

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		TE35NEP35	—	最大積載量 kg		23500	—	
自動車の種別		普通	—	車 両 総重量 kg	前前軸重	11180	—	
用途		貨物	—		前後軸重			—
車体の形状		セミトレーラ	—		後前軸重	8270	≦10t	
材料の種類			—		後中軸重	8270	≦10t	
原動機型式			—		後後軸重	8270	≦10t	
総排気量 cc			—	許	35990	≦28t		
長さ ■		12.470 (11.900)	≦12 ■	最大安定 傾斜角度	右	※ 51	— ≧35	
幅 ■		2.400	≦2.5m	左	※ 51	— その他の23%		
高さ ■		2.350	≦3.0m	タイヤ サイズ	前前軸		—	
軸距 ■		7.450 + 1.150 + 1.150 = 9.750	—		前後軸		—	
軸距	前前軸		—		後前軸	235/70R17.5 130/134J	—	
	前後軸		—	後中軸	235/70R17.5 130/134J	—		
	後前軸	1.850	—	後後軸	235/70R17.5 130/134J	—		
	後中軸	1.850	—	乗車時 タイヤ 荷重割合 %	前前軸		—	
	後後軸	1.850	—		前後軸		—	
室内又は 荷台の内 側の寸法	長さ ■	12.120	—		後前軸	97.0	≦100	
高さ ■	幅 ■	2.490	—	後中軸	97.0	≦100		
	高さ ■		—	後後軸	97.0	≦100		
車両重量 kg	前前軸重	2030	—	後車時の荷重割合		≧18.20%		
	前後軸重		—	リア・オーバーハング		≦ (A) 11/20.2/3L		
	後前軸重	1820	—	器台オフセット ■		2.760	—	
	後中軸重	1820	—	最小回転半径 ■	※	10.4	≦12 ■	
	後後軸重	1820	—					
許	7490	—						

能力強度等検討

制動力	踏力	— kg	50	km/h	56	車輪強度	$\sigma_1/\sigma = 5812 / (870.6 \times 2.5) = 2.3 > 1.6$
	空気圧	637	kPa			車輪強度	東急 TL28JTE3 型セミトレーラと同一
推進軸	回転数	1 C / 分				床板設置強度	
						床板設置強度	$\sigma_1/\sigma = 103143 / (21693 \times 2.5) = 1.91 > 1.6$
	強度	$\sigma B / r$				制動装置強度	東急 TL28JTE3 型セミトレーラと同一
						連結装置強度	東急 TL28JTE3 型セミトレーラと同一

注1. (試作車・組立車)の原には、該当するものを○で囲むこと。
 注2. 能力強度等検討値は、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、三菱 PJ-PP54JDR 型トラクタと連結時の計算値を示す。

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、(脱着式スタンション型)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	全体の構造は格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装部で組まれており前部下面にキングピンを、後面に車輪装置を取り付けている。突入防止装置は突出部の1/3を取り付ける。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	東急 TL28JTE3 型セミトレーラと同一。(12自第 650号 新製自動車第 15617号)車輪は高張力鋼で中空丸型断面チューブの両端にスピンドルを溶接した構造である。
操縦装置	
制動装置	東急 TL28JTE3 型セミトレーラと同一。(12自第 650号 新製自動車第 15617号)(主ブレーキ)気圧内部鼓式 (従来ブレーキ)スプリング式 ABS装置一式
懸架装置	エアサスペンション方式とする。 取付方式: 車軸式 ばね形式: P形スリプ空気ばね
連結装置	東急 TL28JTE3 型セミトレーラと同一。(12自第 650号 新製自動車第 15617号)第5輪方式
燃料装置	

注 変更のない事項については、斜線を記入すること。