

【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 1 区分

【発行日】令和 4 年 5 月 9 日(2022.5.9)

【公開番号】特開 2020-180606(P2020-180606A)

【公開日】令和 2 年 11 月 5 日(2020.11.5)

【年通号数】公開・登録公報 2020-045

【出願番号】特願 2019-86229(P2019-86229)

【国際特許分類】

F 0 2 M 3 5 / 1 0 (2 0 0 6 . 0 1)

F 0 2 M 2 6 / 2 1 (2 0 1 6 . 0 1)

F 0 2 M 2 6 / 2 3 (2 0 1 6 . 0 1)

【 F I 】

F 0 2 M 3 5 / 1 0 3 0 1 T

F 0 2 M 3 5 / 1 0 3 1 1 E

F 0 2 M 3 5 / 1 0 3 0 1 P

F 0 2 M 2 6 / 2 1

F 0 2 M 2 6 / 2 3

10

【手続補正書】

【提出日】令和 4 年 3 月 16 日(2022.3.16)

【手続補正 1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0009

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0009】

【図 1】図 1 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの左側面図である。

【図 2】図 2 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの平面図である。

【図 3】図 3 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの上部の背面図である。

【図 4】図 4 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの吸気マニホールドの左側面図である。

【図 5】図 5 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの吸気マニホールドの平面図である。

【図 6】図 6 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの吸気マニホールドおよびブラケットの平面図である。

【図 7】図 7 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの吸気マニホールドの斜視図である。

【図 8】図 8 は、本発明の一実施例に係る車両用エンジンの吸気マニホールド、EGR クラおよびブラケットの斜視図である。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0022

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0022】

図 1、図 2 において、シリンダヘッド 12 の前面側には、ターボ過給機 20 が設けられており、ターボ過給機 20 の排気経路の上流端は集合排気出口に連結されている。ターボ過給機 20 は、集合排気出口から導入した排気ガスのエネルギーを利用して吸気を圧縮する。ターボ過給機 20 で圧縮された空気は吸気マニホールド 40 に導入される。

20

30

40

50

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0052

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0052】

図6において、ブラケット35は、連結部35Aから後方に延びる連結部35Cを有しており、連結部35Cは、1つのボルト37の締結によってサージタンク45の上面に固定される。連結部35Cは本発明におけるサージタンク側連結部を構成している。サージタンク45の上面には、ボルト37を受けるボス部40C（図5参照）が形成されている。ボス部40Cは、サージタンク45の前端側であって、気筒列方向で分岐管43と分岐管44の間の部位に配置されている。

10

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0053

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0053】

ブラケット35は、連結部35Aから前方に延びる連結部35Bを有しており、連結部35Bは、2つのボルト37の締結によって、シリンダヘッド12の後面側の上端部に形成されたボス部12B、12Cに固定される。連結部35Bは本発明におけるシリンダヘッド側連結部を構成している。

20

30

40

50