



Description

La pelle ACX 23 RR a été conçue afin d'améliorer les performances par rapport à l'ancienne pelle ACX 160RR.

A la fois polyvalente et facile à utiliser, elle est homologuée SNCF et répond aux exigences de la norme NF F 58-003. Elle est parfaitement adaptable à la réglementation de tous les autres pays.

Avec une stabilité hors pair, celle-ci possède une capacité de levage importante pour son tonnage.

Parce que tous les chantiers sont spécifiques, la pelle ACX 23RR offre un diagramme particulièrement large. Elle pourra ainsi répondre à tous les besoins des entreprises du secteur ferroviaire.

Points forts

Un poste de conduite à ergonomie parfaite

La pelle ACX 23RR offre au conducteur des conditions de travail (visibilité, réglages, options) optimales, ainsi qu'un système de commande, de sécurité et de contrôle exclusif.

- Véritable double cabine
- Visibilité parfaite à 360° autour du conducteur
- Siège chauffant et pneumatique
- Climatisation à régulation électronique
- 3 modes de puissance moteur
- Informations relatives aux huiles et filtres
- Feux de travail, larges rétroviseurs
- Compartiments de rangements.
- Cabine homologuée FOPS ROPS

Des accès directs pour un entretien simple et rapide

Les capots supérieurs et les panneaux latéraux de grandes dimensions permettent d'accéder aisément aux composants du groupe moteur. Tout a été pensé pour simplifier les entretiens de la pelle ACX : accès direct aux différents filtres, points de graissages centralisés. Tuyaux permettant une vidange facile du moteur.

Sécurité sur-mesure pour les travaux sur rails !

En plus de la console de contrôle, l'ACX 23RR dispose d'un système exclusif de sécurité et de contrôle pour le travail sur rail. Cela permet à l'opérateur de garantir un réglage idéal suivant les chantiers. Le système permet de gérer la hauteur du bras et la rotation de la tourelle. Les paramètres sont déterminés par des capteurs qui déterminent les positions maximum du bras et de la tourelle.

Roues isolées électriquement

Les roues sont isolées de manière à éviter toute continuité électrique et permettre de travailler dans toutes les zones sans interférence. Possibilité d'installation de roues pour tramway ou de profils de roues selon vos besoins.

Stabilité et force exceptionnelle

La pelle ACX 23RR possède une capacité de levage importante pour son tonnage. En version rail, celle-ci avoisine les 7 tonnes.

Adaptable à tous les chantiers

Parce que tous vos chantiers ont des besoins spécifiques, la pelle ACX 23RR a été conçue pour offrir un diagramme de travail particulièrement large.

Une multitude d'outils peut être installée en bout de flèche.

Système de mise en voie

La mise en voie est simple et rapide avec un manipulateur de contrôle des lorries.

Châssis et contrepoids

Châssis renforcé, contrepoids additionnels pour un centre de gravité abaissé, et une meilleure stabilité.

Contrepoids offrant également une très bonne visibilité au conducteur de l'engin. Rayon d'encombrement respecté,

Caractéristiques techniques

MOTEUR	<ul style="list-style-type: none"> Cummins QSB 4.5 4 temps, refroidissement rapide, turbocompresseur, injection directe à rampe commune, recirculation des gaz d'échappement, oxydeur catalytique passif compact Cummins 												
CONTENANCE	<ul style="list-style-type: none"> Réservoir de carburant : 220 L Système de refroidissement : 21 L Réservoir hydraulique huile : 131 L Moteur : 11 L 												
ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> Les émissions sonores sont conformes aux prescriptions environnementales (valeurs dynamiques) Puissance sonore LWA : Garantie : 98dB (A) (2000/14/CE) / Mesurée : 97dB (A) (2000/14/CE) Pression acoustique Lpa : 71dB (A) (ISO 6396) 												
CHASSIS INFÉRIEUR	<ul style="list-style-type: none"> Construction extrêmement robuste, renforcée, autoportante entièrement soudée. Ensemble renforcé par des matériaux de première qualité. Pneus Michelin XZL 365/85 R20 												
SYSTÈME HYDRAULIQUE	<ul style="list-style-type: none"> Le cerveau de cette pelle est l'E-EPOS (Electronic Power Optimising System). Il permet d'optimiser l'efficacité du système hydraulique dans toutes les conditions de travail et de minimiser la consommation du carburant. L'E-EPOS est relié à l'unité de contrôle électronique du moteur (ECU) par une ligne de transfert de données afin d'harmoniser en permanence le fonctionnement du moteur avec celui de l'hydraulique. Le système hydraulique permet de combiner les fonctions à volonté Système de pompes à détection de charge croisée pour économiser du carburant. Mise au ralenti automatique Trois modes de travail et trois modes de puissance moteur Contrôle du débit des circuits hydrauliques auxiliaires par commande électronique Contrôle assisté par ordinateur du débit des pompes hydrauliques 												
POMPES	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Pompe</th> <th>Type</th> <th>Cylindrée (cm³/tr)</th> <th>Débit max. à 2100 tr/min (L/min)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Principale (à détection de charge)</td> <td>A débit variable, à pistons axiaux</td> <td>2 x 57,9</td> <td>2 x 114</td> </tr> <tr> <td>Pilotage</td> <td>A engrenage</td> <td>15</td> <td>27,7</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> Pression par max par circuit : Flèche, balancier, godet Travail/Translation : 330 / kg/cm² Orientation : 275 / kg/cm² Brancards : 350 / kg/cm² 	Pompe	Type	Cylindrée (cm ³ /tr)	Débit max. à 2100 tr/min (L/min)	Principale (à détection de charge)	A débit variable, à pistons axiaux	2 x 57,9	2 x 114	Pilotage	A engrenage	15	27,7
Pompe	Type	Cylindrée (cm ³ /tr)	Débit max. à 2100 tr/min (L/min)										
Principale (à détection de charge)	A débit variable, à pistons axiaux	2 x 57,9	2 x 114										
Pilotage	A engrenage	15	27,7										
SYSTÈME D'ORIENTATION	<ul style="list-style-type: none"> Moteur à pistons axiaux à couple élevé avec réducteur à engrenage planétaire lubrifiés par bain de d'huile Couronne d'orientation : roulement à billes à contact oblique et engrenage interne en acier durci par induction Engrenage interne en pignon lubrifié par grain de graisse Vitesse d'orientation max : 10,7 tr/min Couple d'orientation : 3740 kfg/m 												
ENTRAÎNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> Les roues sont entraînées par un moteur à piston axial avec boîte de vitesse et d'inversion à E vitesses. Il existe également un mode économie et une position de vitesse au pas. Un bouton permet de passer de rapide à lent en mode opérationnel. Vitesse de translation (rapide/moyenne/lente) Vitesse sur route : 20 km/h (+- 3km/h) Vitesse maximum sur rail : 25 km/h (+- 3 km/h) 												
VERINS HYDRAULIQUES	<ul style="list-style-type: none"> Tiges et corps de vérin en acier haute résistance. Amortissements en fin de course sur tous les vérins pour un fonctionnement sans à-coups et une longévité accrue. Vérins de levage, balancier et lorrys équipés de clapets. 												