

KOMATSU®

GD655-7

Moteur Phase 4 finale

NIVELEUSE MOTORISÉE

GD655



Les photos peuvent inclure des équipements facultatifs.

PUISSANCE

Nette : 218 HP 163 kW
Brute : 221 HP 165 kW

POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ

38 250 lb 17 350 kg
42 946 lb 19 480 kg (avec défonceuse)

LONGUEUR DE LA LAME

14 pi 4,27 m

TOUR D'INSPECTION

GD655-7



Les photos peuvent inclure des équipements facultatifs.

PUISSANCE

Nette : 218 HP 163 kW
Brute : 221 HP 165 kW

POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ

38 250 lb 17 350 kg
42 946 lb 19 480 kg (avec défonceuse)

LONGUEUR DE LA LAME

14 pi 4,27 m



LA ROUTE DU SUCCÈS COMMENCE AVEC KOMATSU

La GD655-7 dispose d'un moteur SAA6D107E-3 conforme à la phase 4 finale; lorsqu'il est couplé à la transmission bimode de Komatsu, les opérateurs profitent d'un contrôle maximal tout en réduisant la consommation de carburant jusqu'à 15 % comparativement à la GD655-5.

La transmission bimode de Komatsu utilise à la fois un convertisseur de couple et un embrayage d'entraînement direct afin d'atteindre un effort de traction élevé, la possibilité d'approche lente, des vitesses au sol élevées et une faible consommation de carburant.

Caractéristiques de performance

- La transmission bimode tire avantage de la multiplication du couple et des caractéristiques d'approche lente d'un convertisseur de couple ainsi que de la faible consommation de carburant et une vitesse de déplacement accrue d'un entraînement direct
- La prévention automatique du calage du moteur désengage l'entraînement direct et utilise un convertisseur de couple pour empêcher le moteur de caler.
- Modes du moteur : économie et puissance
- Frein à serrage par ressort et à desserrage hydraulique avec un diamètre d'étrier plus grand pour une capacité accrue
- L'empattement long optimise le nivellement fin et la stabilité de la benne en conservant un rayon braquage de tous les composants principaux sont conçus et fabriqués par Komatsu
- Angle d'articulation de 25 degrés dans les deux directions
- Le circuit hydraulique à détection de charge à centre fermé garantit une réponse prévisible de l'équipement, des capacités multifonctionnelles, un bruit atténué et une consommation de carburant réduite
- La nouvelle fonction d'arrêt de l'articulation au centre ramène automatiquement l'engin à la ligne centrale de l'articulation
- Nouveau levier de vitesse et commutateur F-N-R pour simplifier le changement de vitesse et le fonctionnement de la navette
- La nouvelle fonction de pré-régler des changements de vitesse permet de pré-régler les premiers rapports de l'inverseur de marche avant/arrière
- Blocage du différentiel

Facilité d'entretien

- Ventilateur de refroidissement réversible à commande hydraulique
- Diagnostics à partir de l'écran
- Le pare-poussière installé sur les soupapes de commande empêche la contamination
- Remplissage de carburant au niveau du sol et accès au FED sans obstruction de la défonceuse
- Préfiltre à carburant avec séparateur d'eau
- L'emplacement du boîtier de batteries offre une protection contre la poussière et les débris
- Le sectionneur de batterie peut être verrouillé pour l'entretien

Caractéristiques standards

- Climatisation/Chauffage
- KOMTRAX niveau 5
- Accumulateurs pour le levage de la lame
- Limiteur de couple à friction
- Phares de travail montés sur la cabine
- Prêt-à-tourner = pour le système 3DMC², y compris les leviers de commande du bout des doigts intégrés dans la cabine
- Circuits hydrauliques raccordés à l'arrière de l'engin pour les accessoires optionnels

Caractéristiques structurelles/de qualité

- Harmonie Komatsu – tous les composants principaux sont conçus et fabriqués par Komatsu
- Nouvelle réduction du bruit en cabine grâce à la rigidité réglée avec précision de la chaîne cinématique (72 dB(A) en cabine)
- Durabilité accrue grâce au circuit de lubrification optimisé de la transmission
- Durabilité accrue grâce à un arbre d'entraînement plus gros
- Châssis frontal solide avec une résistance accrue à la torsion
- Versoir en acier à haute résistance
- Colliers en caoutchouc renforcés d'acier pour garder les conduites hydrauliques correctement acheminées et réduire la friction
- Plaques d'usure en plastique remplaçables sur le cercle du versoir

Nouvelle cabine d'opérateur plus grande

- ROPS/FOPS niveau II
- Nouvelle conception de siège de grande capacité avec suspension pneumatique
- Lunette arrière inclinée et chauffée électroniquement pour une meilleure capacité d'inclinaison du siège
- Jack auxiliaire pour dispositif MP3 et 2 prises de 12 V
- Port USB
- Nouveaux leviers de commande proportionnelle électronique à faible pression
- Nouveau volant et levier de direction
- Moniteur ACL avec possibilités accrues
- Système de moniteur de vision arrière avec écran couleur séparé
- La conception hexagonale de la cabine offre une excellente visibilité du versoir
- De nouveaux commutateurs de commande du bout des doigts permettent de faire fonctionner les systèmes 2D à pente transversale et 3DMC²
- Système de surveillance de la présence des opérateurs
- Accoudoir entièrement réglable avec élévation et abaissement motorisés
- Interrupteur d'arrêt secondaire au niveau du sol

Moteur Phase 4 finale de Komatsu

- Le moteur SAA6D107E-3 réduit la consommation de carburant d'un maximum de 15 % comparativement à celui de la GD655-5
- Système de réduction catalytique sélective (SCR)
- Filtre à particules diesel Komatsu avec régénération active automatique
- Turbocompresseur à géométrie variable actionné hydrauliquement
- RGE refroidi actionné hydrauliquement
- L'arrêt automatique au ralenti de Komatsu réduit la marche au ralenti inutile afin de réduire la consommation de carburant SMR et les émissions d'échappement.
- Le système de SCR comprend un réservoir chauffé de FED, des conduites chauffées et une pompe d'inversion pour empêcher le gel du FED dans les conduites d'alimentation
- Préfiltre, Turbo II



CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCE

NOUVELLES TECHNOLOGIES DE MOTEUR KOMATSU

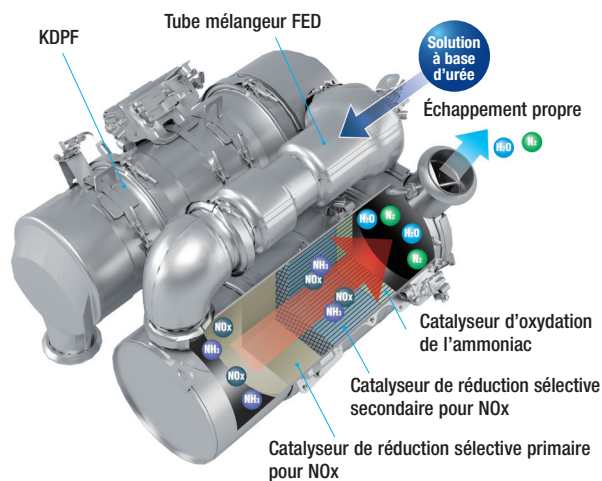
Moteur Phase 4 finale

Le moteur SAA6D107E-3 de Komatsu est conforme aux normes EPA Phase 4 finale en matière d'émissions et offre des performances exceptionnelles tout en réduisant la consommation de carburant. Basé sur les technologies exclusives à Komatsu développées depuis de nombreuses années, ce nouveau moteur diesel réduit les oxydes d'azote (NOx) comparé au modèle précédent.

Technologies appliquées au nouveau moteur

Système post-traitement pour service intensif

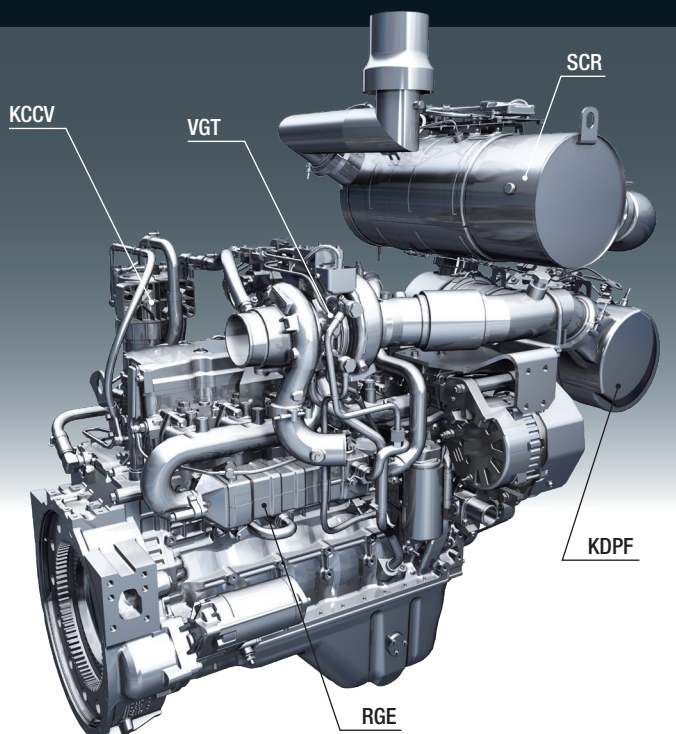
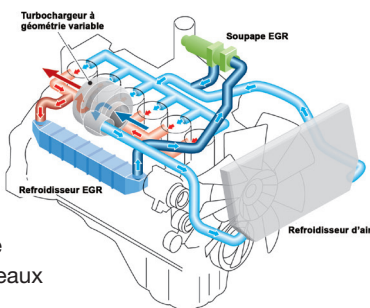
Ce nouveau système combine un filtre à particules diesel Komatsu (KDPF) et une réduction catalytique sélective (SCR). Le système de réduction des NOx SCR injecte la quantité correcte de fluide d'échappement diesel (FED) au débit approprié, décomposant ainsi les NOx en vapeur d'eau non toxique (H₂O) et en gaz nitreux (N₂).



Système de recirculation des gaz d'échappement (EGR) refroidi pour service intensif

Le système fait recirculer une partie des gaz d'échappement dans l'entrée d'air et abaisse les températures de combustion, réduisant ainsi les émissions de NOx.

Le débit de gaz RGE a été réduit pour la Phase 4 finale grâce à la technologie SCR. Le système réduit considérablement les émissions de NOx tout en réduisant la consommation de carburant en dessous des niveaux provisoires de la Phase 4.

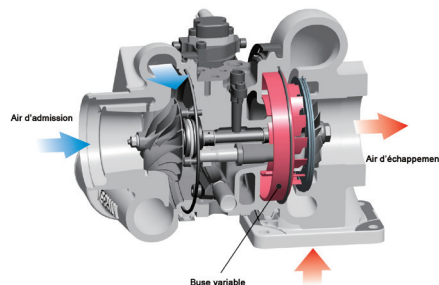


Système de commande électronique avancé

Le système de commande électronique effectue un traitement à grande vitesse de tous les signaux provenant des capteurs installés dans le véhicule, assurant un contrôle total de l'équipement. Les informations sur l'état du moteur s'affichent sur le moniteur à l'intérieur de la cabine, fournissant les informations nécessaires à l'opérateur. En outre, la gestion des informations via KOMTRAX aide les clients à suivre l'entretien requis.

Système de turbocompresseur à géométrie variable (VGT)

Le système VGT dispose d'une technologie hydraulique Komatsu éprouvée pour un contrôle variable du débit d'air et fournit un air optimal en fonction des conditions de charge. La version améliorée offre une meilleure gestion de la température d'échappement.



Productivité plus élevée et plus faible consommation de carburant

Une nouvelle pompe à piston à cylindrée variable, des améliorations des composants de la transmission et de la chaîne cinématique et un système de commande électronique sophistiqué pour le moteur et la transmission sont combinés pour obtenir un fonctionnement optimal et efficace. La nouvelle GD655-7 consommera jusqu'à 15 % moins de carburant que la GD655-5. (La GD655-7 est équipée du même moteur que la GD655-6)

Consommation de carburant

Jusqu'à 5 % de réduction (mode P)
Jusqu'à 15 % de réduction (mode E)

(Comparé à la GD655-5)

Ventilateur de refroidissement à entraînement hydraulique

La vitesse de rotation du ventilateur de refroidissement du moteur est contrôlée électroniquement. Ce système augmente le rendement du carburant, réduit les niveaux de bruit de fonctionnement et nécessite moins de puissance qu'un ventilateur à courroie. L'opérateur peut inverser manuellement la rotation du ventilateur pour un nettoyage périodique.

Empattement long et court rayon de braquage

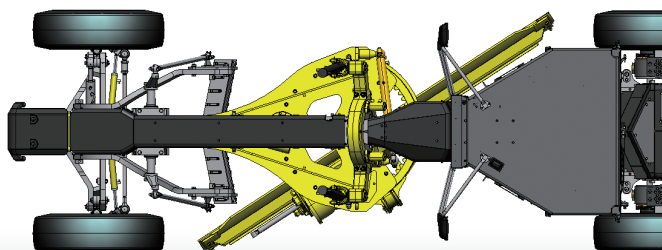
Le plus long empattement de sa classe pour un rendement exceptionnel du nivellement fin. Un angle de l'articulation de 25 degrés vers la droite ou la gauche permet à la GD655-7 de conserver un rayon de braquage serré de 24 pi 3 po, rendant cette niveleuse extrêmement manœuvrable pour des travaux routiers dans des zones étroites et dans les culs-de-sac.

Arrêt automatique de Komatsu au ralenti

L'arrêt automatique au ralenti de Komatsu arrête automatiquement le moteur après une période de ralenti déterminée afin de réduire la consommation de carburant inutile et les émissions d'échappement. Il est possible de programmer facilement la durée du ralenti avant l'arrêt à l'écran. Vous pouvez désactiver la fonction par le biais de l'écran et sélectionner une période de trois à six minutes. Cette fonction s'annule en augmentant le régime du moteur ou en déplaçant le commutateur directionnel hors de la position neutre.

Angles agressifs du versoir

Grâce au long empattement, l'opérateur peut placer le versoir dans un angle agressif. Cet angle élevé de la lame permet aux matériaux de glisser plus librement sur la lame, ce qui réduit le besoin de puissance. Ceci est particulièrement utile dans un sol sec, la glaise ou pour le déneigement ou le déglacage.



Modes de travail sélectionnables

L'opérateur peut choisir entre deux modes de fonctionnement, mode Économie et mode Puissance, en fonction de la demande et des conditions de travail.



Mode Puissance



Une plus grande productivité peut être atteinte en profitant de la puissance élevée du moteur. Le mode P convient aux applications de nivellement difficile.

Mode Économie



Le mode E permet de réduire la consommation de carburant. Le mode E convient aux travaux de nivellement léger et de finition.

Marche avant kW (CV)

	Mode P		Mode E	
	AUTO	MANU	AUTO	MANU
F1	135	135	135 (180)	135 (180)
F2	(180)	(180)		
F3				
F4	150	150	135 (180)	135 (180)
F5	(200)	(200)		
F6				
F7	163	163	163 (218)	163 (218)
F8	(218)	(218)		

Marche arrière kW (CV)

	Mode P		Mode E	
	AUTO	MANU	AUTO	MANU
R1	135	135	135 (180)	135 (180)
R2	(180)	(180)		
R3				
R4	150	150	135 (180)	135 (180)
	(200)	(200)		

TRANSMISSION BIMODE

Transmission bimode de Komatsu

La transmission bimode est fabriquée spécifiquement pour les niveleuses motorisées Komatsu. La transmission permet le changement des vitesses à pleine puissance, des possibilités d'approche lente et le changement automatique graduel des vitesses dans les plages plus élevées.

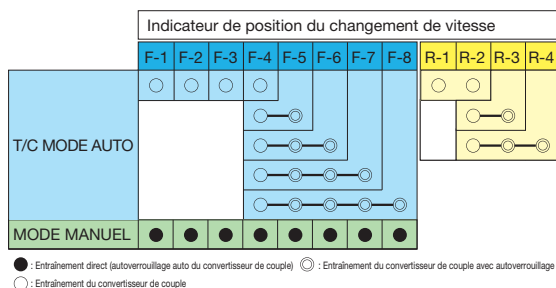
Sélection du mode de transmission

• Mode Manuel

La transmission fonctionne comme un entraînement direct classique avec huit vitesses en marche avant. Les opérateurs profiteront d'une vitesse constante de l'engin et d'une consommation de carburant réduite. Lorsque le système de commande détecte une augmentation de charge et détermine que le moteur risque de caler, l'embrayage à entraînement direct se désengage automatiquement, ce qui permet à la puissance d'être transférée par le convertisseur de couple, en augmentant l'effort de traction et en empêchant ainsi le calage du moteur.

• Mode automatique

Lorsque la boîte de vitesses est réglée de F1 à F4, la transmission reste dans la plage de vitesse désirée et utilise le convertisseur de couple. L'effort de traction élevée du convertisseur de couple permet un démarrage depuis l'arrêt dans n'importe quelle plage F1 à F4. Les opérateurs profiteront de la conduite facile à 2 pédales (accélérateur et frein). Aux plages plus élevées (F5 à F8), le système de commande électronique fait automatiquement passer la transmission de F4 à la plage de vitesses sélectionnées et engage/désengage automatiquement le convertisseur de couple verrouillable au besoin.



Inhibiteur de marche arrière

Si l'engin se déplace rapidement, il rétrograde automatiquement en engin lent avant le changement de direction.

Protection électronique contre la survitesse.

Empêche les dommages au moteur et à la transmission causés par une rétrogradation prématurée et par une survitesse provoquée par une pente.

Commande électronique de transmission

La commande électronique procure un changement de vitesse graduel qui permet à l'opérateur de maintenir un nivellement uniforme en changeant de vitesse. Le mode convertisseur de couple automatique prolonge également la durée utile de la transmission en réduisant les charges par à-coups aux embrayages de la transmission. Un nouveau levier de vitesse électronique exigeant peu d'efforts et un commutateur marche avant-neutre-marche arrière facile à utiliser sont fournis.

Pédale d'approche lente exigeant peu d'efforts

La pédale d'approche lente permet à l'opérateur de contrôler le déplacement à basse vitesse de l'engin avec précision. Cette fonction profite à tous les opérateurs, mais particulièrement à ceux qui sont familiers avec les niveleuses motorisées à entraînement direct classiques.

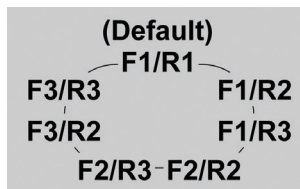


Levier de changement de vitesse et commutateur F-N-R (marche avant-neutre-marche arrière)

La GD655-7 offre un levier de commande au doigt et un commutateur F-N-R près des leviers de commande de droite. L'opérateur peut facilement changer de vitesse et régler la direction pendant la commande de l'équipement de travail.

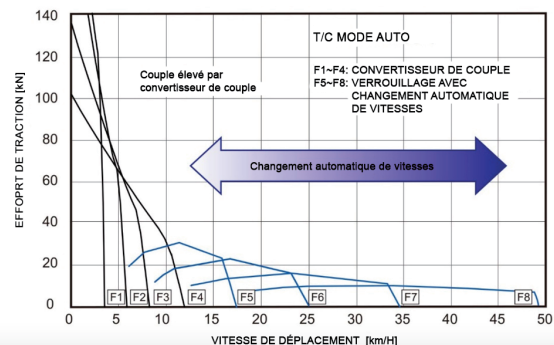
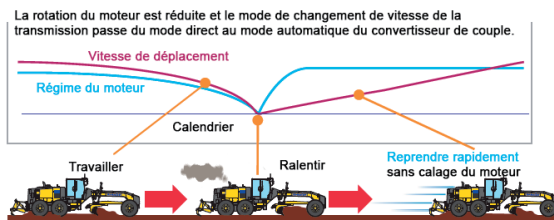
Fonction de pré réglage du changement de vitesse

Le commutateur F-N-R peut régler la position initiale du changement de vitesse pour démarrer, ce qui réduit la fréquence d'actionnement du levier de vitesse pendant le changement de vitesse de la navette.



Fonctionnalité anti-calage

Prévient le calage du moteur en mode manuel en désengageant automatiquement l'embrayage de verrouillage et en passant en mode convertisseur de couple. Le convertisseur de couple absorbe la charge, ce qui permet à l'engin de rester en mouvement et de ne pas caler ou s'arrêter.



CARACTÉRISTIQUES DE COMMANDE AVANCÉE

Système de détection de charge à centre fermé (CLSS)

La pompe à cylindrée variable tourne au ralenti à puissance de sortie faible. Lorsqu'elle détecte une demande de charge, la pompe fournit rapidement le débit et la pression nécessaire pour y répondre. Il en résulte ainsi une diminution de la chaleur du système hydraulique, une réponse rapide et une consommation plus faible de carburant. Le système de détection de charges à centre fermé procure une plus grande efficacité (CLSS).

Nouvelle articulation Arrêt au centre

Une nouveauté par rapport au modèle précédent, la fonction d'arrêt de l'articulation au centre peut être activée et permet à l'opérateur d'être plus efficace et plus productif. Le retour automatique de l'articulation ramène l'engin au centre par un simple mouvement du levier d'articulation. Cela élimine le besoin d'actionner des commutateurs ou des leviers supplémentaires et supprime la correction répétitive de l'articulation au centre par l'opérateur.

Nouvelles soupapes de commande proportionnelle électronique

Conçu et fabriqué par Komatsu spécifiquement pour les niveleuses motorisées, ces soupapes à action directe offrent à l'opérateur une « sensation » exceptionnelle et une réponse prévisible du système pour le contrôle précis de l'instrument. Des soupapes de verrouillage sont intégrées au circuit hydraulique pour conserver les réglages exacts de la lame. Des soupapes de sécurité sont également intégrées dans les circuits sélectionnés pour protéger les cylindres d'une surpressurisation.

Débit équilibré

Lorsque l'opérateur utilise plusieurs commandes en même temps, le débit est proportionnel pour faire en sorte que plusieurs instruments fonctionnent de manière simultanée.

Vitesse constante de l'instrument

Grâce à la grande puissance de la pompe et à la fonction de commande de débit proportionnel, la vitesse de l'instrument est constante, peu importe le régime du moteur.

PRÊT À TOURNER POUR LE MMGPS ET SYSTÈME DE GUIDAGE 3DMC2

Le GD655-7 accepte les composants TOPCON sans aucune autre modification du circuit hydraulique. Il suffit de les brancher, et le système de commande de l'engin assure un contrôle complet de la lame. L'ajout du système TOPCON permet une plus grande productivité en générant des résultats plus précis en moins de temps, en utilisant moins de carburant et de matériaux de construction.



Leviers de commande intégrés

Les commutateurs de commande du système de contrôle de l'engin sont intégrés au levier de l'équipement de travail. Cela offre une meilleure sensation du fonctionnement et réduit la modification des leviers lors de l'installation de l'équipement.



ENVIRONNEMENT DE L'OPÉRATEUR



Nouveau volant et levier de direction

En déplaçant la console de commande vers l'avant et l'arrière, il est facile d'entrer et de sortir de la cabine. Le volant s'incline également selon la préférence de l'opérateur.



Visibilité

L'excellente visibilité que procure la cabine hexangulaire et la disposition des montants latéraux arrière renforcent la confiance et la productivité de l'opérateur, peu importe le type d'utilisation de la niveleuse. La tringlerie bien positionnée de la lame offre une vue sans obstruction du versoir et des pneus avant.



Moins d'effort

Le nouveau système de commande réduit les mouvements des bras de l'opérateur et soulage le stress pendant l'utilisation.

Mouvement des bras

Réduit jusqu'à **92 %**

Précautions pendant l'utilisation

Réduit jusqu'à un maximum **10 %**

Données d'essai types au centre d'essais Komatsu

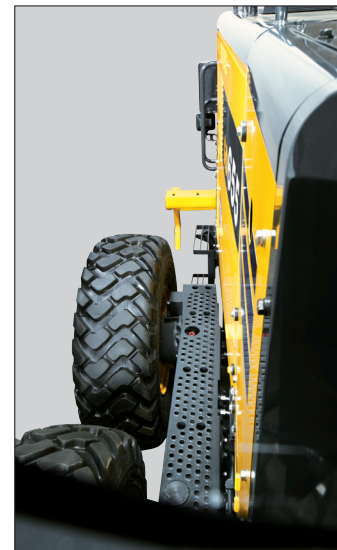
Commande du bout des doigts

Les leviers ont une course limitée et demandent peu d'efforts dans les deux directions, ce qui permet à l'opérateur d'utiliser plusieurs commandes d'une seule main.



Excellente vue arrière

L'opérateur conserve une excellente vision de l'arrière l'engin ainsi que de la défonceuse.

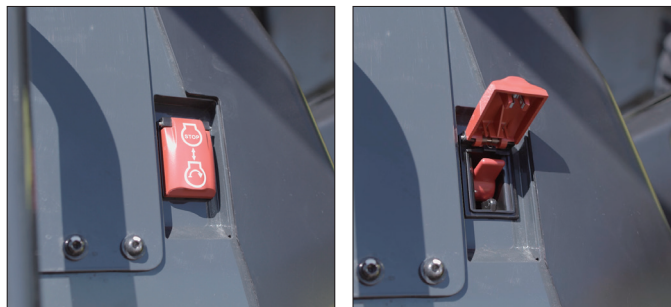


CARACTÉRISTIQUES STANDARDS



Dispositions relatives au circuit hydraulique auxiliaire

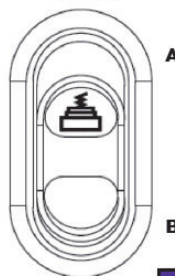
Cela comprend le levier de commande, la section des soupapes et la tuyauterie de flexibles acheminés à l'arrière de la machine. Si un client décide à un moment donné d'installer une défonceuse, il peut le faire grâce à une installation facile sur place. Des défonceuses sont également offertes, installées sur l'engin en usine.



Commutateur d'arrêt secondaire

Accès au niveau du sol au commutateur d'arrêt secondaire situé sur le côté gauche de l'engin lorsque la porte est ouverte.

COMMUTATEUR
D'ACCUMULATEUR
À LAMES



Accumulateur
de levage de lame G.

Accumulateurs à circuit de levage de lame

Accumulateurs hydrauliques sous pression afin d'absorber les chocs pour un fonctionnement à grande vitesse avec une soupape verrouillable pour un fonctionnement de nivellement fin.

Pré-dépoussiéreur du moteur, Turbo II

Le pré-dépoussiéreur aide à empêcher les contaminants de pénétrer dans l'admission du moteur. Cela prolonge la durée de vie des filtres à air, réduit l'usure du moteur, prolonge la durée de vie du moteur, minimise les temps d'arrêt et maintient une respiration efficace du moteur pour une efficacité et une puissance maximales.

Dispositions pour l'installation du mmGPS avec le système de commande 3DMC²

Toutes les dispositions nécessaires à l'installation du système de commande du nivellement 3DMC² ont été conçues en usine. Tous les supports de montage et les passe-câbles nécessaires à l'installation de la commande du nivellement TOPCON sont fournis en standard sur le GD655-7. Cela signifie qu'aucune autre soupape hydraulique, ni aucun découpage, soudage ou forage ne sont nécessaires pour installer un système de commande du nivellement.

CARACTÉRISTIQUES STANDARD

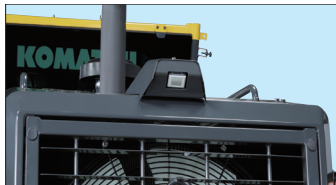
Cabine ROPS/FOPS

La cabine fermée à profil bas offre un meilleur champ de vision et un habitacle spacieux pour réduire la fatigue de l'opérateur. La cabine est homologuée ROPS/FOPS niveau II (ISO 3471/ISO 3449).



Système de surveillance de la vue arrière

L'opérateur peut voir l'arrière de l'engin à l'aide d'un moniteur couleur situé au-dessus du pare-brise. Des lignes de guidage visuelles peuvent également être ajoutées pour plus de commodité.



Faible niveau de bruit

Faible niveau de bruit grâce au nouveau ventilateur à commande hydraulique et à la configuration redessinée du système de refroidissement.

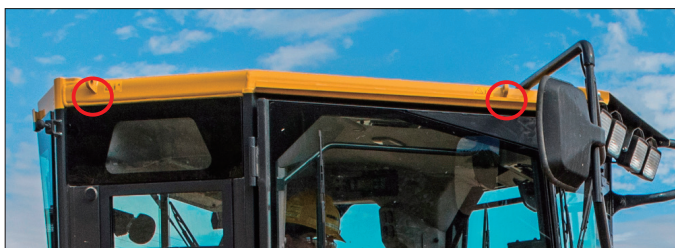
Niveau de bruit dynamique au niveau des oreilles de l'opérateur (ISO6396)

72 dB(A)

Niveau de bruit dynamique émis à la circonférence (ISO6395)

108 dB(A)

(Données d'essai types au centre d'essais Komatsu)



Points d'ancrage des attaches

Des ancrages montés sur le toit du cadre ROPS fournissent des emplacements sûrs pour attacher les harnais de protection contre les chutes.

Témoin d'avertissement de ceinture de sécurité.

Un témoin d'avertissement apparaît sur l'écran lorsque la ceinture n'est pas bouclée.

Nouveau siège à suspension

Le siège à suspension pneumatique recouvert de tissu est réglable en fonction du poids de l'opérateur et est livré standard. Le siège à suspension amortit les vibrations transmises par l'engin et réduit la fatigue de l'opérateur.

Commande électrique d'accélération

Un commutateur de réglage de régime permet à l'opérateur d'adapter parfaitement la vitesse de l'engin aux conditions de travail. Le commutateur a 3 positions : auto, arrêt et manuel. Lorsque le régime du moteur est réglé et que le commutateur est en position auto, la pédale de frein ou d'accélération supplante temporairement le point de réglage du régime.

Climatiseur

Des bouches de climatisation bien positionnées maintiennent la température de la cabine confortable, quelles que soient les conditions météorologiques.



Équipement standard

Casier à revues



Accoudoir réglable en hauteur et en profondeur



Radio



Plateau de boîte-repas



Plateau de téléphone mobile



Prise d'entrée auxiliaire et port USB



CARACTÉRISTIQUES D'ENTRETIEN ET DE DURABILITÉ

Zones d'entretien faciles d'accès

- Les grandes portes articulées verrouillables sont standard et offrent un accès facile au point d'entretien du moteur et du radiateur. Il est facile de remplacer les filtres amovibles.
- Les circuits et la puissance des fusibles sont clairement indiqués dans le panneau de fusibles situé dans la cabine.
- Le point de vérification de l'huile du pont tandem est située dans un endroit pratique à l'extrémité du tandem.
- Il est facile d'effectuer le ravitaillement en carburant à partir du sol.
- L'entretien est facile grâce à la position des orifices de vidange pour l'huile moteur, l'huile hydraulique et le liquide de refroidissement.
- Une marche avec une plaque de métal perforé sur les essieux du pont tandem garantit la stabilité des pieds durant les travaux d'entretien et les inspections.

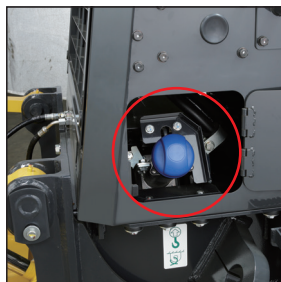


Ravitaillement au sol



Réservoir FED facile d'accès

Le réservoir FED est situé à l'arrière de l'engin et accessible depuis le niveau du sol. Une porte articulée verrouillable supprime l'obligation d'ouvrir le capot pendant le remplissage. Une jauge visuelle externe aide à prévenir les débordements et les déversements lors du remplissage.



Sectionneur de batterie

Pour l'inspection et la maintenance, les batteries peuvent être déconnectées à l'aide du sectionneur principal, puis verrouillées et étiquetées à l'aide d'un morillon de cadenassage-étiquetage.



Emplacement de la batterie

Le boîtier de la batterie a été installé ailleurs pour minimiser l'accumulation de poussière.

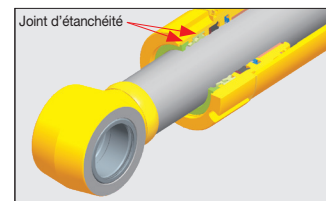
Colliers en caoutchouc renforcés d'acier pour les tuyaux isolés

Les tuyaux hydrauliques sont acheminés et fixés par des colliers à isolation en caoutchouc renforcés d'acier pour empêcher les vibrations, le frottement et les dommages.



Vérin de déplacement latéral de la lame à double joint d'étanchéité

Une conception de double joint d'étanchéité a été adoptée pour le vérin de déplacement latéral de la lame, car sa proximité du sol le rend susceptible à la contamination.



Cercle porte-lame renforcé

La surface en coupe transversale du cercle a été augmentée pour améliorer la résistance et la durabilité. Des changements structurels à la barre d'attelage et au châssis avant améliorent également l'intégrité et la rigidité structurelles.



Robuste construction

La barre d'attelage est soudée en forme de U. Un cercle porte-lame forgé monobloc a été construit pour résister aux charges et aux tensions élevées. Pour réduire l'usure, les dents ont été trempées par induction sur les 180° à l'avant du cercle. Pour assurer un soutien maximal, le cercle est fixé à la barre d'attelage par 6 patins d'appui.

Système de protection

Le limiteur de couple à friction du cercle porte-lame absorbe les chocs lorsque le versoir entre en contact avec des objets immobiles. Cette caractéristique est très utile lorsqu'on rencontre fréquemment des objets cachés, par exemple lors d'opérations de terrassement brut et sur les surfaces rocailleuses. Il permet d'éviter d'endommager les dents des engrenages d'entraînement et le moteur de rotation du versoir.

SERVICE À LA CLIENTÈLE ET PIÈCES DÉTACHÉES KOMATSU



KOMATSU CARE

Le programme comprend :

*La GD655-7 est livrée en standard avec un entretien programmé en usine gratuit pour les 3 premières années ou 2 000 heures, selon la première éventualité.

Intervalles d'entretien planifiés à :

Intervalles de 500/1 000/1 500/2 000 heures. (Intervalle initial de 250 heures pour certains produits) L'intervalle d'entretien gratuit comprend : Remplacement des huiles et des filtres à fluide avec des pièces d'origine Komatsu, une inspection à 50 points, échantillonnage d'analyse d'huile et d'usure Komatsu (KOWA)/voyage et kilométrage (distance établie par le distributeur, des frais supplémentaires peuvent s'appliquer)

Avantages de l'utilisation de Komatsu CARE

- Assurance d'une maintenance adéquate avec des pièces d'origine et le service après-vente
- Temps de fonctionnement et efficacité accrus
- Travaux effectués par des techniciens certifiés en usine
- Économies sur le coût de possession
- Transférables à la revente

Échanges KDPF gratuits

La GD655-7 est livrée en standard avec 2 unités d'échange KDPF gratuites pour les 5 premières années ou 9 000 heures, selon la première éventualité. Les intervalles de service proposés pour l'unité Échange KDPF sont de 4 500 heures et 9 000 heures. L'utilisateur final doit avoir autorisé le distributeur Komatsu à effectuer la pose et la dépose du KDPF.

Entretien SCR gratuit

La GD655-7 comprend également 2 entretiens recommandés par le fabricant du système de fluide d'échappement diesel (FED) à réduction catalytique sélective (SCR) pendant les 5 premières années ou 9 000 heures, selon la première éventualité. L'entretien comprend le nettoyage du réservoir et du filtre de FED recommandé par l'usine aux intervalles d'entretien conseillés de 4 500 heures et 9 000 heures.

Intervalle d'entretien planifié	250	500	1 000	1 500	2 000
ÉCHANTILLONNAGE KOWA - (moteur et hydraulique seulement)	✓				
NETTOYER LES FILTRES D'AIR FRAIS ET DE RECIRCULATION	✓				
CHANGER L'HUILE DE TRANSMISSION	✓		✓		✓
NETTOYER LA CRÉPINE DE TRANSMISSION	✓		✓		✓
CHANGER L'HUILE DU CARTER D'ENTRAÎNEMENT FINAL	✓		✓		✓
NETTOYER LE RENIFLARD D'ENTRAÎNEMENT FINAL	✓		✓		✓
REPLACER LE FILTRE D'HUILE HYDRAULIQUE	✓		✓		✓
VÉRIFIER L'HUILE DANS LE CARTER DE ROTATION DE LA COURONNE	✓				✓
CHANGER L'HUILE DE CARTER DU TANDEM	✓				✓
LUBRIFIER LA TRINGLERIE, LES JOINTS ET LES VÉRINS	✓	✓	✓	✓	✓
VÉRIFIER ET NETTOYER LE FILTRE À AIR	✓	✓	✓	✓	✓
VIDANGER LES SÉDIMENTS DU RÉSERVOIR DE CARBURANT	✓	✓	✓	✓	✓
REPLIR LE FORMULAIRE D'INSPECTION 50 POINTS; LAISSER LA COPIE ROSE AU CLIENT OU DANS LA CABINE	✓	✓	✓	✓	✓
RÉINITIALISER LE COMPTEUR D'ENTRETIEN DU PANNEAU DE CONTRÔLE POUR LES ÉLÉMENTS CONCERNÉS	✓	✓	✓	✓	✓
ÉCHANTILLONNAGE KOWA - transmission, entraînement final, tandem (g et d), moteur et hydraulique		✓	✓		✓
CHANGER L'HUILE MOTEUR		✓	✓	✓	✓
REPLACER LE FILTRE À HUILE MOTEUR		✓	✓	✓	✓
REPLACER LE PRÉ-FILTRE À CARBURANT		✓	✓	✓	✓
REPLACER LES FILTRES À AIR FRAIS ET RECIRCULATION DU CLIMATISEUR		✓	✓	✓	✓
REPLACER LE FILTRE À CARBURANT PRINCIPAL			✓		✓
REPLACER LE FILTRE À HUILE DE TRANSMISSION			✓		✓
NETTOYER LE RENIFLARD DE LA TRANSMISSION			✓		✓
REPLACER LE RENIFLARD DU RÉSERVOIR DE FED			✓		✓
REPLACER LE RENIFLARD DU RÉSERVOIR HYDRAULIQUE			✓		✓
CHANGER L'HUILE HYDRAULIQUE			✓		✓
NETTOYER LA CRÉPINE DU RÉSERVOIR HYDRAULIQUE			✓		✓
REPLACER LE FILTRE KCCV					✓
REPLACER FILTRE DE LA POMPE DE FED					✓
TRAVAIL PAR UN TECHNICIEN FORMÉ EN USINE	✓	✓	✓	✓	✓
2 échanges KDPF suggérés à 4 500 heures et 9 000 heures.					
2 services d'entretien du système SCR suggérés à 4 500 heures et 9 000 heures.					

Komatsu CARE® – Couverture étendue

- La couverture étendue peut offrir une tranquillité d'esprit en protégeant les clients contre les dépenses imprévues qui affectent le flux de trésorerie
- L'achat d'une couverture étendue gèle le coût des pièces et de la main-d'œuvre couvertes pendant la période de couverture et contribue à les transformer en coûts fixes



Services pièces Komatsu

- 24/7/365 pour répondre à vos besoins en matière de pièces
- 9 centres de distribution situés stratégiquement aux États-Unis et au Canada
- Réseau de distributeurs de plus de 300 emplacements aux États-Unis et au Canada pour vous servir
- Commande de pièces en ligne via Komatsu eParts
- Composants reconstruits avec des garanties identiques aux neufs, avec une réduction significative des coûts



Analyse d'huile et d'usure Komatsu (KOWA)

- KOWA détecte la dilution du carburant, les fuites de liquide de refroidissement et mesure l'usure des métaux
- Entretient votre équipement de manière proactive
- Maximise la disponibilité et la performance
- Peut identifier les problèmes potentiels avant qu'ils ne conduisent à des réparations majeures
- Réduit le coût du cycle de vie en prolongeant la durée de vie des composants

* Certaines exclusions et limitations s'appliquent. Reportez-vous au certificat du client pour les détails complets du programme et l'admissibilité. Komatsu® et Komatsu Care® sont des marques déposées de Komatsu Ltd. Copyright 2019 Komatsu America Corp.

GD655-7

SURVEILLANCE DE L'ÉQUIPEMENT KOMTRAX

OBTENEZ TOUS LES DÉTAILS AVEC
KOMTRAX[®]

✓ QUOI

- KOMTRAX est le système de gestion et de contrôle à distance des équipements de Komatsu
- KOMTRAX surveille et enregistre **en continu les données d'état et opérationnelles** de l'engin
- Des informations telles que la consommation de carburant, l'utilisation et un historique détaillé **réduisent les coûts de possession et d'exploitation**

✓ QUI

- KOMTRAX est un équipement **standard** sur tous les produits de construction Komatsu

✓ QUAND

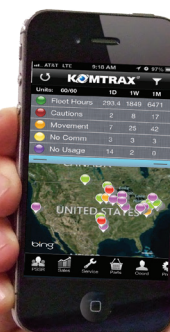
- Sachez quand vos machines **sont en marche ou au ralenti** et prenez des décisions qui amélioreront l'utilisation de votre parc
- Les journaux détaillés des mouvements vous permettent de savoir quand et où votre équipement est déplacé
- Les journaux à jour vous permettent de **savoir quand le prochain entretien est prévu** et vous aident à planifier les futures opérations d'entretien

✓ OÙ

- Les données KOMTRAX **sont accessibles pratiquement n'importe où** sur votre ordinateur, sur le Web ou sur votre téléphone intelligent
- Les alertes automatiques permettent aux gestionnaires de parc de rester informés des dernières notifications de l'engin

✓ POURQUOI

- Savoir, c'est pouvoir **prendre des décisions éclairées** pour mieux gérer votre parc
- Connaître vos temps d'arrêt et votre consommation de carburant vous aidera à optimiser l'efficacité de votre machine
- **Prendre le contrôle de votre équipement** — n'importe quand et n'importe où



KOMTRAX[®]

Pour l'équipement compact et pour la construction.

KOMTRAX Plus[®]

Pour des machines destinées au secteur minier et à la production.

SPÉCIFICATIONS



MOTEUR

Modèle Komatsu SAA6D107E-3*
 Type Refroidissement par eau, 4 temps, injection directe
 Aspiration Turbocompressé, postrefroidi, EGR refroidi
 Nombre de cylindres 6
 Alésage 107 mm **4,21 po**
 Course 124 mm **4,88 po**
 Cylindrée du piston 6,69 L **408 po³**
 Puissance brute (mode manuel)
 mode P
 Rappports 1 à 3 136 kW **183 HP** / 2 000 tr/min
 Rappports 4 à 6 151 kW **203 HP** / 2 000 tr/min
 Rappports 7 et 8 165 kW **221 HP** / 2 100 r/min
 mode E
 Rappports 1 à 6 136 kW **183 HP** / 2 000 tr/min
 Rappports 7 et 8 165 kW **221 HP** / 2 000 tr/min
 Puissance nette (mode manuel)
 mode P
 Rappports 1 à 3 134 kW **180 HP** / 2000 tr/min
 Rappports 4 à 6 149 kW **200 HP** / 2 000 tr/min
 Rappports 7 et 8 163 kW **218 HP** / 2 100 r/min
 mode E
 Rappports 1 à 6 134 kW **180 HP** / 2 000 tr/min
 Rappports 7 et 8 163 kW **218 HP** / 2 000 tr/min
 Couple de serrage max. 941 Nm 96 kgm **694 pi-lb** / 1 450 tr/min
 Augmentation du couple 30 %
 Vitesse du ventilateur 1 450 tr/min
 Filtre à air 2 étages, type sec
 * Conforme aux normes d'émissions EPA Phase 4 finale
 ** Puissance nette conforme à la norme (SAE J1349) y compris le filtre à air, l'alternateur (hors charge), la pompe à eau, l'huile de lubrification, la pompe à carburant, le silencieux et le ventilateur fonctionnant à la vitesse minimale.



TRANSMISSION ET CONVERTISSEUR DE COUPLE

Transmission à changement de vitesse en pleine puissance avec convertisseur de couple à stator intégré à roue libre et verrouillage.

Vitesses (au régime nominal du moteur)

Embrayage de la	Marche avant	Marche arrière
1re	3,8 km/h 2,4 mi/h	5 km/h 3.1i/h
2e	5,5 km/h 3,4 mi/h	10,2 km/h 6,3 mi/h
3e	7,7 km/h 4,8 mi/h	22,3 km/h 13,9 mi/h
4e	11,2 km/h 7 mi/h	44,4 km/h 27,6 mi/h
5e	16,9 km/h 10,5 mi/h	-
6e	24,5 km/h 15,2 mi/h	-
7e	33,7 km/h 20,9 mi/h	-
8e	48,5 km/h 30,1 mi/h	-



ENTRAÎNEMENT TANDEM

Section oscillante de boîte soudée . . . 520 mm x 203 mm **1 pi 8 po x 8 po**
 Épaisseur de la paroi latérale : Intérieure 22 mm **0,87 po**
 Extérieure 19 mm **0,75 po**
 Espacement de l'essieu de roue 1 525 mm **5 pi**
 Oscillation du pont tandem 11° vers l'avant, 13° vers l'arrière
 Moteur 7 L **1,8 gal É.-U.**



ESSIEU AVANT

Type Barre solide formée de sections d'acier soudées
 Garde au sol au point de pivotement 620 mm **2 pi**
 Angle d'inclinaison des roues, droit ou gauche 16°
 Oscillation, total 32°



ESSIEU ARRIÈRE

Acier allié, traité thermiquement, arbre flottant différentiel blocable/débloable



ROUES AVANT ET ARRIÈRE

Roulements Rouleaux coniques
 Pneus 17.5R25
 Jantes (démontables) Jantes monoblocs 13 po



DIRECTION

Servodirection hydraulique permettant de diriger l'engin moteur arrêté, conforme à la norme ISO 5010.
 Rayon de braquage minimal 7,4 m **24 pi 3 po**
 Plage maximale de direction, droite ou gauche 49°
 Articulation 25°



FREINS

Frein de service Commande à pied, freins à disque scellés à bain d'huile, actionnés hydrauliquement sur les quatre roues en tandem.
 Frein de stationnement Actionné manuellement, étrier à serrage par ressort et à desserrage hydraulique



CHÂSSIS

Structure du châssis avant
 Hauteur 300 mm **11 pi 8 po**
 Largeur 300 mm **11 pi 8 po**
 Relevé, abaissé 25 mm **1 po**



BARRE D'ATTELAGE

En A, section en U formée à la presse et soudée pour une résistance maximale avec une boule d'attelage remplaçable.
 Cadre de la barre d'attelage 210 x 22 mm **8,3 po x 0,87 po**



CERCLE PORTE-LAME

Anneau forgé monobloc. Six patins d'appui du cercle avec surface d'usure remplaçable. Dents trempées sur les 180° à l'avant du cercle.
 Diamètre (extérieur) 1530 mm **5 pi**
 Rotation hydraulique de la commande d'inversion du cercle . . . 360°



VERSOIR

Changement de puissance hydraulique en acier haute résistance. Comprend pièces d'usure, bord de coupe et embouts en métal remplaçables.

Le bord de coupe et les embouts sont trempés.
 Dimensions 4 270 x 580 x 25 mm **14 po x 1'1 po x 1 po**
 Rayon d'arc 432 mm **1 pi 5 po**
 Bord de coupe 152 x 16 mm **6 po x 0,63 po**
 Bords latéraux remplaçables/réversibles
 456 x 156 x 16 mm **1,6 pi x 6 po x 0,6 pi 6 po**
 Traction de la lame
 Poids brut maximal de base 10 100 kg **22 267 lb**
 Poids brut maximal avec défonceuse 11 360 kg **25 045 lb**
 Pression d'abaissement de la lame
 Poids brut maximal de base 6 940 kg **15 300 lb**
 Poids brut maximal avec défonceuse 8 760 kg **19 313 lb**



PLAGE DE LA LAME

Déplacement latéral du versoir :
 Droit 625 mm **2 pi 1 po**
 Gauche 625 mm **2 pi 1 po**
 Portée maximale de l'épaulement à l'extérieur des pneus arrière (châssis droit)
 Droit 2 480 mm **8 pi 2 po**
 Gauche 2 590 mm **8 pi 6 po**
 Relevage maximum au-dessus du sol 480 mm **1 pi 7 po**
 Profondeur maximale de coupe 615 mm **2 pi**
 Angle maximal de la lame, droit ou gauche 90
 Angle d'inclinaison de la lame 40° vers l'avant, 5° vers l'arrière



CIRCUIT HYDRAULIQUE

Circuit hydraulique à détection de charge à centre fermé avec pompe à piston à cylindrée variable Soupapes de commande proportionnelle électronique avec réglage de débit maximal présélectionné pour chaque fonction. Soupapes antiretour à double effet antidérive pour le levage et le basculement de la lame, la rotation du cercle porte-lame, l'articulation et l'inclinaison des roues
 Puissance (au régime nominal du moteur) 203 L/min
53,6 gal/min É.-U.
 Pression de réserve 3,4 MPa 35 kg/cm² **500 psi**
 Pression maximale du circuit 20,6 MPa 210 kg/cm² **3 000 psi**



INSTRUMENTS

Système électrique de surveillance avec diagnostics :
 Indicateurs :

Standard : Articulation, température du liquide de refroidissement, niveau de carburant, indicateur de vitesse, indicateur de changement de vitesse, tachymètre de moteur, température de l'huile du convertisseur de couple
 Témoin d'avertissement/lumineux :
 Standard : Charge de la batterie, flottement de la lame, pression d'huile des freins, température du système d'approche lente, indicateurs de direction, pression de l'huile moteur, température de l'huile hydraulique, signal de chaufferette, verrou du bras de levage, frein de stationnement, verrou du différentiel, huile du convertisseur de couple, température, écologie, mode E, marche arrière du ventilateur, réglage du régime, feu de route, feux de travail



CONTENANCES (REPLISSAGE)

Réservoir de carburant 390 L **103 gal É.-U**
 Système de refroidissement 30 L **7,9 gal É.-U**
 Carter du moteur 23 L **6,1 gal É.-U**
 Transmission 45 L **11,9 gal É.-U**
 Entraînement final 16 L **4,2 gal É.-U**
 Entraînement final (chaque) 57 L **15,1 gal É.-U**
 Système hydraulique 69 L **18,2 gal É.-U**
 Carter de marche arrière du cercle porte-lame 7 L **1,8 gal É.-U**
 Réservoir DEF 36 L **9,5 gal US**



POIDS EN ORDRE DE MARCHÉ (APPROXIMATIF)

Comprend les lubrifiants, le liquide de refroidissement et le réservoir plein de carburant
 Total 17 350 kg **38 250 lb**
 Avec défonceuse arrière et plaques de poussée avant :
 Total 19 480 kg **42 946 lb**



DÉFONCEUSE

Profondeur maximale de défonçage 425 mm **1 pi 5 po**
 Supports de tige de défonçage 5
 Espacement des supports de tige de défonçage . . . 534 mm **1 pi 9 po**
 Force de pénétration 9 650 kg **21 275 lb**
 Force de pénétration 16 600 kg **36 597 lb**
 Augmentation de la longueur de l'engin, age relevé . . 690 mm **2 pi 5 po**



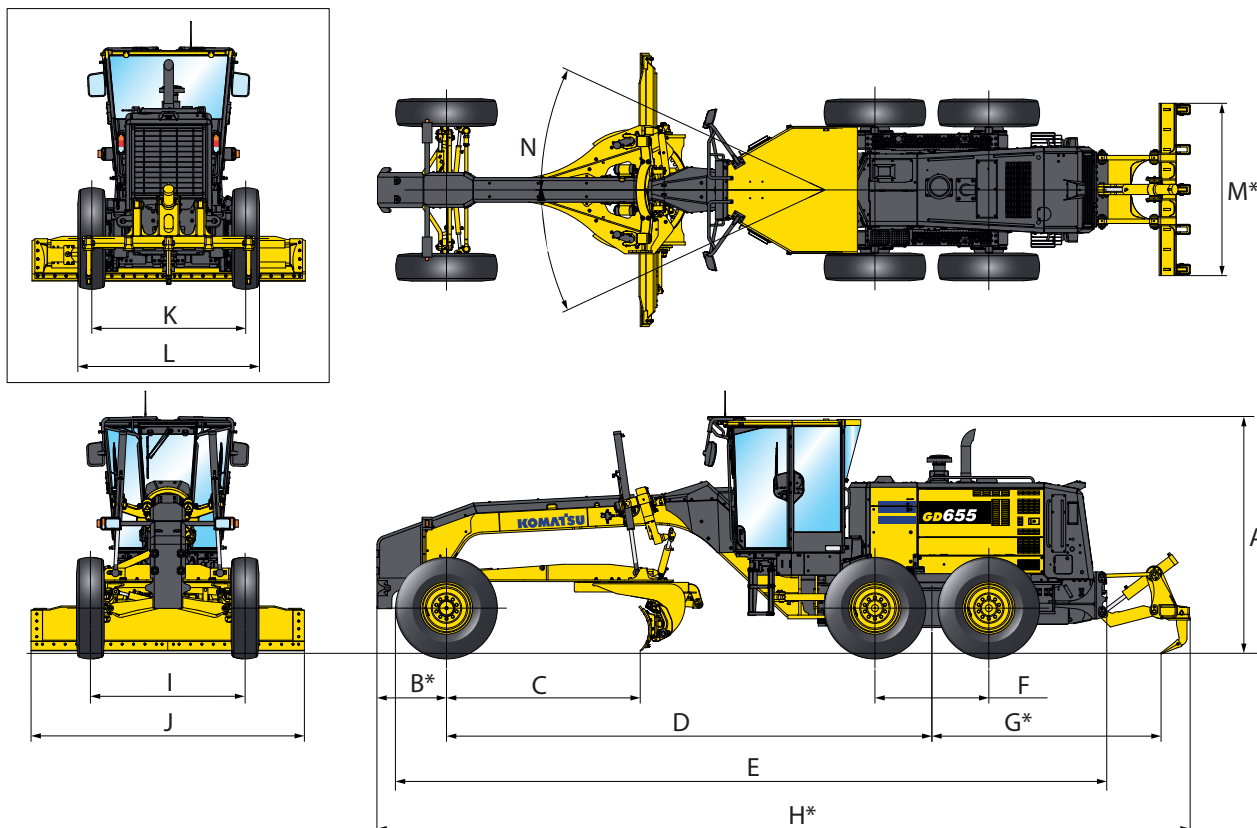
SCARIFICATEUR

Central, type en V
 Largeur de travail 1 430 mm **4 pi 8 po**
 Profondeur maximale de scarification 190 mm **7,5 po**
 Supports de tige du scarificateur 11
 Espacement des supports de tige de scarificateur . 138 mm **5,4 po**
 Arrière
 Largeur de travail 2 186 mm **7 pi 2 po**
 Profondeur maximale de scarification 165 mm **6,5 po**
 Supports de tige du scarificateur 9
 Espacement des supports de tige de scarificateur 267 mm **10,5 po**

SPÉCIFICATIONS



DIMENSIONS



A	Hauteur Cabine à profil bas	3200 mm	10 pi 6 po
B*	Centre de l'essieu avant au contrepoids (poussoir)	930 mm	3 pi 1 po
C	Banc de coupe au centre de l'essieu avant	2 580 mm	8 pi 6 po
D	Empattement au centre du tandem	6 495 mm	21 pi 4 po
E	Pneu avant au pare-chocs arrière	9 510 mm	31 pi 2 po
F	Empattement du pont tandem	1 525 mm	5 pi 0 po
G*	Centre du tandem à l'arrière de la défonceuse	3 065 mm	10 pi 1 po
H	Longueur hors-tout	10 875 mm	35 pi 8 po
I	Voie (avant)	2 170 mm	7 pi 1 po
J	Largeur du versoir standard	4 270 mm	14 pi
K	Voie (arrière) :	2 160 mm	7 pi 1 po
L	Largeur par rapport aux pneus	2 680 mm	8 pi 9 po
M	Largeur de l'âge de la défonceuse	2 305 mm	7 pi 7 po
N	Articulation, droite ou gauche	25°.	

* : en option



ÉQUIPEMENT STANDARD POUR L'ENGIN DE BASE

Moteurs et pièces connexes :

- Accélérateur les commandes d'accélération électrique
- Filtre à air, à double élément avec indicateur de colmatage
- Extension du système d'admission d'air
- Antigél -22 °F (-30 °C)
- Arrêt de ralenti automatique
- Commande hydraulique, inversion, ventilateur de refroidissement, type soufflante, pale de plastique avec protecteur de ventilateur
- Moteur, Komatsu SAA6D107E-3, 145 à 218 VHP homologué EPA phase 4 finale, turbocompressé et poste refroidi air/air
- Pré-filtre de conduite de carburant
- KDPF – ensemble de posttraitement constitué de KDOC et KCSF
- Pré-dépoussiéreur
- Commutateur secondaire d'arrêt du moteur
- Système de réduction catalytique sélective (SCR)

Système électrique :

- Alarme de recul
- Alternateur, 140 ampères/24V
- Batteries, service intensif, 2 x 12 V, 1146 cca chacune
- Batterie, sectionneur
- Plafonnier de cabine
- Phares, (2) halogènes, montés sur la barre avant
- Avertisseur sonore électrique
- Témoins lumineux :
 - Charge de la batterie
 - Flottement de la lame
 - Pression d'huile de frein
 - Inversion du ventilateur de refroidissement
 - Blocage du différentiel
 - Température de l'huile du différentiel
 - Deux modes de fonctionnement, économie et puissance
 - Pression d'huile moteur
 - Réglage du régime moteur
 - Verrouillage du bras de levage
 - Phares, feux de route

- Frein de stationnement
- Circuit électrique du système de transmission
- Feux : recul, arrêt, clignotants, arrière
- Système de surveillance de la présence de l'opérateur
- Démarreur 5,5 kW
- Phares de travail, avant (4) et arrière (2)
- Phares de travail (4) type projecteur montés sur la cabine

Environnement de l'opérateur :

- Prise d'alimentation 12 V (10 A)
- Siège à suspension pneumatique ajustable
- Volant inclinable/télescopique réglable
- Climatiseur (R134a) avec chaufferette
- Radio AM/FM avec prise d'entrée AUX et Ports USB
- Cabine : profil bas ROPS/FOPS niveau II (SAE J1040, J2311)
- Console, ajustable avec système de surveillance de tableau d'instruments
- Lunette à dégivreur électrique
- Consoles électroniques à hauteur ajustable à droite et à gauche
- Rétroviseurs : à l'intérieur de la cabine, à l'extérieur à droite à gauche
- Écran ACL de 7 po à affichage multiple
- Caméra de recul et moniteur
- Insonorisation, 72 dBA aux oreilles des opérateurs, avec tapis de plancher, fenêtres teintées, essuie-glace/lave-glace intermittent avant, arrière et porte.

Groupe motopropulseur :

- transmission de changement de puissance (8F-4R) bimode entraînement direct et convertisseur de couple avec changement automatique
- Levier de changement de vitesse électronique
- Essieu, flottement arrière complet, réduction de type planétaire
- Freins de service à disque humide entièrement hydrauliques
- Frein de stationnement à disque sec, à serrage par ressort et à desserrage hydraulique
- Différentiel, verrouillage et déverrouillage manuel
- Pneus et jantes : Radiaux 17.5R25 sur jantes monoblocs de 13 po (6)
- Protection anti-encastrement de la transmission

Équipements de travail et circuit hydraulique

- Articulation Arrêt au centre
- Accumulateurs de lame
- Flottement du levage de lame, type à détente, à droite et à gauche
- Cercle porte-lame, monté sur barre d'attelage, rotation 360° avec levage de lame et déplacement latéral avec soupapes antiretour sans dérive
- Limiteur de couple à friction du cercle porte-lame
- Leviers de commande proportionnelle électronique à faible pression (manettes)
- Plaques d'usure du cercle porte-lame sans graisse
- Soupape de distribution hydraulique, sections de 2 à 5 soupapes
- Circuit hydraulique, centre fermé, à détection de charge
- Direction, entièrement hydraulique avec volant inclinable plus roues avant inclinables et articulation du châssis avec soupape antiretour sans dérive. Levier/Manette de direction

Autre équipement standard :

- Point d'ancrage pour les liens
- Dispositions hydrauliques pour la défonceuse, dispositions pour le couvercle de batterie et les couvercles latéraux du moteur
- KOMTRAX niveau 5
- Préfiltre, Turbo II
- Espace prévu pour le contrôle d'inclinaison, TOPCON
- Attelage arrière
- Marches et mains courantes, gauche droite et arrière
- Boîte à outils avec verrou
- Protection contre le vandalisme, réservoir de carburant, réservoir hydraulique, couvercle de batterie, capots latéraux du moteur verrouillables

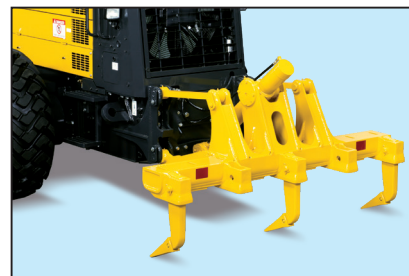


ÉQUIPEMENTS FACULTATIFS

- Extensions G/D du versoir 610 mm **2 po**
- Versoir : 3710 x 660 x 22 mm **12 pi x 26 po x 0,87 po** avec embouts remplaçables, 152 mm x 16 mm **6 po x 0,63 po** bords de coupe trempés et quincaillerie de 5/8 po
- Plaque poussoir (à utiliser avec l'ensemble de défonceuse/scarificateur installé à l'arrière)
- Extensions du versoir :
 - Scarificateur intermédiaire (comprend 11 tiges et des points remplaçables)
 - L'ensemble de défonceuse/scarificateur installé à l'arrière comprend (3) ou (9) tiges de scarificateur qui peuvent être insérées dans les fentes disponibles
- Pneus d'hiver avec jantes en trois parties



Scarificateur



Défonceuse

KOMATSU[®]

Remarque : Toutes les comparaisons et déclarations de performance améliorée faites ici sont faites par rapport à la GD655-6, sauf indication contraire. La GD655-6 et -7 est équipée du même moteur, transmission, châssis et autres composants.