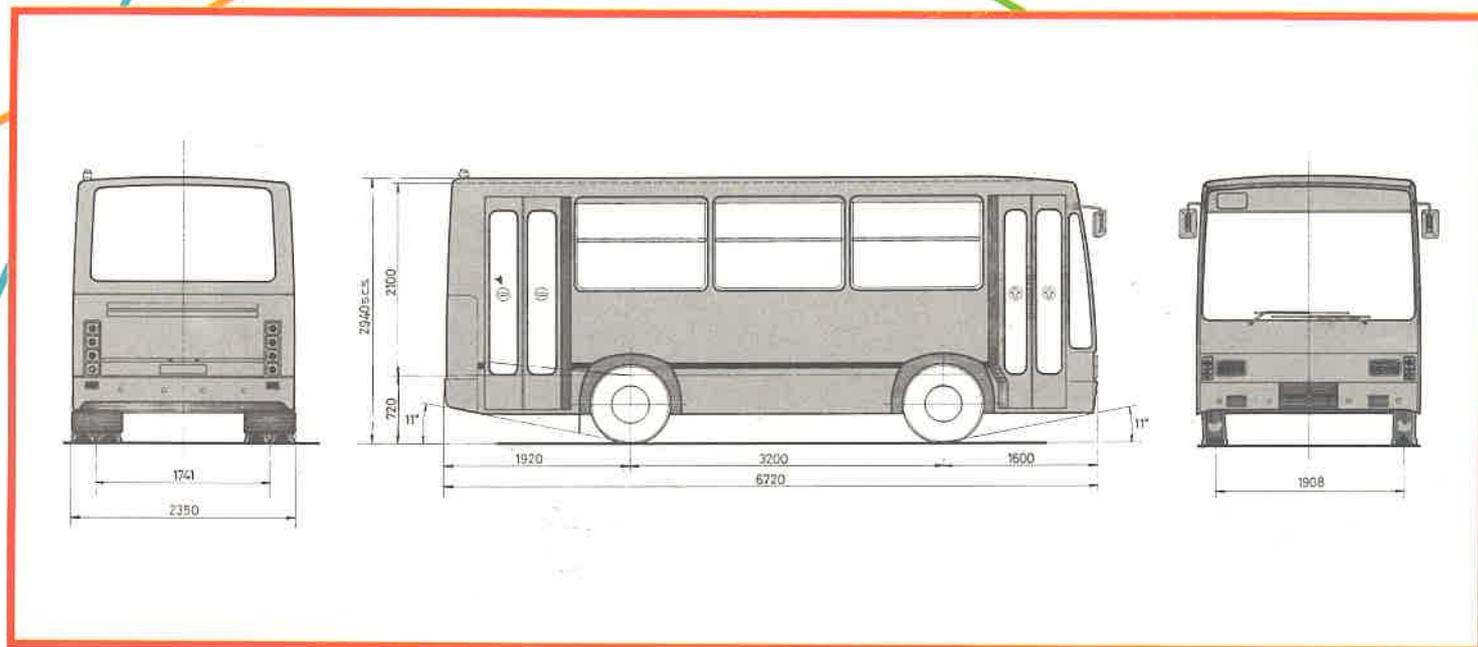


PORTESI

PROGETTO AUTOBUS CORTO 6.70 URBANO



CARATTERISTICHE GENERALI

CARATTERISTICHE TECNICHE

DIMENSIONI TELAIO (mm)

Passo	3200
Lunghezza	6655
Larghezza max. veicolo	2350
Sbalzo anteriore	1580
Sbalzo posteriore	1855
Altezza filo telaio	700
Altezza minima da terra v.c.	150
Diametro minimo di volta	11.3
Angolo max. di sterzata	50°
Angoli di sbalzo anteriore	11° 30'
posteriore	8° 30'

DIMENSIONI CARROZZERIA

Lunghezza totale	6720
Sbalzo anteriore	1600
Passo	3200
Sbalzo posteriore	1920

PESI INDICATIVI

Autotelaio	4150
Asse anteriore	1500
Asse posteriore	2650
Totale max. ammesso	10000
Asse anteriore	4120
Asse posteriore	7800

POSTI

A sedere	18
In piedi	37
Di servizio	1
Totali	56

PRESTAZIONI

Velocità max. Km/h	70
Pendenza max. superabile %	44

CONSUMO

ca. 6,2 km/lt

RUOTE

Motrici posteriori con cerchio diametro 495,3 (19.5")

PNEUMATICI

Dimensione	265/70R19.5 J
Montaggio anteriore	semplice
Montaggio posteriore	doppio

MOTORE

Gruppo motopulsore con motore trasversale montato nello sbalzo posteriore	
Tipo	8060.05 aspirato
Potenza max. Cav.	138.6
Coppia max. kgm/giri min.	40/1600
Potenza specifica CV/t	18.36

RAFFREDDAMENTO AD ACQUA

Radiatore anteriore con comando ventola idraulico. Serbatoio in plastica trasparente separato dal radiatore e disposto posteriormente zona vano motore.

CAMBIO DI VELOCITÀ

Meccanico ZFS5-35/2

GUIDA

Guida a sinistra con idroguida ZF tipo 8043 a circolazione di sfere (rapporto 23,6:1)

TRASMISSIONE

Trasmissione tra cambio e ponte con albero dotato di scorrevoli e 2 giunti cardanici

ASSALE ANTERIORE

In acciaio stampato con sezione a doppio T. Fusi a snodo in acciaio fucinato con mozzi montati su cuscinetti a rulli conici.

PONTE POSTERIORE

Ponte di tipo portante con coppia conica e differenziale al centro Rockwell.
Rapporto al ponte 1:6.428

SOSPENSIONI

Le sospensioni anteriori e posteriori sono realizzate con: molle a balestra paraboliche integrate con quattro molle

pneumatiche, ammortizzatori Koni a doppio effetto, quattro valvole livellatrici, barra Panhard e barra stabilizzatrice.

FRENI

L'impianto frenante è di tipo pneumatico, a due circuiti indipendenti.

E conforme alle direttive CEE 71/320, 75/524, 79/489.

FRENO DI SERVIZIO E SOCCORSO

A due circuiti indipendenti, uno per l'asse anteriore, l'altro per l'asse posteriore agente tramite attuatori a cuneo con recupero automatico del gioco.

Ceppi a doppio avvolgimento.

La sezionatura dell'impianto consente di adempiere anche alla funzione di freno di soccorso.

DIMENSIONI ORGANI FRENANTI

Anteriori e posteriori	mm 350
Larghezza guarnizioni	mm 170
Diametro tamburi	mm 360
Superficie frenante	cm ² 3930
Optionals: freni a disco su asse anteriore	

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione	24V
Batterie	2x12V 160Ah
Alternatore	60A
Motorino d'avviamento	4 kW - 24 V

RIFORMIMENTI

Serbatoio combustibile	l. 170
Olio coppa motore	l. 12
Olio scatola cambio	l. 5
Acqua raffreddamento	l. 40

I veicoli sono progettati secondo le direttive del capitolato generale per la fornitura di veicoli, per trasporto pubblico, ad aziende affiliate alla Federtrasporti, e conformemente al D.M. 1.2.82 emanato ai sensi della legge n. 151 del 10.4.82 sul finanziamento degli autobus agevolati.

Il veicolo viene allestito anche nelle versioni suburbana e derivata

PORTESI

Via Alcide De Gasperi, 168

25080 VIRLE TRE PONTI (Brescia - Italia) - Tel. 030/2793261 - Telex 304165 EPOCA I

La casa costruttrice non assume responsabilità per eventuali errori o inesattezze nel contenuto di questo prospetto e si riserva il diritto di apportare in qualunque momento e senza avviso, eventuali modifiche ritenute opportune per qualsiasi esigenza di carattere tecnico o commerciale