

發明專利說明書

(本說明書格式、順序及粗體字，請勿任意更動，※記號部分請勿填寫)

※ 申請案號：96104204

※ 申請日期：96/02/06

※IPC 分類：B60R25/04 (2006.01)

一、發明名稱：(中文/英文)

車輛用防盜裝置

二、申請人：(共 1 人)

姓名或名稱：(中文/英文)

本田技研工業股份有限公司

HONDA MOTOR CO., LTD. (本田技研工業株式会社)

代表人：(中文/英文)

吉見幹雄 / Yoshimi MIKIO

住居所或營業所地址：(中文/英文)

日本國東京都港區南青山2丁目1番1號

1-1, Minami-Aoyama 2-chome, Minato-ku, Tokyo, Japan

國 籍：(中文/英文)

日本 / Japan

三、發明人：(共 2 人)

姓 名：(中文/英文)

(1) 今野健志 / Takeshi KONNO

(2) 松平直忠 / Naotada MATSUDAIRA (松平直忠)

國 籍：(中文/英文)

(1)~(2) 日本 / Japan

四、聲明事項：

☐ 主張專利法第二十二條第二項 ☐ 第一款或 ☐ 第二款規定之事實，其事實

發生日期為： 年 月 日。

☒ 申請前已向下列國家（地區）申請專利：

【格式請依：受理國家（地區）、申請日、申請案號 順序註記】

☒ 有主張專利法第二十七條第一項國際優先權：

1. 日本；2006/03/31；2006-098995

2.

3.

4.

5.

☐ 無主張專利法第二十七條第一項國際優先權：

☐ 主張專利法第二十九條第一項國內優先權：

【格式請依：申請日、申請案號 順序註記】

☐ 主張專利法第三十條生物材料：

☐ 須寄存生物材料者：

國內生物材料 【格式請依：寄存機構、日期、號碼 順序註記】

國外生物材料 【格式請依：寄存國家、機構、日期、號碼 順序註記】

☐ 不須寄存生物材料者：

所屬技術領域中具有通常知識者易於獲得時，不須寄存。

九、發明說明：

【發明所屬之技術領域】

本發明有關車輛用防盜裝置，特別有關適於阻止他人使用 ID 碼輸出裝置而移動車輛之行為車輛用防盜裝置。

【先前技術】

車輛用防盜裝置已知有僅於密碼一致時才可起動引擎的裝置。例如日本專利第 325224 號公報所記載的車輛用防盜裝置，具備有：當所輸入的密碼與預先記憶的記憶號碼一致時，輸出 ID 碼的防盜單元；以及當上述 ID 碼與預先記憶的記憶碼一致時，開始進行控制的控制單元。所以，上述防盜單元成為在首次開始使用時，一起輸出上述 ID 碼與寫入碼的構造，另一方面，控制單元則成為當製造後最初輸入 ID 碼，與從防盜單元一起輸入 ID 碼與寫入碼時，將所輸入的 ID 碼視為記憶碼而寫入於非揮發性記憶體中的構造。

[專利文獻 1] 日本專利第 325224 號公報

【發明內容】

(發明所欲解決之問題)

根據專利文獻 1 所記載的防盜裝置，於首次開始使用時寫入 ID 碼，而直接沿用控制單元，若僅更換防盜單元而欲移動車輛時，因為所更換的防盜單元無法產生相同於最先寫入控制單元中的記憶碼之 ID 碼，因而無法使控制單元動作，可獲得防盜效果。

但是，若取得並使用防盜單元之新品，因為可覆寫先前

控制單元中所記憶的記憶碼，而可使 ID 碼與記憶碼一致，因而第三者仍可移動車輛。

本發明之目的在於提供在由防盜用 ID 碼發生裝置與控制單元所構成的系統中，仍能有效阻止藉由更換防盜用 ID 碼發生裝置而將車輛移動的車輛用防盜裝置。

(解決問題之手段)

為達成上述目的之本發明，第 1 特徵在於具備有：車體外的隨身傳送器(其傳送第 1ID 碼)、接收單元(其接收從上述隨身傳送器所傳送的第 1ID 碼，當該第 1ID 碼與預先設定的第 1 基準碼一致時，便輸出第 2ID 碼)、以及引擎控制單元(其輸入上述第 2ID 碼，當該第 2ID 碼與預先設定的第 2 基準碼一致時，便開始控制引擎)的車輛用防盜裝置中，具備有供將上述第 2 基準碼登錄於上述引擎控制單元中的碼輸入手段，且具備有將上述所登錄的第 2 基準碼視為第 2ID 碼，並寫入於上述接收單元中的手段。

再者，本發明的第 2 特徵中，上述隨身傳送器具備有：根據從上述接收單元所輸入的密碼，決定第 1ID 碼的密碼解讀手段；而上述接收單元具備有：根據所輸出的密碼，決定上述第 1 基準碼的基準碼決定手段。

再者，本發明的第 3 特徵中，為將上述第 2 基準碼登錄於引擎控制單元中而輸入的碼，藉由開閉該車輛所設有之節汽門的操作與收放側腳架的操作而輸入。

再者，第 4 特徵中，依各車輛而特有上述第 2 基準碼。
(發明效果)

具有第 1 與第 2 特徵的本發明，在比對由接收單元輸入的第 2ID 碼與引擎控制裝置內的第 2 基準碼後，才使引擎控制裝置可動作的裝置中，當將引擎控制裝置更換為新品時，可將所輸入的碼視為第 2 基準碼而登錄。若第三者輸入錯誤的碼而登錄，因為其與從接收單元所輸入的第 2ID 碼不一致，因而無法使引擎控制單元動作。所以，僅限於獲知第 2 基準碼(即第 2ID 碼)的使用者才可正確地登錄第 2 基準碼，結果便可防止第三者更換引擎控制單元而將車輛移動。

再者，當將接收單元更換為新品時，在所輸入的碼為正確的第 2 基準碼時，便可將該第 2 基準碼視為第 2ID 碼而登錄於接收單元中。所以，當所輸入的碼不同於正確的第 2 基準碼時，第 2ID 碼便不會被登錄於接收單元中，因而即便將傳送第 1ID 碼的傳送器與接收單元整組更換，仍無法送出第 2ID 碼，結果除獲知第 2 基準 ID 碼的使用者以外之人便無法使車輛移動。

具有第 3 特徵的本發明，將一般車輛所設有的節汽門操作手段與側腳架之操作，當作指示或數值的輸入手段而產生碼，且可將該碼登錄，因而並不需要設置專用的數字鍵盤或操作開關。所以，可在不需要設置專為輸入第 2 基準碼用的新空間，亦不需要追加零件的情況下，便可達防盜效果。

依照第 4 特徵，第 2 基準碼依每個車輛而特有，僅該車輛的使用者才知道。所以，即便安裝新的引擎控制單元或

接收單元，在第三者尚未輸入正確第 2 基準碼之前，不可能使引擎起動，可獲得明顯的防盜效果。

【實施方式】

以下，參照圖式就本發明一實施形態說明。圖 2 所示係搭載本發明一實施形態之防盜裝置的速克達型機車的後方立體示意圖。該圖中，機車 1 所搭載的防盜裝置由把手鎖模組 2、傳送天線 3、及接收單元 4 構成。把手鎖模組 2 安裝於未圖示的主架上，從前內蓋 5 中使操作調節器 6 露出於外面。藉由旋轉操作該操作調節器 6 而使安全插梢進入或退出，可固定或解除頭管與支撐把手 7 的轉柄軸。操作調節器 6 亦為機車 1 的主開關、以及供引擎起動用的操作部。

傳送天線 3 收容於前內蓋 5 背側，而接收單元 4 在椅墊 8 下方安裝於未圖示椅腳架部上。在車體略中央處設有作為機車 1 電源的電池 9，並設有利用從該電池 9 所供應的電力而控制機車 1 的點火系統及燃料供應系統之引擎控制單元(ECU)10。本例子中，ECU10 與節汽門本體 11 一體形成。

操作調節器 6 通常被禁止旋轉操作，當經由防盜用 ID 碼的判斷處理，於 ID 碼與預設記憶碼一致的情況，才解除該項禁止。同樣的，即對於 ECU10，亦在 ID 碼與記憶碼的一致之下，才允許開始進行引擎控制。

在機車 1 的車體左側設有側腳架 12。側腳架 12 支撐於車體左側的側框架(未圖示)樞軸，除在非行駛而將機車 1

及解鎖電磁 23。該解鎖判斷部 21 決定是否允許操作調節器 6 旋轉。該解鎖碼記憶部 22 預先記憶有解鎖碼。另外，操作調節器 6 可經常進行按壓操作。

ECU10 具備有控制許可判斷部 101、控制許可碼記憶部 102、點火系統控制部 103、及燃料供應系統控制部 104。該控制許可判斷部 101 決定是否允許開始控制。該控制許可碼記憶部 102 記憶有控制許可碼。

在上述構造中，若對把手鎖模組 2 上所設置的操作調節器 6 施行按壓操作，請求信號 REQ 便被輸入於接收單元 4 的第 1ID 碼發生器 45 中。第 1ID 碼發生器 45 響應請求信號 REQ 而從第 1ID 碼記憶部 44 中讀取第 1ID 碼，並供應給傳送器 43。傳送器 43 便將該第 1ID 碼透過傳送天線 3 而傳送。

電子鑰匙 15 的接收器 152 將接收信號輸入於比較部 156 中。比較部 156 比較所輸入的接收信號，與在第 1ID 碼記憶部 155 中所記憶的第 1ID 碼。若所輸入的接收信號為從接收單元 4 所傳送出的第 1ID 碼，則二者便為一致。響應該一致結果，傳送器 154 將在第 1ID 碼記憶部 155 中所記憶的第 1ID 碼，使用傳送天線 153 從傳送器 154 傳送。

接收單元 4 的接收器 42 如同電子鑰匙 15，由接收器 42 將接收信號輸入於比較部 46 中。比較部 46 比較所輸入的接收信號，與在第 2ID 碼記憶部 44 中所記憶的第 2ID 碼。若所輸入的接收信號為從電子鑰匙 15 所傳送出的第 1ID 碼，則二者便為一致。響應該一致結果，第 2ID 碼發生器

48 讀取在第 2ID 碼記憶部 47 中所記憶的第 2ID 碼，且分別傳送給 ECU10 的控制許可判斷部 101、及把手鎖模組 2 的解鎖判斷部 21。

ECU10 的控制許可判斷部 101 中若輸入有第 2ID 碼，便比較該第 2ID 碼、與在控制許可碼記憶部 102 中所記憶的控制許可碼，當二者一致時，便允許對點火系統控制部 103 與燃料供應系統控制部 104 開始控制。藉此，可開始進行機車 1 的引擎控制。

把手鎖模組 2 的解鎖判斷部 21 中若被輸入有第 2 碼，便比較該第 2ID 碼、與在解鎖碼記憶部 22 中所記憶的解鎖碼，當二者一致時，便驅動解鎖電磁 23 而開啟把手鎖，同時可進行操作調節器 6 的旋轉操作。藉此，便可進行把手操作，而操作調節器 6 除按壓操作之外，尚可解除旋轉操作的鎖而進行旋轉操作。

但是，當接收器單元 4、與把手鎖模組 2 或 ECU10 不相搭配的情況，因為解鎖判斷部 21 與控制許可判斷部 101 將無法呈現「一致」的比對結果，因而便無法開始進行引擎控制，且把手鎖與操作調節器 6 的鎖亦不會被解除。

本實施形態中，為防止第三者另行取得電子鑰匙與接收單元，以接收單元 4 替換機車 1 現有的接收單元 4，而開啟機車 1 的把手鎖、或開始利用 ECU10 進行引擎控制，因而設定有第 2ID 碼。即便更換接收單元 4 且將電子鑰匙 15 與接收單元 4 整合，但是在把手鎖模組 2 或 ECU10 未更換的前提下，因為從第 2ID 碼發生器 46 所輸出的第 2ID

碼與解鎖碼或控制許可碼不一致，因而無法起動引擎、或開啟把手鎖。

接著，說明將第 2ID 碼(解鎖碼與控制許可碼亦同)登錄於機車 1 中的方法。圖 3 所示係第 2ID 碼的登錄功能方塊圖，特別係當在工廠進行完成車組裝時，於登錄處理上所需要的功能圖。圖 3 中，在接收單元 4 的第 2ID 碼記憶部 47 中，預先利用 ID 寫入裝置 16 寫入第 2ID 碼。ID 寫入裝置 16 係可將資料寫入於由 RAM 構成的第 2ID 碼記憶部 47 中之專用裝置。

ECU10 內的微電腦功能設置有讀取/寫入部 100，藉由該項功能，若將接收單元 4 與 ECU10 連接，便從第 2ID 碼記憶部 47 中讀取出第 2ID 碼，並將第 2ID 碼寫入於 ECU10 的控制許可碼記憶部 102、及把手鎖模組 2 的解鎖碼記憶部 22 中。

另外，並不僅侷限於該種構造，亦可在工廠進行完成車組裝時，便使用 ID 寫入裝置 16，分別對第 2ID 碼記憶部 47、控制許可碼記憶部 105、及解鎖碼記憶部 22 寫入 ID 碼。

圖 4 所示係更換接收單元 4 時，第 2ID 碼的登錄功能方塊圖。圖 4 中，ECU10 具備有節汽門計數器 105、ID 暫存器 106、及比對部 107。ID 暫存器 106 例如對應於 6 位數的第 2ID 碼，可儲存 6 個計數器值。指示器 14A 例如設置於儀表板 14 上。

節汽門計數器 105 的計數器值根據側腳架開關 13 的輸

出，經檢測側腳架 12 的收放之後，在經過預定時間（例如 5 秒）前，若由節汽門感測器 11A 檢測到檢測節汽門的開閉動作（開啟至預定開度，接著再全關的動作），便遞增計算。當在經過預定時間之前均未檢測到節汽門的開閉動作時，便重置節汽門計數器 105 的計數器值。

然後，若在開閉節汽門之後，檢測到側腳架 12 的收放，便將此時節汽門計數器 105 之計數器值寫入於 ID 暫存器 106 中。在對 ID 暫存器 106 寫入計數器值之後，若側腳架 12 尚有收放動作，則再度執行節汽門開閉動作的檢測、與節汽門計數器 105 的計數，以對 ID 暫存器 106 輸入下一位數。

截至在 ID 暫存器 106 中儲存達既定數（在此為 6 個）的計數器值為止，若側腳架 12 有收放動作，便重複執行節汽門的開閉動作、計數器值遞增、以及對 ID 暫存器 106 的計數器值寫入。如此，在 ID 暫存器 106 中儲存既定數的計數器值，配合指示器 14A 亮燈所發出的照會，在側腳架 12 有收放動作時允許登錄。

若允許登錄，在 ID 暫存器 106 中所儲存的計數器值列（即 6 位數的數字）便被讀入於比對部 107 中，並比對在 ECU10 的控制許可碼記憶部 102 中所登錄的控制許可碼。由該項比對結果，當 6 位數的數字與控制許可碼呈一致時，便使指示器 14A 閃爍，同時存取於控制許可碼記憶部 102 中，並讀取出控制許可碼，寫入於接收單元 4 的第 2ID 碼記憶部 47 中。

圖 5 所示係更換接收單元時的第 2ID 碼登錄處理流程圖。在該流程圖的前半段，將 ECU10 連接於電源。電源係第 2ID 碼登錄用電池，使用檢測工具(專用線束)連接。例如將連接曲柄脈衝器與 ECU10 的耦接器拆除，並經由該耦接器將電源連接於 ECU10。另外，此時為能去除雜訊，亦可在一經連接上電池後便再暫時拔除斷線，然後再度連接。

步驟 S1 中，將側腳架開關 13 從導通狀態轉成斷路狀態，並監視是否有再度呈導通狀態。若該判斷為「肯定」，便前進至步驟 S2 並使指示器 14A 閃爍。使用者利用該指示器 14A 的亮燈可辨識已處於登錄模式。

步驟 S3 中，藉由節汽門感測器 11A 的輸出，判斷節汽門 11 是否有經開啟之後便再度關閉的動作。若有檢測到該項動作，便在步驟 S4 中將節汽門計數器 105 的數值遞增。

在步驟 S5 中，將側腳架開關 13 從導通狀態轉成斷路狀態，並監視是否有再度呈導通狀態。截至該項判斷成為肯定之前均重複施行步驟 S3~S5，若步驟 S5 呈肯定便前至步驟 S6，並將此時的計數器值傳送給 ID 暫存器 106。ID 暫存器 106 具有符合第 2ID 碼位數的區域，而所輸入的計數器值從較低的位數起依序儲存。將計數器值傳送給 ID 暫存器 106 後，便在步驟 S7 中將節汽門計數器 105 的計數器值清除。

在步驟 S8 中，將判斷 ID 暫存器 106 係儲存全位數(即

6 位數等既定位數)的計數器值。若判斷為「肯定」，便前往步驟 S9，且使指示器 14A 亮燈，以告知使用者已輸入既定位數。在步驟 S10 中，側腳架開關 13 從導通狀態轉成斷路狀態，並監視是否再度呈導通狀態，以判斷是否有從使用者所輸入的登錄許可照會。

在步驟 S10 中，若判斷有從使用者輸入登錄許可照會，便前往步驟 S11，並熄滅指示器 14A。然後，前往步驟 S12，並利用比對部 107 判斷 ID 暫存器 106 中所儲存的計數器值，是否與登錄 ID(即控制許可碼)相一致。

在步驟 S12 中，當控制許可碼、與 ID 暫存器 106 的計數器值一致時，便前往步驟 S13，並利用指示器 14A 的閃爍顯示登錄已完成。在步驟 S14 中，從 ECU10 將控制許可碼傳送給接收單元 4，並在接收單元中將所傳送的控制許可碼視為第 2ID 碼，而登錄於第 2ID 碼記憶部 47 中。

若步驟 S12 為「否定」，便前往步驟 S15 並進行錯誤通知。錯誤通知例如利用指示器 14A 的閃爍而執行。此時的指示器 14A 閃爍設定成與其他時序的閃爍呈現不同的導通/斷路週期，以告知錯誤。該項錯誤通知，例如在節汽門的開閉動作結束時便熄滅指示器 14A。另外，亦可不僅依靠單次的判斷便確定為錯誤，而是認同經預定次數(例如 5 次)的修正輸入，如此之下，節汽門計數器的數值仍無法吻合第 2ID 碼時，才確定為錯誤。所以，當步驟 S9 為「否定」的情況，便在第 5 次之前均重返步驟 S1，而當在 5 次判斷中均無法比對成功時便不再接受登錄處理。

另外，在步驟 S1 與步驟 S3 中，在經過預設的判斷時間之前，並無側腳架開關 13 的斷路/導通變化、或節汽門開閉動作時，便結束該流程圖的處理。

其次，針對僅將 ECU10 更換為新品時的第 2ID 碼登錄功能，參照圖 6 所示功能方塊圖說明。圖 6 中，與圖 4 相同的元件符號表示相同或同等的部分。在 ID 暫存器 106 中，利用側腳架的收放、與節汽門操作，而儲存有節汽門計數器的數值。若在 ID 暫存器 106 中已儲存既定數（既定位數）的節汽門計數器數值，便從 ID 暫存器 106 將既定位數的第 2ID 碼寫入於控制許可碼記憶部 102 中並登錄。

僅將 ECU10 更換新品時的處理，如同圖 5 所示流程圖的處理。但是，當將 ECU10 更換為新品的情況，因為並不需要比對部 107 的功能，因而在圖 5 所示流程圖中，便轉變成跳過步驟 S12 而從步驟 S11 移往步驟 S13 的狀態。

上述實施形態中，參照響應操作調節器 6 的按壓操作，而從接收單元 4 傳送預先記憶的第 1ID 碼的例子，就關於第 2ID 碼的登錄手法說明。但是，本發明亦可作如下述的變化。即，亦可使接收單元 4 並非響應請求信號 REQ 而傳送固定的第 1ID 碼，而是響應請求信號 REQ，每次均傳送不同的數值。該密碼的解讀手段，例如該密碼的輸入可為輸出第 1ID 碼的計算式。在接收單元 4 中設置於電子鑰匙 15 內的計算式為相同的式子，並根據所輸出的密碼而預先計算第 1 基準碼。然後，比對第 1 基準碼、與從電子鑰匙 15 所接收到的第 1ID 碼，形成僅當接收到正確

第 1ID 碼時，才輸出第 2ID 碼的構造。

上述實施形態利用隨身攜帶之電子鑰匙 15，並在靠近車輛的狀態下，利用按壓操作調節器 6，而可利用 ECU10 控制、或開啟把手鎖，即所謂的智慧鑰匙系統。本發明亦可適用於晶片防盜密碼鎖。圖 7 所示係晶片防盜密碼鎖系統的構造圖。圖 7 中，在點火發動鑰匙 25 中內建有：預先記憶有第 1ID 碼的記憶體 26；以及傳送該第 1ID 碼的傳送器 27。鑰匙 25 的傳送器 27 與鎖筒 28 利用例如感應線圈 29 而結合。若將鑰匙 25 插入鎖筒 28 中並轉動，便透過感應線圈 29 對傳送器 27 供應電力。傳送器 27 響應此現象，從記憶體 26 中讀取出上述驗證碼並傳送給鎖筒 28 端。該驗證碼由接收器 30 接收，並通知給晶片防盜密碼鎖 CPU32。

晶片防盜密碼鎖 CPU32 的該項功能包括有：記憶有基準 ID 碼的記憶部 33；以及比較所通知的第 1ID 碼、與基準 ID 碼的比對部 34。比對部 34 若判斷第 1ID 碼與基準 ID 碼呈一致，便將第 2ID 碼記憶部 35 中所記憶的第 2ID 碼傳送給 ECU10。

ECU10 如同智慧鑰匙系統，將從晶片防盜密碼鎖 CPU32 所輸入的第 2ID 碼，與控制許可碼相比對。若比對結果呈現二 ID 碼一致，便輸入允許對點火系統控制部 103 與燃料供應系統控制部 104 進行動作的信號。

在依此構成的晶片防盜密碼鎖系統中，當完成車組裝時、將鑰匙 25 與鎖筒 28 更換為新品時、以及將 ECU10 更

換為新品時的第 2ID 碼登錄順序，均如同上述智慧鑰匙系統的情況。

在上述實施形態中，在車輛銷售時便將第 2ID 碼作為驗證碼告知使用者，當鑰匙系統更換或 ECU 更換時，便依照上述登錄方法，重新修正登錄僅使用者才知道的第 2ID 碼。不知道驗證碼的第三者即便更換接收單元 4 或 ECU10，仍無法使利用第 2ID 碼所進行之比對成功。所以，可確實防止在不使用正確之鑰匙的情況下，企圖利用更換新的接收單元 4 或 ECU10，而將機車 1 移動的狀況發生。

另外，將第 2ID 碼告知使用者的手段，可採取記載於卡片中並親手交付或郵送而告知，亦可利用電子郵件告知。

以上，說明本發明依照最佳實施形態，惟本發明並不僅侷限於此，可作各種變化。例如第 2ID 碼的登錄手段係利用由側腳架的收放與節汽門的開閉動作，所產生的各感測器輸出信號。但是，亦可取代經感測側腳架的收放或節汽門的開閉動作而產生輸入信號，改為檢測車上的其他開關（例如方向燈開關、煞車開關）的操作或操作次數等，並利用為第 2ID 碼登錄的指示。

再者，ID 碼的比對中所謂「一致」，涵蓋一致、或所比對的二者間符合預定關係之情況。

【圖式簡單說明】

圖 1 為本發明一實施形態的防盜裝置之系統構造圖。

圖 2 為搭載本發明一實施形態的防盜裝置之速克達型機車後方立體示意圖。

圖 3 為第 2ID 碼登錄功能的方塊圖，特別係在工廠進行完成車組裝時，登錄處理時所需要的功能圖。

圖 4 為更換接收單元時的第 2ID 碼之登錄功能方塊圖。

圖 5 為更換接收單元時的第 2ID 碼之登錄處理流程圖。

圖 6 為僅將 ECU 更換為新品時，表示第 2ID 碼之登錄功能的功能方塊圖。

圖 7 為晶片防盜密碼鎖系統的構造圖。

【主要元件符號說明】

1	機車
2	把手鎖模組
3、153	傳送天線
4	接收單元
5	前內蓋
6	操作調節器
7	把手
8	椅墊
9	電池
10	ECU
10	引擎控制單元(ECU)
11	節汽門本體
11A	節汽門感測器
12	側腳架
13	側腳架開關
14	儀表板

14A	指示器
15	電子鑰匙
16	ID 寫入裝置
21	解鎖判斷部
22	解鎖碼記憶部
23	解鎖電磁
25	點火發動鑰匙
26	記憶體
27、43、154	傳送器
28	鎖筒
29	感應線圈
30	接收器
32	晶片防盜密碼鎖 CPU
33	記憶部
34、107	比對部
35、47	第 2ID 碼記憶部
41、151	接收天線
42、152	接收器
44、155	第 1ID 碼記憶部
45	第 1ID 碼發生器
46、156	比較部
48	第 2ID 碼發生器
100	讀取/寫入部
101	控制許可判斷部

102	控制許可碼記憶部
103	點火系統控制部
104	燃料供應系統控制部
105	節汽門計數器
106	ID 暫存器
REQ	請求信號

五、中文發明摘要：

本發明的防盜裝置，對於當輸入碼與第 1ID 碼一致時，從鑰匙組合中將第 2ID 碼傳送給 ECU 而使 ECU 動作的防盜裝置，能更加提高防盜效果。

本發明的解決手段，在 ECU10 或鑰匙組合的接收單元 4 中，設置有輸入手段，供輸入與第 2ID 碼相比對之第 2 基準碼。更設有寫入手段，當所輸入的碼與預先登錄的第 2 基準碼呈一致時，將所登錄的第 2 基準碼視為第 2ID 碼而寫入於上述接收單元中。作為第 2 基準碼而被輸入的碼，藉由開閉車輛所設之節汽門的操作與複數次收放側腳架 12 的操作而輸入，以兩次收放側腳架之間操作節汽門的次數，表示該碼的一個位數。

六、英文發明摘要：

十一、圖式：

圖 1

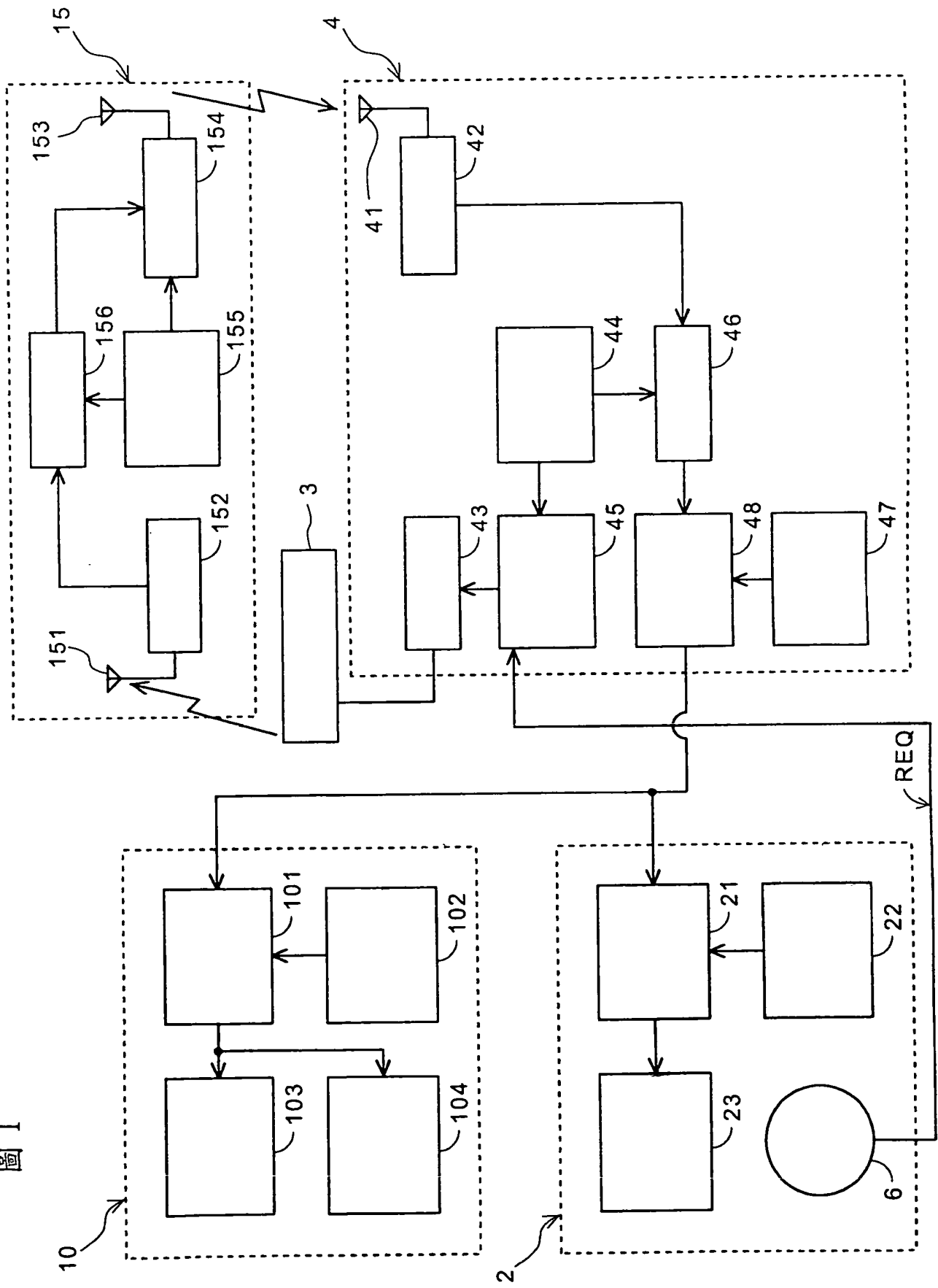


圖 2

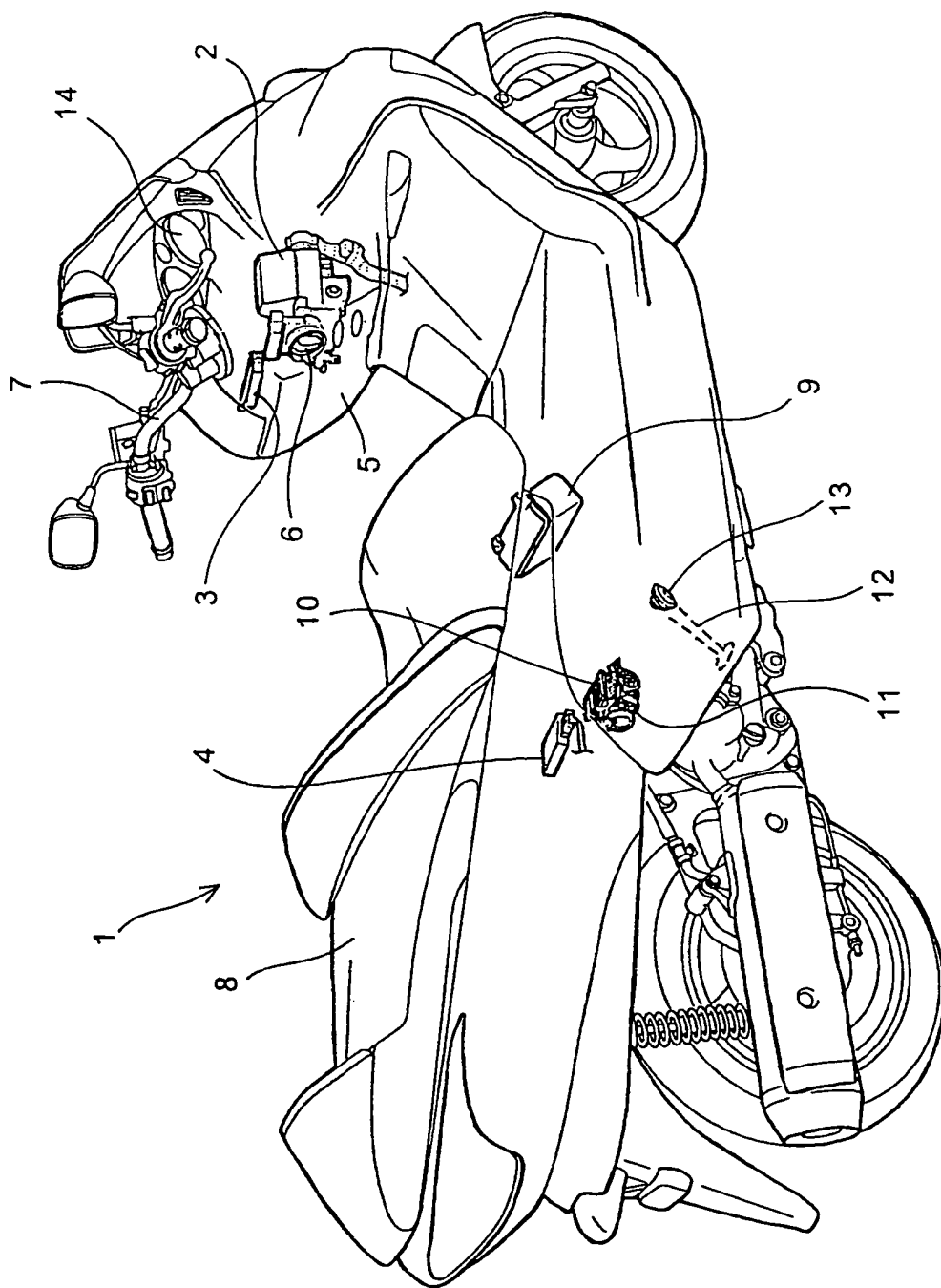


圖 3

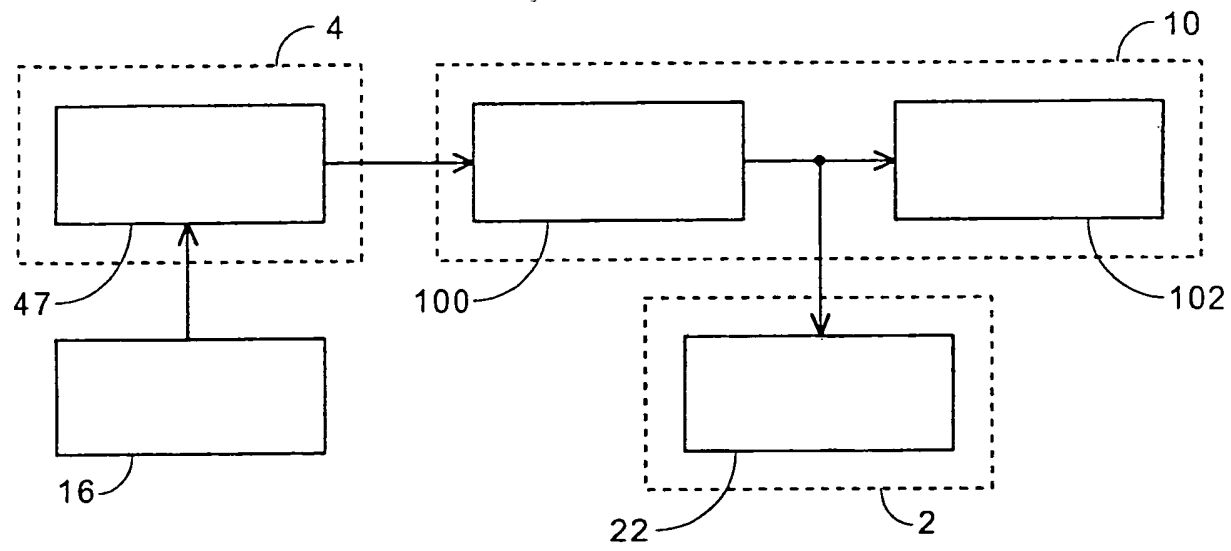


圖 4

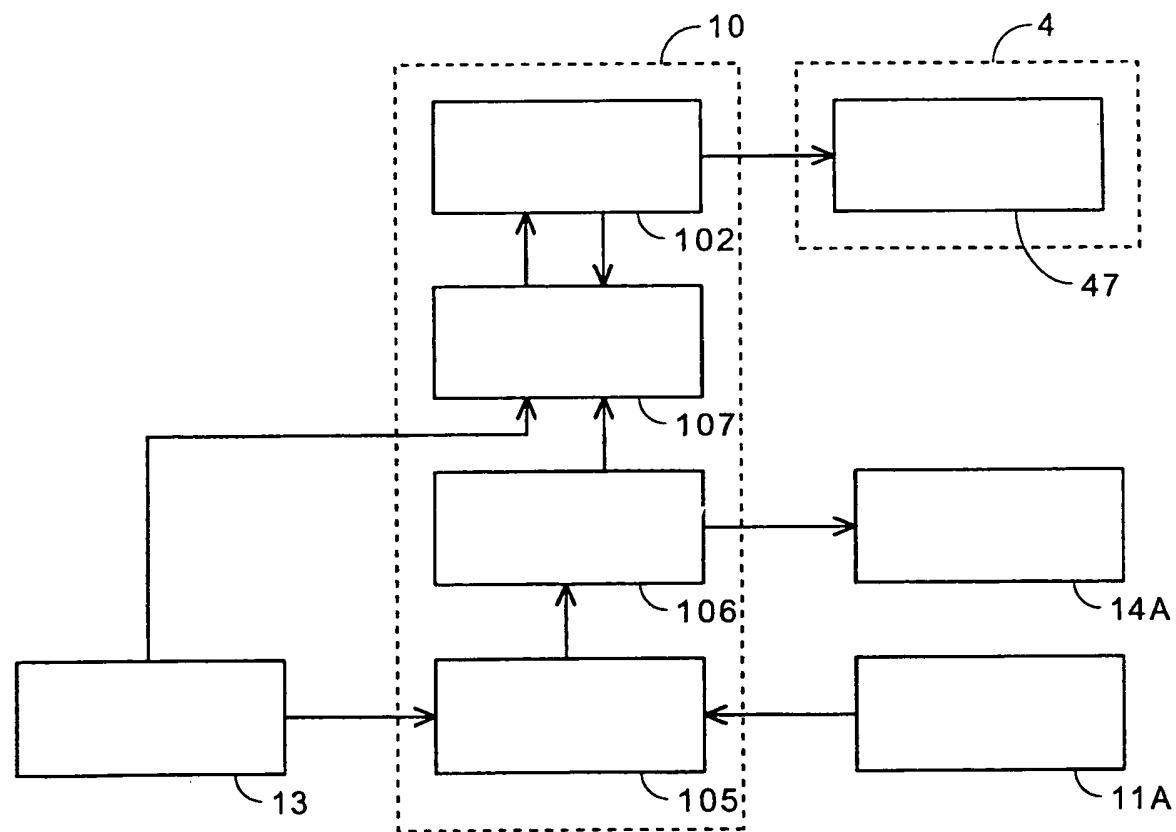


圖 5

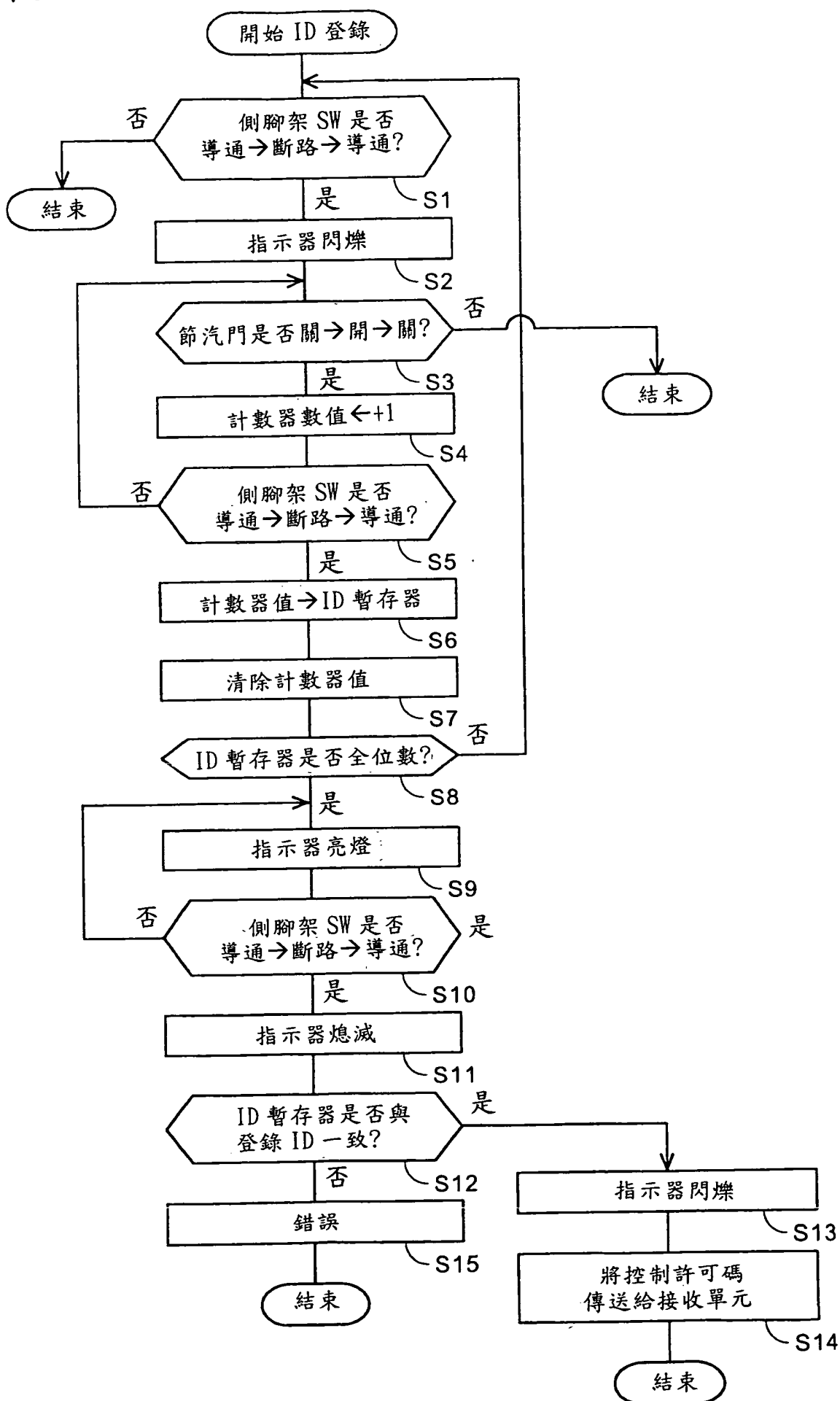


圖 6

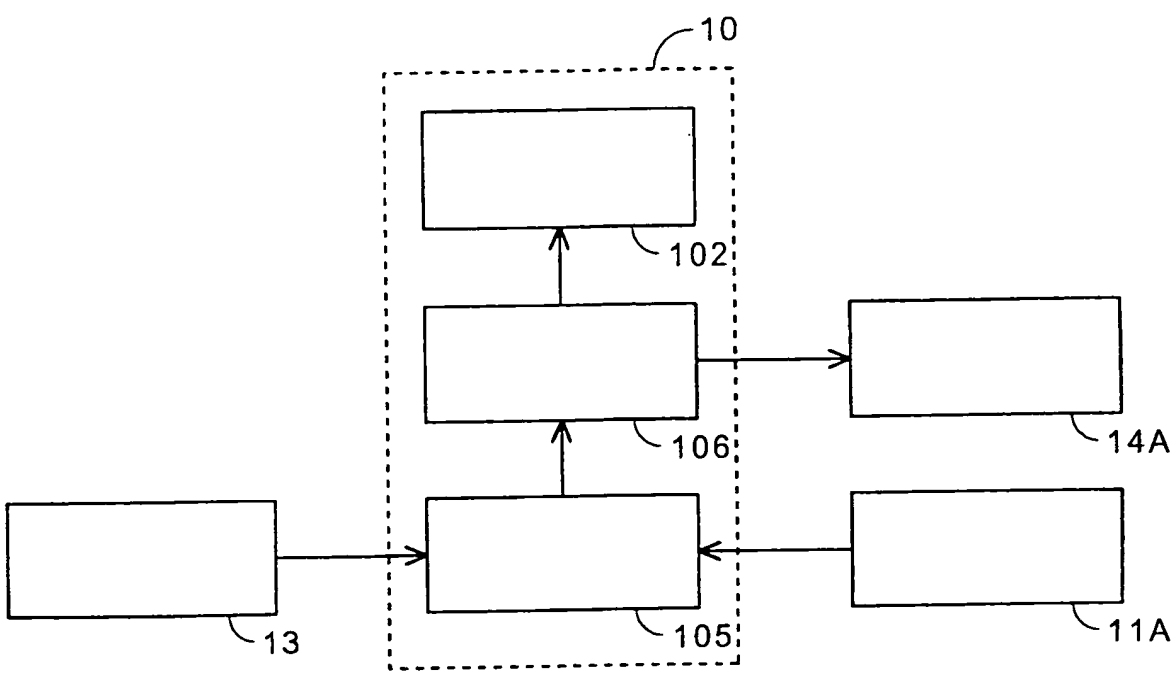
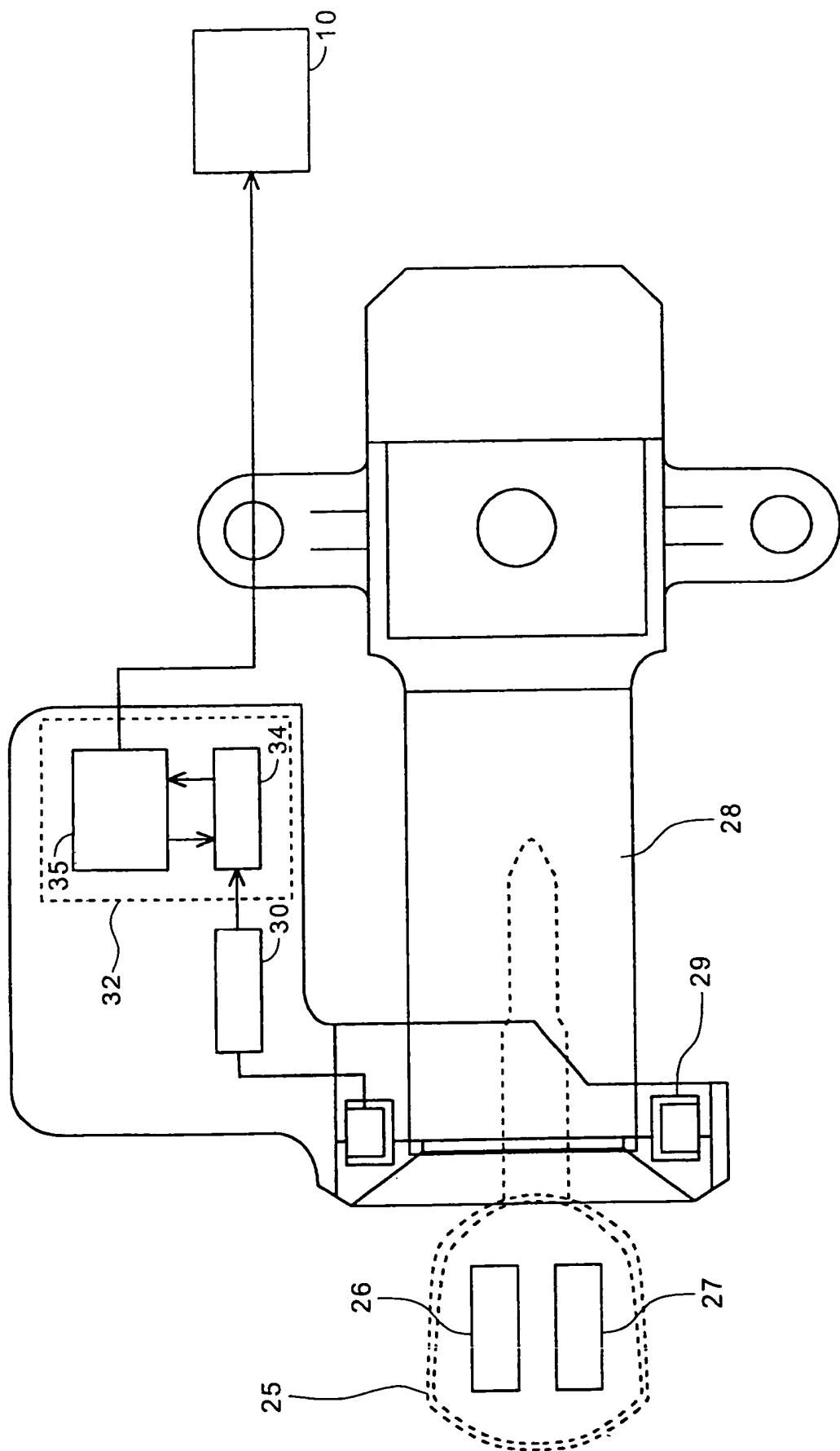


圖 7:



七、指定代表圖：

(一)本案指定代表圖為：第 (1) 圖。

(二)本代表圖之元件符號簡單說明：

2	把手鎖模組	3	傳送天線
4	接收單元	6	操作調節器
10	引擎控制單元(ECU)	15	電子鑰匙
21	解鎖判斷部	22	解鎖碼記憶部
23	解鎖電磁	41	接收天線
42	接收器	43	傳送器
44	第 1ID 碼記憶部	45	第 1ID 碼發生器
46	比較部	47	第 2ID 碼記憶部
48	第 2ID 碼發生器	101	控制許可判斷部
102	控制許可碼記憶部	103	點火系統控制部
104	燃料供應系統控制部	151	接收天線
152	接收器	153	傳送天線
154	傳送器	155	第 1ID 碼記憶部
156	比較部	REQ	請求信號

八、本案若有化學式時，請揭示最能顯示發明特徵的化學式：

無

十、申請專利範圍：

1. 一種車輛用防盜裝置，其具備有：

車體外的隨身傳送器，其傳送第 1ID 碼；

接收單元，其接收從上述隨身傳送器所傳送的第 1ID 碼，當該第 1ID 碼與預先設定的第 1 基準碼一致時，便輸出第 2ID 碼；以及

引擎控制單元，其輸入上述第 2ID 碼，當該第 2ID 碼與預先設定的第 2 基準碼一致時，便開始進行引擎控制；如此的車輛用防盜裝置中；

其具備有供將上述第 2 基準碼登錄於上述引擎控制單元中的碼輸入手段，且

具備有將上述所登錄的第 2 基準碼視為第 2ID 碼，而寫入於上述接收單元中的手段，

為將上述第 2 基準碼登錄於引擎控制單元中而所輸入的碼，藉由開閉該車輛所設之節汽門的操作與收放側腳架的操作而輸入。

2. 如申請專利範圍第 1 項之車輛用防盜裝置，其中，上述隨身傳送器具備有根據從上述接收單元所輸入的密碼而決定第 1ID 碼的密碼解讀手段；而

上述接收單元具備有根據所輸出的密碼而決定上述第 1 基準碼的基準碼決定手段。

3. 如申請專利範圍第 1 或 2 項之車輛用防盜裝置，其中，上述第 2 基準碼為各車輛所特有。