

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2010-142100
(P2010-142100A)

(43) 公開日 平成22年6月24日 (2010.6.24)

(51) Int. Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B60L 11/18 (2006.01)	B60L 11/18	Z 5G503
H02J 7/00 (2006.01)	H02J 7/00	P 5H030
H01M 10/44 (2006.01)	H01M 10/44	P 5H115

審査請求 未請求 請求項の数 1 書面 (全 3 頁)

(21) 出願番号 特願2008-336045 (P2008-336045)
(22) 出願日 平成20年12月12日 (2008.12.12)

(71) 出願人 509015198
松村 嘉一郎
山口県柳井市伊陸6273番地
(72) 発明者 松村 嘉一郎
山口県柳井市伊陸6273番地
Fターム(参考) 5G503 AA07 BA01 BB01 DA08 FA06
5H030 AA01 AS08 BB00
5H115 PC06 PG04 P116 P129 PU08
SE06 SE10 TR01

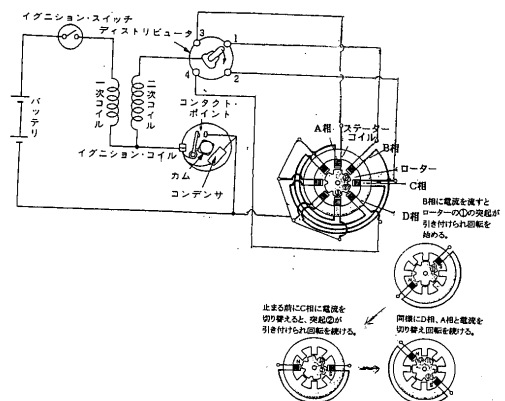
(54) 【発明の名称】 自力走行自動車電気システム

(57) 【要約】 (修正有)

【課題】 イグニッションコイルの2次側高圧電流を、ディストリビューターにより、駆動モーターのステーターコイルに配電し、駆動モーターを回転させる。駆動モーター(シンクロナスモーター)を回転させる高圧電流はイグニッションコイルの1次と2次コイルの巻数の比を変えることで、小型、中型、大型の馬力に合った電気システムを組むことを提供する。

【解決手段】 イグニッションコイルの2次側高圧電流をディストリビューターの電子制御により駆動モーターを回転させることで、油や、外部からの充電を必要とせず、エンジンを搭載しないことから軽量化、騒音、振動、CO2対策車の特徴とする。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【請求項 1】

12ボルトのバッテリー電気で走行させる自動車の電気システム

【発明の詳細な説明】

【技術の分野】

【0001】

12Vのバッテリー電気で、イグニッションコイルの2次側高圧電流を、駆動モーターに流して回転させ走行する電気システム

【背景の技術】

【0002】

従来は、イグニッションコイルの2次側の高圧電流を、ディストリビューターで各プラグに配電点火しエンジンを回転させる自動車と、エンジンとモーターによるハイブリット車がある。又、バッテリーを外部電気により充電する自動車が開発されている。

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0003】

エンジン駆動は油を使用、電気自動車は走行距離によりバッテリーを充電しなければならない。

本発明は従来のバッテリーの12Vのみで、自力充電しながら走れる電気システムである。

【課題を解決するための手段】

【0004】

イグニッションコイルの2次側高圧電流をディストリビューターで電子制御し、駆動モーター（シンクロナスモーター）の各ステーターコイルに高圧電流を流して回転させる。高圧電流の選定は、イグニッションコイルの2次高圧電流をコイルの1次と2次のコイルの巻数の比を変えることで、小型、中型、大型の馬力に合った電気システムを組むことが出来る。

【発明の効果】

【0005】

エンジンを搭載しないので車自体、軽量化出来る。

資源の確保と、騒音、振動、CO₂対策車である。

【発明を実施するための最良の形態】

【0006】

本発明を実施するための最良の形態について説明する。

イグニッションコイルの2次側の高圧電流を駆動モーターのステーターにディストリビューターにより配電する。

ディストリビューターの回転は誘導モーターで回し、駆動モーターと1:1で変速回転させる。

12Vのバッテリーは、従来のスターターモーターの回転によるジェネレーター、レギュレーター、オルタネーターで充電する。

駆動モーターのローターは鉄などの強磁性体のコアのみで、ステーターは、ローターよりも2極多い磁極をもち、8極のステーターと6極のコアの組み合わせにより、ディストリビューターの電子制御によって各相に流れる電流を切替えることで作られる回転磁界に同期して回る。

トルク回転率は90%以上と高く、モーターサイズも少なく済み、軽量、高速で、トルク大で、可変速運転が出来るシンクロナスモーターを利用する。

本発明は、以上のような構造である。

【図面の簡単な説明】

【0007】

【図1】本発明の駆動モーター接続図である

