

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）

指事項

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		TF36H1C3S		最大積載量 kg	29000	
自動車の種別		普通		前前軸重	11240	-
用途		貨物		後前軸重	8250	≦10t
車体の形状		セミトラ		後中軸重	8250	≦10t
燃料の種類		-		後後軸重	8250	≦10t
原動機型式		-		計	35990	≦28t
総排気量 L		-		最大安定傾斜角度	右 47°	一般 ≧35° その他 ≧30°
長さ m		11.640 (11.100)	≦12m	前前軸	-	
幅 m		2.490	≦2.5m	後前軸	385/65R22.5 160J	
高さ m		2.325	≦3.8m	後中軸	385/65R22.5 160J	
軸距 m		6.800+1.360 +1.360 +9.520		後後軸	385/65R22.5 160J	
軸径 m	前前軸	-		積載時前前軸	-	
	後前軸	2.040		タイヤ後前軸	91.7	≦100%
	後中軸	2.040		荷重割合後中軸	91.7	≦100%
	後後軸	2.040		荷重割合後後軸	91.7	≦100%
室内は荷台内側の法	長さm	11.330		積載時前輪荷重割合	-	≧18, 20%
	高さm	-		リヤ・オーバーハング m	1.580	≦1/2
車重 kg	前前軸重	1560		荷台オフセット m	2.725	
	後前軸重	1810		最小回転半径 m	≧10.2	≦12
	後中軸重	1810				
	後後軸重	1810				
計	6990					

能力強度等検討

制動能力	路力 -kg	60km/h	39m	車体強度	$\sigma_b/\sigma = 58.12/7.774 \times 2.5 = 2.99 > 1.6$
	空気圧	637kpa		車軸強度	×
				操縦装置強度	-
				緩衝装置強度	×
推進軸	回転数	-		制動装置強度	×
	強度	-		連結装置強度	×

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2.4印は いすゞKL-EKZ52J3型トラクタ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。

R006673

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ー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。 突入防止装置は既出済みのIQAを取り付ける。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急TC36H1C31型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新型自動車第18380号)車軸は高強度鋼で、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。(東急型式: B0847SZXM)
操縦装置	
制動装置	東急TC36H1C31型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新型自動車第18380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TC36H1C34型セミトレーラと同一。(18国自審 第781号 新型自動車第05733号) イコライザー付きトリプルスプリングサスペンションの半だ円板ばね型である。(主ばね寸法: 1160×90×25-2 (テーバ))
連結装置	東急TF50H4C3型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新型自動車第16884号) 第5輪方式 (JIS呼び50カップリングピン) 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、斜線で記入する事

