4.2.1.3.2.　自動車製作者の仕様

自動車は、4.2.2.3.に規定するタイヤ空気圧及び4.2.1.3.3.に規定するホイール調整並びに最低地上高、自動車の高さ、ドライブトレイン及びホイールベアリング潤滑油に関して、非典型的な内部引きずりを回避するためにブレーキを調整すること。

4.2.1.3.3.　アライメント

トー及びキャンバーは、自動車製作者が定義する範囲内で自動車の縦軸からの最大偏差に設定するものとし、トー及びキャンバーに関する値を自動車製作者が規定している場合は、それらの値を用いるものとする。ただし、自動車製作者等の要請がある場合は、自動車の縦軸からの偏差が規定値より高い値を使用してもよい。その他の調節可能なアライメントパラメータ（キャスターなど）は、自動車製作者が推奨する値に設定するものとする。ただし、推奨値がない場合は、自動車製作者が定義する範囲の算術平均値に設定するものとする。これらの調整可能なアライメントパラメータ及び設定値については記録するものとする。

4.2.1.3.4.　エンジンルームカバー等

走行抵抗の測定中は、エンジンルームカバー、荷物室カバー、手動式可動パネル及びすべての窓は閉じるものとする。

4.2.1.3.5.　惰行モード

再現不能な力が原因で、シャシダイナモメータの設定が6.1.3.又は6.2.3.の規定を満たすことができない場合は、当該自動車に自動車惰行モードを備えるものとする。

4.2.1.3.5.1.　自動車が自動車惰行モードを備える場合、走行抵抗決定の過程とシャシダイナモメータ上の両方で試験を実施するものとする。

4.2.2.　タイヤ

4.2.2.1.　タイヤ

タイヤは、協定規則第117号の技術的な要件に基づき測定した転がり抵抗を有すること。この場合において、転がり抵抗係数は、表1により分類された転がり抵抗のクラスに応じ、表2に定める走行抵抗係数とする。

表1　転がり抵抗係数（RRC）のクラス

クラス	乗用自動車	貨物自動車
1	RRC≦6.5	RRC≦5.5
2	6.5＜RRC≦7.7	5.5＜RRC≦6.7
3	7.7＜RRC≦9.0	6.7＜RRC≦8.0
4	9.0＜RRC≦10.5	8.0＜RRC≦9.2
5	10.5＜RRC≦12.0	9.2＜RRC≦10.5
6	RRC＞12.0	RRC＞10.5

表2

クラス	乗用自動車	貨物自動車
1	RRC＝5.9	RRC＝4.9
2	RRC＝7.1	RRC＝6.1
3	RRC＝8.4	RRC＝7.4
4	RRC＝9.8	RRC＝8.6
5	RRC＝11.3	RRC＝9.9
6	RRC＝12.9	RRC＝11.2

4.2.2.2.　タイヤの状態

試験に使用するタイヤは、次に掲げる要件に適合していること。

(a)　製造日から2年以内であること。

(b)　トレッドの元の形状での研削を除き、特別なコンディショニング、加熱又は人為的な経年劣化の処理が施されていないこと。

(c)　走行抵抗の測定前に路上で少なくとも200kmの慣らし運転を行うこと。

(d)　試験前のトレッドの深さが100％から80％の範囲で一定であること。

4.2.2.2.1.　測定後の走行距離が500kmを超えた場合、トレッドの深さを再測定するものとする。

4.2.2.3.　タイヤ空気圧

フロントタイヤ及びリアタイヤは、自動車製作者の規定値に従い、惰行試験において選択するタイヤの、各軸に関するタイヤ空気圧の範囲の下限まで空気を入れるものとする。

4.2.2.3.1.　タイヤ空気圧の調整

周囲温度とソーク温度の差が5℃を超える場合、タイヤ空気圧を次のように調整すること。

(a)　目標圧力よりも10％高い圧力でタイヤを1時間以上ソークする。

(b)　試験前に、タイヤ空気圧を4.2.2.3.に規定する空気圧まで低下させ、ソーク環境温度と周囲試験温度の差に対し、次式に基づき1K当たり0.8kPaの割合で調整する。

$Dp_t = 0.8 \times (T_{soak} - T_{amb})$

Dp_t：4.2.2.3.に規定するタイヤ空気圧に追加するタイヤ空気圧調整値（kPa）

T_{soak}：タイヤソーク温度（℃）

T_{amb}：試験周囲温度（℃）

(c)　圧力調整から自動車暖機までの間、タイヤを直射日光等の外部熱源から遮蔽する。

4.2.3.　計測器の設置

すべての計器は、試験自動車の空気力学的特性に及ぼす影響が最小となるように設置すること。設置した計器の（$C_D \times A_f$）に対する影響が0.015m²より大きい場合は、3.2.の基準に適合する風洞内において計器を有する自動車と計器を有しない自動車についてそれぞれ測定し、測定差をf_2から減算するものとする。

4.2.4.　自動車暖機

4.2.4.1.　路上

暖機は試験自動車を走行させることにより行うこと。

4.2.4.1.1.　暖機前に、クラッチを切断した状態又は自動変速機をニュートラルにした状態で車速を5秒から10秒以内に80km/hから20km/hへと減速させ、その後制動動作を行わないこと。ただし、自動車製作者等からの要請がある場合は、必要な場合に限り、暖機後に制動装置を作動させて減速を行ってもよい。

4.2.4.1.2.　暖機及び安定化

安定状態に達するまで、少なくとも20分間、自動車を別紙1に規定するWLTCの最高速度の90％で走行すること。

4.3.　惰行法による走行抵抗の測定及び計算

静止流速測定又は車上流速測定により走行抵抗を求めること。

4.3.1.　定置型風速測定

4.3.1.1.　走行抵抗曲線を決定するための基準速度の選択

2.2.及び2.3.に基づき走行抵抗を決定するための基準速度を選択すること。