

發明專利關聯案技術關聯說明表(例示 1)

例示 1：一種用於軟性電子元件之基板結構及其製造方法，其相關聯之技術特徵為軟性基板結構之上層面積及密著度之關係，並延伸基板材料與離型層材料之應用限定。

編號	申請號	關聯性技術特徵	關聯案技術內容及差異說明
1	90100000 (首案)	一種適於現有 TFT 製成設備進行可撓式平面顯示器的製作之基板材料以及其軟性基板結構之應用與製造方法。	一種適於現有 TFT 製成設備進行可撓式平面顯示器的製作，且應用於軟性電子元件基板材料之聚亞醯胺高分子，其化學式...，使該基板材料(薄膜)擁有...高耐熱...特性。
2	90100000 (第 2 案)		與第 1 案之差異係進一步利用該軟性基板材料，應用於軟性基板結構，該結構包括...一離型層，以一第一面積覆蓋該支撐載體；以及一軟性基板，以一第二面積覆蓋該離型層與該支撐載體，達成利用不同覆蓋面積改變該些結構層之密著度。
3	90100000 (第 3 案)		與第 1、2 案之差異係在於該離型層係利用雙層材料層結構。
4	90100000 (第 4 案)		與第 1~3 案之差異係進一步延伸離型層材料的限定。

發明專利關聯案技術關聯說明表(例示 2)

例示 2：一種觸摸屏，其相關聯之技術特徵為以奈米碳管層作為導電層的觸摸屏取代習知 ITO 層作為導電層之特徵。

編號	申請號	關聯性技術特徵	關聯案技術內容及差異說明
1	90100000 (首案)	以奈米碳管層作為導電層的觸摸屏取代習知 ITO 層作為導電層之特徵。	一種觸摸屏及其應用，包括一第一電極板，該第一電極板包括...一第一導電層...；及一第二電極板，...該第二電極板包括...及一第二導電層...其中，該第一導電層與第二導電層均包括一奈米碳管層。
2	90100000 (第 2 案)		與第 1 案之差異在於第一導電層和第二導電層中的至少一個導電層包括至少兩個重疊且交叉設置的奈米碳管層...。
3	90100000 (第 3 案)		與第 1 案之差異在於第一導電層和第二導電層中的至少一個導電層包括平行且間隔設置的多根奈米碳管長線，...。

發明專利關聯案技術關聯說明表(例示 3)

例示 3：一種用於催化放氫反應之觸媒及其製造方法，其相關聯之技術特徵為利用螯合反應以及還原反應，使觸媒載體表面具有許多金屬觸媒離子、或為許多金屬觸媒原子、或為許多金屬觸媒奈米結構、或為金屬觸媒原子和奈米結構之組合，提高放氫反應速率之特徵。

編號	申請號	關聯性技術特徵	關聯案技術內容及差異說明
1	90100000 (首案)	利用螯合反應以及還原反應，使觸媒載體表面具有許多金屬觸媒離子、或為許多金屬觸媒原子、或為許多金屬觸媒奈米結構、或為金屬觸媒原子和奈米結構之組合。除了可以進一步提高放氫反應速率之外，更能夠快速大量生產，且製造成本低，以達到商品化的目標。	一種用於催化放氫反應之觸媒及其製造方法。其方法步驟包含，(a) ...；(b) ...；(c)將該些觸媒載體置入該水溶液中，使該水溶液中的該些金屬觸媒離子螯合於該觸媒載體表面上的該些螯合單元，以形成複數個觸媒；以及(d) ...。
2	90100000 (第 2 案)		與第 1 案之差異係進一步對該製造方法步驟(c)限縮，該方法步驟包含還原螯合在該些觸媒載體表面...，使得...表面披覆有複數個金屬觸媒奈米結構及/或複數個金屬觸媒原子...。

發明專利關聯案技術關聯說明表(例示 4)

例示 4：本例示係一種電動車輔助駕駛的方法技術，期相關聯之技術特徵為電動車駕駛上路徑規劃、電量耗損計算、馬達控制以及充電監測之關係，作為節能電動車之應用限定。

編號	申請號	關聯性技術特徵	關聯案技術內容及差異說明
1	90100000 (首案)	一種電動車輔助駕駛之方法，包含：路線規劃、路況報導、車輛行駛路線之電量損耗、行駛過程之電量控制以及監測充電狀況之技術特徵。	一種節能駕駛系統與方法。所述系統包括行車資料庫、路徑規劃模組、路況資訊接收模組、車輛資訊感測模組以及節能自動駕駛模組。行車資料庫儲存有車廠提供的試車紀錄以及歷來上路經驗所累積的駕駛紀錄；上述試車與駕駛紀錄包括耗能資訊。路徑規劃模組乃根據駕駛人之輸入進行路徑規劃。路況資訊接收模組會根據上述路徑規劃取得路況資訊。車輛資訊感測模組負責感測車輛資訊。節能自動駕駛模組耦接行車資料庫、路況資訊接收模組以及車輛資訊感測模組，以根據試車與駕駛紀錄、路況資訊以及車輛資訊發展一節能自動駕駛方式自動駕駛車輛。
2	100100000 (第 2 案)		與第 1 案之差異係進一步於電動車啟動時，根據電動車的行車資訊，計算並顯示電動車的電量安全行駛範圍。並根據電動車的行車資訊，動態地更新電量安全行駛範圍。其中行車資訊包括電動車的電池資訊，且電量安全行駛範圍是定義為於電量安全行駛範圍內，電動車可任意行駛而不致發生無法補充電力的情況。
3	100100000 (第 3 案)		與第 1、2 案之差異係進一步提供電動車電能系統，其包括電子控制單元及儲能系統。電子控制單元根據外部輸入信號產生電動車模式。儲能系統根據電動車模式產生馬達控制信號，用

		<p>以控制儲能系統的電力回路架構。電力回路架構包括第一電力模組以及第二電力模組、第一偵測器以及第二偵測器，以及儲能控制器。第一偵測器以及第二偵測器根據第一電力模組以及第二電力模組分別產生第一偵測信號以及第二偵測信號。儲能控制器藉由一控制區域網路根據電動車模式、第一偵測信號及第二偵測信號藉由差分遲滯運算產生複數個切換器控制信號。</p>
4	100100000 (第 4 案)	<p>與第 1~3 案差異係進一步針對電動車充電控制系統，包括：充電監測裝置、處理器以及通訊系統，其中，該充電監測裝置耦接電動車的電池系統，使得該充電監測裝置可感測充電裝置提供對該電池系統的充電狀況，該處理器耦接該充電監測裝置，使得該處理器可判斷該充電狀況是否超過上述充電監測裝置或電池系統的公差標準，該通訊介面耦接該處理器，使得該通訊介面可與該充電監測裝置、充電接收裝置、以及/或該充電裝置進行通訊；通訊內容是指該微處理器基於上述充電狀況是否超過上述公差標準的判斷所執行提供的充電指令與充電指示其一者。</p>

發明專利關聯案技術關聯說明表(例示 5)

例示 5：本例示係一種永磁式同步輪內馬達技術，尤指一種能設置於電動載具所具之輪胎的輪轂內側、能降低驅動所需之電流數值，以及當其所具之其中之一繞組故障時，仍可持續驅動一電動載具所具之輪胎轉動的永磁式同步輪內馬達。

編號	申請號	關聯性技術特徵	關聯案技術內容及差異說明
1	100100000 (首案)	本發明係關於一種永磁式同步輪內馬達，尤指一種能設置於電動載具所具之輪胎的輪轂內側、能降低驅動所需之電流數值，以及當其所具之其中之一繞組故障時，仍可持續驅動一電動載具所具之輪胎轉動的永磁式同步輪內馬達。	本發明係關於一種設置於電動載具之輪胎的輪轂內側，且能於其所具之某一繞組故障時，持續驅動前述之輪胎轉動的 14 極 12 槽永磁式同步輪內馬達。
2	100100000 (第 2 案)	本發明係關於一種永磁式同步輪內馬達，尤指一種能設置於電動載具所具之輪胎的輪轂內側、能降低驅動所需之電流數值，以及當其所具之其中之一繞組故障時，仍可持續驅動一電動載具所具之輪胎轉動的永磁式同步輪內馬達。	與第 1 案之差異係進一步設置於電動載具之輪胎的輪轂內側，且能於其所具之某一繞組故障時，持續驅動前述之輪胎轉動的 26 極 24 槽永磁式同步輪內馬達。