



輸送機工業株式会社 殿

中部運輸局長

改造自動車等審査結果通知書



指示事項:

- けん引車については次により検討した。  
車名 ニッサンディーゼル 型式KC-CW631GNT (第5輪16t) NR無し  
車名 ニッサンディーゼル 型式KC-CW631GNT (第5輪18t)
- 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」の緩和を受ける事。
- 本試作は製造番号11340の1台限りとする。

主要諸元比較表

(改造、試作、組立)

届出者の氏名又は名称		輸送機工業株式会社			種別用途		普通(被けん引6輪)貨物		
項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準		
車両重量 kg		11690	—	車名		ユノキ			
乗車定員 人		—	—	型式		YFH356BE			
最大積載量 kg		35000	—	形状		セミトレー			
車両総重量 kg			≤ 26 t	原動機の型式					
		46690	( )	総排気量 l					
長さ m	(11.220)	12.640	(≤ 12)	燃料の種類		(第5輪から)			
幅 m		2.495	≤ 2.5	軸距 m		6.690+1.310+1.310			
高さ m		2.820	≤ 3.8	最小回転半径 m		※ 10.04		≤ 12	
室内又は荷台の内側の寸法				オーバーハング				≤ 4.6550	
長さ m		11.950	—	ボデー後端まで m		1.830		(4.6550)	
幅 m		2.320	—	荷台オフセット m		2.885			
高さ m		0.200	—						
空車時		(第5輪) 3080	—	タイヤ		11R22.5-16PR			
荷重分布 kg				サイズ					
前		2870	—	前		11R22.5-16PR			
後中		2870	—	後中		11R22.5-16PR			
後		2870	—	後		11R22.5-16PR			
積車時		(第5輪) 15700	≤ 10 t	積車時					
荷重分布 kg			( )	タイヤ					
前		10330	≤ 10 t	荷重割合 %		※ 94.8		≤ 100	
後中		10330	(18 t)	前		※ 94.8			
後		10330	—	後中		※ 94.8			
積載時前輪荷重割合			≥ 18/20	最大安定					
前			—	左		※ 47		一般 ≥ 30	
輪距 m				傾斜角度					
前				右		※ 47			
後中									
後									
制動力		踏力※kg 50 km/h 19.23 m		車枠強度		σ <sub>B</sub> / σ = 5000/ 555.2 × 2.5 = 3.60		> 1.6	
能力		空気圧 5.0 kg/cm <sup>2</sup>		車軸強度		// = 5500/ 1107 × 2.5 = 1.98		> //	
強度等検討				操縦装置		// =		> //	
推進軸強度				懸架装置		// = 13500/ 2648 × 2.0 = 2.54		> //	
				制動装置		// = 6000/ 1996 = 3.00		> //	
				連結装置		// = 9500/ 5899 = 1.61		> //	

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. 能力強度等検討欄に必要としないものは、省略したものは×を記入すること。  
 ※印は ニッサンディーゼル KC-CW631GNT との連結時を示す。

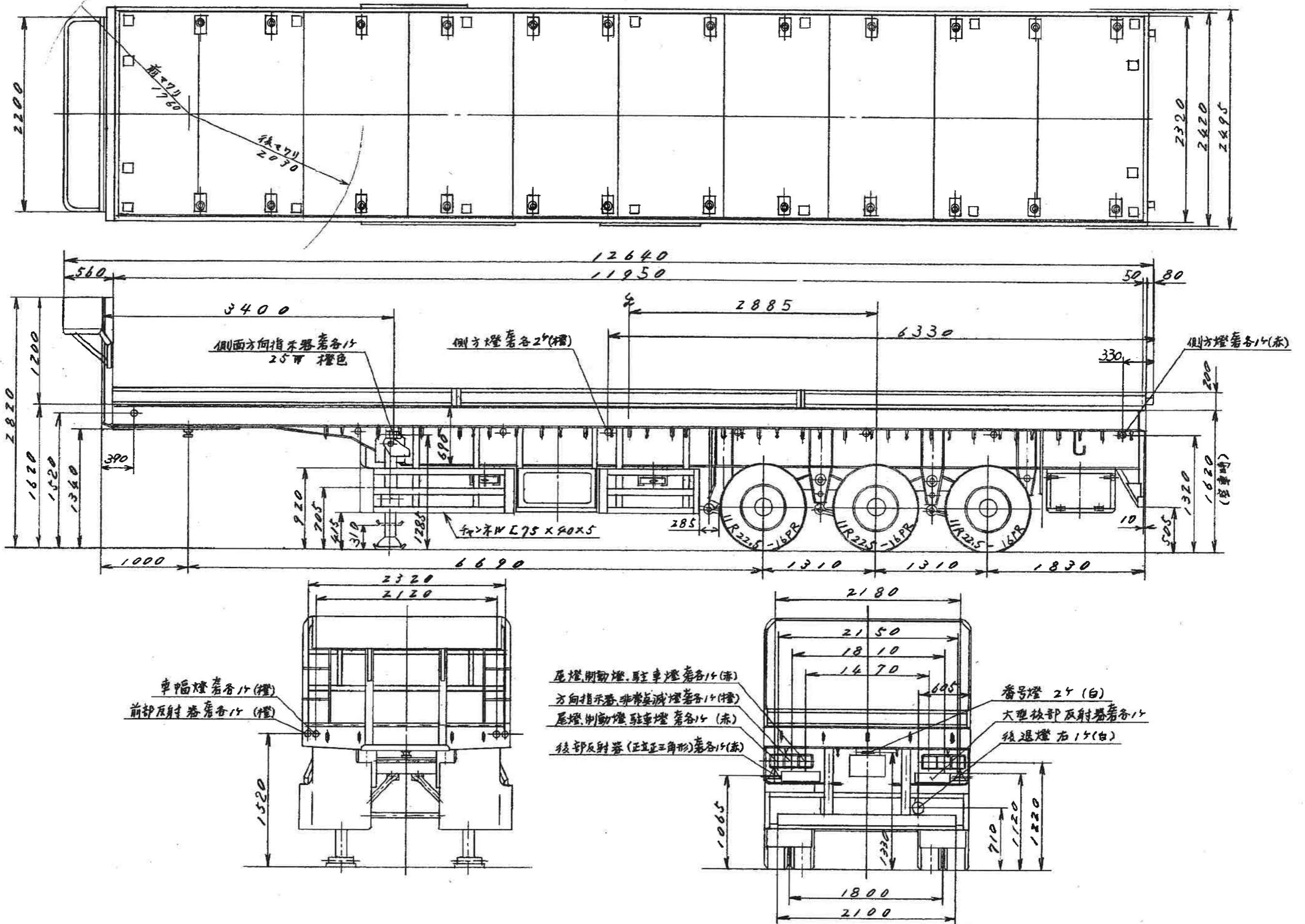
試作概要説明書  
(改造)

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	本トレーラの形状は3軸12輪平床式セミトレーラである。 荷台は35m/mの床板張りとし、平床で安全性を高めた構造である。
軸距	重量配分の適正化及び走行安定性を考慮し6.690+1.310+1.310=9.310mに設定する。
輪距	走行安定性を考慮し1.800mに設定する。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸は全浮動方式で左右各々2個の円錐コロ軸受によって支えられている。 車軸自身はフレーム後部下面に取付けた懸架装置に固定され、タイヤから伝わる回転は円錐コロの入った軸受に伝わる構造である。
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。
懸架装置	中梁の後部左右下面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。
車わく	フレームは2本のI型断面の中梁を前後に貫通させ溝形鋸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。
その他	1. 保安基準に基づいた電気装置を備える。 2. 第5輪後方に補助脚を取付ける。 3. けん引車: ニッサンディーゼル KC-CW631GNT (第5輪16t) KC-CW631GNT (第5輪18t) 4. 当該車両の突入防止装置は届出済の識別表示1QAのものを取付ける。 5. ABS装置付。

TAD34316

トV-ラ外観図 (YFH356BE)

尺度 1/40



TAD 34316