

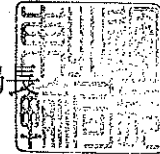


東自技第995号
平成16年12月1日

東急車輛製造株式会社特装自動車事業部
取締役特装自動車事業部長 高井 雅義 殿

東北運輸局長

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. 本試作は、製造番号「TD42J1T2S-G001」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
いすゞ KL-EXZ52J3（第5輪・18.0t）
3. 幅、車両総重量、軸重及び隣接軸重については、保安基準の緩和認定を受けること。

東北審第1602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	東急	—	—	乗車定員人	—	—	—
型式	TD42J1T2S	—	—	最大積載量 kg	—	28000	—
自動車の種別	普通	—	—	車体重量 kg	15180	—	≤ 10t
用途	貨物	—	—	前軸重量 kg	—	—	—
車体の形状	セミトレーラ	—	—	後軸重量 kg	13160	—	—
懸架の種類	—	—	—	後軸重量 kg	13160	—	—
原動機型式	—	—	—	計	41500	—	≤ 28t
総重量	—	—	—	最大容積	—	—	—
長さ mm	11,670 (11,220)	—	≤ 12m	右	※ 54	—	— 度 ≥ 65°
幅 mm	2,990	—	≤ 2.5m	左	※ 54	—	その他 ≥ 30°
高さ mm	2,770	—	≤ 3.8m	前軸荷	—	—	—
輪距 mm	9,750 (8,560+1,200)	—	—	後軸荷	—	—	—
軸距 mm	—	—	—	後軸荷	225/90R17.5 127/125J	—	—
前軸荷	—	—	—	後軸荷	225/90R17.5 127/125J	—	—
後軸荷	—	—	—	前軸荷	—	—	—
室内又は 荷台の内 径の寸法	長さ mm	2,440	—	後軸荷	—	—	—
高さ mm	2,440	—	—	前軸荷	—	—	—
高さ mm	—	—	—	後軸荷	—	—	—
車両重量	前軸重量	3400	—	後軸荷	99.7	≤ 100%	—
kg	後軸重量	—	—	後軸荷	99.7	≤ 100%	—
kg	後軸重量	5050	—	後軸荷	—	—	—
kg	後軸重量	5050	—	後軸荷	—	—	—
kg	計	13500	—	後軸荷	—	—	—

能力強度等検討

制動能力	制動力 N	60km/h	39.0m	車体重量	δB/δ = 4996/(1737.7×2.5) = 2.7 ≥ 1.6
推進軸	空気圧	637kPa	—	車体重量	δB/δ = — ≥ 1.6
目数	Nc/N	—	—	車体重量	δB/δ = — ≥ 1.6
強度	δB/τ	—	—	車体重量	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、いすゞ KL-EXZ52J3型トラックと連結時の計算値を示す。

② BA012444

花岡土建(株)
M752-008

改造等の概要

目的	建設機械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たに製作されるものである。
車体及び車体	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TD50J3T2型セミトレーラ（12自審第651号 新型自動車第16886号）と同一。 前後方向に揺動するウォーキングビームの両端に死軸式の車軸を揺動するように取り付け、路面の変化に対応接地できる構造となっている。
操縦装置	
制動装置	東急TD50J3T2型セミトレーラ（12自審第651号 新型自動車第16886号）と同一。 （主ブレーキ）気圧内部拡張式 （駐車ブレーキ）スプリング式 ABS装置一式
緩衝装置	東急TD50J3T2型セミトレーラ（12自審第651号 新型自動車第16886号）と同一。 ウォーキングビーム方式
連結装置	東急TD50J3T2型セミトレーラ（12自審第651号 新型自動車第16886号）と同一。 第5輪方式 JIS-D-6602に準じて製作してある。
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。

Y48900