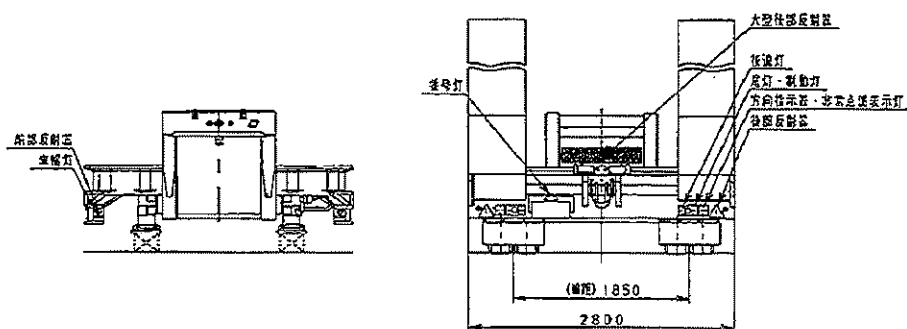




東急車輛製造株式会社 殿

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

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	TL33F8E3S			最大積重量 kg	22300		
自動車の種別	客運			車 同			
用 途	貨物			前前軸重	6350		
車体の形状	セミトレー			後前軸重	8795	≤10t	
燃料の種類	-			総重量	8795	≤10t	
原動機型式	-			kg	8800	≤10t	
総排気量 L	-			後後軸重	32740	≤24t	
長さ m	10.050 (9.600)	≤12m		計			
幅 m	2.800	≤2.5m		最大安定	* 50	一般 ≥35°	
高さ m	3.035	≤3.8m		傾斜角度	* 50	その他 ≥30°	
輪 距 m	5.710+1.100 +1.100 =7.910			前前軸	-		
輪 距 m	-			後前軸	235/75R17.5		
前前軸	-			後中軸	235/75R17.5		
後前軸	1.850			後後軸	235/75R17.5		
後中軸	1.850			積載時 前前軸	-		
後後軸	1.850			タイヤ 後前軸	85.4	≤100%	
室内又は	長さm	5.500		荷重割合	85.4	≤100%	
荷台の内	幅 m	2.800		%	86.4	≤100%	
側の寸法	高さm	-		積載時前輪荷重割合	-	≥48-20%	
前前軸	1080			リヤ・オーバーハング	1.320	≤1/2	
後前軸	3120			荷台オフセット m	1.610		
後中軸	3120			最小回転半径 m	* 9.0	≤12	
後後軸	3120						
計	10440						

能 力 強 度 等 検 討

制 動 能 力	踏 力 -kg	60km/h	39m	車 枠 強 度	$\sigma_b/\sigma = 490/44,939 \times 2.5 = 4.42 \geq 1.6$
	空気圧 537kpa			車 軸 強 度	東急TL26G4E2型セミトレーと同一
				操縦装置強度	-
				緩衝装置強度	東急TL28J7E3型セミトレーと同一
推進軸	回転数	-		制動装置強度	東急TL28J7E3型セミトレーと同一
	強度	-		連結装置強度	東急TF50H4C3型セミトレーと同一

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. *印は、日野 ADG-SS1ERXA型トラック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。

R008973

構 造 等 の 概 要

目 的	建設機械の安全輸送をはかるため、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。
原 動 機	
動力伝達装置	
走 行 装 置	東急TL26G4E2型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新00012号) 車軸は高強度鋼で、中央丸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。
操 縦 装 置	
制 動 装 置	東急TL28J7E3型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新15617号) (主ブレーキ) 気圧内部拉張式 (駐車ブレーキ) スプリング式 ABS装置一式
緩 衝 装 置	東急TL28J7E3型セミトレーラと同一。(18国自審 第1575号 新15617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。 ばねは、960×96×14-φとする。
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16884号) 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は、斜線で記入する事