

# INTRAVIAL S.A.

## CARRETÓN CEK 50/70-24



### Capacidad de carga

El Carretón CEK 50/70 tiene una capacidad de carga útil de 70tn. Ajustándose a la Resolución de Vialidad Nacional N° 14,576 del 20/09/1978 que fija una carga máxima por rueda de 18tn (1800kg) tomando en cuenta que es un carretón liviano y con la posibilidad de incrementar la cantidad de ruedas mediante el uso del DOLLY compensador de hasta 16 ruedas.

### Bastidor

Construido con dos largueros principales de platabandas de chapa SAE 1010, o acero de alta resistencia, dos largueros secundarios laterales de perfil normal laminado "DOBLE T". Uniéndose todos los largueros mediante travesaños y palomas en doble hilera de perfil "U" estampado en frío El conjunto forma una base metálica de gran solidez, indeformable y con la flexibilidad necesaria; es especial para cargar maquinaria y equipos pesados.

### Cuello de Cisne

Lo conforman dos vigas "DOBLE T" armadas con platabandas de acero SAE 1010 o acero de alta resistencia. Posee refuerzos reticulados en sus zonas críticas. Será del tipo FIJO.

### Tren Trasero

El tren rodante esta constituido por un bogie de 24 neumáticos con suspensión a balancines rígidos de movimiento universal, adaptándose así a todo tipo de terrenos. Esta suspensión se compone de seis balancines construidos con palanquilla de sección cuadrada de 4" por lado en acero SAE1045, reforzados con chapas de acero SAE 1010. Tres de ellos actúan longitudinalmente, estando vinculados al bastidor por medio de soportes especiales. Los tres restantes, portadores del rodado, permiten un balanceo transversal de las ruedas. Se ubican tres por linea. Al equipo rodante lo completan 12 ruedas de acero fundido o a disco, para rodado dual. Poseen rodamientos cónicos para servicio pesado sellándose el conjunto con retenes y tapas con juntas de goma sintética Además de 24 llantas de doble aro de la medida del neumático que se utilice.

### Equipo de freno

En cada uno de los ejes ira montado un equipo de frenos con accionamiento neumático (a aire comprimido) completo, con tanque de reserva, válvulas de descarga rápida y relay con emergencia, para frenado en caso de desacople accidental.

### Plataforma de carga

Es amplia y esta cubierta entre largueros con un piso longitudinal de madera dura de 2" de espesor abulonada al bastidor o de chapa rayada antideslizante. En la zona del tren trasero la plataforma podrá estar al mismo nivel que la plataforma central o ligeramente mas alta; teniendo en este sector un piso discontinuo de chapa de acero y garras para el paso de orugas.

### Rampas de acceso

El vehículo se equipa con rampas de acceso desmontables de bajo angulo de inclinación, las que se pueden instalar mediante ganchos, en el borde trasero o en los laterales indistintamente, para el caso de carga trasera o lateral. En el caso de carga trasera solamente se proveerá de resortes de accionamiento para efectuar los movimientos por un solo operario. Otra opción es el uso de las rampas mediante resortes ubicados en las mismas (2 en cada una de ellas) para ser accionadas por un solo operario, como se observa en la segunda imagen del modelo CDE20/25-12. La tercera opción es mediante el uso de cabrestantes desmontables ubicados en la zona

trasera con mástil y cabrestante para ser accionado por un solo operario, que resulta bastante más fácil que el método anterior, según puede verse en la primer imagen del modelo CDG10-8. Finalmente, están las rampas de accionamiento hidráulico mediante la provisión de 1 cilindro hidráulico en cada una de las rampas del tipo doble efecto según se observa en en la cuarta foto del modelo CSR20-8.

### **Apoyos retractiles**

Sobre el cuello en cada uno de los largueros, irán fijadas dos patas de apoyo tipo telescópicas extensibles para el apoyo en caso de estacionamiento del carretón semi-remolque desenganchado. En la zona delantera y trasera de carga por debajo de la cola.

### **Ganchos de sujeción**

Los largueros laterales están provistos de gancho de acero reforzados (seis por lado) para atar los cables que amarran las cargas.

### **Pernos de enganche**

En el centro de una chapa de deslizamiento ubicada en la parte inferior del cuello, se instala un perno de enganche normalizado construido en acero aleado cromo-níquel o de similares características, cuyas dimensiones están de acuerdo al plato de enganche a utilizar.

### **Cajón de herramientas**

Entre los largueros principales, en la zona inferior del cuello, se ubica un amplio cajón para herramientas metálico, con tapa levadiza y ojales para su cierre.

### **Porta auxilios**

Sobre el cuello de cisne, en su parte superior, se instalan porta auxilios con pernos roscados, trabas y tuercas mariposa para la sujeción de la rueda de auxilio.

### **Luces reglamentarias**

La instalación eléctrica es completa, realizada con cables de primera calidad embutidos en canos de acero. Posee luces de circulación, giro y stop que podrán estar equipadas para 12 o 24 volts.

### **Pintura**

Todos nuestros equipos son tratados contra la corrosión mediante una limpieza total de la estructura, y la aplicación de dos capas de anti-oxido cromato cubiertas por otras dos de esmalte sintético brillante.

### **Suspensión neumática**

En todos los modelos de carretones, podemos proveer como opcional adicional suspension neumatica GEC (modelos Gendric, Euro o Unicuerpo).

### **Cuello de Cisne Desmontable**

Como adicional opcional, el cuello de cisne podrá ser DESMONTABLE mediante accionamiento hidráulico para carga delantera.