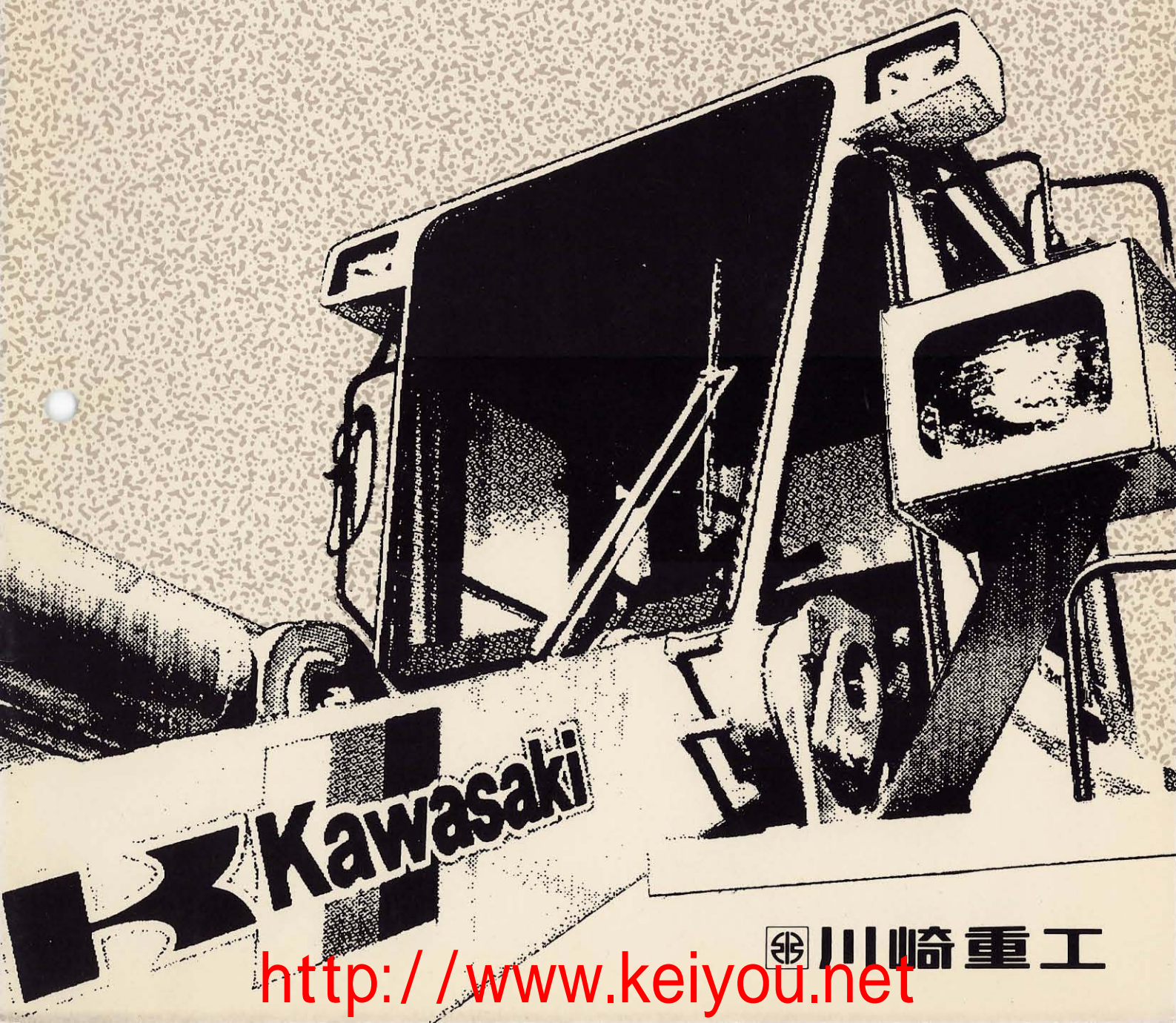


 **Kawasaki**

97ZII

*The Big Wheel Loader
Feature An Array
of State-of-the-Art Controls,
Giving Unmatched Controllability,
Operator Comfort and Safety.*



 **川崎重工**

<http://www.keiyou.net>

大型機に課された“パワー”の使命——。高々と上げた巨大なバケットに、320PSのパワーをみなぎらせて、いかなる任務にも立ち向かう。ビッグマシンでは定評のある Kawasaki が、最先端のテクノロジーを結集して……972Ⅲの登場です。あり余る機能を秘めたムダのないフォルムは、ダイナミックな仕事場の大地をしっかりと踏みしめて、美しい。



外からは見えはしない。白いキャブのドアを開けてシートに座る。しっかりと身体をつかまえてくれるシート。そして、キーをまわしたときに知る——かつてない確かな質感。“機能”のフォルムにかくされた“やさしさ”が、いままで知らなかった本当のクオリティを教えてくれる。
Kawasakiのヒューマン・テクノロジー。



いま、 マシンは「知性」をもった。

バケット容量当りの出力はクラス最大

アフタークーラ付直噴ターボエンジンは、出力320PS。バケット容量当りの出力68.1 PS/m³は、このクラスで最大のもの——パワフルで強靱な心臓が、どんなハードな作業にも余裕をもって応えてくれます。

余裕がムダになるのでは……という心配は無用です。燃料消費率169g/ps・hという低燃費ぶりも、このクラスでナンバーワン。405ℓの大容量燃料タンクとともに、無給油で長時間（通常作業で10h）の稼働を実現しています。

自慢の掘起力と、大きな実質運搬量

川崎式Z型逆転リンクは、原石のすくい込み能力に主眼をおいたリンク機構です。

97ZIIIの掘起力は25,500kg、けん引力は23,000kgと、いずれもこのクラス最大級。すくい込みや製品の積み込みに威力を発揮します。



コンピュータ制御の自動変速

わずらわしい「シフト操作」からオペレータを完全に解放するために、トランスミッション・コントローラにマイコンを搭載しました。前・後進の切替を行なうだけで、あとはコンピュータがエンジン回転と車速を自動的に検出し、最適速度段（前進4段・後進2段）にギヤチェンジします。トランスミッションは、もちろんフルパワーシフトソフトミッション——マイコン制御のモジュールバルブの働きによって、前・後進の切替もなめらかなに行なえます。

ショックのない、なめらかな切替・変速と、40°の車体屈折角が、このビッグマシンに素晴らしい機動力をもたせています。

また、T/Mコントロールレバーの変速レンジを切替えることによって、手動変速も行なえます。

T/Mコントロールレバー速度レンジ	機能	主なる使用目的
「1」ポジション	前後進共1速に固定	急坂を下る時のE/Gブレーキ 長距離走行の伴わない手動変速での掘削、積込作業
「2」ポジション	前後進共2速に固定	同上
👉ポジション	前進は1・2速間で自動変速する 後進は2速に固定	長距離走行の伴わない自動変速での掘削、積込作業
👈ポジション	前進は1～4速 後進は2～3速間で自動変速する	長距離走行および長距離走行を伴う自動変速での掘削、積込作業

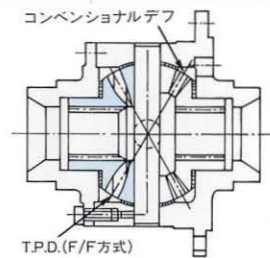
このほか、所定の車速を越えるとブレーキが作動して減速させる「オーバースピード防止作用」や、「クラッチ損傷防止作用」(6ページ参照)も備えています。

すべての機能が、いま ここまで人に近づいた。



タイヤスリップをなくした“T.P.D.”

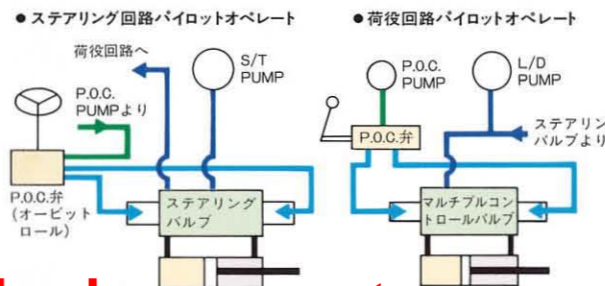
Kawasaki オリジナルのT.P.D. (トルク・プロポーション・デフ)が、砂地や泥ぬい地でのタイヤスリップを防ぎます。かき上げ作業や、不整地での掘削作業を能率よくこなし、スリップが少ないだけ、タイヤの寿命も延ばします。



TP.D.とは、片側のタイヤがスリップしそうなとき、ある回転力(摩擦力の差)まで同じ回転数を保持して、ムダなスリップを抑える機能をもったデフアレンシャルです。

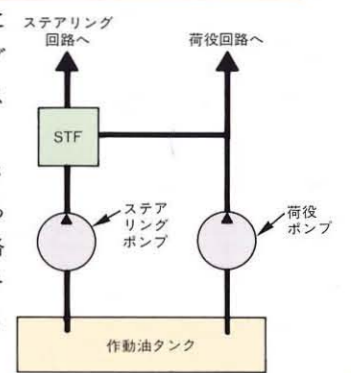
操作を軽くしたパイロットオペレート

ステアリング、バケット、ブームのコントロールは、すべてパイロット油圧でメインバルブを切替えていきます。ハンドルやレバーの切れ味がよくなり、操作力も軽くなりますので、オペレータの疲労が軽減されます。



パワー最大・コスト最小の油圧システム

すべての油圧を最大限に活かす、ロードセンシング方式のステアリング・システムを採用しています。ハンドル操作をしないときは、ステアリングポンプからの油圧もローディング回路へ流すという、このシステム——“パワー最大・コスト最小”のメカニズムです。



クラッチを守るオートブレーキ

高速で前後進切替操作を行なったとき、クラッチの損傷を防止するために自動的にブレーキが作動し、車速が低下してからクラッチが投入されます。また、坂道でエンジブレーキを効かせて下りるときも、エンジンのオーバーランを防止するために、規定速度を越えると、トランスミッションが中立となり、ブレーキが作動します。





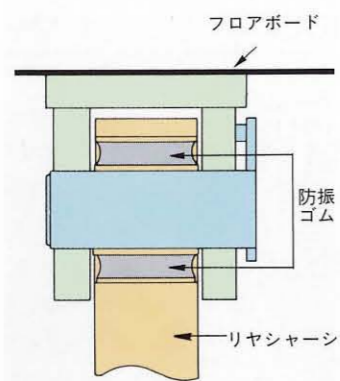
確かなテクノロジーが コクピットから伝わってくる。

防振支持で快適な 密閉加圧式キャブ

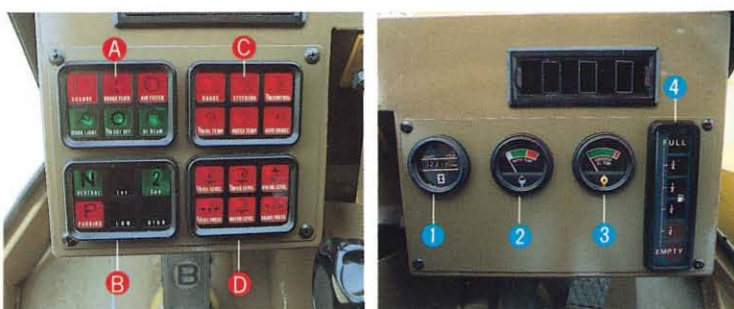
ラバーマウントで全体を防振支持した密閉加圧式のキャブ。オペレータが受ける振動が少なく、また、室内が外部よりやや高圧のため、外からの粉塵や騒音も受けつけません。エアコン（冷・暖房、除湿）、さらに高感度ラジオも標準装備して、快適な居住空間をつくり出しています。

デラックスシートと チルトハンドル

オペレータの身体をしっかりとらえるデラックスシートは、前後やリクライニングの位置調整、シート上下アジャスタなど、多種類の調整機構を備えています。自由に角度を調節できるチルトハンドルとともに、理想的なオペレーティングポジションが得られます。

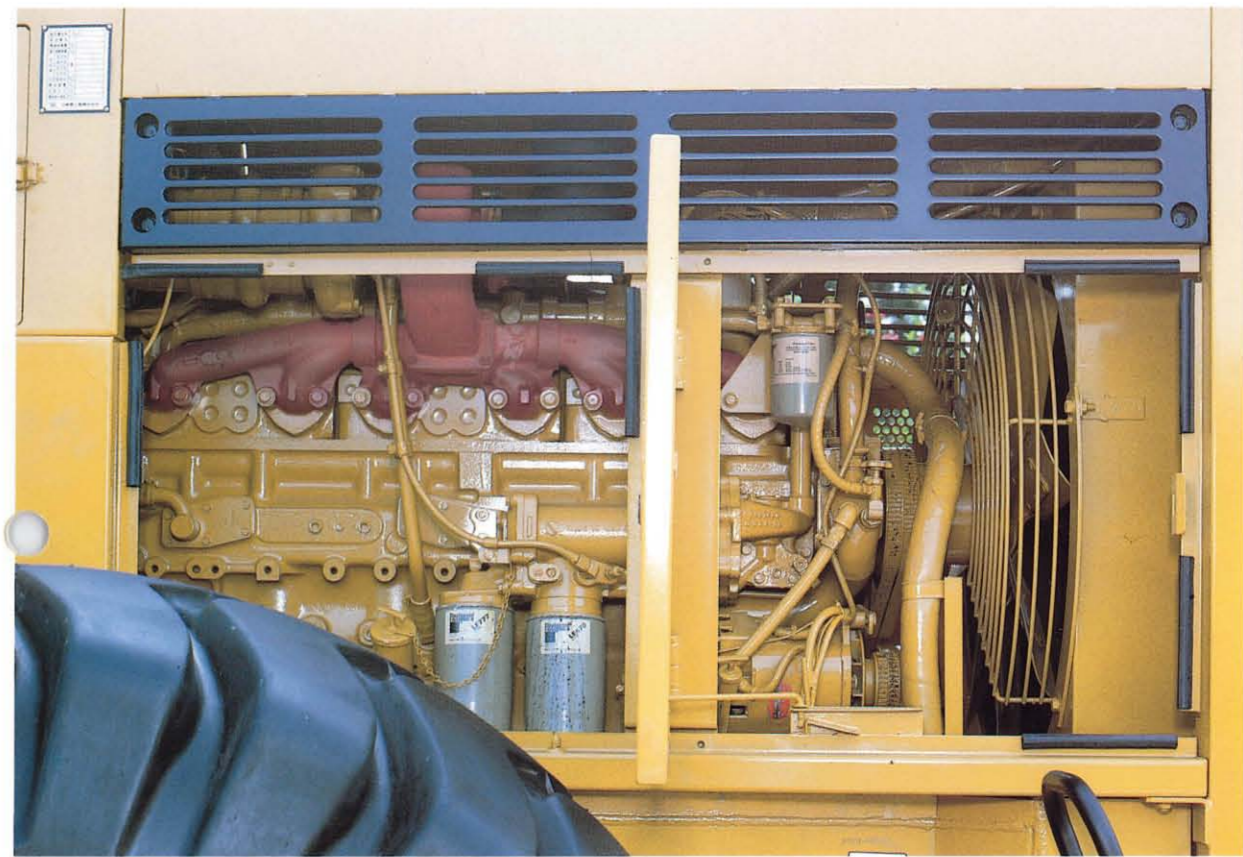


パネル表示のモニタシステム



- A ライト類点灯モニタ
- B トランスミッションシフトモニタ
- C 異常警告モニタ
- D 始業点検モニタ

- 1 アワメータ
- 2 エンジン水温計
- 3 トルコン油温計
- 4 燃料容量表示計



エアクリーナの目詰りパイロットランプ

目詰り警告パイロットランプを付けたので、運転席に居ながらにして、エアクリーナの清掃時期がわかります。エアクリーナの元素は紙ですから、過度の清掃はかえってマイナス。パイロットランプが点灯したら戻してください。



目詰り警告パイロットランプ



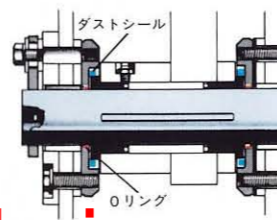
目詰りセンサー

長い給脂インターバル



エアクリーナ

ピン部の潤滑として、もっとも過酷な条件にあるバケットヒンジピンには、ダストシールとOリングの2段シールを設け、ダストの浸入防止と、グリース保持性能を改善し、給脂期間を大幅に延長しました。

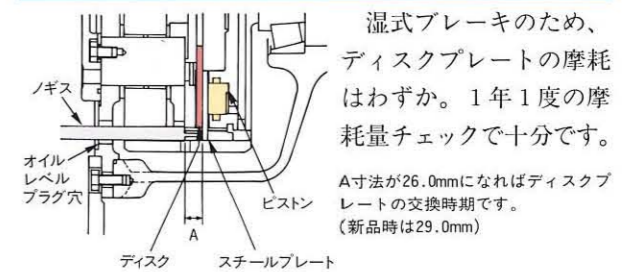


細部へのこだわりが 完成度の高さを物語る。

グリースアップにも行き届いた配慮

グリースアップ箇所は、すべて車体外部へ引出していますので、車の下へもぐり込む必要がなく、車の周囲を一巡するだけで立ったまま簡単に給脂できます。

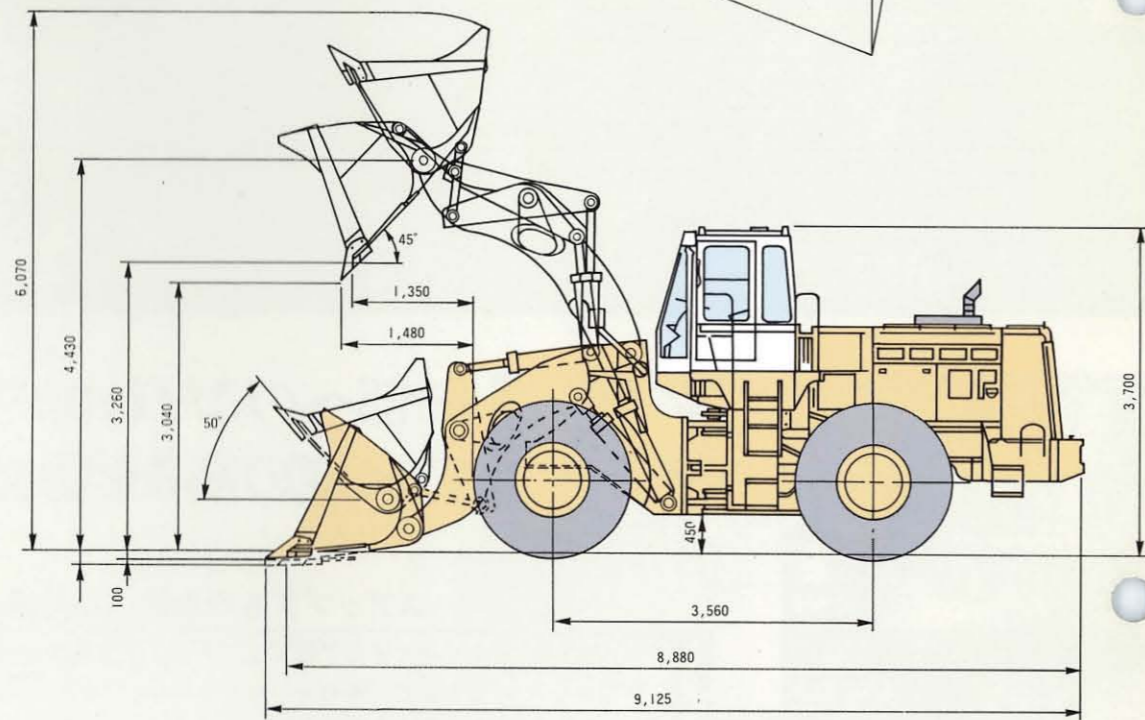
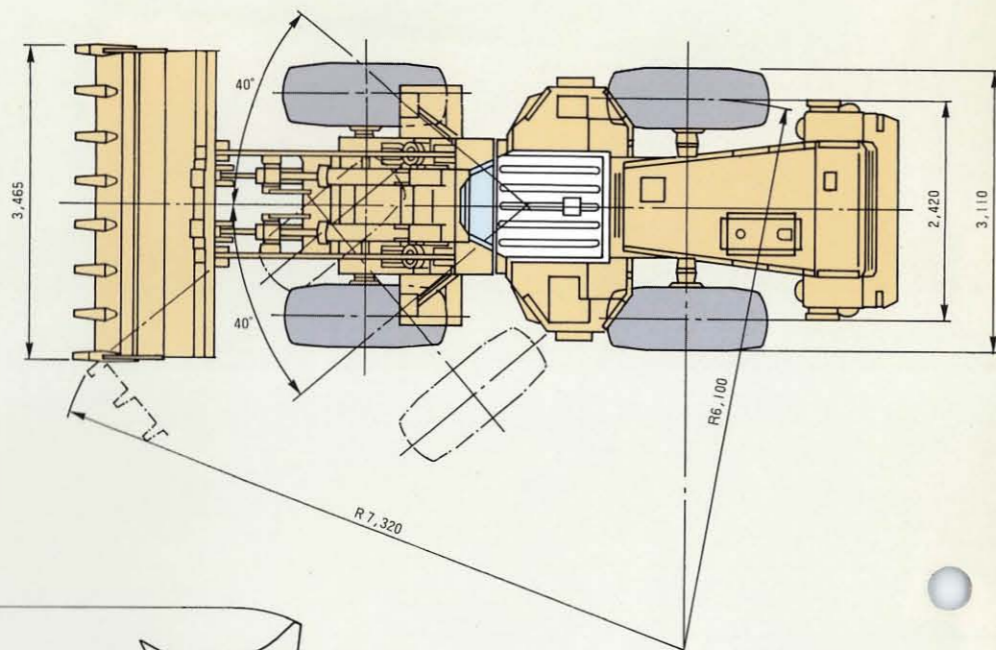
長寿命の湿式ディスクブレーキは メンテナンスフリー



湿式ブレーキのため、ディスクプレートの摩耗はわずか。1年1度の摩耗量チェックで十分です。
A寸法が26.0mmになればディスクプレートの交換時期です。
(新品時は29.0mm)



型式図



主要諸元

項目	単位	爪なし	爪付
バケット容量	m ³	4.7(標準)~4.95	
常用荷重	kg	7,800	
バケット サイクル タイム	上昇時間	秒	7.3
	下降時間	秒	3.5
	バケット前傾時間	秒	1.5
	計	秒	12.3
走行速度段(バック)	段	4(2)	
走行速度 (バック)	1速	km/h	7.0
	2速	km/h	13.5(14.0)
	3速	km/h	21.0(22.5)
	4速	km/h	34.0
最大けん引力	kg	23,000	
登坂能力	度	30	
最小回転半径	mm	6,100(最外輪中心)	
車体屈折角	度	40	
後輪揺動角	度	13	
後輪揺動量	mm	540	
全幅	車体	mm	3,110
	バケット	mm	3,465
全高(キャブトップまで)	mm	3,700	
軸距(ホイールベース)	mm	3,560	
輪距(トレッド)	mm	2,420	
最低地上高	mm	450	
バケットヒンジピン高さ	mm	4,430	
ダンピングクリアランス	mm	3,260	3,040
ダンピングリーチ	mm	1,350	1,480
バケット	地上度	43	
	後傾角	度	50
掘削深さ(10°前傾)	mm	330	430
運転整備重量	kg	26,630	26,810

*標準バケット装着時の諸元です。

仕様

項目	仕様	
名称	カミンズNTA-855-C335	
定格出力/定格回転	320PS/2,100r.p.m.	
排気量	14,010cc	
燃焼方式	直接噴射式	
気筒数・サイクル	6気筒・4サイクル	
トルコン形式	3要素1段1相式	
トランスミッション形式	フルパワーシフト・プラネタリ式	
減速機	曲り歯カサ歯車式	
差動機	トルクプロポーションングディファレンシャル	
終減速機	遊星歯車式	
タイヤ	26.5-25-24PR	
リンク機構	川崎式Z型逆転リンク	
ピン保護方式	ピンシール(ヒンジピンのみグリース封入式)	
ポジションナ	付(無接点式)	
キックアウト	オプション	
油圧ポンプ	ギャポン	
操作弁	2連スプール式	
操作方式	パイロットオペレート方式	
セット圧(荷役回路)	210kg/cm ²	
セット圧(ステアリング回路)	210kg/cm ²	
荷役装置	フレーム屈折式パワーステアリング (ステアリングバルブ使用)	
ブレーキ装置	方式	密閉湿式ディスク
	系統	2系統(全油圧)
	手ブレーキ形式	推進軸制動・内部拡張式
容量	インテグレーション機構	有
	エンジン冷却水	85ℓ
	エンジンオイル	43ℓ
	作動油	260ℓ
	トルコン、ミッションオイル	65ℓ
量	デフおよび遊星減速機	100ℓ
	フューエルタンク	405ℓ

仕様・数値は改良のため予告なく変更することがあります。

各種バケット装着時 主要諸元対応表

項目	単位	GSN970	GST970	GSC970	RSN970	RST970
バケット形式						
バケット容量	m ³	4.7	4.7	4.8	4.2	4.2
ダンピングクリアランス	mm	3,260	3,040	3,160	3,260	3,040
ダンピングリーチ	mm	1,350	1,480	1,405	1,350	1,480
全長	mm	8,880	9,125	8,980	8,800	9,125
運転整備重量	kg	26,630	26,800	26,985	27,230	27,435

(注) 標準仕様はGSTバケットです。



ログランブ



幅広バケット(小次郎バケット)



ロックバケット



チップバケット



スケルトンバケット

●アタッチメント

バケット類

- ロックバケット
- 軽量物バケット
- コークスパケット
- チップバケット
- エジェクタバケット

●マルチパーパスバケット

- スケルトンバケット
- 幅広バケット(5.2m³)
- スノーバケット

フォーク類

- ログランブ

●スライドフォーク

- 除雪機
- アングリングブラウ
- サイドスライドアングリングブラウ
- Vブラウ
- ロータリー除雪機

その他

- クイックカブラ(油圧式)



スペースエッジ



ツースーツ



ウェアエッジ



ウェアプレート



コーナーツース

●オプション

- ウェアエッジ
- ウェアプレート
- スピルプレート
- 各種タイヤ
- タイヤチェーン(スノー用)
- タイヤチェーン(プロテクト用)
- 鋼製キャブ(2人用)
- ロックス
- カウンタウエイト
- 大容量バッテリー
- 耐錆仕様
- 熱地仕様
- 寒冷地仕様(北海道仕様)
- 車検仕様
- エアドライヤ
- エアホーン
- タコグラフ
- バックブザー
- 回転灯
- フォグラブ
- 消火器

 **Kawasaki**

97ZⅢ

川崎重工業株式会社

建設機械事業部

●東京本社/〒105東京都港区浜松町2丁目4-1(世界貿易センタービル)
☎(03)435-6959(ダイヤルイン)

北海道営業所	☎(011)376-2241	大阪営業所	☎(06) 348-8283
東北営業所	☎(022)284-5106	東近畿営業所	☎(0726)78-5521
北関東営業所	☎(0289)76-3511	南近畿営業所	☎(0724)37-0150
千葉営業所	☎(0436)74-1223	西近畿営業所	☎(0794)35-4839
西関東営業所	☎(03) 435-2923	中国営業所	☎(082)879-3451
中部営業所	☎(0565)28-6116	四国営業所	☎(0877)44-1100
岐阜営業所	☎(0582)66-1318	九州営業所	☎(092)962-2121
新潟営業所	☎(025)274-7384	南九州営業所	☎(0992)43-3214
北陸営業所	☎(0762)51-2191		

■代理店