

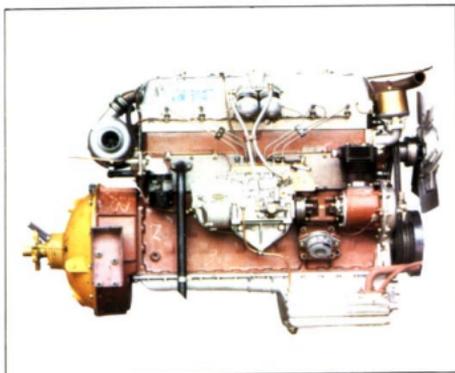


**3076 D**  
**3078**



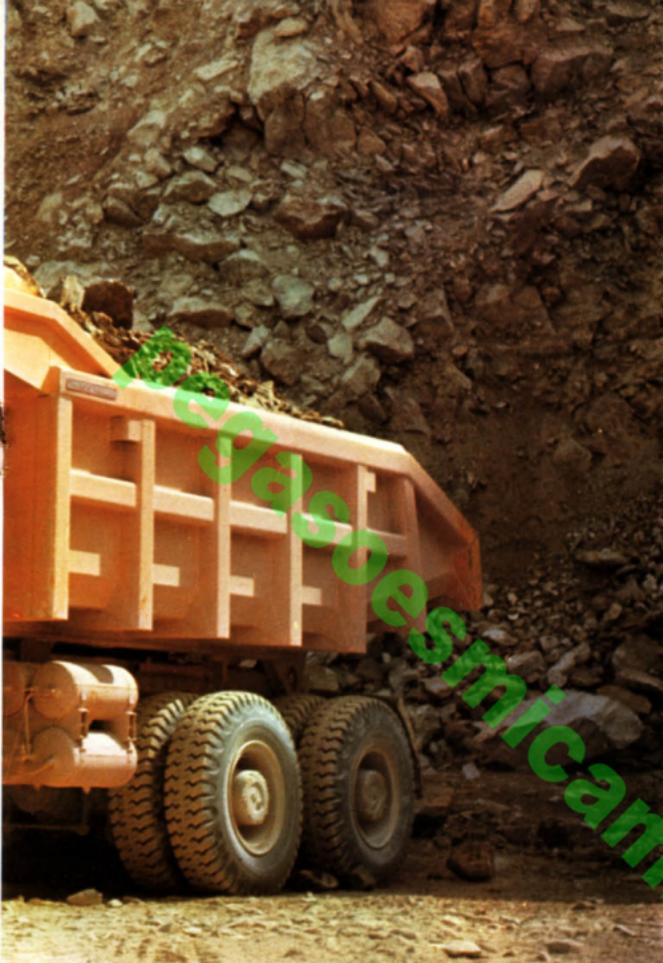
*Pegaso*

**3076 D**  
**3078**



#### Motor 9109-9

Potente, de gran par motor, bajo consumo y alta resistencia. Adaptado a las duras condiciones de trabajo en que se desenvuelve el vehículo. Diesel de 4 tiempos turboalimentado. Seis cilindros verticales en línea. Inyección directa. Diámetro 120 mm y carrera 155 mm. Cilindrada total 10518 cm<sup>3</sup>. Relación de compresión 15,5: 1. Par motor máximo 98 daNm (100 mkg) a 1400 r/min. Potencia máxima 191,2 kW (260 cv) a 2000 r/min. Consumo específico 225,6 g/kWh (166 g/cvh). Potencia fiscal 42 caballos. Capacidad de aceite 25 litros. Peso en seco sin embrague 975 kg.



Dispone de una mecánica experimentada y evolucionada, cigüeñal nitrurado en acero estampado de alta resistencia. Bielas sobredimensionadas con engrase al eje del émbolo.

Equipo de inyección PEGASO-BOSCH, con bomba estanca tipo "P", engrasada por el circuito de lubricación del motor y con corrector de humos. Lubricación muy cuidada por bomba de engranajes de gran caudal, filtro de presión, depurador centrifugo, intercambiador de calor de gran

poder refrigerante del aceite y filtro de cartucho especial para el turbocompresor.

Sistema de refrigeración muy elaborado, con bomba centrifuga, radiador con depósito de desaireación incorporado, dos termostatos, ventilador VISCO-BEHR de embrague sensitivo termohidráulico y un completo sistema de tubos y conductos que tienen como misión evitar la presencia de aire en el circuito.

Los DUMPER PEGASO 3076D y 3078 están diseñados y contruidos para realizar todo tipo de trabajo pesado, como son el transporte de minerales y rocas en minas, canteras, grandes desmontes, etc. Para ello se suministran con caja especial de carga o en bastidor, según se desee.

Los dos modelos aún pareciendo básicamente iguales, presentan características diferentes, por lo que permiten optar por el vehículo más apropiado a cada tipo de necesidad. Características comunes a ambos son la economía de adquisición y de mantenimiento, pues aún siendo vehículos especiales, son derivados directos de los vehículos de la gran serie, lo que representa una economía de fabricación y una gran facilidad de reparación para cualquiera de nuestros concesionarios.

El modelo 3076D es un dumper (6 x 4) de gran agarre y fácil maniobrabilidad en terrenos medianamente accidentados, gracias a su doble puente posterior motriz y a su gran capacidad de ascensión, mientras que el 3078 (6 x 6) en un vehículo de tracción total, lo que unido a sus ruedas de grandes dimensiones, con llanta de 24", le hace especialmente apto para cualquier tipo de trabajo aún en los lugares más accidentados.

La transmisión hasta los puentes se realiza por un embrague monodisco cerámico en seco, con accionamiento mecánico servoasistido y cambio de velocidades Pegaso (4 x 2) en el 3076 y ZF en el 3078.

El cambio de velocidades Pegaso (4 x 2) cuenta con cuatro velocidades en toma constante y un multiplicador, con lo que se obtiene un total de ocho relaciones adelante y dos hacia atrás. El mando de las velocidades se efectúa mecánicamente por la palanca de mando y el del multiplicador neumáticamente, mediante el giro del pomo de la palanca de mando. Las relaciones de transmisión están calculadas para el trabajo a realizar, por lo que varían de las correspondientes a los vehículos de serie.

El cambio ZF tipo 5K 110 GPA dispone de nueve velocidades adelante y marcha atrás, accionado por la palanca de mando y un interruptor electromagnético situado en dicha palanca. Una de las velocidades es una relación supercorta que permite el ascenso por rampas pronunciadas y la circulación a velocidad lenta. Adaptado al cambio de velocidades va el transferidor o caja de reenvío del que parten los ejes de transmisión del movimiento hacia el puente anterior o hacia los puentes posteriores.

El puente posterior es doble en tandem, de tipo flotante, con reducción cónica espiral en el diferencial y epicicloidal en los cubos reductores. Con objeto de repartir el par motor entre ambos puentes dispone de un tercer diferencial o diferencial compensador, que puede ser anulado mediante un dispositivo neumático, con lo que se logra una mayor adherencia en terrenos resbaladizos.

El puente anterior del 3078 es del tipo flotante con doble reducción, cónico espiral en el diferencial y epicicloidal en los cubos de rueda, la transmisión desde el diferencial a los cubos de rueda se realiza a través de los palieres y de juntas de doble cardan universal.

La dirección servohidráulica ZF proporciona un accionamiento suave y preciso en cualquier



circunstancia, es de tipo integral y en el vehículo 3078 cuenta con un cilindro de ayuda que actúa sobre la timonería del puente anterior. La relación de desmultiplicación es de 22,8: 1 y el diámetro del volante 550 mm.

Las ruedas del 3076 son del tipo de artillería con llanta de 8.00 x 20" reforzada y neumáticos de 12.00 x 20", en el 3078 las ruedas son de disco con llanta de 7,5 x 24" y neumáticos de 12.00 x 24", opcionalmente para la versión de carreteira se suministra con el mismo tipo de ruedas que el 3076, y las reducciones en los puentes opcionales.

El sistema de frenos es de gran eficacia y seguridad, con elementos notablemente experimentados, comprende dos circuitos totalmente independientes. Se pueden diferenciar cinco sistemas diferentes.

Freno de servicio, neumático, actúa sobre las ruedas de los dos primeros ejes mediante un circuito y sobre las del último puente posterior con otro, provistos de depósitos y cuerpo de válvula de accionamiento completamente independientes.

Freno de emergencia, actúa de una forma progresiva y automática, al descender la presión del circuito por debajo de los 4,5 kg/cm<sup>2</sup> de

presión, soltando las cámaras de muelle de los actuadores y frenando el vehículo.

Freno de estacionamiento, neumático, que desbloque las cámaras de muelle de los actuadores de los dos puentes posteriores.

Freno manual, neumático, que actúa sobre el eje o puente anterior y sobre el primer puente posterior, para mantener el vehículo frenado en las paradas y como freno auxiliar.

Freno motor, que cierra la salida de los gases de escape, convirtiendo el motor en compresor, frenando el vehículo en los descensos prolongados, evitando la acción continua de las zapatas sobre los tambores y su consiguiente calentamiento y desgaste.

La suspensión anterior consta de ballestas semielípticas longitudinales y amortiguadores hidráulicos telescópicos mientras que la del doble puente posterior es por ballestas semielípticas y brazos oscilantes encargados de repartir la carga entre ambos puentes, completada por barras de reacción, que soportan los esfuerzos de aceleración y frenado.

El bastidor de acero estampado en frío, con largueros de perfil en "U" de grandes dimensiones



324 x 90 x 8, reforzado por otra "U" interior y unido a los travesaños de gran resistencia por tornillos y tuercas de seguridad.

La instalación eléctrica a 24 V consta de alternador de 840 W, con regulador electrónico incorporado y dos baterías de 175 Ah, toda la instalación está protegida por fusibles y cuenta con un desconector de baterías.





La cabina está diseñada buscando una gran visibilidad, accesibilidad a los distintos grupos mecánicos y un fácil acceso. Es del tipo portante suspendida por apoyos elásticos que la aíslan del bastidor, está construida totalmente en chapa de acero.

Exteriormente destacan la calandra fácilmente desmontable y el capó motor exterior que dan acceso a todos los elementos importantes del motor, la puerta con cerradura de seguridad y cristal descendente, la ventana derecha de corredera y la posterior de maniobras.

Interiormente cuenta con una amplia caja de herramientas que sirve de asiento auxiliar, calefactor de gran potencia, luz interior, toma para portátil, etc.

El panel de instrumentos dispone de un completo equipo de control con velocímetro, cuentarrevoluciones, horómetro, indicador de nivel de combustible, termómetro, manómetros de aceite y de doble aguja para frenos y luces testigo de carga del alternador, presión de aire, de tracción total, de aplicación del freno de mano, de toma de fuerza conectada, etc.

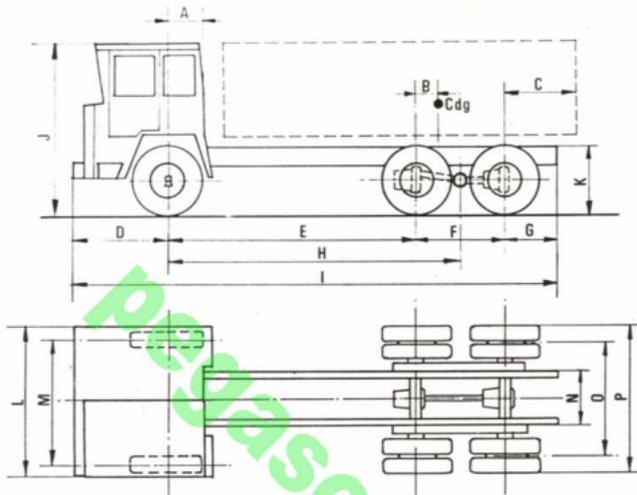


# características técnicas

	3076D	3078
<b>Tracción</b>	6 x 4	6 x 6
<b>Motor:</b> Modelo	9109/9	9109/9
Potencia	191,2 kW (260 cv)	191,2 kW (260 cv)
<b>Embrague:</b> Tipo	Monodisco	cerámico servoasistido
Diámetro		420 mm
<b>Cambio de velocidades:</b>	Pegaso 4 x 2 de toma constante	ZF 5K 110 GPA de 9 velocidades en toma constante
<b>Puente posterior:</b>	Doble en tandem, con	reducción en los cubos de rueda
<b>Reducciones</b>	Normal: 29/12 z 3,66 = 8,84: 1 Opcionales: 32/15 x 3,66 = 7,80: 1 28/11 x 3,66 = 9,31: 1	Normal: 32/15 x 3,66 = 7,80: 1 Opcional: 29/17 x 3,66 = 6,24: 1
<b>Ruedas y neumáticos:</b>	Tipo artillería, llanta 8.00 x 20" y neumáticos 12.00 x 20"	Tipo de disco 7,5 x 24" y neumáticos de 12.00 x 24" Opcional: De artillería 8.00 x 20" y neumático 12.00 x 20"
<b>Dirección:</b>		ZF servohidráulica integral con cilindro de ayuda
<b>Eje anterior:</b>	Rígido de sección en doble "T"	Puente motriz con iguales reducciones que el puente posterior
<b>Depósito de combustible:</b>	260 litros	360 litros

PRESTACIONES	VEHICULO 3076D											
	En carretera con peso máximo de 26000 Kg						Fuera de carretera con peso máximo de 33500 kg					
	Relación 8,84: 1		Relación 7,80: 1		Relación 9,31: 1		Relación 8,84: 1		Relación 7,80: 1		Relación 9,31: 1	
Velocidad Relación	V. máx. km/h	Pendiente máx. %	V. máx. km/h	Pendiente máx. %	V. máx. km/h	Pendiente máx. %	V. máx. km/h	Pendiente máx. %	V. máx. km/h	Pendiente máx. %	V. máx. km/h	Pendiente máx. %
4ª M 0,75: 1	60	1,9	69	1,4	57	2,1	60	1	69	0,6	57	1,1
4ª N 1,00: 1	45	3,3	51	2,6	43	3,6	45	2	51	1,5	43	2,3
3ª M 1,38: 1	33	5,4	37	4,5	31	5,8	33	3,7	37	3	31	4
3ª N 1,84: 1	25	8	28	6,7	23	8,5	25	5,7	28	4,7	23	6,1
2ª M 2,60: 1	17	12,2	20	10,5	17	13	17	8,9	20	7,6	17	9,5
2ª N 3,46: 1	13	17,1	15	14,8	12	18,2	13	12,7	15	10,9	12	13,5
1ª M 6,54: 1	7	36,1	8	31,1	7	30,4	7	26,8	8	23,1	7	28,4
1ª N 8,68: 1	5	51,5	6	43,8	5	55,2	5	37,4	6	32,2	5	39,9

VEHICULO 3078					
Fuera de carretera con peso máximo de 33500 kg			Fuera de carretera con peso máximo de 36 000 kg		
Relación 6,24: 1			Relación 7,80: 1		
Velocidad	Relación	V. máx. km/h	Pendiente máx. %	V. máx. km/h	Pendiente máx. %
9ª	1,02: 1	64	0,9	58	0,9
8ª	1,39: 1	47	2	43	2
7ª	1,90: 1	35	3,6	31	3,6
6ª	2,59: 1	25	5,7	23	5,7
5ª	3,51: 1	19	8,5	17	8,5
4ª	4,76: 1	14	12,4	12	12,4
3ª	6,52: 1	10	18	9	18
2ª	8,87: 1	7	25,8	6	25,7
1ª	13,40: 1	5	42,2	4	42,1



### medidas

	3076D	3078
A	647	697
B	200	—
C máx.	2000	1980
D	1748	1610
E	3800	3783
F	1400	1418
G	698	747
H	5200	4472,5
I	7646	7558,5
J	2677	2885
K	1086	1294
L	2442	2500
M	2070	2054
N	864	864
O	1830	1831
P	2499	2490

Cargas en (kg)	3076D En carretera	3076D Fuera de carretera	3078 Fuera de carretera con neumáticos 12.00 x 20"	3078 Fuera de carretera con neumáticos 12.00 x 24"
<b>Autobastidor con cabina</b>				
Sobre eje anterior	4135	4135	4640	4750
Sobre doble puente posterior	5065	5065	5360	5650
<b>Total</b>	<b>9200</b>	<b>9200</b>	<b>10000</b>	<b>10400</b>
<b>Caja + carga útil</b>				
Sobre eje anterior	1865	3365	2860	2750
Sobre doble puente posterior	14935	20935	20640	22850
<b>Total</b>	<b>16800</b>	<b>24300</b>	<b>23500</b>	<b>25600</b>
<b>Reparto de cargas sobre ejes</b>				
Sobre eje anterior	6000	7500	7500	7500
Sobre puente posterior	20000	26000	26000	28500
<b>PESO MAXIMO AUTORIZADO</b>	<b>26000</b>	<b>33500</b>	<b>33500</b>	<b>36000</b>

Nota.—Las características pueden ser modificadas por razones técnicas o comerciales, sin previo aviso. Abril, 1977

FABRICADO POR:

**E.N.A.S.A.**

EMPRESA NACIONAL DE  
AUTOCAMIONES, S. A.  
Madrid-Barcelona-Valladolid-Mataró

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

Comercial *Legado* s.a.



TELEX 27493 BUSKA E