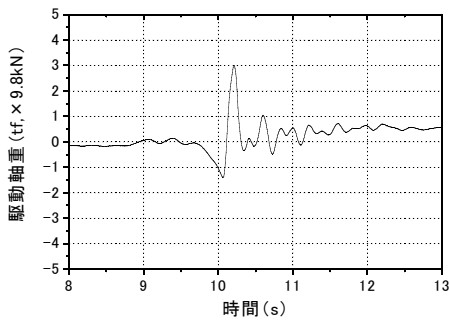


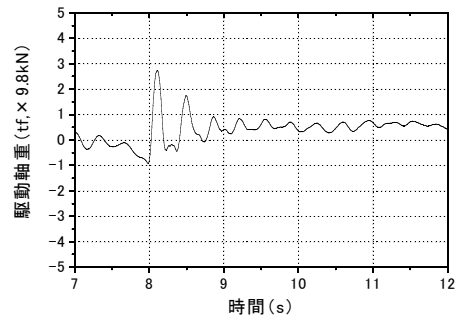
2.5.3 試験結果

(1) 駆動軸重波形の分析

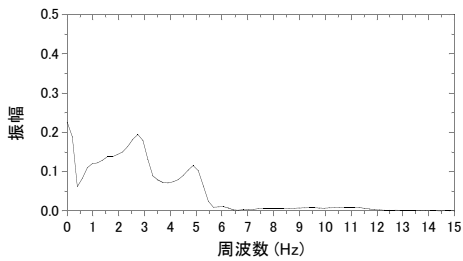
図-2.5.2 から図-2.5.9 に、トレーラ部が段差から落下したときの駆動軸の動的軸重波形とその周波数特性の分析結果を示す。周波数特性については、いずれのケースにおいても、主に2カ所の卓越部分を有していることがわかる。低周波数側の卓越周波数はリーフサス軸で2.5～3.0Hz付近、エアサス軸で1.5～2.0Hz付近となっている。一方、高周波数側の卓越周波数は、3.0～6.0Hz付近に位置しているが、条件によってばらつきが見られることがわかる。



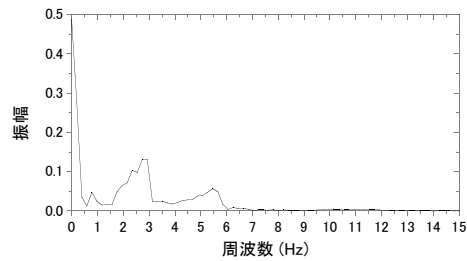
(a) 動的軸重波形



(a) 動的軸重波形



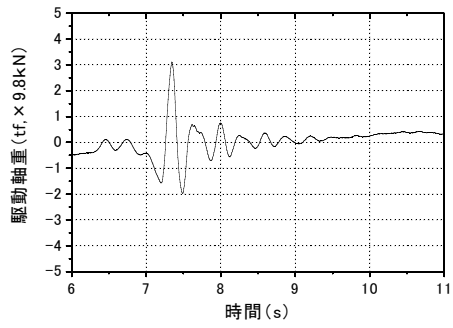
(b) 周波数特性



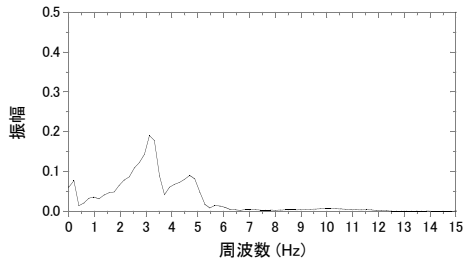
(b) 周波数特性

図-2.5.2 ケース1 (長トレ・標準・リーフ)

図-2.5.3 ケース2 (長トレ・前方・リーフ)

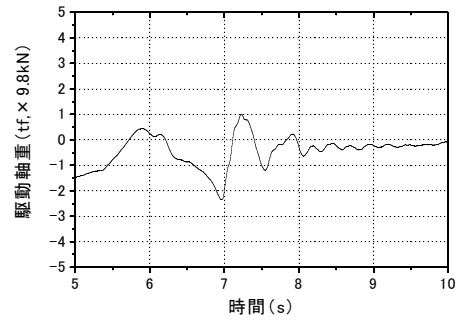


(a) 動的軸重波形

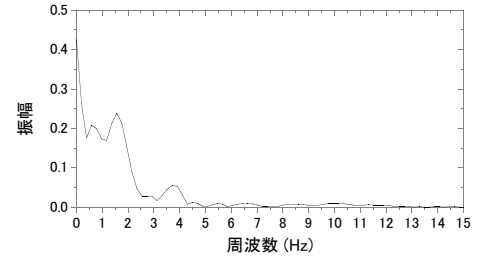


(b) 周波数特性

図-2.5.4 ケース3 (長トレ・後方・リーフ)

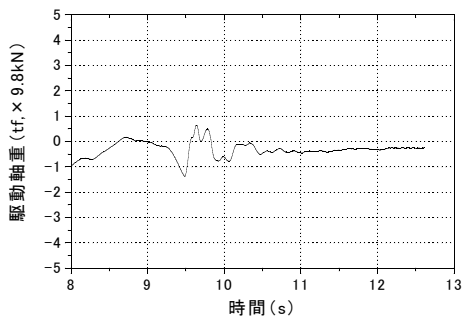


(a) 動的軸重波形

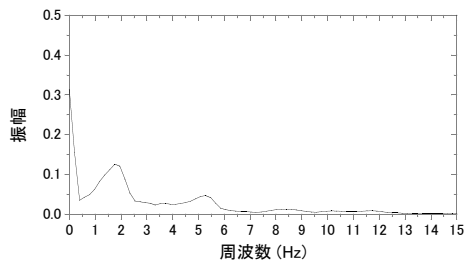


(b) 周波数特性

図-2.5.5 ケース4 (長トレ・標準・エア)

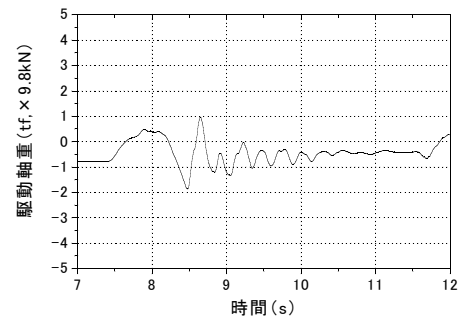


(a) 動的軸重波形

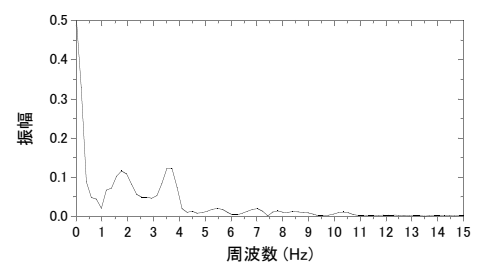


(b) 周波数特性

図-2.5.6 ケース5 (長トレ・前方・エア)

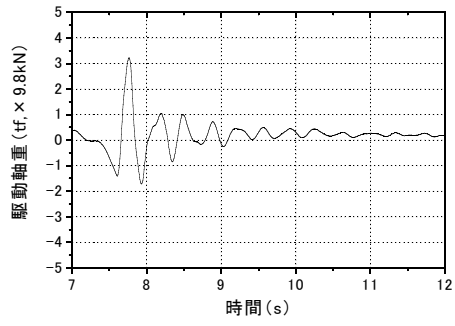


(a) 動的軸重波形

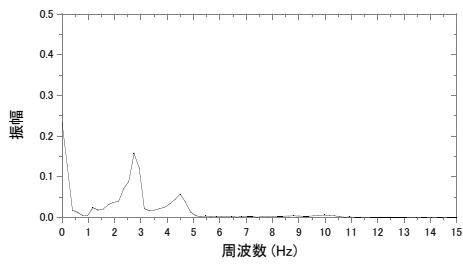


(b) 周波数特性

図-2.5.7 ケース6 (長トレ・後方・エア)

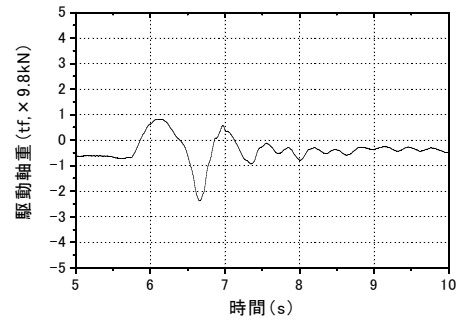


(a) 動的軸重波形

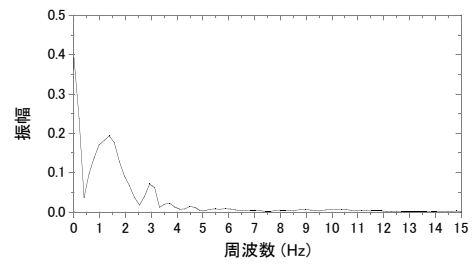


(b) 周波数特性

図-2.5.8 ケース7 (短トレ・標準・リーフ)

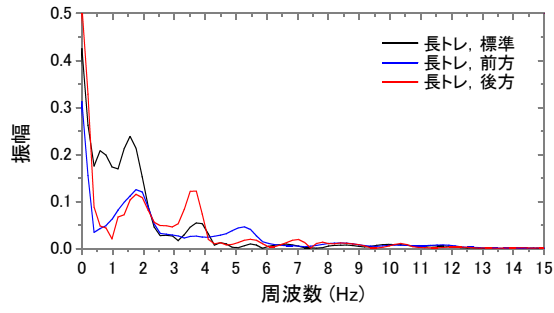


(a) 動的軸重波形

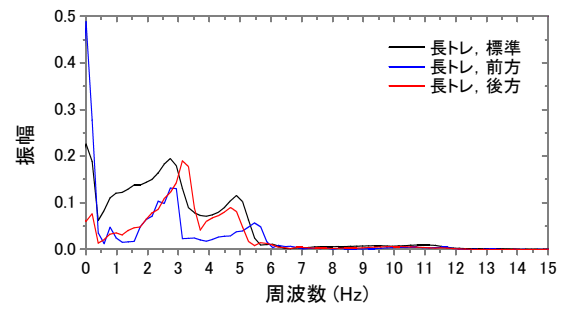


(b) 周波数特性

図-2.5.9 ケース8 (短トレ・標準・エア)

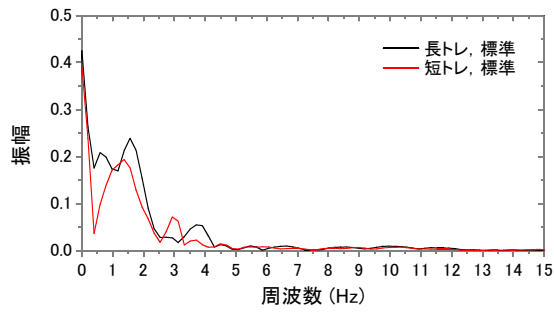


(a) エアサス車

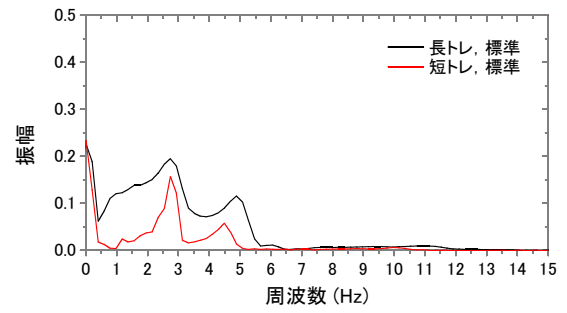


(b) リーフサス車

図-2.5.10 積載条件の違いによる比較 (長トレーラ)

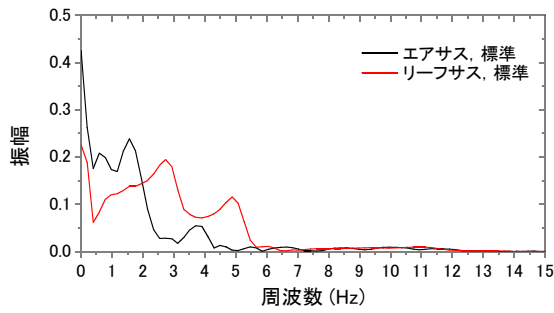


(a) エアサス車

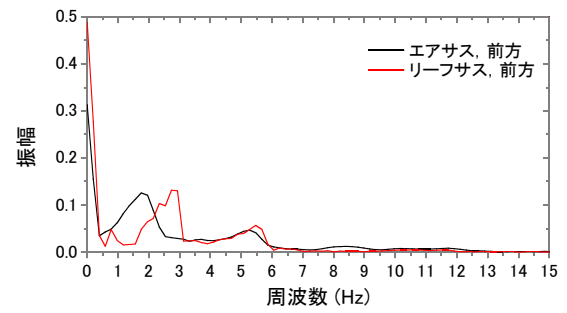


(b) リーフサス車

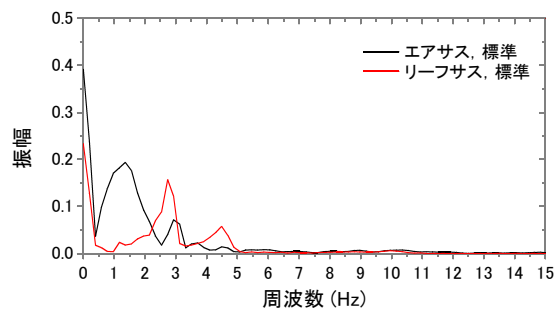
図-2.5.11 トレーラ長さの違いによる比較 (標準)



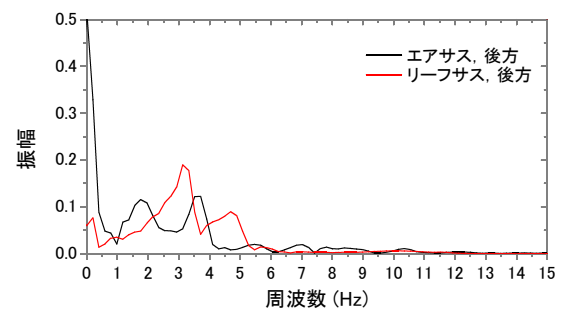
(a) 長トレーラ・標準



(b) 長トレーラ・前方



(c) 短トレーラ・標準



(d) 短トレーラ・後方

図-2.5.12 サスペンション形式の違いによる比較 (標準)