



ニッサン フォークリフト

3.25TON 3.5TON 4.0TON

STRONG F03 SERIES

時代はターボを生み、ターボは新しい時代を拓く。

世代をつなぐおつきあい



おかげさまで
群馬日産創業60年



先進の低燃費、高出力、低騒音。

DIESEL turbo

<http://www.keiyou.net>

ディーゼル車にSD33ターボ、ガソリン車は定評のP型エンジン搭載のニッサンフォークリフト。F03シリーズ(3.25トン、3.5トン、4トン)は、このクラス屈指の粘り強い動力性能を発揮します。車体、部材は鍛えぬかれた堅牢さ、日本初のオープンステップ、ハイドロブスター付ブレーキなど、画期的な機構を重装備。

燃費で応えた

吹き上りの良いSD33ターボは、フォークリフトに特に求められる低回転高トルク、高出力という、粘り強いパワーを獲得しました。

3Q車の燃費で4Q車のパワー

3246ccの排気量で最大トルク24.5kg-m、定格出力75PSという、4Q車なみの性能を誇るSD33ターボ。低回転域での過給効果を実現し、じつにパワフルです。このすばらしい動力性能に比べ、ターボの効率の良い燃焼で燃費向上に大きく貢献。車両重量の軽減などのキメ細かな技術的配慮で、省エネ時代にマッチした低燃費フォークリフトです。



●経済性(いずれもディーゼル3.5トン(クラッチ))

実用性パターン	ニッサンフォークリフト	A車
による実用燃費	5.3ℓ/H	5.6ℓ/H



静かさに応えた

エンジンの低速域での高出力化によってエンジンの最高回転を下げ、冷却性能向上によるファン回転の低速化などにより、騒音の低減をはかりました。驚くほどの静粛性です。

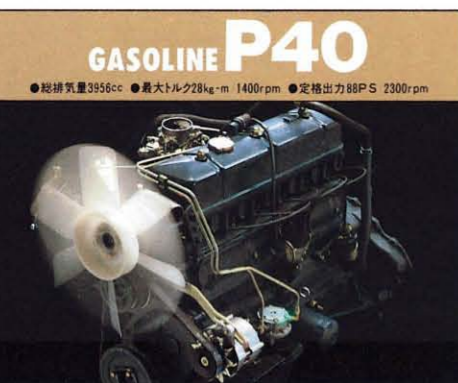
ガソリン車と同じレベルの静粛性。騒音・振動も大幅に低減。

振動の少ない6気筒エンジンの搭載に比べ、ターボチャージャーの装着による燃焼効率の向上で、エンジン最高回転の引き下げを可能としたほか、排気エネルギー利用による排気騒音の大幅な低減も実現。冷却ファン回転数の引き下げ、トルクコンバーター容量、ミッションギヤ比の適切な選択などで、ディーゼル車もガソリン車なみの静かさを確保しました。

●静粛性(ディーゼル3.5トン)

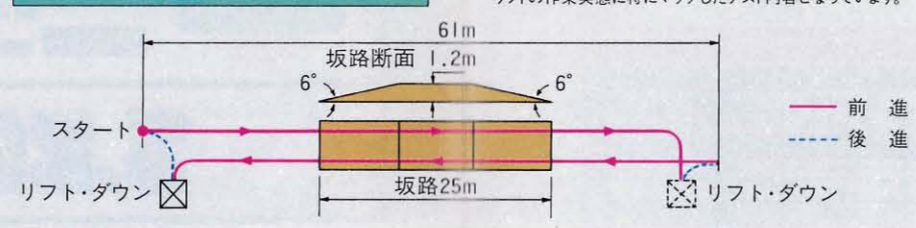
国際標準規格騒音(ISO等価騒音)	84dB
-------------------	------

国際標準規格の測定法(DIS)では、運転者の耳位置において、数種の運転条件で測定した値を換算して評価します。



実用性パターンによる機動性テスト

ULパターン



機動性で応えた

ニッサンフォークリフトならではの、パワフルさとスピーディさで、卓越した機動性を誇ります。スペースが示す、機敏な働きです。

すべてに優れた数値を誇る、ダイナミックな機動性。

エンジン出力向上、油圧ポンプの高性能化により、マスト上昇速度は410mm/secと、じつにスピーディ。また最小旋回半径は、このクラスとは思えない2.72m(3.5トン車)。さらに登坂能力、加速性能にすぐれ、機動テストでも30分当り12.1回の実力です。



●機動性テスト(いずれもディーゼル3.5トン(クラッチ))

	ニッサンフォークリフト	A車	B車
30分当りの回数	12.1	10.3	9.9

積荷走行と空荷走行各1往復を1サイクルとし、これを限られた時間で何回行なえるかを調べるもの。このクラスのフォークリフトの作業実態に特にマッチしたテスト内容となっています。

使い良さに応えた

運転者の身になって考えられた先進機構の数々。たとえば、広視界マスト標準装備をはじめとする、安全優先設計から生まれる、すぐれた操作性が好評。

小型車よりも乗りやすい大型オープンステップ。

大型フォークになるほど問題視されるのが乗降性の良し悪し。単にステップ穴を設けただけでは乗車時とはもかく、降りる際に飛び降り状態に近いのが現実です。そこで設けられたのが完全な階段状のオープンステップ。アシストグリップとの併用で、乗り降りにはスムーズ。

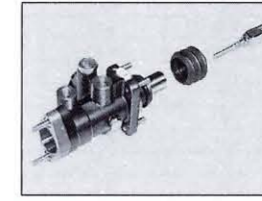


ディーゼルトターボ3.25トン

信頼性の高い

ハイドロブスター付ブレーキ

ブレーキの使用頻度の高さ、および重量物の積載などの使用条件を考慮。油圧を利用した軽量・小型で信頼性の高いブレーキ倍力装置、ハイドロブスターを採用。これにより踏力の大幅な軽減を実現するとともに、操作性がよく、より確かで安全性の高いブレーキ性能を実現しています。

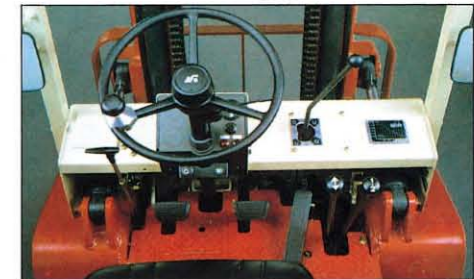


クラッチはペダル無調整式。耐久性、耐摩耗性も十分。

クラッチはリンク効率が高く、クラッチペダルの調整を必要としない油圧作動方式を採用。踏力軽減はもとより、ペダル調整のわずらわしさからも解放されています。また耐摩耗性の高い材質のクラッチディスクにするとともに、頻繁な半クラッチ操作によるフェーシングの高温化対策として強制冷却方式を採用。クラッチの耐久性も抜群です。



ガソリン4.0トン



話題のスーパーシンクロ導入。パワーステアリングも標準装備。

前進、後進、および1、2速のギヤチェンジをなめらかにシフトするスーパーシンクロ機構を採用。また適度に軽く、操縦感覚に優れたパワーステアリングを全車に標準装備。旋回、走行時における追従性が良く、狭いところでの荷役作業がグーンと能率アップ。

扱いやすく機敏な日産独自の1本レバー。

1本のレバーで、上昇、下降、前傾、後傾のマスト操作が思いのまま。操作が手軽で、荷役作業能率も大幅アップ。フォークマンの疲労を軽減する日産独自の機構です。

↑ 上昇 ↓ 下降 ◀ 前傾 ▶ 後傾



※2本レバーもオプションで選べます。

燃費は、より低く。パワーは、より高く。

物流の課題に確かに応えた、日産のターボ。

<http://www.keiyou.net>



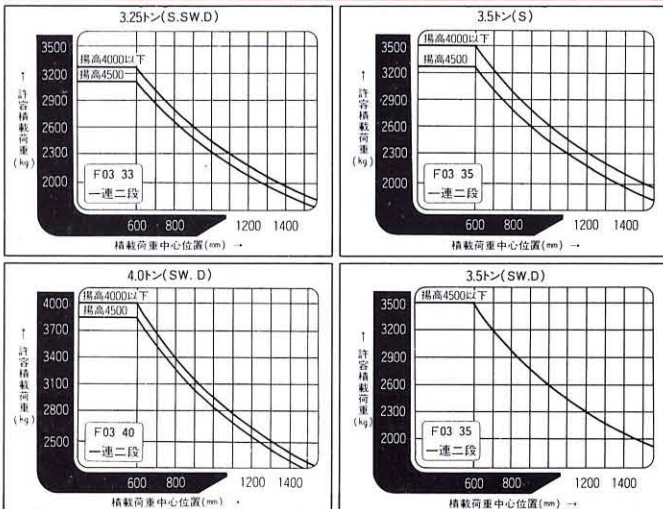
卓越した粘り強さが、厳しさに応える。基本6タイプ、全9機種。

主要諸元

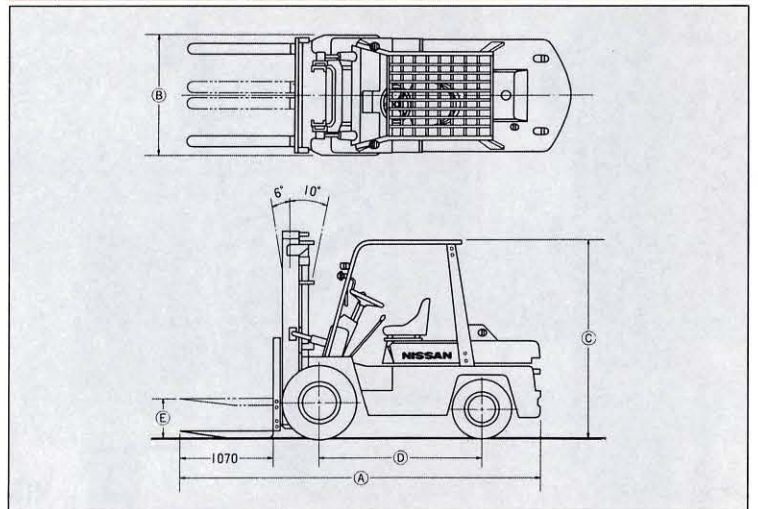
車種	ディーゼル						ガソリン			
	3.25TON		3.5TON		4.0TON		3.25TON	3.5TON	4.0TON	
	YF03M33T	YF03A33T	YF03M35T	YF03A35T	YGF03M40T	YGF03A40T	UF03A33	UF03A35	UGF03A40	
性能										
最大荷重 kg	3250	3250	3500	3500	4000	4000	3250	3500	4000	
基準荷重中心 mm	600	600	600	600	600	600	600	600	600	
最大揚高 mm	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	3000	
(E) フリート	130	130	130	130	135	135	130	130	135	
マスト傾斜角	前傾	6°	6°	6°	6°	6°	6°	6°	6°	
	後傾	10°	10°	10°	10°	10°	10°	10°	10°	
上昇速度(全負荷) mm/s	410	410	410	410	410	410	410	410	410	
走行速度 km/h (無負荷)	前進	19	19	19	19	18	18	19	19	18
	後進	19	19	19	19	18	18	19	19	18
最小旋回半径(最外側) mm	2680	2680	2720	2720	2870	2870	2680	2720	2870	
最小直角通路幅 mm	2300	2300	2310	2310	2570	2570	2300	2310	2570	
寸法										
(A) 全長(フォーク付) mm	4085	4085	4125	4125	4280	4280	4085	4125	4280	
(B) 全幅 mm	1355	1355	1355	1355	1800	1800	1355	1355	1800	
全高 mm	(C) 標準時	2250	2250	2250	2250	2230	2230	2250	2250	2230
	最大揚高時	4140	4140	4140	4140	4255	4255	4140	4140	4255
(D) ホイールベース mm	1800	1800	1800	1800	2000	2000	1800	1800	2000	
トレッド mm	前輪	1120	1120	1120	1120	1340	1340	1120	1120	1340
	後輪	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100	1100
最低地上高(マスト下) mm	150	150	150	150	125	125	150	150	125	
車輛重量 kg	5215	5215	5470	5470	5885	5885	5170	5425	5840	
エンジン										
型式	SD33	SD33	SD33	SD33	SD33	SD33	P	P	P	
タイヤサイズ	前輪	8.25-15-12PR(1)				7.50-15-10PR(1)		8.25-15-12PR(1)		7.50-15-10PR(1)
	後輪	7.00-12-12PR(1)				7.00-12-12PR(1)		7.00-12-12PR(1)		7.00-12-12PR(1)

※車種記号のMはクラッチ車、Aはトルコン車、4.0トンはスタンダード・ダブルタイヤ車の数値。

荷重曲線



二面図



アタッチメント&オプション



アタッチメント

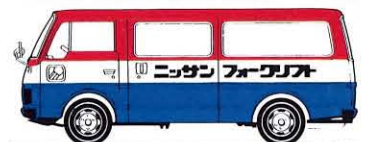
- ヒンジドフォーク
- ヒンジドインバットバケット
- サイドシフト
- 回転クランプ
- 回転フォーク
- ラムリフト
- シフトフォーク
- ※その他特別仕様ご相談下さい。

オプション

- 大特車検仕様
- 寒冷地仕様
- 1連2段センターシリンダーマスト車
- 1連3段フルフリーマスト
- 長フォーク
- サヤフォーク
- スタンダードダブルタイヤ
- スペシャルダブルタイヤ
- ユニークタイヤ
- スノータイヤ
- タイヤチェーン
- サスペンションシート
- アウメーター
- スチールキャビン
- 前面ガラス
- ヒーター
- サイクロンエアクリーナー
- 頭上マフラー
- 消火器
- L.P.G
- 黄色回転灯
- 後部作業灯
- ※その他豊富に揃えております。

●このカタログの内容は昭和57年3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。

●安心を毎日支える日産サービス



安全は人とクルマでつくるもの



日産自動車株式会社 東京都中央区銀座6丁目17番1号 F3C-2031H

<http://www.keiyou.net>