

【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22日(2006.6.22)

【公表番号】特表2005-535509(P2005-535509A)  
 【公表日】平成17年11月24日(2005.11.24)  
 【年通号数】公開・登録公報2005-046  
 【出願番号】特願2004-531792(P2004-531792)  
 【国際特許分類】

**B 6 0 T 8/1755 (2006.01)**

【F I】

B 6 0 T 8/1755 A

【手続補正書】

【提出日】平成18年5月2日(2006.5.2)

【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】

カーブ軌跡上で多軌道車両を案内するための方法であって、前記カーブ軌跡が、車両・運転者により設定・操舵角( $\delta_{LR}$ )などを介して予め設定され、更に、この所望のカーブ軌跡を表すカーブ軌跡・信号が、電子制御ユニットにより適切に処理された形式で、車両のヨー運動に影響を及ぼす少なくとも1つのアクチュエータへと導かれ、

設定・操舵角( $\delta_{LR}$ )と車両・速度( $V_{Fzg}$ )から形成され且つ特にヨーレート(角速度表示の $\dot{\gamma}$ )を表すカーブ軌跡・信号が、プリコントロールの意図で、少なくとも1つの操舵可能な車両・車輪の操舵切れ角( $\delta_{Rad}$ )を調節し得る操舵・アクチュエータの適切な駆動のためだけでなく、少なくとも一方の車両側の車輪における縦力を適切に変更するためにも援用され得て、それにより、所望のカーブ軌跡を走行するために、操舵切れ角( $\delta_{Rad}$ )の調節の他に又は代わりに、補助的に又は単独で、少なくとも1つの車両・車輪に縦力が加えられ得る、前記方法において、

操舵切れ角( $\delta_{Rad}$ )により発生可能なヨーモーメント・関与部分( $M_{akt, lenk}$ )と、制動力及び/又は駆動力の形式の縦力を加えることにより発生可能なヨーモーメント・関与部分( $M_{akt, brems}$ )が、互いに対立して変更可能であり、これらの両方のヨーモーメント・関与部分の合計が、所望のカーブ軌跡を走行するために加えるべきアクチュエータ・ヨーモーメント( $M_{akt}$ )であること、及び、

操舵切れ角( $\delta_{Rad}$ )の調節により発生可能なヨーモーメント・関与部分( $M_{akt, lenk}$ )と、縦力を加えることにより発生可能なヨーモーメント・関与部分( $M_{akt, brems}$ )への、アクチュエータ・モーメント( $M_{akt}$ )の分配が、周辺条件に依存して可変である又は自由に選択可能であることを特徴とする方法。

【請求項2】

ヨーレート・信号の他に又は代わりに、車両のすべり角( $\beta$ )又は横加速度( $a_y$ )を表すカーブ軌跡・信号が予め設定されることを特徴とする、請求項1に記載の方法。

【請求項3】

カーブ軌跡上で多軌道車両を案内するための方法であって、前記カーブ軌跡が、車両・運転者により設定・操舵角( $\delta_{LR}$ )などを介して予め設定され、更に、この所望のカーブ軌跡を表すカーブ軌跡・信号が、電子制御ユニットにより適切に処理された形式で、車両のヨー運動に影響を及ぼす少なくとも1つのアクチュエータへと導かれ、

設定・操舵角 ( $\delta_{LR}$ ) と車両・速度 ( $V_{Fzg}$ ) から形成され且つ特にヨーレート (角速度表示の  $\dot{\delta}$ ) を表すカーブ軌跡・信号が、プリコントロールの意図で、少なくとも1つの操舵可能な車両・車輪の操舵切れ角 ( $\delta_{Rad}$ ) を調節し得る操舵・アクチュエータの適切な駆動のためだけでなく、少なくとも一方の車両側の車輪における縦力を適切に変更するためにも援用され得て、それにより、所望のカーブ軌跡を走行するために、操舵切れ角 ( $\delta_{Rad}$ ) の調節の他に又は代わりに、補助的に又は単独で、少なくとも1つの車両・車輪に縦力が加えられ得る、前記方法において、

操舵切れ角 ( $\delta_{Rad}$ ) の調節により発生されるヨーモーメント・関与部分 ( $M_{akt, lenk}$ ) が、加えるべきアクチュエータ・ヨーモーメント ( $M_{akt}$ ) のローパスフィルタリングから得られ、

操作切れ角 ( $\delta_{Rad}$ ) により発生可能なヨーモーメント・関与部分 ( $M_{akt, lenk}$ ) と、制動力及び/又は駆動力の形式の縦力を加えることにより発生可能なヨーモーメント・関与部分 ( $M_{akt, brems}$ ) の合計が、所望のカーブ軌跡を走行するために加えるべきアクチュエータ・ヨーモーメント ( $M_{akt}$ ) であることを特徴とする方法。

【請求項4】

所望のカーブ軌跡を正常に走行するために加えるべきアクチュエータ・ヨーモーメント ( $M_{akt}$ ) が、直線的な単軌道モデルから検出され、このモデルには、1つの又は複数の操舵可能な車輪の、調節された操舵切れ角 ( $\delta_{Rad}$ ) から結果として生じる現在の横力 ( $F_{y, akt}$ ) がフィードバックされることを特徴とする、請求項1～3のいずれか一項に記載の方法。