

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

(試作車 組立車)

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		TF36H1C3S	—	最大積載量	kg	28200	—	
自動車の種別		普通	—	車両 総重量 kg	前前軸重	10870	—	
用途		貨物	—		前後軸重		—	
車体の形状		セミトレーラ	—		後前軸重	8370	≦10t	
燃料の種類			—		後中軸重	8375	≦10t	
原動機型式			—		後後軸重	8375	≦10t	
総排気量	cc		—	計	35990	≦28t		
長さ	m	11.940 (11.400)	≦12m	最大安定傾斜角度	右 左	※ 47 ※ 47	≦(一般≦35°) その他≦30°	
幅	m	2.490	≦2.5m	前前軸			—	
高さ	m	2.610	≦3.8m	前後軸			—	
軸距	m	6.870+1.320 +1.320=9.510	—	後前軸	11R22.5-14PR		—	
輪距 m	前前輪		—	タイヤ サイズ	後中軸	11R22.5-14PR	—	
	前後輪		—		後後軸	11R22.5-14PR	—	
	後前輪	1.850	—		積車時 前前軸			—
	後中輪	1.850	—		タイヤ 前後軸			—
室内又は 荷台の内 側の寸法	長さ	11.800	—	荷重割合	後前軸	83.7	≦100	
	幅	2.470	—	%	後中軸	83.8	≦100	
	高さ	---	—		後後軸	83.8	≦100	
車両重量 kg	前前軸重	1610	—	積車時前輪荷重割合			≧18.20%	
	後前軸重		—	リフ・オーバーハング		1.890	≧(1/2) 11/20.2/3L	
	後中軸重	2060	—	荷台オフセット		2.690	—	
	後後軸重	2060	—	最小回転半径		※ 10.2	≦12m	
	計	7790	—					

能力強度等検討

制動能力	踏力	— kg	80	km/h	39	車枠強度	$\sigma_b/\sigma = 5812 / 821.7 \times 2.5 = 2.8 > 1.6$	
	空気圧	637 kPa				車軸強度	$\sigma_b/\sigma = / \times = \times > 1.6$	
推進軸	回転数	N C / N				操縦装置強度	$\sigma_b/\sigma = / - = \times > 1.6$	
						緩衝装置強度	$\sigma_b/\sigma = / \times = \times > 1.6$	
	強度	$\sigma B / \tau$					制動装置強度	$\sigma_b/\sigma = / \times = \times > 1.6$
							連結装置強度	$\sigma_b/\sigma = / \times = \times > 1.6$

注1. (試作車・組立車)の欄には、該当するものを○で囲むこと。
 注2. 能力強度等検討欄は、該当しないものは一、省略したものは×を記入すること。
 注3. ※印は、日野 PK-SH1EDJG 型トラックと連結時の計算値を示す。

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、(船底型)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およびクロスメンバ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。
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号新型自動車第02125号)車軸は高強度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である。
操縦装置	
制動装置	東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(18国自審第1575号新型自動車第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号新型自動車第02125号)イコライザ付トリプルスプリング式サスペンションの半だ円板ばね型である。
連結装置	東急TF36H2C3型セミトレーラと同一。(18国自審第1575号新型自動車第02125号)第5輪方式
燃料装置	

注 変更のない事項については、斜線で記入すること。

Y41043