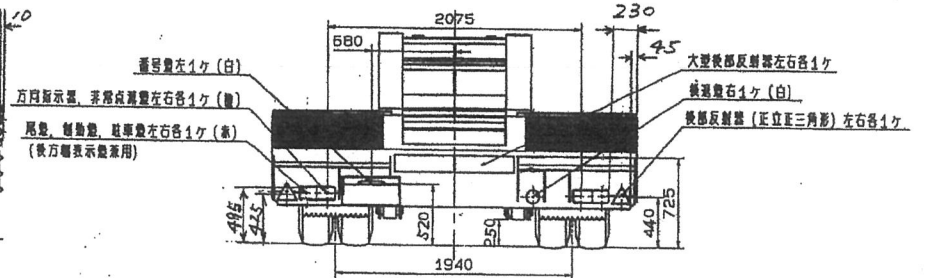
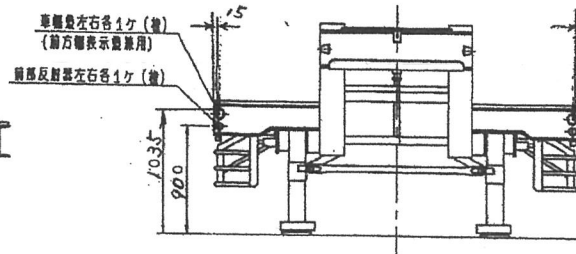
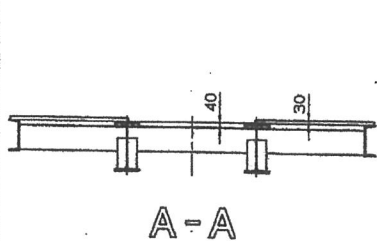
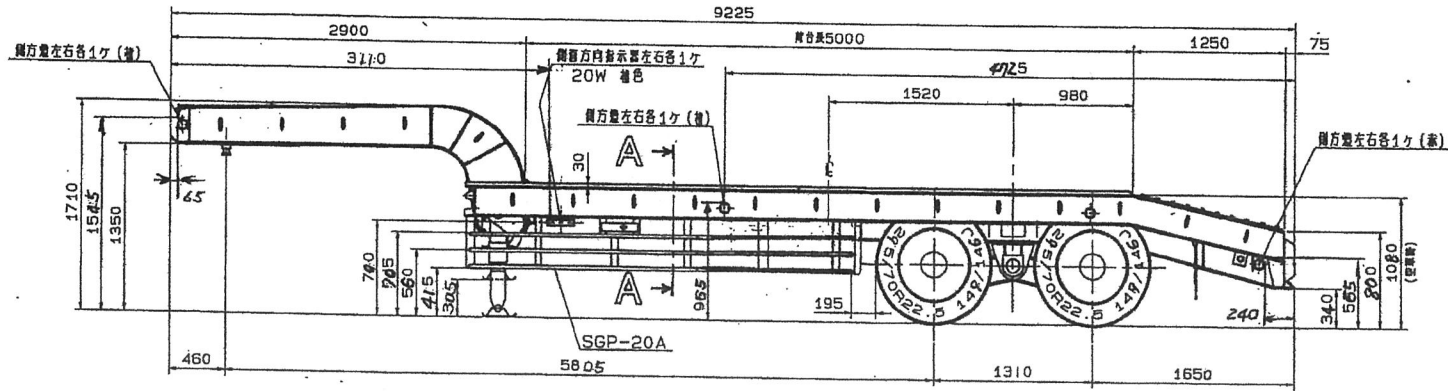
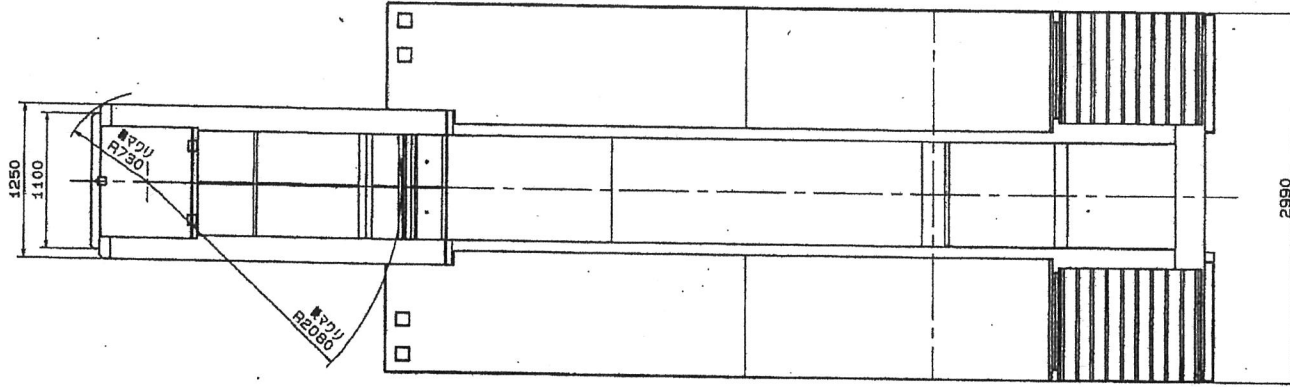


TAD35623

トレーラ外観図 (YHF2563CB)

尺度 1: 40

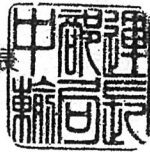


0005/005

2022 12/20 TUE 17:53 FAX 052 833 9357 板橋設計事務所

TAD 35623

13782



改造概要等説明書(改造自動車等審査結果通知書)

改造等の概要

- 指示事項 1. 幅・車両重量・軸重・隣接軸重については「道路運送車両の保安基準」の緩和を受けること。
 2. けん引車については次により検討した。
 車名 三菱 形式 KC-FV513HR(第5輪 18t)NR無, 550PS
 3. 本試作は製造番号 13408 の1台限りとする。
 4. 本試作車両は、平成12年6月30日までに検査を受けること。

主要諸元比較表 (改造車(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		ユソーキ		乗車定員	人		
型式		YHF2563CB		最大積載量	kg	23200	
自動車の種別		普通(けん引4輪)		車両重量 kg	前前軸重	550 6820	≤ 10 t 隣接軸重 (18 t)
用途		貨物	前後軸重		11955		
車体の形状		セミトレーラ	後前軸重		11955		
燃料の種類			後後軸重		11955		
原動機型式			計		30730		
総排気量 l				最大安定	右	* 54°	一般 ⁽⁵⁾
長さ m	(8.765)	9.225	(≤ 12 m)	傾斜角度	左	* 54°	その他 ⁽⁵⁾ 30°
幅 m		2.990	≤ 2.5 m	タイヤ	前前軸		
高さ m	(第5輪から)	1.710	≤ 3.8 m		前後軸		
軸距 m	5.805 + 1.310 = 7.115				後前軸	295/70R22.5 149/146J	
輪距 m	前輪			積車時	前前軸		
	後輪	1.940			前後軸		
室内又は	長さ m	5.000		タイヤ荷重 割合 %	後前軸	* 99.6	
荷台の内	幅 m	2.990			後後軸	* 99.6	
側の寸法	高さ m				積車時前輪荷重割合		≥ 18, 20 %
車両重量 kg	前前軸重	550 1360		リア・オーバーハング	m	1.650	≤ (1/2) 11/20, 2/3L (3.5575)
	前後軸重			荷台オフセット	m	1.520	
	後前軸重	3085		最小回転半径	m	* 8.68	≤ 12 m
	後後軸重	3085					
計		7530					

能力強度等検討

加速能力		≦ 0.038	車枠強度	$\sigma_n / \sigma = 4100 / 683 \times 2.5 = 2.40 > 1.6$
勾配能力		≧ 0.125	車軸強度	$\sigma_n / \sigma = 5500 / 1107 \times 2.5 = 1.98 > 1.6$
制動能力	踏力 kg	50 km/h * 17.81 m	操縦装置強度	$\sigma_n / \sigma = / = > 1.6$
	空気圧	5.0 kg/cm ²	緩衝装置強度	YS301(53 自車第1065号新型自動車第11018号)に同じ
推進 強度	回転数	Nc/N /	制動装置強度	$\sigma_n / \sigma = 6000 / 1996 = 3.00 > 1.6$
	強度	$\sigma_n / \tau = / =$	連結装置強度	$\sigma_n / \sigma = 9500 / 5899 = 1.61 > 1.6$

- 注1. (改造車・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、該当しないものは一、省略したものは×を記入すること。

目的	本トレーラは分割不可能な重量物品の安全輸送を目的として製作されたものである。
車軸及び車体	フレームは2本のI型断面の中梁を前後に貫通させ、深型鋼の側梁及び横梁を溶接にて強固に結合した梯子型フレームである。本トレーラの形状は2軸8輪低床式セミトレーラである。車体前部はグースネック状に高く後部荷台は低くし安全性を高めた構造である。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸は全浮動方式で左右各々に2個の円錐コロ軸受けによって支えられている。車軸自身はフレーム中央部下面に取付けた懸架装置に固定されタイヤから伝わる回転は円錐コロの入った軸受けに伝わる構造である。
操縦装置	
制動装置	空気制動であって主制動と駐車制動よりなっている。主制動は内部拡張式による全車輪制動で非常時には自動的に制動できる構造である。駐車制動はマキシチャンパーに内蔵されたスプリングを使用し空気を排出してスプリングの力により制動を得る装置である。ABS装置付き。
緩衝装置	フレーム後部下面にブラケットにて支持されたトラニオン軸を中心として上下に揺動するウォーキングビームの両端部に車軸を取付けた構造である。尚、本装置はYS301(53自車第1065号新型自動車第11018号)と同一構造のものを使用する。
連結装置	グースネック下面にトラクタ第5輪と連結する連結用キングピン(2")を取付ける。キングピンはJIS規格(D6602)に準じ、材質SCM435にて製作されたものである。
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。
 *印はけん引車、三菱KC-FV513HRとの連結時を示す。