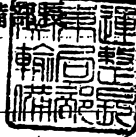




関東運輸局整備課
 平成元年7月25日
 関整車第2488号



東急車輛製造株式会社 殿

改造概要説明書

改造自動車等審査結果通知書

指示事項:

- けん引車を定めたときは走行性能制動能力の計算書走行軌跡及びエア-の補給の検討書を提出すること。
- 本車両は 幅 車両総重量及び軸重 について基準の緩和を必要とする
- 本試作は製造番号 TD302A-28-064 の1台限りとする
- けん引車は いすゞ P-EXZ21J 及び 日野 K-SS711AA (第5輪16.0トン) で検討した。

主要諸元比較表 (改造、試作、組立)

届出者の氏名又は名称	東急車輛製造株式会社			種別用途	普通貨物		
	標準車	改造車	基準		標準車	改造車	基準
項目				項目			
車両重量 kg		10720	—	車名	東急	—	
乗車定員人		—	—	型式	TD302A-28	—	
最大積載量 kg		28000	—	形状	セミトレーラ	—	
車両総重量 kg		38720	≤20 ()	原動機の型式	—	—	
長さ m		11.990	≤12	総排気量 L	—	—	
幅 m		2.990	≤2.5	燃料の種類	—	—	
高さ m		1.680	≤3.8	軸距 m	9.400+1.200 = 10.600	—	
室内又は荷台の長さ m		6.300	—	最小回転半径 m	*12.0	—	
室内又は荷台の幅 m		2.990	—	オーバーハング前後 m	0.940	≤0.940 (5.300)	
室内又は荷台の高さ m		—	—	荷台オフセット m	4.250	—	
空車時前荷重分布 kg		3640	—	タイヤ前	—	—	
空車時後前荷重分布 kg		3540	—	サイズ後前	8.25R16-14PRLT	—	
空車時後後荷重分布 kg		3540	—	サイズ後後	8.25R16-14PRLT	—	
積載時前荷重分布 kg		15540	≤10 ()	積載時前	—	—	
積載時後前荷重分布 kg		11590	≤10 ()	タイヤ後前	—	≤100	
積載時後後荷重分布 kg		11590	—	荷重割合後前 %	85.5	—	
積載時前輪荷重割合 %		—	≥18 / 20	荷重割合後後 %	85.5	—	
積載時前輪傾斜角度		—	—	最大安定左	* 57	一般 ≥ 30 (30)	
積載時後前輪傾斜角度		2.400	—	最大安定右	* 57	—	
積載時後後輪傾斜角度		2.400	—	車わく強度	$\sigma_2 / \sigma = \frac{3000}{891.0 \times 2.5} = 2.2 > 1.6$	—	
制動能力	踏力 kg	—	—	車軸強度	" = $\frac{4900}{891 \times 2.5} = 2.8$	—	
踏力	km/h	—	—	操縦装置	" = $\frac{7000}{1246 \times 2.5} = 2.2$	—	
踏力	kg/cm ²	—	—	懸架装置	" = $\frac{4100}{1313} = 3.1$	—	
踏力	—	—	—	連結装置	東急TD-2515 型セミトレーラと同一	—	
踏力	—	—	—	車わく	全体の構造は梯子型で主レールとアウトリガおよびクロスメンバとは電気溶接で組まれており、前部下側にキングピンを後部に重量装置を取付けている	—	
踏力	—	—	—	その他		—	

注1. 主要諸元比較表右肩()内の改造、試作、組立は該当するものを○で囲むこと。
 注2. 能力強度等検討時に必要としないものは—、省略したものは×を記入すること。
 注3. *印は いすゞ P-EXZ21J 型トラクタと連結時の計算値を示す。

番号 TY-3902752

目的	重量物品の安全輸送をはかるため中低床式セミトレーラとして新に製作されるものである
車体	車両全長は 11.990m, 全幅は 2.990m, 全高は 1.680m, とする
軸距	重量配分の適正化を計るため第5輪から 9.400m+ 1.200m=10.600mとする
輪距	2.400mとする
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	主レール後部下面の左右に取り付けられたトラニオン軸を中心にして上下左右に揺動するウォーキングビームを取り付け、テーパローラーベアリングをはめ合わせてホイールを支える尚後車軸は4本とし8.25R16-14PRLTのタイヤが16本使用されている
操縦装置	
制動装置	(主ブレーキ) 気圧内部拡張式 (駐車ブレーキ) スプリング式
懸架装置	ウォーキングビーム方式 (トラニオン軸を中心にして上下左右に揺動する構造である)
連結装置	東急TD2515 型セミトレーラと同一 (50自動車第 8号新型自動車第 11054号) 第5輪方式
車わく	全体の構造は梯子型で主レールとアウトリガおよびクロスメンバとは電気溶接で組まれており、前部下側にキングピンを後部に重量装置を取付けている
その他	