2.6.4.　充電効率の測定

⑴・⑵　（略）

⑶　ソーク後の蓄電装置システム放電方法は、以下から測定方法を選択のうえ、蓄電装置端子間に電気エネルギー測定機器を配置し、消費電気エネルギーE_{DC}を測定する。

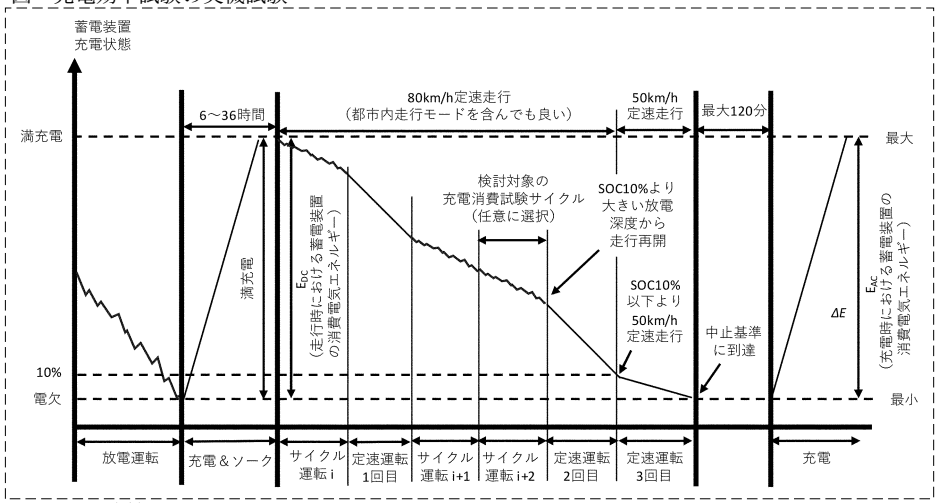
①　当該自動車をコールド状態から定速走行で運転し、満充電から車両が定速車速を維持できない状態まで蓄電装置システムを放電させる。定速走行時の車速は80㎞／ｈ（アクセルペダルを全開にしても到達できない自動車にあっては、この限りでない。）より開始し、ＳＯＣが10％以下となったところで車速を50㎞／ｈに変更し、電欠まで走行すること。なお車速変更は１分以内に完了すること。定速走行開始時の加速はアクセル全開もしくは３分以内に定速車速に達するものとし、電欠により定速車速から２㎞／ｈ以上低下した状態が４秒以上続いた時点でアクセル開度を全閉とし、全閉から１分以内にブレーキをかけて車両を停止させ、測定を終了する。

なおシステム検証試験のデータ取得を目的として、定速走行途中の任意の放電深度より都市内走行モードによる走行を数回行っても良い。その際の定速走行からの減速は、減速開始から１分以内に完全停止し、ドライバ交代や負荷設定変更等に要する時間を含め完全停止から10分以内に次のモード走行または定速走行を開始しなければならない。この場合、２回目の定速走行の車速条件は１回目と同一とし、ＳＯＣが10％より大きい放電深度から２回目の定速走行を開始する。

②　当該自動車をコールド状態から、試験機関との合意に基づいた外部放電器を使用して蓄電装置システムを放電させる。その際、放電電力は一定値とし、その値は当初80㎞／ｈでの走行状態と同等に設定し、ＳＯＣ10％以下にて50㎞／ｈでの走行状態と同等の電力に変更する。電力変更は１分以内に完了すること。なお、50㎞／ｈ相当に設定した実放電電力に対し－10％以下に低下した状態が４秒続いた時点で試験終了とし、速やかに放電出力をゼロに設定する。

⑷　（略）

図　充電効率試験の実機試験



2.6.5.　（略）

3.　（略）

2.6.4.　充電効率の測定

⑴・⑵　（略）

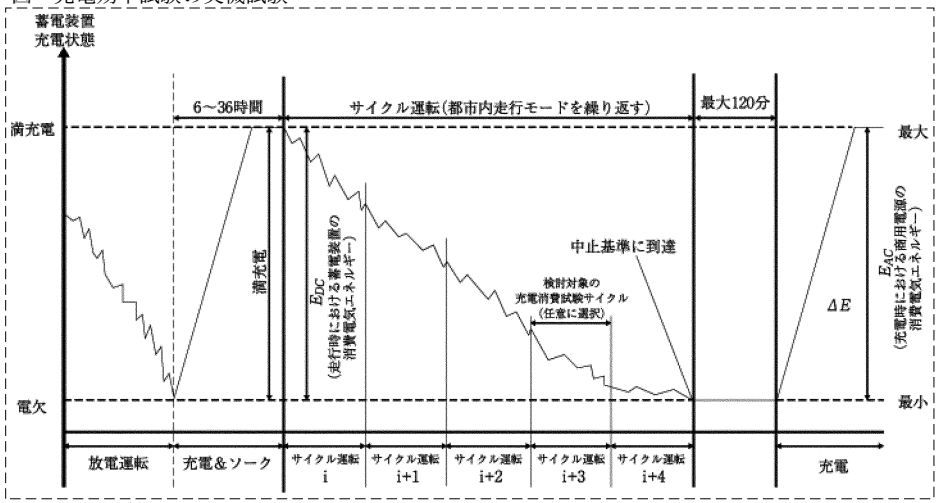
⑶　当該自動車をコールド状態から都市内走行モードで繰り返し運転し、満充電から車両が都市内走行モードの車速を追従できない状態まで蓄電装置システムを放電させる。その際に蓄電装置端子間に電気エネルギー測定機器を配置し、消費電気エネルギーE_{DC}を測定する。

（新設）

（新設）

⑷　（略）

図　充電効率試験の実機試験



2.6.5.　（略）

3.　（略）