

Meye 遠隔管理システムの標準装備

遠く離れた場所でも機械の稼働状況が遠隔管理できるシステム装置を標準搭載しました。
機械の位置情報や稼働状況等がリアルタイムに確認でき、お客様の機械の稼働効率の向上、効果的な運用にも貢献します。



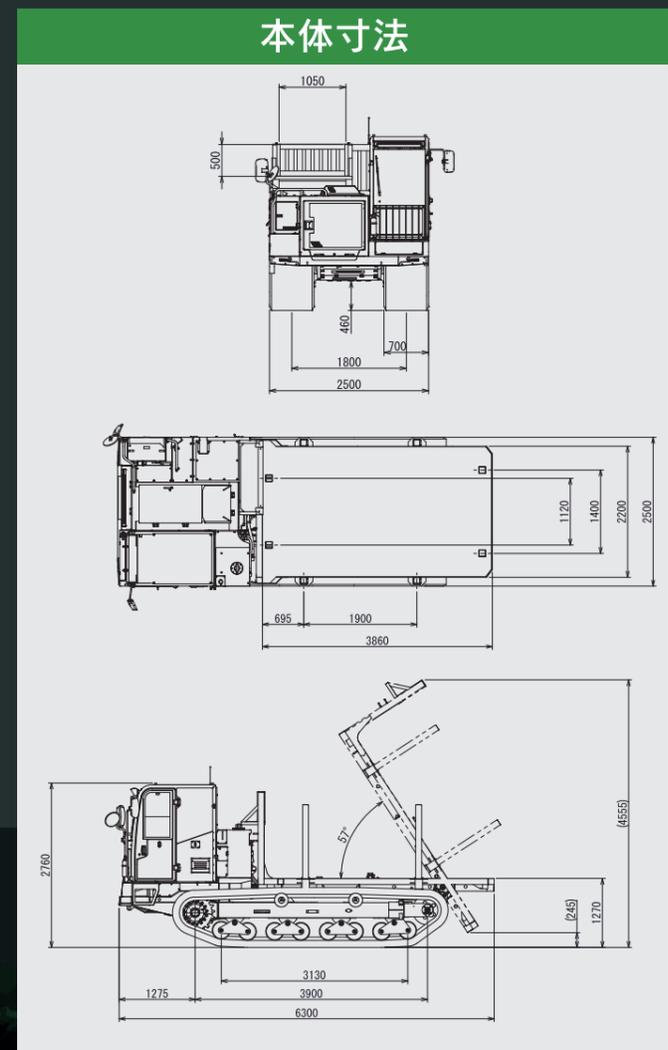
MST80F

ゴムクローラ式林内運搬車



8t
最大積載量

主要諸元		モデル	MST80F
性能			
最大積載量	kg		8000
走行速度 (高/低)	km/h		11 / 7.2
接地圧 (空車/積車)	kPa		24.2 / 42.0
車両寸法および質量			
運転質量	kg		10800
全長	mm		6300
全幅	mm		2500
全高	mm		2760
最低地上高	mm		460
履帯幅	mm		700
履帯外側幅	mm		2500
荷台寸法			
内法長	mm		3860
内法幅	mm		2200
エンジン			
呼称			クボタ V5009
定格出力 / rpm	kW/rpm		157.3 / 2,200
使用燃料			軽油
タンク容量			
燃料タンク容量	L		190
作動油タンク容量	L		128
尿素タンク容量	L		40
オフロード法 排ガス規制届出・基準			
特定特殊自動車の社名及び型式		モロオカ	MST80-CS5D
特定原動機の名称及び型式		クボタ	V5009-CR-VTI-YDS-2
排ガス基準		オフロード法	2014年規制 Tier 4 Final/Stage V



- 最大積載量 8 トン
- 電子制御式 2 本レバー
- クラス最速の走行速度
- 耐摩耗鋼板 HARDOX® 採用
- M-ドライブフィーリングモード搭載
- アンチストール機能
- オートデセル機能
- セルフローダでの運搬が可能



特定特殊自動車排出ガス規制 2014年基準適合
クボタ社製 V5009 エンジンを採用
PM(粒子状物質)やNOx(窒素酸化物)の排出を大幅に低減し、環境保護へ貢献します。



環境性能

クリーンな最新型国産エンジン【クボタ製 V5009】

国内のオフロード法 2014 年基準、世界で最も厳しい Stage V 基準をクリアしているクリーンな国産エンジンを採用。従来機に比較し、走行性能が向上したうえで、出力がダウンスケールし、燃料消費効率が 9% 向上しました。



オートデセル機能を搭載

走行レバーなどを一定時間ニュートラル状態にするとエンジン回転数を自動で下げます。余分な燃料消費や CO2 の排出をおさえ、また、停車状態などでの騒音も低減します。

機能性の向上

アンチストール機能搭載！

積載時・上り坂での走行・旋回動作など高負荷作業時のエンストを防ぐアンチストール機能を搭載しました。これによりスムーズな運転操作ができ、生産性向上にも貢献します。

M-ドライブフィーリングモード搭載



「M-ドライブフィーリングモード」は、電子制御された走行レバーの操作に対し、走行時のフィーリングを3段階で選択できる機能です。車両の動き出しをゆるやかにする「ソフトモード」、キビキビとした動き出しの「ハードモード」、そしてその中間の「ノーマルモード」を搭載。オペレータは、自分の好みで設定でき、より操作しやすくなります。



セルフローダで輸送可能！

従来型の課題だった輸送製について、全高・全長を抑え車体をコンパクトにしたことで、セルフローダでの輸送が可能となりました。これにより、搬入がしやすくなり、輸送費も削減されます。

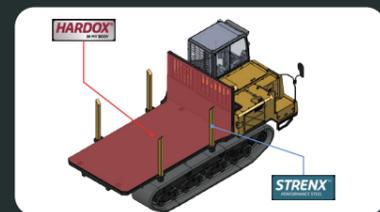
生産性の向上

クラス最速！ 最大積載量 8ton 最高走行速度 11 km/h

従来機に対し、積載量は 14%、走行速度は 15% 向上しました。

荷台の耐久性を向上

8トンクラスの荷台は、床面のみ耐摩耗鋼板の HARDOX® を採用し、最適化を図りました。また、ボールには高強度鋼の STRENX® を採用。荷台の耐久性が全体的に向上しました。



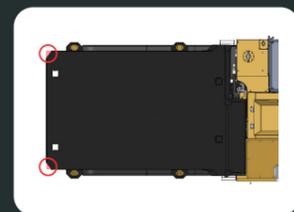
視界性の向上

エンジン後処理装置の配置を一新し、エンジンカバーを最大限ローダウン。右側視界を大きく確保しました。



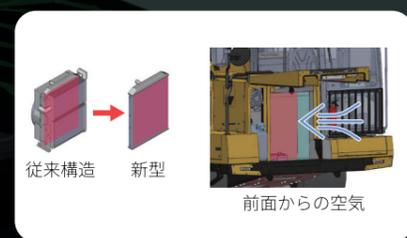
荷台後端の面取り

荷台の後端角部を落とし、空車時に、より小旋回で、立木や法面へのダメージも軽減できるような構造にしました。



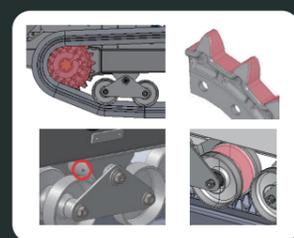
オーバーヒート対策

従来機から、ラジエータの本体および配置を見直し。素材に熱伝導性の高いアルミニウムを採用した上、従来よりも表面積を拡大。冷却性能を高めました。また、オイルクーラーを分離し、ラジエータ前面からフレッシュエアーを大きく取り込むことで、排熱効率が大幅に向上しました。



足回りの強化

足回りフレームから新設計し、クローラ長を延長。安定性が大幅に向上しました。また、走行負荷が大きくかかる足回り部品を全体的に強化。スプロケット、トラックローラの芯金接触部には焼入れを行い、ブッシュ素材を銅合金から鉄に変更し強度を上げました。アイドラ、ブッシュには泥入り予防の加工を追加しました。また、グリスニップルを追加し充填を容易にしました。



最大積載量
14%アップ

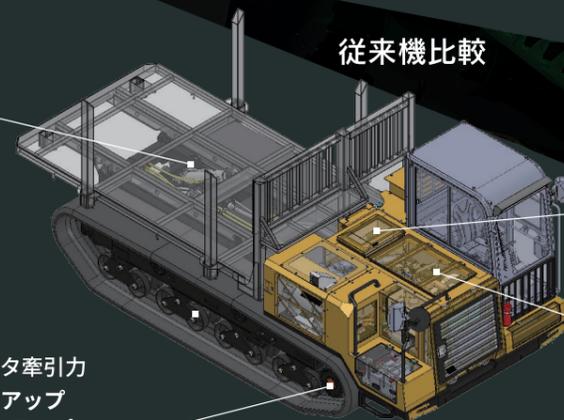
走行速度
L: 9%アップ
H: 14%アップ

走行モータ牽引力
L: 9%アップ
H: 5%アップ

従来機比較

HST ポンプ容量
20%アップ

燃料消費率
9%アップ



操作性の向上

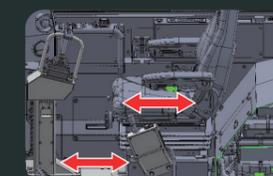
レバーグリップ形状変更

操作性向上のため、微操作がしやすくグリップ性の高い、油圧シヨベルでも数多く使われているグリップを採用しました。



運転ポジションの調整拡張

レバースタンドもスライド式に変更したことで、お好みのポジションでの運転が可能となりました。



窓の大開口

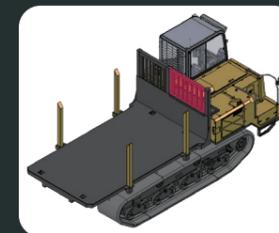
窓を上下開閉式に変更したことで、スイッチバックなどの際に後方確認がしやすくなりました。



豊富な装備

着脱可能ロードデッキ

ロードデッキを着脱式にすることで用途によって切り替えが可能になり、利便性が向上しました。



強固で広いキャビン

強固で居住性の高いキャビンを標準装備。前面ガラス下にはガードを標準装備とし、オペレータを危険から守ります。



アンダーミラーを標準装備

運転席から死角になりやすい、右側前方の視認性を確保するため、アンダーミラーを標準装備しました。これにより、前方の法面なども確認しやすくなります。



バックカメラモニターをオプション装備

車両後方の安全確認をバックカメラモニターでサポートします。



メンテナンス性

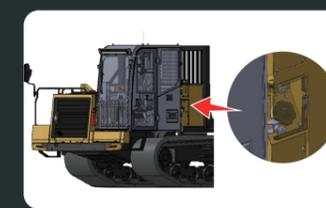
ラジエータ前面のフルオープン

ラジエータ前面を、フルオープン仕様に改良。これにより、エアブローなどでの清掃がしやすくなりました。



給油口位置の改良

給油口をキャビン後方のカバー内に配置。これにより、地面からでも給油が可能となり、作業者の負担を軽減します。



ツールボックス

グリスガンなどの小物を収納できるツールボックスを、キャビン前側に実装しました。

