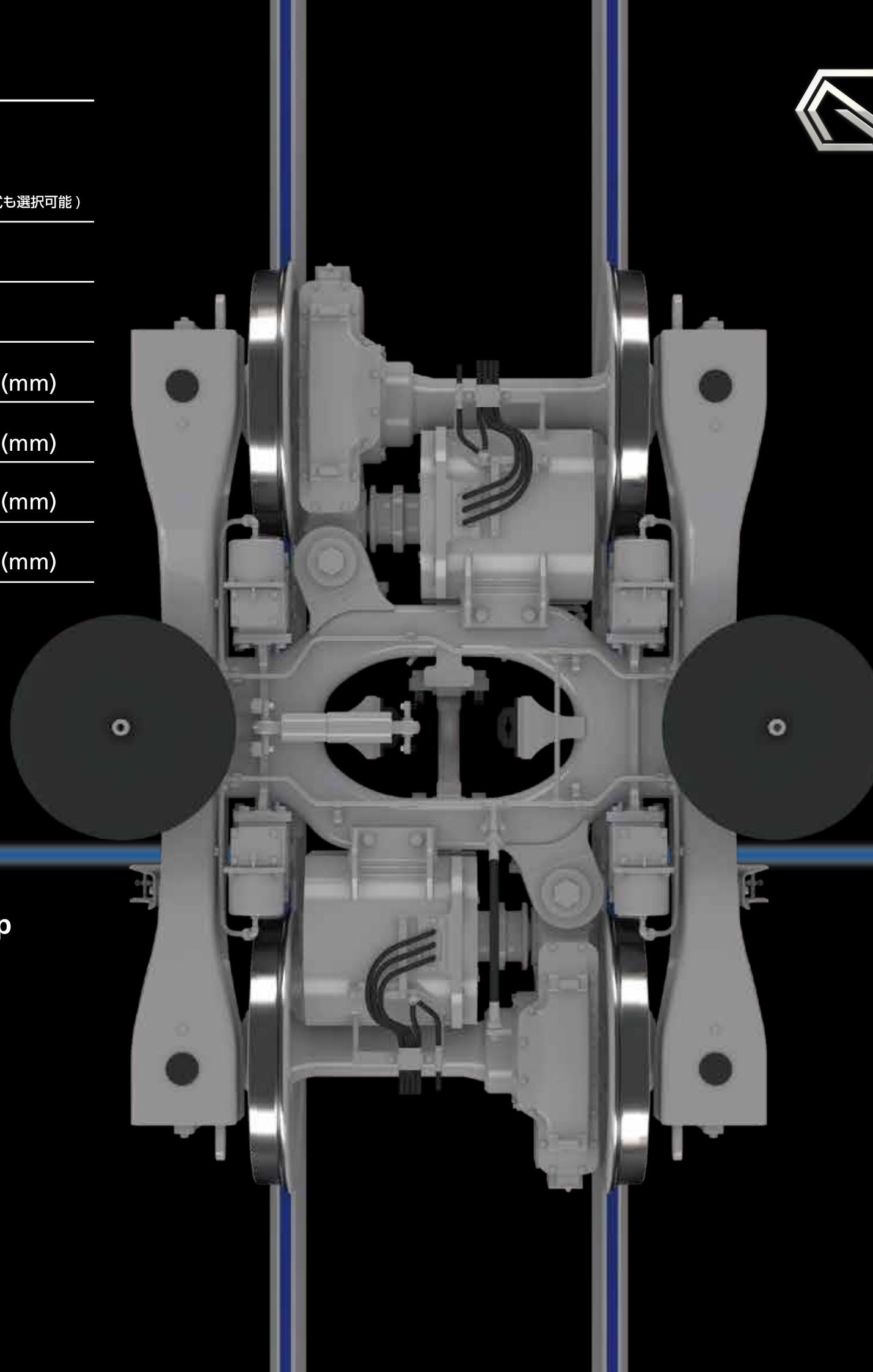


## 《 Specification

### NS台車

軸箱支持装置	タンデム式 (軸ハリ式も選択可能)
車体支持装置	ボルスタレス式
けん引装置	一本リンク式
軸距	2000 ~ 2200 (mm)
車輪径	φ760 ~ φ910 (mm)
軌間	1067 ~ 1435 (mm)
空気バネ取付面高	車輪半径 +500 ~ (mm)



# NS台車

重 NIPPON SHARYO



<https://www.n-sharyo.co.jp>

## 日本車輛製造株式会社

鉄道車両本部 営業総括部 中部・西日本営業部

[名古屋]

TEL : 052-882-3315 FAX : 052-882-3367

MAIL : tetsu-n@n-sharyo.co.jp

[大阪]

TEL : 06-6377-5000 FAX : 06-6377-5002

MAIL : tetsu-o@n-sharyo.co.jp

鉄道車両本部 営業総括部 東日本営業部

TEL : 03-6841-3732 FAX : 03-6841-3740

MAIL : tokyo-m@n-sharyo.co.jp

# N-QUALIS

## 一体プレス式 台車枠※1

一体成型プレス鋼板の採用により、  
安全性と保守性を向上

### 《 高い安全性

側バリと横バリに一体成型プレス鋼板を用いて、  
形状の最適化と溶接箇所の削減を図ることで、  
堅牢性と安全性を実現しました。

### 《 保守の省力化

重要溶接線長を従来比で約 60% 削減しました。  
これにより、定期検査時における MT などの  
探傷作業時間の大幅な短縮が可能です。

## タンデム式 軸箱支持装置※2

3方向独立サスペンションにより、  
優れた走行性能を実現

### 《 バランスの取れた走行性能

上下・左右・前後の3方向のバネを独立させ、  
個別に最適化することを可能としました。  
これにより、優れた乗り心地と、  
高い走行安全性・曲線通過性能を実現しました。

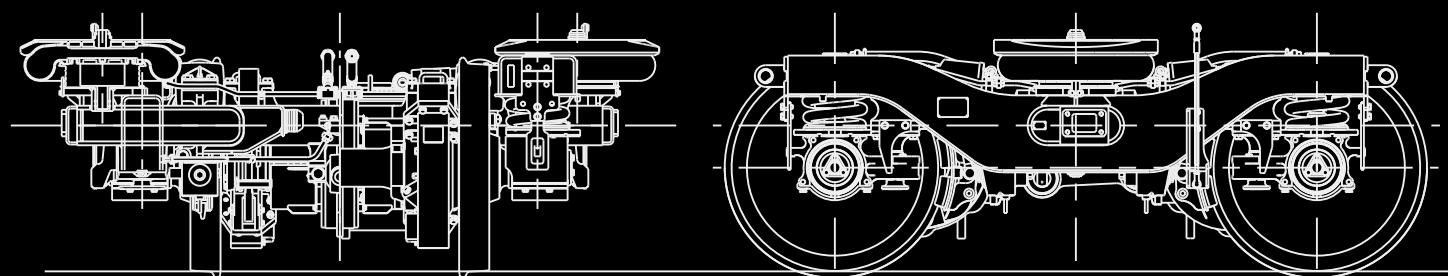
### 《 高いステアリング性能

台車の構造はそのままに、専用ゴムへの交換のみで  
自己操舵台車※3 とすることが可能です。(オプション)  
曲線通過時の横圧を低減します。

### 《 保守の省力化

輪軸交換とライナ調整が容易な構造により、  
保守の負担を軽減します。

# NS台車



※1 国内特許・国際特許取得済

※2 軸箱支持装置は、軸ハリ式も選択できます。

※3 東京大学生産技術研究所 須田義大教授により  
提唱された操舵理論に基づく方式