

KOMATSU

HD465-7

HD605-7

POTENCIA DEL MOTOR
552 kW / 740 HP @ 2.000 rpm

PMA (PESO MÁXIMO AUTORIZADO)

HD465-7: 101.540 kg

HD605-7: 113.190 kg

CAPACIDAD COLMADA

HD465-7: 34,2 m³

HD605-7: 40,0 m³

HD
465
605

CAMIÓN VOLQUETE



HD465-7 / HD605-7

VISTA GENERAL

Productividad

- Motor de alto rendimiento SAA6D170E-5
- Control VHP (Variable Horsepower Control) en „Modo Economía“
- Sistema AISS (Automatic Idling Setting System)
- Frenos multidisco en baño de aceite refrigerados, controlados hidráulicamente - retardados
- Sistema ARSC (Auto Retard Speed Control)
- Caja de elevada rigidez
- Radio de giro mínimo: 8,5 m
- Sistema ABS (Anti-Lock Braking System) (opcional)
- Regulador ASR (Automatic Spin Regulator) (opcional)

ecot3

ecology & economy - technology 3

El motor Komatsu SAA6D170E-5

con inyección common rail de alta presión proporciona gran energía economizando en combustible. El motor cumple las normativas sobre emisiones EU Stage IIIA y EPA Tier III.



Armonía con el medio ambiente

- Funcionamiento con un bajo nivel de ruido
- Bajo consumo de combustible
- Radiador sin plomo
- Tanque de recuperación de aceite refrigerante de los frenos

Entorno del operador

- Cabina amplia y espaciosa con excelente visibilidad
- Cabina de diseño ergonómico
- Panel de instrumentos de lectura fácil
- Asiento con suspensión neumática
- Volante telescópico e inclinable y pedales de bajo esfuerzo
- Palanca eléctrica de control del volquete
- Sistema K-ATOMiCS con función "Skip-Shift"
- Suspensión hidroneumática para todos los terrenos
- Soportes viscosos de la cabina
- ROPS/FOPS integrado
- Dirección suplementaria automática
- Frenos secundarios accionados por pedal
- Suspensión hidroneumática de tres modos (suspensión automática) (opcional)
- Escalera delantera con barandilla

POTENCIA DEL MOTOR

552 kW / 740 HP @ 2.000 rpm

PMA (PESO MÁXIMO AUTORIZADO)

HD465-7: 101.540 kg

HD605-7: 113.190 kg

CAPACIDAD COLMADAHD465-7: 34,2 m³HD605-7: 40,0 m³**Características de fiabilidad**

- Sistema de frenado completamente hidráulico
- Fiables componentes principales fabricados por Komatsu
- Bastidor de elevada rigidez
- Frenos de discos múltiples enfriados por aceite
- Juntas antipérdidas planas cara a cara
- Conectores eléctricos DT sellados
- Sistema hidráulico altamente fiable

**Mantenimiento fácil**

- Amplio intervalo de cambio de aceite
- Puntos de engrase centralizados
- Disposición centralizada de los filtros
- Llantas rebordeadas
- KOMTRAX™ - sistema de monitorización por satélite de Komatsu
- KOMTRAX™ Plus (Vehicle Health Monitoring System)
- Sistema de comunicación por satélite para KOMTRAX™ Plus

PRODUCTIVIDAD



Motor de alto rendimiento SAA6D170E-5

Sistema de control electrónico

El sistema de control electrónico de Komatsu monitoriza el rendimiento del vehículo, optimizando las emisiones, la eficiencia en el consumo y el nivel de ruido, incluso en las más duras condiciones.

Sistema HPCR de alta resistencia

(High Pressure Common Rail fuel injection)

Una bomba de alta presión introduce el gasoil en la cámara de acumulación o "Common Rail". Entonces, una ECU ("Unidad de Control Electrónica") optimiza la inyección del gasoil en los cilindros del motor. Esto mejora la potencia del motor, la eficiencia en el consumo de combustible y reduce emisiones y el nivel de ruido.

Sistema EGR

(Recirculación de gases de escape) refrigerado y de alta resistencia

Los gases de escape refrigerados vuelven a los cilindros evitando los enlaces entre nitrógeno y oxígeno durante la combustión, reduciendo la emisión de NOx, rebajando el estrés térmico y mejorando la eficiencia del combustible.

Sistema de refrigeración de carga Air-to-air

En este sistema, una porción pequeña del gas de combustión del motor se refrigera a través del refrigerante de la EGR, y después se vuelve a desviar al cilindro como gas inerte. Este proceso reduce la concentración de oxígeno en la cámara de combustión, y por tanto el proceso de refrigeración.

Nuevo sistema de combustión

Nuestro nuevo sistema de combustión optimiza la coordinación de la combustión y la ignición. Gracias a muchas simulaciones computerizadas y análisis, el diseño especial de la cámara de combustión reduce las emisiones de NOx y partículas, el consumo de gasoil y el nivel de ruido.

Sistema de selección del modo potencia del motor

El sistema permite la selección del modo apropiado entre dos modos, el "Modo Potencia" o el "Modo Economía", según las condiciones de trabajo. El modo se selecciona fácilmente con un interruptor situado en la cabina.

Modo Potencia

Gran productividad a través de la gran potencia de salida. Apropiado para lugares donde sea necesario una gran producción en desplazamientos ascendentes.

Modo Economía (potencia variable)

Las velocidades del motor de la potencia máxima, y el cambio a marchas inferiores y superiores se han fijado en un nivel más bajo. Apropiado para trabajos ligeros en un desplazamiento llano.

Transmisión K-ATOMiCS completamente automática, 7 velocidades

La transmisión K-ATOMiCS (Komatsu Advanced Transmission with Optimum Modulation Control System) selecciona automáticamente la velocidad óptima de acuerdo con la velocidad del vehículo, las revoluciones por minuto del motor y la posición de cambio que haya elegido. El resultado de todo esto: conseguir la mejor velocidad para cualquier situación en la conducción.

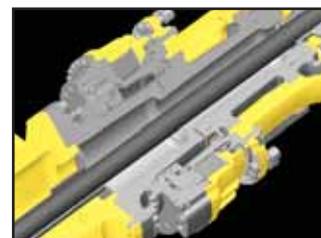


K-ATOMiCS
(Komatsu Advanced Transmission with Optimum Modulation Control System)

Frenos multidisco en baño de aceite refrigerados, controlados hidráulicamente - retardados

Los frenos multidisco en baño de aceite contribuyen a lograr frenos con prestaciones muy fiables y estables. Los frenos multidisco en baño de aceite refrigerados y de gran capacidad funcionan asimismo como retardador muy eficiente que ofrece al operador una mayor confianza cuando está bajando pendientes.

- Capacidad de absorción del retardador (pendiente continua): 785 kW 1.052 HP
- Superficie de frenado (trasero): 64.230 cm²

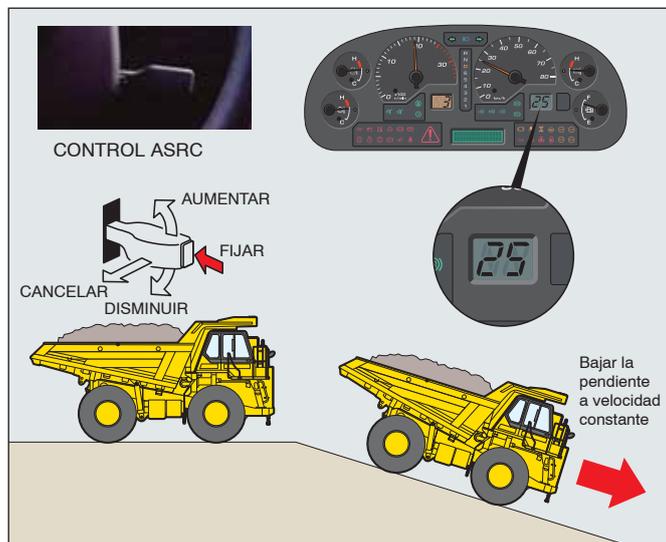


Sistema AISS (Automatic Idling Setting System)

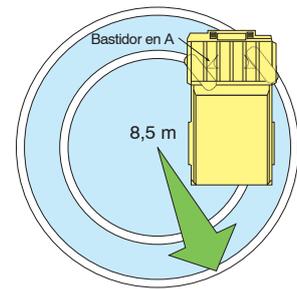
Este sistema facilita el rápido calentamiento del motor, así como el también rápido enfriamiento / calentamiento de la cabina. Cuando se conecta este sistema (ON), el ralentí del motor se mantiene a 945 r.p.m. cuando la temperatura del refrigerante es de 50 °C o inferior. El ralentí vuelve automáticamente a 750 r.p.m. cuando la temperatura del refrigerante alcanza los 50 °C.

Sistema ARSC (Auto Retard Speed Control)

El control ARSC permite que el conductor sólo tenga que fijar la velocidad de desplazamiento pendiente abajo para bajar las pendientes a una velocidad constante. Como resultado de ello, el conductor puede concentrarse en la dirección. Se puede fijar con incrementos de 1 km/h por clic hasta conseguir la velocidad óptima en la pendiente. Además, cuando se detecta que la temperatura del aceite del retardador sube demasiado, ya que esta temperatura se controla siempre, al conductor se le advierte de ello con un testigo luminoso de advertencia.

**Pequeño radio de giro**

La suspensión delantera de tipo McPherson dispone de un bastidor especial en A entre cada rueda y el bastidor principal. El mayor espacio creado entre las ruedas delanteras y el bastidor principal aumenta el ángulo de giro de las ruedas. Cuanto mayor es el ángulo de giro, menor es el radio de giro del camión.

**Sistema ABS (Anti-Lock Braking System) (opcional)**

Utilizando esta tecnología electrónica sin igual, Komatsu es el primer fabricante que ha introducido el ABS en la construcción de maquinaria. Este sistema evita que los neumáticos se bloqueen, minimizando el patinaje del vehículo en condiciones resbaladizas, al aplicar el freno de servicio.

Regulador ASR (Automatic Spin Regulator) (opcional)

El regulador ASR evita automáticamente que los neumáticos traseros patinen sobre firmes blandos y permite una tracción óptima. El ángulo de dirección está controlado para asegurar virajes suaves.



ENTORNO DEL OPERADOR

Cabina amplia y espaciosa con excelente visibilidad

La cabina de grandes dimensiones ofrece un espacio cómodo para el operador así como un asiento completo. Las grandes ventanillas eléctricas y la posición en la izquierda del asiento del operador ofrecen una visibilidad superior.

Cabina de diseño ergonómico

El compartimento del operador que goza de un diseño ergonómico permite al mismo utilizar todos los mandos de manera muy cómoda y fácil. Como resultado de ello, los operadores trabajan con mayor confianza y aumentan la productividad. El sistema de monitor y cámara de vista trasera es una característica estándar.

Panel de instrumentos de lectura fácil

El panel de instrumentos permite controlar las funciones críticas de la máquina de forma sencilla. Además, una luz de precaución se enciende para avisar al operador en caso de que ocurriera cualquier problema. Debido a ello, la máquina resulta muy fácil de comprender y de conservar en buen estado.

Asiento con suspensión neumática

El asiento, de tejido tapizado y con suspensión neumática, ajustable al peso del conductor, se ofrece como equipamiento de serie. La suspensión del asiento amortigua las vibraciones transmitidas desde el vehículo y reduce el cansancio del conductor, además de sostener al mismo con seguridad, asegurando una conducción fiable.



Volante de dirección y pedales

Los pedales que necesitan poco esfuerzo reducen el cansancio del operador cuando éste trabaja sin interrupción durante largos períodos. La columna de dirección inclinable y telescópica permite al operador adoptar la mejor posición de conducción en todas las circunstancias.

Palanca eléctrica de control del volquete

La palanca de bajo esfuerzo hace que mover el volquete sea más fácil que nunca. Hay instalado un sensor de posición para el control de la caja que reduce significativamente el choque que se produce al bajar la misma.

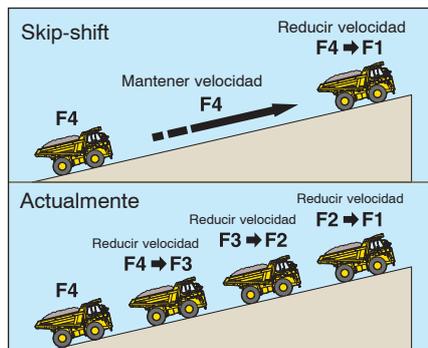


Sistema K-ATOMiCS con función “Skip-Shift”

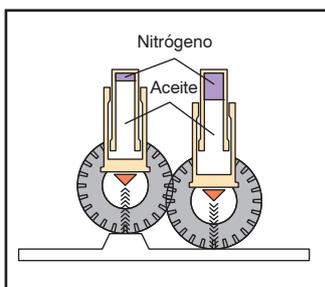
El sistema K-ATOMiCS (Komatsu Advanced Transmission with Optimum Modulation Control System) asegura que la presión de los paquetes durante el cambio, está modulada adecuadamente. El sistema de control total controla tanto el motor como la transmisión, monitorizando las condiciones del vehículo. Este sistema y la nueva función “skip-shift” aseguran cambios de velocidades más suaves y una sensible aceleración.

Función “Skip-shift”

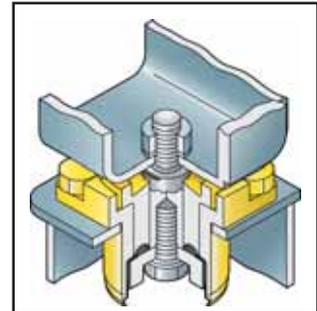
Queda seleccionada automáticamente la velocidad de desplazamiento como respuesta al ángulo de subida de la pendiente. Se consigue una reducción en la frecuencia de la reducción de velocidad y una conducción más suave.

**Suspensión hidroneumática para todos los terrenos**

La suspensión hidroneumática garantiza una conducción cómoda incluso en los terrenos más accidentados a la vez que aumenta al máximo la productividad y la confianza del operador.

**Soportes viscosos de la cabina**

Los soportes viscosos reducen el ruido transmitido a la cabina lográndose un nivel sonoro silencioso de 78 dB(A).

**ROPS/FOPS integrado**

Estas estructuras cumplen las normas ISO 3471, SAE J1040, ISO 3449 y SAE J231.

**Dirección suplementaria y frenos secundarios**

La dirección suplementaria y los frenos secundarios son características estándar.

Dirección: ISO 5010, SAE J1511, SAE J53

Frenos: ISO 3450, SAE J1473

Suspensión hidroneumática de tres modos (suspensión automática) (opcional)

El modo de suspensión queda ajustado automáticamente en uno de tres niveles (blando, medio y duro), de acuerdo con la carga y las condiciones de conducción, para proporcionar una conducción más confortable y estable.

Escalera

Una escalera en la parte delantera de la parrilla del radiador simplifica las operaciones diarias, como subir y bajar de la máquina.

AVANZADO SISTEMA DE MONITORIZACIÓN

Mayor disponibilidad del vehículo gracias a su sistema de monitorización

El panel electrónico muestra la situación actual del vehículo y cómo fijarla mediante códigos de acción, así como los resultados de las comprobaciones, mediante códigos de servicio. De esta forma, la gestión del vehículo es más fácil y se puede disponer del mismo para trabajar mucho más tiempo. Al mismo tiempo los datos de monitorización quedan almacenados para usarlos en la resolución de problemas posteriores.

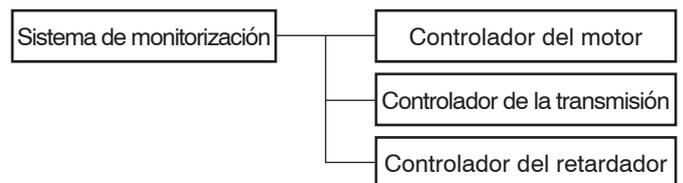


Sistema EMMS (Equipment Management Monitoring System)



Esta ventana se usa normalmente como horómetro / odómetro. Si el camión volquete presenta alguna anomalía o necesita una inspección o servicio, aparecerá en esta ventana un mensaje con el remedio adecuado y un código de acción. Cada vez que se activa el contacto, se comprueba el sistema. Si es necesario cambiar en ese momento un filtro o el aceite, se encenderá o se mostrará intermitente el testigo luminoso de precaución por mantenimiento y aparecerá en pantalla el filtro o el aceite que hay que sustituir. Si se produce alguna anomalía en el camión volquete, aparecerá un mensaje en la pantalla de caracteres para notificar al conductor la acción que debe realizar. De acuerdo con esto, el conductor puede realizar la acción inmediatamente. La anomalía aparece en pantalla como código de avería en la pantalla de caracteres y queda almacenada. Así la información quedará disponible para la rápida resolución de problemas, reduciéndose el tiempo de avería del vehículo.

Red de monitorización



MANTENIMIENTO FÁCIL



Puntos de engrase centralizados

Los puntos de engrase quedan centralizados en tres lugares.

Disposición centralizada de los filtros

Los filtros están centralizados para un mantenimiento más fácil.



Llantas rebordeadas

Las llantas rebordeadas permiten quitar y poner fácilmente los neumáticos.



Cortacorrientes cortacircuito

Con el cortacorrientes se puede poner en marcha la máquina fácilmente tras una reparación.



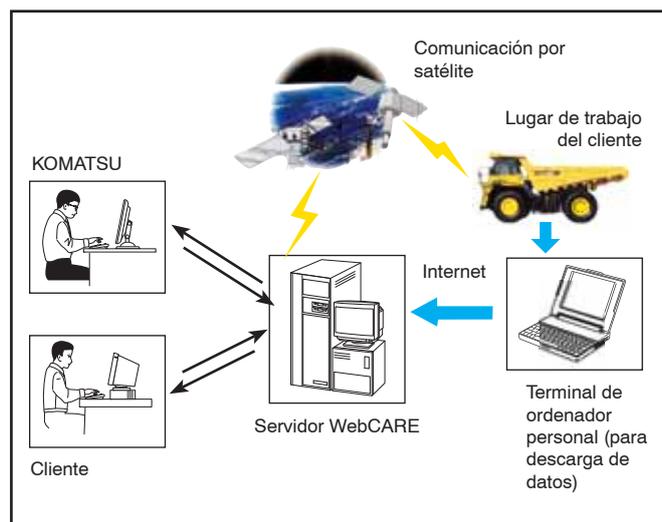
Intervalos de servicio más largos

Con objeto de disminuir el coste de explotación, se han extendido los intervalos de servicio:

- Aceite motor 500 horas
- Aceite hidráulico: 4.000 horas

KOMTRAX™ Plus (Sistema de monitorización de salud del vehículo)

El controlador KOMTRAX™ Plus monitoriza las condiciones de salud de los componentes principales y permite los análisis de la máquina y de sus operaciones. El controlador KOMTRAX™ Plus monitoriza y almacena todos los datos recibidos del motor y el controlador de la transmisión y varios sensores adicionales en los componentes principales. De esta manera, es posible registrar la evolución de las condiciones de salud de la máquina. Se pueden descargar estos datos por un ordenador portátil o por comunicación satélite. En ambos casos, los clientes y los especialistas de Komatsu pueden analizar estos datos y seguir las tendencias del estado de la máquina. Cuando se usan comunicaciones por satélite, el especialista de Komatsu le puede informar en caso de anomalía. De esta manera, se pueden optimizar los costes de reparación y mantenimiento y mantener la máxima disponibilidad de la máquina. El sistema de monitorización por satélite de Komatsu, KOMTRAX™, permite precisar la ubicación de sus máquinas.



KOMTRAX™ Plus con función de medidor de carga

El medidor de carga permite que se analicen y controlen directamente, a través de un ordenador personal, el volumen de producción y las condiciones de trabajo en el volquete. Este sistema puede almacenar hasta 2.900 ciclos de trabajo.

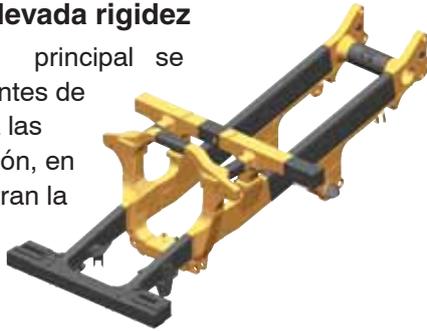
CARACTERÍSTICAS DE FIABILIDAD

Componentes Komatsu

Komatsu fabrica el motor, el convertidor de par, la transmisión, las unidades hidráulicas y los componentes eléctricos de su camión volquete. Los volquetes Komatsu se fabrican con un sistema de producción integrado bajo un estricto sistema de control de calidad.

Bastidores de elevada rigidez

En el bastidor principal se emplean componentes de acero fundido para las zonas de alta tensión, en las que se concentran la mayor parte de las cargas y de los choques.



Frenos de discos múltiples enfriados por aceite y sistema de frenado completamente hidráulico

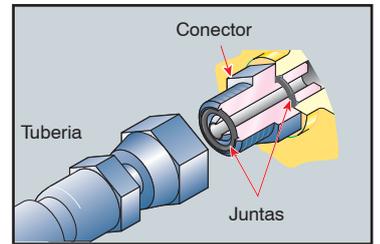
Esto significa unos inferiores costes de mantenimiento y una mayor fiabilidad. Los frenos de disco enfriados por aceite están sellados por completo. Los elementos contaminantes se mantienen fuera, reduciéndose el desgaste y el mantenimiento. Los frenos no requieren ajustes por el desgaste y esto conlleva un mantenimiento aún menor. El nuevo freno de estacionamiento tampoco necesita ajustes y dispone de múltiples discos enfriados por aceite, con lo que se consigue una elevada fiabilidad y una larga vida útil. Se añade aún más fiabilidad al sistema de frenado por el uso de tres circuitos hidráulicos independientes. Esto proporciona un respaldo hidráulico si uno de los circuitos falla. El

sistema de frenos completamente hidráulico significa que no hay que purgar aire del sistema y que no existe condensación de agua que pueda producir contaminación, corrosión y congelación.



Juntas antipérdidas planas cara a cara

Las juntas planas cara a cara se utilizan para sellar con seguridad todas las conexiones hidráulicas y evitar las pérdidas de aceite.



Conectores sellados DT

Los principales arneses y conectores eléctricos del controlador son conectores DT sellados, lo cual proporciona una elevada fiabilidad, así como resistencia al agua y al polvo.

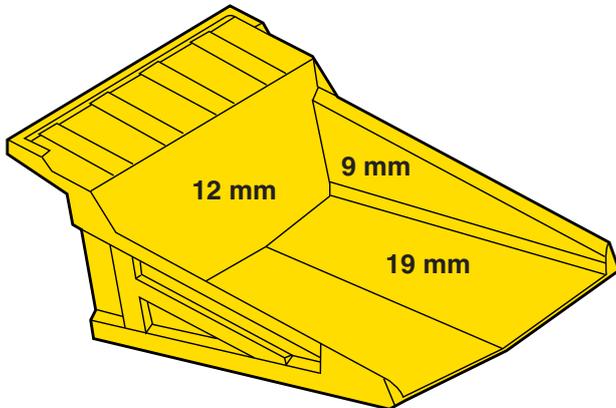


Sistema hidráulico fiable

En cada circuito hidráulico se cuenta con una gran capacidad para el refrigerante del aceite, mejorándose la fiabilidad de las unidades hidráulicas durante las repentinas subidas de temperatura. Más aún, además del filtro principal, se ha colocado un filtro de línea de 10 micras a la entrada de la válvula de control de la transmisión. Este sistema ayuda a evitar averías secundarias.



HD465-7: Caja de elevada rigidez



Capacidad HD465-7

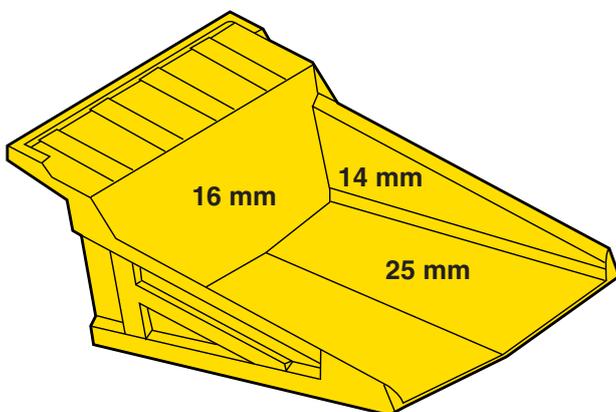
A ras de borde: 25,0 m³
Colmada (3:1): 29,5 m³
Colmada (2:1): 34,2 m³

La caja está construido con acero resistente al desgaste de 130 kg/mm² con una dureza Brinell de 400, y la forma del cuerpo contribuye a generar una excelente estabilidad.



HD605-7: Nuevas planchas de acero de alta tensión, ultrarresistente y antidesgaste

Komatsu y los fabricantes de acero líderes en Europa y Japón han desarrollado un nuevo acero, ultrarresistente y antidesgaste con una resistencia a la deformación de 145 kg/mm². Esto lo convierte en el acero más duro y más resistente al desgaste que jamás se haya desarrollado para las cajas de los volquetes. El material es hasta un 12,5% más duro que los usados en los anteriores volquetes Komatsu, con una dureza que multiplica 2 veces la de los materiales de revestimiento más ampliamente utilizados, alcanzando una dureza Brinell de 450. Al contar con este material en sus planchas más gruesas, hemos aumentado la productividad y duración del camión. Más aún, nuestros camiones volquetes disponen de caja de gran capacidad, un equilibrio ideal entre el peso delantero y trasero, así como las máximas capacidades de carga.



Capacidad HD605-7

A ras de borde: 29,0 m³
Colmada (3:1): 36,0 m³
Colmada (2:1) SAE: 40,0 m³



DATOS TÉCNICOS HD465-7



MOTOR

Modelo.....Komatsu SAA6D170E-5
 Tipo Inyección directa de 'common rail', refrigerado por agua, turbocompresor y postenfriado por aire, con recirculación de gases de escape refrigerado
 Potencia del motor
 A las revoluciones del motor.....2.000 rpm
 ISO 14396.....552 kW / 740 HP
 ISO 9249 (potencia neta del motor).....533 kW / 715 HP
 N° de cilindros6
 Diámetro x carrera170 x 170 mm
 Cilindrada23,15 l
 Par máximo3.324 Nm/339 kgf·m
 Regulador.....Control electrónico
 Sistema de lubricación:
 LubricaciónLubricación forzada por bomba de engranajes
 Filtro.....Filtro de flujo principal
 Filtro de aire De tipo seco con elementos dobles y predepurador (tipo cyclonpack) más indicador de polvo



TRANSMISIÓN

Convertidor de par.....3 elementos, 1 etapa, 2 fases
 TransmisiónCompletamente automática, de tipo planetario
 Gama de velocidades.....7 velocidades hacia delante y 1 marchas atrás
 Colocación del embragueEmbrague de discos múltiples enfriado por aceite
 Marcha adelante.....Convertidor de par en 1ra marcha, accionamiento directo en 1ra y velocidades superiores
 Marcha atrás Accionamiento por convertidor de par
 Control de cambios Control de desplazamiento electrónico con modulación automática del embrague en todas las velocidades
 Velocidad máxima de desplazamiento70 km/h



EJES

Mando final.....Engranaje planetario
 Eje trasero Completamente flotante
 Ratios:
 Diferencial3,538
 Planetario.....4,737



SISTEMA DE SUSPENSIÓN

Cilindro de suspensión hidroneumática independiente, con válvula reguladora de la humedad fija con la vibración.
 Carrera efectiva del cilindro:
 Suspensión delantera303 mm
 Suspensión trasera.....140 mm
 Oscilación del eje trasero:
 Tope del aceite.....6,8°
 Tope mecánico.....7,7°



SISTEMA DE DIRECCIÓN

TipoDirección completamente hidráulica con dos cilindros de doble acción
 Dirección suplementaria.....Controlada automáticamente y manualmente (cumple las normas ISO 5010, SAE J1511 y SAE J53)
 Radio de giro mínimo, centro de neumáticos delanteros8,5 m
 Máximo ángulo de dirección (borde exterior de neumáticos).....39°



FRENOS

Frenos cumplen las normas ISO 3450 y SAE J1473.
 Frenos de servicio:
 Delantero Control completamente hidráulico, discos con mordazas
 Trasero..... Control completamente hidráulico, tipo multidisco enfriados por aceite
 Freno de estacionamiento Aplicado por resorte, tipo multidisco
 Retardador Los frenos traseros de tipo multidisco enfriados por aceite actúan como retardador.
 Capacidad del retardador (pendiente continua) ... 785 kW / 1.052 HP
 Freno emergenciaUna válvula de relé hace actuar automáticamente los frenos de servicio cuando la presión hidráulica baja por debajo del nivel indicado. Su funcionamiento manual también es posible.
 Superficie de frenado:
 Delante1.936 cm²
 Trasera.....64.230 cm²



SISTEMA HIDRÁULICO

Cilindro elevador Gemelo, tipo telescópico de 2 etapas
 Presión de alivio210 kg/cm²
 Tiempo de elevación (al ralentí alto)11,5 s
 Tiempo de bajada (flotar)10,5 s



CABINA

Las dimensiones cumplen las normas ISO 3471 y SAE J1040-1988c, relativas a las estructuras ROPS (Roll-Over Protective Structure) y ISO 3449 y SAE J231 FOPS (Falling Object Protective Structure).



ESTRUCTURA PRINCIPAL

TipoConstrucción con sección en caja



NEUMÁTICOS

Neumáticos de serie.....24.00 R35

**CAJA**

Capacidad	
A ras del borde	25,0 m ³
Colmada (3:1)	29,5 m ³
Colmada (2:1, SAE)	34,2 m ³
Carga	55 t
Material	130 kg/mm ²
Acero reforzado de alta resistencia con una dureza Brinell de 400	
Espesores de placa:	
Fondo	19 mm
Delante	12 mm
Laterales	9 mm
Área útil (longitud x anchura interior)	6.450 mm x 3.870 mm
Ángulo de descarga	48°
Altura con descarga completa	8.905 mm
Calefacción	Calentamiento a través de los gases de escape

**MEDIO AMBIENTE**

Emisiones del motor	Cumple totalmente las normas sobre emisión EU Stage IIIA y EPA Tier III
Niveles de ruido:	
LpA ruido interior	78 dB(A) (ISO 6396 medición dinámica)
Niveles de vibración (EN 12096:1997)*	
Mano/brazo	≤ 2,5 m/s ² (incertidumbre K = 0,76 m/s ²)
Cuerpo	≤ 0,5 m/s ² (incertidumbre K = 0,22 m/s ²)
* para el propósito de evaluación de riesgo conforme a la directiva 2002/44/EC, remítanse a ISO/TR 25398:2006.	

**PESO (VALORES APROXIMADOS)**

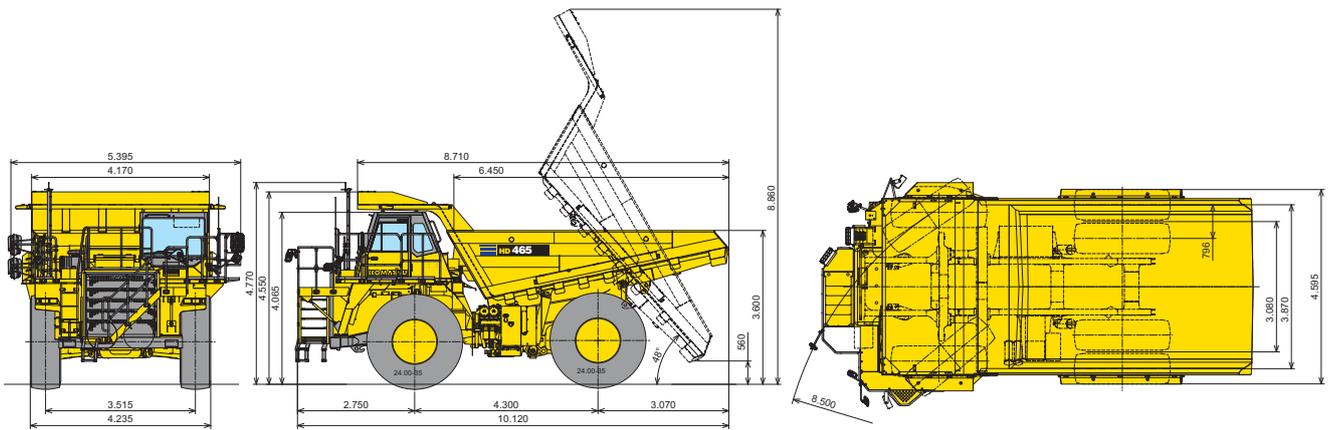
Peso en vacío	46.540 kg
Peso máximo autorizado (PMA)	101.540 kg
No se debe superar el PMA (Peso Máximo Autorizado) del vehículo, incluidas sus opciones, el combustible y la carga.	
Distribución del peso	
Vacío:	
Eje delantero	47%
Eje trasero	53%
Cargado:	
Eje delantero	32%
Eje trasero	68%

**CAPACIDADES**

Depósito de combustible	780 l
Aceite del motor	80 l
Convertidor de par, transmisión y refrigerante del retardador	215 l
Diferenciales (total)	95 l
Mandos finales (total)	42 l
Sistema hidráulico	122 l
Suspensión (total)	55,6 l

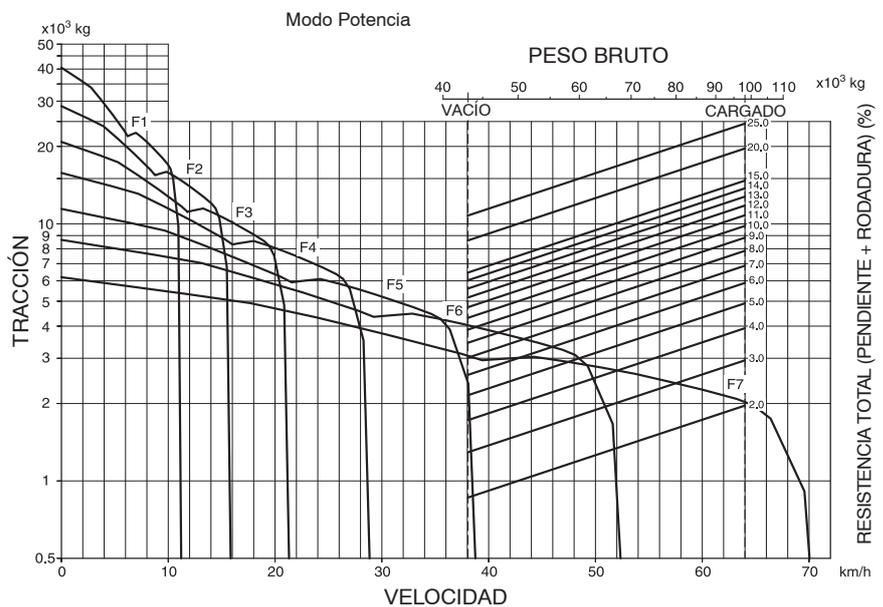


DIMENSIONES HD465-7



PRESTACIONES DESPLAZAMIENTO

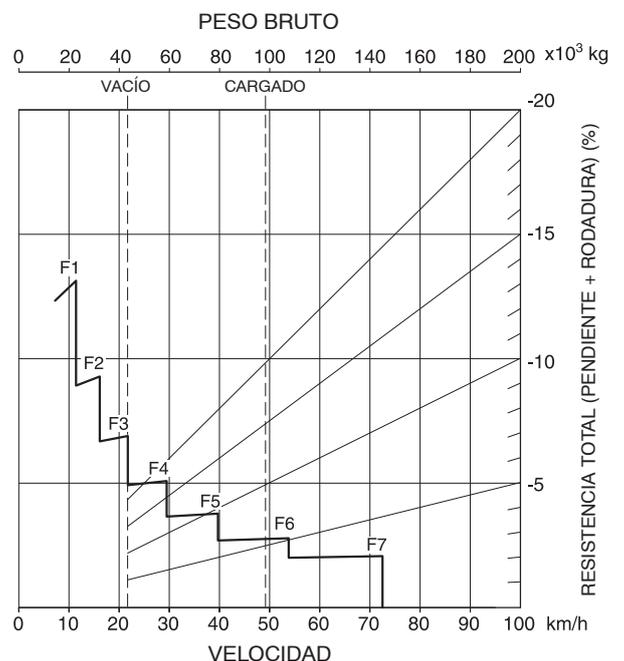
Para determinar el rendimiento en desplazamiento: Lea desde el peso total hasta el porcentaje de resistencia total. Desde este punto de peso-resistencia, lea horizontalmente hasta la curva con el mayor rango de velocidad obtenible, vaya seguidamente a la velocidad máxima. La tracción en llanta usable depende de la tracción disponible y del peso en las ruedas motrices.



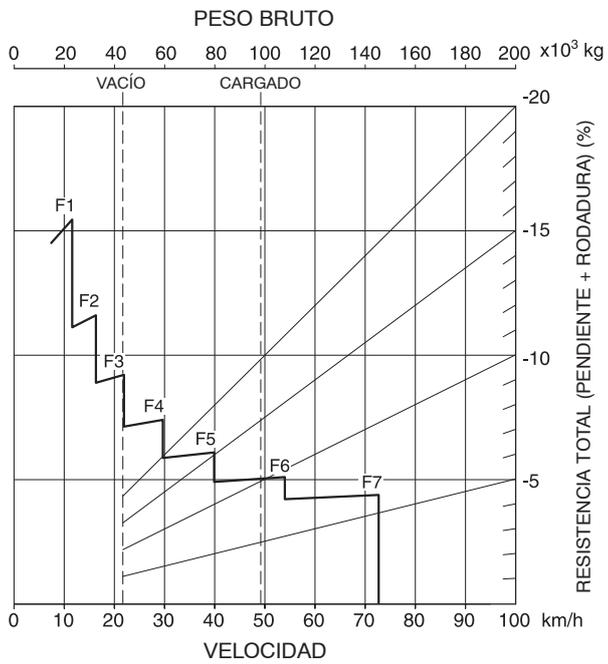
PRESTACIONES RETARDADOR

Para determinar el rendimiento de los frenos: Estas curvas se proporcionan para establecer la velocidad máxima y la posición de la caja de cambios para un descenso más seguro en carretera para una distancia dada. Lea desde el peso total hasta el porcentaje de resistencia total. Desde este punto de peso-resistencia, lea horizontalmente hasta la curva con el mayor rango de velocidad obtenible, vaya seguidamente a la velocidad máxima de descenso que los frenos pueden manejar con seguridad sin exceder la capacidad de enfriamiento.

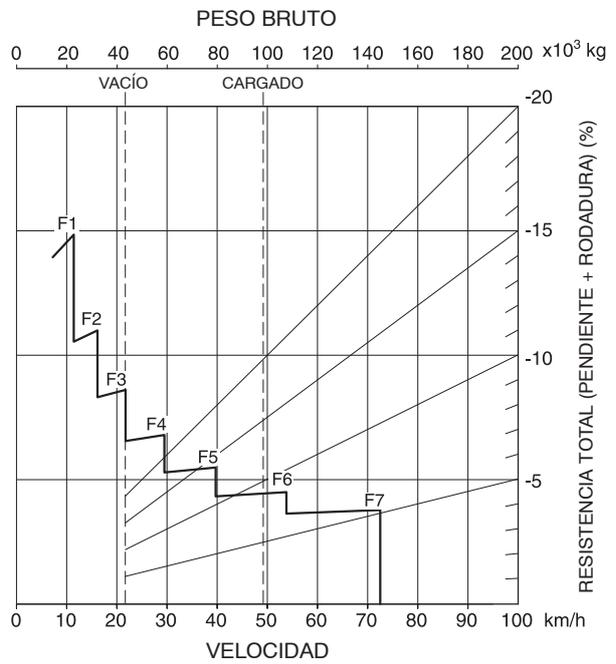
DESCENSO CONTINUO



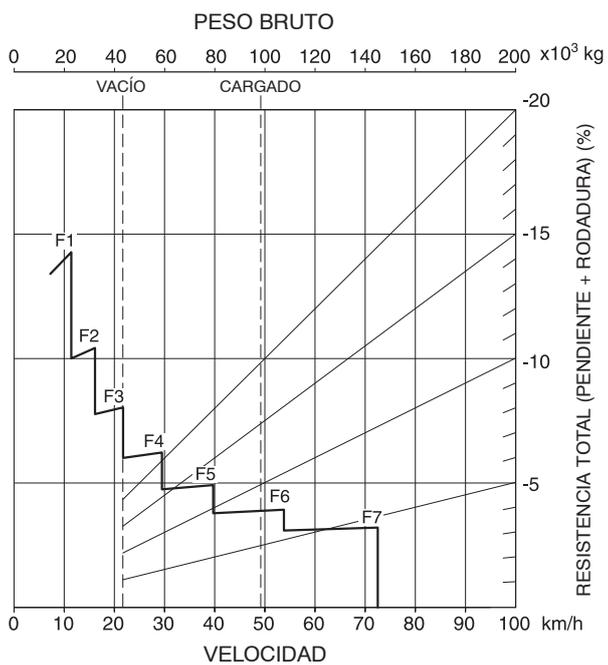
DESCENSO CONTINUO: 450 m



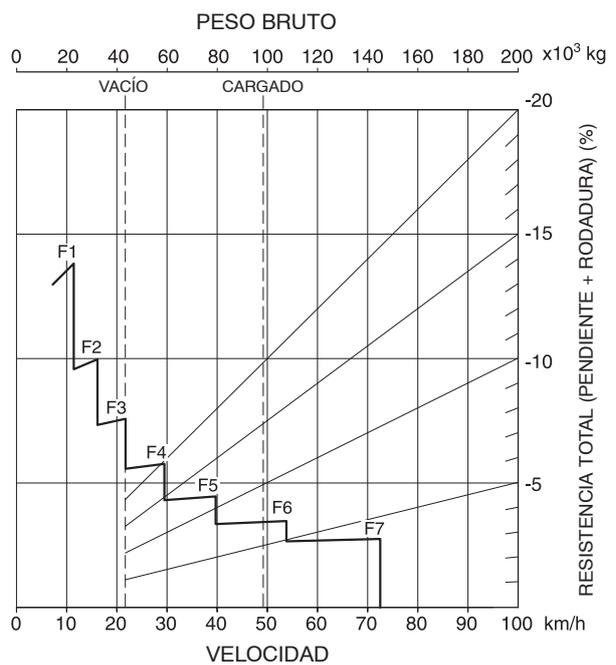
DESCENSO CONTINUO: 600 m



DESCENSO CONTINUO: 900 m



DESCENSO CONTINUO: 1.500 m



DATOS TÉCNICOS HD605-7



MOTOR

Modelo.....Komatsu SAA6D170E-5
 Tipo Inyección directa de 'common rail', refrigerado por agua, turbocompresor y postenfriado por aire, con recirculación de gases de escape refrigerado

Potencia del motor
 A las revoluciones del motor.....2.000 rpm
 ISO 14396.....552 kW / 740 HP
 ISO 9249 (potencia neta del motor).....533 kW / 715 HP

Nº de cilindros6
 Diámetro x carrera170 x 170 mm
 Cilindrada23,15 l
 Par máximo3.324 Nm/339 kgf·m
 Regulador.....Control electrónico

Sistema de lubricación:
 LubricaciónLubricación forzada por bomba de engranajes
 Filtro.....Filtro de flujo principal
 Filtro de aire De tipo seco con elementos dobles y predepurador (tipo cyclonpack) más indicador de polvo



TRANSMISIÓN

Convertidor de par.....3 elementos, 1 etapa, 2 fases
 TransmisiónCompletamente automática, de tipo planetario
 Gama de velocidades.....7 velocidades hacia delante y 1 marchas atrás

Colocación del embragueEmbrague de discos múltiples enfriado por aceite

Marcha adelante.....Convertidor de par en 1ra marcha, accionamiento directo en 1ra y velocidades superiores
 Marcha atrásAccionamiento por convertidor de par

Control de cambiosControl de desplazamiento electrónico con modulación automática del embrague en todas las velocidades
 Velocidad máxima de desplazamiento70 km/h



EJES

Mando final.....Engranaje planetario
 Eje traseroCompletamente flotante

Ratios:
 Diferencial3,538
 Planetario.....4,737



SISTEMA DE SUSPENSIÓN

Cilindro de suspensión hidroneumática independiente, con válvula reguladora de la humedad fija con la vibración.
 Carrera efectiva del cilindro:
 Suspensión delantera303 mm
 Suspensión trasera.....140 mm

Rear axle oscillation:
 Tope del aceite.....6,8°
 Tope mecánico.....7,7°



SISTEMA DE DIRECCIÓN

TipoDirección completamente hidráulica con dos cilindros de doble acción

Dirección suplementaria.....Controlada automáticamente y manualmente (cumple las normas ISO 5010, SAE J1511 y SAE J53)

Radio de giro mínimo, centro de neumáticos delanteros8,5 m
 Máximo ángulo de dirección (borde exterior de neumáticos).....39°



FRENOS

Frenos cumplen las normas ISO 3450 y SAE J1473.
 Frenos de servicio:
 DelanteroControl completamente hidráulico, discos con mordazas
 Trasero.....Control completamente hidráulico, tipo multidisco enfriados por aceite

Freno de estacionamientoAplicado por resorte, tipo multidisco
 RetardadorLos frenos traseros de tipo multidisco enfriados por aceite actúan como retardador.
 Capacidad del retardador (pendiente continua) ...785 kW / 1.052 HP
 Freno emergenciaUna válvula de relé hace actuar automáticamente los frenos de servicio cuando la presión hidráulica baja por debajo del nivel indicado. Su funcionamiento manual también es posible.

Superficie de frenado:
 Delante1.936 cm²
 Trasera.....64.230 cm²



SISTEMA HIDRÁULICO

Cilindro elevadorGemelo, tipo telescópico de 2 etapas
 Presión de alivio210 kg/cm²
 Tiempo de elevación (al ralentí alto)11,5 s
 Tiempo de bajada (flotar)10,5 s



CABINA

Las dimensiones cumplen las normas ISO 3471 y SAE J1040-1988c, relativas a las estructuras ROPS (Roll-Over Protective Structure) y ISO 3449 y SAE J231 FOPS (Falling Object Protective Structure).



ESTRUCTURA PRINCIPAL

TipoConstrucción con sección en caja



NEUMÁTICOS

Neumáticos de serie.....24.00 R35

**CAJA**

Capacidad	
A ras del borde	29,0 m ³
Colmada (3:1)	36,0 m ³
Colmada (2:1, SAE)	40,0 m ³
Carga	63 t
Material	145 kg/mm ²
Acero reforzado de alta resistencia con una dureza Brinell de 450	
Espesores de placa:	
Fondo	25 mm
Delante	16 mm
Laterales	14 mm
Área útil (longitud x anchura interior)	6.600 mm x 3.870 mm
Ángulo de descarga	48°
Altura con descarga completa	8.905 mm
Calefacción	Calentamiento a través de los gases de escape

**MEDIO AMBIENTE**

Emisiones del motor	Cumple totalmente las normas sobre emisión EU Stage IIIA y EPA Tier III
Niveles de ruido:	
LpA ruido interior	78 dB(A) (ISO 6396 medición dinámica)
Niveles de vibración (EN 12096:1997)*	
Mano/brazo	≤ 2,5 m/s ² (incertidumbre K = 0,79 m/s ²)
Cuerpo	≤ 0,5 m/s ² (incertidumbre K = 0,22 m/s ²)
* para el propósito de evaluación de riesgo conforme a la directiva 2002/44/EC, remítanse a ISO/TR 25398:2006.	

**PESO (VALORES APROXIMADOS)**

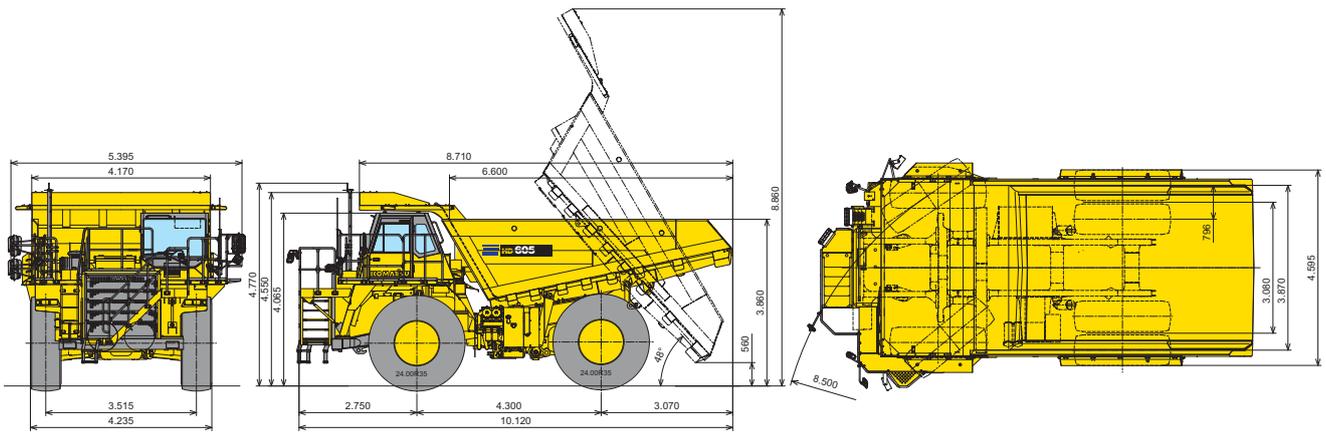
Peso en vacío	50.190 kg
Peso máximo autorizado (PMA)	113.190 kg
No se debe superar el PMA (Peso Máximo Autorizado) del vehículo, incluidas sus opciones, el combustible y la carga.	
Distribución del peso	
Vacío:	
Eje delantero	47%
Eje trasero	53%
Cargado:	
Eje delantero	32%
Eje trasero	68%

**CAPACIDADES**

Depósito de combustible	780 l
Aceite del motor	80 l
Convertidor de par, transmisión y refrigerante del retardador	215 l
Diferenciales (total)	95 l
Mandos finales (total)	42 l
Sistema hidráulico	122 l
Suspensión (total)	55,6 l

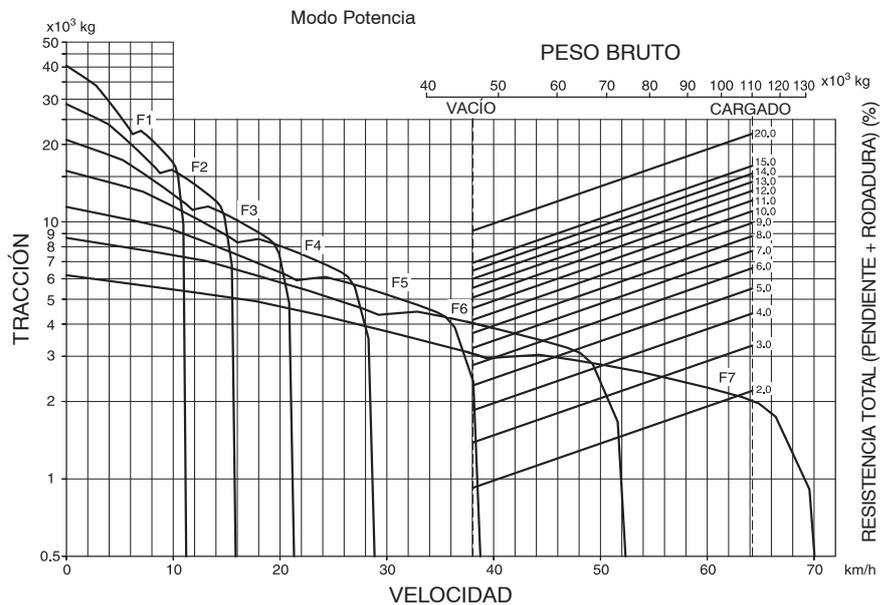


DIMENSIONES HD605-7



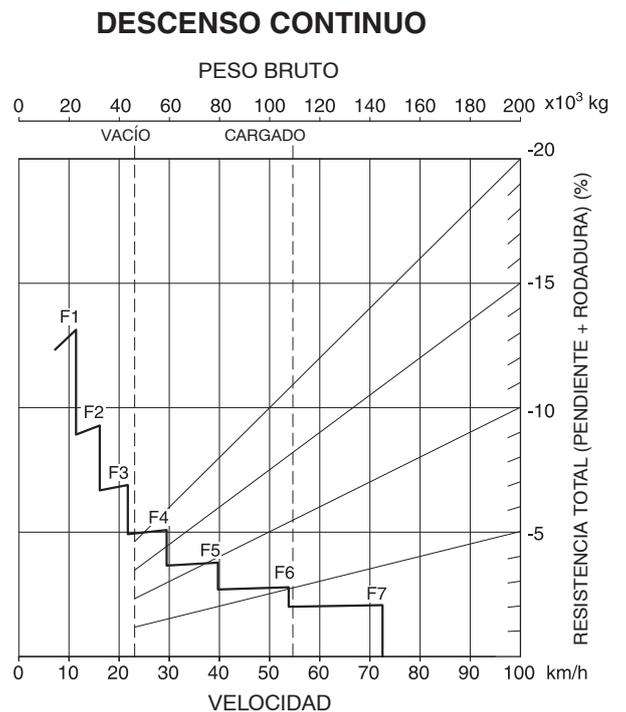
PRESTACIONES DESPLAZAMIENTO

Para determinar el rendimiento en desplazamiento: Lea desde el peso total hasta el porcentaje de resistencia total. Desde este punto de peso-resistencia, lea horizontalmente hasta la curva con el mayor rango de velocidad obtenible, vaya seguidamente a la velocidad máxima. La tracción en llanta usable depende de la tracción disponible y del peso en las ruedas motrices.

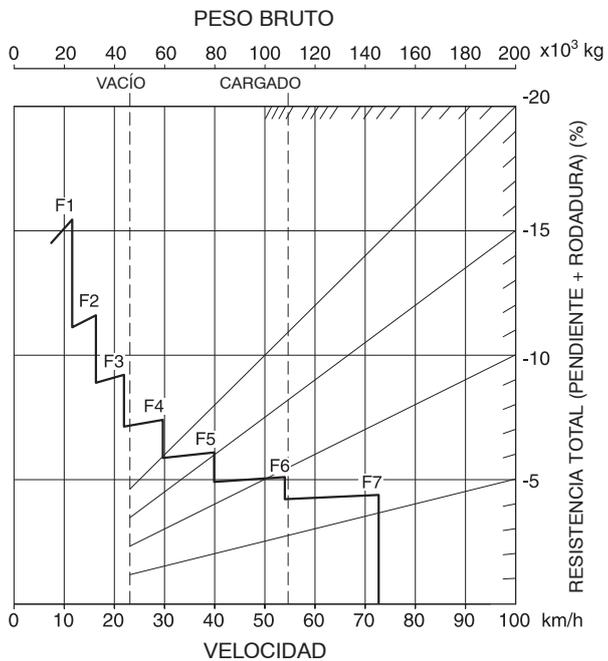


PRESTACIONES RETARDADOR

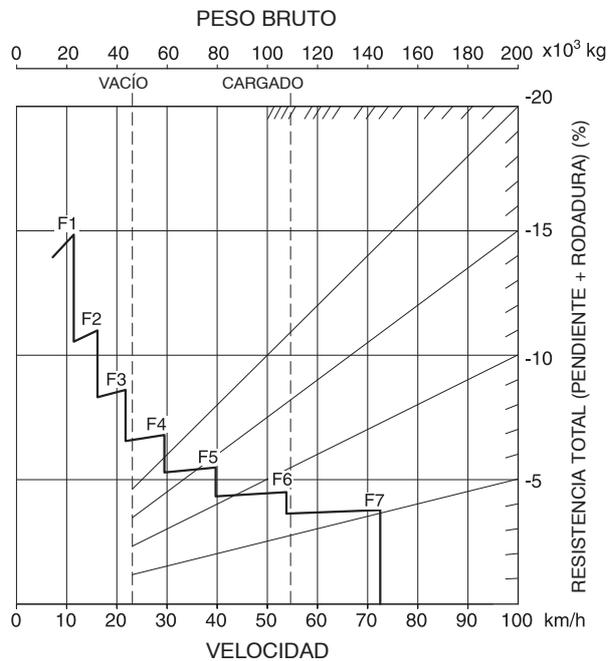
Para determinar el rendimiento de los frenos: Estas curvas se proporcionan para establecer la velocidad máxima y la posición de la caja de cambios para un descenso más seguro en carretera para una distancia dada. Lea desde el peso total hasta el porcentaje de resistencia total. Desde este punto de peso-resistencia, lea horizontalmente hasta la curva con el mayor rango de velocidad obtenible, vaya seguidamente a la velocidad máxima de descenso que los frenos pueden manejar con seguridad sin exceder la capacidad de enfriamiento.



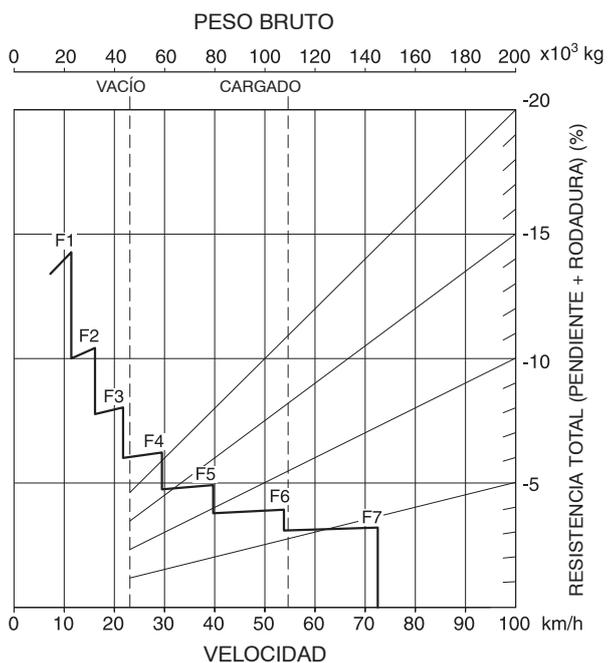
DESCENSO CONTINUO: 450 m



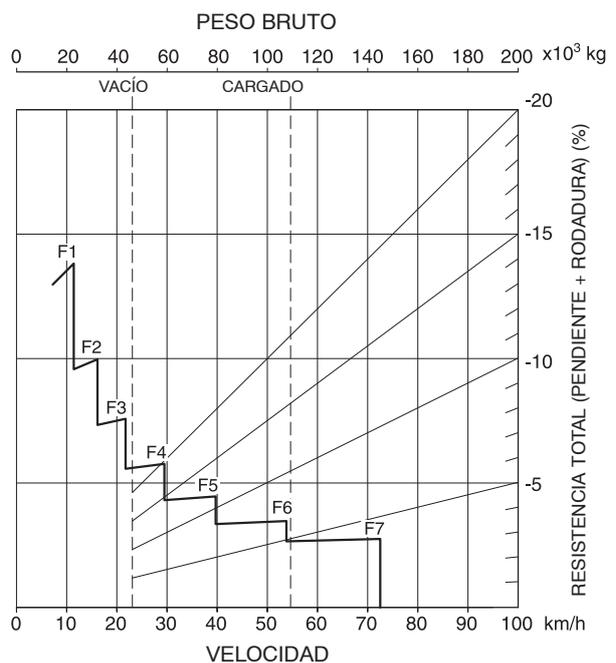
DESCENSO CONTINUO: 600 m



DESCENSO CONTINUO: 900 m



DESCENSO CONTINUO: 1.500 m



CAMIÓN VOLQUETE

EQUIPAMIENTO ESTÁNDAR

MOTOR

- Motor Komatsu SAA6D170E-5, cumple con las normas EU Stage IIIA/EPA Tier III
- Sistema AISS (Automatic Idling Setting System)
- Sistema de selección del modo potencia del motor
- Alternador 90 A/24 V
- Baterías 2 x 12 V/200 Ah
- Motor de arranque 2 x 7,5 kW

CABINA

- Cabina con estructura ROPS/FOPS, del tipo de supresión de sonido
- Dos puertas, izquierda y derecha
- Climatizador
- Sistema de monitor EMMS con función autodiagnóstica y aviso de mantenimiento
- Sistema de control elevador electrónico
- Asiento del operario reclinable con suspensión de aire y cinturón de seguridad retráctil de 78 mm de ancho
- Ventana de potencia (izquierda)

- Volante reclinable y telescópico
- Visor solar
- Visor solar, adicional
- Cristal tintado
- Preinstalación de radio
- Encendedor, cenicero, sujetavasos, espacio para el recipiente del almuerzo
- Lavaparabrisas y limpiaparabrisas (con función intermitente)

SISTEMA DE ILUMINACIÓN

- Luz de marcha atrás
- Luces de emergencia
- Faros con interruptor de penumbra
- Indicador de las luces traseras y de parada

PROTECCIONES Y CUBIERTAS

- Protector térmico del silenciador de escape
- Protecciones innifugas
- Protección inferior del motor
- Protección inferior TM
- Protectores de los árboles de transmisión, delantero y trasero
- Capós laterales del motor

- Bloqueo del tapón de llenado y bloqueo de cubierta

EQUIPO DE SEGURIDAD

- Alarma de marcha atrás
- Claxon, eléctrico
- Alarma y luz de la temperatura del refrigerante
- Asideros para la plataforma
- Sistema de corte del freno delantero
- Escaleras, en los lados izquierdo y derecho
- Dirección suplementaria
- Freno secundario
- Sistema ARSC (Auto Retard Speed Control)
- Espejos retrovisores
- Espejos de visión inferior
- Sistema de cámara para visibilidad trasera
- Escalera delantera con barandilla

OTROS

- Engrasado centralizado
- Disyuntor eléctrico, 24 V
- Conexiones de servicio PM
- Disposición por pobreza del

combustible

- Carga rápida del combustible
- KOMTRAX™ - sistema de monitorización por satélite de Komatsu
- KOMTRAX™ Plus (Vehicle Health Monitoring System)
- Sistema de comunicación por satélite para KOMTRAX™ Plus
- KOMTRAX™ Plus con función de medidor de carga

NORMATIVA

- Cumple con los requisitos EC

CAJA

- Calentamiento de la caja a través de los gase de escape
- Protección de cabina (a la izquierda)
- Visera, 300 mm
- Protección de plataforma (a la derecha)
- Protectores para neumáticos
- Guardabarros

LLANTAS

- Llantas 24.00-35 / 24.00-R35

EQUIPAMIENTO OPCIONAL

CABINA

- Radiocasete
- Ventana de potencia (derecho)

CAJA

- Revestimiento para la caja (HD465-7)
- Caja roca (HD465-7)
- Extensión lateral, 200 mm (HD465-7)
- Silenciador sin caja tipo calefacción
- Silenciador con caja tipo calefacción

SISTEMA DE ILUMINACIÓN

- Luces traseras de trabajo, a la izquierda y a la derecha
- Luces antiniebla

DISPOSICIONES

- Baterías de alta capacidad 4 x 12 V / 200 Ah
- Dispositivo de zona fría (-30 °C hasta 40 °C)
- Disposición para zona con arena y polvo

EQUIPO DE SEGURIDAD

- Sistema ABS (Anti-Lock Braking System)
- Regulador ASR (Automatic Spin Regulator)
- Sistema de advertencia de peligro de vuelco

OTROS

- Sistema de autoengrase
- Calentador del refrigerante del motor

- Calentador del depósito del aceite del motor
- Maletín de primeros auxilios
- Cortina del radiador, tipo lona
- Suspensión hidroneumática de tres modos

NEUMÁTICOS

- 24.00-35-36PR (F4) (HD465-7)
- 24.00 R35



KOMATSU ESPAÑA S.A.

Ctra. M-300 Km. 29,1 (Antigua N-II)
28802 Alcalá de Henares, Madrid
Tel: +34 91 887 26 00 - Fax: +34 91 883 63 05
<http://www.kesa.es>



Komatsu Europe International NV

Mechelsesteenweg 586
B-1800 VILVOORDE (BELGIUM)
Tel. +32-2-255 24 11
Fax +32-2-252 19 81
www.komatsueurope.com