

(19)日本国特許庁(JP)

(12)公開特許公報(A)

(11)公開番号
特開2023-7822
(P2023-7822A)

(43)公開日 令和5年1月19日(2023.1.19)

(51)国際特許分類	F I	テーマコード(参考)
H 02 K 7/06 (2006.01)	H 02 K 7/06	3 J 0 5 6
H 02 K 7/116(2006.01)	H 02 K 7/116	5 H 6 0 7
F 16 D 28/00 (2006.01)	F 16 D 28/00	Z
F 16 D 13/52 (2006.01)	F 16 D 13/52	D

審査請求 未請求 請求項の数 7 O L (全21頁)

(21)出願番号	特願2021-110915(P2021-110915)	(71)出願人	000004260
(22)出願日	令和3年7月2日(2021.7.2)	(74)代理人	株式会社デンソー 愛知県刈谷市昭和町1丁目1番地 110003214
		(72)発明者	弁理士法人服部国際特許事務所 市原一樹 愛知県刈谷市昭和町1丁目1番地 株式 会社デンソー内
		(72)発明者	杉浦巧美 愛知県刈谷市昭和町1丁目1番地 株式 会社デンソー内
F ターム (参考)	3J056 AA37 AA60 BA06 DA04 GA02 GA12	5H607 BB01 BB14 CC03 DD03 EE03 EE10 EE18 EE33	最終頁に続く

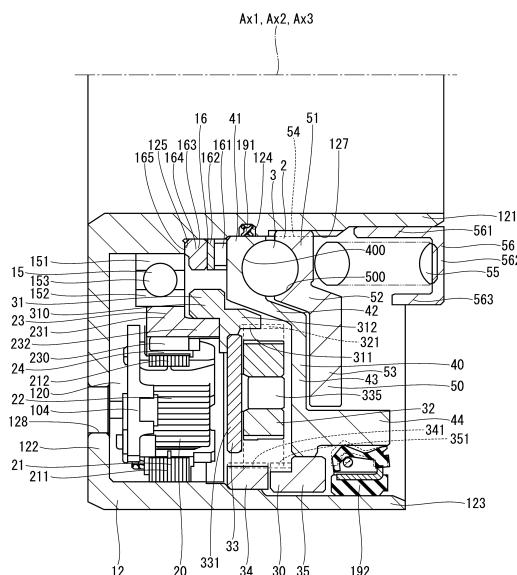
(54)【発明の名称】 クラッチアクチュエータ

(57) 【要約】

【課題】効率の高い小型のクラッチアクチュエータを提供する。

【解決手段】トルクカム 2 は、電動モータ 20 からのトルクが入力されるとハウジング 12 に対し相対回転する駆動カム 40、駆動カム 40 がハウジング 12 に対し相対回転するとハウジング 12 に対し軸方向に相対移動する従動カム 50、および、駆動カム 40 と従動カム 50 との間で転動するカムボール 3 を有する。駆動カム 40 は、環状の駆動カム本体 41、カムボール 3 が転動可能なよう駆動カム本体 41 に形成された駆動カム溝 400 および、駆動カム本体 41 の外縁部に形成された駆動カム特定形状部 42 を有する。駆動カム特定形状部 42 は、駆動カム本体 41 の軸 A × 1 を含む平面による断面において、駆動カム本体 41 の軸 A × 1 に対し傾斜するよう形成されている。

【選択図】図 3



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

相対回転可能な第1伝達部(61)と第2伝達部(62)との間ににおいて、前記第1伝達部と前記第2伝達部との間のトルクの伝達を許容する係合状態と、前記第1伝達部と前記第2伝達部との間のトルクの伝達を遮断する非係合状態とに状態が変化するクラッチ(70)を備えるクラッチ装置(1)に用いられるクラッチアクチュエータであって、

ハウジング(12)と、

前記ハウジングに設けられ、通電によりトルクを出力可能な電動モータ(20)と、

前記電動モータからのトルクを減速し出力可能な減速機(30)と、

前記減速機からのトルクによる回転運動を、前記ハウジングに対する軸方向の相対移動である並進運動に変換し、前記クラッチの状態を係合状態または非係合状態に変更可能なトルクカム(2)と、を備え、

前記トルクカムは、前記電動モータからのトルクが入力されると前記ハウジングに対し相対回転する駆動カム(40)、前記駆動カムが前記ハウジングに対し相対回転すると前記ハウジングに対し軸方向に相対移動する従動カム(50)、および、前記駆動カムと前記従動カムとの間で転動するカム転動体(3)を有し、

前記駆動カムは、環状の駆動カム本体(41)、前記カム転動体が転動可能なよう前記駆動カム本体に形成された駆動カム溝(400)、および、前記駆動カム本体の外縁部に形成された駆動カム特定形状部(42)を有し、

前記従動カムは、環状の従動カム本体(51)、前記カム転動体が転動可能なよう前記従動カム本体に形成された従動カム溝(500)、および、前記従動カム本体の外縁部に形成された従動カム特定形状部(52)を有し、

前記駆動カム特定形状部は、前記駆動カム本体の軸(A×1)を含む平面による断面において、前記駆動カム本体の軸に対し傾斜するよう形成されているクラッチアクチュエータ。

【請求項 2】

前記従動カム特定形状部は、前記従動カム本体の軸(A×2)を含む平面による断面において、前記従動カム本体の軸に対し傾斜するよう形成されている請求項1に記載のクラッチアクチュエータ。

【請求項 3】

前記減速機の少なくとも一部は、前記駆動カム特定形状部に対し前記駆動カム本体の径方向外側に設けられている請求項1または2に記載のクラッチアクチュエータ。

【請求項 4】

前記減速機は、サンギヤ(31)、および、前記サンギヤに噛み合い可能なプラネタリギヤ(32)を有する遊星歯車減速機であり、

前記サンギヤまたは前記プラネタリギヤの少なくとも一部は、前記駆動カム特定形状部に対し前記駆動カム本体の径方向外側に設けられている請求項3に記載のクラッチアクチュエータ。

【請求項 5】

前記サンギヤは、前記プラネタリギヤの歯幅の一部と噛み合う請求項4に記載のクラッチアクチュエータ。

【請求項 6】

前記サンギヤは、前記サンギヤの軸(A×3)を含む平面による断面において、内周壁の少なくとも一部が、前記駆動カム特定形状部の外周壁に対応し前記サンギヤの軸に対し傾斜するよう形成されている請求項4または5に記載のクラッチアクチュエータ。

【請求項 7】

前記減速機は、不思議遊星歯車減速機である請求項1～6のいずれか一項に記載のクラッチアクチュエータ。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

10

20

30

40

50

【 0 0 0 1 】

本発明は、クラッチアクチュエータに関する。

【背景技術】**【 0 0 0 2 】**

従来、相対回転可能な第1伝達部と第2伝達部との間ににおいて、第1伝達部と第2伝達部との間のトルクの伝達を許容する係合状態と、第1伝達部と第2伝達部との間のトルクの伝達を遮断する非係合状態とに状態が変化するクラッチの状態を変更可能なクラッチアクチュエータが知られている。

【 0 0 0 3 】

例えば、特許文献1のクラッチアクチュエータは、クラッチの状態を係合状態または非係合状態に変更可能なトルクカムを備えている。トルクカムは、電動モータに対し軸方向の一方側に設けられ、電動モータからのトルクによる回転運動を、ハウジングに対する軸方向の相対移動である並進運動に変換する。

【 0 0 0 4 】

トルクカムは、電動モータからのトルクが入力されるとハウジングに対し相対回転する駆動カム、駆動カムがハウジングに対し相対回転するとハウジングに対し軸方向に相対移動する従動カム、および、駆動カムと従動カムとの間で転動するカム転動体を有している。駆動カムは、カム転動体が転動可能な駆動カム溝が形成された環状の駆動カム本体を有している。

【先行技術文献】

10

【特許文献】

20

【 0 0 0 5 】

【特許文献1】特開2021-21476号公報

【発明の概要】**【発明が解決しようとする課題】****【 0 0 0 6 】**

ところで、特許文献1のクラッチアクチュエータは、電動モータのトルクを減速してトルクカムに出力する減速機を備えている。ここで、減速機のサンギヤおよびプラネタリギヤは、駆動カム本体の径方向外側に配置されている。駆動カム本体は、サンギヤおよびプラネタリギヤの径方向外側に配置されるリングギヤに接続する必要がある。特許文献1のクラッチアクチュエータでは、サンギヤおよびプラネタリギヤを避けるため、駆動カム本体の外縁部には円筒状の筒部が形成され、当該筒部の駆動カム本体とは反対側の端部が径方向外側へ延びてリングギヤに接続されている。

30

【 0 0 0 7 】

駆動カムの筒部は、駆動カム本体の軸を含む平面による断面において、駆動カム本体の軸に対し平行となるよう形成されている。そのため、駆動カム本体と筒部とは、前記断面においてL字状となるよう一体に形成されている。

【 0 0 0 8 】

特許文献1のクラッチアクチュエータでは、全体の軸長を短くするためには、サンギヤとハウジングとの間に駆動カム本体を設ける必要がある。この場合、上述の理由により、駆動カム本体と筒部とは、L字状に形成される。ここで、駆動カム本体と筒部とを単純なL字状に形成すると、サンギヤとハウジングの隙間ににおいて、駆動カム本体には、駆動カム溝の形成、および、強度確保に必要な肉厚を設定する必要がある。そのため、駆動カム本体に対しサンギヤを極力径方向外側に配置する必要がある。

40

【 0 0 0 9 】

駆動カム本体に対しサンギヤを極力径方向外側に配置するには、クラッチアクチュエータ本体の外径を大きくする、または、プラネタリギヤ小径にする等の対応が考えられるものの、前者ではクラッチアクチュエータの大型化、後者では減速機の効率低下をまねくおそれがある。

【 0 0 1 0 】

50

また、駆動力ム本体と筒部とがL字状に形成されているため、駆動力ム本体と筒部との接続部の内壁同士が成す角は直角すなわちピニン角となる。そのため、加工が困難になるおそれがある。

【0011】

本発明の目的は、効率の高い小型のクラッチアクチュエータを提供することにある。

【課題を解決するための手段】

【0012】

本発明は、相対回転可能な第1伝達部(61)と第2伝達部(62)との間ににおいて、第1伝達部と第2伝達部との間のトルクの伝達を許容する係合状態と、第1伝達部と第2伝達部との間のトルクの伝達を遮断する非係合状態とに状態が変化するクラッチ(70)を備えるクラッチ装置(1)に用いられるクラッチアクチュエータであって、ハウジング(12)と電動モータ(20)と減速機(30)とトルクカム(2)とを備える。10

【0013】

電動モータは、ハウジングに設けられ、通電によりトルクを出力可能である。減速機は、電動モータからのトルクを減速し出力可能である。トルクカムは、減速機からのトルクによる回転運動を、ハウジングに対する軸方向の相対移動である並進運動に変換し、クラッチの状態を係合状態または非係合状態に変更可能である。

【0014】

トルクカムは、電動モータからのトルクが入力されるとハウジングに対し相対回転する駆動力ム(40)、駆動力ムがハウジングに対し相対回転するとハウジングに対し軸方向に相対移動する従動力ム(50)、および、駆動力ムと従動力ムとの間で転動するカム転動体(3)を有する。駆動力ムは、環状の駆動力ム本体(41)、カム転動体が転動可能なよう駆動力ム本体に形成された駆動力ム溝(400)、および、駆動力ム本体の外縁部に形成された駆動力ム特定形状部(42)を有する。従動力ムは、環状の従動力ム本体(51)、カム転動体が転動可能なよう従動力ム本体に形成された従動力ム溝(500)、および、従動力ム本体の外縁部に形成された従動力ム特定形状部(52)を有する。20

【0015】

駆動力ム特定形状部は、駆動力ム本体の軸を含む平面による断面において、駆動力ム本体の軸に対し傾斜するよう形成されている。そのため、駆動力ム本体と筒部とがL字状に形成された従来の構成と比べ、駆動力ム溝が形成される駆動力ム本体を小径化でき、駆動力ム本体の径方向外側に減速機の一部を配置する場合、サンギヤ等をより内径側に配置できる。これにより、クラッチアクチュエータの径方向寸法を小さくできる。30

【0016】

また、クラッチアクチュエータの外径を同じとした場合、駆動力ム本体と筒部とがL字状に形成された従来の構成と比べ、サンギヤをより内径側に配置できるため、プラネタリギヤの外径を大きくでき、減速機の効率を向上できる。

【図面の簡単な説明】

【0017】

【図1】—実施形態によるクラッチアクチュエータおよびそれを適用したクラッチ装置を示す断面図。40

【図2】—実施形態によるクラッチアクチュエータおよびクラッチ装置の一部を示す断面図。

【図3】—実施形態によるクラッチアクチュエータの一部を示す断面図。

【発明を実施するための形態】

【0018】

以下、複数の実施形態によるクラッチアクチュエータを図面に基づき説明する。なお、複数の実施形態において実質的に同一の構成部位には同一の符号を付し、説明を省略する。

【0019】

(一実施形態)

一実施形態によるクラッチアクチュエータを適用したクラッチ装置を図1、2に示す。クラッチ装置1は、例えば車両の内燃機関と変速機との間に設けられ、内燃機関と変速機との間のトルクの伝達を許容または遮断するのに用いられる。

【0020】

クラッチ装置1は、クラッチアクチュエータ10、クラッチ70、「制御部」としての電子制御ユニット(以下、「ECU」という)100、「第1伝達部」としての入力軸61、「第2伝達部」としての出力軸62等を備えている。

【0021】

クラッチアクチュエータ10は、ハウジング12、「原動機」としての電動モータ20、ロータベアリング15、減速機30、「回転並進部」または「転動体カム」としてのトルクカム2、スラストベアリング16、状態変更部80等を備えている。
10

【0022】

ECU100は、演算手段としてのCPU、記憶手段としてのROM、RAM等、入出力手段としてのI/O等を有する小型のコンピュータである。ECU100は、車両の各部に設けられた各種センサからの信号等の情報に基づき、ROM等に格納されたプログラムに従い演算を実行し、車両の各種装置および機器の作動を制御する。このように、ECU100は、非遷移的実体的記録媒体に格納されたプログラムを実行する。このプログラムが実行されることで、プログラムに対応する方法が実行される。

【0023】

ECU100は、各種センサからの信号等の情報に基づき、内燃機関等の作動を制御可能である。また、ECU100は、後述する電動モータ20の作動を制御可能である。
20

【0024】

入力軸61は、例えば、図示しない内燃機関の駆動軸に接続され、駆動軸とともに回転可能である。つまり、入力軸61には、駆動軸からトルクが入力される。

【0025】

内燃機関を搭載する車両には、固定体11が設けられる(図2参照)。固定体11は、例えば筒状に形成され、車両のエンジンルームに固定される。固定体11の内周壁と入力軸61の外周壁との間には、ボールベアリング141が設けられる。これにより、入力軸61は、ボールベアリング141を介して固定体11により軸受けされる。

【0026】

ハウジング12は、固定体11の内周壁と入力軸61の外周壁との間に設けられる。ハウジング12は、「ハウジング筒部」としてのハウジング内筒部121、ハウジング板部122、ハウジング外筒部123、シール溝部124、ハウジング段差面125、ハウジング側スライド溝部127、ハウジング穴部128等を有している。
30

【0027】

ハウジング内筒部121は、略円筒状に形成されている。ハウジング板部122は、ハウジング内筒部121の端部から径方向外側へ延びるよう環状の板状に形成されている。ハウジング外筒部123は、ハウジング板部122の外縁部からハウジング内筒部121と同じ側へ延びるよう略円筒状に形成されている。ここで、ハウジング内筒部121とハウジング板部122とハウジング外筒部123とは、例えば金属により一体に形成されている。
40

【0028】

上述のように、ハウジング12は、全体としては、中空、かつ、扁平形状に形成されている。

【0029】

シール溝部124は、ハウジング内筒部121の外周壁から径方向内側へ凹むよう環状に形成されている。ハウジング段差面125は、シール溝部124とハウジング板部122との間ににおいて、ハウジング板部122とは反対側を向くよう円環の平面状に形成されている。

【0030】

ハウジング側スライン溝部 127 は、ハウジング内筒部 121 の軸方向に延びるようハウジング内筒部 121 の外周壁に形成されている。ハウジング側スライン溝部 127 は、ハウジング内筒部 121 の周方向に複数形成されている。ハウジング穴部 128 は、ハウジング板部 122 を板厚方向に貫くよう形成されている。

【0031】

ハウジング 12 は、外壁の一部が固定体 11 の壁面の一部に当接するよう固定体 11 に固定される（図 2 参照）。ハウジング 12 は、図示しないボルト等により固定体 11 に固定される。ここで、ハウジング 12 は、固定体 11 および入力軸 61 に対し同軸に設けられる。ここで、「同軸」とは、2つの軸が厳密に一致する同軸の状態に限らず、僅かに偏心している状態または傾いている状態を含むものとする（以下、同じ）。また、ハウジング内筒部 121 の内周壁と入力軸 61 の外周壁との間には、略円筒状の空間が形成される。
10

【0032】

ハウジング 12 は、「空間」としての収容空間 120 を有している。収容空間 120 は、ハウジング内筒部 121 とハウジング板部 122 とハウジング外筒部 123 との間に形成されている。

【0033】

電動モータ 20 は、収容空間 120 に収容されている。電動モータ 20 は、ステータ 21、コイル 22、ロータ 23、「永久磁石」としてのマグネット 230、マグネットカバー 24 等を有している。
20

【0034】

ステータ 21 は、ステータヨーク 211、ステータティース 212 を有している。ステータ 21 は、例えば積層鋼板により形成されている。ステータヨーク 211 は、略円筒状に形成されている。ステータティース 212 は、ステータヨーク 211 の内周壁から径方向内側へ突出するようステータヨーク 211 と一緒に形成されている。ステータティース 212 は、ステータヨーク 211 の周方向に等間隔で複数形成されている。コイル 22 は、複数のステータティース 212 のそれぞれに設けられている。ステータ 21 は、ステータヨーク 211 の外周壁がハウジング外筒部 123 の内周壁に嵌合するようハウジング 12 に固定されている。
30

【0035】

ロータ 23 は、例えば鉄系の金属により形成されている。ロータ 23 は、ロータ本体 231、ロータ筒部 232 を有している。ロータ本体 231 は、略円環状に形成されている。ロータ筒部 232 は、ロータ本体 231 の外縁部から筒状に延びるよう形成されている。
。

【0036】

マグネット 230 は、ロータ 23 の外周壁に設けられている。マグネット 230 は、磁極が交互になるようロータ 23 の周方向に等間隔で複数設けられている。

【0037】

マグネットカバー 24 は、マグネット 230 のロータ 23 の径方向外側の面を覆うようロータ 23 に設けられている。より詳細には、マグネットカバー 24 は、例えば非磁性の金属により形成されている。
40

【0038】

クラッチアクチュエータ 10 は、ロータベアリング 15 を備えている。ロータベアリング 15 は、ハウジング段差面 125 に対しハウジング板部 122 側において、ハウジング内筒部 121 の径方向外側に設けられている。ロータベアリング 15 は、内輪 151、外輪 152、「軸受転動体」としての軸受ボール 153 等を有している。

【0039】

内輪 151、外輪 152 は、例えば金属により筒状に形成されている。外輪 152 は、内輪 151 の径方向外側に設けられている。軸受ボール 153 は、例えば金属により球状に形成されている。軸受ボール 153 は、内輪 151 の外周壁に環状に形成された溝部、
50

および、外輪 152 の内周壁に環状に形成された溝部において、内輪 151 と外輪 152 との間で転動可能に設けられている。軸受ボール 153 は、内輪 151 および外輪 152 の周方向に複数設けられている。内輪 151 と外輪 152 との間で軸受ボール 153 が転動することにより、内輪 151 と外輪 152 とは相対回転可能である。軸受ボール 153 により、内輪 151 と外輪 152 との軸方向への相対移動が規制されている。

【0040】

ロータベアリング 15 は、内輪 151 の内周壁がハウジング内筒部 121 の外周壁に当接し、内輪 151 の軸方向の一方の端面がハウジング板部 122 から所定距離離した状態でハウジング内筒部 121 に設けられている。ロータ 23 は、ロータ本体 231 の内周壁がロータベアリング 15 の外周壁に嵌合するよう設けられている。これにより、ロータベアリング 15 は、ロータ 23 をハウジング 12 に対し相対回転可能に支持している。10

【0041】

ECU 100 は、コイル 22 に供給する電力を制御することにより、電動モータ 20 の作動を制御可能である。コイル 22 に電力が供給されると、ステータ 21 に回転磁界が生じ、ロータ 23 が回転する。これにより、ロータ 23 からトルクが出力される。このように、電動モータ 20 は、ステータ 21、および、ステータ 21 に対し相対回転可能に設けられたロータ 23 を有し、電力の供給によりロータ 23 からトルクを出力可能である。

【0042】

ここで、ロータ 23 は、ステータ 21 の径方向内側において、ステータ 21 に対し相対回転可能に設けられている。電動モータ 20 は、インナロータタイプのブラシレス直流モータである。20

【0043】

本実施形態では、クラッチアクチュエータ 10 は、回転角センサ 104 を備えている。回転角センサ 104 は、コイル 22 に対しハウジング板部 122 側に位置するよう電動モータ 20 に設けられている。

【0044】

回転角センサ 104 は、ロータ 23 と一緒に回転するセンサマグネットから発生する磁束を検出し、検出した磁束に応じた信号を ECU 100 に出力する。これにより、ECU 100 は、回転角センサ 104 からの信号に基づき、ロータ 23 の回転角および回転数等を検出することができる。また、ECU 100 は、ロータ 23 の回転角および回転数等に基づき、ハウジング 12 および後述する従動カム 50 に対する駆動カム 40 の相対回転角度、ハウジング 12 および駆動カム 40 に対する従動カム 50 および状態変更部 80 の軸方向の相対位置等を算出することができる。30

【0045】

図 3 に示すように、減速機 30 は、サンギヤ 31、プラネタリギヤ 32、キャリア 33、第 1 リングギヤ 34、第 2 リングギヤ 35 等を有している。

【0046】

サンギヤ 31 は、ロータ 23 と同軸かつ一体回転可能に設けられている。つまり、ロータ 23 とサンギヤ 31 とは、異なる材料により別体に形成され、一体に回転可能なよう同軸に配置されている。

【0047】

より詳細には、サンギヤ 31 は、サンギヤ基部 310、「歯部」および「外歯」としてのサンギヤ歯部 311、サンギヤ筒部 312 を有している。サンギヤ基部 310 は、例えば金属により略円環状に形成されている。サンギヤ筒部 312 は、サンギヤ基部 310 の外縁部から筒状に延びるようサンギヤ基部 310 と一緒に形成されている。サンギヤ歯部 311 は、サンギヤ筒部 312 のサンギヤ基部 310 とは反対側の端部の外周壁に形成されている。

【0048】

サンギヤ 31 は、サンギヤ基部 310 の外周壁がロータ筒部 232 の内周壁に嵌合するよう設けられている。これにより、サンギヤ 31 は、ロータベアリング 15 により、ロー40

タ 2 3とともに、ハウジング 1 2に対し相対回転可能に支持されている。

【0049】

ロータ 2 3と一体回転するサンギヤ 3 1には、電動モータ 2 0のトルクが入力される。ここで、サンギヤ 3 1は、減速機 3 0の「入力部」に対応する。

【0050】

プラネタリギヤ 3 2は、サンギヤ 3 1の周方向に沿って複数設けられ、サンギヤ 3 1に噛み合いつつ自転しながらサンギヤ 3 1の周方向に公転可能である。より詳細には、プラネタリギヤ 3 2は、例えば金属により略円筒状に形成され、サンギヤ 3 1の径方向外側においてサンギヤ 3 1の周方向に等間隔で複数設けられている。プラネタリギヤ 3 2は、「歯部」と「外歯」としてのプラネタリギヤ歯部 3 2 1を有している。プラネタリギヤ歯部 3 2 1は、サンギヤ歯部 3 1 1に噛み合い可能なようプラネタリギヤ 3 2の外周壁に形成されている。10

【0051】

キャリア 3 3は、プラネタリギヤ 3 2を回転可能に支持し、サンギヤ 3 1に対し相対回転可能である。

【0052】

より詳細には、キャリア 3 3は、キャリア本体 3 3 1、ピン 3 3 5を有している。キャリア本体 3 3 1は、例えば金属により略円環の板状に形成されている。キャリア本体 3 3 1は、軸方向においてはコイル 2 2とプラネタリギヤ 3 2との間に位置している。20

【0053】

ピン 3 3 5は、例えば金属により略円柱状に形成されている。ピン 3 3 5は、軸方向の端部がキャリア本体 3 3 1に固定されるようにして設けられている。

【0054】

減速機 3 0は、プラネタリギヤベアリング 3 6を有している。プラネタリギヤベアリング 3 6は、ピン 3 3 5の外周壁とプラネタリギヤ 3 2の内周壁との間に設けられている。これにより、プラネタリギヤ 3 2は、プラネタリギヤベアリング 3 6を介してピン 3 3 5により回転可能に支持されている。すなわち、ピン 3 3 5は、プラネタリギヤ 3 2の回転中心に設けられ、プラネタリギヤ 3 2を回転可能に支持している。また、プラネタリギヤ 3 2とピン 3 3 5とは、プラネタリギヤベアリング 3 6を介して所定の範囲で軸方向に相対移動可能である。言い換えると、プラネタリギヤ 3 2とピン 3 3 5とは、プラネタリギヤベアリング 3 6により、軸方向の相対移動可能範囲が所定の範囲に規制されている。30

【0055】

第 1 リングギヤ 3 4は、プラネタリギヤ 3 2に噛み合い可能な歯部である第 1 リングギヤ歯部 3 4 1を有し、ハウジング 1 2に固定されている。より詳細には、第 1 リングギヤ 3 4は、例えば金属により略円筒状に形成されている。第 1 リングギヤ 3 4は、ステータ 2 1に対しハウジング板部 1 2 2とは反対側において、外縁部がハウジング外筒部 1 2 3の内周壁に嵌合するようハウジング 1 2に固定されている。そのため、第 1 リングギヤ 3 4は、ハウジング 1 2に対し相対回転不能である。

【0056】

ここで、第 1 リングギヤ 3 4は、ハウジング 1 2、ロータ 2 3、サンギヤ 3 1に対し同一軸に設けられている。「歯部」と「内歯」としての第 1 リングギヤ歯部 3 4 1は、プラネタリギヤ 3 2のプラネタリギヤ歯部 3 2 1の軸方向の一方の端部側に噛み合い可能なよう第 1 リングギヤ 3 4の内周壁に形成されている。40

【0057】

第 2 リングギヤ 3 5は、プラネタリギヤ 3 2に噛み合い可能な歯部であり第 1 リングギヤ歯部 3 4 1とは歯数の異なる第 2 リングギヤ歯部 3 5 1を有し、後述する駆動カム 4 0と一体回転可能に設けられている。より詳細には、第 2 リングギヤ 3 5は、例えば金属により筒状に形成されている。

【0058】

ここで、第 2 リングギヤ 3 5は、ハウジング 1 2、ロータ 2 3、サンギヤ 3 1に対し同一軸に設けられている。50

軸に設けられている。「歯部」および「内歯」としての第2リングギヤ歯部351は、プラネタリギヤ32のプラネタリギヤ歯部321の軸方向の他方の端部側に噛み合い可能なよう第2リングギヤ35の軸方向の第1リングギヤ34側の端部の内周壁に形成されている。本実施形態では、第2リングギヤ歯部351の歯数は、第1リングギヤ歯部341の歯数よりも多い。より詳細には、第2リングギヤ歯部351の歯数は、第1リングギヤ歯部341の歯数よりも、プラネタリギヤ32の個数に整数を乗じた数分だけ多い。

【0059】

また、プラネタリギヤ32は、同一部位において2つの異なる諸元をもつ第1リングギヤ34および第2リングギヤ35と干渉なく正常に噛み合う必要があるため、第1リングギヤ34および第2リングギヤ35の一方もしくは両方を転位させて各歯車対の中心距離を一定にする設計としている。10

【0060】

上記構成により、電動モータ20のロータ23が回転すると、サンギヤ31が回転し、プラネタリギヤ32のプラネタリギヤ歯部321がサンギヤ歯部311と第1リングギヤ歯部341および第2リングギヤ歯部351とに噛み合いつつ自転しながらサンギヤ31の周方向に公転する。ここで、第2リングギヤ歯部351の歯数が第1リングギヤ歯部341の歯数よりも多いため、第2リングギヤ35は、第1リングギヤ34に対し相対回転する。そのため、第1リングギヤ34と第2リングギヤ35との間で第1リングギヤ歯部341と第2リングギヤ歯部351との歯数差に応じた微小差回転が第2リングギヤ35の回転として出力される。これにより、電動モータ20からのトルクは、減速機30により減速されて、第2リングギヤ35から出力される。このように、減速機30は、電動モータ20のトルクを減速して出力可能である。<7>本実施形態では、減速機30は、3k型の不思議遊星歯車減速機を構成している。20

【0061】

第2リングギヤ35は、後述する駆動カム40とは別体に形成され、駆動カム40と一体回転可能に設けられている。第2リングギヤ35は、電動モータ20からのトルクを減速して駆動カム40に出力する。ここで、第2リングギヤ35は、減速機30の「出力部」に対応する。

【0062】

トルクカム2は、「回転部」としての駆動カム40、「並進部」としての従動カム50、「カム転動体」としてのカムボール3を有している。30

【0063】

駆動カム40は、駆動カム本体41、駆動カム特定形状部42、駆動カム板部43、駆動カム外筒部44、駆動カム溝400等を有している。駆動カム本体41は、略円環の板状に形成されている。駆動カム特定形状部42は、駆動カム本体41の外縁部から、駆動カム本体41の軸A×1に対し傾斜して延びるよう形成されている。駆動カム板部43は、駆動カム特定形状部42の駆動カム本体41とは反対側の端部から径方向外側へ延びるよう略円環の板状に形成されている。駆動カム外筒部44は、駆動カム板部43の外縁部から駆動カム特定形状部42とは反対側へ延びるよう略円筒状に形成されている。ここで、駆動カム本体41と駆動カム特定形状部42と駆動カム板部43と駆動カム外筒部44とは、例えば金属により一体に形成されている。40

【0064】

駆動カム溝400は、駆動カム本体41の駆動カム特定形状部42側の面である一方の端面から他方の端面側へ凹みつつ、駆動カム本体41の周方向に延びるよう形成されている。駆動カム溝400は、駆動カム本体41の周方向において一方の端面からの深さが変化するよう形成されている。駆動カム溝400は、例えば駆動カム本体41の周方向に等間隔で3つ形成されている。

【0065】

駆動カム40は、駆動カム本体41がハウジング内筒部121の外周壁とサンギヤ31のサンギヤ筒部312の内周壁との間に位置し、駆動カム板部43がプラネタリギヤ32

に対しキャリア本体 331 とは反対側に位置するようハウジング内筒部 121 とハウジング外筒部 123 との間に設けられている。駆動カム 40 は、ハウジング 12 に対し相対回転可能である。

【0066】

第 2 リングギヤ 35 は、第 2 リングギヤ歯部 351 が形成された端部とは反対側の端部の内周壁が駆動カム板部 43 の外縁部に嵌合するよう駆動カム 40 と一緒に設けられている。第 2 リングギヤ 35 は、駆動カム 40 に対し相対回転不能である。すなわち、第 2 リングギヤ 35 は、「回転部」としての駆動カム 40 と一緒に回転可能に設けられている。そのため、電動モータ 20 からのトルクが、減速機 30 により減速され、第 2 リングギヤ 35 から出力されると、駆動カム 40 は、ハウジング 12 に対し相対回転する。すなわち、駆動カム 40 は、減速機 30 から出力されたトルクが入力されるとハウジング 12 に対し相対回転する。

【0067】

従動カム 50 は、従動カム本体 51、従動カム特定形状部 52、従動カム板部 53、カム側スライス部 54、従動カム溝 500 等を有している。従動カム本体 51 は、略円環の板状に形成されている。従動カム特定形状部 52 は、従動カム本体 51 の外縁部から、従動カム本体 51 の軸 A×2 に対し傾斜して延びるよう形成されている。従動カム板部 53 は、従動カム特定形状部 52 の従動カム本体 51 とは反対側の端部から径方向外側へ延びるよう略円環の板状に形成されている。ここで、従動カム本体 51 と従動カム特定形状部 52 と従動カム板部 53 とは、例えば金属により一体に形成されている。

【0068】

カム側スライス部 54 は、従動カム本体 51 の内周壁において軸方向に延びるよう形成されている。カム側スライス部 54 は、従動カム本体 51 の周方向に複数形成されている。

【0069】

従動カム 50 は、従動カム本体 51 が駆動カム本体 41 に対しロータベアリング 15 とは反対側、かつ、駆動カム特定形状部 42 および駆動カム板部 43 の径方向内側に位置し、カム側スライス部 54 がハウジング側スライス部 127 とスライス結合するよう設けられている。これにより、従動カム 50 は、ハウジング 12 に対し、相対回転不能、かつ、軸方向に相対移動可能である。

【0070】

従動カム溝 500 は、従動カム本体 51 の駆動カム本体 41 側の面である一方の端面から他方の端面側へ凹みつつ、従動カム本体 51 の周方向に延びるよう形成されている。従動カム溝 500 は、従動カム本体 51 の周方向において一方の端面からの深さが変化するよう形成されている。従動カム溝 500 は、例えば従動カム本体 51 の周方向に等間隔で 3 つ形成されている。

【0071】

なお、駆動カム溝 400 と従動カム溝 500 とは、それぞれ、駆動カム本体 41 の従動カム本体 51 側の面側、または、従動カム本体 51 の駆動カム本体 41 側の面側から見たとき、同一の形状となるよう形成されている。

【0072】

カムボール 3 は、例えば金属により球状に形成されている。カムボール 3 は、3 つの駆動カム溝 400 と 3 つの従動カム溝 500 との間のそれれにおいて転動可能に設けられている。すなわち、カムボール 3 は、合計 3 つ設けられている。

【0073】

このように、駆動カム 40 と従動カム 50 とカムボール 3 とは、「転動体カム」としてのトルクカム 2 を構成している。駆動カム 40 がハウジング 12 および従動カム 50 に対し相対回転すると、カムボール 3 は、駆動カム溝 400 および従動カム溝 500 においてそれぞれの溝底に沿って転動する。

【0074】

10

20

30

40

50

上述のように、駆動カム溝 400 および従動カム溝 500 は、駆動カム 40 または従動カム 50 の周方向において深さが変化するよう形成されている。そのため、減速機 30 から出力されるトルクにより駆動カム 40 がハウジング 12 および従動カム 50 に対し相対回転すると、カムボール 3 が駆動カム溝 400 および従動カム溝 500 において転動し、従動カム 50 は、駆動カム 40 およびハウジング 12 に対し軸方向に相対移動、すなわち、ストロークする。

【0075】

このように、従動カム 50 は、駆動カム溝 400 との間にカムボール 3 を挟むようにして一方の端面に形成された複数の従動カム溝 500 を有し、駆動カム 40 およびカムボール 3 とともにトルクカム 2 を構成している。従動カム 50 は、駆動カム 40 がハウジング 12 に対し相対回転すると駆動カム 40 およびハウジング 12 に対し軸方向に相対移動する。ここで、従動カム 50 は、カム側スプライン溝部 54 がハウジング側スプライン溝部 127 とスプライン結合しているため、ハウジング 12 に対し相対回転しない。また、駆動カム 40 は、ハウジング 12 に対し相対回転するものの、軸方向には相対移動しない。

【0076】

トルクカム 2 は、電動モータ 20 に対し軸方向の一方側に設けられ、電動モータ 20 からのトルクによる回転運動を、ハウジング 12 に対する軸方向の相対移動である並進運動に変換する。

【0077】

本実施形態では、クラッチアクチュエータ 10 は、「付勢部材」としてのリターンスプリング 55、リターンスプリングリテーナ 56 を備えている。リターンスプリング 55 は、例えはコイルスプリングであり、従動カム本体 51 の駆動カム本体 41 とは反対側において、ハウジング内筒部 121 の径方向外側に設けられている。リターンスプリング 55 は、一端が従動カム本体 51 の駆動カム本体 41 とは反対側の面に当接している。

【0078】

リターンスプリングリテーナ 56 は、リテーナ内筒部 561、リテーナ板部 562、リテーナ外筒部 563 を有している。リテーナ内筒部 561 は、略円筒状に形成されている。リテーナ板部 562 は、リテーナ内筒部 561 の一方の端部から径方向外側に延びるよう環状の板状に形成されている。リテーナ外筒部 563 は、リテーナ板部 562 の外縁部からリテーナ内筒部 561 側へ延びるよう略円筒状に形成されている。リテーナ内筒部 561 とリテーナ板部 562 とリテーナ外筒部 563 とは、例えは金属により一体に形成されている。

【0079】

リターンスプリングリテーナ 56 は、リテーナ内筒部 561 の内周壁がハウジング内筒部 121 の外周壁に嵌合するようハウジング内筒部 121 に固定されている。リターンスプリング 55 の他端は、リテーナ内筒部 561 とリテーナ外筒部 563 との間においてリテーナ板部 562 に当接している。

【0080】

リターンスプリング 55 は、軸方向に伸びる力を有している。そのため、従動カム 50 は、駆動カム 40 との間にカムボール 3 を挟んだ状態で、リターンスプリング 55 により駆動カム本体 41 側へ付勢されている。

【0081】

出力軸 62 は、軸部 621、板部 622、筒部 623、摩擦板 624 を有している（図 2 参照）。軸部 621 は、略円筒状に形成されている。板部 622 は、軸部 621 の一端から径方向外側へ環状の板状に延びるよう軸部 621 と一体に形成されている。筒部 623 は、板部 622 の外縁部から軸部 621 とは反対側へ略円筒状に延びるよう板部 622 と一体に形成されている。摩擦板 624 は、略円環の板状に形成され、板部 622 の筒部 623 側の端面に設けられている。ここで、摩擦板 624 は、板部 622 に対し相対回転不能である。筒部 623 の内側には、クラッチ空間 620 が形成されている。

【0082】

10

20

30

40

50

入力軸 6 1 の端部は、ハウジング内筒部 1 2 1 の内側を通り、従動カム 5 0 に対し駆動カム 4 0 とは反対側に位置している。出力軸 6 2 は、従動カム 5 0 に対し駆動カム 4 0 とは反対側において、入力軸 6 1 と同軸に設けられる。軸部 6 2 1 の内周壁と入力軸 6 1 の端部の外周壁との間には、ボールベアリング 1 4 2 が設けられる。これにより、出力軸 6 2 は、ボールベアリング 1 4 2 を介して入力軸 6 1 により軸受けされる。入力軸 6 1 および出力軸 6 2 は、ハウジング 1 2 に対し相対回転可能である。

【 0 0 8 3 】

クラッチ 7 0 は、クラッチ空間 6 2 0 において入力軸 6 1 と出力軸 6 2 との間に設けられている。クラッチ 7 0 は、内側摩擦板 7 1 、外側摩擦板 7 2 、係止部 7 0 1 を有している。内側摩擦板 7 1 は、略円環の板状に形成され、入力軸 6 1 と出力軸 6 2 の筒部 6 2 3 との間ににおいて、軸方向に並ぶよう複数設けられている。内側摩擦板 7 1 は、内縁部が入力軸 6 1 の外周壁とスプライン結合するよう設けられている。そのため、内側摩擦板 7 1 は、入力軸 6 1 に対し相対回転不能、かつ、軸方向に相対移動可能である。

【 0 0 8 4 】

外側摩擦板 7 2 は、略円環の板状に形成され、入力軸 6 1 と出力軸 6 2 の筒部 6 2 3 との間ににおいて、軸方向に並ぶよう複数設けられている。ここで、内側摩擦板 7 1 と外側摩擦板 7 2 とは、入力軸 6 1 の軸方向において交互に配置されている。外側摩擦板 7 2 は、外縁部が出力軸 6 2 の筒部 6 2 3 の内周壁とスプライン結合するよう設けられている。そのため、外側摩擦板 7 2 は、出力軸 6 2 に対し相対回転不能、かつ、軸方向に相対移動可能である。複数の外側摩擦板 7 2 のうち最も摩擦板 6 2 4 側に位置する外側摩擦板 7 2 は、摩擦板 6 2 4 に接触可能である。

【 0 0 8 5 】

係止部 7 0 1 は、略円環状に形成され、外縁部が出力軸 6 2 の筒部 6 2 3 の内周壁に嵌合するよう設けられる。係止部 7 0 1 は、複数の外側摩擦板 7 2 のうち最も従動カム 5 0 側に位置する外側摩擦板 7 2 の外縁部を係止可能である。そのため、複数の外側摩擦板 7 2 、複数の内側摩擦板 7 1 は、筒部 6 2 3 の内側からの脱落が抑制される。なお、係止部 7 0 1 と摩擦板 6 2 4 との距離は、複数の外側摩擦板 7 2 および複数の内側摩擦板 7 1 の板厚の合計よりも大きい。

【 0 0 8 6 】

複数の内側摩擦板 7 1 および複数の外側摩擦板 7 2 が互いに接触、つまり係合した状態である係合状態では、内側摩擦板 7 1 と外側摩擦板 7 2 との間に摩擦力が生じ、当該摩擦力の大きさに応じて内側摩擦板 7 1 と外側摩擦板 7 2 との相対回転が規制される。一方、複数の内側摩擦板 7 1 および複数の外側摩擦板 7 2 が互いに離間、つまり係合していない状態である非係合状態では、内側摩擦板 7 1 と外側摩擦板 7 2 との間に摩擦力は生じず、内側摩擦板 7 1 と外側摩擦板 7 2 との相対回転は規制されない。

【 0 0 8 7 】

クラッチ 7 0 が係合状態のとき、入力軸 6 1 に入力されたトルクは、クラッチ 7 0 を経由して出力軸 6 2 に伝達される。一方、クラッチ 7 0 が非係合状態のとき、入力軸 6 1 に入力されたトルクは、出力軸 6 2 に伝達されない。

【 0 0 8 8 】

このように、クラッチ 7 0 は、入力軸 6 1 と出力軸 6 2 との間でトルクを伝達する。クラッチ 7 0 は、係合している係合状態のとき、入力軸 6 1 と出力軸 6 2 との間のトルクの伝達を許容し、係合していない非係合状態のとき、入力軸 6 1 と出力軸 6 2 との間のトルクの伝達を遮断する。

【 0 0 8 9 】

本実施形態では、クラッチ装置 1 は、通常、非係合状態となる、所謂常開式（ノーマリーオープンタイプ）のクラッチ装置である。

【 0 0 9 0 】

状態変更部 8 0 は、「弹性変形部」としての皿ばね 8 1 、皿ばねリテナー 8 2 、皿ばねスラストベアリング 8 3 を有している。皿ばねリテナー 8 2 は、リテナー筒部 8 2 1 、リ

10

20

30

40

50

リテーナフランジ部 822 を有している。リテーナ筒部 821 は、略円筒状に形成されている。リテーナフランジ部 822 は、リテーナ筒部 821 の一端から径方向外側へ延びるよう環状の板状に形成されている。リテーナ筒部 821 とリテーナフランジ部 822 とは、例えば金属により一体に形成されている。皿ばねリテーナ 82 は、例えばリテーナ筒部 821 の他端が従動カム板部 53 の駆動カム 40 とは反対側の端面に接続するよう従動カム 50 に設けられている。ここで、リテーナ筒部 821 と従動カム板部 53 とは、例えば溶接により接続されている。

【0091】

皿ばね 81 は、内縁部がリテーナ筒部 821 の径方向外側において、従動カム板部 53 とリテーナフランジ部 822との間に位置するよう設けられている。皿ばねスラストベアリング 83 は、環状に形成され、リテーナ筒部 821 の径方向外側において、従動カム板部 53 と皿ばね 81 の内縁部との間に設けられている。

10

【0092】

皿ばねリテーナ 82 は、リテーナフランジ部 822 が皿ばね 81 の軸方向の一端すなわち内縁部を係止可能なよう従動カム 50 に固定されている。そのため、皿ばね 81 および皿ばねスラストベアリング 83 は、リテーナフランジ部 822 により、皿ばねリテーナ 82 からの脱落が抑制されている。皿ばね 81 は、軸方向に弾性変形可能である。

20

【0093】

図 3 は、状態変更部 80 を取り付けていない状態のクラッチアクチュエータ 10 を示す断面図である。

【0094】

図 1、2 に示すように、カムボール 3 が、駆動カム本体 41 の一方の端面から駆動カム溝 400 の駆動カム本体 41 の軸方向すなわち深さ方向に最も離れた部位である最深部に対応する位置（原点）、および、従動カム本体 51 の一方の端面から従動カム溝 500 の従動カム本体 51 の軸方向すなわち深さ方向に最も離れた部位である最深部に対応する位置（原点）に位置するとき、駆動カム 40 と従動カム 50 との距離は、比較的小さく、皿ばね 81 の軸方向の他端すなわち外縁部とクラッチ 70 との間には、隙間 S p1 が形成されている（図 1 参照）。そのため、クラッチ 70 は非係合状態であり、入力軸 61 と出力軸 62 との間のトルクの伝達は遮断されている。

30

【0095】

ここで、クラッチ 70 の状態を変更する通常作動時、ECU 100 の制御により電動モータ 20 のコイル 22 に電力が供給されると、電動モータ 20 が回転し、減速機 30 からトルクが出力され、駆動カム 40 がハウジング 12 に対し相対回転する。これにより、カムボール 3 が最深部に対応する位置から駆動カム溝 400 および従動カム溝 500 の周方向の一方側へ転動する。これにより、従動カム 50 は、リターンスプリング 55 を圧縮しながらハウジング 12 に対し軸方向に相対移動、すなわち、クラッチ 70 側へ移動する。これにより、皿ばね 81 は、クラッチ 70 側へ移動する。

【0096】

従動カム 50 の軸方向の移動により皿ばね 81 がクラッチ 70 側へ移動すると、隙間 S p1 が小さくなり、皿ばね 81 の軸方向の他端は、クラッチ 70 の外側摩擦板 72 に接触する。皿ばね 81 がクラッチ 70 に接触した後さらに従動カム 50 が軸方向に移動すると、皿ばね 81 は、軸方向に弾性変形しつつ、外側摩擦板 72 を摩擦板 624 側へ押す。これにより、複数の内側摩擦板 71 および複数の外側摩擦板 72 が互いに係合し、クラッチ 70 が係合状態となる。そのため、入力軸 61 と出力軸 62 との間のトルクの伝達が許容される。

40

【0097】

このとき、皿ばね 81 は、皿ばねスラストベアリング 83 に軸受けされながら従動カム 50 および皿ばねリテーナ 82 に対し相対回転する。このように、皿ばねスラストベアリング 83 は、皿ばね 81 からスラスト方向の荷重を受けつつ、皿ばね 81 を軸受けする。

50

【0098】

E C U 1 0 0 は、クラッチ伝達トルクがクラッチ要求トルク容量に達すると、電動モータ 2 0 の回転を停止させる。これにより、クラッチ 7 0 は、クラッチ伝達トルクがクラッチ要求トルク容量に維持された係合保持状態となる。このように、状態変更部 8 0 の皿ばね 8 1 は、従動カム 5 0 から軸方向の力を受け、ハウジング 1 2 および駆動カム 4 0 に対する従動カム 5 0 の軸方向の相対位置に応じてクラッチ 7 0 の状態を係合状態または非係合状態に変更可能である。

【 0 0 9 9 】

また、トルクカム 2 は、電動モータ 2 0 からのトルクによる回転運動を、ハウジング 1 2 に対する軸方向の相対移動である並進運動に変換し、クラッチ 7 0 の状態を係合状態または非係合状態に変更可能である。

10

【 0 1 0 0 】

出力軸 6 2 は、軸部 6 2 1 の板部 6 2 2 とは反対側の端部が、図示しない変速機の入力軸に接続され、当該入力軸とともに回転可能である。つまり、変速機の入力軸には、出力軸 6 2 から出力されたトルクが入力される。変速機に入力されたトルクは、変速機で変速され、駆動トルクとして車両の駆動輪に出力される。これにより、車両が走行する。

【 0 1 0 1 】

本実施形態では、クラッチ装置 1 は、オイル供給部 5 を備えている（図 1、2 参照）。オイル供給部 5 は、一端がクラッチ空間 6 2 0 に露出するよう、出力軸 6 2 において通路状に形成されている。オイル供給部 5 の他端は、図示しないオイル供給源に接続される。これにより、オイル供給部 5 の一端からクラッチ空間 6 2 0 のクラッチ 7 0 にオイルが供給される。

20

【 0 1 0 2 】

E C U 1 0 0 は、オイル供給部 5 からクラッチ 7 0 に供給するオイルの量を制御する。クラッチ 7 0 に供給されたオイルは、クラッチ 7 0 を潤滑および冷却可能である。このように、本実施形態では、クラッチ 7 0 は、湿式クラッチであり、オイルにより冷却される。

【 0 1 0 3 】

本実施形態では、「回転並進部」としてのトルクカム 2 は、「回転部」としての駆動カム 4 0 および第 2 リングギヤ 3 5 とハウジング 1 2 との間に収容空間 1 2 0 を形成している。ここで、収容空間 1 2 0 は、駆動カム 4 0 および第 2 リングギヤ 3 5 に対しクラッチ 7 0 とは反対側においてハウジング 1 2 の内側に形成されている。電動モータ 2 0 および減速機 3 0 は、収容空間 1 2 0 に設けられている。クラッチ 7 0 は、駆動カム 4 0 に対し収容空間 1 2 0 とは反対側の空間であるクラッチ空間 6 2 0 に設けられている。

30

【 0 1 0 4 】

図 3 に示すように、スラストベアリング 1 6 は、「スラスト軸受転動体」としてのころ 1 6 1、レース 1 6 2、バックアッププレート 1 6 3 を有している。レース 1 6 2 は、例えば金属により環状の板状に形成されている。ころ 1 6 1 は、例えば金属により略円柱状に形成され、レース 1 6 2 の一方の端面に接触しながらレース 1 6 2 の周方向に転動可能に設けられている。ころ 1 6 1 は、レース 1 6 2 の周方向に複数設けられている。

40

【 0 1 0 5 】

バックアッププレート 1 6 3 は、プレート本体 1 6 4、プレート凸部 1 6 5 を有している。プレート本体 1 6 4 は、略円環状に形成されている。プレート凸部 1 6 5 は、プレート本体 1 6 4 の内縁部から軸方向に突出するよう略円環状に形成されている。プレート本体 1 6 4 とプレート凸部 1 6 5 とは、例えば金属により一体に形成されている。

【 0 1 0 6 】

バックアッププレート 1 6 3 は、プレート凸部 1 6 5 がハウジング段差面 1 2 5 に当接するようハウジング内筒部 1 2 1 の径方向外側に設けられている。レース 1 6 2 は、他方の端面がプレート本体 1 6 4 のプレート凸部 1 6 5 とは反対側の端面に当接するようハウジング内筒部 1 2 1 の径方向外側に設けられている。ころ 1 6 1 は、レース 1 6 2 と駆動カム本体 4 1 との間に設けられ、レース 1 6 2 の駆動カム本体 4 1 側の端面と駆動カム本

50

体 4 1 のレース 1 6 2 側の面と接触しつつ、レース 1 6 2 の周方向に転動可能である。

【 0 1 0 7 】

スラストベアリング 1 6 は、駆動カム 4 0 からスラスト方向すなわち軸方向の荷重を受けつつ駆動カム 4 0 を軸受けする。本実施形態では、クラッチ 7 0 側からの軸方向の荷重は、皿ばね 8 1 、皿ばねスラストベアリング 8 3 、従動カム 5 0 、カムボール 3 、駆動カム 4 0 を経由してスラストベアリング 1 6 に作用する。

【 0 1 0 8 】

本実施形態では、クラッチアクチュエータ 1 0 は、「シール部材」としての内側シール部材 1 9 1 、外側シール部材 1 9 2 を備えている。内側シール部材 1 9 1 は、例えばゴム等の弾性材料により環状に形成されたオイルシールである。外側シール部材 1 9 2 は、例えばゴム等の弾性材料および金属環等により環状に形成されたオイルシールである。10

【 0 1 0 9 】

内側シール部材 1 9 1 は、ハウジング内筒部 1 2 1 に形成されたシール溝部 1 2 4 に設けられている。内側シール部材 1 9 1 は、外縁部が駆動カム本体 4 1 の内周壁と摺動可能なようシール溝部 1 2 4 に設けられている。

【 0 1 1 0 】

外側シール部材 1 9 2 は、第 2 リングギヤ 3 5 に対し第 1 リングギヤ 3 4 とは反対側において、ハウジング外筒部 1 2 3 と駆動カム外筒部 4 4 との間に設けられている。外側シール部材 1 9 2 は、内縁部のシールリップ部が駆動カム外筒部 4 4 の外周壁と摺動可能なようハウジング外筒部 1 2 3 に設けられている。20

【 0 1 1 1 】

ここで、外側シール部材 1 9 2 は、内側シール部材 1 9 1 の軸方向から見たとき、内側シール部材 1 9 1 の径方向外側に位置するよう設けられている（図 1 、 2 参照）。

【 0 1 1 2 】

上述のように、駆動カム本体 4 1 の内周壁は、内側シール部材 1 9 1 と摺動可能である。すなわち、内側シール部材 1 9 1 は、「回転部」としての駆動カム 4 0 に接触するよう設けられている。内側シール部材 1 9 1 は、駆動カム本体 4 1 とハウジング内筒部 1 2 1 との間を気密または液密にシールしている。

【 0 1 1 3 】

駆動カム外筒部 4 4 の外周壁は、外側シール部材 1 9 2 の内縁部であるシールリップ部と摺動可能である。すなわち、外側シール部材 1 9 2 は、「回転部」としての駆動カム 4 0 に接触するよう設けられている。外側シール部材 1 9 2 は、駆動カム外筒部 4 4 の外周壁とハウジング外筒部 1 2 3 の内周壁との間を気密または液密にシールしている。30

【 0 1 1 4 】

上述のように設けられた内側シール部材 1 9 1 、および、外側シール部材 1 9 2 により、電動モータ 2 0 および減速機 3 0 を収容する収容空間 1 2 0 を気密または液密に保持可能であり、収容空間 1 2 0 と、クラッチ 7 0 が設けられたクラッチ空間 6 2 0 との間を気密または液密に保持可能である。これにより、例えばクラッチ 7 0 において摩耗粉等の異物が発生したとしても、当該異物がクラッチ空間 6 2 0 から収容空間 1 2 0 へ侵入するのを抑制できる。そのため、異物による電動モータ 2 0 または減速機 3 0 の作動不良を抑制できる。40

【 0 1 1 5 】

以下、本実施形態の各部の構成について、より詳細に説明する。

【 0 1 1 6 】

図 3 に示すように、< 1 > 駆動カム特定形状部 4 2 は、駆動カム本体 4 1 の軸 A × 1 を含む平面による断面において、駆動カム本体 4 1 の軸 A × 1 に対し傾斜するよう形成されている（図 3 参照）。

【 0 1 1 7 】

より具体的には、駆動カム特定形状部 4 2 は、駆動カム本体 4 1 の軸方向の端面に対し傾斜して延びるよう環状に形成されている。これにより、駆動カム本体 4 1 の軸 A × 1 を50

含む平面による断面において、駆動力ム本体41の軸方向の端面と、駆動力ム特定形状部42の外周壁または内周壁との成す角は、鈍角となる。ここで、駆動力ム本体41の軸方向の端面と駆動力ム特定形状部42の外周壁との成す角は、駆動力ム本体41の軸方向の端面と駆動力ム特定形状部42の内周壁との成す角と同じである。ここで、「同じ」とは、両者が厳密に同じ場合に限らず、公差等により僅かに異なる場合も含むことを意味する(以下、同じ)。

【0118】

<2> 従動力ム特定形状部52は、従動力ム本体51の軸A×2を含む平面による断面において、従動力ム本体51の軸A×2に対し傾斜するよう形成されている(図3参照)。

10

【0119】

より具体的には、従動力ム特定形状部52は、従動力ム本体51の軸方向の端面に対し傾斜して延びるよう環状に形成されている。これにより、従動力ム本体51の軸A×2を含む平面による断面において、従動力ム本体51の軸方向の端面と、従動力ム特定形状部52の外周壁または内周壁との成す角は、鈍角となる。ここで、従動力ム本体51の軸方向の端面と従動力ム特定形状部52の外周壁との成す角は、従動力ム本体51の軸方向の端面と従動力ム特定形状部52の内周壁との成す角と同じである。

【0120】

また、駆動力ム本体41の軸方向の端面と駆動力ム特定形状部42の外周壁または内周壁との成す角は、従動力ム本体51の軸方向の端面と従動力ム特定形状部52の外周壁または内周壁との成す角と同じである。

20

【0121】

<3> 減速機30の少なくとも一部は、駆動力ム特定形状部42に対し駆動力ム本体41の径方向外側に設けられている。

【0122】

より具体的には、<4> 減速機30のサンギヤ31またはプラネタリギヤ32の少なくとも一部は、駆動力ム特定形状部42に対し駆動力ム本体41の径方向外側に設けられている。

【0123】

さらに詳細には、サンギヤ31は、軸方向の部位のうち特にサンギヤ筒部312の部分が、駆動力ム特定形状部42に対し駆動力ム本体41の径方向外側に設けられている。プラネタリギヤ32は、軸方向の全ての部位が、駆動力ム特定形状部42に対し駆動力ム本体41の径方向外側に設けられている。

30

【0124】

本実施形態では、減速機30のキャリア33は、キャリア本体331およびピン335を含む軸方向の全ての部位が、駆動力ム特定形状部42に対し駆動力ム本体41の径方向外側に設けられている。第1リングギヤ34は、第1リングギヤ歯部341を含む軸方向の全ての部位が、駆動力ム特定形状部42に対し駆動力ム本体41の径方向外側に設けられている。第2リングギヤ35は、軸方向の部位のうち特に第2リングギヤ歯部351の部位が、駆動力ム特定形状部42に対し駆動力ム本体41の径方向外側に設けられている。

40

【0125】

<5> サンギヤ31は、プラネタリギヤ32の歯幅の一部と噛み合う。

【0126】

より具体的には、サンギヤ31のサンギヤ歯部311は、プラネタリギヤ32のプラネタリギヤ歯部321の歯幅方向の一部と噛み合う。つまり、サンギヤ31とプラネタリギヤ32とは、サンギヤ31の軸方向において、サンギヤ歯部311の一部とプラネタリギヤ歯部321の一部とが噛み合うよう設けられている(図3参照)。さらに詳細には、サンギヤ31の軸方向において、サンギヤ歯部311は、プラネタリギヤ歯部321の中心よりもロータ23側の部位に噛み合っている。

50

【 0 1 2 7 】

< 6 > サンギヤ 3 1 は、サンギヤ 3 1 の軸 A × 3 を含む平面による断面において、内周壁の少なくとも一部が、駆動カム特定形状部 4 2 の外周壁に対応しサンギヤ 3 1 の軸 A × 3 に対し傾斜するよう形成されている。

【 0 1 2 8 】

より具体的には、サンギヤ 3 1 は、サンギヤ 3 1 の軸 A × 3 を含む平面による断面において、サンギヤ筒部 3 1 2 のサンギヤ基部 3 1 0 とは反対側の端部の内周壁が、駆動カム特定形状部 4 2 の外周壁に対応しサンギヤ 3 1 の軸 A × 3 に対し傾斜するよう形成されている。

【 0 1 2 9 】

以上説明したように、< 1 > 本実施形態では、駆動カム 4 0 は、環状の駆動カム本体 4 1、カムボール 3 が転動可能なよう駆動カム本体 4 1 に形成された駆動カム溝 4 0 0、および、駆動カム本体 4 1 の外縁部に形成された駆動カム特定形状部 4 2 を有する。従動カム 5 0 は、環状の従動カム本体 5 1、カムボール 3 が転動可能なよう従動カム本体 5 1 に形成された従動カム溝 5 0 0、および、従動カム本体 5 1 の外縁部に形成された従動カム特定形状部 5 2 を有する。

【 0 1 3 0 】

駆動カム特定形状部 4 2 は、駆動カム本体 4 1 の軸 A × 1 を含む平面による断面において、駆動カム本体 4 1 の軸 A × 1 に対し傾斜するよう形成されている。そのため、駆動カム本体と筒部とが L 字状に形成された従来の構成と比べ、駆動カム溝 4 0 0 が形成される駆動カム本体 4 1 を小径化でき、駆動カム本体 4 1 の径方向外側に減速機 3 0 の一部を配置する場合、サンギヤ 3 1 等をより内径側に配置できる。これにより、クラッチアクチュエータ 1 0 の径方向寸法を小さくできる。

【 0 1 3 1 】

また、クラッチアクチュエータの外径を同じとした場合、駆動カム本体と筒部とが L 字状に形成された従来の構成と比べ、サンギヤ 3 1 をより内径側に配置できるため、プラネタリギヤ 3 2 の外径を大きくでき、減速機 3 0 の効率を向上できる。

【 0 1 3 2 】

さらに、駆動カム特定形状部 4 2 を、駆動カム本体 4 1 の軸 A × 1 に対し傾斜するよう形成することで、駆動カム 4 0 の軸方向の体格を小さくでき、軸短効果が期待できる。

【 0 1 3 3 】

また、駆動カム本体と筒部とが L 字状に形成された従来の構成と比べ、駆動カム本体 4 1 と駆動カム特定形状部 4 2 との接続部の内壁同士が成す角を鈍角にできるため、容易に加工できる。

【 0 1 3 4 】

また、< 2 > 本実施形態では、従動カム特定形状部 5 2 は、従動カム本体 5 1 の軸 A × 2 を含む平面による断面において、従動カム本体 5 1 の軸 A × 2 に対し傾斜するよう形成されている。

【 0 1 3 5 】

そのため、従動カム 5 0 についても軸短効果が期待できる。また、従動カム本体 5 1 と従動カム特定形状部 5 2 との接続部の内壁同士が成す角を鈍角にできるため、容易に加工できる。

【 0 1 3 6 】

また、< 3 > 本実施形態では、減速機 3 0 の少なくとも一部は、駆動カム特定形状部 4 2 に対し駆動カム本体 4 1 の径方向外側に設けられている。

【 0 1 3 7 】

そのため、減速機 3 0 を含むクラッチアクチュエータ 1 0 の軸方向の体格を小さくできる。

【 0 1 3 8 】

また、< 4 > 減速機 3 0 は、サンギヤ 3 1 、および、サンギヤ 3 1 に噛み合い可能なプ

10

20

30

40

50

ラネタリギヤ32を有する遊星歯車減速機である。サンギヤ31またはプラネタリギヤ32の少なくとも一部は、駆動カム特定形状部42に対し駆動カム本体41の径方向外側に設けられている。

【0139】

そのため、減速機30を含むクラッチアクチュエータ10の軸方向の体格を小さくしつつ、プラネタリギヤ32の外径を大きくでき、減速機30の効率を向上できる。

【0140】

また、<5>本実施形態では、サンギヤ31は、プラネタリギヤ32の歯幅の一部と噛み合う。

【0141】

そのため、サンギヤ31またはプラネタリギヤ32の少なくとも一部を、駆動カム特定形状部42に対し駆動カム本体41の径方向外側に設けたとしても、サンギヤ31が駆動カム特定形状部42の外周壁に干渉するのを抑制できる。

【0142】

また、<6>本実施形態では、サンギヤ31は、サンギヤ31の軸A×3を含む平面による断面において、内周壁の少なくとも一部が、駆動カム特定形状部42の外周壁に対応しサンギヤ31の軸A×3に対し傾斜するよう形成されている。

【0143】

そのため、サンギヤ31が駆動カム特定形状部42の外周壁に干渉するのをより一層抑制できるとともに、クラッチアクチュエータ10の軸方向および径方向の体格を小さくできる。

【0144】

また、<7>本実施形態では、減速機30は、不思議遊星歯車減速機である。

【0145】

そのため、短い軸長でありながら、大きな減速比で高効率な動力伝達を実現でき、クラッチアクチュエータ10をより一層小型にできる。また、クラッチアクチュエータ10を扁平にすることができる、搭載性を向上させることができる。

【0146】

不思議遊星歯車減速機を減速機として採用する場合、減速機の出力部（第2リングギヤ）は、入力部（サンギヤ）に対し径方向外側に配置される。本実施形態では、サンギヤ31の径方向内側に駆動カム本体41を配置する構成のため、駆動カム40のうち駆動カム特定形状部42は、サンギヤ31およびプラネタリギヤ32を避けて駆動カム本体41と第2リングギヤ35とを接続するために必要な構成要素である。

【0147】

（他の実施形態）

他の実施形態では、従動カム特定形状部は、従動カム本体の軸を含む平面による断面において、従動カム本体の軸に対し傾斜するよう形成されていなくてもよい。

【0148】

また、他の実施形態では、減速機は、駆動カム特定形状部に対し駆動カム本体の径方向外側に設けられていなくてもよい。

【0149】

また、他の実施形態では、サンギヤは、プラネタリギヤの歯幅の全ての部位と噛み合うよう設けられていてもよい。

【0150】

また、他の実施形態では、サンギヤは、サンギヤの軸を含む平面による断面において、内周壁の少なくとも一部が、サンギヤの軸に対し傾斜するよう形成されていなくてもよい。

【0151】

また、他の実施形態では、減速機は、不思議遊星歯車以外の遊星歯車を用いた減速機、または、その他の減速機であってもよい。

10

20

30

40

50

【 0 1 5 2 】

また、他の実施形態では、駆動力ム溝 4 0 0 および従動力ム溝 5 0 0 は、それぞれ、3つ以上であれば、いくつ形成されていてもよい。また、カムボール 3 も、駆動力ム溝 4 0 0 および従動力ム溝 5 0 0 の数に合わせ、いくつ設けられていてもよい。

【 0 1 5 3 】

また、本発明は、内燃機関からの駆動トルクによって走行する車両に限らず、モータからの駆動トルクによって走行可能な電気自動車やハイブリッド車等に適用することもできる。

【 0 1 5 4 】

また、他の実施形態では、「第2伝達部」からトルクを入力し、「クラッチ」を経由して「第1伝達部」からトルクを出力することとしてもよい。また、例えば、「第1伝達部」または「第2伝達部」の一方を回転不能に固定した場合、「クラッチ」を係合状態にすることにより、「第1伝達部」または「第2伝達部」の他方の回転を止めることができる。この場合、クラッチ装置をブレーキ装置として用いることができる。10

【 0 1 5 5 】

このように、本開示は、上記実施形態に限定されるものではなく、その要旨を逸脱しない範囲で種々の形態で実施可能である。

【 0 1 5 6 】

本開示に記載のクラッチ装置の制御部及びその手法は、コンピュータプログラムにより具体化された一つ乃至は複数の機能を実行するようにプログラムされたプロセッサ及びメモリを構成することによって提供された専用コンピュータにより、実現されてもよい。あるいは、本開示に記載のクラッチ装置の制御部及びその手法は、一つ以上の専用ハードウェア論理回路によってプロセッサを構成することによって提供された専用コンピュータにより、実現されてもよい。もしくは、本開示に記載のクラッチ装置の制御部及びその手法は、一つ乃至は複数の機能を実行するようにプログラムされたプロセッサ及びメモリと一つ以上のハードウェア論理回路によって構成されたプロセッサとの組み合わせにより構成された一つ以上の専用コンピュータにより、実現されてもよい。また、コンピュータプログラムは、コンピュータにより実行されるインストラクションとして、コンピュータ読み取り可能な非遷移有形記録媒体に記憶されていてもよい。20

【 符号の説明 】

30

【 0 1 5 7 】

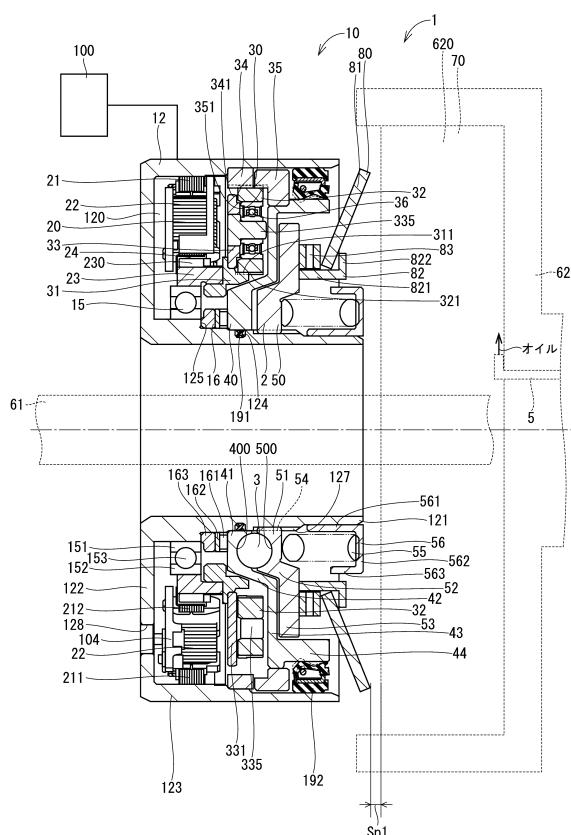
1 クラッチ装置、2 トルクカム、3 カムボール（カム転動体）、10 クラッチアクチュエータ、12 ハウジング、20 電動モータ、40 駆動力ム、41 駆動力ム本体、42 駆動力ム特定形状部、50 従動力ム、51 従動力ム本体、52 従動力ム特定形状部、400 駆動力ム溝、500 従動力ム溝、61 入力軸（第1伝達部）、62 出力軸（第2伝達部）、A×1 軸（駆動力ム本体の軸）

40

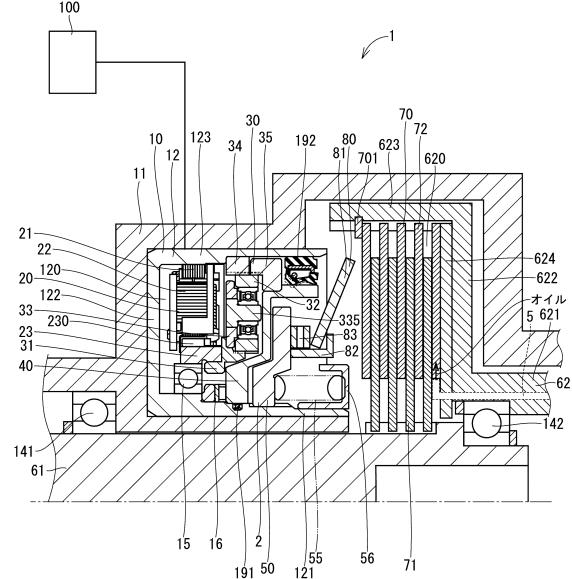
50

【 図 面 】

【 図 1 】



【 四 2 】

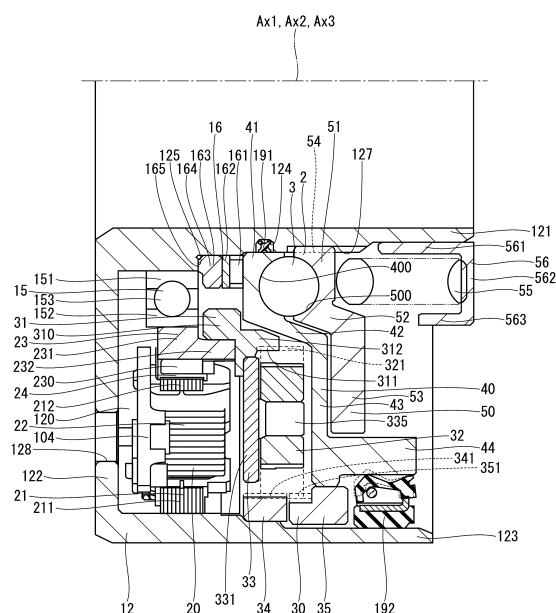


10

20

【図3】

30



40

50

フロントページの続き

F ターム（参考） EE56