

Spycharka gąsienicowa TD-15H

SILNIK

Marka i typ KOMATSU S6D114E-1
Rodzaj 4-suwowy silnik wysokoprężny z turbo-
doładowaniem, upustem spalin, z bezpośrednim
wtryskiem paliwa i bezpośrednim rozruchem
Moc brutto przy 2200 obr/min 185 KM (138 kW)
Moc netto na kole zamachowym
przy 2200 obr/min 175 KM (130 kW)
Maksymalny moment obrotowy
przy 1500 obr./min. 760 Nm
Ilość cylindrów 6
Pojemność 8,30 l
Średnica cylindra x skok tłoka 114 x 135 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

SKRZYŃIA BIEGÓW I ZMIENNIK MOMENTU

Skrzynia biegów przełączalna pod obciążeniem typu
"power shift", napędzana i sterowana hydraulicznie.
Jednostopniowy zmiennik momentu o średnicy
330 mm o przełożeniu dynamicznym 2,8:1, napędza
skrzynię biegów przez wał z dwoma przegubami.

BIEG	Zakres	Do przodu	Do tyłu
I	Niski	2,9	3,4
	Wysoki	3,9	4,7
II	Niski	5,3	6,3
	Wysoki	7,1	8,4
III	Niski	8,4	9,8
	Wysoki	11,1	12,9

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, wielotarczowo wymi sprzęgłami 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

Spawana z grubościennych elementów, mocowana sztywno.

	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]	293	335	335

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

POJEMNOŚCI ZALEWOWE

Zbiornik paliwa	388
Układ chłodzenia	55
Układ smarowania silnika z filtrami	22,4
Skrzynia biegów i rama tylna	142
Przekładnie boczne (każda)	40
Zbiornik oleju układu roboczego	53

