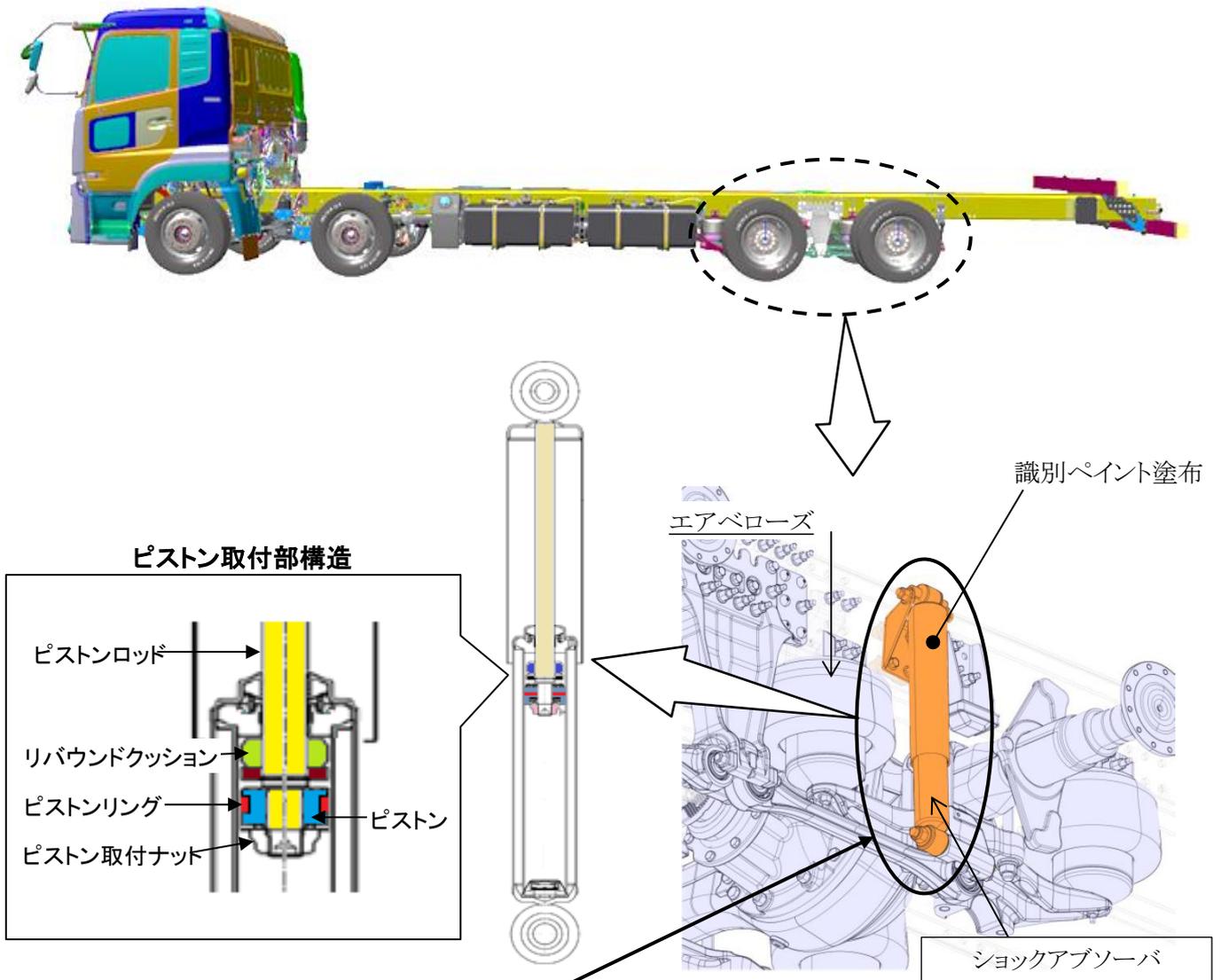


改善箇所説明図①



基準不適合発生箇所

エアサスペンション仕様の車高調整装置装備車におけるショックアブソーバのピストン構造が不適切なため、横力によってピストンとシリンダの接触面圧が過大となり、荷役作業時等で最大車高まで上昇させ下降する動作を繰り返すと、ピストンリング溝部で内壁を傷つけることがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該ショックアブソーバのピストンリング部に金属片が溜まり固着して、曲りや折損が発生し、最悪の場合、タイヤと干渉してバーストまたは発熱により発火するおそれがある。

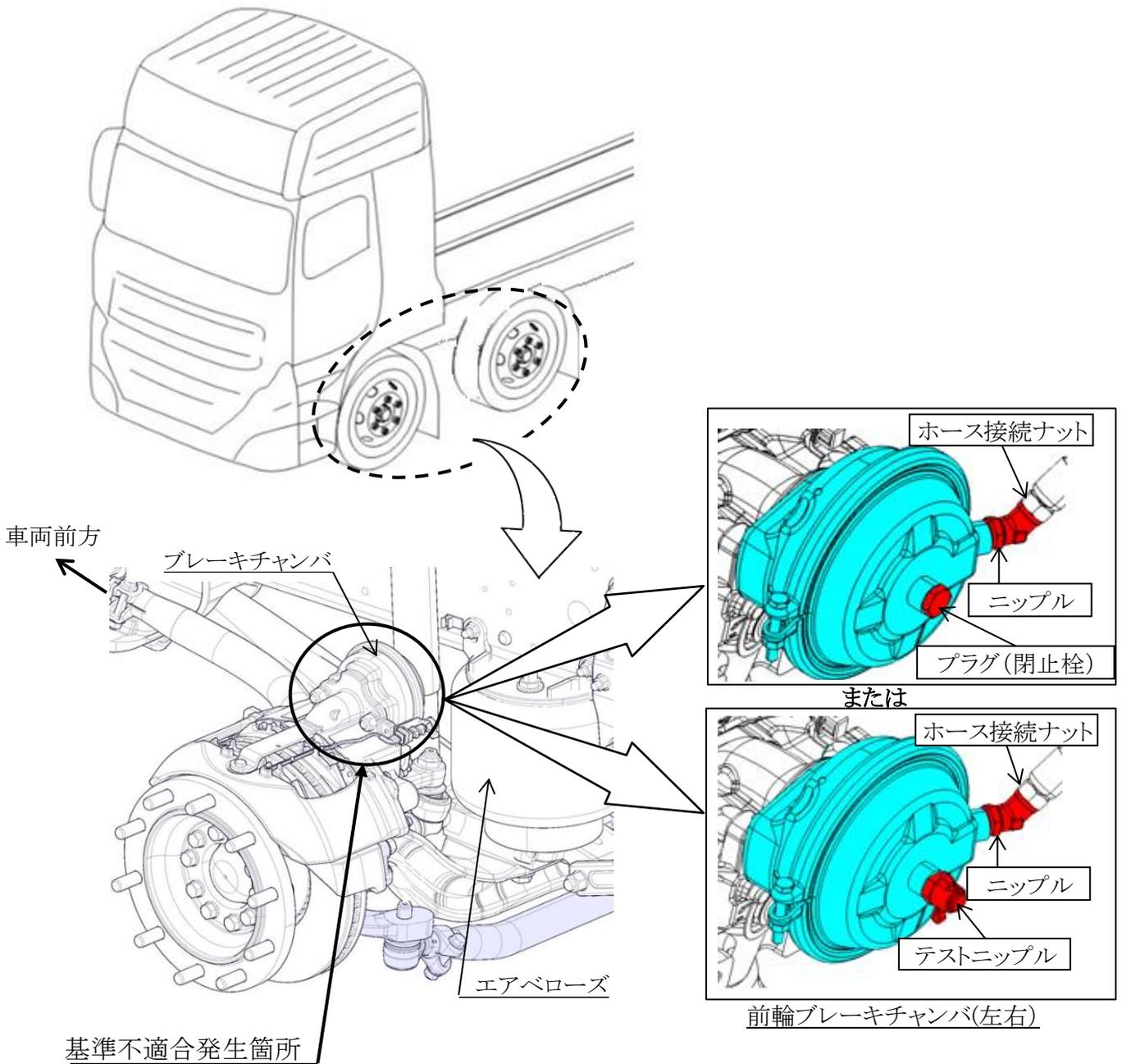
改善措置の内容

全車両、ショックアブソーバを対策品と交換する。また、取扱説明書に車高調整装置の特性に関する記述の追補版を配布する。

注： は交換する部品を示す。

識別： ショックアブソーバ上部外筒の表面に青色のペイントを塗布する。

改善箇所説明図②



制動装置における前輪ブレーキチャンバの組付作業が不適切なため、プラグ(閉止栓)またはテストニップルおよびブレーキホース接続部(ニップルおよびホース接続ナット)の締付トルクが不足しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、当該プラグ等が緩みエア漏れが生じ、最悪の場合、脱落してエアが供給されず制動力が低下するおそれがある。

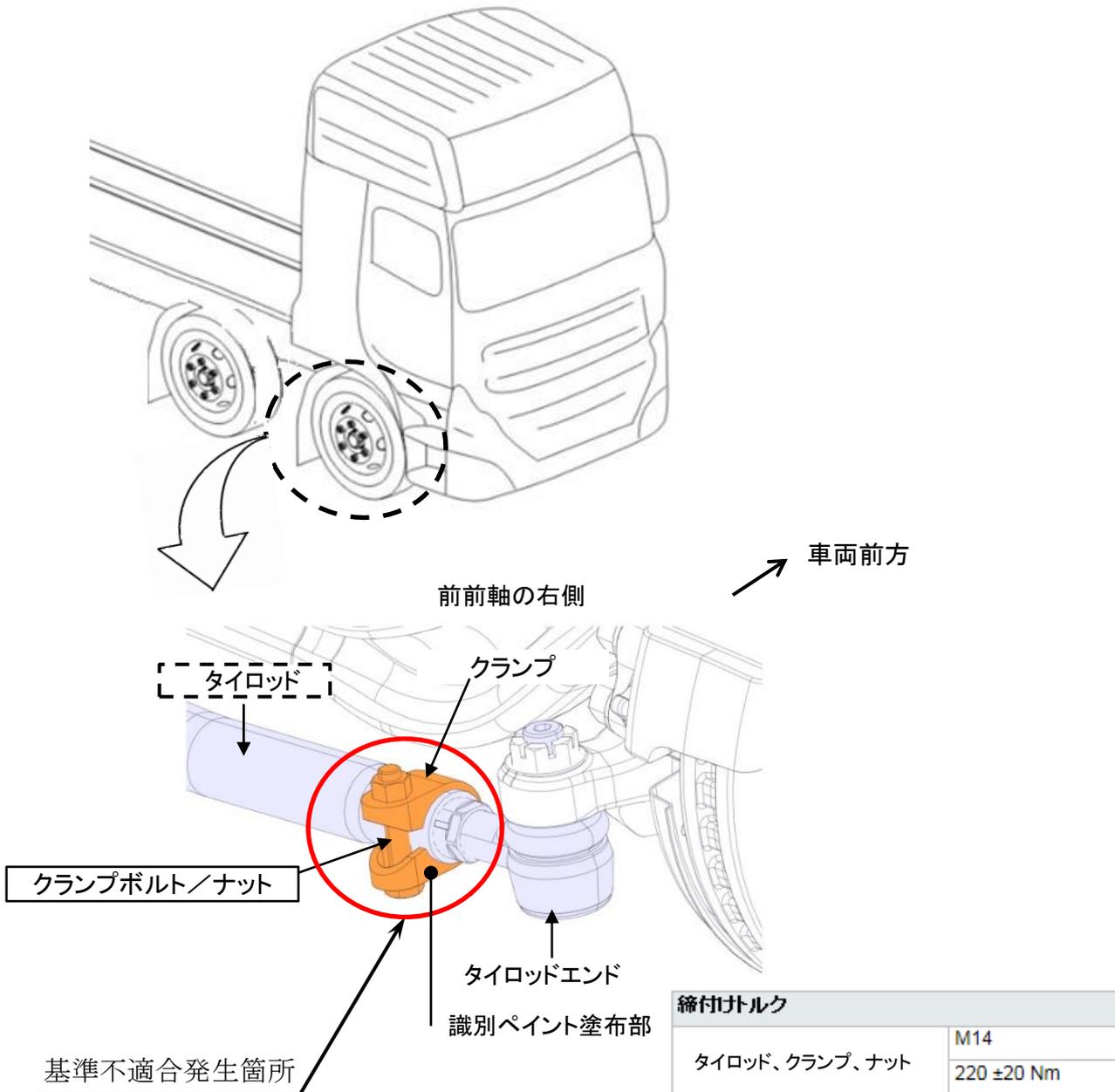
改善措置の内容

全車両、プラグまたはテストニップルおよびブレーキホース接続部(ニップルおよびホース接続ナット)を点検し、規定トルクで締付ける。

注： は措置する部位を示す。

識別:ブレーキチャンバのプラグ(またはテストニップル)およびブレーキホース接続部に青色のペイントを塗布する。

改善箇所説明図③



基準不適合発生箇所

前前軸右側タイロッドエンドの固定クランプ締付けボルトのメッキ前処理(酸洗い)工程が不適切なため、水素脆化によりボルトの強度が低下しているものがある。そのため、そのままの状態で使用を続けると、ボルトが破断してタイロッドエンド部にガタが生じ、最悪の場合、タイロッドチューブが破損して、操舵不能になるおそれがある。

改善措置の内容

全車両、前前軸右側タイロッドエンドの固定クランプボルト/ナットを対策品と交換する。
なお、ボルト/ナットが損傷または脱落している場合には、タイロッドをアセンブリで交換する。

注： は、交換する部品を示す。 は、必要に応じてアセンブリで交換する部品を示す。
識別: 作業完了車には、右タイロッドエンドのクランプ部に青色ペイントを塗布する。