

Spycharka gąsienicowa TD-20H

SILNIK

Marka i typ Cummins M11-C
Rodzaj 4-suwowy silnik wysokoprężny z turbo-
doładowaniem, upustem spalin, z bezpośrednim
wtryskiem paliwa i bezpośrednim rozruchem
Moc netto na kole zamachowym
przy 2200 obr/min 225 KM (168 kW)
Maksymalny moment obrotowy
przy 1300 obr./min. 1017 Nm
Ilość cylindrów 6
Pojemność 10.8 l
Średnica cylindra x skok tłoka 125 x 147 mm
Smarowanie pompą zębatą,
pod pełnym ciśnieniem
z filtrami pełnoprzepływowymi
Ilość łożysk głównych 7
Układ elektryczny 24 V
Filtr powietrza dwustopniowy, oczyszczany
wstępnie przez układ wydechowy, typu suchego
ze wskaźnikiem zanieczyszczenia

SKRZYNIA BIEGÓW I ZMIENNIK MOMENTU

Przełączalna pod obciążeniem typu "power shift"
modułarna skrzynia biegów, napędzana i sterowana
hydraulicznie. Jednostopniowy zmiennik momentu
o średnicy 356 mm, i przełożeniu dynamicznym 2,6:1
napędza skrzynię biegów przez podwójny wał
przegubowy.

BIEG	Zakres	Do przodu	Do tyłu
I	Niski	2,7	3,4
	Wysoki	3,7	4,4
II	Niski	5,0	6,0
	Wysoki	6,6	7,7
III	Niski	8,1	9,5
	Wysoki	10,3	12,1

MECHANIZM SKRĘTU I HAMULCE

Dwubiegowy mechanizm skrętu umożliwia wykonywanie łagodnych skrętów z zachowaniem pełnej mocy na obu gąsienicach, a także zawrotów w miejscu. Taka konstrukcja zapewnia doskonałe warunki uciągu w różnego rodzaju pracach i warunkach terenowych. W połączeniu z trzybiegową skrzynią biegów i zmiennikiem momentu daje sześć biegów do przodu i sześć do tyłu. Moduł mechanizmu skrętu, zawierający wałek napędowy i zespół kół stożkowych, stanowi łatwo demontowalny zespół do jego serwisowania. Usytuowane po lewej stronie ręczne dźwignie skrętu, sterują chłodzonym olejem, nie wymagającymi regulacji przekładniami planetarnymi, wielotarczowymi sprężkami i hamulcami podporządkowanymi każdej z gąsienic. Pociągnięcie dźwigni powoduje wykonanie łagodnego skrętu lub w przypadku pociągnięcia obu dźwigni - zredukowanie prędkości jazdy. Dalsze pociągnięcie do tyłu dźwigni skrętu powoduje wyłączenie sprzęgieł jazdy, a przedłużenie ruchu do końca skoku włączanie hamulców. Pojedynczy pedał nożny włącza oba hamulce do parkowania lub sterowania przy zjeździe z góry. Hamulce są włączane sprężyną i zwalniane hydraulicznie.

PRZEKŁADNIE BOCZNE

Dwustopniowy reduktor w postaci modułu zapewnia pożądaną redukcję biegów i wymagane przełożenie na kole łańcuchowym. Dzięki pierścieniowej budowie koła łańcuchowego zostaje równomiernie rozłożone zużycie tulei gąsienic, gdyż każdy ząb przez pół cyklu jest zwolniony z nacisku, co redukuje jego ścieranie się. Demontaż i montaż koła łańcuchowego i przekładni bocznej można przeprowadzić bez demontażu ramy trakcyjnej.

RAMA TRAKCYJNA

Rama całkowicie spawana z grubościennych elementów o przekroju zamkniętym jest prowadzona w prowadnicach zapewniających prawidłowy, pionowy kierunek wahań.

	Standard	LT	LGP
Ilość rolek jezdnych na stronę	6	6	7
Ilość rolek podtrzymujących na stronę	2	2	2
Wahania ruchu gąsienicy w osi koła napinającego [mm]	295	328	328

Koła napinające odlewane. Wszystkie rolki oraz koła napinające nasmarowane na cały okres eksploatacji. Wahania w osi koła napinającego mocowane sztywne.

POJEMNOŚCI ZALEWOWE

Zbiornik paliwa	490
Układ chłodzenia	59,6
Układ smarowania silnika z filtrami	34,1
Skrzynia biegów i rama tylna	131
Przekładnie boczne (każda)	37,8

