

19



OFICINA ESPAÑOLA DE
PATENTES Y MARCAS

ESPAÑA



11 Número de publicación: **2 642 084**

51 Int. Cl.:

B60L 7/12 (2006.01)
B60L 7/26 (2006.01)
B60L 11/00 (2006.01)
B60L 11/18 (2006.01)
B60L 15/20 (2006.01)
B62M 6/45 (2010.01)

12

TRADUCCIÓN DE PATENTE EUROPEA

T3

96 Fecha de presentación y número de la solicitud europea: **16.09.2011 E 11181628 (6)**

97 Fecha y número de publicación de la concesión europea: **13.09.2017 EP 2436589**

54 Título: **Aparato de control para bicicleta asistida por motor**

30 Prioridad:

30.09.2010 JP 2010223017

45 Fecha de publicación y mención en BOPI de la traducción de la patente:

15.11.2017

73 Titular/es:

**HONDA MOTOR CO., LTD. (100.0%)
1-1, Minami-Aoyama 2-chome
Minato-ku, Tokyo 107-8556, JP**

72 Inventor/es:

**AOKI, KOJI y
NAKAMURA, SATOSHI**

74 Agente/Representante:

UNGRÍA LÓPEZ, Javier

ES 2 642 084 T3

Aviso: En el plazo de nueve meses a contar desde la fecha de publicación en el Boletín Europeo de Patentes, de la mención de concesión de la patente europea, cualquier persona podrá oponerse ante la Oficina Europea de Patentes a la patente concedida. La oposición deberá formularse por escrito y estar motivada; sólo se considerará como formulada una vez que se haya realizado el pago de la tasa de oposición (art. 99.1 del Convenio sobre Concesión de Patentes Europeas).

DESCRIPCIÓN

Aparato de control para bicicleta asistida por motor

5 **Campo técnico**

La presente invención se refiere a un aparato de control para una bicicleta asistida por motor que realiza selectivamente un proceso de control de asistencia y un proceso de control regenerativo dependiendo del estado de carga y el estado de descarga de una batería.

10

Técnica anterior

La Patente japonesa número 3642364 (EP 0798204 A1), citada a continuación, describe un aparato de control para una bicicleta asistida por motor según el preámbulo de la reivindicación 1, donde una bicicleta con potencia de asistencia es asistida energizando un motor para generar una fuerza de asistencia dependiendo de un par de pedaleo aplicado a un cigüeñal, y el motor es controlado para conmutar a un estado regenerado si un pico detectado del par de pedaleo es menor que un par de pedaleo determinado dependiendo de la velocidad de la bicicleta.

15

Problemas a resolver con la invención

20

Según la tecnología descrita en la Patente japonesa número 3642364, aunque se realiza un proceso de control de asistencia y un proceso de control regenerativo, no se tiene en cuenta cómo se realizan el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo dependiendo del estado de carga y el estado de descarga de una batería que tienen lugar usando la bicicleta con potencia de asistencia.

25

La presente invención se ha realizado en vista de los problemas de la técnica anterior. Un objeto de la presente invención es proporcionar un aparato de control para una bicicleta asistida por motor que es capaz de realizar selectivamente un proceso de control de asistencia y un proceso de control regenerativo dependiendo del estado de carga y el estado de descarga de una batería.

30

Medios para resolver los problemas

Para lograr los objetos anteriores, se facilita un aparato de control (250) para una bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 1. Según una invención expuesta en la reivindicación 2, el aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 1 incluye además un medio extraíble (200) para almacenar el estado asistido y el estado regenerado que se almacenan en la unidad de almacenamiento (252), y una unidad de montaje de medio (202) para montar el medio (200), donde, si en la unidad de montaje de medio (202) se monta el medio (200) en el que se han almacenado el estado asistido y el estado regenerado almacenado por un aparato de control (250) de otra bicicleta asistida por motor (10), el corrector de cantidad de control (276) corrige la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo en base al estado asistido y el estado regenerado que están almacenados en el medio (200) que está montado en la unidad de montaje de medio (202).

35

40

Según una invención expuesta en la reivindicación 3, en el aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 1 o 2, el aparato de control (250) guarda los estados de carga de la batería (44) cuando se enciende y apaga un suministro de potencia de la bicicleta asistida por motor (10), guarda el estado asistido y el estado regenerado en el único caso de uso de la bicicleta asistida por motor (10) en la unidad de almacenamiento (252) almacenando la diferencia entre los estados de carga almacenados de la batería (44) cuando se enciende y apaga el suministro de potencia de la bicicleta asistida por motor (10), y calcula coeficientes de corrección para corregir la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo en base a la diferencia si el valor absoluto de la diferencia es más grande que un valor predeterminado.

50

Según una invención expuesta en la reivindicación 4, en el aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 3, la diferencia almacenada es de un valor que se calcula restando el estado de carga de la batería (44) cuando el suministro de potencia de la bicicleta asistida por motor (10) se apaga desde el estado de carga de la batería (44) cuando el suministro de potencia de la bicicleta asistida por motor (10) se enciende, y el corrector de cantidad de control (276) corrige la cantidad de control del proceso de control regenerativo con el fin de aumentar una cantidad regenerativa cuando la bicicleta asistida por motor (10) se ha de mover la próxima vez si el valor absoluto de la diferencia es mayor que el valor predeterminado y la diferencia es positiva, y corrige la cantidad de control del proceso de control de asistencia con el fin de aumentar una cantidad de asistencia cuando la bicicleta asistida por motor (10) se ha de mover la próxima vez si el valor absoluto de la diferencia es más grande que el valor predeterminado y la diferencia es negativa.

55

60

Según una invención expuesta en la reivindicación 5, en el aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 3 o 4, el coeficiente de corrección incluye un coeficiente para corregir la cantidad

65

de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo con el fin de mantener el estado de carga de la batería (44) dentro de un rango de control deseado.

5 Según una invención expuesta en la reivindicación 6, en el aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 5, el rango de control deseado se pone a un rango de 60% a 70% para el estado de carga de la batería (44).

10 Según una invención expuesta en la reivindicación 7, el aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, incluye además un detector de estado de carga (260) para detectar el estado de carga de la batería (44), y medios de decisión para determinar cuál del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo se ha de realizar dependiendo del valor de par detectado por el sensor de fuerza de pedaleo (110), y determinar la cantidad de control del proceso de control a realizar, donde los medios de decisión incluyen una pluralidad de medios de decisión dependiendo del estado de carga de la batería (44), y el aparato de control (250) selecciona uno de los medios de decisión a usar dependiendo del estado de carga de la batería (44).

15 Según una invención expuesta en la reivindicación 8, en el aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 7, la pluralidad de medios de decisión incluyen medios de decisión de carga baja usados cuando el estado de carga de la batería (44) es inferior a un primer nivel, para un estado de carga mínimo de la batería (44) que es capaz de asistir la bicicleta asistida por motor (10), medios de decisión de carga alta usados cuando el estado de carga de la batería (44) es más alto que un tercer nivel, para un estado de carga plena de la batería (44), y medios de decisión normales usados cuando el estado de carga de la batería (44) es más alto que un segundo nivel que es más grande que el primer nivel y menor que el tercer nivel, y cuando el estado de carga de la batería (44) es inferior a un cuarto nivel que es más grande que el segundo nivel y menor que el tercer nivel.

25

Efectos de la Invención

30 Según la invención expuesta en la reivindicación 1, se almacenan el estado asistido y el estado regenerado en un solo evento de uso de la bicicleta asistida por motor por un usuario, y una cantidad de control del proceso de control de asistencia y una cantidad de control del proceso de control regenerativo son corregidas en base al estado asistido y el estado regenerado que se almacenan en la unidad de almacenamiento. Dado que un equilibrio entre los estados de carga y descarga de la batería puede ser reconocido dependiendo del estado asistido y el estado regenerado en una configuración en la que el ciclista generalmente usa la bicicleta asistida por motor, por ejemplo, en pendientes cuesta arriba y cuesta abajo a lo largo de una ruta de viaje, una relación de asistencia puede ser corregida a una relación de asistencia incrementada para un usuario que tiende a cargar la batería más que a descargar la batería en el uso de la bicicleta asistida por motor, y una relación regenerativa puede ser corregida a una relación regenerativa incrementada para un usuario que tiende a descargar la batería más que a cargar la batería en el uso de la bicicleta asistida por motor. En particular, si el ciclista usa la bicicleta asistida por motor para ir por la misma carretera todos los días, entonces dado que el aparato de control aprende un equilibrio entre los estados de carga y descarga de la batería y pone parámetros óptimos por sí mismo, el estado de carga de la batería puede mantenerse bien.

40

45 Según la invención expuesta en la reivindicación 2, el estado asistido y el estado regenerado en un solo evento de uso de otra bicicleta asistida por motor son adquiridos mediante el medio extraíble, y la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo son corregidas en base al estado asistido y el estado regenerado que se adquieren. Si participa una pluralidad de ciclistas y bicicletas asistidas por motor, entonces cuando un medio que guarda el estado asistido y el estado regenerado producidos a partir de una bicicleta asistida por motor utilizada por un ciclista que tiende a operar la bicicleta asistida por motor más en el proceso de control de asistencia que en el proceso de control regenerativo está montado en una bicicleta asistida por motor con una batería en un estado de carga baja, el estado de carga de la batería puede restablecerse rápidamente, y cuando un medio que guarda el estado asistido y el estado regenerado producidos a partir de una bicicleta asistida por motor utilizada por un ciclista que tiende a operar la bicicleta asistida por motor más en el proceso de control regenerativo que en el proceso de control de asistencia está montado en una bicicleta asistida por motor que es utilizada por una mujer con menos potencia física, esta última bicicleta asistida por motor puede funcionar en un proceso de control de asistencia más fuerte.

50

55 Según la invención expuesta en la reivindicación 3, se almacena la diferencia entre los estados de carga almacenados de la batería cuando se enciende y apaga el suministro de potencia de la bicicleta asistida por motor. Se almacenan el estado asistido y el estado regenerado en un solo evento de uso de la bicicleta asistida por motor, y solamente cuando el valor absoluto de la diferencia es más grande que el valor predeterminado, se calculan coeficientes de corrección para corregir la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo. En consecuencia, se evita que las cantidades de control varíen frecuentemente, y el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo pueden ser realizados con cantidades de control estables.

60

65

Según la invención expuesta en la reivindicación 4, si el proceso de control de asistencia tiene lugar más que el proceso de control regenerativo en el caso de uso previo de la bicicleta asistida por motor, entonces la cantidad de control del proceso de control regenerativo es corregida a una cantidad de control incrementada. Si el proceso de control regenerativo tiene lugar más que el proceso de control de asistencia en el caso de uso previo de la bicicleta asistida por motor, entonces la cantidad de control del proceso de control de asistencia es corregida a una cantidad de control incrementada. Por lo tanto, el estado de carga de la batería puede mantenerse bien.

Según las invenciones expuestas en las reivindicaciones 5 y 6, cuando el coeficiente de corrección incluye un coeficiente para corregir la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo con el fin de mantener el estado de carga de la batería dentro de un rango de control deseado, el estado de carga de la batería puede mantenerse bien.

Según las invenciones expuestas en las reivindicaciones 7 y 8, en la medida en que los medios de decisión incluyen una pluralidad de medios de decisión dependiendo del estado de carga de la batería, un modo apropiado a realizar puede determinarse dependiendo del estado de carga de la batería.

Breve descripción de los dibujos

La figura 1 es una vista en alzado lateral izquierdo de una bicicleta asistida por motor (bicicleta asistida).

La figura 2 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea II-II a través de un dispositivo detector de fuerza de pedaleo representado en la figura 1.

La figura 3 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea II-II a través de un dispositivo detector de fuerza de pedaleo representado en la figura 1 donde un elemento hueco de transmisión de par se ha construido como un solo elemento.

La figura 4 es una vista en sección transversal fragmentaria tomada a lo largo de la línea IV-IV de la figura 1.

La figura 5 es una vista en perspectiva de una unidad de visualización representada en la figura 1.

La figura 6 es un diagrama de bloques que representa la configuración eléctrica de un aparato de control de la bicicleta asistida.

Las figuras 7A a 7C son diagramas que muestran mapas de decisión almacenados en una zona de almacenamiento de mapas de decisión de una unidad de almacenamiento, representando la figura 7A un mapa de decisión de carga baja, la figura 7B un mapa de decisión normal, y la figura 7C un mapa de decisión de carga alta.

La figura 8 es un diagrama que muestra estados de carga de una batería al tiempo en que el mapa de decisión de carga baja, el mapa de decisión normal, y el mapa de decisión de carga alta son seleccionados por un selector de mapa de decisión.

Las figuras 9A y 9B son diagramas que muestran mapas de corrección de valor integrado ΔV en una zona de almacenamiento de corrección de valor de integración de la unidad de almacenamiento, representando la figura 9A un mapa de corrección de valor de integración $-\Delta V$ y la figura 9B un mapa de corrección de valor de integración $+\Delta V$.

Las figuras 10A y 10B son diagramas que muestran mapas de corrección ΔSOC almacenados en una zona de almacenamiento de mapas de corrección ΔSOC de la unidad de almacenamiento, representando la figura 10A un mapa de corrección $+\Delta SOC$ y la figura 10B un mapa de corrección $-\Delta SOC$.

La figura 11 es un diagrama de flujo de una secuencia operativa de un proceso de control de asistencia y un proceso de control regenerativo que son realizados por el aparato de control para la bicicleta asistida.

La figura 12 es un diagrama de flujo de una secuencia operativa del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo que son realizados por el aparato de control para la bicicleta asistida.

La figura 13 es un diagrama de flujo de una secuencia operativa del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo que son realizados por el aparato de control para la bicicleta asistida.

La figura 14 es un diagrama de flujo de una secuencia operativa del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo que son realizados por el aparato de control para la bicicleta asistida.

La figura 15 es un diagrama que muestra valores de par T que son detectados por un sensor de fuerza de pedaleo mientras el ciclista conduce la bicicleta asistida por pedaleo.

La figura 16 es un diagrama de flujo de una secuencia operativa realizada por el aparato de control para parar la bicicleta asistida.

Modo de llevar a la práctica la invención

5 Un dispositivo detector de fuerza de pedaleo y un aparato de control para una bicicleta asistida por motor según una realización preferida de la presente invención se describirán con detalle a continuación con referencia a los dibujos acompañantes.

10 La figura 1 es una vista en alzado lateral izquierdo de una bicicleta asistida por motor (bicicleta asistida) 10. La bicicleta asistida 10 incluye mecanismos o componentes que están dispuestos simétricamente como pares en los lados izquierdo y derecho del cuadro de la bicicleta. Los del lado izquierdo se indican con números de referencia con un sufijo "L" y los del lado derecho se indican con números de referencia con un sufijo "R". La bicicleta asistida 10 incluye un tubo delantero 12 colocado en una porción delantera del cuadro de la bicicleta, un bastidor descendente 14 que se extiende hacia atrás y hacia abajo del tubo delantero 12, un tubo de asiento 16 que se extiende hacia arriba del extremo trasero del bastidor descendente 14, y un bastidor superior 18 que se extiende hacia atrás del tubo delantero 12 encima del bastidor descendente 14 y conectado al tubo de asiento 16.

20 Un manillar 22 está conectado al extremo superior de un eje de dirección 20 y tiene una porción sustancialmente intermedia mantenida rotativamente por el tubo delantero 12. Una rueda delantera WF es soportada rotativamente por un par de elementos de horquilla delantera 24L, 24R dispuestos en la porción delantera del cuadro de la bicicleta y extendiéndose desde el extremo delantero del eje de dirección 20. La rueda delantera WF tiene un cubo 26 que incorpora una unidad de motor 28 y una pluralidad de radios 30 unidos a la superficie circunferencial exterior del cubo 26.

25 Un par de chapas 32L, 32R está dispuesto detrás del tubo de asiento 16. Una rueda trasera WR es soportada rotativamente por los extremos traseros de un par de elementos de horquilla trasera 34L, 34R que se extienden hacia atrás de las chapas 32L, 32R. Un par de soportes 36L, 36R está dispuesto debajo del bastidor superior 18 y se extiende hacia atrás y hacia abajo del tubo de asiento 16. Los soportes 36L, 36R están conectados a los respectivos elementos de horquilla trasera 34L, 34R.

30 El bastidor descendente 14 y el tubo de asiento 16 soportan un dispositivo detector de fuerza de pedaleo 38. Un asiento 40 está montado en el extremo superior de un poste de asiento 42, que está montado en el tubo de asiento 16, para ajustar la posición vertical del asiento 40. El bastidor superior 18 aloja una batería 44 para energizar la unidad de motor 28. La batería 44 está alojada en el bastidor superior 18 de modo que no se saque de la bicicleta asistida 10. Por lo tanto, la batería 44 puede cargarse solamente con la potencia eléctrica regenerativa que es generada por la unidad de motor 28. Sin embargo, se puede hacer que la batería 44 sea extraíble de modo que pueda cargarse con un cargador.

40 Un cigüeñal 48 se extiende transversalmente a través del cuadro de la bicicleta a través del dispositivo detector de fuerza de pedaleo 38 y un piñón (elemento de accionamiento de rueda trasera) 46. Una manivela 52L con un pedal 50L y una manivela 52R con un pedal 50R están acopladas a los respectivos extremos opuestos del cigüeñal 48. Cuando el ciclista mueve los pedales 50L, 50R, se aplica un par de pedaleo (potencia) al cigüeñal 48. El par de pedaleo aplicado al cigüeñal 48 gira el piñón 46. La rotación del piñón 46 es transmitida a través de una cadena 54 a un piñón de rueda trasera 56 situado en la rueda trasera WR, girando la rueda trasera WR. El piñón 46, la cadena 54, y el piñón de rueda trasera 56 funcionan como un mecanismo de accionamiento.

50 Los elementos de horquilla delantera 24L, 24R soportan un freno de rueda delantera en voladizo 58 para parar la rotación de la rueda delantera WF. Los soportes 36L, 36R soportan un freno de rueda trasera en voladizo 60 para parar la rotación de la rueda trasera WR. El manillar 22 tiene empuñaduras 62L, 62R y palancas de freno 64L, 64R. Cuando la palanca de freno 64R es accionada, se acciona el freno de rueda delantera en voladizo 58. Cuando la palanca de freno 64L es accionada, se acciona el freno de rueda trasera en voladizo 60.

55 Un sensor de velocidad del vehículo (detector de información de velocidad del vehículo) 66 sirve para detectar una velocidad del vehículo a partir de la velocidad rotacional de la rueda trasera WR (rueda de vehículo). Un velocímetro, no representado, para presentar la velocidad de la bicicleta asistida 10 detectada por el sensor de velocidad del vehículo 66 y una unidad de visualización 68 están montadas en una porción superior del manillar 22. Un faro 70 está montado en una porción delantera del manillar 22. El sensor de velocidad del vehículo 66 puede detectar una velocidad del vehículo a partir de la velocidad rotacional de la rueda delantera WF (rueda de vehículo). En tal caso, el sensor de velocidad del vehículo 66 está dispuesto en una posición donde puede detectar la velocidad rotacional de la rueda delantera WF.

60 La figura 2 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea II-II a través del dispositivo detector de fuerza de pedaleo 38 representado en la figura 1. El dispositivo detector de fuerza de pedaleo 38 incluye un mecanismo para girar el piñón 46 cuando el ciclista mueve los pedales 50L, 50R en una dirección (dirección normal) para mover la bicicleta asistida 10 hacia delante y parar el piñón 46 de modo que no gire cuando el ciclista mueva

los pedales 50L, 50R en una dirección opuesta a la dirección normal. Específicamente, el dispositivo detector de fuerza de pedaleo 38 incluye una caja 100, un elemento hueco de transmisión de par 102 dispuesto en la caja 100 y montado sobre la superficie circunferencial exterior del cigüeñal 48, un medio de embrague unidireccional 104 dispuesto en la caja 100 entre el cigüeñal 48 y un lado (lado inferior en la figura 2) del elemento hueco de transmisión de par 102, un excitador 106 para energizar un motor sin escobillas de la unidad de motor 28, y un controlador 108 para realizar un proceso de control PWM, etc, en el excitador 106.

El medio de embrague unidireccional 104 incluye una estructura para transmitir el par de pedaleo del cigüeñal 48 al elemento hueco de transmisión de par 102 cuando los pedales 50L, 50R son accionados en la dirección normal y evitar que el par de pedaleo del cigüeñal 48 sea transmitido al elemento hueco de transmisión de par 102 cuando los pedales 50L, 50R sean movidos en la dirección opuesta a la dirección normal. El piñón 46 está conectado al otro lado (lado superior en la figura 2) del elemento hueco de transmisión de par 102. Específicamente, el otro lado del elemento hueco de transmisión de par 102 tiene acanaladuras con el piñón 46 montado sobre las acanaladuras.

Cuando los pedales 50L, 50R son accionados en la dirección normal, el cigüeñal 48 se hace girar, haciendo que el medio de embrague unidireccional 104 gire el elemento hueco de transmisión de par 102. El piñón 46 gira impulsando la bicicleta asistida 10 hacia delante. Cuando los pedales 50L, 50R son accionados en la dirección opuesta a la dirección normal, el cigüeñal 48 gira, pero se evita que el elemento hueco de transmisión de par 102 gire por el medio de embrague unidireccional 104. Por lo tanto, cuando los pedales 50L, 50R son accionados en la dirección opuesta a la dirección normal, el piñón 46 no gira y por lo tanto la bicicleta asistida 10 no es impulsada hacia delante.

El par de pedaleo aplicado al cigüeñal 48 es detectado por un sensor de fuerza de pedaleo (sensor magnetorrestrictivo) 110 que está dispuesto de forma relativamente rotativa en el elemento hueco de transmisión de par 102. El sensor de fuerza de pedaleo 110 incluye dos bobinas detectoras 112, 114 y una película magnética 116 dispuesta en una superficie circunferencial exterior del elemento hueco de transmisión de par 102 en relación frontal a las bobinas detectoras 112, 114. El sensor de fuerza de pedaleo 110 convierte un cambio en la inductancia de las bobinas detectoras 112, 114 producido por una torsión generada cuando el elemento hueco de transmisión de par 102 se hace girar, a un voltaje, y envía el voltaje al controlador 108.

El elemento hueco de transmisión de par 102 incluye un primer elemento hueco 118 que se hace girar por el par de pedaleo aplicado desde el cigüeñal 48 y soportado por su lado, montándose el sensor de fuerza de pedaleo 110 en la superficie circunferencial exterior del primer elemento hueco 118, y montándose un segundo elemento hueco 120 en el otro lado del primer elemento hueco 118 y estando conectado al piñón 46 a distancia de la región de encaje. El primer elemento hueco 118 y el segundo elemento hueco 120 se mantienen en enganche de encaje y contacto entre sí en la región de encaje. Dado que el elemento hueco de transmisión de par 102 incluye el primer elemento hueco 118 y el segundo elemento hueco 120, la región de encaje donde se mantienen en enganche de encaje y contacto uno con otro es capaz de reducir el efecto adverso de la fuerza de una torsión que desarrolla la relación entre la fuerza que tiende a bajar el cigüeñal 48 hacia delante y hacia abajo al tiempo de aplicar una fuerza de pedaleo fuerte y la fuerza que la cadena 54 aplica al piñón 46. En consecuencia, el efecto adverso de la torsión generada en el sensor de fuerza de pedaleo 110 se reduce, incrementando por ello la exactitud de detección del sensor de fuerza de pedaleo 110.

El primer elemento hueco 118 incluye una primera porción de enganche 122 que engancha el cigüeñal 48 en su lado cerca del medio de embrague unidireccional 104. El segundo elemento hueco 120 incluye una segunda porción de enganche 124 que engancha el cigüeñal 48 en la región de encaje donde el primer elemento hueco 118 y el segundo elemento hueco 120 se mantienen en enganche de encaje y contacto uno con otro, y una tercera porción de enganche 126 que engancha el cigüeñal 48 en una región donde el segundo elemento hueco 120 está conectado al piñón 46. Dado que el cigüeñal 48 se soporta en tres posiciones, es decir, por la primera porción de enganche 122, la segunda porción de enganche 124 y la tercera porción de enganche 126, se reduce la torsión desarrollada en el elemento hueco de transmisión de par 102 por la relación entre la fuerza que tiende a bajar el cigüeñal 48 hacia delante y hacia abajo y la fuerza aplicada de la cadena 54 al piñón 46, incrementando por ello la exactitud de detección del sensor de fuerza de pedaleo 110.

El cigüeñal 48 es soportado rotativamente en la caja 100 por un cojinete (primer cojinete) 128 que está dispuesto hacia fuera del medio de embrague unidireccional 104. El elemento hueco de transmisión de par 102 y el cigüeñal 48 se soportan rotativamente en la caja 100 por un cojinete (segundo cojinete) 130 que está dispuesto en una posición entre la segunda porción de enganche 124 y la tercera porción de enganche 126. Dado que el cojinete 130 está dispuesto entre la segunda porción de enganche 124 y la tercera porción de enganche 126, la fuerza aplicada al cigüeñal 48 se soporta bien por el cojinete 130 a través del segundo elemento hueco 120, dando lugar a un aumento de la exactitud de detección del sensor de fuerza de pedaleo 110.

El cigüeñal 48 incluye un reborde de tope de empuje 132 contra el que la segunda porción de enganche 124 del segundo elemento hueco 120 se mantiene en contacto a lo largo de una dirección de empuje del cigüeñal 48. En otros términos, la segunda porción de enganche 124 y el reborde de tope de empuje 132 impiden que el elemento hueco de transmisión de par 102 se mueva en la dirección de empuje. Por lo tanto, se evita que el elemento hueco

de transmisión de par 102 sea desplazado en la dirección de empuje, dando lugar a un aumento de la exactitud de detección del sensor de fuerza de pedaleo 110.

El primer elemento hueco 118 incluye además un tercer elemento hueco 134 que soporta en su extremo un elemento exterior del medio de embrague unidireccional 104 y un cuarto elemento hueco 136 que encaja en el tercer elemento hueco 134 en su otro extremo. El segundo elemento hueco 120 está montado en el cuarto elemento hueco 136 en el lado opuesto de la región donde el cuarto elemento hueco 136 está montado en el tercer elemento hueco 134. El sensor de fuerza de pedaleo 110 está dispuesto alrededor de la superficie circunferencial exterior del cuarto elemento hueco 136. Dado que el primer elemento hueco 118 incluye el tercer elemento hueco 134 y el cuarto elemento hueco 136, la región donde el tercer elemento hueco 134 y el cuarto elemento hueco 136 se mantienen en enganche de interencaje uno con otro y la región donde el cuarto elemento hueco 136 y el segundo elemento hueco 120 se mantienen en enganche de interencaje uno con otro son capaces de reducir el efecto adverso de la fuerza de la torsión desarrollada por la relación entre la fuerza que tiende a bajar el cigüeñal 48 hacia delante y hacia abajo al tiempo de aplicar una fuerza de pedaleo fuerte y la fuerza aplicada desde la cadena 54 al piñón 46. En consecuencia, se reduce el efecto adverso de la torsión generada en el sensor de fuerza de pedaleo 110, incrementando por ello la exactitud de detección del sensor de fuerza de pedaleo 110.

Como se representa en la figura 3, el elemento hueco de transmisión de par 102 se puede construir como un solo elemento. La figura 3 es una vista en sección transversal tomada a lo largo de la línea II-II a través del dispositivo detector de fuerza de pedaleo 38 representado en la figura 1 donde el elemento hueco de transmisión de par 102 se ha construido como un solo elemento. Las partes representadas en la figura 3 que son de estructura idéntica a las representadas en la figura 2 se indican con números de referencia idénticos. En la figura 3, dado que el cigüeñal 48 también se soporta en tres posiciones, es decir, por la primera porción de enganche 122, la segunda porción de enganche 124 y la tercera porción de enganche 126, se reduce la torsión que se desarrolla en el elemento hueco de transmisión de par 102 por la relación entre la fuerza que tiende a bajar el cigüeñal 48 hacia delante y hacia abajo y la fuerza aplicada desde la cadena 54 al piñón 46, incrementando por ello la exactitud de detección del sensor de fuerza de pedaleo 110.

La figura 4 es una vista en sección transversal fragmentaria tomada a lo largo de la línea IV-IV de la figura 1. La unidad de motor 28 que se incorpora al cubo 26 está fijada al elemento izquierdo de horquilla delantera 24L por un tornillo axial 150L y una tuerca 152L y al elemento derecho de horquilla delantera 24R por un tornillo axial 150R y una tuerca 152R. Los tornillos axiales 150L, 150R sirven como un eje rotacional de la rueda delantera WF. La unidad de motor 28 incluye un motor sin escobillas 160 dispuesto en un espacio definido por una caja izquierda 156 y una caja derecha 158, y un sensor de polo magnético 162 para detectar el desplazamiento angular del motor sin escobillas 160. El motor sin escobillas 160 pertenece a la técnica conocida y no se describirá con detalle a continuación. El motor sin escobillas 160 incluye un rotor 166 que tiene imanes permanentes 164 de polos N y S que están dispuestos de forma alternativa circunferencialmente, y un estator 168 que tiene bobinas de estator en las fases U, V, W para generar un campo magnético giratorio para girar el rotor 166. El rotor 166 tiene un eje rotacional que sirve como un eje de accionamiento 170 de la unidad de motor 28. El sensor de polo magnético 162 incluye una serie de imanes 172 rotativos al unísono con el eje rotacional del rotor 166 y un CI Hall 174 para detectar la serie de imanes 172. El CI Hall 174 es mantenido por un alojamiento de CI Hall 176 en relación frontal a la serie de imanes 172. La serie de imanes 172 incluye una pluralidad de imanes dispuestos a lo largo de la dirección circunferencial del motor sin escobillas 160, es decir, tantos imanes como el número de los imanes permanentes 164 del rotor 166. Los imanes de la serie de imanes 172 incluyen imanes de polo N e imanes de polo S que están dispuestos de forma alternativa. El alojamiento de CI Hall 176 está montado en la caja izquierda 156, y el motor sin escobillas 160 está montado en la caja derecha 158.

El eje de accionamiento 170 de la unidad de motor 28 está conectado a un primer engranaje de accionamiento 178 que se mantiene en engrane de accionamiento con un primer engranaje movido 182 montado en un eje de engranaje 180 que se soporta rotativamente en la caja derecha 158. Por lo tanto, la rotación del primer engranaje de accionamiento 178 es transmitida al primer engranaje movido 182. El eje de engranaje 180 también soporta un segundo engranaje de accionamiento 184. Cuando el eje de accionamiento 170 se hace girar, el primer engranaje movido 182 se hace girar, girando el eje de engranaje 180. La rotación del eje de engranaje 180 hace que el segundo engranaje de accionamiento 184 gire. El cubo 26 se soporta rotativamente en la unidad de motor 28 por un cojinete 186 montado en la caja izquierda 156 y un cojinete 188 montado en la caja derecha 158. El cubo 26 puede girar así alrededor de los tornillos axiales 150L, 150R, haciendo que la rueda delantera WF pueda girar.

El cubo 26 incluye una chapa de cubo izquierda 190 y una chapa de cubo derecha 194 fijada a la chapa de cubo izquierda 190 con tornillos 192. El cojinete 186 está dispuesto entre la chapa de cubo izquierda 190 y la caja izquierda 156, y el cojinete 188 está dispuesto entre la chapa de cubo derecha 194 y la caja derecha 158. La chapa de cubo derecha 194 incluye un segundo engranaje movido 196 mantenido en engrane con el segundo engranaje de accionamiento 184. Por lo tanto, la potencia de accionamiento procedente de la unidad de motor 28 es transmitida a través del primer engranaje de accionamiento 178, el primer engranaje accionado 182, el segundo engranaje de accionamiento 184 y el segundo engranaje movido 196 al cubo 26, girando el cubo 26. En consecuencia, la rueda delantera WF se hace girar por la potencia de accionamiento de la unidad de motor 28.

El controlador 108 realiza un proceso de control PWM en el excitador 106 para que el motor sin escobillas 160 pueda generar un par de asistencia que se determina por una relación de asistencia dependiendo del par de pedaleo aplicado al cigüeñal 48 y la velocidad de la bicicleta asistida 10. El excitador 106 incluye una pluralidad de elementos de conmutación en una pluralidad de fases (fases U, V, W en la presente realización). El controlador 108 enciende y apaga selectivamente los elementos de conmutación en las fases U, V, W en una relación de trabajo predeterminada para realizar el proceso de control PWM en el excitador 106. Según el proceso de control PWM, el excitador 106 convierte una corriente continua de la batería 44 a corrientes trifásicas alternas, que son suministradas a las bobinas de estator en las fases U, V, W del motor sin escobillas 160 para girar el eje de accionamiento 170.

Cuando el eje de accionamiento 170 del motor sin escobillas 160 gira en una carretera en pendiente, las bobinas de estator en las fases U, V, W generan corrientes trifásicas alternas. El controlador 108 realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 para convertir las corrientes trifásicas alternas en una corriente continua. La corriente continua es suministrada para cargar la batería 44. De esta manera, la energía eléctrica es regenerada y suministrada para cargar la batería 44. El controlador 108 incluye un circuito de reloj y también funciona como un temporizador.

La figura 5 es una vista en perspectiva de la unidad de visualización 68. La unidad de visualización 68 incluye una ranura (unidad de montaje de medio) 202 para montar una tarjeta de memoria (medio) 200, un botón de expulsión 204 para expulsar mecánicamente la tarjeta de memoria montada 200 de la ranura 202, y un interruptor de potencia 206. La unidad de visualización 68 también incluye una zona de visualización de asistencia/regeneración 208 para presentar si la bicicleta asistida 10 es asistida actualmente o está regenerando potencia eléctrica para cargar la batería 44, una zona de visualización de modo 210 para presentar un modo presente, una zona de visualización de memoria 212 para presentar si la tarjeta de memoria 200 está montada o no, una zona de visualización de faro 214 para presentar si el faro 70 de la bicicleta asistida 10 está energizado o no, y una zona de visualización de nivel de batería 216 para presentar el nivel de energía almacenada actual de la batería 44.

El interruptor de potencia 206 sirve para encender el suministro de potencia de la bicicleta de asistencia 10. La unidad de visualización 68 incluye un elemento fotoemisor, no representado, para iluminar el interruptor de potencia 206 cuando el interruptor de potencia 206 está encendido.

La zona de visualización de asistencia/regeneración 208 sirve para visualizar si la bicicleta asistida 10 es actualmente asistida o está regenerando potencia eléctrica para cargar la batería 44, y también para indicar el grado en que la bicicleta de asistencia 10 es asistida y la batería 44 se carga con energía eléctrica regenerada. Específicamente, la zona de visualización de asistencia/regeneración 208 incluye una pluralidad de zonas fotoemisoras 220 (220a, 220b) dispuestas en una serie vertical. Las zonas fotoemisoras de la mitad superior 220a (tres zonas fotoemisoras) encima de una línea central 218 son zonas para indicar que la bicicleta asistida 10 es actualmente asistida, y las zonas fotoemisoras de la mitad inferior 220b (tres zonas fotoemisoras) debajo de la línea central 218 son zonas para indicar que la bicicleta asistida 10 está actualmente regenerando potencia eléctrica para cargar la batería 44. Las zonas fotoemisoras de la mitad superior 220a se iluminan selectivamente dependiendo del grado en que la bicicleta de asistencia 10 es asistida, y las zonas fotoemisoras de la mitad inferior 220b se iluminan selectivamente dependiendo del grado en que la batería 44 se carga con energía eléctrica regenerada.

Por ejemplo, las tres zonas fotoemisoras de la mitad superior 220a visualizan el grado en que la bicicleta de asistencia 10 es asistida en tres niveles. Si el grado en que la bicicleta de asistencia 10 es asistida (la cantidad de energía eléctrica descargada de la batería 44) está a un nivel 1 (más bajo), se ilumina la zona fotoemisora 220a que está más próxima a la línea central 218. Si el grado en que la bicicleta de asistencia 10 es asistida está a un nivel 3 (más alto), entonces se iluminan todas las zonas fotoemisoras 220a. Las tres zonas fotoemisoras de la mitad inferior 220b presentan el grado en que la batería 44 se carga con energía eléctrica regenerada en tres niveles. Si el grado en que la batería 44 se carga con energía eléctrica regenerada (la cantidad de energía eléctrica suministrada para cargar la batería 44) está en un nivel 1 (más bajo), entonces se ilumina la zona fotoemisora 220b que está más próxima a la línea central 218. Si el grado en que la batería 44 se carga con energía eléctrica regenerada está en un nivel 3 (más alto), entonces se iluminan todas las zonas fotoemisoras 220b. El grado en que la bicicleta de asistencia 10 es asistida es más alto en proporción a la cantidad de control de un proceso de control de asistencia a realizar en la bicicleta asistida 10, y el grado en que la batería 44 se carga con energía eléctrica regenerada es más alto en proporción a la cantidad de control de un proceso de control regenerativo a realizar en la bicicleta asistida 10.

La zona de visualización de modo 210 sirve para presentar un modo actualmente establecido. Específicamente, la zona de visualización de modo 210 incluye tres modos "POTENCIA", "AUTO", "ECO" que se indican en la zona de visualización de modo 210, y las zonas fotoemisoras 222 en el lado izquierdo de los modos indicados, cada una para presentar un modo actualmente establecido. Por ejemplo, si la zona fotoemisora 222 en el lado izquierdo del modo "POTENCIA" indicado está iluminada, entonces indica que el modo actualmente establecido es el modo "POTENCIA". Si la zona fotoemisora 222 en el lado izquierdo del modo "ECO" indicado está iluminada, entonces indica que el modo actualmente establecido es el modo "ECO". La zona de visualización de modo 210 también incluye un interruptor cambiador de modo 224 para cambiar los modos a poner. El ciclista de la bicicleta asistida 10 puede cambiar los modos a poner pulsando el interruptor cambiador de modo 224. El modo "POTENCIA" es un modo para incrementar la potencia de asistencia. El modo "ECO" es un modo para incrementar la energía eléctrica

para cargar la batería 44. El modo "AUTO" es un modo para incrementar automáticamente la potencia de asistencia o incrementar la energía eléctrica para cargar la batería 44 dependiendo de las condiciones de marcha de la bicicleta asistida 10.

5 La zona de visualización de memoria 212 se ilumina cuando la tarjeta de memoria 200 está montada en la ranura 202. La zona de visualización de faro 214 se ilumina cuando el faro 70 está energizado. La zona de visualización de nivel de batería 216 sirve para presentar el nivel de energía almacenado actualmente restante de la batería 44. Las zonas de visualización y las zonas fotoemisoras se iluminan cuando los elementos fotoemisores (por ejemplo, LEDs) o análogos combinados con ellas están energizados. La unidad de visualización 68 incluye los elementos
10 fotoemisores y un excitador (no representado) para energizar los elementos fotoemisores. El excitador es controlado por el controlador 108.

15 La figura 6 es un diagrama de bloques que representa la configuración eléctrica de un aparato de control 250 de la bicicleta asistida 10. El aparato de control 250 incluye el sensor de fuerza de pedaleo 110, el sensor de velocidad del vehículo 66, el controlador 108 y una unidad de almacenamiento 252. El controlador 108 incluye un detector de estado de carga 260, un selector de mapa de decisión 262, un determinador de modo 264, un procesador ΔV 266, un integrador ΔV 268, un controlador de asistencia 270, un controlador regenerativo 272, un calculador ΔSOC 274, un corrector de cantidad de control 276, un controlador transitorio de asistencia 278, una sección de establecimiento de coeficiente transitorio 280, y un detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282. El controlador 108 incluye un
20 ordenador (procesador de información) tal como una CPU o análogos, que ejecuta programas dados para funcionar como el controlador 108. Los programas pueden estar almacenados en la unidad de almacenamiento 252 o pueden estar almacenados en un medio de registro, no representado.

25 La unidad de almacenamiento 252 incluye al menos una zona de almacenamiento de mapas de decisión 290 que almacena una pluralidad de mapas de decisión (medios de decisión), una zona de almacenamiento de mapa de corrección de valor integrado 292 que almacena mapas de corrección de valor integrado ΔV , una zona de almacenamiento de mapas de corrección ΔSOC 294 que almacena mapas de corrección ΔSOC , y una zona de almacenamiento de coeficiente de corrección ΔSOC 296 que almacena coeficientes de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo.
30

El detector de estado de carga 260 detecta el SOC (estado de carga) actual de la batería 44, es decir, el nivel de energía almacenada restante de la batería 44. La batería 44 está combinada con un sensor de voltaje y un sensor de corriente, no representado. El detector de estado de carga 260 detecta el SOV actual de la batería 44 en base a un voltaje a través de la batería 44 que es detectado por el sensor de voltaje y una corriente que circula a través de la batería 44 que es detectada por el sensor de corriente.
35

El selector de mapa de decisión 262 selecciona un mapa de decisión a usar a partir de los mapas de decisión almacenados en la unidad de almacenamiento 252 en base al SOC detectado por el detector de estado de carga 260. Cada uno de los mapas de decisión almacenados en la unidad de almacenamiento 252 determina si el modo de asistencia o el modo regenerativo se ha de realizar en base al valor de par T de un par de pedaleo y el valor de información de velocidad del vehículo V que indica la velocidad de la bicicleta asistida 10, y también indican las cantidades de control del modo de asistencia y el modo regenerativo. Cuando el aparato de control 250 está en el modo de asistencia, realiza el proceso de control de asistencia en la bicicleta asistida 10. Cuando el aparato de control 250 está en el modo regenerativo, realiza el proceso de control regenerativo en la bicicleta asistida 10.
40
45

Las figuras 7A a 7C son diagramas que muestran los mapas de decisión almacenados en la zona de almacenamiento de mapas de decisión 290 de la unidad de almacenamiento 252. La figura 7A representa un mapa de decisión de carga baja, la figura 7B un mapa de decisión normal, y la figura 7C un mapa de decisión de carga alta. Cada uno de los mapas de decisión tiene un eje horizontal representativo de valores de par T y un eje vertical representativo de valores de información de velocidad del vehículo V. La figura 8 es un diagrama que muestra estados de carga de la batería 44 al tiempo en que el mapa de decisión de carga baja, el mapa de decisión normal y el mapa de decisión de carga alta son seleccionados por el selector de mapa de decisión 262.
50

El mapa de decisión de carga baja es un mapa de decisión usado cuando el SOC de la batería 44 es de un nivel de carga baja. El mapa de decisión de carga alta es un mapa de decisión usado cuando el SOC de la batería 44 es de un nivel de carga alta. El mapa de decisión normal es un mapa de decisión usado cuando el SOC de la batería 44 es de un nivel de carga normal (distinto de un nivel de carga baja o un nivel de carga alta).
55

El mapa de decisión de carga baja es un mapa de decisión para realizar un proceso de control con más énfasis en el proceso de control regenerativo (un proceso de control para conmutación entre el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo con una tasa más alta para el proceso de control regenerativo). El mapa de decisión de carga alta es un mapa de decisión para realizar un proceso de control con más énfasis en el proceso de control de asistencia (un proceso de control para conmutación entre el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo con una tasa más alta para el proceso de control de asistencia). El mapa de decisión normal es un mapa de decisión para realizar un proceso de control normal (un proceso de control para conmutación entre el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo).
60
65

Como se representa en la figura 8, el selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión de carga baja si el SOC de la batería 44 es inferior a un primer nivel (por ejemplo, 20%) cuando el mapa de decisión seleccionado es el mapa de decisión normal. El selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión normal si el SOC de la batería 44 es más alto que un segundo nivel (por ejemplo, 40%) cuando el mapa de decisión seleccionado es el mapa de decisión de carga baja. El selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión de carga alta si el SOC de la batería 44 es más alto que un tercer nivel (por ejemplo, 110%) cuando el mapa de decisión seleccionado es el mapa de decisión normal. El selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión normal si el SOC de la batería 44 es más bajo que un cuarto nivel (por ejemplo, 90%) cuando el mapa de decisión seleccionado es el mapa de decisión de carga alta.

El proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo son realizados de modo que el SOC de la batería 44 permanezca dentro de un rango de control deseado (por ejemplo, entre 60% y 70%). El rango de control deseado se almacena en la unidad de almacenamiento 252. Específicamente, el primer nivel y el tercer nivel se ponen a niveles que son diferentes del rango de control deseado con diferencias idénticas, y el segundo nivel y los cuartos niveles se ponen a niveles esencialmente medios de las diferencias. Por lo tanto, el proceso de control con más énfasis en el proceso de control regenerativo y el proceso de control con más énfasis en el proceso de control de asistencia son seleccionados en tiempos similares con respecto a las direcciones en las que el SOC de la batería 44 aumenta y disminuye (de 20% a 110%) del rango de control deseado, de modo que el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo serán realizados sin dejar que el ciclista de la bicicleta asistida 10 se sienta incómodo acerca del reconocimiento del SOC de la batería 44. Dado que el segundo nivel y los cuartos niveles están en posiciones intermedias entre el rango de control deseado y el primer nivel y el tercer nivel, respectivamente, la frecuencia de conmutación entre el proceso de control con más énfasis en el proceso de control regenerativo y el proceso de control normal, y la frecuencia de conmutación entre el proceso de control con más énfasis en el proceso de control de asistencia y el proceso de control normal se reducen, el nivel de energía almacenada restante de la batería 44 llega al rango de control deseado igualmente desde dichos niveles.

Los mapas de decisión son mapas determinados para realizar el modo de asistencia si el valor de par T es más grande que un nivel predeterminado (umbral) y realizar el modo regenerativo si el valor de par T es igual o menor que el nivel predeterminado. Específicamente, los mapas de decisión son mapas determinados para realizar el modo de asistencia si el valor de par T es más grande que el nivel predeterminado o el valor de información de velocidad del vehículo V es más grande que un valor de velocidad predeterminado, y realizar el modo regenerativo si el valor de par T es igual o menor que el nivel predeterminado o el valor de información de velocidad del vehículo V es igual o menor que el valor de velocidad predeterminado. El nivel predeterminado y el valor de velocidad predeterminado son diferentes para el mapa de decisión de carga baja, el mapa de decisión normal y el mapa de decisión de carga alta. El nivel predeterminado y el valor de velocidad predeterminado para el mapa de decisión de carga baja son más altos, y el nivel predeterminado y el valor de velocidad predeterminado para el mapa de decisión de carga alta son más bajos. Por lo tanto, cuando el SOC de la batería 44 es más bajo, es más probable que tenga lugar el modo regenerativo.

Según la presente realización, el nivel predeterminado y el valor de velocidad predeterminado para el mapa de decisión de carga alta son cero (0). Por lo tanto, el mapa de decisión de carga alta es un mapa determinado para realizar el modo de asistencia en un rango pleno de valores de par T y valores de información de velocidad del vehículo V. El mapa de decisión de carga alta es así efectivo para proteger la batería 44 contra la sobrecarga, y permite al ciclista de la bicicleta asistida 10 observar que la batería 44 está completamente cargada a partir de la sensación de conducción. Según la presente realización, el valor de velocidad predeterminado para el mapa de decisión de carga baja se pone a un valor de velocidad (por ejemplo, 100 km/h) que no puede alcanzar la bicicleta asistida 10.

El mapa de decisión normal se determina para realizar el modo regenerativo si el valor de par T es igual o menor que un primer valor predeterminado, es decir, un nivel predeterminado, y el valor de información de velocidad del vehículo V es igual o menor que un segundo valor predeterminado, es decir, un valor de velocidad predeterminado, y realizar el modo de asistencia si el valor de par T es más grande que el primer valor predeterminado y el valor de información de velocidad del vehículo V es más grande que el segundo valor predeterminado. Dado que el modo de asistencia tiene lugar cuando la velocidad del vehículo es alta y la fuerza de pedaleo es grande, y el modo regenerativo tiene lugar en otro caso, es altamente probable que el SOC de la batería 44 se mantenga dentro de un rango apropiado, y la batería 44 no puede cargarse o puede cargarse con menor frecuencia por un cargador de batería separado.

El mapa de decisión de carga baja se determina para realizar el modo de asistencia si el valor de par T es más grande que un tercer valor predeterminado, es decir, un nivel predeterminado, y realizar el modo regenerativo si el valor de par T es igual o menor que el tercer valor predeterminado. El tercer valor predeterminado es más grande que el primer valor predeterminado. Por lo tanto, el mapa de decisión de carga baja es efectivo para proteger la batería 44 contra la sobrecarga, y permite al ciclista de la bicicleta asistida 10 observar que el SOC de la batería 44 es bajo a partir de una sensación de conducción. En la medida en que el valor de velocidad predeterminado para el mapa de decisión de carga baja es un valor de velocidad que no puede ser alcanzado por la bicicleta asistida 10, no

hay necesidad de tener en cuenta el valor de información de velocidad del vehículo V para el mapa de decisión de carga baja.

5 El selector de mapa de decisión 262 conmuta así selectivamente entre los mapas de decisión dependiendo del SOC de la batería 44 para cambiar por ello el nivel predeterminado y el valor de velocidad predeterminado.

10 Los mapas de decisión también almacenan cantidades de control (relaciones de trabajo) del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo dependiendo del valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V. Por ejemplo, si el valor de par T es más grande que el primer valor predeterminado y el valor de información de velocidad del vehículo V es más grande que el segundo valor predeterminado en el mapa de decisión normal, entonces el mapa de decisión normal guarda una cantidad de control del proceso de control de asistencia dependiendo del valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V, y si el valor de par T es igual o menor que el primer valor predeterminado y el valor de información de velocidad del vehículo V es igual o menor que el segundo valor predeterminado en el mapa de decisión normal, entonces el mapa de decisión normal guarda una cantidad de control del proceso de control regenerativo dependiendo del valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V.

20 Dado que se seleccionan el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo y las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo se determinan usando los mapas de decisión donde las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo dependen del valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V, el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo pueden seleccionarse y las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo pueden determinarse de forma apropiada y simple.

25 Con referencia de nuevo a la figura 6, el determinador de modo 264 determina un modo a realizar a partir del mapa de decisión seleccionado por el selector de mapa de decisión 262, usando el valor de par T del par de pedaleo que es detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 y el valor de información de velocidad del vehículo (velocidad del vehículo) V de la bicicleta asistida 10 que es detectado por el sensor de velocidad del vehículo 66. En la presente realización, el sensor de velocidad del vehículo 66 detecta el valor de información de velocidad del vehículo V de la bicicleta asistida 10. Sin embargo, cualquier sensor capaz de detectar información representativa de la velocidad del vehículo puede emplearse en lugar del sensor de velocidad del vehículo 66. Por ejemplo, el sensor de velocidad del vehículo 66 puede ser sustituido por un sensor de velocidad rotacional del cigüeñal (detector de información de velocidad del vehículo) para detectar la velocidad rotacional (valor de información de velocidad del vehículo V) del cigüeñal 48, y la velocidad de la bicicleta asistida 10 se determina a partir de la velocidad rotacional del cigüeñal 48.

35 Si el determinador de modo 264 detecta que el pico del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 es igual o menor que el nivel predeterminado después de que el modo determinado ha cambiado del modo de asistencia al modo regenerativo, entonces el determinador de modo 264 determina que se ha de realizar un modo transitorio de asistencia. El modo transitorio de asistencia es un modo especial para realizar temporalmente el proceso de control de asistencia cuando el modo regenerativo se ha de realizar en circunstancias ordinarias.

40 El procesador ΔV 266 calcula la diferencia ΔV (cambio) entre un valor previo de información de velocidad del vehículo V (que es un período dado antes del tiempo presente) detectado por el sensor de velocidad del vehículo 66 y un valor presente de información de velocidad del vehículo V. Específicamente, el procesador ΔV 266 calcula la diferencia ΔV restando el valor previo de información de velocidad del vehículo V del valor presente de información de velocidad del vehículo V. Si la bicicleta asistida 10 acelera, entonces la diferencia ΔV es de un valor positivo, y si la bicicleta asistida 10 decelera, entonces la diferencia ΔV es de un valor negativo.

50 El integrador ΔV 268 integra diferencias positiva y negativa ΔV que han sido calculadas por el procesador ΔV 266. El integrador ΔV 268 integra diferencias ΔV según sus signos. Específicamente, el integrador ΔV 268 integra diferencias positivas ΔV conjuntamente e integra diferencias negativas ΔV conjuntamente, pero no integra diferencias positiva y negativa ΔV conjuntamente.

55 Si el determinador de modo 264 determina un modo a realizar como el modo de asistencia, entonces el controlador de asistencia 270 energiza el motor sin escobillas 160 para realizar el proceso de control de asistencia. Específicamente, el controlador de asistencia 270 adquiere una cantidad de control dependiendo del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 y el valor de información de velocidad del vehículo V detectado por el sensor de velocidad del vehículo 66, a partir del mapa de decisión seleccionado por el selector de mapa de decisión 262, y realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 en base a la cantidad de control (relación de trabajo) adquirida para realizar por ello el proceso de control de asistencia. Cuando la cantidad de control del proceso de control de asistencia aumenta, entonces la relación de asistencia también aumenta, y cuando la cantidad de control del proceso de control de asistencia disminuye, entonces la relación de asistencia también disminuye. Cuando la relación de asistencia aumenta, la relación de un par de asistencia generado por el motor sin escobillas 160 al par de pedaleo aumenta.

65

Si el determinador de modo 264 determina un modo a realizar como el modo regenerativo, entonces el controlador regenerativo 272 energiza el motor sin escobillas 160 para realizar el proceso de control regenerativo. Específicamente, el controlador regenerativo 272 adquiere una cantidad de control dependiendo del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 y el valor de información de velocidad del vehículo V detectado por el sensor de velocidad del vehículo 66, a partir del mapa de decisión seleccionado por el selector de mapa de decisión 262, y realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 en base a la cantidad de control (relación de trabajo) adquirida para realizar por ello el proceso de control regenerativo. Cuando la cantidad de control del proceso de control regenerativo aumenta, entonces la cantidad de energía eléctrica suministrada para cargar la batería 44 también aumenta, y cuando la cantidad de control del proceso de control regenerativo disminuye, entonces la cantidad de energía eléctrica regenerada suministrada para cargar la batería 44 también disminuye. Cuando la cantidad de control del proceso de control regenerativo aumenta, una fuerza de frenado regenerativa aumenta proporcionalmente, imponiendo una carga incrementada al ciclista que está accionando los pedales 50L, 50R.

El calculador Δ SOC 274 calcula la diferencia Δ SOC entre el SOC de la batería 44 al tiempo de encender el suministro de potencia de la bicicleta asistida 10 y el SOC de la batería 44 al tiempo de apagar el suministro de potencia de la bicicleta asistida 10 en un ciclo de uso previo de la bicicleta asistida 10. Específicamente, el calculador Δ SOC 274 calcula la diferencia Δ SOC restando el SOC de la batería 44 al tiempo en que la bicicleta asistida 10 empieza a usarse (cuando se enciende el suministro de potencia) en un ciclo previo del SOC de la batería 44 al tiempo en que la bicicleta asistida 10 termina de usarse (cuando se apaga el suministro de potencia) en el ciclo previo. La diferencia Δ SOC es ilustrativa del estado del proceso de control de asistencia (estado asistido) y el estado del proceso de control regenerativo (estado regenerado) en el ciclo de uso previo de la bicicleta asistida 10. En otros términos, la diferencia Δ SOC es ilustrativa del estado de descarga de la batería 44 en el proceso de control de asistencia y el estado de carga de la batería 44 en el proceso de control regenerativo. Si la diferencia Δ SOC es de un valor positivo, entonces indica que el proceso de control de asistencia se realizó más que el proceso de control regenerativo en el ciclo de uso previo de la bicicleta asistida 10, y si la diferencia Δ SOC es de un valor negativo, entonces indica que el proceso de control regenerativo se ha realizado más que el proceso de control de asistencia en el ciclo de uso previo de la bicicleta asistida 10.

El corrector de cantidad de control 276 corrige las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo dependiendo de los valores integrados Δ V positivo y negativo. El corrector de cantidad de control 276 corrige la cantidad de control del proceso de control regenerativo a una cantidad de control reducida dependiendo del valor integrado Δ V negativo, y corrige la cantidad de control del proceso de control de asistencia a una cantidad de control incrementada dependiendo del valor integrado Δ V positivo.

Específicamente, el corrector de cantidad de control 276 adquiere coeficientes de corrección de valor integrado Δ V dependiendo de los valores integrados Δ V positivo y negativo de los mapas de corrección de valor integrado Δ V en la zona de almacenamiento de mapa de corrección de valor integrado 292 de la unidad de almacenamiento 252, y multiplica las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo por los coeficientes de corrección de valor integrado Δ V adquiridos, corrigiendo por ello las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo. El controlador de asistencia 270 y el controlador regenerativo 272 realizan el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo, respectivamente, según las cantidades de control corregidas.

El corrector de cantidad de control 276 también corrige las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo dependiendo de las diferencias positiva y negativa Δ SOC calculadas. El corrector de cantidad de control 276 corrige las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo con el fin de mantener el SOC de la batería 44 dentro del rango de control deseado (de 60% a 70%). Si la diferencia Δ SOC es positiva, entonces el corrector de cantidad de control 276 corrige la cantidad de control del proceso de control regenerativo a una cantidad de control incrementada y corrige la cantidad de control del proceso de control de asistencia a una cantidad de control reducida. Si la diferencia Δ SOC es negativa, entonces el corrector de cantidad de control 276 corrige la cantidad de control del proceso de control regenerativo a una cantidad de control reducida y corrige la cantidad de control del proceso de control de asistencia a una cantidad de control incrementada.

Específicamente, el corrector de cantidad de control 276 adquiere coeficientes de corrección Δ SOC para el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo dependiendo de las diferencias positiva y negativa Δ SOC de los mapas de corrección Δ SOC almacenados en la zona de almacenamiento de mapas de corrección Δ SOC 294 de la unidad de almacenamiento 252, y guarda los coeficientes de corrección Δ SOC adquiridos en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección Δ SOC 296 de la unidad de almacenamiento 252. El corrector de cantidad de control 276 multiplica entonces las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo por los coeficientes de corrección Δ SOC adquiridos para el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo almacenado en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección Δ SOC 296, corrigiendo por ello las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo. El controlador de asistencia 270 y el controlador regenerativo 272 realizan el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo, respectivamente, según las cantidades de control corregidas. Los mapas de corrección Δ SOC para corregir las diferencias positiva y negativa Δ SOC incluyen

coeficientes de corrección Δ SOC para corregir las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo con el fin de mantener el SOC de la batería 44 dentro del rango de control deseado (de 60% a 70%).

5 Las figuras 9A y 9B son diagramas que muestran mapas de corrección de valor integrado ΔV en la zona de almacenamiento de mapa de corrección de valor integrado 292 de la unidad de almacenamiento 252. La figura 9A representa un mapa de corrección de valor integrado $-\Delta V$ y la figura 9B un mapa de corrección de valor integrado $+\Delta V$. Cada una de las figuras 9A y 9B tiene un eje horizontal representativo de los valores absolutos de valores integrados ΔV - (negativo) o valores integrados ΔV + (positivo), y un eje vertical representativo de coeficientes de corrección de valor integrado ΔV . El mapa de corrección de valor integrado $-\Delta V$ es un mapa de corrección que se usa cuando la velocidad de la bicicleta asistida 10 está disminuyendo, y el mapa de corrección de valor integrado ΔV es un mapa de corrección que se usa cuando la velocidad de la bicicleta asistida 10 está incrementando.

15 El mapa de corrección de valor integrado $-\Delta V$ se pone de tal manera que el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control regenerativo sea 1,0 hasta que el valor absoluto del valor integrado $-\Delta V$ sea más grande que un primer umbral, se reduce gradualmente cuando el valor absoluto del valor integrado $-\Delta V$ es más grande que el primer umbral, y es 0,6 cuando el valor absoluto del valor integrado $-\Delta V$ es igual o mayor que un tercer umbral. El mapa de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia se pone a 1,0 independientemente del valor integrado $-\Delta V$.

20 El mapa de corrección de valor integrado $+\Delta V$ se pone de tal manera que el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia sea 1,0 hasta que el valor absoluto del valor integrado $+\Delta V$ sea más grande que un segundo umbral, se incrementa gradualmente cuando el valor absoluto del valor integrado $+\Delta V$ es más grande que el segundo umbral, y es 1,4 cuando el valor absoluto del valor integrado $+\Delta V$ es igual o mayor que un cuarto umbral. El mapa de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control regenerativo se pone a 1,0 independientemente del valor integrado $+\Delta V$.

30 Como se ha descrito anteriormente, cuando el valor integrado ΔV es negativo (cuando la bicicleta de asistencia 10 decelera), la cantidad de control del proceso de control regenerativo es corregida a una cantidad de control reducida dependiendo del valor absoluto del valor integrado ΔV negativo. Por lo tanto, cuando la velocidad rotacional de los pedales 50L, 50R se reduce en gran medida debido al proceso de control regenerativo, la cantidad de control del proceso de control regenerativo se reduce para evitar la reducción de la velocidad rotacional de los pedales 50L, 50R. Cuando el valor integrado ΔV es positivo (cuando la bicicleta de asistencia 10 se acelera), la cantidad de control del proceso de control de asistencia se corrige a una cantidad de control incrementada dependiendo del valor absoluto del valor integrado ΔV positivo. Por lo tanto, la bicicleta asistida 10 se controla en el proceso de control de asistencia para lograr rápidamente una velocidad del vehículo que desea el ciclista de la bicicleta asistida 10. Consiguientemente, es posible reducir las variaciones de la velocidad rotacional del cigüeñal 48 debidas a la conmutación entre el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo mientras el cigüeñal 48 está girando, de modo que el ciclista tenga una sensación menos extraña.

40 Las figuras 10A y 10B son diagramas que muestran mapas de corrección Δ SOC almacenados en la zona de almacenamiento de mapas de corrección Δ SOC 294 de la unidad de almacenamiento 252. La figura 10A representa un mapa de corrección $+\Delta$ SOC y la figura 10B un mapa de corrección $-\Delta$ SOC. Cada una de las figuras 10A y 10B tiene un eje horizontal representativo de los valores absolutos de Δ SOC + (positivo) o Δ SOC - (negativo), y un eje vertical representativo de coeficientes de corrección Δ SOC. El mapa de corrección $+\Delta$ SOC es un mapa de corrección que se usa cuando el Δ SOC calculado es positivo, y el mapa de corrección $-\Delta$ SOC es un mapa de corrección que se usa cuando el Δ SOC calculado es negativo.

50 El mapa de corrección $+\Delta$ SOC se pone de tal manera que el coeficiente de corrección Δ SOC es 1,0 si el valor absoluto del $+\Delta$ SOC calculado es igual o menor que un valor (valor predeterminado) que es 5% del SOC al tiempo en que el suministro de potencia se apaga en un ciclo previo, y el coeficiente de corrección Δ SOC se pone con el fin de aumentar gradualmente la cantidad de control del proceso de control regenerativo y reducir gradualmente la cantidad de control del proceso de control de asistencia dependiendo del valor absoluto del $+\Delta$ SOC si el valor absoluto del $+\Delta$ SOC calculado es más grande que el valor que es 5% del SOC al tiempo en que se apaga el suministro de potencia en el ciclo previo. En otros términos, el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control de asistencia y el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo se ponen de manera que correspondan al valor absoluto del $+\Delta$ SOC.

60 El mapa de corrección $-\Delta$ SOC se pone de tal manera que el coeficiente de corrección Δ SOC sea 1,0 si el valor absoluto del $-\Delta$ SOC calculado es igual o menor que un valor (valor predeterminado) que es 5% del SOC al tiempo en que se apaga el suministro de potencia en un ciclo previo, y el coeficiente de corrección Δ SOC se pone con el fin de reducir gradualmente la cantidad de control del proceso de control regenerativo y de aumentar gradualmente la cantidad de control del proceso de control de asistencia dependiendo del valor absoluto el $-\Delta$ SOC si el valor absoluto del $-\Delta$ SOC calculado es más grande que el valor que es 5% del SOC al tiempo en que se apaga el suministro de potencia en el ciclo previo. En otros términos, el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control de

asistencia y el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo se ponen de manera que correspondan al valor absoluto del $-\Delta$ SOC.

5 El coeficiente de corrección Δ SOC se limita así de modo que no sea superior a 1,4 y que no sea inferior a 0,6. Si el coeficiente de corrección Δ SOC es 1,4 o 0,6, entonces el coeficiente de corrección Δ SOC sigue siendo 1,4 o 0,6 aunque los valores absolutos del $+\Delta$ SOC y el $-\Delta$ SOC sean más grandes.

10 Si el Δ SOC es positivo, entonces dado que el proceso de control de asistencia se realizó más que el proceso de control regenerativo en el ciclo de uso previo de la bicicleta asistida 10, las cantidades de control son corregidas a una cantidad de control incrementada del proceso de control regenerativo y una cantidad de control reducida del proceso de control de asistencia por el mapa de corrección $+\Delta$ SOC, manteniendo por ello el SOC de la batería 44 dentro del rango de control deseado. Si el Δ SOC es negativo, entonces dado que el proceso de control regenerativo se realizó más que el proceso de control de asistencia en el ciclo de uso previo de la bicicleta asistida 10, las cantidades de control son corregidas a una cantidad de control reducida del proceso de control regenerativo y una cantidad de control incrementada del proceso de control de asistencia por el mapa de corrección $-\Delta$ SOC, manteniendo por ello el SOC de la batería 44 dentro del rango de control deseado. Si el valor absoluto del Δ SOC cae dentro de 5% del SOC al tiempo en que se apaga el suministro de potencia en el ciclo previo, entonces dado que las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo no son corregidas, se evita que el coeficiente de corrección Δ SOC varíe frecuentemente.

20 Con referencia de nuevo a la figura 6, el controlador transitorio de asistencia 278 energiza el motor sin escobillas 160 para realizar el proceso de control transitorio de asistencia si el determinador de modo 264 determina un modo transitorio de asistencia como un modo a realizar. El proceso de control transitorio de asistencia es un proceso de control para energizar el motor sin escobillas 160 en una relación de asistencia que es inferior a la relación de asistencia en el proceso de control de asistencia mientras el cigüeñal 48 está girando un número dado de veces (en la presente realización, mientras el cigüeñal 48 está efectuando una revolución). Específicamente, el controlador transitorio de asistencia 278 realiza el proceso de control transitorio de asistencia realizando el proceso de control PWM en el excitador 106 durante un período predeterminado después de que el pico del par de pedaleo es detectado en un ciclo presente, con una cantidad de control que se calcula multiplicando la cantidad de control (relación de trabajo) del proceso de control de asistencia que se realizó cuando el par de pedaleo tenía un pico en el ciclo previo, por un coeficiente transitorio (un coeficiente menor que 1) a describir más adelante. El controlador transitorio de asistencia 278 realiza el proceso de control transitorio de asistencia cada vez que el cigüeñal 48 efectúa media revolución.

35 La sección de establecimiento de coeficiente transitorio 280 pone un coeficiente transitorio a usar en el proceso de control transitorio de asistencia. La sección de establecimiento de coeficiente transitorio 280 reduce un coeficiente transitorio que se pone cada vez que el cigüeñal 48 efectúa media revolución. Por ejemplo, la sección de establecimiento de coeficiente transitorio 280 pone inicialmente un coeficiente transitorio a 0,8, y entonces pone un coeficiente transitorio a 0,3 cuando el cigüeñal 48 efectúa media revolución. El par de asistencia generado por el motor sin escobillas 160 es reducido así por el proceso de control transitorio de asistencia cada vez que el cigüeñal 48 efectúa media revolución.

45 El detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 sirve para detectar la velocidad rotacional del cigüeñal 48. El detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 incluye un circuito contador y un calculador de valor de recuento (no representado). El circuito contador incrementa un valor de recuento en cada tiempo dado (por ejemplo, 10 ms). El calculador de valor de recuento calcula valores de recuento proporcionales con media revolución del cigüeñal 48 y una revolución del cigüeñal 48 a partir de la velocidad actual del vehículo. Específicamente, dado que el tiempo requerido para que el cigüeñal 48 efectúe media revolución se conoce por la velocidad actual del vehículo, el calculador de valor de recuento calcula un valor de recuento proporcional con media revolución del cigüeñal 48 y un valor de recuento proporcional con una revolución del cigüeñal 48, a partir de dicho tiempo. El detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 detecta cuándo el cigüeñal 48 efectúa media revolución y cuándo el cigüeñal 48 hace una revolución determinando si el valor de recuento del circuito contador llega o no a los valores de recuento calculados.

55 La operación en el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo del aparato de control 250 de la bicicleta asistida 10 se describirá a continuación con referencia a las figuras 11 a 14. Cuando el interruptor de potencia 206 se enciende para energizar el aparato de control 250 de la bicicleta asistida 10, el detector de estado de carga 260 detecta el SOC actual de la batería 44 (paso S1 representado en la figura 11), y guarda el SOC de la batería 44 a la activación en la unidad de almacenamiento 252 (paso S2). En el paso S2, el SOC de la batería 44 que es inicialmente detectado a la activación se almacena en la unidad de almacenamiento 252, y los SOC detectados en los ciclos segundo y posteriores después de la activación no son almacenados en la unidad de almacenamiento 252.

65 Entonces, el selector de mapa de decisión 262 determina si el SOC de la batería 44 detectado en el paso S1 es inferior al primer nivel (20%) o no (paso S3). Si el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S3 que el SOC detectado de la batería 44 no es inferior al primer nivel (20%), entonces el selector de mapa de decisión 262 determina si el SOC detectado de la batería 44 es o no más grande que el segundo nivel (40%) (paso S4).

Si el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S4 que el SOC detectado de la batería 44 no es más grande que el segundo nivel (40%), entonces el selector de mapa de decisión 262 determina si el mapa de decisión actualmente seleccionado es o no el mapa de decisión normal (paso S5).

5 Si el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S3 que el SOC detectado de la batería 44 es inferior al primer nivel (20%), o si el SOC de la batería 44 es igual o mayor que el primer nivel (20%) e igual o inferior al segundo nivel (40%) y el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S5 que el mapa de decisión actualmente seleccionado no es el mapa de decisión normal, entonces el selector de mapa de decisión 262
10 selecciona el mapa de decisión de carga baja (paso S6). Dado que el mapa de decisión de carga baja se selecciona así cuando el SOC de la batería 44 es bajo, el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo pueden realizarse apropiadamente de forma selectiva de manera que concuerden con el SOC bajo de la batería 44.

15 Si el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S4 que el SOC detectado de la batería 44 es más grande que el segundo nivel (40%), entonces el selector de mapa de decisión 262 determina si el SOC detectado de la batería 44 es o no inferior al cuarto nivel (90%) (paso S7). Si el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S7 que el SOC detectado de la batería 44 no es inferior al cuarto nivel (90%), entonces el selector de mapa de decisión 262 determina si el SOC detectado de la batería 44 es o no más grande que el tercer nivel (110%) (paso S8).

20 Si el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S8 que el SOC detectado de la batería 44 no es más grande que el tercer nivel (110%), entonces el selector de mapa de decisión 262 determina si el mapa de decisión actualmente seleccionado es o no el mapa de decisión normal (paso S9). Si el selector de mapa de decisión 262
25 determina en el paso S8 que el SOC detectado de la batería 44 es más grande que el tercer nivel, o si el SOC de la batería 44 es igual o mayor que el cuarto nivel (90%) e igual o inferior al tercer nivel (110%) y el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S9 que el mapa de decisión actualmente seleccionado no es el mapa de decisión normal, entonces el selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión de carga alta (paso S10). Dado que el mapa de decisión de carga alta se selecciona así cuando el SOC de la batería 44 es alto, el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo puede realizarse apropiadamente de forma selectiva de
30 manera que concuerden con el SOC alto de la batería 44.

35 Si el SOC de la batería 44 es igual o mayor que el primer nivel e igual o inferior al segundo nivel y el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S5 que el mapa de decisión actualmente seleccionado es el mapa de decisión normal, o si el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S7 que el SOC detectado de la batería 44 es inferior al cuarto nivel, o si el SOC de la batería 44 es igual o mayor que el cuarto nivel e igual o inferior al tercer nivel y el selector de mapa de decisión 262 determina en el paso S9 que el mapa de decisión actualmente seleccionado es el mapa de decisión normal, entonces el selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión normal (paso S11).

40 Como se ha descrito anteriormente, si el SOC de la batería 44 es inferior al primer nivel mientras el mapa de decisión normal está siendo seleccionado actualmente, entonces el selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión de carga baja en el paso S6. Posteriormente, si el SOC de la batería 44 es más grande que el segundo nivel que es más alto que el primer nivel, entonces el selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión normal en el paso S11. Si el SOC de la batería 44 es más grande que el tercer nivel mientras que el
45 mapa de decisión normal está siendo actualmente seleccionado, entonces el selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión de carga alta en el paso S10. Posteriormente, si el SOC de la batería 44 es inferior al cuarto nivel que es inferior al tercer nivel, entonces el selector de mapa de decisión 262 selecciona el mapa de decisión normal en el paso S11. En la medida en que hay una histéresis para conmutación entre los mapas de decisión (en la medida en que el SOC para conmutación del mapa de decisión normal al mapa de decisión de carga
50 baja y el mapa de decisión de carga alta y el SOC para conmutación del mapa de decisión de carga baja y el mapa de decisión de carga alta al mapa de decisión normal son diferentes uno de otro), es posible evitar la conmutación frecuente entre los mapas de decisión que se seleccionan dependiendo del SOC.

55 Cuando se selecciona un mapa de decisión en o uno del paso S6, el paso S10 y el paso S11, el sensor de fuerza de pedaleo 110 detecta el valor de par T del par de pedaleo, y el sensor de velocidad del vehículo 66 detecta el valor de información de velocidad del vehículo V (paso S12). El valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V que se detectan son almacenados en la unidad de almacenamiento 252. El sensor de fuerza de pedaleo 110 y el sensor de velocidad del vehículo 66 pueden detectar periódicamente el valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V, y el controlador 108 puede adquirir el último valor de par T y el último valor
60 de información de velocidad del vehículo V en el tiempo del paso S12.

Entonces, el procesador ΔV 266 calcula la diferencia ΔV entre valores de información de velocidad del vehículo V (paso S13). Específicamente, el procesador ΔV 266 calcula la diferencia ΔV entre un valor previo de información de velocidad del vehículo V (que es un período dado antes del tiempo presente) y un valor presente de información de
65 velocidad del vehículo V. La diferencia ΔV calculada se almacena en la unidad de almacenamiento 252.

Entonces, el integrador ΔV 268 determina si la diferencia positiva o negativa ΔV calculada en el paso S13 se ha invertido o no (paso S14). En otros términos, el integrador ΔV 268 determina si el signo positivo o negativo de la diferencia ΔV previamente calculada y el signo positivo o negativo de la diferencia actualmente calculada ΔV se ha invertido o no.

5 Si el integrador ΔV 268 determina en el paso S14 que la diferencia positiva o negativa ΔV no se ha invertido, entonces el integrador ΔV 268 integra la diferencia actualmente calculada ΔV (paso S15), y el control pasa al paso S21 representado en la figura 12. En otros términos, el integrador ΔV 268 añade la diferencia actualmente calculada ΔV al valor integrado ΔV que ya ha sido integrado. El valor integrado ΔV nuevamente calculado se almacena en la
10 unidad de almacenamiento 252. Por otra parte, si el integrador ΔV 268 determina en el paso S14 que la diferencia positiva o negativa ΔV se ha invertido, entonces el integrador ΔV 268 resetea el valor integrado ΔV que ya ha sido integrado (paso S16), y el control pasa al paso S21 representado en la figura 12. Si el valor integrado ΔV se resetea, entonces la diferencia actualmente calculada ΔV sirve como un valor integrado ΔV . En el paso S16, el valor
15 integrado ΔV almacenado en la unidad de almacenamiento 252 se borra, y la diferencia actualmente calculada ΔV se almacena como un valor integrado ΔV en la unidad de almacenamiento 252.

En el paso S21, el determinador de modo 264 determina un modo a realizar a partir del último mapa de decisión seleccionado por el selector de mapa de decisión 262, usando el valor de par T del par de pedaleo y el valor de información de velocidad del vehículo V, que representa la velocidad de la bicicleta asistida 10, que se detectan en
20 el paso S12. Específicamente, el determinador de modo 264 determina que se ha de realizar uno del modo de asistencia y el modo regenerativo, a partir del último mapa de decisión seleccionado en uno del paso S6, el paso S10 y el paso S11.

Por ejemplo, si se selecciona el mapa de decisión de carga baja, entonces el determinador de modo 264 determina
25 que el modo regenerativo se ha de realizar cuando el valor de par detectado T sea igual o menor que el nivel predeterminado (el tercer valor predeterminado), y determina que el modo de asistencia se ha de realizar cuando el valor de par detectado T sea mayor que el nivel predeterminado. Si se selecciona el mapa de decisión de carga alta, entonces el determinador de modo 264 determina que se ha de realizar el modo de asistencia cuando se detecte el
30 valor de par T. Si se selecciona el mapa de decisión normal, entonces el determinador de modo 264 determina que se ha de realizar el modo de asistencia cuando el valor de par detectado T sea mayor que el nivel predeterminado (el primer valor predeterminado) o cuando el valor de información de velocidad del vehículo V sea más grande que el segundo valor predeterminado, y determina que el modo regenerativo se ha de realizar cuando el valor de par detectado T es igual o inferior al nivel predeterminado (el primer valor predeterminado) y cuando el valor de
35 información de velocidad del vehículo V es igual o inferior al segundo valor predeterminado.

Si se determina en el paso S21 que el modo de asistencia es el modo a realizar, entonces el controlador de asistencia 270 pone un tiempo de energización de asistencia para suministrar corrientes eléctricas a las bobinas de estator en las fases U, V, W del motor sin escobillas 160 dependiendo del desplazamiento angular del motor sin escobillas 160 que es detectado por el sensor de polo magnético 162 (paso S22). El controlador 108 realiza
40 entonces el proceso de control PWM en el excitador 106 en base al tiempo de energización de asistencia.

Entonces, el controlador de asistencia 270 adquiere una relación de trabajo (cantidad de control) del proceso de control de asistencia a partir del último mapa de decisión que se selecciona, usando el último valor de par T y el último valor de información de velocidad del vehículo V que son detectados (paso S23).
45

Entonces, el corrector de cantidad de control 276 adquiere el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia que se almacena en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección ΔSOC 296 de la unidad de almacenamiento 252 (paso S24). Una secuencia operativa para almacenar el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección ΔSOC 296 se describirá más adelante.
50

Entonces, el corrector de cantidad de control 276 determina si el valor absoluto de la última diferencia ΔV calculada en el paso S13 es o no más grande que un valor predeterminado (por ejemplo, 1 km/h) (paso S25).

55 Si el corrector de cantidad de control 276 determina en el paso S25 que el valor absoluto de la diferencia ΔV es más grande que el valor predeterminado, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir de los mapas de corrección de valor integrado ΔV , coeficientes de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia en base al valor absoluto del valor integrado ΔV actualmente almacenado en la unidad de almacenamiento 252 (el valor integrado ΔV calculado y almacenado en el paso S15 representado en la figura 11 o el
60 valor integrado ΔV almacenado en el paso S16 representado en la figura 11) (paso S26). Si el valor integrado ΔV es negativo, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir del mapa de corrección de valor integrado $-\Delta V$, un coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia que corresponde al valor absoluto del valor integrado ΔV (-) negativo almacenado en la unidad de almacenamiento 252. Si el valor integrado ΔV es positivo, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir del mapa de
65 corrección de valor integrado $+\Delta V$, un coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de

asistencia que corresponde al valor absoluto del valor integrado ΔV positivo (+) almacenado en la unidad de almacenamiento 252.

Entonces, el corrector de cantidad de control 276 corrige la relación de trabajo del proceso de control de asistencia adquirido en el paso S23, usando el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia que se adquirió en el paso S24 y el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia que se adquirió en el paso S26, y pone la relación de trabajo corregida como la relación de trabajo del proceso de control de asistencia (paso S27), después de lo que el control pasa al paso S29. Específicamente, el corrector de cantidad de control 276 corrige la relación de trabajo del proceso de control de asistencia multiplicando la relación de trabajo del proceso de control de asistencia adquirido en el paso S23 por el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia que se adquirió en el paso S24 y el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia que se adquirió en el paso S26. Consiguientemente, la relación de trabajo corregida del proceso de control de asistencia se expresa por la ecuación: la relación de trabajo corregida del proceso de control de asistencia = la relación de trabajo del proceso de control de asistencia x el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia x el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia.

Si el corrector de cantidad de control 276 determina en el paso S25 que el valor absoluto de la diferencia ΔV no es más grande que el valor predeterminado, entonces el corrector de cantidad de control 276 corrige y pone la relación de trabajo del proceso de control de asistencia adquirido en el paso S23, usando el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia que se adquirió en el paso S24 (paso S28), después de lo que el control pasa al paso S29. Específicamente, el corrector de cantidad de control 276 corrige la relación de trabajo del proceso de control de asistencia multiplicando la relación de trabajo del proceso de control de asistencia adquirido en el paso S23 por el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia que se adquirió en el paso S24. Consiguientemente, la relación de trabajo corregida del proceso de control de asistencia se expresa por la ecuación: la relación de trabajo corregida del proceso de control de asistencia = la relación de trabajo del proceso de control de asistencia x el coeficiente de corrección ΔSOC para el proceso de control de asistencia.

Como indica el mapa de corrección de valor integrado $-\Delta V$ representado en la figura 9A, cuando el valor integrado ΔV es negativo (cuando la bicicleta de asistencia 10 decelera), dado que el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia se mantiene a 1,0, la relación de trabajo del proceso de control de asistencia no es corregida por el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV . Por otra parte, como indica el mapa de corrección de valor integrado $+\Delta V$ representado en la figura 9B, cuando el valor integrado ΔV es positivo (cuando la bicicleta de asistencia 10 acelera), dado que el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV para el proceso de control de asistencia es más grande que 1,0 cuando el valor absoluto del valor integrado ΔV es más grande que el segundo umbral, la relación de trabajo del proceso de control de asistencia se corrige a una relación de trabajo incrementada. La relación de trabajo incrementada del proceso de control de asistencia incrementa la relación de asistencia, dando lugar a un aumento de la relación del par de asistencia al par de pedaleo.

Si el valor absoluto del valor integrado $+\Delta V$ no es más grande que el segundo umbral, entonces la relación de trabajo no se corrige porque si el valor absoluto del valor integrado $+\Delta V$ no es más grande que el segundo umbral, no se sabe si el ciclista de la bicicleta asistida 10 está accionando o no los pedales 50L, 50R con el fin de acelerar la bicicleta 10, y por lo tanto se evita que la relación de asistencia aumente contra la intención del ciclista.

En el paso S25, el corrector de cantidad de control 276 determina si el valor absoluto de la diferencia ΔV es más grande que el valor predeterminado. Si el valor absoluto de la diferencia ΔV no es más grande que el valor predeterminado, entonces la relación de trabajo no se corrige en base al coeficiente de corrección de valor integrado ΔV porque si el valor absoluto de la diferencia ΔV es igual o menor que el valor predeterminado, la velocidad del vehículo está sujeta a pequeñas variaciones, y la conducibilidad de la bicicleta asistida 10 disminuye si la relación de trabajo se corrige cuando la velocidad del vehículo está sujeta a pequeñas variaciones.

En el paso S29, el controlador de asistencia 270 realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 con la relación de trabajo establecida. En este momento, el controlador de asistencia 270 realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 en base al tiempo de energización de asistencia establecido en el paso S22. Según el proceso de control PWM, la potencia eléctrica CC suministrada desde la batería 44 es convertida por el excitador 106 a potencia eléctrica CA trifásica, que es suministrada al motor sin escobillas 160 para energizar el motor sin escobillas 160.

Entonces, el controlador de asistencia 270 determina si se detecta o no un pico del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 (paso S30). Un pico del valor de par T puede ser detectado determinando si el valor de par T detectado en un ciclo presente es menor que el valor de par T detectado en un ciclo previo cuando el valor de par detectado T está incrementando gradualmente. Si el valor de par T detectado en el ciclo presente es menor que el valor de par T detectado en el ciclo previo, entonces el valor de par T detectado en el ciclo previo sirve como su pico.

Si el controlador de asistencia 270 determina en el paso S30 que se detecta un pico del valor de par T, entonces el controlador de asistencia 270 guarda la relación de trabajo establecida en el pico del par de pedaleo en la unidad de almacenamiento 252 (paso S31). En otros términos, dado que el valor de par T detectado en el ciclo previo tiene su pico, la relación de trabajo establecida en el ciclo previo se almacena en la unidad de almacenamiento 252. Entonces, el control vuelve al paso S1 representado en la figura 11. Por otra parte, si el controlador de asistencia 270 determina en el paso S30 que no se detecta pico del valor de par T, entonces el control vuelve del paso S30 al paso S1.

Si se determina que el modo regenerativo es el modo a realizar en el paso S21, entonces el control pasa al paso S41 representado en la figura 13 en el que el determinador de modo 264 determina si se detecta o no un pico del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110.

Si el determinador de modo 264 determina en el paso S41 que no se detecta pico del valor de par T del par de pedaleo, el determinador de modo 264 determina si el modo transitorio de asistencia está siendo realizado actualmente o no (paso S42). Si el determinador de modo 264 determina en el paso S42 que el modo transitorio de asistencia se realiza actualmente, entonces el control pasa al paso S57 representado en la figura 14. Si el determinador de modo 264 determina en el paso S42 que no se realiza actualmente el modo transitorio de asistencia, entonces el controlador regenerativo 272 pone un tiempo de energización regenerativa para suministrar corrientes eléctricas a las bobinas de estator en las fases U, V, W del motor sin escobillas 160 dependiendo del desplazamiento angular del motor sin escobillas 160 que es detectado por el sensor de polo magnético 162 (paso S43). El controlador 108 realiza entonces el proceso de control PWM en el excitador 106 en base al tiempo de energización regenerativa.

Entonces, el controlador regenerativo 272 adquiere una relación de trabajo del proceso de control regenerativo a partir del último mapa de decisión que se selecciona, usando el último valor de par T y el último valor de información de velocidad del vehículo V que son detectados (paso S44).

Entonces, el corrector de cantidad de control 276 adquiere el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo que se almacena en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección Δ SOC 296 de la unidad de almacenamiento 252 (paso S45). Una secuencia operativa para almacenar el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección Δ SOC 296 se describirá más adelante.

Entonces, el corrector de cantidad de control 276 determina si el valor absoluto de la última diferencia Δ V calculada en el paso S13 es o no más grande que un valor predeterminado (por ejemplo, 1 km/h) (paso S46).

Si el corrector de cantidad de control 276 determina en el paso S46 que el valor absoluto de la diferencia Δ V es más grande que el valor predeterminado, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir de los mapas de corrección de valor integrado Δ V, coeficientes de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo en base al valor absoluto del valor integrado Δ V actualmente almacenado en la unidad de almacenamiento 252 (el valor integrado Δ V calculado y almacenado en el paso S15 representado en la figura 11 o el valor integrado Δ V almacenado en el paso S16 representado en la figura 11) (paso S47). Si el valor integrado Δ V es negativo, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir del mapa de corrección de valor integrado $-\Delta$ V, un coeficiente de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo que corresponde al valor absoluto del valor integrado Δ V negativo (-) almacenado en la unidad de almacenamiento 252. Si el valor integrado Δ V es positivo, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir del mapa de corrección de valor integrado $+\Delta$ V, un coeficiente de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo que corresponde al valor absoluto del valor integrado Δ V positivo (+) almacenado en la unidad de almacenamiento 252.

Entonces, el corrector de cantidad de control 276 corrige la relación de trabajo del proceso de control regenerativo adquirida en el paso S44, usando el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo que se adquirió en el paso S45 y el coeficiente de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo que se adquirió en el paso S47, y pone la relación de trabajo corregida como la relación de trabajo del proceso de control regenerativo (paso S48), después de lo que el control pasa al paso S50. Específicamente, el corrector de cantidad de control 276 corrige la relación de trabajo del proceso de control regenerativo multiplicando la relación de trabajo del proceso de control regenerativo adquirida en el paso S44 por el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo que se adquirió en el paso S45 y el coeficiente de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo que se adquirió en el paso S47. Consiguientemente, la relación de trabajo corregida del proceso de control regenerativo se expresa por la ecuación: la relación de trabajo corregida del proceso de control regenerativo = la relación de trabajo del proceso de control regenerativo x el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo x el coeficiente de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo.

Por otra parte, si el corrector de cantidad de control 276 determina en el paso S46 que el valor absoluto de la diferencia Δ V no es más grande que el valor predeterminado, entonces el corrector de cantidad de control 276

corrige y pone la relación de trabajo del proceso de control regenerativo adquirida en el paso S44, usando el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo que se adquirió en el paso S45 (paso S49), después de lo que el control pasa al paso S50. Específicamente, el corrector de cantidad de control 276 corrige la relación de trabajo del proceso de control regenerativo multiplicando la relación de trabajo del proceso de control regenerativo adquirida en el paso S44 por el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo que se adquirió en el paso S45. Consiguientemente, la relación de trabajo corregida del proceso de control regenerativo se expresa por la ecuación: la relación de trabajo corregida del proceso de control regenerativo = la relación de trabajo del proceso de control regenerativo x el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo.

En el paso S46, el corrector de cantidad de control 276 determina si el valor absoluto de la diferencia Δ V es más grande que el valor predeterminado. Si el valor absoluto de la diferencia Δ V no es más grande que el valor predeterminado, entonces la relación de trabajo no se corrige en base al coeficiente de corrección de valor integrado Δ V porque si el valor absoluto de la diferencia Δ V es igual o menor que el valor predeterminado, la velocidad del vehículo está sujeta a pequeñas variaciones, y la conducibilidad de la bicicleta asistida 10 disminuye si la relación de trabajo se corrige cuando la velocidad del vehículo está sujeta a pequeñas variaciones.

Como indica el mapa de corrección de valor integrado $-\Delta$ V representado en la figura 9A, cuando el valor integrado Δ V es negativo (cuando la bicicleta de asistencia 10 se decelera), dado que el coeficiente de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo es menor que 1,0 cuando el valor absoluto del valor integrado Δ V es más grande que el primer umbral, la relación de trabajo del proceso de control regenerativo se corrige a una relación de trabajo reducida. Incluso cuando la velocidad rotacional de los pedales 50L, 50R es reducida por una fuerza de frenado regenerativa generada en el proceso de control regenerativo, la cantidad de control del proceso de control regenerativo se reduce para evitar que se reduzca la velocidad rotacional de los pedales 50L, 50R. Por otra parte, como indica el mapa de corrección de valor integrado $+\Delta$ V representado en la figura 9B, cuando el valor integrado Δ V es positivo (cuando la bicicleta de asistencia 10 se acelera), dado que el coeficiente de corrección de valor integrado Δ V para el proceso de control regenerativo se mantiene a 1,0, la relación de trabajo del proceso de control regenerativo no es corregida por el coeficiente de corrección de valor integrado Δ V. Si el valor absoluto del valor integrado $-\Delta$ V no es más grande que el primer umbral, entonces la relación de trabajo no se corrige porque si el valor absoluto del valor integrado $-\Delta$ V no es más grande que el primer umbral, no se sabe si la velocidad rotacional de los pedales 50L, 50R se reduce o no, y, por lo tanto, se evita que se reduzca la cantidad de potencia eléctrica regenerada suministrada para cargar la batería 44.

En el paso S50, el controlador regenerativo 272 realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 con la relación de trabajo establecida. Entonces, el control vuelve al paso S1 representado en la figura 11. En este momento, el controlador regenerativo 272 realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 en base al tiempo de energización regenerativa establecido en el paso S43. Según el proceso de control PWM, la potencia eléctrica CA trifásica generada por el motor sin escobillas 160 es convertida por el excitador 106 a potencia eléctrica CC, que es suministrada a la batería 44.

Si se determina que el modo regenerativo es el modo a realizar y se detecta un pico del valor de par T del par de pedaleo en el paso S41 representado en la figura 13, entonces el control pasa al paso S51 representado en la figura 14 en el que el determinador de modo 264 determina si el proceso de control de asistencia se realizó al tiempo en que el valor de par T tenía su pico en el ciclo previo o no.

Si el determinador de modo 264 determina en el paso S51 que el proceso de control de asistencia no se realizó al tiempo en que el valor de par T tenía su pico en el ciclo previo, es decir, si el determinador de modo 264 determina que el proceso de control regenerativo o el proceso de control transitorio de asistencia se realizó en el tiempo en que el valor de par T tenía su pico en el ciclo previo, entonces el control vuelve al paso S42 representado en la figura 13. Si el determinador de modo 264 determina que se realizó el proceso de control de asistencia, entonces el control pasa al paso S52 en el que el determinador de modo 264 determina que el modo transitorio de asistencia es el modo a realizar. Entonces, la sección de establecimiento de coeficiente transitorio 280 pone un coeficiente transitorio de 1,0 o menor (0,8 en la presente realización) (paso S53).

Entonces, el controlador transitorio de asistencia 278 lee la relación de trabajo del proceso de control de asistencia que se realizó cuando el valor de par T tenía su pico en el ciclo previo, en la unidad de almacenamiento 252 (paso S54), y corrige la relación de trabajo leída del proceso de control de asistencia con el coeficiente transitorio establecido en el paso S53 (paso S55). Específicamente, el controlador transitorio de asistencia 278 corrige la relación de trabajo del proceso de control de asistencia multiplicando la relación de trabajo por el coeficiente transitorio establecido.

Entonces, el controlador transitorio de asistencia 278 realiza el proceso de control PWM en el excitador 106 con la relación de trabajo corregida durante un período predeterminado (paso S56), después de lo que el control pasa al paso S57. El controlador transitorio de asistencia 278 puede poner un tiempo de energización transitorio de asistencia y puede realizar el proceso de control PWM en base al tiempo de energización transitorio de asistencia. Según el proceso de control PWM, durante un período predeterminado, el excitador 106 convierte una corriente

continua de la batería 44 a corrientes trifásicas alternas, que son suministradas al motor sin escobillas 160 para energizar el motor sin escobillas 160.

5 En el paso S57, el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 incrementa el valor de recuento. Específicamente, el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 incrementa el valor de recuento en cada tiempo dado. Si el tiempo dado (por ejemplo, 10 ms) no ha transcurrido desde el tiempo en que el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 incrementó el valor de recuento en el ciclo previo, el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 no incrementa el valor de recuento y espera hasta que el tiempo dado haya transcurrido.

10 Entonces, el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 determina si el tiempo presente es o no el tiempo en el que el cigüeñal 48 efectuó media revolución en base al valor de recuento presente (paso S58). Si el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 determina en el paso S58 que, si el tiempo presente no es el tiempo en el que el cigüeñal 48 efectuó media revolución, entonces el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 determina si el tiempo presente es o no el tiempo en el que el cigüeñal 48 efectuó una revolución (paso S59). Si el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 determina en el paso S59 que, si el tiempo presente no es el tiempo en el que el cigüeñal 48 efectuó una revolución, entonces el control vuelve al paso S1 representado en la figura 11.

20 Por otra parte, si el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 determina en el paso S58 si el tiempo presente es el tiempo en que el cigüeñal 48 efectuó media revolución, entonces la sección de establecimiento de coeficiente transitorio 280 pone un coeficiente transitorio (0,3 en la presente realización) que es menor que el coeficiente transitorio previamente establecido (paso S60). Entonces, el control vuelve al paso S55. De esta manera, la relación de trabajo leída en el paso S53 es corregida con el coeficiente transitorio nuevamente establecido (0,3) (paso S55), y el proceso de control PWM se realiza con la relación de trabajo nuevamente corregida durante un período predeterminado (paso S56).

25 Si el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 determina en el paso S59 que el cigüeñal 48 ha efectuado una revolución, entonces el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 resetea el valor de recuento (paso S61), y el determinador de modo 264 cancela el modo transitorio de asistencia (paso S62), después de lo que el control vuelve al paso S1 representado en la figura 11. Si el determinador de modo 264 determina que el modo de asistencia se ha de realizar en el paso S21 representado en la figura 12 durante el modo transitorio de asistencia (si se detecta un valor de par T del par de pedaleo más grande que el nivel predeterminado), el detector de velocidad rotacional de cigüeñal 282 también resetea el valor de recuento, y el determinador de modo 264 también cancela el modo transitorio de asistencia, después de lo que el control vuelve al paso S22 representado en la figura 22.

30 La figura 15 es un diagrama que muestra valores de par T que son detectados por el sensor de fuerza de pedaleo 110 mientras el ciclista está conduciendo la bicicleta asistida 10 accionando los pedales 50L, 50R. Los valores de par T detectados por el sensor de fuerza de pedaleo 110 son diferentes dependiendo de la posición angular del cigüeñal 48 (posición angular del cigüeñal). La figura 15 tiene un eje horizontal representativo del tiempo y un eje vertical de valores de par T. Como se representa en la figura 15, el par de pedaleo que es detectado se representa con una forma de onda que incluye un valor de par T máximo cada vez que el cigüeñal 48 efectúa media revolución. A efectos ilustrativos, el nivel predeterminado en la figura 15 es un nivel usado cuando el mapa de decisión de carga baja se selecciona como un mapa de decisión.

35 Cuando el valor de par T es igual o menor que el nivel predeterminado, se determina que el modo regenerativo es el modo a realizar. Por lo tanto, el proceso de control regenerativo se realiza mientras el valor de par T es igual o menor que el nivel predeterminado. Cuando el valor de par T es más grande que el nivel predeterminado, se determina que el modo de asistencia es el modo a realizar. Por lo tanto, el proceso de control de asistencia se realiza mientras el valor de par T es más grande que el nivel predeterminado. En el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo, la relación de trabajo se determina en base al valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V que se detectan. La relación de trabajo se corrige en base al coeficiente de corrección ΔSOC y el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV que dependen del estado de la diferencia ΔSOC y el estado del valor integrado ΔV , y el proceso de control PWM se realiza con la relación de trabajo corregida.

40 Como se representa en la figura 15, el valor de par detectado T se reduce gradualmente con el tiempo, y el pico del cuarto par de pedaleo es inferior al nivel predeterminado. Por lo tanto, el proceso de control regenerativo se realiza cuando se detecta el pico del cuarto par de pedaleo. Sin embargo, hasta el cuarto par de pedaleo, el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo se realizan de forma alternativa de tal manera que el proceso de control regenerativo se realiza cerca del valor de par mínimo T y el proceso de control de asistencia se realiza cerca del valor de par T máximo. Si el proceso de control regenerativo se efectúa inesperadamente cerca del valor de par T máximo del cuarto par de pedaleo, es decir, si el proceso de control regenerativo se realiza en un rango completo de valores de par T desde el valor de par T mínimo al valor de par T máximo, entonces los pedales 50L, 50R se hacen bruscamente lentos, imponiendo una carga incrementada al ciclista de la bicicleta asistida 10 y haciendo que el ciclista tenga una sensación rara. Este inconveniente se produce no solamente por el proceso de control regenerativo que se realiza de forma inesperada mientras el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo se realizan de forma alternativa, sino también por el proceso de control regenerativo que se

realiza inesperadamente en un rango completo de valores de par T desde el valor de par T mínimo al valor de par T máximo mientras el proceso de control de asistencia se realiza en todo el rango de valores de par T desde el valor de par T mínimo al valor de par T máximo.

5 Para evitar el inconveniente anterior, si el pico del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 es igual o menor que el nivel predeterminado por vez primera después de que el modo de asistencia ha conmutado al modo regenerativo, entonces el proceso de control transitorio de asistencia, que es un proceso de control de asistencia especial con una relación de asistencia reducida, se realiza mientras el cigüeñal 48 está efectuando un número predeterminado de revoluciones (una revolución en la presente realización). Específicamente, si el pico del
10 valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 es igual o menor que el nivel predeterminado por vez primera después de que el modo de asistencia ha conmutado al modo regenerativo, entonces el proceso de control PWM se realiza durante un período predeterminado en el excitador 106 con una relación de trabajo que se calcula multiplicando la cantidad de control (relación de trabajo) del proceso de control de asistencia en el pico del valor de par T detectado en el ciclo previo por un coeficiente transitorio menos que 1 (0,8 en la presente realización).
15 En otros términos, si el pico del valor de par T detectado es igual o menor que el nivel predeterminado, entonces se suministra potencia eléctrica CA al motor sin escobillas 160 para energizar el motor sin escobillas 160 durante un período predeterminado desde la detección del pico del valor de par T. Por lo tanto, la bicicleta asistida 10 es asistida en su recorrido durante el período predeterminado.

20 A continuación, si el cigüeñal 48 efectúa media revolución desde el tiempo en que el pico del valor de par T es igual o menor que el nivel predeterminado y el modo de asistencia no se realiza, entonces el proceso de control PWM se realiza en el excitador 106 con una relación de trabajo que se calcula multiplicando la cantidad de control del proceso de control de asistencia por un coeficiente transitorio que es mucho menor que el coeficiente transitorio previo (0,3 en la presente realización). En otros términos, cuando el cigüeñal 48 ha efectuado media revolución desde el tiempo en el que se detecta que el pico del valor de par T es igual o menor que el nivel predeterminado, se
25 suministra potencia eléctrica CA al motor sin escobillas 160 para energizar el motor sin escobillas 160 durante un período predeterminado desde el tiempo en el que el cigüeñal 48 ha efectuado media revolución.

30 Cuando el cigüeñal 48 ha efectuado una revolución desde el tiempo en el que el pico del valor de par T detectado es igual o menor que el nivel predeterminado, se cancela el modo transitorio de asistencia. Si el valor de par T del par de pedaleo es igual o menor que el nivel predeterminado, entonces se realiza el modo regenerativo.

Una secuencia operativa del aparato de control 250 para parar la bicicleta asistida 10 se describirá a continuación con referencia a un diagrama de flujo representado en la figura 16. Cuando se apaga el interruptor de potencia 206, el detector de estado de carga 260 guarda el SOC de la batería 44 que se detectó inmediatamente antes de apagar el interruptor de potencia 206, en la unidad de almacenamiento 252 (paso S71).

Entonces, el calculador Δ SOC 274 calcula la diferencia Δ SOC entre el SOC de la batería 44, almacenado en la unidad de almacenamiento 252, en el tiempo en que se activa el aparato de control 250, es decir, en el tiempo en que la bicicleta asistida 10 empieza a usarse (el SOC almacenado en el paso S2 representado en la figura 11), y el SOC de la batería 44 al tiempo en que el aparato de control 250 se inactiva, es decir, al tiempo en que finaliza el uso de la bicicleta asistida 10 (paso S72). Específicamente, el calculador Δ SOC 274 calcula la diferencia Δ SOC restando el SOC de la batería 44 al tiempo en que el aparato de control 250 se inactiva del SOC de la batería 44 al tiempo en el que el aparato de control 250 se activa. Consiguientemente, la diferencia Δ SOC se expresa por la ecuación: la
45 diferencia Δ SOC = el SOC de la batería 44 al tiempo en el que el aparato de control 250 es activado - el SOC de la batería 44 al tiempo en el que el aparato de control 250 es inactivado.

Entonces, en base a la diferencia Δ SOC calculada, el corrector de cantidad de control 276 adquiere coeficientes de corrección Δ SOC a partir de mapas de corrección Δ SOC y los guarda en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección Δ SOC 296 de la unidad de almacenamiento 252 (paso S73). Si la diferencia Δ SOC es positiva, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir del mapa de corrección $+\Delta$ SOC, el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control de asistencia y el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo que corresponden al valor absoluto del $+\Delta$ SOC calculado, y guarda los coeficientes de corrección Δ SOC adquiridos en la unidad de almacenamiento 252. Si la diferencia Δ SOC es negativa, entonces el corrector de cantidad de control 276 adquiere, a partir del mapa de corrección $-\Delta$ SOC, el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control de asistencia y el coeficiente de corrección Δ SOC para el proceso de control regenerativo que corresponden al valor absoluto del $-\Delta$ SOC calculado, y guarda los coeficientes de corrección Δ SOC adquiridos en la unidad de almacenamiento 252. La diferencia Δ SOC hace posible reconocer el estado asistido y el estado regenerado en un solo evento de uso de la bicicleta asistida 10. Específicamente, si la diferencia Δ SOC es positiva, entonces se reconoce que el proceso de control de asistencia se realiza más que el proceso de control regenerativo, y si la diferencia Δ SOC es negativa, entonces se reconoce que el proceso de control regenerativo se realiza más que el proceso de control de asistencia.

Entonces, el controlador 108 apaga el aparato de control 250 de la bicicleta asistida 10 (paso S74). Los coeficientes de corrección Δ SOC para el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo que se almacenan

en la unidad de almacenamiento 252 se usarán para corregir las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo en un evento siguiente de uso de la bicicleta asistida 10.

5 Como se ha descrito anteriormente, se detecta el par de pedaleo en una posición angular del cigüeñal 48, y el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo se realizan de forma selectiva dependiendo del valor de par T del par de pedaleo, es decir, dependiendo de si el valor de par T es o no igual o menor que el nivel predeterminado. Por lo tanto, el proceso de control regenerativo se realiza más frecuentemente para aumentar la frecuencia a la que se carga la batería 44, haciendo por ello que la batería 44 funcione durante un tiempo más largo.

10 Dado que las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo se corrigen usando el coeficiente de corrección de valor integrado ΔV dependiendo de un cambio en el valor de información de velocidad del vehículo V que representa la velocidad de la bicicleta asistida 10, las variaciones en la velocidad rotacional del cigüeñal 48 debidas a conmutación entre el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo durante la rotación del cigüeñal 48 se reducen haciendo que el ciclista de la bicicleta asistida 10
15 tenga una sensación menos extraña. Específicamente, si la velocidad rotacional del cigüeñal 48 se reduce debido al proceso de control regenerativo, es decir, si el valor absoluto del valor integrado $-\Delta V$ es más grande que el primer umbral, entonces la cantidad de control del proceso de control regenerativo se reduce para minimizar la reducción de la velocidad rotacional del cigüeñal 48, y si la velocidad rotacional del cigüeñal 48 se incrementa debido al proceso de control de asistencia, es decir, si el valor absoluto del valor integrado $+\Delta V$ es más grande que el segundo
20 umbral, entonces la cantidad de control del proceso de control de asistencia se incrementa para realizar el proceso de control de asistencia para lograr rápidamente la velocidad del vehículo que desea el ciclista, minimizando por ello el aumento en la velocidad rotacional del cigüeñal 48.

25 Si es positivo el valor que se calcula restando el estado de carga al tiempo en el que la bicicleta asistida 10 termina de usarse del estado de carga al tiempo en el que la bicicleta asistida 10 empezó a usarse en el ciclo previo, entonces la cantidad de control del proceso de control regenerativo se controla a una cantidad de control incrementada usando el mapa de corrección $+\Delta SOC$, y si el valor es negativo, entonces la cantidad de control del proceso de control de asistencia se controla a una cantidad de control incrementada usando el mapa de corrección $-\Delta SOC$. Por lo tanto, el estado de carga de la batería 44 puede ponerse en un rango aceptable, es decir, el rango de control deseado, lo más rápidamente posible. En la medida en que las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo son corregidas solamente si el valor absoluto del valor que se calcula restando el estado de carga al tiempo en el que la bicicleta asistida 10 termina de usarse del estado de carga al tiempo en el que la bicicleta asistida 10 empezó a usarse en el ciclo previo es más grande que el valor predeterminado, el proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo pueden realizarse con
30 cantidades de control estables, y se evita que los coeficientes de corrección ΔSOC para corregir las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo varíen frecuentemente.

35 Si el pico del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 es igual o menor que el nivel predeterminado, entonces se realiza el proceso de control transitorio de asistencia y después conmuta al proceso de control regenerativo. Por lo tanto, se evita que el cigüeñal 48 resulte bruscamente lento, y no se impone bruscamente una carga incrementada al ciclista de la bicicleta asistida 10. Así, el proceso de control regenerativo empieza a realizarse suavemente sin hacer que el ciclista tenga una sensación extraña. Específicamente, si el pico del valor de par T detectado por el sensor de fuerza de pedaleo 110 es igual o menor que el nivel predeterminado después de que el modo de asistencia ha conmutado al modo regenerativo, entonces se determina que el modo transitorio de asistencia es el modo a realizar. Consiguientemente, aunque el modo regenerativo deba realizarse, la bicicleta asistida 10 es asistida con una relación de asistencia reducida mientras el modo transitorio de asistencia determinado sea el modo a realizar. Como resultado, el ciclista no tiene una sensación extraña en la transición del modo de asistencia al modo regenerativo.

50 Además, dado que se pone un coeficiente transitorio para reducir una relación de asistencia cada vez que el cigüeñal 48 efectúa media revolución, el proceso de control de asistencia conmuta suavemente al proceso de control regenerativo sin hacer que el ciclista tenga una sensación extraña. Dado que hay una pluralidad de mapas de decisión seleccionables dependiendo del SOC de la batería 44, un modo apropiado a realizar puede seleccionarse fácilmente dependiendo del SOC de la batería 44. Los mapas de decisión que corresponden a los SOC's más bajos de la batería 44 están asociados con niveles predeterminados más altos. Por lo tanto, cuando el SOC de la batería 44 es más bajo, es más probable que se determine que el modo regenerativo es el modo a realizar, haciendo que la carga de la batería 44 sea más probable.

60 La realización anterior puede modificarse de la siguiente manera.

(Modificación 1)

65 En la realización anterior, cuando el aparato de control 250 de la bicicleta asistida 10 está inactivado, se calcula una diferencia ΔSOC , y se adquiere un coeficiente de corrección ΔSOC correspondiente a la diferencia ΔSOC calculada a partir de un mapa de corrección ΔSOC y se almacena en la zona de almacenamiento de coeficiente de corrección ΔSOC 296 de la unidad de almacenamiento 252. Sin embargo, cuando el aparato de control 250 de la bicicleta

asistida 10 es inactivado, se puede calcular una diferencia Δ SOC y la diferencia Δ SOC calculada puede almacenarse en la unidad de almacenamiento 252.

5 Según la Modificación 1, en el paso S24 representado en la figura 12 y el paso S45 representado en la figura 13, se adquiere un coeficiente de corrección Δ SOC correspondiente a la diferencia Δ SOC almacenada en la unidad de almacenamiento 252 a partir de un mapa de corrección Δ SOC. El mapa de corrección Δ SOC se pone de tal manera que el coeficiente de corrección Δ SOC sea 1,0 si el valor absoluto de la diferencia Δ SOC calculada es igual o menor que un valor que es 5% del SOV actual de la batería 44.

10 El mapa de corrección Δ SOC se pone de tal manera que el coeficiente de corrección Δ SOC sea 1,0 si el valor absoluto de la diferencia Δ SOC calculada es igual o menor que el valor que es 5% del SOV actual de la batería 44 (es decir, el valor predeterminado que varía dependiendo del SOC), y el coeficiente de corrección Δ SOC incrementa o disminuye si el valor absoluto de la diferencia Δ SOC calculada es más grande que el valor que es 5% del SOV actual de la batería 44. Sin embargo, el mapa de corrección Δ SOC puede ponerse de tal manera que el coeficiente de corrección Δ SOC sea 1,0 si el valor absoluto de la diferencia Δ SOC calculada es igual o menor que un valor predeterminado que es constante, y el coeficiente de corrección Δ SOC incrementa o disminuye si el valor absoluto de la diferencia Δ SOC calculada es más grande que el valor predeterminado que es constante.

20 **(Modificación 2)**

En la realización anterior y la modificación 1, el controlador 108 puede almacenar la diferencia Δ SOC o los coeficientes de corrección Δ SOC que son almacenados en la unidad de almacenamiento 252, en la tarjeta de memoria 200 instalada en la unidad de visualización 68. La tarjeta de memoria 200 que guarda la diferencia Δ SOC o los coeficientes de corrección Δ SOC puede sacarse de la unidad de visualización 68 y puede instalarse en otra bicicleta asistida 10. El aparato de control 250 de la otra bicicleta asistida 10 con la tarjeta de memoria 200 instalada puede corregir las cantidades de control del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo en base a la diferencia Δ SOC o los coeficientes de corrección Δ SOC almacenados en la tarjeta de memoria 200.

30 Las tarjetas de memoria 200 que almacenan los datos pueden usarse de la siguiente manera: una tarjeta de memoria 200 que guarda una diferencia Δ SOC o los coeficientes de corrección Δ SOC que se obtienen cuando una bicicleta asistida 10 es utilizada por un ciclista que tiende a usar el modo de asistencia más a menudo, puede instalarse en otra bicicleta asistida 10 donde el SOC de la batería 44 es bajo, para recuperar rápidamente el SOC de la batería 44. Una tarjeta de memoria 200 que guarda una diferencia Δ SOC o los coeficientes de corrección Δ SOC que se obtienen cuando una bicicleta asistida 10 es usada por un ciclista que tiende a usar el modo regenerativo más a menudo, puede instalarse en otra bicicleta asistida 10 que sea utilizada por una mujer con menos potencia física, para operar la otra bicicleta asistida 10 en un proceso de control de asistencia más fuerte.

35 **(Modificación 3)**

40 En la realización anterior, la modificación 1 y la modificación 2, el proceso de control transitorio de asistencia se realiza mientras el cigüeñal 48 efectúa una revolución. Sin embargo, el proceso de control transitorio de asistencia se realiza mientras el cigüeñal 48 efectúa un número predeterminado de revoluciones (por ejemplo, cinco revoluciones). En lugar de reducir el coeficiente transitorio cada vez que el cigüeñal 48 efectúa media revolución (0,5 revolución), el coeficiente transitorio puede reducirse cada vez que el cigüeñal 48 efectúa un cierto número de revoluciones, por ejemplo, una revolución, 1,5 revoluciones, etc.

45 **(Modificación 4)**

50 En la realización anterior y las modificaciones 1 a 3 se usan los mapas incluyendo los mapas de decisión, los mapas de corrección de valor integrado Δ V, los mapas de corrección Δ SOC, etc. Sin embargo, se puede usar cálculos en lugar de estos mapas. Por ejemplo, el modo a realizar puede determinarse por medio de cálculos y las cantidades de control pueden calcularse a partir del valor de par T y el valor de información de velocidad del vehículo V.

55 Anteriormente se han descrito las realizaciones preferidas de la presente invención. Sin embargo, el alcance técnico de la presente invención no se limita a la descripción de las realizaciones. Es obvio para los expertos en la técnica que se puede hacer varios cambios y mejoras en las realizaciones. Es evidente por la descripción del alcance de las reivindicaciones que los cambios y mejoras quedan cubiertos por el alcance técnico de la presente invención. Los números de referencia entre paréntesis indicados en el alcance de las reivindicaciones se asignan según los números de referencia de los dibujos acompañantes para una fácil comprensión de la presente invención, y la presente invención no deberá interpretarse limitada a los elementos indicados con dichos números de referencia.

60 La invención tiene la finalidad de proporcionar un aparato de control para una bicicleta asistida por motor que es capaz de realizar selectivamente un proceso de control de asistencia y un proceso de control regenerativo dependiendo del estado de carga y el estado de descarga de una batería.

65

5 Un aparato de control 250 para una bicicleta asistida por motor 10 detecta un par de pedaleo aplicado a un cigüeñal 48 con un sensor de fuerza de pedaleo 110, controla una unidad de motor 28 de la bicicleta asistida por motor 10 en un proceso de control regenerativo para cargar una batería 44 si el valor de par del par de pedaleo detectado es igual o menor que un nivel predeterminado, y controla la unidad de motor 28 en un proceso de control de asistencia si el valor de par es más grande que el nivel predeterminado. El aparato de control 250 incluye una unidad de almacenamiento 252 para almacenar un estado asistido y un estado regenerado en un solo evento de uso de la bicicleta asistida por motor 10 por un usuario, y un corrector de cantidad de control 276 para corregir una cantidad de control del proceso de control de asistencia y una cantidad de control del proceso de control regenerativo en base al estado asistido y el estado regenerado que se almacenan en la unidad de almacenamiento 252.

10

REIVINDICACIONES

1. Un aparato de control (250) para una bicicleta asistida por motor (10) para detectar un par de pedaleo aplicado a un cigüeñal (48) con un sensor de fuerza de pedaleo (110), controlar unidad de motor (28) de la bicicleta asistida por motor (10) en un proceso de control regenerativo para cargar una batería (44) si el valor de par del par de pedaleo detectado es igual o menor que un nivel predeterminado, y controlar la unidad de motor (28) en un proceso de control de asistencia si dicho valor de par es más grande que dicho nivel predeterminado, **caracterizado porque** dicho aparato de control (250) incluye una unidad de almacenamiento (252) para almacenar un estado asistido y un estado regenerado en un solo evento de uso de la bicicleta asistida por motor (10) por un usuario almacenando la diferencia del estado de carga (Δ SOC), que es el estado de carga (SOC) de la batería (44) al tiempo en el que el aparato de control (250) es activado, restado del estado de carga (SOC) de la batería (44) al tiempo en el que el aparato de control (250) es inactivado, diferencia (Δ SOC) que es ilustrativa del estado asistido y el estado regenerado en un solo evento de uso de la bicicleta asistida por motor (10) por un usuario, y un corrector de cantidad de control (276) para corregir una cantidad de control del proceso de control de asistencia y una cantidad de control del proceso de control regenerativo en base a dicho estado asistido y dicho estado regenerado que se almacenan en dicha unidad de almacenamiento (252).
2. El aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 1, incluyendo, además:
- un medio extraíble (200) para almacenar dicho estado asistido y dicho estado regenerado que se almacenan en dicha unidad de almacenamiento (252); y
- una unidad de montaje de medio (202) para montar dicho medio (200);
- donde, si dicho medio (200) en el que dicho estado asistido y dicho estado regenerado son almacenados por un aparato de control (250) de otra bicicleta asistida por motor (10) se monta en dicha unidad de montaje de medio (202), dicho corrector de cantidad de control (276) corrige la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo en base a dicho estado asistido y dicho estado regenerado que están almacenados en dicho medio (200) que se monta en dicha unidad de montaje de medio (202).
3. El aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 1 o 2, donde dicho aparato de control (250) guarda estados de carga de dicha batería (44) cuando se enciende y apaga un suministro de potencia de dicha bicicleta asistida por motor (10), guarda dicho estado asistido y dicho estado regenerado en el solo evento de uso de la bicicleta asistida por motor (10) en dicha unidad de almacenamiento (252) almacenando la diferencia entre los estados de carga almacenados de dicha batería (44) cuando el suministro de potencia de dicha bicicleta asistida por motor (10) es encendido y apagado, y calcula coeficientes de corrección para corregir la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo en base a dicha diferencia si el valor absoluto de dicha diferencia es más grande que un valor predeterminado.
4. El aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 3, donde la diferencia almacenada es de un valor que se calcula restando el estado de carga de dicha batería (44) cuando se apaga el suministro de potencia de dicha bicicleta asistida por motor (10), del estado de carga de dicha batería (44) cuando se enciende el suministro de potencia de dicha bicicleta asistida por motor (10), y dicho corrector de cantidad de control (276) corrige la cantidad de control del proceso de control regenerativo con el fin de aumentar una cantidad regenerativa cuando dicha bicicleta asistida por motor (10) se ha de mover la próxima vez si el valor absoluto de dicha diferencia es más grande que el valor predeterminado y dicha diferencia es positiva, y corrige la cantidad de control del proceso de control de asistencia con el fin de aumentar una cantidad de asistencia cuando dicha bicicleta asistida por motor (10) se haya de conducir la próxima vez si el valor absoluto de dicha diferencia es más grande que el valor predeterminado y dicha diferencia es negativa.
5. El aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 3 o 4, donde dicho coeficiente de corrección incluye un coeficiente para corregir la cantidad de control del proceso de control de asistencia y la cantidad de control del proceso de control regenerativo con el fin de mantener el estado de carga de dicha batería (44) dentro de un rango de control deseado.
6. El aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 5, donde dicho rango de control deseado se pone a un rango de 60% a 70% para el estado de carga de dicha batería (44).
7. El aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según cualquiera de las reivindicaciones 1 a 6, incluyendo además:
- un detector de estado de carga (260) para detectar el estado de carga de dicha batería (44); y medios de decisión para determinar cuál del proceso de control de asistencia y el proceso de control regenerativo se ha de realizar dependiendo del valor de par detectado por dicho sensor de fuerza de pedaleo (110), y determinar la cantidad de control del proceso de control a realizar; donde dichos medios de decisión incluyen una pluralidad de medios de decisión dependiendo del estado de carga de dicha batería (44); y

dicho aparato de control (250) selecciona uno de dichos medios de decisión a usar dependiendo del estado de carga de dicha batería (44).

- 5 8. El aparato de control (250) para la bicicleta asistida por motor (10) según la reivindicación 7, donde dicha pluralidad de medios de decisión incluyen medios de decisión de carga baja usados cuando el estado de carga de dicha batería (44) es inferior a un primer nivel, para un estado de carga mínima de la batería (44) que es capaz de asistir la bicicleta asistida por motor (10), medios de decisión de carga alta usados cuando el estado de carga de dicha batería (44) es más alto que un tercer nivel, para un estado de carga plena de la batería (44), y medios de
- 10 decisión normal usados cuando el estado de carga de dicha batería (44) es más alto que un segundo nivel que es mayor que dicho primer nivel y menor que dicho tercer nivel, y cuando el estado de carga de dicha batería (44) es inferior a un cuarto nivel que es más grande que dicho segundo nivel y menor que dicho tercer nivel.

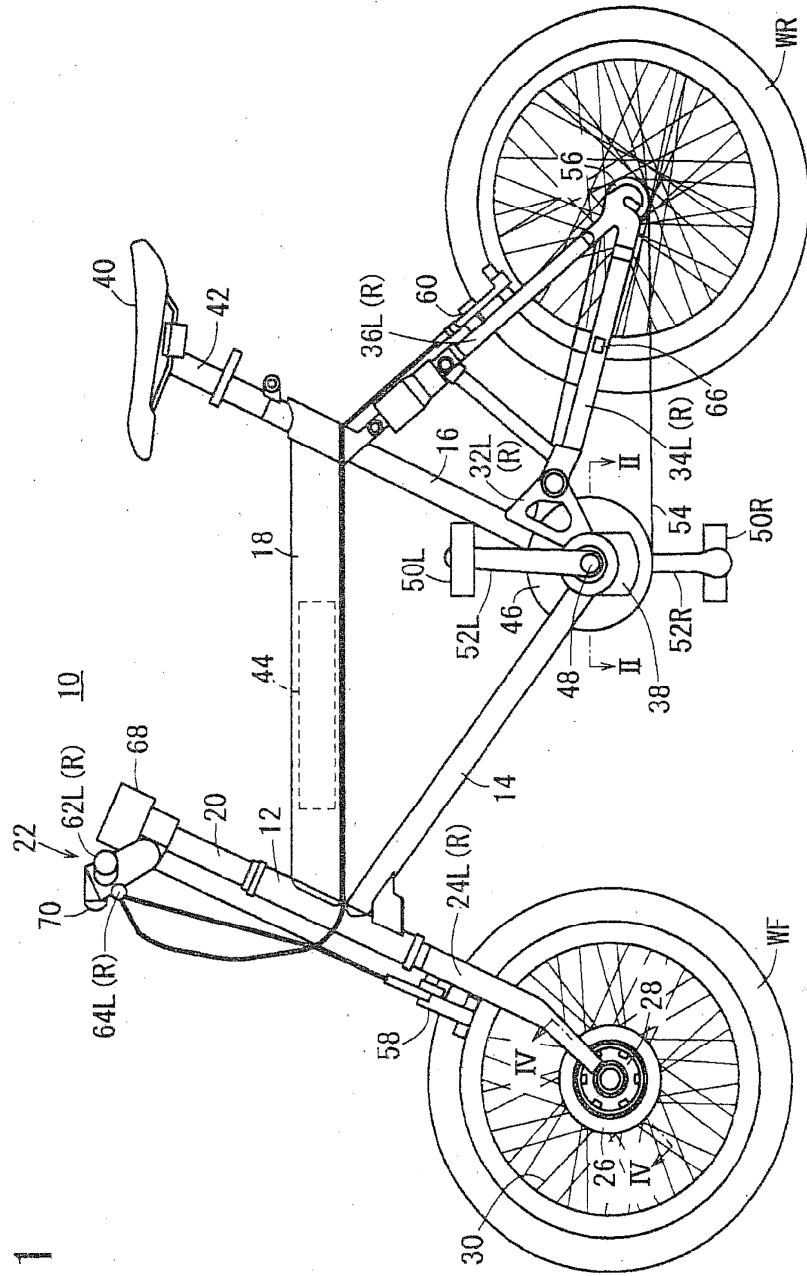


FIG. 1

FIG. 2

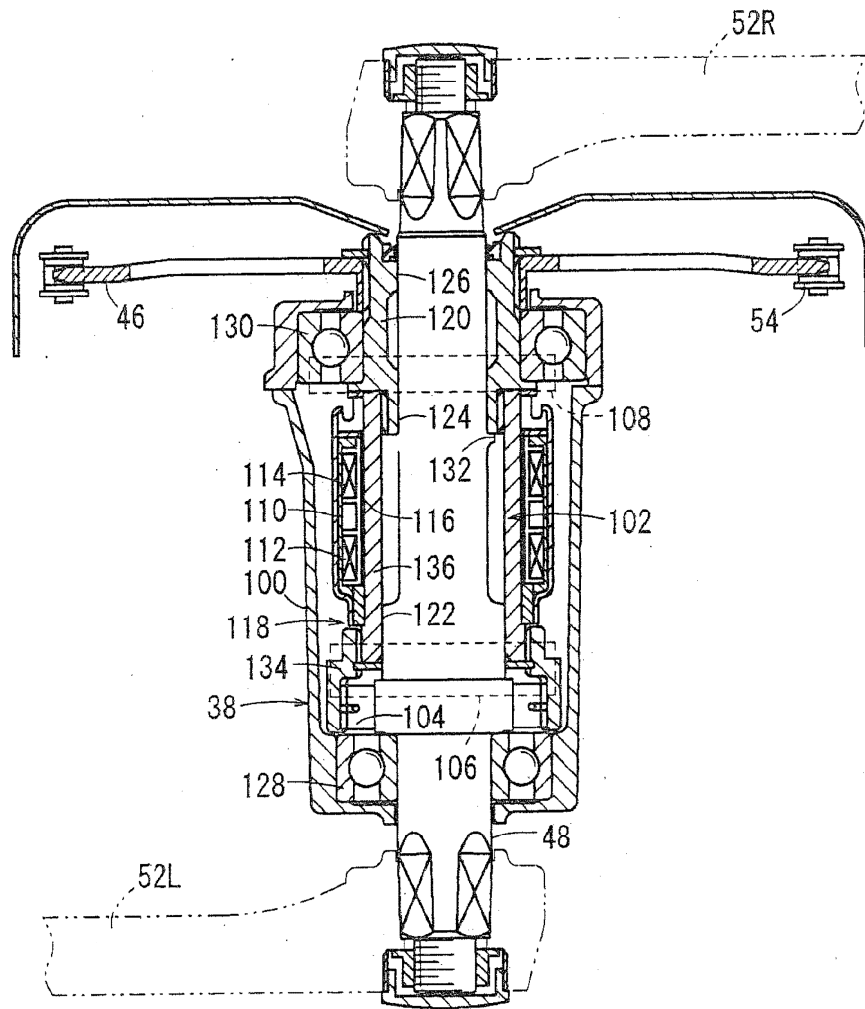


FIG. 3

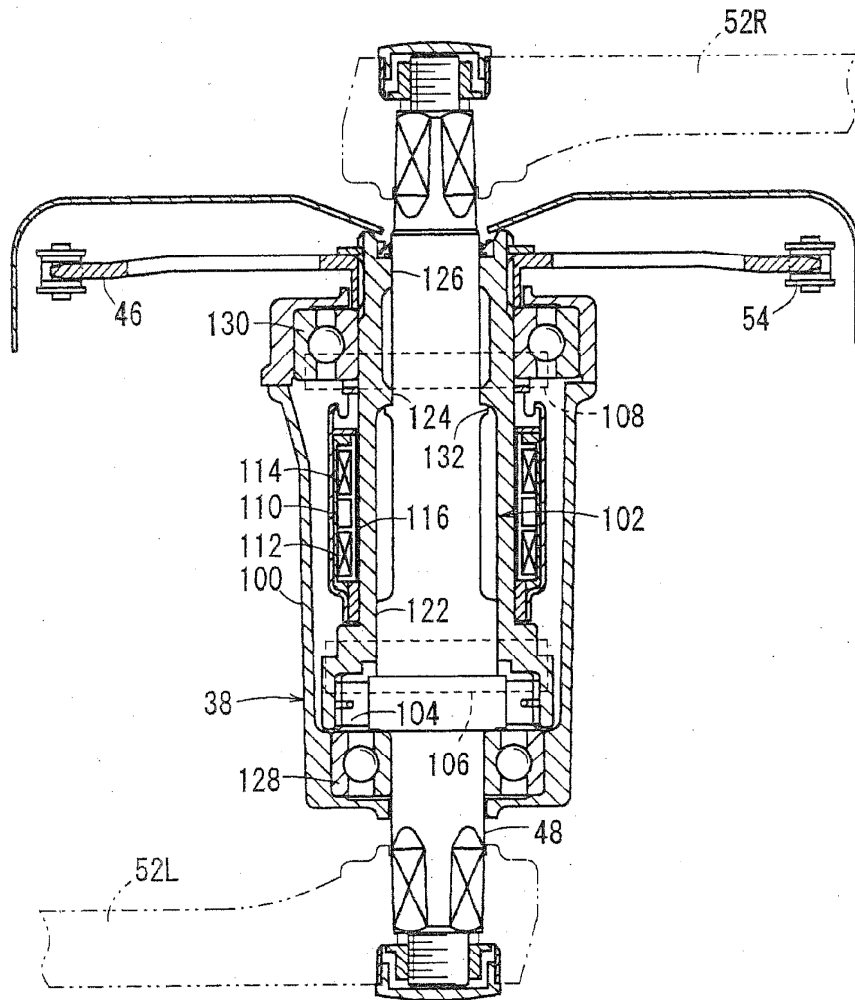
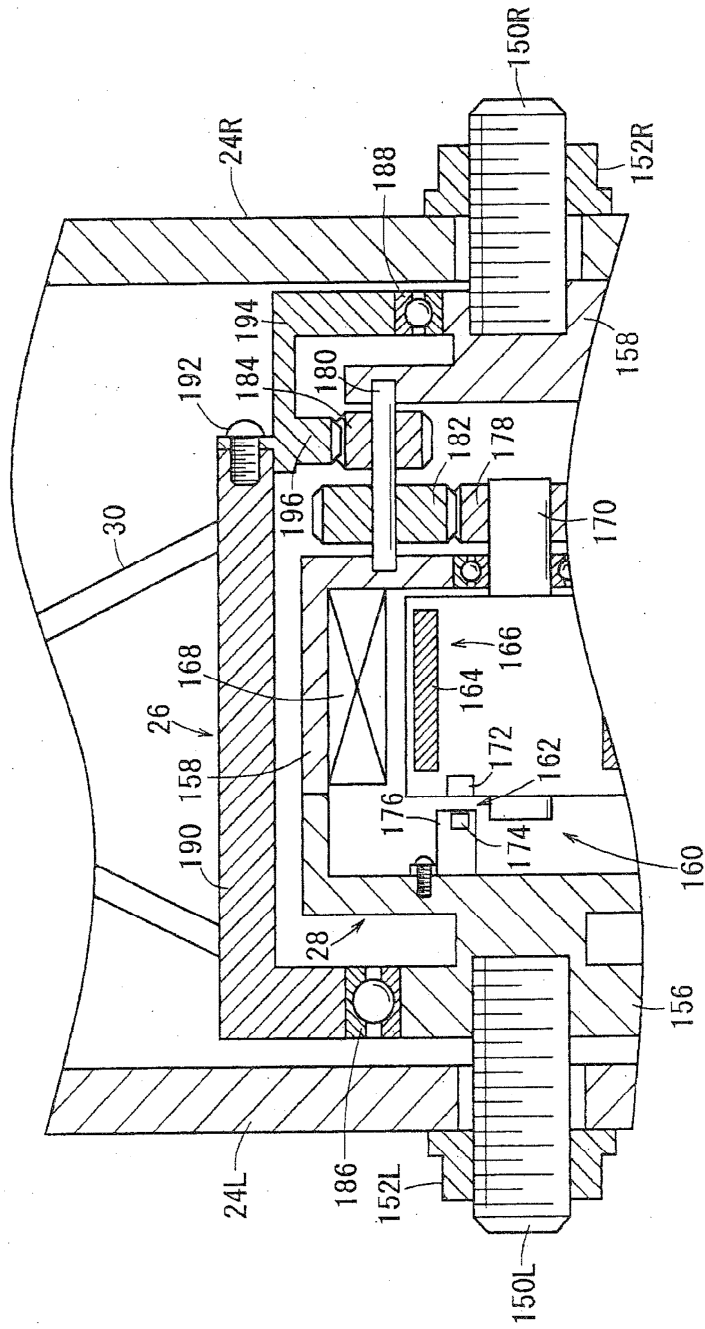
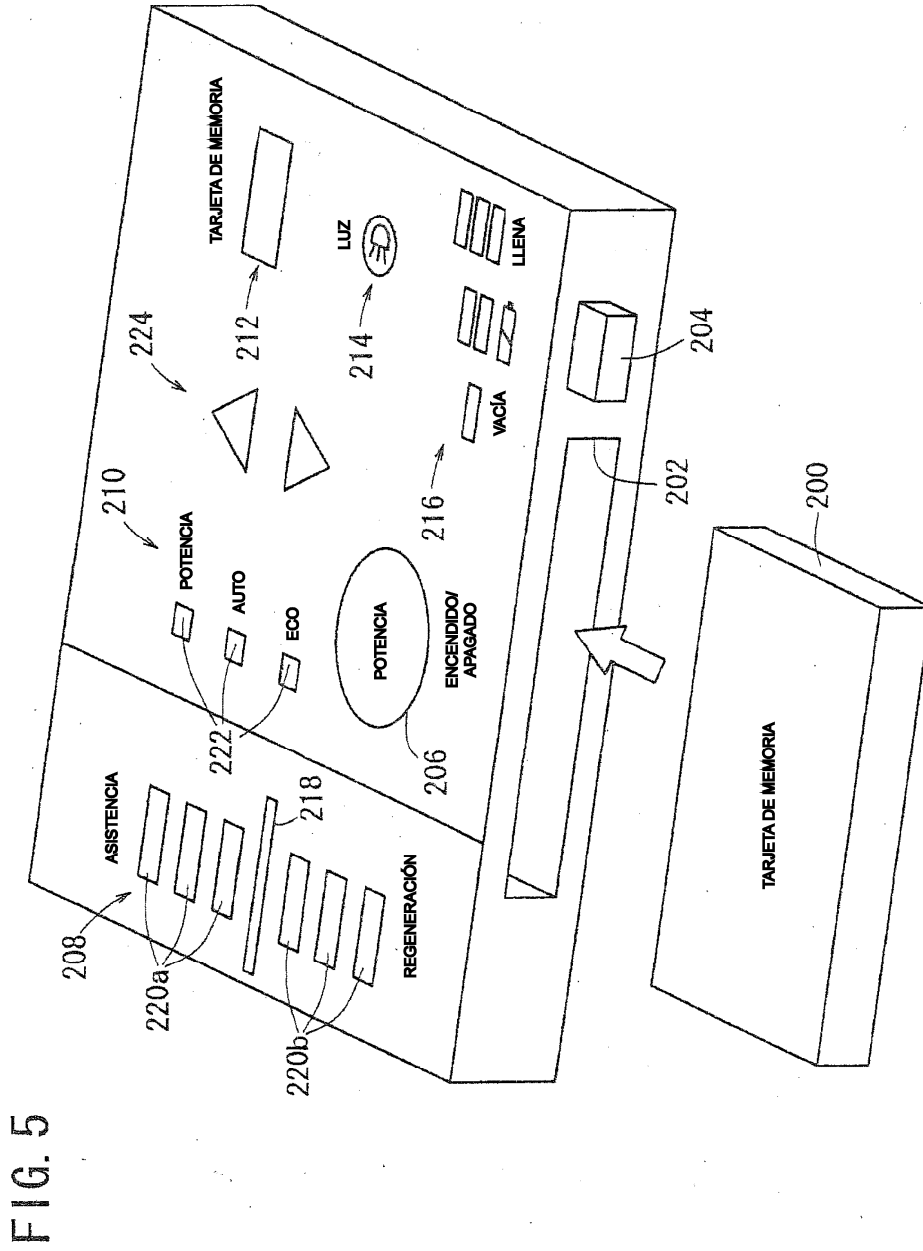


FIG. 4





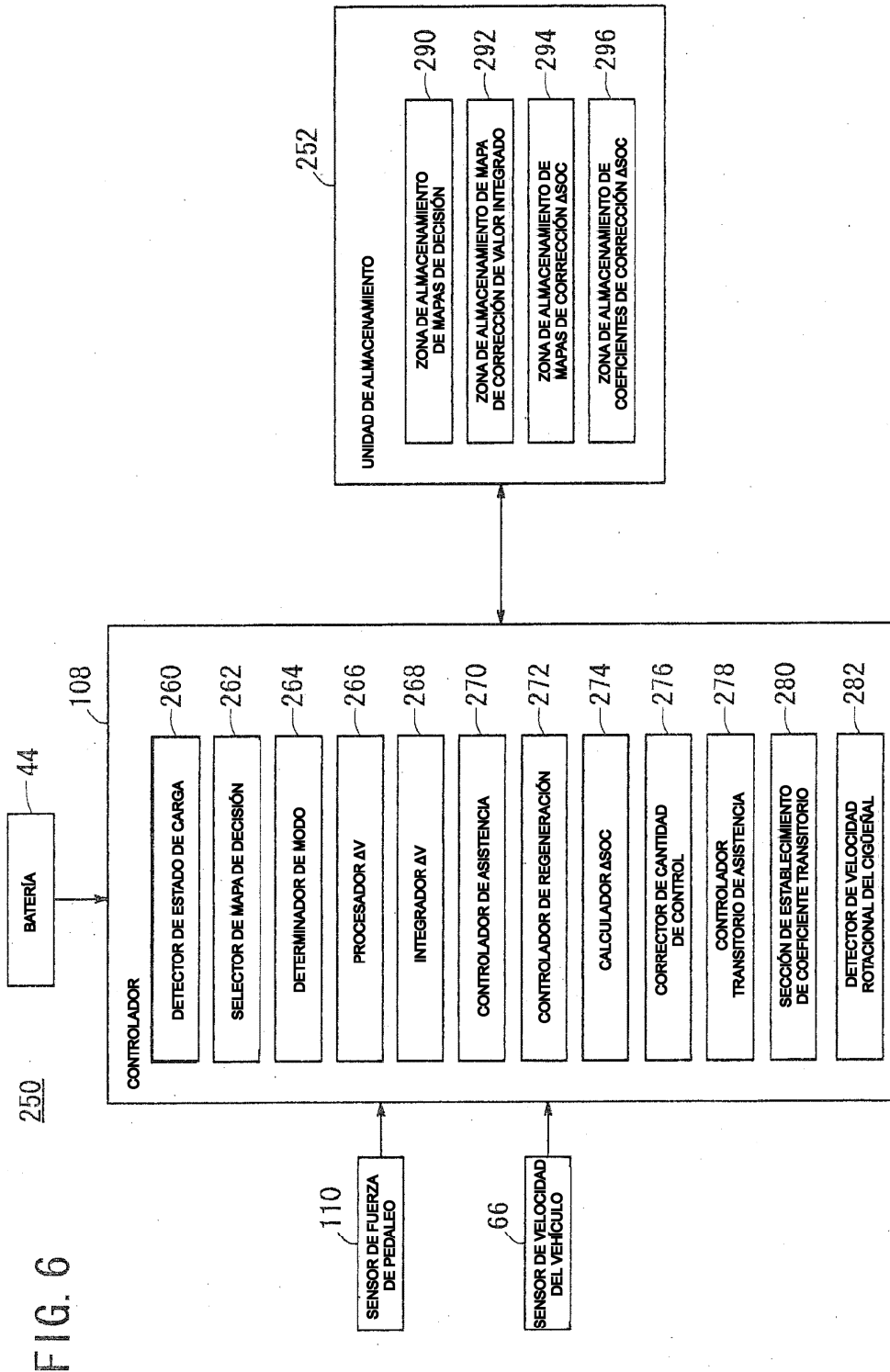


FIG. 6

250

FIG. 7A

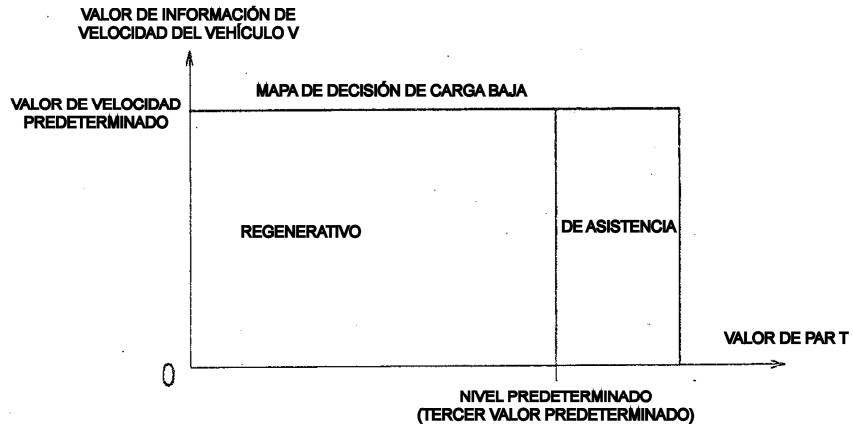


FIG. 7B

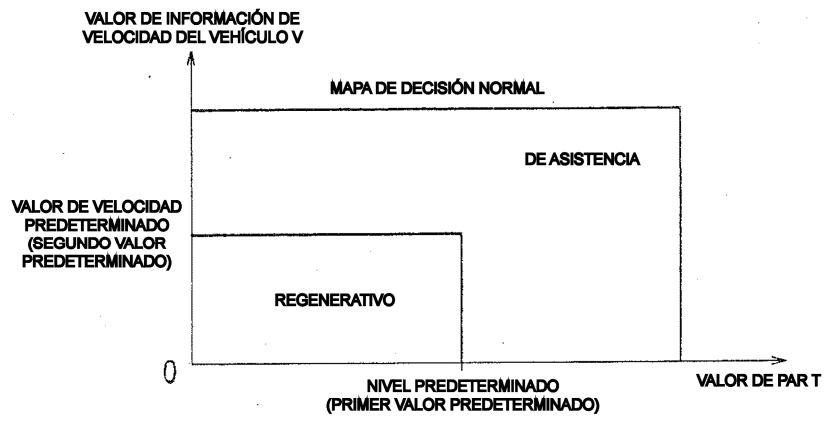


FIG. 7C

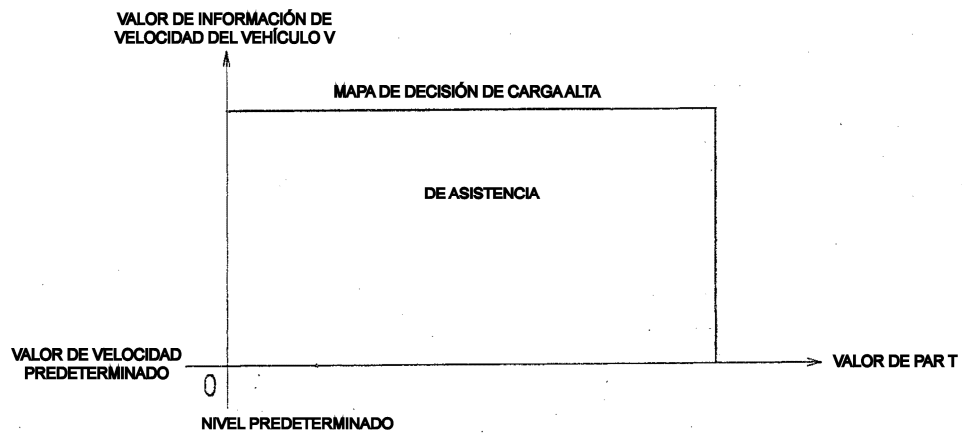


FIG. 8

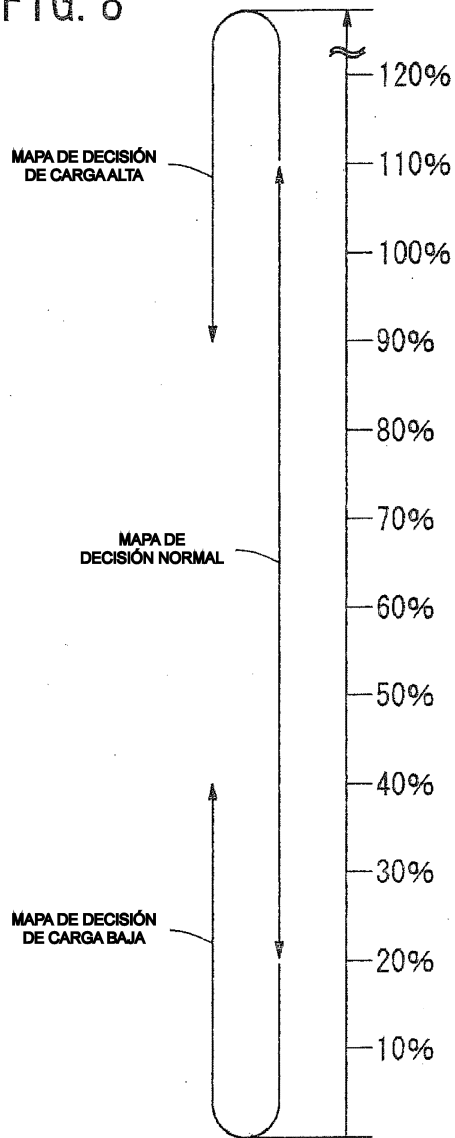


FIG. 9A

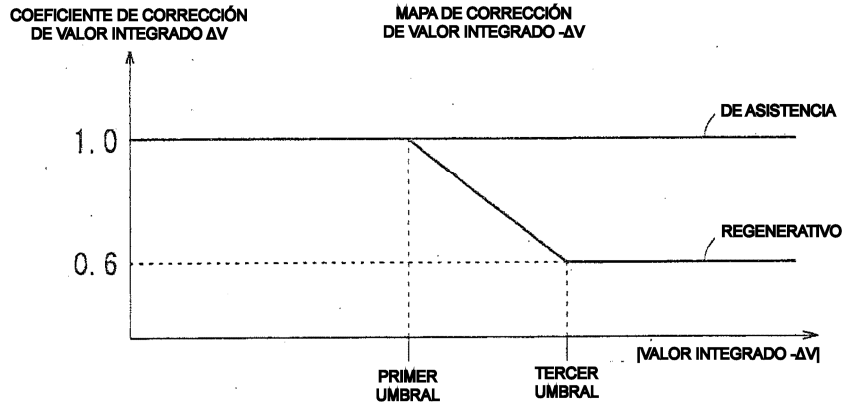


FIG. 9B

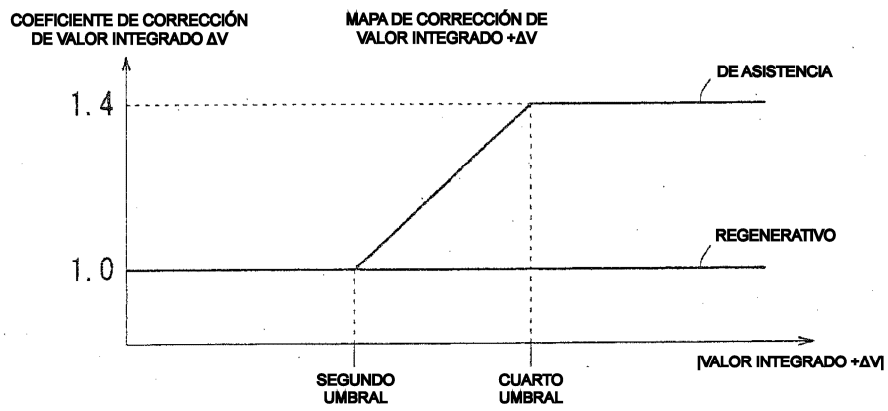


FIG. 10A

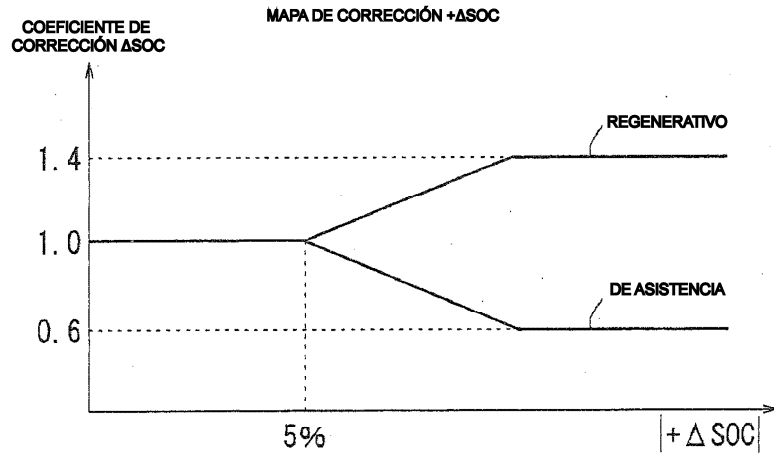


FIG. 10B

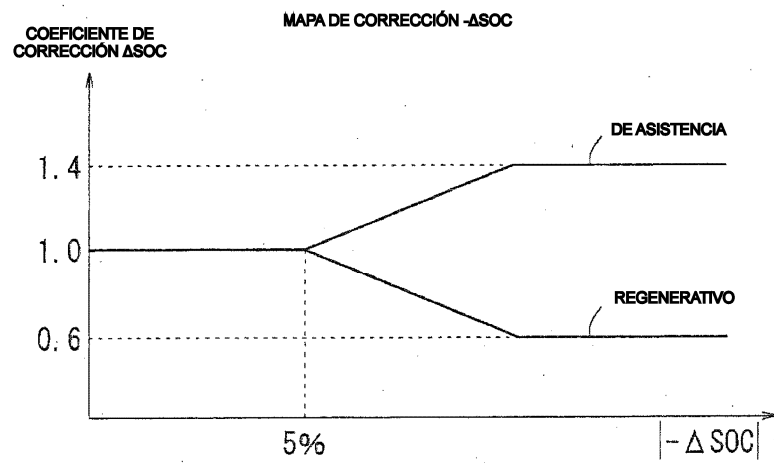


FIG. 11

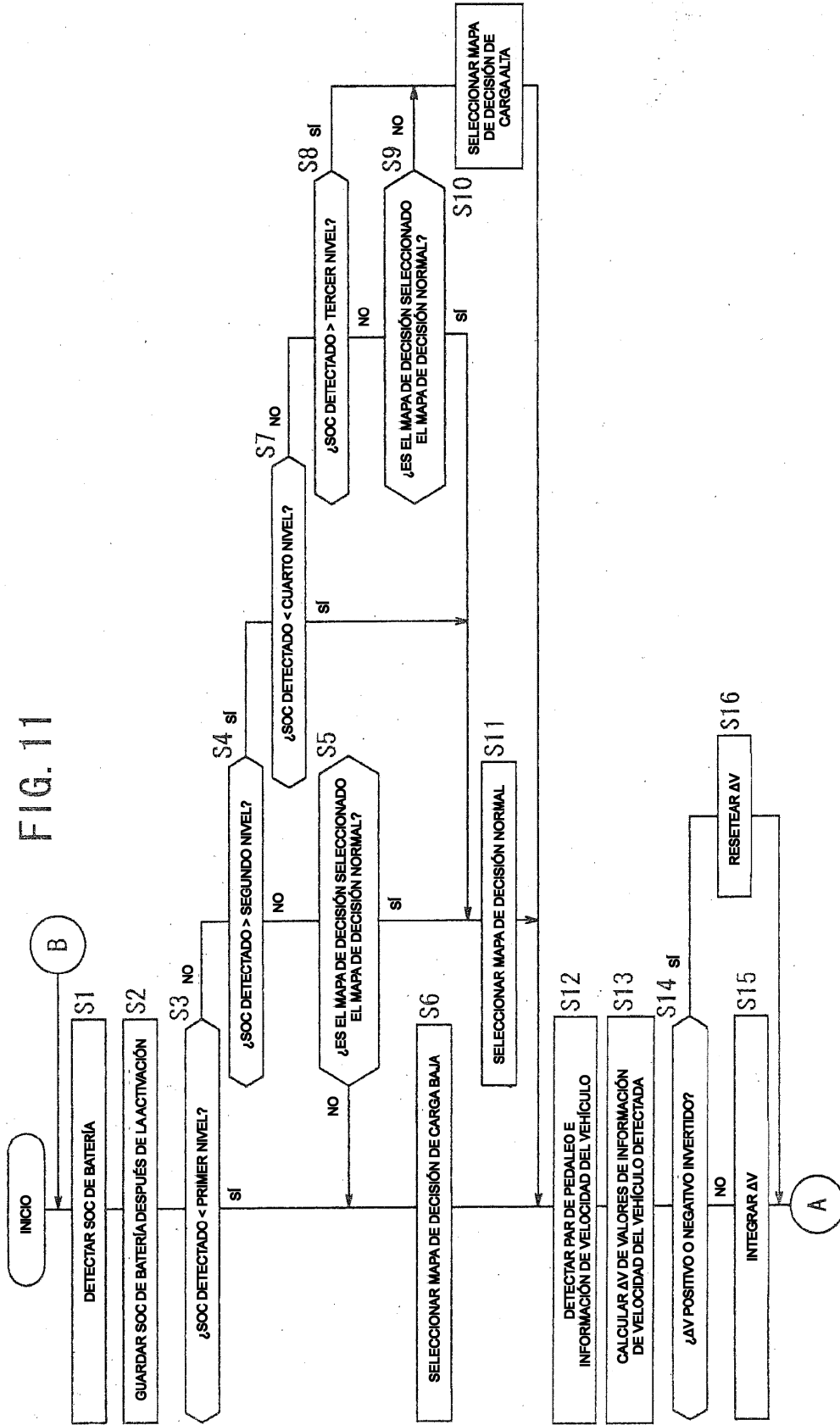


FIG. 12

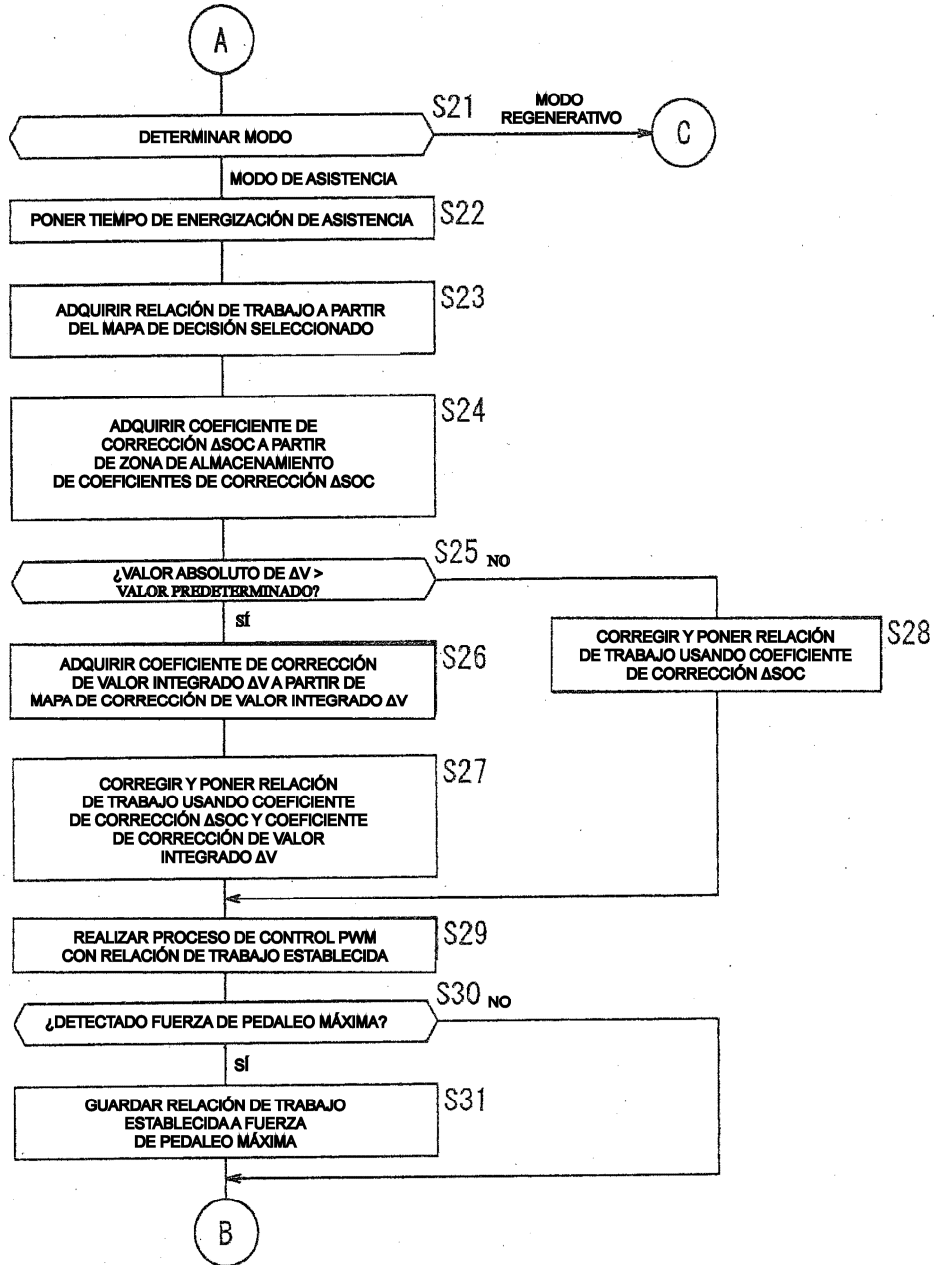


FIG. 13

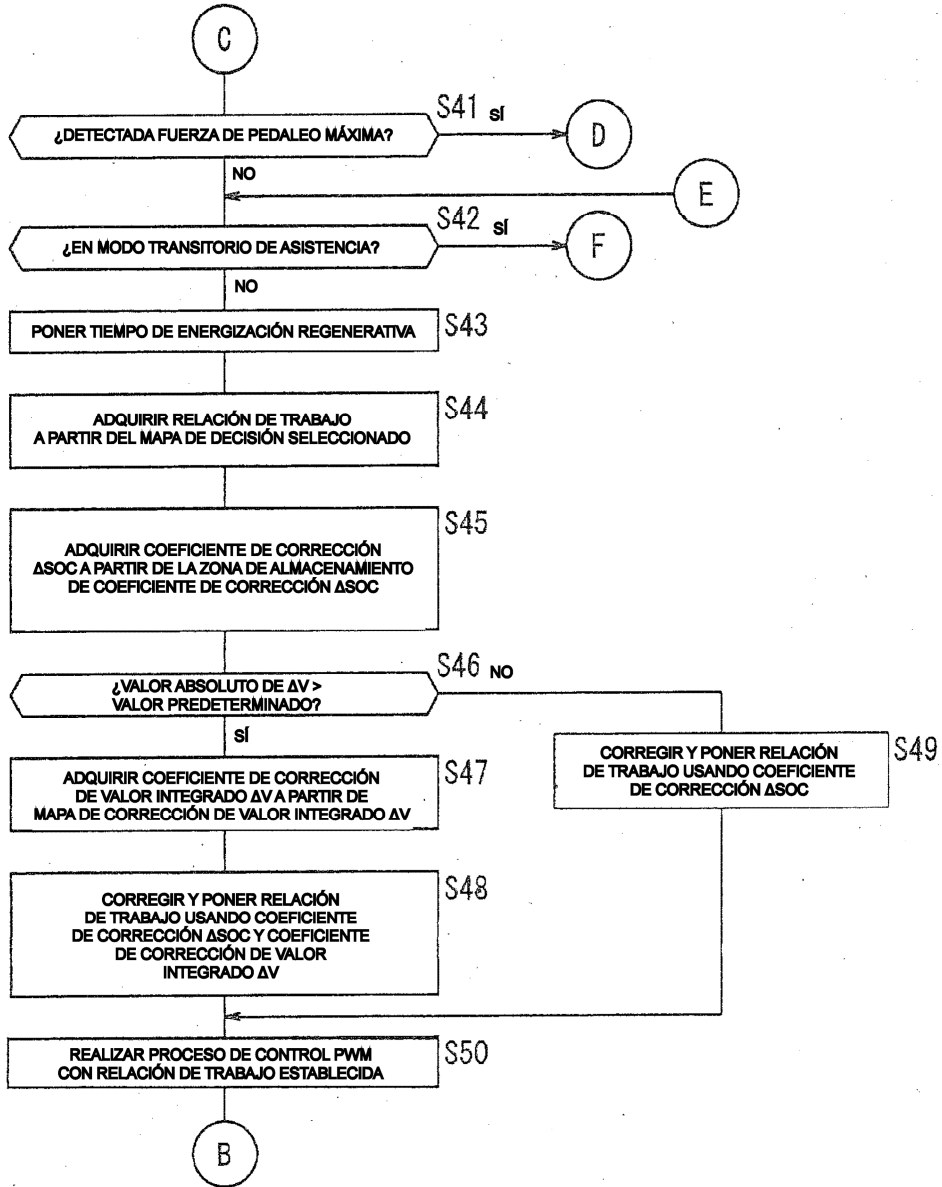


FIG. 14

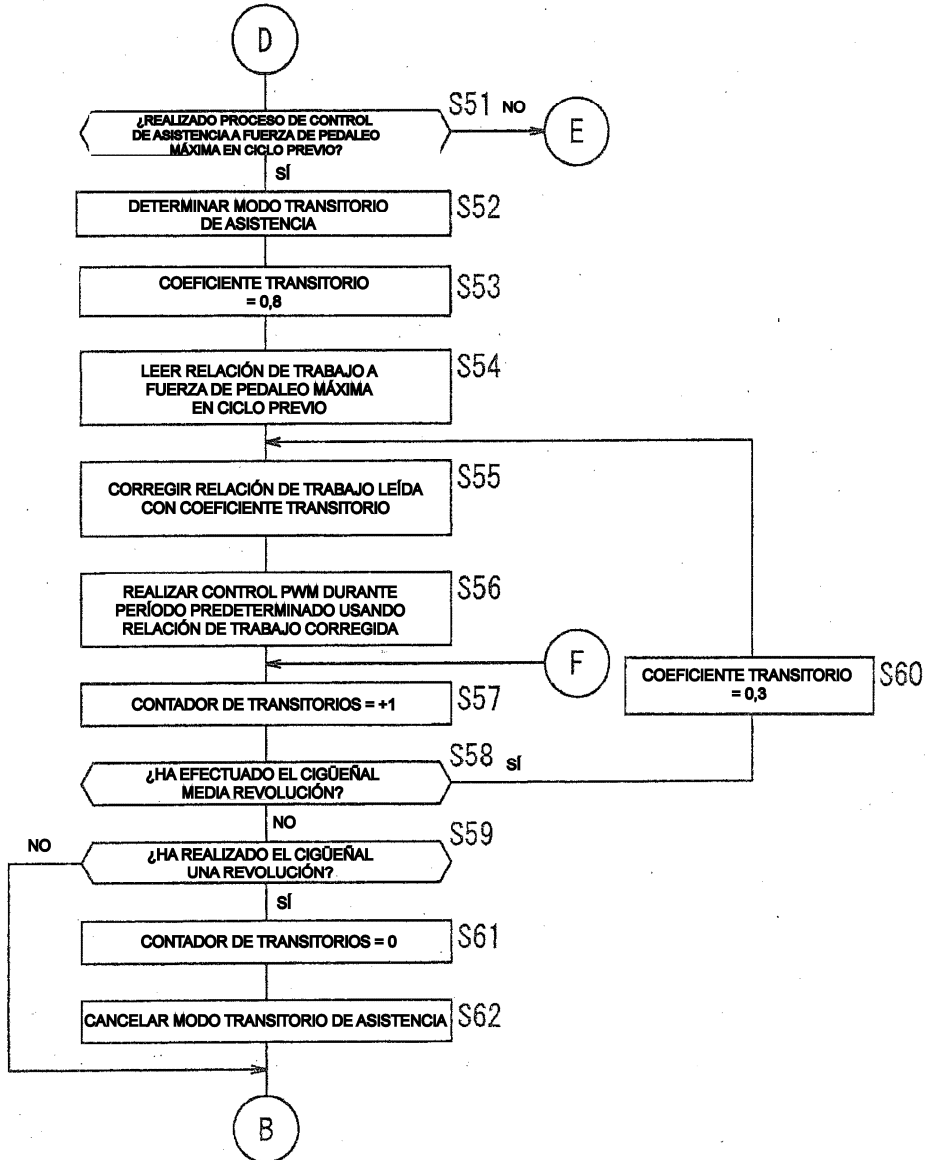


FIG. 15

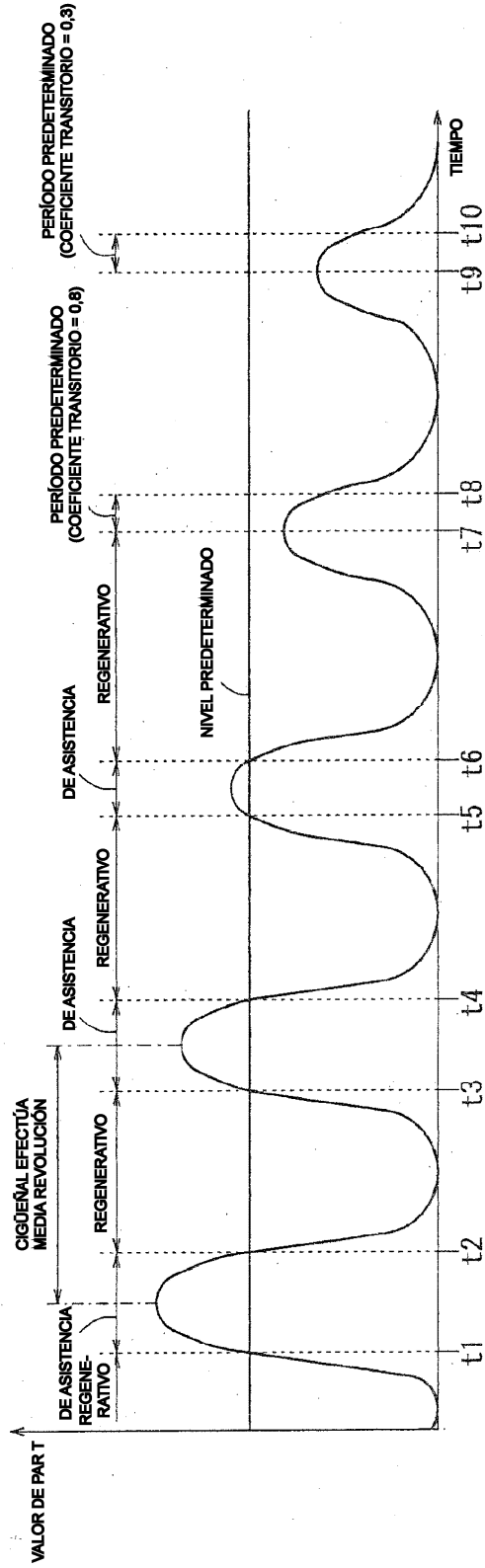


FIG. 16

