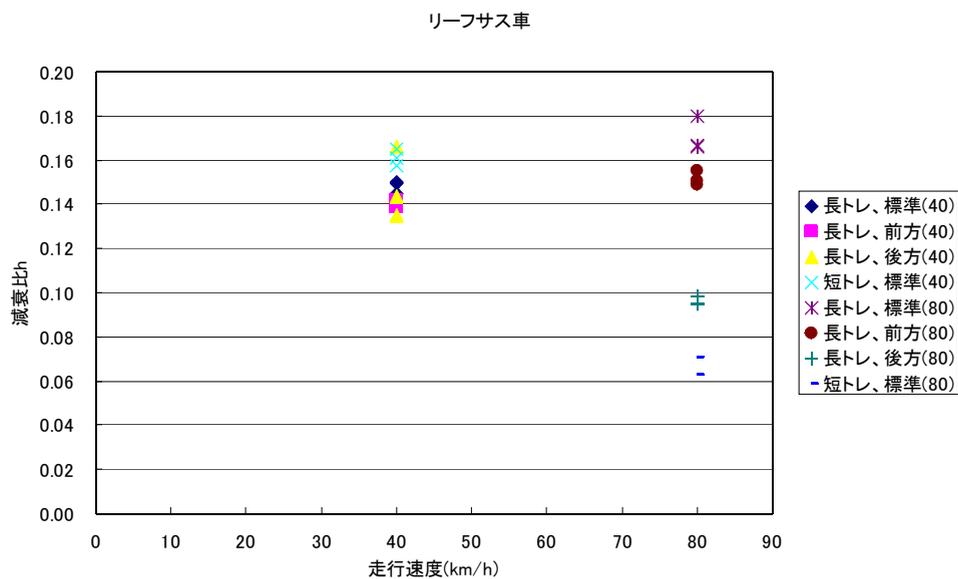
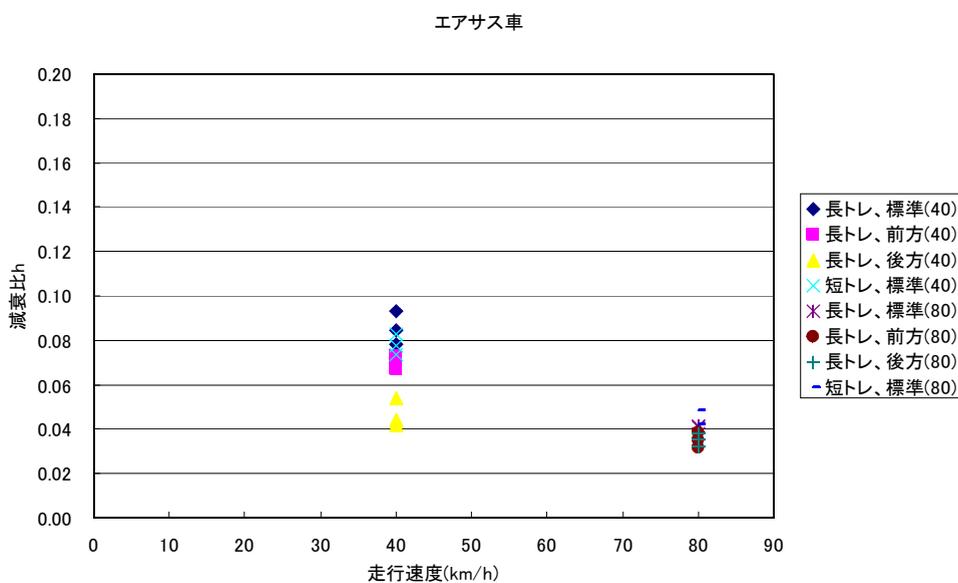


(3) 軸重波形から求めた減衰比について

人工段差走行試験の駆動軸重波形から減衰比を求めた。減衰比の求め方は、図2.4.2に準じている。



(a) リーフサス車



(b) エアサス車

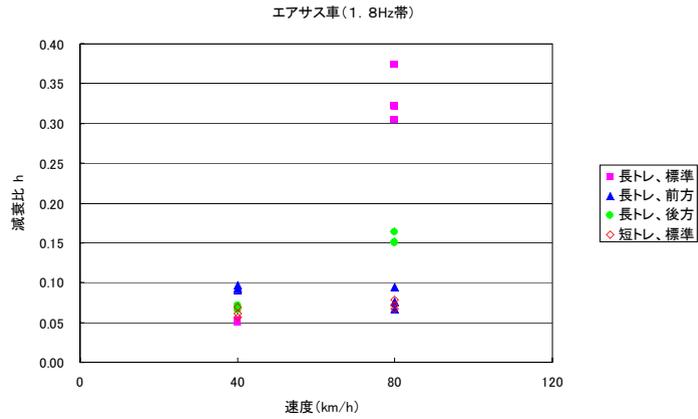
図-2.3.30 人工単独段差通過後の減衰比の比較

・ 走行速度 40km/h のケースでは、リーフサス車は積載条件による減衰比の差は小さいが、エアサス車の場合は、積載条件により減衰比の差が大きい。特に、後方積載条件では、標準積載条件と比べ、減衰比が小さい。

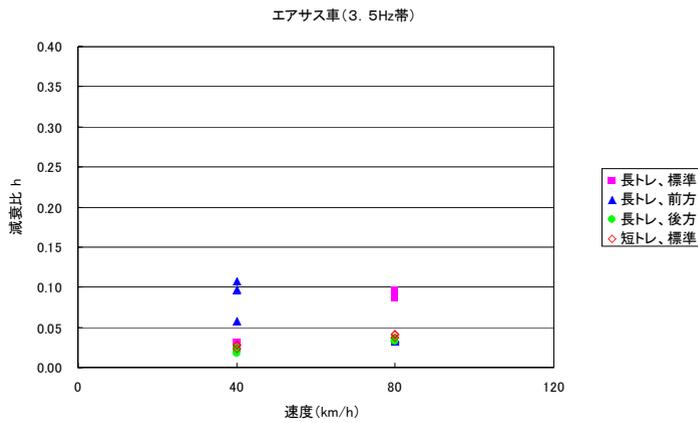
・ 走行速度 80km/h のケースでは、エアサス車は積載条件による差は小さい。

(4) 卓越モードごとの減衰比について

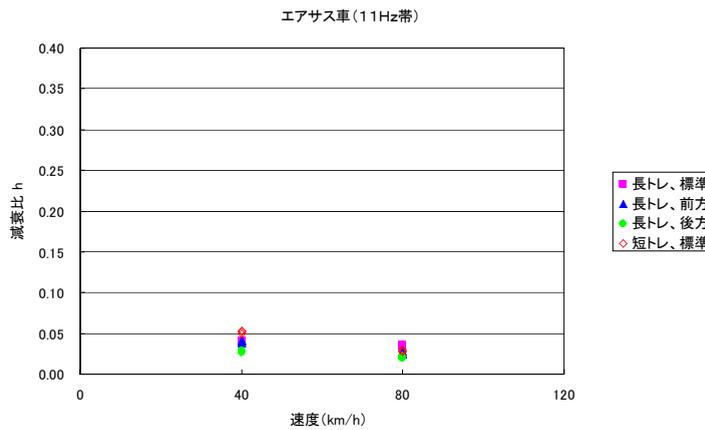
段差通過後の軸重変動波形は、複数のモードが混在しており、フィルタ処理によりそれぞれの卓越周波数帯域（エアサス車のみ：1.8Hz帯、3.5Hz帯、10Hz帯）に分離して減衰比を比較した。



(a) エアサス車 (1.8Hz 帯)



(b) エアサス車 (3.5Hz 帯)



(c) エアサス車 (11Hz 帯)

図-2.3.31 人工単独段差通過後の卓越モードごとの減衰比の比較