6.2.2.　ホイールトルク測定

4.4.2.に基づきシャシダイナモメータ上のホイールトルク測定試験を行うこと。この場合において、ホイールトルクメータは、路上試験で使用したものと同一のものを使用すること。

6.2.3.　検証

6.2.3.1.　4.5.5.2.1.により目標走行抵抗曲線を次式として算定すること。

$C_t^* = a_t + b_t \times v_j + c_t \times v_j^2$

6.2.3.2.　4.4.3.に規定する方法及び測定精度並びに4.4.4.に規定する走行抵抗曲線に基づき、4.5.に基づく補正を行うこと。ただし、すべての場合に両方向の測定を除外して、次式としてシャシダイナモメータ上の再現走行抵抗曲線を計算すること。

$C_s^* = C_{0s} + C_{1s} \times v_j + c_{2s} \times v_j^2$

6.2.3.2.1.　再現走行抵抗は、すべての速度基準点において目標走行抵抗から±10N×r'以内であること。この場合においてr'は、80km/hにおけるシャシダイナモメータ上のタイヤの動的半径（m）である。ただし、いずれかの基準速度における許容値が本項に説明する方法の基準を満たさない場合には、6.2.3.3.に基づき、シャシダイナモメータの負荷設定を調整すること。

6.2.3.3.　調整

次式によりシャシダイナモメータ負荷設定を調整すること。

$$F_{dj}^* = F_{dj} - \frac{F_{ej}}{r'} = F_{dj} - \frac{F_{sj}}{r'} + \frac{F_{tj}}{r'}$$

$$= (A_d + B_d v_j + C_d v_j^2) - \frac{(a_s + b_s v_j + c_s v_j^2)}{r'} + \frac{(a_t + b_t v_j + c_t v_j^2)}{r'}$$

$$= \left\{A_d + \frac{(a_t - a_s)}{r'}\right\} + \left\{B_d + \frac{(b_t - b_s)}{r'}\right\} v_j + \left\{C_d + \frac{(c_t - c_s)}{r'}\right\} v_j^2$$

F_{dj}：新しいシャシダイナモメータ設定負荷（N）であり、$(F_{sj} - F_{tj})$（Nm）に相当する。

F_{ej}：$(F_{sj} - F_{tj})$に等しい調整走行抵抗（Nm）

F_{sj}：基準速度v_jにおける再現走行抵抗（Nm）

F_{tj}：基準速度v_jにおける目標走行抵抗（Nm）

r'：80km/hで得られたタイヤのシャシダイナモメータ上の動的半径（m）

この場合において、新しいシャシダイナモメータ設定係数として、A_d^*、B_d^*及びC_d^*を次式により定義する。

$$A_d^* = A_d + \frac{a_t - a_s}{r'}$$

$$B_d^* = B_d + \frac{b_t - b_s}{r'}$$

$$C_d^* = C_d + \frac{c_t - c_s}{r'}$$

6.2.3.4.　6.2.3.2.の要件が満たされたときの駆動軸の質量、タイヤの仕様及びシャシダイナモメータ負荷設定を記録すること。

6.2.3.5.　6.2.2.及び6.2.3.を繰り返すこと。

6.2.4.　走行抵抗係数から路面抵抗係数f_0、f_1及びf_2への変換

6.2.4.1.　路面抵抗の式における係数f_0、f_1及びf_2は6.2.4.2.から6.2.4.4.までの規定により算定すること。ただし、反復可能な形で惰行走行を行うことができない場合であって、4.2.1.3.5.による惰行モードによる走行を行えない場合にあっては、路面抵抗の式における係数f_0、f_1及びf_2を6.2.4.1.1.の式により算定すること。

6.2.4.1.1.

$$f_0 = \frac{c_0}{r} \times 1.02$$

$$f_1 = \frac{c_1}{r} \times 1.02$$

$$f_2 = \frac{c_2}{r} \times 1.02$$

c_0、c_1、c_2：4.4.4.により算定する走行抵抗係数（Nm、Nm/（km/h）、Nm/（km/h）^{2}）

r：走行抵抗を算定するときに使用した自動車の動的タイヤ半径（m）

1.02：ドライブトレイン損失を補正する近似係数

6.2.4.1.2.　算定したf_0、f_1及びf_2の値は、次に掲げる場合に使用し、シャシダイナモメータ設定、排出ガス試験及び航続距離試験には使用しないこと。

(a)　ギヤシフトポイントの決定（別紙２）

(b)　電気自動車に関する結果の計算（別紙８の4.）

6.2.4.2.　規定された許容値範囲内にシャシダイナモメータを設定し、4.3.1.3.に基づきシャシダイナモメータ上で惰行走行を行うこと。この場合において、惰行走行時間を記録すること。

6.2.4.3.　基準速度v_jにおける路面抵抗F_j（N）を次式により算定すること。

$$F_j = \frac{1}{3.6} \times (TM + m_r) \times \frac{\Delta v}{\Delta t_j}$$

F_j：基準速度v_jにおける路面抵抗（N）

TM：試験自動車重量（kg）

m_r：2.5.1.に規定する回転する構成部品の等価有効質量（kg）

Δv＝10km/h

Δt_j：速度v_jに対応する惰行走行時間（s）

6.2.4.4.　基準速度範囲全体の最小二乗回帰分析により、路面抵抗の式における係数f_0、f_1及びf_2を計算するものとする。

別紙５　試験機器及び校正

1.　試験装置の仕様及び設定

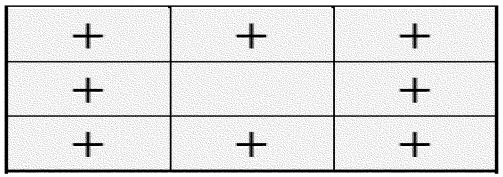
1.1.　ファンの仕様

1.1.1.　送風機により、試験自動車を冷却すること。この場合において、シャシダイナモメータのローラ速度が５km/hを超えるときは、ファンの出口における当該試験自動車の車両中心線に平行な風速成分が車速に等しいものであり、ファンの出口における当該風速成分と車速の差は、５km/h又は車速の10％のいずれか大きい値より小さいものであること。

1.1.2.　1.1.1.の風速成分は、下記の測定点において測定される風速成分を平均することにより求めること。ただし、当該風速成分を測定する場合にあっては、ファンの前方に自動車その他の障害物のない状態で行い、風速成分の測定装置は出口から20cm以内の距離に配置すること。

(a)　出口が矩形であるファンにあっては、その出口を９等分することによって得られる各領域の中心点とする。ただし、中心の矩形領域は測定しない（図１参照）。

図１　矩形出口のファン



(b)　出口が円形であるファンにあっては、その出口を８等分することによって得られる扇形の各領域中、出口の中心からの距離が出口の半径の３分の２である円と、各円弧を等分する半径方向の直線との各交点（図２参照）。