

Panther Series

PANTHER  250 · 350 · 500
CITY CONSCIOUS CRANE

KOBELCO

THE LINE-UP.





PANTHER 500

クレーン型式	RK450-z	後端旋回半径	3.55m
最大吊上能力	45.0t / 3.0m	アウトリガ形式	H型またはX型
主ブーム最大長さ	39.0m	エンジン型式	三菱6D22TC
ジブ長さ	9.0m, 15.0m	エンジン性能	出力 320PS / 2200rpm トルク 118kg・m / 1400rpm
ジブオフセット角	5°, 17°, 30° (STDジブ) 5°~45° (チルトジブ)	最高速度	49km/h
ブーム+ジブ長さ	54.0m	車両総重量	37.57t
ブーム起伏角	0°~82.5°	全長	12.22m
ブーム最大揚程	40.1m	全幅	2.90m
ジブ最大揚程	54.6m	全高	3.65m
最長ブーム最大吊上能力	7.5t / 10.0m	ホイールベース	4.82m
最長ブーム最小作業半径	4.5m	アプローチアングル	17.3°
補助シーブ最大吊上能力	4.5t	ディバークアングル	15.2°
ジブ最大吊上能力	3.5t / 1段ジブ 2.4t / 2段ジブ	2ステ最小回転半径	10.6m
		4ステ最小回転半径	5.9m

PANTHER 350

クレーン型式	RK350	後端旋回半径	3.09m
最大吊上能力	35.0t / 3.0m	アウトリガ形式	H型またはX型
主ブーム最大長さ	35.0m	エンジン型式	三菱6D22T
ジブ長さ	8.0m, 13.5m	エンジン性能	出力 270PS / 2200rpm トルク 107kg・m / 1200rpm
ジブオフセット角	5°, 25°, 45° (STDジブ) 3°~45° (チルトジブ)	最高速度	49km/h
ブーム+ジブ長さ	48.5m	車両総重量	31.92t
ブーム起伏角	0°~83.1°	全長	11.405m
ブーム最大揚程	36.0m	全幅	2.62m
ジブ最大揚程	49.5m	全高	3.49m
最長ブーム最大吊上能力	7.0t / 8.0m	ホイールベース	3.885m
最長ブーム最小作業半径	5.0m	アプローチアングル	17.5°
補助シーブ最大吊上能力	3.5t	ディバークアングル	15.0°
ジブ最大吊上能力	3.4t / 1段ジブ 2.2t / 2段ジブ	2ステ最小回転半径	9.2m
		4ステ最小回転半径	5.2m

PANTHER 250

クレーン型式	RK250-z	後端旋回半径	3.03m
最大吊上能力	25.0t / 3.5m	アウトリガ形式	H型またはX型
主ブーム最大長さ	30.6m	エンジン型式	三菱6D16T
ジブ長さ	7.5m, 12.0m	エンジン性能	出力 220PS / 2800rpm トルク 65kg・m / 1600rpm
ジブオフセット角	5°, 25°, 45° (STDジブ) 3°~45° (チルトジブ)	最高速度	49km/h
ブーム+ジブ長さ	42.6m	車両総重量	26.5t
ブーム起伏角	0°~82°	全長	11.01m
ブーム最大揚程	31.8m	全幅	2.49m
ジブ最大揚程	43.6m	全高	3.45m
最長ブーム最大吊上能力	7.0t / 7.5m	ホイールベース	3.7m
最長ブーム最小作業半径	4.0m	アプローチアングル	18.6°
補助シーブ最大吊上能力	3.2t	ディバークアングル	15.1°
ジブ最大吊上能力	3.0t / 1段ジブ 2.0t / 2段ジブ	2ステ最小回転半径	9.3m
		4ステ最小回転半径	5.4m

500

10~11階建てのビル建方をビルの外側から余裕でこなす。



350

10~11階建てのビル建方を梁の間からこなす。



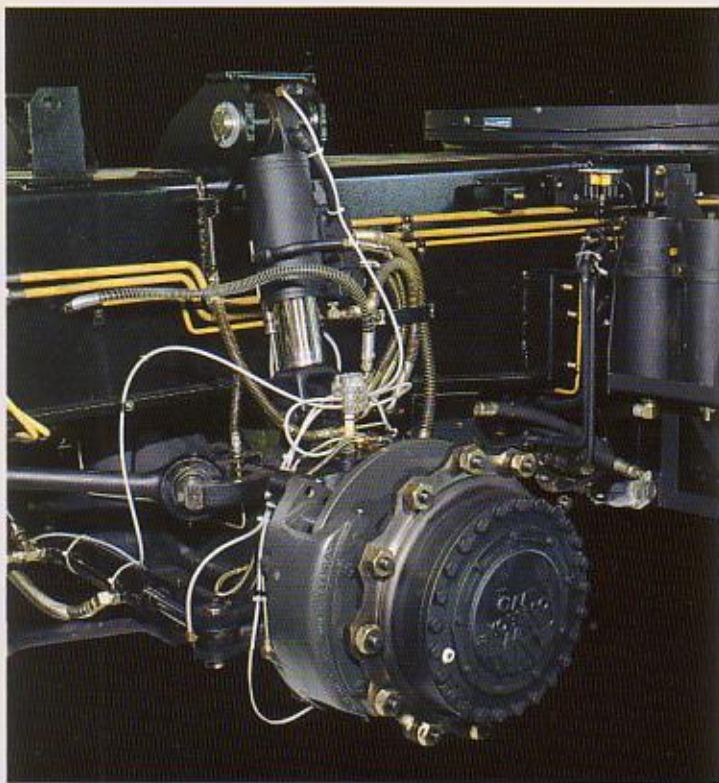
250

7~8階建てのビル建方をビルの外側から余裕でこなす。



*構台高さ1mの場合

未来系マシンは、“走り”にこだわる。



クレーンの性能は大きく二つに分けることができる。〈吊る性能〉と〈走る性能〉である。もちろん多くの人が抱えている印象は〈吊る性能〉の方である。従来の常識から言えばそのことに間違いはない。しかし、吊る性能について言うなら、クレーンは車体やブームの素材、建築物の面積や様々な法規制などを考え合わせると、現在、充分なレベルに達している。クレーンの吊る性能は、車体重量、ブーム長さ、吊り荷重量のバランスによって成立している。だから、例えばブーム長さを長くすれば、それだけ吊り荷重量の限界は小さくなる。また、車体重量を重くすれば、車体寸法が大きくなり、狭い現場に入れなくなる。それにもかかわらず重くすれば、道路運送車両の保安基準の車両制限値を超えることになり、一般道路走行も難しくなる。ジブの自動化、安全装置の取り付け、操縦の簡便化などのいくつかの改良点はあるが、そのクレーン基本性能は当面変化を必要としないところまで来ているとコベルコは考える。もし、クレーンが現時点で画期的な進歩を遂げ

ようとするなら、そのポイントは基本性能ではなく走りにある。ラフテレーンクレーンがこれほどまでに普及したその大きな要素の一つが機動力であることを考えると、ニューマシンにおける走りの向上は当然のことである。つまり、未来系シティコンシヤスクレーンと従来のラフテレーンクレーンとのいちばんの違いは、〈吊る機械〉から〈走る機械〉という視点で捉え直すことにある。

さらに言えば、それはクレーンの最大の欠点と言われ続けてきた走行安定性の向上に画期的な効果をあげる新技術の採用。すなわち、ローリング、ピッチングを大幅に減衰させる〈ハイドロニューマチックサスペンション〉である。前輪と後輪を対角線で結んだスタビライジング・システムは、例えば、前輪が何かにより上げた場合、そこで発生した油圧が即座に対角線方向の後輪のサスペンション力をアップして、ボディをフラットに保つ働きをする。だから、あのいやなローリングが発生しない。ピッチングが起きない。クッションは4本のアキュムレータの中の窒素ガスの

働きで、従来のリーフスプリング式とはまったく違う軽快で滑らかな感覚で、乗り心地が素晴らしい。

また、走るマシンとしてクレーンを捉えるという姿勢は、一般道路を走る時の加速の良さにも表れている。コベルコが業界で初めてラフテレーンクレーン用に開発したオートマチックトランスミッションは、パンサーでさらなる熟成をみた。今までいかに燃費を良くするかという経済走行のことばかり考えるあまり、一般道路で他の車の流れに乗り切れないというラフテレーンクレーンの欠点は無視され続けてきた。しかし、車の流れに乗れないということは、渋滞の原因をつくってしまうことでもある。それは、都市で活動するシティコンシヤスクレーンには許されないことだ。そこでパンサーでは、オートマチックトランスミッションの3速のトルクをアップし、一般道路でも車の流れに乗ってスムーズに走行できるようにした。ちょっとした坂道でもシフトチェンジなしで登りきることもできる。だから、オペレータのもどかしさもない。

こうして、機体寸法を従来の方法では考えられなかったコンパクトサイズにしたこと。また、従来では考えられなかった走行安定性と加速性を実現したこと。真意はどこにあるか。それは、パンサーに乗る人の安心をいかに実現するかということだった。それを考えるには、従来のようにただ吊る機械としてクレーンを捉えたのではいけない。クレーンをふつうのクルマにすること。それがコベルコのやりたかったことだ。このクレーンは〈走るクレーン〉なのだ。という単純なことを、しかし正面から真剣に取り組んだのがコベルコだった。パンサーに実際に乗れば、その乗り心地がいかにフラットであるか、また、車の流れにいかにスムーズに乗れるかがわかる。これなら安心して走れる。そう思ってもらうことが、走りを大切にするパンサーの本望だ。





KOBELCO

Panther
500

22米 總重 18.79噸
30米 總重 9.40噸
57米 接地重 223.7噸

