

# TCM<sup>®</sup> FORK LIFT TRUCKS

## 3輪フォーク

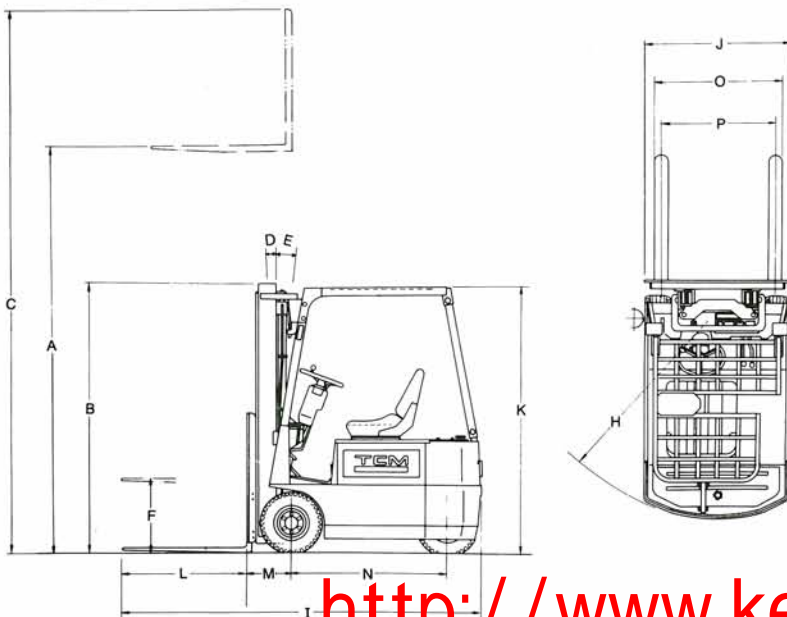
## BATTERY

1.5t積  
1.3t積  
1.0t積



前後進レバーは右側取付が標準で、左側取付はオプションです。

### FTB10 FTB13 FTB15

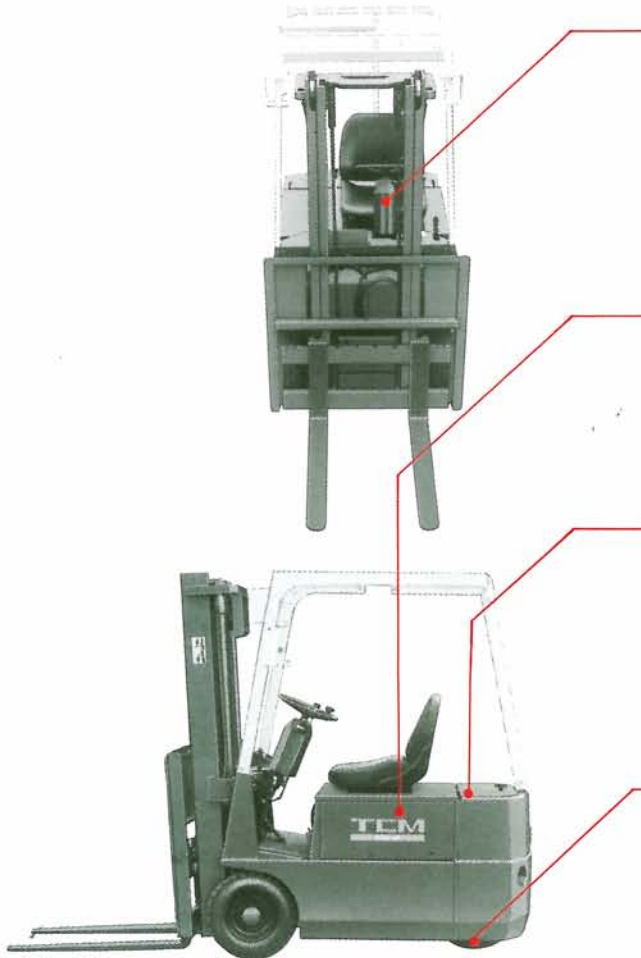


#### ●標準仕様

Model		FTB10	FTB13	FTB15	
性	最大荷重 (kg)	1000	1250	1500	
	荷重中心 (mm)	500			
	最大揚高 (mm)	A 3000			
	マスト傾斜角(前傾) (度)	D 3			
	マスト傾斜角(後傾) (度)	E 6			
	能	上昇速度 無負荷 (mm/s)	400		
		フリートリフト (mm)	F 320	310	290
		走行速度 無負荷 (km/h)	13.5		
		(前後進とも) 負荷 (km/h)	12.0		
		最小旋回半径(マスト垂直) (mm)	H 1360	1360	1460
全長 (mm)		I 2505	2660	2760	
寸法・重量	全幅 (mm)	J 1070			
	ヘッドガード高さ (mm)	K 1980			
	マスト高さ (mm)	B 1995			
	作業時最大高さ (mm)	C 4005			
	ホイールベース(マスト垂直) (mm)	N 1100	1100	1200	
	トレッド(前輪) (mm)	P 875			
	フォークオーバーハング (mm)	M 375	380	380	
	フォーク長さ (mm)	L 770	920	920	
	フォーク調整間隔 (mm)	O 200~930			
	最低地上高(マスト) (mm)	55			
その他	目重 (kg)	2455	2740	3000	
	蓄電池	電圧 (V)	48		
		容量 (AH/5H)	390	390	476
		走行用 (kw/60min)	6.0		
	電動機	油圧用 (kw/15min)	5.5		
		PS用 (kw/30min)	0.3		
		充電方式	定置式充電器		
	交流電源	50/60Hz、200~220V			
	速度制御方式	SCR DCチョップ方式			
	タイヤ	前輪	2-18×7-8-16PR*リブラグ*		
	後輪	1-18×7-8-16PR*リブラグ*			

<http://www.keiyou.net/>

## 実用性と機動性を発揮するTCMの優れたエンジニアリング



### ◀ステアリング

国産初の電気式パワーステアリングを標準装備しています。従来、電気車におけるパワーステアリングは、油圧式が用いられ、騒音が高く省エネに反するものでした。しかし、この電気式パワーステアリングを、採用することにより、騒音は低くなり必要な時だけ、P.S.モーターを回転させるため、省エネにも効果があります。



### ◀ダッシュボード、メータボード

ダッシュボード及びメータボードには、乗用車タイプの樹脂性パネルを全面的に用い、運転者にソフトな感覚を与え、操作性も良好なものになりました。



### ◀電装品

コントローラーは、実績のあるリーチタイプシリーズのコントローラーをベースに、FTB用に一部を変更し、P-E (Power/Economy) スイッチを装備した定評のあるコントローラーを搭載しています。また、ドライブモーター、ハイドロリックモーター、パワーステアリングモーターは、新たにFTB用に開発され、すぐれた性能を引き出すことができます。



### ◀前車輪&後車輪

FTB10~15は後輪駆動方式ですが、リーチ車と異なり前輪制動方式を採用しています。ブレーキは、強力な制動力を生む、セルフアジャスト付8デュアルサーボブレーキを採用し、安全性を向上させました。また、タイヤは前後輪とも共通で使用条件に応じて、下記の3種類のタイヤを準備しています。

- ニューマチックタイヤ ●クッションタイヤ ●ソリッドタイヤ

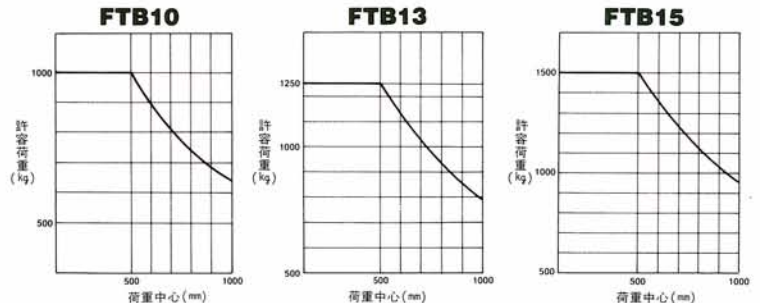
### ヘッドガード

日本国内並びに国際的な安全基準にもとづいて、3本脚タイプの四角フレームをヘッドガードに使用し、運転者を保護します。

### 操作性

従来のバッテリー車と同様、手元操作のP-Eスイッチを設け、ユーザーの作業条件に応じ、加速力、稼働時間を選択できます。またティルトハンドルの採用によりユーザーの好みに応じた運転姿勢を選ぶことができます。

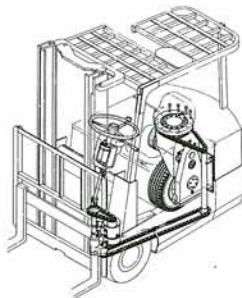
### 荷重表



(注) この仕様は性能向上のため予告なく変更することがあります。

### ドライブユニット

FTB10~15のドライブユニットは、換向用旋回ベアリングを介して、カウンタウェイトに直接取り付けられています。従って、このドライブユニットが換向車軸の役割も果たしています。このユニットは、三輪車用として、全く新しく設計されたものですが、全面的にヘリカルギアを採用した他、リーチ用ドライブユニットの技術を生かし、騒音低減と信頼性向上に努めました。



### マスト

マスト材には、カウンタ車、リーチ車ですでに使用された実績のあるものを採用し、また、2本シリンダ後配置による本格的VMを装備し、前方視界の向上に努めました。更にマスト外枠部に直接前車輪を装着し、ティルト角に応じてホイールベースが変化する方式を採用しました。

### フレーム

フレーム右側を大きく切り欠き、バッテリーの出し入れを安易にすると共に、点検、整備の向上に努めました。また、四輪車と異なり、非常に低い位置にバッテリーを収納できるので、車両全体の重心が低く、高い安定性を誇ると共に、ローシルエットの安定感に富むスタイルとなっています。

### 油圧機器

荷役用ポンプとしては、電気車用低騒音型を採用し、荷役時の騒音レベル低減に努めました。また、バルブスプールのブリードオフとティルトシリンダの絞りにより、適切なティルト速度を提供します。