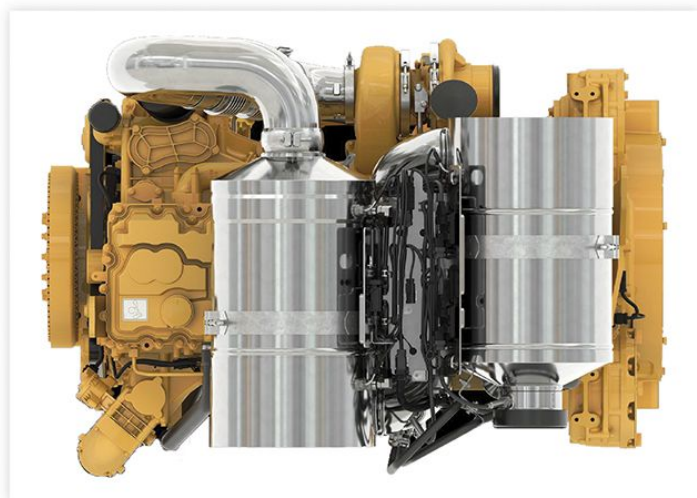


SILNIK PRZEMYSŁOWY CAT® C13D

Eneria 

WIĘCEJ MOCY. WIĘCEJ MOMENTU OBROTOWEGO. WIĘCEJ WYDAJNOŚCI.

Dzięki gęstości mocy, której inne 13-litrowe silniki nie są w stanie dorównać, ten wiodący w branży silnik zapewnia osiągi lepsze o 20% niż inne urządzenia tej klasy. Nie wspominając o zwiększonym obciążeniu dopuszczalnym i o 25% większym momencie obrotowym przy niskich obrotach w porównaniu z silnikami wcześniejszych generacji. Myślisz, że dałoby się zaprząć tak wielką moc do pracy? C13D to Twój silnik.

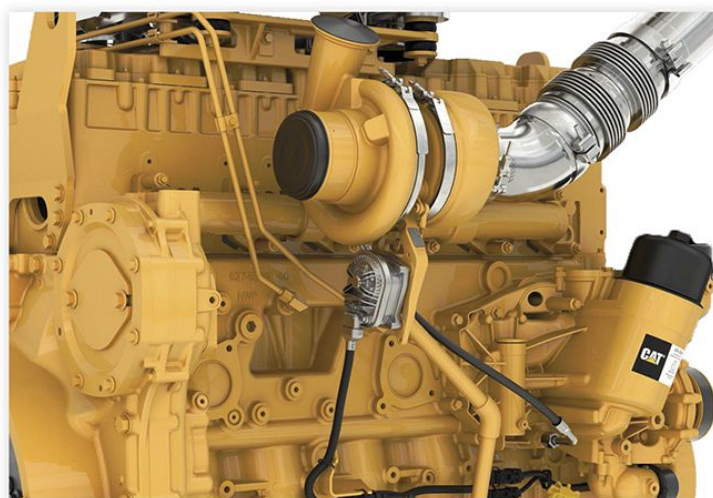


MNIEJSZE GABARYTY. WIĘKSZA MOC.

Kompaktowy zespół nowego silnika Cat C13D oraz najlepsza w branży gęstość mocy wynosząca 40 kW/L (55 Hp/L) ułatwiają dążenie do zmniejszania wymiarów urządzeń. Charakteryzująca się wysokim stopniem integracji konstrukcja gwarantuje optymalne wykorzystanie przestrzeni dostępnej na podstawie montażowej, a jednocześnie oferuje większą moc generowaną przez mniejszą jednostkę, co ułatwia wbudowanie urządzenia w większy zespół. Kompleksowa gama konfigurowalnych opcji, w tym montowanych na silniku urządzeń obniżających poziom szkodliwych emisji oraz pełnych pakietów chłodzących, zdecydowanie ułatwia instalację C13D.

TRWAŁY SILNIK O OPTYMALNYM CZASIE ZDATNOŚCI DO PRACY.

Kiedy praca czeka, minimalny czas przestoju to konieczność. Właśnie dlatego silnik C13D opracowano z myślą o przedłużeniu czasu pomiędzy czynnościami serwisowymi do 1000 godzin. Z racji niższego zużycia paliwa i płynów eksploatacyjnych Twój sprzęt będzie rzadziej gościł w warsztacie i spędzi więcej czasu na stanowisku pracy. A kiedy już przyjdzie czas na rutynową konserwację, dzięki przyjaznej serwisantom konstrukcji silnika C13D potrzebne będą tylko proste regulacje.



DANE TECHNICZNE PRODUKTU C13D

MOC ZNAMIONOWA

Moc maksymalna	515 kW
Maksymalny moment obrotowy	3200 Nm @ 1300 obr/min
Znamionowa prędkość obrotowa	1800 - 2100 obr./min
Moc minimalna	340 kW

NORMY EMISJI SPALIN

Normy emisji spalin	Stage V (UE), EPA Tier 4 Final (USA), Stage V (Korea), 2014 (Japonia), NRIV (Chiny)
---------------------	---

OGÓLNE

Konfiguracja silnika	Rzędowy, 6
Średnica cylindra	130 mm
Skok tłoka	162 mm
Pojemność skokowa	12.9 l
Stopień sprężania 18:1	18:1
Ssanie	Z turbosprężarką i chłodnicą końcową (TA)
Układ spalania	Wtrysk bezpośredni
Kierunek obrotów - od strony koła zamachowego	W lewo
Oczyszczanie spalin	DOC + DPF + SCR

WYMIARY SILNIKA – PRZYBLIŻONE

Długość	1381 mm
Szerokość	969 mm
Wysokość	1273 mm
Masa - netto - podstawowy działający silnik bez żadnych przystawek	1154 kg

C13D WYPOSAŻENIE STANDARDOWE

UKŁAD DOLOTOWY POWIETRZA

- Turbosprężarka o zmiennej geometrii
- Chłodnica końcowa powietrza doładowującego chłodzona powietrzem
- Dostępne konfiguracje z układem wydechowym z przodu lub z tyłu

UKŁAD CHŁODZENIA

- Moduł płynów eksploatacyjnych, który zawiera pompę wody, chłodnicę oleju, filtr oleju z wkładem wymiennianym od góry (opcjonalnie), dwa termostaty cieczy chłodzącej i jeden termostat oleju.
- Odśrodkowa pompa wodna
- Dostępna pomoc dealera w zakresie wyboru konstrukcji układu chłodzenia w celu zapewnienia niezawodności sprzętu
- Dostępny moduł płynów eksploatacyjnych w wariantach ze zdalnym filtrem oleju

KOŁA ZAMACHOWE I ICH OBUDOWA

- Wiele konfiguracji obudowy koła zamachowego wyposażonych w podstawowy, standardowy lub wzmocniony WOM
- Standardowa obudowa koła zamachowego SAE nr 1 z kołami zamachowymi SAE nr 14 lub 140

WAŁ ODBIORU MOCY (WOM)

- Nawet 5 dodatkowych wałów odbioru mocy: 2 skierowane do tyłu (SAE B, C lub D), 2 skierowane do przodu (SAE A lub SAE B) i dodatkowy nisko osadzony skierowany do przodu (SAE B)

OGÓLNE

- Powłoka lakiernicza Caterpillar: żółty, na życzenie dostępne kolory opcjonalne
- Tłumik drgań
- Ucha do podnoszenia

UKŁAD STEROWANIA

- Zaawansowany elektroniczny układ sterowania
- Wiązka przewodów elektrycznych zabezpieczona pianką
- Automatyczna kompensacja zmian ciśnienia przy zmianie wysokości n.p.m.
- Kompensacja mocy zależnie od temperatury paliwa
- Funkcje oprogramowania z możliwością konfiguracji
- Układ monitorujący silnika z transmisją i sterowaniem w standardzie SAE J1939
- Wbudowana elektroniczna jednostka sterująca (ECU)
- Zdalne sterowanie wentylatorem

UKŁAD PALIWOWY

- Układ bezpośredniego wtrysku paliwa w systemie common rail z wtryskiwaczami z zerowym upływem w stanie statycznym
- Moduł paliwa, który zawiera główny i pomocniczy filtr typu kasetowego oraz ręczną lub elektryczną pompę zasilającą
- Dostępność zdalnego modułu paliwa
- Szyna paliwowa, która umożliwia wykonanie zewnętrznego lub tylnego układu powrotu paliwa do zbiornika, jak również zasilanie cieczą chłodzącą
- Połączenie smarowanej olejem wysokociśnieniowej i mechanicznej pompy tankowaniapaliwa

UKŁAD SMAROWANIA

- Bezobsługowy układ otwartej wentylacji skrzyni korbowej z filtrem pasywnym wbudowany w pokrywę zaworów (element wymagany w silnikach z certyfikatem Stage V UE)
- Funkcja spustu oleju z filtra wbudowana wygodnie w module płynów eksploatacyjnych
- Wlew oleju
- Czujnik poziomu oleju
- Prętowy wskaźnik poziomu oleju
- Napędzana przez przekładnię zębatą pompa oleju
- Do wyboru miska przednia, tylna lub środkowa
- Układ otwartej wentylacji skrzyni korbowej z usuwaniem spalin (układ filtrowania OCW wymagany dla silników certyfikowanych zgodnie z normą Stage V (UE))