

AUTOBUS MIEJSKI TAM AS 3500 EM



WIDNY, CICHY, MIĘKKI, ZWROTNY; JEDNYM SŁOWEM — WYGODNY... DLA KAŻDEGO: PODRÓŻNYCH I KIEROWCY.

AS 3500 EM jest nowym pojazdem w rodzinie autobusów, przeznaczonym do przewozu pasażerów w ruchu miejskim. Jego konstrukcja jednoczy dotychczasowe doświadczenia i najnowsze osiągnięcia rozwoju przemysłu samochodowego.

Cechą szczególną tego nowoczesnego pojazdu jest moc i zwrotność. Na uwagę zasługuje też zupełnie nowe nowoczesne nadwozie, hydrauliczny układ kierowniczy, nowy most przedni, nowy silnik, nie mówiąc już od drobnych udoskonaleniach, które uprzyjemniają jazdę pasażerom.

Szkielet nadwozia wykonany jest z rur stalowych o przekroju czworokątnym i wsporników z kształtowników blaszanych. Poszczególne części są zespawane a sam szkielet przyspawany do kratownicy. Obudowa szkieletu również odznacza się nowoczesną konstrukcją. Poszczególne części nadwozia wykonane są z blachy, lesomału i sztucznej skóry a również z poliestru — materiału lekkiego i mocnego a co najważniejsze, dającego się łatwo kształtować. Do estetycznego wyglądu autobusu przyczynia się zwłaszcza szyba czołowa, która równocześnie zapewnia kierowcy i pasażerom dobrą widoczność w kierunku jazdy.

Autobus AS 3500 EM ma 25 siedzeń wyłożonych sztuczną skórą i osobne siedzenie dla konduktora. Specjalne

siedzenie kierowcy automatycznie przystosowuje się do położenia ciała. Tablica rozdzielcza wyposażona jest we wszelkie niezbędne przyrządy i wskaźniki.

Drzwi przednie i środkowe autobusu są dwuskrzydłowe a tylne jednoskrzydłowe, wyposażone w elektro-pneumatyczny mechanizm otwierania i zamykania. Otwiera je kierowca lub konduktor przez przyciśnięcie wyłącznika przyciskowego, który równocześnie pokazuje położenie drzwi. Autobus AS 3500 EM wyposażony jest w specjalny układ ogrzewania, stanowiący kombinację ogrzewania silnikowego i niezależnego, który równocześnie służy do przewietrzania pojazdu. Do ogrzewania pomieszczenia kierowcy i obu szyb czołowych służy jeden grzejnik niezależny, podczas gdy drugi ogrzewa kabinę pasażerską (wprowadzając ciepłe powietrze do kanału biegnące wzdłuż lewego boku nadwozia). Kabina pasażerska ogrzewana jest również ciepłym powietrzem doprowadzanym od chłodzonego powietrzem silnika. Obydwa niezależne urządzenia ogrzewcze służą równocześnie do wentylacji pojazdu. System przewietrzania uzupełniają trzy otwory wentylacyjne w suficie — jeden czołowy i dwa znajdujące się w części tylnej nadwozia.

Fabryka zastrzega sobie prawo ewentualnych zmian.



TAM — 62101 Maribor, Ptujška c. 184 — Poštni p. 01-159 — Telefon (062) 32-321 — Teleprinter 33-111, Brzovjav: Avtoma, Maribor
TAM - Maribor — Marketing JA/KT — 2.000/74

TOVARNA AVTOMOBILOV IN MOTORJEV MARIBOR

AUTOBUS MIEJSKI TAM AS 3500 EM

SILNIK F 6 L 413 V

Silnik F6 L 413 V jest jednym z najnowocześniejszych silników wysokoprężnych w ostatnim czasie.

Odnacza się dużą mocą jednostkową niewrażliwością na warunki pracy, małym zużyciem paliwa i cichą pracą.

Jest lekki i względnie mały, jak gdyby stworzony do napędu autobusów wymagających mocnych silników o małych wymiarach. F6 L 413 V to chłodzony powietrzem silnik wysokoprężny o wtryskiwaniu bezpośrednim. Sześć jego cylindrów ustawionych jest widlasto pod kątem 90°. Są to cylindry żeberkowane z żeliwa szarego stanowiące osobne jednostki. Każdy cylinder wyposażony jest w osobną głowicę wykonaną ze specjalnego stopu aluminium.

Wentylator zasysa powietrze chłodzenia przez dławik i tłoczy je między żeberka cylindrów.

Silnik ma obiegowe smarowanie pod ciśnieniem (pompa zębata oleju). Układ smarowania silnika wyposażony jest w chłodnicę oleju. Pompa wtryskowa otrzymuje napęd poprzez przekładnię zębatą i przyspieszacz wtryskiwania.

Silnik F6 L 413 V jest niezmiernie wytrzymały, tzw. »long time«. Z uwagi na chłodzenie powietrzne w eksploatacji jest niewrażliwy na warunki pracy. Konstrukcja silnika oparta jest na systemie jednakowych części, co ułatwia obsługę i zmniejsza koszty konserwacji. Przy odpowiedniej pielęgnacji silnik F6 L 413 V działa bez zarzutu, długo, równomiernie, cicho.

Czterosuwowy chłodzony powietrzem silnik wysoko-
prężny z wtryskiwaniem bezpośrednim.

Układ cylindrów	widlasty po kątem 90°
Liczba cylindrów	6
Średnica cylindra	120 mm
Skok tłoka	125 mm
Pojemność cylindrów	8482 cm ³
Moc użyteczna przy 2500 obr/min (wg. DIN 70020)	150 KM
Moc użyteczna przy 2500 obr/min (wg. JUS M. F2.025)	145,5 KM
Największy moment obrotowy przy 1300—1600 obr/min (wg. DIN 70020)	50 ± 1 kGm
Największy moment obrotowy przy 1300—1600 obr/min (wg. JUS M. F2.025)	48,5 kGm
Ciężar silnika	600 kg
Pojemność oleju	13 l

AUTOBUS MIEJSKI TAM AS 3500 EM

Charakterystyka techniczna

Silnik	F 6 L 413 V	Koła:	
Sprzęgło		— obręcze	7,00 — 20
— typ	jednotarczowe, suche, z pneumatyczno-hydraulicznym mechanizmem wysprzęgającym	— opony (i dętki)	9,00 — 20 PR 14
— oznaczenie	G 350 KR SZ	— ciśnienie ogumienia:	
Skrzynia biegów:		— koła przednie	6,25 kG/cm ²
— rodzaj	pięciostopniowa, synchronizowana	— koła tylne	6,25 kG/cm ²
— oznaczenie	Z5 — 35S »overdrive«	Ciężar pojazdu (wg. JUS M. NO. 012)	7800 kg
Rodzaj oleju w skrzyni biegów	SAE 90	Ciężar własny pojazdu	7800 kg
Ilość oleju w skrzyni biegów	4 l	Dopuszczalny ciężar całkowity:	
Most tylny:		— przy nieograniczonej szybkości (bez miejsc stojących)	13700 kg
— układ uzębienia	»Gleason«	Wymiary pojazdu (wg. JUS M. NO. 012)	
— stopień przełożenia	5,86 (41:7 zębów)	— długość	10,660 mm
— stopień przełożenia przekładni piasty koła	1,524	— szerokość	2,500 mm
— łączne przełożenie	8,93	— wysokość nieobciążonego pojazdu	3,080 mm
Rodzaj oleju w przekładni głównej	SAE 90	Rozstaw osi	5,035 mm
Ilość oleju w przekładni głównej	4 l	Pojemność zbiornika paliwa	200 l
Ilość oleju w piaście koła	0,85 (pierwsze napełnianie — 1,15 l)	Zużycie paliwa na 100 km	25 — 28 l
Mechanizm kierowniczy	hydrauliczny ZF/7425 —	Pokonwywanie wzniesień i szybkość maksymalna przy poszczególnych przełożeniach:	
Rodzaj oleju w hydraulicznym mechanizmie kierowniczym	Valvomatic ATF	— I	33 % 9 km/godz
Ilość oleju	8 l	— II	16 % 17 km/godz
Najmniejszy promień skrętu	22,8 m	— III	8 % 31 km/godz
Hanulce:		— IV	4 % 52 km/godz
— nożny	dwuobiegowy, pneumatyczno-hydrauliczny na cztery koła	— V	2 % 75 km/godz
— ręczny	z siłownikiem sprężynowym, na koła tylne	Instalacja elektryczna:	
— silnikowy	pneumatyczne otwieranie i zamykanie przepustnic w kolektorach wydechowych	Napięcie	24 V
		Akumulatory:	
		— napięcie	12 V
		— pojemność	135 Ah
		Liczba akumulatorów	
		Liczba miejsc	25+2 i 65 miejsc stojących (w zależności od wykonania)