

【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】平成 18 年 6 月 29 日 (2006.6.29)

【公表番号】特表 2006-502038 (P2006-502038A)  
 【公表日】平成 18 年 1 月 19 日 (2006.1.19)  
 【年通号数】公開・登録公報 2006-003  
 【出願番号】特願 2004-542411 (P2004-542411)  
 【国際特許分類】

**B 6 2 D 25/08 (2006.01)**

【F I】

B 6 2 D 25/08 F

【誤訳訂正書】

【提出日】平成 18 年 5 月 2 日 (2006.5.2)

【誤訳訂正 1】

【訂正対象書類名】特許請求の範囲

【訂正対象項目名】全文

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

第一壁 (3 a) と前記第一壁から間隔を取って搭乗者側に配置された第二壁 (3 b) とを有する正面壁 (1) と、前記正面壁に取り付けられたブレーキブースター (5) とを有する自動車 (2) であって、

遮音のために、前記第一壁は、前記ブレーキブースター (5) を収容する抜き部 (4) を有し、前記ブレーキブースターは、前記第一壁にのみ取り付けられることを特徴とする自動車。

【請求項 2】

前記抜き部 (4) の縁領域 (6) は、補強されていることを特徴とする請求項 1 に記載の自動車。

【請求項 3】

前記ブレーキブースター (5) は、前記抜き部 (4) の前記縁領域 (6) 上に着座する縁面 (7) を有していることを特徴する請求項 2 に記載の自動車。

【請求項 4】

エラストマーリング (8) が、前記縁領域 (6) を向いた側の前記ブレーキブースター (5) の前記縁面 (7) 上に配置されている請求項 3 に記載の自動車。

【請求項 5】

前記ブレーキブースター (5) は、前記第一壁 (3 a) にネジ留めされていることを特徴とする請求項 1 乃至 4 に記載の自動車。

【請求項 6】

前記第二壁 (3 b) は、前記ブレーキブースター (5) 用のフィードスルー開口 (10) を有していることを特徴とする請求項 1 乃至 5 に記載の自動車。

【請求項 7】

前記フィードスルー開口 (10) と前記ブレーキブースター (5) との間のギャップ (11) は、前記フィードスルー開口の領域において、1 mm と 200 mm の間、好ましくは 1 mm と 5 mm の間となっていることを特徴とする請求項 6 に記載の自動車。

【請求項 8】

前記正面壁 (1) は、前記抜き部 (4) の領域及び / 又は前記フィードスルー開口 (10) の領域に複数の湾曲を有していることを特徴とする請求項 6 又は 7 に記載の自動車。

## 【請求項 9】

前記正面壁(1)は、前記抜き部(4)の領域に複数の補強ウェブを有していることを特徴とする請求項 1 乃至 8 に記載の自動車。

## 【請求項 10】

発泡体(12)が、前記第一壁(3a)と前記第二壁(3b)との間に配置されていることを特徴とする請求項 1 乃至 9 に記載の自動車。

## 【請求項 11】

前記ブレーキブースターは、前記ブレーキブースターの外表面(13)において泡をはじく物質で覆われていることを特徴とする請求項 1 乃至 10 に記載の自動車。

## 【請求項 12】

前記正面壁(1)は、自動車の車体の正面壁フレーム(14)に搭載するためのモジュールとして設計されていることを特徴とする請求項 1 乃至 11 に記載の自動車。

## 【請求項 13】

前記第一壁(3a)及び/又は前記第二壁(3b)は、プラスチック材又は金属から形成されていることを特徴とする請求項 1 乃至 12 に記載の自動車。

## 【誤訳訂正 2】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0007

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0007】

1つの第一壁と、これから間隔をおいて搭乗者側に配置された第二壁とを有したこの種の1つの正面壁において、その第一壁は、ただその第一壁に取り付けられる1つのブレーキブースターや『主ブレーキシリンダー』を収容するための1つの抜き部を有しているので、上記問題が回避される。

## 【誤訳訂正 3】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0008

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0008】

まず、第一壁がブレーキブースターの領域で中抜きされていることは、軽量構造に寄与しており、即ち、ブレーキブースターが、実際には抜き部の領域において正面壁を架橋していて、それで何ら正面壁自身が、この領域で必要が無いか又は少なくとも第一壁が複数の領域で消失しているので、ここで実際に1つの『二重壁』を設ける必要が無い。

## 【誤訳訂正 4】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0010

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0010】

ブレーキブースターが抜き部の領域を完全に覆って、それでエンジン区画室からの空気起因の騒音が自動車内部に到達するのを仲介をする開口が何ら残されていないので、騒音の空気伝導も回避される。

## 【誤訳訂正 5】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0015

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0015】

第一の有利な展開として、ブレーキブスターが、抜き部の縁領域上に着座する縁面を有するようにしている。このようにして、（ただ或る一定の複数の個所のみでの取り付けと対照的に）ブレーキブスターと縁領域との間には完全な接続が存在することができる。このようにして、空気起因の騒音の入り込みが回避される。更により高い安定性が、ブレーキブスターの確実な取り付けによって達成される。

【誤訳訂正 6】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 1 6

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 1 6】

さらにより大きな安定性のために、抜き部の縁領域が補強され、即ちこの領域では、より厚い壁厚が与えられるか、又は各々更に補強する構成部品が組み込まれている。

【誤訳訂正 7】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 1 7

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 1 7】

特に、安定性の目的のために、例えば剪断応力に対して一様な安定性を保証するために抜き部と縁面とが丸みを持っていることも道理にかなっている。

【誤訳訂正 8】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 1 8

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 1 8】

ブレーキブスターの縁面と抜き部の縁領域との間に、ブレーキブスターに属するエラストマーリングが配置されていることは特に有利である。これによって、空気起因の騒音の通過が更に最少化され；更に構造起因の騒音が減衰される。当然、この対策は、たとえば抜き部の縁領域を補強しなくとも可能である。

【誤訳訂正 9】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 2 1

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 2 1】

更に有利な展開として、正面壁が抜き部及び／又はフィードスルー開口の領域に複数の湾曲を有するようにしている。それによって達成されるものは、より大きな複数の領域が『音響的に有効』なので、即ち複数の振動ユニットとして見做されるので、まず第一にこれら領域における正面壁の安定性が高められ、またそれで更に個々の壁の音響特性も改善される。これに加えて、複数の補強ウェブも抜き部の領域やフィードスルー開口の領域に多分設けられ、それでブレーキブスターの質量をさらにより『音響的に有効』なものにする（この効果の説明のために、本出願人の上記引用出願も参照すること）。

【誤訳訂正 10】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 2 3

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 2 3】

この発泡体は、色々な方法で具体化される。例えば、一定厚さの発泡体層を第一と第二の壁の間に設けることができ、それ自身はその厚さをブレーキブースターの領域で変えていない；（この場合、複数の腔所が多分更に抜き部の領域における湾曲内で生じ；これは、異なった複数の寸法の複数のブレーキブースターの詰め込みが、例えば異なった複数のタイプのモータリゼーションに対して可能であることを意味している）。第一と第二の壁の間の全空間が発泡体で充填されたり、又は全体のブレーキブースターもこの空間内への泡で覆われることも更に当然可能である。この場合、ブレーキブースターは、その外表面において泡をはじく物質で覆われることも可能である。この手段によって、ブレーキブースターは、発泡体内に埋設されても、正面壁に分離不能に接続されているわけではなく；これはブレーキブースターを交換するために重要である。PU-発泡体が、ここではその発泡体として有利に使用される。

【誤訳訂正 1 1】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 2 6

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 2 6】

図 1 は正面壁 1 を示している。この正面壁 1 は、1 つの第一壁 3 a とこれと隔たった個所の 1 つの壁 3 b とを有している。第一壁 3 a と第二壁 3 b の間には発泡体 1 2 が設けられている（しかし、この場合は必ずしも設ける必要がない）。第一壁 3 a は、ただ該第一壁 3 a にのみ固定された 1 つのブレーキブースター 5 を収容する抜き部 4 を有している。このブレーキブースターは、図 1 の中心線が示すように、少なくとも抜き部において実質的に回転対称の横断面を有している。

【誤訳訂正 1 2】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 2 7

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 2 7】

図 1 の左側には、自動車のエンジン区画室が示されており；ブレーキ流体用の 1 つの供給開口 1 5 も見受けられる。正面壁 1 の右側には、自動車の 1 つのブレーキペダルに接続された 1 つの駆動レバー（ピストン・ロッド）が見受けられる。抜き部 4 は、実質的に回転対称に設計されている。抜き部 4 の縁領域 6 は補強されており、即ちこの領域では、第一壁 3 a の支えにおけるものよりも壁厚がより厚くなっているほぼ円形のフランジが設けられている。ブレーキブースター 5 は、抜き部 4 の縁領域 6 に対応した縁面 7 を有している。縁面 7 と縁領域 6 との間には、ブレーキブースター 5 に属し且つエンジン区画室から第一壁 3 a と第二壁 3 b との間のギャップへの騒音の空気伝導を実質的に防ぐエラストマーリング 8（又はエラストマーディスク）が配置されている。ブレーキブースター 5 は、1 つの縁面において抜き部の縁領域に複数のネジ 1 7 を介してネジ留めされている。これらのネジ 1 7 は、抜き部の補強された縁領域に螺入され、多分更に付加的に緩衝もされる。

【誤訳訂正 1 3】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 2 9

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 2 9】

図 1 において、正面壁は抜き部 4 の又はフィードスルー開口 1 0 の領域に複数の湾曲を有しているのが容易に認められる。これらの湾曲は、まず第一にブレーキブースターを収容する働きをし、それでできるだけ良く構造空間を活用する働きをする。更に、ブレーキ

ブレーキブースターの領域におけるこの湾曲は、付加的な補強を提供する働きをし、それでブレーキブースターの周りの領域は、特に第一壁 3 a において『音響的に有効』である。

【誤訳訂正 1 4】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 3 0

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 3 0】

発泡体 1 2 は、第一壁 3 a と第二壁 3 b との間に配置されている。図 1 に係る実施例では、この発泡体はほぼ一定の層厚さを有しており、即ち抜き部 4の領域では、1つのエアギャップが部分的に形成されている。発泡体は、フィードスルー開口 1 0 の領域においてブレーキブースターまで広がって後者のブレーキブースターに接触しており、その結果それは振動低減作用を有することになる。

【誤訳訂正 1 5】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 3 1

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 3 1】

しかし、発泡体の用意に関しては、他の変形例も考えられる。かくして、例えば第一壁 3 a と第二壁 3 b との間の全空間を発泡体で充填することができ、その結果抜き部 4さえも全体的に発泡体で充填される。この場合、その際には既に発泡工程前に第一壁に結合されているブレーキブースターを泡をはじく物質で覆うこともでき、それでブレーキブースターを後でより容易に外すことができるようになる。

【誤訳訂正 1 6】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 3 4

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0 0 3 4】

本発明は、かくして自動車の正面壁に関するものであり、その正面壁は、1つの第一壁とそれから間隔をおいた個所の第二壁とを有している。その第一壁は、ただ該第一壁にのみ取り付けられる1つのブレーキブースターを収容する1つの抜き部を有している。第二壁は、これに合わせて、ブレーキブースター用のフィードスルー開口を有している。かくして、それでブレーキブースターが完全に正面壁に入り込むことができ；それで、完全にブレーキブースターが入り込む1つの『整合された』開口が存在することになる。ここでは、正面壁の内側に設けられた空間の一部分がブレーキブースターを収容する働きをすることは、構造空間を最適化する意味合いでも有益である。この空間は、更に有利なことには発泡体で充填されることになり、その結果非常に良好な遮音が行われる。特に、二つの壁（カバー層）の間に構造起因の騒音の橋渡しが存在したり、又は正面壁のほぼ連続した穴とブレーキブースターの取付け部とを通る空気起因の騒音の橋渡しが存在して、後者の重心を大きく外れている在来のブレーキブースターの取り付け上の問題は、本発明に関しては生じない。これは、最適な遮音を提供してくれ；更にそれは、自動車が移動すると、高い望ましくない力を解放できるブレーキブースターの固有な振動が起きる可能性を実際には排除している。

【誤訳訂正 1 7】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 3 5

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

## 【 0 0 3 5 】

【図 1】本発明に係る 1 つの正面壁を通った横断面と、図 1 の中心線の下方に示されていて、1 つのブレーキブースターが収容された抜き部の外側の横断面と、及び / 又はその中心線の上方においてそのブレーキブースターの抜き部の中心を通った横断面を示す。

【図 2】自動車の内部から見た自動車の車体を示す。

## 【誤訳訂正 1 8】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0 0 3 6

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

## 【 0 0 3 6 】

2 自動車

1 正面壁

3 a 第一壁

3 b 第二壁

5 ブレーキブースター

4 抜き部

8 エラストマーリング

1 0 フィードスルー開口