

【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2部門第5区分
 【発行日】令和1年6月6日(2019.6.6)

【公表番号】特表2018-520945(P2018-520945A)
 【公表日】平成30年8月2日(2018.8.2)
 【年通号数】公開・登録公報2018-029
 【出願番号】特願2018-508627(P2018-508627)
 【国際特許分類】

B 6 0 K 25/06 (2006.01)
 H 0 2 P 9/04 (2006.01)
 H 0 2 K 7/18 (2006.01)
 H 0 2 P 101/25 (2015.01)
 H 0 2 P 101/45 (2015.01)

【F I】

B 6 0 K 25/06
 H 0 2 P 9/04 M
 H 0 2 K 7/18 B
 H 0 2 P 101:25
 H 0 2 P 101:45

【手続補正書】
 【提出日】平成31年4月23日(2019.4.23)
 【手続補正1】
 【補正対象書類名】特許請求の範囲
 【補正対象項目名】全文
 【補正方法】変更
 【補正の内容】
 【特許請求の範囲】
 【請求項1】

トランスミッションに接続されたエンジンと、該トランスミッションを差動装置に接続し、それによって1つまたは複数の駆動輪を回転させるために該エンジンの回転力を伝達するドライブシャフトとを含み；

該ドライブシャフトが、該ドライブシャフトからの回転力を発電機に伝達するための、発電機に結合された駆動要素を含み、該発電機が、1つまたは複数のバッテリーに電氣的に接続されており、該バッテリーを充電するための電気エネルギーを発生させる、自動車のための補助動力システム。

【請求項2】

駆動要素がドライブプリーおよびドライブベルトを含む、請求項1記載の補助動力システム。

【請求項3】

駆動要素がドライブギヤおよびピニオンドライブシャフトを含む、請求項1記載の補助動力システム。

【請求項4】

動力伝達系中に設置されたとき動力取り出し装置を形成する、プリー、スプロケットまたはギヤと組み合わせてガスケット中に収容された複数のベアリングで構成された装置をさらに含む、請求項1記載の補助動力システム。

【請求項5】

発電機に接続されかつ該発電機の少なくとも1つの動作モードを制御する制御装置をさらに含む、請求項1記載の補助動力システム。

【請求項 6】

制御装置が1つまたは複数のセンサに接続され、該制御装置が、該1つまたは複数のセンサの少なくとも1つの機能に応じて発電機を制御するように構成されている、請求項5記載の補助動力システム。

【請求項 7】

制御装置が、加速度計に接続され、かつ該加速度計から加速データを受け取り；該加速度計が既定のしきい値よりも大きい傾斜角を有することを該加速度計データが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、請求項6記載の補助動力システム。

【請求項 8】

該加速度計が既定のしきい値よりも小さい傾斜角を有することを加速度計データが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、請求項7記載の補助動力システム。

【請求項 9】

制御装置が、アクセルペダル位置センサに接続され、かつ該アクセルペダル位置センサからアクセル位置データを受け取り；該アクセルペダルが抑制されていることを該アクセル位置データが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、請求項6記載の補助動力システム。

【請求項 10】

該アクセルペダルが押されていることをアクセル位置データが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、請求項9記載の補助動力システム。

【請求項 11】

制御装置が、自動車のエンジン制御ユニット（ECU）に接続され、かつ該ECUからECUデータを受け取り；該自動車が高効率モードで作動していることを該ECUデータが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、請求項5記載の補助動力システム。

【請求項 12】

自動車が低効率モードで作動していることをECUデータが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、請求項11記載の補助動力システム。

【請求項 13】

制御装置が、自動車のグローバルポジショニングシステム（GPS）に接続され、かつ該GPSからGPSデータを受け取り；該自動車が坂を下っていることを該GPSデータが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、請求項5記載の補助動力システム。

【請求項 14】

自動車が坂を上っていることをGPSデータが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、請求項13記載の補助動力システム。

【請求項 15】

トランスミッションに接続されたエンジンと、該トランスミッションを差動装置に接続し、それによって1つまたは複数の駆動輪を回転させるために該エンジンの回転力を伝達する動力伝達系とを含み；

該動力伝達系が発電機を含み、該発電機が、該動力伝達系に結合されかつ該動力伝達系に対して回転するように構成された磁気ロータドライブと、該ロータを包囲し、かつ回転するロータから電気エネルギーを発生させるように構成されたステータとを含む、自動車のための補助動力システム。

【請求項 16】

磁気ロータが、該動力伝達系とともに回転するよう動力伝達系に直接取り付けられている、請求項15記載の補助動力システム。

【請求項 17】

ロータが、駆動機構によって動力伝達系に接続されている、請求項15記載の補助動力システム。

【請求項 18】

駆動機構がベルト・プーリ駆動機構を含む、請求項17記載の補助動力システム。

【請求項 19】

駆動機構がチェーン・スプロケット駆動機構を含む、請求項17記載の補助動力システム。

【請求項 20】

駆動機構がリングまたはピニオンギヤ駆動機構を含む、請求項17記載の補助動力システム。

【手続補正 2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0016

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0016】

[本発明1001]

トランスミッションに接続されたエンジンと、該トランスミッションを差動装置に接続し、それによって1つまたは複数の駆動輪を回転させるために該エンジンの回転力を伝達するドライブシャフトとを含み；

該ドライブシャフトが、該ドライブシャフトからの回転力を発電機に伝達するための、発電機に結合された駆動要素を含み、該発電機が、1つまたは複数のバッテリーに電氣的に接続されており、該バッテリーを充電するための電気エネルギーを発生させる、
自動車のための補助動力システム。

[本発明1002]

駆動要素がドライブプリーおよびドライブベルトを含む、本発明1001の補助動力システム。

[本発明1003]

駆動要素がドライブギヤおよびピニオンドライブシャフトを含む、本発明1001の補助動力システム。

[本発明1004]

動力伝達系中に設置されたとき動力取り出し装置を形成する、プリー、スプロケットまたはギヤと組み合わせてガスケット中に収容された複数のベアリングで構成された装置をさらに含む、本発明1001の補助動力システム。

[本発明1005]

発電機に接続されかつ該発電機の少なくとも1つの動作モードを制御する制御装置をさらに含む、本発明1001の補助動力システム。

[本発明1006]

制御装置が1つまたは複数のセンサに接続され、該制御装置が、該1つまたは複数のセンサの少なくとも1つの機能として発電機を制御するように構成されている、本発明1005の補助動力システム。

[本発明1007]

制御装置が、加速度計に接続され、かつ該加速度計から加速データを受け取り；該加速度計が既定のしきい値よりも大きい傾斜角を有することを該加速度計データが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、本発明1006の補助動力システム。

[本発明1008]

該加速度計が既定のしきい値よりも小さい傾斜角を有することを加速度計データが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、本発明1007の補助動力システム。

[本発明1009]

制御装置が、アクセルペダル位置センサに接続され、かつ該アクセルペダル位置センサからアクセル位置データを受け取り；該アクセルペダルが抑制されていることを該アクセル位置データが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、本発明1006の補助動力システム。

[本発明1010]

該アクセルペダルが押されていることをアクセル位置データが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、本発明1009の補助動力システム。

[本発明1011]

制御装置が、自動車のエンジン制御ユニット（ECU）に接続され、かつ該ECUからECUデータを受け取り；該自動車が高効率モードで作動していることを該ECUデータが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、本発明1005の補助動力システム。

[本発明1012]

自動車が低効率モードで作動していることをECUデータが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、本発明1011の補助動力システム。

[本発明1013]

制御装置が、自動車のグローバルポジショニングシステム（GPS）に接続され、かつ該GPSからGPSデータを受け取り；該自動車が坂を下っていることを該GPSデータが示すとき、該制御装置が発電機を制御して発電させる、本発明1005の補助動力システム。

[本発明1014]

自動車が坂を上っていることをGPSデータが示すとき、制御装置が発電機を制御して発電を停止させる、本発明1013の補助動力システム。

[本発明1015]

トランスミッションに接続されたエンジンと、該トランスミッションを差動装置に接続し、それによって1つまたは複数の駆動輪を回転させるために該エンジンの回転力を伝達する動力伝達系とを含み；

該動力伝達系が発電機を含み、該発電機が、該動力伝達系に結合されかつ該動力伝達系に対して回転するように構成された磁気ロータドライブと、該ロータを包囲し、かつ回転するロータから電気エネルギーを発生させるように構成されたステータとを含む、自動車のための補助動力システム。

[本発明1016]

磁気ロータが、該動力伝達系とともに回転するよう動力伝達系に直接取り付けられている、本発明1015の補助動力システム。

[本発明1017]

ロータが、駆動機構によって動力伝達系に接続されている、本発明1015の補助動力システム。

[本発明1018]

駆動機構がベルト・プーリ駆動機構を含む、本発明1017の補助動力システム。

[本発明1019]

駆動機構がチェーン・スプロケット駆動機構を含む、本発明1017の補助動力システム。

[本発明1020]

駆動機構がリングまたはピニオンギヤ駆動機構を含む、本発明1017の補助動力システム

。

本発明のこれらの能力および他の能力は、詳細な説明、添付の図面および特許請求の範囲を考察したのち、発明そのものとともに、より十分に理解されるであろう。