

KOMATSU®

CAMIÓN RÍGIDO FUERA DE CARRETERA

HD785-7

POTENCIA BRUTA

· 895 kW / 1.200 hp.

POTENCIA NETA

· 879 kW / 1.178 hp.

PESO BRUTO EVALUADO

· 163.780 kg.



Las fotos de los equipos son referenciales, pueden incluir equipamiento opcional.

I HD785-7 VISTA GENERAL

POTENCIA
MOTOR
1.200 hp.



*Las fotos pueden incluir equipamiento opcional.

»Productividad y características económicas

- »Alto desempeño del motor Komatsu SAA12V140E-3.
Potencia neta **879 kW** / 1.178 hp.
- »Sistema de selección de modo con potencia variable (VHPC).
- »Dos velocidades selectivas de marcha atrás de RH y RL.
- »Retardador de discos múltiples de 4 ruedas y anti-lanzamiento (AP-FOUR).
- »Capacidad de retardo **1.092 kW** / 1.464 hp (descenso continuo).
- »Control automático de la velocidad de retardo (ARSC) como estándar.

»Armonía con el medio ambiente

- »Komatsu motor SAA12V140E-3 (EPA Niv. 2 certificado de emisión).
- »Radiador sin plomo.
- »Bajo nivel de ruido.
- »Bajo consumo de combustible.

»Ambiente del operador y seguridad

- »Cabina espaciosa con excelente visibilidad.
- »Cabina de diseño ergonómico.
- »Fácil de ver el panel de instrumento.
- »Control sincrónico del motor y de la transmisión.
- »K-ATOMiCS avanzado con función "Skip-Shift".
- »Soportes viscosos de cabina.
- »Sistema del control eléctrico del montacargas.
- »Cabina incorporada ROPS/FOPS.
- »Frenos de estacionamiento en 4 ruedas.
- »Dirección suplementaria.
- »Freno secundario accionado por pedal.
- »Suspensión hidroneumática automática de tres modos (opcional).

»Características de confiabilidad

- »Juntas tóricas planas con anillos O.
- »Conectores DT sellados.

»Facilidad de mantención

- »Frenos de disco múltiple refrigerados por aceite y sistema de frenado totalmente hidráulico controlado.
- »Intervalo prolongado de cambio de aceite.
- »Ruedas de disco (llantas tipo brida).
- »Disyuntores eléctricos.
- »KOMTRAX Plus.



PRODUCTIVIDAD Y CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS

»Alto desempeño del motor Komatsu SAA12V140E-3

»Este motor ofrece una aceleración más rápida y mayores velocidades de desplazamiento con una alta potencia por tonelada. Las tecnologías avanzadas, como el sistema de inyección de carril común de alta presión (HPCR), el pos enfriador de aire y el turbocompresor eficiente, permiten que el motor sea certificado por la emisión EPA nivel 2. Alto torque a baja velocidad, aceleración impresionante y bajo consumo de combustible garantizan la máxima productividad.

»Sistema de selección de modo con VHPC

»El sistema permite seleccionar el modo de salida apropiado del motor <Modo potencia> o <Modo económico>, según las condiciones de trabajo. El modo se selecciona fácilmente con el interruptor en la cabina del operador. Cuando se enciende el interruptor de llave, el modo económico se selecciona automáticamente. El modo de alimentación se puede seleccionar utilizando el interruptor cuando sea necesario.

»Control variable de la potencia (VHPC)

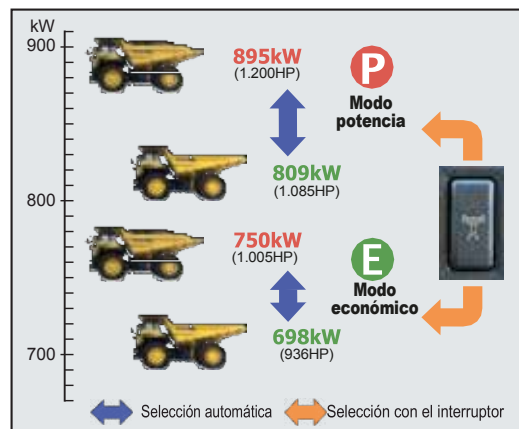
»Tanto en los modos de potencia como modo económico, el sistema VHPC detecta si el equipo está cargado o descargado y selecciona el modo de ajuste de potencia óptima, proporcionando tanto una alta producción como un bajo consumo de combustible.

»Modo potencia.

»Hace el mejor uso del caballo de fuerza para alcanzar la producción óptima. Este modo es adecuado para operaciones que incluyan el recorrido en subida cargado donde el rendimiento es la prioridad máxima.

»Modo económico.

»Establece la potencia máxima a un nivel inferior para reducir el consumo de combustible. El equipo mantiene suficiente potencia para el funcionamiento normal en este modo.



»F7-R2 (RH/RL) Transmisión completamente automática

»La transmisión está configurada con 7 marchas adelante y 2 marchas atrás. El control totalmente automático se aplica a todos los engranajes delanteros y un engranaje óptimo se selecciona automáticamente según la velocidad del recorrido y la velocidad del motor. El punto de cambio se selecciona automáticamente dependiendo de la aceleración del equipo para reducir el consumo excesivo de combustible.



»Engranajes reversibles selectivos de dos velocidades (RH / RL)

»Con el fin de cumplir con diversas condiciones de funcionamiento, se proporcionan dos marchas atrás. El interruptor en el panel permite al operador seleccionar normalmente el engranaje apropiado para la aplicación, RH o RL dependiendo de las condiciones del sitio de trabajo. Además, la marcha atrás está equipada con un embreague de bloqueo, al igual que los engranajes delanteros, lo que permite al operador invertir el equipo sin preocuparse del sobrecalentamiento.

»RH-

»Adecuado para el funcionamiento normal. Debido al embreague de bloqueo, el equipo puede invertirse a mayor velocidad.

»RL-

»Adecuado para operaciones donde existan grados escarpados.



»Retardador de disco múltiple refrigerado por aceite de 4 ruedas anti-lanzamiento (AP-FOUR)

»El equipo cuenta con un retardador de cuatro ruedas AP-FOUR que aplica fuerza de retardo en las cuatro ruedas. Con este retardo, la fuerza se comparte entre cuatro ruedas. Esto reduce la posibilidad de bloqueo del neumático y permite un uso eficaz de la capacidad del retardador, para un viaje estable hacia abajo. El equipo desciende las pendientes de forma suave y cómoda sin el lanzamiento del cuerpo del equipo, puesto que la fuerza de retardo en las ruedas delanteras y traseras se controla independientemente.

»Control de velocidad de retardo automático (ARSC)

»El ARSC permite al operador simplemente ajustar la velocidad de descenso y descender a una velocidad constante. Esto permite al operador concentrarse en la dirección. La velocidad se puede ajustar a incrementos de 1 km/h. por clic (dentro de ± 5 km/h.) para que coincida con la velocidad óptima para la pendiente. La temperatura del aceite de enfriamiento del retardador se monitorea constantemente y la velocidad de descenso se reduce automáticamente, si es necesario.



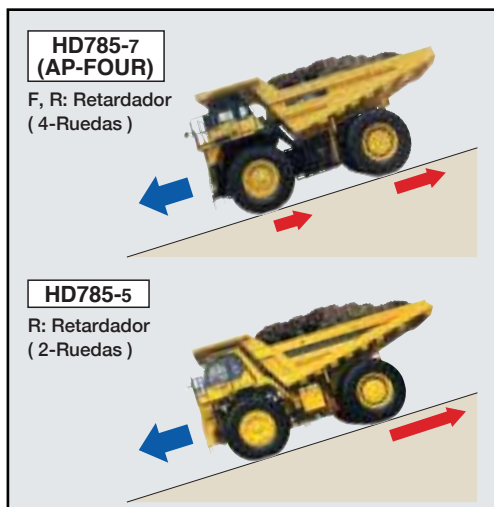
»Capacidad de absorción del retardador

»1.092 kW / 1.464 hp. (descenso continuo)

»Área de frenado

»Total delantero: 37.467cm².

»Total trasero: 72.414 cm².



»Reducción de pérdidas hidráulicas y optimización del control de la transmisión

»Los circuitos hidráulicos tales como refrigeración del freno, dirección, control del polipasto, etc. se revisan exhaustivamente y el control de la transmisión se optimiza para reducir el consumo de combustible. Como resultado, se mejora el consumo de combustible en operaciones de carga media y ligera.

»Sistema automático de ajuste de ralentí (AISS)

»Este sistema facilita el calentamiento rápido del motor y el enfriamiento/calentamiento de la cabina del operador. Al poner el sistema en ON, la velocidad de ralentí del motor se mantiene a 945 rpm. (min⁻¹), pero se baja a 750 rpm. (min⁻¹) cuando la temperatura del refrigerante sube a 50 ° C. La velocidad regresa automáticamente a 945 rpm. (min⁻¹) cuando la temperatura del refrigerante cae a 30 °C.

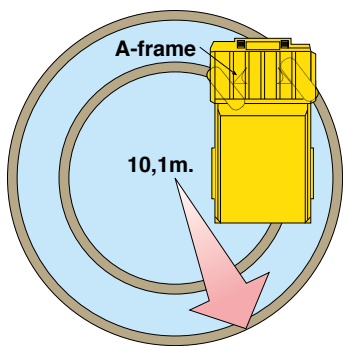


»Distancia entre ejes de banda larga y ancha

»Con una distancia entre ejes extra larga, una banda de rodadura ancha y un centro de gravedad excepcionalmente bajo, el HD785-7 transporta la carga a mayor velocidad para una mayor productividad y proporciona una comodidad de conducción superior en terrenos accidentados.

»Pequeño radio de giro

»La suspensión delantera tipo MacPherson tiene un marco especial entre cada rueda y el bastidor principal. Los espacios más amplios creados entre las ruedas delanteras y el bastidor principal aumentan el ángulo de dirección de las ruedas. Cuanto mayor sea este ángulo de dirección, menor será el radio de giro del camión.



I AMBIENTE DEL OPERADOR

»Cabina espaciosa con excelente visibilidad

»Amplias áreas de vidrio en la parte delantera, lateral y trasera, además de mucho espacio en el interior ricamente tapizado, proporcionan un ambiente tranquilo y cómodo que permite ver y controlar todos los aspectos de la operación. Los espejos delanteros desviados también contribuyen a mejorar la visibilidad.

»Cabina ergonómicamente diseñada

»El compartimento ergonómico del operador hace que sea muy fácil y cómodo para el operador utilizar todos los controles. El resultado es una operación más segura y una mayor productividad.

»Panel de instrumentos fácil de ver

»El panel de instrumentos facilita el monitoreo de las condiciones importantes del equipo. Además, una lámpara de advertencia advierte al operador de cualquier fallo que pueda ocurrir. Las averías se registran en el monitor y los códigos de servicio, aparecen en el panel de instrumentos. Esto hace que el equipo sea amigable y fácil de usar.



»Posiciones ideales de la posición de conducción

»El asiento del operador ajustable de 5 posiciones y la columna de dirección telescópica de inclinación proporcionan una postura de conducción óptima, para mayor comodidad de conducción y más control sobre el funcionamiento del equipo. El asiento de la suspensión amortigua las vibraciones transmitidas desde el equipo y reduce la fatiga del operador, así como mantener al operador seguro durante el funcionamiento. El cinturón de 78 mm. de ancho se suministra como equipamiento estándar.



»Control de sincronización de motor y transmisión

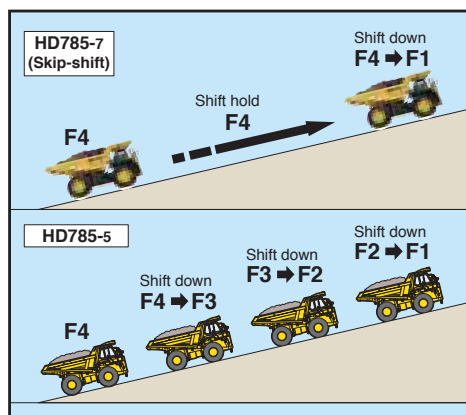
»En el momento del cambio de marchas, la velocidad del motor se controla para coincidir con la velocidad de rotación de la transmisión para reducir los choques de desplazamiento. El control de sincronización también contribuye a mejorar la durabilidad del tren de potencia, ya que reduce la fluctuación del torque.

»Avanzada K-ATOMiCS

»El sistema de modulación de embrague "K-ATOMiCS" electrónicamente controlado que optimiza la presión del aceite de acoplamiento del embrague en cada engranaje se mejora aún más para que la presión del aceite en el acoplamiento del embrague de bloqueo se optimice para realizar un cambio suave sin el torque desactivado.

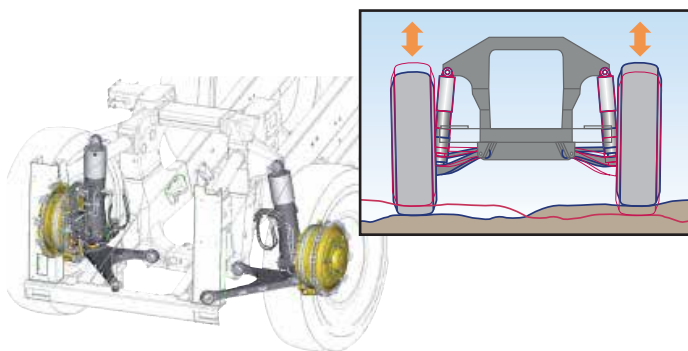
»Función "Skip-Shift"

»Selecciona automáticamente el engranaje de acuerdo con el grado de pendiente al conducir cuesta arriba sin desplazarse hacia abajo al engranaje inferior uno por uno. Reduce el número de cambios hacia abajo, hace que la conducción sea más suave, mejore la comodidad del operador y reduzca el derrame de material.



»Suspensión delantera tipo MacPherson

»Las suspensiones independientes tipo MacPherson se instalan en las ruedas delanteras. La disposición del acoplamiento con menos fricción permite que la rueda delantera siga la ondulación de la superficie de la carretera suavemente, realizando una comodidad excelente de conducción.



»Suspensión hidroneumática automática de tres modos (opcional)

»El modo de suspensión se conmuta automáticamente a una de las tres etapas (suave, media y dura) según la carga y las condiciones de funcionamiento, para un paseo más cómodo y estable.

»Soportes de cabina viscosa

»Para montar la cabina se utilizan montajes viscosos de gran capacidad con un rendimiento de amortiguación adecuado. Reducen la vibración de la cabina de forma significativa y proporcionan un espacio cómodo con un silencio excelente y menos vibraciones. Nivel de ruido en el oído del operador 75 dB (A).



»Sistema de control del polipasto eléctrico

»La palanca de control tiene un recorrido corto y se puede accionar con un ligero esfuerzo. La "Función Kick-Out" proporciona para la palanca facilita la operación del polipasto, eliminando la necesidad de mantener la palanca en posición "elevar". Además, el amortiguador del asiento del cuerpo se reduce significativamente porque un sensor detecta el cuerpo justo antes de asentarlo en el bastidor y reduce la velocidad de descenso.



»Radio con terminal AUX (opcional)

»Para conectar un reproductor de MP3, etc., el terminal AUX está dispuesto en la cabina.



SEGURIDAD

»Cabina ROPS/FOPS incorporada

»Estas estructuras se ajustan a la norma ISO 3471 ROPS estándar, y a la norma ISO 3449 FOPS estándar.



»Sub espejo

»El nuevo sub espejo redondo proporciona un campo de visión más amplio.



»Placa reforzada antideslizante

»Pasos y pasillos están hechos con placas antideslizantes con puntas para mejorar la seguridad cuando se sube, se baja o se mueve alrededor del equipo.



»Frenos de estacionamiento en 4 ruedas

»El equipo está equipado con frenos de estacionamiento aplicados por resorte en las 4 ruedas. Los frenos de disco múltiples húmedos construidos en los ejes delantero y trasero aplican fuerza de frenado a las cuatro ruedas. Estos frenos son altamente confiables y no requieren mantenimiento periódico.



Freno frontal



Freno posterior

»Dirección complementaria y freno secundario

»La dirección suplementaria y el freno secundario son características estándares.

Norma: ISO 5010, SAE J1511.

Freno: ISO 3450.

»Luz combinada trasera LED

»Las lámparas LED se utilizan para la luz de combinación trasera. La lámpara LED ofrece una larga vida útil y excelente visibilidad mientras es una lámpara de ahorro de energía.



»Freno secundario accionado por pedal

»Si se produce un fallo en el circuito de freno primario, los frenos de estacionamiento delanteros y traseros se activan como un freno secundario accionado por pedal.



»Pantalla grande, cámara a color con vista trasera y monitor (opcional)

»La cámara trasera y el monitor LCD en color de 7 pulgadas están disponibles para mejorar la visibilidad trasera. Este dispositivo sirve para mejorar la seguridad y la facilidad de trabajo del equipo.



»Sistema de frenos antibloqueo (ABS) (opcional)

»Usando su tecnología sobresaliente, Komatsu es el primero en la industria en introducir ABS en equipos de construcción. Este sistema evita que los neumáticos se bloqueen, minimizando así el derrape bajo condiciones resbaladizas mientras se aplica el freno de servicio.

»Regulador de giro automático (ASR) (opcional)

»Impide automáticamente que el neumático trasero en ambos lados se deslice sobre suelo blando para una tracción óptima.

I CARACTERÍSTICAS DE CONFIABILIDAD

»Componentes Komatsu

»Komatsu fabrica el motor, el convertidor de torque, la transmisión, las unidades hidráulicas y los componentes electrónicos de este equipo. Todos estos componentes se fabrican con un sistema de producción integrado bajo estrictas directrices de control de calidad.

»Marco de alta rigidez

»Los soportes de la cubierta delantera están integrados con el bastidor. La rigidez del marco aumenta drásticamente. Como resultado, la rigidez a la flexión y la rigidez torsional que son indicadores de manejabilidad y calidad de conducción son significativamente mejorados.

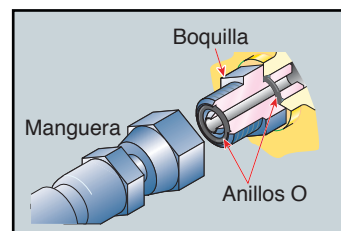


»Sistema hidráulico confiable

»En cada circuito hidráulico confiable se instala un refrigerador de aceite de gran capacidad, lo que mejora la confiabilidad de las unidades hidráulicas durante subidas repentinas de temperatura. Además del filtro principal, el filtro de línea $\beta 10 = 3$ (min) está situado en la entrada de la válvula de control de la transmisión.

»Sellos de junta tórica plana con anillos O

»Se usan juntas tóricas para sellar con seguridad todas las conexiones de la manguera hidráulica y para evitar fugas de aceite.



»Conectores sellados DT

»Los arneses eléctricos principales y los conectores del controlador están equipados con conectores DT sellados que proporcionan alta confiabilidad, resistencia al agua y al polvo.



»Para una mejor gestión operativa y seguridad

»En las actividades de gestión operativa actuales, el primer paso para el uso efectivo del HD785-7 es registrar cada carga útil. Con este fin, Komatsu ha puesto a disposición el "Payload Meter".

Basado en la premisa de que "Payload Meter" puede registrar los datos de carga útil, Komatsu tiene la intención de aplicar "Política de Carga" que está destinado a ser utilizado como directrices para la consistente y mejor "Gestión Operativa".

»Política de carga

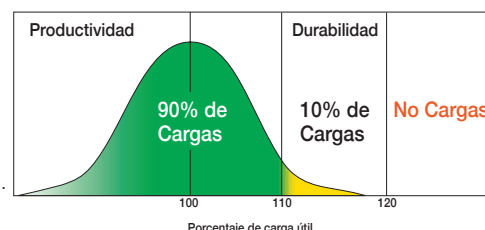
»Cada camión todoterreno tiene su propia "carga útil". El funcionamiento de un camión con una carga útil extraordinaria provoca los siguientes efectos adversos.

»El funcionamiento de un camión con carga insuficiente no puede utilizar su mejor rendimiento y aumenta el número de viajes de ida y vuelta necesarios para transportar la misma cantidad de materiales, lo que resulta en un mayor costo por tonelada.

»El funcionamiento de un camión sobrecargado provoca un desgaste prematuro de los frenos, neumáticos, etc., y acorta la vida útil de componentes como el sistema de accionamiento, etc., lo que resulta en un mayor coste de mantenimiento y reparaciones.

»Nuestra "Política de Carga" se basa en la hipótesis de que cada HD785-7 está equipado con un "Payload Meter" y cada carga útil se registra positivamente.

- 1) La carga útil promedio mensual no debe exceder la carga útil del camión.
- 2) 90% de todas las cargas deben estar por debajo del 110% de la carga útil del camión.
- 3) El 10% de todas las cargas puede estar entre 110% y 120% de la carga nominal del camión.
- 4) Cualquier carga individual no debe exceder el 120% de la carga útil del camión.



»El cumplimiento de la "Política de Carga" se traduce en una mejora de la productividad mediante la plena utilización del rendimiento del HD785-7, la reducción del coste de funcionamiento y la prolongación de la vida de los frenos, neumáticos y otros componentes.

»Selección de la tolva

»Varios tipos diferentes de tolvas están selectivamente disponibles para el HD785-7 y el equipo opcional para las tolvas también se prepara para su uso en diversas condiciones.

Equipo de carga	Pala, Retroexcavadora (Severidad a la tolva: Ligero)	Cargadora de ruedas (Severidad a la tolva: pesado)
Material		
Sobrecarga de construcción (Severidad a la tolva: ligero)	 Tolva ligera (opcional) El uso recomendado de esta tolva incluye trabajos relativamente ligeros, tales como construcción y acarreo de sobrecarga, carbón, etc.	
Cantera (Severidad a la tolva: media)		Propósito general de la tolva (estándar) Esta tolva está diseñada para varios usos como estándar. Las porciones principales de esta tolva están hechas de placas de acero resistentes a la abrasión para asegurar una alta durabilidad.
Mineral (Severidad a la tolva: pesado)		Tolva para roca (opcional) Esta tolva de roca se hace mediante la unión de placas de revestimiento a la tolva de propósito general. El uso recomendado de esta tolva son trabajos relativamente pesados tales como transporte de los minerales, etc.

*Descripción de "Ligero", "Mediano" y "Pesado" son regla de pulgar. Consulte al Distribuidor Komatsu cuando seleccione la tolva.

I MEDIO AMBIENTE

»Radiador libre de plomo

»Además del cumplimiento de las regulaciones de emisiones, se utiliza un núcleo de aluminio sin plomo para que el radiador cumpla con los requisitos ambientales globales.

»Tanque de captura de aceites de enfriamiento de frenos

»Para proteger el medio ambiente, se instala un tanque para capturar aceite de enfriamiento de frenos en caso de fuga de sello de freno.



I FÁCIL MANTENIMIENTO

»Sistema de monitoreo avanzado

»El sistema de monitoreo avanzado de Komatsu identifica los elementos de mantenimiento, indica los tiempos de reposición del aceite y del filtro y muestra los códigos de anomalía. Este sistema de monitoreo ayuda a reducir los tiempos de diagnóstico y a maximizar el tiempo de producción del equipo.



»Frenos de disco múltiple húmedos y sistemas de frenado totalmente hidráulicos controlados

»Obtenga menores costos de mantenimiento y mayor confiabilidad. Los frenos de disco húmedos están totalmente sellados para mantener los contaminantes afuera, lo que reduce el desgaste y el mantenimiento. Los frenos no requieren ajustes para reducir el desgaste, lo que significa un mantenimiento aún menor. El freno de estacionamiento también es un sistema de disco múltiple húmedo y libre de ajuste para una alta fiabilidad y larga vida útil. La fiabilidad agregada se diseña en el sistema de frenado por el uso de tres circuitos hidráulicos independientes que proporcionan la reserva hidráulica si uno de los circuitos falla. Los sistemas de frenado completamente hidráulicos eliminan el sistema de aire para que no se necesite el sistema de aire, y se elimina la condensación del agua que puede conducir a contaminación, corrosión y congelación.

»Intervalos de cambio de aceite extendidos

»Con el fin de minimizar los costos de operación, se amplían los intervalos de cambio de aceite:
»Aceite motor: 500 horas.
»Aceite Hidráulico: 4.000 horas.

»Disposición centralizada de filtros

»Los filtros están centralizados para que puedan ser atendidos fácilmente.



»Ruedas de disco (llantas de tipo brida)

»Las ruedas de disco (llantas tipo brida) facilitan la extracción / instalación de los neumáticos.



»Disyuntor eléctrico

»Los disyuntores se adoptan en importantes circuitos eléctricos que deben ser restaurados en un corto tiempo cuando se produce un fallo en el sistema eléctrico.



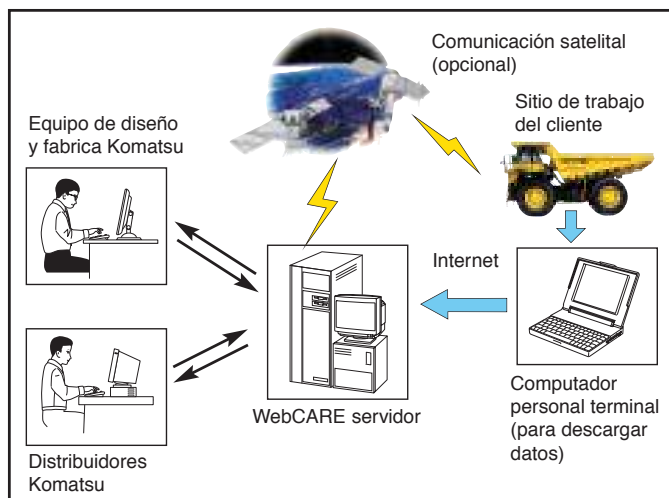
»Puntos de engrase centralizados

»Los puntos de engrase están centralizados en tres lugares. Eso permite acercarse desde el nivel del suelo.



»KOMTRAX Plus

»KOMTRAX Plus monitorea las condiciones de los principales componentes y permite el análisis remoto del equipo y su funcionamiento. Este proceso es apoyado por la Red de Distribuidores Komatsu, fábrica y diseño del equipo.



»Medidor de carga útil (PLM) (opcional)

»PLM permite analizar y controlar el volumen de producción y las condiciones de trabajo del equipo directamente a través de un ordenador personal. La carga también se indica con las lámparas exteriores. El sistema puede almacenar datos de 2.900 máx. de los ciclos de trabajo.



ESPECIFICACIONES



MOTOR

MODELO	Komatsu SAA12V140E-3.
TIPO	Refrigerado por agua, 4 ciclos.
ASPIRACIÓN	Turbo-cargado, después-enfriado.
NÚMERO DE CILINDROS	12.
DIÁMETRO POR CURSO	140 mm. x 165 mm.
DESPLAZAMIENTO DEL PISTÓN	30,48 L.
POTENCIA	
SAE J1995	Bruto 895 kW (1.200 hp.) /1.900 min-1.
ISO 9249 / SAE J1349	Neto 879 kW (1.178 hp.) /1.900 min-1.
TIPO DE UNIDAD DEL VENTILADOR	Mecánica.
TORQUE MÁXIMO	5.080N. m 518 kg. m.
SISTEMA DE COMBUSTIBLE	Inyección directa.
GÓVERNADOR	Control electrónico.
SISTEMA DE LUBRICACIÓN	
MÉTODO	Bomba de engranajes, lubricación de fuerza.
FILTRO	Tipo de flujo completo.
FILTRO DE AIRE	Tipo seco con elementos dobles y prefiltros con indicador de polvo.
	EPA Certificado de nivel 2 de emisiones.



TRANSMISIÓN

CONVERTIDOR TORQUE	3-elementos, 1-etapa, 2-fases.
TRANSMISIÓN	Tipo de engranaje planetario totalmente automático.
NÚMERO DE ENGRANAJE	7 delanteros y 2 reversos (RH, RL).
EMBREAGUE DE CIERRE	Embrague húmedo de disco múltiple.
DELANTERO	Convertidor de torque en 1ª marcha, accionamiento directo en el primer bloqueo y todos los engranajes superiores.
TRASERO	Convertidor de torque, accionamiento directo (bloqueo).
CONTROL DE CAMBIO	Control electrónico de cambio automático.
MODULACIÓN DEL EMBRAGUE	EN TODOS LOS ENGRANAJES.
VELOCIDAD MÁXIMA DE DESPLAZAMIENTO	65 km/h.



EJES

EJES TRASEROS	Flotantes.
TIPO DE TRANSMISIÓN FINAL	Engranaje planetario.
PROPORCIÓN:	
DIFERENCIAL	3,36
PLANETARIA	6,33



SISTEMA DE SUSPENSIÓN

Cilindro de suspensión hidropneumático independiente con regulador fijo para amortiguar las vibraciones.	
RECORRIDO EFECTIVO DEL CILINDRO:	
SUSPENSIÓN DELANTERA	320 mm. máx.
SUSPENSIÓN TRASERA	127 mm. máx.
OSCILACIÓN DEL EJE TRASERO	6,5°máx.



SISTEMA DE DIRECCIÓN

DIRECCIÓN SUPLEMENTARIA	Dirección asistida hidráulica con 2 cilindros de doble efecto cumple con ISO 5010, SAE J1511.
RADIO DE GIRO MÍNIMO	10,1 m.
ÁNGULO MÁXIMO DE DIRECCIÓN	41°.



CABINA

Las dimensiones cumplen con la norma estándar ISO 3471 y estándar ISO 3449.



MARCO PRINCIPAL

TIPO	Parachoques delantero integral estructurado en caja.
------	--



FRENOS

FRENOS CUMPLEN NORMA ISO 3450.	
SERVICIO DE FRENOS:	
DELANTERO Y TRASERO	Control totalmente hidráulico, tipo disco multiple refrigerado por aceite.
FRENO ESTACIONAMIENTO	Aplicación de resorte múltiple (acciona en todas las ruedas).
RETARDADOR	Los frenos delanteros y traseros de disco múltiple enfriados por aceite actúan como retardadores.
FRENO SECUNDARIO	Funcionamiento del pedal cuando la presión hidráulica cae por debajo del nivel nominal, el freno de estacionamiento se acciona automáticamente.
SUPERFICIE DE FRENO DELANTERO	37.467 cm2.
SUPERFICIE DE FRENO TRASERO	72.414 cm2.



TOLVA

CAPACIDAD	
ACUNADO	40 m3.
AMONTONADO (2:1, SAE)	60 m3.
CARGA ÚTIL	91,7 Toneladas métricas.
MATERIAL	Acero de alta resistencia a la tracción 400 de dureza Brinell.
ESTRUCTURA	Cuerpo en forma de V con fondo en V.
GROSOR DEL MATERIAL	
FONDO	19 mm.
FRENTE	12 mm.
LADOS	9 mm.
ÁREA OBJETIVO	
(LONGITUD INTERIOR X ANCHO)	7.070 mm. x 5.150 mm.
ÁNGULO DE SALIDA	48°.
ALTURA TOTALMENTE ELEVADA	10.080 mm.
PREVENCIÓN DE ENLACES	Calefacción por gas de escape.



SISTEMA HIDRÁULICO

CILINDRO ELEVADOR	Doble, tipo telescópico de 2 etapas.
PRESIÓN DE ALIVIO	20,6 MPa 210 kg/cm2. tiempo de elevación.
ELEVADA	13 s.
ABAJO	14 s.



PESO APROXIMADO

NOMINAL (PESO DEL VEHÍCULO VACÍO)	72.000 kg. Excluye los equipos opcionales y el operador.
PESO BRUTO DEL VEHÍCULO	163.780 kg. Incluye equipos opcionales, operador (80kg.) y carga útil.
DISTRIBUCIÓN	
VACÍA: EJE FRONTAL	47%.
EJE TRASERO	53%.
CARGADA: EJE FRONTAL	31,4%.
EJE TRASERO	68,6%



NEUMÁTICOS

NEUMÁTICO ESTÁNDAR	27.00 R49.
--------------------	------------

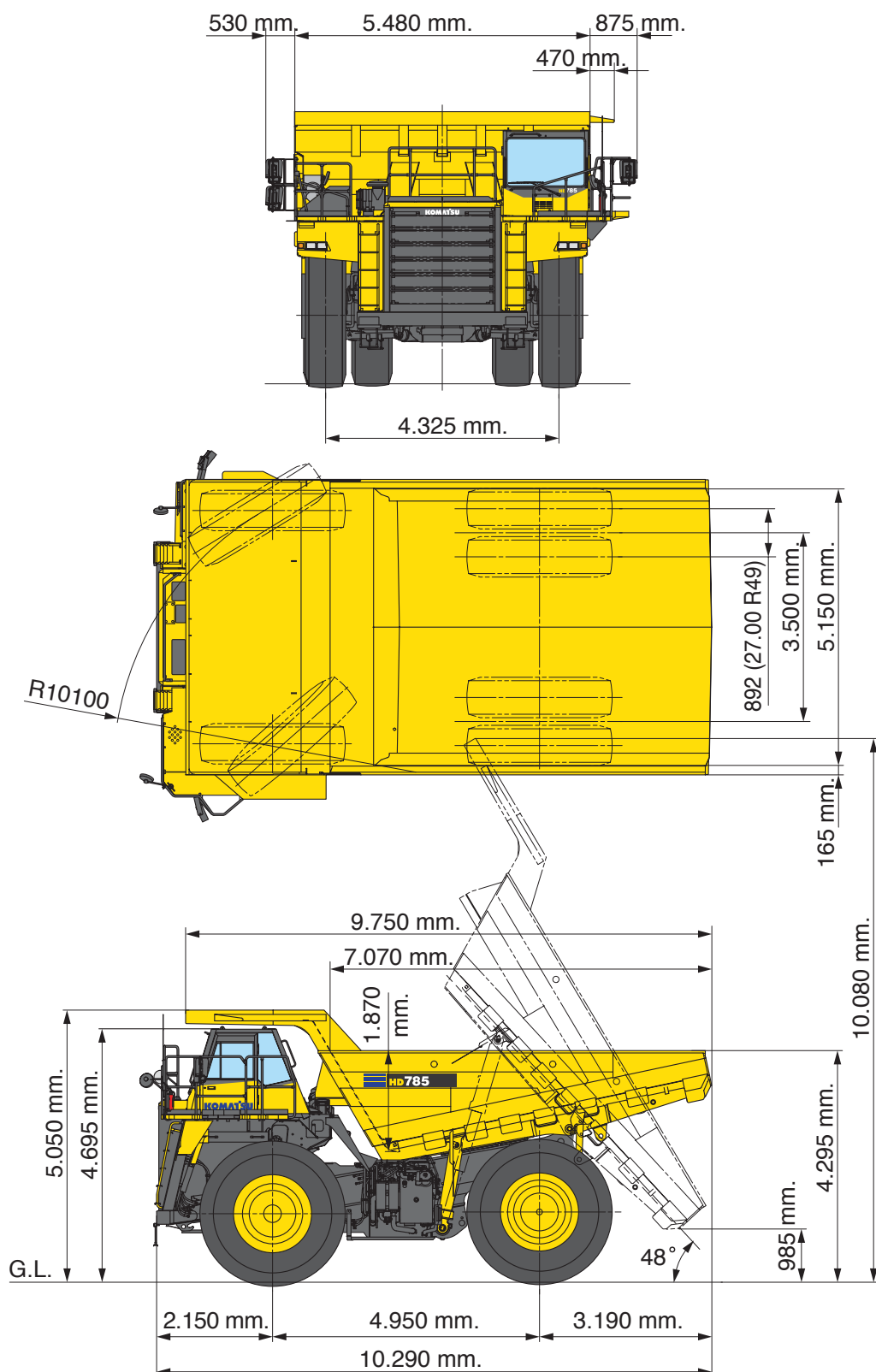


CAPACIDAD DE RECARGA SERVICIO

TANQUE COMPLETO	1.308 ltr.
ACEITE DE MOTOR	129 ltr.
CONVERTIDOR DE TORQUE, TRANSMISIÓN Y ENFRIAMIENTO DEL RETARDADOR	205 ltr.
DIFERENCIAL	137 ltr.
TRANSMISIONES FINALES (TOTAL)	128 ltr.
SISTEMA HIDRÁULICO	175 ltr.
CONTROL DE FRENOS	36 ltr.
SUSPENSIONES (TOTAL)	93 ltr.



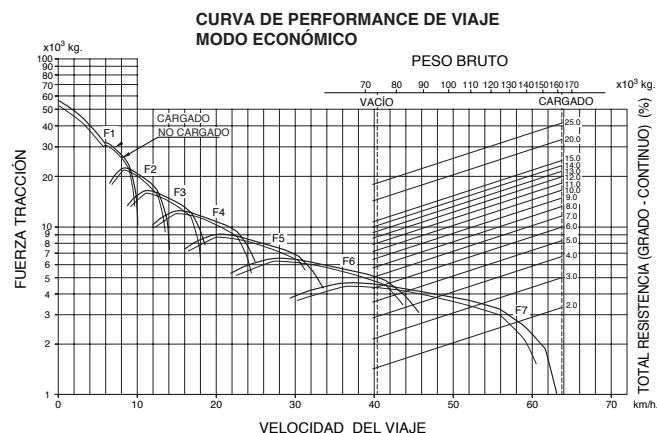
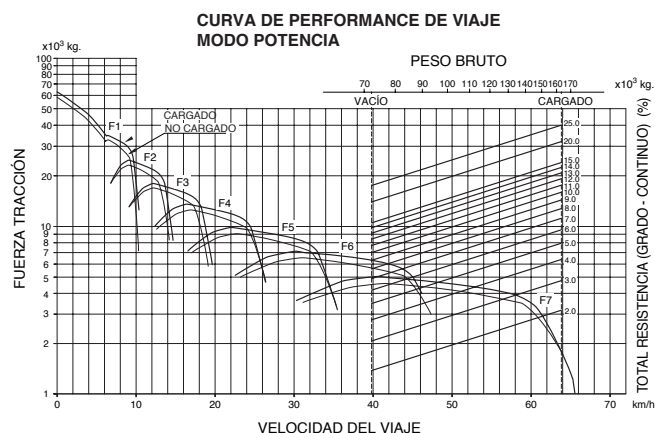
DIMENSIONES





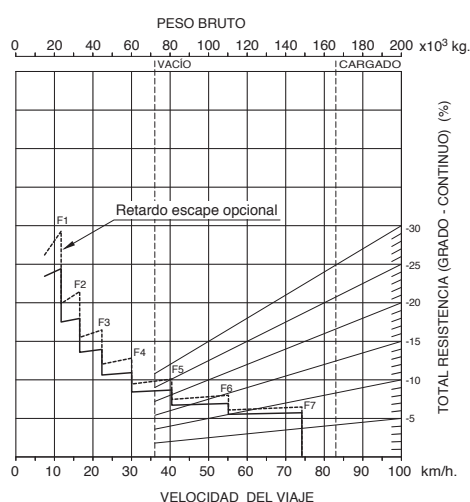
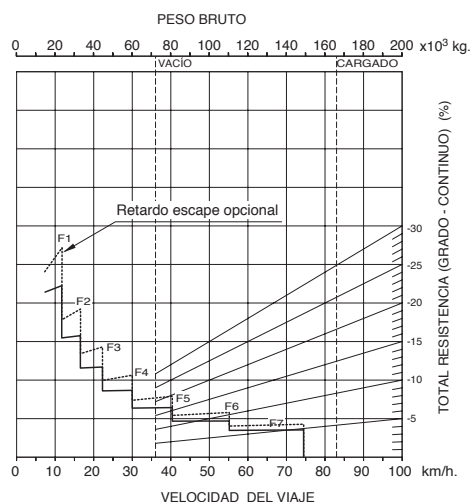
»PERFORMANCE DE VIAJE

»Leer desde el peso bruto hasta una línea de resistencia total en porcentaje. A partir de esta intersección de resistencia de peso, lea horizontalmente la curva con el rango de velocidad más alta posible, y luego la velocidad máxima. La fuerza de tracción utilizable depende de la tracción disponible y del peso en las ruedas motrices.



»PERFORMANCE DEL FRENO

»Estas curvas se proporcionan para establecer la velocidad máxima y la posición del engranaje para un trayecto más seguro cuesta abajo con una distancia dada. Leer desde el peso bruto hasta la línea de resistencia total en porcentaje. A partir de esta intersección de resistencia de peso, lea horizontalmente la curva con el rango de velocidad más alta posible, luego hacia abajo la velocidad máxima de descenso que los frenos pueden manejar sin exceder la capacidad de enfriamiento.





EQUIPAMIENTO ESTÁNDAR PARA EQUIPO BÁSICO

»Motor

- »Alternador, 90A / 24V.
- »Sistema automático de ajuste de ralentí (AISS).
- »Baterías, 4 x 12V / 170Ah.
- »Motor, Komatsu SAA12V140E-3.
- »Sistema de selección de modo con VHPC.
- »Motor de arranque, 2 x 7,5 kW.

»Cabina

- »Cenicero.
- »ROPS y FOPS incorporados, tipo de supresión de sonido.
- »Encendedor de cigarrillos.
- »Porta vasos.
- »Sistema electrónico de control del polipasto.
- »Sistema de visualización / monitorización de mantenimiento electrónico.
- »Vidrio frontal laminado.
- »Asiento del operador, reclinable, tipo de suspensión con cinturón de seguridad de 2 puntos retráctiles de 78 mm. de ancho.
- »Asiento del pasajero con cinturón de seguridad retráctil.
- »Alza vidrios eléctricos.

- »Espacio para la caja de almuerzo.
- »Volante, inclinable y telescópico.
- »Visera.
- »Dos puertas, izquierda y derecha.
- »Parabrisa y limpiaparabrisa (con función intermitente).

»Sistema de iluminación

- »Luz de respaldo.
- »Luces de peligro.
- »Faros delanteros.
- »Luces LED de combinación traseras.
- »Señal de giro.

»Guardia y cubiertas

- »Protector lateral del cielo, lado de la cabina.
- »Protector contra derrames.
- »Protectores de eje de transmisión (delantero y trasero).
- »Protección térmica del escape.
- »Cubiertas protectoras contra incendios.

»Equipamiento de seguridad

- »Alarma, copia de seguridad.

- »Retardador de disco múltiple antirrotación.
- »4 tiempos (AP-FOUR).
- »Control de velocidad de retardo automático.
- »Dirección automática suplementaria.
- »Alarma de temperatura del refrigerante y lámpara.
- »Barandillas para la plataforma.
- »Cuerno eléctrico.
- »Escaleras, lado izquierdo y derecho.
- »Sistema de aviso de sobrecarga.
- »Espejos retrovisores.

»Otro

- »Lubricación centralizada.
- »Ruedas de disco (llantas tipo brida).
- »Disyuntor eléctrico, 24V.
- »KOMTRAX Plus.
- »Protectores de barro.

»Tolva

- »Calefacción de escape de la tolva.

»Neumáticos

- »27.00 R49.



EQUIPAMIENTO OPCIONAL

»Cabina

- »Cinturón de seguridad retráctil de 3 puntos (asiento del operador).
- »Aire acondicionado.
- »Radio AM / FM con terminal AUX.
- »Asiento del operador, tipo suspensión neumática.
- »Ventana eléctrica.
- »Visera, adicional.

»Tolva

- »Revestimientos para la tolva.
- »Tolva ligera.
- »Silenciador (sin calefacción de la tolva).
- »Protector de plataforma, hacia atrás, lado derecho.
- »Tolva de piedra.

»Sistema de iluminación

- »Lámpara adicional.
- »Luces antiniebla.
- »Lámpara de cabeza HID (alta / baja).
- »Lámparas de trabajo laterales HID.
- »Lámparas de trabajo laterales, hacia atrás, lado izquierdo y derecho.

»Seguridad

- »Sistema antibloqueo de frenos (ABS).
- »Regulador de giro automático (ASR).
- »Interruptor de desconexión de la batería.
- »Cámara y monitor traseros de color.
- »Escalera diagonal.
- »Desconexión del motor, nivel del suelo.
- »Retardo de escape.
- »Paso del tanque de combustible.
- »Escalera de potencia.
- »Limitador de velocidad.
- »Limitador de velocidad (sobre carga).
- »Bloques de bloqueo de los neumáticos.

»Arreglos

- »Baterías para el arreglo de áreas frías.
- »Disposición de zona fría.
- »Arreglo de áreas arenosas y polvorientas.

»Otros

- »Sistema de engrase automático.
- »Sistema de engrase automático con relleno desde el nivel del suelo.
- »Calentador del refrigerante del motor.

- »Calentador de cárter de aceite del motor.
- »Prelubricación del motor.
- »Cubierta lateral del motor.
- »Protección del motor.
- »Relleno rápido del refrigerante.
- »Relleno rápido de combustible.
- »Rápido relleno de combustible de LH.
- »Relleno rápido de aceite.
- »Extintor de incendios.
- »KOMTRAX Plus (con kit de comunicación por satélite).
- »Medidor de carga útil.
- »Repuestos para el primer servicio.
- »Suspensión hidroneumática automática de tres modos.
- »Kit de herramientas.
- »Protección de transmisión.
- »Protección contra el vandalismo.

»Neumáticos

- »31/90 R49.

KOMTRAX Plus

SISTEMA DE MONITOREO SATELITAL

KOMTRAX Plus es un revolucionario sistema de seguimiento de equipos diseñados para ahorrar tiempo y dinero. Ahora puede realizar el seguimiento a sus equipos a cualquier hora desde cualquier sitio. Utilice la valiosa información recibida a través de la página web de KOMTRAX para optimizar su planificación de mantenimiento y rendimiento del equipo.



CARACTERÍSTICAS

» CÓDIGOS DE ANOMALÍA

Visualización de los códigos de falla presentados en el equipo de manera diaria y mensual.

» TENDENCIAS

Curvas graficables en el tiempo para evaluar la condición de los componentes mayores como motor, transmisiones, convertidor de torque, sistema de propulsión, etc.

» MEDIDOR DE CARGA

Medidor de carga útil (PLM), con el detalle de cada ciclo de carguío indicando el total de toneladas cargadas y los tiempos de ciclo.

» LECTURA DEL MEDIDOR DE SERVICIO

Avance diario de las horas del equipo lo que permite proyectar mantenimientos y recambio de componentes.

» REPORTABILIDAD

En conjunto con el Distribuidor se pueden definir reportes de condición y prácticas operacionales para asegurar el correcto performance del equipo.

» CONSUMO DE COMBUSTIBLE

Promedio diario en lt/h.

Consulte con su Distribuidor Komatsu cuál es la información disponible para su modelo y disponibilidad del servicio en su país.



Los diseños, especificaciones y datos de los productos en este documento son solo informativos y no son garantías de ningún tipo. El diseño de los productos y las especificaciones pueden ser cambiadas en cualquier momento sin previo aviso. Las únicas garantías aplicables a la venta de productos y servicios son las declaradas en la Política de Garantías, la cual será proporcionada a petición.

Komatsu, y logos relacionados, son marcas registradas de Komatsu Ltd. o de una de sus subsidiarias.

© 2017 Komatsu Ltd. o una de sus filiales. Todos los derechos reservados.

KOMATSU®

Para mayor información consulte a su distribuidor o visite nuestro sitio web www.komatsulatinamerica.com

KLAT-EQ013/01-2017

