

 **TEREX® | CAMIONES**

UNA DIVISIÓN DE VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

GAMA DE PRODUCTOS

CAMIONES RÍGIDOS



COMPROMETIDOS CON LAS LARGAS DISTANCIAS

CAMIONES ARTICULADOS RÍGIDOS

RÍGIDOS POR NOMBRE, FLEXIBLES POR NATURALEZA LE PERMITEN MOVER MÁS POR MENOS

Nuestra gama de camiones rígidos logra un perfecto equilibrio de potencia, par y marchas efectivas junto con una óptima distribución del peso para mover más material en menos tiempo. Con nuestros TR45, TR60, TR70 y TR100, tenemos el camión que usted necesita.

UNA REPUTACIÓN DE POTENCIA - BASADA EN LA FIABILIDAD



NUESTROS PRODUCTOS

TR45



MÁX. CARGA ÚTIL TM (TONELADAS US)

41 (45)

CAPACIDAD COLMADA M³ (YD³)

26 (34)

POTENCIA DEL MOTOR KW (HP)

392 (525)

TR60



MÁX. CARGA ÚTIL TM (TONELADAS US)

54,5 (60)

CAPACIDAD COLMADA M³ (YD³)

35 (46)

POTENCIA DEL MOTOR KW (HP)

522 (700)

TR70



MÁX. CARGA ÚTIL TM (TONELADAS US)

65 (72)

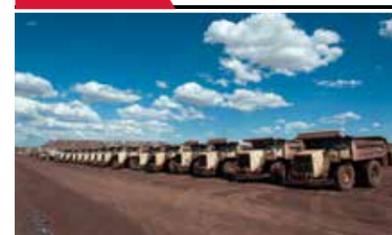
CAPACIDAD COLMADA M³ (YD³)

41,5 (54,3)

POTENCIA DEL MOTOR KW (HP)

567 (760)

TR100



MÁX. CARGA ÚTIL TM (TONELADAS US)

91 (100)

CAPACIDAD COLMADA M³ (YD³)

55,5 (72,6)

POTENCIA DEL MOTOR KW (HP)

783 (1050)

ÍNDICE

Historia	04
Camiones articulados rígidos	06
Rendimiento	08
Guía	10
Especificaciones	12
Capacidad para subir pendientes y retardo	20
Equipamiento	25

COMPROMETIDOS CON LAS LARGAS DISTANCIAS

04 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 del mundo. Esta máquina innovadora ofreció una solución sencilla y práctica para cualquier trabajo de acarreo, desde la minería hasta el sector de la construcción.

Nuestra fábrica en Motherwell, Escocia, se inauguró en 1950 y, desde entonces, se dedica exclusivamente a la fabricación de camiones Terex. En la actualidad, con sede 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 a unos rendimientos excelentes 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 del diseño efectivo, cualidades que se evidencian en nuestros camiones rígidos. 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. Todo esto, junto con nuestro competitivo servicio posventa al cliente, garantiza que nuestras máquinas trabajen más tiempo, y hagan más por menos.



HISTORIA



1934

El modelo 1Z truck - considerado el primer verdadero camión trasero para fuera de la carretera.



1950

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



1968

General Motors traspasó sus intereses en la marca Euclid y la división de movimiento de tierras restante pasó a llamarse Terex - del latín "Terra" (tierra) y "Rex" (rey) y se presentaron los camiones de la serie 33.



1998

Se lanzaron las gamas rígida y articulada con la introducción del nuevo Terex blanco.



2014

El Grupo Volvo adquiere la línea de productos de camiones fuera de carretera de Terex Corporation y nace Terex Trucks, una división de Volvo Construction Equipment.

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, 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.

MUEVEN MÁS, CONSUMEN MENOS

06 DISEÑADOS PARA PROPORCIONARLE LA MÁQUINA MÁS EFICIENTE Y PRODUCTIVA, NUESTROS CAMIONES RÍGIDOS TEREX TRABAJAN PARA REDUCIR SUS COSTOS DE OPERACIÓN. SUPERANDO A LA COMPETENCIA, LE LLEVAMOS MÁS LEJOS Y MÁS PROFUNDO.

Retardo doble con retardadores de freno y transmisión:

Proporcionar al operador una opción de retardo de transmisión, frente al frenado tradicional en diferentes condiciones supone un excelente control de conducción, tiempos de ciclo más cortos y costos de operación más bajos. La utilización del retardador de transmisión prolonga la vida útil del sistema de frenos principal de la máquina. Ser el único camión rígido del mercado que ofrece retardo de transmisión de serie en todos nuestros modelos es otra manera de ayudarle a reducir los costos de operación e incrementar la disponibilidad de la máquina.

Diseño probado y sin complicaciones:

Nuestro diseño sencillo y resistente ha sido probado en innumerables entornos de trabajo. El bastidor incorpora una reserva de resistencia estructural mucho más allá de la necesaria para absorber las tensiones que se imponen durante el desplazamiento en terrenos irregulares y aplicaciones de alta resistencia a la rodadura. Nuestras máquinas ofrecen una larga vida útil y un mantenimiento mínimo para lograr una óptima productividad y costos operativos más bajos.

Neumáticos:

Los camiones rígidos de Terex Trucks ofrecen un excelente peso y distribución, para lograr una operación competitiva y productiva con una mayor duración de los neumáticos, consumo de combustible más bajo y un menor impacto sobre la carretera.**

** Basado en el mantenimiento y procedimientos de operación recomendados para la máquina.



AUMENTANDO LA PRODUCTIVIDAD UNA CARGA CADA VEZ

08

Tren motriz

El tren motriz completo proporciona un excelente rendimiento de tracción líder en su clase para obtener una extraordinaria productividad en pendientes pronunciadas y suelos en malas condiciones. Nuestras máquinas tienen el equilibrio entre peso, potencia y transmisión que transfiere la tracción productiva efectiva a las ruedas en todas las aplicaciones.



Allison 6620
transmisión

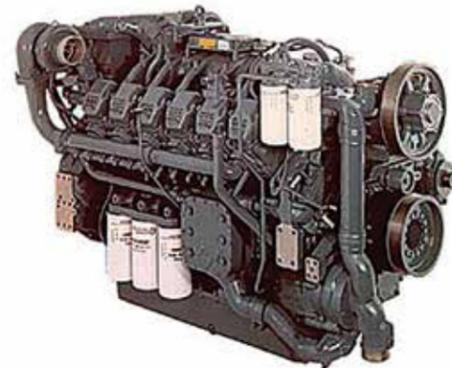
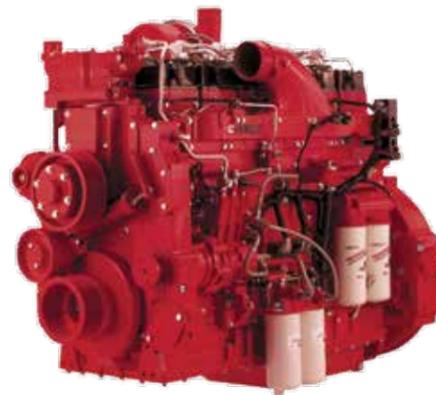
Transmisión

Los engranajes planetarios y el retardador integral de Terex Trucks proporcionan un cambio suave y sin competencia, para lograr el máximo rendimiento y aceleración en todas las aplicaciones de acarreo. Diseñada para una alta productividad y una menor fatiga del operador, se adapta fácilmente para lograr un rendimiento a la medida, adecuado para todas las aplicaciones de acarreo.

Motor

Nuestros motores resistentes y confiables para trabajos pesados se calibran específicamente para todas las aplicaciones de acarreo, logrando una excelente confiabilidad, y son la base para un par y tracción productivos. La transmisión conectada electrónicamente (MTU)* y el diseño en cilindro optimizan el consumo de combustible, garantizando la máxima potencia y el consumo de combustible más competitivo.

Cummins
Motor QSK19



MTU12V20009
Motor

* Sólo TR100DD y TR70DD

Sistema hidráulico

Los mandos de operador ligeros reducen la fatiga del operador, el acumulador de dirección proporciona una dirección uniforme independientemente de la velocidad del motor. Los sistemas hidráulicos principales (dirección y frenos) se alimentan bajo demanda a través de bombas de desplazamiento variable que alimentan oxígeno a los acumuladores de aceite. Los circuitos independientes para los sistemas de frenos delantero y trasero con acumuladores de nitrógeno/hidráulicos para una respuesta de frenado instantánea y aplicaciones de emergencia garantizan altos niveles de seguridad y protección de la máquina.



Servicio y mantenimiento

El diseño sencillo y sin complicaciones de nuestros camiones rígidos ofrece muchas ventajas que mantienen los tiempos de parada y los costos de operación en niveles mínimos, así como la productividad en máximos. Los puntos de servicio de fácil acceso permiten realizar un mantenimiento seguro desde el nivel del suelo y las interfaces de diagnóstico a bordo logran tiempos de intervención de servicio rápidos.



09

Piezas aprobadas de fábrica de Terex Trucks

El soporte posventa de Terex Trucks ofrece piezas aprobadas de fábrica que evitan tiempos de parada no previstos y reduce los costos de operación. Los componentes sometidos a pruebas de seguridad y verificados, maximizan el rendimiento del camión, su eficiencia y longevidad.

Nuestras piezas evolucionan con la tecnología más avanzada y materiales garantizados, lo que garantiza que nuestros camiones funcionen cuando se necesitan.



TR45

TR60

MOTOR

Motor	Cummins QSK19-C525	Cummins QSK19-C700
Tipo	Cuatro ciclos, certificación de emisiones, common-rail de alta presión (TR45 y TR60), diesel de inyección directa, refrigerado por agua, turboalimentado y refrigerado por aire de carga	
Cilindros/Configuración litros (in³)	6 en línea	6 en línea
Cilindrada - litros (pulg³)	19 (1,150)	19 (1,150)
Diámetro x carrera - mm (pulg)	159 x 159 (6,25 x 6,25)	159 x 159 (6,25 x 6,25)
Potencia bruta - kW (hp) a rpm	392 (525) @ 2000	522 (700) @ 2000
Potencia neta - kW (hp) a rpm	370 (495) @ 2000	481 (645) @ 2000
Par máximo - Nm (lbf ft) a rpm	2407 (1775 @ 1500)	2981 (2199) @ 1500
Potencia bruta a velocidad de régimen	SAE J1995	SAE J1995
Emisiones del motor	Cumple la directiva para maquinaria móvil fuera de carretera USA EPA Tier 3/CARB MOH 40 CFR 89, etapa 3	Cumple la directiva para maquinaria móvil fuera de carretera USA EPA Tier 3/CARB MOH 40 CFR 89, etapa 3
Sistema eléctrico	Sistema eléctrico de tierra negativo de 24 voltios Dos baterías de 12 voltios 180 Ah Motor de arranque eléctrico de 9kW (12hp) Arranque neutro. Alternador de 70A con regulador de voltaje integral.	
Altitud - Corrección electrónica a m (pies)	2 743 (9000)	1 524 (5000)

TRANSMISIÓN

		Allison H5620AR automática		Allison H6620AR automática	
Montaje		Montaje intermedio en el bastidor para un fácil acceso con convertidor de par integral, retardador hidráulico y engranajes planetarios. Control electrónico automático con función softshift. Bloqueo automático en todos los rangos de velocidades.			
Control electrónico		CEC2		CEC2	
Velocidades - km/h (mph)	Marcha	Adelante	Marcha atrás	Adelante	Marcha atrás
	1	11,3 (7,0)	7,1 (4,4)	9,9 (6,1)	6,6 (4,1)
	2	16,8 (10,5)	12,9 (8,0)	14,6 (9,1)	11,8 (7,3)
	3	22,4 (13,9)		19,5 (12,1)	
	4	33,4 (20,8)		29,1 (18,1)	
	5	45,2 (28,1)		39,3 (24,4)	
	6	65,0 (40,4)		57,5 (35,7)	

NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Tipos	21,00-35	24,00-35
Llantas	15	17

Consulte a los fabricantes de neumáticos la selección óptima y la capacidad actual + - km/h (toneladas-milla/h) para la aplicación

EJES

Eje de alta resistencia con ejes flotantes, diferencial de engranajes chaflanados espirales de reducción simple, y reducción planetaria en todas las ruedas.		
	De serie	De serie
Relación del diferencial	3.15:1	3.73:1
Reducción planetaria	5.66:1	5.80:1
Reducción general del tren motriz	17.83:1	21.63:1

TR70

TR100

TR100D

Detroit Diesel/MTU-2000TA	Cummins KTA38-C	Detroit Diesel/MTU-2000TA
Cuatro ciclos, certificación de emisiones, diesel de inyección directa, refrigerado por agua, turboalimentado y refrigerado por aire de carga		
V12	V12	V16
24,0 (1,464)	37,8 (2,300)	31,9 (1,945)
130 x 150 (5,11 x 5,91)	159 x 159 (6,25 x 6,25)	130 x 150 (5,11 x 5,91)
567 (760) @ 2100	783 (1050) @ 2100	783 (1050) @ 2100
511 (685) @ 2100	770 (1033) @ 2100	703 (943) @ 2100
3323 (2450) @ 1350	4631 (3515) @ 1300	4461 (3290) @ 1350
SAE J1995	SAE J1995	SAE J1995
Cumple la directiva para maquinaria móvil fuera de carretera USA EPA Tier 2/CARB MOH 40 CFR 89 y EU MOHroads, etapa 2	Sin certificación	Cumple la directiva para maquinaria móvil en carretera USA EPA Tier 2/CARB MOH 40 CFR 89 y EU MOH, etapa 2
Sistema eléctrico de tierra negativo de 24 voltios Dos baterías de 12 voltios 200 Ah Motor de arranque eléctrico de 7,7kW (10hp) Arranque neutro. Alternador de 100 amp.	Sistema eléctrico de tierra negativo de 24 voltios Cuatro baterías de 12 voltios 200 Ah Motores de arranque eléctricos de 9kW (12hp) Arranque neutro. Alternador de 70A con regulador de voltaje integral.	Sistema eléctrico de tierra negativo de 24 voltios Cuatro baterías de 12 voltios 200 Ah Motor de arranque eléctrico de 9kW (12hp) Arranque neutro. Alternador de 100 amp.
3 100 (10.170)	N/A	3 100 (10.170)

		Allison H6620AR automática		Allison H8610AR automática		Allison H8610AR automática	
Montaje		Montaje intermedio en el bastidor para un fácil acceso con convertidor de par integral, retardador hidráulico y engranajes planetarios. Control electrónico automático con función softshift. Bloqueo automático en todos los rangos de velocidades.					
Control electrónico		CEC2		CEC2		CEC2	
Forward	Reverse	Forward	Reverse	Forward	Reverse	Forward	Reverse
9,5 (5,9)	7,4 (4,6)	8,2 (5,1)	6,0 (3,8)	8,2 (5,1)	6,0 (3,8)	8,2 (5,1)	6,0 (3,8)
14,2 (8,8)	11,0 (6,8)	15,0 (9,3)		15,0 (9,3)		15,0 (9,3)	
18,9 (11,8)		20,6 (12,8)		20,6 (12,8)		20,6 (12,8)	
28,2 (17,5)		26,5 (16,5)		26,7 (16,6)		26,7 (16,6)	
38,1 (23,7)		34,8 (21,6)		34,8 (21,6)		34,8 (21,6)	
57,0 (35,5)		47,6 (29,6)		48,5 (30,1)		48,5 (30,1)	

24.00 R35	27.00-49	27.00-49
17	19,5	19,5

Consulte a los fabricantes de neumáticos la selección óptima y la capacidad actual + - km/h (toneladas-milla/h) para la aplicación

Eje de alta resistencia con ejes flotantes, diferencial de engranajes chaflanados espirales de reducción simple, y reducción planetaria en todas las ruedas.					
	Estándar	Estándar	Opcional	Estándar	Opcional
	3.73:1	2.16:1	2.16:1	2.16:1	2.16:1
	5.80:1	13.75:1	10.50:1	13.75:1	10.50:1
	21.63:1	29.70:1	22.68:1	29.70:1	22.68:1

TR45

TR60

SUSPENSIÓN

Delantera	Suspensión de las ruedas delanteras independiente de tipo puntal de perno maestro fabricada por Terex con cilindros de nitrógeno/aceite autónomos de velocidad variable	
Trasera	Cilindros de nitrógeno/aceite Terex de velocidad variable con cinemática de bastidor A y barra estabilizadora lateral.	
Máxima carrera de puntal delantero - mm (pulg)	251 (9,9)	251 (9,9)
Máxima carrera de puntal trasero - mm (pulg)	192 (7,6)	192 (7,6)
Máxima oscilación de eje trasero - grados	± 6,5	± 6,5

FRENOS

	Control de sistema de frenos totalmente hidráulico. La bomba de pistones de compensación de presión montada en la transmisión alimenta presión hidráulica para los frenos y la dirección. Circuitos delantero y trasero independientes. Cada circuito incorpora un acumulador de nitrógeno/hidráulico que almacena energía para proporcionar una rápida respuesta de frenado y suministro de emergencia.	
Tipo de frenos delanteros	Disco seco	Disco seco
Diámetro de freno	660 (26)	710 (28)
Área de forro de frenos delanteros - cm ² (pulg ²)	1,395 (216)	1,395 (216)
Tipo de frenos traseros	Terex refrigerados con aceite forzado - disco múltiple	
Diámetro de freno trasero- mm (pulg)	-	-
Área de forro de frenos traseros - cm ² (pulg ²)	38,310 (5,938)	47,151 (7,308)
Estacionamiento	Frenos traseros aplicados con pistón opuesto de carga por resorte en pack de disco, liberación hidráulica	
Secundarios	El control solenoide del pulsador de estacionamiento aplica los frenos de servicio y estacionamiento. Se aplica automáticamente cuando se apaga el motor. Los frenos cumplen con ISO 3450	
Retardo	Control de palanca de frenos de disco traseros o retardador hidráulico en la transmisión	

DIRECCIÓN

	Dirección hidrostática independiente con válvula de dirección de centro cerrado, acumulador y bomba de pistones de compensación de presión. El acumulador proporciona dirección uniforme, independientemente de la velocidad del motor. Si hay una pérdida de potencia del motor, el acumulador proporciona una dirección de aproximadamente dos vueltas de bloqueo a bloqueo. Un indicador luminoso de baja presión alerta de una presión del sistema por debajo de 82 bar (1,190psi). La dirección cumple con ISO 5010	
Ángulo máximo de dirección de las ruedas - grados	39	39
Radio de giro SAE - mm (pies-pulg)	9475 (31-1)	9540 (31-4)
Radio de separación	10.500 (34-5)	10.600 (34-9)

BASTIDOR

	Raíles de bastidor de sección de caja completa, parachoques delantero integral, travesaño de circuito cerrado y tubos de par de acero de límite elástico 290 Mpa. Las conexiones de travesaños son de acero fundido de 655 Mpa (95 000 lbf/in ²).	
--	---	--

TR70

TR100

TR100D

	Suspensión de las ruedas delanteras independiente de tipo puntal de perno maestro fabricada por Terex con cilindros de nitrógeno/aceite autónomos de velocidad variable		
	Cilindros de nitrógeno/aceite Terex de velocidad variable con cinemática de bastidor A y barra estabilizadora lateral.		
	235 (9,25)	235 (9,25)	235 (9,25)
	193 (7,6)	175 (6,9)	175 (6,9)
	± 7,5	± 7,0	± 7,0

	Control de sistema de frenos totalmente hidráulico. La bomba de pistones de compensación de presión montada en la transmisión alimenta presión hidráulica para los frenos y la dirección. Circuitos delantero y trasero independientes. Cada circuito incorpora un acumulador de nitrógeno/hidráulico que almacena energía para proporcionar una respuesta instantánea de frenado y suministro de emergencia.		
	Disco seco	Disco seco	Disco seco
	710 (28)	965 (38)	965 (38)
	2,788 (432)	2,015 (320)	2,015 (320)
	Terex refrigerados con aceite forzado - disco múltiple		
	-	-	-
	67,390 (10,445)	87,567 (13,573)	87,567 (13,573)
	Frenos traseros aplicados con pistón opuesto de carga por resorte en pack de disco, liberación hidráulica		
	El control solenoide del pulsador de estacionamiento aplica los frenos de servicio y estacionamiento. Se aplica automáticamente cuando se apaga el motor. Los frenos cumplen con ISO 3450		
	Control de palanca de frenos de disco traseros o retardador hidráulico en la transmisión		

	Dirección hidrostática independiente con válvula de dirección de centro cerrado, acumulador y bomba de pistones de compensación de presión. El acumulador proporciona dirección uniforme, independientemente de la velocidad del motor. Si hay una pérdida de potencia del motor, el acumulador proporciona una dirección de aproximadamente dos vueltas de bloqueo a bloqueo. Un indicador luminoso de baja presión alerta de una presión del sistema por debajo de 82 bar(1,190psi). La dirección cumple con ISO 5010		
	42	39	39
	9760 (32-0)	12.230 (40-1)	12.230 (40-1)
	11.200 (36-9)	12.650 (41-6)	12.650 (41-6)

	Raíles de bastidor de sección de caja completa, parachoques delantero integral, travesaño de circuito cerrado y tubos de par de acero de límite elástico 290 Mpa. Las conexiones de travesaños son de acero fundido de 655 Mpa (95 000 lbf/in ²).		
--	---	--	--

TR45

TR60

CAJA

	Suelo de tipo en V longitudinal con refuerzos integrales de sección de caja transversal. La caja se calienta con el escape y se apoya sobre amortiguadores resistentes a los impactos.	
Superficie de desgaste del cuerpo de la caja	Acero resiste a la tracción Hardox (360-440BHN) de alta dureza y límite elástico de 1 000 MPa (145 000 lbf/in ²)	
Espesor de placa		
Suelo mm (pulg.)	19,0 (0,75)	19,0 (0,75)
Lados mm (pulg.)	10,0 (0,39)	10,0 (0,39)
Frente mm (pulg.)	10,0 (0,39)	10,0 (0,39)
Volumen de la caja		
A ras m ³ (yd ³)	19,6 (25,6)	26,0 (34,0)
Colmado 2:1 (SAE)	26,0 (34,0)	35,0 (46,0)

ELEVADOR

	Se montan dos cilindros elevadores de la caja entre los railes del bastidor. Los cilindros son de dos etapas con descenso en la segunda etapa. Flotación al chasis y control de arranque sobre el centro.	
Presión de descarga del sistema - bar (PSI)	190 (2750)	16,0 (0,63)
Caudal de salida de la bomba - litros/min (US Gal.)	227 (60) @ 2100	227 (60) @ 2100
Tiempo de elevación de la caja - segundos	13	16,4
Tiempo de bajada de la caja - segundos	9	16,3

DATOS DE SERVICIO

Unidad estándar	litros (US Gal.)	litros (US Gal.)
Cárter del motor y filtros	60,0 (15,9)	60,0 (15,9)
Transmisión y filtros	76,0 (20,1)	92,0 (24,3)
Sistema de refrigeración	126,0 (32,0)	136,0 (36,0)
Depósito de combustible	606,0 (160,0)	606,0 (160,0)
Depósito hidráulico de dirección	68,0 (18,0)	68,0 (18,0)
Sistema hidráulico de dirección (total)	92,0 (24,3)	92,0 (24,3)
Depósito hidráulico de la caja	250,0 (66,0)	250,0 (66,0)
Sistema de refrigeración hidráulico de la caja y frenos (Total)	385,0 (101,7)	385,0 (101,7)
Planetarios (Total)	56,0 (14,8)	56,0 (14,8)
Diferencial	60,0 (15,8)	60,0 (15,8)
Cilindro conducción delantera (Cada uno)	14,0 (3,7)	14,0 (3,7)
Cilindro conducción trasera (Cada uno)	17,0 (4,5)	17,0 (4,5)
Cilindro conducción trasera (Cada uno) Toma de fuerza	4,0 (1,0)	4,0 (1,0)

TR70

TR100

TR100DD

	Suelo de tipo en V longitudinal con refuerzos integrales de sección de caja transversal. La caja se calienta con el escape y se apoya sobre amortiguadores resistentes a los impactos.		
	Acero resiste a la tracción Hardox (360-440BHN) de alta dureza y límite elástico de 1 000 MPa (145 000 lbf/in ²)		
	19 (0,75)	19,0 (0,75)	19,0 (0,75)
	10 (0,39)	10,0 (0,39)	10,0 (0,39)
	10 (0,39)	10,0 (0,39)	10,0 (0,39)
	29,0 (38,0)	41,6 (54,4)	41,6 (54,4)
	41,5 (54,3)	55,5 (72,6)	55,5 (72,6)

	Se montan dos cilindros elevadores de la caja entre los railes del bastidor. Los cilindros son de dos etapas con descenso en la segunda etapa. Flotación al chasis y control de arranque sobre el centro.		
	190 (2750)	190 (2750)	190 (2750)
	365 (97) @ 2100	365 (97) @ 2100	365 (97) @ 2100
	13	16,3	16,3
	11,5	18	18

	litros (US Gal.)	litros (US Gal.)	litros (US Gal.)
	33,0 (8,7)	134,0 (35,4)	108,0 (28,5)
	85 (22,5)	100,0 (26,0)	100,0 (26,0)
	236,0 (62,3)	304,0 (80,3)	276,0 (73,0)
	938,0 (248,0)	1275,0 (336,8)	1275,0 (336,8)
	61,0 (16,0)	61,0 (16,1)	61,0 (16,1)
	92,0 (24,3)	72,0 (19,0)	72,0 (19,0)
	258,0 (68,0)	297,0 (78,5)	297,0 (78,5)
	432,0 (114,0)	557,0 (147,1)	557,0 (147,1)
	43,0 (11,4)	57,0 (15,1)	57,0 (15,1)
	52,0 (13,7)	61,0 (16,1)	61,0 (16,1)
	25,0 (6,6)	27,0 (7,1)	27,0 (7,1)
	21,0 (5,5)	18,0 (4,8)	18,0 (4,8)
	4,0 (1,0)	1,5 (0,4)	1,5 (0,4)

DIMENSIONES en mm (pies-pulg)

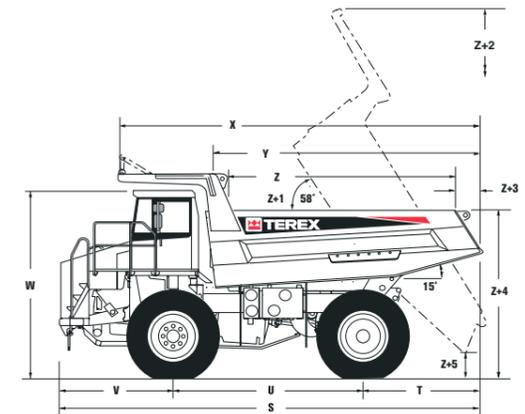
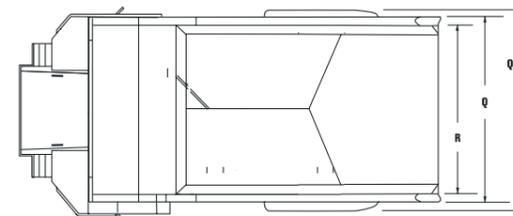
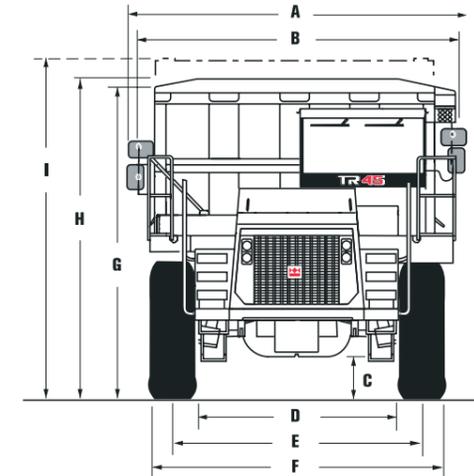
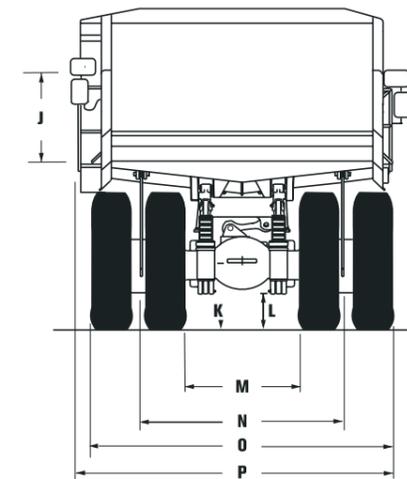
	TR45	TR60	TR70	TR100	TR100DD
A	4630 (15-2)	4980 (16-4)	5290 (17-4)	5935 (19-6)	5935 (19-6)
B	4370 (14-4)	4630 (15-2)	4940 (16-2)	4825 (15-10)	4825 (15-10)
C	585 (1-11)	660 (2-2)	685 (2-3)	815 (2-8)	815 (2-8)
D	2665 (8-9)	2580 (8-5)	2970 (9-9)	2945 (9-8)	2945 (9-8)
E	3325 (10-11)	3320 (10-11)	3660 (12-0)	3760 (12-4)	3760 (12-4)
F	3985 (13-10)	4060 (13-4)	4420 (14-6)	4570 (15-10)	4570 (15-10)
G	4 135 (13-7)	N/A	N/A	4700 (15-5)	4700 (15-5)
H	4245 (13-11)	4440 (14-7)	4570 (15-0)	4850 (15-11)	4850 (15-11)
I	4520 (14-10)	4820 (15-10)	N/A	5235 (17-2)	5235 (17-2)
J	1195 (3-11)	1425 (4-8)	1536 (5-0)	1635 (5-4)	1635 (5-4)
K	810 (2-8)	950 (3-1)	1080 (3-6)	1220 (4-0)	1220 (4-0)
L	450 (1-6)	600 (2-0)	600 (2-0)	755 (2-7)	755 (2-7)
M	1520 (5-0)	1380 (4-6)	1500 (4-11)	1755 (5-9)	1755 (5-9)
N	2710 (8-11)	2900 (9-6)	2995 (9-10)	3420 (11-3)	3420 (11-3)
O	4000 (13-1)	4450 (14-7)	4445 (14-7)	5080 (16-8)	5080 (16-8)
P	4240 (13-11)	N/A	N/A	N/A	N/A

PESOS

	TR45		TR60		TR70		TR100		TR100DD	
Unidad estándar	kg	lb	kg	lb	kg	lb	kg	lb	kg	lb
Chasis con elevadores	27.835	61.365	30.600	67.460	36.190	79.780	53.240	117.375	51.980	114.595
Caja estándar	9300	20.500	10.650	23.480	11.500	25.350	15.020	33.115	15.020	33.115
Peso neto	37.135	81.870	41.250	90.940	47.690	105.140	68.260	150.490	67.000	147.710
Carga útil máxima	40.825	90.000	54.430	120.000	65.000	143.300	90.720	200.000	90.720	200.000
Peso bruto máximo*	77.960	171.870	95.680	210.940	112.690	248.440	158.980	350.490	157.720	347.710
Distribución de peso (ejes)	FRT	TRASER	FRT	TRASER	FRT	TRASER	FRT	TRASER	FRT	TRASER
Vacio	49%	51%	48%	52%	50%	50%	49%	51%	49%	51%
Cargado	34%	66%	34%	66%	34%	66%	34%	66%	34%	66%

N/A - No aplicable. * Peso bruto máximo de vehículo permitido con opciones, accesorios, depósito de combustible lleno y carga útil.

	TR45	TR60	TR70	TR100	TR100DD
Q	3800 (12-6)	4270 (14-0)	4280 (14-0)	5150 (16-11)	5150 (16-11)
Q+1	4060 (13-4)	4470 (14-8)	4940 (16-2)	N/A	N/A
R	3530 (11-7)	3950 (12-11)	3940 (12-11)	4730 (15-6)	4730 (15-6)
S	8700 (28-7)	9130 (29-11)	9905 (32-6)	10,802 (35-6)	10,896 (35-9)
T	2410 (7-11)	2600 (8-6)	2945 (9-8)	3100 (10-2)	3100 (10-2)
U	3940 (12-11)	4170 (13-8)	4470 (14-8)	4570 (15-0)	4570 (15-0)
V	2350 (7-9)	2360 (7-9)	2490 (13-9)	3150 (10-40)	3150 (10-40)
W	3855 (12-8)	3970 (13-0)	4190 (13-9)	4575 (15-0)	4575 (15-0)
X	7417 (24-4)	7750 (25-5)	8380 (27-6)	8640 (28-4)	8640 (28-4)
Y	5485 (18-0)	6000 (19-8)	6580 (21-7)	6880 (22-7)	6880 (22-7)
Z	4700 (15-50)	5050 (16-7)	6200 (20-4)	6080 (19-11)	6080 (19-11)
Z+1	58 grados	58 grados	58 grados	58 grados	58 grados
Z+2	7645 (25-1)	8050 (26-5)	8380 (27-6)	8960 (29-5)	8960 (29-5)
Z+3	430 (1-5)	500 (1-8)	N/A	510 (1-8)	510 (1-8)
Z+4	3425 (11-3)	3680 (12-1)	3785 (12-5)	4445 (14-7)	4445 (14-7)
Z+5	585 (1-11)	580 (1-6)	460 (1-6)	660 (2-2)	660 (2-2)

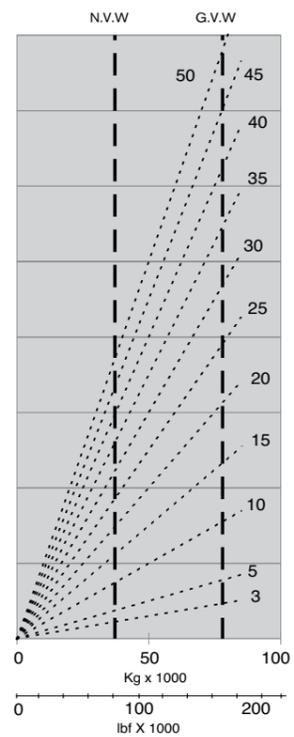
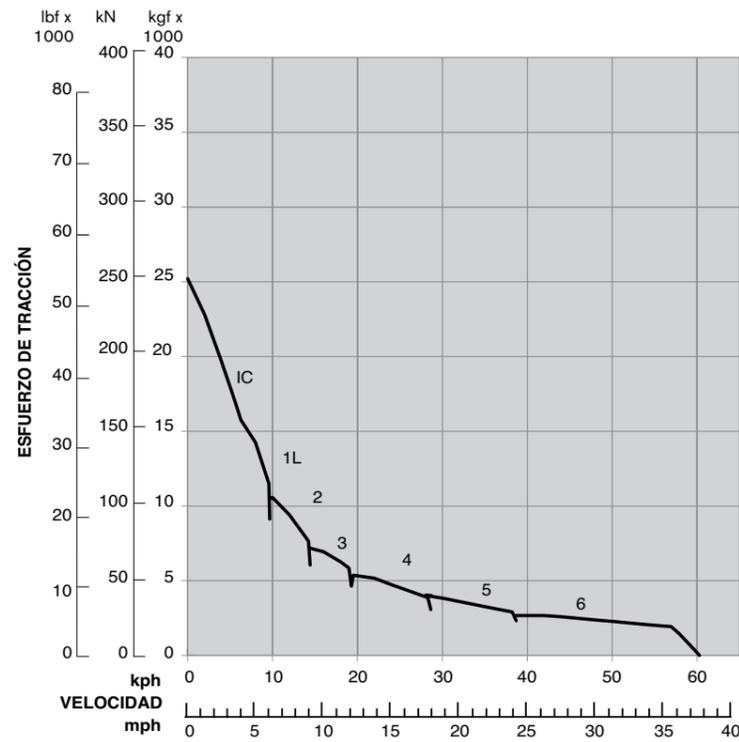


DATOS DE RENDIMIENTO

Gráficos basados en resistencia a la rodadura del 2%



CAPACIDAD PARA SUBIR PENDIENTES



TOTAL % RESISTANCIA Grado más resistencia

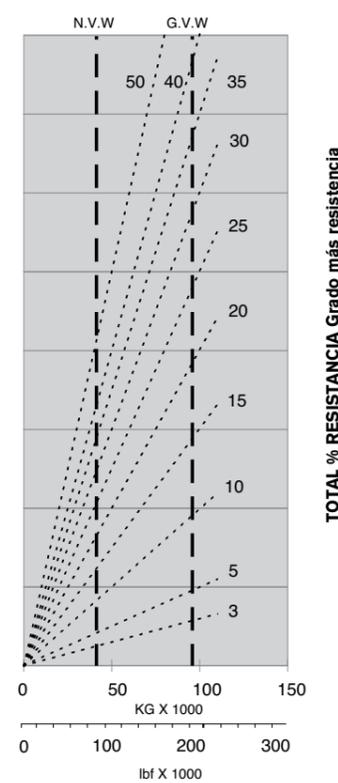
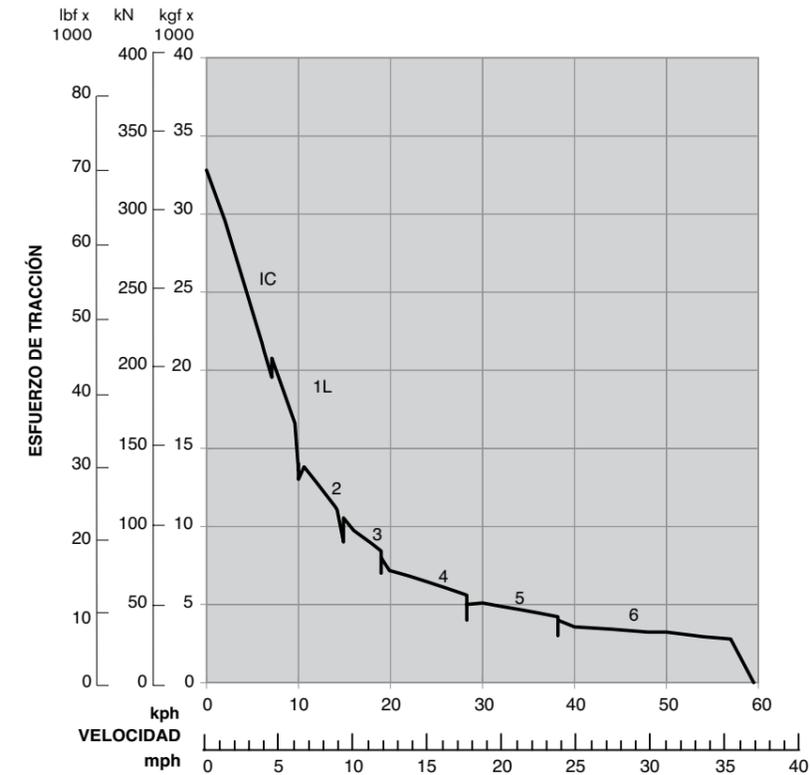
20

DATOS DE RENDIMIENTO

Gráficos basados en resistencia a la rodadura del 2%



CAPACIDAD PARA SUBIR PENDIENTES

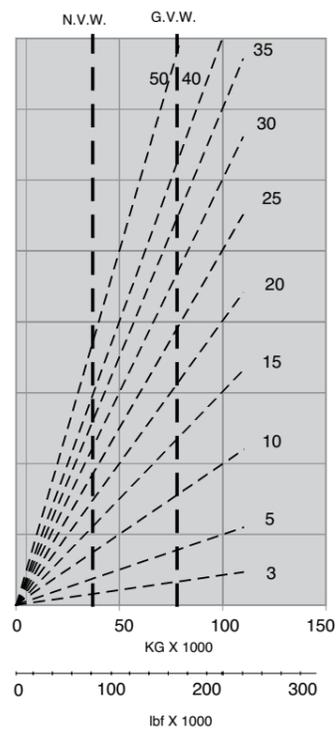
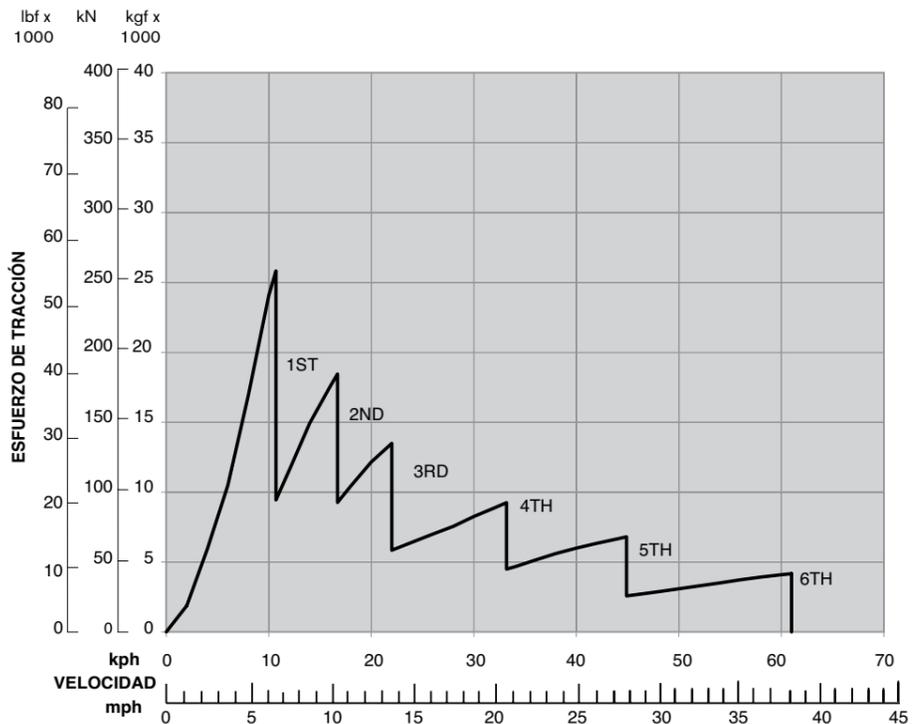


TOTAL % RESISTANCIA Grado más resistencia

21

RETARDO

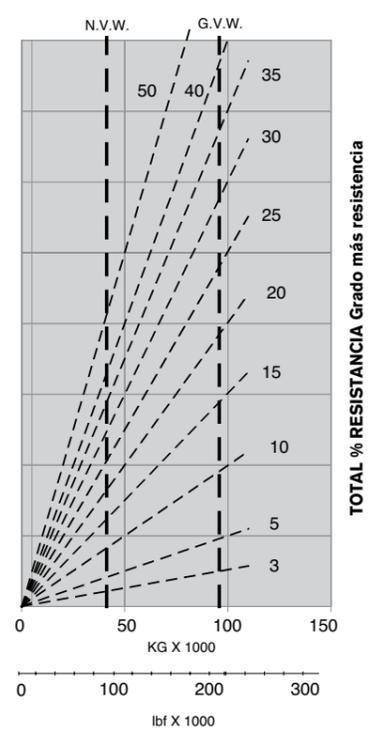
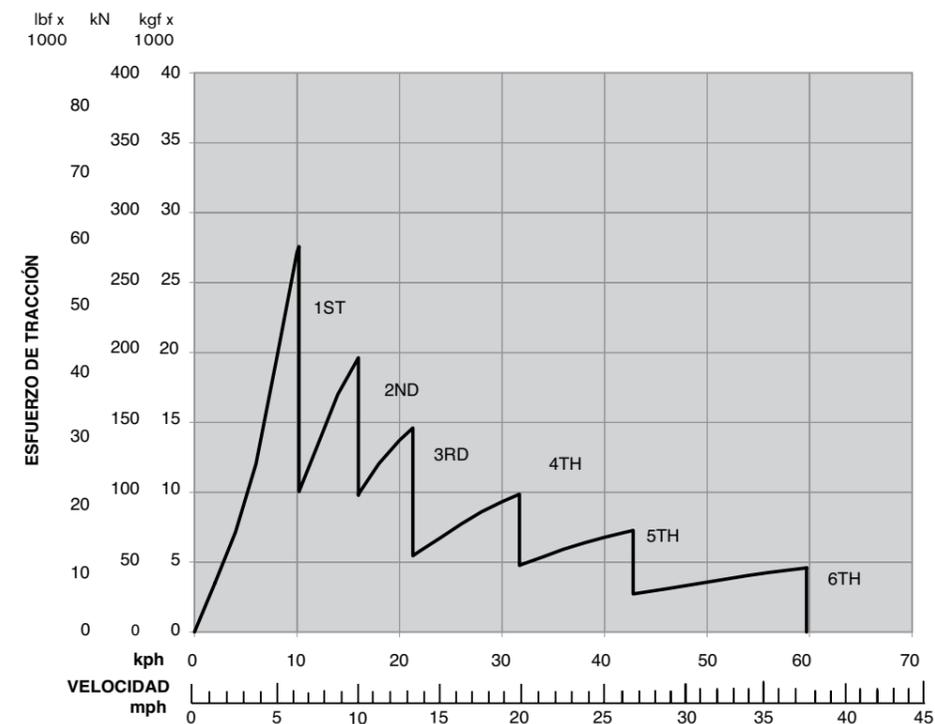
Instrucciones: Desde la intersección del peso del vehículo con la línea de porcentaje de resistencia, lea para determinar la marcha máxima posible, y hacia abajo para la velocidad del vehículo.



TOTAL % RESISTANCIA Grado más resistencia

RETARDO

Instrucciones: Desde la intersección del peso del vehículo con la línea de porcentaje de resistencia, lea para determinar la marcha máxima posible, y hacia abajo para la velocidad del vehículo.



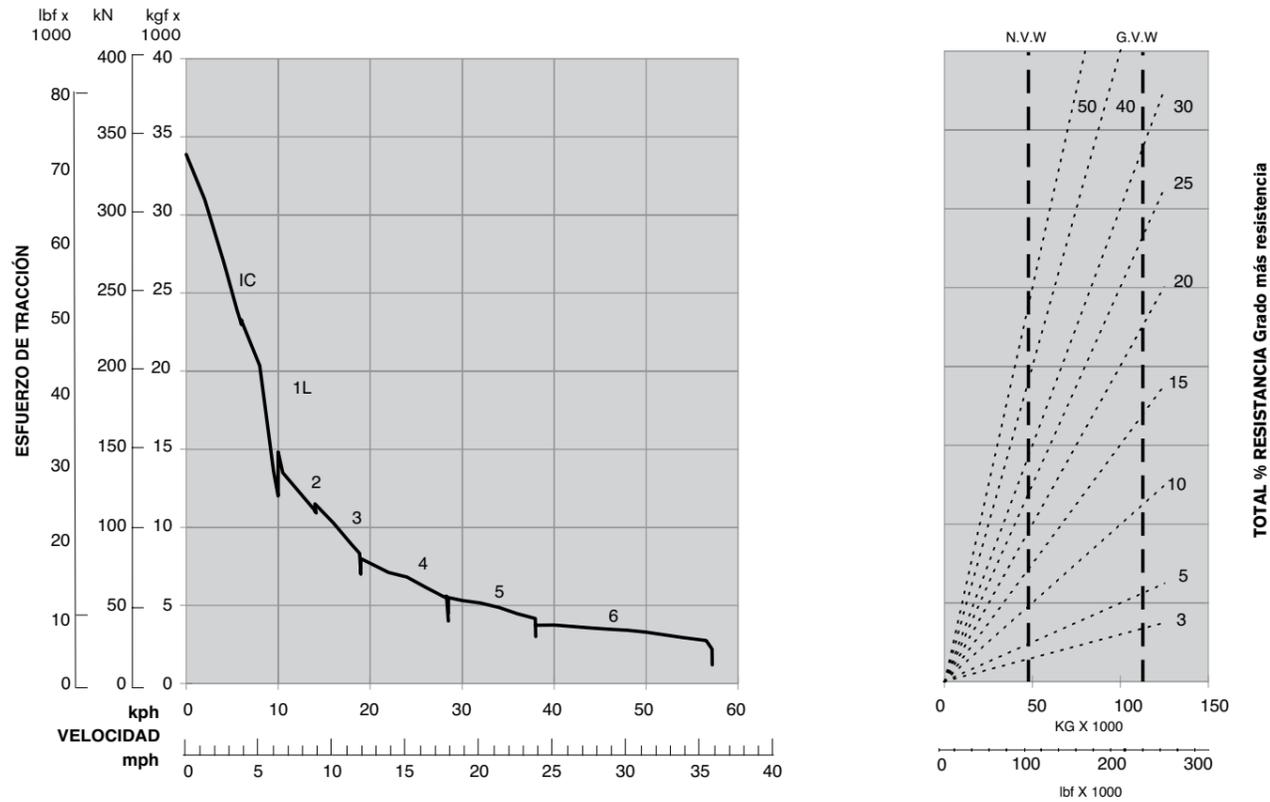
TOTAL % RESISTANCIA Grado más resistencia

DATOS DE RENDIMIENTO

Gráficos basados en resistencia a la rodadura del 2%

TR70

CAPACIDAD PARA SUBIR PENDIENTES



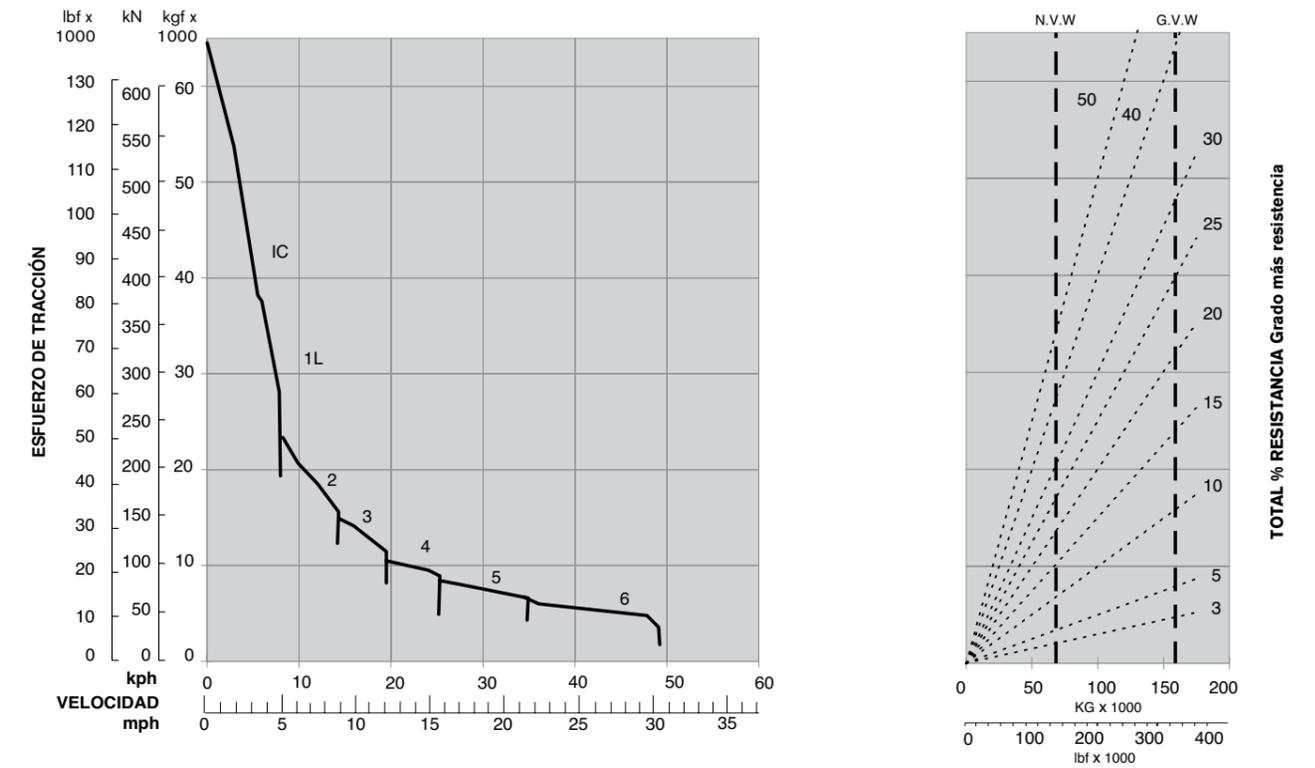
22

DATOS DE RENDIMIENTO

Gráficos basados en resistencia a la rodadura del 2%

TR100

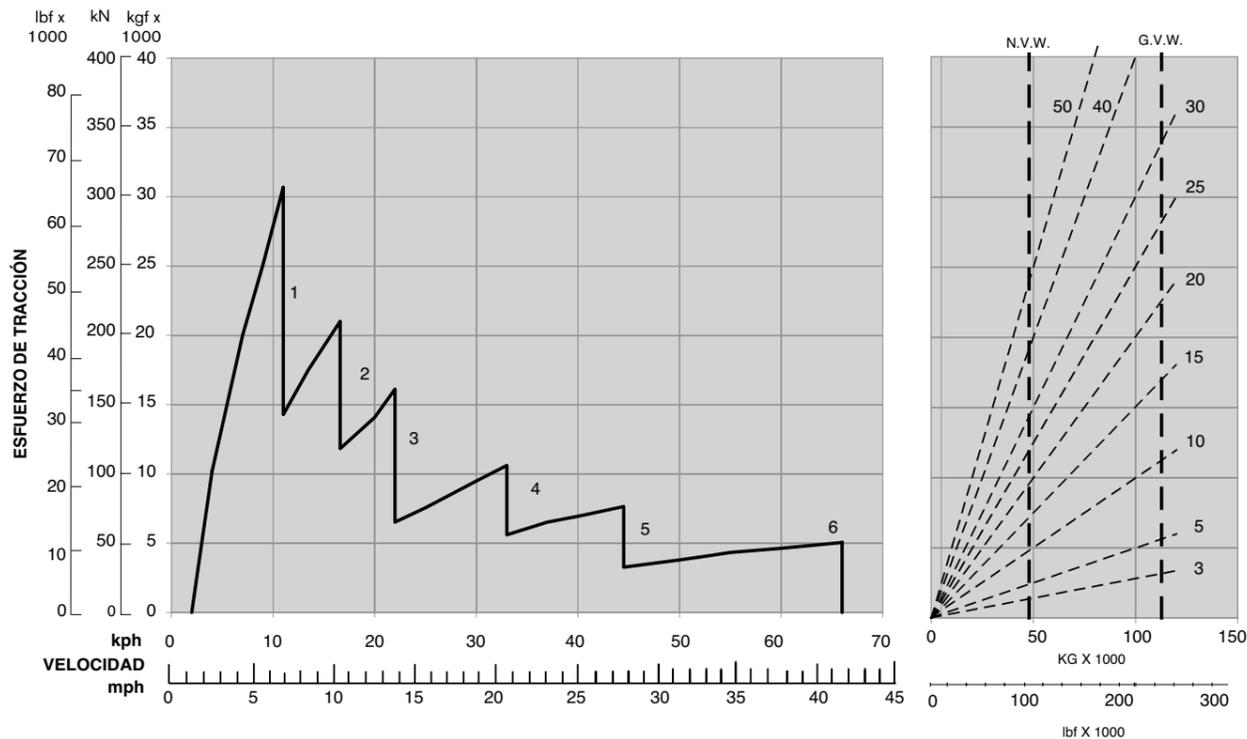
CAPACIDAD PARA SUBIR PENDIENTES



23

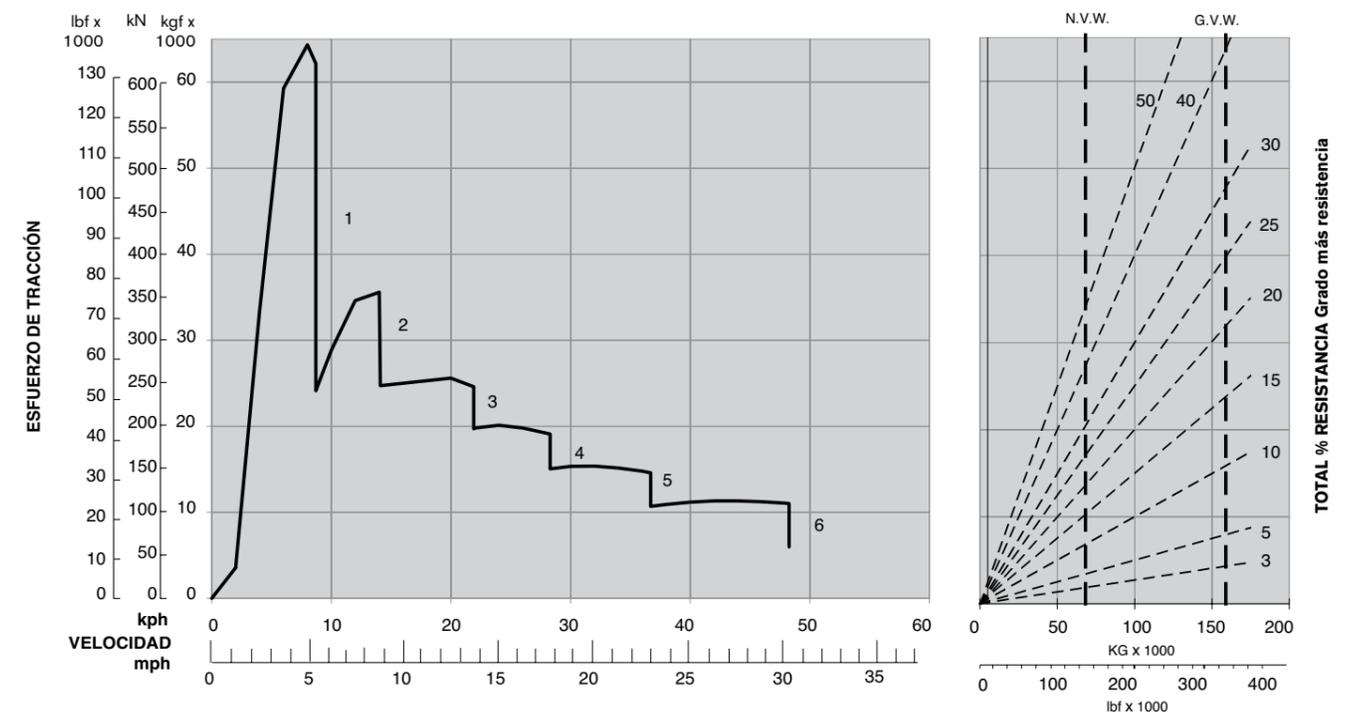
RETARDO

Instrucciones: Desde la intersección del peso del vehículo con la línea de porcentaje de resistencia, lea para determinar la marcha máxima posible, y hacia abajo para la velocidad del vehículo.



RETARDO

Instrucciones: Desde la intersección del peso del vehículo con la línea de porcentaje de resistencia, lea para determinar la marcha máxima posible, y hacia abajo para la velocidad del vehículo.

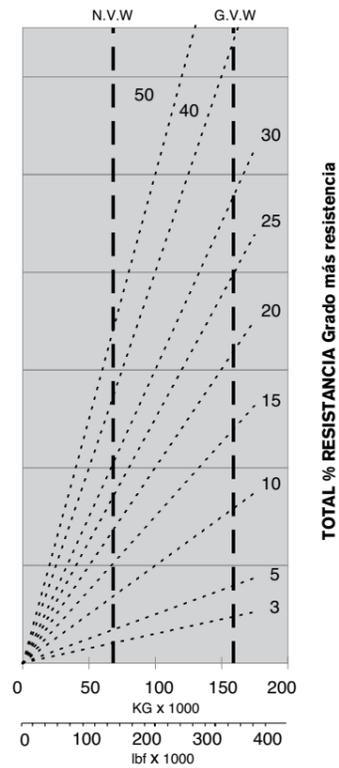
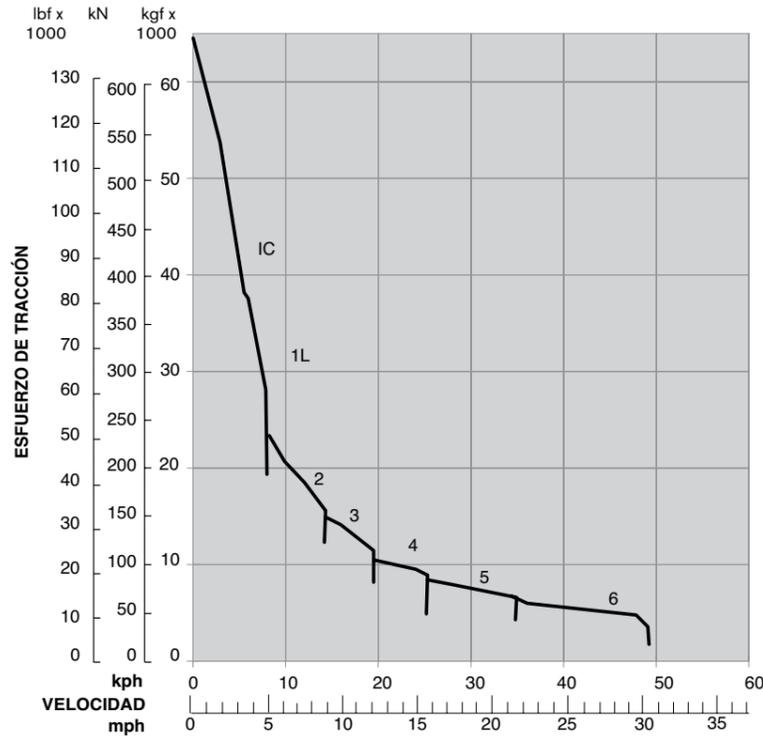


DATOS DE RENDIMIENTO

Gráficos basados en resistencia a la rodadura del 2%

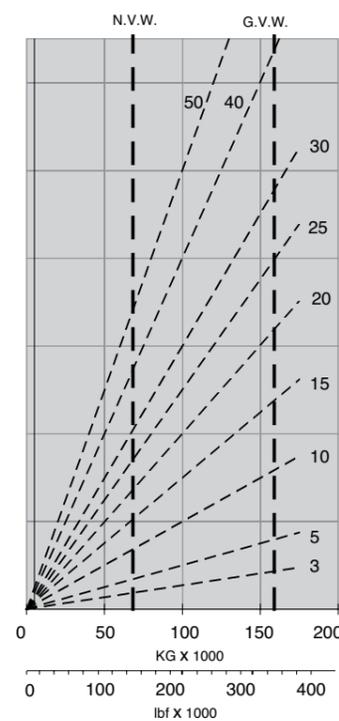
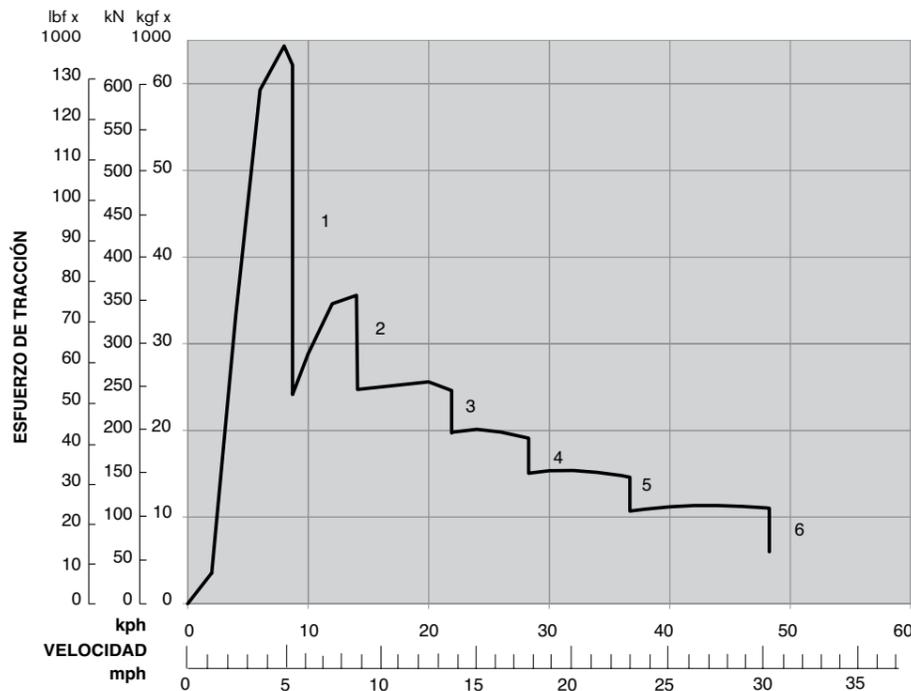
TR100DD

CAPACIDAD PARA SUBIR PENDIENTES



RETARDO

Instrucciones: Desde la intersección del peso del vehículo con la línea de porcentaje de resistencia, lea para determinar la marcha máxima posible, y hacia abajo para la velocidad del vehículo.



ESPECIFICACIÓN ESTÁNDAR DE ENTORNO DE OPERADOR

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
2 luces de puertas	✓	✓	✓	✓	✓
Aire acondicionado	✓	✓	✓	✓	✓
Control de elevador de caja, servoasistido	✓	✓	✓	✓	✓
CD/Radio	✓	✓	✓	✓	✓
Portavasos	✓	✓	✓	✓	✓
Protección FOPS, ISO 3449/SAE J231	✓	✓	✓	✓	✓
Calefacción/antivaho	✓	✓	✓	✓	✓
Bocina	✓	✓	✓	✓	✓
Aislamiento, térmico y acústico	✓	✓	✓	✓	✓
Luz interior	✓	✓	✓	✓	✓
Espejos	✓	✓	✓	✓	✓
Toma de electricidad, 24V y 12V	✓	✓	✓	✓	✓
Elevallas eléctrico (LHS)	✓	✓	✓	✓	✓
Cámara de marcha atrás con monitor en color	✓	✓	✓	✓	✓
Protección ROPS (protección de cabina de la caja), ISO 3471/SAE J1040	✓	✓	✓	✓	✓
Asiento, operador, suspensión de aire	✓	✓	✓	✓	✓
Cinturón de seguridad, Arnés de 4 puntos de operador	✓	✓	✓	✓	✓
Asiento, trainer	✓	✓	✓	✓	✓
Volante de dirección, almohadilla con inclinación	✓	✓	✓	✓	✓
Compartimento de almacenaje	✓	✓	✓	✓	✓
Visera	✓	✓	✓	✓	✓
Cristales tintados	✓	✓	✓	✓	✓
Limpia y lavaparabrisas, parabrisas	✓	✓	✓	✓	✓
Indicadores	✓	✓	✓	✓	✓
Temperatura del refrigerante	✓	✓	✓	✓	✓
Presión de aceite del motor	✓	✓	✓	✓	✓
Nivel de combustible	✓	✓	✓	✓	✓
Contador de horas	✓	✓	✓	✓	✓
Odómetro	✓	✓	✓	✓	✓
Velocímetro	✓	✓	✓	✓	✓
Tacómetro	✓	✓	✓	✓	✓
Temperatura de aceite de la transmisión	✓	✓	✓	✓	✓

Indicadores de aviso

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
Obstrucción de filtro de aire	✓	✓	✓	✓	✓
Indicador de obstrucción de filtro de aire	✓	✓	✓	✓	✓
Carga del alternador	✓	✓	✓	✓	✓
Elevación caja	✓	✓	✓	✓	✓
Temperatura de aceite de refrigeración de frenos, alta	✓	✓	✓	✓	✓
Frenos delanteros, presión baja	✓	✓	✓	✓	✓
Frenos traseros, presión baja	✓	✓	✓	✓	✓
Indicador de dirección	✓	✓	✓	✓	✓
Comprobación del motor	✓	✓	✓	✓	✓
Nivel de refrigerante del motor	✓	✓	✓	✓	✓
Temperatura del refrigerante del motor	✓	✓	N/A	N/A	N/A
Mantenimiento del motor	✓	✓	✓	✓	✓
Presión de aceite del motor	✓	✓	✓	✓	✓
Sobrevelocidad del motor	✓	✓	✓	✓	✓
Parada del motor	✓	✓	✓	✓	✓
Faros de luz principal	✓	✓	✓	✓	✓
Convertidor de entrada	✓	✓	✓	✓	✓
Freno de estacionamiento	✓	✓	✓	✓	✓
Retardador activo	✓	✓	✓	✓	✓
Depósito de dirección y frenos, nivel de aceite bajo	✓	✓	✓	✓	✓
Obstrucción de filtro de dirección	✓	✓	✓	✓	✓
Dirección, presión baja	✓	✓	✓	✓	✓
Comprobación de la transmisión	✓	✓	✓	✓	✓
Obstrucción de filtro de aceite de transmisión	✓	✓	✓	✓	✓
Temperatura de aceite de la transmisión, alta	✓	✓	✓	✓	✓
Alarmas acústicas					
Frenos delanteros, presión baja	✓	✓	✓	✓	✓
Frenos traseros, presión baja	✓	✓	✓	✓	✓
Dirección, presión baja	✓	✓	✓	✓	✓

ESPECIFICACIÓN ESTÁNDAR DE ENTORNO DE OPERADOR

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
Alarmas acústicas					
Refrigerador de aire de carga	✓	✓	✓	✓	✓
Filtro de aire y prefiltro	✓	✓	✓	✓	✓
Ventilador de impulsión directa	✓	✓	✓	✓	✓
Freno de liberación de compresión del motor, 2 etapas	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Filtro de combustible/ Separador de agua	✓	✓	✓	✓	✓
Protección del cárter	✓	✓	✓	✓	✓
Transmisión					
Tecnología de cambio adaptable	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Enclavamiento de marcha atrás de caja arriba	✓	✓	✓	✓	✓
Inhibidor de cambio de caja arriba	✓	✓	✓	✓	✓
Inhibidor de la transmisión descendente	✓	✓	✓	✓	✓
Obstrucción de filtro de inhibidor de cambio	✓	✓	✓	✓	✓
Retardador hidráulico	✓	✓	✓	✓	✓
Enclavamiento de arranque en punto muerto	✓	✓	✓	✓	✓
Selección de modo Potencia y Economía	✓	✓	✓	✓	✓
Gestión de energía de cambio	✓	✓	✓	✓	✓
Comprobación de calado y selección de funcionamiento reducido	✓	✓	✓	✓	✓
Protección del cárter	✓	✓	✓	✓	✓
Sistema de frenado					
Reductor de presión de freno delantero 50%	opt	opt	opt	✓	✓
Circuitos dobles accionados con aire	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Retardador de freno (trasero)	✓	✓	✓	✓	✓
Frenos de tambor (delantero y trasero)	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Frenos delanteros de disco seco	✓	✓	✓	✓	✓
Circuitos dobles de accionamiento hidráulico	✓	✓	✓	✓	✓
Refrigerador de aceite OCDB	✓	✓	✓	✓	✓
Disco múltiple refrigerado con aceite (trasero)	✓	✓	✓	✓	✓

SISTEMA ELÉCTRICO

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
Freno de estacionamiento integral con el pack de frenos traseros	✓	✓	✓	✓	✓
Alternador, 70A	✓	✓	✓	✓	✓
Baterías, 2 x 12V, 165 Ah	✓	✓	✓	N/A	N/A
Baterías, 4 x 12V, 210 Ah	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Interruptor maestro de batería, accionamiento eléctrico	✓	✓	✓	✓	✓
Indicadores de dirección y advertencia de peligro	✓	✓	✓	✓	✓
Faros	✓	✓	✓	✓	✓
Diagnóstico en cabina, motor/transmisión	✓	✓	✓	✓	✓
Alarma de marcha atrás	✓	✓	✓	✓	✓
Luces de marcha atrás (dobles)	N/A	N/A	✓	✓	✓
Luces laterales, traseras, freno y marcha atrás	✓	✓	✓	✓	✓
Luces laterales, traseras, freno (Led)	N/A	N/A	✓	✓	✓

CAJA

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
Indicador de bajada de caja	✓	✓	✓	✓	✓
Calentado con el escape	✓	✓	✓	✓	✓
Faldones	✓	✓	✓	✓	✓
Protección de operador - Izquierda	✓	✓	✓	✓	✓
Protección de operador - Derecha	N/A	✓	✓	✓	✓
Eyectores de rocas	✓	✓	✓	✓	✓
Pasadores de bloqueo de seguridad	✓	✓	✓	✓	✓
Protecciones de neumáticos	✓	✓	✓	✓	✓

OTROS

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
Puntos de prueba de la presión de diagnóstico	✓	✓	✓	✓	✓
Silenciador de escape	✓	✓	✓	✓	✓
Pasamanos en guardabarros	✓	✓	✓	✓	✓
Puntos de remolque, delantero y trasero	✓	✓	✓	✓	✓

N/A - no aplicable opc - disponible como opción ✓ - estándar

OPCIONES

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
Alternador, 100A	✓	✓	✓	✓	✓
Kit de mangueras ártico	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Sistema de lubricación automática	✓	✓	✓	✓	✓
Receptáculo de arranque con puente auxiliar	✓	✓	✓	✓	✓
Rotativo - parpadeo	✓	✓	✓	✓	✓
Rotativo - giratorio	✓	✓	✓	✓	✓
Chapas de forro de caja	✓	✓	✓	✓	✓
Chapas de forro de caja y protectores de raíles superiores	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Extensiones laterales de caja - 200 mm	✓	✓	✓	✓	✓
Protección contra vertidos de la caja	✓	✓	✓	✓	✓
Zumbador de elevación caja	✓	✓	✓	✓	✓
Sistema de cámara - Vista RHS	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Opción de asiento de lujo - Alta resistencia	✓	✓	✓	✓	✓
Diferencial - Radial de tracción	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Sistema de protección de sobrevelocidad del motor	N/A	✓	✓	✓	✓
Combustible rápido - Montado en el parachoques	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Instalación de combustible rápido	✓	✓	✓	✓	✓
Sistema de extinción de incendios	✓	✓	✓	✓	✓
Sistema de reducción de presión de frenos delanteros	✓	✓	✓	✓	✓
Escape de tiempo completo	N/A	N/A	✓	✓	✓

N/A - no aplicable
opc - disponible como opción
✓ - estándar

Nota: Para opciones no incluidas, póngase en contacto con su representante de ventas de Terex.

	TR 45	TR 60	TR 70	TR 100	TR 100DD
Caja de seguridad de aislamiento a nivel del suelo	✓	✓	✓	✓	✓
Interruptor de aislamiento a nivel del suelo	✓	✓	✓	✓	✓
Kit de herramientas manuales	✓	✓	✓	✓	✓
Faros - HiD	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Espejos - Calefactados	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Kit de drenaje de aceite	✓	✓	✓	✓	✓
Sistema de monitorizado de carga útil	✓	✓	✓	✓	✓
Planetario - Relación alternativa (10,5:1) y protectores de raíles superiores	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Luces traseras - LED	✓	✓	estándar	estándar	estándar
Luces traseras - LED con alarma de marcha atrás de banda ancha	✓	✓	✓	✓	✓
Luces de marcha atrás - Parpadeo	✓	✓	✓	✓	✓
Embrague de ventilador Rockford	N/A	N/A	N/A	✓	N/A
Cinturón de seguridad - Bandolera	✓	✓	✓	✓	✓
Kit de luces de servicio - LED	N/A	N/A	N/A	✓	✓
Enclavamiento de arranque - Freno de estacionamiento	✓	✓	✓	✓	✓
Kit de luz de peldaños	✓	✓	✓	✓	✓
Faldones de peldaños	N/A	✓	✓	✓	✓
TR45 a TR40 Conversión - Caja 36mt a 24m ³	✓	N/A	N/A	N/A	N/A
Instalación de luces de trabajo (Delanteras x 2)	N/A	N/A	N/A	✓	✓



www.terextrucks.com

Fecha efectiva: Julio de 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 adecuado 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.

Ref. no.: TTRDTES

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

 **TEREX** | **TRUCKS**

A DIVISION OF VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT