

TCM

Chariots élévateurs à fourches d'une grande puissance **10-16 tonnes**

FD100 FD115 FD120
FD135 FD150s FD160s



Les nouveaux moteurs sont plus puissants et durables que jamais !

Les chariots élévateurs à fourches TCM FD100 à FD160 ont été améliorés d'une façon importante pour être plus puissants, encore plus performants au point de vue écologique et plus faciles à utiliser avec une variété de fonctions d'avant-garde.

Ils comprennent un nouveau type de moteur Diesel qui satisfait aux tous derniers règlements de contrôle d'émission mondiaux et un système de verrouillage pour le déplacement et la manutention de charges qui permet d'assurer un fonctionnement en toute sécurité du chariot.



MOTEUR haut de gamme



Ce nouveau type de moteur Diesel utilisé dans cette série satisfait aux tous derniers règlements du contrôle d'émission mondiaux !

Ces moteurs Diesel, qui ne nuisent pas à l'environnement, émettent d'une façon importante moins d'oxyde azoté (NOx) et de matières particulaires (PM).



Moteur Diesel ISUZU 4HK1

- Ces puissants moteurs Diesel, avec un turbocompresseur et un refroidisseur intermédiaire, fournissent une puissance nominale élevée et un couple de rotation augmenté de manière à assurer une plus grande capacité de production.
- La vitesse nominale est aussi faible que 2000 tr/m, rendant ces moteurs plus durables que jamais auparavant.

Moteur Diesel ISUZU 4HK1

Puissance nominale: 125 kW à 2000 tr/min (Brut)

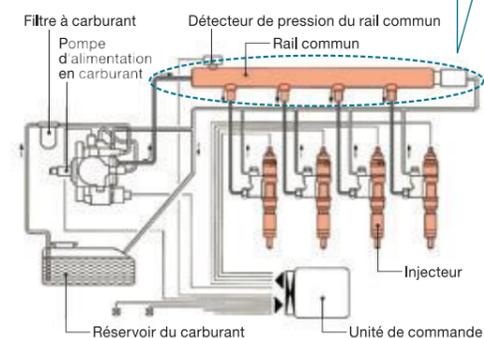
Couple maximum: 662 N-m à 1500 tr/min (Brut)

Système d'injection du carburant à rail commun

Le système d'injection du carburant à rail de guidage commun est un type entièrement nouveau de système d'injection du carburant qui a été mis au point pour répondre avec succès aux règlements du contrôle d'émission plus rigoureux qui ont été récemment introduits. Le système d'injection du carburant à rail commun utilise une pompe d'alimentation en carburant unique pour placer le carburant sous une pression extrêmement élevée et ensuite, par l'intermédiaire d'un rail de guidage commun, distribuer le carburant sous une pression élevée et constante à chaque cylindre. L'injecteur de chaque cylindre est commandé électroniquement pour délivrer le carburant à une quantité optimale précise, avec une distribution parfaite, pour s'adapter aux conditions de fonctionnement immédiates du moteur. La combustion du carburant optimisée réduit d'une manière importante la quantité d'éléments polluants, comprenant des matières particulaires et une épaisse fumée dans les gaz d'échappement. Cela aide aussi à améliorer l'économie en carburant et à diminuer les vibrations du moteur.

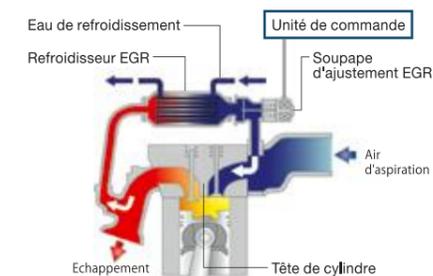
Nota:
N'utilisez seulement que le carburant Diesel JIS K-2204 ou son équivalent; sinon, le moteur risque d'être endommagé et de tomber en panne.

L'utilisation d'un rail commun égalise la pression d'injection du carburant dans tous les cylindres.



Système de recirculation des gaz d'échappement refroidis (EGR)

La recirculation des gaz d'échappement refroidis (EGR) est une technique de diminution des émissions d'oxyde d'azote (NOx) qui mélange une partie des gaz d'échappement du moteur avec l'air entrant, pour diminuer la concentration d'oxygène dans la chambre de combustion. Ceci aide à diminuer la température pendant la combustion, ce qui permet d'abaisser la formation de NOx. En outre, le refroidisseur EGR diminue la température d'échappement pendant que le système de la commande de proportion air/carburant utilise une boucle de rétroaction pour contrôler le mélange d'air/carburant fourni au moteur, diminuant ainsi davantage la formation de NOx et améliorant une économie du carburant.



Le système EGR refroidit la partie de l'échappement et le mélange avec l'air d'admission pour réaliser une combustion efficace du carburant lorsque le moteur tourne à de faibles vitesses.



Transmission automatique à 3 vitesses

La boîte de vitesses automatique à 3 vitesses se déplace automatiquement vers le haut et vers le bas par l'intermédiaire des engrenages, permettant au conducteur de commander le chariot telle une voiture particulière ordinaire.

Leviers de manutention de charge de type à commande pilote hydraulique

Les leviers de manutention de charge nécessitent moins de force de fonctionnement qu'auparavant, améliorant ainsi d'une manière importante la contrôlabilité du chariot.

Levier de changement de vitesse avec un simple effleurement du doigt

L'utilisation d'une soupape électromagnétique permet au conducteur de déplacer le levier de changement de vitesse en l'effleurant simplement du doigt.

Cinq leviers de manutention de charge



Les chariots équipés avec un équipement à déplacement latéral ont un positionneur de fourches hydraulique ayant cinq leviers de manutention de charge. La suppression du commutateur de sélection offre une manœuvrabilité améliorée.

Luxeux siège du conducteur aux multiples fonctions (en option)

Un siège à suspension réglable est une option favorite. Il se caractérise par:

- Suspension réglable
- Ajustement de positionnement longitudinal
- Dossier inclinable
- Hauteur réglable
- Pivotement du siège
- Hauteur réglable des accoudoirs



Modes de puissance et d'économie sélectionnables

Vous pouvez sélectionner entre un mode de commande par moteur (1ère → 2ème → 3ème) et un mode de commande économique (2ème → 3ème) avec la manœuvre d'un commutateur.

Commutateur de maintien du changement de vitesse

Le modèle de changement de vitesse le mieux approprié pour le travail peut être sélectionné à partir de trois modes en tournant le commutateur à cadran: maintien en 1ère vitesse, maintien en 2ème vitesse et automatique.

Le commutateur d'éclairage est combiné dans la manette des clignotants et la manette des clignotants revient automatiquement au point mort

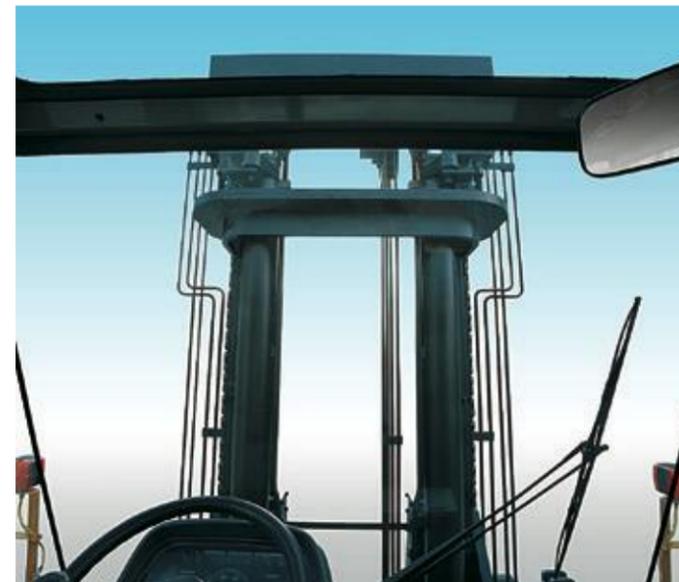
Vous pouvez faire fonctionner la manette des clignotants et le commutateur d'éclairage comme pour une voiture particulière ordinaire.

Système de freinage entièrement hydraulique avec un maître-cylindre

Le nouveau système de freinage offre une meilleure réponse au freinage et une force de freinage stable.

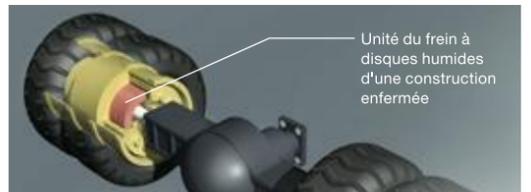
Système de frein de stationnement électrique

Le frein de stationnement peut être mis en circuit et hors circuit avec un simple attouchement du commutateur. En outre, le frein de stationnement est appliqué automatiquement lorsque le moteur est coupé, ceci afin d'empêcher le chariot de démarrer accidentellement sans avoir réglé auparavant le frein de stationnement.



Angle de visibilité: 115 °

Frein à disques humides d'une construction enfermée (en option)



Unité du frein à disques humides d'une construction enfermée

Les freins à disques humides d'une construction enfermée (avec un système de refroidissement forcé) offrent un comportement de freinage stable tout en éliminant le risque d'une usure des garnitures, diminuant d'une manière importante les frais d'entretien.

Tableau de bord avec DEL



Le tableau de bord utilise des DEL pour l'éclairage, de manière à offrir une excellente visibilité et procurer une longévité de service plus longue que des ampoules. Un compteur kilométrique est affiché lorsque le commutateur du démarreur est mis en marche et que le commutateur est mis hors circuit. (Les compteurs commutent automatiquement du mode kilométrique au mode du compteur horaire lorsque le moteur commence à tourner.)

★ La photo ci-dessus montre le tableau de bord avec le commutateur du démarreur en circuit et le moteur hors circuit.

Réservoir du carburant d'une grande capacité

Le grand réservoir de carburant (250 litres) autorise des heures de travail plus longues, ce qui améliore considérablement l'efficacité du fonctionnement.

Montants caoutchoutés à lestage liquide

La cabine du conducteur est raccordée au châssis par des montants caoutchoutés à lestage liquide ("Montants visqueux") pour absorber les vibrations.



Radiateur entièrement en aluminium

Le radiateur fait entièrement en aluminium est résistant à la corrosion et ne nuit pas à l'environnement.



Fiabilité du frein de stationnement à disques humides

L'unité du frein à disques humides ne nécessite aucun réglage des patins du frein, supprimant un entretien et diminuant ainsi remarquablement les frais d'entretien.

Le système de verrouillage de manutention de charge et de déplacement est standardisé.

Le système de verrouillage de manutention de charge et de déplacement est un dispositif de sécurité pour les chariots élévateurs (satisfaisant aux normes des véhicules industriels ISO/DIS3691). Il aide à empêcher un accident risquant de survenir si le conducteur du chariot n'est pas dans une position de conduite appropriée ou si une commande est déplacée accidentellement lorsque le conducteur ne se trouve pas sur son siège.

★ Le système de verrouillage ne déplace seulement que la transmission au point mort; il n'engage pas les freins. Lorsque vous quittez le chariot, appliquez toujours le frein de stationnement.



Un vibreur d'alerte retentit si le conducteur quitte son siège lorsque le commutateur du démarreur est en circuit. Après environ 3 secondes, la transmission sera bloquée au point mort, le système de manutention de charges désactivé et un témoin d'avertissement s'allumera.



La photo montre un chariot élévateur FD160s monté avec un équipement en option.



- TCM se réserve le droit de modifier ces produits et caractéristiques sans aucune obligation.
- Ces produits et caractéristiques sont sujets à des modifications sans préavis.
- Les photos et les illustrations peuvent inclure des équipements ou des accessoires en option.
- Les fonctions et les caractéristiques peuvent changer d'un marché à l'autre.
- Les dimensions et les données des performances sont nominales et l'objet de tolérances.



ISO 9001 Certification (TCM Shiga plant)



ISO 14001 Certification (TCM Shiga plant)



Fabriqué par

TCM
TCM CORPORATION

1-15-10, Kyomachi-bori, Nishi-ku,
Osaka, 550-0003, Japan
TEL: +81-6-7669-8906
FAX: +81-3-7669-8916
<http://www.tcmglobal.net>

Distribué par



CATALOGUE No. FS06-8G0/F
Printed in Japan TA-1012030-01