

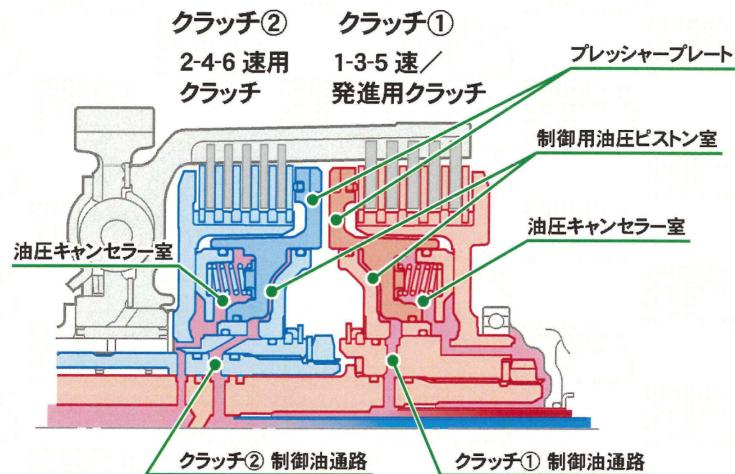
達成手法

油圧クラッチの直列配置

油圧クラッチの直列配置

コンパクト化をはかるため、油圧で作動する湿式多板式のクラッチは奇数段側、偶数段側を直列に、すなわち積み重ねた様に配置する構造としました。クラッチの内部にはクラッチ作動のための油圧ピストン室と、ピストン室で発生する遠心油圧をキャンセルさせるためのキャンセラー室を設けました。主要部をアルミ製とし、軽量化だけでなく冷却性の向上も図りました。また、可動部であるプレッシャープレートの軽量化はクラッチ作動のレスポンス向上にも寄与しています。

●構造断面図

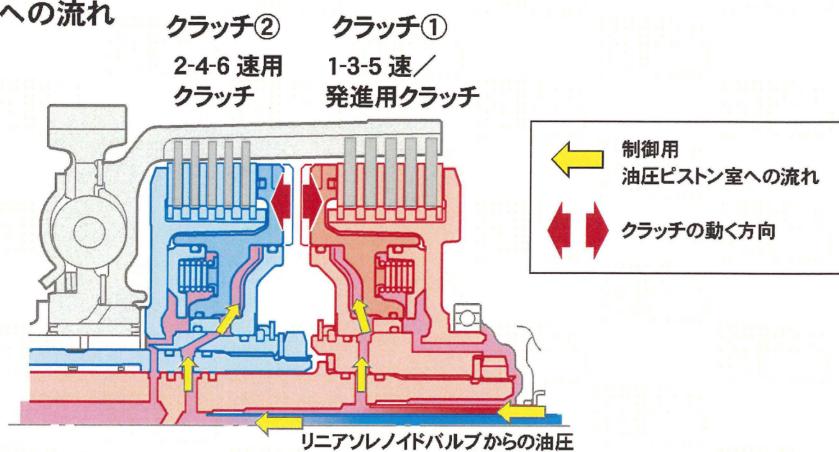


クラッチをつなぐ場合は、メインシャフトの中心に導かれている油圧を上昇させることで、制御用油圧ピストン室の油圧も上がります。これによりプレッシャープレートが移動しクラッチがつながります。

クラッチを切る場合は、油圧ピストン室への油圧を下げ、リターンスプリングの荷重プレッシャープレートを押し戻します。

尚、エンジンオイルは、従来同様にエンジン、ミッションの冷却・潤滑を行うと共に、クラッチの作動油としても共用しています。

●制御用油圧ピストン室への流れ



制御用油圧ピストン室にリニアソレノイドバルブからの油圧が掛かりプレッシャープレートが移動。これによりクラッチディスクが押し当たられクラッチがつながる。この独立制御されたクラッチ①(奇数段)とクラッチ②(偶数段)を協調制御することにより、駆動力の途切れない変速操作を瞬時に行なっている。