

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-EXD52G8 (0094) 車台番号： EXD52G8-7000002

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	0.13	0.14	f 1	1.72	1.57	
5km/h	5,884	2,643									適 否
	A 2	2,643									
	A 4	-2,956	T 5-T 4	0.71	h 2	0.16		f 2	1.41		
	A 5	-1,086									

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

$$\text{減衰比 } h = (h_1 + h_2) / 2$$

$$h_1 = 1 / 2 \pi \times \text{LN} (A_1 / A_2)$$

$$h_2 = 1 / 2 \pi \times \text{LN} (A_4 / A_5)$$

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-EXD52G8 (0089) 相当にて実施した。