4.　試験方法

4.1.　試験準備

4.1.1.　試験車両は、排気システムが正常に作動するものであること。

4.1.2.　試験車両は、試験前に蒸気洗浄を行うことができるものとする。

4.1.3.　燃料タンクには、燃料タンクから燃料を排出するための装置を備えることができるものとする。この場合において、当該装置の代わりに燃料の排出をポンプで行ってもよい。

4.2.　プレコンディショニングフェーズ

4.2.1.　試験車両は、周囲温度が293.2K以上303.2K以下（20℃以上30℃以下）である試験区域内に入れること。

4.2.2.　試験車両は、シャシダイナモメータ上に設置し、総排気量が0.050ℓ以下であって、かつ、最高速度50km／h未満のものにあっては、別添44　Ⅰ　二輪車モード法の8.1.による走行を、それ以外のものにあっては、同別添　Ⅱ　WMTCモード法の4.5.4.1.による走行を１回行うこと。この場合において、当該走行中の排出ガスの測定結果を排出ガス試験結果として使用してはならない。

4.2.3.　試験車両は、表１の左欄に掲げる排気量に応じ、同表右欄に掲げるソーク時間の範囲内でソークを行うこと。この場合において、潤滑油及び冷却液の温度は、ソーク終了時点のソーク室内温度の±３K（±３℃）以内でなければならない。

表１　SHED試験におけるソーク時間

排気量	ソーク時間
170cm³未満	６時間以上36時間以下
170cm³以上280cm³未満	８時間以上36時間以下
280cm³以上	12時間以上36時間以下

4.3.　試験フェーズ

4.3.1.　ダイアーナルブリージングロス試験

4.3.1.1.　SHEDは、安定した試験状態となるまで、試験直前に数分間のベント及びパージを行うこと。この場合において、掃気用ファン等を稼働させなければならない。

4.3.1.2.　HC分析計は、試験直前にゼロ及びスパン調整を行うこと。

4.3.1.3.　燃料タンクから燃料を排出し、その後、283.2K以上287.2K以下（10℃以上14℃以下）の試験燃料を燃料タンクの容量の50±２％まで再充填すること。

4.3.1.4.　原動機が停止した状態で試験車両をSHEDに搬入した後、当該車両を直立した状態で配置し、試験車両に備えられた燃料タンクの温度センサ及び電熱板を温度コントローラに接続すること。

4.3.1.5.　温度コントローラに接続後、直ちに掃気用ファン等を停止するとともに、燃料温度とSHED内の温度の記録を直ちに開始しなければならない。

4.3.1.6.　燃料及び燃料蒸発ガスについては、それぞれ288.7±１K（15.5±１℃）、294.2±１K（21.0±１℃）の開始温度まで加熱してもよい。

4.3.1.7.　加熱試験は、燃料温度が287.2K（14.0℃）に到達後、直ちに次に掲げる手順に従って行うこと。

4.3.1.7.1.　燃料タンクキャップを取り付ける。

4.3.1.7.2.　SHEDの扉を閉める。

4.3.1.7.3.　燃料が288.7±１K（15.5±１℃）の温度に到達後、直ちに次に掲げる手順に従って作業を行う。

4.3.1.7.3.1.　HC濃度、気圧及び温度を測定し、それらを燃料タンク加熱試験の開始値とする。

4.3.1.7.3.2.　燃料タンクの温度を60±２分の間で、露出型燃料タンクの場合にあっては20±0.5K（20±0.5℃）、非露出型燃料タンクの場合にあっては13.3±0.5K（13.3±0.5℃）を線形に上昇させる燃料タンクの加熱を開始する。

露出型燃料タンクの場合

Tf　＝0.3333・t＋288.7

Tv　＝0.3333・t＋294.2

非露出型燃料タンクの場合

Tf　＝0.2222・t＋288.7

Tv　＝0.2222・t＋294.2

Tf　：目標燃料温度　［K］

Tv　：目標燃料蒸発ガス温度　［K］

t　　：試験開始からの経過時間　［分］

燃料蒸発ガス温度の初期値は、294.2K以上299.2K以下（21℃以上26℃以下）とすることができる。この場合において、燃料蒸発ガスは試験の開始時に加熱を行わないものとし、その後、燃料温度が関数Tfにより燃料蒸発ガス温度より5.5K（5.5℃）低い温度まで上昇した際、燃料蒸発ガス加熱の式にしたがうものとする。

4.3.1.8.　HC分析計は、試験終了直前にゼロ及びスパン調整を行うこと。

4.3.1.9.　4.3.1.6.の加熱試験を実施した後、SHED内のHC濃度を測定すること。この場合において、測定した時刻又は測定の経過時間、温度並びに気圧を記録しなければならない。

4.3.1.10.　測定が終了し、加熱を停止した後、SHEDの扉を開けて、電熱板及び温度センサを温度コントローラから取り外すこと。その後、試験車両の原動機を停止した状態でSHEDから搬出すること。

4.3.1.11.　燃料タンクキャップは、ダイアーナルブリージングロス試験終了からドライビングサイクル開始までの間、車両から取り外してもよい。この場合において、ドライビングサイクルは、ダイアーナルブリージングロス試験の終了後から60分以内に開始すること。

4.3.2.　ドライビングサイクル

ダイアーナルブリージングロス試験後、原動機を停止した状態でシャシダイナモメータまで試験車両を移動し、当該車両のクラスに該当するドライビングサイクルで走行を開始すること。この場合において、当該走行中の排出ガスの測定結果を排出ガス試験結果として使用することはできない。

4.3.3.　ホットソークロス試験

燃料蒸発ガスの排出量は、60±0.5分の間行うホットソークロス試験中に測定するHCの排出量とする。この場合において、ホットソークロス試験は、ドライビングサイクル終了後から７分以内に開始すること。

4.3.3.1.　SHEDは、安定した試験状態となるまで、試験直前に数分間のベント及びパージを行うこと。この場合において、掃気用ファン等を稼働させなければならない。

4.3.3.2.　HC分析計は、試験直前にゼロ及びスパン調整を行うこと。

4.3.3.3.　試験車両は、原動機を停止した状態でSHED内に搬入し、直ちに掃気用ファン等を停止すること。