

国際海上コンテナ用 2 軸トラクタの後軸重緩和に関する試験の記録及び成績

試験期日：平成 19 年 3 月 5 日 試験場所：いすゞ自動車（株）栃木試験場

試験担当者：いすゞ自動車株式会社 車両研究実験部 廣津 敦

1. 試験自動車

車名・型式（類別）：いすゞ・PKG-EXD52E8 (0148) 車台番号： EXD52E8-7000003

後輪懸架方式： 車軸式 後輪ばね形式： 円形スリーブ空気ばね

後輪主ばね寸法： 232×286 (高さ) -4 後輪ショックアブソーバ形式： 筒型、複動式

車両総重量（諸元値）：後軸 11,440 kgf

（実測値）：後軸 11,500 kgf

2. 試験機器

軸重振幅測定装置とその方法： ひずみゲージ、 8Hz 80 次 デジタルフィルタ

3. 試験成績

| 試験速度 | 振幅：A (kgf) | | 時間：t (秒) | | 減衰比：h | | | 周波数：f (Hz) | | 判定 |
|-------|------------|--------|----------|------|-------|------|------|------------|------|-----|
| | A 1 | A 2 | T 2-T 1 | 0.58 | h 1 | 0.09 | f 1 | 1.74 | | |
| 5km/h | A 1 | 3,186 | T 2-T 1 | 0.58 | h 1 | 0.09 | 0.15 | f 1 | 1.74 | 適 否 |
| | A 2 | 1,802 | | | | | | | | |
| | A 4 | -3,352 | T 5-T 4 | 0.70 | h 2 | 0.21 | f 2 | 1.44 | | |
| | A 5 | -876 | | | | | | | | |

A 1：落下後の増加方向の軸重振幅ピークの第 1 番目の値

A 2：落下後の増加方向の軸重振幅ピークの第 2 番目の値

A 4：後軸接地後の減少方向の軸重振幅ピークの第 1 番目の値

A 5：後軸接地後の減少方向の軸重振幅ピークの第 2 番目の値

$$\text{減衰比 } h = (h 1 + h 2) / 2$$

$$h 1 = 1 / 2 \pi \times L N (A 1 / A 2)$$

$$h 2 = 1 / 2 \pi \times L N (A 4 / A 5)$$

T 2-T 1：A 1～A 2の時間（秒）

T 5-T 4：A 4～A 5の時間（秒）

$$\text{周波数 } f = (f 1 + f 2) / 2$$

$$f 1 = 1 / (T 2 - T 1)$$

$$f 2 = 1 / (T 5 - T 4)$$

4. 備考

試験時の後軸重は、PKG-EXD52E8 (0157) 相当にて実施した。