



改造概要等説明書 (改造自動車等審査結果通知書)

改造等の概要

指示事項:

- けん引車については次により検討した。
車名 ニッサンデューセル 型式 W-CW620GNT (第5輪 18t) NR付 420PS
- 幅・車両総重量・軸重・隣接軸重、については「道路運送車両の保安基準」の緩和を受けること
- 本試作は製造番号 12803 の1台限りとする。

主要諸元比較表 (改造車・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		ユソキ		乗車定員	人		
型式		YHF2563CA		最大積載量	kg	23300 (第5輪)	
自動車の種別		普通(被けん引4輪)		車両総重量	kg	前軸重 6870 後前軸重 11940 後後軸重 11940 計 30750	≤10 t 隣接軸重 (18 t)
用途		貨物		最大安定傾斜角度	右	※ 54	一般 ≥ 35 その他 ≥ 30
車体の形状		セミトレー		左	※ 54		
燃料の種類				前軸			
原動機型式				後前軸		275/70R22.5 146/143J	
総排気量				後後軸		275/70R22.5 146/143J	
長さ	m	(8.765)	9.225 (≤12m)	積車時	前軸		
幅	m		2.990 (≤2.5m)	タイヤ	後前軸	※ 99.7	
高さ	m	1.710	≤3.8m	荷重割合	後後軸	※ 99.7	≤100%
軸距	m		(第5輪から) 5.805+1.310=7.115	積載時前輪荷重割合			≥18・20%
輪距	m			リア・オーバーハング	m	1.650	≤(3.575)
室内又は荷台の内側の寸法	長さ	m	5.000	荷台オフセット	m	1.520	
	幅	m	2.990	最小回転半径	m	※ 8.64	≤12m
	高さ	m					
車両重量	kg		(第5輪) 1390				
	前軸重		3030				
	後前軸重						
	後後軸重		3030				
	計		7450				

能力強度等検討

加速能力		≥ 0.038	車枠強度	$\sigma_B / \sigma = 5000 / 683.2 \times 2.5 = 2.92 > 1.6$
勾配能力		≥ 0.125	車軸強度	$\sigma_B / \sigma = 5500 / 1107 \times 2.5 = 1.98 > 1.6$
制動能力	踏力※kg	35 km/h 9.10m	操縦装置強度	$\sigma_B / \sigma = > 1.6$
	空気圧	5.0 kg/cm ²	緩衝装置強度	$\sigma_B / \sigma = 4100 / 397.7 \times 2.5 = 4.12 > 1.6$
推進輪強度	回転数	N/c / N=	制動装置強度	$\sigma_B / \sigma = 6000 / 1996 = 3.00 > 1.6$
			連結装置強度	$\sigma_B / \sigma = 9500 / 5899 = 1.61 > 1.6$

注1. (改造車・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、省略したものは×を記入すること。
※印は ニッサンデューセル W-CW620GNT との連結時を示す。

目的	本トレーラは分割不可能な重量物品の安全輸送を目的として製作されたものである。
車体及び車体	本トレーラの形状は低床式セミトレーラである。 フレームは2本のI型断面の中を前後に貫通させ溝形鋼の側梁及び横梁を溶接にて強固に結合した梯子型フレームである。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸はフレーム後部 下面に位置し2軸4輪で複輪とし、リムとタイヤからなり、その内部にブレーキドラムを装置する。
操縦装置	
制動装置	空気制動であって主制動と駐車制動よりなっている。主制動は内部拡張式による全車輪制動で非常時には自動的に制動できる構造である。駐車制動はマキシチャンパーに内蔵されたスプリングを使用し空気を排出してスプリングの力により制動を得る装置である。 ABS制動装置 (BOSCH) 付である。
緩衝装置	フレーム中央部左右両端にブラケットにて支持されたリーフバネ装置を取付ける。 このバネの中央部に車軸を取付けた構造である。
連結装置	グースネック下面にトラクタ第5輪と結合する連結用キングピン(2")を取付ける。 キングピンはJIS規格(D6602)に準じ材質SCM435にて製作されたものである。
燃料装置	

注 変更のない事項については、斜線を記入すること。