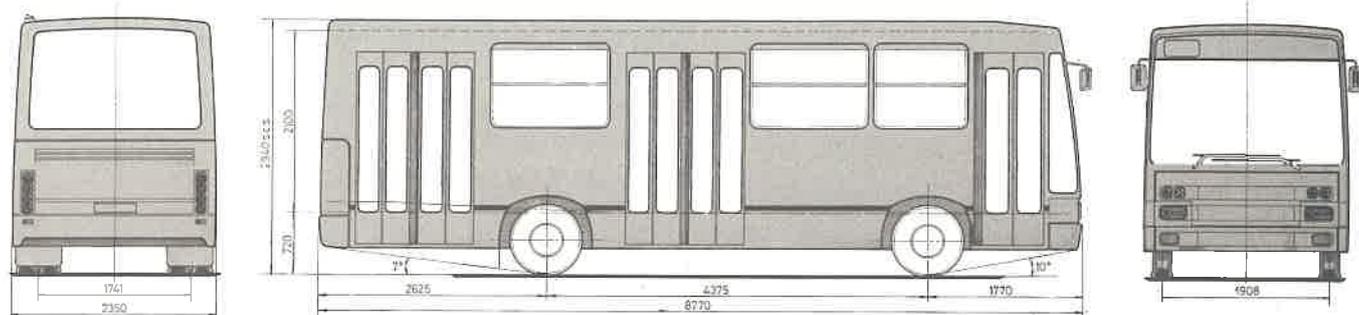


PORTESI

PROGETTO AUTOBUS MEDIO 8.75 URBANO



CARATTERISTICHE GENERALI

CARATTERISTICHE TECNICHE

DIMENSIONI TELAIO (mm)

Passo	4375
Lunghezza	8685
Larghezza max. veicolo	2350
Sbalzo anteriore	1750
Sbalzo posteriore	2560
Altezza filo telaio	700
Altezza minima da terra v.c.	150
Diametro minimo di volta	14.3
Angolo max. di sterzata	50°
Angoli di sbalzo anteriore	10°
posteriore	7°

DIMENSIONI CARROZZERIA

Lunghezza totale	8770
Sbalzo anteriore	1770
Passo	4375
Sbalzo posteriore	2625

PESI INDICATIVI

Autotelaio	4550
Asse anteriore	1480
Asse posteriore	3070
Totale max. ammesso	13600
Asse anteriore	4800
Asse posteriore	9240

POSTI

A sedere	14
In piedi	66
Di servizio	1
Totali	81

PRESTAZIONI

Velocità max. Km/h	61
Pendenza max. superabile %	36

CONSUMO

ca. 5.8 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 motopropulsore con motore trasversale montato nello sbalzo posteriore

Tipo	8060.25 turbo
Potenza max. Cav. 177	
Coppia max. kgm/giri min.	57/1600
Potenza specifica CV/t	13

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

Automatico VOITH DIWA 851.2

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 mod. 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	90A
Motorino d'avviamento	5 kW - 24 V

RIFORNIMENTI

Serbatoio combustibile	l. 170
Olio coppa motore	l. 12
Olio scatola cambio	l. 28
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