

TOVORNJAKI

KAMION

TAM 4500

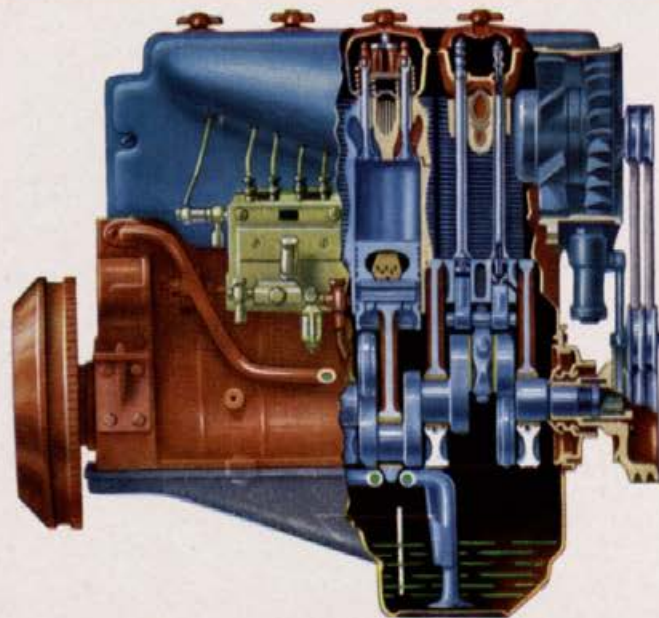
4.5 ton



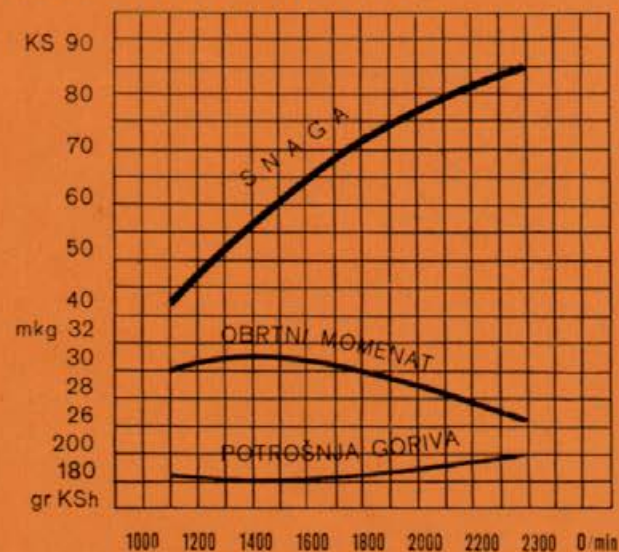
XI-1, herb. III
STUDIJSKA I INŽIERNICA
MARIBOR

dt 2271





KARAKTERISTIČNE KRIVE



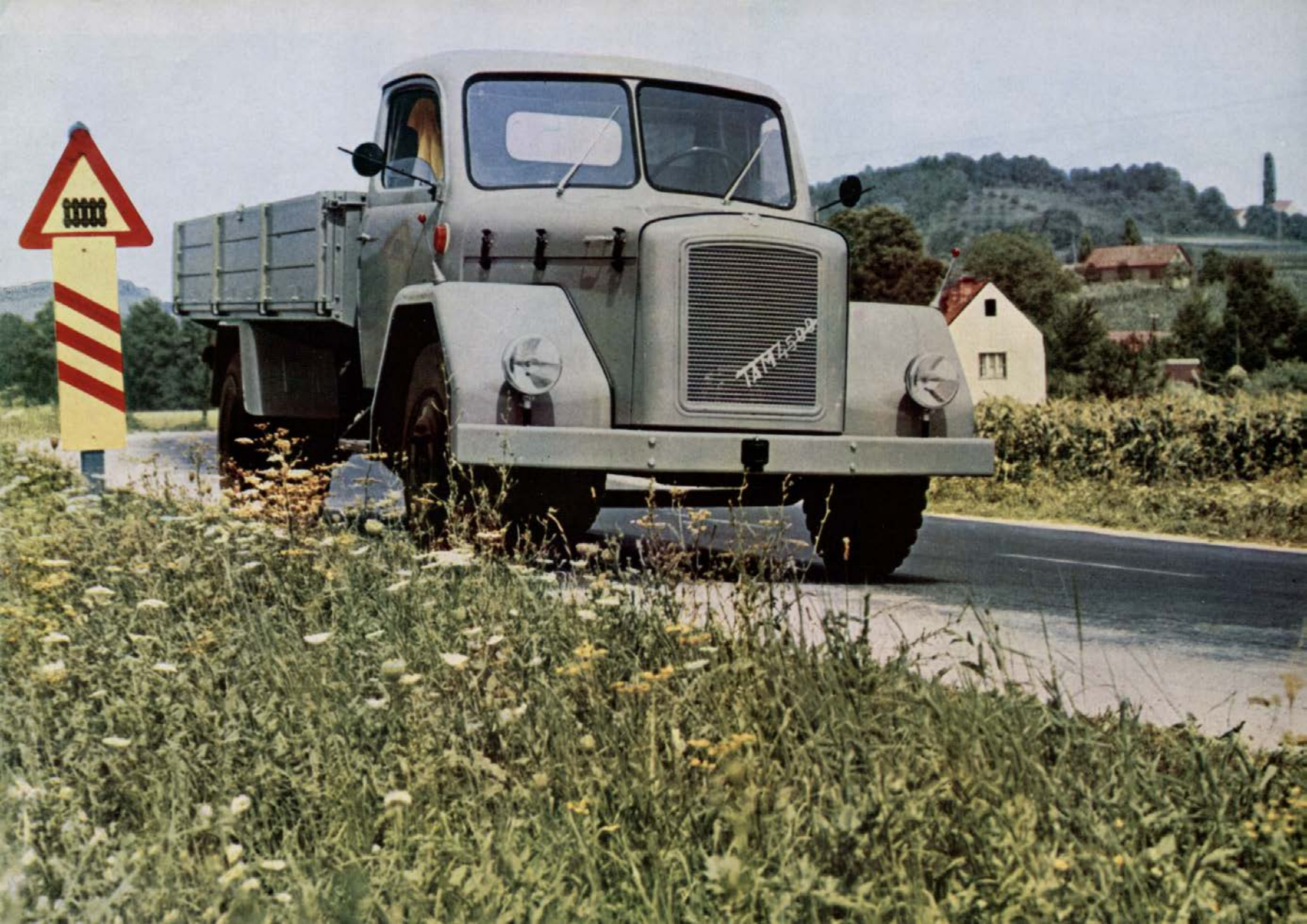
MOTOR

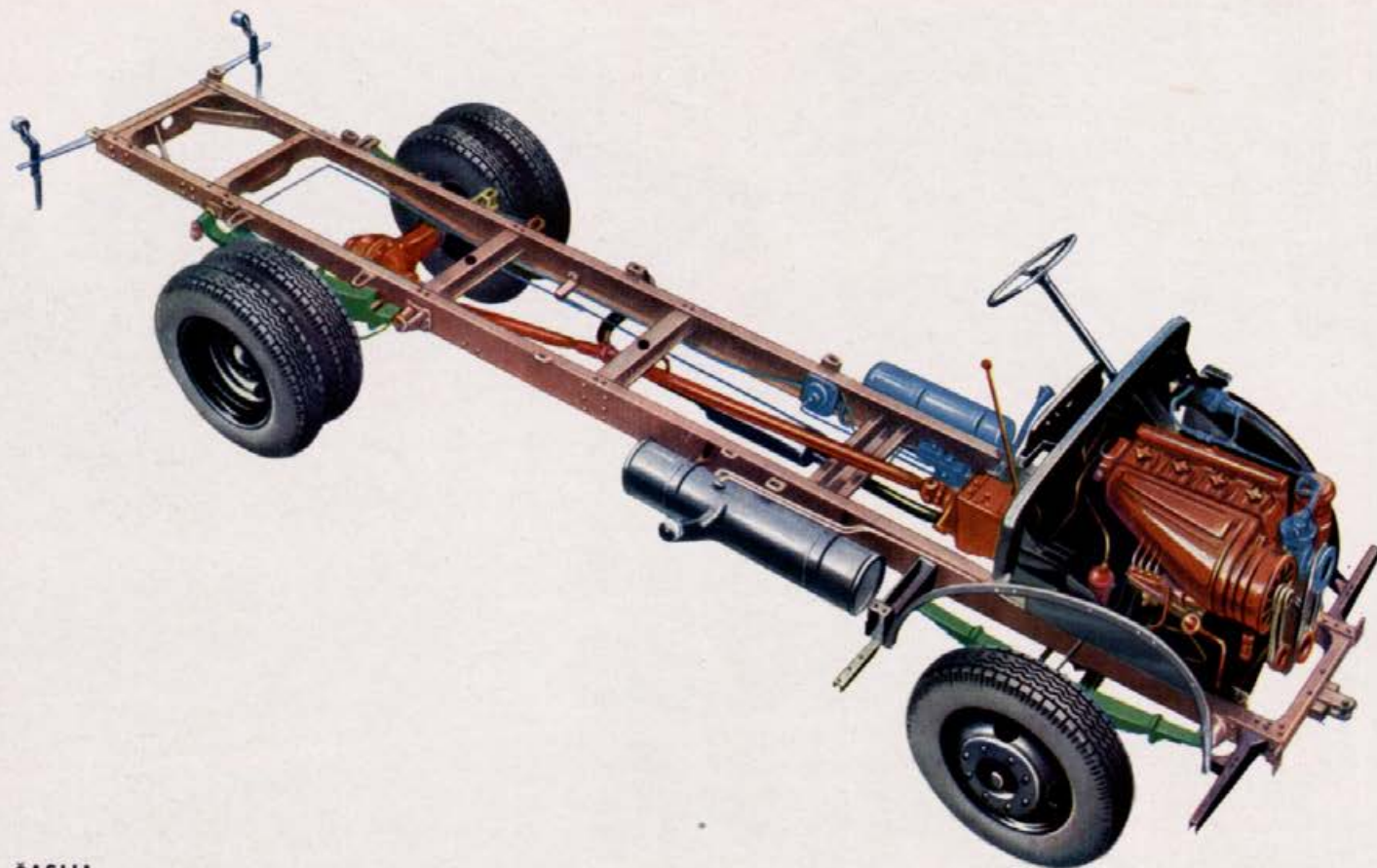
Vazdušno hladeni Diesel motor, tipa F 4 L 514 od 85 KS, pokazuje vanredno elastičnost u radu, te je sa svojim visokim obrtnim momentom od 31 kgm kod 1200 c/min vrlo pogodan za terenske i brdske vožnje. Zbog svoje izdržljivosti te neosetljivosti na vrućinu i mraz i zbog svojeg ekonomičnog načina rada, ovaj Diesel motor može se nazvati idealnim pogonskim agregatom za sve kamione i specijalna vozila.

Hlađenje Diesel motora vrši se putem vazduha, kojeg usisava specijalna turbina te potiskuje između rebra cilindra. Na taj način toplota motora prenosi se direktno na mlaz prolazećeg vazduha. Sve neugodnosti smetnji, koje potiču od osjetljivog hladnjaka i vodnog sistema, time otpadaju. Kod vazdušno hlađenog motora isto tako otpadaju sve brige i poteškoće koje se pojavljuju kod vodnog sistema — zimi smrzavanje vode, leti njeno isparavanje. Jednostavno održavanje, sigurnost rada i niski troškovi opravki naročite su prednosti kamiona sa vazdušno hlađenim Diesel motorom, a one povećavaju time još dalje njegovu ekonomičnost.

PREDNOSTI VAZDUŠNO HLAĐENOG MOTORA

Zagrevanje garaže nije potrebno / Zimi nema opasnosti smrzavanja vode i pucanja blokova i glava cilindara motora
 Otpada ispuštanje vode po završenom radu i ponovno nalivanje vrućom vodom / Sredstva protiv smrzavanja vode nisu potrebna, samim tim otpadaju troškovi za njihovu nabavku kao i potreba nadzora / Izlučivanja kamenca nema, zato nema i začepljenja cevovoda i hladnjaka / Briga o dobrom zaptivanju hladnjaka, vodne pumpe i cevovoda otpada
 Ne postoji opasnost prodiranja vode u cilindar i karter sa svim teškim posledicama / Nema isparavanja vode pri brdskim vožnjama, pri začepljenju vodova mašču ili kamencem ili kod stacioniranih vozila npr. kod vatrogasnih vozila ili traktora.





ŠASIJA

Ram šasijske sastoji se iz dva uzdužna i sedam poprečnih nosača, presovanih iz čeličnog lima i spojenih zakivcima. Građen je masivno a ipak je toliko elastičan, da izdrži najteže uslove vožnje. Ram spojen zakivcima ima izvesne prednosti od rama varene konstrukcije. U slučaju da koji spoj popusti ili da treba izmeniti pojedini deo može to izvršiti korisnik vozila sam, jer se zakovičen spoj može zameniti vijačnim, dok se to kod vareni spojeva ne može. Na vanjskoj strani ovog okvira smeštene su konzole gibnjeva, koje tim svojim položajem omogućuju kamionu odličnu stabilnost na drumu i u krivinama. Diesel motor vezan je sa okvirom putem gumenih jastučića što omogućuje prenos njegovih vibracija na šasiju. Njegov istureni položaj iznad prednje osovine dozvoljava da se sav ostali deo okvira maksimalno iskoristi za smeštaj korisnog tereta.

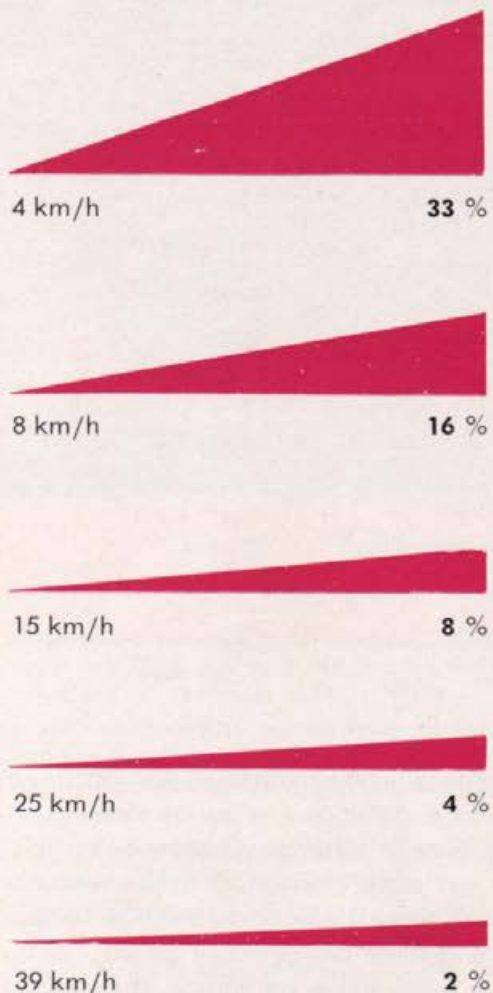
KOČNICE

su kombinirane, vazdušno-hidrauličke. Nožna kočnica deluje na prednje i zadnje točkove, dok ručna preko bowdena samo na zadnje točkove. U slučaju da na vazdušnoj kočnici nastaje neki kvar, hidraulička ostaje u punom delovanju. Vazdušna kočnica je zapravo samo pomoćna kočnica i deluje kao dodatak hidrauličkoj kočnici.

UPRAVLJAC

Tip upravljača je ZF-Gemmer. Pošto je izabran u mehanizmu upravljača odličan prenos i pravilno raspoređen ostali mehanizam, upravljanje kolima je lako i bez ikakvog trzanja.

SAVLAĐIVANJE USPONA KOD RAZLIČITIH BRZINA

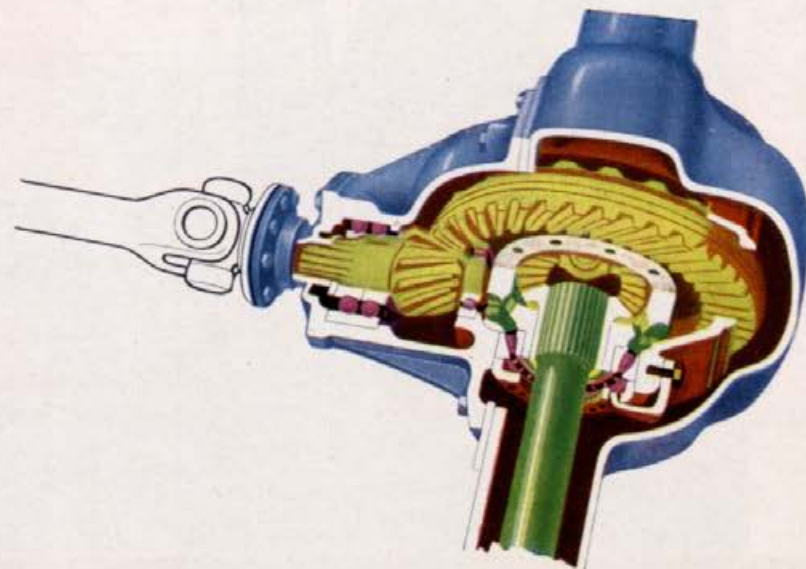
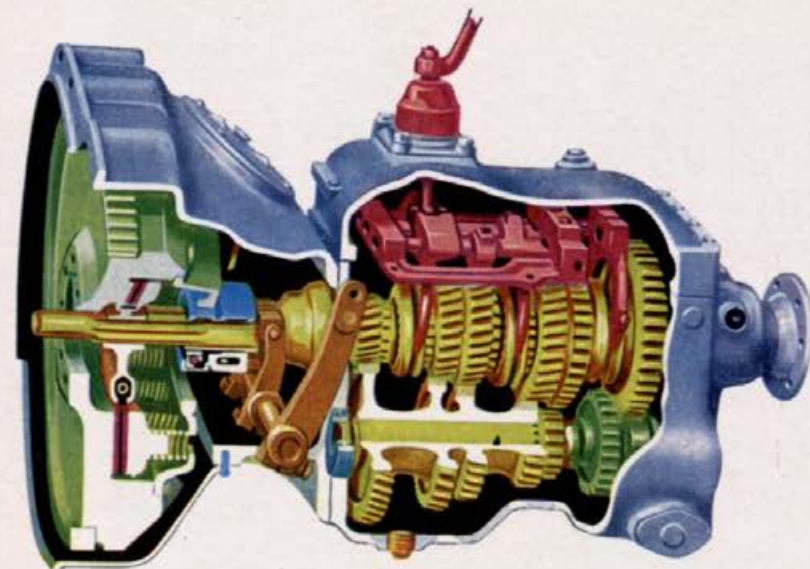


MENJAJČ

Menjač sa 5 brzina predstavlja tehnički do-
terano rešenje. Pojedini prenosi izabrani su
tako, da se prehodi između njih široko pokri-
vaju. Time se omogućava minimalna potreba
po menjavanju brzina a pruža se ovako i veća
udobnost kod vožnje. Ukupni prenos omo-
gućava savlađivanje uspona od 2 do 32,6 %
i brzine od 4,5 do 75 km/h. Parovi zupčanika
svih pet prenosa su stalno u zahvatu, zupča-
nici imaju kose zube sa brušenim bckovima
što i osigurava miran hod, zupčanici prve
brzine i povratnog hoda imaju pravo čeonu
ozubljenje. Parovi zupčanika uklapljaju se
čeljustnim spojkama, a zupčanici sami vrte
se prosto na kotrljajućim ležajevima. Sedišta
zupčanika se zbog toga minimalno troše, zup-
čanici i nakon dužeg pogona rade u mirnom
hodu, olakšano je uklapljanje, a hodi uklap-
ljanja su kratki i svi podjednako dugi.

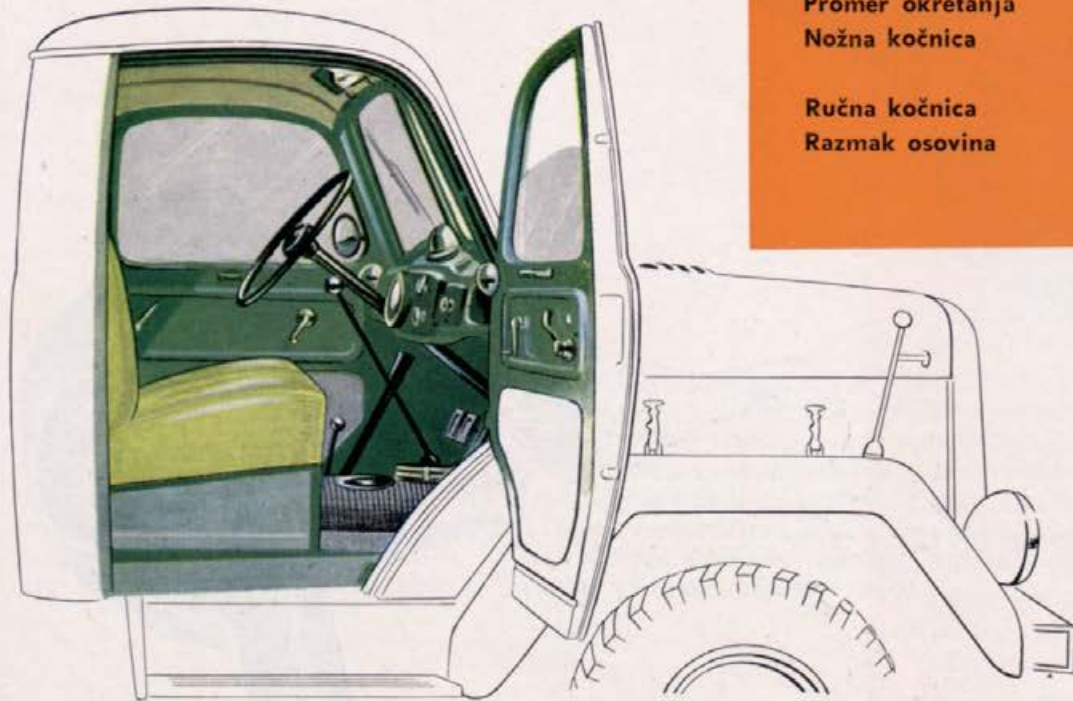
ZADNJI MOST

Zadnji most je presovan iz čeličnog lima i
zavarivan. Na svakoj strani je šrafovim
pričvršćena oporna cev, na kojoj je pomoću
kugličnih ležajeva uležajen zadnji točak: tako
su zadnja vratila rasterećena od savijajućeg
opterećenja i prenose samo obrtni momenat.
Zadnji točkovi obraćaju se pomoću kaljenog
stožnika i krunastog zupčanika; zupčanici
imaju zupce u obliku spirale i izrađeni su iz
najboljeg cementacionog čelika. Solidna ob-
rada i solidno uležajenje omogućuje dugo
životno trajanje i absolutno miran hod zup-
čanika. Krunasti zupčanik je pričvršćen šrafo-
vima na zadnji most koji izjednačuje različite
brzine točkova na zavojima. Zadnja vratila
izrađena su iz kvalitetnog legiranog čelika i
povezana su stranskim stožnicima u diferen-
cijalu preko utornog profila.



TEHNIČKI PODACI KAMIONA TAM 4500

Tip motora	F 4L 514	Razmak prednjih točkova	1800 mm
Broj cilindra	4	Razmak zadnjih točkova	1615 mm
Promer	110 mm	Gume	8,25-20 eHD
Hod klipa	140 mm	Maksimalna brzina	75 km/h
Zapremina	5322 ccm	Minimalna brzina	4,5 km/h
Maksimalna snaga	85 KS, kod 2300 o/min	Maksimal. uspon u I. brzini	cca 33 %
Maksimalni obrtni mom.	31 kgm, kod 1200 o/min	Maksimalna dužina vozila	7100 mm
Postupak sagorevanja	vtložna komora, 4-taktni	Maksimalna širina vozila	2250 mm
Hlađenje	vazdušno	Maksimalna visina opterećenog vozila	2230 mm
Hlađenje ulja	ugrađen je hladnjak ulja	Visina poda sanduka	1200 mm — opterećen
Menjač	5 brzina napred 1 brzina natrag	Dimenzije sanduka	4250/2100/500
Zadni most	tipa Banjo	Sopstvena težina	3800 kg
Gibnjevi	polueliptični	Koristan teret	4500 kg
Upravljač	tipa Gemmer	Ukupna težina	8300 kg
Promer okretanja	cca 17 m	Potroš. goriva po normi DIN Kr 30	14 lit./100 km
Nožna kočnica	vazduš. hidraulično kočenje na sva četiri točka	Potrošnja ulja	0,3 lit./100 km
Ručna kočnica	mehanička na zad. točkove	Ukupna težina — kamiona sa prikolicom	20 tona
Razmak osovina	4200 mm		



KABINA

Kabina vozila »TAM 4500« konstruisana je po najsavremenijim metodama. Prostrana kabina čelične konstrukcije pričvršćena je na tri mesta gumi-jastim podloškama na ram vozila. Time je elastično povezana sa šasijom, tako da se u kabini ne osećaju jaki trzaji i udarci. U kabini mogu se udobno voziti 3 osobe na mekim sedištim, izrađenim od šlarafije i obloge iz gumirane elastične mase. Kabina se može provetravati i grejati. Hladan odnosno ogrejan vazduh dovodi se ispod stakla vetrobrana, što sprečava zimi smrzavanje vetrobrana i povećava vidljivost vozaču. Unutrašnja strana kabine namazana je protizvučnom masom, tako da je ublažen šum motora.



TAM 4500

NOSIVOST 4,5 t

Kamion »TAM 4500« nosivosti 4,5 tone izraden je po licenci zapadnonjemačke tvornice Magirus-Deutz. Vozilo je jako ekonomično i zato podesno za eksploataciju u svim granama naše privrede.

Tvornica garantuje za veliki kvalitet svojih vozila, o čemu priča njeno dugogodišnje iskustvo u automobilskoj industriji. Vozilo, odnosno njen oblik, izraden je na estetskoj visini. Upravljanje i manevriranje sa vozilom veoma je lako i to na svim terenima.

Tvornica vodi posebnu brigu za dobavu rezervnih delova svojoj servisnoj mreži u našoj zemlji i u inostranstvu.

Tvornica automobila i motora Maribor u poslednje vreme stalno povećava asortiman različitih specijalnih vozila. Osim veoma poznatog kiperu »TAM 4500 K« sa trostranim kip-uređajem, tvornica izrađuje i vatrogasna kola »TAM 4500 G«, prskalice za polivanje ulica i drumova »TAM 4500 P«, vozila za odvoz fekalija »TAM 4500 F«, vozila za odvoz smeća »TAM 4500 SM« i kamione-hladnjače »TAM 4500 HS«.



KAMION TAM 4500



T O V A R N A
A V T O M O B I L O V
I N M O T O R J E V

M A R I B O R
J U G O S L A V I J A