

KOBELCO



CITY CONSCIOUS CRANE パンサー-500

PANTHER

Max.lifting capacity:51.0metric tons×2.9meters

Max.boom length:39.0meters

Jib length:9.0meters/15.0meters

Max.total length (boom+jib):39.0+15.0meters

Power plant type:Mitsubishi 6D24-TCE2 diesel

Max.output:257kW at 2,200min⁻¹

Max.torque:1,323N·m at 1,500min⁻¹

Max.travel speed:49km/h

Gross vehicle weight:38,495kg

Overall length:12.34meters

Overall width:2.96meters

Overall height:3.70meters

Wheel base:4.98meters



PANTHER
500

KOBELCO

CITY CRANES CO., LTD.

クレーン
500

いま、円熟と呼ばれる最先端へ。

新世代パンサー500、いよいよ発進。

進化とは新機能の数を、数値の高さを競うことなのだろうか。そろそろ我々は自らに問いかけてみるべきではないか。クレーンに装備された数ある高機能・高性能のなかで、本当に役立つもの、本当に欲しいものは何なのか。そして足りないものは未だあるのだろうか。クレーンがその吊り上げ能力によって棲み分けを明確にするマシンである以上、スペック上で評価できることは限られている。そしてさまざまな制約の中で、パンサーはすでに最高水準のスペックに達しているといっても過言ではない。ならば、我々が新世代マシンの開発において目指すべき進化の方向は、すでにスペックの域にないはずだ。クレーンは、その本質において稼ぐために存在し、そのための機能としてじつに多くの側面を有している。そして現場主義を貫く我々コベルコは、すべての機能を実作業の中で検証し、どんな視点からでも基本的な要件において必ず高い満足度が得られるマシンの開発を目指した。必要十分な作業能力を備え、確かな安全機能を装備し、さらに操作系はオペレータの意思を具現し、優れた耐久性および信頼性によりいっそう頼りになるマシン。そうした方向に進化の針路をとり、結果を確実に出せる従来機能の磨き上げを徹底した。それすなわち技術の熟成、絶妙のトータルバランス。結果として新世代パンサーは、見事に実質本位なマシンに仕上がったのだ。進化は一度たりとも止まってははいない。それは稼働するほどに証明されるはずだ。

PANTHER

「パンサー」は、都会の中をもっとしなやかに、もっと自由に活動することを目的に開発された新時代のシティコンシャスクレーンで、平原を駆け抜けるパンサーの姿をイメージして名付けられた愛称です。



今日そして未来に 機能するマシンを求めて。

クレーンにはますます社会性が求められている。私たちが移動式4輪クレーンをラフテレーン（荒れ地）ではなくシティコンシャスクレーンの理想形はどんなものだろうか。それを具体的に明言するのは、この目まぐるしく価値観が変わる現代社会では難しい。低成長期にある日本経済を見つめれば、マシンはもっと経済的かつ実用的でなくてはならない。都市の過密化を考慮すれば、躯体はもっとコンパクトでなくてはならない。高齢化や少子化を踏まえれば、もっと操作しやすく快適でなくてはならない。地球温暖化など環境保全を考えれば、当然いっそうの低公害化を進めなくてはならない。求められることは実に多く、その対応に優先順位をつけることは至難の業とさえ言える。しかし我々はそのすべてに応えるべく進化の手を緩めない。なぜなら、いつの時代にもユーザーのみなさまにご満足いただけるマシンを作ることが我々の責務だからだ。いま視界がクリアでなくとも未来は必ずやってくる。だからこそ我々は、今日を見つめ、近い未来社会を見つめて更なる前進を試みる。これがコベルコの変わらぬ姿勢なのだ。

CITY CONSCIOUS CRANE

「シティコンシャスクレーン」とは“都会感覚のクレーン”という意味。従来のラフテレーン（荒れ地）に代わり、都市化が進む現場で全性能を余すことなく発揮できるコベルコのホイール系クレーンの総称です。



その瞬間、その状況で嬉しい高い作業能力。
それは実作業の徹底的検証から得られました。



作業にゆとりを与える クラス最大のブーム能力。

吊り上げ能力は50t×3.0m。最大ブーム長さは10～11階建てビルの建て方作業をビルの外側から楽にこなせる39.0mに設定。とくに作業頻度の高い半径20mで4t吊りを可能にした作業能力は、実用性を重視した結果です。ブームはたわみ量が少なく長尺ブーム作業時にも荷の位置決めが容易。さらにパンサー500では横剛性も向上させて、重量物や高揚程での作業に余裕を持たせています。

- 最長ブーム 39.0m
- 主フック最大揚程 40.1m

高揚程での鉄骨吊りも容易な クラス最大のジブ能力。

ジブ能力はこれまでの高揚程が得られる39mブーム+9/15mジブに加えて、作業の幅が広がる36mブーム+9mジブを新設定。荷重3.5～2.0tの範囲で作業半径を1.5～2.0m伸ばすことができます。



- 最大ブーム+ジブ長さ 39.0m+9.0/15m
- 新設定ブーム+ジブ長さ 36.0m+9.0m
- ジブ張出し時最高地上揚程 54.6m
- ジブ張出し時最大作業半径 38.8m (STD)
- 39.5m (スカイチルト)

狭所進入性を格段にアップさせた コベルコ独自の〈パーテブラフレーム〉。

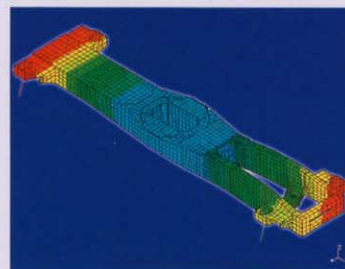
人間の背骨のような形状のパーテブラフレームは、パンサーの構造的特長の中で最も核となるもの。直線形状のキャリアフレームでは困難だった驚異的スリム化を、高い作業パフォーマンスを犠牲にすることなく実現。2960mmという車幅はクラス最小で、片側3mの公道において神経をすり減らさずに走行できます。



走行時、作業時に優れた安定感を もたらず〈低重心設計〉。

パーテブラフレームはマシンの低重心化をも実現。エンジン、トランスミッションをフレーム内側に収納するとともに、旋回ベアリング取付座面も低く抑えて低重心を維持。全高までも低く抑えています。

重負荷時のねばり強さを高めるため、 各部の剛性を向上。



もともと高い剛性を誇るパーテブラフレームを新世代パンサーではさらに強化。最新の解析技術を駆使してねじり剛性をいっそう向上。リヤ側で従来機比1.2倍にアップして、旋回時のねばり強さに違いがでます。また、

アウトリガの剛性感についても徹底的に検証。ボックスとビームの強度及びすきま精度を向上させて重負荷時のしなりを抑えています。

アウトリガはH型とX型を用意。 最大張出し幅は7.4m。

卓越した車幅縮小を実現しながらも、アウトリガ・スパンは水平シリンダ端の工夫、ボックスとビームの差し込み量削減により、クラス最高レベルをキープ。張出し幅は最大、最小、中間3ポジションの全5段階。その場張出しが不可能なX型にも最小張出し幅を設定しています。

張出し幅	最大	中間	中間	中間	最小
H 型	7.4m	6.8m	5.4m	4.1m	2.55m
X 型	7.4m	6.8m	5.4m	4.1m	3.46m

張出し・格納が容易な〈パワーセットジブ〉。

9.0m/15.0mの2段階に伸縮可能なパワーセットジブを標準装備。張出し・格納はスピーディかつ場所をとらずに可能。ハネ上げ式補助シーブ(特許出願中)の採用により、ジブの前振り出しが補巻き操作だけで可能になりました。手順はマルチディスプレイに表示されるので、誰にでもスムーズに行えます。また起伏シリンダを装備した〈スカイチルト〉(オプション)は、5°～45°で無段階にオフセット角度を変更可能。吊り荷の微妙な位置合わせなども簡単かつ効率よく行え、しかも作業領域制限装置も機能します。

オペレータがドライバーと呼ばれる時、
マシンに求められるのは
優れた走行安定性です。



より強力な制動力を生むブレーキシステム、
〈流体式リターダ〉を新採用。



強力な制動力を発揮する油圧空気倍力装置付き4輪ディスクブレーキを採用。しかも補助ブレーキには、新たに5段階の調整が可能な流体式リターダを標準装備。長い下り坂でもフットブレーキの負担を軽くしながら安心して降坂できます。

最高出力350馬力の
新型エンジンを搭載。

50tクラスにふさわしい高出力を発揮する新型インタークーラーターボエンジン。伸びのある加速、登坂時の力強い出足が得られ、アップダウンの多い山道も、ストップ&ゴーを繰り返す市街地もスムーズに走行。もちろん平成10年度の建設省排ガス規制にも対応した低公害型エンジンです。

ヘリカルギヤを採用した
電子制御4速トランスミッション。

前進4速の電子制御フルオートマチックトランスミッションを採用。変速や自動ロックアップの滑らかさはクレーンであることを忘れさせるほど。しかもヘリカルギヤの採用とギヤレシオや変速タイミングの絶妙なチューニングにより、走行時の騒音と変速時のショックを軽減。息継ぎのないスムーズな加減速を実現します。

優れたロードホールディング性を実感できる
〈ハイドロニューマチックサスペンション〉。

ピッチングやローリングを油圧で確実に吸収するハイドロニューマチックサスペンションを搭載。悪路走行時やコーナリング時にも姿勢変化を抑制し乗り心地は快適。サスペンションスパンが広いので安定性に優れています。

狭所進入時やわずかな移動時に
うれしい4モードステアリング。

前2輪、後2輪、4輪、そしてカニ操向がスイッチ操作で選べるステアリングモード。スリムな車体との相乗効果でとり回しの良さが際立ちます。また180°旋回したままの逆向き走行もOK。パンサーの逆ステ補正機能は、ハンドルだけでなくシフトレバーやターンフラッシュなどすべて補正されるので安心です。

確実かつ簡単な〈リアステアオートロック〉。

4輪ステアリングの状態でもノーマル走行のスイッチを押し、ステアリングをセンターに戻すと、自動的にリアのステアリング固定ピンが差し込まれるメカニズム。微速走行中でも簡単にノーマル走行に切り替えられます。

スイッチひとつで選択できる2WD/4WD。

通常走行時には燃費を優先させて2WD、悪路走行時や吊り荷走行時には4WD。走行中の切り換えも可能です。



- ステアリングモード切り換え
- サスペンション フリー/ロック切り換え
- 2WD/4WD切り換えの各スイッチ