

KOMATSU

D375A-5

POTENZA MOTORE
452 kW / 606 HP @ 1.800 rpm

PESO OPERATIVO
103.975 kg

CAPACITÀ DELLA LAMA
Lama Semi-U: 18,5 m³
Lama U: 22,0 m³

D
375



DOZER
CINGOLATO

D375A-5

UN RAPIDO SGUARDO

Questa macchina, progettata integralmente da Komatsu

vuole offrire il massimo livello di prestazioni, di affidabilità e versatilità. L'impianto idraulico, il treno di potenza, il telaio e tutti gli altri componenti principali sono stati progettati da Komatsu. Avrete una macchina studiata affinché l'azione combinata dei componenti permetta di ottenere le massime prestazioni.

Sistema VHMS (Vehicle Health Monitoring System)

Il sistema VHMS consente di monitorare tutti i principali componenti e di eseguire una valutazione delle condizioni della macchina.

Il baricentro in posizione ribassata

assicura alla macchina un'eccezionale stabilità.

Manutenzione preventiva

- Sistema di controllo elettronico autodiagnostico
- Tubazioni idrauliche protette
- Treno di potenza modulare
- Prese per il controllo della pressione olio

Lame di grande capacità

- 18,5 m³ (Lama Semi-U)
- 22,0 m³ (Lama U)



Funzioni operative tecnologicamente avanzate

- Il sistema di controllo dello slittamento dei pattini (optional) riduce l'affaticamento dell'operatore.
- Il convertitore di coppia con Lockup automatico, garantisce risparmio di carburante e aumenta la velocità sulle lunghe distanze.

POTENZA MOTORE
452 kW / 606 HP @ 1.800 rpm

PESO OPERATIVO
69.560 kg

CAPACITÀ DELLA LAMA
Lama Semi-U: 18,5 m³
Lama U: 22,0 m³

La nuova cabina esagonale offre:

- Interno spazioso
- Guida confortevole grazie alle nuove sospensioni cabina
- Eccellente visibilità
- Sistema di condizionamento di grande capacità
- Comandi palmari PCCS (Palm Command Control System) per il controllo della direzione e della lama
- Cabina pressurizzata
- Braccioli regolabili
- Sedile con schienale alto di ultima generazione
- Predisposizione autoradio
- Presa di alimentazione da 12 V



Il motore Komatsu SAA6D170E-5

con sistema di iniezione HPCR Common Rail ad alta pressione sviluppa notevole potenza pur contenendo il consumo di carburante. Il motore è conforme alle normative EU Stage IIIA ed EPA Tier III sulle emissioni.

Ripper (optional)

- Ripper monodente a geometria variabile
- Ripper multidentati a geometria variabile



Sottocarro

- Il sottocarro con sistema K-bogie migliora la trazione, la durata dei componenti e il comfort operatore.
- Le nuove maglie delle catenarie permettono di ridurre i costi di manutenzioni

COMFORT OPERATIVO

La nuova cabina Komatsu soddisfa le esigenze degli operatori che affrontano turni di lavoro particolarmente lunghi.

PCCS (Palm Command Control System)

Komatsu ha sviluppato dei nuovi joystick palmari PCCS altamente ergonomici, per mezzo dei quali l'operatore ha il controllo totale della macchina.

Interfaccia uomo-macchina

Joystick di controllo della traslazione

Il joystick della traslazione di tipo palmare, permette all'operatore di lavorare in posizione rilassata, con pieno controllo della macchina e senza il minimo affaticamento. Il cambio marcia si effettua semplicemente tramite i pulsanti posti sull'estremità del joystick e azionabili con il pollice.

Tutto è controllato elettronicamente per mezzo di controller posti sul motore e sulla trasmissione che impediscono il sovraccarico del sistema proteggendo i vari componenti idraulici e meccanici. Poiché i collegamenti tra il controller del motore, l'acceleratore, il pedale deceleratore e il motore sono elettrici non c'è usura delle parti mobili di collegamento.

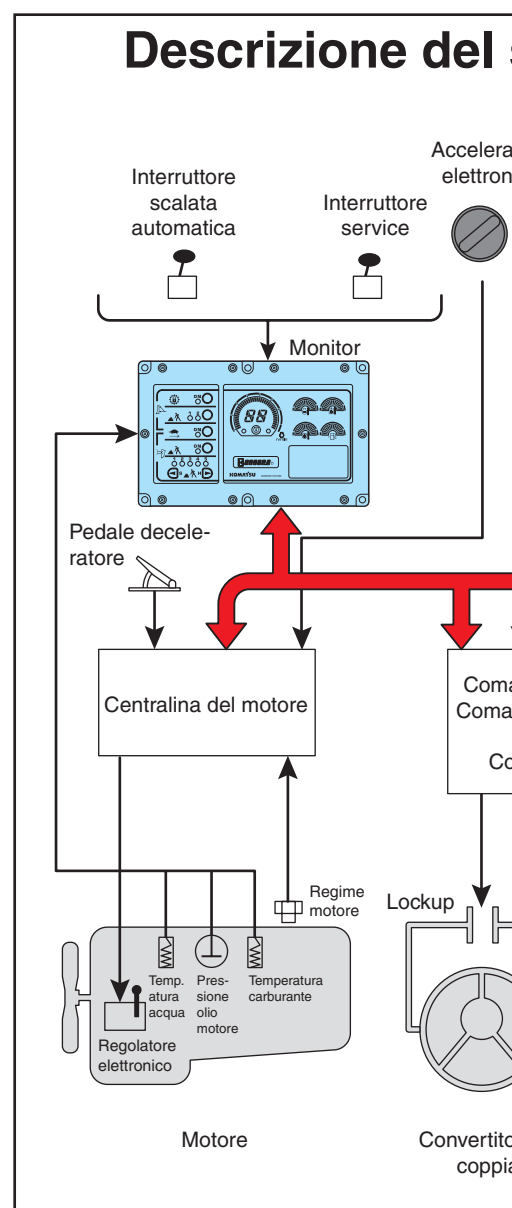


Joystick di comando traslazione

Controllo elettronico del treno di potenza

Manovre lineari e precise grazie alla gestione elettronica del motore e della trasmissione.

Il D375A-5 utilizza un sistema elettronico di controllo della trasmissione di nuova concezione. L'unità di controllo registra i comandi eseguiti dall'operatore (movimento della leva e attuazione dei pulsanti) insieme ai segnali delle condizioni operative della macchina che vengono inviati da ciascun sensore, quali la velocità del motore e l'inclinazione della macchina. Queste informazioni vengono poi utilizzate per combinare perfettamente il funzionamento del convertitore di coppia, della trasmissione e del sistema di sterzo, allo scopo di ottenere le massime prestazioni e operazioni ottimali.



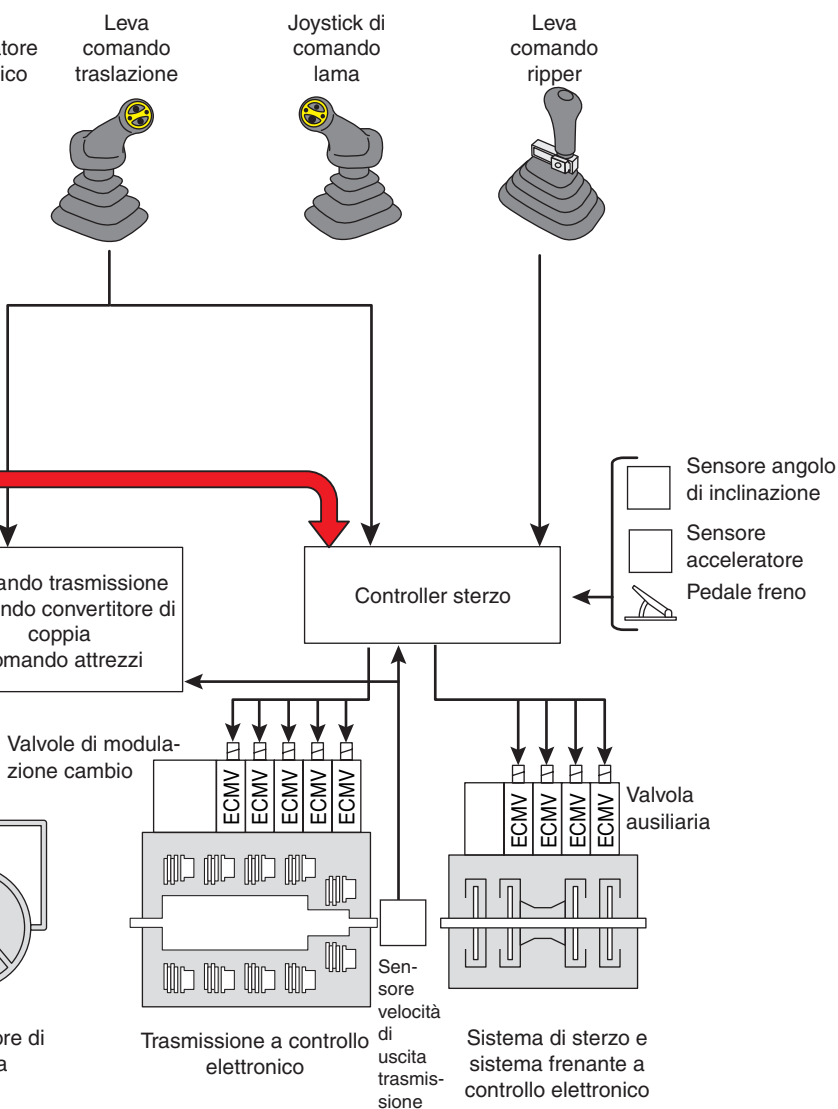
CONTROLLO ELETTRONICO DEL TRENO DI POTENZA

Centralina del motore

Controllando il sistema di iniezione, il controller del motore ottimizza il consumo di carburante in base alla potenza richiesta. Il controller del motore opera su tre livelli:

- **Livello passivo:** gestisce le informazioni relative alle condizioni di lavoro effettive, fornisce delle istruzioni operative a bordo e riporta la storia del funzionamento della macchina.
- **Livello attivo:** fornisce il codice d'errore e agisce come sistema di allarme, aiutando a limitare l'insorgenza di onerosi guasti della macchina.
- **Strumento di controllo:** i tecnici dell'assistenza sono in grado di visualizzare i diversi parametri della macchina senza dover ricorrere all'utilizzo di apposite e costose apparecchiature hardware e software. In questo modo, le informazioni tecniche sono immediatamente disponibili, con una conseguente ottimizzazione dei tempi operativi.

sistema elettronico di controllo



Joystick di comando lama e leva comando ripper

I joystick di comando della lama e del ripper sono particolarmente ergonomici e consentono lunghi turni di lavoro con il minimo affaticamento e controlli precisi delle attrezzature.

Contagiri elettronico

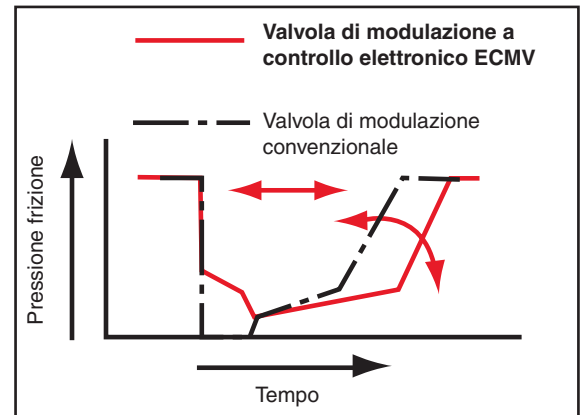
Il regime del motore viene costantemente monitorato dal controller del motore, che a sua volta controlla l'iniezione del carburante ottimizzando i consumi e le prestazioni. Poiché i collegamenti tra il controller del motore, l'acceleratore, il pedale deceleratore e il motore sono elettrici non c'è usura delle parti mobili di collegamento.



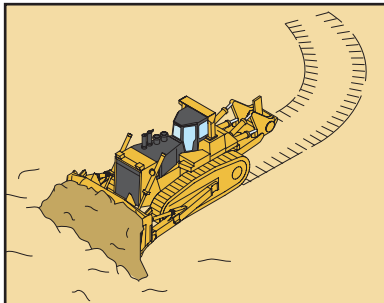
PRODUTTIVITÀ

Trasmissione a controllo elettronico con ECMV (Electronic Controlled Modulation Valve)

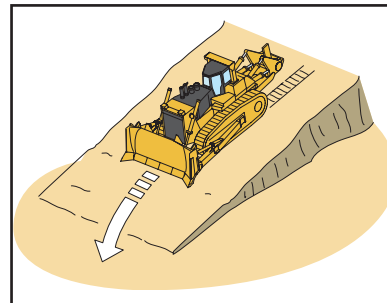
Il sistema regola automaticamente ogni innesto delle frizioni a seconda delle condizioni di traslazione come la velocità, il numero di giri del motore e la sequenza di cambio che viene utilizzata. Ciò consente un innesto delle frizioni dolce, senza urti, una maggiore durata dei componenti e un maggior comfort di guida. In questo modo l'operatore si concentra maggiormente sul controllo della lama aumentando quindi la produttività finale.



Vantaggi dei freni e delle frizioni di sterzo del sistema ECMV



Durante operazioni di livellamento e in fase di svolta, il sistema ECMV controlla automaticamente il rapporto della corsa dei freni e delle frizioni di sterzo, a seconda del grado di carico, consentendo quindi di procedere senza problemi.



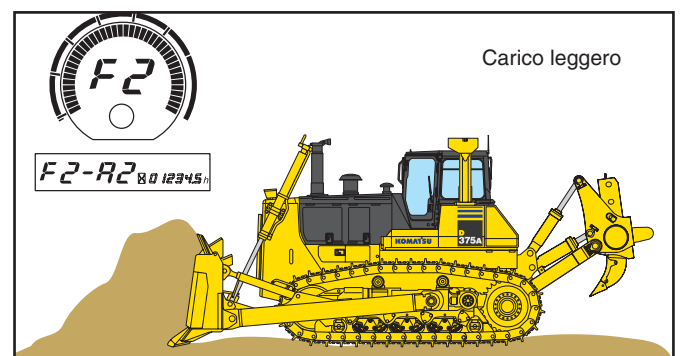
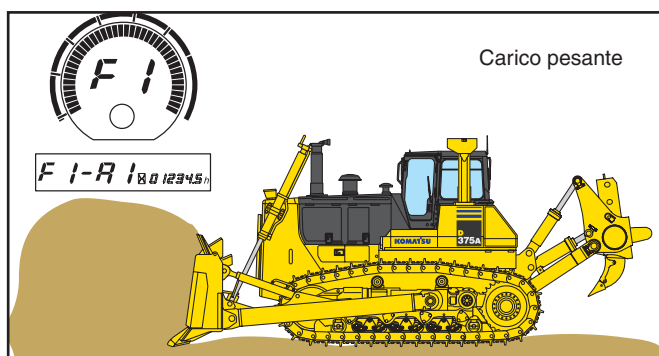
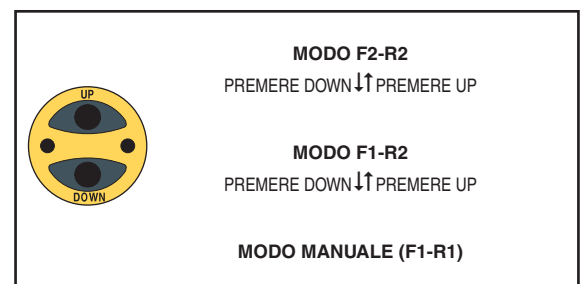
Durante operazioni di livellamento in discesa, il sistema ECMV controlla automaticamente i freni e le frizioni di sterzo, a seconda della pendenza della macchina o del grado di carico, riducendo le controsterzate e semplificando il lavoro.

Trasmissione

La trasmissione "power shift" a ingranaggi planetari di Komatsu prevede 3 velocità in avanti e 3 velocità in retromarcia. Questa trasmissione di grandi dimensioni utilizza valvole di modulazione a comando elettronico. Questo consente alla trasmissione di determinare il momento più adatto al cambio marcia, a seconda dell'applicazione e delle condizioni operative della macchina. Di conseguenza il treno di potenza è sottoposto a minori sollecitazioni e il comfort di guida risulta migliorato.

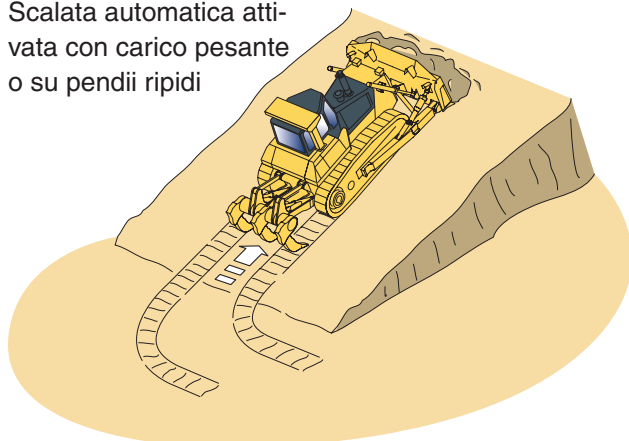
Selezione dello schema marce preimpostato

Questa funzione consente all'operatore di selezionare la velocità di marcia in avanti e indietro all'interno di 3 schemi preimpostati, ovvero F1-R2, F2-R2 e il cambio manuale. Una volta selezionato uno schema marce preimpostato, ovvero F1-R2, o F2-R2, quando si aziona il joystick di traslazione avanti o indietro, la macchina automaticamente si muoverà alla velocità preimpostata corrispondente allo schema marce selezionato (F1/R2 o F2/R2). Questa funzione riduce i tempi di ciclo aumentando la produttività finale.



Funzione Auto-Downshift (scalata automatica della marcia)

Scalata automatica attivata con carico pesante o su pendii ripidi



Funzione Auto-Downshift (scalata automatica della marcia)

Il computer di bordo controlla il regime motore, la marcia innestata e la velocità di traslazione. Quando la macchina è sotto carico e si riduce la velocità di traslazione, il computer scala automaticamente la marcia per ottimizzare la velocità di avanzamento e garantire il massimo rendimento globale. Questa funzione assicura un funzionamento regolare e altamente produttivo senza richiedere l'intervento dell'operatore per scalare la marcia. (Questa funzione può essere disattivata tramite l'apposito selettore).



Monitor di controllo dello slittamento dei pattini

Sistema di controllo dello slittamento dei pattini (optional)

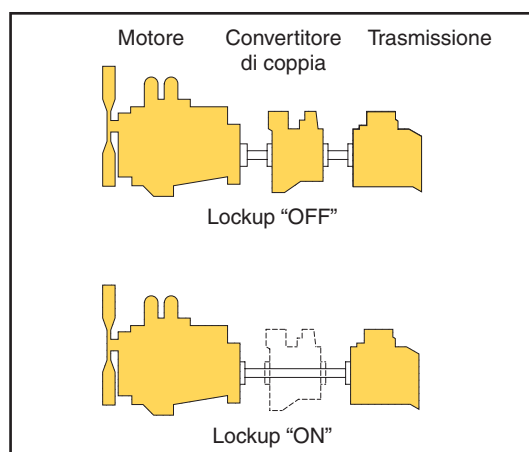
- Elimina la necessità di controllare costantemente con il deceleratore la potenza sviluppata dal motore durante le operazioni di rippaggio. Lo sforzo dell'operatore risulta notevolmente ridotto.
- La manovrabilità migliora, infatti l'operatore può concentrarsi sull'operazione di rippaggio senza dover tenere sempre sotto controllo lo slittamento dei pattini.
- I costi di riparazione sono considerevolmente ridotti e la durata del sottocarro è aumentata grazie alla riduzione dello slittamento dei pattini.
- Il sistema di controllo dello slittamento dei pattini contribuisce ad aumentare il risparmio di carburante, infatti la potenza del motore viene regolata automaticamente su livelli ottimali per il funzionamento.

Convertitore di coppia

L'efficiente convertitore di coppia monostadio sviluppa sempre la coppia più idonea nelle diverse condizioni di carico, assicurando le migliori prestazioni del dozer in ogni momento. Il convertitore di coppia assorbe tutte le vibrazioni e trasmette la potenza tra il motore e la trasmissione in modo lineare, migliora il comfort operativo e allunga la vita utile della macchina.

Convertitore di coppia con sistema automatico Lockup

Nella configurazione con lockup, il sistema aziona automaticamente l'innesto della frizione di presa diretta del convertitore e tutta la potenza del motore viene trasferita direttamente alla trasmissione, aumentando la velocità al suolo e ottenendo un'efficienza pari a quella della trasmissione diretta. Risultato: uso efficiente della potenza del motore, minor consumo di carburante e tempi di ciclo più veloci.



NUOVO MOTORE ECOT3

L'innovativa tecnologia dei motori Komatsu

Un motore potente e pulito

Il potente motore, che comunque garantisce un ottimo rendimento del carburante, fa del D375A-5 una macchina dalle prestazioni eccellenti sia nelle operazioni di rippaggio che in quelle di sbancamento. Il nuovo motore SAA6D170E-5 ha caratteristiche che addirittura superano i requisiti imposti dalle normative EU Stage IIIA e EPA Tier III sulle emissioni. E' dotato di sistema d'iniezione Common Rail HPCR, turbocompressore, post-refrigeratore e sistema EGR per il massimo rendimento del carburante.

Sistema d'iniezione HPCR

(High Pressure Common Rail)

Una pompa ad alta pressione alimenta il condotto Common Rail preparando il carburante alla fase di iniezione. Il sistema di controllo elettronico governa l'iniezione ad ogni singolo cilindro in base alla potenza richiesta dal mezzo. In questo modo si riduce il consumo di carburante, le emissioni gassose e i livelli di rumorosità assicurando inoltre migliori prestazioni.

Sistema EGR di ricircolo dei gas di scarico con refrigeratore

I gas di scarico raffreddati ritornano ai cilindri contribuendo a ridurre la formazione di ossido d'azoto durante la combustione. Si riduce inoltre lo stress termico e si migliora il rendimento del carburante.

Turbocompressore con aftercooler aria-aria

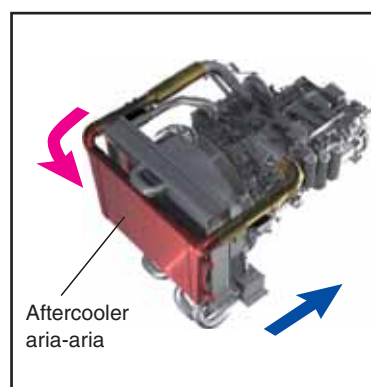
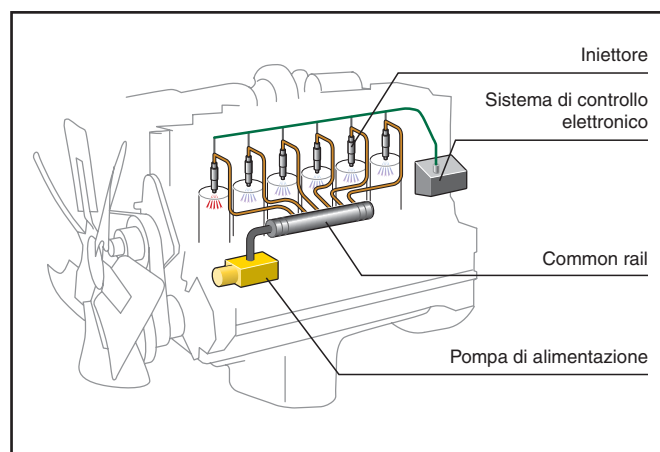
L'aria compressa dal turbo viene raffreddata prima di giungere ai cilindri per ottimizzare il processo di combustione. Il risultato è una combustione più efficiente con ridotte emissioni e migliori prestazioni.

Nuovo sistema di combustione

Il sistema di controllo elettronico ottimizza tempi e modi della combustione in funzione delle prestazioni richieste. Attraverso una approfondita simulazione e analisi al computer, il profilo della camera di combustione è stato ridisegnato per assicurare una combustione con emissioni ridotte di ossidi d'azoto e particolato, basso consumo di carburante e bassa rumorosità.

Maggiore efficienza con la ventola di raffreddamento idrostatica

La rotazione della ventola viene controllata automaticamente sulla base della temperatura del liquido di raffreddamento e della temperatura dell'olio idraulico. La ventola ad azionamento idrostatico consente di risparmiare carburante e di migliorare la produttività, inoltre riduce la rumorosità creando un ambiente operativo silenzioso.



ATTREZZATURA DI LAVORO

Le lame

Komatsu utilizza una lama dal telaio scatolato che combina maggiore resistenza con un peso contenuto, aumentando così la manovrabilità complessiva della lama. La parte anteriore e le fiancate laterali sono costruite con acciaio ad alta resistenza per limitare l'usura e aumentare la durata. Il profilo della lama è studiato per facilitarne l'utilizzo su una vasta gamma di materiali, offrendo una buona penetrazione unita ad una bassa resistenza al rotolamento del materiale. Infine, le lame Komatsu consentono di ottenere un'ottima prestazione a fronte di un consumo di carburante più basso.

Lama Semi-U

La lama Semi-U di Komatsu è progettata per sopportare le applicazioni più pesanti. La forma della lama consente una penetrazione del suolo ottimale. Le "ali" laterali della lama abbastanza racchiuse, migliorano la ritenzione del materiale, garantendo eccellenti prestazioni di sbancamento e ottimi livelli di produzione.

Lama U

La lama U Komatsu è stata appositamente progettata per sbancare grandi quantità di materiale ed assicurare elevate produzioni. Il profilo della lama consente una facile caricabilità e una migliore ritenzione del carico.



Ripper

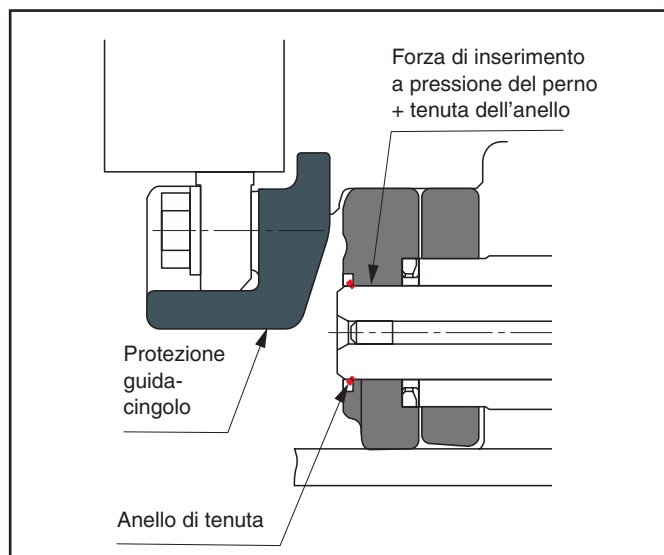
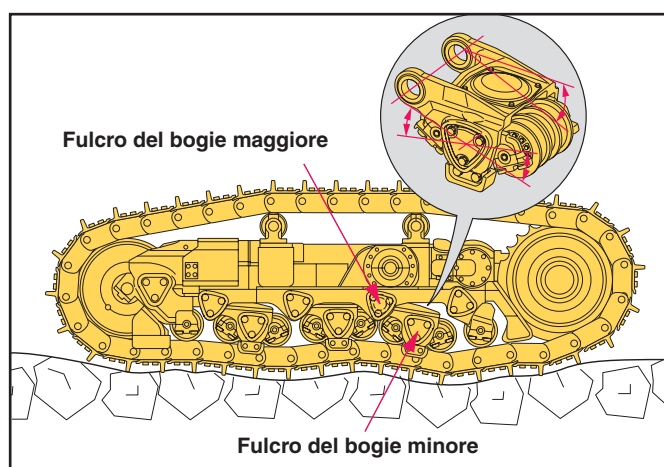
I ripper Komatsu sono progettati per abbinare massima produttività e lunga durata. Il dente è rivestito con apposite protezioni antiusura che assicurano maggiore durata e garantiscono la migliore penetrazione nei diversi tipi di materiale. I ripper a geometria variabile brevettati da Komatsu sono l'ideale per la rimozione di massi. Il loro speciale design consente ai cilindri di lavorare insieme allo scopo di ottenere la combinazione ideale tra il movimento della punta ripper e la potenza di estrazione. Inoltre, il punto ripper può essere posizionato con l'angolazione più idonea al fine di garantire la maggiore forza di penetrazione.



SOTTOCARRO

Sottocarro con ruota motrice in posizione ribassata

Il dozer cingolato Komatsu è eccezionalmente robusto e offre un'ottima capacità di livellamento e un'eccellente stabilità. Le catenarie sono di tipo heavy-duty per operazioni gravose, con boccole e perni di notevole diametro, la lubrificazione a tenuta delle catenarie assicura una maggiore durata dei componenti. La manutenzione è facilitata dalla lubrificazione remota del perno centrale della barra equalizzatrice. E le ruote dentate segmentate possono essere sostituite singolarmente, a mano, consentendo ad un meccanico di effettuare le sostituzioni sul posto di lavoro. Il design della macchina offre al conducente una visibilità perfetta sulla lama, agevolando il lavoro, rendendolo più preciso e produttivo.



Sottocarro con sistema rulli K-bogie

Il sottocarro a sospensione esegue movimenti basculanti indipendenti, assorbe gli urti e consente di ottenere un'ottima trazione perfino sui terreni più sconnessi. I rulli di scorrimento sono accoppiati in un sistema basculante che consente una notevole oscillazione verticale in modo da adeguarsi in ogni istante alle asperità del terreno.

Caratteristiche del sistema rulli K-bogie

- Il sistema rulli K-bogie assicura un eccellente supporto delle catenarie anche nelle condizioni operative più difficili
- Il cingolo, sempre a contatto con il terreno, sfrutta al meglio la forza di trazione
- Il sistema K-bogie assorbe gli urti e riduce le sollecitazioni ai componenti del sottocarro, allungandone la vita utile
- Migliore comfort operativo grazie alle ridotte vibrazioni e shock, anche sui terreni più accidentati
- Il nuovo design a 8 rulli inferiori con ruota folle e rulli montanti in modo flessibile assicura al dozer una notevole lunghezza del cingolo al suolo, che a sua volta garantisce una traslazione sicura anche su terreni sconnessi.

Catenarie a lunga durata

Le catenarie del D375A-5 sono assemblate con perni innestati a pressione ridotta e particolari anelli di tenuta. Il sistema facilita la rotazione dei perni e delle boccole e semplifica la manutenzione. In questo modo si allunga la durata del sottocarro e si riducono i costi d'esercizio complessivi.

COMFORT OPERATIVO

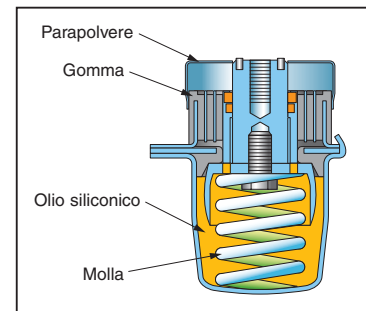
Comfort operativo

Il comfort dell'operatore è essenziale per un lavoro sicuro e produttivo. Il dozer D375A-5 offre un ambiente di lavoro silenzioso e confortevole, in cui l'operatore può concentrarsi al meglio sul lavoro che sta svolgendo.



Guida confortevole grazie al montaggio della cabina su nuove sospensioni

La cabina del D375A-5 è montata su sospensioni di nuova progettazione che assicurano un'ottima capacità di assorbimento degli urti e delle vibrazioni grazie alla loro lunga corsa. Quando la traslazione della macchina avviene in condizioni avverse, le sospensioni della cabina riducono l'effetto degli urti e delle vibrazioni, che sarebbero impossibili da assorbire con i sistemi tradizionali di montaggio della cabina.



Cabina esagonale pressurizzata

- Il nuovo design esagonale della cabina e le ampie superfici con vetri atermici garantiscono eccellente visibilità anteriore, laterale e posteriore.
- La tenuta superiore della cabina, i filtri per la purificazione dell'aria e la maggiore pressione interna, contribuiscono a evitare l'ingresso di polvere nell'abitacolo.
- L'interno della cabina, realizzato con materiali di qualità, è completamente rivestito con materiale fonoassorbente.

Eccezionale visibilità sulla lama e sul ripper

Il cofano motore rastremato e la corretta posizione del sedile assicurano un'eccellente visibilità sulla lama. Si possono eseguire facilmente e velocemente spianature e finiture.



Il disegno particolare del serbatoio carburante consente all'operatore di avere una visibilità ottimale sul posteriore del trattore, l'operatore può rippare con la massima efficienza e sicurezza.



Sedile ammortizzato e console di controllo della traslazione completamente regolabili

Il sedile, studiato appositamente per i dozer, assicura un posto guida ergonomico e confortevole. Nelle fasi di spinta il sedile è in posizione rettilinea in modo da avere la massima visibilità su entrambi i lati della lama. Nelle fasi di rippaggio il sedile può essere ruotato di 15° a destra per facilitare la visibilità sul ripper e ridurre l'affaticamento dell'operatore. La console della traslazione può essere regolata longitudinalmente e verticalmente e ruota assieme al sedile, assicurando così la posizione di lavoro ottimale per ogni taglia di operatore.

FACILE MANUTENZIONE

Manutenzione preventiva

La manutenzione preventiva è l'unico sistema per assicurare una maggiore durata della macchina. Questo è il motivo per cui Komatsu ha progettato il D375A-5 con un layout di manutenzione studiato in modo che i controlli e gli interventi necessari possano essere effettuati facilmente e velocemente.

Punti di controllo centralizzati

Allo scopo di garantire una manutenzione appropriata, tutti i filtri dell'olio idraulico e dei lubrificanti sono stati centralizzati, per rendere l'accesso ai punti di intervento sicuro e veloce.



Monitor con funzioni di autodiagnosi

Il monitor di controllo multifunzione fornisce un'ampia gamma di informazioni:

- contatore, contagiri, livello carburante e temperatura del liquido di raffreddamento;
- informazioni relative alla manutenzione ordinaria, come i tempi di sostituzione dei filtri dell'olio;
- avvertenze all'operatore dell'insorgenza di anomalie;
- i tecnici Komatsu possono controllare vari parametri di funzionamento, senza utilizzare alcun strumento di assistenza esterno.

Cofani laterali del motore ad ala di gabbiano

I cofani laterali del motore ad ala di gabbiano facilitano la manutenzione del motore e la sostituzione dei filtri.

I cofani laterali hanno una struttura resistente e sono dotati di serrature imbullonate per aumentare la durata e migliorare la riparabilità.

Dispositivi elettronici estremamente affidabili

Il circuito elettrico è più affidabile grazie all'utilizzo di connettori DT resistenti alla polvere, alle vibrazioni e alla corrosione. I cablaggi elettrici rinforzati sono coperti di un materiale resistente al calore per aumentare la resistenza meccanica e la durata e proteggere il sistema da eventuali danni.

Connessioni idrauliche a tenuta frontale

I tubi flessibili sono dotati di raccordi a tenuta frontale con O-ring. Queste connessioni garantiscono una maggiore tenuta contro le vibrazioni e gli urti da carico.



Tubazioni idrauliche protette

I tubi idraulici del cilindro del tilt della lama sono completamente racchiusi nel braccio di spinta, per evitare che si danneggino al contatto con i materiali movimentati.

Treno di potenza modulare

I componenti del treno di potenza sono montati secondo una configurazione modulare che permette di smontarli e rimontarli senza perdite d'olio.

Freni a disco senza manutenzione

I freni a disco in bagno d'olio richiedono una ridotta manutenzione

ASSISTENZA E SUPPORTO CLIENTI

Assistenza e supporto clienti

La rete di rivenditori Komatsu Vi garantisce i costi di esercizio più bassi

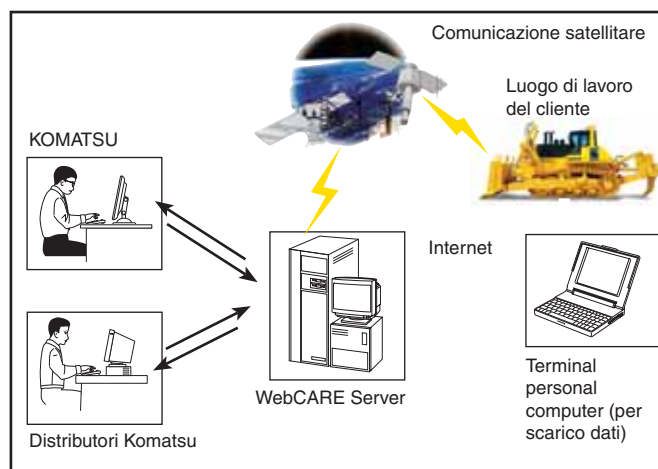
Con l'acquisto di una macchina Komatsu potete ottenere una serie di programmi e servizi che sono stati concepiti appositamente per aiutarvi ad ottenere il meglio dal Vostro investimento. Tutto questo per ottenere la massima produttività, una lunga vita utile del mezzo, bassi costi di esercizio e un elevato valore in caso di permuta o rivendita.

- Molti dei componenti principali del D375A-5 sono installati su altre macchine Komatsu e si sono dimostrati totalmente affidabili, anche nelle applicazioni e situazioni più gravose.
- Il sistema globale dei centri ricambi e logistici Komatsu in tutta Europa e nel mondo, garantisce una disponibilità dei pezzi impareggiabile.
- I continui training di addestramento del personale di assistenza tecnica Komatsu assicurano che la Vostra macchina venga riparata in modo adeguato e mantenuta in condizioni di funzionamento ottimali.
- Il programma Komatsu di analisi dell'usura degli oli (KOWA), facilita l'individuazione dei problemi durante la manutenzione programmata e previene l'insorgere di importanti anomalie.
- Il programma di garanzia flessibile Komatsu (KFWP) fornisce una vasta gamma di opzioni sulla garanzia della macchina e dei componenti. Le opzioni possono essere scelte sulla base delle esigenze individuali e delle attività da svolgere. Questo programma è progettato per aiutarvi a ridurre i costi totali di esercizio.
- Il contratto di "Manutenzione e Riparazione" Komatsu, costituisce un modo per stabilire un costo di esercizio fisso e garantire una disponibilità ottimale dei pezzi di ricambio della macchina per tutta la durata del contratto.



Sistema VHMS di monitoraggio delle condizioni della macchina (Vehicle Health Monitoring System)

Il sistema VHMS monitora costantemente il funzionamento dei principali componenti e consente di analizzare l'operatività e l'integrità della macchina. Il sistema VHMS monitora e memorizza tutti i dati ricevuti dal motore e dalla trasmissione e da vari sensori disposti in altri importanti componenti. In questo modo è possibile registrare tutta la vita operativa della macchina. Questi dati possono essere scaricati tramite un computer portatile o via satellite. In entrambi i casi, i tecnici Komatsu possono analizzare i dati e intraprendere eventuali azioni correttive per ripristinare le ideali condizioni di funzionamento della macchina. Utilizzando il sistema di comunicazione satellitare (optional), i tecnici Komatsu possono informarvi velocemente ogni volta che interviene un'anomalia. In questo modo, si possono ridurre drasticamente i costi di manutenzione e riparazione, e mantenere la macchina sempre nella massima efficienza.



SPECIFICHE TECNICHE



MOTORE

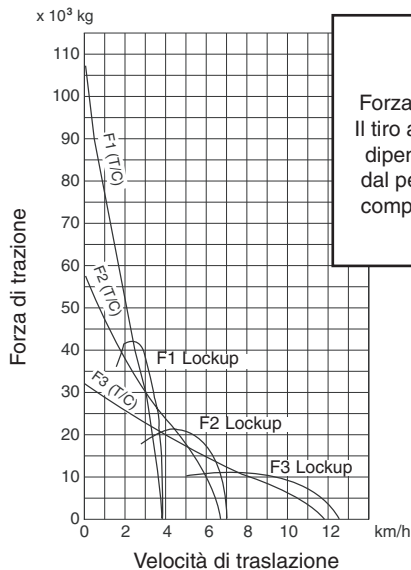
ModelloKomatsu SAA6D170E-5
 Tipo.....A 4 tempi, sistema d'iniezione HPCR Common Rail, sistema EGR di ricircolo dei gas di scarico, raffreddato ad acqua, turbocompresso, postrefrigeratore aria-aria
 Potenza motore
 ad un regime di 1.800 rpm
 ISO 14396 452 kW / 606 HP
 ISO 9249 (potenza netta) 391 kW / 524 HP
 Numero cilindri 6
 Alesaggio x corsa 170 x 170 mm
 Cilindrata 23,15 l
 Regolatore Elettronico, per tutte le velocità
 Ventola di raffreddamento Idrostatica
 Sistema di lubrificazione
 Funzionamento Pompa ad ingranaggi, lubrificazione forzata
 Filtro A pieno flusso



TRASMISSIONE TORQFLOW

Tipo.....Komatsu TORQFLOW
 Convertitore di coppia.....A tre elementi, monostadio e monofase, raffreddato ad acqua, con lock-up
 Trasmissione..... A controllo elettronico, del tipo a planetari con lubrificazione forzata. La leva di bloccaggio cambio e l'interruttore di sicurezza per la posizione di folle evitano partenze accidentali della macchina.

Velocità di traslazione	Avanti	Indietro
1a	3,5 km/h	4,6 km/h
2a	6,8 km/h	9,2 km/h
3a	11,8 km/h	15,8 km/h



D375A-5 Power Shift
 Forza di trazione/Velocità
 Il tiro alla barra disponibile dipende dalla trazione e dal peso della macchina, comprese le attrezzature montate.



EMISSIONI

EmissioniIl motore Komatsu risponde a tutte le normative EU Stage IIIA/EPA Tier III in materia di emissioni
 Livelli sonori
 LwA rumorosità esterna 113 dB(A) (2000/14/EC)
 LpA rumorosità interna 77 dB(A) (ISO 6396 valore dinamico)



STERZO

Tipo..... Sistema di sterzo a frizione e freni
 Azionamento..... Comando PCCS
 Freni di sterzo Aa dischi multipli in bagno d'olio, comandati a mano/con pedale, caricati a molla e rilasciati idraulicamente. Interconnessi con frizione di sterzo
 Frizione di sterzo A dischi multipli in bagno d'olio. Caricata a molla, rilasciata idraulicamente, azionata a mano, interconnessa con il freno di sterzo
 Freni di servizio I freni di sterzo fungono da freni di servizio; comandati a pedale
 Raggio min. di sterzo (controrotazione)
 (misurato con rilevamento delle tracce dei cingoli sul terreno) 4,2 m



SOTTOCARRO CINGOLATO

Oscillazione Con barra equalizzatrice e pignone oscillante
 Longherone del cingolo Monoscocca, a sezione larga, struttura ad alta resistenza
 Rulli Rulli lubrificati
 Sottocarro con sistema rulli K-bogie I rulli inferiori lubrificati sono montati sul telaio portarulli con una serie di gruppi K-bogie il cui movimento di oscillazione è ammortizzato da tamponi in gomma
 Catenarie A lubrificazione permanente
 Tendicingolo A molla elicoidale precaricata con martinetto idraulico di pretensionamento
 Pattini (per lato) 41
 Altezza della costola (costola singola) 93 mm
 Larghezza pattino (standard) 610 mm
 Superficie d'appoggio 48.560 cm²
 Inferiori (per lato) 8
 Superiori (per lato) 2

Pattini per impieghi gravosi	Peso supplementare	Superficie d'appoggio
710 mm	680 kg	56.520 cm ²
810 mm	1.360 kg	64.480 cm ²



RIFORMIMENTI

Serbatoio carburante 1.050 l
 Radiatore 120 l
 Olio motore 86 l
 Convertitore di coppia, gruppo trasmissione e sistema di sterzo... 150 l
 Olio riduttore di traslazione (per lato) 65 l
 Impianto idraulico lama dozer e ripper 138 l



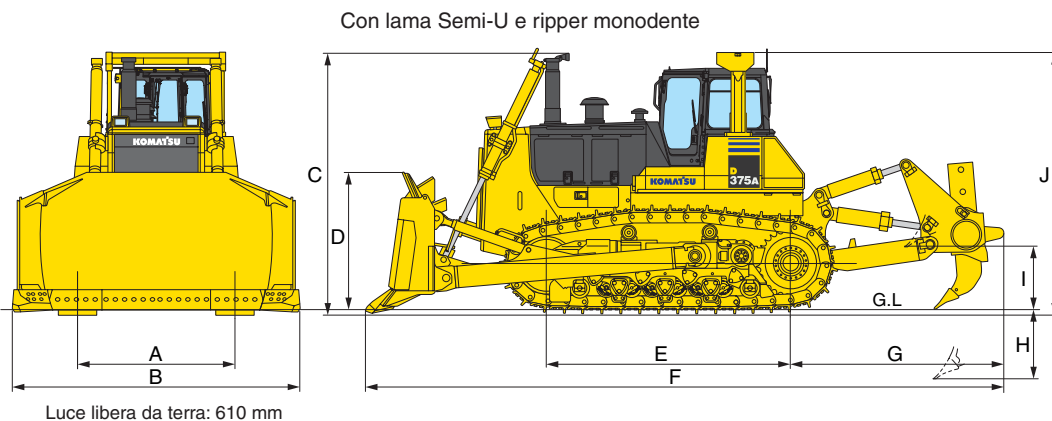
RIDUTTORI FINALI

Tipo Riduzione singola con ingranaggi cilindrici e planetari, lubrificazione splash
 Ruote motrici I segmenti dentati delle ruote motrici sono imbullonati per facilitarne la sostituzione sul luogo di lavoro



DIMENSIONI

	D375A-5
A	2.500 mm
B	4.695 mm
C	4.265 mm
D	2.265 mm
E	3.980 mm
F	10.410 mm
G	3.450 mm
H	1.435 mm
I	1.370 mm
J	4.285 mm

PESO OPERATIVO
(VALORI INDICATIVI)

Compresi lama rinforzata Semi-U con tilt, ripper monodente, cabina in acciaio, tettuccio ROPS, operatore, equipaggiamento standard, lubrificanti, liquido refrigerante e pieno di carburante.

Peso operativo 69.560 kg



IMPIANTO IDRAULICO

Tipo.....Load Sensing a centro chiuso
Tutti gli elementi del distributore sono montati esternamente accanto al serbatoio idraulico.
Pompa principale..... Pompa ad ingranaggi
Portata massima.....405 l/min
Taratura pressioni..... 210 kg/cm²
Elementi di comando per lama Semi-U con tilt e lama U con tilt
Funzioni: Sollevamento, arresto, abbassamento, flottante
Tilt lama Destro, Sinistro
Comando ripper
Funzioni: Sollevamento, arresto e abbassamento
Tilt ripper Aumento, arresto e riduzione
Cilindri idraulici A doppio effetto
Numero di cilindri x alesaggio
Lama 2 x 150 mm
Tilt lama (singolo tilt) 1 x 225 mm
Ripper 2 x 225 mm
Tilt ripper 2 x 200 mm



RIPPER

Ripper multidenti
Tipo..... Ripper a geometria variabile a comando idraulico
Numero di denti 3
Peso (inclusa unità di comando idraulico) 6.720 kg
Lunghezza della traversa..... 2.854 mm
Massima altezza di sollevamento 1.140 mm
Massima profondità di scavo 1.020 mm
Ripper monodente
Tipo..... Ripper a geometria variabile a comando idraulico
Profondità di rippaggio regolabile su tre posizioni tramite un perno di bloccaggio con estrattore idraulico.
Numero di denti 1
Peso (inclusa unità di comando idraulico) 5.470 kg
Lunghezza della traversa..... 1.367 mm
Massima altezza di sollevamento 1.470 mm
Massima profondità di scavo 1.370 mm



LAMA

Le capacità della lama sono conformi agli standard SAE J1265.

	Lunghezza totale con lama	Capacità della lama	Lama larghezza x altezza	Max. sollevamento dal suolo	Max. profondità di scavo	Max. escursione del tilt	Peso supplementare
Lama Semi-U con tilt	7.635 mm	18,5 m ³	4.695 x 2.265 mm	1.660 mm	715 mm	1.065 mm	10.910 kg
Lama Semi-U rinforzata con tilt	7.635 mm	18,5 m ³	4.695 x 2.265 mm	1.660 mm	715 mm	1.065 mm	11.640 kg
Lama Semi-U con doppio tilt	7.635 mm	18,5 m ³	4.695 x 2.265 mm	1.660 mm	715 mm	1.150 mm	11.290 kg
Lama Semi-U rinforzata con doppio tilt	7.635 mm	18,5 m ³	4.695 x 2.265 mm	1.660 mm	715 mm	1.150 mm	12.020 kg
Lama U rinforzata con tilt	8.000 mm	22,0 m ³	5.140 x 2.265 mm	1.660 mm	715 mm	1.065 mm	12.420 kg
Lama U con doppio tilt	8.000 mm	22,0 m ³	5.140 x 2.265 mm	1.660 mm	715 mm	1.260 mm	12.800 kg

DOZER CINGOLATO

EQUIPAGGIAMENTO STANDARD

Cabina

- Sedile ammortizzato: rivestito in tessuto, schienale alto, reclinabile, girevole
- Cintura di sicurezza
- Poggiatesta
- Poggiapiedi rialzato
- Joystick dello sterzo
- Joystick della lama
- Climatizzatore
- Predisposizione autoradio (presa di alimentazione da 12 V, antenna, altoparlanti)
- Pedale deceleratore
- Monitor di controllo elettronico
- Cabina montata su supporti viscoelastici
- Parafanghi
- Specchietto retrovisore (all'interno della cabina)
- Aletta parasole
- Portabicchiere
- Box porta vivande

Sottocarro

- Pattini a costola singola heavy-duty (610 mm)
- Catenarie heavy-duty, a tenuta e lubrificate
- Ruote dentate segmentate
- Sistema rulli K-Bogie
- Protezione rulli
- Ruota folle flessibile
- Tendicingoli idraulici

Altro

- Sistema VHMS di monitoraggio delle condizioni della macchina (Vehicle Health Monitoring System)
- Sistema di comunicazione via satellite per VHMS
- Convertitore di coppia con sistema automatico Lockup
- Prese di servizio PM
- Indicatore radiatore

Accessori

- Gancio di traino anteriore

- Tergicristallo del vetro posteriore
- Tergicristallo del vetro anteriore
- Tergicristalli delle portiere
- Protezioni coppa olio motore e trasmissione
- Impianto di illuminazione anteriore
- Impianto di illuminazione posteriore
- Kit dotazione

Parti relative al motore

- Serbatoio liquido refrigerante
- Mascherone heavy-duty del radiatore
- Filtro del serbatoio gasolio
- Separatore d'acqua
- Kit per l'utilizzo con acqua dura, incluso resistore anticorrosione
- Kit per l'utilizzo di gasolio contaminato
- Tubo di scarico con parapioggia
- Filtro aria a secco con doppio elemento, indicatore di intasamento ed eiettore
- Kit di rifornimento rapido

- Serrature, tappi serbatoi e cofani
- Motorino di avviamento 24 V/7,5 kW
- Alternatore 24 V/90 A
- Batterie 2 x 12 V/170 Ah
- Cofani laterali del motore ad ala di gabbiano
- Trasmissione Hydroshift
- Sistema di sterzo con frizioni e freni in bagno d'olio
- Funzione Auto-Downshift (scalata automatica della marcia)
- Modalità "quick shift"

Attrezzatura di lavoro

- Impianto idraulico per il ripper
- Impianto idraulico per la lama

Dispositivi di sicurezza

- Avvisatore acustico di retromarcia
- Avvisatore acustico (clacson)
- Cabina in acciaio
- Tettuccio di protezione ROPS (ISO 3471, SAE J1040, APR88 ROPS, ISO 3449 FOPS)

EQUIPAGGIAMENTO A RICHIESTA

Cabina

- Autoradio

Sottocarro

- Pattini a costola singola heavy-duty (710 mm, 810 mm)
- Protezione riduttore finale
- Pararulli completo

Altro

- Sistema di controllo dello slittamento dei pattini

Parti relative al motore

- Riscaldatore elettrico dell'olio motore e del liquido refrigerante
- Batterie ad elevata capacità 2 x 12 V/220 Ah

Accessori

- Attacco
- Contrappeso
- Contrappeso + attacco
- Faro di lavoro per il ripper
- Luce di ispezione

Attrezzatura di lavoro

- Lama Semi-U con tilt da 18,5 m³
- Lama Semi-U con doppio tilt da 18,5 m³
- Lama Semi-U rinforzata con tilt da 18,5 m³
- Lama Semi-U rinforzata con doppio tilt da 18,5 m³
- Lama U rinforzata con tilt da 22,0 m³
- Lama U rinforzata con doppio tilt da 22,0 m³
- Estensione di contenimento materiale per lama Semi-U

- Estensione di contenimento materiale per lama U
- Piastra di spinta su lama semi-U
- Ripper multidentato a geometria variabile
- Ripper monodentato a geometria variabile

Dispositivi di sicurezza

- Estintore
- Kit di pronto soccorso

KOMATSU ITALIA SPA

Via Bergoncino 28
36025 Noventa Vic. na (VI)
Tel. 0444 780 411
Fax 0444 780 554



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