



**JOHN DEERE**

2 5 - 4 0 T O N N E S

**D**

CAMIONS À BENNE ARTICULÉS

250D | 300D | 350D | 400D





# Obtenez davantage de votre camion.

Pour accélérer votre entreprise, rien de tel qu'un camion à benne articulée John Deere sur votre chantier. Ces camions de série D ont des cycles plus rapides et une efficacité de première classe — pour déplacer plus de matière à moindre coût. Ils sont aussi très fiables avec leur châssis d'acier allié soudé à grande résistance et leurs composants durables et légers. Et grâce au joint de châssis

oscillant, à la direction articulée et aux pneus à grande portance, ces bourreaux de travail ne craignent pas plus le mauvais temps que les pentes raides. Ajoutez les améliorations comme le moteur à émissions certifiées de Niveau 3, le système électrique transistorisé et la spacieuse cabine redessinée à commandes raffinées, et vous êtes prêt à optimiser la disponibilité et la productivité.



Caractéristiques	250D	300D	350D	400D
Puissance	265 HP	285 HP	380 HP	413 HP
Poids opérationnel				
<i>Vide</i>	8298 kg	19 500 kg	28 000 kg	29 919 kg
<i>Chargé</i>	41 499 kg	46 802 kg	60 501 kg	66 919 kg
Capacité comble 2:1	13,7 m <sup>3</sup>	16,6 m <sup>3</sup>	20,1 m <sup>3</sup>	22,4 m <sup>3</sup>
Charge nominale	23 200 kg	27 300 kg	32 500 kg	37 000 kg

L'utilisation généralisée des matériaux légers et très forts donne à ces camions les meilleurs rapports charge/poids et les meilleures efficacités de transport de chaque catégorie.

Grâce au châssis oscillant léger et aux pneus grande portance, ces camions John Deere ne s'embourbent pas en terrain boueux ou vallonné.

La cabine redessinée à bruit atténué a des commandes qui aident à réduire la fatigue, un moniteur diagnostique évolué et un module d'interrupteurs scellés donnant facilement accès à de nombreuses fonctions.

Le moteur à grande efficacité et à émissions certifiées de Niveau 3 livre une puissance propre. La technologie dépolluante de fine pointe assure une réaction rapide du moteur et une performance fiable au démarrage à froid.

Le différentiel à glissement limité (250D/300D), le différentiel à traction contrôlée (350D/400D) et le blocage de différentiel de la boîte de transfert procurent un surcroît d'adhérence en terrain glissant.

Grâce au meilleur rapport charge/poids, une plus grande partie du carburant sert à transporter la matière et non la machine, abaissant votre coût par mètre.

La transmission planétaire à 6 rapports et à blocage de convertisseur de couple optimise l'efficacité énergétique.

La décélération automatique ralentit le camion quand l'opérateur réduit la pression sur l'accélérateur, ce qui rend la conduite plus confiante sur pentes abruptes.

L'injection électronique à galerie commune fournit de hautes pressions d'injection, même au régime lent, pour améliorer l'aptitude au démarrage à froid et la réaction à basse vitesse et pour réduire les émissions.

La suspension à grand débattement garde les pneus en contact avec le sol pour une adhérence optimale.

Le train avant court donne le meilleur angle d'approche ce qui adapte bien ces camions aux terrains abrupts.



1

1. Le différentiel inter-essieux de la boîte de transfert fournit le même couple à chaque essieu. Quand les conditions se gâtent, engagez en marche le blocage de différentiel pour fournir le couple aux pneus qui l'utiliseront le mieux.



2

2. Le joint oscillant central, le débattement des essieux et la distribution équilibrée du poids fournissent l'agilité et la capacité de naviguer en terrain hostile.



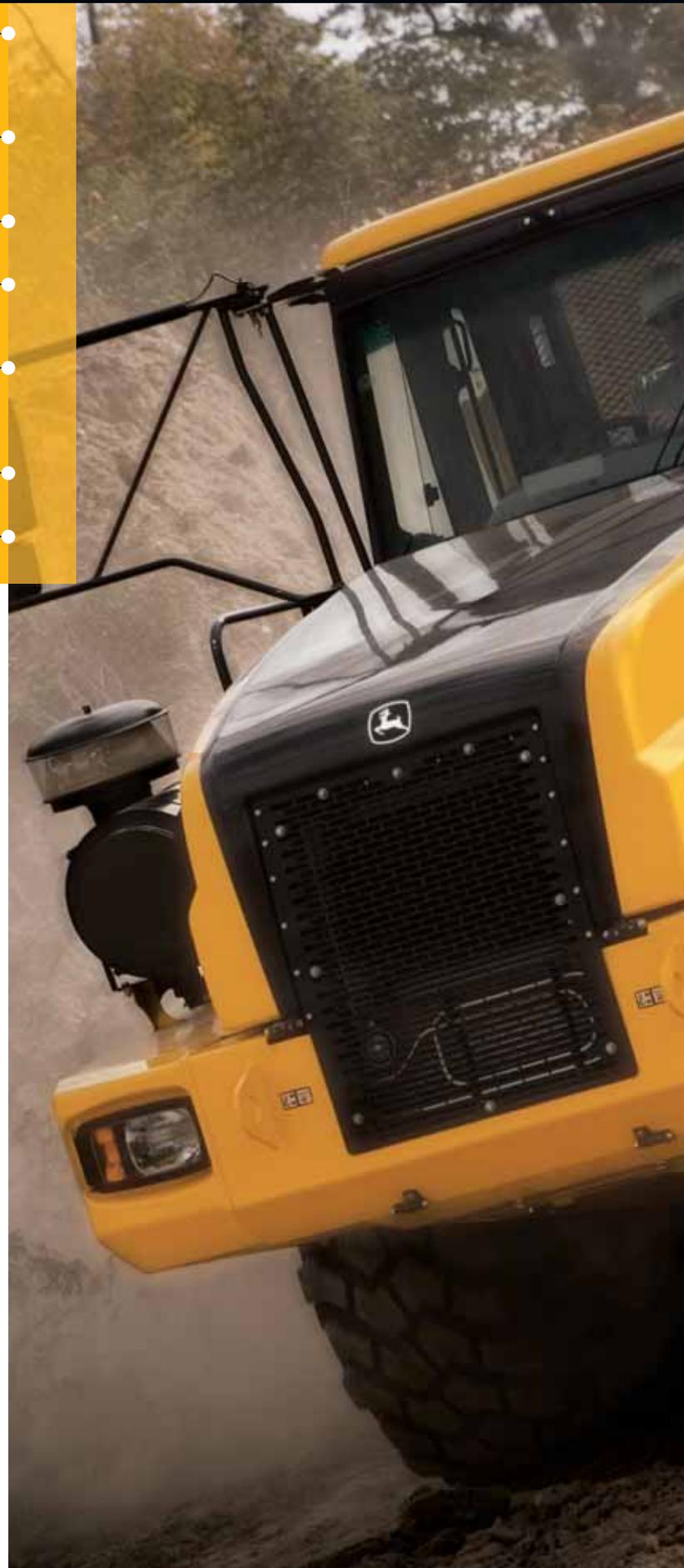
3

3. L'amortissement de la suspension avant aide à minimiser la vibration tandis que le siège centralisé réduit le roulis causé par les chantiers cahoteux. La productivité passe par le confort de l'opérateur.



4

4. La porte arrière disponible permet de transporter de plus grosses charges. Elle s'ouvre au soulèvement de la benne.





# Peu assoiffés.

Qui transporte le plus pour le moins gagne. C'est l'avantage concurrentiel des camions John Deere. Ayant une consommation imbattable et les cycles les plus rapides de tous les camions comparables, ils déplacent la matière au plus bas coût par tonne. Le plus haut rapport charge/poids

vous donne plus de puissance pour transporter la charge, optimisant la productivité et la rentabilité. Ils se distinguent de tous les autres par leur capacité à affronter la boue, les pentes abruptes et les terrains hostiles. Il faut vraiment en essayer un pour apprécier la différence.



# Tout doux.

Quel opérateur ne voudrait pas d'un camion John Deere ! Sa cabine climatisée, spacieuse et silencieuse offre une foule d'attributs qui feraient l'envie de certains VUS. Du moniteur multifonctionnel et des commandes entièrement

personnalisables au siège à suspension pneumatique, au volant de direction télescopique/inclinable et au lecteur CD à haut-parleurs à grand rendement, la série D a tout ce dont l'opérateur a besoin pour fournir son meilleur rendement.



Le groupe standard de suppression sonore réduit considérablement le bruit et la fatigue de l'opérateur.

La commande de transmission adaptative ajuste l'embrayage pour assurer des changements de vitesse doux et uniformes pendant toute la durée utile du camion.

Le siège à suspension pneumatique entièrement réglable est placé en position optimale derrière l'essieu avant pour aider à adoucir le roulement en terrain cahoteux.

Le tableau d'instruments simple et les commandes intuitives entourent l'opérateur pour en faciliter la vue et l'utilisation.

Le climatiseur biniveau a des bouches de type automobile pour désembuer les vitres et veiller au confort de l'opérateur.

Le fauteuil spacieux monté en position centrale et l'excellent groupe de miroirs procurent une visibilité exceptionnelle.

Il n'y a ni levier ni pédale de décélérateur dans un camion Deere. Le degré de décélération se règle simplement au tableau de bord. Tout le reste est automatique.

1. Il y a un endroit pour la tasse de café, un rangement dans la porte pour un thermos et même un compartiment pour les breuvages chauds/froids.

2. Le moniteur intuitif affiche l'information vitale, les relevés diagnostiques des capteurs et des interrupteurs, et les réglages de la benne.

3. Le tableau d'interrupteurs scellés permet d'accéder à de nombreuses fonctions contribuant à la productivité :

**Limite supérieure de la benne**  
**Arrêt doux / arrêt sec**

L'arrêt doux réduit les secousses et améliore le confort de l'opérateur ; l'arrêt sec aide à dégager la matière collée.

**L'auxiliaire de transmission**  
neutralise la transmission, engage le frein de stationnement et accroît le régime lorsqu'on tire le levier de déchargement.



1



3



2

La décélération automatique de la transmission fournit une puissance de freinage supérieure et réduit l'usure des freins de service.

Les freins à disque sec à commande hydraulique assurent un freinage uniforme, même par temps froid. Leur construction simplifiée en facilite l'entretien.

Les freins à disque en bain d'huile du 400D (option sur 350D) sont pratiquement sans entretien.

La garantie StructurAll<sup>™</sup> fournit trois ans de couverture sans crainte sur les principales structures, jusqu'à 10 000 heures – sans frais.

Pour ménager la puissance et le carburant, le refroidisseur d'huile des freins de service, de la transmission et du système hydraulique des 350D et 400D a un ventilateur à commande hydraulique qui ne fonctionne qu'au besoin.

Le ventilateur efficace à entraînement direct visqueux refroidit le moteur et l'air de suralimentation.



1

1. La carrosserie nervurée et le châssis d'acier ultra-résistant fournissent un maximum de rigidité sans excès de poids.



2

2. Les commandes de la transmission planétaire optimisent les points de changement et la protègent contre l'utilisation erronée et abusive. Les plateaux d'embrayage épais, le débit lubrifiant généreux, et l'excellent refroidissement veillent à une longue durée.

3. L'acier à grande résistance et les roulements à rouleaux coniques largement espacés dans la zone d'articulation optimisent la durabilité.

4. Les terrains hostiles exigent une suspension robuste comme celle d'un camion Deere. Les composants pour service dur absorbent les chocs coup sur coup. Vous obtenez aussi une garde au sol imbattable.



3



4





# La durabilité Deere, c'est tout dire.

Mieux construits pour travailler plus fort, ces camions articulés ont la force requise pour déplacer la matière sans être gourmands en carburant. Leur allègement réduit le stress de la structure et du moteur.

Les diagnostics sophistiqués, les interrupteurs scellés et les joints d'articulation renforcés contribuent aussi à leur longévité. Un camion si bien construit, ça ne flâne pas.

La réglette et le remplissage d'huile moteur, les filtres à huile et à carburant, et le réservoir de liquide de refroidissement sont facilement accessibles. Les drains écologiques disponibles permettent d'effectuer la vidange, sans gâchis.

Les intervalles de vidange d'huile moteur, de transmission et d'huile hydraulique de 500, 2000 et 4000 heures aident à améliorer la disponibilité et à réduire la dépense.

Le système hydraulique à détection de charge a été conçu en vue de la simplicité. Ayant moins de composants, le service est facile et la fiabilité, meilleure.

En plus des pièces et du service, votre concessionnaire John Deere offre une grande variété de programmes d'appui et d'entretien préventif pour vous aider à gérer les coûts de propriété et d'exploitation.



# La rentabilité passe par les coûts d'entretien journalier.

Vous n'avez pas à chercher longtemps pour découvrir les nombreuses façons dont nous avons simplifié le service et réduit les frais d'entretien de la série D. Les réglettes faciles d'accès, les réservoirs translucides et les points de service groupés simplifient la routine journalière. Les filtres à remplacement

rapide et les intervalles prolongés de vidange d'huile moteur et hydraulique réduisent les coûts et prolongent la disponibilité. De plus, un moniteur perfectionné et des ports diagnostiques vous aident à déterminer les problèmes et à prendre des décisions d'entretien bien informées.

1. Pour faciliter l'accès aux composants de la transmission, la cabine peut être inclinée en quelques minutes, sans outils spéciaux.

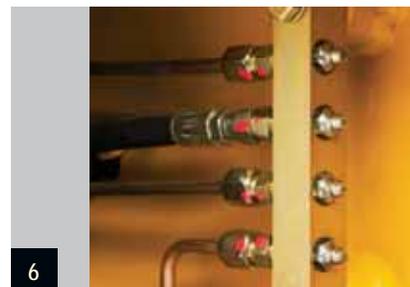
2. Le panneau de distribution simplifie le remplacement des fusibles. La réduction des relais, connecteurs et tresses accroît la fiabilité.

3. Si quelque chose flanche, le moniteur diagnostique fournit les codes de service et l'information à l'appui pour vous aider à localiser rapidement le problème.

4. Les ports diagnostiques facilement accessibles aident les techniciens à diagnostiquer plus rapidement les problèmes.

5. Les réservoirs translucides (250D/300D) et les jauges visuelles permettent de vérifier facilement le niveau des liquides.

6. Le groupe de lubrification centralisée rapproche les raccords difficilement accessibles. Le tableau de graissage aide à s'assurer que rien n'a été oublié.



# Caractéristiques

Moteur	250D	300D
Type .....	PowerTech Plus™ John Deere 6090 ; conforme aux normes antipollution de Niveau 3 de l'EPA	PowerTech Plus John Deere 6090 ; conforme aux normes antipollution de Niveau 3 de l'EPA
Configuration.....	six en ligne	six en ligne
Soupapes par cylindre.....	4	4
Cylindrée.....	549 po <sup>3</sup> (9 L)	549 po <sup>3</sup> (9 L)
Puissance max. nette (ISO9249).....	265 HP (198 kW) à 2000 tr/mn	285 HP (212 kW) à 2200 tr/mn
Couple max. net (ISO9249).....	789 pi-lb (1070 Nm) à 1200–1400 tr/mn	789 pi-lb (1070 Nm) à 1200–1400 tr/mn
Aspiration.....	turbocompression et refroidissement d'air de suralimentation	turbocompression et refroidissement d'air de suralimentation
Épurateur d'air.....	sec à deux éléments, avec préfiltre	sec à deux éléments, avec préfiltre
Système d'alimentation.....	galerie commune à haute pression, filtration 10/2 microns, avec séparateur d'eau	galerie commune à haute pression, filtration 10/2 microns, avec séparateur d'eau
Système de refroidissement.....	refroidissement par liquide avec radiateur à simple passage et réservoir de liquide pressurisé monté à distance	refroidissement par liquide avec radiateur à simple passage et réservoir de liquide pressurisé monté à distance
Entraînement de ventilateur.....	entraînement direct visqueux	entraînement direct visqueux
Aide au démarrage à froid.....	option éther haute pression	option éther haute pression

## Transmission

Configuration.....	planétaire automatique ZF 6HP592C Ecomat 2+ sur moteur, avec convertisseur de couple à blocage, ralentisseur intégré et commande adaptative
Commandes de l'opérateur.....	levier sélecteur à six positions avec commutateur de maintien de rapport et réglage de sensibilité de ralentisseur
Vitesses du véhicule	
Marche avant	
1 <sup>re</sup> .....	4 mi/h (7 km/h)
2 <sup>e</sup> .....	7 mi/h (11 km/h)
3 <sup>e</sup> .....	12 mi/h (19 km/h)
4 <sup>e</sup> .....	17 mi/h (27 km/h)
5 <sup>e</sup> .....	24 mi/h (38 km/h)
6 <sup>e</sup> .....	31 mi/h (50 km/h)
Marche arrière.....	5 mi/h (8 km/h)

## Boîte de transfert

Configuration.....	hélicoïde en ligne à simple vitesse et différentiel de sortie
Différentiel de sortie.....	planétaire, proportionnement de couple, blocage pneumatique en marche
Répartition nominale de couple de sortie.....	33 à l'avant / 67 à l'arrière

## Essieux

Entrée.....	denture incurvée
Différentiel.....	glissement limité
Réduction finale.....	planétaire externe

## Système de freins

Freins de service.....	à disque sec, double circuit à commande hydraulique des étriers sur tous les essieux, avec garde-boue
Freins stationnement et secours.....	disque sec sur transmission, serrage à ressort, dégagement pneumatique
Frein auxiliaire.....	ralentisseur automatique sur transmission
Ralentissement maximum (excluant freins de service).....	574 HP (428 kW)

## Système pneumatique

Configuration.....	compresseur sur moteur, assécheur d'air chauffant et soupape intégrale de détenteur
Pression.....	118 lb/po <sup>2</sup> (810 kPa)

## Système électrique

Voltage.....	24 volts
Batteries.....	2 x 12 volts, 950 CCA
Alternateur.....	28 volts, 80 A

## Système hydraulique 250D / 300D

Type .....	centre fermé, système à détection de charge
Pompe principale.....	piston axial à cylindrée variable
Vérins de basculement .....	à un étage
Débit .....	48,6 gal./mn (184 L/mn) à ralenti rapide
Pression .....	3625 lb/po <sup>2</sup> (25 MPa)
Commande de benne .....	électrohydraulique
Baissée de benne .....	6 secondes
Montée de benne .....	11,9 secondes

## Système de direction 250D

Configuration.....	deux vérins hydrauliques avec pompe de secours entraînée par les roues
Angle.....	45 degrés des deux côtés
Tours de butée à butée.....	4,1
Rayon de braquage	
Interne .....	13 pi 8 po (4170 mm)
Externe.....	26 pi (7940 mm)

## 300D

Configuration.....	deux vérins hydrauliques avec pompe de secours entraînée par les roues
Angle.....	45 degrés des deux côtés
Tours de butée à butée.....	4,1
Rayon de braquage	
Interne .....	13 pi 6 po (4120 mm)
Externe.....	26 pi 2 po (7980 mm)

## Pneus

Type .....	radial, génie civil	radial, génie civil
Dimensions .....	23.5R25	23.5R25
Pression maximale au sol (essieu central sous charge).....	19,9 lb/po <sup>2</sup> (137 kPa)	22,1 lb/po <sup>2</sup> (152 kPa)

## Suspension

Configuration	
Avant.....	sans entretien, à quatre bras montés sur caoutchouc et à entretoise, amortisseurs à l'huile/azote
Arrière.....	balanciers pivotants égaliseurs avec blocs de suspension en caoutchouc laminé ; accouplement de chaque essieu au châssis par quatre bras interchangeable revêtus de caoutchouc

## Benne

Capacité		
À ras .....	13,7 vg <sup>3</sup> (10,5 m <sup>3</sup> )	16,5 vg <sup>3</sup> (12,6 m <sup>3</sup> )
Comble (SAE 2:1) .....	18 vg <sup>3</sup> (13,8 m <sup>3</sup> )	21,7 vg <sup>3</sup> (16,6 m <sup>3</sup> )
Avec porte arrière en option.....	19 vg <sup>3</sup> (14,5 m <sup>3</sup> )	23,2 vg <sup>3</sup> (17,7 m <sup>3</sup> )
Comble (SAE 1:1) .....	22,1 vg <sup>3</sup> (16,9 m <sup>3</sup> )	26,6 vg <sup>3</sup> (20,3 m <sup>3</sup> )
Angle de basculement.....	70 degrés	70 degrés

## Capacités de service (US)

Réservoir de carburant .....	90 gal. (340 L)
Huile moteur.....	6,7 gal. (25,5 L)
Liquide de refroidissement .....	8,7 gal. (32,9 L)
Huile de transmission .....	5,8 gal. (21,8 L)
Huile de boîte de transfert .....	5 ptes (4,7 L)
Réservoir hydraulique.....	20,8 gal. (79 L)
Huile à essieux (par essieu).....	5,8 gal. (22 L)
Réduction finale .....	4,2 ptes (4 L)

## Poids opérationnel

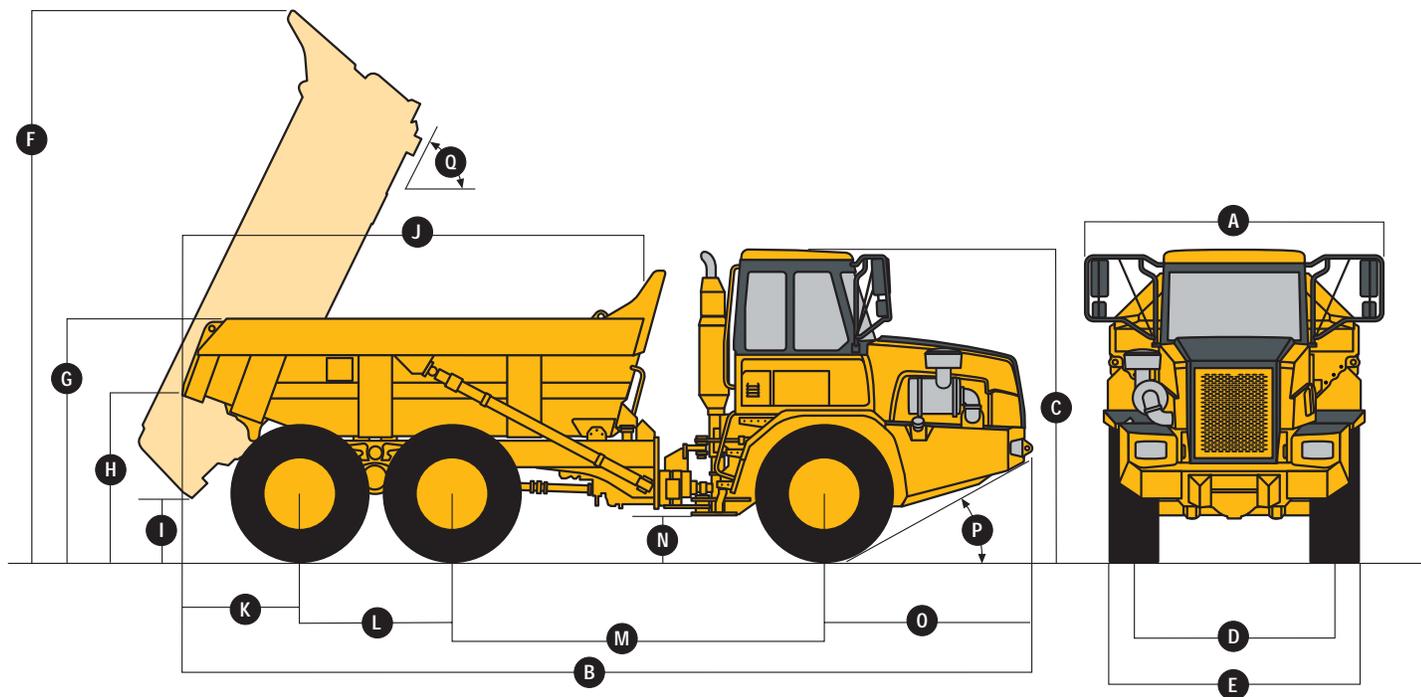
Vide		
Avant.....	22 360 lb (10 140 kg)	22 950 lb (10 410 kg)
Centre .....	9000 lb (4080 kg)	10 030 lb (4550 kg)
Arrière.....	8980 lb (4070 kg)	10 010 lb (4540 kg)
Total.....	40 340 lb (18 300 kg)	42 990 lb (19 500 kg)
Chargé		
Avant.....	29 010 lb (13 160 kg)	30 980 lb (14 050 kg)
Centre .....	31 390 lb (14 240 kg)	36 270 lb (16 450 kg)
Arrière.....	31 090 lb (14 100 kg)	35 930 lb (16 300 kg)
Total.....	91 490 lb (41 500 kg)	103 180 lb (46 800 kg)
Charge nominale.....	51 150 lb (23 200 kg)	60 190 lb (27 300 kg)

**Dimensions (sans charge)**

**250D**

**300D**

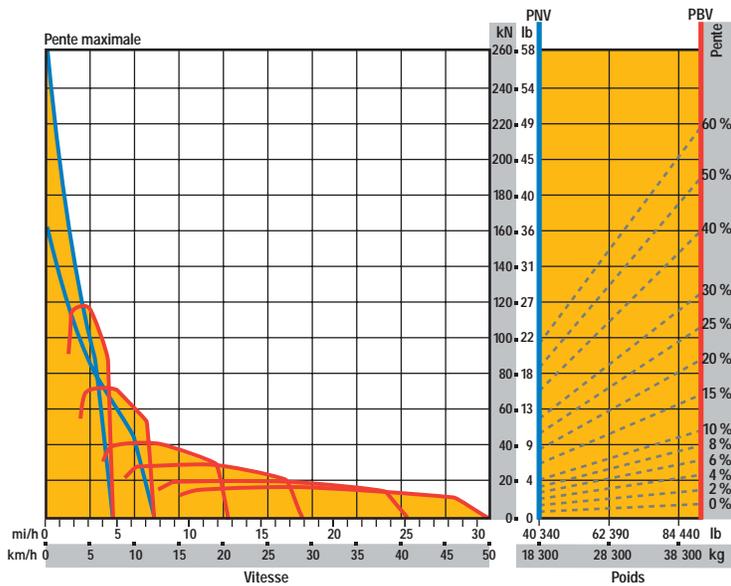
<b>A</b> Largeur du camion		
Rétroviseurs déployés . . . . .	11 pi (3350 mm)	11 pi (3350 mm)
Rétroviseurs repliés. . . . .	voir ci-dessous largeur aux pneus	voir ci-dessous largeur de la benne
<b>B</b> Longueur totale du camion . . . . .	31 pi 2 po (9500 mm)	31 pi 5 po (9580 mm)
<b>C</b> Hauteur du camion . . . . .	11 pi 5 po (3480 mm)	11 pi 5 po (3480 mm)
<b>D</b> Voie. . . . .	7 pi 3 po (2210 mm)	7 pi 9 po (2360 mm)
<b>E</b> Largeur aux pneus . . . . .	9 pi 3 po (2820 mm)	9 pi 8 po (2950 mm)
<b>F</b> Hauteur de benne (levée) . . . . .	20 pi 1 po (6120 mm)	20 pi 4 po (6200 mm)
<b>G</b> Hauteur de benne aux ridelles. . . . .	8 pi 8 po (2640 mm)	9 pi (2740 mm)
<b>H</b> Hauteur du rebord inférieur de la benne (position de transport). . . . .	6 pi 4 po (1930 mm)	6 pi 7 po (2010 mm)
<b>I</b> Garde au sol de la benne (levée) . . . . .	1 pi 11 po (580 mm)	1 pi 8 po (510 mm)
<b>J</b> Longueur de la benne . . . . .	16 pi 10 po (5130 mm)	17 pi 1 po (5210 mm)
<b>K</b> Ligne de centre de l'essieu arrière à la benne (position de transport) . . . . .	4 pi 4 po (1320 mm)	4 pi 7 po (1400 mm)
<b>L</b> Ligne de centre, essieux arrière/central. . . . .	5 pi 6 po (1680 mm)	5 pi 6 po (1680 mm)
<b>M</b> Ligne de centre, essieux avant/central. . . . .	13 pi 8 po (4170 mm)	13 pi 8 po (4170 mm)
<b>N</b> Garde au sol . . . . .	1 pi 5 po (430 mm)	1 pi 5 po (430 mm)
<b>O</b> Ligne de centre de l'essieu avant à l'avant . . . . .	7 pi 8 po (2340 mm)	7 pi 8 po (2340 mm)
<b>P</b> Angle d'approche . . . . .	30 degrés	30 degrés
<b>Q</b> Angle de déversement. . . . .	70 degrés	70 degrés
Largeur de la benne . . . . .	9 pi (2740 mm)	9 pi 10 po (3000 mm)
Largeur de la porte arrière . . . . .	10 pi 7 po (3230 mm)	11 pi 5 po (3480 mm)



## Pente maximale

1. Déterminer l'effort de traction en trouvant l'intersection des lignes de poids du véhicule et de pente. NOTA : Résistance au roulement typique de 2 % déjà prévue.
2. De ce point, tirer une ligne horizontale vers la gauche jusqu'à l'intersection de la courbe d'effort à la jante.
3. De ce point, tirer une ligne verticale vers le bas pour déterminer la vitesse maximale atteinte.

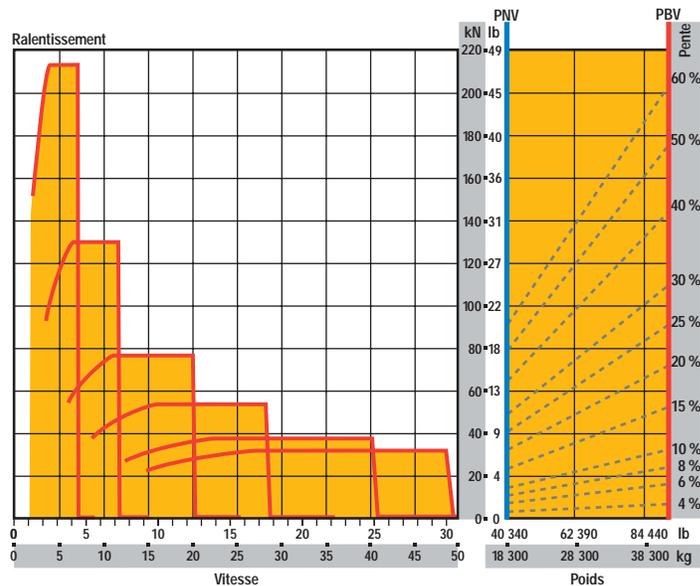
250D



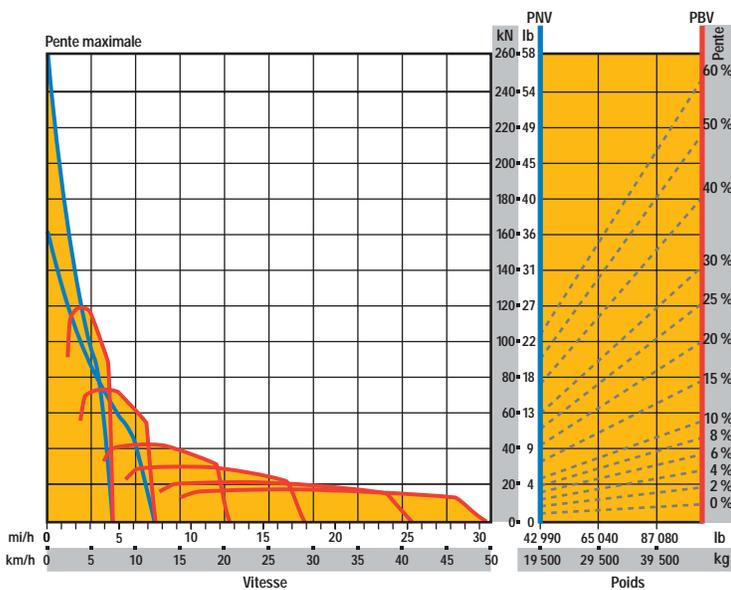
## Ralentissement

1. Déterminer l'effort de ralentissement en trouvant l'intersection des lignes de poids du véhicule et de pente. NOTA : Résistance au roulement typique de 2 % déjà prévue.
2. De ce point, tirer une ligne horizontale vers la gauche jusqu'à l'intersection de la courbe de ralentissement.
3. De ce point, tirer une ligne verticale vers le bas pour déterminer la vitesse maximale.

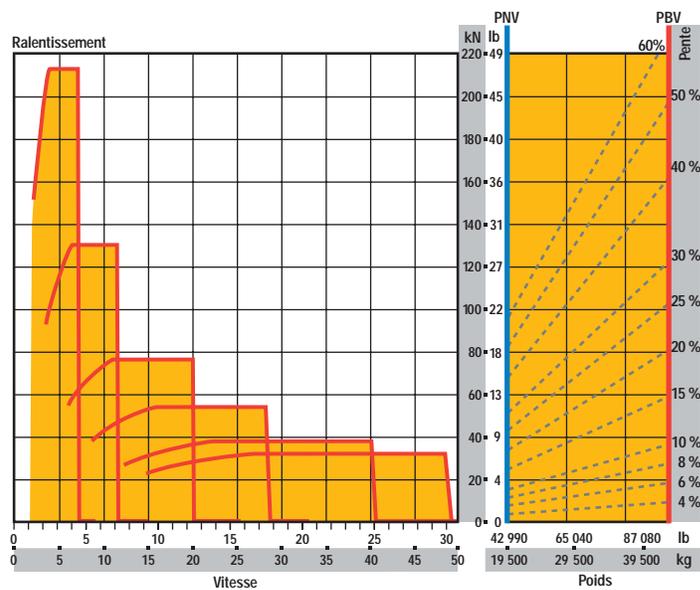
250D



300D



300D



# Caractéristiques

Moteur	350D	400D
Type .....	Mercedes Benz OM501LA ; conforme aux normes antipollution de Niveau 3 de l'EPA	Mercedes Benz OM501LA ; conforme aux normes antipollution de Niveau 3 de l'EPA
Configuration.....	V6 avec frein sur échappement et frein moteur	V6 avec frein sur échappement et frein moteur
Soupapes par cylindre.....	4	4
Cylindrée.....	729 po <sup>3</sup> (11,95 L)	729 po <sup>3</sup> (11,95 L)
Puissance max. nette (ISO9249).....	380 HP (283 kW) à 1800 tr/mn	413 HP (308 kW) à 1800 tr/mn
Couple max. net (ISO9249).....	1343 pi-lb (1824 Nm) à 1080 tr/mn	1454 pi-lb (1974 Nm) à 1080 tr/mn
Aspiration.....	turbocompression et refroidissement d'air de suralimentation	turbocompression et refroidissement d'air de suralimentation
Épurateur d'air .....	sec à deux éléments, avec préfiltre	sec à deux éléments, avec préfiltre
Système d'alimentation.....	injection électronique à commande mécanique, filtration 10/2 microns, avec séparateur d'eau	injection électronique à commande mécanique, filtration 10/2 microns, avec séparateur d'eau
Système de refroidissement.....	refroidissement par liquide avec radiateur à simple passage et réservoir de liquide pressurisé monté à distance	refroidissement par liquide avec radiateur à simple passage et réservoir de liquide pressurisé monté à distance
Entraînement de ventilateur .....	entraînement direct visqueux	entraînement direct visqueux
Aide au démarrage à froid.....	amorçeur d'allumage intégré	amorçeur d'allumage intégré
<b>Transmission</b>		
Configuration.....	planétaire automatique Allison 4500R ORS sur moteur, avec convertisseur de couple à blocage, ralentisseur intégré et commande adaptative	planétaire automatique Allison 4500R ORS sur moteur, avec convertisseur de couple à blocage, ralentisseur intégré et commande adaptative
Commandes de l'opérateur .....	sélection de vitesses à bouton poussoir avec commutateur de maintien de rapport et réglage de sensibilité de ralentisseur	sélection de vitesses à bouton poussoir avec commutateur de maintien de rapport et réglage de sensibilité de ralentisseur
Vitesses du véhicule		
Marche avant		
1 <sup>er</sup> rapport.....	5 mi/h (8 km/h)	5 mi/h (8 km/h)
2 <sup>e</sup> rapport .....	11 mi/h (17 km/h)	10 mi/h (16 km/h)
3 <sup>e</sup> rapport .....	15 mi/h (24 km/h)	14 mi/h (23 km/h)
4 <sup>e</sup> rapport .....	23 mi/h (37 km/h)	22 mi/h (35 km/h)
5 <sup>e</sup> rapport .....	30 mi/h (47 km/h)	28 mi/h (45 km/h)
6 <sup>e</sup> rapport .....	34 mi/h (54 km/h)	32 mi/h (52 km/h)
Marche arrière.....	4 mi/h (6 km/h)	4 mi/h (6 km/h)
<b>Boîte de transfert</b>		
Configuration.....	hélicoïde en ligne à simple vitesse et différentiel de sortie	
Différentiel de sortie.....	planétaire, proportionnement de couple, blocage pneumatique en marche	
Répartition nominale de couple de sortie.....	33 à l'avant / 67 à l'arrière	
<b>Essieux</b>		
Entrée .....	denture incurvée	
Différentiel .....	traction contrôlée	
Réduction finale .....	planétaire externe	
<b>Système de freins</b>		
Freins de service.....	à disque sec, double circuit à commande hydraulique des étriers sur tous les essieux avec garde-boue ; freins à disque en bain d'huile avec option de refroidissement externe huile/air	à disques secs multiples, double circuit à commande hydraulique sur essieux avant et central, avec refroidissement externe huile/air
Freins stationnement et secours.....	disque sec sur transmission, serrage à ressort, dégagement pneumatique	disque sec sur transmission, serrage à ressort, dégagement pneumatique
Frein auxiliaire.....	ralentisseur automatique sur transmission, frein moteur et frein sur échappement	ralentisseur automatique sur transmission, frein moteur et frein sur échappement
Ralentissement maximum (excluant freins de service).....	771 HP (575 kW)	771 HP (575 kW)
<b>Système pneumatique</b>		
Configuration.....	compresseur sur moteur, assécheur d'air chauffant et soupape intégrale de détenteur	
Pression .....	118 lb/po <sup>2</sup> (810 kPa)	

## Système électrique 350D / 400D

Voltage.....	24 volts
Batteries .....	2 x 12 volts, 950 CCA
Alternateur .....	28 volts, 80 A

## Système hydraulique

Type .....	centre fermé, système à détection de charge
Pompe principale .....	piston axial à cylindrée variable
Vérins de basculement .....	à un étage
Débit .....	79,3 gal./mn (300 L/mn) à ralenti rapide
Pression .....	3625 lb/po <sup>2</sup> (25 MPa)
Commande de benne .....	électrohydraulique
Baissée de benne.....	7,6 secondes
Montée de benne .....	13 secondes

## Système de direction

350D

400D

Configuration.....	deux vérins hydrauliques avec pompe de secours entraînée par les roues	deux vérins hydrauliques avec pompe de secours entraînée par les roues
Angle.....	42 degrés des deux côtés	42 degrés des deux côtés
Tours de butée à butée.....	4,7	4,7
Rayon de braquage		
Interne .....	16 pi 7 po (5060 mm)	16 pi (4890 mm)
Externe .....	29 pi 11,5 po (9130 mm)	30 pi 2 po (9200 mm)

## Pneus

Type .....	radial, génie civil	radial, génie civil
Dimensions .....	26.5R25	29.5R25
Pression maximale au sol (essieu central sous charge) .....	24,5 lb/po <sup>2</sup> (169 kPa)	22,7 lb/po <sup>2</sup> (157 kPa)

## Suspension

Configuration	
Avant .....	bras triangulaires et entretoise en caisson, amortisseurs à l'huile/azote
Arrière .....	balanciers pivotants égaliseurs avec blocs de suspension en caoutchouc laminé ; accouplement de chaque essieu au châssis par trois bras revêtus de caoutchouc régissant le mouvement vertical et une traverse régissant le mouvement latéral

## Benne

Capacité		
À ras .....	19,9 vg <sup>3</sup> (15,2 m <sup>3</sup> )	22,1 vg <sup>3</sup> (16,9 m <sup>3</sup> )
Comble (SAE 2:1).....	26,3 vg <sup>3</sup> (20,1 m <sup>3</sup> )	29,4 vg <sup>3</sup> (22,4 m <sup>3</sup> )
Avec porte arrière en option .....	27,7 vg <sup>3</sup> (21,2 m <sup>3</sup> )	31 vg <sup>3</sup> (23,7 m <sup>3</sup> )
Comble (SAE 1:1).....	32,2 vg <sup>3</sup> (24,6 m <sup>3</sup> )	35,8 vg <sup>3</sup> (27,4 m <sup>3</sup> )
Angle de basculement.....	70 degrés	70 degrés

## Capacités de service (US)

Réservoir de carburant.....	128 gal. (485 L)
Huile moteur .....	8 gal. (30 L)
Liquide de refroidissement .....	9 gal. (33,6 L)
Huile de transmission.....	9 gal. (34 L)
Huile de boîte de transfert.....	5 ptes (4,7 L)
Réservoir hydraulique.....	47 gal. (178 L)
Huile à essieux (par essieu).....	12 gal. (45 L)
Réduction finale .....	6,7 ptes (6,3 L)
Freins à disque en bain d'huile*	
Réservoir d'huile.....	12 gal. (45,3 L)
Essieu avant .....	7 gal. (27 L)
Essieu central .....	7 gal. (27 L)

\*Standard sur 400D et en option sur 350D.

## Poids opérationnel

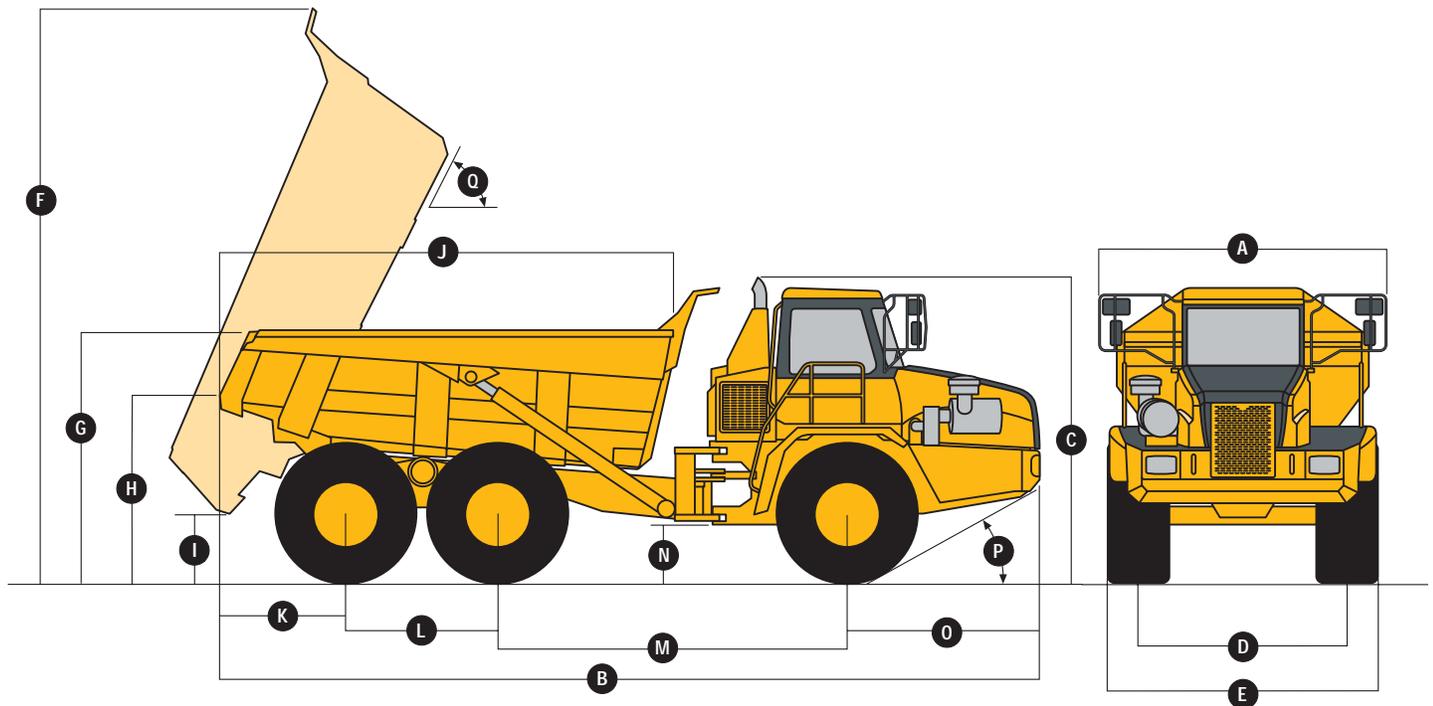
Vide		
Avant .....	29 760 lb (13 500 kg)	32 920 lb (14 930 kg)
Centre.....	16 090 lb (7300 kg)	17 610 lb (7990 kg)
Arrière .....	15 870 lb (7200 kg)	15 430 lb (7000 kg)
Total.....	61 730 lb (28 000 kg)	65 960 lb (29 920 kg)
Chargé		
Avant .....	40 570 lb (18 400 kg)	43 340 lb (19 660 kg)
Centre.....	46 520 lb (21 100 kg)	53 270 lb (24 160 kg)
Arrière .....	46 300 lb (21 000 kg)	50 920 lb (23 100 kg)
Total.....	133 380 lb (60 500 kg)	147 530 lb (66 920 kg)
Charge nominale .....	71 650 lb (32 500 kg)	81 570 lb (37 000 kg)

**Dimensions (sans charge)**

**350D**

**400D**

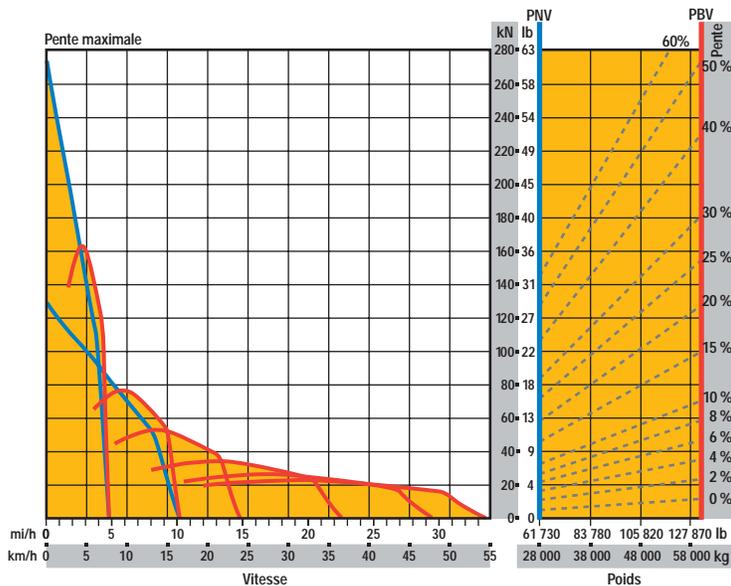
<b>A</b> Largeur du camion		
Rétroviseurs déployés . . . . .	12 pi 6 po (3810 mm)	12 pi 6 po (3810 mm)
Rétroviseurs repliés . . . . .	11 pi 2 po (3400 mm)	voir ci-dessous largeur aux pneus
<b>B</b> Longueur totale du camion . . . . .	33 pi 8 po (10 260 mm)	34 pi 7 po (10 540 mm)
<b>C</b> Hauteur du camion . . . . .	12 pi 6 po (3810 mm)	12 pi 9 po (3890 mm)
<b>D</b> Voie . . . . .	8 pi 4 po (2540 mm)	8 pi 7 po (2620 mm)
<b>E</b> Largeur aux pneus . . . . .	10 pi 7 po (3230 mm)	11 pi 1 po (3380 mm)
<b>F</b> Hauteur de la benne (levée) . . . . .	23 pi 6 po (7160 mm)	23 pi 9 po (7240 mm)
<b>G</b> Hauteur de benne aux ridelles . . . . .	10 pi 1 po (3070 mm)	10 pi 6 po (3200 mm)
<b>H</b> Hauteur du rebord inférieur de la benne (position de transport) . . . . .	7 pi 2 po (2180 mm)	7 pi 8 po (2340 mm)
<b>I</b> Garde au sol de la benne (levée) . . . . .	2 pi 8 po (810 mm)	2 pi 1,5 po (650 mm)
<b>J</b> Longueur de la benne . . . . .	18 pi 2 po (5540 mm)	19 pi 1 po (5820 mm)
<b>K</b> Ligne de centre de l'essieu arrière à la benne (position de transport) . . . . .	4 pi 6 po (1370 mm)	5 pi 4 po (1630 mm)
<b>L</b> Ligne de centre, essieux arrière/central . . . . .	6 pi 5 po (1960 mm)	6 pi 5 po (1960 mm)
<b>M</b> Ligne de centre, essieux avant/central . . . . .	14 pi 8 po (4470 mm)	14 pi 8 po (4470 mm)
<b>N</b> Garde au sol . . . . .	1 pi 8 po (510 mm)	1 pi 10 po (560 mm)
<b>O</b> Ligne de centre de l'essieu avant à l'avant . . . . .	8 pi 1 po (2460 mm)	8 pi 1 po (2460 mm)
<b>P</b> Angle d'approche . . . . .	29 degrés	31 degrés
<b>Q</b> Angle de déversement . . . . .	70 degrés	70 degrés
Largeur de la benne . . . . .	10 pi 9 po (3280 mm)	10 pi 9 po (3280 mm)
Largeur de la porte . . . . .	11 pi 10 po (3610 mm)	11 pi 10 po (3610 mm)



## Pente maximale

1. Déterminer l'effort de traction en trouvant l'intersection des lignes de poids du véhicule et de pente. NOTA : Résistance au roulement typique de 2 % déjà prévue.
2. De ce point, tirer une ligne horizontale vers la gauche jusqu'à l'intersection de la courbe d'effort à la jante.
3. De ce point, tirer une ligne verticale vers le bas pour déterminer la vitesse maximale atteinte.

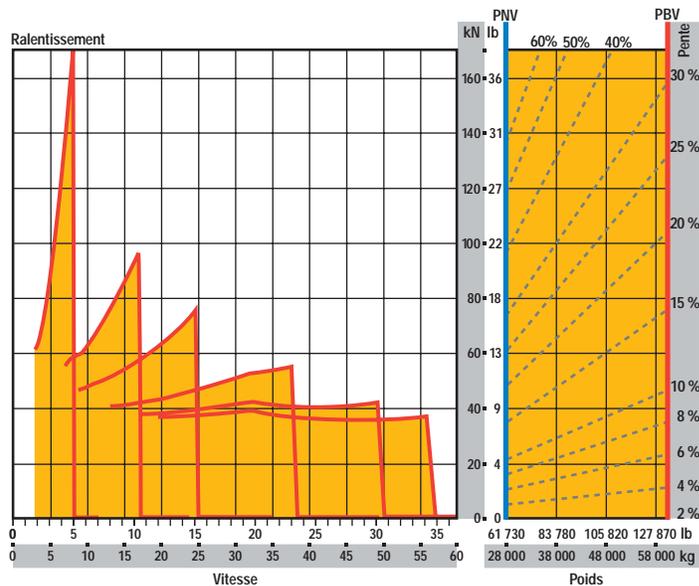
### 350D



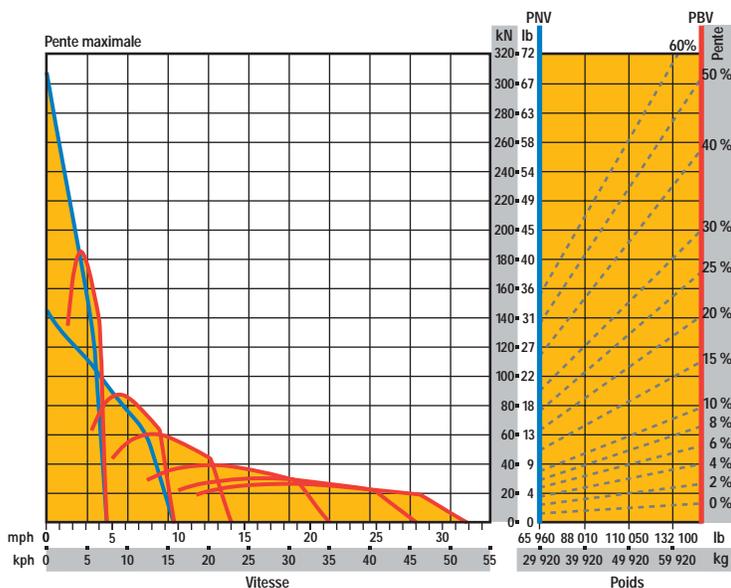
## Ralentissement

1. Déterminer l'effort de ralentissement en trouvant l'intersection des lignes de poids du véhicule et de pente. NOTA : Résistance au roulement typique de 2 % déjà prévue.
2. De ce point, tirer une ligne horizontale vers la gauche jusqu'à l'intersection de la courbe de ralentissement.
3. De ce point, tirer une ligne verticale vers le bas pour déterminer la vitesse maximale.

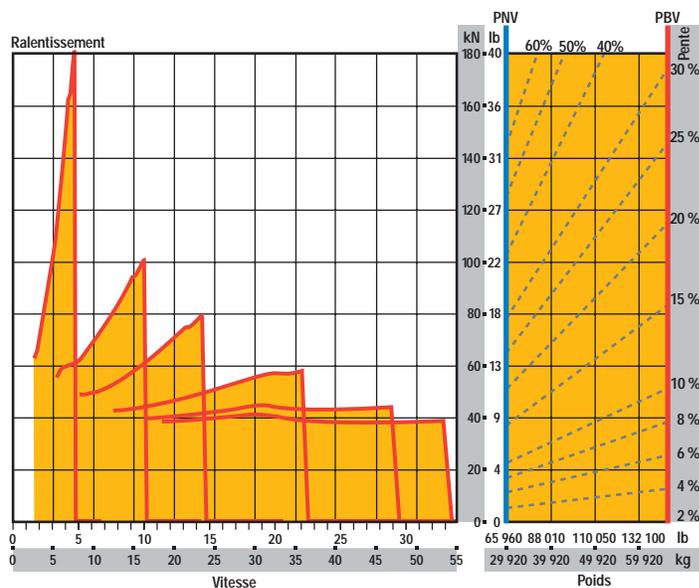
### 350D



### 400D



### 400D



# CAMIONS À BENNE ARTICULÉS 250D / 300D / 350D / 400D

**Légende :** ● Équipement standard ▲ Équipement optionnel \*Voyez le concessionnaire John Deere pour de plus amples renseignements.

250	300	350	400	Moteur	250	300	350	400	Groupe motopropulseur (suite)	250	300	350	400	Système de direction
● ● ● ●				Conforme aux normes antipollution de Niveau 3 de l'EPA	● ●	● ●	● ●	● ●	Filtre de transmission de 2000 heures	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Pompe de secours de direction entraînée par les roues
● ●				6 en ligne PowerTech Plus John Deere 6090 – 9 L	● ●	● ●	● ●	● ●	Commande adaptative de sélection					<b>Cabine</b>
		● ●		V6 Mercedes Benz OM501LA – 12 L	● ●	● ●	● ●	● ●	Levier sélecteur à six positions	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Certification ROPS/FOPS
● ●	● ●	● ●	● ●	Chemises 3 de cylindre humides	● ●	● ●	● ●	● ●	Sélecteur à bouton-poussoir	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Cabine inclinable
● ●	● ●	● ●	● ●	Turbocompresseur à géométrie variable	● ●	● ●	● ●	● ●	Commutateur de maintien de rapport	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Vérin pneumatique de porte
		● ●	● ●	Turbocompresseur à limiteur de pression de suralimentation			● ●	● ●	Ralentisseur intégré d'entrée de transmission	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Réglettes programmables de benne
● ●	● ●	● ●	● ●	RGE à refroidissement externe	● ●	● ●	● ●	● ●	Ralentisseur intégré de sortie de transmission	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Climatiseur
● ●	● ●	● ●	● ●	Frein moteur et frein sur échappement	● ●	● ●	● ●	● ●	Décélération automatique	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Chaufferette
● ●	● ●	● ●	● ●	Épurateur d'air à deux éléments et soupape d'évacuation des poussières	● ●	● ●	● ●	● ●	Sensibilité de ralentisseur à sélectionner	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Radio AM/FM/lecteur CD
● ●	● ●	● ●	● ●	Préfiltre	● ●	● ●	● ●	● ●	Boîte de transfert à simple vitesse et différentiel de sortie	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Grille de vitre arrière
● ●	● ●	● ●	● ●	Injection à galerie commune à haute pression	● ●	● ●	● ●	● ●	Différentiel planétaire inter-essieux à blocage pneumatique en marche à répartition nominale de couple de sortie de 33 / 67 %	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Lave/essuie-glaces à réglage intermittent
		● ●	● ●	Injection électronique à commande mécanique			● ●	● ●	Filtration d'huile de boîte de transfert avec filtre de 500 heures	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Volant de direction télescopique/inclinable
● ●	● ●	● ●	● ●	Filtres à carburant vissés de 10 et 2 microns, 500 heures	● ●	● ●	● ●	● ●	Jauge visuelle de boîte de transfert	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Siège centralisé à suspension pneumatique
		● ●	● ●	Filtres à carburant de 10 et 2 microns à pose par le haut, 1000 heures	● ●	● ●	● ●	● ●	Différentiel à glissement limité	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Ceinture de sécurité à réenroulement
● ●	● ●	● ●	● ●	Séparateur d'eau	● ●	● ●	● ●	● ●	Différentiel à traction contrôlée, à sélection dans la cabine	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Siège secondaire repliable, à ceinture de sécurité à réenroulement
● ●	● ●	● ●	● ●	Filtre à huile moteur à pose par le haut, 500 heures	● ●	● ●	● ●	● ●	Freins à disque sec à commande hydraulique sur toutes les roues, avec garde-boue	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Deux prises de 12 volts
● ●	● ●	● ●	● ●	Intervalle de vidange d'huile de 500 heures	● ●	● ●	● ●	● ●	Freins à disque en bain d'huile à commande hydraulique, essieux avant et central, avec refroidisseur externe huile/air	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Porte-gobelet
● ●	● ●	● ●	● ●	Réapprovisionnement au sol et capacité de remplissage rapide	● ●	● ●	● ●	● ●	Frein de stationnement à disque sec à serrage à ressort/dégagement pneumatique	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Boîte à lunch refroidie/chauffée
● ●	● ●	● ●	● ●	Courroie en serpentin à tendeur automatique	● ●	● ●	● ●	● ●	Intervalle de vidange de 2000 heures pour huile de transmission, huile de boîte de transfert et huile d'essieux	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Cendrier
		● ●	● ●	Auxiliaire de démarrage sur collecteur d'admission			● ●	● ●	<b>Système pneumatique</b>	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Rétroviseurs chauffés à réglage électrique
▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	Auxiliaire de démarrage à l'éther (recommandé sous -1 °C / 30 °F) <sup>†</sup>	▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	Compresseur sur moteur	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Moniteur de luxe : Indicateur de vitesse analogique / Jauge de carburant / Jauge de température d'huile de transmission / Jauge de température du liquide de refroidissement du moteur / Indicateurs d'avertissement/fonctions à DEL et alarme audible / Sélection de rapport de la transmission / Compte-tours / Voltage de batterie / Compteur d'heures / Odomètre / Consommation de carburant / Compteur de déversements / Minuterie de parcours / Distance de parcours / Unités métriques/impériales / Codes de service/diagnostic
▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	Chauffe-bloc (recommandé à moins de -23 °C / -10 °F) <sup>§</sup>	▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	▲ ▲	Assecheur d'air chauffant	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Fonctions de module d'interrupteurs scellés : Commande d'essuie-glaces / Phares / Rétroviseurs chauffés / Sensibilité de ralentisseur / Différentiels à tractions contrôlée (350D/400) / Blocage de différentiel de boîte de transfert / Maintien de rapport de transmission / Limite de déversement de la benne / Réglages automatiques de déversement de la benne / Réglages de chauffage/climatisation
				<b>Refroidissement</b>					Soupape intégrale de détendeur	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	<b>Benne</b>
● ●	● ●	● ●	● ●	Ventilateur à entraînement visqueux sur vilebrequin	● ●	● ●	● ●	● ●	Filtre d'assécheur d'air de 2000 heures	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Verrouillage mécanique de la benne
		● ●	● ●	Entraînement hydraulique de ventilateur à télécommande proportionnelle			● ●	● ●	<b>Système électrique</b>	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Doublure de benne
● ●	● ●	● ●	● ●	Radiateur frontal, refroidisseur d'air de suralimentation, condenseur de climatiseur et serpentin refroidisseur de système pneumatique	● ●	● ●	● ●	● ●	Voltage du système de 24 volts	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Porte arrière <sup>†</sup>
● ●	● ●	● ●	● ●	Refroidisseur de transmission frontal	● ●	● ●	● ●	● ●	Alternateur de 80 ampères	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Chauffe-benne <sup>†</sup>
		● ●	● ●	Refroidisseur d'huile de transmission/système hydraulique monté à distance			● ●	● ●	Alternateur de 100 ampères	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Sans benne ni vérins
		▲ ●	● ●	Refroidisseur d'huile d'essieux monté à distance			▲ ●	● ●	Batterie à débranchement	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Sans benne*
● ●	● ●	● ●	● ●	Refroidisseur d'huile moteur intégral	● ●	● ●	● ●	● ●	Batteries, 2 x 950 CCA	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	<b>Divers</b>
● ●	● ●	● ●	● ●	Réservoir pressurisé de liquide de refroidissement monté à distance, avec désaéragé continu du liquide	● ●	● ●	● ●	● ●	Phares de conduite	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Pneus radiaux 23.5R25, génie civil
● ●	● ●	● ●	● ●	Liquide de refroidissement COOL-GARD <sup>™</sup> John Deere pour intervalles prolongés	● ●	● ●	● ●	● ●	Phares de travail de luxe <sup>§</sup>	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Pneus radiaux 26.5R25, génie civil
● ●	● ●	● ●	● ●	Protège-ventilateur	● ●	● ●	● ●	● ●	Kit de câblage de gyrophares <sup>§</sup>	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Pneus radiaux 29.5R25, génie civil
				<b>Groupe motopropulseur</b>					Centre fermé, système à détection de charge	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Plate-forme de service du moteur
● ●	● ●	● ●	● ●	Transmission planétaire automatique ZF 6HP592C Ecomat 2+ sur moteur	● ●	● ●	● ●	● ●	Pompe principale à piston axial à cylindrée variable	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Groupes de graisseurs à distance
		● ●	● ●	Transmission planétaire automatique Allison 4500R ORS sur moteur			● ●	● ●	Vérins de basculement de benne à un étage	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	Verrouillage d'articulation
● ●	● ●	● ●	● ●	Blocage de convertisseur de couple	● ●	● ●	● ●	● ●	Réglage électrohydraulique de la benne	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	
● ●	● ●	● ●	● ●	Filtre de transmission de 1000 heures	● ●	● ●	● ●	● ●	Filtre à huile de 2000 heures	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	
									Filtre à huile de 4000 heures	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	
									Intervalles de vidange d'huile de 4000 heures	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	● ● ● ●	

<sup>†</sup> Option posée en usine.  
<sup>§</sup> Option posée hors usine.



La puissance nette du moteur est valable pour un camion doté de l'équipement standard, incluant l'épurateur d'air, le système d'échappement, l'alternateur et le ventilateur de refroidissement, dans des conditions normales d'utilisation, selon la norme ISO9249.

Les caractéristiques et la conception du camion peuvent être modifiées sans préavis. Les caractéristiques sont conformes, s'il y a lieu, aux normes ISO. Sauf indication contraire, ces caractéristiques s'appliquent à des camions avec équipement standard, pneus radiaux pour génie civil (23.5R25 pour les 250D et 300D ; 26.5R25 pour le 350D ; 29.5R25 pour le 400D), cabine ROPS, plein réservoir de carburant, et ayant à bord un opérateur de 175 lb (79 kg). Capacité et poids de charge basés sur matière pesant 2800 lb/vg<sup>3</sup> (1660 kg/m<sup>3</sup>).

