

【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 17 年 10 月 27 日 (2005.10.27)

【公開番号】特開 2000-85386 (P2000-85386A)
【公開日】平成 12 年 3 月 28 日 (2000.3.28)
【出願番号】特願 平 10-253122
【国際特許分類第 7 版】
B 6 0 K 17/04
B 6 0 L 11/14
【F I】
B 6 0 K 17/04 G
B 6 0 L 11/14

【手続補正書】
【提出日】平成 17 年 9 月 9 日 (2005.9.9)
【手続補正 1】
【補正対象書類名】明細書
【補正対象項目名】特許請求の範囲
【補正方法】変更
【補正の内容】
【特許請求の範囲】

【請求項 1】 第 1 駆動力源と、第 2 駆動力源と、これら第 1 駆動力源の出力する動力および第 2 駆動力源の出力する動力が入力される外殻の内部に流体を封入した流体伝動装置とを有する車両用駆動装置において、

前記第 1 駆動力源の出力する動力が伝達されて回転する入力部材に、半径方向に突出した板状の部分を備えたハブ部が形成されるとともに、前記流体伝動装置の外殻の一部が、回転中心側に開口部を形成されたフロントカバーによって形成され、そのフロントカバーの開口部内に前記ハブ部における板状の部分を嵌合させてハブ部にフロントカバーが一体的に固着されてハブ部が前記外殻の一部を形成し、さらにそのハブ部における前記外殻の外側に位置する部分に、前記第 2 駆動力源の出力側部材が一体的に取り付けられ、さらに前記外殻の他の一部の外周側に前記第 2 駆動力源のステータの一部が配置されていることを特徴とする車両用駆動装置。

【請求項 2】 前記入力部材が、前記第 1 駆動力源の出力部材に連結される入力軸によって構成され、かつ前記ハブ部が、その入力軸における前記流体伝動装置側の端部に一体的に形成されていることを特徴とする請求項 1 に記載の車両用駆動装置。

【手続補正 2】
【補正対象書類名】明細書
【補正対象項目名】0010
【補正方法】変更
【補正の内容】

【0010】

【課題を解決するための手段およびその作用】

上記の目的を達成するために、請求項 1 の発明は、第 1 駆動力源と、第 2 駆動力源と、これら第 1 駆動力源の出力する動力および第 2 駆動力源の出力する動力が入力される外殻の内部に流体を封入した流体伝動装置とを有する車両用駆動装置において、前記第 1 駆動力源の出力する動力が伝達されて回転する入力部材に、半径方向に突出した板状の部分を備えたハブ部が形成されるとともに、前記流体伝動装置の外殻の一部が、回転中心側に開口部を形成されたフロントカバーによって形成され、そのフロントカバーの開口部内に前記ハブ部における板状の部分を嵌合させてハブ部にフロントカバーが一体的に固着されて

ハブ部が前記外殻の一部を形成し、さらにそのハブ部における前記外殻の外側に位置する部分に、前記第 2 駆動力源の出力側部材が一体的に取り付けられ、さらに前記外殻の他の一部の外周側に前記第 2 駆動力源のステータの一部が配置されていることを特徴とするものである。

【手続補正 3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 1 7

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 1 7】

また一方、変速機 6 は、入力回転数と出力回転数との比（変速比）を適宜に変更することのできる装置であって、有段式の変速機や変速比を連続的に変化させることのできる無段変速機などを採用することができる。また自動変速機と手動変速機とのいずれであってもよい。以下の説明では、変速機 6 として自動変速機（A T）6 を使用した例を示す。

【手続補正 4】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0 0 4 4

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0 0 4 4】

さらにフライホイール 3 をエンジン 1 のクランクシャフト 1 3 に取り付けるとともに、そのフライホイール 3 にダンパ 4 を固定しておく。そして、上記のようにトランスミッションハウジング 1 0 に接合されたアダプタ 1 1 を、入力軸 2 3 の先端部にダンパ 4 のボス部 1 6 をスプライン嵌合させつつ、エンジン 1 に連結する。