4.3.3.　タイヤには、自動車製作者推奨の低温時における規定された空気圧まで空気を入れる。また、タイヤのビードが外れるのを防止するために、チューブを装着してもよい。

4.3.4.　運転者の安全のために必要な場合には、試験において転倒防止治具を使用してもよい。ただし、ＳＳＦ≦1.25の車両については4.3.4.1.、4.3.4.2.及び4.3.4.3.の規定を適用する。

4.3.4.1.　ランニングオーダー質量が1,588kg未満の車両には、「軽量」転倒防止治具を取り付けるものとする。軽量転倒防止治具は、最大質量27kg及び最大ロール慣性モーメント27kg・㎡を有するよう設計されているものとする。

4.3.4.2.　ランニングオーダー質量が1,588kgから2,722kgの車両には、「標準」転倒防止治具を取り付けるものとする。標準転倒防止治具は、最大質量32kg及び最大ロール慣性モーメント35.9kg・㎡を有するよう設計されているものとする。

4.3.4.3.　ランニングオーダー質量が2,722kg以上の車両には、「重量」転倒防止治具を取り付けるものとする。転倒防止治具は、最大質量39kg及び最大ロール慣性モーメント40.7kg・㎡を有するよう設計されているものとする。

4.3.5.　5.5.3.、5.5.4.、5.6.及び5.9.では、必要な操舵パターンを実行するようプログラムされた自動操舵装置を使用するものとする。操舵装置は、40Nmから60Nmの操舵トルクを供給できるものとする。操舵装置は、1,200°／秒までのステアリングホイール速度で作動する時にこれらのトルクを加えることができるものとする。

5.　試験手順

5.1.　車両のタイヤには、自動車製作者推奨の低温時における規定された空気圧まで空気を入れる。

5.2.　車両を静止させておき、イグニション（始動）スイッチが「ロック」または「オフ」の位置にある状態で、イグニッション（始動）スイッチを「オン」(「走行」)の位置あるいは点灯確認機能のための適切な位置（該当する場合）に入れる。ＥＳＣ動作不良警告表示は、3.5.2.7.に規定したとおりに点灯確認機能として点灯するものとし、また、「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示が装備されている場合には、「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示も、3.7.3.7.に規定したとおりに点灯確認機能として点灯するものとする。警告表示の電球確認は、3.5.4.及び3.7.5.に規定した共通スペースに表示される警告表示には必要ない。

5.3.　「ＥＳＣ　ＯＦＦ」操作装置を装備した車両は、車両を静止させておき、イグニション(始動)スイッチが「ロック」または「オフ」の位置にある状態で、イグニション（始動）スイッチを「オン」(「走行」)の位置に入れる。「ＥＳＣ　ＯＦＦ」操作装置を作動させ、3.7.3.に規定したとおりに「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示が点灯することを確認する。イグニション（始動）スイッチを「ロック」または「オフ」の位置に入れる。再度、イグニション（始動）スイッチを「オン」(「走行」)の位置に入れ、ＥＳＣが3.6.2.に規定したとおりに復帰したことを示す「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示の消灯を確認する。

5.4.　ブレーキの慣らし

5.4.1.　5.4.2.～5.4.5.に記述した方法を用いて車両のブレーキの慣らしを行う。

5.4.2.　約0.5ｇの平均減速度で、56㎞／ｈから10回の停止を行う。

5.4.3.　5.4.2.を実施した直後に、より高い減速度で、72㎞／ｈから更に３回の停止を行う。

5.4.4.　5.4.3.の停止を実施する時には、各制動の大部分において車両のアンチロックブレーキシステム（ＡＢＳ）が作動するよう十分な力をブレーキペダルに掛ける。

5.4.5.　5.4.3.の最後の停止が完了した後、車両を72㎞／ｈで５分間走行させ、ブレーキを冷却する。

5.5.　タイヤの慣らし

5.5.1.　成形時の光沢を摩滅させ、試験温度に到達させるために、5.6.及び5.9.の試験走行を開始する直前に、5.5.2.～5.5.4.の手順を用いてタイヤに慣らしを施す。

5.5.2.　約0.5ｇから0.6ｇの横加速度が発生する速度で、直径30ｍの円に沿って時計回りに３周、その後、反時計回りに３周、試験車両を走行させる。

5.5.3.　１Hzの周波数、0.5ｇから0.6ｇの最大横加速度に対応する最大ステアリングホイール角度の正弦曲線の操舵パターンを用いて、車速56㎞／ｈにて計４試行にわたり車両を走行させる。なお、各試行において10周期の正弦曲線の操舵を実施する。

5.5.4.　４試行目の10周期目におけるステアリングホイール角の角度は、その他の周期のそれの２倍とする。各周回及び各試行の間に認められる最大の時間間隔は５分である。

5.6.　「スローリーインクリーシングステア（ＳＩＳ）」試験の手順

5.6.1.　80±２㎞／ｈの一定車速で、約0.5ｇの横加速度が得られるまで13.5°／秒ずつ増加する操舵パターンを用いて、車両に「スローリーインクリーシングステア（ＳＩＳ）」試験の走行を２シリーズ実施する。各シリーズにおいて３回の試行を繰り返す。１つのシリーズでは反時計回りの操舵を、もう一方のシリーズでは時計回りの操舵を用いる。各試行の間に認められる最大の時間間隔は５分である。

5.6.2.　「スローリーインクリーシングステア（ＳＩＳ）」試験から角度「A」を求める。「A」は、試験車両に0.3ｇの定常状態の横加速度（5.11.4.に規定した方法を用いて補正後の値）が発生するステアリングホイール角を度数で表したものである。線形回帰を利用して、６回の「スローリーインクリーシングステア（ＳＩＳ）」試験のそれぞれから、最も近い0.1°まで「A」を計算する。計算した６つの「A」の絶対値を平均し、最も近い0.1°まで丸めて、下記で用いる最終的な角度である「A」を算出する。

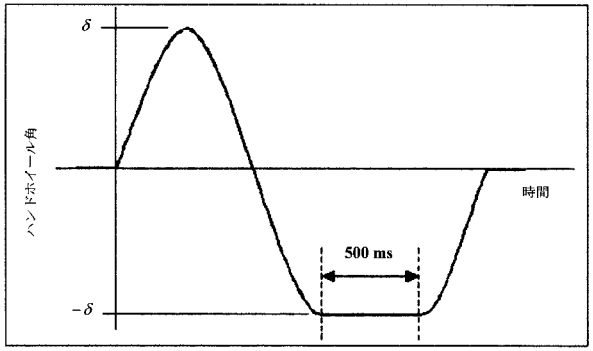
5.7.　角度「A」を決定したら、タイヤ交換をせずに、5.9の「ドウェル付きサイン」試験を実施する直前に、5.5.に規定したタイヤの慣らしを再び実施する。「ドウェル付きサイン」試験の最初のシリーズは、5.6.の「スローリーインクリーシングステア（ＳＩＳ）」試験の完了から２時間以内に開始するものとする。

5.8.　ＥＳＣ動作不良警告表示及び「ＥＳＣ　ＯＦＦ」警告表示（装備している場合）が点灯していないことを確かめて、ＥＳＣシステムが有効であることを確認する。

5.9.　オーバーステア介入及び回避性能の「ドウェル付きサイン」試験

5.9.1.　図２に示す２回目の最大角度から始まる500msの保持時間を伴う0.7Hz周波数の正弦波で構成される操舵パターンを用いて、車両に試験走行を２シリーズ実施する(「ドウェル付きサイン」試験)。１つのシリーズでは前半のサイクルに反時計回りの操舵を用い、もう一方のシリーズでは前半のサイクルに時計回りの操舵を用いる。車両には、静止させた状態で、各試験走行の間に1.5分から５分の冷却時間が許される。

図２



5.9.2.　操舵は、車両が80±２㎞／ｈで高速ギアにより惰性走行している状態で開始する。

5.9.3.　各シリーズにおける最初の走行の操舵角度は1.5Aであり、ここで、Ａとは5.6.2.で求めたステアリングホイール角である。

5.9.4.　試験走行の各シリーズにおいて、操舵角度は走行ごとに0.5Ａずつ増加させる。ただし、当該走行によって、操舵角度が5.9.5.に規定した最終走行の角度を超えないことを条件とする。