

SEMIREMOLQUE VUELCO BILATERAL

OMBU **35**
AÑOS
Máquinas agrícolas & Remolques **GRUPOZZETTO**



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Largo: 11,00 – 13,00 m.

Ancho: 2,60 m.

Frente: 0,80 – 1,00 – 1,20 – 1,40 – 1,60 m.

Carrozado: Puertas de 0,80 – 1,00 m.

Llantas: a disco 9.00" x 22.5"

PBTC: Pesos 52 – 52,5 – 55,5 Tn. (camión 6x2)

Chasis: 9.500 – 10.000 kg.

Vigas: Construidas en Doble T con alma de acero microaleado, espesor 4,5mm. Ala inferior de planchuela 5" x 3/4" de espesor y ala superior de planchuela 5" x 5/8" de espesor. Las vigas están unidas por travesaños del mismo acero que el alma y también vinculadas por tubos conformados en chapa plegada del mismo acero, todo soldado de manera tal de conferirle libertad torsional a toda la estructura del chasis.

Chapón de enganche: construido en acero microaleado de 6,35 mm de espesor, con la respectiva posición de perno de enganche.

Perno de enganche: Marca JOST de 2" unido por bulones a la brida del chapón.

Tren de aterrizaje: de dos velocidades.

Material:

– Acero microaleado 420 MPa de resistencia elástica, origen Siderar.

– Planchuelas Acero SAE 1525, origen Acindar.

Soldadura: Todas las soldaduras son con sistema GMAW automática y semiautomática con gas binario 80/20 Argón / Anhídrido Carbónico. Alambre Ø 1,2mm.

Sistema hidráulico: El chasis posee 4 (cuatro) cilindros hidráulicos de Ø7" x 700mm de carrera, telescópicos de 4 etapas, que trabajan a una presión de 150 bares. Una válvula derivadora de accionamiento manual se encarga de accionar una u otra caja volcadora mientras que otra válvula de fin de carrera es la que limita el ángulo de vuelco de las mismas. Las cañerías hidráulicas construidas en caños de acero sin costura de Ø7/8" x 2,5mm de espesor y mangueras de alta presión SAE R2.

Sistema de frenos:

El sistema de frenos es de accionamiento por aire, constituido por un doble circuito "Uno de servicio" y otro de "Emergencia" (Spring Brake). Compuesto por tanques de almacenamiento de aire, los cuales sirven para reservorio tanto para el caso de accionamiento de los frenos durante el servicio como para el caso de emergencia y estacionamiento.

Todos sus componentes están diseñados para soportar las exigencias más severas de prestación, como velocidad de respuesta y correcto frenado.

Suspensión neumática: La suspensión neumática integral ITG, marca Boero, están compuestas de dos brazos rígidos vinculados al eje mediante soldadura, conformando así una estructura integrada y rígida que minimiza las posibilidades de torsión. En los extremos traseros se ubican las vejigas o fuelles de carga que empujaran el eje contra el suelo en mayor o menor medida, según la presión de aire que se les dé a las mismas a través del regulador ubicado en la caja de comandos. Todo el sistema de suspensión se vincula al chasis mediante 2 manotas de chapa plegada, donde se alojan bujes de goma sobre los que a su vez pivotan los brazos del sistema.

El sistema está equipado con válvulas de sobre presión que evitan el aumento de la misma por reducción del volumen de la vejiga (compresión). La suspensión cuenta también con dos amortiguadores hidráulicos para evitar que el sistema entre en rolido y/o resonancia vertical.

Suspensión mecánica:

Manotas de acero estampado con apoyo de ballestas intercambiables, bujes de tensores silentblock y buje de balancín con poliamida recubierta con bisulfuro de molibdeno de alta resistencia, duración y auto lubricado.

La suspensión es del tipo mecánica con ballestas elásticas de 12 hojas, 13mm espesor por 76mm de ancho (1/2" x 3"). Las mismas van montadas sobre ejes marca Boero que tienen un tubo de 5" (127mm) por 17mm de espesor de pared, con puntas de ejes huecas colocadas por interferencia térmica, los mismos están preparados para la colocación del sistema calibrador automático.

Los rodamientos son cónicos a rodillos gemelos lubricados con grasa para altas presiones.

Las campanas de los ejes son de fundición nodular con cintas de frenos de 8" de ancho Qmax.

Detalles del carrozado:

El carrozado del mismo lo constituyen dos cajas con dos cilindros hidráulicos cada una, las cuales pivotean sobre los brazos tubulares del chasis. Ángulo máximo de vuelco lateral 40°.

Frente: Realizado en chapa metálica Acero SAE 1010 Doble Decapada, espesor 1,6 mm plegada, con rinconeras de espesor 3,17mm, a cada lado del mismo y dos parantes de espesor 3,17mm, de refuerzo en la zona central.

Enteramente soldado con sistema GMAW con maquinas automáticas de gas inerte.

Puertas: Construida en chapa plegada de Acero SAE 1010 Doble Decapada, espesor 1,6 mm plegada. Poseen doble apertura, volcables y pivotante a través de barrales de acero trefilado 19,05mm de diámetro, que hacen de ejes.

Parantes y Rinconeras: Abullonados, de chapa metálica Acero SAE 1010, espesor 3,17mm plegados para darle rigidez y resistencia. Piso: Pieza continua que conforma el faldón, realizado en chapa comercial de espesor 4,76mm.

Herrajes: todos los herrajes para el cierre de puertas son de calidad Acero microfundición de excelente terminación superficial.

Accesorios: Porta auxilio doble. Cajón de herramientas. Escalera en el frente. Ata sogas. Paragolpes rebatible. Guardabarrós de plástico con pantallas de goma antispray.

Seguridad:

Sistema electrónico de frenado ABS.

Sistema electrónico de frenado EBS y control electrónico de estabilidad ESC – RSS. (Opcional)

Sistema de balanza referencial. (Opcional)

Iluminación LED.

Dispositivo laterales de protección (Guardaciclista) Norma IRAM-AITA 10276.

Dispositivo trasero de protección (Paragolpes) Norma IRAM-AITA 10260.

