

東急車輛製造株式会社 殿

近畿運輸局長



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 1.当該試作については、製造番号TE36H4C3S-G025に限定する。(1台)
2.基準緩和を受ける事。(004.車両総重量)
3.緩和事項は設計値を超えぬ事。
4.牽引車は、三菱 BDG-FP54JDR(第5輪11.5t)の1型式で検討した。
5.中期ブレーキ規制適合車。

主要諸元比較表

項目	標準車		基準	項目	標準車		基準
	標準車	改造車			標準車	改造車	
車名		東急		乗車定員人		-	
型式		TE36H4C3S		最大積載量 kg		27000	
自動車の種別		普通		前前軸重		10850	
用途		貨物		後前軸重		8370	≦10t
車体の形状		バン型トレーラ		後中軸重		8370	≦10t
燃料の種類		-		後後軸重		8370	≦10t
原動機型式		-		計		35990	≦28t
総排気量 L		-		最大安定傾斜角度		* 45	一般 ≧35°
長さ m		12.885 (11.990)	≦12m	右		* 45	その他 ≧30°
幅 m		2.490	≦2.5m	左		* 45	その他 ≧30°
高さ m		3.785	≦3.8m	前前軸		-	
軸距 m		7.100+1.300		後前軸		265/60R22.5	
		+1.300		後中軸		143/140J	
		=9.700		後後軸		265/60R22.5	
轴距 m	前前輪			積載時前前軸		-	
	後前輪		1.850	タイヤ		83.7	≦100%
	後中輪		1.850	後前軸		83.7	≦100%
室内又は荷台の内側の寸法	長さ m		12.495	後中軸		83.7	≦100%
	幅 m		2.390	後後軸		83.7	≦100%
	高さ m		2.570	積載時前輪荷重割合		-	≧18, 20%
車両重量 kg	前前軸重		2090	リヤ・オーバーハング		2.230	≦2/3
	後前軸重		2300	荷台オフセット m		2.735	
	後中軸重		2300	最小回転半径 m		* 10.2	≦12
	後後軸重		2300				
計		8990					

能力強度等検討

制動能力	踏力 -kg 60km/h 39m 空気圧 637kpa	車輪強度	$\sigma_b/\sigma = 490/97.607 \times 2.5 = 2.01 \geq 1.6$
		車軸強度	東急TF36H2C3型セミトレーラと同一
推進軸 回転数 強度	-	操縦装置強度	-
		緩衝装置強度	東急TF36H2C3型セミトレーラと同一
		制動装置強度	東急TF36H2C3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、省略したものはXを記入すること。
注2. *印は 三菱 BDG-FP54JDR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○で囲むこと。

R008585

④ M759-195
近畿運輸

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、(バン型)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。 突入防止装置は既届出済みの2QAを取り付ける。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新02125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TF56H2C3型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新02125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 A B S装置一式
緩衝装置	東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新02125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。
連結装置	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新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、斜線で記入する事

Y36491