

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		車両			
用途		貨物		前前軸重		11110	≤10t
車体の形状		セミトレーラ		後前軸重		8295	≤10t
燃料の種類		-		後中軸重		8290	≤10t
原動機型式		-		後後軸重		8295	≤10t
総排気量 L		-		計		35990	≤26t
長さ m		10.930 (10.390)	≤12m	最大安定傾斜角度		* 47	一般 ≥35°
幅 m		2.490	≤2.5m	右		* 47	その他 ≥30°
高さ m		2.260	≤3.8m	左			
軸距 m		6.250+1.300 +1.300 =8.850		前前軸		-	
輪距				後前軸		11R22.5 -14PR	
前前輪		-		後中軸		11R22.5 -14PR	
後前輪		1.850		後後軸		11R22.5 -14PR	
後中輪		1.850		積載時			
後後輪		1.850		前前軸		-	
室内又は荷台の内側の寸法				後前軸		83.0	≤100%
長さ m		10.500		後中軸		82.9	≤100%
幅 m		2.350		後後軸		83.0	≤100%
高さ m		0.210		%			
前前輪		1770		積載時前輪荷重割合		-	≥18, 20%
後前輪		2040		リヤ・オーバーハング		1.480	≤1/2
後中輪		2040		m			
後後輪		2040		荷台オフセット		2.510	
計		7890		最小回転半径		* 9.4	≤12

能力強度等検討

制動能力	踏力 -kg 60km/h 39m 空気圧 637kpa	車枠強度	$\sigma_b / \sigma = 49.97 / 8.375 \times 2.5 = 2.39 > 1.6$
推進軸	回転数	車軸強度	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一
強度		操縦装置強度	-
		緩衝装置強度	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一
		制動装置強度	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一
		連結装置強度	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一

注1. 能力強度検討欄は、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-EXD52D3型トラクタ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○で囲むこと。

BA012784

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	全体の構造は梯子型で、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み立てられ、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。 突入防止装置は既届出済みの1QA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) 気圧内部拡張式 (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TF28H8C21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。