

KOMATSU

HD1500-8



Tombereau pour l'exploitation minière

Puissance du moteur
1175 kW / 1598 ch @ 1900 t/mn

Charge utile nominale
142 tonnes métriques

Capacité en dôme
78 m³ / 94 m³

Productivité sur demande



Puissance du moteur

1175 kW / 1598 ch @ 1900 t/mn

Charge utile nominale

142 tonnes métriques

Capacité des godets, en dôme

78 m³ / 94 m³



Ecologique et économique

- Moteur SDA16V159-3 Komatsu hautes performances
- Economie d'énergie

Performances

- Contrôle de la vitesse par ralentiisseur automatique (Auto Retard Speed Control, ARSC)
- Transmission K-ATOMiCS avec fonction "saut de rapport" (Skip-shift)
- Système d'anti-patinage Komatsu (KTCS)

Confort et sécurité

- Nouvelle cabine spacieuse et ergonomique
- Commande de levage électronique
- Siège chauffé et ventilé à suspension pneumatique
- Colonne de direction réglable
- Suspension hydropneumatique
- Cabine ROPS (ISO 3471) / FOPS (ISO 3449)
- Direction et frein auxiliaires

Technologie d'information et de communication

- Moniteur couleur avec écran LCD HD de 7 pouces
- Système de contrôle intégral KomVision, avec caméra et radar

Grande fiabilité

- Structure de grande rigidité
- Conception robuste de la benne
- Règles de chargement
- Système de pesage embarqué (PLM)

Maintenance aisée

- Centre d'entretien pour appoint d'huile moteur, transmission, liquide de refroidissement, liquide de frein
- Système de graissage automatique, avec appoint

Komtrax Plus

- Multitude de données opérationnelles et économie de carburant accrue

Ecologique et économique

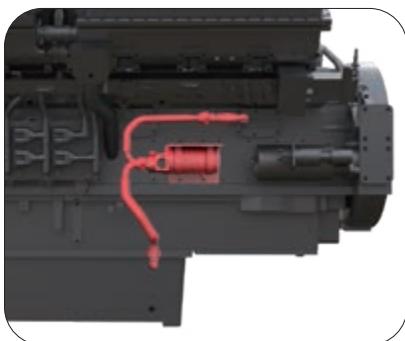
Moteur Komatsu SDA16V159-3

Un moteur de 1175 kW (1598 ch) conforme à la norme américaine en matière d'émission U.S. EPA Tier 2 ou avec étalonnage optimisé pour limitation de la consommation est disponible.

Système Prelub™*

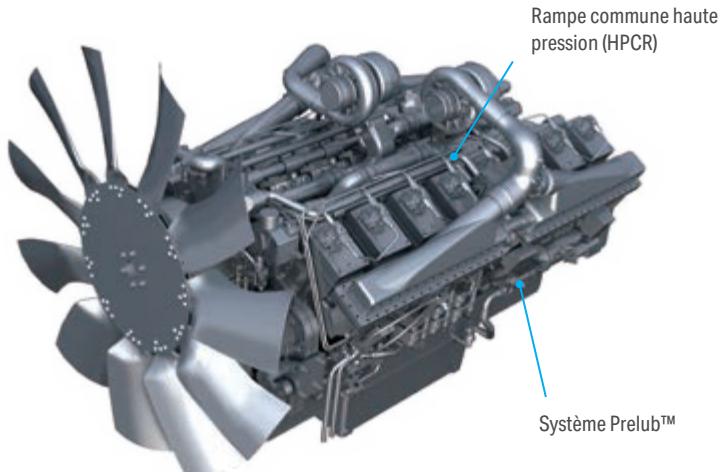
A chaque démarrage du moteur, les filtres et passages d'huile sont automatiquement remplis d'huile avant le changement de vitesse pour éviter les démarrages à sec.

* Prelube™ est une marque déposée de Cummins Inc.



Système de démarrage à l'éther

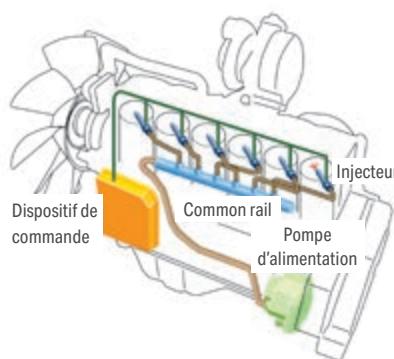
Permet une résistance maximale au froid pour les démarrages fréquents sous -4°C.



Moteur Komatsu SDA16V159-3

Injection (HPCR) par rampe commune haute pression

Pour assurer une combustion intégrale du carburant tout en réduisant les émissions de particules, le système d'injection à rampe commune haute pression est piloté par une unité électronique. Il envoie ainsi une quantité précise de carburant sous pression dans la chambre de combustion.



Faible consommation de carburant

Les dernières technologies d'économie d'énergie « la demande » de Komatsu permettent de réduire la consommation de carburant tout en maintenant une productivité élevée.

- Pompes à débit variable pour le circuit de direction et de levage
- Gestion améliorée de la pression hydraulique pour le contrôle de la transmission

Système de contrôle électronique

Traitement ultra-rapide de tous les signaux émanant des différents capteurs montés sur le véhicule et le moteur. Cela assure une intégration efficace des composants machine. L'état de la machine s'affiche sur l'écran dans la cabine, fournissant ainsi toutes les données nécessaires à l'opérateur. Par ailleurs, la gestion des informations via Komtrax Plus permet aux clients de programmer et assurer le suivi des opérations d'entretien nécessaires.

Moteur avec entraînement de ventilateur

L'entraînement du ventilateur moteur peut être totalement engagé, partiellement engagé ou désactivé selon la température du liquide de refroidissement. La perte de carburant est limitée alors que la surchauffe et le surrefroidissement sont évités.



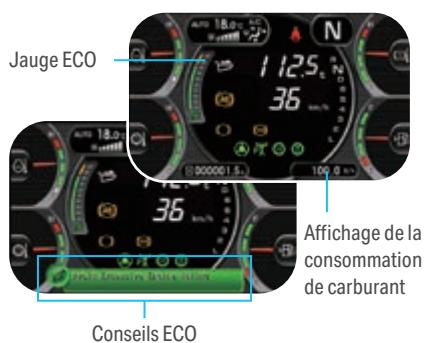
Economie d'énergie

Pour un fonctionnement optimal, l'écran LCD affiche une jauge ECO conviviale et une mention « l/h » sur la jauge de consommation. La jauge ECO indique la consommation instantanée. L'utilisation du véhicule avec la jauge dans la zone verte garantit un fonctionnement économe en énergie.

Le taux de consommation de carburant dépend de l'utilisation et de l'intervention sur la pédale d'accélérateur.

Par ailleurs, les conseils ECO suivants s'affichent pour mieux économiser le carburant.

- Evitez le ralenti prolongé
- Relâchez le levier de levage de benne
- L'utilisation de la pédale d'accélérateur lorsque le frein est enclenché limite l'économie de carburant, etc.



Modes d'exploitation sélectionnables

L'opérateur a le choix entre deux modes de fonctionnement (Economie et Puissance) selon les conditions et le profil d'utilisation de la machine.



Mode Puissance

Utilisé pour les jobs à haut rendement et le transport en côte, le mode Puissance augmente la puissance maximale du moteur ainsi que le régime lors du passage aux vitesses supérieures et inférieures.

Mode Economique

Pour les travaux plus légers sur terrain plat. Le mode économique diminue la puissance maximale du moteur ainsi que le régime lors du passage aux vitesses supérieures et inférieures.

Réservoir de collecte d'huile de refroidissement des freins

Pour mieux protéger l'environnement, en cas de fuite au niveau des freins arrière, un réservoir est placé sous chacun d'entre eux au niveau du joint flottant.



Radiateur sans plomb

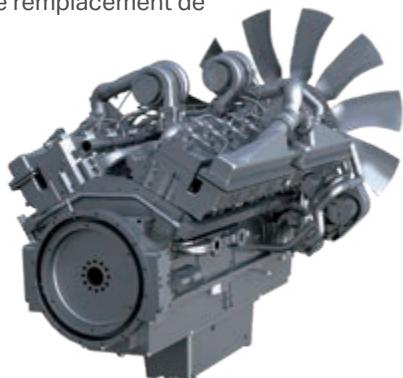
La grille principale du radiateur est réalisée à partir de tuyaux de cuivre et d'ailettes en aluminium. Il ne contient pas de plomb pour une meilleure protection de l'environnement.



Performances

Moteur SDA16V159-3 Komatsu hautes performances

Le moteur SDA16V159-3 Komatsu de la HD1500-8 est à la fois puissant et économique. Il offre une puissance globale de 1175 kW (1598 ch) à 1900 t/mn, soit environ 6% de plus que le modèle précédent. Il offre une accélération et une vitesse supérieures avec un meilleur ratio puissance/tonne. Le couple élevé à bas régime et l'accélération exceptionnelle assurent une productivité maximale et une faible consommation. Les composants de la chaîne cinématique ont été redessinés afin de faire face à la puissance augmentée. Le volume du carter moteur a été élargi par rapport au modèle précédent, à l'instar des intervalles de remplacement de l'huile.



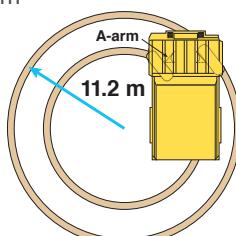
Empattement long et voie large

Grâce à un très long empattement, une large voie et un centre de gravité exceptionnellement bas, l'HD1500-8 transporte son chargement à grande vitesse pour une meilleure productivité tout en préservant le confort de conduite sur terrain difficile.

Rayon de braquage minimum

La suspension avant à jambe de force MacPherson possède un berceau en A spécial entre chaque roue et le châssis principal. L'espace créé entre les roues avant et le châssis principal augmente l'angle de braquage des roues. Plus l'angle de braquage est grand, plus petit est le rayon de braquage du véhicule. Rayon de braquage minimum : 11,2 m

Le rayon de braquage dépend de l'état du sol et/ou de la vitesse du véhicule.

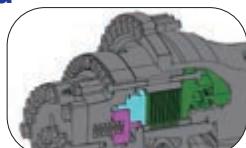


Ralentisseur et freins multidisques à bain d'huile commandés hydrauliquement

Les freins multidisques immersés qui équipent les 4 roues garantissent des performances freinage stables et hautement fiables. Ils fonctionnent également comme ralentisseurs ultra-réactifs, offrant à l'opérateur une plus grande confiance en descente.

Capacité d'absorption du ralentisseur : 1750 kW*

* À température ambiante de 40°C.
Les performances du ralentisseur varient en fonction de la température ambiante.



Transmission à 7 rapports entièrement automatique

La transmission compte 7 vitesses et une marche arrière. La boîte automatique sélectionne le rapport optimal selon la vitesse du véhicule et le régime moteur. Le point de changement de rapport varie selon l'accélération et limite la consommation inutile. Deux rapports sont proposés sur l'écran LCD pour la marche arrière.



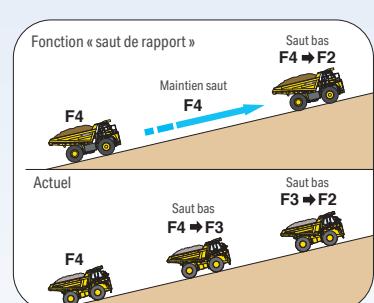
Transmission K-ATOMiCS avec fonction « saut de rapport » (Skip-Shift)

K-ATOMiCS est une commande de changement de vitesse électronique avec modulation d'embrayage automatique sur toutes les vitesses qui optimise la pression d'huile à l'embrayage pour chaque rapport. Elle a encore été améliorée et assure des changements de vitesse plus souples sans rupture de couple.



Fonction « saut de rapport » (Skip-Shift)

Sélectionne automatiquement le rapport de vitesse adéquat en fonction de l'angle de pente ascendante, sans rétrograder rapport après rapport. Elle réduit le nombre de rétrogradages, rend la conduite plus souple, améliore le confort de l'opérateur et évite les pertes de matériaux.



Contrôle de la vitesse par ralentisseur automatique (Auto Retard Speed Control, ARSC)

Le contrôle de la vitesse par ralentisseur automatique (Auto Retard Speed Control, ARSC) permet de régler aisément une vitesse de déplacement constante en descente. De cette manière, l'opérateur peut se concentrer sur la conduite. La vitesse peut être adaptée à la pente par paliers de 1 km/h à l'aide du levier de commande (± 5 km/h max.).



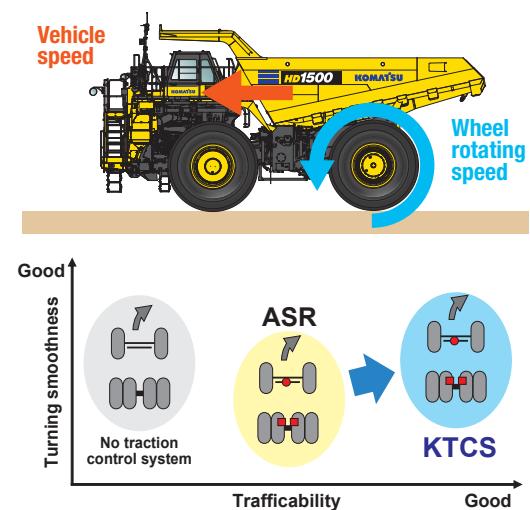
Système de réglage automatique du ralenti (Automatic Idling Setting System, AISS)

Le système favorise le préchauffage du moteur et la climatisation de la cabine. Lors de l'activation, le régime de ralenti est de 650 t/mn. Lorsque le système est désactivé, le ralenti est de 1000 t/mn, et peut être réduit à 650 t/mn lorsque le frein de stationnement ou le ralentisseur est actif.



Système d'anti-patinage Komatsu (KTCS)

Le système de contrôle de la traction Komatsu (KTCS) surveille en permanence la vitesse de rotation des roues arrière et du véhicule pour prévenir le patinage. En cas de patinage excessif des roues, le frein est activé automatiquement pour maintenir une adhérence optimale des pneus. Le système KTCS est activé et désactivé automatiquement. Il assure une meilleure productivité et une plus grande longévité des pneus que le système ASR traditionnel.



Confort et sécurité



Cabine ergonomique

La cabine est à la fois pratique et confortable pour que l'opérateur gagne en confiance et en productivité.



Climatisation automatique

Le conducteur peut facilement régler la température précise dans la cabine grâce au moniteur de commande. La capacité de chauffage/ventilation et le débit d'air garantissent un confort optimal tout au long de l'année.



Radio AUX

Le conducteur peut brancher un appareil auxiliaire grâce à l'entrée prévue à cet effet pour en profiter sur l'installation sonore de la cabine.



Espace de stockage

Plusieurs espaces de stockage sont prévus dans la cabine : boîte à gants, plateau pour boîte-repas, compartiment réfrigéré/chauffé et porte-gobelet



Support pour boîte repas



Compartiment réfrigéré/chauffé, porte-gobelet

Siège à suspension pneumatique

Le siège en tissu à suspension pneumatique peut être adapté au poids de l'opérateur. Il amortit les vibrations transmises par le plancher de la cabine et réduit la fatigue. Le système de chauffage et de ventilation du siège est monté de série.

Siège formateur pliable

Un siège formateur de taille normale est prévu. Il est équipé d'une ceinture de sécurité avec enrouleur à deux points et se replie pour libérer l'accès aux fusibles et autres composants.



Colonne de direction inclinable et télescopique

La colonne inclinable et télescopique peut être réglée sur la position souhaitée. Le mécanisme dispose d'un ressort pour un réglage, une assise et une sortie faciles.



Conception silencieuse

La cabine spacieuse est montée sur des supports visqueux à haute capacité. Le moteur, l' entraînement du ventilateur et l'isolation de la cabine limitent le bruit pour que l'opérateur profite d'un environnement confortable et de faibles vibrations.



Niveau de bruit du cycle de travail pour l'opérateur:
75 dB(A) (SAE J1166)

Prise 12 V CC

La cabine est équipée de série de deux prises standard de 12 V CC. Un allume-cigare de 12 V se trouve devant la console centrale et une prise 12 V supplémentaire est installée derrière le siège de l'opérateur.



Allume-cigare (12 V CC)

Prise AUX

Prise 12 V CC



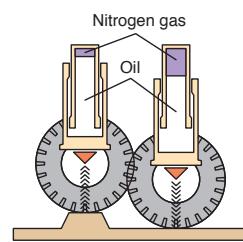
Commande de levage électrique

Facilite le déversement. Une sonde détecte la position de la benne et limite considérablement le choc lorsqu'elle est posée sur le châssis.



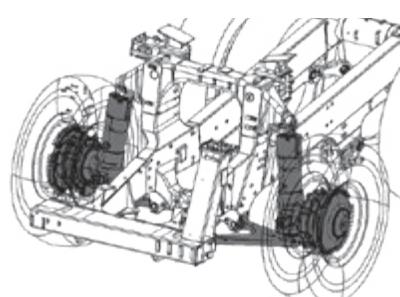
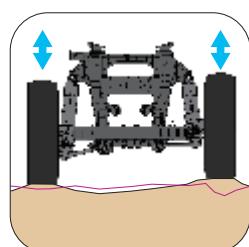
Suspension hydropneumatique pour tous les terrains

La suspension hydropneumatique permet une conduite confortable sur terrain difficile pour une productivité augmentée.



Suspension avant type MacPherson à jambe de force

Une suspension avant de type MacPherson est montée sur les roues avant. La bielette offre une faible friction, ce qui permet à la roue avant de s'adapter aux surfaces irrégulières de manière plus fluide et ainsi garantir une conduite plus confortable.



Confort et sécurité



Escalier d'accès diagonal

L'escalier d'accès diagonal présente une inclinaison faible, ce qui facilite l'accès et la sortie de la cabine et de la plateforme. Des échelles avec porte et main courante sont également installées des côtés gauche et droit pour permettre une sortie supplémentaire.

Tôles ondulées antidérapantes

Les escaliers et plateformes sont conçus en tôles ondulées antidérapantes.

Limiteur de vitesse (option)

Les vitesses de déplacement maximales à vide et en charge sont limitées indépendamment.

Limiteur de vitesse, surcharge (option)

La vitesse de déplacement maximale est limitée à 14 km/h lorsque la charge utile dépasse la limite.



Tôles ondulées antidérapantes

Cabine ROPS/FOPS intégrée

La structure de la cabine est conforme aux normes ISO 3471 ROPS et ISO 3449 FOPS Niveau 2.



Interrupteur d'arrêt secondaire du moteur

Le moteur d'arrêt secondaire du moteur se trouve dans la cabine pour une utilisation en cas d'urgence.



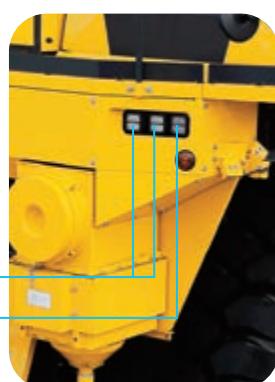
Phares LED à l'arrière

L'engin est équipé de série de phares LED à l'arrière. L'ampoule LED garantit une longue durée de vie, une grande visibilité et des économies d'énergie.



Phares LED à l'avant

Les phares avant sont des lampes LED rectangulaires. Des feux antibrouillard halogènes sont disponibles en option.



Phares avant (feu de croisement)

Phares avant (feu de route)

Kit de direction auxiliaire

Le système de direction secondaire est automatiquement activé si la pression hydraulique du circuit de direction diminue. Par exemple en cas de panne du système hydraulique. Il peut aussi être activé manuellement par la commande de direction auxiliaire de la cabine. Le témoin de l'écran LCD indique à l'opérateur que le système peut être utilisé lorsqu'il tourne le commutateur à clé.

Conforme à :

ISO 5010,
SAE J1511



Commutateur de direction auxiliaire

Frein de secours

Pour une fiabilité à toute épreuve, un frein de secours est embarqué de série. Ce système exploite un circuit hydraulique distinct pour activer les freins de stationnement avant et arrière.

Conform to: ISO 3450, SAE J1473



Fonctions de protection prises en charge par la commande électronique

Elément	Fonction
Blocage de rétro-gradation	Même si le conducteur rétrograde accidentellement, le rapport de vitesse est maintenu jusqu'à ce que la vitesse de l'engin permette le passage au rapport inférieur afin d'éviter tout sur régime.
Blocage de sur régime	En dénivelé, si la vitesse du véhicule dépasse la vitesse maximale pour le rapport enclenché, les freins avant et arrière sont automatiquement activés pour éviter le sur régime.
Blocage de marche arrière	Le passage de la marche arrière est bloqué lors de l'utilisation de la benne.
Blocage de marche avant/arrière	Ce système rend impossible le passage de la marche avant à la marche arrière, et vice-versa, lorsque la vitesse du véhicule dépasse 4 km/h.
Système anti-hunting	Lorsque le régime est proche du point de passage de rapport, le système évite le passage à la vitesse supérieure/inférieure pour un déplacement plus fluide.
Sécurité neutre	Le démarrage du moteur est impossible lorsque le levier de vitesse n'est pas en position neutre.
Interdiction passage au neutre en roulage	Le passage au point mort est impossible lors d'un déplacement à une certaine vitesse, même si le levier de vitesse est déplacé dans cette position.

Technologie d'information et de communication

Ecran LCD couleur haute définition 7 pouces

Le large écran couleur assure un travail sûr, fluide et précis. Il affiche toutes les informations essentielles sur un même écran et présente des commutateurs et touches simples et pratiques pour un accès instantané à de nombreuses fonctionnalités et données opérationnelles.



Panneau de commande

- ① Commande climatisation automatique / pavé numérique
- ② Touches de fonction



Ecran de contrôle

- ③ Jauge de température du liquide de refroidissement du moteur
- ④ Jauge ECO
- ⑤ Charge utile / horloge
- ⑥ Ecran de la climatisation
- ⑦ Indicateur de rapport l'huile de ralentisseur
- ⑧ Jauge de temp. de l'huile de ralentisseur
- ⑨ Jauge de carburant
- ⑩ Témoin LED
- ⑪ Tachymètre
- ⑫ Compte-tours

Avertissement de maintenance

Lorsque l'intervalle d'entretien approche du délai défini*, un avertissement s'affiche.

*L'intervalle peut être fixé entre 10 et 200 heures.



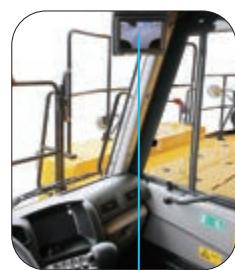
Ecran de maintenance

Système de contrôle intégral KomVision

Six caméras et huit radars sont montés sur le HD1500-8 et l'opérateur peut vérifier si les abords de l'engin sont sûrs grâce à l'écran KomVision et à la vue arrière. Ces outils sont particulièrement utiles au démarrage et lors d'une conduite à basse vitesse, comme dans les zones de chargement, lors d'un ravitaillement ou à proximité de l'atelier.



Commutateur de fonctionnement



Écran KomVision

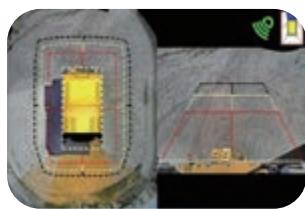
Caméra supplémentaire à l'arrière

Fonction de dépannage

Plusieurs compteurs, jauge et avertisseurs sont disposés au centre de l'unité LCD. Elle facilite l'inspection au démarrage et prévient immédiatement l'opérateur par un témoin lumineux et un signal sonore en cas d'anomalie. Le cas échéant, quatre types d'action sont affichés et la mesure conseillée est indiquée.



Si un objet est détecté à proximité, un petit cercle s'affiche à l'écran et un signal sonore est émis.



Menu utilisateur visuel

Appuyez sur le bouton de menu du tableau de commande pour afficher le menu utilisateur. Les menus sont groupés sous 5 onglets selon leur fonction. Les icônes conviviales facilitent l'utilisation.



Bouton Menu



① Conseils pour une économie d'énergie

- Données opérationnelles
- Rapport conseils ECO
- Journaux de consommation moyenne de carburant
- Configurations



② Paramètres / infos machine

- Compteur de charge utile
- Paramètres KTCS
- Paramètres ARSC
- Décompte des déversements, etc.



④ Paramètres de l'écran

- Paramètres de caméra arrière
- Paramètres KomVision
- Sélection de la mesure
- Paramètres de l'écran
- Langue (33 langues), etc.



③ Entretien

- Consultez et réinitialisez les délais de maintenance/heures restantes



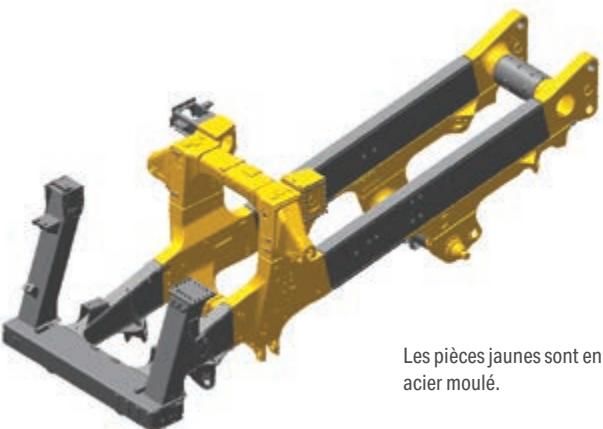
⑥ Consultation du courrier



Grande fiabilité

Structure de grande rigidité

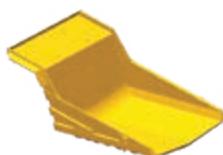
Des composants en acier moulé sont utilisés dans les zones critiques du châssis principal où les charges et les chocs sont les plus importants.



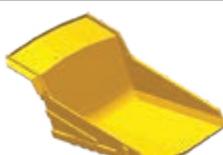
Conception robuste de la benne

La benne de série est fabriquée en acier haute résistance pour une rigidité hors pair et un faible coût d'entretien. La forme et le fond en V contribuent à la résistance de la structure. Les plaques de protection de fond et latérales de la benne sont renforcées par des supports latéraux et longitudinaux. Deux types de bennes sont disponibles selon l'usage.

78 m³ Benne Pour les matériaux les plus denses comme le cuivre ou le fer et déblais durs
Epaisseur de plaque : 19/12/9 mm (bas/avant/côté)



94 m³ Benne Pour les matériaux les moins denses comme les déblais meubles et la terre sèche
Epaisseur de plaque : 16/10/9 mm (bas/avant/côté)

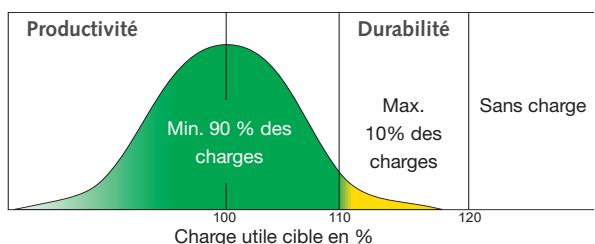


Règles de chargement

Chaque tombereau dispose de sa propre charge utile cible. L'utilisation d'un tombereau avec une charge utile hors norme peut avoir les conséquences suivantes.

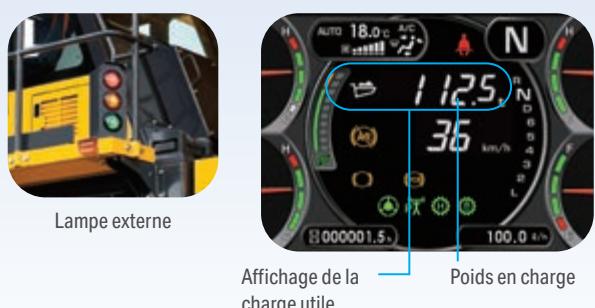
- La conduite d'un tombereau en sous-charge ne permet pas d'exploiter toutes les performances du véhicule et augmente le nombre de trajets nécessaires au transport d'une même quantité de produit, ce qui augmente le coût à la tonne.
 - La conduite d'un tombereau en surcharge entraîne une usure prématuée des disques, des pneus, etc. Cela réduit par ailleurs la durée de vie des composants tels que le système d'entraînement, etc. et augmente ainsi les frais d'entretien et de réparation.
- 1) La charge utile moyenne mensuelle ne peut pas dépasser la charge utile cible du tombereau.
 - 2) Pas moins de 90% de toutes les charges doivent atteindre jusqu'à 110% de la charge utile cible du tombereau.
 - 3) Pas plus de 10% de toutes les charges ne peuvent se situer entre 110% et 120% de la charge utile cible du tombereau.
 - 4) La charge ne peut pas dépasser 120% de la charge utile cible du tombereau.

Le respect des règles de chargement augmente la productivité du véhicule, limite les coûts d'exploitation et prolonge la durée de vie des freins, pneus et autres. Charge utile cible : poids brut nominal du véhicule - Poids du véhicule à vide (avec options installées)



Compteur de charge utile

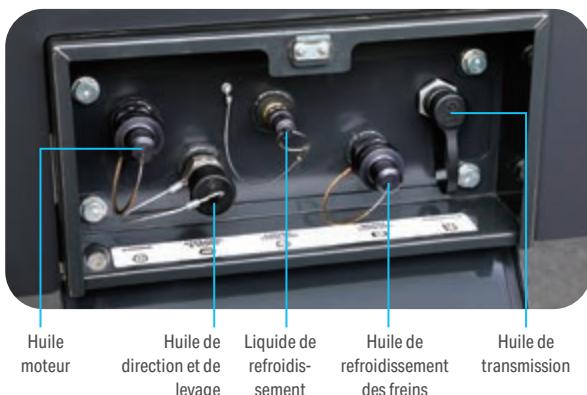
Le système de pesage embarqué PLM gère la charge utile pour chaque cycle de transport et analyse le volume de production et les conditions de travail du tombereau sur une période déterminée. La charge utile s'affiche en temps réel, à la fois à l'écran de la cabine et par des voyants lumineux à l'extérieur.



Maintenance aisée

Centre d'entretien

Un point d'entretien pratique se trouve au bas du réservoir de direction/levage. Il facilite l'appoint d'huile, de liquide de refroidissement, d'huile de transmission, d'huile de direction et de levage et d'huile de refroidissement des freins.



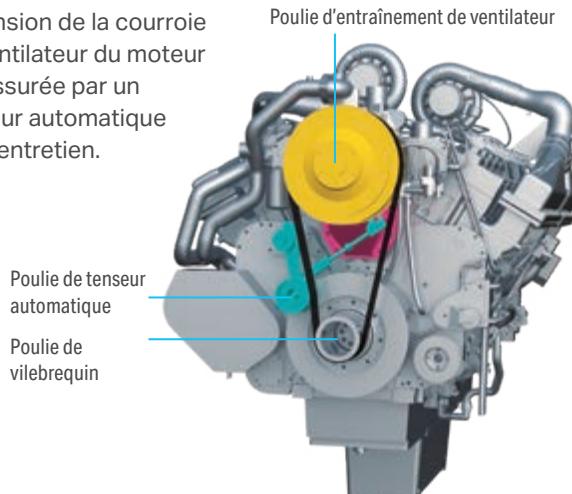
Filtres centralisés

Les filtres sont centralisés pour un entretien facile.



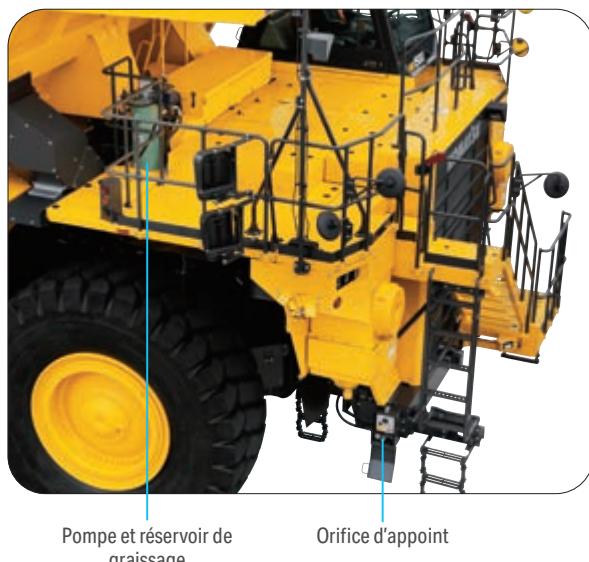
Entrainement du ventilateur moteur avec tenseur automatique

La tension de la courroie du ventilateur du moteur est assurée par un tenseur automatique sans entretien.



Graissage centralisé automatique

Ce système amène automatiquement la graisse à chaque point de graissage à des moments spécifiques. Il n'est plus nécessaire de procéder à un graissage périodique à l'aide d'une pompe manuelle. Le réservoir de graisse permet un appoint depuis le sol.



Coupe-circuit

Les coupe-circuits permettent de redémarrer aisément l'engin en cas de problème électrique.



Coupe-circuit général

Pour un entretien et des réparations plus pratiques, le coupe-circuit général se trouve sur la gauche du véhicule et est accessible depuis le sol.



Remplacement facile du tube de radiateur

Les tubes de refroidissement sont maintenus dans les collecteurs à l'aide de joints souples. Ils sont faciles à installer et retirer séparément.



Spécifications

Contrôle

Modèle	Komatsu SDA16V159-3
Type	Souape en tête, injection directe, turbocompresseur, aftercooler, refroidissement à eau, 4 cycles
Puissance du moteur	
au régime moteur nominal	1900 t/mn
SAE J1995	Brute 1175 kW / 1598 ch
ISO 9249 / SAE J1349*	Nette 1103 kW / 1500 ch
Nombre de cylindres	16
Alésage x course	159 x 159 mm
Cylindrée	50,3 l
Couple moteur max.	7170 Nm (731 kgf·m)
Régulateur	À commande électronique
Système de lubrification	
Méthode de lubrification	Pompe à engrenages, graissage forcé
Filtre	Filtre à débit total
Filtre à air	Filtre à air sec à double élément avec pré-filtre et évacuateur

*Équivalent à la norme d'émission U.S. EPA Tier 2 ou économie de carburant optimisée.

Freins

Freins conformes à la norme ISO 3450	
Freins de service :	
Avant	Multidisques à bain d'huile refroidissement par huile, commande entièrement hydraulique
Arrière	Multidisques à bain d'huile refroidissement par huile, commande entièrement hydraulique
Frein de stationnement	Multidisques, à ressort (actif sur toutes les roues)
Ralentisseur	Les freins multidisques à bains d'huile avant et arrière refroidis par huile agissent comme ralentisseurs
Capacité du ralentisseur (descente continue)	1750 kW
Frein de secours	Activation manuelle à pédale. Lorsque la pression hydraulique tombe sous le niveau défini, le frein de stationnement est actionné automatiquement.
Surface de freinage :	
Avant	67939 cm ²
Arrière	97055 cm ²

Transmission

Convertisseur de couple	3 éléments, 1 étage, 2 phases
Transmission	Complètement automatique, type planétaire
Nombre de rapports	7 vitesses en marche avant et 1 en marche arrière
Embrayage de verrouillage	Embrayage multi-disques à bain d'huile
Marche avant	Commande du convertisseur de couple en première vitesse, prise directe en 1ère et pour toutes les vitesses supérieures
Marche arrière	Commande du convertisseur de couple
Commande de changement de vitesses	Commande de changement de vitesses électronique avec modulation d'embrayage automatique sur toutes les vitesses
Vitesse max.	56,5 km/h

Suspension

Suspension avant type MacPherson à jambe de force et suspension de pont arrière à quatre bras à amortisseurs hydropneumatiques indépendants.	
Course effective des vérins :	
Suspension avant	400 mm
Suspension arrière	160 mm
Oscillation de l'essieu arrière :	
Fermerture d'huile	3,9°
Fermerture mécanique	5,8°

Capacités de remplissage

Réservoir de carburant	2120 l
Huile moteur	230 l
Convertisseur de couple et boîte de vitesses	129 l
Refroidissement des freins	342 l
Commande des freins	87 l
Différentiels (total)	439 l
Réductions finales (total)	214 l
Système hydraulique	316 l
Suspension (total)	191,6 l

Benne

Capacité:	
À ras	50/65 m ³
En dôme (2:1, SAE)	78/94 m ³
Charge utile nominale : benne de 78/94 m ³	141,7/141,9 tonnes métriques
Matériau	Dureté Brinell de 400/450
Structure	Benne en V avec fond en V
Épaisseur du matériau:	
Fond	19/16 mm
Avant	12/10 mm
Côtés	9 mm
Zone cible (longueur intérieure × largeur)	8150 mm × 5800 mm
Angle de déversement	45°
Hauteur à pleine hauteur	11415 mm
Chauffage	Chauffage par échappement

Poids (ca.)

Poids à vide (avec benne de 94 m ³ , Hors matériel en option et conducteur.)	107600 kg
Poids brut du véhicule (avec matériel en option, conducteur (75 kg) et charge utile)	249575 kg
Distribution de poids	
À vide:	
Pont avant	52%
Pont arrière	48%
En charge:	
Pont avant	32,3%
Pont arrière	67,7%

Essieux

Réduction finale	Double réduction planétaire
Pont arrière	Flottant
Rapports:	
Différentiel	1,720
Planétaire	11,482

Châssis principal

Type	Structure en caissons
------	-----------------------

Système de direction

Type	Direction assistée avec deux vérins à double effet
Direction de secours	Système automatique/actionnement manuel (conforme aux normes ISO 5010 et SAE J1511)
Rayon de braquage min.	11,2 m
Angle de direction maximum	43°

Système hydraulique

Vérin de levage	Double, type télescopique à 2 étages
Tarage des soupapes de sécurité	24 MPa (245 kg/cm ²)
Temps de levage (levage/abaissement)	13,5 s / 12,5 s

Cabine

Conforme aux normes ISO 3471 ROPS (Roll-Over Protective Structure) et ISO 3449 niveau II FOPS (Falling Object Protection Structure)

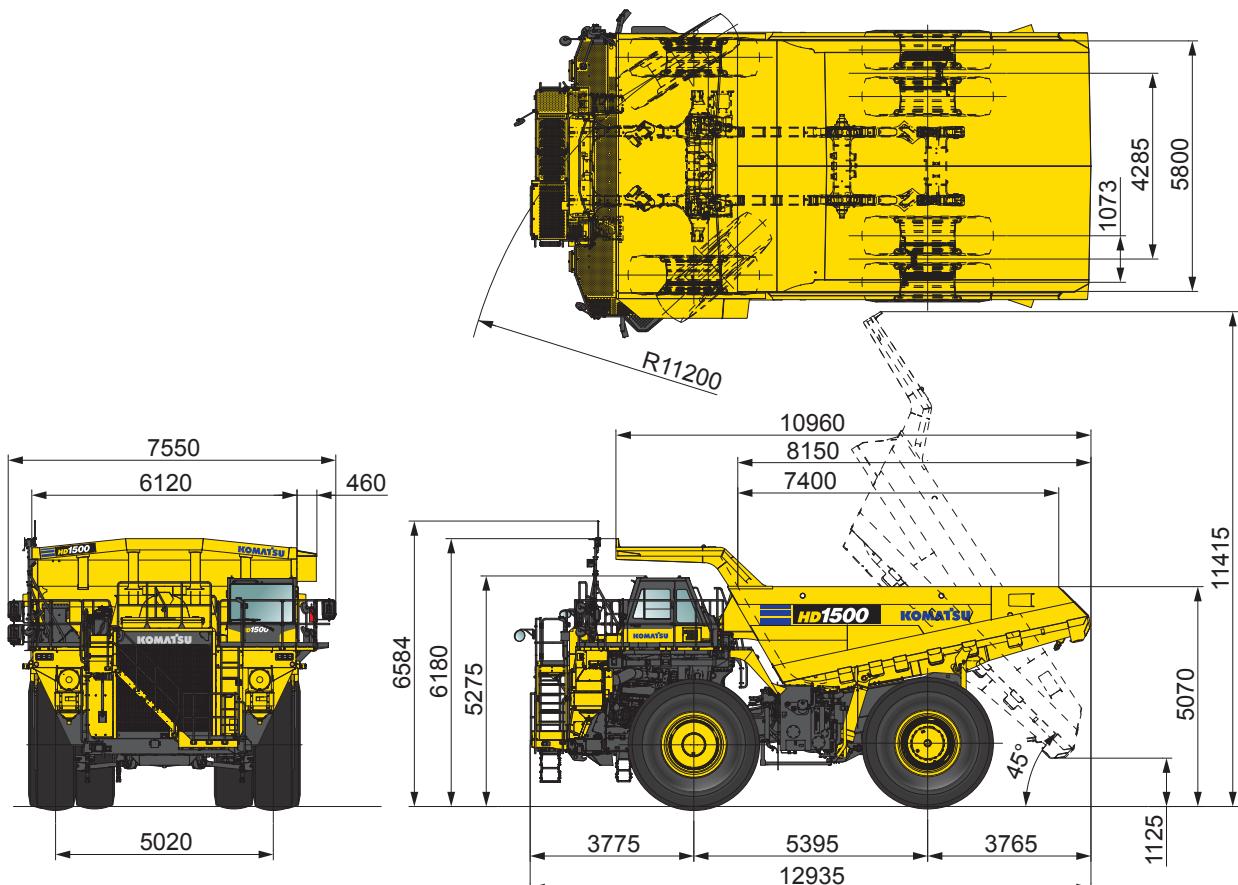
Pneus

Pneus de série	33.00 R51
----------------	-----------

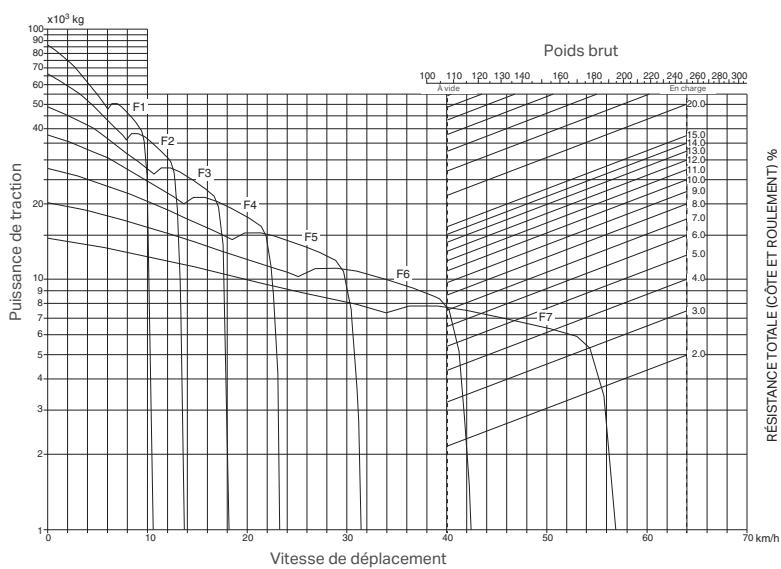


Spécifications

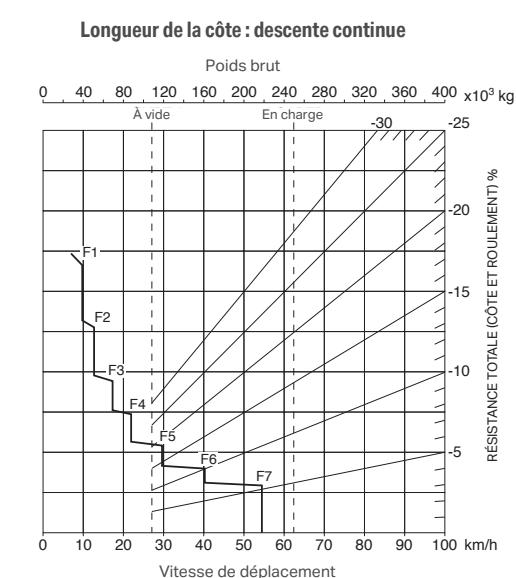
Unité : mm



PERFORMANCES DE DÉPLACEMENT



PERFORMANCES DE RALENTISSEUR



À température ambiante de 40°C.
Les performances du ralenti varient en fonction de la température ambiante.

Équipements standards et optionnels

Contrôle

Filtre à air, sec à double élément, pré-filtre et témoin	●
Alternateur 140 A / 24 V	●
Batteries 4 × 12 V	●
Entrainement de ventilateur	●
Moteur Komatsu SDA16V159-3	●
Démarrage à l'éther	●
Sélecteur de mode	●
Système Prelub™	●
Démarreur, 2 × 9,0 kW	●

Cabine

Climatisation automatique	●
Cabine ROPS (ISO 3471) / FOPS (ISO 3449)	●
Allume-cigare et cendrier	●
Porte-gobelets	●
Système de commande de levage électrique	●
Ecran LCD couleur de 7 pouces	●
Siège de l'opérateur avec - suspension pneumatique et chauffage, ventilation et ceinture enrouleur de sécurité 3 points d'ancre à automatique (de 7,5 cm)	●
Prise, 2 × 12 V	●
Vitre électrique, droite et gauche	●
Radio AM/FM avec AUX	●
Volant, inclinable et télescopique	●
Pare-soleil	●
Vitre teintée (avant : verre feuilleté)	●
Siège formateur avec ceinture de sécurité à 2 points d'ancre (de 7,5 cm)	●
Deux portières, gauche et droit	●
Lave-glace et essuie-glace (avec fonction utilisation intermittente)	●

Système d'éclairage

Éclairage de secours	●
Éclairage du compartiment moteur	●
Feux avant, feux de route et de croisement à LED	●
Phares de travail latéraux, droite et gauche	●
Feux stop/arrière, LED	●
Clignotants et avertisseurs, avant et arrière, LED	●
Phares antibrouillard	○
Phares de travail latéraux, LED	○

Protections et couvercles

Capots d'arbre de transmission, avant et arrière	●
Protection moteur	●
Sabot moteur	●
Protection thermique d'échappement	●
Capots de protection contre l'incendie	●
Protection sous la transmission	●
Couvercles latéraux du moteur	○
Verrou de l'orifice de remplissage et verrou du couvercle	○

Autres

Système de graissage automatique avec appoint	●
Système de réglage automatique du ralenti	●
Batterie d'aide au démarrage	●
Réservoir de collecte huile de refroidissement des freins	●
Jauge ECO	●
Conseils ECO	●
Disjoncteurs électriques, 24 V	●
Pompe d'amorçage électrique du carburant	●
Raccord rapide pour réservoir de carburant, droite	●
Transmission automatique F7-R1 avec embrayage de verrouillage	●
Suspensions hydropneumatiques (avant et arrière)	●
Komtrax Plus avec PLM, communication satellite (IRIDIUM) et LAN sans fil	●
KomVision, caméra et radar	●
KTCS	●
Radiateur sans plomb, joint en caoutchouc souple	●
Garde-boue	●
Jantes, 24 × 51 (pour pneus 33.00 R51)	●
Centre d'entretien pour appoint d'huile moteur, transmission, liquide de refroidissement, liquide de frein	●
Alarme de saturation du filtre à huile de transmission	●
Tirants réglables	○
Prêt pour le biocarburant (B20)	○
Avertisseur de position de benne	○
Dispositif pour zone froide	○
Connecteurs rapides désactivés	○
Compteur de vidage	○
Réchauffeur pour liquide de refroidissement et carter d'huile	○
Raccord rapide pour réservoir de carburant, gauche	○
Extincteur	○
Chauffage d'huile hydraulique	○
Limite de vitesse supérieure (F4, F5, F6)	○
KomVision, caméra unique	○
Logiciel PLM et câble de téléchargement	○
Smart rim (Jantes)	○
Cales de roue	○

Autres équipements sur demande

- équipements de série
- équipements optionnels

Toutes les spécifications sont données à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiées à tout moment.

Les illustrations peuvent différer des modèles standards. La version standard et les équipements dépendent du pays de diffusion de ces machines.

Your Komatsu partner:

KOMATSU

komatsu.com