

DÚMPERES ARTICULADOS



www.terextrucks.com

Fecha efectiva: Abril 2015. Los precios y las especificaciones de los productos están sujetos a cambios sin previo aviso. Las fotografías y/o dibujos de este documento son meramente ilustrativos. Consulte las instrucciones de uso adecuado de este equipo en el manual del operador correspondiente. Si no se sigue el manual del operador adecuadamente en el empleo del equipo o si se actúa de forma irresponsable, se pueden producir lesiones graves e incluso la muerte. La única garantía aplicable a nuestros equipos es la garantía por escrito estándar aplicable al producto en particular que se ha adquirido y Terex Trucks no ofrece ninguna otra garantía, implícita o explícita. © 2015 Terex Trucks.

Reg. no.: TTADTES

Terex Equipment Ltd
Newhouse Industrial Estate, Motherwell, ML1 5RY
Tel: +44 (0) 1698 732121 Fax : +44 (0) 1698 734046
www.terextrucks.com



CAMIONES DE VOLTEO ARTICULADOS

**LA POSIBILIDAD
DE IR DONDE
OTROS NO
LLEGAN.**

Nuestra gama de camiones articulados cubre capacidades de acarreo de 25 toneladas a 38 toneladas. Con nuestros modelos TA250, TA300 y TA400, tenemos el producto adecuado para cada aplicación.

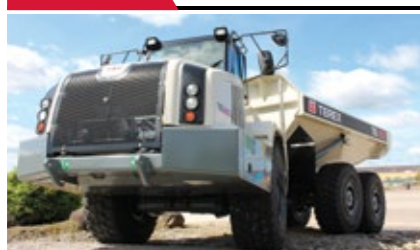


02

03

NUESTROS PRODUCTOS

TA250



MÁX. CARGA ÚTIL TM (TONELADAS US)

25 (27,5)

CAPACIDAD COLMADA M³ (YD³)

15,5 (20,3)

POTENCIA DEL MOTOR KW (HP)

232 (311)

TA300



MÁX. CARGA ÚTIL TM (TONELADAS US)

28 (30,9)

CAPACIDAD COLMADA M³ (YD³)

17,5 (22,9)

POTENCIA DEL MOTOR KW (HP)

276 (370)

TA400



MÁX. CARGA ÚTIL TM (TONELADAS US)

38 (41,9)

CAPACIDAD COLMADA M³ (YD³)

23,0 (30,0)

POTENCIA DEL MOTOR KW (HP)

331 (444)

Las configuración estándar mostrada puede variar de acuerdo a las opciones y/o la normatividad de cada país.

CONTENTS

Historia	04
Generación 9	06
Rendimiento	08
Guía	10
Servicio	12
Confort el operador	14
Especificaciones	16
Equipamiento	20
Capacidad para subir pendientes y retardado	21

COMPROMETIDOS CON LAS LARGAS DISTANCIAS

SEGUIMOS AL FRENTE DE LAS SOLUCIONES PARA APLICACIONES DE ACARREO

La herencia de Terex Trucks se remonta a 1934, cuando se creó el primer camión de volteo fuera de carretera mundo. Esta máquina innovadora ofreció una solución sencilla y práctica para cualquier trabajo de acarreo, desde la minería hasta el sector de la construcción.

En la actualidad, desde nuestra matriz en Motherwell, Escocia, Terex Trucks sigue dedicada a la creación de máquinas pioneras que soportan el paso del tiempo, continuando con los mismos cimientos robustos y resistentes. Por esta razón, no sorprende que nuestros camiones articulados y rígidos gocen de la confianza de los profesionales de la industria de todo el mundo, gracias al tener rendimientos poderosos en las condiciones de acarreo más extremas, desde el calor del desierto hasta el frío del Ártico.

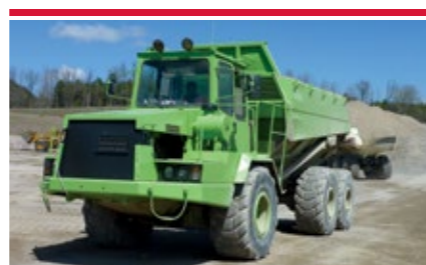
Estamos orgullosos de nuestro patrimonio, de nuestros conocimientos técnicos y de los procesos modernos, cualidades que se evidencian en nuestra gama Generación 9 de camiones articulados. Son máquinas poderosas para operadores de los sectores de construcción pesada, canteras y minería, y ofrecen turnos de trabajo productivos con los mínimos tiempos de paro y el máximo retorno de la inversión.



1934
El camión modelo 1Z - Considerado el primer camión de volteo fuera de carretera real



1950
Euclid Great Britain nació en Motherwell, Escocia, como empresa filial y comenzó el desarrollo y fabricación de camiones fuera de carretera.



1982
Lanzamiento del primer dúmper articulado Terex - modelo 3204. Diseñado, probado y fabricado en Motherwell, Escocia.



2011
Con la incorporación de motores Scania® de clase mundial, se lanza en todo el mundo la 9ª generación de camiones articulados.

UNA NUEVA GENERACIÓN



HOY
Todos los camiones Terex se fabrican en Escocia, donde nos sentimos orgullosos de nuestra herencia, los conocimientos técnicos y los procesos modernos. Con las mejoras tecnológicas en curso, incluido el sistema Tier 4 Final disponible en nuestros modelos TA300 y TA400, seguimos ofreciendo a nuestros clientes de los sectores de la construcción pesada, canteras y minería los equipos de alta calidad, confiabilidad y productividad que ellos demandan.

MÁS LIMPIO, MÁS POTENCIA Y MÁS EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE

06

07

Diseñada para aumentar su productividad y rentabilidad, la evolución más reciente de la gama Generación 9 de camiones articulados incorpora motores Scania®, conocidos por su prolongados tiempos de funcionamiento y confiabilidad, probada eficiencia de combustible y facilidad de mantenimiento, con el respaldo de una excelente red de servicio en todo el mundo.

El exitoso sistema Tier 4 Final de Terex Trucks, disponible ahora en nuestros modelos TA300 y TA400, incorpora una SCR (Reducción catalítica selectiva) combinada con tecnología de EGR (Regeneración de gas de escape) y un VGT (Turbo de geometría variable) para cumplir con los exigentes controles de emisiones de los mercados más regulados del mundo.

Nuestro paquete técnico Tier 4 Final también incluye la introducción del freno de escape de motor controlado por CAN, que proporciona una mejor reacción y rendimiento del retardador del freno de escape, junto con una mayor eficiencia de los requisitos de postratamiento Tier 4 Final. El incremento resultante en el control del operador y el frenado, en aplicaciones de bajada, son otro testimonio del compromiso de Terex Trucks con las mejoras en la seguridad.

GENERATION
9



SUAVIDAD PARA EL OPERADOR

**NO PERMITA QUE LOS TERRENOS DIFÍCILES LE DETENGAN;
DEJE A TEREX TRUCKS TODO EL ESFUERZO.**

Con una suspensión delantera totalmente independiente de serie como equipo estándar en el TA300 y como opción en el TA250, Terex Trucks es el líder en comodidad del operador y calidad de conducción. Este innovador diseño, no solo reduce la fatiga del operador, sino también mejora la productividad y la estabilidad que permiten a estas máquinas ofrecer el máximo rendimiento en terrenos difíciles.

El TA400 está ahora equipado con controles de la transmisión de última generación, e incorpora el programa de cambio adaptable para disponer

de un cambio suave en todas condiciones de acarreo manteniendo el empuje de la máquina, aumentando la productividad, al tiempo que se mantienen costos operativos bajos gracias a un consumo eficiente de combustible.

La calidad de conducción se mejora con el sistema de suspensión trasera de viga de bogie que se encuentra en todos los modelos. Además de proporcionar un excelente confort para el operador, este sistema de mínimo mantenimiento reduce los tiempos de paro para mantenerle en el lugar de trabajo más tiempo.



UNA SOLUCIÓN SÓLIDA COMO UNA ROCA

10

Cabina innovadora, espaciosa y cómoda para altos niveles de confort y productividad del operador.

Nuestro diseño del motor de clase mundial y bajo consumo cumple con la legislación sobre emisiones Vigente en todas las regiones. Con freno de escape controlado con CAN, también incorpora una excelente tracción y potencia en aplicaciones de Acarreo, mayor control del operador y más seguridad.

El sistema de refrigeración de alta capacidad proporciona un excelente rendimiento en todos los climas, desde condiciones árticas a desérticas.

Completa inclinación de la cabina y elevación del cofre con asistencia electrónica para un fácil acceso al motor y reducción de los tiempos de servicio.



Suspensión delantera totalmente independiente estándar en el TA300 y como opción en el TA250, con una excelente conducción y confort del operador diseñada para aumentar la productividad, con mínimo mantenimiento.

Bastidor delantero y trasero de alta resistencia diseñados para la máxima durabilidad en terrenos difíciles.

Caja de amplia capacidad con diseño largo y ancho para una excelente capacidad de carga. Altura de carga baja diseñada para altos niveles de productividad.

Transmisiones totalmente automáticas o manuales con retardador integral, para lograr cambios suaves sin comparación en los cambios diseñados para una alta productividad y una menor fatiga del operador.

Frenos de disco bañados en aceite totalmente cerrados en todos los ejes diseñados para la reducción del servicio y costos operativos más bajos.

11

TRABAJE DURO POR MÁS TIEMPO

12

NUESTROS CAMIONES ARTICULADOS SE DISEÑAN PARA MANTENERLE EN MOVIMIENTO Y REDUCIR LOS TIEMPOS DE PARO EN LAS CONDICIONES MÁS DIFÍCILES.

El sistema de frenos de disco bañados en aceite de nuestros camiones tiene un diseño sencillo totalmente cerrado y permite un fácil mantenimiento con intervalos de servicio más largos, lo que reduce los costes operativos y aumenta la productividad.

Los tiempos de paro se reducen aún más con los puntos de acceso de servicio a nivel de suelo, cofre con elevación asistida electrónicamente y cabina totalmente abatible, lo que hace que el servicio sea rápido y sencillo.



La transmisión del TA400 también incorpora la especificación de aceite lubricante más avanzada, lo que amplía los periodos de servicio a 6000 horas, con la consiguiente reducción de los costes operativos.



13



CONFORT PARA EL OPERADOR

Cuando diseñamos nuestra cabina, pedimos a los hombres y mujeres que trabajan con camiones de sol a sol que nos dijeran dónde colocar los instrumentos y mandos. Y así lo hemos hecho, colocándolos donde mejoran la capacidad de conducción y la funcionalidad. Por esta razón, nuestros camiones articulados ofrecen un excelente confort y control para los operadores.



UNA CABINA DISEÑADA PARA CONDUCTORES



Ventajas para usted:

- ▶ Reducción de los niveles de ruido en el interior de la cabina para ofrecer un mejor entorno del operador
- ▶ Nuevas posiciones de los mandos para un uso sencillo
- ▶ Nueva instrumentación de la cabina diseñada específicamente para aplicaciones fuera de la carretera.
- ▶ Estética interior mejorada
- ▶ Nuevo volante ergonómico con un agarre cómodo
- ▶ Calefacción, ventilación y aire acondicionado mejorados
- ▶ Calefacción, ventilación y aire acondicionado mejorados

POR CONDUCTORES

EL MUNDO A SUS PIES
CONTROL EN LA PUNTA DE SUS DEDOS

TA250

TA300

TA400

MOTOR

Motor	Scania DC9	Scania DC9	Scania DC13
Tipo	5 cilindros en línea, cuatro ciclos, diesel de inyección directa, refrigerado con agua, turboalimentado con refrigeración de carga aire-aire, gestión electrónica del motor y freno de escape del motor		6 cilindros en línea, cuatro ciclos, diesel de inyección directa, refrigerado con agua, turboalimentado con refrigeración de carga aire-aire, gestión electrónica del motor y freno de escape del motor
Cilindrada	litros	9,3 (567)	9,3 (568)
Diámetro x carrera	mm (pulg.)	130 x 140 (5,12 x 5,51)	130 x 140 (5,12 x 5,51)
Potencia bruta	kW (hp) @ rpm	232 (311) @ 1800	276 (370) @ 1800
Potencia neta	kW (hp) @ rpm	214 (287) @ 2100	258 (345) @ 2100
Par máximo	Nm (lb pie) @ rpm	1673 (1234) @ 1400	1880 (1387) @ 1400
Potencia bruta regulada		SAE J1995 Jun 90	SAE J1995 Jun 90
Emisiones del motor	US EPA Tier 4 Final/ EU Etapa 4 para TA 300 AND 400		
Sistema eléctrico	Marcha eléctrico de 24 voltios. Alternador de 100 amp. Dos baterías de 12 voltios 180 Ah		
Filtro de aire	Filtro de aire de tipo seco con elemento de seguridad, expulsor automático de polvo e indicador de obstrucciones		
Ventilador	El ventilador con modulación reduce el nivel de ruido y consume energía del motor bajo demanda. Nota: Potencia neta con embrague de ventilador desenganchado		
Altitud	m (pies)	3000 (9842)	3000 (9842)
(Corrección electrónica desde)			3250-4000 (10663-13123)

TRANSMISIÓN

Tipo	ZF 6WG 260 RPC. Totalmente automática con sobre marcha manual y retardador.	ZF 6WG 310 RPC. Totalmente automática con sobre marcha manual y retardador.	Allison HD4560 con retardador integral montado directamente en el motor, transmisión totalmente automática con engranajes planetarios, control electrónico con seis velocidades hacia delante y una marcha atrás.
Montaje	Compuesto de un convertidor de par acoplado a una caja de engranajes de tipo de contraeje con engranaje de transferencia de salida integral. Cambio automático en todo el rango, con función de bloqueo. Bloqueo en todas las marchas hacia delante. Un diferencial de salida de par proporcional transmite la transmisión permanentemente a los ejes delanteros y traseros. El conductor puede bloquear este diferencial para su uso en condiciones de tracción difíciles. sensor de patinaje de la tracción estándar. El diagnóstico de a bordo proporciona rendimiento y funcionalidad operativa.		Caja de engranajes de transferencia de 2 velocidades de montaje remoto que lleva la tracción desde la transmisión y la alimenta a través de un diferencial bloqueable a los ejes delantero y trasero.
Velocidades (totalmente cargado)			
km/h (mph)			
Gear	Adelante	Reversa	Adelante
			Reversa
1	5,6 (3,5)	5,6 (3,5)	5,6 (3,5)
2	8,6 (5,3)	13,3 (8,3)	8,6 (5,3)
3	13,3 (8,3)	30,2 (18,8)	13,3 (8,3)
4	20,6 (12,8)	-	20,6 (12,8)
5	30,2 (18,8)	-	30,2 (18,8)
6	50 (31)	-	50 (31)

EJES

Tipo	Ejes de trabajo pesado totalmente flotantes y engranajes de reducción planetaria exteriores. Los tres ejes mantienen una transferencia permanente a todas las ruedas (6x6) con un acoplamiento de diferencial entre los ejes delanteros y traseros. Los tres ejes tienen también diferenciales con bloqueo de diferencial transversal de accionamiento hidráulico para un bloqueo del 100% de ejes transversales multiplaca. Los bloqueos de diferencial interejes y transversales son controlados por el operador, y se pueden accionar cuando se necesita en condiciones malas de tracción.	Tres ejes en permanente transmisión a todas las ruedas (6x6) con acoplamiento de diferencial entre cada eje y evitar un esfuerzo excesivo de la transmisión. Ejes de trabajo pesado con flechas axiales. El eje trasero motriz incorpora un diferencial de accionamiento directo que transmite el movimiento al último eje. Este diferencial y el diferencial de salida de la caja se bloquean simultáneamente utilizando un interruptor seleccionado por el operador.	
Relación del diferencial	3,875 : 1	3,875 : 1	3,70 : 1
Reducción planetaria	5,71 : 1	5,71 : 1	6,35 : 1
Reducción general del tren motri	22,12 : 1	22,12 : 1	23,50 : 1

TA250

TA300

TA400

SUSPENSIÓN

Delantera	El eje se coloca sobre los brazos delanteros de un sub bastidor que pivotea sobre el bastidor principal. Se dispone como opción de una suspensión totalmente independiente.	La suspensión totalmente independiente y el movimiento de la rueda se realiza por medio de un diseño de doble muelle. Esto se acopla con 4 amortiguadores hidráulicos/muelles helicoidales	Cuatro uniones traseras y una barra Panhard sitúan el eje delantero, proporcionando un centro de vuelco alto. La óptima posición del eje delantero junto con los soportes principales y de amortiguamiento con amplia separación, montados directamente por encima del eje y el recorrido largo de la transmisión, se combinan con los amortiguadores de alta resistencia en cada lado para ofrecer una excelente maniobrabilidad y conducción.
Trasera	Cada eje se acopla al bastidor con tres uniones con protección de goma y limitación lateral con una unión transversal. Barras de equilibrio entre ejes distribuyen la carga en cada eje trasero. El movimiento de la suspensión se amortigua con unidades de compresión laminadas de goma/metal entre cada eje y el lado inferior de los extremos de Las barras de equilibrio. Los puntos de pivote en las uniones delanteras se protegen con Con bujes de hule que no requieren mantenimiento.		

STEERING

Tipo	Servodirección hidrostática con dos cilindros de dirección amortiguados de doble acción con presión alimentada por una bomba de pistón de desplazamiento variable / sensible a la carga.		
Ángulo de dirección a cada lado	45°	45°	45°
Giros de tope a tope del volante de dirección	4	4	4
Presión del sistema	bar (lbf/pulg ²)	241 (3500)	241 (3500)
Radio de giro SAE	mm (ft-in)	8470 (27-9)	8470 (27-9)
Radio libre	mm (ft-in)	8950 (29-4)	8950 (29-4)

BASTIDOR

Tipo	Los bastidores delantero y trasero se fabrican con acero de alta calidad con vigas de sección rectangular tipo caja que forman el lado principal y los miembros transversales. La oscilación inter bastidores se logra con un acoplamiento cilíndrico de gran diámetro que aloja casquillos de nylon. Bastidores articulados 45° a cualquiera de los lados para la dirección por medio de dos pasadores de pivote con separación amplia en cojinetes de rodillos cónicos sellados.
------	--

CAJA

Tipo	Totalmente soldada, fabricada con acero de alta resistencia a la tracción de gran dureza (mín 360 BHN) 1000 Mpa (145,000 lbf/pulg ²). La tolva trasera de doble inclinación mejora la expulsión del material desde la caja.		
Espesor de chapa:			
Suelo y rampa	mm (pulg.)	14.0 (0.55)	14.0 (0.55)
Laterales	mm (pulg.)	12.0 (0.47)	12.0 (0.47)
Delantera	mm (pulg.)	8.0 (0.31)	8.0 (0.31)
Volumen:			
A ras	m ³ (yd ³)	12.5 (16.4)	13.8 (18.0)
Colmado 2:1 (SAE)	m ³ (yd ³)	15.5 (20.3)	17.5 (22.9)

LEVANTE

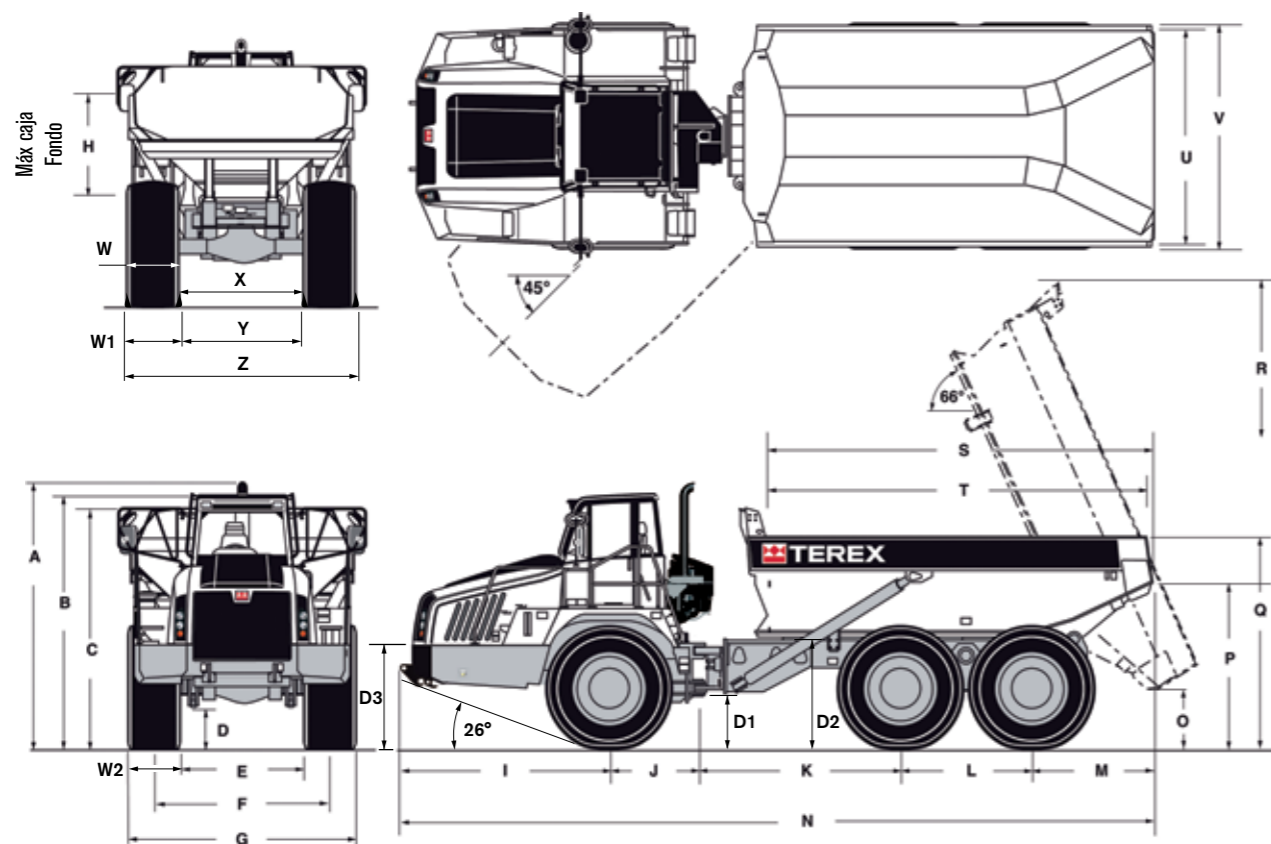
Tipo	Dos cilindros de elevación de una etapa, de doble acción, amortiguados en el extremo de la base. Bomba de pistón de desplazamiento variable / Con sensor de carga impulsada por potencia tomada de la transmisión. Filtración de línea de retorno de flujo completo. Control de elevación completo electro-hidráulico, con bloqueo electrónico si se corta el suministro.		
Presión del sistema	bar (lbf/pulg ²)	220 (3200)	220 (3200)
Caudal de salida de la bomba	litros/s (gal/s)	4.9 (1.29)	4.9 (1.29)
Elevación (con carga)	segundos	12	12
Bajada	segundos	7.5	7.5

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Neumáticos	Estándar 23.5 Opcional 750/65	Estándar 23.5 Opcional 750/65	Estándar 29.5
Rines	De serie 25x19.50. Para neumático opcional, 25x22.00.	De serie 25x19.50. Para neumático opcional, 25x22.00.	De serie 25 x 25.00
Ruedas	Llantas para máquinas de movimiento de tierras de 3 piezas con fijación de 12 birlos	Llantas para máquinas de movimiento de tierras de 3 piezas con fijación de 12 birlos	Llantas para máquinas de movimiento de tierras de 3 piezas con fijación de 19 birlos

FRENOS

Neumáticos	Sistemas de freno totalmente hidráulicos con paquete de frenos refrigerados con aceite y con sellado multidisco en cada rueda. Circuitos independientes para sistema de frenos delantero y trasero.		
Estacionamiento	Disco de aplicación por resorte y liberación hidráulica en eje traero		
Secundarios	El control de frenos secundarios acciona los frenos de servicio y estacionamiento		
Retardador	Freno de escape y retardador de transmisión		



ESPECIFICACIONES **TA250** **TA300** **TA400**

	mm	(pies-pulg)	mm	(pies-pulg)	mm	(pies-pulg)
A	3560	(11-8)	3560	(11-8)	3945	(12-11)
B	3420	(11-2)	3480	(11-5)	3740	(12-3)
C	3120	(10-3)	3432	(11-3)	3550	(11-8)
D	405	(1-6)	510	(1-8)	605	(2-0)
D1	NA	NA	583	(1-10)	NA	NA
D2	NA	NA	1413	(4-8)	NA	NA
D3	NA	NA	1385	(4-7)	NA	NA
E	1540	(5-0)	1540	(5-0)	1840	(6-0)
F	2200	(7-2)	2200	(7-2)	2595	(8-6)
G	2860	(9-5)	2860	(9-5)	3360	(11-3)
H	1240	(4-1)	1445	(4-9)	1495	(4-11)
I	2575	(8-4)	2575	(8-5)	3087	(10-1)
J	1310	(4-4)	1310	(4-4)	1310	(4-4)
K	2945	(9-8)	2945	(9-8)	2990	(9-10)
L	1690	(5-6)	1690	(5-6)	1950	(6-5)
M	1410	(4-9)	1410	(4-8)	1780	(5-10)
N	9930	(32-5)	9930	(32-7)	11,117	(36-4)
O	725	(2-3)	755	(2-6)	905	(2-9)
P	2175	(7-2)	2224	(7-4)	2470	(8-1)
Q	2740	(8-11)	2986	(9-10)	3140	(10-4)
R	6015	(19-9)	6236	(20-6)	6930	(22-9)
S	5000	(16-5)	5019	(16-6)	5658	(18-7)
T	4855	(15-11)	4855	(15-11)	5570	(18-3)
U	2685	(8-10)	2705	(8-10)	3130	(10-3)
V	2890	(9-6)	2890	(9-6)	3315	(10-11)
W	603	(28")	603	(28")	NA	NA
W1	620	(24")	620	(24")	NA	NA
W2	660	(26")	660	(26")	NA	NA
X	1597	(5-3)	1597	(5-3)	NA	NA
Y	1580	(5-2)	1580	(5-2)	NA	NA
Z	2820	(9-3)	2820	(9-3)	NA	NA

PESOS **TA250** **TA300** **TA400**

	kg	(lb)	kg	(lb)	kg	(lb)
Distribución neta						
Eje delantero	12.690	(27.977)	12.680	(27.955)	16.720	(38.861)
Eje tándem, delantero	5.370	(11.834)	5.840	(12.875)	7.860	(17.328)
Eje tándem, trasero	5.199	(11.462)	5.680	(12.522)	7.620	(16.799)
Vehículo, neto	23.259	(51.277)	24.200	(53.352)	31.390	(69.203)
Carga útil	25.000	(55.115)	28.000	(61.730)	38.000	(83.775)
Distribución bruta						
Eje delantero	16.847	(37.141)	14.900	(32.849)	18.500	(40.785)
Eje tándem delantero, trasero	16.110 / 15.886	(35.516 / 35.023)	18.420 / 18.400	(40.609 / 40.565)	25.100 / 25.160	(55.336 / 55.468)
Vehículo bruto	48.259	(106.393)	52.200	(115.081)	69.390	(152.978)
Chasis	17.335	(38.213)	17.555	(38.703)	24.760	(54.444)
Caja	4.100	(9.040)	3.776	(8.325)	5.400	(11.905)
Cilindros de levante par	530	(1.170)	530	(1.170)	660	(1.455)

PRESIÓN SOBRE EL SUELO **TA250** **TA300** **TA400**

Estas cifras tienen una reducción del 15% del radio descargado y los pesos especificados usando:

Neumáticos	23.5 R25		23.5 R25		29.5 R25	
	kPa	(Psi)	kPa	(Psi)	kPa	(Psi)
Descargado						
Frontal	127	(18,4)	128	(18,5)	112	(16,2)
Trasera	54	(7,8)	54	(7,8)	53	(7,7)
Cargado						
Frontal	161	(22,3)	180	(26,1)	121	(17,5)
Trasera	158	(22,9)	172	(24,9)	180	(26,1)

CAPACIDADES **TA250** **TA300** **TA400**

	litros	(gal)	litros	(gal)	litros	(gal)
Tanque de combustible	370	(97,7)	370	(98)	350	(130,5)
Sistema hidráulico (dirección y caja)	256	(67,2)	256	(68)	341	(90)
Cárter del motor	45	(11,8)	45	(11,8)	454	(11,8)
Sistema de enfriamiento	48,8	(12,8)	48,8	(12,8)	70	(18,5)
Transmisión (incluye) filtros y refrigerador	49	(12,9)	55	(14,5)	48	(12,7)
Diferencial - Delantero y trasero (cada uno)	21	(5,5)	22	(5,5)	38	(10)
Diferencial - Centro	23	(6,0)	23	(6,0)	39	(10,3)
Planetarios - (cada uno)	7,5	(2,0)	7,5	(2,0)	8,5	(2,2)
Sistema de refrigeración de frenos	-	-	-	-	188	(49,7)
Sistema DEF*	52	(13,7)	38	(9,8)	38	(13,7)
Caja divisora	-	-	-	-	17	(4,5)

*Solo aplicable en modelo Tier 4i

EQUIPAMIENTO ESTÁNDAR

TA250 TA300 TA400

	TA250	TA300	TA400
CABINA Y OPERADOR			
Aire acondicionado	✓	✓	✓
Indicador de obstrucción de filtro de aire	✓	✓	✓
Tomas eléctricas auxiliares 12V & 24V	✓	✓	✓
Conectividad para CD/Sintonizador/MP3	✓	✓	✓
Colgador de ropa	✓	✓	✓
Motor/Transmisión/Diagnóstico hidráulico	✓	✓	✓
Sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC)	✓	✓	✓
Aislamiento, térmico y acústico	✓	✓	✓
Luz interior	✓	✓	✓
Espejo retrovisor (4)	✓	✓	✓
Portavasos	✓	✓	✓
Cámara de visión trasera/Monitor	✓	✓	✓
Protección ROPS/FOPS ISO3471/3449	✓	✓	✓
Cinturones de seguridad retráctiles J386	✓	✓	✓
Asiento del operador c/suspensión de aire, cabecera y descansa brazos ajustables	✓	✓	✓
Asiento, del instructor	✓	✓	✓
Volante de dirección, inclinable/telescopico	✓	✓	✓
Compartimento de almacenaje	✓	✓	✓
Visera (interna)	✓	✓	✓
Cristales tintados	✓	✓	✓
Rejilla de protección de ventana, trasera	✓	✓	✓
Limpia y lavaparabrisas, delantero y trasero	✓	✓	✓
LUCES DE ADVERTENCIA Y ALARMA SONORA			
Carga del alternador	✓	✓	✓
Elevación caja	✓	✓	✓
Presión de aceite de refrigeración de frenos	-	-	✓
Temperatura de aceite de refrigeración de frenos	-	-	✓
Bloqueo del diferencial	✓	✓	✓
Indicadores de dirección	✓	✓	✓
Presión de aceite alta/baja de caja divisora	-	-	✓
Temperatura de aceite alta de caja divisora	-	-	✓
Seleccionada relación alta de caja divisora	-	-	✓
Seleccionada relación baja de caja divisora	-	-	✓
Cambio de filtro de aire del motor	✓	✓	✓
'COMPROBACIÓN' del motor	✓	✓	✓
Nivel bajo de refrigerante del motor	✓	✓	✓
Presión baja de aceite del motor.	✓	✓	✓
Sobremarcha del motor activa	✓	✓	✓
PARO del motor	✓	✓	✓
Freno de escape	✓	✓	✓
Presión de acumulador de freno delantero	✓	✓	✓
Faros de luz de carretera	✓	✓	✓
Faros activos	✓	✓	✓
Cambio de filtro de aceite hidráulico	✓	✓	✓
Nivel bajo de aceite hidráulico	✓	✓	✓
Combustible bajo	✓	✓	✓
Freno de estacionamiento	✓	✓	✓
Presión de acumulador de freno trasero	✓	✓	✓
Dirección secundaria	✓	✓	✓
Comprobación de la transmisión	✓	✓	✓
Alta temperatura del aceite de la transmisión	✓	✓	✓
Retardador de transmisión	✓	✓	✓
GENERAL			
Bloqueo de articulación y oscilación	✓	✓	✓
Interruptor maestro de la batería	✓	✓	✓
Pasador de caja	✓	✓	✓
Sistema de frenos totalmente hidráulico con circuito doble	✓	✓	✓
Puntos de prueba para diagnóstico	✓	✓	✓
Bloqueos de los diferenciales	✓	✓	✓
Control de elevación de la caja con asistencia electrónica	✓	✓	✓
Motor/Transmisión/Sistema hidráulico de gestión electrónica	✓	✓	✓
Silenciador de escape	-	✓	-
Suspensión independiente	-	✓	-
Pasamanos en las defensas	✓	✓	✓
Bocina, eléctrica 117 db	✓	✓	✓

TA250 TA300 TA400

	TA250	TA300	TA400
Indicador de obstrucción de filtro hidráulico	✓	✓	✓
Refrigerador de aceite hidráulico	✓	✓	✓
Ventilador de refrigeración con modulación	✓	✓	✓
Faldones de protección en el frente y el centro	✓	✓	✓
Bloqueo de marcha en neutral	✓	✓	✓
Protección de pivote	✓	✓	✓
Protecciones de luces traseras	✓	✓	✓
Alarma de reversa acústica J994	✓	✓	✓
Dirección secundaria	✓	✓	✓
Kit de seguridad	✓	✓	✓
Cabina abatible para mantenimiento	✓	✓	✓
Puntos de remolque, delantero y trasero	✓	✓	✓
Inhibidor de cambios hacia debajo de la transmisión	✓	✓	✓
Refrigerador de aceite de la transmisión	✓	✓	✓
Retardador de transmisión	✓	✓	✓
Protección del cárter de la transmisión	✓	✓	✓
Inflado de neumáticos con Notrógeno	✓	✓	✓
Freno de escape	✓	✓	✓
INDICADORES			
Contravuelco de la caja	✓	✓	✓
Temperatura de aceite de los frenos	✓	✓	✓
Indicador de nivel de DEF (solo variante T4)	✓	✓	✓
Advertencia de nivel de DEF (solo variante T4)	✓	✓	✓
Temperatura del refrigerante del motor	✓	✓	✓
Uso/consumo de combustible	✓	✓	✓
Nivel de combustible	✓	✓	✓
Horómetro	✓	✓	✓
Temperatura de aceite hidráulico	✓	✓	✓
Velocímetro/Odómetro digital/Contador de viaje	✓	✓	✓
Tacómetro	✓	✓	✓
Temperatura de aceite de la transmisión	✓	✓	✓
LUCES			
Indicadores de dirección y advertencia de peligro (LED en parte trasera)	✓	✓	✓
Luces de trabajo delanteras, montadas en el techo	✓	✓	✓
Advertencia de reversa	✓	✓	✓
Laterales y traseras (LED)	✓	✓	✓
2 faros halógenos luces de cruce	✓	✓	✓
2 faros halógenos luz de carretera	✓	✓	✓

OPTIONAL EQUIPMENT

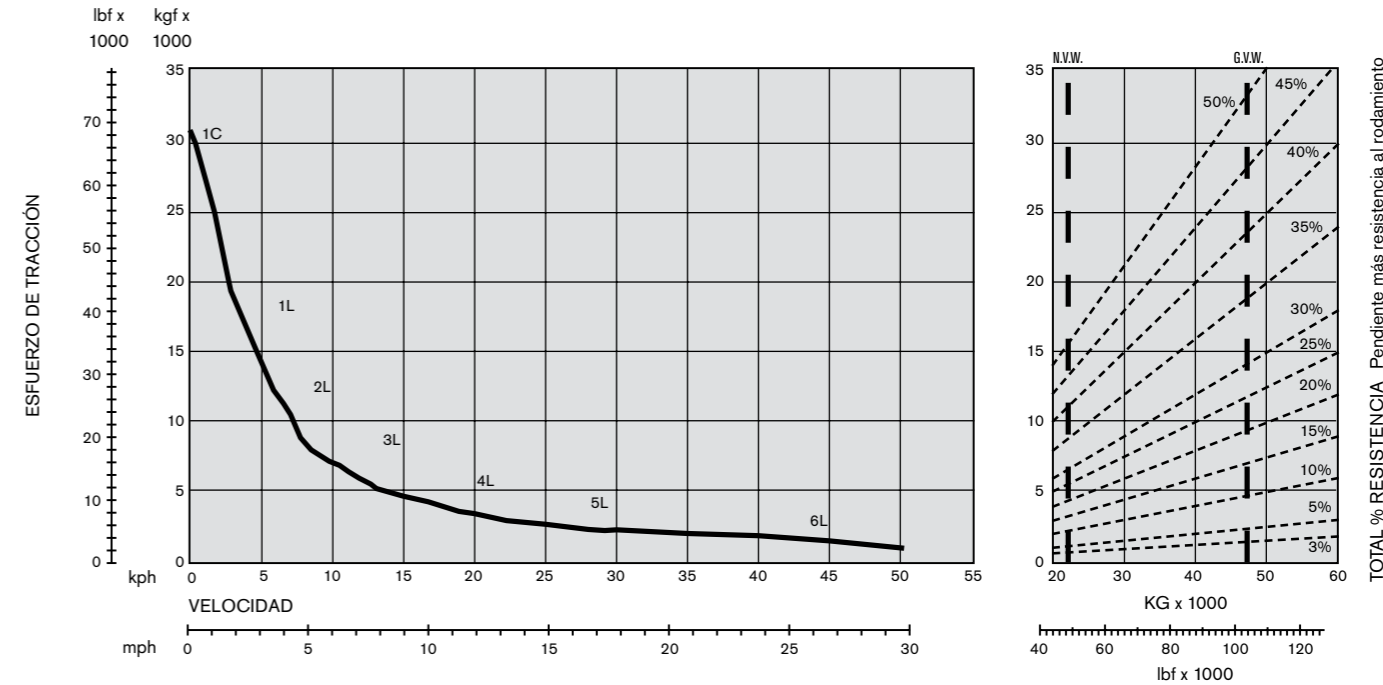
TA250 TA300 TA400

	TA250	TA300	TA400
OPCIONES DE CAJA			
Extensiones laterales de caja	✓	✓	✓
Caja calentada	✓	✓	✓
Placas de revestimiento	✓	✓	✓
Extensión de protección contra derrames	✓	✓	✓
Compuerta superior	✓	✓	✓
ESPEJOS			
Espejo frontal montado	✓	✓	✓
Espejo con ángulo ancho	✓	✓	✓
Espejos calefactados	✓	✓	✓
LUCES			
Luz de advertencia rotativa	✓	✓	✓
Antiniebla trasero	✓	✓	✓
Luces de trabajo traseras, montadas en el techo	✓	✓	✓
Luz de destellos de reversa	✓	✓	✓
OTRAS OPCIONES			
Lubricación automática	✓	✓	✓
Extintor	✓	✓	✓
Kits de primeros auxilios	✓	✓	✓
Protección de freno de estacionamiento	✓	✓	✓
Sistema de monitorizado de carga útil	✓	✓	✓
Asiento térmico	✓	✓	✓
Kit de herramientas	✓	✓	✓
Suspensión independiente	✓	-	-

TA250

PENDIENTE

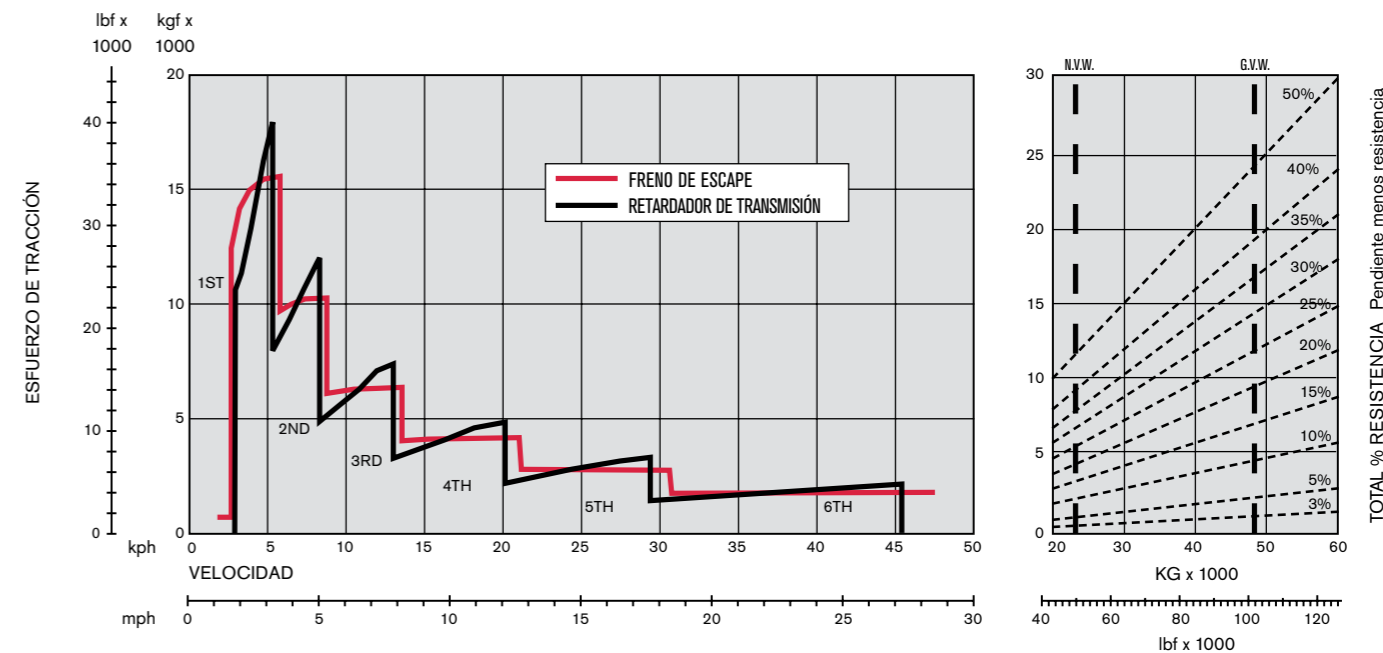
Unidad equipada con neumáticos 23.5 R25 Gráficos basados en resistencia al rodamiento del 2%



TOTAL % RESISTENCIA Pendiente más resistencia al rodamiento

RETARDO

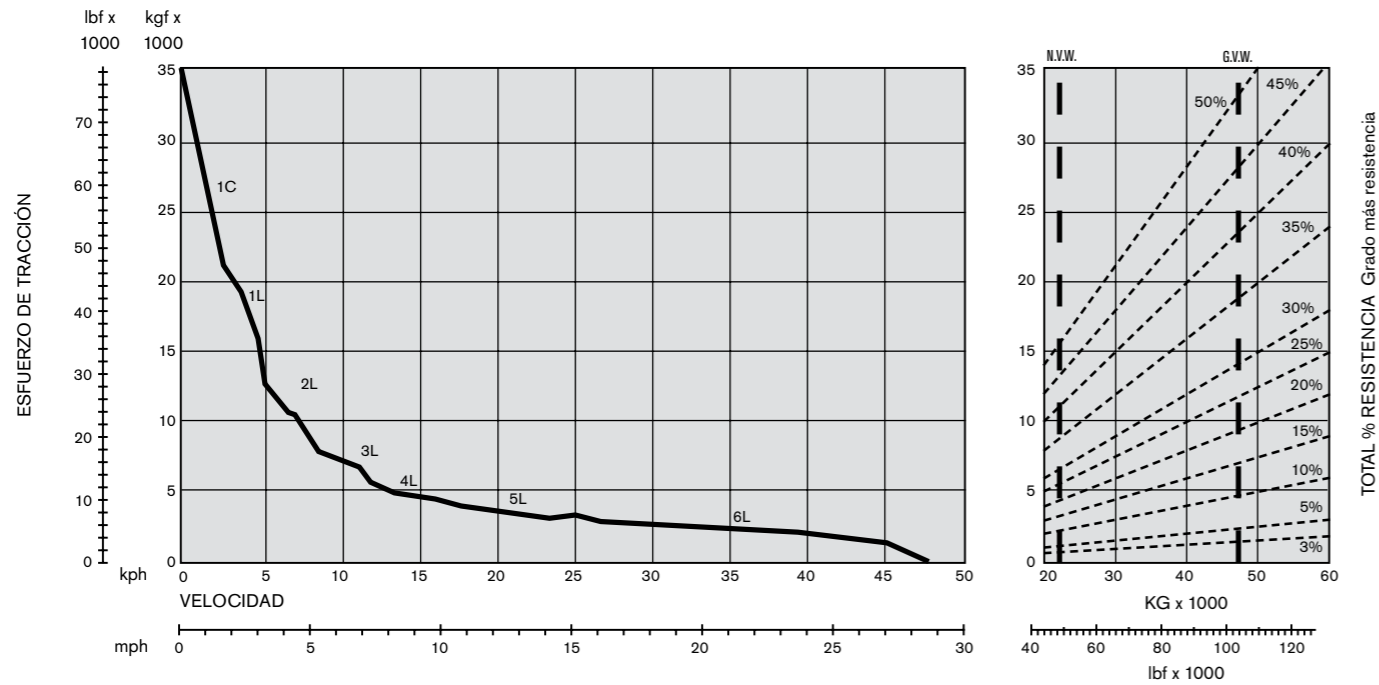
Instrucciones: Localize la intersección del peso del vehículo cruzando con la línea del porcentaje de resistencia.



TOTAL % RESISTENCIA Pendiente menos resistencia

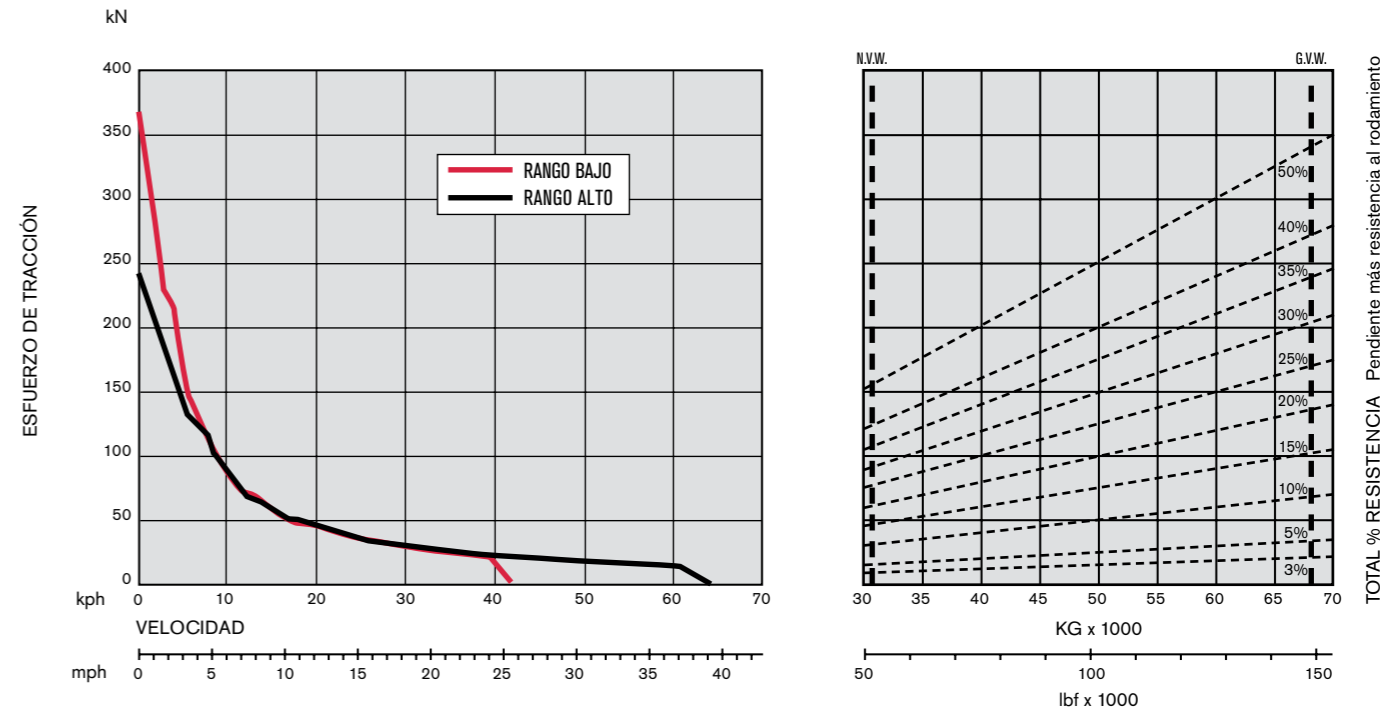
PENDIENTE

Unidad equipada con neumáticos 23.5 R25 Gráficos basados en resistencia al rodamiento del 2%



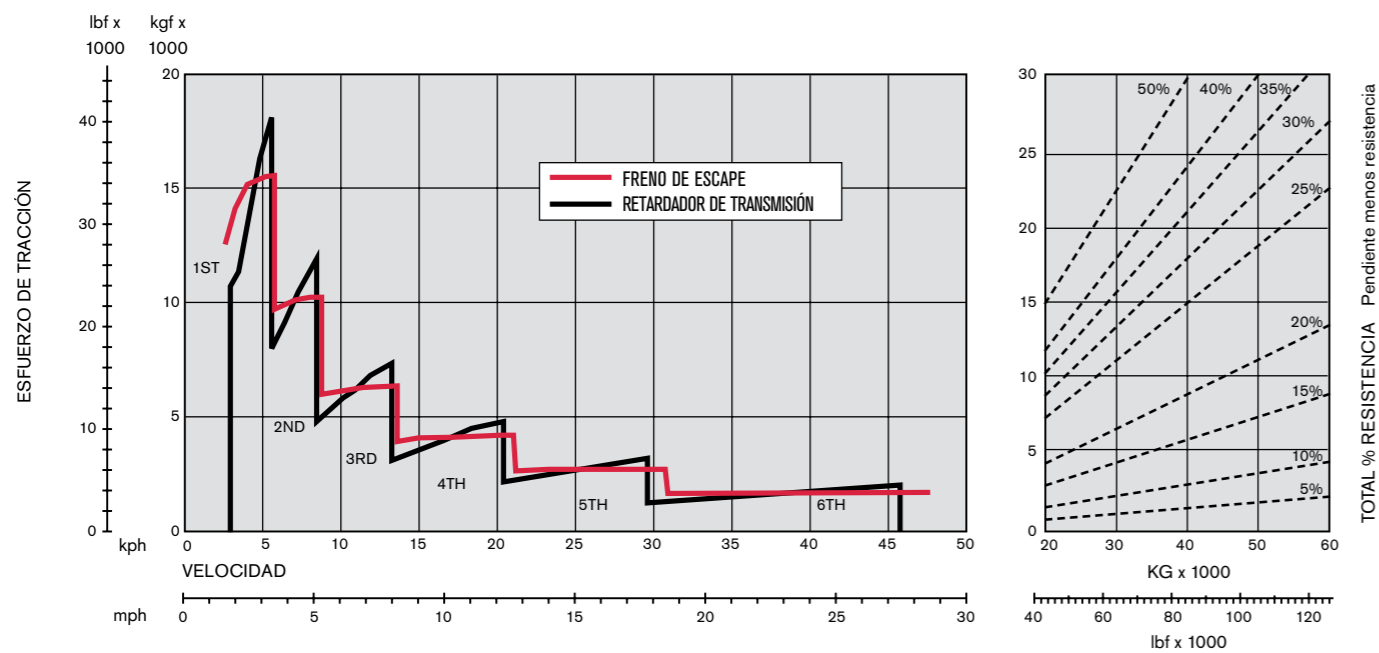
PENDIENTE

Unidad equipada con neumáticos 29.5 R25 Gráficos basados en resistencia a la rodadura del 2%



RETARDADOR

Instrucciones: Localize la intersección del peso del vehículo cruzando con la línea del porcentaje de resistencia.



RETARDADOR

Instrucciones: Localize la intersección del peso del vehículo cruzando con la línea del porcentaje de resistencia.

