



tractores
GAMA PESADA



Pegaso

TRACTORES
GAMA PESADA

cabina



La cabina PEGASO 7080 es de tipo portante, adelantada, totalmente construida en chapa de acero, suspendida por soportes elásticos de goma, siendo sus características principales: amplitud, confort, gran visibilidad y seguridad.

El aislamiento térmico y acústico es de gran eficacia, ya que el capó está recubierto interiormente de amianto, el cuerpo de la dirección se encuentra situado por debajo del suelo de la cabina y el interior se encuentra guarnecido casi en su totalidad.

Su característica interior más acusada, aparte del confort, es la amplitud en todas las dimensiones, por su bajo capó y su gran profundidad, capaz de albergar opcionalmente tres cómodos asientos y dos espaciosas literas. Los asientos son ajustables, el del ayudante con reposacabezas y el del conductor con regulación de elasticidad y amortiguación. Dispone de una amplia guantera con tapa y bolsas laterales en las puertas. La calefacción, de dos velocidades, cuenta con cuatro salidas hacia el parabrisas, un difusor en la consola central y otros dirigidos hacia los pies del conductor y del ayudante, también existen otros dos difusores de aire fresco en los extremos del panel.

El panel de instrumentos cuenta con todos los aparatos necesarios para un control minucioso del funcionamiento del vehículo: velocímetro, cuentakilómetros, cuentarrevoluciones, manómetro de doble aguja de presión de aire de frenos, manómetro de aceite, termómetro, indicador de nivel de combustible, luces testigo de presión de frenos, etc. El panel se puede levantar fácilmente, quedando accesibles los fusibles, que son de base cerámica, los distintos relés, de faros, de intermitentes y de bocinas, por lo que se facilita enormemente las distintas operaciones de reposición de dichos elementos. Asimismo va provisto de acoplamiento para altavoz, radio y enchufe para máquina de afeitar, magnetófono, etc.

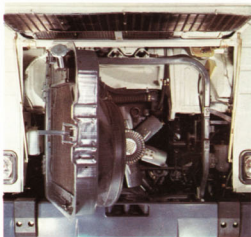


Exteriormente cabe destacar faros dobles, que facilitan notablemente la conducción nocturna, la calandra, que es girable hacia arriba con sólo levantar los pestillos laterales, quedando accesibles la varilla de nivel y el brocal de llenado de aceite del motor, el depósito de aceite de la servodirección, el depósito de agua del lavaparabrisas y el motor del limpiaparabrisas.

La ventana de aireación del techo permite cinco posiciones de abertura y la posibilidad, dadas las dimensiones normalizadas del alojamiento, de instalar un acondicionador de aire. Cuatro parasoles, tres frontales y uno lateral, cubren totalmente la parte superior del parabrisas.

Parabrisas panorámico de una sola luna. Limpiaparabrisas, en negro mate para evitar reflejos, de tres brazos y dos velocidades. Lavaparabrisas eléctrico con tres surtidores.

Espejos retrovisores de grandes dimensiones, con una verdadera doble fijación para evitar vibraciones.

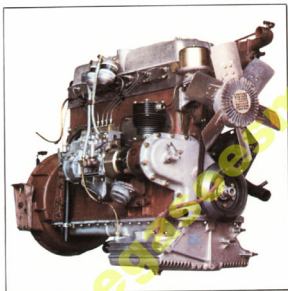


motores

Ambos motores disponen de una mecánica experimentada y evolucionada, cigüeñal nitrurado en acero estampado de alta resistencia. Bielas sobredimensionadas con engrases al eje del émbolo.

Equipo de inyección PEGASO-BOSCH, con bomba estanca tipo «P», con corrector de humos en el motor sobrealimentado. Lubricación por bomba de engranajes de gran caudal, filtro de presión, depurador centrífugo y además intercambiador de calor y filtro de cartucho en los sobrealimentados.

El sistema de refrigeración, de cuidado diseño, consta de bomba centrífuga, radiador abatible de cobre, con depósito de desaieración 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.



motor de 200 cv
sobre 2080/1/4

Forma constructiva	Vertical en línea
Ciclo	Diesel 4 tiempos
Alimentación	Aspirado
Sistema de inyección	Directa
Número de cilindros	6
Diámetro del cilindro	120 mm
Carrera del émbolo	155 mm
Cilindrada total	10 518 cm ³
Potencia máxima	147,1 kW (200 cv) a 2 100 r/min
Par máximo	70,6 daNm (72 mkg) a 1 250 r/min
Relación de compresión	16 : 1
Consumo específico	230 g/kWh (169,5 g/cvh)
Orden de inyección	1-5-3-6-2-4
Potencia fiscal (en España)	42 caballos
Peso (en seco y sin embrague)	915 kg
Capacidad de aceite	22 litros



motor de 260 cv
sobre 2080/51/54/64

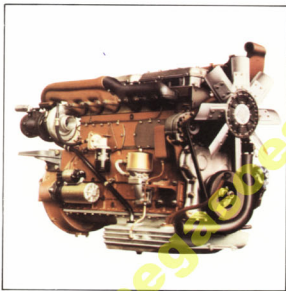
Forma constructiva	Vertical en línea
Ciclo	Diesel 4 tiempos
Alimentación	Turboalimentado
Sistema de inyección	Directa
Número de cilindros	6
Diámetro del cilindro	120 mm
Carrera del émbolo	155 mm
Cilindrada total	10 518 cm ³
Potencia máxima	191,2 kW (260 cv) a 2 000 r/min
Par máximo	98 daNm (100 mkg) a 1 400 r/min
Relación de compresión	15 : 5
Consumo específico	225,6 g/kWh (166 g/cvh)
Orden de inyección	1-5-3-6-2-4
Potencia fiscal (en España)	42 caballos
Peso (en seco y sin embrague)	975 kg
Capacidad de aceite	25 litros

Motores de elevado rendimiento, que aunan la experiencia de diseño de los motores PEGASO, cigüeñal nitrurado, bielas robustas de acero al cromo, engrase al eje del émbolo, dos culatas de cuatro válvulas de diseño especial, con conductos de admisión independientes para cada válvula.

Equipo de inyección PEGASO-BOSCH, con bomba estanca tipo «P» con corrector de humos incorporado.

Lubricación muy cuidada, por bomba de engranajes, filtro a presión, depurador centrífugo, intercambiador de calor de gran poder refrigerante y filtro de cartucho especial para el turbocompresor.

Sistema de refrigeración con equipo de desaireación del circuito, bomba centrífuga de gran caudal, radiador abatible de cobre con depósito nodriza incorporado, dos termostatos de gran abertura, ventilador VISCO-BEHR de embrague sensitivo termohidráulico de ocho palas.



**motor de 306 cv
sobre 2081/60**

Forma constructiva	Vertical en línea
Ciclo	Diesel 4 tiempos
Alimentación	Turboalimentado
Sistema de inyección	Directa
Número de cilindros	6
Diámetro del cilindro	130 mm
Carrera del émbolo	150 mm
Cilindrada total	11 945 cm ³
Potencia máxima	225 kW (306 cv) a 2 200 r/min
Par máximo	107 daNm (109 mkg) a 1 500 r/min
Relación de compresión	14,5 : 1
Consumo específico	210 g/kWh (154 g/cvh)
Orden de inyección	1-5-3-6-2-4
Potencia fiscal (en España)	45 caballos
Peso (en seco y sin embrague)	1 120 kg
Capacidad de aceite	28 litros



**motor de 352 cv
sobre 2082/60 y 2089/60**

Forma constructiva	Vertical en línea
Ciclo	Diesel 4 tiempos
Alimentación	Turboalimentado
Sistema de inyección	Directa
Número de cilindros	6
Diámetro del cilindro	130 mm
Carrera del émbolo	150 mm
Cilindrada total	11 945 cm ³
Potencia máxima	259 kW (352 cv) a 2 200 r/min
Par máximo	129 daNm (131 mkg) a 1 500 r/min
Relación de compresión	14,5 : 1
Consumo específico	208 g/kWh (153 g/cvh)
Orden de inyección	1-5-3-6-2-4
Potencia fiscal (en España)	45 caballos
Peso (en seco y sin embrague)	1 120 kg
Capacidad de aceite	28 litros

camiones tractores mod. 2080/4, 51, 54, 64



características

La gama de vehículos tractores pesados de dos ejes PEGASO consta de seis modelos, que surgen de la combinación de cuatro motores de potencias diferentes (200, 260, 306 y 352 cv) con dos tipos de puentes y dos cambios de velocidades, logrando cubrir todo tipo de necesidades y aplicaciones.

El vehículo 2080/4 se caracteriza por su motor de 200 cv, embrague servoasistido

neumáticamente de 400 mm, cambio de velocidades 4×2 de ocho velocidades, y puente posterior, con reducción cónico espiral en el diferencial y epicicloidial en los cubos de rueda. Dicho puente cuenta con engrase de los cubos de rueda y cubos reductores, mediante aceite a presión por bomba de engranajes y filtro.

El modelo 2080/51 consta de un motor de 260 cv

turboalimentado, embrague de 420 mm, cambio de velocidades 4×2 y puente posterior de doble reducción en el diferencial, mientras que el modelo 2080/54 difiere en la incorporación del puente de reducción en los cubos de rueda y engrase forzado mediante bomba de engranajes.

Los vehículos 2080/64, 2081/60 y 2082/60 son básicamente iguales, variando en la aplicación de los motores de 260, 306 y 352 cv,

64, 2081/60 y 2082/60



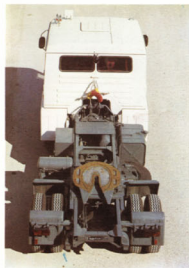
al tener que transmitir la mitad de los esfuerzos.

La suspensión anterior consta de ballestas semielípticas longitudinales de gran longitud, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora, mientras que la posterior consta de ballestas semielípticas y ballestín.

La servodirección hidráulica tipo Blok, de bolas recirculantes, permite una conducción suave y cómoda, ya que está instalada debajo de la cabina, evitando los ruidos y el calor propios de su funcionamiento.

El sistema de frenos es de gran seguridad, consta de los siguientes circuitos: freno de servicio, neumático de doble circuito; de emergencia, actúa cuando desciende la presión del circuito por avería; de estacionamiento, por actuadores de muelle; del remolque, actúa únicamente sobre los frenos del remolque; de motor, cierra la salida de los gases de escape.

Los frenos de remolque están mandados por una válvula de cinco tomas, que actúa en función de los tres circuitos principales del vehículo: frenos anteriores, posteriores y emergencia. De tal forma que en caso de avería de uno de ellos se asegura la frenada del remolque.



respectivamente. El embrague del primero es de 420 mm monodisco, mientras que en los segundos es de 380 mm bidisco. Todos ellos montan el cambio de velocidades Fuller de nueve velocidades adelante y dos hacia atrás, que se caracteriza por su forma constructiva, ya que consta de dos ejes intermedios gemelos, que dividen el par a transmitir, con lo que se reducen notablemente las dimensiones de los piñones y ruedas,

camion tractor mod. 2089/60

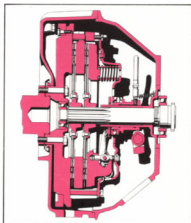


características

El camión tractor 2089/60 está diseñado para realizar tanto los trabajos propios de cualquier vehículo tractor, como transportes especiales, dada su gran potencia, primera en el mercado, y la gran adherencia que le proporciona el doble puente posterior motriz. Está constituido fundamentalmente por un motor de 352 cv, embrague bidisco

de 380 mm servoasistido neumáticamente, cambio de velocidades Fuller de nueve velocidades adelante y dos hacia atrás, agrupadas en dos gamas, realizándose el cambio de gama mediante un pulsador incorporado en la palanca de mando. La primera velocidad es una supercorta que facilita el arranque y la circulación a pequeñas velocidades, dada su gran reducción.

El puente posterior es doble en tándem, de tipo flotante, con reducción cónica espiral en el diferencial y epicicloidial 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.

La suspensión anterior se realiza por ballestas semielípticas longitudinales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. La suspensión del puente posterior doble 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.

La dirección es servohidráulica Blok, de gran suavidad de funcionamiento y reducidas dimensiones, que le permiten ir instalada por debajo de la cabina, con lo que se consigue eliminar el calor y el ruido producidos en el funcionamiento del vehículo. Va equipada con válvula rotativa, husillo de bolas recirculantes y columna articulada de seguridad.

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

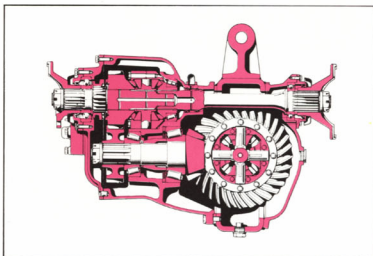
a) Freno de servicio, neumático, actúa sobre las ruedas anteriores mediante un

circuito y sobre las posteriores con otro provisto de depósitos y cuerpo de válvula de accionamiento completamente independientes.

- b) Freno de emergencia, actúa de una forma progresiva y automática, al descender la presión del circuito por debajo de $4,5 \text{ kg/cm}^2$.
- c) Freno de estacionamiento, neumático, que desbloquea las cámaras de muelle de los actuadores.

d) Freno de remolque, accionado mediante una válvula manual, frena únicamente al remolque, lo que permite retenerle en las bajadas y momentos difíciles.

e) Freno de motor, que cierra la salida de los gases de escape, convirtiendo el motor en compresor, frenando el vehículo en los descensos prolongados.



prestaciones

Velocidad	Relación	VEHICULO 2080/4						VEHICULO 2080/51						VEHICULO 2080/54					
		Relación 5,97 : 1		Relación 7,17 : 1		Relación 8,41 : 1		Relación 5,76 : 1		Relación 6,58 : 1		Relación 7,34 : 1		Relación 5,81 : 1		Relación 6,45 : 1		Relación 7,17 : 1	
		Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %	Veloc. máx. km/h	Pendiente máx. %
4.* M	0,75 : 1	96	—	80	0,2	106	—	95	—	83	—	75	0,1	94	0,4	85	0,6	76	0,8
4.* N	1,00 : 1	72	0,4	60	0,7	80	0,2	71	0,2	62	0,6	56	0,9	71	1	63	1,3	57	1,6
3.* M	1,38 : 1	52	1,1	43	1,6	58	0,8	52	1,2	45	1,7	41	2,1	51	2	46	2,4	41	2,8
3.* N	1,84 : 1	39	1,9	33	2,6	43	1,6	39	2,3	34	3	30	3,6	38	3,1	34	3,6	31	4,2
2.* M	2,60 : 1	28	3,3	23	4,3	31	2,9	27	4,2	24	5,2	22	6	27	5	24	5,8	22	6,6
2.* N	3,46 : 1	21	4,9	17	6,2	23	4,3	21	6,4	18	7,6	16	8,8	20	7,2	18	8,2	16	9,3
1.* M	5,35 : 1	13	8,5	11	10,5	15	7,6	13	11,2	12	13,1	11	14,9	13	12	12	13,6	11	15,3
1.* N	7,10 : 1	10	11,8	8	14,5	11	10,6	10	15,7	9	18,3	8	20,8	10	16,6	9	18,7	8	21

Velocidad

8.*
7.*
6.*
5.*
4.*
3.*
2.*
1.*
Supercorta

pesos y cargas (en kg)

	2080/4	2080/51 2080/54	2080/64	2081/60 2082/60	2089/60
Autobastidor con cabina:					
Sobre eje anterior	4 170	4 240	4 270	4 450	4 425
Sobre puente posterior	2 080	2 080	2 080	2 050	3 225
Total	6 250	6 320	6 350	6 500	7 650
5.* rueda + semirremolque + carga:					
Sobre eje anterior	1 400	1 410	1 400	1 250	1 075
Sobre puente posterior	10 920	10 920	10 920	10 950	12 375
Sobre ejes semirremolque	19 430	19 350	19 330	19 300	16 900
Total	31 750	31 680	31 650	31 500	30 350
Reparto de pesos sobre los ejes:					
Sobre primer eje (nominal)	5 570	5 650	5 670	5 700	5 500
Sobre primer eje (máximo admisible)	6 000	6 000	6 000	6 500	6 000
Sobre puente posterior o tándem	13 000	13 000	13 000	13 000	15 600
Sobre ejes semirremolque	19 430	19 350	19 330	19 300	16 900
PESO TOTAL EN CARGA	38 000	38 000	38 000	38 000	38 000

NOTA: Las características de este folleto pueden ser modificadas por razones técnicas o comerciales, sin previo aviso. Marzo, 1977.

	2080/4
Tracción	4 × 2
Motor: modelo potencia	9105/45 147,1 kW (200 cv)
Embrague: tipo diámetro mando	400 mm
Cambio de velocidades	Pegaso
Puente posterior:	Reducción en cubos reductores
Reducciones	Normal: 5,97 : 1 Opcionales: 7,17 : 1 5,41 : 1
Ruedas y neumáticos	
Eje anterior	
Dirección	
Radio de giro	9 980 mm
Frenos	
Servicio	
Superficie de frenado	4 761 cm ²
Estacionamiento	
Emergencia	
Remolque	
Motor	
Suspensión	
Anterior	
Posterior	
Bastidor	
Ancho	
Sección principal	
Cabina	
Equipo eléctrico	
Alternador	
Baterías	
Depósito de combustible	360 litros

medidas

2080	2080/4 2080/51 2080/54 2080/64	2081/60 2082/60
A	406	406
B	264 a 505	244 a 505
C	1 570	1 570
D	3 370	3 370
E	1 000	1 000
F	5 940	5 940
G	2 806	2 806
H	264	264
I	271	262
J ₍₁₎	1 011	1 011
K ₍₁₎	1 259	1 259
L	2 440	2 440
M	2 020	2 020
N	864	864
O	1 842	1 842
P	2 500	2 500
R	1 700	1 660

(1) Bajo carga estática

