

【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2月16日(2006.2.16)

【公開番号】特開2005-206151(P2005-206151A)
 【公開日】平成17年8月4日(2005.8.4)
 【年通号数】公開・登録公報2005-030
 【出願番号】特願2005-45159(P2005-45159)
 【国際特許分類】

B 6 0 B 3/06 (2006.01)
B 2 2 C 9/08 (2006.01)
B 2 2 C 9/28 (2006.01)
B 2 2 D 18/04 (2006.01)
B 6 0 B 3/02 (2006.01)

【F I】

B 6 0 B	3/06	
B 2 2 C	9/08	B
B 2 2 C	9/28	
B 2 2 D	18/04	A
B 2 2 D	18/04	K
B 2 2 D	18/04	P
B 2 2 D	18/04	Q
B 2 2 D	18/04	V
B 6 0 B	3/02	

【手続補正書】

【提出日】平成17年12月22日(2005.12.22)

【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】

リアフランジ部を含むリム部と、ハブ部及びデザイン部を含むディスク部とを有し、アルミニウム合金で鋳造された車両用ホイールにおいて、軸を含む任意縦断面の2次技法によるデンドライトアームスペーシング測定値を測定した時に、リアフランジ部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_1 、リム部の中央部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_2 、デザイン部の外周部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_3 、ハブ部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_4 とすると、ゲートが有る領域の縦断面において $D_2 > D_3$ なる関係を有する領域が現出すると共に、全周にわたって D_4 及び D_3 が $D_4 > D_3$ なる関係を有することを特徴とする車両用ホイール。

【請求項2】

全周にわたって D_1 及び D_3 が $35\mu\text{m}$ 以下であり、かつ D_4 と D_3 の差が $15\mu\text{m}$ 以下であることを特徴とする請求項1に記載の車両用ホイール。

【請求項3】

D_1 及び D_3 は $30\mu\text{m}$ 以下であることを特徴とする請求項2に記載の車両用ホイール。

【手続補正2】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】0008

【補正方法】変更

【補正の内容】

【0008】

上記目的を達成するために、本発明においては、リアフランジ部を含むリム部と、ハブ部及びデザイン部を含むディスク部とを有し、アルミニウム合金で鋳造された車両用ホイールにおいて、軸を含む任意縦断面の2次技法によるデンドライトアームスペーシング測定値を測定した時に、リアフランジ部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_1 、リム部の中央部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_2 、デザイン部の外周部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_3 、ハブ部の前記デンドライトアームスペーシング測定値を D_4 とすると、ゲートが有る領域の縦断面において $D_2 > D_3$ なる関係を有する領域が現出すると共に、全周にわたって D_4 及び D_3 が $D_4 > D_3$ なる関係を有する、という技術的手段を採用した。本発明において、全周にわたって D_1 及び D_3 が $35\ \mu\text{m}$ 以下であり、かつ D_4 と D_3 の差が $15\ \mu\text{m}$ 以下であることが好ましい。を特徴とする請求項1に記載の車両用ホイール。また、 D_1 及び D_3 は $30\ \mu\text{m}$ 以下であることが望ましい。本発明において、DAS（デンドライトアームスペーシング）の測定は2次枝法を用いて行った。2次枝法では、DAS測定値としてアルミニウム合金鋳物のミクロ組織における、主軸の両側に成長したデンドライトの2次アームの間隔を求め、複数個の2次アームの間隔を、その間隔に含まれる2次アームの数で除した値（ μm ）として算出される。