**3.11. Carburant utilisé** : Gasoil

**3.12. Réservoirs à carburant :**

| | | |
|---|---|---|
| **3.12.1. Emplacement** | En avant de l'essieu 1 | |
| | De série | En option |
| | Côté droit | Côté gauche |
| **3.12.2. Capacité (en litres)** | 185 | 160 |
| **3.12.3. Matériau** | Acier | |

**Sur demande** : Un réservoir (acier) de 45 litres placé coté gauche en avant de l'essieu 1 (Chauffage autonome)

**3.13. Mode d'alimentation du moteur** : Par pompes-conduites-injecteurs gérés électroniquement (injection directe)
**3.14. Type de filtre à air** : à cartouche sèche
**3.15. Allumage** : par compression
**3.16. Tension d'alimentation des circuits électriques** : 24 volts
**3.17. Dispositif d'anti-parasitage** : sans objet
**3.18. Refroidissement du moteur** : par circulation d'eau forcée et radiateur avec ventilateur visco-coupleur
**3.19. Nombre de silencieux d'échappement** : un
**3.20. Niveau sonore au point fixe :**
**3.20.1. Valeur du niveau sonore** : 92 dBA (Euro 4) – 91 dBA (Euro 5)
**3.20.2. Régime de rotation correspondant** : 1.650 tr/min
**3.20.3. Position de la sortie d'échappement** : à l'arrière gauche
**3.21. Emplacement du symbole de la valeur corrigée du coefficient d'absorption** : Sur la plaque constructeur.
**3.22.**
**3.23.**
**3.24. Classe environnementale** : 0555*0651C (Euro 4) – 0555*0651G (Euro 5)

## 4. TRANSMISSION DU MOUVEMENT

**4.1. Type des boîtes de vitesses :**
**Mécaniques :**
MB GO 110 (6 rapports avant et 1 marche arrière)

**4.1.1. Emplacement du levier de commande :** Au plancher
**4.2. Type d'embrayage** : Monodisque à sec
**4.2.1. Mode de commande** : Par pédale avec transmission hydropneumatique
**4.3. Type de transmission entre boîte de vitesses et roues** : Arbre à cardan entre boîte et pont, et arbre de roue entre pont et moyeu.
**4.4. Démultiplication de la transmission :**
**4.4.1. Circonférence de roulement des pneumatiques de référence** : 3.184 mm
**4.4.2. Démultiplication et vitesses à 1.000 tr/min**

| Combinaison des vitesses | Rapports de boîte | Rapport du pont | Démultiplications totales | Vitesses à 1.000 t/min (en Km/h) |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 6.12 | | 31.95 | 5.97 |
| 2 | 3.48 | | 18.17 | 10.51 |
| 3 | 2.09 | | 10.91 | 17.51 |
| 4 | 1.35 | 5.222 | 7.04 | 27.13 |
| 5 | 1.00 | | 5.222 | 36.58 |
| 6 | 0.75 | | 3.91 | 48.85 |
| Arrière | 5.75 | | 30.02 | 6.36 |

Les rapports de la boîte et du pont sont donnés comme quotient de la vitesse de rotation de sortie sur la vitesse de rotation d'entrée

**Peuvent être montés en option les rapports de pont suivants** : 2.846 – 3.154 – 3.583 – 3.909 – 4.300 – 5.222 – 5.875

**4.5. Vitesse maximale effective** : 100 Km/h
**4.5.1. Sur route** : 90 Km/h
**4.5.2. Sur autoroute** : 100 Km/h
**4.6. Indicateur de vitesse** : oui
**4.7. Compteur kilométrique** : oui
**4.8. Chrono tachygraphe** : oui
**4.9. Limiteur de vitesse** : oui, par réglage du boîtier électronique à 100 Km/h

## 5. SUSPENSION

**5.1. Avant :** Suspension pneumatique à 2 soufflets – Essieu à roues indépendantes - 2 amortisseurs télescopiques de type hydraulique – 2 triangles superposés par côté – Barre stabilisatrice

**5.2. Arrière :** Suspension pneumatique à 4 soufflets - Essieu rigide guidé par 2 bras longitudinaux inférieur et deux bras obliques supérieur en triangle – 4 amortisseurs télescopiques de type hydraulique - Barre stabilisatrice
**5.3.**
**5.4. Suspension spécifique :** - Gestion électropneumatique de la suspension
- En option : Une commande pneumatique à trois positions permet de baisser ou monter la suspension.
Le véhicule ne doit circuler que lorsque la commande au tableau de bord est sur la position intermédiaire (voyant de contrôle éteint)

## 6. DIRECTION

**6.1. Type de direction :** à vis à circulation de billes avec assistance hydraulique intégrée.
L'effort volant est amplifié par pression hydraulique sur l'écrou récepteur du boîtier de direction.
Cette pression est délivrée par une pompe hydraulique entraînée par le moteur.

**6.2. Diamètre de braquage hors tout** : 23.12 mètres

## 7. FREINAGE

**7.1. Frein de service** : A double circuit agissant respectivement sur les deux essieux (type I.I).
**7.2. Répartiteur de freinage** : Non
**7.2.1. Dispositif antibloqueur de roues** : Oui, de catégorie 1
**7.2.1.1. Principe** : Un capteur sur chaque roue
**7.3. Frein de secours** : Assuré par l'indépendance des circuits
**7.4. Frein de stationnement** : A main, par cylindres à ressorts sur l'essieu 2.
**7.5. Mode de transmission des efforts aux roues :**
**7.5.1. Frein de service** : Par air sous pression
**7.5.2. Frein de secours** : Par air sous pression
**7.5.3. Frein de stationnement** : Mécanique, par mise à l'air libre des cylindres à ressorts de l'essieu 2.
**7.6. Assistance des freins :**
**7.6.1. Frein de service** : Par air comprimé
**7.6.2. Frein de secours** : Par air comprimé
**7.6.3. Frein de stationnement** : Non
**7.7. Réservoirs de fluide et d'énergie** : De 4 à 9 réservoirs d'air comprimé
- Circuit essieu 1 : 1 de 30 litres
- Circuit essieu 2 : 1 de 30 litres
- Servitudes et secours : 1 de 60 litres ou 2 de 30 litres **+ 2 (en option) de 20 litres + en option de 1 à 2 de 7 litres**
- Tampon : 1 de 20 litres

**7.7.1. Mode d'alarme pour les défaillances** : Voyants lumineux (rouge et jaune) sur planche de bord et écran multifonction
**7.7.2. Paramètres mesurés pour l'alarme** : Chute de pression pneumatique ou défaillance électronique
**7.7.3. Mode de contrôle du bon fonctionnement de l'alarme** : Lors de la mise sous tension ou par réalisation d'une défaillance