速		○	○			0.758
Rev	○			○		3.125

10

20

## 【 0 0 1 6 】

尚、表1において ○ は係合状態を、空欄は開放状態を示している。

## 【 0 0 1 7 】

表1における変速段の切換えについて説明する。1速では、第3の摩擦ブレーキ要素B3によりサンギヤS1を係止して入力軸11のトルクを増大したリングギヤR1の出力を第4の軸要素J4に伝達するとともに、第2の摩擦ブレーキ要素B2にて第2の軸要素J2の回転を係止することで第3の軸要素が減速回転され、1速を形成する。

## 【 0 0 1 8 】

2速では、第3の摩擦ブレーキ要素B3によりサンギヤS1を係止して入力軸11のトルクを増大したリングギヤR1の出力を第4の軸要素J4に伝達するとともに、第1の摩擦ブレーキ要素B1にて第1の軸要素J1の回転を係止することで第3の軸要素J3が減速回転され、2速を形成する。

30

## 【 0 0 1 9 】

3速では、第3の摩擦ブレーキ要素B3によりサンギヤS1を係止して入力軸11のトルクを増大したリングギヤR1の出力を第4の軸要素J4に伝達するとともに、第1の摩擦クラッチ要素C1を係合して入力軸11のトルクを第1の軸要素J1に入力することで第3の軸要素J3が減速回転され、3速を形成する。

## 【 0 0 2 0 】

4速では、第3の摩擦ブレーキ要素B3によりサンギヤS1を係止して入力軸11のトルクを増大したリングギヤR1の出力を第4の軸要素J4に伝達するとともに、第2の摩擦クラッチ要素C2を係合して入力軸11のトルクを第2の軸要素J2に入力することで第3の軸要素J3が減速回転され、4速を形成する。

40

## 【 0 0 2 1 】

5速では、第1の摩擦クラッチ要素C1及び第2の摩擦クラッチ要素C2を係合して入力軸11のトルクをプラネタリギヤユニットG23の第1の軸要素J1および第2の軸要素J2に伝達することで、プラネタリギヤユニットG23が入力軸11と一体回転し、5速を形成する。

## 【 0 0 2 2 】

6速では、第2の摩擦クラッチ要素C2を係合して入力軸11のトルクを第2の軸要素J2に伝達するとともに、第1の摩擦ブレーキ要素B1にて第1の軸要素J1の回転を係止

50

することで第3の軸要素J3が増速回転され、オーバードライブである6速を形成する。

【0023】

後進では、第1の摩擦クラッチ要素C1を係合して入力軸11のトルクを第1の軸要素J1に伝達するとともに、第2の摩擦ブレーキ要素B2にて第2の軸要素J2の回転を係止することで、第3の軸要素J3が逆回転され、後進を形成する。

【0024】

上述したように各摩擦係合要素を切換えることで、3列のプラネタリギヤG1、G2、G3と5つの摩擦係合要素C1、C2、B1、B2、B3で1速から5速がアンダードライブ、6速がオーバードライブの前進6速、後進1速の変速装置10を構成することができる。更に変速装置10は、変速段が5速或いは6速のときのピニオン回転数を大きくすることなく、後進のギヤ比を適切に設計することが可能になる。

10

【0025】

次に、本発明の第2の実施の形態における変速装置20について説明する。図2は第2の実施の形態における自動変速装置20のギヤトレーンを示す概略図である。

【0026】

第2の実施の形態の変速装置20は、上述した第1の実施の形態の変速装置10に対して、第1プラネタリギヤG1のサンギヤS1を選択的に固定する摩擦ブレーキ要素B3をなくしてサンギヤS1を常にハウジング1に固定させるとともに、第1プラネタリギヤG1のキャリアPC1とプラネタリギヤユニットG23の第2の軸要素J2とを選択的に連結する第3の摩擦クラッチ要素C3を設けたことが異なり、これ以外の構成については同一であるため説明を省略し、同一の構成には同じ符号を付す。

20

【0027】

表2に第2の実施の形態における各係合要素の組み合わせ及びギヤ比を示す。

【0028】

【表2】

	C1	C2	C3	B1	B2	ギヤ比
1速			○		○	3.472
2速			○	○		2.245
3速	○		○			1.612
4速		○	○			1.325
5速	○	○				1.000
6速		○		○		0.758
Rev	○				○	3.125

30

【0029】

尚、表2において ○は係合状態を、空欄は開放状態を示している。

【0030】

表2における変速段の切換えについて説明する。1速では、第3の摩擦クラッチ要素C3を係合することにより入力軸11のトルクを増大したリングギヤR1の出力を第4の軸要素J4に伝達するとともに、第2の摩擦ブレーキ要素B2にて第2の軸要素J2の回転を係止することで第3の軸要素が減速回転され、1速を形成する。

40

【0031】

2速では、第3の摩擦クラッチ要素C3を係合することにより入力軸11のトルクを増大したリングギヤR1の出力を第4の軸要素J4に伝達するとともに、第1の摩擦ブレーキ要素B1にて第1の軸要素J1の回転を係止することで第3の軸要素J3が減速回転され、2速を形成する。

【0032】

3速では、第3の摩擦クラッチ要素C3を係合することにより入力軸11のトルクを増大したリングギヤR1の出力を第4の軸要素J4に伝達するとともに、第1の摩擦クラッチ

50

要素 C 1 を係合して入力軸 1 1 のトルクを第 1 の軸要素 J 1 に入力することで第 3 の軸要素 J 3 が減速回転され、3 速を形成する。

【 0 0 3 3 】

4 速では、第 3 の摩擦クラッチ要素 C 3 を係合することにより入力軸 1 1 のトルクを増大したリングギヤ R 1 の出力を第 4 の軸要素 J 4 に伝達するとともに、第 2 の摩擦クラッチ要素 C 2 を係合して入力軸 1 1 のトルクを第 2 の軸要素 J 2 に入力することで第 3 の軸要素 J 3 が減速回転され、4 速を形成する。

【 0 0 3 4 】

5 速では、第 1 の摩擦クラッチ要素 C 1 及び第 2 の摩擦クラッチ要素 C 2 を係合して入力軸 1 1 のトルクをプラネタリギヤユニット G 2 3 の第 1 の軸要素 J 1 および第 2 の軸要素 J 2 に伝達することで、プラネタリギヤユニット G 2 3 が入力軸 1 1 と一体回転し、5 速を形成する。

【 0 0 3 5 】

6 速では、第 2 の摩擦クラッチ要素 C 2 を係合して入力軸 1 1 のトルクを第 2 の軸要素 J 2 に伝達するとともに、第 1 の摩擦ブレーキ要素 B 1 にて第 1 の軸要素 J 1 の回転を係止することで第 3 の軸要素 J 3 が増速回転され、オーバードライブである 6 速を形成する。

【 0 0 3 6 】

後進では、第 1 の摩擦クラッチ要素 C 1 を係合して入力軸 1 1 のトルクを第 1 の軸要素 J 1 に伝達するとともに、第 2 の摩擦ブレーキ要素 B 2 にて第 2 の軸要素 J 2 の回転を係止することで、第 3 の軸要素 J 3 が逆回転され、後進を形成する。

【 0 0 3 7 】

上述したように各摩擦係合要素を切換えることで、3 列のプラネタリギヤ G 1、G 2、G 3 と 5 つの摩擦係合要素 C 1、C 2、C 0、B 1、B 2 で 1 速から 5 速がアンダードライブ、6 速がオーバードライブの前進 6 速、後進 1 速の変速装置 2 0 を構成することができる。更に変速装置 1 0 は、変速段が 5 速或いは 6 速のときのピニオン回転数を大きくすることなく、後進のギヤ比を適切に設計することが可能になる。

【 0 0 3 8 】

また、第 3 の摩擦クラッチ要素 C 3 を用いたことによって、第 2 の軸要素 J 2 に負荷がかからない状態ではキャリア P C 1 と第 2 の軸要素 J 2 とを切り離すことが可能になり、プラネタリギヤユニット G 2 3 内のピニオンギヤが高速無負荷回転することを抑えることができる。これによりギヤノイズを低減するとともにギヤの耐久性を向上することができる。

【 0 0 3 9 】

以上、本発明の実施の形態について説明したが、本発明は上述した実施の形態に限定される意図はなく、本発明の主旨に沿った形態の変速装置であればどのような形態であってもよい。

【 0 0 4 0 】

【発明の効果】

請求項 1 の変速装置によると、3 列のプラネタリギヤで 5 つの摩擦係合要素（摩擦クラッチ要素 C 1、C 2、摩擦ブレーキ要素 B 1、B 2、B 3）を切換えて 1 速から 5 速がアンダードライブ、6 速がオーバードライブの前進 6 段、後進 1 段の変速装置を構成することができる。この変速装置を車両重量に比べてエンジントルクが比較的小さい車両に採用した場合には、変速装置の 1 速から 5 速がアンダードライブであるため、この範囲内の変速段で走行しても車速が制限されることなく通常に走行することが可能になるとともに、変速段が 5 速或いは 6 速のときのピニオン回転数を大きくすることなく、後進のギヤ比を適切に設計することが可能な前進 6 段、後進 1 段の変速装置を構成することができる。更に、1 速から 5 速の変速段がクロスされるので変速ショックを低減することも可能になる。

【 0 0 4 1 】

請求項 2 に示す変速装置によると、3 列のプラネタリギヤで 5 つの摩擦係合要素（摩擦クラッチ要素 C 1、C 2、C 0、摩擦ブレーキ要素 B 1、B 2）を切換えて 1 速から 5 速が

10

20

30

40

50

アンダードライブ、6速がオーバードライブの前進6段、後進1段の変速装置を構成することができるとともに、変速段が5速或いは6速のときのピニオン回転数を大きくすることなく、後進のギヤ比を適切に設計することが可能な前進6段、後進1段の変速装置を構成することができる。更に請求項2によると、第3の摩擦クラッチ要素C3を設けたことで入力軸のトルクをプラネタリギヤユニットと切り離すことができ、プラネタリギヤユニット内のピニオンギヤが無負荷で高速回転するのを抑えることが可能になり、ギヤノイズを低減するとともにギヤの耐久性を向上することができる。また、1速から5速の変速段がクロスされるので変速ショックを低減することも可能になる。

【図面の簡単な説明】

【図1】本発明の第1の実施の形態における変速装置の概略図である。

10

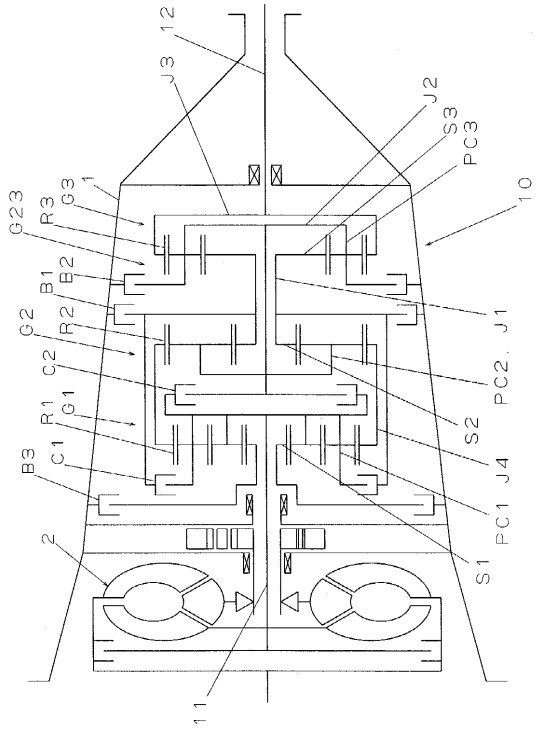
【図2】本発明の第2の実施の形態における変速装置の概略図である。

【符号の説明】

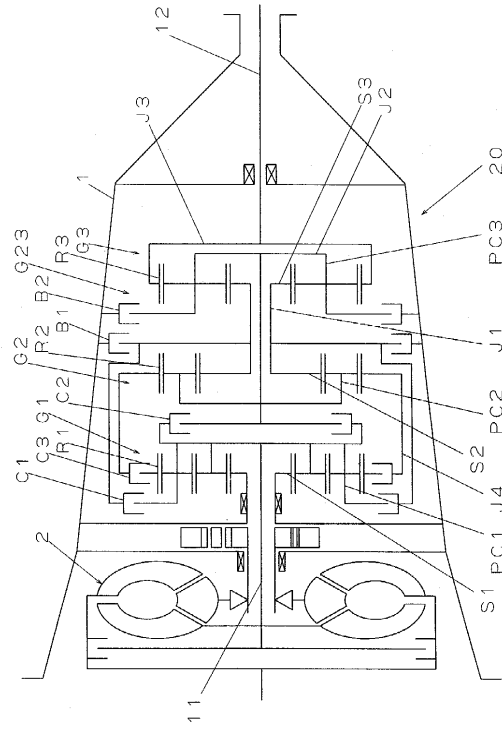
- 1・・・ハウジング
- 2・・・トルクコンバータ
- 10、20・・・変速装置
- 11・・・入力軸
- 12・・・出力軸
- G1・・・第1列のダブルピニオンプラネタリギヤ
- G2・・・第2列のシングルピニオンプラネタリギヤ
- G3・・・第3列のシングルピニオンプラネタリギヤ
- G23・・・プラネタリギヤユニット
- S1、S2、S3・・・サンギヤ
- R1、R2、R3・・・リングギヤ
- PC1、PC2、PC3・・・キャリア
- C0、C1、C2・・・摩擦クラッチ要素
- B1、B2、B3・・・摩擦ブレーキ要素
- J1、J2、J3、J4・・・軸要素

20

【 図 1 】



【 図 2 】



---

フロントページの続き

- (56)参考文献 特開平04 - 285347 (JP, A)  
特開平01 - 316552 (JP, A)  
特開平04 - 029650 (JP, A)  
独国特許出願公開第4234572 (DE, A1)

- (58)調査した分野(Int.Cl., DB名)  
F16H 3/00-3/78