【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4月28日(2011.4.28)

【公表番号】特表2010-508187(P2010-508187A)
【公表日】平成22年3月18日(2010.3.18)
【年通号数】公開・登録公報2010-011
【出願番号】特願2009-526108(P2009-526108)
【国際特許分類】
*Ｂ６０Ｗ　10/02　(2006.01)*
*Ｂ６０Ｗ　20/00　(2006.01)*
*Ｂ６０Ｗ　10/06　(2006.01)*
*Ｂ６０Ｋ　6/48　(2007.10)*
*Ｂ６０Ｋ　6/547　(2007.10)*
*Ｂ６０Ｌ　11/14　(2006.01)*
*Ｆ０２Ｄ　29/02　(2006.01)*
*Ｆ１６Ｄ　48/02　(2006.01)*
【ＦＩ】
Ｂ６０Ｋ　6/20　３６０
Ｂ６０Ｋ　6/20　３１０
Ｂ６０Ｋ　6/48　ＺＨＶ
Ｂ６０Ｋ　6/547
Ｂ６０Ｌ　11/14
Ｆ０２Ｄ　29/02　Ｄ
Ｆ１６Ｄ　25/14　６４０Ｈ
Ｆ１６Ｄ　25/14　６４０Ｑ

【誤訳訂正書】
【提出日】平成23年3月10日(2011.3.10)
【誤訳訂正１】
【訂正対象書類名】明細書
【訂正対象項目名】０００６
【訂正方法】変更
【訂正の内容】
【０００６】
本発明によれば、慣性走行モード（エンジンブレーキモード）において、つまり内燃機関が燃焼を行わずに慣性運転されている場合、設定された牽引トルク（エンジンブレーキトルク）を電気機械装置に受容可能であれば、分離クラッチが分離される。電気機械装置が設定された牽引トルクを完全に受容ないし調達でき、慣性運転されている内燃機関の損失によって生じる減速トルクが設定された牽引トルクの達成に必要ない場合、分離クラッチは分離され、設定された牽引トルクのみが電気機械装置によって受容される。有利には、分離クラッチは慣性走行モードではジェネレータと同様に駆動され、分離クラッチが分離されると、電気機械装置のジェネレータ動作での最大電力が達成される。
【誤訳訂正２】
【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】
有利には、電気機械装置によって受容可能な牽引トルクは電気機械装置の駆動パラメー

タに基づいて求められる。もちろん、受容可能な牽引トルクは電気機械装置の構造および／または寸法によって制限されるが、電気機械装置全体での可変の駆動パラメータは特に考慮する必要がある。したがって、車両の制御ユニットが駆動パラメータを評価し、分離クラッチを相応に操作することにより、電気機械装置での障害をはじめから阻止することができる。

【誤訳訂正３】
【訂正対象書類名】明細書
【訂正対象項目名】００１１
【訂正方法】変更
【訂正の内容】
【００１１】
本発明の有利な実施形態によれば、電気機械装置または電気機械は設定される牽引トルクに基づいてトルク目標値を設定する。ここで、トルク目標値の絶対値は有利には受容可能な牽引トルクの絶対値を超えない。もちろん、トルク目標値は小さな絶対値を有してもよい。分離クラッチが閉鎖される場合、設定された牽引トルクは内燃機関と電気機械装置とへ分離される。この場合、トルク目標値は有利には内燃機関によって生じる減速トルクに基づいて設定され、設定された牽引トルクが実現される。

【誤訳訂正４】
【訂正対象書類名】明細書
【訂正対象項目名】００３０
【訂正方法】変更
【訂正の内容】
【００３０】
加算点３９の第２の入力側には電気機械の最小可能トルク４０が供給され、この最小可能トルクと全機械的牽引トルクとが加算される。電気機械の最小可能トルク４０は電気機械がジェネレータ動作している場合の最大トルクまたは電気機械装置の受容可能な牽引トルクの値に相応する。当該の最小可能トルクは当分野の技術者に周知の手法で求められる。有利には、当該の最小可能トルクは、電気機械の温度、電気機械装置に属する電気蓄積器の温度および／または電気蓄積器の充電レベルに基づいて求められる。当該の最小可能トルクが車両の減速トルクである場合、電気機械の最小可能トルクはゼロ以下である。

【誤訳訂正５】
【訂正対象書類名】明細書
【訂正対象項目名】００３２
【訂正方法】変更
【訂正の内容】
【００３２】
実際の減速トルクが全機械的牽引トルクに等しい場合、機械的損失は制限された最小牽引トルクより大きい。この場合には、アクセルペダルまたはブレーキペダルが操作されていない状態に対して制御ユニット２の設定した牽引トルクから実際の減速トルクが大きく隔たっていないので、例えばハイブリッドドライブ装置のバッテリによって電気蓄積器を充電することができない。分離クラッチが閉鎖されると、電気機械の最大回生トルクは接続線路１１を介して出力される内燃機関の減速トルク以上となる。すると、牽引トルクから見て分離クラッチを開放する条件が満たされる。なぜなら、設定された牽引トルクのみが電気機械によって受容されるからである。ドライブトレインから到来する全牽引トルクは大きくなるが絶対値は小さくなる。これは内燃機関およびこれに属する補助機構の損失トルクが消失するからである。減算点５０で計算される差から電気機械を駆動するためのトルク目標値が得られ、これにより牽引トルクの設定値が実現される。

【誤訳訂正６】
【訂正対象書類名】明細書
【訂正対象項目名】００３３

【訂正方法】変更
【訂正の内容】
【００３３】
本発明の方法によれば、有利には、牽引トルクの設定値および慣性走行モードでのハイブリッドドライブ装置の駆動状態に基づいて、牽引トルクのみを電気機械に調達ないし受容できるときに分離クラッチが開放される。したがって、有利には、電気蓄積器を充電するための最大回生トルクを利用することができる。分離クラッチが分離される場合すなわち開放される場合、有利には、内燃機関が停止され、これにより燃料が節約される。