



**PEGASO**  
VRACHTWAGENS



# PEGASO vrachtwagen-serie

PEGASO trucks, vervaardigd door de van origine befaamde Hispano Suiza fabrieken, hebben een aantal specifieke eigenschappen, waardoor zij een steeds meer bekende verschijning worden op de Nederlandse wegen.

PEGASO produceert een complete range automobielen van bestelauto's tot de zwaarste vrachtauto's, autobussen, touringcars, militaire voertuigen, dumpers en bull-dozers.

De eigen motoren range vanaf 38 pk en oplopend in vermogen tot 352 pk geven elk PEGASO voertuig de juiste krachtbron.

Om te voldoen aan de groeiende behoeften op het gebied van het zware wegtransport biedt PEGASO een uitgebreid programma van voertuigen van 17 tot 33 ton totaal toegelaten gewicht (GVW).

Hiervoor zijn voertuigen beschikbaar met twee (4 x 2), drie (6 x 2 en 6 x 4) en vier assen (8 x 2 en 8 x 4); keuze uit drie motoren 200 pk (147,1 kW) - 260 pk (191 kW) en 306 pk (225 kW).

Afhankelijk van het motortype zijn drie versnellingsbakken in standaard uitvoering beschikbaar:

ZF S 6-90, Fuller RTO 9509A en RTO 910; als optional is een Fuller RTO 9513 versnellingsbak beschikbaar.

Alle chassistypen zijn uitgerust met planetair tandwielstelsel (naafreductie) in de achteras(sen) met keuze uit verschillende overbrengingsverhoudingen, die het mogelijk maken het voertuig aan zijn taak aan te passen.

Er zijn twee 6 x 2 uitvoeringen beschikbaar t.w. het chassis met twee gestuurde voorassen en één aangedreven as (1183/60) en het chassis met **zelfsturende** sleepas (1180 S). De vierassers 8 x 2 en 8 x 4 zijn beide uitgevoerd met twee gestuurde voorassen, de 8 x 4 met dubbel aangedreven tandemstel (3188), en de 8 x 2 met één aangedreven as en een **zelfsturende** sleepas (1186/62).





## Kabine

De PEGASO kantelkabinen hebben een uitgeknipte kubische vorm, waardoor enerzijds de binnenruimte optimaal benut wordt en anderzijds méér veiligheid wordt geboden voor het betere uitzicht.

Er worden twee versies geproduceerd, een korte kabine voor nationaal transport en middellange afstand en een slaapkabine voor internationaal transport. De kantelhoek bedraagt  $70^\circ$ ; deze uitzonderlijke kantelhoek garandeert een optimale bereikbaarheid van de motor, hetgeen een uitzonderlijke tijdswinst zowel voor preventief onderhoud als voor de servicebeurten en herstellingen mogelijk maakt.

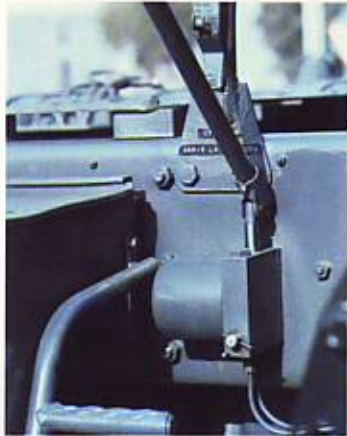
Het kantelsysteem werkt door middel van een handbediende hydraulische pomp met dubbele cilinder, welke het zelfs mogelijk maakt de kabine op een helling te kantelen. Het hydraulische systeem is beveiligd met een veiligheidsklep, die terugval van de kabine onmogelijk maakt.

Door middel van een afzonderlijke startknop kan de motor worden gestart met gekantelde kabine; dit kan echter alléén wanneer de versnellingspook zich in de neutrale stand bevindt.



## De ophanging

De ophanging van de kabine aan de achterzijde is uitgevoerd met spiraalveren en hydraulische schokdempers. De zijwaartse stabiliteit wordt verzekerd door een schanierend trapezium.



## Vergrendeling

Het vergrendelingssysteem van de kabine bestaat uit een drievoudige mechanische veiligheid en een optische controle van de grendelsluiting van de kabine op het dashboard.

Het vergrendelingssysteem bestaat uit 2 symmetrische haken, die worden bediend door een handle, welke slechts in één richting bewogen kan worden en een veiligheidsslot d.m.v. een derde haak, welke door een spiraalveer wordt teruggehouden. De optische controle geschiedt door middel van twee elektrische kontakten, waarmede de nokken van de grendels zijn voorzien en die een rood licht op het dashboard doen oplichten, wanneer de haken niet goed sluiten.



## Uiterlijke kenmerken

De grille kan worden opgeklapt, waardoor de dagelijkse controles kunnen worden uitgevoerd. Het is alleen noodzakelijk de kabine te kantelen, wanneer er onderhoudswerkzaamheden e.d. moeten worden uitgevoerd.

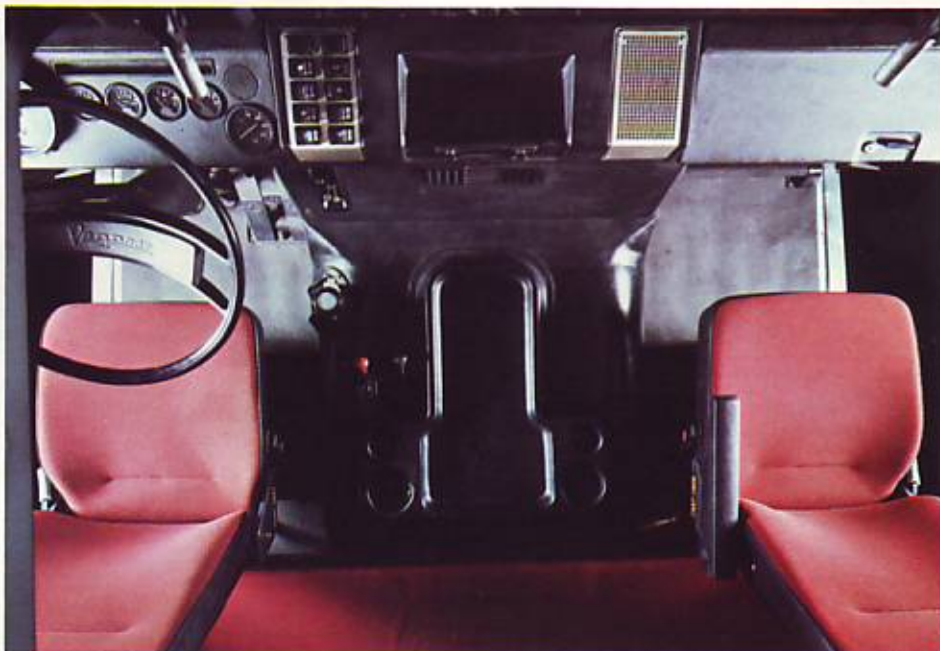
Opvallend is de zeer grote oppervlakte van de ruiten met de drie ruitewissers, welke de gehele voorruit bestrijken. Gekombineerd met grote achteruitkijkspiegels, die in hoogte verstelbaar zijn en aan weerszijden van de kabine zijn bevestigd, wordt een optimaal uitzicht zelfs bij het slechtste weer gegarandeerd.



## Interieur

Opmerkelijk is het grote comfort, dat wordt verkregen door de perfecte akoestische en thermische isolatie door de plaatsing van de motor en het stuurhuis onder de vloer van de kabine. De twee hydraulisch geveerde chauffeursstoelen zijn op vele manieren verstelbaar en kunnen worden aangepast aan het gewicht en de anatomische vorm van de inzittenden. De binnenruimte werd optimaal benut door het aanbrengen van een plateau op de motorkap, waarin zich uitsparingen bevinden voor glazen en flessen.

Onder de stoelen bevinden zich opbergkastjes voor gereedschap en dergelijke; in het dashboard bevindt zich een handschoenenkastje en aan de deuren zijn grote documentenvakken aangebracht. Het dashboard is zodanig ontworpen, dat meters en kontrôlelichten in één oogopslag te zien zijn en schakelaars onder handbereik liggen voor een veilig gebruik van het voertuig.



## Elektrische installatie

Ten behoeve van het grote aantal accessoires, elektrische bedieningsorganen en functies in de kabine werd de gehele elektrische installatie uitgevoerd met verschillende circuits, die samenkomen in één elektrisch centraal element in het midden van het dashboard, dat volledig toegankelijk is vanuit het interieur van de kabine. De verbindingen naar deze centrale en die welke naar het chassis gaan hebben gekleurde aansluitingen. De smeltzekeringen en schakelrelais zijn boven de centrale aangebracht.



## Motoren

De ervaring van PEGASO op het gebied van ontwikkeling van motoren heeft geleid tot motoren met een hoog rendement, mede bereikt door toepassing van een 7 maal gelagerde, genitreeerde krukas, robuuste chroomstalen drijfstangen, zuigerpensmering, twee speciaal ontworpen cilinderkoppen met 4 kleppen per cilinder. De brandstofpomp is van PEGASO-BOSCH met ingebouwde rookbegrenzer voor de motoren met turbo.

De smering wordt optimaal verzorgd door een tandwielpompe met hoge opbrengst, een filter onder druk en een centrifugaalfilter, een warmte-wisselaar met hoge koelcapaciteit en een speciaalfilter met verwisselbaar element voor de turbo-kompressor.

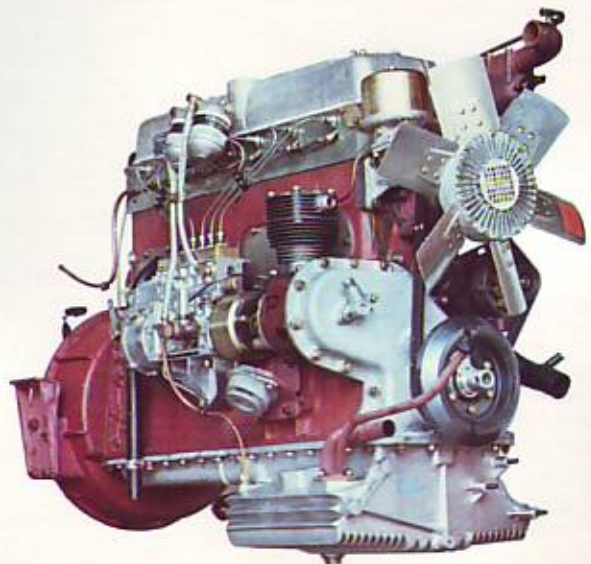
De waterkoeling geschiedt onder druk door middel van een centrifugaalpompe met grote capaciteit, een radiator met ingebouwd ontluuchtingssysteem en expansietank, twee thermostaten, een Visco Behr zelfdenkende ventilator.

Starten van de motor met kabine in gekantelde toestand en eventueel in de versnelling is onmogelijk. Op de motor is een schakelblok aangebracht, waarin de versnellingshandle valt. Is de kabine gekanteld en is b.v. de eerste versnelling ingeschakeld, dan zorgt het schakelblok automatisch voor een blokkering van de externe startknop.



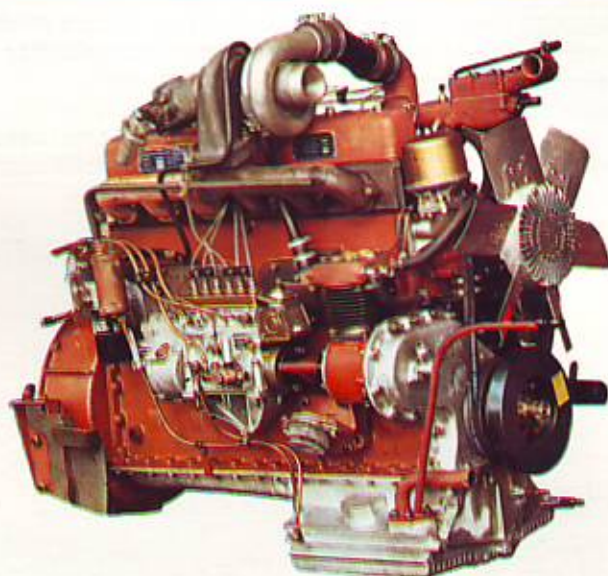
### Motor type 9105/47

Konstruktie	: vertikaal in lijn, 4-takt met natuurlijke aanzuiging
Inspuitsysteem	: direkt
Aantal cilinders	: 6
Boring	: 120 mm
Slag	: 155 mm
Cilinderinhoud	: 10518 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	: 147 kW (200 pk) bij 2100 tpm
Maximum koppel	: 706 Nm (72 mkg) bij 1250 tpm
Kompressieverhouding	: 16 : 1
Specifiek brandstofverbruik	: 230 g/kWh (169,5 g/pku)
Inspuitvolgorde	: 1-5-3-6-2-4
Gewicht (droog zonder koppeling)	: 915 kg
Carterinhoud	: 22 liter



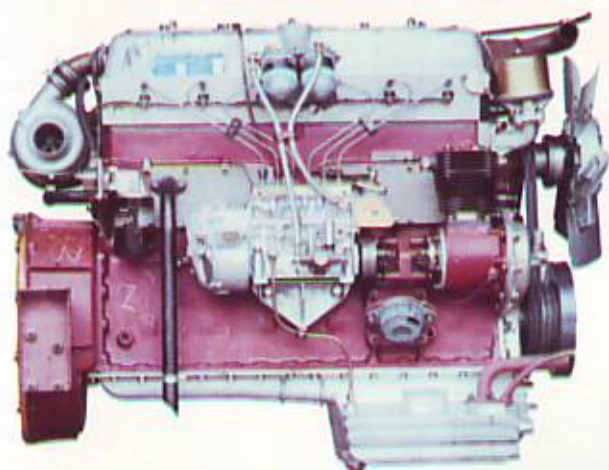
## Motor type 9220/2

Konstruktie	: vertikaal in lijn, 4-takt met turbo
Inspuitsysteem	: direkt
Aantal cilinders	: 6
Boring	: 120 mm
Slag	: 155 mm
Cilinderinhoud	: 10518 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	: 166 kW (224 pk) bij 2000 tpm
Maximum koppel	: 1020 Nm (105 mkg) bij 1300 tpm
Kompressieverhouding	: 15,5 : 1
Specifiek brandstofverbruik	: 212 g/kWh (156 g/pku) bij 1450 tpm
Inspuitvolgorde	: 1-5-3-6-2-4
Gewicht (droog zonder koppeling)	: 950 kg
Carterinhoud	: 22 liter



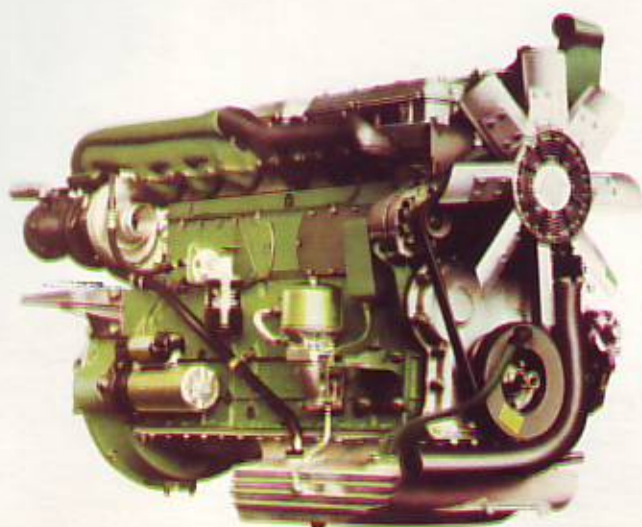
## Motor type 9109/41

Konstruktie	: vertikaal in lijn, 4-takt met turbo
Inspuitsysteem	: direkt
Aantal cilinders	: 6
Boring	: 120 mm
Slag	: 150 mm
Cilinderinhoud	: 10518 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	: 191,2 kW (260 pk) bij 2000 tpm
Maximum koppel	: 1000 Nm (102 mkg) bij 1400 tpm
Kompressieverhouding	: 15,5 : 1
Specifiek brandstofverbruik	: 225,6 g/kWh (166 g/pku) bij 1600 tpm
Inspuitvolgorde	: 1-5-3-6-2-4
Gewicht (droog zonder koppeling)	: 950 kg
Carterinhoud	: 25 liter



## Motor type 9157

Konstruktie	: vertikaal in lijn, 4-takt met turbo
Inspuitsysteem	: direkt
Aantal cilinders	: 6
Boring	: 130 mm
Slag	: 150 mm
Cilinderinhoud	: 11945 cm <sup>3</sup>
Maximum vermogen	: 225 kW (306 pk) bij 2200 tpm
Maximum koppel	: 1050 Nm (109 mkg) bij 1500 tpm
Kompressieverhouding	: 14,5 : 1
Specifiek brandstofverbruik	: 210 g/kWh (154 g/pku)
Inspuitvolgorde	: 1-5-3-6-2-4
Gewicht (droog zonder koppeling)	: 1.120 kg
Carterinhoud	: 28 liter



## Vrachtauto 1180/L-20 - 1180/L-

De PEGASO vrachtwagens 1180 en zijn verschillende versies zijn voertuigen met grote laadvermogens en geschikt voor alle carrosserieën, zoals huif-, koel- en vrieswagens, containertransport, tankwagens etc.

Het totaal toegelaten gewicht (GVW) voor chassis met twee assen bedraagt 17.500 kg. Er zijn legio versies beschikbaar naar wielbasis, lang of kort; motoren 200 of 260 pk.





## -60 en 1180 S. met sleepas

Het chassistype 1180 S. met **zelfsturende** sleepas heeft een totaal toegelaten gewicht (GVW) van 23.500 kg met eveneens keuzemogelijkheden naar wielbasis en motoren. Aanhangwagenkoppeling en remansluitingen voor aanhanger, alsmede sleeprem, zijn standaard. Het remsysteem van het chassistype 1180 S. verdient bijzondere aandacht. De gescheidenheid - 1 circuit vooras + aangedreven as en 1 circuit vooras + sleepas - waarborgt te allen tijde een goede beremming, d.w.z. dat bij uitval van één der circuits het tweede circuit eenzelfde remvertraging behaalt als het complete remsysteem van een 2-assig voertuig. Veiligheid waar men niet omheen kan.



## Chassistype 1183/60 en 1184/10

De PEGASO vrachtwagens 1183/60 en 1184/10 zijn voertuigen met twee gestuurde voorassen en één aangedreven as.

Het totaal toegelaten gewicht (GVW) bedraagt 24.000 kg (2 x 7.000 kg per vooras en 10.000 kg op de achteras). Deze wagens zijn bijzonder geschikt voor het grote wegtransport en kunnen voor allerlei speciale transportmethodes worden ingezet, zoals tankvervoer, veevoeder-bulkvervoer, koel- en vriestransport, vervoer van bouwmaterialen (kraan + kipper) etc.



Door de twee gestuurde voorassen uitermate wendbaar, waardoor schades aan terreinen, erven etc. voorkomen worden.

De besturing is zeer licht dankzij de servo-bekrachtiging en een hulpcilinder op de tweede as.

De modellen zijn beschikbaar met motor 260 pk (1183/60) en 306 pk (1184/10); Fuller versnellingsbak RTO 910 en planetair tandwielstel (naafreductie) in de achteras.

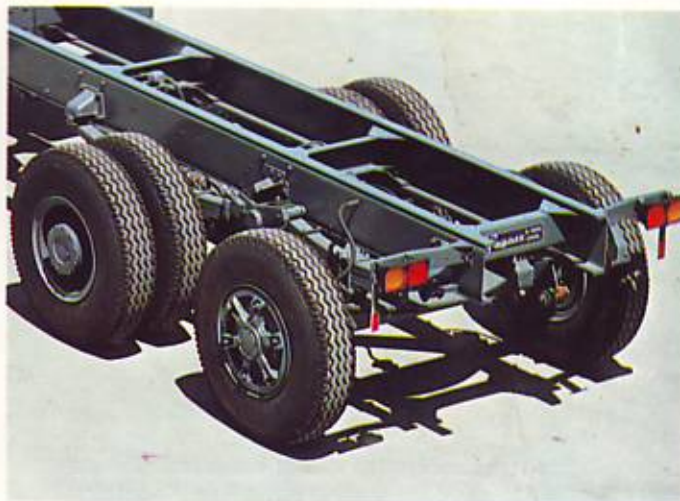
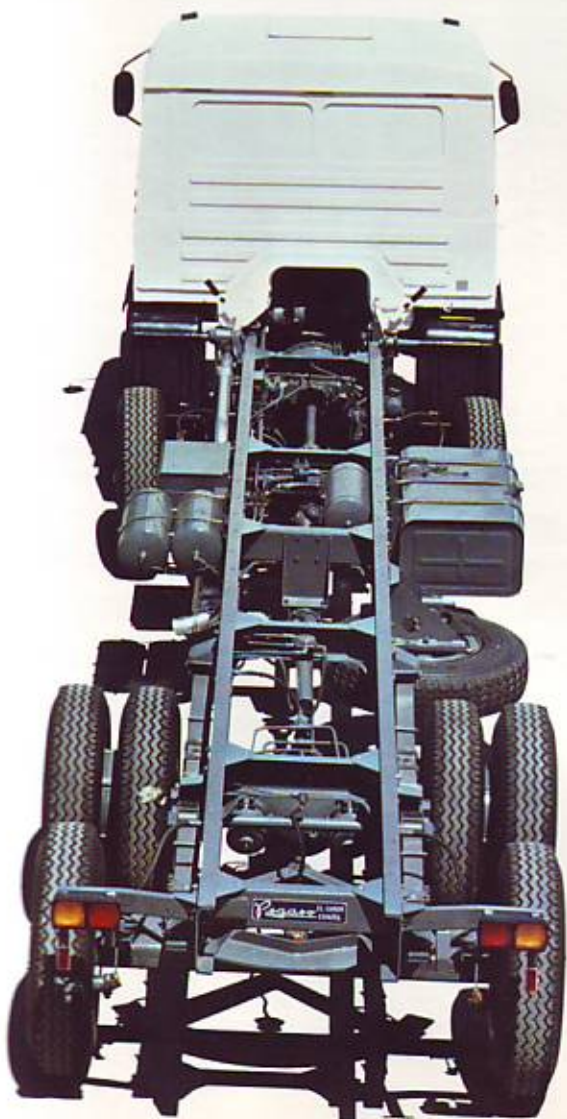


## Chassistype 1186/62 en 1187/10

Deze chassistypen onderscheiden zich als unieke voertuigen. Een hoog rendement door laag eigengewicht en hoog laadvermogen, grote laadlengte en prestaties, die hen tot ideale transportmiddelen bestempelen en voor transporten op lange afstanden waar haast bij is, zonder andere mogelijkheden als tank-, vries- en koeltransport, containervervoer, stenen-, pallet- en bouwmaterialentransport etc. uit te sluiten.

Het zijn trucks met 4 assen, waarvan de voorste twee sturend, één aangedreven en een zelfsturende sleepas. Het totaal toegelaten gewicht (GVW) bedraagt 31.000 kg).

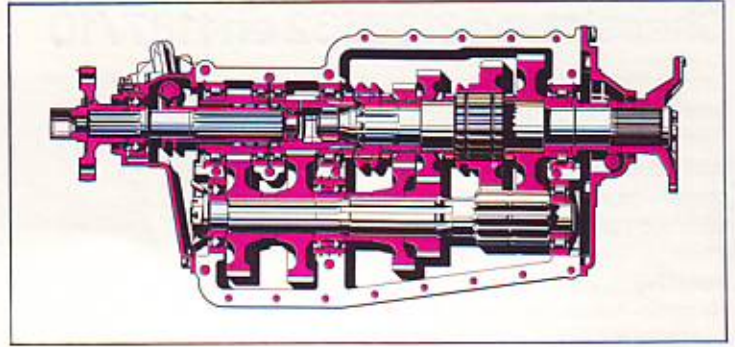
Het model 1186/62 is voorzien van 260 pk motor en het model 1187/10 met een 306 pk motor; beide met Fuller versnellingsbak RTO 910 en naafreductie.



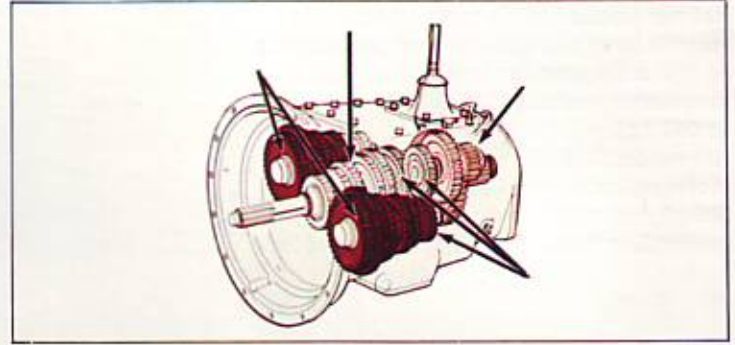
De zelfsturende sleepas volgt automatisch de richting van de wielen in de bochten, waardoor wringen wordt vermeden. Er is een pneumatisch blokkeerinrichting om de as vast te zetten om achteruit te kunnen rijden. Dit wordt vanuit de kabine bediend.

## Versnellingsbak

Ofschoon PEGASO een eigen (4 x 2) versnellingsbak fabriceert, worden in de voor West-Europa bestemde trucks met 200 pk motor de "ZF" versnellingsbak en voor de 260 en 306 pk motor de "Fuller" versnellingsbak geleverd.

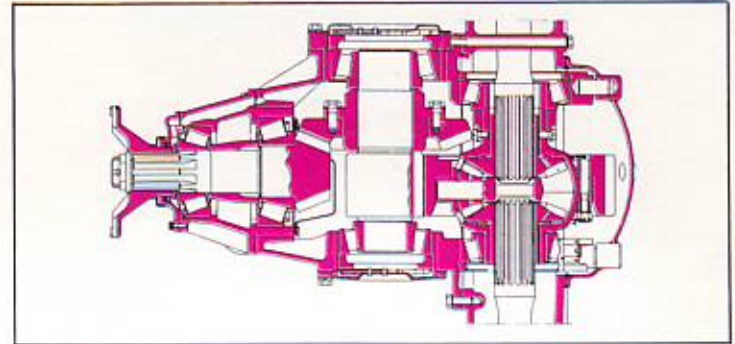


De in Nederland geleverde wagens zijn dan ook voorzien van een "Fuller" versnellingsbak met negen of tien versnellingen vooruit en twee achteruit, opgesteld in twee groepen, laag en hoog. De 9-bak heeft als eerste versnelling een kruipgang. Het overschakelen binnen een groep geschiedt met de pook; van laag naar hoog door middel van een luchtbediende knop op de pook. Als optional kan een Fuller RTO 9513 versnellingsbak worden geleverd met 13 versnellingen.

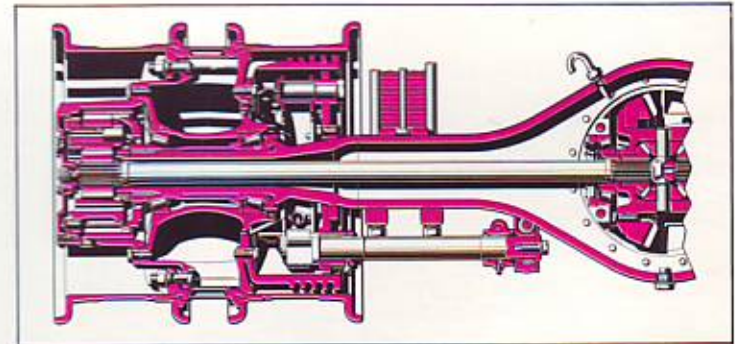


## Achterassen

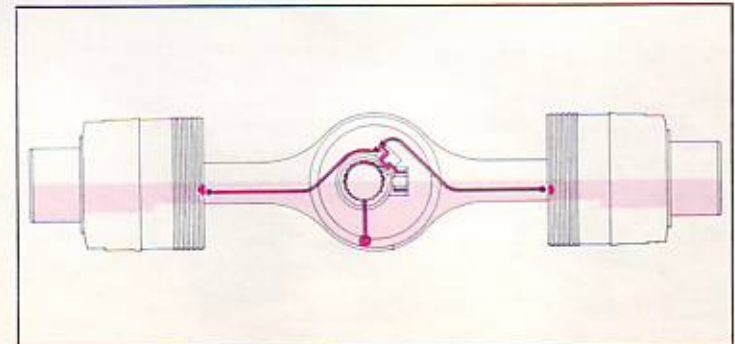
Er zijn drie typen achterassen beschikbaar: de achterbrug met dubbele reductie in het differentieel; de naafreductie-assen, type 4710 en 4730.



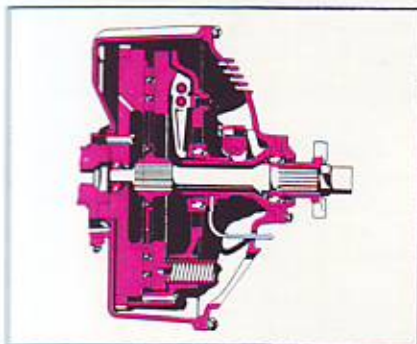
De achterbrug van het type 4710, konische reductie-as met spiraalvertanding in het differentieel en planetair tandwielstelsel in de naven, ontworpen om grote belastingen en aandrijfkraften op te nemen, wordt gemonteerd op voertuigen met 200 pk motor.



De achterbrug van het type 4730, konische reductie-as met spiraalvertanding in het differentieel en planetair tandwielstelsel in de naven, kenmerkt zich door zijn smeersysteem, dat bestaat uit een tandwielpompe en filter, die de naven smeren, en wordt gemonteerd op voertuigen met 260 of 306 pk motor.

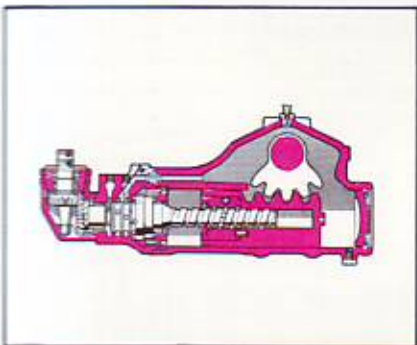


## Koppeling



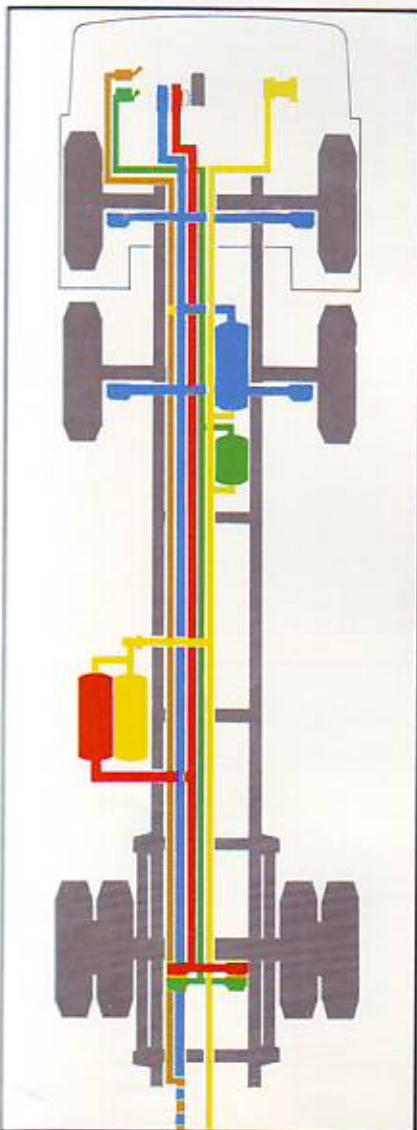
Droge enkele plaat, mechanisch met luchtdruk-bekrachtiging, met een diameter van 400 mm voor motoren van 200 pk en een diameter van 420 mm voor 260 pk motoren.  
De 306 pk motoren zijn voorzien van dubbele platen met diameter 380 mm.

## Besturing



Hydraulisch bekrachtigd, zeer licht en soepel werkend en van compacte afmetingen, waardoor de overbrenging onder de kabinevloer kan worden geïnstalleerd, waarmede warmte en lawaai buitengesloten blijven. De stuurinrichting is uitgerust met een roterende klep, kogelkringloop en een gedeelde veiligheidsstuurkolom.

## Remsysteem



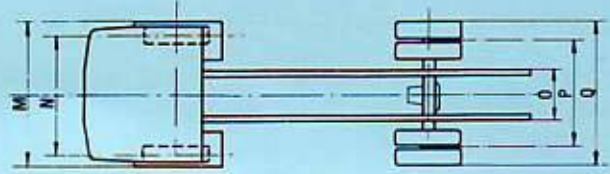
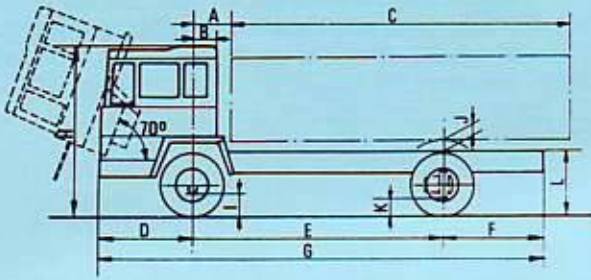
Het remsysteem is zeer doeltreffend en veilig met beproefde componenten en telt twee volledige circuits. Vijf verschillende circuits kunnen worden onderscheiden:

- de bedrijfsrem, druklucht met gescheiden circuits op voor- en achterwielen.
- noodremmen, die een deel zijn van de bedrijfsrem en ruim voldoende vertraging opbrengen bij uitval van één der circuits.
- parkeerrem, werkend door middel van veerremcilinders op de achterwielen, welke pneumatisch worden bediend.
- uitlaatrem, smoorklep in de uitlaat, waardoor de motor dienst doet als een kompressor, die de auto op lange afdalingen kan afremmen, zonder dat remschoenen en -trommels voortdurend worden gebruikt, waardoor oververhitting en slijtage worden vermeden.
- aanhangwagenremsysteem 2-leiding. De sleeprem werkt via een handklep en remt uitsluitend de aanhangwagen, waardoor deze bij afdalingen en in moeilijke situaties in de hand kan worden gehouden.

# Afmetingen

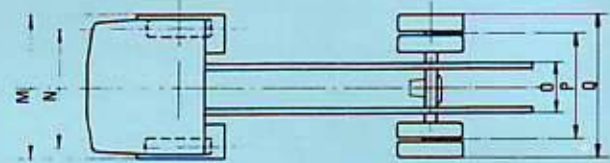
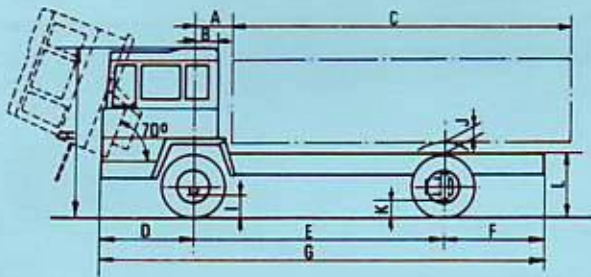
## 1145 - 1145 L

(wordt eind 1979 geïntroduceerd)



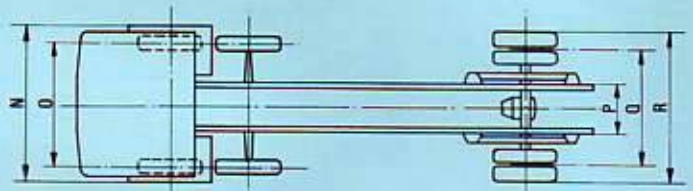
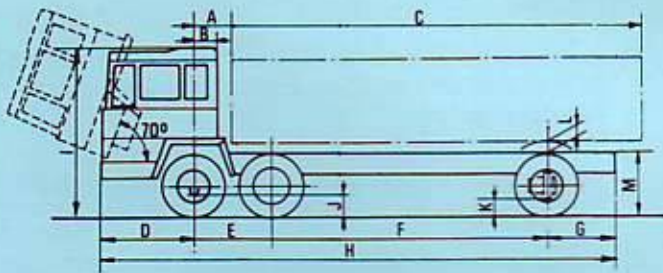
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1145	570	396	5160	1295	4000	1190	6485	2805	310	70	289	1060	2450	2050	864	1842	2500
1145 L	570	396	6000	1295	4500	1590	7385	2805	310	70	289	1060	2450	2050	864	1842	2500

## 1183/60 en 1184/10



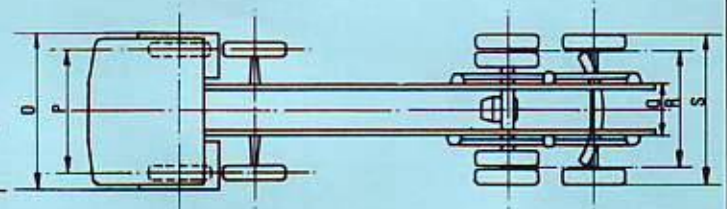
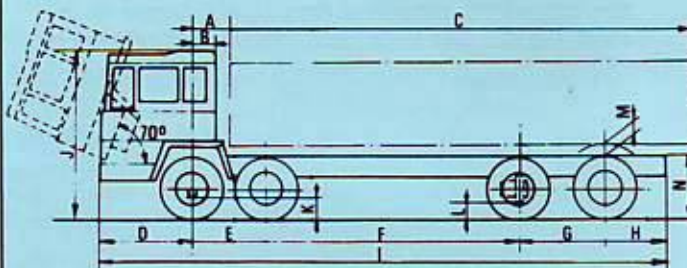
	A*	A**	B*	B**	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q
1183/60	820	570	691	396	7000	1295	5500	2190	8985	2805	310	70	271	1060	2500	2020	864	1842	2500
1184/10	820	570	691	396	7000	1295	5500	2190	8985	2805	310	70	271	1060	2500	2020	864	1842	2500

## 1180/L-20 en 1180/L-60



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R
1180/L-20	820	691	7000	1580	1400	4800	1205	8985	2805	310	271	70	1060	2500	2020	864	1842	2500
1180/L-60	820	691	7000	1580	1400	4800	1205	8985	2805	310	271	70	1060	2500	2020	864	1842	2500

## - 1186/62 - 1187/10



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S
1186/62	820	691	8365	1580	1400	4800	1600	970	10350	2805	310	271	70	1136	2500	2020	864	1842	2500
1187/10	820	691	8365	1580	1400	4800	1600	970	10350	2805	310	271	70	1136	2500	2020	864	1842	2500

# Snelheden

Achteras 4730				Types 1180/L-60 - 1183/60 - 1186/62 - 1180 S/60				Achteras 4730				Types 1180/L-60 - 1183/60 - 1186/62 - 1180S/60			
Verhouding		5,41:1		5,81:1		6,45:1		Verhouding		5,41:1		5,81:1		6,45:1	
Fuller RTO 9509A		max. km/u		max. km/u		max. km/u		Fuller RTO 910		max. km/u		max. km/u		max. km/u	
Versn. Verh.								Versn. Verh.							
Low	8,77 : 1	9		8		7		1	6,51 : 1	12		11		10	
1	5,85 : 1	13		12		11		2	5,10 : 1	15		14		12	
2	4,29 : 1	18		16		15		3	4,04 : 1	19		18		16	
3	3,20 : 1	24		22		20		4	3,20 : 1	24		22		20	
4	2,37 : 1	32		30		27		5	2,59 : 1	29		27		24	
5	1,83 : 1	41		38		35		6	2,04 : 1	37		35		31	
6	1,34 : 1	56		53		47		7	1,59 : 1	48		44		40	
7	1,00 : 1	76		71		63		8	1,26 : 1	60		56		50	
8	0,74 : 1	102		95		86		9	1,00 : 1	76		70		63	
								10	0,81 : 1	93		87		78	

Achteras 4730		Type 1180/L-20 - 1180 S/20				Achteras 4865		Types 3180 en 3188	
Verhouding		5,41:1		5,81:1		Verhouding		5,63:1 7,04:1	
ZF - S 6-90		max. km/u		max. km/u		Fuller RTO 9509A		max. km/u max. km/u	
Versn. Verh.						Versn. Verh.			
1	7,03 : 1	11		10		Low	8,77 : 1	8	7
2	4,09 : 1	19		18		1	5,85 : 1	12	10
3	2,45 : 1	32		30		2	4,29 : 1	17	14
4	1,50 : 1	53		49		3	3,20 : 1	23	18
5	1,00 : 1	79		74		4	2,37 : 1	31	25
6	0,81 : 1	98		91		5	1,83 : 1	40	32
						6	1,34 : 1	54	43
						7	1,00 : 1	73	58
						8	0,74 : 1	98	80

Achteras 4730		Types 1184/10 en 1187/10		Achteras 4730		Types 1184/10 en 1187/10	
Fuller RTO 9509A		5,41:1 5,81:1		Fuller RTO 910		5,41:1 5,81:1	
Versn. Verh.		max. km/u max. km/u		Versn. Verh.		max. km/u max. km/u	
Low	8,77 : 1	9	9	1	6,51 : 1	14	12
1	5,85 : 1	14	13	2	5,10 : 1	18	15
2	4,29 : 1	19	18	3	4,04 : 1	23	20
3	3,20 : 1	26	24	4	3,20 : 1	29	24
4	2,37 : 1	35	33	5	2,59 : 1	35	30
5	1,83 : 1	45	42	6	2,04 : 1	44	39
6	1,34 : 1	62	58	7	1,59 : 1	58	48
7	1,00 : 1	83	77	8	1,26 : 1	72	62
8	0,74 : 1	112	105	9	1,00 : 1	91	77
				10	0,81 : 1	112	96

Gewichten in kg		1180/L-20 1180/L-60	1180 S/20 1180 S/60	1183/60 1184/10	1186/62 1187/10	3180	3188/13	3188/10 3188/92
Eigengewicht	vooras	4350	4340	6070	6180	3860	6360	6450
	achteras	2600	4460	2120	3215	4560	3100	3150
	totaal	6950	8800	8190	9395	8420	9460	9600
Laadvermogen	vooras	3150	3160	7930	8820	3140	8640	8550
	achteras	7400	11540	7880	12785	13440	14900	14850
	totaal	10550	14700	15810	21605	16580	23540	23400
Max. toelaatbaar	vooras	7500	7500	14000	15000	7000	15000	15000
	achteras	10000	16000	10000	16000	18000	18000	18000
	GVW totaal	17500	23500	24000	31000	25000	33000	33000

# PEGASO

## Technische specificaties

	1180/L-20	1180/L-60	1180 S/60	1183/60	1186/62	3180	3188
<b>Aandrijving</b> .....	4x2	4x2	6x2	6x2	8x2	6x4	8x4
<b>Motor: type</b> .....	9105/47	9109	9109	9109	9109	9109	9109
<b>vermogen</b> .....	147 kW	191 kW	191 kW	191 kW	191 kW	191 kW	191 kW
<b>Koppeling: type</b> .....	Enkele droge plaatkoppeling - 306 pk motoren dubbele droge plaatkoppeling 380 mm.						
<b>diameter</b> .....	400 mm	420 mm	420 mm	420 mm	420 mm	420 mm	420 mm
<b>bediening</b> .....	Hydraulisch/luchtbevestigd						
<b>Versnellingsbak: merk</b> .....	ZF	Fuller	Fuller	Fuller	Fuller	Fuller	Fuller
<b>type</b> .....	S-6-90	RTO 910	RTO 910	RTO 910	RTO 910	RTO 9509A	RTO 9509A
<b>Achterastype</b> .....	4730	4730	4730	4730	4730	4865	4865
<b>Standaard verhouding</b> .....	5,41:1	5,41:1	5,41:1	5,41:1	5,41:1	5,63:1	5,63:1
<b>Wielen en banden</b> .....	Artillerie-wielen, velgen 8.0x20, banden 12.00x20 18 ply.						
<b>Vooras(sen)</b> .....	Stalen I-vormige vooras(sen)						
<b>afmetingen</b> .....	115x90x20	id.	id.	110x85x20	id.	id.	id.
<b>Besturing</b> .....	Hydraulisch bevestigd						
<b>Remmen: bedrijfsrem</b> .....	Gescheiden circuits op voor- en achteras(sen)						
<b>noodrem</b> .....	Deel van de bedrijfsrem						
<b>parkeerrem</b> .....	Veerremcilinders op achterwielen (MGM)						
<b>motorrem</b> .....	Smoorklep in uitlaatsysteem						
<b>aanh. w. rem</b> .....	2-leiding remsysteem - sleeprem via handklep in kabine						
<b>Veren: voor</b> .....	Half-elliptische bladveren, stabilisator en dubbelwerkende schokbrekers						
<b>achter</b> .....	Half-elliptische bladveren; enkelassers met hulpveren						
<b>Chassisraam</b> .....	U-profiel 300x76x8 mm met stripversterking 76x12 mm (behalve 4x2 uitvoering)						
<b>Kabine</b> .....	Frontstuur kantelkabine, hydraulisch geveerde chauffeurstoelen						
<b>Elektrische installatie:</b> .....	24 Volt						
<b>dynamo</b> .....	840 W						
<b>startmotor</b> .....	6,3 kW						
<b>accu's</b> .....	2x12 V						
<b>Brandstoftank</b> .....	360 liter						

\* Voor meer gedetailleerde omschrijvingen verwijzen wij naar de specificatiebladen.

**Opmerking:** de specificaties kunnen om technische of commerciële redenen zonder voorafgaande kennisgeving worden gewijzigd. februari 1979

### ROTTERDAM MOTORS B.V.

Waalhaven ZZ 6,  
3088 HH Rotterdam  
Telefoon: 010 - 29 37 33  
Telex : 28279

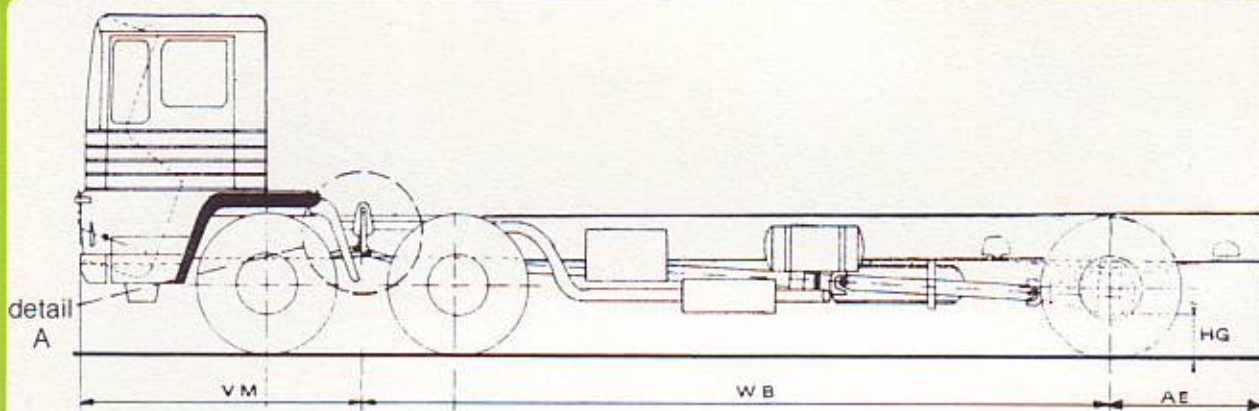
Aangeboden door uw dealer:





# Pegaso 1183/60

## de tandemasser die niet wringt!



Eventueel ook leverbaar met wielbasis van 5500 mm.

### Waarom is uitsluitend **Pegaso-type 1183** voor dit werk zo geschikt?

- Ruim **70 jaar ervaring** (fabriek sinds 1904).
- Een **hoog nuttig laadvermogen** (24 ton totaal), waardoor 14000 liter tankopbouw mogelijk is.
- Meer voorasdruk (7000 kg per as), waardoor de wagen **kompakter** gebouwd kan worden.
- De **gewichtverdeling** is dusdanig verdeeld, dat de voorasdrukken **volledig benut** worden, terwijl bij het z.g.n. **leegrijden** de achterasdruk dermate "hoog" is, dat het doorspinnen van de wielen vrijwel onmogelijk is.
- Een **korte afstand** tussen de twee voorassen (slechts 1,40 meter), waardoor tijdens bochtenwerk de tweede as meestal geheel, of gedeeltelijk in het reeds gebaande spoor van de eerste vooras loopt (minder inloopt in de bochten).
- Een **korte draaistraal** van slechts 7,90 meter, bij een wielbasis van 4,50 meter.
- Een **groot remvoering oppervlak** van 2255,4 cm<sup>2</sup> per vooras, hetgeen bij tankwagens van essentieel belang is.
- Een goede mate van **stabiliteit**, mede omdat de achteras-konstruktie van origine géén 10- of 13 tons as is, maar een 15 tons.
- Een als zodanig ontworpen voertuig - **origineel** dus géén verbouwde twee-asser (zie tek. detail A).
- Motorvermogens beschikbaar van 200 tot 306 pk, zodat solo- of kombinatiewagens in alle mogelijke wielbasis verkrijgbaar zijn.
- De lage prijsstelling is alleen mogelijk door de **grote seriebouw** van dit type Pegaso en de exportsteun welke aan Pegaso produkten naar E.E.G. landen wordt verleend.

#### Historie:

Pegaso Trucks vervaardigd door de van oudsher befaamde Hispano Suiza fabrieken (sinds 1904) hebben een aantal specifieke eigenschappen waardoor zij een steeds meer bekende verschijning worden op de Nederlandse wegen.

#### Sterke groei wegvervoer:

Door het ontbreken van een, zoals in ons land, sterk ontwikkeld spoorweg- en waterverkeer heeft het **vervoer over de weg** zich in Spanje reeds in het begin van deze eeuw sterker ontwikkeld als in menig ander land.

#### Ervaring:

Vandaar de ruime ervaring en grote keuze in alle mogelijke as-configuraties, zoals **2-assers**, **4-assers** (dubbel aangedreven of met bestuurbare sleepas) en **3-assers** (dubbel aangedreven, bestuurbare sleepas of **tandem vóór**).

#### Type 1183, 3-asser met tandem voor:

Laatstgenoemde type (**tandem vóór**), reeds meer dan 20 jaar op de Spaanse wegen, heeft sinds de export naar Nederland op gang kwam (1974) een steeds belangrijker rol in het totale Pegaso gebeuren ingenomen.