

殿

概要等説明書 (試作車・組立車審査結果通知書)

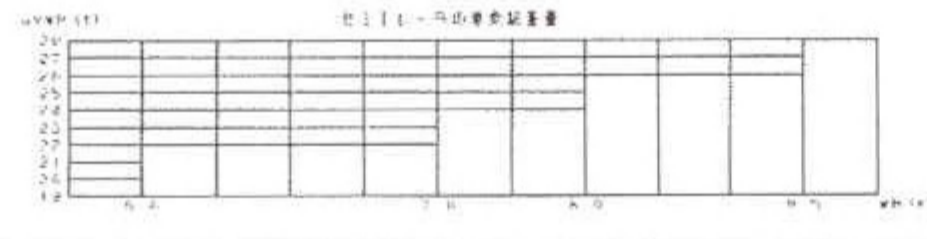
- 指示事項 : 1. 本試作は、製造番号 (66-1256-0201),(66-1257-0202)の2台限りとする。
 2. 本車両は、第2条[全幅]、第4条[車両総重量]について基準の緩和を必要とする。
 3. けん引車は、で検討した。
 4. 車台番号については、職権打刻を受けること。

主要諸元比較表

(試作車) 組立車

項目	標準車	試作車・組立車	基準・限度	項目	標準車	試作車・組立車	基準・限度
車名		日通商事		乗車人員		—	
型式		NT35D034		最大積載量 kg		35,000	
自動車の種類		普通		車両	前前軸重	19,830	≦ 10 t (— kg)
用途		貨物			後前軸重	9,190	≦ 10 t (— kg)
車体の形状		セミトレー		総重量	後中軸重	9,190	≦ 10 t (— kg)
燃料の種類		—			後後軸重	9,190	≦ 10 t (— kg)
原動機型式		—		kg	計	47,400	≦ 28 t (— kg)
定格出力 (kW) 又は定格出力 (PS)		—			最大安定傾斜角度	右	—
長さ m	(11.320)	11.770	≦ 12 m	左	—	—	その他 ≧ 30°
幅 m		2.900/(3.190)	≦ 2.5 m	前前軸	—	—	(— kg)
高さ m		1.660	≦ 3.8 m	後前軸	235 75R17.5 143 141J	235 75R17.5 143 141J	(10,300kg)
軸距 m		7,300 + 1,310 + 1,310 + 10,000		後中軸	235 75R17.5 143 141J	235 75R17.5 143 141J	(10,300kg)
	前輪	—		後後軸	235 75R17.5 143 141J	235 75R17.5 143 141J	(10,300kg)
後輪	2.190			前輪荷重空車	—	—	≧ 18、20 %
室内又は荷台内側の寸法 m	長さ	4.400		割合積車	—	—	—
	幅	2.900/(3.190)		リヤ・オーバーハング m		1.000	≦ 1.70 (1.70, 2/3 1.5, 1.60m)
高さ	前前軸重	3,280		荷台オフセット m		4.260	
	後前軸重	3,040		最小回転半径 m		—	≦ 12 m
車両重量 kg	後中軸重	3,040					
	後後軸重	3,040					
計		12,400					

中間軸重・軸重等の基準



隣接軸距	1.8m 未満	1.8m 以上	1.3m以上1.8m未満 (1の車軸にかかる荷重が9.5t以下である場合)
隣接軸重	kg ≦ 18t	kg ≦ 20t	18,380kg ≦ 19t

能力強度等検討書

項目	制動力		車軸強度
	踏力	空気圧	
推進軸強度	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0
	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0
車軸強度	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0
	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0
制動装置強度	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0
	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0
連結装置強度	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0
	踏力	— N	× 2.5 ≧ 1.0

注1. (試作車・組立車)の欄は、該当するものを○で囲むこと。注2. 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3. 能力強度等検討書欄は、必要に応じて項目を追加・削除することができる。
 注4. 本車両は、荷台拡幅装置を採用しており、幅の()内は荷台拡幅時の値を示す。注5. 標準車欄 長さにある()内の値は、連結部から車両最後端までの長さを示す。

装置の概要

目的	基準内車両では輸送不可能で、分割不可能な大型重量物運搬の安全性向上と円滑化を図る。 又、積載物に応じて荷台幅を変更させる為に、荷台拡幅装置を採用した。 荷台拡幅装置を採用することで、荷台拡幅装置未使用時及び空車時に車両占有幅の減少を図る。
車枠及び車体	3軸12輪中低床式セミトレー ダースネック部、後部フレーム部、クロスメンバー、アウリガーはI型溶接構造、メインフレームをII型溶接構造としてサイドレールにL型鋼を使用し、全体の構造を梯子型にそれぞれに溶接枠組みする。
原動機	
動力伝達装置	
走行装置	車軸は全浮動死軸式を使用して、3軸12輪を形成する。 タイヤサイズは 235/75R17.5 143/141J を12本使用する。
操縦装置	キングピンに取付けてある角度センサーにより、トラクタとトレーラの交角を検知し、その信号はコントロールユニット内にあるECUで制御され、操舵用の油圧式パワーユニットを動作させる。それにより各軸に取付けられた油圧シリンダーが作動し、トレーラ後全軸を操向させる。
制動装置	主制動装置は後全軸に作動する空気式内部拡張式リーディングトレーリング式アンカピンの物で、サービス、エマージェンシーの両ラインを有する。ABS(EBS)装置を取付けている。 駐車制動装置は、スプリング式ブレーキチャンバを使用して、コントロールバルブを操作することにより作動する。
緩衝装置	スイングアーム式エアサスペンション方式とし、上下の荷重をトレーリングアームと円形スリーブ空気バネで負担する。 円形スリーブ空気バネは1軸2個使用されており、各輪の負担荷重は均一になるよう対応できる。
連結装置	2インチのキングピンを、JIS D 6602 規格にて製作し取付ける。
燃料装置	
電気装置	トラクタとトレーラの間をキャブワイヤケーブルで繋ぐことにより、関係法規に準ずる総での灯火類が点灯する。

注1. 該当する事項がない場合については、斜線で記入すること。
 注2. 届出者は、自動車の点検及び整備に関する情報の提供並びにリコール届出に関する責務があります。
 なお、リコール届出に関してはその実地について道路運送車両法(昭和26年6月1日法律第185号)に基づく勧告、命令を受ける場合があります。(第57条の2、第63条の2、第63条の3の関係)