4.7.4.2.2.　安定速度での測定手順

4.7.4.2.2.1.　基準速度点の最高点から最低点まで試験を実施するものとする。

4.7.4.2.2.2.　次の基準速度点への減速は直前の速度点における測定直後に、約１m／s^2で円滑に行うこと。

4.7.4.2.2.3.　基準速度を測定開始後４秒以上10秒以内で安定させるものとする。

4.7.4.2.2.4.　車速を一定に保ちながら、各基準速度点における力を６秒以上測定するものとする。この場合において、当該基準速度点において得られる力F_{jDyno}は、測定中の力の算術平均とする。

4.7.4.2.2.5.　各基準速度点について4.7.4.2.2.2.から4.7.4.2.2.4.までを繰り返すものとする。

4.7.4.2.3.　減速による測定手順

4.7.4.2.3.1.　4.7.4.2.1.に基づきプレコンディショニング及びシャシダイナモメータ設定を実行すること。この場合において、各惰行走行前に、最高基準速度（4.7.4.2.1.3.に基づき暖機を実施する場合は最高基準速度の110％。この項において同じ。）で、１分以上、試験自動車を走行させるものとする。その後、最高基準速度を少なくとも10km／h上回る速度まで試験自動車を加速し、惰行走行を開始するものとする。

4.7.4.2.3.2.　4.3.1.3.1.から4.3.1.4.4.までに基づき、測定すること。この場合において、両方向の惰行走行は不要とし、4.3.1.4.2.のΔt_{ji}を計算するための式は適用しないものとする。また、減速を２回行った後、各基準速度点におけるそれぞれの惰行走行力が±10N以内であれば測定を停止し、±10Nを越えた場合は、4.3.1.4.2.の規定に基づき、少なくとも３回の惰行走行を行うものとする。

4.7.4.2.3.3.　空気抵抗を除き、各基準速度v_jにおける力f_{jDyno}を計算するものとする。

$f_{jDyno}=f_{jDecel}-c_d\times v_j^2$

f_{jDecel}：基準速度点ｊにおいて、4.3.1.4.4.のF_jの計算式により算定される力（N）

c_d：4.7.4.2.1.1.に規定するシャシダイナモメータ設定係数（N／（km／h）^{2}）

ただし、自動車製作者等の申請により、惰行走行時及びf_{jDyno}の計算としてc_dを０に設定してもよい。

4.7.4.2.4.　測定条件

試験自動車は、4.3.1.3.2.に規定する状態にあるものとし、惰行走行の間は、変速機はニュートラルとし、ハンドルの動きは可能な限り避け、制動装置は操作しないものとする。

4.7.4.3.　フラットベルト法の測定結果

フラットベルト型シャシダイナモメータによる測定の結果f_{jDyno}をf_jとし、4.7.6.の追加計算に用いるものとする。

4.7.5.　ローラ型シャシダイナモメータによる測定

4.7.5.1.　基準

別添５の1.及び2.の規定に加え、4.7.5.1.1.から4.7.5.1.6.までに規定する基準を適用するものとする。

4.7.5.1.1.　シャシダイナモメータ

フロントアクスル及びリアアクスルは、直径1.2m以上の１ローラを備えるものとする。この場合において、x方向で測定される力は、動力伝達装置内の摩擦力を含むものとする。

4.7.5.1.2.　車両拘束装置

シャシダイナモメータは、試験自動車を位置合わせするセンタリング装置を備えるものとする。この場合において、拘束装置は、走行抵抗測定の惰行走行結果を用いて、次に掲げる範囲内に駆動輪の中心位置を維持すること。

4.7.5.1.2.1.　車両位置

5.3.3.の規定に基づき、試験自動車をシャシダイナモメータのローラ上に設置するものとする。

4.7.5.1.2.2.　垂直力

拘束装置は、4.7.4.1.2.3.の要件を満たすものとする。

4.7.5.1.3.　測定される力の精度

測定される力の精度は4.7.4.1.3.の規定を適用するものとし、x方向の力は、別紙５の2.4.1.に規定するした精度で測定するものとする。

4.7.5.1.4.　シャシダイナモメータ速度の制御

ローラ速度を±0.2km／hの精度で制御するものとする。

4.7.5.1.5.　ローラ面

ローラ面は、4.7.4.1.5.の規定を適用する。

4.7.5.1.6.　冷却

冷却ファンは、4.7.4.1.6.の規定を適用する。

4.7.5.2.　シャシダイナモメータの測定

4.7.4.2.の規定に基づき測定を実行するものとする。

4.7.5.3.　シャシダイナモメータローラ曲線の補正

シャシダイナモメータ上で測定される力を路上に相当する基準に合わせて補正し、その結果をf_jとする。

$$f_j=f_{jDyno}\times c1\times\sqrt{\frac{1}{\frac{R_{Wheel}}{R_{Dyno}}\times c2+1}}+f_{jDyno}\times(1-c1)$$

c１：f_{jDyno}のタイヤ転がり抵抗分

c２：シャシダイナモメータ固有の半径補正係数

f_{jDyno}：各基準速度点ｊについて4.7.4.2.3.3.に基づき算定した力（N）

R_{Wheel}：公称設計タイヤ径の２分の１（m）

R_{Dyno}：シャシダイナモメータローラの半径（m）

4.7.6.　計算

4.7.6.1.　フラットベルト型シャシダイナモメータ及びローラ型シャシダイナモメータ測定結果の補正次式に基づき、4.7.4.及び4.7.5.により算定された力の測定値を基準条件に対して補正するものとする。

$F_{Dj}=f_j-K_1\times(1+K_0(T-293))$

F_{Dj}：基準速度点ｊにおいてフラットベルト型シャシダイナモメータ又はローラ型シャシダイナモメータで測定した補正済みの抵抗（N）

f_j：基準速度点ｊにおける力の測定値（N）

K_0：4.5.2.に規定する転がり抵抗の補正係数（K－１）

K_1：4.5.4.に規定する試験質量補正（N）

T：測定中の試験室の算術平均温度（K）

4.7.6.2.　空気抵抗の計算

次式に基づき空気抵抗を計算するものとする。この場合において、試験自動車が速度に依存して可動するエア・スポイラ等を備える場合にあっては、当該基準速度点について、対応する（$C_D\times A_f$）値を適用するものとする。

$$F_{Aj}=(C_D\times A_f)_j\times\frac{\rho_0}{2}\times\frac{v_j^2}{3.6^2}$$

F_{Aj}：基準速度点ｊにおいて風洞内で測定された空気抵抗（N）

$(C_D\times A_f)_j$：特定の基準速度点ｊにおける抵抗係数と前面投影面積の積（m^2）

ρ_0：乾燥空気密度（kg／m^3）

v_j：基準速度ｊ（km／h）