

Tatra T813 KOLOS

Ciężki samochód ciężarowy Tatra T813 KOLOS



Samochód ciężarowy Tatra T813, na platformie lekki samochód ciężarowy GAZ 63

Tatra T813 to ciężki samochód ciężarowy wyprodukowany w Czechosłowacji przez firmę Tatra. Produkowany był od 1967 do 1982 roku. Podstawowym przedstawicielem tej serii była wojskowa wersja 8 × 8 Kolos (Colossus), która była w stanie ciągnąć przyczepy o łącznej masie 100 ton. Tatra wyprodukował również wersję cywilną w 6 × 6 lub 4 × 4. Po piętnastu latach produkcji wyprodukowano 11 751 egzemplarzy pojazdów we wszystkich modyfikacjach. Wiele jednostek zostało wyeksportowanych do Związku Radzieckiego, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Rumunii i Indii.

Prototyp wykonany z elementów samochodu ciężarowego Tatra 138 – został zbudowany w 1960 roku. Posiadał stały napęd na wszystkie koła 4 × 4. Po próbach projektanci zdecydowali się rozwinąć koncepcję i rozszerzyć ją na pojazd ciężarowo-terenowy z napędem na wszystkie koła czteroosiowego pojazdu –

8×8, oznaczonego jako Tatra T813. W 1983 roku zastąpił go w produkcji seryjnej nowszy model, oznaczony jako Tatra T815.



W wersji wozu strażackiego – Czechy

W modelu T813 wybrano rurową konstrukcję szkieletową. Zaletami centralnej rury nośnej nośnej jest wysoka sztywność skrętna i zginająca, chroniąca nadwozie ciężarówki przed siłami powodowanymi przez ładunek, a ponadto mieści wszystkie ważne części układu napędowego i umożliwia budowę modułową, dzięki czemu projektanci i klienci mogą wybierać między dwoma wersje trzy- i czteroosiowe oraz kombinacje rozstawów osi. Konstrukcja T-813 wykorzystuje konfigurację kabiny nad silnikiem, szerokoprofilowe super-pojedyncze opony i centralny system pompowania / opróżniania opon.

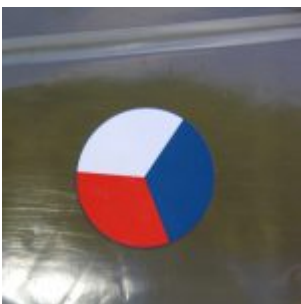
Wolnossący silnik V12 T-930 powstał poprzez zmodyfikowanie i powiększeniem o cztery dodatkowe cylindry do istniejącego silnika T-928 75 ° V8 z serii Tatra T138. Wał korbowy wykorzystuje sześć oddzielnych czopów skręconych razem z przednimi i tylnymi sworzniami osadzonymi na głównych łożyskach wałeczkowych na osiowych ciernych podkładkach oporowych. Wersja wojskowa była przystosowana do obsługi wielu paliw, zasilana dowolną mieszanką oleju napędowego, benzyny / benzyny i nafty lotniczej.



T-813 wykorzystuje pełnowymiarową rurę szkieletową z modułowymi niezależnymi wahliwymi półosiami dostępnymi jako 4 × 4, 6 × 6 lub 8 × 8. Modele 4 × 4 posiadały układ zawieszenia przedniej osi z regulowanymi drążkami skrętnymi, modele 6 × 6 i 8 × 8 na przedniej i tylnej osi miały wzdłużne półeliptyczne resory piórowe. Tylna oś 4 × 4 posiada zawieszenie pneumatyczne. Stały napęd na wszystkie koła, przedni podwójny napęd skrętny (6 × 6, 8 × 8) poprzez homokinetyczne wały napędowe, blokowane mechanizmy różnicowe, międzyosiowe mechanizmy różnicowe z blokadami i zwolnienia planetarne w piastach są standardem we wszystkich modelach. Wersje 6 × 6 i 8×8 wykorzystują dwie przednie osie skrętne i pojedynczą oś tylną.







Opole – Winów, Poligon Winów, Zlot “Operacja Tarcza 2019”

▪ Przedni tor: 2050 mm KOLOS

Tyłny tor: 2000 mm KOLOS

Rozstaw osi: T813 KOLOS – 1650 mm + 2200 mm + 1450 mm

Główna skrzynia biegów znajduje się za kabiną i jest połączona z obudową sprzęgła silnika za pomocą krótkiego wału kardana (taka konstrukcja umożliwia kabinę z „płaską podłogą”). rury i stanowi główną część konstrukcji podwozia. Opcjonalnie dostępna była tylna przystawka odbioru mocy i napęd wyciągarki. Biegi główne i pomocnicze są zsynchronizowane, z wyjątkiem pierwszego i wstecznego biegu. Nowością był unikalny 2-biegowy planetarny nadbieg, przykręcony pomiędzy przednią i tylną osią. Nadbieg można było wybrać ręcznie tylko wtedy, gdy pojazd jest nieruchomy. Dodatkowa skrzynia biegów ma położenie neutralne, więc wciągarka i przystawka odbioru mocy wykorzystują przekładnię głównej skrzyni biegów do pracy ze zmienną prędkością. Z rury kręgosłupa moment obrotowy przenoszony jest na koła przez mechanizmy różnicowe Tatra z blokadami mechanizmu różnicowego, przesuniętymi półosiami i planetarnymi redukcjami piasty.

Trójjobwodowe hamulce bębnowe z krzywką “S” działające na bębny wszystkich kół za pośrednictwem regulatora luzu, siłowniki hamulcowe są zdalnie odpowietrzane. Pierwszy obwód hamulcowy działa na koła przednie, drugi na koła tylne, a trzeci steruje hamulcami roboczymi przyczepy. Zdalnie montowany zawór hamulcowy działa na zasadzie hydraulicznego głównego / podrzędnego cylindra w Hauler 6×6 lub poprzez mechaniczne połączenie w modelach 8×8.

Kabina to w całości stalowa konstrukcja COE. Nie przechyla się; dostęp do silnika przez zdejmowane osłony silnika wewnątrz kabiny. Kabina jest dostępna w wersji dwumiejscowej dwudrzwiowej i siedmioosobowej czterodrzwiowej „kabinie załogowej”. Kabiny w specyfikacji wojskowej obejmują luk dachowy lub dwa w przypadku kabiny załogowej. Wszystkie kabiny wyposażone są w niezależne ogrzewanie wysokoprężne i mogą być

używane do ogrzania silnika przed uruchomieniem. Kolejną cechą wojskową jest centralny system pompowania opon CTI sterowany z kabiny niezależnie dla każdego koła, a także kontrolowana przez kabinę możliwość zwiększania ciśnienia w skrzyni biegów i obudowach mechanizmu różnicowego przed brodzeniem. Modele 8×8 mają zdolność pokonywania rowów o szerokości 1,4 metra i pionowych przeszkód o wysokości 0,6 metra. Głębokość brodzenia (statyczna łącznie z falą) wynosi 1,4 metra (KOLOS 8×8). Prędkość maksymalna pojazdu 80 km/h.



Podstawowe dane techniczne

- Producent: Tatra
- Produkcja: 1967-1982
- Nadwozie i podwozie
- Klasa: Ciężarówka
- Styl nadwozia: COE
- Układ napędowy: Silnik V12 Diesel
- Wymiary konstrukcji:
 - Długość 8800 mm
 - Szerokość 2500 mm
 - Wysokość 2780 mm
- Masa własna: 14000 kg

Bibliografia

https://en.wikipedia.org/wiki/Tatra_813