

東急車輛製造株式会社 殿

改造概要等説明書（改造自動車等審査結果通知書）

指示事項

主要諸元比較表

項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準
車名		東急		乗車定員人		-	
型式		TF36G5C3S		最大積載量 kg		28100	
自動車の種別		普通		前前軸重		11110	≤10t
用途		貨物		車両後前軸重		8295	≤10t
車体の形状		セミトレー		総重量		8290	≤10t
燃料の種類		-		kg後後軸重		8295	≤10t
原動機型式		-		計		35990	≤26t
総排気量 L		-		最大安定傾斜角度		右 * 47 一般 ≥35° 左 * 47 その他 ≥30°	
長さ m		10.930 (10.390)	≤12m	前前軸		-	
幅 m		2.490	≤2.5m	タイヤ後前軸		11R22.5 -14PR	
高さ m		2.260	≤3.0m	後中軸		11R22.5 -14PR	
軸距 m		6.250+1.300 +1.300 =8.850		後後軸		11R22.5 -14PR	
軸距	前前軸	-		積載時前前軸		-	
輪距 m	後前軸	1.850		タイヤ後前軸		83.0	≤100%
	後中軸	1.850		荷重割合後中軸		82.9	≤100%
	後後軸	1.850		%後後軸		83.0	≤100%
室内又は荷台の内寸	長さ m	10.500		後後軸前輪荷重割合		-	≥19、20%
側面寸法	幅 m	2.350		リヤ・オーバーハング		1.480	≤1/2
	高さ m	0.210		mm			
車両重	前前軸	1770		荷台オフセット		2.510	
kg	後前軸	2040		mm			
	後中軸	2040		最小回転半径 m		* 9.4	≤12
	後後軸	2040					
	計	7890					

能力強度等検討

制動能力	踏力 -kg 60km/h 39m 空気圧 637kpa	車両強度	$a/b/a = 49.97/8.375 \times 2.5 = 2.39 > 1.6$
		車輪強度	東急TF50H4C3型セミトレーと同一
		機殻装置強度	-
		緩衝装置強度	東急TF50H4C3型セミトレーと同一
		制動装置強度	東急TF50H4C3型セミトレーと同一
		連結装置強度	東急TF50H4C3型セミトレーと同一
推進軸	回転数		
強度			

構造等の概要

目的	分割可能な貨物の安全輸送をはかるため、（脱着式スタンション型）セミトレーラとして新たに製作されるものである。
車枠及び車体	全体の構造は楊子型で、主レールとアウトリガー及びクロスメンバーとは電気溶接で組まれており、前部下面にキングピンを、後部に車軸装置を取り付けている。 突入防止装置は既備出済みのIQAを取り付ける。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一。（12自審 第104号 新型自動車第16884号） 車軸は高張力鋼で、中空角型断面チューブの両端にスピンドルを溶接した構造を有する。
操縦装置	
制動装置	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一。（12自審 第104号 新型自動車第16884号） （主ブレーキ）気圧内脚板式（駐車ブレーキ）スプリング式 ABS装置一式
緩衝装置	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一。（12自審 第104号 新型自動車第16884号） イコライザー付きトリプルスプリングサスペンションの半だ円板ばね型である。 但し、ばねは東急TF28HBC21型セミトレーラと同一。（11自審第1587号新型自動車第17005号）
連結装置	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一。（12自審 第104号 新型自動車第16884号） 第5輪方式 JIS-D-6602に準じて製作してある。
燃料装置	

注 該当する事項が無い場合については、斜線で記入すること。

注1. 能力強度検討値は、該当しないものは一、省略したものは×を記入すること。

注2. *印は いすゞ KL-EXB52D3型トラックと連結時の計算値を示す。

注3. （試作車・組立車）の欄には、該当するものを○で開くこと。

DA012784