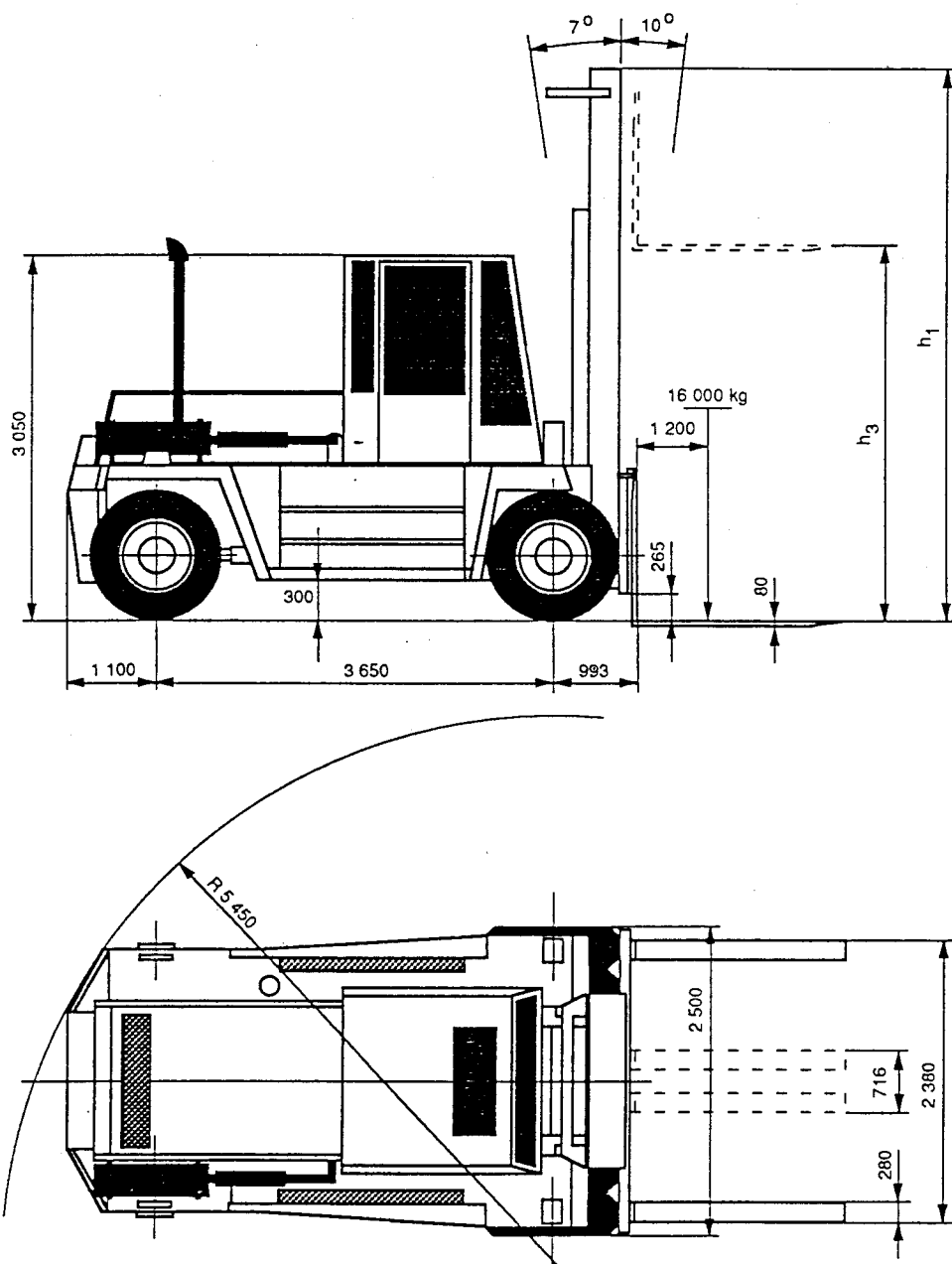


Reproduction à l'échelle du chariot élévateur à fourche TD 1612-SX1620


FOURCHE :

Type	Epaisseur	Largeur	Longueur
H1612/25	80	280	2500

TRAIN DE LEVAGE :

Type	Distance de la charge à l'essieu moteur	Déplacement	Inclinaison
SV1612SX	993	+/- 415	+/- 4,8°

N = train standard ; S = train à déplacement latéral et déplacement latéral de fourche ; V = train à dépl. lat., inclinaison et dépl. lat. de fourche

MÂT DE LEVAGE : SIMPLEX

Type	Hauteur de levage	Hauteur libre de levage	Hauteur totale mât abaissé	Hauteur totale mât déployé	Poids
	h3	h3	h1	h1	
SX1620	2000	2000	3100	3100	

EQUIPEMENT

Moteur :	RENAULT MIDS 06.20.45
Transmission :	CLARK 13.1 HR28361
Essieu moteur :	SISU 143001 2611 BTI
Pneumatiques :	MICHELIN 12.00-R20" XZY
Frein de service :	Commande pneumatique, mâchoires de freins dans l'essieu moteur
Frein de stationnement :	Commande pneumatique, à charge de ressort sur les mâchoires dans l'essieu moteur.
Direction :	Système de direction assistée Orbitrol fonctionnant par pression hydrostatique
Mécanisme de levage :	Du type Simplex.
Cabine :	Cabine en tôle d'acier, avec structure en profilés
Système électrique :	24 Volts, 2 batteries 12V/155 amp/h et un alternateur de 45 Amp.
Equipement :	Chauffage de cabine, éclairage complet de route et de chargement. Jauges et témoins de charge, de pression d'huile, de température d'huile, de température du liquide de refroidissement, de niveau de carburant, de pression du système de freinage, et compteur horaire. Le siège du conducteur est entièrement réglable. L'inclinaison hydraulique de la cabine permet un accès facile pour les opérations d'entretien.

PERFORMANCES :

Force de levage nominale	16.000 kg
Distance du centre de gravité de la charge au train de levage	1.200 mm
Rayon de braquage	5.450 mm
Vitesse de levage en charge	0,24 m/s
à vide	0,30 m/s
Vitesse d en charge	0,40 m/s
à vide	0,25 m/s
Inclinaison maximale du mât vers l'avant/vers l'arrière	10°/7°
Vitesse de déplacement maximale /à vide	29 km/h /

POIDS

Poids total approximatif 24.700 kg

CAPACITES

Carter moteur	20 l
Système de refroidissement, environ	70 l
Réservoir de carburant, environ	205 l
Réservoir liquide système hydraulique, environ	230 l
Transmission CLARK	25 l
Différentiel	18 l
Trains planétaires	2 x 1,8 l

REGIMES DE ROTATION

Au ralenti	560 t/min
"Calage" *)	2.130 t/min
En déplacement (régime maxi)	2.400 t/min

***) Essai de "Calage" :**

Du fait du mode de fonctionnement hydrodynamique du convertisseur, la vitesse de rotation de la roue de turbine varie en fonction de la charge de l'arbre de sortie. Si cette charge augmente, la vitesse de rotation s'en trouve ralentie, de sorte que le couple augmente. Si la turbine est bloquée à l'arrêt, le couple est à son maximum. Le convertisseur fonctionne alors en "état de calage". Dans ce cas, comme la roue de pompage projette de l'huile sous pression dans la roue de turbine bloquée, cette huile s'échauffe rapidement.

L'essai de "calage" est également utilisé pour établir un diagnostic de l'état du moteur ou des engrenages de transmission. Si la valeur nominale de "calage" est inférieure à celle indiquée, la cause de la défaillance doit être attribuée au moteur. Si la valeur nominale de "calage" est supérieure à celle indiquée, il faudra rechercher la cause de la défaillance dans les engrenages de transmission.

Pour procéder à l'essai :

Bloquez les freins. Placez le levier d'inversion sens de marche en position de 3ème (III). Accélérez le moteur au régime maxi.

MISE EN GARDE : Ne pas utiliser l'état de "calage" à pleine accélération durant un temps prolongé, car le convertisseur de couple va surchauffer. La durée maximale de l'essai sera de 30 secondes.