

### 3 - MOTEUR

Variantes :

15C		18C	
OM 904 LA DAIMLERCHRYSLER OM 904 LA III/2		OM 904 LA DAIMLERCHRYSLER OM 904 LA III/5	
moteur à combustion interne à pistons en mouvement alternatif et vilebrequin Allumage par compression à 4 temps par turbocompresseur entraîné par les gaz d'échappement et échangeur air / air			
4249 18 +/- 0,5 110 2200 58 de 1200 à 1600 2700		4 en ligne	4249 18 +/- 0,5 130 2200 67,5 de 1200 à 1600 2700
		gazole	
Côté gauche ou droit		Côté droit	
145	200	250	
-série- (145)	195	240	
injection directe - 4 injecteurs à pompe individuelle à commande mécanique et gestion électronique. sec. par compression. 24 non par circulation d'eau forcée et radiateur avec ventilateur à entraînement hydrostatique 1  dans l'emplacement, côté droit, vers l'intérieur du châssis : 94 Verticale derrière la cabine, côté droit : 80 1650 Voir point 3.20.1 sur la plaque constructeur  8877*0127A (EURO III)			

### 4 - TRANSMISSION DU MOUVEMENT

- 4.1 - Type de boîte de vitesses : boîte de vitesses mécanique à 8 rapports synchronisés en marche avant et 6 en marche arrière (sur demande 8) avec rapport 1ère = 9,57.  
Sur demande : - un réducteur à une ou deux démultiplications (lente et extra-lente) peut être accolé à la boîte doublant ou triplant les rapports. Rapport lent = 5,76 - Rapport extra lent = 55,87.  
- un réducteur hydrostatique peut être accolé à la boîte - Rapport = 1,67
- 4.1.1 - Emplacement du levier de commande : au plancher
- 4.2 - Type d'embrayage : monodisque à sec.  
Sur demande : bidisque ou convertisseur hydraulique.
- 4.2.1 - Mode de commande : par pédale et transmission hydraulique.
- 4.3 - Type de transmission entre la boîte de vitesses et les roues : par arbres à cardans.
- 4.4 - Démultiplication de la transmission :
- 4.4.1 - Dimensions et circonférence de roulement des pneumatiques de référence (mm) : 365/80R20 MPT = 3326
- 4.4.2 - Démultiplications et vitesses à 1000 tr/mn :

Combinaison des vitesses	Rapports de la boîte	Rapport du pont	Démultiplications finales	Vitesses à 1000 tr/mn (en km/h)
AV1	9,570		62,49	3,2
AV2	6,635		43,33	4,6
AV3	4,375		28,57	7,0
AV4	3,219		21,02	9,5
AV5	2,188		14,29	14,0
AV6	1,517		9,91	20,1
AV7	1,000		6,53	30,6
AV8	0,736	6,53	4,81	41,5
AR1	14,569		95,14	2,1
AR2	10,101		65,96	3,0
AR3	6,660		43,49	4,6
AR4	4,900		32,00	6,2
AR5	3,330		21,74	9,2
AR6	2,309		15,08	13,2
* AR7	1,522		9,94	20,1
* AR8	1,120		7,31	27,3

\*: Sur demande  
Les rapports de la boîte et du pont sont donnés comme le quotient de la vitesse de rotation d'entrée sur la vitesse de rotation de sortie.

- 4.5 - Vitesse maximale effective (km/h) : 90
- 4.6 - Indicateur de vitesse : oui.
- 4.7 - Compteur kilométrique : oui.
- 4.8 - Chronotachygraphe : oui, sauf réglementation spécifique.
- 4.9 - Limiteur de vitesse : oui.

### 5 - SUSPENSION

- 5.1 - Avant : Essieu rigide - ressorts hélicoïdaux - amortisseurs télescopiques de type hydraulique - barre de guidage transversale - barres de guidage stabilisatrices - barres de réaction longitudinales.
- 5.2 - Arrière : Essieu rigide - ressorts hélicoïdaux - amortisseurs télescopiques de type hydraulique - barre de guidage transversale - barres de guidage stabilisatrices - barres de réaction longitudinales.
- 5.2.1 - Suspension de l'essieu moteur : ni pneumatique ni équivalente à une suspension pneumatique, au sens de l'annexe II de la directive 96/53/CE.

### 6 - DIRECTION

- 6.1 - Type de direction : à vis à circulation de billes avec assistance hydraulique.  
L'effort volant est amplifié par pression hydraulique sur l'érou récepteur du boîtier de direction.  
Cette pression est délivrée par une pompe hydraulique entraînée par le moteur.  
Sur demande : VARIO PILOT seulement en version 2 places  
Système permettant le déplacement de gauche à droite et inversement du poste de conduite complet (volant, pédalier et tableau de bord).  
Cette opération ne peut être effectuée que véhicule à l'arrêt et moteur arrêté. Des sécurités neutralisent ce système dès que le moteur est en marche.  
Le poste de conduite à droite est utilisé exclusivement en condition de travail.
- 6.2 - Diamètre de braquage hors-tout (m) :

versions	30c	36c
φ	13,8	15,4

### 7 - FREINAGE

- 7.1 - Frein de service : à double circuit oléopneumatique agissant respectivement sur les roues de l'essieu 1 et sur les roues de l'essieu 2 (I-I).
- 7.2 - Répartiteur de freinage : oui,  
- 1 sur le circuit AR qui module en fonction de la charge la pression hydraulique aux roues de l'essieu 2.  
- 1 sur le circuit AV (pilote par le répartiteur du circuit AR) qui module la pression aux roues de l'essieu 1.
- 7.2.1 - Dispositif antibloqueur des roues : oui  
- Un capteur par roue. (Catégorie 1)  
- Un interrupteur positionné sur la planche de bord permet de neutraliser le système antibloqueur. Un témoin orange signale la neutralisation du système antibloqueur.
- 7.3 - Frein de secours : constitué par le frein de stationnement.
- 7.4 - Frein de stationnement : sur les roues de l'essieu 2
- 7.5 - Mode de transmission des efforts aux roues :
- 7.5.1 - Frein de service : par fluide hydraulique.
- 7.5.2 - Frein de secours : 2 cylindres à ressort et timonerie .
- 7.5.3 - Frein de stationnement : 2 cylindres à ressort et timonerie .
- 7.6 - Assistance des freins : oui.
- 7.6.1 - Frein de service : air comprimé fourni par un compresseur entraîné par le moteur et distribué par un robinet actionné directement par la pédale.
- 7.6.2 - Frein de secours : serrage des cylindres à ressort par un robinet pneumatique à commande modérable.
- 7.6.3 - Frein de stationnement : serrage des cylindres à ressort par un robinet pneumatique à commande modérable.