T：算術平均気温（℃）
v：車速（km/h）
w_1：4.5.3.に定義された風抵抗補正
6.1.に規定するシャシダイナモメータ負荷設定の計算における目標走行抵抗係数A_tとして、$(f_0-w_1-K_1)\times(1+K_0\times(T-20))$の計算結果を用いるものとする。
6.1.に規定するシャシダイナモメータ負荷設定の計算における目標走行抵抗係数B_tとして、$f_1\times(1+K_0\times(T-20))$の計算結果を用いるものとする。
6.1.に規定するシャシダイナモメータ負荷設定の計算における目標走行抵抗係数C_tとして、$K_2\times f_2$の計算結果を用いるものとする。

4.5.5.2.　以下の手順に基づき、4.4.4.により算定した曲線を基準条件及び設置された測定機器に対して補正すること。

4.5.5.2.1.　基準条件に対する補正

$C^*=((c_0-w_2-K_1)+c_1V)\times(1+K_0(T-20))+K_2c_2v^2$

C^*：補正された走行抵抗（Nm）
c_0：定数項（Nm）
c_1：4.4.4.により算定した1次項の係数（Nm・(h/km)）
c_2：4.4.4.により算定した2次項の係数（Nm・$(h/km)^2$）
K_0：4.5.2.に定義する転がり抵抗の補正率
K_1：4.5.4.に定義する試験自動車重量の補正率
K_2：4.5.1.に定義する空気抵抗の補正率
v：車速（km/h）
T：算術平均気温（℃）
w_2：4.5.3.に定義する風補正抵抗

4.5.5.2.2.　トルクメータに対する補正

走行抵抗をトルクメータ法によって求める場合、車外に設置されたトルク測定機器が自動車の空気力学的特性に及ぼす影響について、走行抵抗を補正すること。
走行抵抗係数c_2を次式により補正すること。

$c_2corr=K_2\times c_2\times(1+(\Delta(C_D\times A_f))/(C_{D'}\times A_{f'}))$

この場合において、

$\Delta(C_D\times A_f)=(C_D\times A_f)-(C_{D'}\times A_{f'})$

$C_{D'}\times A_{f'}$：3.2.を満たす風洞内における測定により、空力抵抗係数にトルクメータ測定機器を設置した自動車の前面投影面積を乗算した積（m^2）
$C_D\times A_f$：3.2.を満たす風洞内における測定により、空力抵抗係数にトルクメータ測定機器を設置していない自動車の前面投影面積を乗算した積（m^2）

4.5.5.2.3.　目標走行抵抗係数

6.2.に規定するシャシダイナモメータ負荷設定の計算における目標走行抵抗係数a_tとして、$(c_0-w_2-K_1)\times(1+K_0\times(T-20))$の計算結果を用いるものとする。
6.2.に規定するシャシダイナモメータ負荷設定の計算における目標走行抵抗係数b_tとして、$c_1\times(1+K_0\times(T-20))$の計算結果を用いるものとする。
6.2.に規定するシャシダイナモメータ負荷設定の計算における目標走行抵抗係数c_tとして、$c_2corr\times r$の計算結果を用いるものとする。

4.6.　自動車パラメータに基づくデフォルト走行抵抗の計算方式

4.6.1.　自動車パラメータに基づくデフォルト走行抵抗の計算

4.6.1.1.　4.3.及び4.4.にかかわらず、走行抵抗をデフォルト走行抵抗の計算方式により算定してもよい。この場合において、基準速度点に対してデフォルト走行抵抗F_cを計算すること。

4.6.1.2.　デフォルト走行抵抗を次式により算定すること。

$F_c=f_0+f_1\times v+f_2\times v^2$

F_c：自動車速度の関数としてのデフォルト走行抵抗の計算値（N）
f_0：次式によって算定される一定走行抵抗係数（N）
$f_0=0.140\times TM$
f_1：1次走行抵抗係数であり、0とする。
f_2：次式によって定義される2次走行抵抗係数（N・$(h/km)^2$）
$f_2=2.8\times10^{-6}\times TM+0.0170\times width\times height$
v：自動車速度（km/h）
TM：試験自動車重量（kg）
width：ISO 612：1978規格の6.2.に定義された自動車の幅（m）
height：ISO 612：1978規格の6.3.に定義された自動車の高さ（m）

5.　シャシダイナモメータへの走行抵抗の設定

5.1.　シャシダイナモメータ試験の準備

5.1.1.　試験施設の条件

5.1.1.1.　ローラ

シャシダイナモメータのローラは、清浄で乾燥しているものであって、タイヤの滑りを生じさせる可能性がある異物が付着していないものとする。複数のローラを有するシャシダイナモメータにあっては、後続のWLTC試験と同じ連結の状態でシャシダイナモメータを動作させるものとする。動力吸収ユニットに連結されたローラからシャシダイナモメータの速度を測定すること。

5.1.1.1.1.　タイヤスリップ

タイヤスリップ防止のため、自動車上又は自動車内に追加ウェイトを載せてもよい。この場合において、追加ウェイトを用いてシャシダイナモメータ上で負荷設定を行うこと。ただし、追加ウェイトは、負荷設定、排出ガス試験及び燃料消費試験に使用し、追加ウェイトを使用したときは、それを記録すること。

5.1.1.2.　室温

試験施設の温度は、特別な規定がある場合を除き、標準条件を23℃とし、試験中は±5℃以内とする。

5.2.　シャシダイナモメータの準備

5.2.1.　慣性重量の設定

シャシダイナモメータの等価慣性重量を2.5.3.に基づき設定すること。ただし、シャシダイナモメータの等価完成重量を正確に設定できない場合にあっては、10kgを超えない範囲の増量で次に高い慣性設定を使用すること。

5.2.2.　シャシダイナモメータの暖機

シャシダイナモメータ製作者が推奨する方法又は適切な方法により、シャシダイナモメータを暖機すること。

5.3.　自動車の準備

5.3.1.　タイヤ空気圧の調整

WLTC試験のソーク温度におけるタイヤ空気圧は、4.2.2.3.に規定するタイヤ空気圧範囲の下限を最大50％上回るように設定し、それを記録すること。

5.3.2.　再現不能な力が原因で、シャシダイナモメータ設定を6.1.3.に基づき決定できない場合にあっては、当該自動車に自動車惰行モードを備えること。

5.3.2.1.　自動車が自動車惰行モードを備える場合、走行抵抗測定時及びシャシダイナモメータ上のそれぞれで測定すること。

5.3.3.　シャシダイナモメータ上の自動車の配置

試験自動車をシャシダイナモメータ上の直進方向に配置し、安全な方法で固定すること。1軸ローラのシャシダイナモメータを使用する場合にあっては、ローラ上のタイヤの接触面の中心は、ローラ上端から±25mm又はローラ径の±2％のいずれか小さい値以内にあること。

5.3.4.　自動車の暖機

5.3.4.1.　別紙1に規定されたWLTCにより自動車を暖機すること。