4.5.5.2.1.2.　ステップ２　各サイクルサンプルにおけるギアの選択

加速、減速、巡航、停止フェーズの各フェーズについての解釈の相違を避けるため、各フェーズの定義を別紙７の通り定める。

4.5.5.2.1.1.の変速速度の方程式及び各フェーズインジケーターに従って、各々の試験二輪車等に適切なギアを計算するものとする。

停止フェーズ中のギアの選択：停止フェーズ中における最後の５秒間は、ギアを１速にしクラッチを切ること。停止フェーズの前は、ギアをニュートラルにする、又は、クラッチを切ること。

加速フェーズ中のギアの選択：

$v \leqq v_{1\to2}$であればギア１

$v_{1\to2} < v \leqq v_{2\to3}$であればギア２

$v_{2\to3} < v \leqq v_{3\to4}$であればギア３

$v_{3\to4} < v \leqq v_{4\to5}$であればギア４

$v_{4\to5} < v \leqq v_{5\to6}$であればギア５

$v > v_{5\to6}$であればギア６

減速フェーズ中又は巡航フェーズ中のギアの選択：

$v < v_{2\to1}$であればギア１

$v < v_{3\to2}$であればギア２

$v_{3\to2} \leqq v < v_{4\to3}$であればギア３

$v_{4\to3} \leqq v < v_{5\to4}$であればギア４

$v_{5\to4} \leqq v < v_{6\to5}$であればギア５

$v \geqq v_{4\to5}$であればギア６

以下のいずれかの場合はクラッチを切ること。

(a)　車速が10km／h以下となった場合

(b)　エンジン回転数が$n_{idle}+0.03\times(s-n_{idle})$となった場合

(c)　冷機状態においてエンジンが停止する可能性がある場合

4.5.5.2.1.3.　ステップ３　追加要件による補正

以下の要件に従って変速段の選択を修正する必要がある。

(a)　加速フェーズから減速フェーズへの移行時にはギアシフトはしないこと。加速フェーズの最後の１秒に使われていたギアは、それに続く減速フェーズでも維持すること。ただし、速度がシフトダウン速度を下回った場合はこの限りではない。

(b)　アップシフトやダウンシフトは１段ずつ行うこと。ただし、２速からニュートラルに入れて停止する場合は、この限りではない。

(c)　ギアシフト計算において、アップシフトやダウンシフトから４秒以内に元のギアに戻る場合には、実際にはシフトチェンジは行わないこと。(例:23332は22222と、433334は444444とする。)

(d)　加速フェーズ中のダウンシフトはしないこと。

4.5.5.2.2.　オプション規定

ギアの選択は、以下に従って修正しても良いものとする。

いかなるサイクルにおいても、4.5.5.2.1.に基づき計算して得られるギアよりも低いギアを使用することができる。この限りにおいて、試験二輪車等の製作者が推奨するギアの使用方法に従うことができる。

注記５　国連ウェブサイト上のＧＲＰＥ関連項のWMTＣ項へ記載されているシフト計算プログラムを使用することができる。

注記６　フェーズインジケーター

ギアシフトの計算について相違を避け、試験の均一性の向上を図るため以下のフェーズインジケーターを適用する。フェーズインジケーターは表３のとおり、４つのフェーズにより定義される。

表３

４フェーズ	定　　義
停止フェーズ	速度＜５km／ｈおよび −0.5km／ｈ／ｓ（−0.139m／s^2）＜加速度＜0.5km／ｈ／ｓ(0.139m／s^2)
加速フェーズ	加速度≧0.5km／ｈ／ｓ（0.139m／s^2）
減速フェーズ	加速度≦−0.5km／ｈ／ｓ（−0.139m／s^2）
巡航フェーズ	速度≧５km／ｈ／ｓおよび −0.5km／ｈ／ｓ（−0.139m／s^2）＜加速度＜0.5km／ｈ／ｓ(0.139m／s^2)

フェーズインジケーターは一定の運転フェーズを定めることにより頻繁なギアチェンジを避け運転性を向上させることを目的として設定する。図４に例を示す。

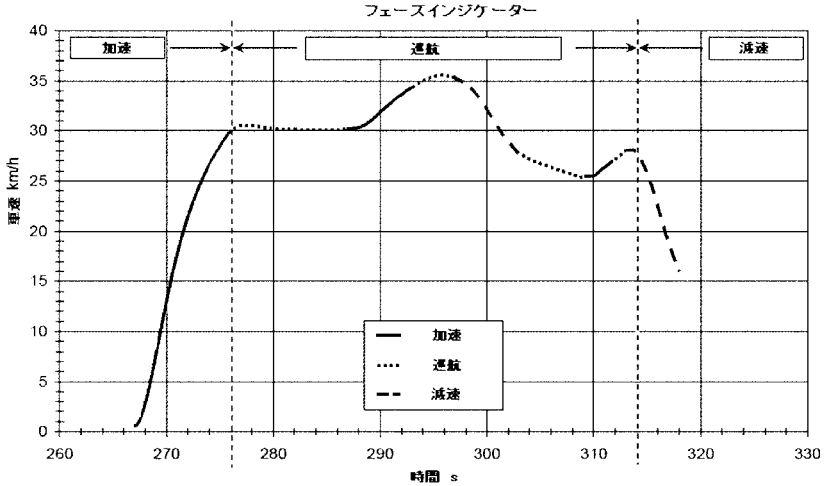


図４

4.5.6.　シャシダイナモメータの設定

シャシダイナモメータの設定のための走行抵抗力は、道路上での惰行法又は走行抵抗表（別紙５参照）のいずれかより求めることができる。

4.5.6.1.　道路上での惰行法から求めた走行抵抗力のシャシダイナモメータ設定

この方法による場合は、惰行法測定を別紙８に記載されているとおり実施すること。

4.5.6.1.1.　装置の要件

速度及び時間の測定のための装置の精度は、4.5.7.の規定に従うこととする。

4.5.6.1.2.　等価慣性重量設定

4.5.6.1.2.1.　シャシダイナモメータのm_iは、m_aに最も近いm_{fi}とする。m_aは、道路試験中に測定された試験二輪車等、運転者及び計器の総重量にm_{rf}を追加することによって求める。代わりの方法として、別紙５よりm_iを求めることもできる。m_{rf}は、測定又は計算により求めるか、mの３％と推定することができる。