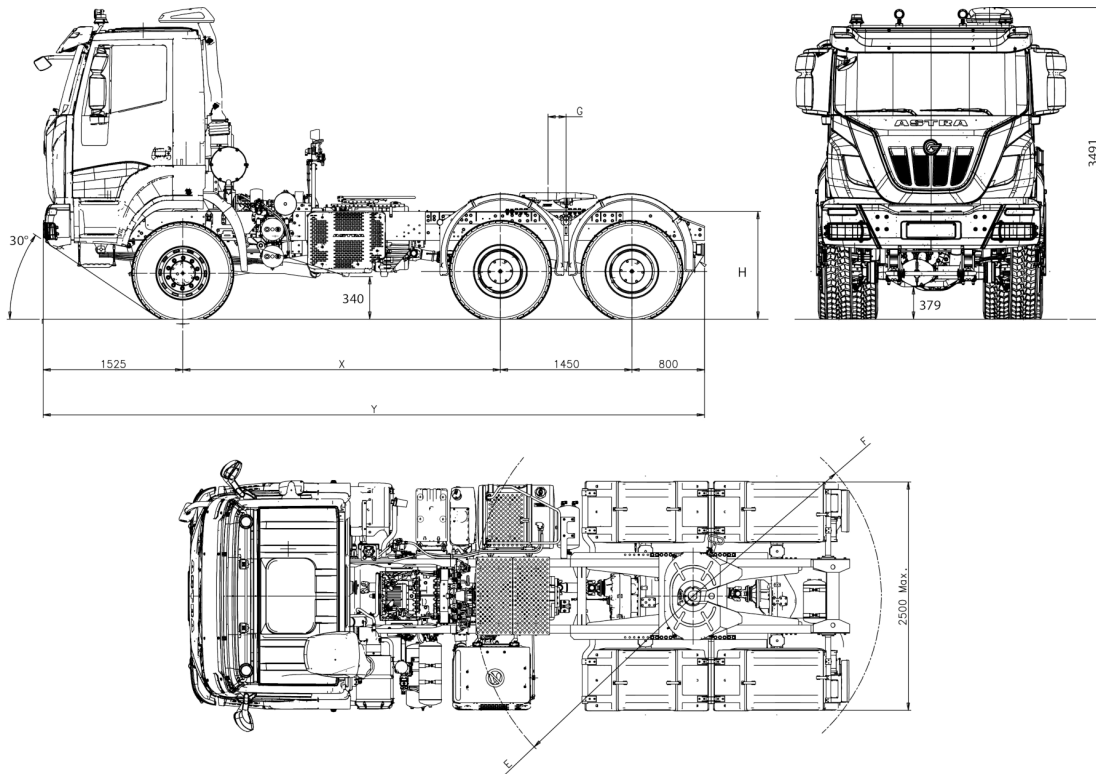


**Tractor 6x6
HD66.50T**

DIMENSIONES [MM]

X	K	G(1)	M max(*)	S	H		DIAMETRO DE GIRO (entre paredes)
					sin carga	con carga	
3500	7275	300		800	1245	1182	17400

(1) Colocación estándar de la quinta rueda. En caso de una colocación diferente, el valor puede cambiar en relación con el peso técnico máximo del vehículo. Valores a definir con la combinación al semirremolque.

DISTRIBUCIÓN DE PESOS [KG.]

X	Tara (*)			Masa técnica límite				
	Eje delantero	Ejes traseros	TOTAL	Eje delantero	Ejes traseros	Peso máximo 5a roda	Masa Maxima Autorizada	Combinación
3500	5730	5385	11115	8000 9000 (1)	32000 (2)	28665	40000 (2)	104000 (3)

MTMA: Masa máxima autorizada

(*) Peso neto incluido el conductor con tanques llenos hasta al menos 90%, equipados con equipo estándar de acuerdo con las especificaciones del fabricante y, si está montado, la masa de la carrocería, ruedas de repuesto y caja de herramientas.

(1) Con neumáticos 1° eje 385/65R22.5 o 325/95R24, ballestas reforzadas (OPT).

(2) Con neumáticos 325/95R24 o velocidad máxima 70 km/h en función del tipo y marca de los neumáticos.

(3) Hasta 130 toneladas para cajas de cambios mecánicas con opt 468 - cámaras rotativas de estacionamiento adicionales.



MOTORIZACION

Tipo **CURSOR 13 TURBO INTERCOOLER** common rail con gestión electrónica y sistema HI-eSCR. Culata de cilindros monobloque, cuatro válvulas por cilindro, pistones de aleación ligera. Cilindrada total: 12.882 cm³. Diámetro interior por carrera: 135 x 150 mm. 6 cilindros en línea. Refrigeración con agua. Filtro de aire en seco con cartucho de seguridad.

Potencia máx.(CEE)	368 KW (500 HP) @ 1900 rpm
Par máx.(CEE)	2300 Nm (235 kgm) @ 970 - 1525 rpm
Turbina	VGT(Turbo Geometría Variable)



CAMBIO

Cambio manual, **ZF 16S2520TO** tecnología Ecosplit 4 con servoshift, 16 marchas sincronizadas hacia adelante + 2 en marcha atrás.

Bajo pedido:

Automatizado ZF AS-Tronic **16AS2630TO**.

Velocidad en km/h calculada a un n.º de revoluciones con máxima potencia

Marchas / Relaciones del cambio

Modelo	Relación al puente	Marchas / Relaciones del cambio																M.A. 1	M.A. 2
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
16AS 2630 TO		14.12	11.68	9.54	7.89	6.52	5.39	4.57	3.78	3.09	2.56	2.09	1.73	1.43	1.18	1	.83	13.07	10.81
Off road lento	5.01	3.43	4.15	5.08	6.15	7.44	9.00	10.61	12.83	15.69	18.94	23.20	28.03	33.91	41.10	48.50	58.43	3.71	4.49
On road veloce	5.01	5.50	6.64	8.13	9.83	11.90	14.40	16.98	20.53	25.11	30.31	37.13	44.85	54.26	65.76	77.59	93.49*	5.94	7.18
16S 2520 TO		13.8	11.54	9.49	7.93	6.53	5.46	4.57	3.82	3.02	2.53	2.08	1.74	1.43	1.2	1	.84	12.92	10.8
Off road lento	5.01	3.51	4.20	5.11	6.12	7.43	8.88	10.61	12.70	16.06	19.17	23.32	27.87	33.91	40.41	48.50	57.73	3.75	4.49
On road veloce	5.01	5.62	6.72	8.18	9.78	11.88	14.21	16.98	20.31	25.69	30.67	37.30	44.59	54.26	64.66	77.59	92.37*	6.01	7.18

(*) Velocidad limitada con limitador: 90 km/h (legal) - Otras velocidades sujetas a la aprobación del Departamento Técnico de Astra.



EMBRAGUE

Monodisco en seco, diámetro 17". Embrague tipo tracción con muelle dediafragma. Mando de embrague hidroneumático servoasistido, con cilindro operador con recuperación del desgaste disco conducido.



REPARTIDOR

Mecánico de dos relaciones. Engranajes cilíndricos con dientes helicoidales montados en tres ejes, siempre en contacto entre ellos. Diferencial con bloqueo de mando neumático. Refrigeración con aire-aceite. Relación de transmisión 1:1-1:1,6. Relación de distribución del par del./tras. 1:2,2.



EJES

DELANTERO

Tipo motriz y direccional con doble reducción: central con corona cónica, lateral con grupo epicicloidial en los cubos de las ruedas.

Bajo pedido:

Bloqueo diferencial entre los ejes. Eje motriz reforzado con masa técnica límite 8t o 9t con suspensión reforzada. Relaciones al puente disponibles: 5,01; 5,47; 5,96; 6,28.

TRASEROS

Dos puentes motrices en tándem con doble reducción: central con par cónico, final en los cubos de las ruedas mediante grupo epicicloidial. Diferencial con bloqueo desde el puesto de conducción. El tándem está anclado al chasis por medio de varillas de reacción provistas de silentblock.

Bajo pedido: Relación al puente 1:4,229; 1:5,009; 1:5,558; 1:6,095; 1:6,588.



SUSPENSIONES

DELANTERA

1º eje con muelles de ballestas parabólicas, 4 hojas de 24x90 mm, con amortiguadores hidráulicos. Barra estabilizadora de serie en el 1º eje.

Bajo pedido: Muelles de ballestas parabólicas reforzadas, 5 hojas de 24x90 mm.

TRASEROS

Muelles parabólicos, basculantes sobre perno central: 4 hojas de 40x100 mm, con estribos de engridecimiento y varillas de reacción.

Bajo pedido:

Barra estabilizadora en el 2º eje. Barra estabilizadora en el 3º eje.

Muelles de ballestas semielípticas extrareforzadas, 10 hojas de 25x100 mm.



CHASIS

De acero especial de elevada resistencia a la fluencia, constituido por dos largueros planos paralelos (anchura 820 mm), sección en C (320x90x10 mm), unidos por travesaños emperrados R.B.M. (Rail Bending Moment): 202.020 Nm (20.593 kgm). Parachoques delantero de acero con rejillas para proteger los faros, gancho de maniobra delantero, barra antiempotramiento trasera, depósito de combustible de acero de 300 litros, tabla de escalada frontal, caja de herramientas, guardabarros

de

goma en 2º y 3º eje.

Bajo pedido: Bastidor ficticio con placa de montaje para rangua.



NEUMÁTICOS

DELANTEROS: 13R22.5 156/150 G Tubeless sencillos

TRASEROS: 13R22.5 156/150 G Tubeless dobles

Rueda de repuesto en el chasis.

Otras combinaciones posibles:

315/80 R22.5 156/150K

385/65 R22.5 160J (*) + 315/80 R22.5 156/150K

325/95 R24 162/160K (*)

(*) Obligatorio con capacidad delantera de 9 t.

El montaje de otros neumáticos está sujeto a la aprobación del Departamento Técnico de Astra.



FRENOS

Frenos delanteros y traseros del tipo de cuña "dúo-dúplex" con regulación automática de la holgura. Superficie frenante total neta: 9.276 cm². ABS + EBL de serie.

Freno de inercia: neumático con mando de pedal, con efecto en todas las ruedas.

Vehículos no aptos para el remolque con dos circuitos independientes, uno para el 1º eje y otro para el 2º y 3º eje. Vehículos aptos para el remolque con tres circuitos independientes, uno para el 1º eje, uno para el 2º y 3º eje y otro para el remolque.

Freno auxiliar: integrado en el freno de servicio. **Freno de estacionamiento:** mecánico de mano del tipo con muelles de mando neumático, con efecto en las ruedas del 2º y 3º eje.



INSTALACIÓN ELÉCTRICA

Tensión: 24 V.

Generador alternador 90 A - 28 V (2520 W).

Acumuladores: 2 en serie de 180 Ah.

Motor de arranque de 24 V 5,5 kW.

Seccionador general de la corriente con mando mecánico.



CABINA

Cabina de color blanco fabricada en acero galvanizado basculante hidráulicamente hasta 60°. Suspensión de la cabina con 4 muelles helicoidales, brazos guía, mortiguadores de doble efecto, barra estabilizadora y tampones de final de carrera. Cristales atérmicos de colores. Elevallas eléctricos por el lado del conductor y del pasajero. Espejos retrovisores externos manuales y espejo frontal según normas CE. Revestimientos internos completamente lavables e ignífugos. Conexión neumática para la limpieza de la cabina. Sistema de ventilación y de calefacción con 4 velocidades y función de recirculación del aire. Asiento del conductor con suspensión neumática y cinturón de seguridad. Asiento del pasajero con suspensión mecánica y cinturón de seguridad.