

VISTA GENERAL



Herencia de Productividad y Confort

Completamente renovado, el EH5000AC-3 es el camión tope de línea de Hitachi. El EH5000AC-3 une la tecnología comprobada de las versiones previas con el nuevo sistema de propulsión AC-IGBT fabricado íntegramente por Hitachi. La gran ventaja de contar con un sistema de propulsión propio de Hitachi, evita que exista una barrera o "Muro Técnico" entre el fabricante del sistema propulsión y camión respectivamente. Permite un intercambio de tecnología y comunicación continua para el desarrollo de nuevos diseños, características y soporte más adecuado. El EH5000AC-3 es uno de los camiones con más ventajas tecnológicas del mercado, brindando al usuario mayores beneficios mediante la reducción de los costos de combustible y mantenimiento.

Características Destacadas:

- Sistema de propulsión por corriente alterna Hitachi (IGBT), que garantizan una fiabilidad y mantenimiento sin complicaciones.
- Control crucero y retardo automático.
- Sistema de control activo de tracción.
- Cajas de grillas de retardo modulares e independientes.

CARACTERÍSTICAS



Sistema Propulsión AC Hitachi

La tecnología Hitachi provee un mejor desempeño y control en cada uno de sus componentes que dan una mayor capacidad de subida al camión en pendientes ascendentes y retardo al descenso. Los motores de tracción Hitachi brindan una alta disponibilidad a un bajo costo de mantenimiento..



Control Crucero y Retardo Automático

Control de accionamiento automático mantiene una velocidad constante, al limitar la velocidad mínima del camión. De la misma forma el control de retardo mantiene una velocidad constante al limitar la velocidad máxima del camión.



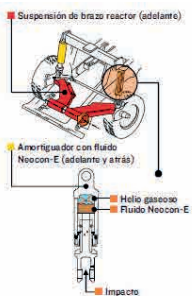
Sistema de Control Activo de Tracción (Anti patinamiento, Anti tambaleo y Anti deslizamiento lateral)

En condiciones de lluvia, el sistema control activo de tracción regula la velocidad de las ruedas traseras en forma automática e independiente manteniendo estable en camión en todo momento sin permitir que alguna de ellas se bloqueen o patine. Asimismo, utilizando la información de velocidad y carga el sistema de control sensa las diferencias de velocidades, reduciendo el torque en la rueda como control de frenado evitando el tambaleo al cruzar desniveles o detener el camión.



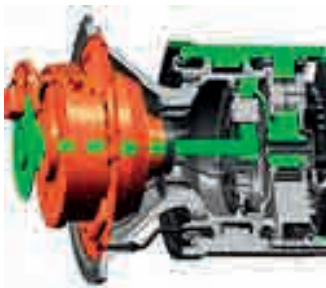
Caja de Grillas modulares e independientes

Las cajas de grillas de retardo Hitachi son independientes, permitiendo un tiempo de reemplazo muy rápido incrementando la disponibilidad del camión. Cada una está equipada con un ventilador de enfriamiento de velocidad variable regulado por un inversor.



Excelente Maniobrabilidad

Suspensión de brazos independientes ("Trailing Arms") y amortiguadores con fluido NEOCON-E™ los cuales absorben sin dificultad las distintas condiciones del terreno. Cuando el neumático pasa por un obstáculo, los brazos independientes permiten que la rueda se mueva de acuerdo a la deformación del terreno. Toda la energía del obstáculo es transferida directamente a la suspensión, sin afectar la estructura del camión, reduciendo el estrés y la fatiga de los componentes principales. Al mismo tiempo que reduce el desgaste de los neumáticos y mejora la dirección.



Mando Final con Sistema de Recirculación de Aceite con enfriador independiente.

El diseño eficiente de los motores de tracción Hitachi posee un sistema recirculante de aceite que permite un mantenimiento prolongado, una mayor duración del aceite y reduciendo la temperatura de trabajo prolongando así la vida del componente.



Sistema Auxiliar de Visión Periférica (Sky Angle)

El sistema Sky angle incrementa la visión del operador alrededor de los 360° del camión, reduciendo la posibilidad de colisiones y accidentes.



Cabina ROPS y FOPS de alta tecnología

Nuestra nueva estructura de cabina es más segura y duradera, conformada por un bastidor más fuerte el cual esta montado sobre tres puntos aislantes lo que aporta mayor independencia de movimiento respecto al bastidor del camión. La cabina del EH5000AC3 le ofrece a sus operadores un amplio espacio, asiento ajustable, amplia visibilidad, además de un ambiente silencioso y de poca vibración. Esta cabina permite a sus operadores sentirse menos estresados y fatigados.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Motor Diesel

Marca	MTU
Modelo	16V 4000 C20L
Potencia Bruta @ 1,900 rpm	2,850 hp (SAE J1995)
Potencia Neta @ 1,900 rpm	2,640 hp (SAE J1349)
Torque Máximo @ 1,500 rpm	1,136 kgf-m

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Gabinete de Control

Rectificadores	1
Potencia nominal	1960 kVA
Número de inversores IGBT Hitachi	2
Capacidad nominal por unidad	1200 kVA

Alternador

Cantidad	1
Capacidad	2050 kVA

Motor de tracción (CA)

Cantidad	2
Capacidad	920kW
Ratio de Planetarios	41.1:1

Caja de resistencias (freno eléctrico)

Módulos	6
Capacidad por unidad	625kW
Enfriado por aire mediante soplador de propulsión eléctrica	

Capacidad de carga

Rasa (SAE)	148m ³
Colmada 3:1	185m ³
Colmada 2:1 (SAE)	202m ³
Carga Nominal	2961 Toneladas métricas 326 Toneladas cortas
Peso bruto de operación (aprox)	500 000 Kg

Sistema hidráulico

Recorrido elevación de la tolva	58 grados
Tiempo de elevación de la tolva	24 seg
Tiempo de flotación de la tolva	22 seg

Neumáticos

Delanteros y traseros estandar	53/80R63
--------------------------------	----------