

TOMBEREAU ARTICULÉ



Caractéristiques en bref

Charge utile max.	25 tonnes
Volume, en dôme	15,5 m ³
Puissance brute	232 kW (315 CV)
PLI Tier 4i	A1106
PLI Tier 2	A1113

Points forts

- ▶ Véhicule poids lourd doté d'un moteur puissant, affichant la meilleure performance de sa catégorie et s'avançant dans des endroits où d'autres ont dû renoncer à aller
- ▶ L'efficacité énergétique exceptionnelle
- ▶ Cabine du conducteur bénéficiant d'un aménagement hors pair
- ▶ Testé dans les conditions extrêmes afin de démontrer la puissance, la fiabilité et la productivité élevées
- ▶ Productivité accrue grâce à une rampe franchissable exceptionnelle et des vitesses de déplacement élevées

SPÉCIFICATION TECHNIQUE

MOTEUR

Moteur	Scania DC9
Type	Moteur diesel 5 cylindres en ligne, quatre temps, injection directe, refroidi par eau, turbocompressé avec refroidissement air/air à l'admission, gestion électronique et frein moteur sur échappement
Cylindrée	9,3 litres
Alésage x course	130 x 140 mm
Puissance brute	232 kW (315 CV) @ 1 800 tr/min
Puissance nominale	214 kW (291 CV) @ 2 100 tr/min
Couple max.	1,673 Nm @ 1,400 tr/min
Norme utilisée pour définir la puissance brute	SAE J1995 Jun 90
Émissions moteur	Conforme à USA EPA Tier 4 Interim/CARB MOH 40 CFR 89 Tier 4 Interim et à la directive prévue EUNRMM (Directive Machines pour les véhicules de chantier) phase 3B.
Circuit électrique	Démarrateur électrique 24 V. Alternateur 100A. Deux batteries 12 V, 175 Ah
Filtre à air	Filtre à air de type sec avec élément de sécurité, éjecteur automatique de poussière et indicateur d'obstruction
Ventilateur	Le ventilateur modulant réduit le niveau de bruit et consomme de l'énergie moteur si nécessaire uniquement. Remarque : puissance nette avec embrayage du ventilateur désenclenché
Altitude	Détarage électronique à partir de 3000 m

TRANSMISSION

ZF 6WG 260 RPC. Entièrement automatique avec prise de commande manuelle et ralentisseur. Chaîne : Convertisseur de couple associé à une boîte de vitesses à arbre intermédiaire avec boîte de transfert intégrée. Passage de rapports automatique sur toute la plage du régime moteur, fonction de rétrogradage. Blocage sur toutes les vitesses en marche avant. Un différentiel à répartition de couple transmet l'entraînement en permanence aux essieux avant et arrière. Ce différentiel peut être bloqué par le conducteur lorsque l'adhérence n'est pas optimale. Fonction de détection du patinage de série.

Vitesse à pleine charge km/h	Rapport	Marche AV	Marche AR
	1	5,6	5,6
	2	8,6	13,3
	3	13,3	30,2
	4	20,6	-
	5	30,2	-
	6	50	-

ESSIEUX

Essieux extrarobustes avec arbre entièrement flottant et réducteurs planétaires dans les moyeux. Les trois essieux assurent un entraînement permanent à 6 roues motrices, avec un couplage différentiel entre les essieux avant et arrière. Les trois essieux sont également équipés d'un blocage de différentiel multidisque transversal hydraulique assurant un verrouillage à 100 % de tous les essieux. Le blocage des différentiels par essieu et sur tous les essieux est commandé par l'opérateur qui peut l'actionner selon les besoins, lorsque l'adhérence n'est pas optimale.

Ratio du différentiel	3,875 : 1
Réduction par les planétaires	5,71 : 1
Réduction globale de la transmission	22,12 : 1

Système de freinage entièrement hydraulique avec freins multidisques étanches refroidis par circulation d'huile sur chaque roue. Circuits indépendants pour les freins avant et arrière.

Frein de stationnement	Frein à disque appliqué par ressort et libéré par hydraulique sur la chaîne cinématique arrière.
Frein secondaire	Un circuit secondaire de commande du freinage actionne le frein de service et le frein de stationnement.
Ralentisseur	Ralentisseur sur échappement et ralentisseur de transmission.

SUSPENSION

Avant	Suspension complètement indépendante grâce à suspension à bras oscillant transversal double combinée avec 4 amortisseurs hydrauliques à ressorts hélicoïdaux extérieurs.
Arrière	Chaque essieu est accouplé au châssis par trois bielles recouvertes de caoutchouc avec retenue latérale par bielle transversale. Des balanciers pivotants entre les essieux répartissent la charge sur les essieux arrière. Le mouvement de suspension est amorti par des tampons de compression laminés en métal/caoutchouc entre chaque essieu et le dessous des extrémités des balanciers. Les points de pivot sur les bielles d'entraînement et de remorquage sont protégés par des bagues en caoutchouc libres d'entretien.

DIRECTION

Direction hydrostatique assurée par deux vérins à double action avec amortissement de fin de course, alimentés par une pompe à pistons à débit variable / détection de charge. Une pompe alimentée par la transmission fournit une pression de direction secondaire. Lorsque cette deuxième pompe est activée, un signal sonore et un témoin lumineux se déclenchent.	
Angle de direction de chaque côté	45°
Tours d'une butée à l'autre, volant	4
Pression de service	241 bar
Rayon de braquage SAE	8 470 mm
Rayon extérieur	8 950 mm

CHÂSSIS

Châssis avant et arrière à structure en acier haute résistance soudée en continu avec longerons caissonnés rectangulaires pour les éléments latéraux et les traverses. L'oscillation interne est assurée par un coupleur cylindrique de grand diamètre doté de bagues nylon. Châssis articulés à 45° de chaque côté grâce à deux axes d'articulation largement espacés dans des roulements à rouleaux coniques étanches montés dos-à-dos.

BENNE

Structure soudée en continu, en acier d'une dureté minimale de 360 BHN, offrant une limite d'élasticité de 1000 MPa. Le becquet arrière à double pente facilite l'éjection des matériaux.		
Épaisseur de l'acier :	Plancher et becquet	14,0 mm
	Côtés	12,0 mm
	Avant	8,0 mm
Volume :	À ras	12,5 m ³
	À refus 2:1 SAE	15,5 m ³

LEVAGE

Deux cylindres de levage à un étage et double action, amortis en fin de course. Pompe à pistons à débit variable / détection de charge alimentée par la transmission au démarrage. Filtre plein débit sur la ligne de retour. Commande de levage électro-hydraulique, avec gestion électronique de la détente en cas de perte de puissance.		
Pression du circuit	220 bar	Temps de levage, benne chargée 12 seconds
Débit de la pompe	4,9 liter/sec	Temps d'abaissement 7,5 seconds

CAPACITÉS

Réservoir de carburant	370 litres
Circuit hydraulique (direction et benne)	256 litres
Carter moteur	45 litres
Circuit de refroidissement	48,8 litres
Transmission (y compris filtres et refroidisseur)	49 litres
Différentiels avant et arrière (chacun)	21 litres
Différentiel central	23 litres
Planétaires (chacun)	7,5 litres
Circuit AdBlue (concerne uniquement les modèles Tier 4)	52 litres

PNEUMATIQUES ET ROUES

Pneus	23.5 de série. 750/65 en option.
Jantes	25x19.50 de série. 25x22.00 pour les pneus en option
Roues	Jantes de terrassement en trois parties fixées par 12 goujons

www.terextrucks.com

Date d'application : Juillet 2014. Les descriptions de produit et les prix peuvent être modifiés à tout moment et sans préavis obligatoire. Les photographies et/ou les dessins contenus dans le présent document servent uniquement à des fins d'illustration. Veuillez consulter le manuel de service de votre machine et en observer les instructions afin de l'utiliser de manière conforme à son usage. L'inobservation du manuel de service lors de l'utilisation de nos produits ou une conduite autrement négligée risque d'entraîner des blessures graves, voire de causer la mort. Seule la garantie standard consignée par écrit est octroyée à ce produit. Terex Trucks n'offre aucune garantie sortant de ce cadre, ni expressis verbis ni tacitement. © 2014 Terex Trucks.

Ref.-No.: TEREX622FR