

# TRANSPORTE DE CABALLOS

FOTO NOTICIA

**camibus**

**UNA VERSION PINTORESCA  
DENTRO DEL SECTOR**

He aquí una curiosa versión realizada por Silgar para el transporte de los caballos de Joao Moura. Como puede apreciarse en esta fotografía, la unidad se ha realizado adoptando la línea de cabina normal y habitáculo de carga elevado. La cabina lleva una parte posterior para el traslado de los propios encargados de los caballos. Sólo tiene dos puertas de acceso a cabina.

Por primera vez, en lo que se viene observando en este tipo de unidades, se

ha empleado la pintura del vehículo como elemento estético con una evidente armonización del conjunto. La línea de pintura ascendente tras el eje posterior, le da una agilidad que favorece al vehículo.

Si desea ampliar datos señale la referencia 178 en la tarjeta de información y envíenosa. Es un servicio gratuito.



ARMAMENTO Y LOGÍSTICA

# MEDIOS CONTRACARRO Y VEHÍCULOS



*La serie Medios Terrestres, compuesta por Carros y Blindados, Artillería y Misiles, y Medios Contracarro y Vehículos, le permitirá estar al día en todo lo referente a los más modernos medios de combate terrestre, un campo que se enriquece día a día con la llegada de nuevos y más sofisticados modelos con tecnologías cada vez más capaces y efectivas. Con estos libros conocerá cuáles son las últimas incorporaciones a los ejércitos terrestres, así como las más brillantes prestaciones de todos y cada uno de los más capaces sistemas de combate terrestre.*

En **Medios Contracarro y Vehículos** podrá conocer cuáles son los sistemas misilísticos más avanzados capaces de inutilizar a cualquier carro de combate desde una distancia de cuatro kilómetros, y sin que éste pueda tener capacidad de reacción. Así mismo, sabrá cuáles son las características de los más modernos vehículos ligeros y pesados, medios capaces de desplazarse por terrenos áridos y nevados, y de transportar cargas de hasta 100 toneladas.

ISBN 84-95323-38-9



**CAMIONES ESPAÑOLES: AUTARQUÍA PRODUCTIVA**

**PARRILLA FRONTAL**  
 Las parrillas frontales están integradas las faros y la parrilla para conducir por la noche, una sirga de arrastre y un gancho de arrastre. En su parte superior hay una serie de varillas que protegen la parrilla frontal.



**POSICIÓN DE LA CABINA**  
 El eje delantero se sitúa el 100/42 de 6 cilindros, que para mover este camión en terreno, incluso cuando...



**RETROVISORES DE GRAN TAMAÑO**  
 La posición bastante elevada del conductor y la ausencia de visión trasera por el sector central requieren del empleo de unos retrovisores de gran tamaño que permiten realizar las maniobras con mejor precisión.



**ARQUILLOS**  
 En la parte delantera de la zona de carga suelen situarse los arquillos que permiten situar una capota de lona que cubre la zona de carga y la protege de las inclemencias atmosféricas y meteorológicas.

**PAREDES**  
 Las paredes que forman el lateral de la zona de carga se abatirán para facilitar la descarga que exijan los tipos de entrada de mercancía.

**PUERTO DE CONDUCCIÓN**  
 Bien resuelto, en el puesto de conducción de este camión Pegaso destaca el volante de gran tamaño y los mandos para empleo militar y los indicadores que muestran los datos relativos al combustible, temperatura...



**ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CAMIÓN PEGASO 4X4 7217A**

Capacidad del depósito	350 l
<b>PROPULSIÓN:</b>	
Motor diesel Pegaso modelo 9100/42 de 6 cilindros que rinde 170 CV a 2.100 rp.m.	
<b>PRESTACIONES:</b>	
Pendiente longitudinal	70 %
Pendiente transversal	30 %
Vadeo	1 m
Velocidad máxima	90 km/h
Radio de giro	11,3 m
Autonomía	900 km

**ARQUILLOS PARA LA CAPOTA DE LONA**

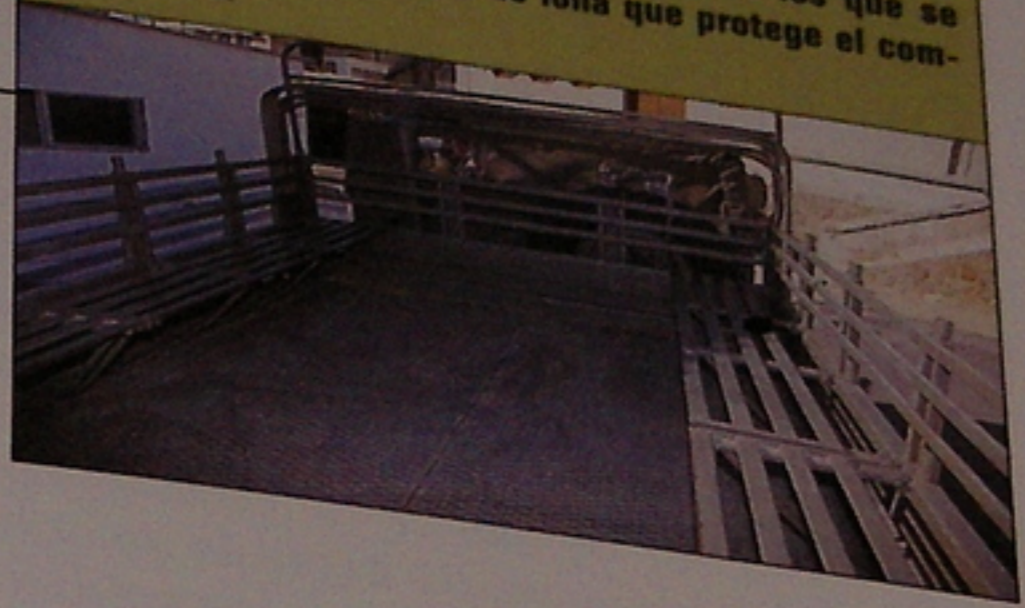
En la parte delantera de la zona de carga suelen situarse los arquillos que permiten situar una capota de lona que cubre la zona de carga y la protege de las inclemencias atmosféricas y meteorológicas.

**PAREDES ABATIBLES**

Las paredes que forman la caja de transporte pueden abatirse para aquellas operaciones de carga y descarga que exijan la máxima amplitud en el sector de entrada de mercancías a esta zona.

**CAJA DE CARGA**

De amplias dimensiones y con dos bancos en sus costados para transportar una veintena de soldados, la caja de carga destaca por su amplitud y por los soportes que dan rigidez a los arquillos, sobre los que se puede colocar una capota de lona que protege el compartimento.



**MOVILIDAD TOTAL**

Cada una de las cuatro ruedas motrices está asociada a un eje que le confiere movilidad en todo tipo de terrenos. Una amortiguación por ballestas absorbe las irregularidades del terreno. Delante de la rueda trasera izquierda está la salida del silencioso de gases.



**PUESTO DE CONDUCCIÓN**

En el puesto de conducción de la Pegasus destaca el volante de gran tamaño para un mayor campo de visión, un asiento bastante espacioso para un mayor confort y los indicadores que permiten un mayor control de los datos relativos al combustible, temperatura...



or la

de  
rsos  
las  
paí-  
kina  
bón,  
lia y

de  
om-  
nión  
una  
das a  
e dar  
ta la  
ndas  
cuyo  
km,  
15 y  
gun-  
esta-  
cen-  
nero

**MEDIOS TERRESTRES** **CAMIONES ESPAÑOLES: AUTARQUÍA PRODUCTIVA**

**PARRILLA FRONTAL**

En el parachoques frontal están integrados los faros y la luz de guerra para conducir por la noche, una sirga de remolque y un gancho de arrastre. En su parte superior hay una rejilla de varillas que protege la parrilla frontal de pequeños golpes.

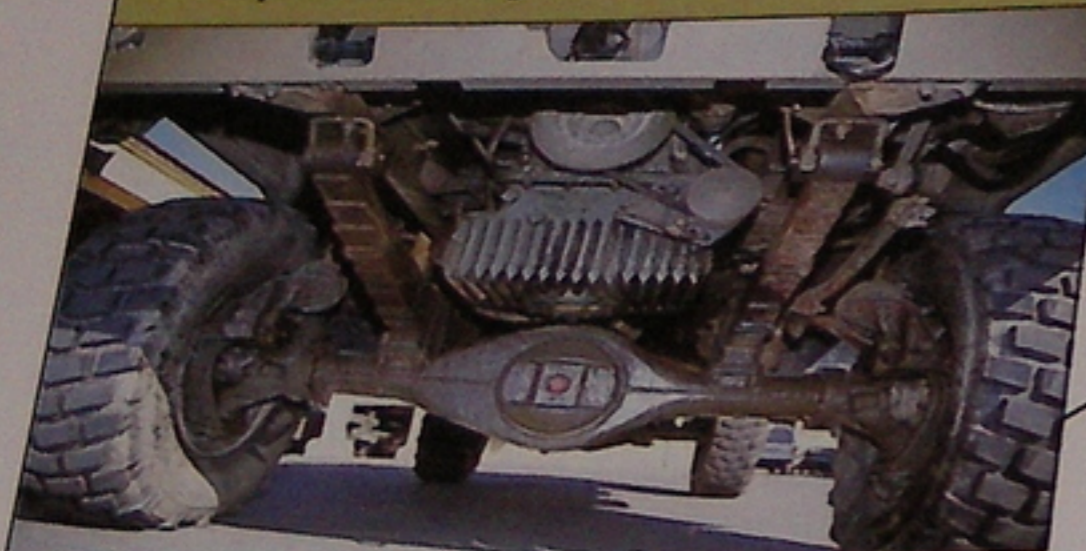


**RETROVISORES DE GRAN TAMAÑO**

La posición bastante elevada del conductor y la ausencia de visión trasera por el sector central requieren del empleo de unos retrovisores de gran tamaño que permiten realizar las maniobras con mejor precisión.

**PROPULSOR BAJO LA CABINA**

Entre el piso de la cabina y el eje delantero se sitúa el motor diesel Pegaso modelo 9100/42 de 6 cilindros, que ofrece 170 caballos, suficientes para mover este camión de dos ejes por cualquier tipo de terreno, incluso cuando va completamente cargado.



**CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS CAMIÓN PEGASO 4X4 7217A**

**COSTE EN MILES DE DÓLARES:** 83.400

**DIMENSIONES:**

Longitud 7,05 m

Altura 2,755 m

Anchura 2,406 m

Capacidad del depósito 350 l

**PROPULSIÓN:**

Motor diesel Pegaso modelo 9100/42 de 6 cilindros que rinde 170 CV a 2.100 r.p.m.

**PRESTACIONES:**

70 %

**PUESTO DE CONDUCTA**

Comodo y bien resuelto, en los camiones Pegaso destaca que facilita los movimientos, como diseñado para empleo en terrenos difíciles, presentando los datos relativos al motor...



CARROCERIAS  
CARGAS DIVERSAS  
NORMAS TIR



FURGONES  
ISOTERMOS  
FRIGORIFICOS METALICOS  
Y PLASTICO INTEGRAL

# Metálicas Miró, S. L.

Carretera de Alicante, s/n.

Teléfono 34 33 93

ALCOY





# industrial de carrocerias s.c.

PROYECTO Y CONSTRUCCION EN SERIE DE CARROCERIAS METALICAS  
ESTAMPACION DE PANELERIA PARA AUTOMOVIL

Zona Industrial S. Lorenzo  
**TARRASA**

Apartado 248  
Teléfono 298 08 54 \*

21.271-R

## Carrocerías IÑESTA

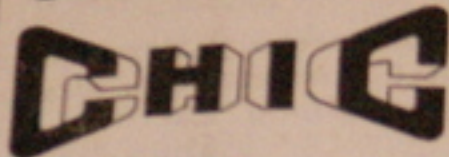
Construcción de Carrocerias y Furgones



José Bernad Amorós, 120  
Teléfono 45 52 59

**ELCHE**

## CARROCERIAS



CARROCERIAS  
EN GENERAL

de madera, metálicas en alu-  
minio o políester - Furgones  
Frigoríficos e Isotermos - Ca-  
rrocerias en tipo T. I. R. y  
montaje de Basculantes

Domicilio particular:  
RAFAEL RUIZ, 11, 2.º, 1.ª

TALLERES:  
C/. CAMINO BUROT, s/n.  
TELEFONO 23 21 93  
**LERIDA**



20.753-R

## Carrocerías **AMANDO**

CHAPISTERIA, PINTURA Y  
FABRICACION DE CARROCERIAS  
CAMIONES Y TURISMOS  
MONTAJE DE EQUIPOS BASCULANTES  
PARA TODO TIPO DE CAMION



**LEON**

Teléfonos 21 26 14 - 21 48 00

20.933-R

## CARACTERÍSTICAS GENERALES:

Los CAMIONES «PEGASO-COMET», MODELOS 1090, 1090 L, 1090 EL/1 y 1090 V fueron diseñados especialmente para soportar largos kilometrajes de trabajo duro y continuo. La robustez de todos sus órganos y su potente motor de 125 CV a 2.600 r. p. m. aseguran un servicio continuo altamente satisfactorio.

### EMBRAGUE

Monodisco, de 14" de diámetro exterior, trabajando en seco y accionado hidráulicamente.

### CAMBIO DE VELOCIDADES

De engrane constante, con seis velocidades (una, superdirecta) y una marcha atrás.

### EJE ANTERIOR

De sección doble «T», estampado en acero aleado y tratado térmicamente.

### PUNTE POSTERIOR

De tipo flotante, con una sola velocidad y doble reducción:  
Reducción total en el puente, 6,933 : 1 (modelos 1090, 1090 L y 1090 EL/1),  
7,408 : 1 (modelo 1090 V).

### RUEDAS Y NEUMÁTICOS

Ruedas: de «disco», estampadas en placa de acero.  
Neumáticos: sencillos los anteriores y gemelos los posteriores, de 9,00 — 20", de 14 lonas.

## SUSPENSION

Por ballestas semielípticas longitudinales, montadas con gemetas, tanto las anteriores como las posteriores, estas últimas con ballestín.

En el eje anterior van montados amortiguadores telescópicos de doble efecto.

## FRENOS

- De pie, sobre todas las ruedas, movido por aire comprimido.
- De mano, mecánico, y actuando sobre los tambores de las ruedas posteriores.

## DIRECCION

Tipo «PEGASO», de tornillo-sin-fin globoidal, y doble rodillo.

## EQUIPO ELECTRICO

Tensión de la instalación, 24 voltios; dinamo y regulador-disyuntor de 300 W; motor de arranque de 4 CV; baterías, 2, de 12 voltios y 84 Amp-hora.

## CABINA «PEGASO», MODELO 7040

Panorámica, totalmente en acero, montada sobre suspensión elástica por tres puntos, diseñada para un acceso fácil, máxima visibilidad y comodidad del conductor. Equipada con doble techo, dos asientos ajustables, cristales de puertas ocultables, dos limpiaparabrisas, dos espejos retrovisores y tablero de instrumentos completo.

## RADIO DE GIRO

Exterior mínimo del vehículo, 8,5 m. (modelo 1090), 9,2 m. (modelo 1090 L), 10,8 m. (modelo 1090 EL/1), 7,6 m. (modelo 1090 V).

# Modelo 1090 y derivados



## CAMIONES Y TRACTORES



### CAMION-TRACTOR Z-702 (Barajas)

#### MOTOR

Pegaso Diesel, 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 6 en V a 120°.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 115×120 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 7.479 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.000 rpm.

POTENCIA RÉGIMEN MÁXIMO: 120 CV.  
 POTENCIA FISCAL: 34 CV.

#### AUTOBASTIDOR

PASO (distancia entre ejes): 3.000 mm.  
 VÍA ANTERIOR: 2.060 mm.  
 VÍA POSTERIOR: 1.727 mm.  
 LONGITUD MÁXIMA AUTOBASTIDOR: 5.165 milímetros.

#### AUTOTREN

LONGITUD TOTAL: 10.510 mm.  
 ANCHO MÁXIMO: 2.450 mm.

#### PESOS

CAMIÓN-TRACTOR (tara): 4.380 kg.  
 SEMIRREMOLQUE (tara): 2.520 kg.  
 CARGA ÚTIL: 9.500 kg.  
 PESO TOTAL DEL AUTOTREN: 16.400 kg.

### CAMION PEGASO-LEYLAND 15 Tn.

#### MOTOR

MOTOR: Diesel 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 6 en línea.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 118×155 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 10.170 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.000 rpm.  
 POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 165 CV.

POTENCIA FISCAL (en España): 41 CV.

#### AUTOBASTIDOR

PASO: 5.410 mm.  
 VÍA ANTERIOR: 1.903 mm.  
 VÍA POSTERIOR: 1.740 mm.  
 RADIO DE GIRO: 10.500 mm.

#### CARROCERIA

LONGITUD MÁXIMA: 9.620 mm.

ANCHO MÁXIMO: 2.450 mm.  
 DIMENSIONES CAJA: 7.350×2.300 mm.  
 SUPERFICIE PLATAFORMA: 17 m<sup>2</sup>.

#### CARGA Y UTILIZACIONES

TARA (con cabina): 7.250 kg.  
 PESO MÁXIMO ADMITIDO: 22.900 kg.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 73 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 23 %.

### CAMION PEGASO-LEYLAND 16 Tn.

#### MOTOR

MOTOR: Diesel 4 tiempos, inyección directa.

NÚMERO DE CILINDROS: 6 en línea.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 118×155 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 10.170 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.000 rpm.  
 POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 165 CV.  
 POTENCIA FISCAL (en España): 41 CV.

#### AUTOBASTIDOR CARGA Y UTILIZACIONES

TARA (con cabina): 7.800 kg.  
 PESO MÁXIMO ADMITIDO: 24.950 kg.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 62 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 24 %.

### CAMION PEGASO 1060 (3.º eje autogiratorio)

#### MOTOR

MOTOR: Diesel 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 6 en línea.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 118×155 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 10.170 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.000 rpm.  
 POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 165 CV.

POTENCIA FISCAL (en España): 41 CV.

#### AUTOBASTIDOR

PASO (distancia entre ejes): 4.000 + 1.500 mm.  
 VÍA ANTERIOR (en el suelo): 2.060 mm.  
 VÍA POSTERIOR (en el suelo): 1.790 mm.  
 RADIO GIRO: 8.650 mm.

#### CARROCERIA

LONGITUD MÁXIMA: 8.925 mm.

ANCHO MÁXIMO: 2.450 mm.  
 DIMENSIONES CAJA: 6.530×2.310 mm.  
 SUPERFICIE PLATAFORMA: 15 m<sup>2</sup>.

#### CARGA Y UTILIZACIONES

TARA (con cabina): 7.120 kg.  
 PESO MÁXIMO ADMITIDO: 25.000 kg.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 60 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 18,6 %.



### AUTOBUS MONOTRAL PEGASO-VIBERTI

**MOTOR**  
 Tipo Diesel, 4 tiempos, de inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 6 en V a 120°.  
 CILINDRADA Y CARRERA: 115x120 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 7.479 cm<sup>3</sup>.  
 RELACIÓN VOLUMÉTRICA: 16 : 1.  
 POTENCIA EFECTIVA: 120 CV.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.100 rpm.  
 POTENCIA FISCAL: 34 CV.  
 CAMBIO DE VELOCIDADES: De 3 marchas, con reductor formando 6 velocidades.

PUENTE TRASERO: De 2 velocidades.  
 SUSPENSIÓN: De muelles semielípticos.  
 SISTEMA DE FRENO: Hidráulico con servo de aire comprimido.  
 RUEDAS DE DISCO: De 7.33x20.  
 NEUMÁTICOS: De 10.00"x20".  
 DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE: Capacidad para 140 litros.  
 AUTONOMÍA: Aproximadamente 600 km.

#### CARROCERÍA

LONGITUD TOTAL: 9.900 mm.  
 ANCHURA TOTAL: 2.450 mm.  
 ALTURA MÁXIMA A PLENA CARGA: 2.850 milímetros.

LONGITUD ENTRE EJES: 4.500 mm.  
 ALTURA MÍNIMA DEL SUELO: 340 mm.  
 ANCHO VÍA ANTERIOR: 2.050 mm.  
 ANCHO VÍA POSTERIOR: 1.954 mm.  
 RADIO MÍNIMO DE GIRO: 9 metros.

#### PESOS

PESO EN ORDEN DE MARCHA: 6.700 kg.  
 CARGA ÚTIL (con 41+1 pasaj.): 3.300 kg.  
 PESO TOTAL: 10.000 kg.

#### UTILIZACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA: 92 km/hora.  
 PENDIENTE SUPERABLE: 26 %.

### AUTOBUS MONOTRAL PEGASO-VIBERTI (Urbano)

**MOTOR**  
 Tipo Diesel 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 6 en V a 120°.  
 CILINDRADA Y CARRERA: 115x120.  
 CILINDRADA TOTAL: 7.479 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.000 rpm.  
 POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 120 CV.

POTENCIA FISCAL (en España): 34 CV.

#### ESTRUCTURA

PASO (distancia entre ejes): 4.850 mm.  
 VÍA ANTERIOR (en el suelo): 2.016 mm.  
 VÍA POSTERIOR (en el suelo): 1.934 mm.  
 EMBRAGUE: Monodisco en seco.  
 CAMBIO VELOCIDADES: 3x2.  
 RADIO DE GIRO: 9.000 mm.

#### CARROCERÍA

LONGITUD MÁXIMA: 9.900 mm.

ANCHO MÁXIMO: 2.500 mm.

#### PESO Y UTILIZACIONES

PESO MÁXIMO ADMITIDO: 11.850 kg.  
 N.º PLAZAS SENTADAS: 16.  
 N.º PLAZAS DE PIE: 50.  
 TRIPULACIÓN: 2.  
 TOTAL PASAJEROS: 68.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 92 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 24 %.





Carrocería Urbana Jorsa

**AUTOBUS PEGASO 5040 - URBANO**

**MOTOR**

MOTOR: Diesel 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 4 en línea.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 118x155 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 6.780 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.000 rpm.  
 POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 120 CV.  
 POTENCIA FISCAL (en España): 27 CV.

**AUTOBASTIDOR**

PASO (distancia entre ejes): 4.170 mm.  
 VIA ANTERIOR (en el suelo): 1.854 mm.  
 VIA POSTERIOR (en el suelo): 1.727 mm.  
 EMBRAGUE: Monodisco en seco.  
 CAMBIO VELOCIDADES: 3x2.  
 RADIO DE GIRO: 9.000 mm.

**CARROCERÍA**

LONGITUD MÁXIMA: 8.670 mm.

ANCHO MÁXIMO: 2.300 mm.

**PESOS Y UTILIZACIONES**

PESO MÁXIMO ADMITIDO: 10.600 kg.  
 N.º PLAZAS SENTADAS: 18.  
 N.º PLAZAS DE PIE: 48.  
 TRIPULACIÓN: 2.  
 TOTAL PASAJEROS: 68.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 83 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 24 %.

**AUTOCAR PEGASO 408/1 INTER-URBANO**

**MOTOR**

MOTOR: Diesel 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 6 en línea.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 118x155 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 10.170 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN TOTAL: 2.000 rpm.

POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 165 CV.  
 POTENCIA FISCAL (en España): 41 CV.

**AUTOBASTIDOR**

PASO (distancia entre ejes): 5.850 mm.  
 VIA ANTERIOR (en el suelo): 2.080 mm.  
 VIA POSTERIOR (en el suelo): 1.790 mm.  
 EMBRAGUE: Monodisco en seco.  
 CAMBIO VELOCIDADES: 4x2.  
 RADIO DE GIRO: 11.600 mm.

**CARROCERÍA**

LONGITUD MÁXIMA: 10.500 mm.  
 ANCHO MÁXIMO: 2.500 mm.

**PESOS Y UTILIZACIONES**

PESO MÁXIMO ADMITIDO: 14.200 kg.  
 N.º PLAZAS SENTADAS: 41.  
 N.º PLAZAS TRIPULACIÓN: 1.  
 TOTAL PASAJEROS: 42.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 90 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 27 %.



Carrocería Urbana Jorsa

**AUTOBUS PEGASO 5040 - URBANO**

**MOTOR**

MOTOR: Diesel 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 4 en línea.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 118x155 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 6.780 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN MÁXIMO: 2.000 rpm.  
 POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 120 CV.  
 POTENCIA FISCAL (en España): 27 CV.

**AUTOBASTIDOR**

PASO (distancia entre ejes): 4.170 mm.  
 VIA ANTERIOR (en el suelo): 1.854 mm.  
 VIA POSTERIOR (en el suelo): 1.727 mm.  
 EMBRAGUE: Monodisco en seco.  
 CAMBIO VELOCIDADES: 3x2.  
 RADIO DE GIRO: 9.000 mm.

**CARROCERÍA**

LONGITUD MÁXIMA: 8.670 mm.

ANCHO MÁXIMO: 2.300 mm.

**PESOS Y UTILIZACIONES**

PESO MÁXIMO ADMITIDO: 10.600 kg.  
 N.º PLAZAS SENTADAS: 18.  
 N.º PLAZAS DE PIE: 48.  
 TRIPULACIÓN: 2.  
 TOTAL PASAJEROS: 68.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 83 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 24 %.

**AUTOCAR PEGASO 408/1 INTER-URBANO**

**MOTOR**

MOTOR: Diesel 4 tiempos, inyección directa.  
 NÚMERO DE CILINDROS: 6 en línea.  
 DIÁMETRO Y CARRERA: 118x155 mm.  
 CILINDRADA TOTAL: 10.170 cm<sup>3</sup>.  
 RÉGIMEN TOTAL: 2.000 rpm.

POTENCIA A RÉGIMEN MÁXIMO: 165 CV.  
 POTENCIA FISCAL (en España): 41 CV.

**AUTOBASTIDOR**

PASO (distancia entre ejes): 5.850 mm.  
 VIA ANTERIOR (en el suelo): 2.080 mm.  
 VIA POSTERIOR (en el suelo): 1.790 mm.  
 EMBRAGUE: Monodisco en seco.  
 CAMBIO VELOCIDADES: 4x2.  
 RADIO DE GIRO: 11.600 mm.

**CARROCERÍA**

LONGITUD MÁXIMA: 10.500 mm.  
 ANCHO MÁXIMO: 2.500 mm.

**PESOS Y UTILIZACIONES**

PESO MÁXIMO ADMITIDO: 14.200 kg.  
 N.º PLAZAS SENTADAS: 41.  
 N.º PLAZAS TRIPULACIÓN: 1.  
 TOTAL PASAJEROS: 42.  
 VELOCIDAD MÁXIMA: 90 km/h.  
 PENDIENTE MÁXIMA SUPERABLE: 27 %.



## Camión Pegaso 3045

A finales de los años 60 Enasa-Pegaso, basándose en la tecnología holandesa de DAF, se introdujo en el campo de los camiones militares con su modelo 3045.

Ganador de un concurso del Alto Estado Mayor español, el vehículo fue declarado normalizado (de necesaria uniformidad) para los tres ejércitos desde 1970 a 1975.

Los primeros camiones contruidos por Pegaso eran prácticamente idénticos al DAF YA 414, siendo suministrados casi todos sus componentes por la firma holandesa. Pero gradualmente, creció la aportación nacional y los últimos vehículos de serie se construían ya íntegramente con componentes salidos de fábricas españolas.

La cabina, como es habitual, se halla en la parte delantera del

vehículo y cuenta con parabrisas plegable sobre el capó y techo blando de lona.

El motor, que se encuentra en la parte frontal de la cabina de conducción, está acoplado a una caja de cambios manual con seis velocidades hacia adelante y una hacia atrás, así como a una caja de transmisión de dos velocidades.

La suspensión, tanto la delantera como la trasera, consiste en ballestas de hojas semielípticas; sólo el eje delantero incorpora también amortiguadores hidráulicos.

La sección trasera de carga presenta un portón trasero abatible, arcos desmontables y una capota de lona, así como bancas laterales.

A partir del modelo básico se han desarrollado numerosas versiones como algibe, grúa, cisterna, almacén, taller, volquete, ambulancia, etc....

136

## Características Técnicas

Peso .....	6.700 kg.
Largo .....	6,46 m.
Ancho .....	2,48 m.
Alto .....	3,05 m.
Carga máxima carretera .....	5 ton.
Carga máxima todo terreno .....	3 ton.
Tripulación .....	1+22.
Motor .....	Pegaso 9.026/13, diesel de 6 cilindros.
Potencia .....	125 CV.
Caja de cambios .....	mecánica de 6 AV y 1R, y caja transfer de 2 relaciones
Velocidad máxima .....	90km/h.
Autonomía .....	1.100 km.
Vadeo .....	1 m.
Pendiente .....	82%

**Autocar "PEGASO" 5031 L-1**



## CARACTERISTICAS GENERALES:

El AUTOCAR «PEGASO» 5031 L/1 constituye nueva versión de los recientes AUTOCARES 5031 y 5031 L, equipados con MOTOR «PEGASO» MODELO 9106, de 200 CV, de potencia y de elevado par motor, montado también en posición vertical en la parte posterior del vehículo, y con Caja de Cambios de 5 velocidades, todas ellas sincronizadas.

Estas mejoras favorecen, muy particularmente, las prestaciones de tales vehículos, pues permiten velocidades superiores a los 110 km/h. y remontar pendientes hasta el 23,5 %.

Se trata, por consiguiente, de vehículos de brillantes prestaciones y de gran capacidad.

Este modelo permite montar 15 filas de asientos con 60 plazas, incluida la del Conductor, y cada pasajero dispone de más de 110 decímetros cúbicos para acomodación de su equipaje.

Presenta además la ventaja de la comodidad y del silencio propio de los vehículos equipados con motor posterior, el cual es fácilmente accesible por las amplias puertas situadas en la parte posterior de la carrocería.

La servo-dirección hidráulica, de gran maniobrabilidad, facilita la conducción con suma precisión y sin esfuerzo, y su geometría direccional permite ángulos de giro, en las ruedas anteriores, superiores a los 50°.

Otras notables particularidades de estos autocares son:

a) **Puente posterior**, de simple reducción, con las consiguientes sencillez, disminución de peso y marcha silenciosa.

b) **Sistema de frenos**, potente y seguro, integrado por:

1. Freno de servicio, mandado por aire comprimido, con doble circuito y doble depósito, uno para cada eje, y actuando sobre las 4 ruedas. En caso de anomalía en uno de los circuitos, se dispone del otro para el total frenado.
2. Freno de aparcamiento y de emergencia, tipo MGM, accionado por aire comprimido con sólo pulsar un botón situado en la columna de la dirección y sumamente eficiente.
3. Freno-motor, por cierre del escape, particularmente útil para retener el vehículo en descensos, evitando la acción continua de las zapatas sobre los tambores y, por consiguiente, calentamiento y desgaste excesivo.

## AUTOBASTIDOR

### EMBRAGUE

Monodisco, de 400 mm. de diámetro exterior, funcionando en seco y con mando hidráulico.

### TRANSMISION

Por un solo tramo, formado por un tubo de acero con una de sus extremidades acanaladas para el movimiento telescópico de la transmisión y unido con el cambio y el puente mediante acoplamiento universales.

### EJE ANTERIOR

De sección doble «T», estampado en acero aleado y tratado térmicamente.

### PUENTE POSTERIOR

De tipo flotante, permitiendo desmontar los semiejes independientemente de las ruedas, con cuerpo central en acero fundido. Tiene una sola reducción, cónico-espiral, con desmultiplicación  $8/37 = 1 : 4,625$ .

### RUEDAS Y NEUMATICOS

Ruedas, tipo «de disco», estampadas en plancha de acero.  
Llantas, 7,50 × 20", tipo reforzado, en acero laminado.  
Neumáticos, 11,00 — 20" de 16 lonas, con montaje sencillo los anteriores y gemelos los posteriores.

### SUSPENSION

Por ballestas semi-elípticas longitudinales, auxiliadas las posteriores con ballestines suplementarios de estabilización y sobrecarga. La suspensión va completada con amortiguadores telescópicos de doble efecto y con barra estabilizadora.

Los ejes, anterior y posterior, taponan sobre topes de tipo progresivo, de caucho especial, situados debajo del bastidor, los cuales absorben las sobrecargas dinámicas.



**MODELO 3060-L (6 x 4)**

**MOTOR:** Pegaso. Modelo: 9105/15. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 16 : 1. **POTENCIA:** 200 CV. a 2.000 r. p. m. Par máximo: 75 mkg. a 1.100 r. p. m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. adelante y multiplicador (8 + 2). Puentes traseros doble reducción. Relación: 7,03 : 1. Dirección servoasistida. Suspensión por ballestas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 8,42 m. Distancia entre ejes: 3,90 + 1,30 m. Tara: 7,3 Tm. Carga útil: 18,7 Tm. PTC: 26 Tm.



**MODELO 3078-D (6 x 6)**

**MOTOR:** Pegaso, turboalimentado. Modelo: 9109/9. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 15,5 : 1. **POTENCIA:** 260 CV. a 2.000 r. p. m. Par máximo: 100 mkg. a 1.400 r. p. m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 9 v. adelante y m. a. Puentes motrices doble reducción. Relación: 6,24 : 1. Dirección servoasistida. Suspensión por ballestas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 8,85 m. Distancia entre ejes: 3,80 + 1,40 m. Tara: 9,9 Tm. Carga útil: 24,1 Tm. PTC: 34 Tm.



**MODELO 3088 (8 x 4)**

**MOTOR:** Pegaso, turboalimentado. Modelo: 9109/13. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 15,5 : 1. **POTENCIA:** 280 CV. a 2.000 r. p. m. Par máximo: 100 mkg. a 1.400 r. p. m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. adelante y multiplicador (8 + 2). Puentes traseros doble reducción. Relación: 8,4 : 1. Dirección servoasistida. Suspensión por ballestas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 9,36 m. Distancia entre ejes: 1,40 + 4,10 + 1,30 m. Tara: 9,45 Tm. Carga útil: 24,55 Tm. PTC: 34 Tm.



**MODELO 2082-60**

**MOTOR:** Pegaso, turboalimentado. Modelo: 9156. Cilindrada: 11.946 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 14,5 : 1. **POTENCIA:** 352 CV. a 2.200 r. p. m. Par máximo: 131,5 mkg. a 1.500 r. p. m. Embrague bidisco, asistido. Caja de cambios: 9 v. adelante y m. a. Puentes trasero doble reducción. Relación: 5,97 : 1. Dirección servoasistida. Suspensión por ballestas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Suspensión por 12,00 x 20. Longitud: 6,99 m. Distancia entre ejes: 3,37 m. Tara: 6,75 Tm. Carga útil: 31,25 Tm. PTC: 38 Tm.



**MODELO 2020-B**

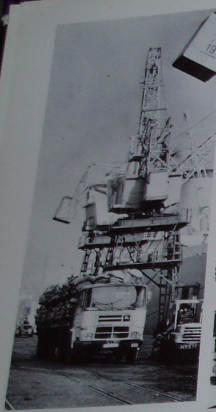
**MOTOR:** Pegaso. Modelo: 9100/14. Cilindrada: 10.170 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 16 : 1. **POTENCIA:** 170 CV. a 2.000 r. p. m. Par máximo: 65,5 mkg. a 1.300 r. p. m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. adelante y multiplicador (8 + 2). Puentes trasero doble reducción. Relación: 7,97 : 1. Dirección servoasistida. Suspensión por ballestas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 11,00 x 20. Longitud: 5,64 m. Distancia entre ejes: 3,30 m. Tara: 5,3 Tm. Carga útil: 26,5 Tm. PTC: 32 Tm.

## ROVER



**MODELO RANGER (6 x 6)**

**MOTOR:** Rover, gasolina. Modelo: 3,5. Cilindrada: 3.528 c.c. Disposición y número de cilindros: V-8. Relación de compresión: 17,7 : 1. **POTENCIA:** 156 CV. a 5.000 r. p. m. Par máximo: 28,35 mkg. a 3.000 r. p. m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. adelante y multiplicador (8 + 2). Puentes motrices doble reducción. Relación: 3,54 : 1. Dirección normal. Suspensión por muelles y amortiguadores. Frenos hidráulicos, circ. ind. Neumáticos: 20,5 x 16. Longitud: 5,41 m. Distancia entre ejes: 2,54 + 0,90 m. Tara: 1,9 Tm. Carga útil: 2,2 Tm. PTC: 4,1 Tm. PTR: 10 Tm.



MODELO 2086/1

MOTOR: Pegaso, turboalimentado. Modelo: 9108/15. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 15,5 : 1. POTENCIA: 260 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 100 mkg a 1.400 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. volante y multiplicador (8 + 2). Puente trasero doble reducción. Relación: 7,39 : 1. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 5,84 m. Distancia entre ejes: 3,37 m. Tara: 6,32 Tm. Carga útil: 31,68 Tm. PTC: 38 Tm.



MODELO 1088

MOTOR: Pegaso. Modelo: 9130. Cilindrada: 6.550 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 16,1. POTENCIA: 135 CV a 2.000 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. volante y m. Puente trasero doble reducción. Relación: 9,31 : 1. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 10,00 x 20. Longitud: 7,82 m. Distancia entre ejes: 4 m. Tara: 6,5 Tm. Carga útil: 11,5 Tm. PTC: 16 Tm.



MODELO 1086 B

MOTOR: Pegaso. Modelo: 9100. Cilindrada: 10.170 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 18 : 1. POTENCIA: 170 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 82,6 mkg a 1.300 r.p.m. Embrague monodisco. Caja de cambios: 6 v. volante y m. a. Puente trasero doble reducción. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 6,18 m. Distancia entre ejes: 4,25 m. Tara: 5,25 Tm. Carga útil: 14,75 Tm. PTC: 20 Tm.



MODELO 1080

MOTOR: Pegaso. Modelo: 9106/15. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. POTENCIA: 200 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 75 mkg a 1.100 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. volante y multiplicador (8 + 2). Puente trasero doble reducción. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 6,12 m. Distancia entre ejes: 4,5 m. Tara: 6,27 Tm. Carga útil: 13,73 Tm. PTC: 20 Tm.



MODELO 1080/50

MOTOR: Pegaso, turboalimentado. Modelo: 9109/2. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 15,5 : 1. POTENCIA: 280 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 100 mkg a 1.400 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. volante y multiplicador (8 + 2). Puente trasero doble reducción. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 14,00 x 20. Longitud: 6,12 m. Distancia entre ejes: 4,5 m. Tara: 6,27 Tm. Carga útil: 13,73 Tm. PTC: 20 Tm.



MODELO 1083 (6 x 2)

MOTOR: Pegaso. Modelo: 9108/15. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. POTENCIA: 220 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 75 mkg a 1.100 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. volante y multiplicador (8 + 2). Puente trasero doble reducción. Relación: 6,58 : 1. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 10,02 m. Distancia entre ejes: 1,40 x 4,20 m. Tara: 7,56 Tm. Carga útil: 18,34 Tm. PTC: 26 Tm.



MODELO 1086/82 (8 x 2)

MOTOR: Pegaso, turboalimentado. Modelo: 9109/2. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 15,5 : 1. POTENCIA: 260 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 100 mkg a 1.400 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. volante y multiplicador (8 + 2). Puente trasero doble reducción. Relación: 6,58 : 1. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 11 m. Distancia entre ejes: 1,40 x 4,90 x 1,60 m. Tara: 8,9 Tm. Carga útil: 26,6 Tm. PTC: 35,5 Tm.



MODELO 3040/23 (4 x 4)

MOTOR: Pegaso. Modelo: 9130. Cilindrada: 6.550 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 16,1. POTENCIA: 135 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 39,8 mkg a 1.300 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 6 v. volante y multiplicador (11 + 2). Puente trasero doble reducción. Relación: 8,23 : 1. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 10,00 x 20. Longitud: 6,57 m. Distancia entre ejes: 3,70 m. Tara: 5 Tm. Carga útil: 8,8 Tm.



MODELO 3090 (8 x 4)

MOTOR: Pegaso. Modelo: 9100/40. Cilindrada: 10.170 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 18 : 1. POTENCIA: 170 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 82,6 mkg a 1.300 r.p.m. Embrague monodisco. Caja de cambios: 6 v. volante y multiplicador (11 + 2). Puente trasero doble reducción. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 13,00 x 20. Longitud: 6,8 m. Tara: 5,25 Tm. Carga útil: 13,73 Tm.



MODELO 3076-D (8 x 4)

MOTOR: Pegaso, turboalimentado. Modelo: 9109/2. Cilindrada: 10.518 c.c. Disposición y número de cilindros: L-6. Relación de compresión: 15,5 : 1. POTENCIA: 260 CV a 2.000 r.p.m. Par máximo: 100 mkg a 1.400 r.p.m. Embrague monodisco, asistido. Caja de cambios: 4 v. volante y multiplicador (8 + 2). Puente trasero doble reducción. Relación: 9,84 : 1. Dirección servomecánica. Suspensión por balatas y amortiguadores. Frenos neumáticos. Neumáticos: 12,00 x 20. Longitud: 8,85 m. Distancia entre ejes: 3,80 x 1,40 m. Tara: 9,2 Tm. Carga útil: 24,3 Tm. PTC: 33,5 Tm.

el año

**vendemos,  
financiamos,  
reparamos**

**en nuestras 22 bases  
de servicio**

***Finanzauto***  
**Y SERVICIOS, S. A.**

**la organización  
más completa al servicio  
del transporte español**



MARISCOS  
PESCADOS  
ALVAREZ  
ENTRENA S.A.  
Nuestra flota pesquera garantiza calidad

ALVAREZ ENTRENA

PESCADOS  
ALVAREZ  
ENTRENA  
HUELVA

Regator 352cv

N-4857-AP SP

# PEGASO MIDER 320 TI , AGRADABLE SORPRESA.



Cuando decidimos hacer la prueba de este modelo de Pegaso, pensamos que nos íbamos a encontrar con un 1231 T, al que habían "lavado la cara" y modernizado en algunos aspectos, pero la verdad es que poco tienen que ver uno con otro, y la sorpresa ha sido realmente agradable.

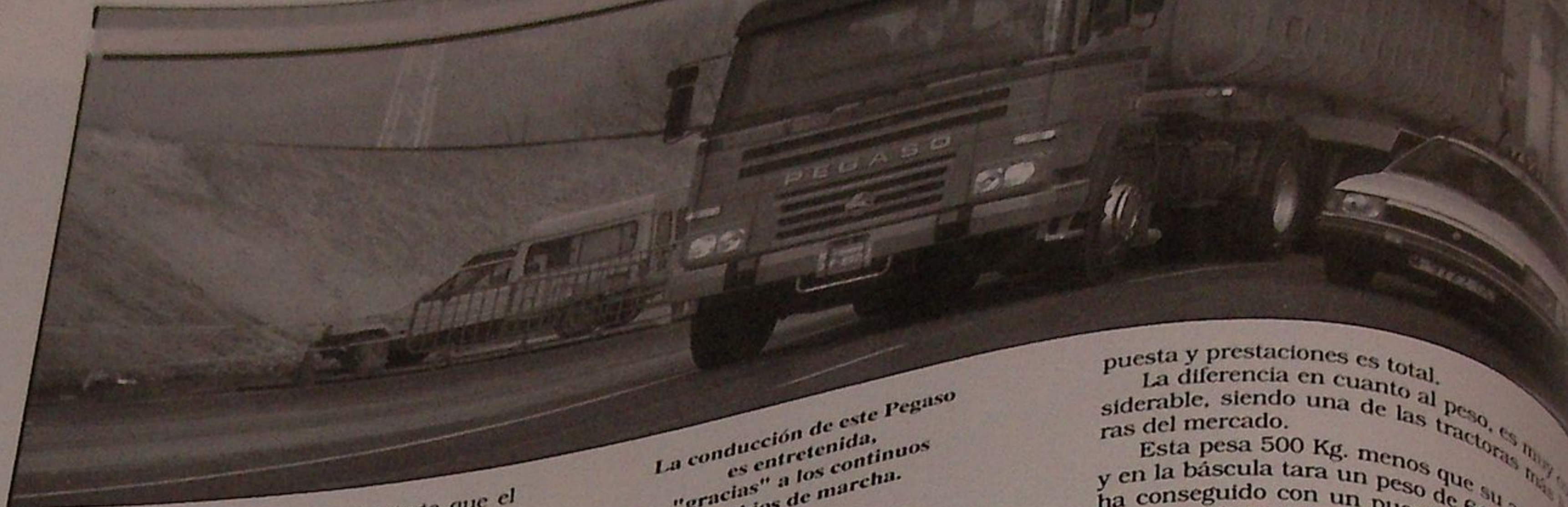
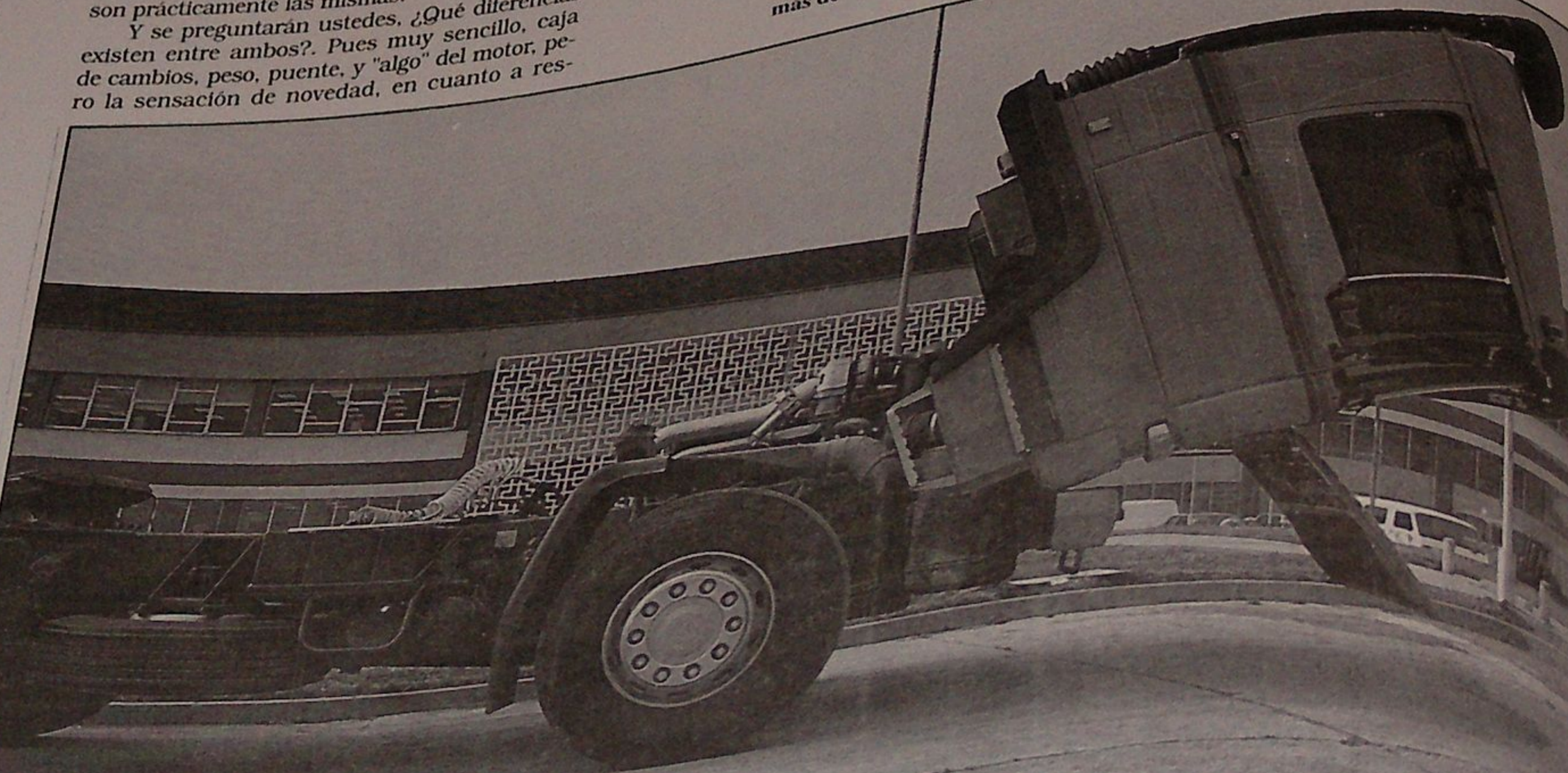
**E**n realidad, no es del todo cierto que el modelo probado no herede nada de sus antecesores, la cabina es claramente "tecno", el bloque motor es el mismo que equipaban y van a equipar todos los camiones grandes de PEGASO, desde el 320 al 370, y próximamente 400 cv., el conocido 12 litros de la firma del caballo alado, el bastidor es exactamente el mismo que el del antiguo 1231. (¿Para qué lo van a cambiar?), las medidas exteriores de la cabina, y en general, de toda la tractora son prácticamente las mismas.

Y se preguntarán ustedes, ¿Qué diferencias existen entre ambos?. Pues muy sencillo, caja de cambios, peso, puente, y "algo" del motor, pero la sensación de novedad, en cuanto a res-

puesta y prestaciones es total. La diferencia en cuanto al peso, es muy considerable, siendo una de las tractoras más ligeras del mercado. Esta pesa 500 Kg. menos que su antecesor, ha conseguido con un peso de 6405 Kg. La reducción, un aligeramiento de materiales, la eliminación de la caja de cambios, que pesa casi 100 Kg. más, y algún detalle más, como el depósito de combustible (Ahora 280 Litros, antes 360).

El interior de la cabina, aunque se ha mejorado, no es un ejemplo en cuanto a acabado y detalles, pero tal y como está este camión, tiene más que suficiente.

Detalle del gran abatimiento de la cabina, más de 70 grados



CC

ED

PR

- No

- ÚH

Reg

- Co

al in

elab

D.G.

## LA CONDUCCION

Después de una primera fase de contacto con la pista de pruebas de PIRASCO, salimos de la ciudad de Burgos con un día algo nublado, pero bastante agradable.

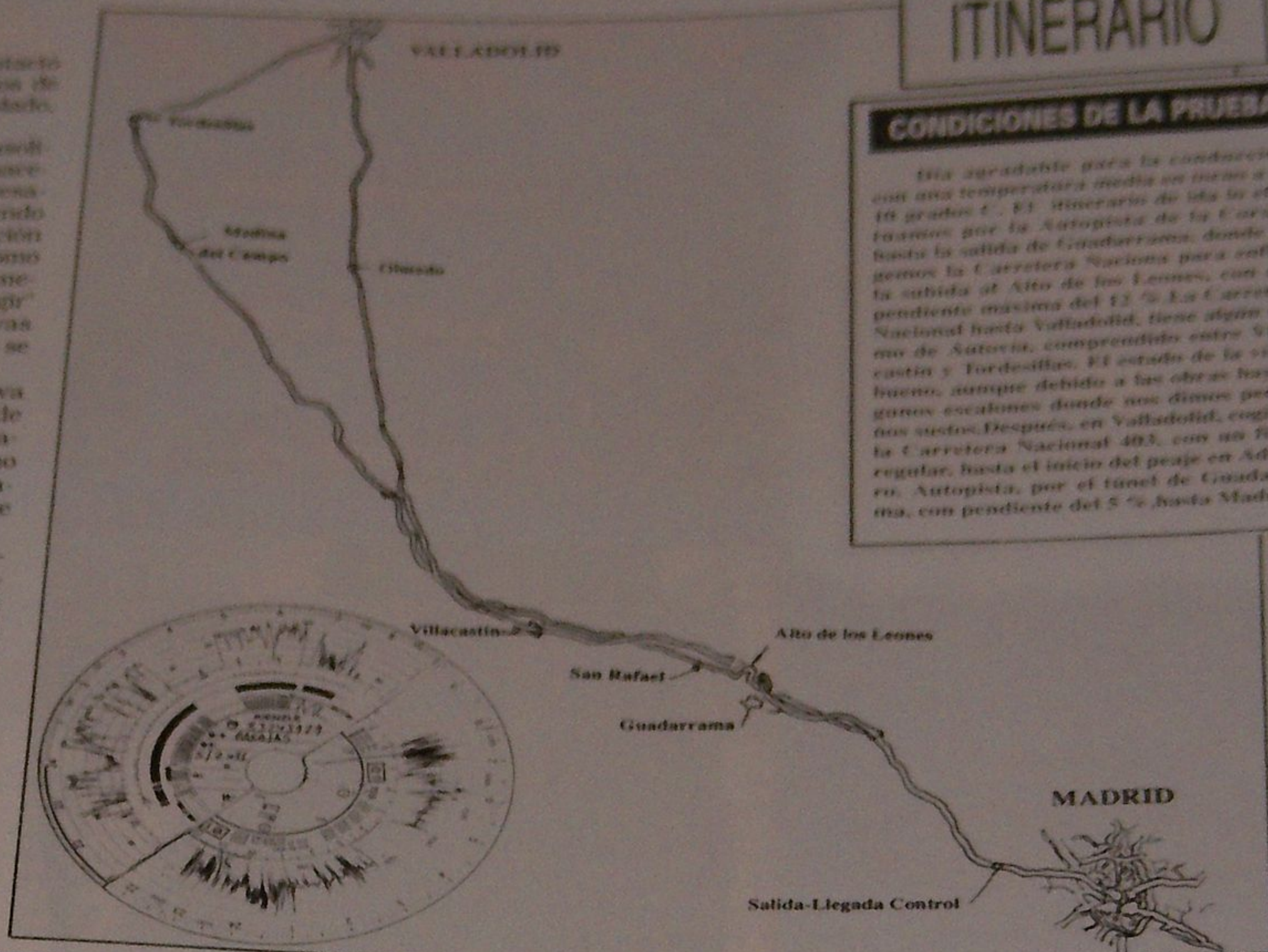
El itinerario hasta el primer control, Gasol, se hace en la C-124, de la Coruña, lo hace para la sección estrenada M-40, y atraviesa una zona por la que se recorren estrechas, comprobando una gran variedad de maniobras, gracias a una dirección adecuada, tanto en su desmultiplicación, como en la suavidad y precisión de su tacto. Lo primero que nos llama la atención es el suave "rugir" del motor, bastante silenciado por las nuevas y avanzadas protectoras de fibra y amianto, que se han incorporado a este modelo.

Después de esta medida, por la nueva normativa sobre ruidos y humos, hablando de humos, este camión tiene un motor verdaderamente ecológico, la típica "humareda negra" no tiene su aparición en ningún momento, ni cuando se le estaba exigiendo al motor todo lo que podía dar de sí.

Otra cosa que enseguida comenzamos a percibir fue la dureza y rigidez en la cabina, propiciada por la casi nula suspensión de ésta, y la utilización de unos neumáticos Bridgestone, ya que por sí solos, y quizás con algo más de presión que se podría acostumbrar. Este es un problema que se podría solucionar fácilmente, con algún elemento de sus hermanos mayores. (Será cuestión de costos).

Ya en plena Carretera de la Coruña, y encarando la "cuesta de las perdices", nos sorprende como tira este pequeño motor de las casi 40 toneladas, subiéndolo toda la pendiente en sexta y enseguida nos encontramos en la superdicienda, a 1700 R.p.m.

Y enseguida nos encontramos en la superdicienda, a 16ª velocidad, circulando a 90 Km/h con



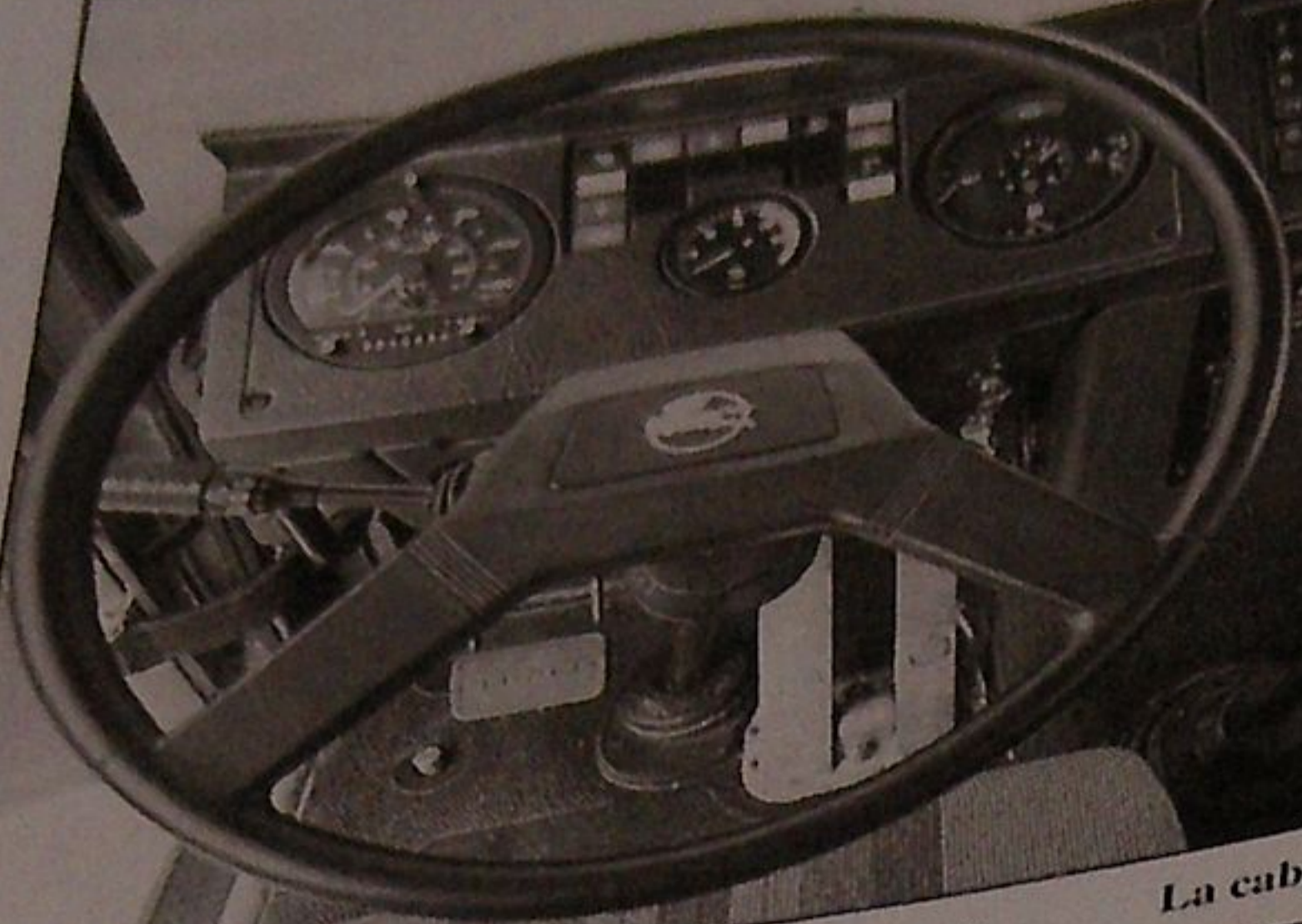
## ITINERARIO

### CONDICIONES DE LA PRUEBA

Muy agradable para la conducción, con una temperatura media en torno a los 16 grados C. El itinerario de ida lo efectuamos por la Autopista de la Coruña hasta la salida de Guadarrama, donde cogimos la Carretera Nacional para colillar la subida al Alto de los Leones, con una pendiente máxima del 12%. La Carretera Nacional hasta Valladolid, tiene algún tramo de Autovía, comprendido entre Villacastín y Tordesillas. El estado de la vía es bueno, aunque debido a las obras hay algunos escalones donde nos dimos pequeños sustos. Después, en Valladolid, cogimos la Carretera Nacional 403, con un firme regular, hasta el inicio del peaje en Adanero, Autopista, por el túnel de Guadarrama, con pendiente del 5% hasta Madrid.

## Consumos y velocidades medias del Pegaso Mider 320 TI

Tramo	Kms		Tiempo		Velocidades		Consumos	
	Parcial	Acum.	Parcial	Acum.	Parcial	Acum.	Parcial	Acum.
Gasol-Disco-Guadarrama	36	36	32'	32'	67,5	67,5	19,2	19,2
Guadarrama-Alto de los Leones	8,8	44,8	23'	23'	22,95	48,87	18,0	37,2
Alto de los Leones-San Rafael	5	49,8	9'	1h04'	33,3	46,68	0,2	37,4
San Rafael-Villacastín	22	71,8	21'	1h25'	62,85	50,68	8,1	45,5
Villacastín-Medina del Campo	74,3	146,1	56'	2h21'	79,6	62,17	19,4	64,9
Medina del Campo-Valladolid	51,3	197,4	44'	3h05'	69,95	64,02	17,1	82
Valladolid-Olmedo	43,9	241,3	43'	3h48'	61,25	63,5	17,6	99,6
Olmedo-San Rafael	87	328,3	1h16'	5h04'	68,68	64,79	42,4	142
San Rafael-Gasol. Concordy	48,3	376,6	39'	5h43'	74,3	65,87	10,1	152,1
<b>TOTAL CARRETERA</b>	<b>376,6 Km.</b>		<b>5 H 43'</b>		<b>65,87 Km/h.</b>		<b>152,1 Litros</b>	
Pegaso-Gasol. Disco	30	30	51'	51'	35,29	35,29	12,4	12,4
Gasol. Concordy-Pegaso	32,5	62,5	57'	1h48'	34,21	34,72	12,9	25,3
<b>TOTAL URBANO</b>	<b>62,5 Km.</b>		<b>1 H 48'</b>		<b>34,72 Km/h</b>		<b>25,3 Litros</b>	
<b>TOTAL PRUEBA</b>	<b>439,1 Km.</b>		<b>7 H 31'</b>		<b>58,41 Km/h</b>		<b>177,4 Litros</b>	
CONSUMO MEDIO CARRETERA	40,38 Litros/100 Km.		Peso del conjunto durante la prueba: 38,940 Kg.					
CONSUMO MEDIO URBANO	40,48 Litros/100 Km.							
CONSUMO MEDIO TOTAL PRUEBA	40,4 Litros/100 Km.							



La cabina del Mider es lo suficientemente cómoda para el trabajo que va a realizar el camionero

verde del cuentarevoluciones, este camión no es muy "tragón". El ascenso al Alto de los Leones, se hace menos complicado de lo que pensábamos, la marcha más corta que utilizamos fué la 3ª corta, o 5ª velocidad. Pero bajando es otra cosa, ya empezamos a notar la falta de par motor, el camión se lanzaba empujado por la bañera, y aunque los frenos respondieron a la perfección, echábamos de menos un freno motor más eficaz, pero con 306 cv. y ese par de 120 Kgm., no podíamos esperar otra cosa.

Ahora bien, que le dijeran a un camionero hace cinco años, que hiciera esta prueba con un motor similar y con esta carga: posiblemente no se hubiera atrevido, y es que este camión parece más grande de lo que es, y se comporta realmente como un "jabato", tirando sin fatiga y aguantando sin descanso. Hay que tener en cuenta, que dadas las características del motor, se le puede exigir un régimen de vueltas bastante elevado y no sufrirá lo más mínimo, y para demostrar esto no hay más que fijarse en el disco de revoluciones para ver que ha estado sometido mucho tiempo a un régimen por encima de las 2000 vueltas de motor, un **verdadero castigo, que ha soportado nuestro PEGASO, sin el**

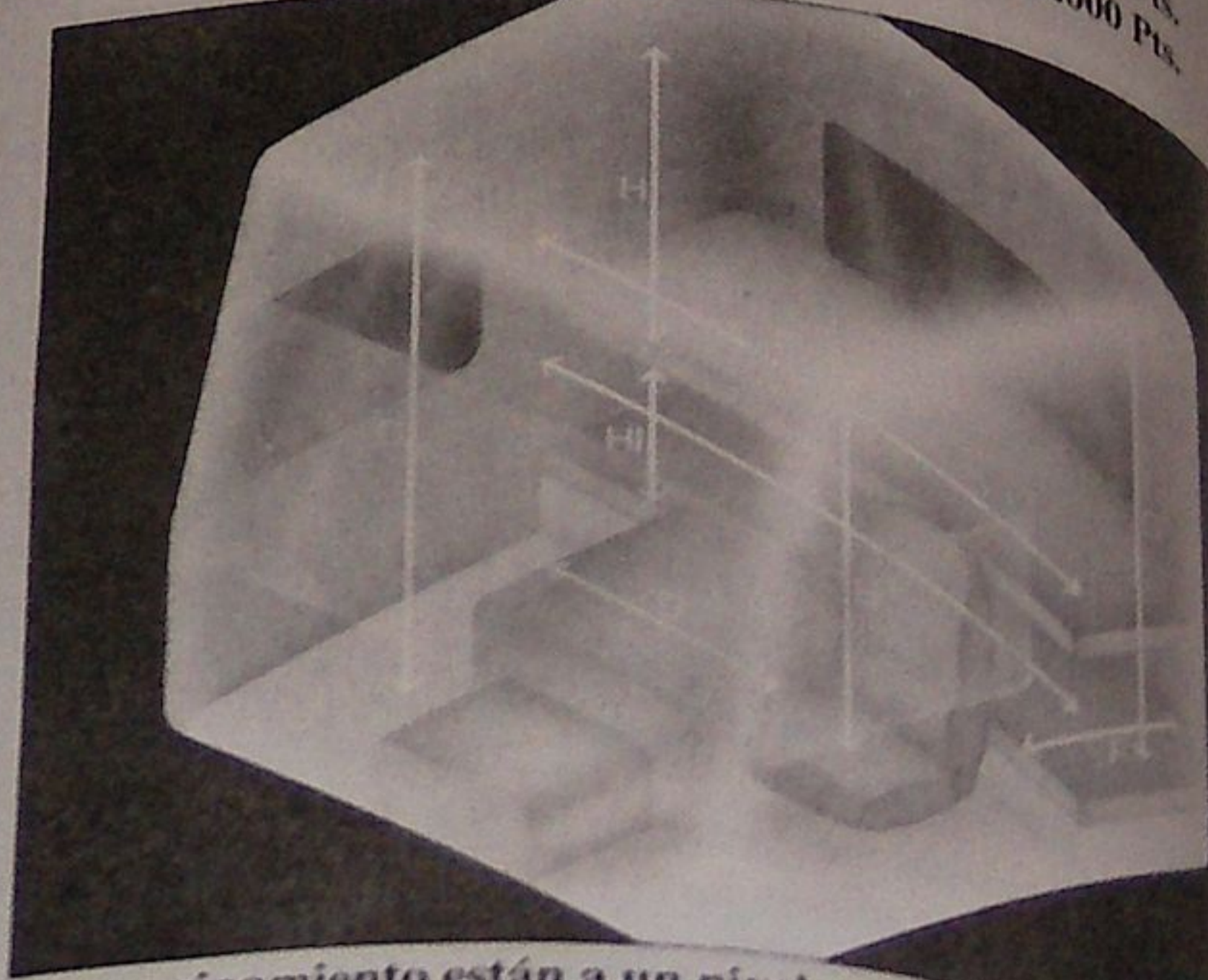
### CABINA Y PUESTO DE CONDUCCION

La cabina, como ya hemos comentado anteriormente, es una herencia remodelada en algunos aspectos, de la antigua tecnopero incorpora elementos de la gama tronero como son el "Check-Control", y los testigos luminosos. Por otro lado, el equipamiento es bastante completo, incluyendo de serie los siguientes elementos: Tacógrafo para dos conductores, cuentarevoluciones electrónico con zonas de utilización, termómetro de agua, doble manómetro de presión de aire, manómetro de presión de aceite, indicador nivel de combustible, doble bocina, ventilación y calefacción con sistema antivaho en parabrisas y ventanillas laterales, aislamiento integral térmico y acústico, deflectores laterales delanteros, peldaño delantero y gancho de remolque, peldaños de acceso exterior con iluminación, parabrisas laminado, cristales tintados, espejos retrovisores calefactados, espejo de acera, compartimentos de herramienta, limpiaparabrisas de tres veloci-

dades y tres brazos, suspensión delantera de cabina de goma y trasera de muelles y amortiguadores, ventana de techo con apertura manual, faros halógenos doble con apertura regulable en altura e inclinación, parabrisas enrollables, cortina perimetral, ventilación central portaobjetos, asiento conductor, reposacabezas y apoyabrazos, bandeja para asiento ayudante, elevalunas acompañante eléctrico, preequipo de radio y antena superior, guantera con llave, luces lectura de mapas, revestimiento de capó en moqueta, tapizado integral en paredes y techo y alfombras lavables.

#### PRECIOS EQUIPAMIENTO OPCIONAL

- Cabina larga 285.000 Ptas.
- Asiento conductor suspensión neumática 52.000 Ptas.
- Visera exterior 43.000 Ptas.
- Aire Acondicionado 325.000 Ptas.



La amplitud y visibilidad, así como el equipamiento están a un nivel más que aceptable.

menor síntoma de cansancio. No en vano, el trabajo realizado por los ingenieros en este motor, ha dado muy buen resultado. Aquí no se puede aplicar la famosa frase de "engordar para morir", ya que lo que han hecho en PEGASO, ha sido "engordar para asegurar", y un motor que puede entregar 370 cv., si lo dejamos sólo en 306, lógicamente tendremos un margen de seguridad muy elevado, como para aguantar sin inmutarse el millón de Kilómetros.

### CONCLUSION

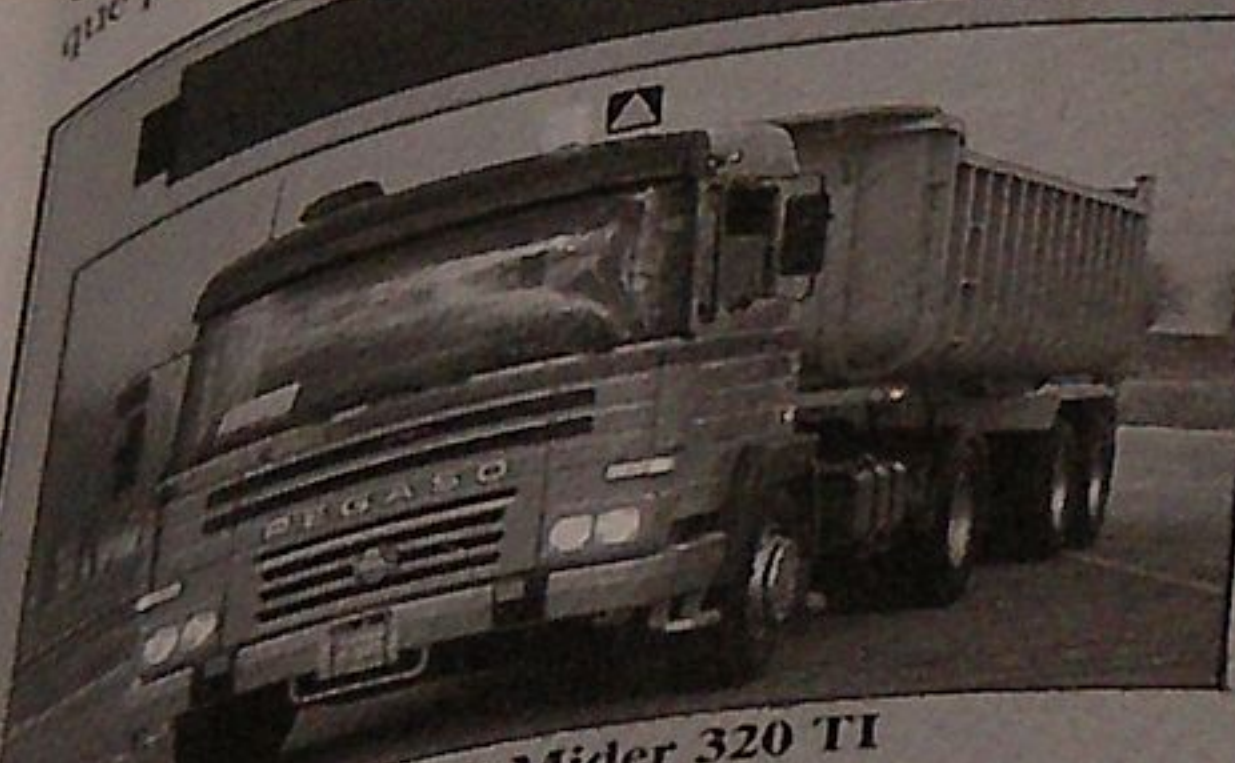
Creemos, que dentro de esta requerida potencia de los 300-320 cv., éste es un producto, que por precio y calidad, será un duro competidor, y más aun si el uso que se va a hacer de él, es el de camión de obra, con recorridos cortos y que pueda meterse a pié de obra o en una can-

**P**egaso también contribuye con la ecología, sus nuevos motores así lo demuestran, silenciosos y apenas sin humo.

tera sin problemas. Entonces, ¿Qué es lo que podemos echar en falta en este vehículo? Pues depende del uso que le vayamos a dar. Si lo vamos a utilizar para llevar una bañera, el bloqueo del diferencial, que viene como opción, creemos que será obligado, y si lo que vamos a hacer es carretera, va a faltar más comodidad en la cabina, y "preparar la muñeca" para los continuos y entretendidos cambios que deberemos hacer para mantener el motor siempre alegre. A nosotros, particularmente, nos ha gustado el camión, su conducción es divertida y agradable, y aunque en algún momento echáramos en falta algún caballo más, lo cierto es que eran suficientes, siempre que no se le exija al camión algo que no nos pueda dar, y conformarnos con mantener una velocidad media, pero suficiente para el trabajo a que está destinado.

Antonio Agejas.  
Fotos: José Chicharro.

### CUADRO COMPARATIVO



PEGASO Mider 320 TI



IVECO 190.32 T



VOLVO FL 10

	DAF FT 95.310	IVECO 190.32 T	MAN 19.292 FT	MERCEDES 1929 S	VOLVO FL 10	PEGASO MIDER 320 TI
Cilindrada:	11,6 Litros	9,5 Litros	11,9 Litros	15 Litros	9,6 Litros	11,9 Litros
Potencia:	306 Cv	318 Cv	290 Cv	290 Cv	318 Cv	306 Cv
Revoluciones Par motor:	2.000	2.200	2.200	2.100	2.050	2.100
Revoluciones Nº cilindros:	128,7 Kgm	128 Kgm	122 Kgm	112 Kgm	132 Kgm	120 Kgm
Disposición:	1.300 r.p.m.	1.200	1.300-1.600	1.000-1.600	1.300	1.300
Turbo:	6	6	6	8	6	6
Intercooler:	En línea	En línea	En línea	En "V"	En línea	En línea
Caja de cambios:	Si	Si	Si	No	Si	Si
Sincronizada:	Si	Si	Si	No	Si	Si
Vel. máxima:	ZF 16 S 130	Eaton TS 11612	ZF 16 K 130	MB G-125-16/14,0	R 1400	Zf 16 S 109 Ecomid
P.V.P. sin IVA:	Si	No	No	Si	Si	Si
	119 Km/h	116,2 Km/h	124,0 Km/h	115 Km/h	--	129 Km/h
	12.350.000 Pts.	10.363.000 Pts.	11.250.000 Pts.	11.194.000 Pts.	11.300.000 Pts.	9.237.000 Pts.



MERCEDES 1929 S



MAN 19.292 FT



DAF FT 95.310

# Cayvol

S.C.C.L.



MOD. MV-17L

EQUIPO MULTIVOL  
 PARA MANIPULACION  
 DE CONTENEDORES  
 DE 3 A 25 TN  
 POTENCIA



Mod. RT-80/DP

EQUIPO **RESCATUR** PARA  
 EL TRANSPORTE Y  
 RESCATE DE  
 VEHICULOS,  
 VERSIONES:

- **RT-60:** FIJA CON RAMPAS
- **RT-80:** BASCULANTE-DESLIZANTE
- **RT-80 DP:** DOBLE PISO, DESLIZANTE



Mod. MCBT-14  
 Brazo Telescópico

EQUIPO  
**CONTAINER** PARA  
 CARGA, DESCARGA Y  
 TRANSPORTE DE  
 CONTENEDORES DE 3,2 A  
 40 T. MODELOS:

- **MCSSB:** BRAZO SIMPLE
- **MCN BARRA**
- **MCBT:** BRAZO TELESCOPICO
- **MCBPV:** BRAZO ARTICULADO

Poligono Industrial  
 Sant Isidre II, Calle E  
 Telefono 878 80 73  
 Telefax 878 81 87  
 FRUITOS DE BAGES  
 (Barcelona)

Poligono Industrial La Ferreria  
 Manzana, 9 - Nave, B  
 Telefonos 564 34 11 - 564 36 08  
 Telefax 564 89 65  
 MONTCADA I REIXAC  
 (Barcelona)