

KOMATSU®

WA470-6R

WA
470

สําคัญ
ALBCEBUS



ภาพใช้เพื่อการโฆษณาเท่านั้น

ข้อมูลผลิตภัณฑ์

ได้ปริมาณงานที่มากขึ้น

โดยที่อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลดลง

- เครื่องยนต์ Komatsu รุ่น SAA6D125E-5 ที่มีประสิทธิภาพสูง
- อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ
- ระบบเลือกโหมดการทำงานของเครื่องยนต์สองระดับ
- ทอร์กคอนเวอร์เตอร์มีขนาดใหญ่ขึ้น
- ระบบส่งกำลังแบบอัตโนมัติพร้อมระบบตั้งเวลาเปลี่ยนเกียร์ L และ H โหมด
- ระบบล้อยึดคอนเวอร์เตอร์ (อุปกรณ์พิเศษ)
- ปั๊มลูกสูบแบบปรับองศาการเอียงมุมขึ้น
- และระบบไหลลดแรงดันแบบปิด (CLSS)

ความสะดวกสบายสูงสุดของพนักงานขับ

- เกียร์อัตโนมัติพร้อมวาล์ว modulation ที่ควบคุมด้วยไฟฟ้า
- คันเกียร์ที่ควบคุมด้วยระบบไฟฟ้า
- ระบบปรับแรงดันในการตัดการส่งกำลัง
- พวงมาลัยแบบปรับยืด-หด, ขึ้น-ลงได้
- คันบังคับที่สามารถควบคุมได้เพียงปลายนิ้วสัมผัส
- ห้องพนักงานขับที่ออกแบบมาเพื่อลดระดับเสียง
- ห้องพนักงานขับขนาดใหญ่แบบ ROPS/FOPS (ISO 3471/ISO 3449) ไร้เสาโครงสร้าง
- สามารถเข้า/ออก ตัวรถได้โดยง่าย ด้วยประตูที่ติดบานพับสามารถเปิดได้สุทธระยะ



เป็นอันหนึ่งอันเดียวกับสิ่งแวดล้อม

- เสียงรบกวนภายนอกต่ำ
- อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ

เพิ่มความมั่นใจในการทำงาน

- เพิ่มความน่าเชื่อถือด้วยชิ้นส่วนที่ออกแบบและผลิตโดยKomatsu
- โครงสร้างหลักที่แข็งแรง
- เบรกและพาร์คกึ่งเบรกแบบไฮดรอลิกแบบเข็มน้ำมันทำให้ไม่ต้องทำการบำรุงรักษา
- จุดเชื่อมต่อท่อไฮดรอลิกใช้โอริงกึ่งแบบหน้าสัมผัส
- ฟันสีรองพื้นด้วยกระบวนการปฏิกิริยาไฟฟ้าเคมี
- ฟันสีฝุ่นบนโครงสร้างหลัก
- ทำการซึลจุดเชื่อมต่อไฟฟ้าทุกจุด

แรงม้า

สูงสุด: 204 กิโลวัตต์ 273 แรงม้าที่ 2000 รอบ/นาที
 สุทธิ: 203 กิโลวัตต์ 272 แรงม้าที่ 2000 รอบ/นาที

ความจุถัง

3.6 - 5.2 ลบ.ม. 4.7 - 6.8 ลบ.หลา



รูปภาพอาจรวมอุปกรณ์พิเศษ

ง่ายต่อการบำรุงรักษา

- ระบบแสดงสถานะการทำงานของเครื่องจักร (EMMS)
- สามารถเข้าถึงเครื่องยนต์ได้โดยง่ายด้วยฝาครอบเครื่องยนต์แบบเปิดขึ้นด้านบน
- พัดลมหมุนย้อนกลับอัตโนมัติ (อุปกรณ์เสริม)

ได้ปริมาณงานที่เพิ่มขึ้นโดยที่อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่ำลง



เครื่องยนต์ประสิทธิภาพสูงของ Komatsu รุ่น SAA6D125E-5

โดยเครื่องยนต์ระบบหัวฉีดคอมมอนเรลสำหรับงานหนักจะสามารถทำให้การเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ระบบนี้ยังทำให้การตอบสนองต่อคันเร่งเป็นไปอย่างรวดเร็วเพื่อให้นักท่อกที่ต่อแรงดูดลากที่ทรงพลังและระบบไฮดรอลิกที่รวดเร็ว

แรงม้าสุทธิ : 203 กิโลวัตต์ 272 แรงม้า

อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ

ลดอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงลงอย่างมากด้วยเครื่องยนต์ที่ให้แรงบิดสูงและเสียงเบา และด้วยทอร์คคอนเวอร์เตอร์ขนาดใหญ่ ซึ่งทำให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดที่ช่วงความเร็วต่ำ

เลือกโหมดการทำงานของเครื่องยนต์ได้สองระดับ

รถตักล้อวางรุ่นนี้ สามารถเลือกโหมดการทำงานได้สองระดับคือ E และ P พนักงานขับสามารถปรับความสามารถในการทำงานของเครื่องจักรได้โดยการกดสวิทช์

- **โหมด E :** โหมดนี้จะทำให้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุดในการใช้งานตักทั่วไป
- **โหมด P:** โหมดนี้จะให้พลังสูงสุดสำหรับงานที่ต้องขุดของแข็งหรือขึ้นทางชัน



สวิทช์เลือกโหมดการทำงานของเครื่องยนต์สองระดับ



สัญลักษณ์ ECO

สัญลักษณ์ ECO เพื่อแสดงให้เห็นการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

ทอร์คคอนเวอร์เตอร์ที่มีขนาดใหญ่

ระบบส่งกำลังที่ออกแบบโดยโคมิตสึได้มีการติดตั้งทอร์คคอนเวอร์เตอร์ขนาดใหญ่เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุด ทำให้เครื่องจักรรุ่น WA470-6R มีกำลังแรงที่เพียงพอโดยที่ไม่ต้องเร่งเครื่องให้สุด โดยที่จะสามารถเดินทางด้วยความเร็วสูงแม้ในเส้นทางชันเพื่อไปยังสถานที่ที่ถกอง ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มปริมาณงานที่ได้และทำให้เพิ่มมูลค่างานตัก

เกียร์อัตโนมัติพร้อมระบบเลือกโหมดความเร็ว

ระบบควบคุมโดยพนักงานขับนี้ทำให้พนักงานขับสามารถเลือกที่จะเปลี่ยนเกียร์ด้วยตัวเองหรือเลือกที่จะเปลี่ยนเกียร์สองระดับแบบอัตโนมัติ (ต่ำ และสูง) โหมด Auto L เพื่อการทำงานแบบประหยัดน้ำมัน โดยที่เวลาในการเปลี่ยนเกียร์ถูกตั้งไว้ที่ความเร็วที่ต่ำกว่าโหมด Auto H



สวิทช์เลือกระบบเปลี่ยนเกียร์

ดังนั้นในโหมด Auto L เครื่องยนต์จะทำงานที่ช่วงรอบต่ำเพื่อประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่สามารถรักษากำลังโดยการเลี้ยงคันเร่ง

ระบบเลือกทอร์คคอนเวอร์เตอร์ (อุปกรณ์พิเศษ)

ระบบเลือกทอร์คคอนเวอร์เตอร์ที่ออกแบบโดยโคมิตสึทำให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน ลดระยะเวลาในรอบการทำงาน และใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับงานตักและป็นทางลาดชัน พนักงานขับสามารถใช้ระบบนี้ได้จากเกียร์ 2 ถึงเกียร์ 4 อุปกรณ์พิเศษนี้ทำให้พนักงานขับสามารถเปิด/ปิดระบบด้วยสวิทช์ที่อยู่บนแผงควบคุมทางด้านขวา

ไฮดรอลิกบีบบแบบลูกสูบสามารถปรับองศาการเอียงมุม และระบบไหลคเซนซิงแบบปิด (CLSS)

การออกแบบบีบบแบบลูกสูบแบบปรับเอียงมุมได้ และระบบเซนซิงแบบปิด ทำให้สามารถส่งน้ำมันไฮดรอลิกได้เท่าที่งานต้องการ ป้องกันการเสียดันไฮดรอลิกโดยไม่จำเป็น การลดการสูญเสียแรงดันไฮดรอลิกทำให้ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

- **บีบบลูกสูบแบบเอียงมุมได้ แบบใหม่ :** บีบบทำงานเพื่อส่งน้ำมัน

ไฮดรอลิกเท่าที่จำเป็นเพื่อลดระดับการสูญเสียแรงดันโดยไม่จำเป็นให้มากที่สุด



- **บีบบลูกสูบแบบเอียงมุมไม่ได้ :** บีบบทำงานเพื่อส่งน้ำมันไฮดรอลิก

ให้มากที่สุดทุกครั้งที่ทำงาน แรงดันในการไหลที่ไม่ได้ใช้จะสูญเสียไป





ระยะการยก และเกวี่สูงสุด

ด้วยอาร์มที่ยาวทำให้ระยะการยก และเกวี่มีระยะที่สูง พนักงานขับสามารถเทในระดับเดียวกับรถบรรทุกได้อย่างง่ายดายและมีประสิทธิภาพ

ระยะการยกสูงสุด: 3185 มม. 10ฟุต 5นิ้ว

ระยะการเทสูงสุด: 1235 มม. 4ฟุต 1นิ้ว

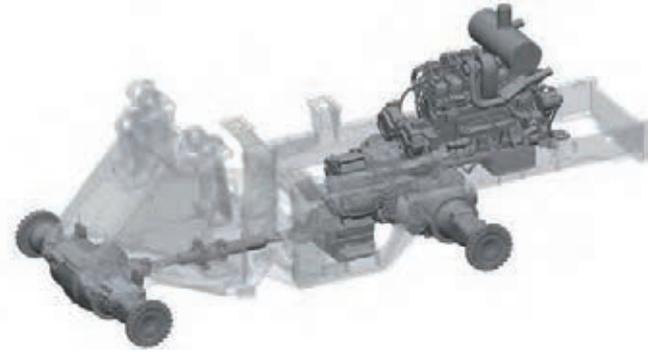
(บั๊กกี้แบบติดตั้งใบมีดด้านข้างด้วยสกรู ขนาด 4.2 ลบ.ม. 5.5 ลบ.ม.)



เพิ่มความมั่นใจในการทำงาน

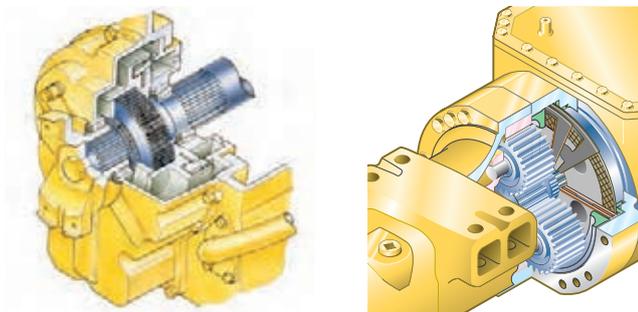
ชิ้นส่วนที่ผลิตโดย Komatsu

Komatsu เป็นผู้ผลิตเครื่องยนต์ ทอร์คคอนเวอร์เตอร์ ชุดส่งกำลัง ชุดไฮดรอลิก และชิ้นส่วนไฟฟ้าสำหรับรถตักล้อวางนี้เอง โดยที่รถตักล้อวางของ Komatsu ถูกผลิตภายใต้ ระบบการผลิตที่รวม และมีระบบควบคุมมาตรฐานอย่างรัดกุม



เบรกแบบใช้น้ำมัน และระบบเบรกไฮดรอลิก

ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาลดลง ในขณะที่ความมั่นใจในการทำงานเพิ่มขึ้น งานเบรกแบบแช่อยู่ในน้ำมัน ได้รับการzilทำให้ไม่มีสิ่งแปลกปลอมจากภายนอกเข้ามาได้ การสึกหรองจึงน้อยลงและลดค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เบรกมีการสึกหรอน้อยมากทำให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาน้อยลง นอกจากนี้ปาร์คกิ้งเบรกไม่จำเป็นต้องทำการปรับระยะเพื่อการทำงานที่ดีขึ้นและยืดอายุการใช้งาน นอกจากนี้ยังมีการออกแบบให้ระบบเบรกทำงานได้ดีขึ้น โดยการใช่วงจรไฮดรอลิกสองวงจรถูกแยกจากกันชัดเจน ทำให้มีไฮดรอลิกสำรองในกรณีที่เกิดวงจรถูกตัดปัญหา ระบบเบรกไฮดรอลิกแบบเติมรูปแบบทำให้ไม่มีอากาศอยู่ในระบบ หรือน้ำเข้าไปปะปนในระบบซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถนำไปสู่การปนเปื้อน การสึกหรอ และการแข็งตัว



โครงสร้างตัวรถ และจุดเชื่อมต่อแขนยก

โครงสร้างด้านหน้า และด้านหลังและจุดเชื่อมต่อแขนยกมีความต้านทานต่อแรงบิดเพื่อที่จะสามารถต้านทานต่อแรงกระทำที่เพิ่มขึ้นจากบั้งที่ขนาดใหญ่ขึ้น

โครงสร้างตัวรถและจุดเชื่อมต่อแขนยก

ถูกออกแบบเพื่อให้งานสามารถทำงาน

ในสภาพการทำงานจริงและ

การทดสอบทางคอมพิวเตอร์

ได้พิสูจน์ความแข็งแรง

นั้น



ซิลโอริง แบบหน้าสัมผัส

ซิลโอริง แบบหน้าสัมผัส

เข้าหากันถูกนำมาใช้เพื่อซิลข้อต่อ

ต่อไฮดรอลิก และเพื่อป้องกันน้ำมัน

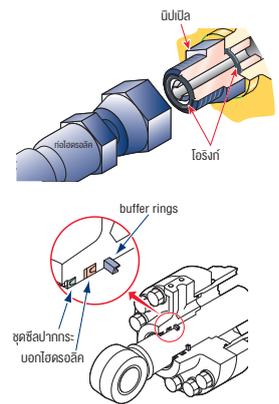
รั่ว นอกจากนี้ยังมีวงแหวนรับแรงที่ถูกต้อง

ติดตั้งไว้ที่ส่วนหัวของกระบอก

ไฮดรอลิกทั้งหมดเพื่อลดแรงดัน

ที่ซิลแกนกระบอกสูบและทำให้

ความมั่นใจในการทำงานสูงสุด



การลงสีรองพื้นด้วยวิธีการชุบสีด้วยไฟฟ้าและการลงสีครั้งสุดท้ายแบบพ่นสีผง

การลงสีรองพื้นทำด้วยวิธีการชุบสีด้วยไฟฟ้า และการพ่นสีแบบฝุ่น ถูกใช้ในการพ่นชั้นบนสุดกับชิ้นส่วนที่เป็นโลหะภายนอก ด้วยกระบวนการเช่นนี้ทำให้เครื่องจักรคงทนและปลอดภัยจากการขึ้นสนิมแม้ในสภาวะแวดล้อมที่ทำงานหนัก ชิ้นส่วนภายนอกบางชิ้นทำมาจากพลาสติกเพื่ออายุการใช้งานที่ยาวนานและทนต่อการกระแทก

จุดเชื่อมต่อไฟฟ้าที่ได้รับการซิล

สายไฟหลักและจุดเชื่อมต่อได้ถูกซิลเพื่อทำให้ความคงทนเพิ่มขึ้น, กันน้ำและป้องกันฝุ่น



การบำรุงรักษาได้โดยง่าย



รูปภาพอาจรวมอุปกรณ์พิเศษ

ระบบหน้าจอแสดงการทำงานของเครื่องจักร (EMMS)

หน้าจอถูกติดตั้งอยู่ด้านหน้าของพนักงานขับเพื่อให้ง่ายแก่การมองเห็น



ทำให้พนักงานขับดูได้ง่าย
แสดงผลและไฟเตือนต่างๆ
ได้โดยง่าย

พวงมาลัยแบบ 2 แกนที่ถูกออกแบบมาเป็นพิเศษทำให้พนักงานขับสามารถมองเห็นหน้าจอได้อย่างชัดเจนขึ้น

ระบบเตือนการบำรุงรักษา และระบบหาเหตุขัดข้อง

- **ระบบแสดงรหัสปัญหา:** ถ้าเครื่องจักรมีปัญหา ตัวหน้าจอจะแสดงรายละเอียดสิ่งที่จะต้องทำเป็นตัวอักษรที่ตรงกลางด้านล่างของหน้าจอ
- **ระบบติดตามดูแล:** พนักงานขับจะสามารถทราบสถานะการทำงานระดับน้ำมันเครื่อง แรงดันน้ำมันเครื่อง อุณหภูมิของน้ำยาหล่อเย็น การดูดซับของกรองอากาศ เป็นต้น ถ้าตัวติดตามพบสิ่งผิดปกติ สิ่งเหล่านี้จะถูกแสดงบนจอ LCD
- **ระบบเตือนเมื่อถึงเวลาการบำรุงรักษา:** หน้าจอจะแสดงชั่วโมงที่ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันและกรองต่างๆบน LCD เมื่อถึงเวลาที่ต้องเปลี่ยน
- **ระบบเก็บข้อมูลความผิดปกติ:** หน้าจอจะมีการเก็บข้อมูลความผิดปกติของเครื่องจักร เพื่อเป็นข้อมูลในการแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้อง

ฝาครอบเครื่องยนต์แบบเปิดขึ้นดานบนที่ปิดได้กว้าง

พนักงานขับสามารถเปิดและปิดฝาครอบเครื่องยนต์ทั้งสองด้านได้อย่างง่ายดายด้วยโซ้คัทสปรिंग ช่วยผ่อนแรงเพื่อสามารถทำการดูแลเครื่องจักรประจำวันจากระดับพื้นได้อย่างง่ายดาย

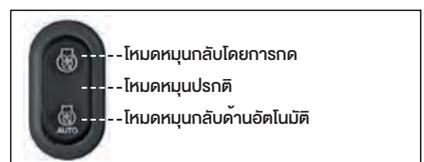


ทำความสะอาดหม้อน้ำได้ง่ายดาย

ถ้าเครื่องจักรทำงานในสภาพพื้นที่ที่มีฝุ่นหรือสกปรกมาก พนักงานขับสามารถ กลับทิศทางการหมุนของพัดลมระบายความร้อนจากภายในห้องแก๊ง โดยการกดสวิทช์บนแผงควบคุม

พัดลมหมุนย้อนกลับอัตโนมัติ (อุปกรณ์พิเศษ)

พัดลมระบายความร้อนเครื่องยนต์ขับเคลื่อนด้วยไฮดรอลิก โดยสามารถหมุนกลับทิศทางได้อัตโนมัติเมื่อสวิทช์อยู่ในตำแหน่งอัตโนมัติ พัดลมจะหมุนกลับทิศทางเป็นเวลา 2 นาที ทุกๆ 2 ชั่วโมง ตามช่วงระยะเวลา (ตามค่าเริ่มต้นที่ตั้งมาจากสถานที่ผลิต)



สภาพแวดล้อมของพนักงานขับ

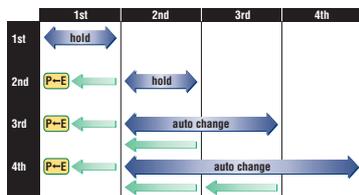
ง่ายต่อการปฏิบัติงาน

เกียร์อัตโนมัติพร้อมวาล์ว modulation ที่ควบคุมด้วยไฟฟ้า

เกียร์อัตโนมัติพร้อมวาล์ว modulation ที่ควบคุมด้วยไฟฟ้าจะทำการเลือกความเร็วของเกียร์ที่เหมาะสมโดยดูจากความเร็วในการเดินทาง ความเร็วรอบเครื่องยนต์ และสภาพแวดล้อมอื่นๆในการเดินทาง ระบบไฟฟ้าที่ควบคุมวาล์ว modulation จะทำการจับคัลซ์ให้การเปลี่ยนเกียร์เป็นไปอย่างราบเรียบและไม่สะดุด ระบบนี้จะทำให้มีพลังในการทำงานเพียงพอและในขณะเดียวกันทำให้การควบคุมเครื่องจักรเป็นไปอย่างสะดวกสบาย

• ปุ่มเปลี่ยนเกียร์ต่ำ:

เป็นระบบที่มีประโยชน์มาก เพื่อเพิ่มปริมาณงานที่ทำได้ เพียงใช้นิ้วกดที่สวิทช์ kick-down เกียร์จะถูกปรับ



ลงมาจากเกียร์ 2 มา เกียร์ 1 เมื่อเริ่มรอบการขุด และจะปรับกลับขึ้นไปอัตโนมัติจากเกียร์ 1 ไปเกียร์ 2 เมื่อทิศทางของคันควบคุมอยู่ที่ตำแหน่งถอยหลัง ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มแรงดูดลากทำให้แรงในการขุดของบั้งที่เพิ่มขึ้น และลดรอบเวลาในการทำงานทำให้ได้ปริมาณงานเพิ่มขึ้น

• ระบบกดปุ่มเพื่อเพิ่มพลังในการทำงาน: สวิทช์ kick-down

ทำงานเหมือนสวิทช์เพิ่มพลังในการทำงานในเกียร์หนึ่ง เมื่อกดสวิทช์ kick-down ครั้งแรก มันจะทำหน้าที่ในการ kick-down และความเร็วเกียร์จะลดลง เมื่อกดสวิทช์ kick-down เป็นครั้งที่สอง ทำให้โหมดการทำงานเป็นโหมด P ทำให้เพิ่มพลังสำหรับการขุดงานหนัก โหมดการทำงานจะเปลี่ยนเป็นโหมด E เมื่อ ความเร็วเกียร์ของเครื่องจักรถูกเปลี่ยนหรือเกิดการเปลี่ยนทิศทางเป็นถอยหลัง

• **สวิทช์ล็อกตำแหน่งเกียร์:** เมื่อสวิทช์เปลี่ยนเกียร์อัตโนมัติถูกเลือกไว้แล้วพนักงานขับเปิดสวิทช์นี้เมื่อคันเกียร์อยู่ที่ความเร็วเกียร์ 3 หรือเกียร์ 4 เกียร์จะถูกค้างไว้ที่ความเร็วเกียร์นั้น

เกียร์อัตโนมัติพร้อมวาล์ว modulation ที่ควบคุมด้วยไฟฟ้า



สามารถเปลี่ยนเกียร์และทิศทางได้อย่างง่ายดาย

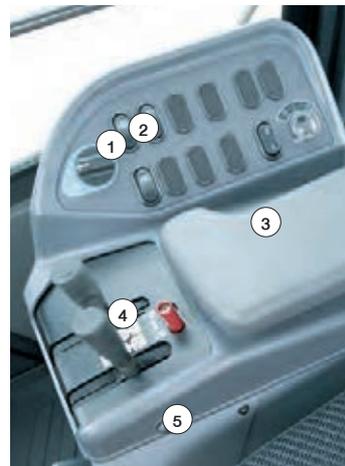
การเปลี่ยนทิศทางหรือเกียร์สามารถทำได้ อย่างง่ายดายเพียงปลายนิ้วสัมผัสโดยไม่ต้องปล่อยมือจากพวงมาลัยรถด้วย คันบังคับที่ควบคุมด้วยไฟฟ้าของ Komatsu

ซึ่งสิ่งเหล่านี้เกิดขึ้นได้จากวงจรไฟฟ้าที่เสถียรและตำแหน่งที่ถูกต้องของคันบังคับเปลี่ยนเกียร์ เกียร์อัตโนมัติจะสามารถทำงานได้ในช่วงเกียร์สองถึงสี่เพื่อให้งานได้ง่ายในช่วงเกียร์ที่ใช้ทำงาน เพื่อให้ได้ปริมาณผลผลิตเพิ่มขึ้น และลดการเปลี่ยนเกียร์แบบธรรมดาให้น้อยสุด

ระบบ ตัด-ต่อ การส่งกำลังของเกียร์แบบปรับได้

พนักงานขับสามารถปรับแรงดันที่ใช้ในการตัดการส่งกำลังจากเป็นเบรคด้านซ้ายได้ตลอดเวลาโดยใช้สวิทช์ที่อยู่ที่แผงควบคุมด้านขวา พนักงานขับสามารถเพิ่มความสามารถในการทำงานได้โดยการปรับแรงกดเพื่อตัด-ต่อ การส่งกำลังของเกียร์ให้เหมาะสมกับสภาพงานที่กำลังทำ

- แรงดันสูงที่ใช้ในการตัดการส่งกำลัง สำหรับงานขุด
- แรงดันต่ำที่ใช้ในการตัดการส่งกำลัง สำหรับงานตักเทใส่รถบรรทุก



- 1: สวิทช์เปิด/ปิด การตัดการส่งกำลัง
- 2: สวิทช์ปรับแรงดันในการตัดการส่งกำลัง
- 3: สวิทช์เปิด/ปิด การหมุนกลับด้านของพีดลม
- 4: คันควบคุมแขนยก
- 5: คันควบคุมบั้งที่



คันบังคับที่สามารถบังคับอุปกรณ์ทำงานโดยง่ายเพียงปลายนิ้วสัมผัสและที่พนักขนาดใหญ่

ด้วยคันบังคับควบคุมไฮดรอลิกแบบ PPC ที่ใช้บังคับอุปกรณ์ทำงาน พนักงานขับสามารถใช้อุปกรณ์ทำงานได้โดยใช้ปลายนิ้วสัมผัส ทำให้ลดความเหนื่อยล้าของพนักงานขับและเพิ่มความสามารถในการควบคุมเครื่องจักร แทนติดตั้งคันบังคับควบคุมไฮดรอลิกแบบ PPC



สามารถเลื่อนหน้า-หลังได้ และที่วางแขนขนาดใหญ่ สามารถปรับขึ้น-ลงได้ เพื่อให้พนักงานขับสามารถทำงานได้สะดวกสบายที่สุด

พวงมาลัยแบบปรับยึด-หด/ขึ้น-ลงได้

พนักงานขับสามารถปรับพวงมาลัยขึ้น-ลงและยึด-หดได้ เพื่อความเหมาะสมและสะดวกสบายในการทำงาน

ความสะดวกสบายในการทำงาน

การออกแบบที่ทำให้เกิดเสียงรบกวนลดลง

เสียงรบกวนภายในห้องพนักงานขับ (ISO 6396:2008): 72 เดซิเบล(A)

เสียงรบกวนจากภายนอก (ISO 6395:2008): 112 เดซิเบล(A)

ห้องพนักงานขับมีขนาดกว้าง พร้อมโครงสร้างหลังคาปิดกันภัย

ตามแบบของโคมิตสูรจนถึงเครื่องยนต์เสียงรบกวนต่ำ

พัดลมขับด้วยระบบไฮดรอลิก บีบไฮดรอลิกที่ติดตั้ง

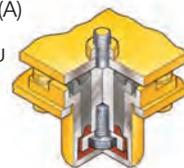
ด้วยยางกันกระแทก และห้องพนักงานขับที่ได้รับการซีล เหล่านี้เพื่อ

ป้องกันเสียงรบกวน แร่งสั่นสะเทือน ป้องกันฝุ่นละอองเข้าห้อง

พนักงานขับด้วยระบบรักษาแรงดันภายในห้องพนักงานขับ เพื่อให้

พนักงานขับทำงานได้อย่างสะดวกสบาย นอกจากนี้เสียงเครื่องจักรทำงาน

ภายนอกยังมีน้อยที่สุด เมื่อเทียบกับเครื่องจักรในรุ่นใกล้เคียงกัน



ห้องพนักงานขับขนาดใหญ่แบบไม่มีโครงสร้างเสา



กระจกหน้าแบบเรียบกว้างและไม่มีเสา

ทำให้ทัศนวิสัยด้านหน้าดีเยี่ยม

ใบปิดน้ำฝนสามารถปิดได้เป็น

ระยะกว้างเพื่อทัศนวิสัยที่ดี

ในกรณีที่มีฝนตก

พื้นที่ในห้องพนักงานขับมีขนาดใหญ่เมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องจักรรุ่นใกล้เคียงกัน

ทำให้พนักงานขับมีพื้นที่ภายในห้องพนักงานขับเพิ่มมากขึ้น

และสามารถเลื่อนที่นั่งไปด้านหลังได้ โดยแผงระบบปรับอากาศที่ติดตั้งด้านหน้า

ประตูที่ติดบานพับด้านหลังที่สามารถเปิดได้กว้างสุด

บานพับประตูถูกติดตั้งทางด้านหลัง

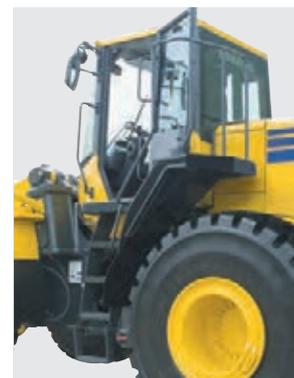
ของห้องพนักงานขับ ทำให้การเข้า-ออก

ห้องพนักงานขับเป็นไปได้โดยง่าย

และด้วยบันไดลาดเอียงทำให้พนักงาน

ขับสามารถขึ้น-ลงห้องพนักงานขับ

ได้อย่างง่ายดาย



คุณลักษณะเฉพาะของเครื่องจักร



เครื่องยนต์

รุ่น Komatsu SAA6D125E-5
 ชนิด ระบายความร้อนด้วยน้ำ 4 จังหวะ
 ระบบดูดอากาศ เทอร์โบชาร์จ, อากาศกรอง
 จำนวนกระบอกสูบ 6
 ขนาดลูกสูบ x ระยะชัก 125 มม x 150 มม 4.9 นิ้ว x 5.9 นิ้ว
 ปริมาตรกระบอกสูบ 11.04 ลิตร 674 ลูกบาศก์นิ้ว
 กัมพูร์นอร์ ควบคุมทุกความเร็วด้วยไฟฟ้า

แรงม้า:
 SAE J1995 แรงม้า 204 กิโลวัตต์ 273 แรงม้า
 ISO 9249/SAE J1349* แรงม้าสุทธิ 203 กิโลวัตต์ 272 แรงม้า
 ความเร็วรอบเครื่องยนต์สูงสุด 2000 รอบต่อนาที
 ระบบจับผสมระบายความร้อนหม้อน้ำ ไฮดรอลิก
 ระบบเชื้อเพลิง แบบฉีดโดยตรง

ระบบหล่อลื่น:
 แบบ เป็นเฟือง แรงส่งเพื่อการหล่อลื่น
 ไส้กรอง แบบไหลเต็มที่
 ระบบกรองอากาศ ชนิดแห้ง พร้อมไส้กรอง 2 ชั้น และตัวแยกฝุ่นละออง พร้อมตัววัดของฝุ่นละออง

*แรงม้าสุทธิที่ความเร็วพัฒนาระบายความร้อนหม้อน้ำสูงสุดคือ 191 กิโลวัตต์ 256 แรงม้า



ระบบส่งกำลัง

ทอร์คคอนเวอร์เตอร์ :

ชนิด 3 ส่วน, 1 ชั้น, 1 เฟส
 ระบบส่งกำลัง :
 ชนิด full powershift, ชนิดเพลาตรง
 ความเร็วในการเดินทาง: กม./ชม. ไมล์ต่อชม
 วัดที่ขนาดของยาง 23.5-25

	1st	2nd	3rd	4th
เดินหน้า	7.0 4.3	12.2 7.6	21.3 13.2	33.7 20.9
ถอยหลัง	7.3 4.5	12.6 7.8	21.9 13.6	34.7 21.6

วัดที่ขนาดของยาง 26.5-25

	1st	2nd	3rd	4th
เดินหน้า	7.6 4.7	13.1 8.1	22.9 14.2	36.2 22.5
ถอยหลัง	7.9 4.9	13.5 8.4	23.6 14.7	37.3 23.2



เพลาขับและเฟืองท้าย

ระบบขับเคลื่อน ขับเคลื่อนทั้ง 4 ล้อ
 ด้านหน้า แกนยึดคางกี, เพลาแบบกึ่งลอยตัว
 ด้านหลัง รองรับจากศูนย์กลางสลัก เพลาแบบกึ่งลอยตัว
 แกนยึดขับ-ลงรวม 26 องศา
 เฟืองทด เฟืองดอกจอกแบบเฟืองเฉียง
 เกียร์เฟืองท้าย แบบธรรมดา
 เฟืองทด ชุดขับเคลื่อนท้าย เฟืองเพลาเกียร์ทดหนึ่งระดับ



ระบบไฮดรอลิก

เบรกใช้ระบบทำงาน ทำงานด้วยระบบไฮดรอลิก
 เบรกแผ่นดิสก์แบบเปียกกระทำทั้งสี่ล้อ
 ปาร์คกึ่งเบรก แบบเปียก, เบรกแผ่นดิสก์หลายแผ่น
 เบรคลูกเก็น ถูกใช้งานในกรณีฉุกเฉินโดยอัตโนมัติในชุดปาร์คกึ่งเบรก



ระบบพวงมาลัย

ชนิด หักเลี้ยวกลางลำตัว พวงมาลัยระบบไฮดรอลิกช่วยผ่อนแรง
 มุมในการเลี้ยว ง่ายละ 35 องศา (40 องศาจากลูกยางกันกระแทก)
 รัศมีวงเลี้ยวแคบสุดวัดที่
 กึ่งกลางของล้อด้านนอก 6630 มม 21ฟุต9นิ้ว



ระบบไฮดรอลิก

ระบบพวงมาลัย :
 เป็นไฮดรอลิก เป็นลูกสูบ
 อัตราการไหล 195 ลิตร 51.5 แกลลอน(US)/นาที ที่รอบต่อนาทีที่กำหนด
 วาล์วระบายแรงดัน 24.5 เมกะปาสกาล 250 กก./ตร.ซม. 3555 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว

กระบอกไฮดรอลิก :
 ชนิด ทำงานสองทาง ชนิดลูกสูบ
 จำนวนกระบอกไฮดรอลิก 2
 ความโตและระยะชัก 90 มม. X 441 มม. 3.5 นิ้ว x 17.3 นิ้ว

ควบคุมแขนยก:
 เป็นไฮดรอลิก เป็นลูกสูบ
 อัตราการไหล 260 ลิตร 68.7 แกลลอน(US)/นาที ที่รอบต่อนาทีที่กำหนด
 วาล์วระบายแรงดัน 34.3 เมกะปาสกาล 350 กก./ตร.ซม. 4980 ปอนด์ต่อตารางนิ้ว

กระบอกไฮดรอลิก :
 ชนิด ทำงานสองทาง ชนิดลูกสูบ
จำนวนกระบอก-ความโต X ระยะชัก :
 กระบอกแขนยก 2-140 มม. X 764 มม. 5.5 นิ้ว x 30.0 นิ้ว
 กระบอกบูม 1-160 มม. X 575 มม. 6.3 นิ้ว x 22.6 นิ้ว
 วาล์วควบคุม 2-วาล์วสลับ

การควบคุมตำแหน่งต่างๆ :
 บูม ยก, ยกต่อเนื่อง; ลง และปล่อยอิสระ
 บูม ยก, ยกต่อเนื่อง และ-การ
 ประกอบการทำงานของอุปกรณ์ไฮดรอลิก (การ-โหลดในบูม)
 ยก 5.4 วินาที
 เท 1.6 วินาที
 วางลง (ไม่มีสลักในบูม) 3.7 วินาที

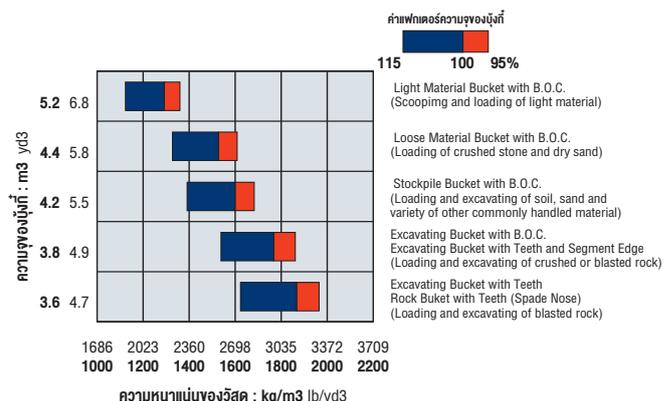


ปริมาณความจุของระบบ

ระบบหล่อเย็น 61 ลิตร 16.1 แกลลอน(US)
 ถังน้ำมันเชื้อเพลิง 413 ลิตร 109.1 แกลลอน(US)
 น้ำมันเครื่องยนต์ 38 ลิตร 10.0 แกลลอน(US)
 ระบบไฮดรอลิก 173 ลิตร 45.7 แกลลอน(US)
 เพลายับ หน้า 60 ลิตร 15.9 แกลลอน(US)
 หลัง 56 ลิตร 14.8 แกลลอน(US)
 ทอร์คคอนเวอร์เตอร์และระบบส่งกำลัง 65 ลิตร 17.2 แกลลอน(US)



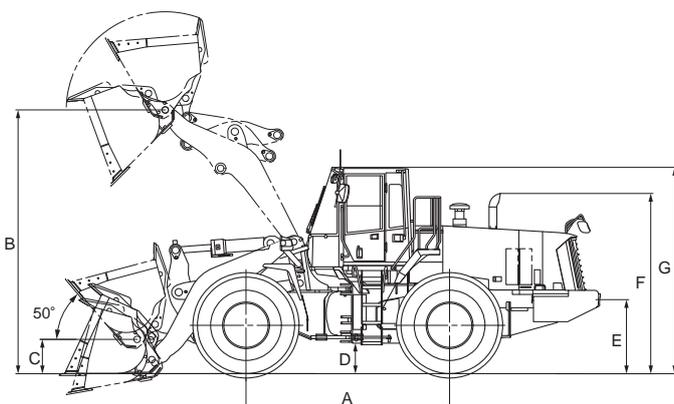
คำแนะนำในการเลือกขนาดบูม





ขนาดของตัวรถ

ข้อมูลวัดใช้นาควาง 26.5 - 25 นิ้ว 16 ชั้น



ระยะกึ่งกลางระหว่างช่วงล้อ	2300 mm	7'7"
ความกว้างถึงขอบยกด้านนอก	3010 mm	9'11"
A ความยาวช่วงล้อ	3450 mm	11'4"
B ระยะสูงสุดของสลักบั้งที่	4360 mm	14'4"
C ความสูงของสลัก ณ.ตำแหน่งงนย้าย	585 mm	1'11"
D ระยะความสูงของใต้ท้องรถ	525 mm	1'9"
E ความสูงจากพื้นถึงขอลากจูง	1240 mm	4'1"
F ความสูงของตัวรถถึงส่วนบนของท่อไอเสีย	3080 mm	10'1"
G ความสูงจากพื้นถึงหลังคา	3500 mm	11'6"

		บั้งที่สำหรับงานทั่วไป					บั้งที่สำหรับติดหิน (ปากกรูบไฟไฟ)	บั้งที่สำหรับวัสดุหลวม	บั้งที่สำหรับวัสดุเบา
		งานเทกอง		งานขุด					
		ใบมีดยึดด้วยโซลด์	ฟัน	ใบมีดยึดด้วยโซลด์	Teeth and Segments	ฟัน			
ปริมาตรบั้งที่	แบบพูน	4.2 m ³ 5.5 yd ³	3.9 m ³ 5.1 yd ³	3.8 m ³ 5.0 yd ³	3.8 m ³ 5.0 yd ³	3.6 m ³ 4.7 yd ³	3.6 m ³ 4.7 yd ³	4.4 m ³ 5.8 yd ³	5.2 m ³ 6.8 yd ³
	ปากบั้งที่	3.5 m ³ 4.6 yd ³	3.3 m ³ 4.3 yd ³	3.2 m ³ 4.2 yd ³	3.2 m ³ 4.2 yd ³	3.1 m ³ 4.1 yd ³	3.1 m ³ 4.1 yd ³	3.9 m ³ 5.1 yd ³	4.5 m ³ 5.9 yd ³
ความกว้างบั้งที่		3170 mm 10'5"	3190 mm 10'6"	3170 mm 10'5"	3190 mm 10'6"	3190 mm 10'6"	3170 mm 10'5"	3170 mm 10'5"	3170 mm 10'5"
น้ำหนักบั้งที่		2055 kg 4530 lb	1965 kg 4330 lb	2165 kg 4770 lb	2200 kg 4850 lb	2075 kg 4570 lb	2160 kg 4760 lb	2210 kg 4870 lb	2255 kg 4970 lb
ระยะกึ่งสูงสุด ที่มุม 45 องศา*		3185 mm 10'5"	3060 mm 10'0"	3235 mm 10'7"	3110 mm 10'2"	3110 mm 10'2"	2975 mm 9'9"	3055 mm 10'0"	3035 mm 9'11"
ระยะกึ่งที่ระยะยกสูงสุด ที่มุม 45 องศา*		1235 mm 4'1"	1335 mm 4'5"	1185 mm 3'11"	1285 mm 4'3"	1285 mm 4'3"	1435 mm 4'8"	1365 mm 4'6"	1385 mm 4'7"
ระยะกึ่ง 2130 มม 7" ที่มุม 45 องศา		1935 mm 6'4"	1975 mm 6'6"	1905 mm 6'3"	1950 mm 6'5"	1950 mm 6'5"	2035 mm 6'8"	2010 mm 6'7"	2020 mm 6'8"
ระยะยกแกนในแนวราบและบั้งที่แนวระนาบ		2755 mm 9'0"	2910 mm 9'7"	2685 mm 8'10"	2840 mm 9'4"	2840 mm 9'4"	3040 mm 10'0"	2940 mm 9'8"	2965 mm 9'9"
ระยะยกสูงสุดเมื่อยกบั้งที่สูงที่สุด		5960 mm 19'7"	5960 mm 19'7"	5875 mm 19'3"	5875 mm 19'3"	5875 mm 19'3"	5875 mm 19'3"	5960 mm 19'7"	6185 mm 20'4"
ความยาวรวม บั้งที่อยู่ระดับพื้น		8825 mm 28'11"	8980 mm 29'6"	8755 mm 28'9"	8910 mm 29'3"	8910 mm 29'3"	9210 mm 29'11"	9010 mm 29'7"	9035 mm 29'8"
รัศมีวงเลี้ยวแคบสุด (35°) เมื่อบั้งที่บรรจุวัสดุ วัดจากแนวยกของบั้งที่		15280 mm 50'2"	15380 mm 50'6"	15240 mm 50'0"	15340 mm 50'4"	15340 mm 50'4"	15280 mm 50'2"	15370 mm 50'5"	15380 mm 50'6"
ความลึกในการขุด	0°	80 mm 3.1"	100 mm 3.9"	80 mm 3.1"	100 mm 3.9"	100 mm 3.9"	85 mm 3.3"	80 mm 3.1"	80 mm 3.1"
	10°	315 mm 1'0"	360 mm 1'2"	305 mm 1'0"	350 mm 1'2"	350 mm 1'2"	370 mm 1'3"	345 mm 1'2"	350 mm 1'2"
น้ำหนักตัวรถ	แนวตรง	18250 kg 40240 lb	18610 kg 41035 lb	18150 kg 40020 lb	18330 kg 40420 lb	18510 kg 40815 lb	18280 kg 40310 lb	18115 kg 39940 lb	18070 kg 39840 lb
	หักเลี้ยวกลางลำตัว 40 องศา	15680 kg 34570 lb	16035 kg 35360 lb	15580 kg 34350 lb	15760 kg 34745 lb	15935 kg 35135 lb	15705 kg 34630 lb	15540 kg 34265 lb	15495 kg 34165 lb
แรงจัดที่ปลายบั้งที่		192 kN 19600 kg 43160 lb	207 kN 21120 kg 46560 lb	203 kN 20710 kg 45660 lb	209 kN 21330 kg 47020 lb	220 kN 22450 kg 49490 lb	190 kN 19390 kg 42750 lb	168 kN 17140 kg 37790 lb	165 kN 16840 kg 37130 lb
น้ำหนักตัวรถขณะทำงาน		22990 kg 50690 lb	22900 kg 50490 lb	23100 kg 50935 lb	23140 kg 51020 lb	23010 kg 50735 lb	23095 kg 50920 lb	23140 kg 51025 lb	23190 kg 51135 lb

*ที่ปลายฟันขุดหรือ B.O.C

ขนาดของรถขุดทั้งหมด น้ำหนัก และการทำงานเป็นไปตามมาตรฐาน ISO 7131 และ ISO 7546

และน้ำหนักขณะตัวรถทำงาน เป็นน้ำหนักรวมน้ำมันหล่อลื่น น้ำมันหล่อเย็น น้ำมันเชื้อเพลิงเต็มถัง ห้องพนักงานจับแบบ ROPS น้ำหนักถ่วงและพนักงานจับ ความสมดุลเครื่องจักรและน้ำหนักตัวรถขึ้นอยู่กับเคาน์เตอร์ถ่วง ขนาดยาง และอุปกรณ์พิเศษอื่นๆ

ใช้ข้อมูลน้ำหนักที่เปลี่ยนแปลงต่อไปนี้สำหรับน้ำหนักขณะตัวรถทำงานและน้ำหนักต่ำสุดที่จุดศูนย์กลาง



การเปลี่ยนแปลงของน้ำหนัก

Tires or attachments	น้ำหนักตัวรถขณะทำงาน		น้ำหนักตัวรถแนวตรง		น้ำหนักตัวรถขณะเลี้ยวสุด		ความกว้างถึงขอบยางด้านนอก		ระยะความสูงของใต้ท้องรถ		การเปลี่ยนแปลงความสูง	
	kg	lb	kg	lb	kg	lb	mm	ft in	mm	ft in	mm	ft in
23.5-25-20PR(L-3)	-305	-672	-240	-529	-210	-463	2920	9'7"	460	1'6"	-65	-3"
23.5-25-20PR(L-2)	-615	-1355	-480	-1058	-420	-926	2920	9'7"	460	1'6"	-65	-3"
26.5-25-16PR(L-3)	0	0	0	0	0	0	3010	9'11"	525	1'9"	0	0
26.5-25-20PR(L-4)	+425	+937	+330	+728	+290	+639	3010	9'11"	525	1'9"	0	0
เมื่อติดตั้งน้ำหนักถ่วงเพิ่มเติม	+400	+880	+1070	+2358	+930	+2050						



อุปกรณ์ติดตั้งมาตรฐาน

- วาล์วแบบ 2 สปุลา สำหรับควบคุมบูม และบั้งก็
- อัลเตอเนเตอร์ขนาด 50 แอมป์
- เกียร์อัตโนมัติพร้อมระบบเลือกโหมดการดำเนินงาน
- สัญญาณเตือนถอยหลัง
- ไฟทอยหลัง
- แบตเตอรี่ขนาด 2x12 โวลต์/136 แอมป์ชั่วโมง
- น้ำหนักถ่วง
- ไฟเลี้ยว
- เครื่องยนต์ดีเซลคอมมอนเรล SAA6D125E-5
- ระบบดับเครื่องยนต์ด้วยไฟฟ้า
- กรองเบี่ยงต้นสำหรับน้ำมันคุณภาพต่ำ
- ระบบที่รองรับการใช้งานในพื้นที่ที่น้ำกระด้าง
- พัดลมขับเคลื่อนด้วยไฮดรอลิกที่หมุนย้อนกลับได้
- กระจกไฮดรอลิกสำหรับแขนยกและบั้งก็
- ระบบหน้าจอแสดงการทำงานของเครื่องจักร
- ระบบ PPC ควบคุมด้วยปลายนิ้วสัมผัส
- และก้านควบคุม 2 ก้าน
- หน้ากากหน้าหม้อน้ำแบบ lattice
- กระจกมองหลังในห้องพนักงานขับ
- ที่ฉีดน้ำและใบปิดน้ำฝนกระจกหลัง
- ห้องพนักงานขับแบบ ROPS/FOPS (ISO 3471/ISO 3449)
- เข็มวัดนิรภัย
- ที่นั่งแบบติดตั้งรับแรงกระแทก ปรับเอนได้
- เบรกทำงานชนิดเปียก (แช่อยู่ในน้ำมัน)
- มอเตอร์สตาร์ท ขนาด 24 โวลต์/7.5 กิโลวัตต์
- พวงมาลัยแบบเลื่อนคอปวงมาลัยเข้า-ออก, ขึ้น-ลงได้
- ที่บังแสงอาทิตย์
- ยาง (26.5-25-16PR ไม่มียางใน) และกะทะล้อ
- เกียร์เดินหน้า 4 เกียร์ ถอยหลัง 4 เกียร์



อุปกรณ์พิเศษ

- แหล่งจ่ายไฟ 12 โวลต์
- วาล์วแบบ 3 สปุลา
- น้ำหนักถ่วงเพิ่มเติม
- เครื่องปรับอากาศ
- วิทยุ AM/FM
- วิทยุ AM/FM พร้อมคาสเส็ต
- แบตเตอรี่ขนาด 2x12 โวลต์/140 แอมป์ชั่วโมง
- บั้งก็แบบฟัน (ใบลัก-นิก)
- บั้งก็แบบฟันพร้อมเหวี่ยงยึด
- ใบมีดด้านข้าง (ใบลัก-นิก)
- เมาะนั่งรับการกระแทกควบคุมด้วยไฟฟ้า
- ตัวก้าควบคุมสภาวะแวดล้อมที่เบี่ยงต้นพร้อมชุดต่อ
- ชุดดับเพลิง
- ผ้าแยกรองพื้น
- บังโคลนส่วนหน้า
- แขนยกแบบยาวพิเศษ
- คันบังคับควบคุมทิศทาง
- กรองเชื้อเพลิงเสริมขนาดใหญ่
- ตัวล็อกคิลล์ ทอร์คคอนเวอร์เตอร์
- อะไหล่สำรอง
- ชุดป้องกันระบบส่งกำลัง
- ที่นั่งแบบติดตั้งรับแรงกระแทกด้วยลมปรับเอนได้
- ระบบควบคุมทิศทางสำรอง (ISO 5010)
- Segment edges
- เครื่องมือประจำรถ
- ชุดล็อกป้องกันความเสียหายทรัพย์สินของตัวรถ
- ชุดควบคุมล้อหมุนฟรี (หน้าและหลัง)

อุปกรณ์มาตรฐาน / อุปกรณ์พิเศษอาจมีการเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโปรดติดต่อตัวแทนจำหน่ายโคมatsu

บริษัท บางกอกโคมatsuเซลส์ จำกัด
BANGKOK KOMATSU SALES CO., LTD.

28/9 หมู่ที่ 3 ถนนนา-ตราด กม.23 ต.บางเสาธง อ.บางเสาธง จ.สมุทรปราการ 10570
www.bangkokkomatsusales.com E-mail : info@bangkokkomatsusales.com

B01470-6-201911

KOMATSU®

พบการบริการครบวงจรทั้ง 22 สาขาทั่วประเทศได้ก็

ภาคกลาง

สระบุรี โทร. 036-275215-6
โทรสาร 036-275217

ราชบุรี โทร. 032-317394
โทรสาร 032-317396

ระยอง โทร. 038-917976
โทรสาร 038-917977

สระแก้ว โทร. 037-247118
โทรสาร 037-247118

นคร โทร. 0-2902-0077
โทรสาร 0-2902-0361

ชลบุรี โทร. 038-764583-4, 085-4888970
โทรสาร 038-764585

ประจวบคีรีขันธ์ โทร. 032-544661-2
โทรสาร 032-544280

ภาคเหนือ

ลำปาง โทร. 054-810117
โทรสาร 054-810116

พิษณุโลก โทร. 055-215536
โทรสาร 055-216057

นครสวรรค์ โทร. 056-000612
โทรสาร 056-000612

เชียงใหม่ โทร. 052-030147
โทรสาร 052-030247

เชียงราย โทร. 053-175571-2
โทรสาร 053-175574

ภาคอีสาน

ขอนแก่น โทร. 043-470253
โทรสาร 043-470254

นครราชสีมา โทร. 044-282465
โทรสาร 044-282467

อุดรธานี โทร. 042-206135
โทรสาร 042-206136

สุรินทร์ โทร. 044-538675, 538684
โทรสาร 044-538692

อุบลราชธานี โทร. 045-252750
โทรสาร 045-252751

มุกดาหาร โทร. 042-640199
โทรสาร 042-640198

ภาคใต้

ทุ่งสง โทร. 075-332501
โทรสาร 075-332502

สุราษฎร์ธานี โทร. 077-441251
โทรสาร 077-441252

หาดใหญ่ โทร. 074-298413
โทรสาร 074-298463

ภูเก็ต โทร. 076-328384-5
โทรสาร 076-328386

สำนักงานใหญ่

ฝ่ายบริการ โทร. 0-2663-2535 โทรสาร 0-2663-2537
ฝ่ายอะไหล่ โทร. 0-2663-2552, 0-2663-2557 โทรสาร 0-2663-2553