

## Spycharka gąsienicowa TD-12C

### SILNIK

Marka i typ ..... KOMATSU S6D102E-1  
Rodzaj ..... 4-suwowy silnik wysokoprężny  
z turbodoładowaniem, z bezpośrednim  
wtryskiem paliwa i bezpośrednim rozruchem  
Moc brutto przy 2200 obr/min ..... 135 KM (101 kW)  
Moc netto na kole zamachowym  
przy 2200 obr/min ..... 125 KM (93 kW)  
Maksymalny moment obrotowy  
przy 1500 obr./min. .... 551 Nm  
Ilość cylindrów ..... 6  
Pojemność ..... 5,88 l  
Średnica cylindra x skok tłoka ..... 102 x 120 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

Skrzynia biegów przełączalna pod obciążeniem typu  
"power shift", napędzana i sterowana hydraulicznie.  
Jednostopniowy zmiennik momentu o średnicy  
305 mm napędza skrzynię biegów przez wał  
z dwoma przegubami.

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

### 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] | 269      | 340 | 340 |

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

## POJEMNOŚCI ZALEWOWE

|                                           |      |
|-------------------------------------------|------|
| Zbiornik paliwa .....                     | 246  |
| Układ chłodzenia .....                    | 43,5 |
| Układ smarowania silnika z filtrami ..... | 15   |
| Skrzynia biegów i rama tylna .....        | 94   |
| Przekładnie boczne (każda) .....          | 30   |

