

【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23年11月17日 (2011.11.17)

【公表番号】特表2008-513277(P2008-513277A)

【公表日】平成20年5月1日 (2008.5.1)

【年通号数】公開・登録公報2008-017

【出願番号】特願2007-531765(P2007-531765)

【国際特許分類】

B 6 0 G 3/00 (2006.01)

F 1 6 D 65/12 (2006.01)

B 6 0 G 7/00 (2006.01)

B 6 0 G 17/00 (2006.01)

B 6 0 K 7/00 (2006.01)

B 6 0 B 27/00 (2006.01)

B 6 0 B 35/18 (2006.01)

F 1 6 D 55/224 (2006.01)

B 6 0 B 9/06 (2006.01)

【 F I 】

B 6 0 G 3/00

F 1 6 D 65/12 X

B 6 0 G 7/00

B 6 0 G 17/00

B 6 0 K 7/00

B 6 0 B 27/00 J

B 6 0 B 35/18 A

F 1 6 D 55/224 1 0 4 J

B 6 0 B 9/06

【誤訳訂正書】

【提出日】平成23年9月28日 (2011.9.28)

【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】

車両の接地システムであって、

ホイール ( 1 ) と、ハブキャリヤ ( 7 ) と、前記ハブキャリヤに固定された少なくとも 1 つの回転モータ ( 1 5 ) を用いて前記ホイールを駆動する手段と、前記ホイールに連結された少なくとも 1 つの歯車 ( 1 6 ) 及び前記回転モータに連結された少なくとも 1 つのピニオン ( 1 7 ) を含む減速手段と、前記ホイールを前記車両に連結された支持体 ( 1 0 ) から懸架する滑り懸架装置と、ブレーキディスク ( 1 3 ) を含む制動手段と、を有し、前記ブレーキディスクは、その周囲が前記ホイールに連結されており、ブレーキキャリヤ ( 1 4 ) が、前記ブレーキディスクの内側に配置され、

前記ブレーキディスク、前記ピニオン及び前記歯車は、ほぼ同一の平面内に配置され、前記ホイール、前記ブレーキディスク及び前記歯車を備える回転組立体が、前記ハブキャリヤ ( 7 ) の雄型部分周りに位置決めされた 1 対の転がり軸受 ( 6 ) によって案内されることを特徴とする接地システム。

## 【請求項 2】

前記ピニオン及び前記歯車は、螺旋歯を有し、前記ピニオンは、案内手段(18)によって前記回転モータ(15)のシャフトとは独立して前記ハブキャリヤに対して案内される請求項1記載の接地システム。

## 【請求項 3】

前記滑り懸架装置は、前記ハブキャリヤに固定されたバー(8)を有し、前記バーの軸線(9)は、ほぼ前記ホイールの軸線(5)上に且つ前記ホイールの中央平面内にほぼ垂直に位置決めされ、前記車両のシャーシに対する前記ハブキャリヤの懸架自由度は、前記支持体(10)に連結された案内手段(11)内における前記バーの運動により実現可能である請求項1又は2に記載の接地システム。

## 【請求項 4】

懸架運動を制御する電気機械的装置(12)を更に有する請求項3に記載の接地システム。

## 【請求項 5】

前記電気機械的装置は、懸架ピニオンに固定された回転機であり、この懸架ピニオンは、前記バー(8)に固定されたラック(20)と協調する請求項4記載の接地システム。

## 【請求項 6】

前記ホイールをピボット軸線回りに舵取りできるように前記案内手段(11)と前記支持体(10)との間に設けられた回動連結部(23)を更に有する請求項3～5の何れか1項に記載の接地システム。

## 【請求項 7】

前記ピボット軸線は、ほぼ前記バーの前記軸線(9)に一致している請求項6記載の接地システム。

## 【請求項 8】

前記ホイールは、ホイールディスク(3)と一体リム(2)から組み立てられている請求項1～7の何れか1項に記載の接地システム。

## 【誤訳訂正 2】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0004

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0004】

問題は、接地システムの重量、特に、そのばね下重量が車両の動的性能において極めて重要な特性であるということにある。接地システムの機械的剛性も又、極めて重要な特性である。剛性が不十分であることは、ホイールの平面の案内具合にマイナスの影響を及ぼす場合があり、しかも、例えば変形により生じる摩擦と関連した材料疲労又は摩耗に起因する接地システムの構成部品の寿命に悪影響を及ぼす場合がある。サイズが特に重要な観点であることは理解されよう。というのは、この種の接地システムの特定の利点の1つは、この接地システムがホイールの内容積部内に全ての機能を備えているということにあるからである。

## 【誤訳訂正 3】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0021

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0021】

好ましくは、ピニオン17の案内は、例えば1対の玉軸受又はころ軸受18を介してハブキャリヤにより実行される機能である。したがって、ピニオンは、モータ15のシャフトによっては支持されず、それ自体の案内手段を備えている。このピニオンは、当然のことながら、例えば、それ自体公知の相補形溝のような連結手段によりモータシャフトによ

り被動状態のままである。このように、伝達されるトルクの大きさがどれほどであれ、ピニオンと歯車との間の噛み合い具合は、満足のいくまでである。というのは、この噛み合い具合は、モータシャフトの剛性にも案内にも依存していないからである。

【誤訳訂正 4】

【訂正対象書類名】明細書

【訂正対象項目名】0031

【訂正方法】変更

【訂正の内容】

【0031】

重量の観点から、本発明により得られる利点も又、相当なものである。具体的に説明すると、欧州特許出願第0878332号明細書の好ましい実施形態（この特許出願の図1及び図2に見える）を本願の好ましい実施形態と比較するのがよい。懸架移動距離が145mmから170mmに増大すると共にホイール直径が16インチ（40.64cm）から17インチ（43.18cm）に増大しているが、ばね下重量の20%台の減少が得られている。