

ニッサンフォークリフト

バッテリー 2.0TON 2.5TON 2.75TON



新登場

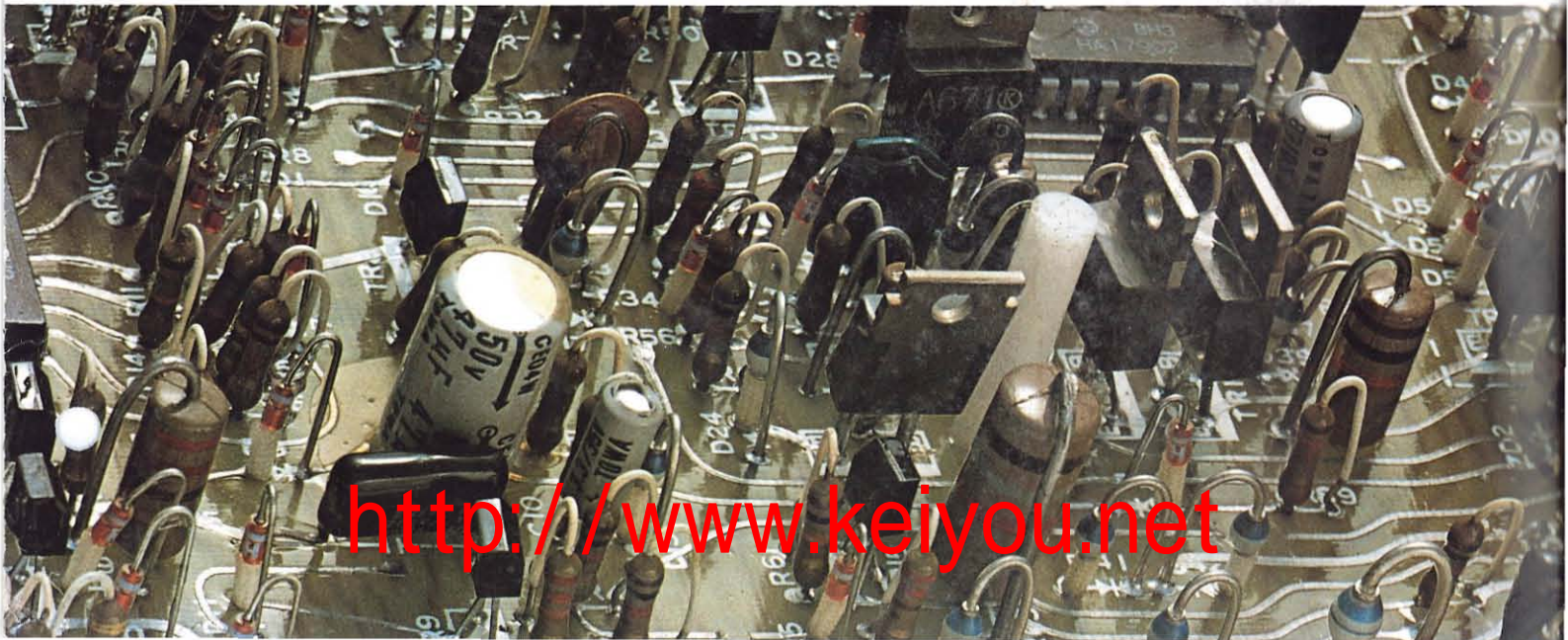
バッテリー2トンシリーズ

「新のエレクトロニクス技術導入。
待望のロング稼動と
優れた荷役走行性能の両立を実現。」



UB02L20

トランジスター基板



<http://www.keiyou.net>

電気自動車や宇宙航空などの分野でもかすかすの実績を築いてきた日産自動車が、それら時代の先端を行く技術を背景に生み出した、最新鋭のバッテリーフォークリフト——ニッサンバッテリーフォークリフト2トンシリーズ。赤と白のツートンカラーでお届けします。日産の技術をフルに投入し、国産最高レベルの荷役走行性能と抜群の点検整備性を実現。また、新開発

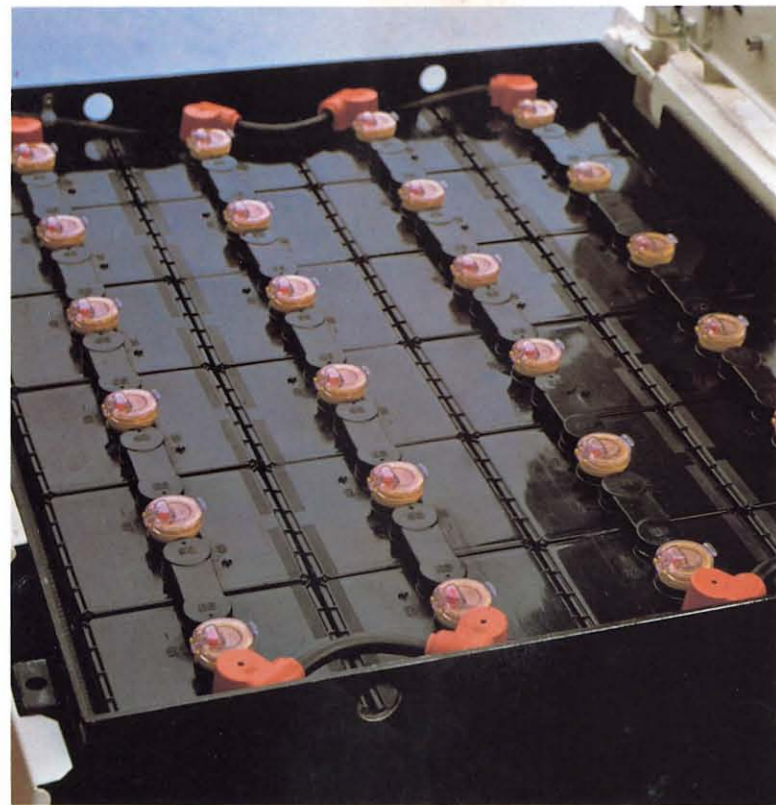
の高性能低ころがり抵抗タイヤ、エコノミースイッチなどを採用し、一充電稼動時間を大幅に延長しました。もちろん、軽快なパワーステアリング、日産独自の1本レバーなど、ニッサンフォークリフトならではの操作性の良さも十分。安全性、居住性にも優れた、フォークマン本位の設計です。なお、国産唯一の2.75トン車も新たに設定しました。



よりロング稼動に。よりパワフルに。 日産の優れた総合技術力が生みだした 画期的なバッテリーフォークリフトです。

大幅に延長された一充電稼動時間

大容量バッテリー、新機構のエコノミースイッチはじめ、ロング稼動を生む卓越したメカニズム群。

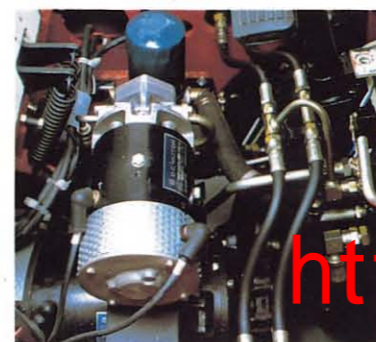


大容量のバッテリーを搭載。

一充電稼動時間延長のため、バッテリー2トンシリーズには、2トン車440AH、2.5トン車・2.75トン車560AH(クッションタイヤ2.5トン車は536AH)という、大容量のバッテリーを搭載。しかも衝撃に強く、シーリングも優れた長寿命型です。なお、680AHの大容量バッテリーもオプションで設定しています。収納方式も、脱着の容易な新設計のフラットデッキ方式を採用。バッテリー交換作業を手軽に行なうことができます。

電気消費量をコントロールするエコノミースイッチ。

電気消費量を運転席からワンタッチでコントロールできるエコノミースイッチ。走行時、スイッチをエコノミー側に切り換えることにより、電気消費を節約。パワフルな荷役能力はそのままに、電気を効率的に配分し、稼動時間の延長をはかることができます。



バッテリー車専用開発した、高性能低ころがり抵抗タイヤ。

バッテリー2トンシリーズには、ころがり抵抗係数0.020という極めて走行抵抗の少ないバッテリー車専用のタイヤを採用。稼動時間延長に大きく寄与しています。耐摩耗性も十分。安定した走行を約束します。

ロング稼動のために——その他、きめ細かな配慮が豊富です。

配管を可能な限り直線化するなど、すっきりしたレイアウトにより、油圧抵抗を大幅に減少。また、減速比の適正化、モーター特性にマッチした油圧ポンプの選定など、稼動時間を少しでも延ばすためにきめ細かな配慮がいろいろ施されています。

ニューマチック
タイヤ車

2.0TON UBO2L20

2.5TON UBO2L25



機動性あふれる荷役走行性能

ゆとりあるパワー。ダイナミックな荷役能力。あらゆる荷役作業に、大きな威力を発揮します。

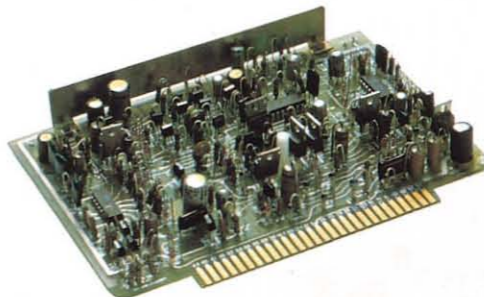
最新のエレクトロニクス技術導入で、群を抜く信頼性を確保。

ニッサンバッテリーフォークリフト2トンシリーズには、日産ならではの最新エレクトロニクス技術の成果が惜しみなく投入されています。コントローラの心臓部ともいえるトランジスタ基板は、回路をIC化。電流検出回路、低電圧検出回路はじめ、2重3重の各種保護回路も装備して、信頼性は格段に向上。しかも、コンタクター、サイリスタ、コンデンサ、ヒューズなどをカウンターウェイト内にコンパクトにまとめた一体集中型コントローラですから、点検整備は容易に行なえます。

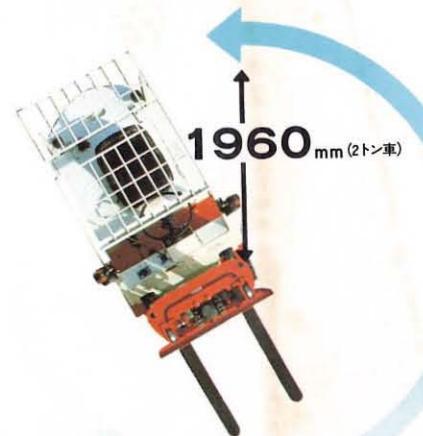


磁気移相型コントローラが、ソフトなスタートとスムーズなアクセルを約束。

速度制御装置には、信頼性、耐久性に優れた磁気移相型サイリスタ制御方式を採用。微電流も大電流も無理なくモーターへ伝えるためソフトな発進、スムーズな走行が行なえ、アクセルペダル全開時のショックもほとんどありません。また、インテグレーション性能にも大変優れており、荷くずれの心配は不要です。



●トランジスター基板



限られたスペースを有効に活かす、抜群の最小旋回半径。

機敏さの決め手となる最小旋回半径は、わずか1,960mm(2トン車)と、このクラス最小。パワーステアリングや優れた発進加速性能と相まって抜群の小回り性能を発揮し、狭い倉庫内などでもテキパキと荷役作業をこなします。

●PS用モーター ●荷役用モーター



確かに安定したマスト上クッションも全無負荷作業にスピーディな耐久性は3つの高走行用にアクション型、荷役ヤ車11Kそれぞれ業にも発揮するのPSモ

<http://www.keiyou.net>

フック
車
2.0TON UB02L20

2.5TON UB02L25

2.75TON UB02L28

クッション
タイヤ車
2.0TON CYB02L20

2.5TON CYB02L25



機動性あふれる荷役走行性能

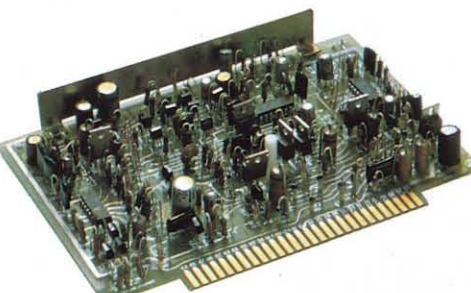
パワー。ダイナミックな荷役能力。
荷役作業に、大きな威力を発揮します。

ニクス技術導入で、
確保。
フォークリフト
は、日産ならではの
ニクス技術の成果
されています。
機部ともいえるト
回路をIC化。
電圧検出回路はじ
重保護回路も装備
に向上。しかも、
イリスタ、コンデ
をカウンターウ
クトにまとめた一
ラですから、点
なえます。

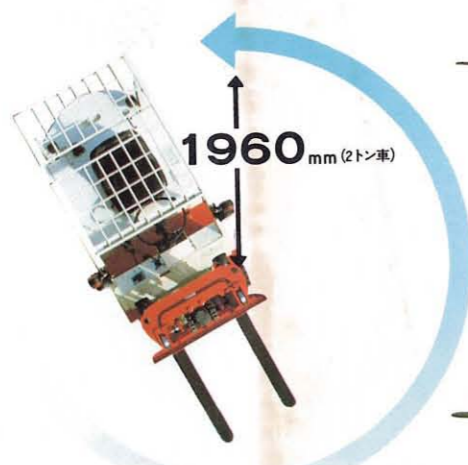


磁気移相型コントローラが、
ソフトなスタートと
スムーズなアクセルを約束。

速度制御装置には、信頼性、耐久性に優れた
磁気移相型サイリスタ制御方式を採用。微電
流も大電流も無理なくモーターへ伝えるため
ソフトな発進、スムーズな走行が行なえ、ア
クセルペダル全開時のショックもほとんどあ
りません。また、インテック性能にも大変優
れており、荷くずれの心配は不要です。



●トランジスター基板



限られたスペースを有効に活かす、
抜群の最小旋回半径。
機敏さの決め手となる最小旋回半径は、わず
か1,960mm(2トン車)と、このクラス最小。
パワーステアリングや優れた発進加速性能と
相まって抜群の小回り性能を発揮し、狭い倉
庫内などでもテキパキと荷役作業をこなします。



●PS用モーター ●荷役用モーター

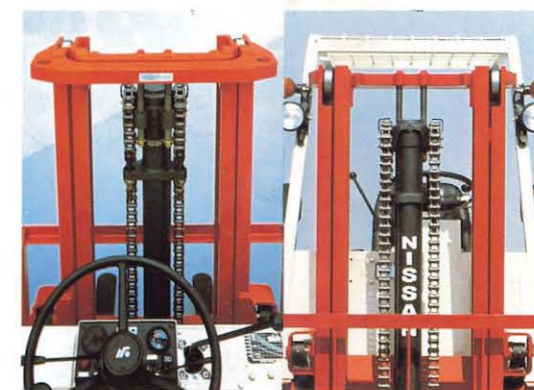


確かでスピーディなマスト上昇速度。
安定した下降速度。
マスト上昇速度は、2トン車で280mm/sec。
クッションタイヤ2トン車なら370mm/sec(い
ずれも全負荷)と抜群。また下降速度は全負荷
無負荷を問わず500mm/sec。あらゆる荷役作
業にスピーディな力を発揮します。

耐久性にも優れた、
3つの高性能モーターを搭載。
走行用にはハイパワーを生む出力7.5KW(ク
ッションタイヤ車10KW)の直流直巻自己通風
型、荷役用には出力8KW(クッションタイ
ヤ車11KW)の軽量小型の高性能モーターを
それぞれ採用。ブラシは長寿命型で、連続作
業にも十分な耐久性を発揮します。また、パワーステアリング専用
のPSモーターも全機種に搭載しています。

フォークマン尊重設計

フォークマンとの呼吸が合う、一歩進んだ使い良さ。
耐久性、安全性もひとときわです。



ゆとりある居住性、確かな安全性を確保。
ハンドブレーキレバーをフロア前方に寄せ、またス
テップ穴を両側につけるなど、左右からの乗り降り
をラクにしました。またヒップポイントを下げた広
い居住空間も確保しました。
リフトシリンダーをコンパクト化し、クロスビーム
を適正に配置したマストは、耐久性とともに広い前
方視界を獲得。また、労働安全衛生規則を十二分に
満たす頑丈構造のオーバーヘッドガードははじめ、安全
対策には万全を期しています。

●左側レバーに付けられた、乗り降りしやすいアシストグリップ。 ●乗り降りしやすいステップ穴。降りに便利なアシストグリップ。ポティの両側にあります。



日常点検は短時間でOKです。
開放が容易で大きく開く、全面開放
型トップパネルで、バッテリー点検
が実に簡単。しかもバッテリーキャ
ップはバッテリー液をひと目で点検
できるフロート式液面表示付です。
コンタクターはメンテナンスフリー
の改良型プランジャー方式を採用。
耐久性は従来型車の約4倍と大幅に
向上していますから、接点を磨く必
要はありません。
また、ヒューズは溶断表示のインジ
ケーター付を装備。カウンターウェ
イトのカバーを開くだけで溶断状態
が判別できる便利な設計。日常点検
に余分な手間をとりません。



適度に軽く、操縦感覚に優れた
パワーステアリングを標準装備。
バッテリー2トンシリーズは、軽く切れ、し
かも追従性もよい日産ならではのパワーステ
アリングを全機種に装備。フォークマンの皆
さまに、軽い力で確かなハンドリングをお約
束します。

マスト操作が自在に行なえる、
日産独自の1本コントロールレバー。
上昇、下降、前傾、後傾のマスト操作を1本の
レバーで自在に行なえる1本
コントロールレバー。ニッサン
フォークリフトだけが持つ
ている機構です。



<http://www.keiyou.net>

オプション&アタッチメント

各種マスト、アタッチメントはもとより、バッテリーフォークリフト専用のオプションも豊富に用意しました。

作業効率のアップ、いっそうの安全確保などのため、作業条件や作業内容に合わせて、大いにご活用ください。

主要オプション一覧

- 高容量バッテリー
- スペアバッテリー
- 別置型チャージャー
- 稼動時間重視型荷役ポンプ
- 冷凍庫仕様
- 各種タイヤ
- パトライト
- バックブザー
- サスペンションシート
- 幌

主要マスト、アタッチメント一覧

- 一連二段低マスト・高マスト
- 一連三段高マスト
- 一連二段フルフリーマスト
- 一連三段フルフリーマスト
- ヒンジドフォーク
- 回転フォーク
- 回転クランプ
- サイドシフト
- サイドクランプ
- ロードスタビライザー

※その他、特別仕様もご相談に応じます。

小さな力自慢、クッションタイヤ車

コンパクトなボディに秘めた、圧倒的なパワー。
小回り性能も一段と優れています。

ニューマチックタイヤ車に比べ、グンとコンパクト化されたボディを持つ、ニッサンバッテリーフォークリフトクッションタイヤ車2トン、2.5トン。最小旋回半径が2トン車で何と1,795mm、2.5トン車でも1,850mmとい小回りの良さが身上。小さな荷役スペースでも、実にキビキビと働きます。

その上、パワーは抜群。マスト上昇速度は無負荷で510mm/sec。走行速度は15.5km/h(2トン車)といずれもこのクラス最高。基準荷重積載も4mマストまでOKという、エンジン車なみの高性能が誇りです。



タイヤの信頼性も抜群。

クッションタイヤ車に装着されているタイヤは、その名の通り、ホイールに一体ゴムを圧入したクッションタイヤ。

耐摩耗性、耐カット性に大変優れ、またたわみも少なく、車体安定性に富んでいます。もちろん、パンクの心配はまったくなく、いつも安心して作業を行なうことができます。



ブレーキのかけ忘れ、戻し忘れを防止するデッドマンブレーキ。

クッションタイヤ車の駐車ブレーキは、フォークマンがシートから離れると座席がはね上がり、自動的に走行電源をカットするデッドマンブレーキを採用。ステッキ式と違っていちいちハンドブレーキを引く必要がなく、またブレーキのかけ忘れの心配も不要です。



<http://www.keiyou.net>

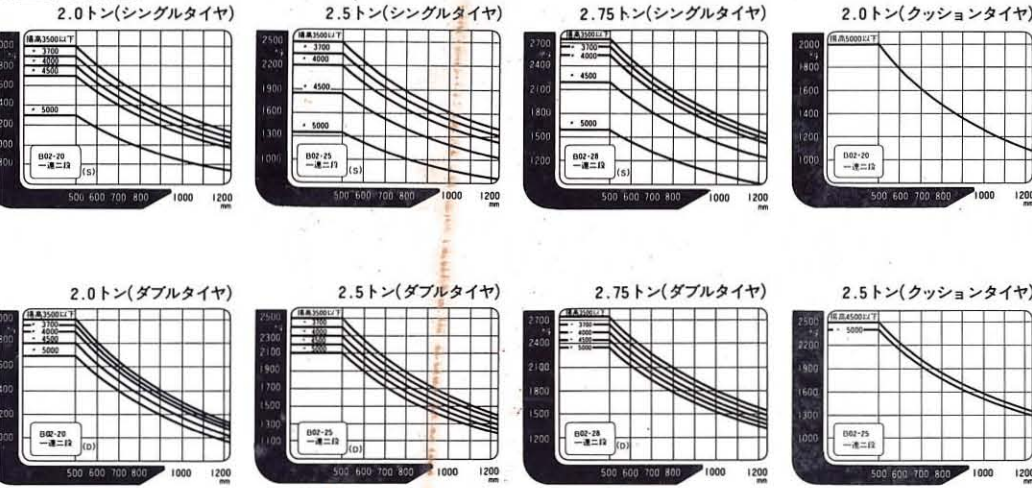
CYB02L20

精鋭5機種。その優れた総合性能をお確かめください。

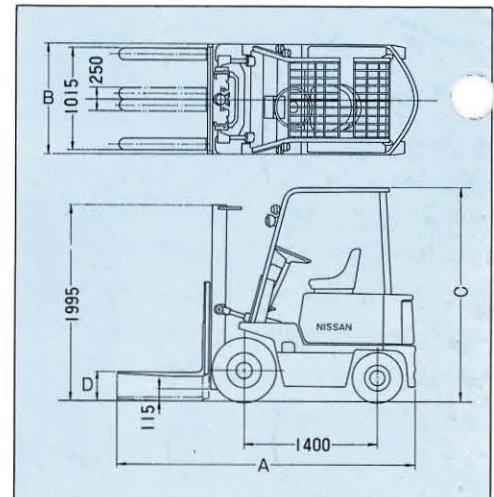
ニッサンバッテリーフォークリフト主要諸元表

車種	ニューマチックタイヤ車			クッションタイヤ車	
	2.0トン車 UB02L20	2.5トン車 UB02L25	2.75トン車 UB02L28	2.0トン車 CYB02L20	2.5トン車 CYB02L25
性能					
最大荷重 kg	2000	2500	2750	2000	2500
基準荷重中心 mm	500	500	500	500	500
最大揚高 mm	3000	3000	3000	3000	3000
マスト傾斜角	前傾	6°	6°	5°	5°
	後傾	12°	12°	10°	10°
上昇速度mm/sec	全負荷	280	260	210	370
	無負荷	370	370	290°	510
①フリーリフト mm	430	430	380	420	420
走行速度 km/h	全負荷	11.5	11.0	10.5	14.0
	無負荷	13.0	12.5	12.0	15.5
最小旋回半径(最外側) mm	1960	2005	2040	1795	1850
最小直角通路幅 mm	1805	1825	1880	1670	1745
登坂能力 tanθ	0.13	0.11	0.10	0.17	0.15
寸法					
①全長(フォーク付) mm	3155	3185	3385	2965	3010
②全幅 mm	1150	1150	1150	1055	1055
全高 mm	③標準時	2240	2240	2240	2110
	最大揚高時	4045	4045	4140	4260
ホイールベース mm	1400	1400	1400	1200	1200
トレッド mm	前輪	960	960	960	880
	後輪	965	965	965	835
最低地上高 mm	115	115	115	80	80
車両重量 kg	3670	4130	4560	3785	4170
電動機					
走行用	型式	直流直巻	直流直巻	直流直巻	直流直巻
	出力 KW	7.5	7.5	7.5	10.0
油圧用	型式	直流複巻	直流複巻	直流複巻	直流複巻
	出力 KW	8.0	8.0	8.0	11.0
パワーステアリング用	型式	直流複巻	直流複巻	直流複巻	直流複巻
	出力 KW	0.45	0.45	0.45	0.45
バッテリー					
電圧 V	48	48	48	48	48
容量 AH/5H	440	560	560	440	536
制御装置					
方式	SCR式	SCR式	SCR式	SCR式	SCR式
充電装置					
方式	自動準定電圧	自動準定電圧	自動準定電圧	自動準定電圧	自動準定電圧
タイプ	搭載型	搭載型	搭載型	定置型	定置型
電圧 V	200~230	200~230	200~230	200~230	200~230
タイヤ					
前輪	7.00-12-12PR	7.00-12-12PR	7.00-12(ユニーク)	21×7×15	21×7×15
後輪	6.00-9-10PR	6.00-9-10PR	6.00-9(ユニーク)	16¼×6×11¼	16¼×6×11¼

荷重曲線図



二面図 (ニューマチックタイヤ車)



●このカタログの内容は昭和54年5月現在のものです。なお、改良のため予告なく仕様変更することもあります。

<http://www.keiyou.net>

人は人とクルマでつくるもの
NISSAN 人とクルマの明りをめざす
技術の日産

日産自動車株式会社 東京都中央区銀座6丁目17番1号 9051H