

第2号様式

第 号

平成 年 月 日

日本フルハーフ株式会社 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〕 1.本試作は、製造番号 P1A4675 の 1台限りとする。
 2.けん引車は 日野 KC-SS3VJCA (第5輪 16.0トン) 日野 KS-SS1EKJA (第5輪 16.0トン)
 いすゞ KL-EXZ52J3 (第5輪 16.0トン) いすゞ PDG-EXZ52J8(第5輪 16.0トン)
 いすゞ PJ-EXZ52J6 (第5輪 16.0トン) 三菱 KL-FV50LHR (第5輪 16.0トン)、
 三菱 KL-PV50NHR (第5輪 16.0トン) ニッサンディーゼル KC-CW631GHT (第5輪 16.0トン)で検討した。
 3.車台番号については職権打刻を要する。
 4.車両総重量については「道路運送車両の保安基準」の緩和を受けること。

主要諸元比較表

試作車 組立車

項目	標準車	改造車	基準	項目	標準車	改造車	基準
車名		フルハーフ		乗車定員人		—	
型式		DFPFX339Y		最大積載量 kg		28900	
自動車の種別		普通		車両総重量 kg	前前軸重	10755	≦ 10
用途		貨物			後前軸重	8410	≦ 10
車体の形状		セミトレーラ			後中軸重	8410	≦ 10
燃料の種類		—			後後軸重	8415	≦ 10
原動機型式		—			計	35990	
総排気量 L		—		最大安定傾斜角度	右	*1 46	一般≦36°
長さ m		11.985 [11.400]	≦12m		左	*1 46	その他≦30°
幅 m		2.490	≦2.5m	タイヤサイズ	前前軸	—	
高さ m		2.650	≦3.8m		後前軸	385/65R22.5 160J	
軸距 m		6.790+1.360+1.360 =9.510			後中軸	385/65R22.5 160J	
輪距 m	前輪	—			後後軸	385/65R22.5 160J	
室内又は荷台の内側の寸法	長さ m	2.040		積載時タイヤ荷重割合 %	前前軸	—	
	幅 m	11.665			後前軸	93.4	
	高さ m	2.145			後中軸	93.4	
車両重量 kg	前前軸重	—			後後軸	93.5	
	後前軸重	2.040		積車時前輪荷重割合	—	≧18.20%	
	後中軸重	11.665		リア・オーバハング m	1.890	≦1/2, 11/20,2/3L	
	後後軸重	2.145		荷台オフセット m	2.585		
	計	7090		最小回転半径 m	*1 10.2	≦12m	

能力強度等検討書

制動能力	踏力	N	60	km/h	37.3	車枠強度	$\sigma B / \sigma$	490 / 183.0 = 2.67	>1.6
	空気	kpa	650			車軸強度	$\sigma B / \sigma$	/ = X	>1.6
						操縦装置強度	$\sigma B / \sigma$	— / — = —	>1.6
推進軸	回転数	Nc/N	/	=	—	緩衝装置強度	$\sigma B / \sigma$	/ = X	>1.6
	強度	$\sigma B / \tau$	/	=	—	制動装置強度	$\sigma B / \sigma$	/ = X	>1.6
						連結装置強度	$\sigma B / \sigma$	/ = X	>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. []内の長さは、連結部中心より車両後端までの長さを示す。
 注4. *1は 日野 KC-SS3VJCA との連結時を示す。

構造等の概要

目 的	分割可能な貨物を基準を超えて輸送を目的とした、スタンション型セミトレーラであります。
車枠及び車体	車枠は、高張力鋼を使用したI型断面の主フレームに、I型断面のクロスメンバー及び [型断面の側部レールを組み合わせた溶接梯子型構造である。
原 動 機	/
動力伝達装置	/
走行装置	22.5インチタイヤ装着用の死軸式であり、車軸の断面は127mm(径)×15.5mm(厚) の筒形であります。 (フルハーフ KFKHJ340型 12自審第 775号 新型自動車第 00021号と同一装置)
操縦装置	/
制動装置	主制動装置は内部拡張式、空気圧作動方式でS字型のカムによりブレーキライニングを ドラムに押し付ける構造である。 駐車制動装置はスプリング式で、エアチャンバー内にあるスプリングにより主制動装置 と併用する構造であり、後前軸及び後中軸が制動する。(フルハーフKFKHJ340型と同一装置) 又、ワブコ社製アンチロックブレーキシステム(ABS)を装着している。 (フルハーフ KFKGG340型 18国自審第1968号 新型自動車第18215号と同一装置)
緩衝装置	半楕円形の4枚テーパースプリングを使用し、アクスルにU字形のボルトで固定した構造である。 又、ラジアスロットによりアクスルとボデーを連結し位置固定をしている。 又エコライザ方式により、3軸が均等に荷重配分されている。 (フルハーフ KFKHJ340型と同一装置)
連結装置	特殊鋼製のキングピン(IIS D6602、2インチ)がキングピンプレート及びキングピンサポート に溶接され、それらを通じて車枠に組み込まれた構造である。 (フルハーフ KFKHJ340型と同一装置)
燃料装置	/

注 該当する事項のない場合については、斜線を記入すること。

フルハーフ DFPFX339Y型セミトレーラ 外観図

