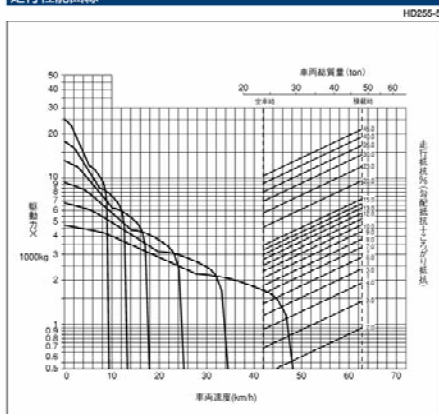
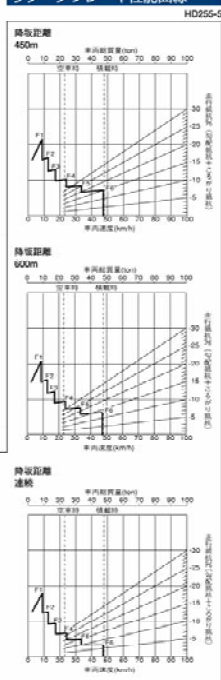


走行性能曲線



リターダブレーキ性能曲線



●本機は改善のため、予告なく仕様変更することがありますのでご了承ください。
 ●図表はあくまで参考値であり、実際の使用状況により異なる場合があります。●本機をご利用の際は、取扱説明書をご覧ください。
 ●図表はあくまで参考値であり、実際の使用状況により異なる場合があります。●本機をご利用の際は、取扱説明書をご覧ください。

●お問い合わせは

KOMATSU

コマツ コマツ製品企画部 TEL 03-5561-2757
 〒107-8414 東京都港区赤坂2-3-8
 URL: <http://www.komatsu.co.jp>
 コマツ販売部(株) TEL 03-5571-6591
 東京センター 03-5571-6591 東京支店 03-5571-6591
 コマツ販売部
 北海道センター TEL 011-377-3066 札幌センター TEL 011-377-3066
 仙台センター TEL 022-833-5481 仙台センター TEL 022-833-5481
 新潟センター TEL 027-350-5266 大宮センター TEL 072-942-2083
 埼玉センター TEL 04-2633-4430 東京センター TEL 03-5571-6591
 東京センター TEL 042-832-0835 千葉センター TEL 043-291-2004
 神奈川センター TEL 044-287-2071 横浜センター TEL 045-586-6631
 静岡センター TEL 054-262-0005 九州センター TEL 092-855-4151
 東京センター TEL 03-5571-6591

Form No. CJA00297-03

(0008005) IP-Ak-SIN



環境に優しく、トータルに進化。

よりクリーンに、さらに快適に、もっと安全に。
HD255は、たゆみなく歩みつづけます。

その卓越した乗り心地、高い稼働効率、
優れた耐久性・信頼性などで高い評価を頂いている
コマツHD255-5が、さらに進化しました。
操作性から、乗り心地、居住性、
その他さまざまな点に手を加え、
完成度をいっそう高めました。



HD255-5
RIGID DUMP TRUCK



高い生産性と経済性

- パワフル&低燃費、電子制御式コマツエンジン
- 高速降坂が可能な、大容量油冷湿式多板リターダブレーキ+排気ブレーキ
- 一定車速で降坂できるARSC [オプション]
※ARSC：オートマチック・リタード・スピード・コントロール
- 抜群の小回り性
- 積み込みしやすく荷こぼれしにくい頑丈なボディ
- ラジアルタイヤ採用による燃費低減と優れた乗り心地

快適な居住空間と操作性

- ワイドで静かなROPS内蔵型キャブ
- コマツ独自の全段電子モジュレーションシステム
「K-ATOMICS」を採用したシフトリミット機能付
オートマチックトランスミッション
- 快適な乗り心地と優れた走行安定性を実現する
前後輪ハイドロニューマチックサスペンション
- 体格に合わせて最適な運転ポジションがとれる
リトラクタブルシートベルト付サスペンションシート

さまざまな状況を想定した安全設計

- 万一の場合を考慮してROPS内蔵型キャブを
標準装備
- 万一の際に備えたエマージェンシブレーキ&
エマージェンシステアリング
- 独立した3系統ブレーキ
- スピルガード（150mm）を標準装備

優れた信頼性と耐久性

- 耐摩耗鋼板を使用した大容量の碎石ボディ
- エンジンオイルをロングドレン化
- 電装系、油圧ラインの信頼性をさらに向上
- リアブレーキに油冷湿式多板ディスクを
採用し、メンテナンスフリー化
- エア回路の信頼性・耐久性を一段と高める
デシカントタイプのエアードライヤ
[オプション]

独自のハイテクノロジーで 高い生産性を実現

ハイパワー&低燃費エンジン

高い信頼性と低燃費で定評あるSAA6D125E-3エンジンを搭載。ビッグパワーで鉄骨の生産性を発揮します。また、高圧電子制御噴射システム（コモンレール方式）、空冷アフタークーラー、高効率ターボチャージャーなどの採用により、クリーンさを実現しています。

■エンジン出力
**235kW
(320PS)**



連続高速降坂が可能な 大容量リターダブレーキ+排気ブレーキ

リターダには、大容量の油冷湿式多板ディスクを採用。排気ブレーキとの併用により連続高速降坂が可能。サイクルタイムの短縮による作業効率アップが図れます。

●排気ブレーキ

運転室内のスイッチで、2モードを選択可能。走行条件に応じてキメ細かく対応できます。

スイッチ OFF	リターダコントロールレバーと連動してリターダ動作時に自動で
スイッチ ON	アクセルペダルを踏むと自動的に作動



■リターダ吸収馬力
700kW (515PS)
(排気ブレーキ併用時)



大容量リターダブレーキ

排気ブレーキ

一定車速で降坂できるARSC (オートマチック・リタード・スピード・コントロール)

降坂車速がワンタッチで設定でき、一定車速での降坂が可能です。降坂車速は設定後もワンタッチで1km/hごとに変更（設定車速の±5km/hまで）でき、勾配に合わせたスムーズな降坂を実現。また、リターダ油温を常時モニタリングし、オーバーヒートの可能性がある場合には自動的に減速します。

■作動範囲：7km/h～45km/h



積み込みしやすく荷こぼれしにくい頑丈なボディ

ボディにはH8500（プリネール硬度）耐摩耗鋼板を採用。V型平底ボディにより積荷の安定性は鉄骨。最適な前部傾斜角により、荷重が良いため荷こぼれしにくく、さらに重心も低いので走行安定性にも優れています。また、積み込みしやすい高さで大きなボディで、積み込み効率もアップ。さらに、底版コーナー部を重点的に加熱するボディヒーティングを採用しているため、土締めが良く、排土がスムーズに行えます。

■ボディ容量（山積）
17.7m³



ラジアルタイヤの採用により燃費向上

ラジアルタイヤを標準装備。強力なグリップ力と安定走行に寄与し、滑りやすい路面等で強力な駆動力を発揮します。乗り心地もさらにアップ。また、燃費が良くなり、タイヤコイルも長くなるので、経済性も向上します。

ハイアスタイヤに比べ燃費低減：5～10%（当社テストデータ）※走行条件により異なります。

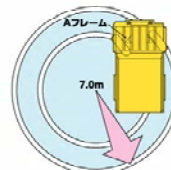
フロントブレーキ制御システム

フロントタイヤのロック防止のため、フロントブレーキ力を弱めることができる「フロントブレーキレシオバルブ」をオプション設定。滑りやすい路面等で威力を発揮します。また降坂走行時など、フロントブレーキレシオの向上を図ることもできます。さらにバルブ作動時でも、フルブレーキング時には通常のフロントブレーキ力を発揮します。

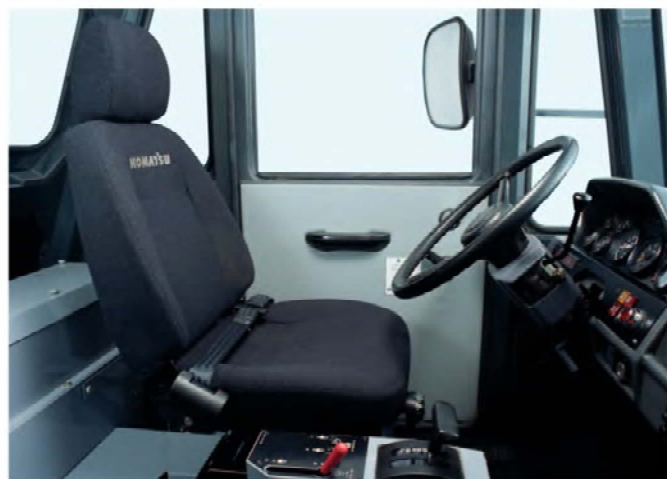
群を抜く小回り性

Aフレーム採用によりステアリングの切れ角が大きく、鉄骨の小回り性を実現。積込場や土締め場、すばやく目的位置につけることができます。

■最小旋回半径
7.0m



快適で疲れにくいゆとりある オペレーションスペース



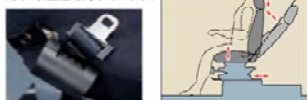
快適なワイドキャブ

ゆとりあるキャブ内は、数々の豪華装備を備え、乗用車感覚の快適なスペースを確保。前面ガラスは窓面積が広く、優れた視界性を確保しています。また、左サイドミラーの大型化と「定常制動ラバープレート」の装備により、後方視界も向上しました。



サスペンションシート

前後、上下、リクライニング、チルト、体重、ヘッドレスト…各調整機能を備え、オペレータにジャストフィットする調整ができるので、快適で疲労を軽減します。また、リトラクタブルシートベルトを採用し、安全性を高めています。

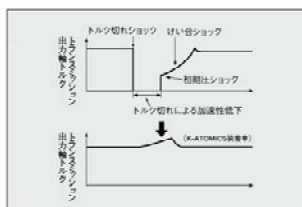


軽快なステアリング・運転操作性

どなたでも最適な運転ポジションが得られるチルト/テレスコピック構造を採用。操作力が軽く切れの良い「全油圧式ステアリングシステム」採用により、アイドリング時でも軽い操作が可能です。また、シフトレバー、各ペダル類も軽い力で操作でき、長時間稼働時のオペレータの疲労を軽減します。

フルオートマチックトランスミッション [K-ATOMICS]

実績のあるF6-R1トランスミッションを採用。変速時に速度段クラッチけい合油圧を最適に制御する全段電子モジュレーションシステム[K-ATOMICS]の採用により、トルク切れのないスムーズな変速を実現。これによりトルク負荷変動が少なく、パワーラインの耐久性向上につながります。



降坂時の操作性をアップ

走行時、シフトポイント近くでの操作性向上のためシフトリミッターを装備。Lレンジでは、シフトリミッターのスイッチがONの時、1速に固定できるようになりました。



シフトレバー	シフトリミッタのスイッチ	
	ON時	OFF時
P	F2→F6	F2→F6
R	F1→F5	F1→F5
N	F1→F4	F1→F4
D	F1→F3	F1→F3
L	F1	F1→F2

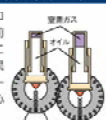


HD255-5 RIGID DUMP TRUCK



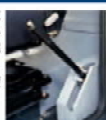
乗り心地と走行安定性に優れた ハイドロニューマチック・サスペンション

路面からの負荷を緩和するハイドロニューマチック・サスペンションを前輪・後輪に採用。オイルと窒素ガスによりショック吸収率が良くダンパ効果が高いため、車体のビッチング、ローリング、揺動が少なく、優れた乗り心地と高い走行安定性を実現します。



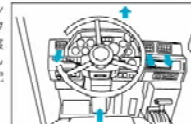
ボディポジションを装備

ダンプレバーは、一般ボディ上昇位置に操作するだけで、上昇開始から上昇終了までレバーポジションを保持します。またダンプレバーが終了すると、自動的にレバーが「保持」の位置に戻ります。



エアコンを標準装備

四季を通じて快適に作業できるように、ワンタッチで吹出位置4モード切換、風量4段階調整ができるプッシュコントロール式大容量エアコンを標準装備。キャブ全体に冷気が行き渡るように、吹き出し口はシート前方に配置しています。



快適なキャブ内装備品

- エアコン
- オートチューニング式AM/FMラジオ
- 映画・シガーライター
- サンバイザー
- 開閉ワイパー (ウォッシュ付)



妥協を許さない安全・頑丈設計。 メンテナンスも容易。

安全性

ROPS内蔵型キャブ

万一の場合を考慮して、ROPS内蔵型キャブを標準装備。国際規格ISO3471の安全基準をクリアしています。

ROPS:
Roll Over Protective Structure
(転倒時乗員保護装置)



安全な3系統ブレーキ

フロント・リヤ・パーキング各ブレーキを構造上分離。前後輪のサービブレーキは、それぞれ2つの独立回路を採用しています。さらに、レバによって作動する緊急ブレーキを標準装備し、万一の際に備えています。

エマージェンシステアリング

走行中、エンジンの停止、ステアリング油圧ポンプの異常などにより、ステアリング回路へのオイルの供給が停止した場合、自動的にエマージェンシステアリングポンプが作動し、ステアリングを操作することができるので安全です。なお、キャブ内のスイッチで手動で作動させることもできます。

徹底した落石対策

ボディのプロテクタ部にキャブガードを装備し、オペレータを落石から守ります。床が、鋼鉄製バッテリーボックスを装備。落石や飛石によるバッテリーの損傷を防ぎます。

充実した安全装置

■ダウンシフトインヒビタ

誤ってシフトダウンしても、自動的に車速に適した過渡段を保持し、オーバーランを防止します。

■オーバーランインヒビタ

降坂時に減速段階の過剰減速により車が加速されると、自動的にブレーキが作動し、オーバーランを防止します。

■前後進シフトインヒビタ

車速が4km/h以上では後進・前進、2km/h以上では前進・後進にはシフトできません。

■アンチパンチングシステム

シフトポイント近くでの走行時、自動シフトをスムーズに行います。

■ニュートラルセーフティ

シフトレバーがニュートラル以外でのエンジン起動を防止します。

■オペレータを守る数々の安全機構

シートベルト、大型ミラー等、オペレータの安全を守る数々の安全装置を備えています。また、万一の油圧回路故障時の蓄圧拡大防止のため、防圧リレーを装備しています。

耐久性・信頼性

頑丈なボディ

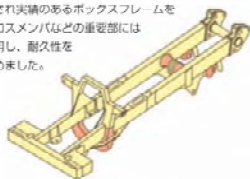
ボディの側板構造は、剛性の高い横リブタイプを採用。底板リブもボディ剛性を大幅に向上させます。さらにボディ材質は「日本の硬い岩質でもライナが不要になるような鋼板ができないか」という困難な課題のもと、世界一の製鋼技術を持つ日本の鉄鋼メーカーとともに取り組み、新しい材料をつくりあげました。従来材と比べて25%もの強度アップを実現。一般に使用されるライナ材と比べると約2.5倍の硬さを誇る、究極のタンクボディ用超硬耐摩耗鋼板です。



■フリネル硬さ: HB500

耐久性の高いフレーム

長年使用され実績のあるボックスフレームを採用。クロスメンバはどの重要部には鋼鋼を使用し、耐久性をさらに高めました。



各部の信頼性をさらにアップ

●油圧系統

オイルクーラをリターダ回路の下流に装着し、油温急上昇時の油圧機器の信頼性を高めました。また、メインフィルタの他に、トランスミッションコントロールバルブの入口に10ミクロンのラインフィルタを装着。2次不具合の防止、信頼性の向上を図っています。また、油圧の漏れ防止には、Oリングにより確実にシールするフェイスシールを採用。油モレに耐える信頼性を高めました。



●電気系

ハネスの接続には、振動によるゆるみや接続ミスによる接触不良を防止する2重ロックコネクタを採用。



デシカントタイプエアードライヤ オプション

エアードライヤには、デシカントタイプのエアードライヤをオプション設定。コンプレッサで圧縮されたエアに含まれる水分を優れた除去能力で取り除くので、いつもの信頼性・耐久性アップが図れます。



HD255-5 RIGID DUMP TRUCK



メンテナンス性

エンジンオイル・エレメントの交換インターバルを延長

大容量オイルパンの採用により、エンジンオイルおよびエレメントの交換インターバルを250時間から500時間に延長しました。

■交換インターバル: 500h

各種エレメント集中配置

各種エレメント部は集中配置。定期点検がラクに入ります。

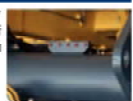


ディスクホイール

フロント、リヤとも、ディスクホイール（フランジタイプ）のホイールリムを採用。タイヤの装着時間を短縮しました。

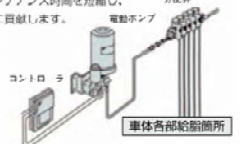
リモート給脂

フロントステアリング、リヤアクスル回りの給脂がそれぞれ1箇所から行え、給脂作業の容易化、効率化を実現しました。



自動給脂システム オプション

手のかかる足回りの給脂作業からオペレータやメカニックを解放。メンテナンス時間を短縮し、生産性向上に貢献します。



10