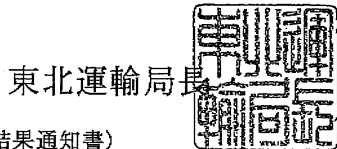




東自技第2206号
平成18年3月7日

改造等の概要

株式会社花見台自動車
代表取締役 能條 健二 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： 1. 本試作は、製造番号「HFD181-3001」の1台限りとする。
 2. けん引車は次により検討した。
 車名・型式
 三菱 KL-FV50LHR (第5輪・18.0t)
 3. 「幅及び最小回転半径」については、保安基準の緩和認定を受けること。

東北審第1708号
(試作車 組立車)

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	花見台	-	-	乗車定員	人	-	-
型式	HFD181	-	-	最大積載量	kg	(4800) 18000	-
自動車の種別	普通	-	-	車両総重量 kg	前軸	(3410) 8250	≤ 10t
用途	貨物	-	後軸		-		
車体の形状	セミトレーラ	-	前軸		(8260) 8310		
燃料の種類	-	-	後軸		() 8310		
用機形式	-	-	-	計	(11670) 24870	≤ 28t	
操縦装置	-	-	-	最小回転半径	右	※(54)54	- 他 255"
長さ	m	12.670 (11.980)	≤ 12m	左	※(54)54	その他 ≥ 30"	-
幅	m	3.000	≤ 2.5m	タイヤ サイズ	前前軸	-	-
高さ	m	1.885	≤ 3.8m		前後軸	-	-
軸距	m	11.230 (9.990+1.300)	-		後前軸	235/75R17.5 143/141J	-
軸距	m	-	-		後後軸	235/75R17.5 143/141J	-
				前車時	前前軸	-	-
室内又は 荷台の内 幅の寸法	長さ	m	9.110	-	前後軸	-	-
高さ	m	-	-	タイヤ	前前軸	(80.2) 80.7	≤ 100%
				荷重割合	%	後後軸	() 80.7
車両重量	前前軸	(2050) 2350	-	積車時前輪荷重割合	-	-	≥ 18.20%
	前後軸	-	-	リキ オフハンガ m	(1.950) 0.650	-	≤ 1.2 1.2 2.73L
	後前軸	(4820) 2260	-	前後オフセット	m	(2.820) 3.470	-
	後後軸	() 2260	-	最小回転半径	m	※(11.7) 12.6	≤ 12m

能力強度等検討

制動能力	制動力 N	60km/h	34.3 < 39.96m	車体強度	δB/δ = 900 / 559 = 1.61	≥ 1.6
	空気圧	650kPa		車輪強度	δB/δ = 570 / 258 = 2.21	≥ 1.6
推進軸	目取値	Nc/N	=	空気装置強度	δB/δ =	≥ 1.6
				懸架装置強度	δB/δ = 588 / 91 = 6.46	≥ 1.6
				制動装置強度	δB/δ = 400 / 180 = 2.22	≥ 1.6
				連結装置強度	δB/δ = 1100 / 247 = 4.45	≥ 1.6
				懸架装置強度	δB/δ =	≥ 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-、省略したものは×を記入すること。
 注3. ※印はけん引車、三菱 KL-FV50LHR (第5輪・18.0t) との連結時を示す。
 注4. ()内諸元は1軸時の値(長さ・軸距を除く)を示す。

目的	本車両は分割不可能な精密機械を輸送するため新たに製作するものである。
車枠及び車体	車台は2軸中低床セミトレーラ。 主レールはH型断面、材質WELDOX900 クロスメンバと電気溶接にて梯子型に枠組みする。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車輪は高張鋼で中実円形断面の両端にスピンドルを溶接した構造を有し、タイヤは235/75R17.5 143/141Jラジアルタイヤを使用する。
操縦装置	
制動装置	主制動装置は空気圧内部拡張式で全車輪制動する。 駐車ブレーキはスプリング式で後輪に作動する。
緩衝装置	エアサスペンション式で空気圧を連成し、2軸間の荷重を平衡している。 ばね上荷重の変化に依る空気圧変化を検知し、前後軸は低積載時に上昇可能な構造。
連結装置	第5輪方式 JIS2" JIS D6602 に準じ、材質はSNCM630を使用する。
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。

Y43461