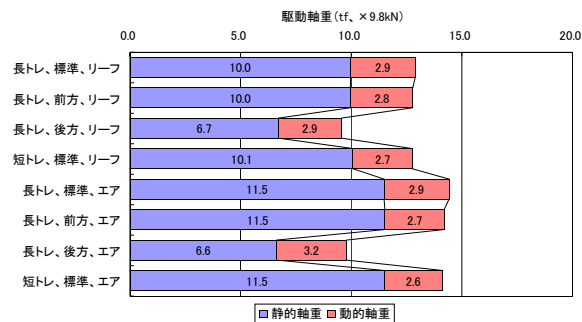


### 2.3.3 試験結果

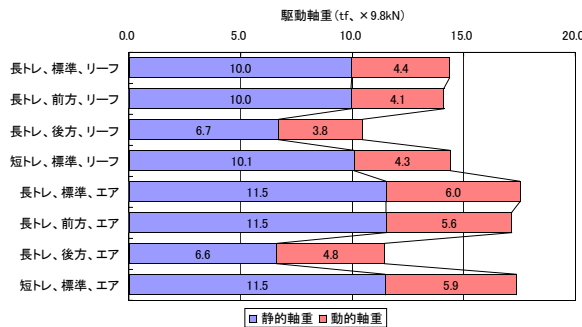
#### (1) 動的軸重の比較

図-2.3.2 から図-2.3.4 に人工段差を通過する際の動的軸重の最大値を示す。車両が突発的な段差を通過したときの動的軸重の最大値については、40km/h 走行時は、駆動軸のサスペンション特性やトレーラ部の条件の影響が明確に表れない結果となった。一方、80km/h 走行時は、静的軸重が大きくなるときの動的変動分も大きくなる傾向が見られた。

図-2.3.5 から図-2.3.20 には、段差通過直後の動的軸重の波形とその周波数特性を示す。突発的な段差を通過する場合は、10Hz 前後の振動が比較的卓越しており、特にエアサスの 80km/h 走行時にその傾向が強い。

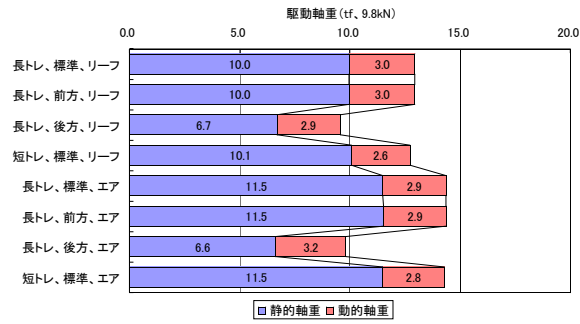


(a) 40km/h (1回目)

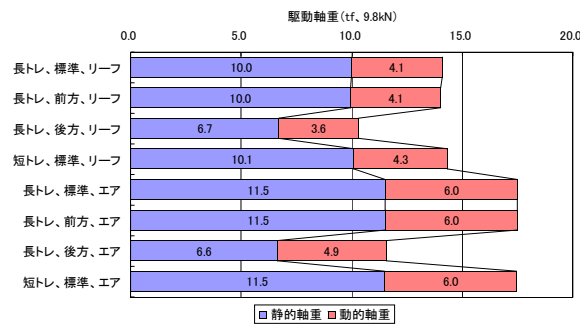


(b) 80km/h (1回目)

図-2.3.2 動的軸重の最大値の測定結果

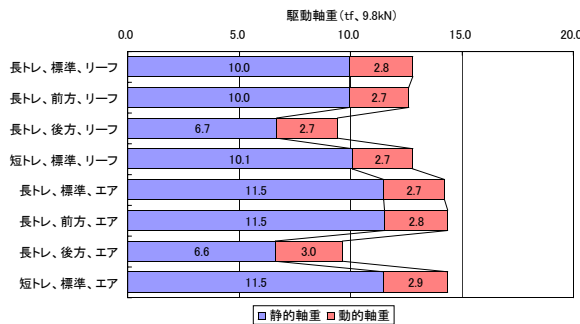


(a) 40km/h (2回目)

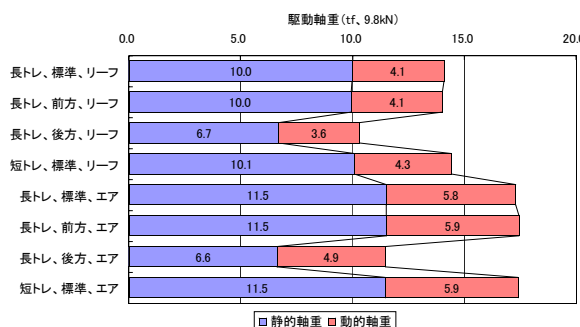


(b) 80km/h (2回目)

図 2.3.3 動的軸重の最大値の測定結果



(a) 40km/h (3回目)



(b) 80km/h (3回目)

図 2.3.4 動的軸重の最大値の測定結果