

第 号
平成 年 月 日

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

(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		東急	—	乗車定員 人			—	
型式		TD28J2P2S	—	最大積載量 kg		18500	—	
自動車の種別		普通	—	車両重量 kg	前前軸重	8495	—	
用途		貨物	—		前後軸重		—	
車体の形状		セミトレーラ	—		後前軸重	9495	≤10t	
燃料の種類			—		後中軸重		≤10t	
原動機型式			—		後後軸重	9490	≤10t	
総排気量 L			—	計	27480	≤28t		
長さ m		11.340	≤12 m	最大安定傾斜角度	右	※ 54	※ 54	
		(10.890)			左	※ 54	※ 54	
幅 m		2.990	≤2.5m	前前軸			—	
高さ m		1.485	≤3.8m	前後軸			—	
				後前軸	235/75R17.5	143/141J	—	
軸距 m		8.570+1.300	—	タイヤサイズ	後中軸		—	
		=9.870	—		後後軸	235/75R17.5	143/141J	—
	前前輪		—		積車時前輪荷重割合			≥18.2%
	前後輪		—		リア・オーバーハング	1.020	≤(1/2)	11/24.3/24
室内又は荷台の内側の寸法	長さ m	8.540	—	荷重割合 %	前後軸		—	
	幅 m	2.990	—		後前軸	92.2	≤100	
	高さ m		—		後中軸		≤100	
			—		後後軸	92.2	≤100	
車両重量 kg	前前軸重	3280	—	積車時前輪荷重割合			≥18.2%	
	前後軸重		—	リア・オーバーハング	1.020	≤(1/2)	11/24.3/24	
	後前軸重	2850	—	荷台オフセット	2.600	—	—	
	後中軸重		—	最小回転半径	※ 11.0	≤12 m	—	
	後後軸重	2850	—					
計		8980	—					

能力強度等検討

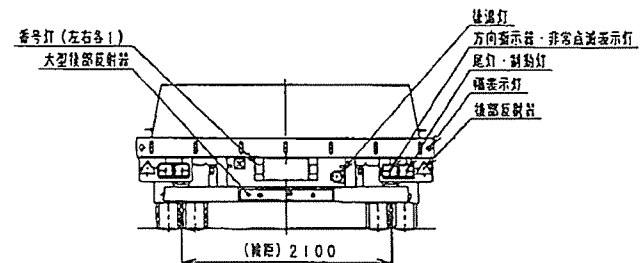
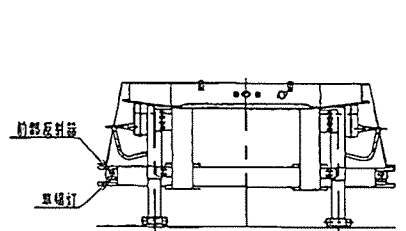
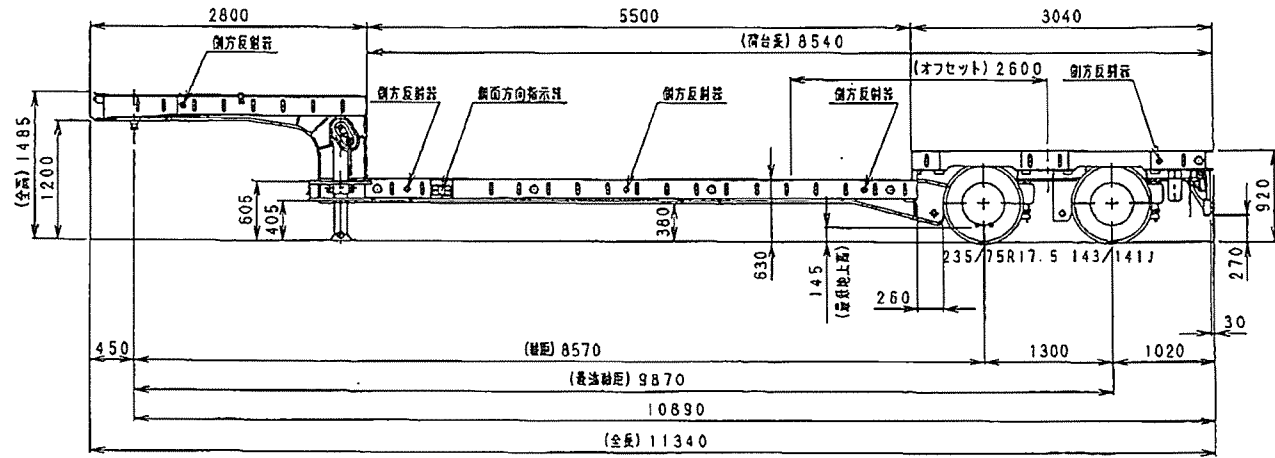
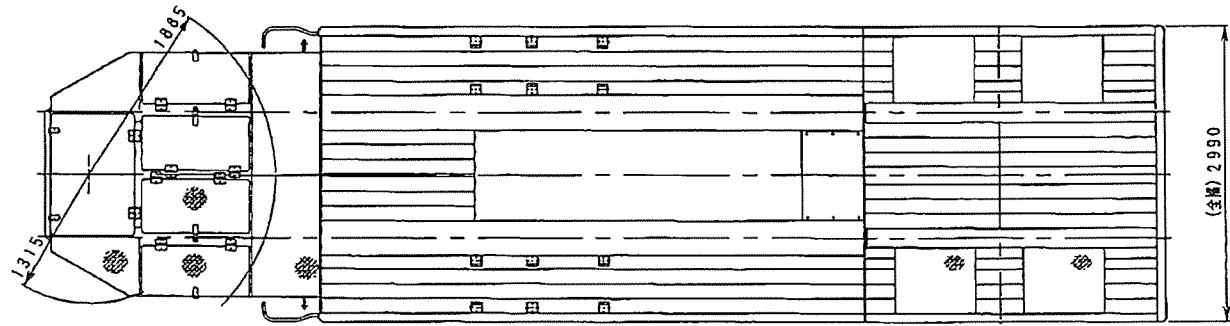
制動能力	踏力 — kg	60 km/h	39 m	車枠強度	$\sigma_b/\sigma = 490/65.847 \times 2.5 = 2.97 > 1.6$
	空気圧 637 kPa			車軸強度	$\sigma_b/\sigma = 690 / 147.7 \times 2.5 = 1.86 > 1.6$
推進軸	回転数	N_c / N		操縦装置強度	$\sigma_b/\sigma = / \times = > 1.6$
				緩衝装置強度	$\sigma_b/\sigma = 108103/26693 \times 2.5 = 1.61 > 1.6$
	強度	$\sigma_b / r =$		制動装置強度	$\sigma_b/\sigma = 444 / 217.4 = 2.04 > 1.6$
				連結装置強度	$\sigma_b/\sigma = / \times = > 1.6$

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、コナディビル ADC-GK4XAB 型トラックと連結時の計算値を示す。

構造等の概要

目的	分割不可能な単体物品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およ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	車軸は高張力鋼で、中空丸型断面の両端にスピンドル構造を有する。
操縦装置	
制動装置	東急TD26G9E2型セミトレーラ(12自審第650号 新型自動車第16693号)と同一の16インチ系制動装置を使用している。 (主ブレーキ)気圧内部鼓式 (駐車ブレーキ)スプリング式 ABS装置一式
緩衝装置	エアサスペンション方式とする。 懸架方式: 車軸式、ばね形式: 円形スリーブ空気ばね
連結装置	東急TL28J7E3型セミトレーラ(18国自審第1575号 新型自動車第15617号)と同一のJIS呼び50カップリングピンを使用している。 第5輪方式
燃料装置	

注 変更のない事項については、斜線で記入すること。



東急TD28J2P2S型
 セミトレーラ外観四面図