

第2号様式(表面)
日本フルハーフ(株) 殿

第 号
令和 年 月 日

改造概要等説明書(改造自動車審査結果通知書)

(指示事項)

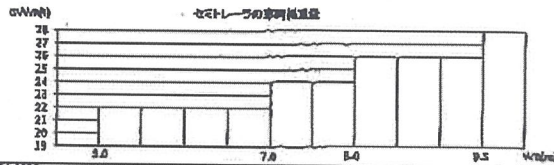
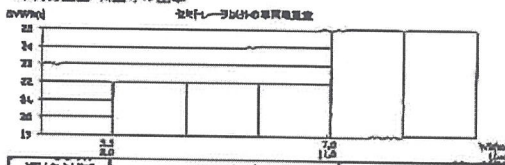
- 1.本改造は車台番号DFPTF341A-27020~27029の10台限りとする。
- 2.けん引車はいすゞ QKG-EXD62BD(第5輪 11.5ト)で検討した。
- 3.審査の際は、本紙を提示する。
- 4.本申請は、複数台届出とする。なお、通知書の写しは交付できない。
- 5.本車両は、車輪自動昇降装置付きである。
- 6.許容限度については別紙「許容限度計算書」の計算結果とする。

主要諸元比較表

標準車両の項別等を記載する。(1101)

項目	標準車	改造車	基準・限度	項目	標準車	改造車	基準・限度	
車名	フルハーフ	フルハーフ		乗車定員	—	—		
型式	DFPTF341A	DFPTF341A改		最大積載重 kg	26800	26400(2650)		
自動車の種別	普通	普通		車両重量 kg	前軸軸重	—	11230(3635) (19200 kg)	
用途	貨物	貨物			後前軸重	—	8245 (9700 kg)	
車体の形状	セミトレーラ	バンセミトレーラ			後中軸重	—	8246(9675) ≤10t (9700 kg)	
燃料の種類	—	—			後後軸重	—	8240 ≤10t (9700 kg)	
原動機の型式	—	—			計	—	35960(13210) ≤35t (36170 kg)	
軸重及び又は定格出力(kW)	—	—			最大安定傾斜角度°	左 47	※ 45	一般≥95° その他≥90°
長さ m	12.780 (11.980)	12.990 (11.980)	≤19m	タイヤサイズ	前前軸	—	(— kg)	
幅 m	2.490	2.495	≤2.5m		後前軸	11R22.5-14	11R22.5-14	(10000 kg)
高さ m	3.720	3.770	≤3.8m		後中軸	11R22.5-14	11R22.5-14	(10000 kg)
軸距 m	7,080+1,360+1,360+9,800	7,080+1,360+1,360+9,800		後後軸	11R22.5-14	11R22.5-14	(10000 kg)	
軸距 m	前軸	—		前軸荷重割合	空車	—	≥19.20%	
	後軸	1,830	1,830		積車	—	—	≥19.20%
荷台の内側の寸法	長さ m	12,605	12,650	リヤオーバーハング m	2,180	2,190(3,490)	≤1/2,11/20, (5) 8,633 (6,626) m	
	幅 m	2,470	2,410	荷台オフセット m	2,765	2,855(2,855)		
	高さ m	—	2,330	最小回転半径 m	10.2	※ 10.2(10)	≤12m	
車両重量 kg	前前軸重	—	2300(2300)					
	後前軸重	—	2420					
	後中軸重	—	2420(7260)					
	後後軸重	—	2420					
計	7130	9560						

車両総重量・積載等の基準



前後軸距	1.8m未満	1.8m以上	1.3m以上1.8m未満(1の車軸にかかると積載が9.5t以下である場合)
前後軸重	— kg ≤18t	— kg ≤20t	16490 kg ≤19t

能力強度等検討

制動能力	制力 - N - km/h - m/s ²		車軸強度	σ _s /σ	/	=	—	≥1.6
	空気圧 - kPa			σ _v /σ	/	=	—	≥1.3
推進軸強度	回転数	Nc/Np	/	=	—	≥1.3		
	強度	σ _s /σ	/	=	—	≥1.6		
車軸強度	σ _s /σ	/	=	—	≥1.6			
		σ _v /σ	/	=	—	≥1.3		
	σ _s /σ	/	=	—	≥1.6			
		σ _v /σ	/	=	—	≥1.6		

- 注1:能力検討欄は、該当しないものは—、省略したものは×を記入すること。
- 注2:指示事項欄又は能力強度等検討欄は、必要に応じて指示欄又は項目を追加・削除することができる。
- 注3:現車審査の際は、改造自動車審査結果通知書、外観図、改造部分詳細図及びその他特に指示された資料を提示すること。
- 注4:※印は、いすゞ QKG-BXD52BD 型トラックと連結時の計算値を示す。
- 注5:長さ欄()内の数値は、連結装置の中心(キングピン位置)から車両後端までの水平距離を示す。

第2号様式(裏面)

改造等の概要

目 的	<p>スタンプン型からハン型に変更する。 貨物保護のためウインググループ付きバンセミトレーラとする。 振動・衝撃等により貨物の品質低下を防ぐため、緩衝装置を板バネより空気バネに変更する。 コスト削減のため、緩衝装置に車軸自動昇降装置を取付ける。</p>
車 枠 及 び 車 体	
原 動 機	
動 力 伝 達 装 置	
走 行 装 置	
操 縦 装 置	
制 動 装 置	
緩 衝 装 置	<p>4枚テーパーフスプリングよりスイングアーム式空気ばね(φ360×395)に変更する。 (フルハーフ KFKGG340N型 20国自審第1482号 新型自動車第18216号と同一装置)</p>
連 結 装 置	
燃 料 装 置	
電 気 装 置	

注1: 変更のない事項については、斜線を記入又は網掛けを施すこと。

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、その実施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関係)

注3: 自動車検査証記録事項について変更が生じる場合は、当該変更について道路運送車両法に基づく自動車検査証記録事項の変更が必要となります。(第67条関係)

(日本産業規格 A列4番)

フルハーフ DFPTF341A改型セミトレーラ 外観図

