

第2号様式 (その1運輸局長提出用)

TF36F7C2S-G012~G016

第 平成 年 月 日 号

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

項目		標準車	改造車	標準	項目	標準車	改造車	標準
車名			東急		乗車定員人		-	
型式			TF36F7C2S		最大積載量 kg		29100	
自動車の種別			普通		車両 総重量 kg	前前軸重	11230	≦10t
用途			貨物	後前軸重		12380	≦10t	
車体の形状			セミトレー	後中軸重		-	≦10t	
燃料の種類			-	後後軸重		12380	≦10t	
原動機型式			-	計		35990	≦24t	
総排気量 L			-	最大安定傾斜角度	右	* 47	一般 ≧35°	
長さ m			10.140 (9.500)	≦12m	左	* 47	その他 ≧30°	
幅 m			2.490	≦2.6m	タイヤ サイズ	前前軸		
高さ m			2.500	≦3.8m		後前軸	275/80R22.5 151/148J	
軸距 m			6.050+1.300			後中軸	-	
			=7.350			後後軸	275/80R22.5 151/148J	
輪距 m	前前輪		-		積載時 タイヤ 荷重割合 %	前前軸		
	後前輪		1.850			後前軸	98.3	≦100%
	後中輪		-			後中軸	-	
	後後輪		1.850			後後軸	98.3	≦100%
室内又は 荷台の内 側の寸法	長さ m		10.000		積載時前輪荷重割合			≧18, 20%
	幅 m		2.490		リヤ・オーバーハング m	2.150		≦1/2
	高さ m		-		荷台オフセット m	200		
車両 重量 kg	前前輪		1670		最小回転半径 m	* 8.6		≦12
	後前輪		2610					
	後中輪		-					
	後後輪		2610					
	計		6890					

能力強度等検討

制動能力	踏力 -kg 60km/h 39m 空気圧 637kpa	車枠強度	$\sigma_b / \sigma = 58.12 / 6.047 \times 2.5 = 3.84 > 1.6$
		車軸強度	東急TF2523型セミトレーと同一
推進軸	回転数 強度	操縦装置強度	-
		緩衝装置強度	東急TF2523型セミトレーと同一
		制動装置強度	東急TF2523型セミトレーと同一
		連結装置強度	東急TF2523型セミトレーと同一

注1. 能力強度検討欄は、該当しないものは-、省略したものは×を記入すること。

注2. *印は いすゞ KL-EXD52D3型トラックと連結時の計算値を示す。

注3. (試作車・組立車) の欄には、該当するものを○で囲むこと。

BA012825

S-1709

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及びクロスメンバーとは電気溶接で組み立てられており、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。 突入防止装置は既届出済みの1QAを取り付ける。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急TF2523型セミトレーラと同一。(11自審 第1586号 新型自動車第11051号) 車軸は高張力鋼で、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を有する。
操縦装置	
制動装置	東急TF2523型セミトレーラと同一。(11自審 第1586号 新型自動車第11051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 ABS装置一式
緩衝装置	東急TF2523型セミトレーラと同一。(11自審 第1586号 新型自動車第11051号) イコライザー付きタンデムスプリングサスペンションの半だ円板ばね型である。 但し、ばねは1150×90×16-8を使用する。
連結装置	東急TF2523型セミトレーラと同一 (11自審 第1586号 新型自動車第11051号) 第5輪方式 JIS-D-6602に準じて製作してある。
燃料装置	

注 該当する事項が無い場合については、斜線で記入すること。

