



iveco Image - Bus Division - Printed in Italy - 11/84 - manigros/tomasone & c. - Turin
 La presente descrizione s'intende fornita a semplice titolo informativo e non impegnativo

Iveco, specialista nel trasporto, è uno dei primi costruttori mondiali di veicoli industriali. La sua produzione, che comprende autobus e camion, motori diesel e veicoli antincendio, carrelli elevatori e veicoli per cava e cantiere, si distingue per qualità, durata, redditività.

La gamma degli autobus Iveco comprende veicoli per ogni tipo di utilizzo, dal minibus all'urbano e suburbano, dall'interurbano di linea al granturismo. Inoltre Iveco produce una vasta serie di autotelai per autobus versatili e adatti ad ogni tipo di carrozzatura.

Per adeguare al massimo ogni modello all'impiego specifico cui è destinato, la gamma dei motori utilizzati per gli autobus è molto varia e comprende modelli aspirati e turbo, con raffreddamento ad acqua e ad aria.

IVECO. IL MONDO DEL TRASPORTO.

Autotelai autobus utilitari
A 90.14
FIAT



IVECO

Sugli autotelai Iveco viaggiano sicurezza, confort e affidabilità

L'Iveco produce autotelai per autobus urbani, suburbani e interurbani e autotelai «utilitari» adatti ad ogni tipo di carrozzatura. Progettati espressamente per gli autobus, ma realizzati con la stessa tecnica e gli stessi componenti principali utilizzati per i veicoli industriali, questi telai sono dotati di una resistenza e di una robustezza collaudate per impieghi decisamente gravosi.

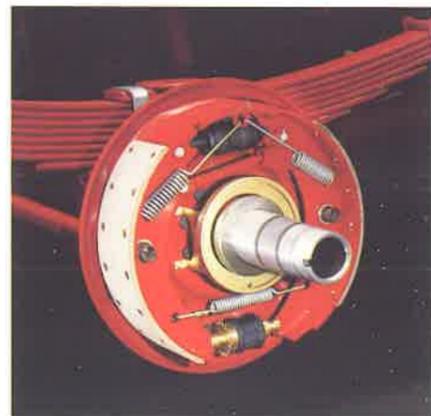


Questa caratteristica, che assicura la massima affidabilità operativa, consente la pronta disponibilità dei ricambi in tutto il mondo e permette di contenerne il costo. Per assicurare loro la massima qualità e prolungarla nel tempo, tutti i telai vengono sottoposti ad un efficace trattamento antiruggine che li protegge a lungo dagli attacchi degli agenti atmosferici.

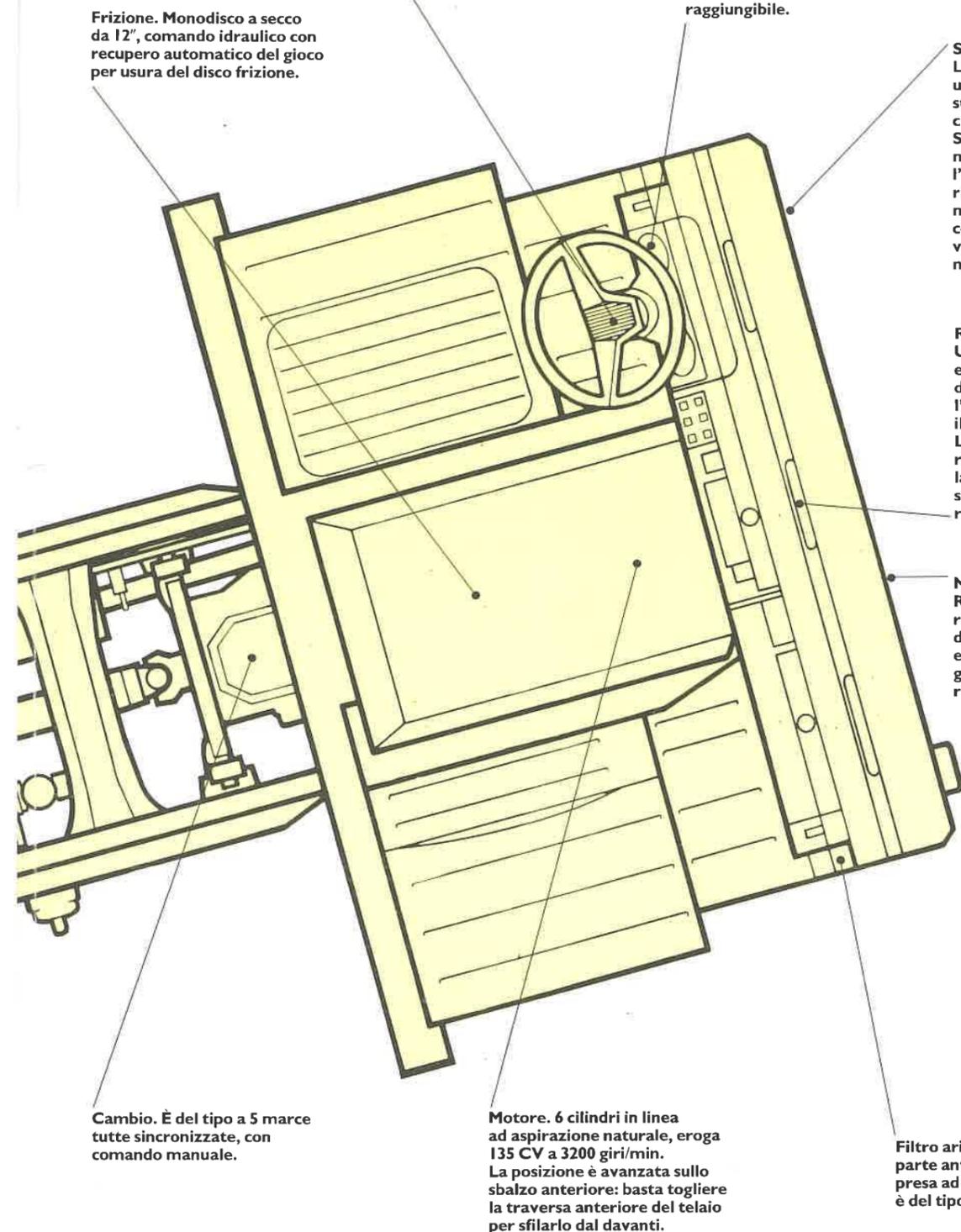
Tutti i gruppi meccanici e gli impianti (motore, trasmissione, sospensioni, sistema pneumatico, impianto elettrico...), frutto della più avanzata tecnologia e della esperienza Iveco nel mondo del trasporto, rappresentano per gli allestitori una importante garanzia di affidabilità e di qualità.

La struttura del telaio, la disposizione dei gruppi meccanici, la tecnica utilizzata per le sospensioni, aggiungono alle doti di sicurezza e di affidabilità un ulteriore elemento positivo, fondamentale in un veicolo destinato al trasporto di passeggeri: il più elevato confort di marcia.

Anche il posto guida è stato progettato con grande attenzione alle esigenze del conducente: razionale e confortevole, con tutti i comandi disposti in posizione facilmente accessibile, assicura la giusta posizione al conducente diminuendone l'affaticamento e aumentando, di conseguenza, l'efficienza di guida.



Complessivo motore da 6 cilindri in linea.
Particolare della sospensione posteriore.
Particolare del freno a tamburo Duoservo.



Frizione. Monodisco a secco da 12", comando idraulico con recupero automatico del gioco per usura del disco frizione.

Guida. Lo sterzo servoassistito, il volante di grande diametro e il piantone in due tronchi per una guida più sicura e precisa.

Plancia e strumenti. Strumenti, spie, pulsante comando centrale di emergenza, sportellino accesso fusibili, ripostiglio con chiave, accendisigari, interruttori, tutto è disposto in modo razionale e facilmente raggiungibile.

Scudato per autobus. L'autotelaio viene allestito con uno scudo specificamente studiato per le operazioni di carrozzatura. Sulla struttura in lamiera sono montati la plancia completa, l'impianto di sbrinamento/riscaldamento, il cofano motore, la pedaliera e i comandi, il tergicristallo a due velocità e il sedile autista molleggiato e regolabile.

Riscaldamento e sbrinamento. Un riscaldatore con elettroventola a 2 velocità distribuisce in modo uniforme l'aria alle bocchette poste sotto il parabrezza. La temperatura dell'aria è regolabile con le levette sotto la plancia dove è anche sistemata la presa di riscaldamento posto guida.

Motore raffreddato ad acqua. Radiatore con ampia superficie radiante nella parte frontale del veicolo e ventilatore a pale elicoidali sempre in presa garantiscono un efficace raffreddamento.

Filtro aria. Sistemato nella parte anteriore destra, con presa ad aspirazione semplice, è del tipo a bagno d'olio.

Cambio. È del tipo a 5 marce tutte sincronizzate, con comando manuale.

Motore. 6 cilindri in linea ad aspirazione naturale, eroga 135 CV a 3200 giri/min. La posizione è avanzata sullo sbalzo anteriore: basta togliere la traversa anteriore del telaio per sfilarlo dal davanti.

Autotelai utilitari A90.I4 per ogni tipo di carrozzeria

La caratteristica principale di questo autotelaio è la completa versatilità che lo rende adatto sia all'impiego urbano, che a quello interurbano. Per garantire la massima universalità di impiego sono stati adottati longheroni in lamiera di acciaio stampata a sezione costante (telaio in parallelo) e traverse di collegamento standardizzate.

Inoltre l'autotelaio viene allestito con uno scudo studiato appositamente per la realizzazione di qualsiasi tipo di carrozzatura.

Tutte le soluzioni tecniche e progettative adottate come l'avanzamento della collocazione del motore per consentire l'apertura di una porta di accesso per i passeggeri davanti

all'assale, le sospensioni progettate per il miglior confort dei passeggeri, un impianto frenante adeguato all'impiego autobus con frequenti « stop and go » e una guida particolarmente maneggevole, consentono un utilizzo ottimale per il trasporto persone.

Il motore è un diesel Iveco da 135 CV, le cui caratteristiche progettative garantiscono la più completa affidabilità in termini di durata, di qualità e di prestazioni.

Il cambio meccanico è a 5 marce tutte sincronizzate.

Alimentazione. Il serbatoio sistemato tra i longheroni del telaio ha una capacità di 95 l. A richiesta è fornibile anche da 180 l. Filtro del combustibile a doppio corpo. Pompa iniezione con regolatore di minimo e massimo.

Il tubo di scarico posteriore ed il silenziatore sono ottimizzati per avere bassa rumorosità.

Freni. Impianto frenante idropneumatico a 2 circuiti indipendenti e prese di pressione, secondo direttive CEE, freni di ampie dimensioni con recupero automatico del gioco. Freno di rallentamento sullo scarico del motore.

Ponte posteriore. A semplice riduzione con coppia conica centrale, disponibile in più rapporti per ottimizzare le prestazioni di spunto e velocità su ogni percorso.

Le barre stabilizzatrici anteriori e posteriori sono montate di serie.

Due batterie da 110 Ah ed alternatore da 50 A sono adatti all'impianto elettrico di ogni versione.

Telaio. Il passo di 4700 mm, un solido telaio a longheroni dritti, collegati da traverse consentono di realizzare carrozzerie modulari per trasportare sino a 73 passeggeri.

Serbatoi per aria compressa. I serbatoi con scarico della condensa manuale sono alimentati da un compressore di 165 cm³.

Sospensioni semiellittiche. Per il necessario confort dei passeggeri le sospensioni, specifiche per l'impiego autobus, sono a doppia flessibilità integrate da ammortizzatori telescopici e, posteriormente, da molla ausiliaria Torgo.