

TOURNJEKI

program srednje težkih vozil

[1984]

TAM 130 T11 B



130 T 11

Okretna, hitra in varčna vozila družine TAM 130 T 11 B predstavljajo srednjo kategorijo Tamovega B programa. Primerne so za najrazličnejše potrebe dostavnega prometa, komunalne dejavnosti, lokalnega prometa, drobnega gospodarstva in drugih dejavnosti, kjer potrebujejo vozila nosilnosti od 5900 do 6200 kilogramov za prevoze na srednjih in krajsih razdaljah.

Kombinacija štirih medosij razdalj (2900 mm, 3200 mm, 3800 mm in 4300 mm) omogoča izbiro izvedbe nadgradenj za vsak namen, ne da bi bile osi pri normalni obremenitvi preveč obremenjene. Različne medosne razdalje so osnova za vrsto izveden: za tovornjake z različnimi zaboji, prekucnike, hladilnike in razna vozila z namenskimi vrhnjimi gradnjami, kot so komunalna vozila, cisterne, dvigala, gasilska vozila, samonakladalniki, vozila za elektrogospodarstvo in druga. Vozila TAM 130 T 11 B so namenjena zlasti prevozu palet na srednjih in krajsih razdaljih, tako da se njihova uporabnost širi hkrati s paletizacijo tovorov. Zaboji so prav tako poenoteni, saj imajo vsi tovornjaki od 5,5 ton nosilnosti navzgor samo štiri dolžine zabojev poletnih dimenzijs 4500 mm, 5300 mm, 6100 mm in 7100 mm. Poleg paletnih prevozov so številne izvedbe vrhnjih gradenj zelo uporabne tudi za prevoze drugih tovorov, saj je največja odlika te družine vozil predvsem raznovrstnost uporabe. Posebne prednosti daje koncept gradnje teh vozil, saj so vozila in posamezni agregati projektirani in konstruirani po sistemu sestavljanke, kar pomeni izdelavo vozila po posameznih elementih. Kombiniranje različnih elementov, kot kabine, motorja, prednje in zadnje preme nudi izbor številnih tipov vozil in izveden. V uporabi prinaša tak sistem gradnje vozil vrsto ugodnosti — poenostavljenje in lažje vzdrževanje vozil, manjše zaloge rezervnih delov, nižje stroške in še druge ugodnosti.

Okretna, brza i ekonomična vozila familije TAM 130 T 11 B predstavljaju srednju kategoriju TAM-ovog B programa. Odgovaraju najrazličitijim potrebama dostavnog saobraćaja, komunalnih delatnosti, lokalnog saobraćaja, male privrede i drugih delatnosti, kod kojih su potrebna vozila nosivosti od 5900 do 6200 kilograma za prevoze na srednjim i kraćim relacijama.

Kombinacija četiri razmaka osovina (2900, 3200, 3800 i 4300 mm) omogućava izbor tipa nadgradnje za svestranu primenu, bez opasnosti, da mostovi budu kod normalnog opterećenja suviše opterećeni. Različiti razmaci osovina predstavljaju osnovu za niz izvedbi: za kamione sa različitim sanducima, kipere, hladnjače i različita vozila sa nadgradnjama za specijalnu upotrebu, kao što su komunalna vozila, cisterne, dizalice, vatrogasna vozila, samoutovarivači, vozila za elektroprivredu i drugo. Vozila TAM 130 T 11 B namenjena su naročito za prevoz paleta na srednjim i kraćim relacijama, tako da se njihova primena širi istovremeno sa paletizacijom tereta. Sanduci su takodje unifikovani — svi kamioni nosivosti veće od 5,5 t opremljeni su sanducima samo četiri dužina i paletnih dimenzijs 4500, 5300, 6100 i 7100 mm. Osim za prevoz paleta, brojne izvedbe nadgradnji veoma su pogodne i za prevoz drugih tereta — najznačajnija karakteristika ove familije vozila upravo je raznolikost primene. Posebnu prednost predstavlja koncept komponovanja ovih vozila; vozila i pojedini agregati projektovani su i konstruisani od unifikovanih sklopova i elemenata, šta znači da se izrada vozila odvija po pojedinim elementima. Kombinovanje različitih elemenata, na pr. kabine, motora, prednjeg i zadnjeg mosta itd., omogućava komponovanje brojnih tipova vozila i njihovih specijalnih izvedbi.

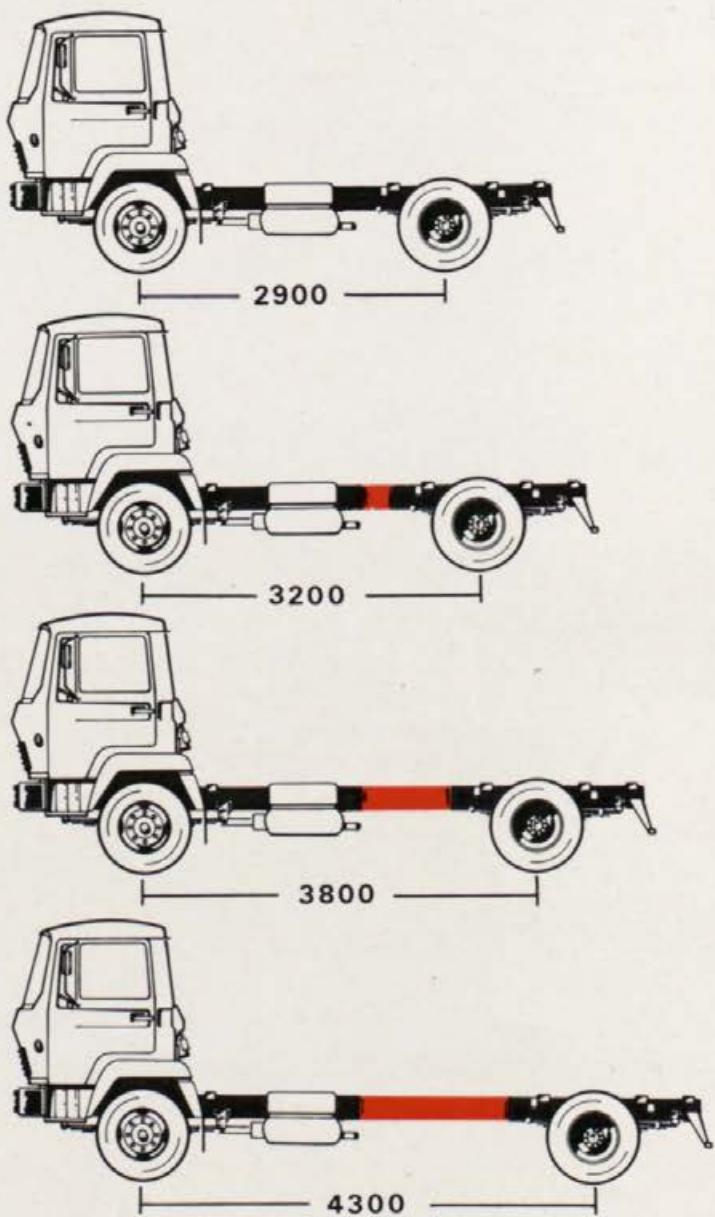
U eksploataciju vozila ovakav sistem komponovanja unosi niz prednosti — pojednostavljenje i lakše održavanje vozila, manje zalihe rezervnih delova, manje troškova i drugo.

Vozila za vsak namen

Vozila za svestranu primenu

XI - 1, MB
UNIVERZITETNA KNJIZNICA
MARIBOR p. o.

dt 26035 | XIX





PREDNOSTI PRI VZDRŽEVANJU VOZILA

Pri konstruiranju vozil družine TAM 130 T 11 B so posvetili strokovnjaki posebno skrb možnosti čim lažjega vzdrževanja. Rezultat teh prizadevanj so nekateri lastnosti vozil, ki vzdrževanje zelo olajšujejo in poenostavljajo. Te so predvsem prekucna kabina, možnosti kontrole olja pri prednji maski, mazanje krmilnih sornikov za daljši čas, minimalno število mazalnih mest, uležajenje vzmeti brez mazanja, unifikacija med izvedenkami in druge prednosti. Pomembno je tudi to, da je demontaža agregatov in sklopov ncodvisna.



PREDNOSTI KOD ODRŽAVANJA VOZILA

Prilikom konstruisanja vozila familije TAM 130 T 11 B, stručnjaci su posvetili posebnu pažnju mogućnostima što lakšeg održavanja. Rezultat ovih napora predstavljaju neke osobine vozila, koje održavanje veoma olakšavaju i pojednostavljaju. To su pre svega kiper kabina, mogućnost kontrole ulja kod prednje maski kabine, podmazivanje osovinica rukavaca posle dužeg perioda, minimalan broj mesta za podmazivanje, uležištenje gibanje bez podmazivanja, unifikacija izmedju modifikacija tipova i druge prednosti. Važno je i to, da je demontaža agregata i sklopova nezavisna.

Okvir je iz dveh vzdolžnih nosilcev konstantnega preseka, ki sta medsebojno povezana z unificiranimi prečnimi nosilci, katerih število je odvisno od medosja in zadnjega previsa vozila. Pritrditev prečnih nosilcev na vzdolžniku je izvedena z vijaki ali kovicami.

Prednja in zadnja prema sta obešeni na listnatih vzmeteh. Prednja prema omogoča velik kot obračanja koles (45°) in s tem veliko okretnost vozila. Vse konzole za pritrditev elementov na zadnjo premo so demontažne in zato enostavno zamenljive. Na obeh premah sta vgrajena prečna stabilizatorja, ki preprečujejo nagibanje vozila in onemogočata prenos negativnih vplivov na krmilno kolo, kadar vozilo vozi po slabih cesti. Na premi sta vgrajena tudi blažilniko nihanja, ki preprečujejo prenašanje nihajev z ne ravnega cestišča na voznika in tovor, kar prispeva k udobnosti vožnje. Prekucna kabina je trambus izvedbe in je na zadnji strani uležnjena z dvema gumijastima vzmetema in dvema blažilnikoma, spodaj pa v gumijastih pušah. Dviganje je omogočeno z dvema torzijskima palicama za 50° , kar daje možnost lahkega dviganja kabine in idealen pristop k motorju ter ostalim agregatom.

Rezervno kolo je nameščeno na zadnjo premo pod okvirom, za dviganje in spuščanje pa se uporablja vitlo.

Električna napeljava je 24-voltna, sestavljajo pa jo alternator, zaganjalnik, baterije, sodobno oblikovana žarometna v braniku, dve zadnji združeni svetilki za pozicijsko, smerno in zavorno luč in osvetlitev tablice, smerniki, stikalo za varnostne utripalke na armaturni plošči, signali in električno krmiljeno odklopno stikalo za prekinitev pola baterije z maso.

Okvir je sastavljen od dva uzdužna nosača konstantnog preseka, koji su medusobno povezani unifikovanim poprečnim nosačima, a njihov broj zavisi od razmaka osovina i zadnjeg prepusta. Pričvrščenje poprečnih nosača na uzdužna vrši se uz pomoć vijaka ili zakovica.

Prednji i zadnji most oslonjeni su na lisne gibanje. Prednji most omogućava veliki ugao okretanja točkova (45°), a time i veliku okretnost vozila. Sve konzole za pričvršćenje elemenata na zadnji most mogu se demontirati i zahvaljujući tome jednostavno su zamenljive. U oba mosta ugradjeni su poprečni stabilizatori, koji sprečavaju nagnjanje vozila i one mogućavaju prenos negativnih uticaja na točak upravljača prilikom vožnje lošim putevima. U mostove su ugradjeni i amortizeri, koji sprečavaju prenošenje oscilacija sa neravnog kolovoza na vozača i teret, a to doprinosi udobnosti vožnje.

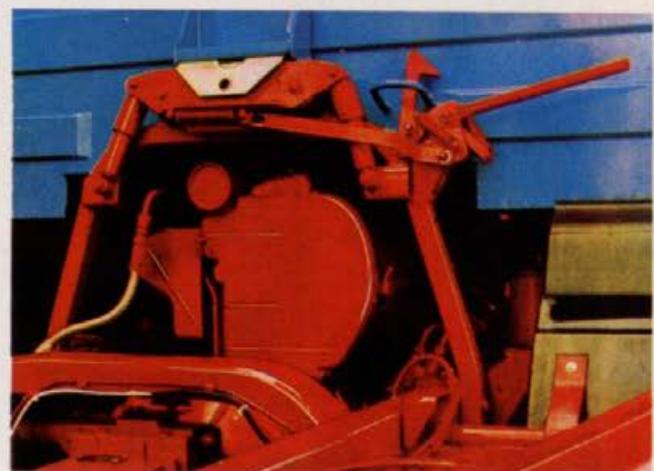
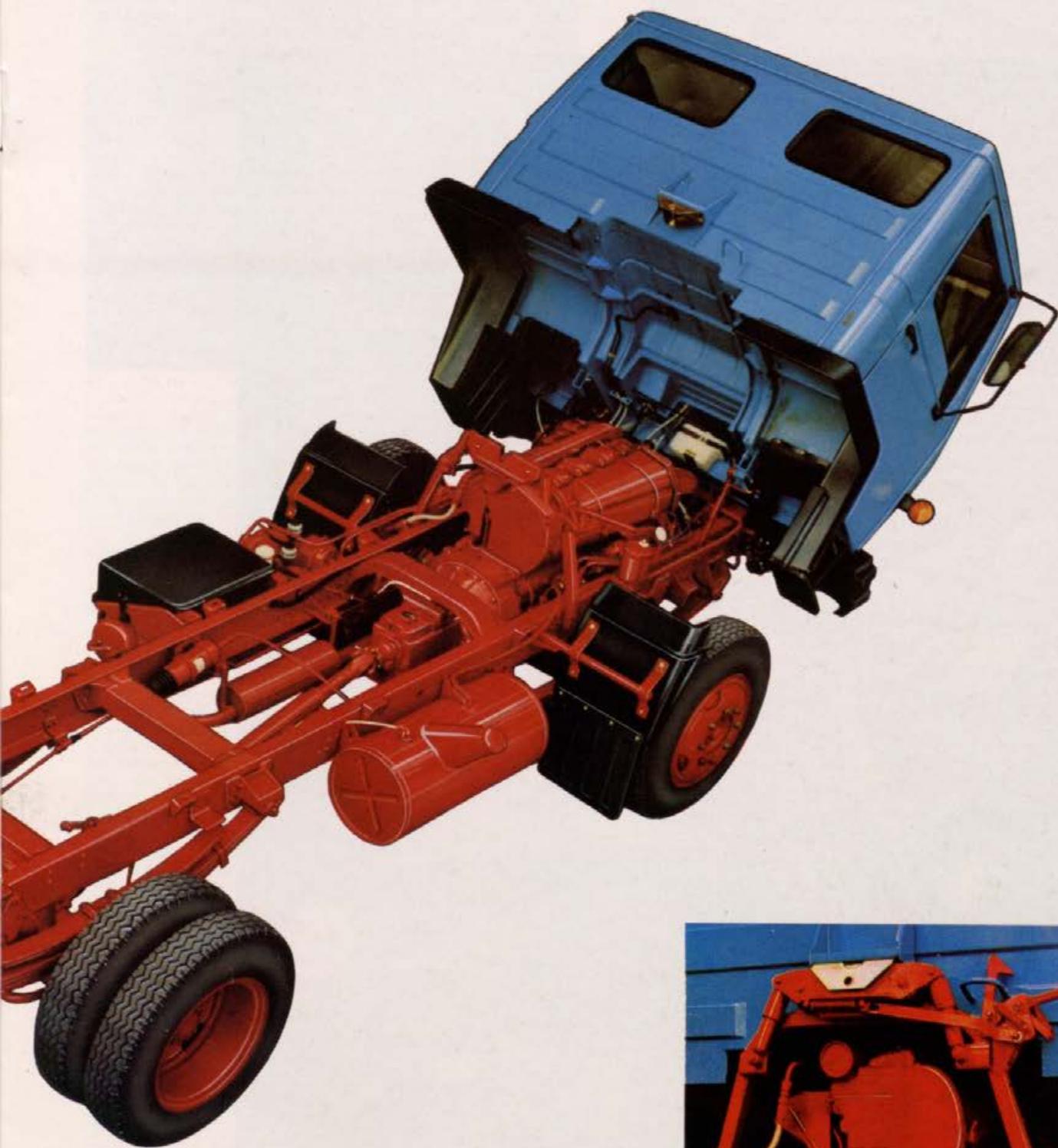
Kiper kabina ravne je izvedbe (»trambus«) i na zadnjoj strani uležnjena uz pomoć dve gumene opruge i dva amortizera, a sa donje strane uz pomoć gumenih čaura. Podizanje kabine vrši se uz pomoć dve torzionalne šipke 50° ; podizanje je jednostavno, a jednostavan je i pristup do motora i svih ostalih agregata.

Rezervni točak smešten je na zadnji most ispod okvira, a za podizanje i spuštanje koristi se vitlo. Električna instalacija je 24-voltna, a sačinjavaju je alternator, starter, baterije, reflektori savremenog oblika u braniku, dve zadnje zajedničke svetiljke za poziciono, stop-svetlo, svetlo za pokazivanje pravca i osvetljenje tablice, žmigavci, prekidač za žmigavce (sigurnosni uredaj) — na tabli sa instrumentima, signal i prekidač za prekidanje veze izmedju pola baterije i mase, koji so aktivira električnim putem.



ŠASIJA – SIGURNOST NA CESTI

ŠASIJA – BEZBEDNOST NA DRUMU



Kabina – varna, udobna in neutrudljiva vožnja

Kabina – sigurna, udobna i nezamorljiva vožnja





Na vozilu je najatraktivnejša kabina, ki je enako zasnovana za lahka, srednja in težka vozila, kar pomeni, da bo imel v pribodnjih letih širši program tovornjakov in specijalnih vozil poenoteno zunanjost podobo. Kabina je prekucna, zasnovana in konstruirana na idealnih ergonomskih rešitvah. Tamovi strokovnjaki so imeli predvsem v mislih človeka, voznika, ki mu je kabina delovni prostor. Njena notranjost je svetla, omogoča odlično vidljivost vozniku, je odlično prezračevana, dobra termična izolacija pa še prispeva k dobremu počutju. Poleg nihajnega vozniškega sedeža je v kabini še klop za dva sopotnika.

Instrumenti in stikala so nameščeni zelo pregledno, tako da jih jelahko čistiti. Na armaturni plošči je tahograf, kombinirani instrument z vgrajenim dvojnim manometrom za zrak, manometrom za olje in merilcem goriva, števec vrtljajev, vtičnica, glavno stikalo in kontrolne svetilke. Tudi vse ročice so nameščene tako, da omogočajo lahko in neutrudljivo vožnjo. Vidljivost iz kabine v okolico je odlična, kar omogoča veliko vetrobransko steklo, ki ga v slabem vremenu brišeta dva brisalca z elektronsko napravo z intervalnim brišanjem. Vse to so lastnosti, ki skupaj z dobrim vzmetenjem vozila in kabine zagotavljajo visoko aktivno varnost. Zaščita voznika pred poškodbami pri natevu pa omogoča notranjost kabine, kjer so vse površine oble, vgrajeni so varnostni pasovi, visoka in za odblač nameščena kabina, dvojna prednja stena in s plastičnim negorljivim, protizvočnim in topotno neprevodnim materialom obložena notranjost kabine.

Kabina je tudi odlično prezračevana, ogreva pa jo grelec, ki dojava toploto motornega olja. Ventilator grelca dojava zrak k vetrobranskemu steklu, na šipo in skozi kanale k nogam. Za zračenje je ista razporeditev, le da takrat dovajamo sveži zrak, zajet za masko kabine.

Tako konstruirana in opremljena kabina daje vsakemu vozniku pravi užitek na sicer dolgih, naporih in včasih samotnih vožnjah.

Na vozilu je najatraktivnejša kabina, jednake koncepcije za laka, srednja in težka vozila, što znači, da će tokom sledećih godina spolni izgled šireg programa kamiona i specijalnih vozila biti unifikovan, kabina je tipa kiper, koncipirana i konstruisana na osnovu idealnih ergonomskih rešenja. TAM-ovi stručnjaci su pri tom pre svega mislili na čoveka — vozača, za koga je kabina radno mesto. Njena unutrašnjost je svetla, omogućava dobru vidljivost, dobro se provetra, dobro je termički i zvučno izolovana što sve doprinosi dobrom raspoloženju vozača. Osim »lebdećeg« sedišta vozača, u kabini se nalazi još klupa za dva sputnika.

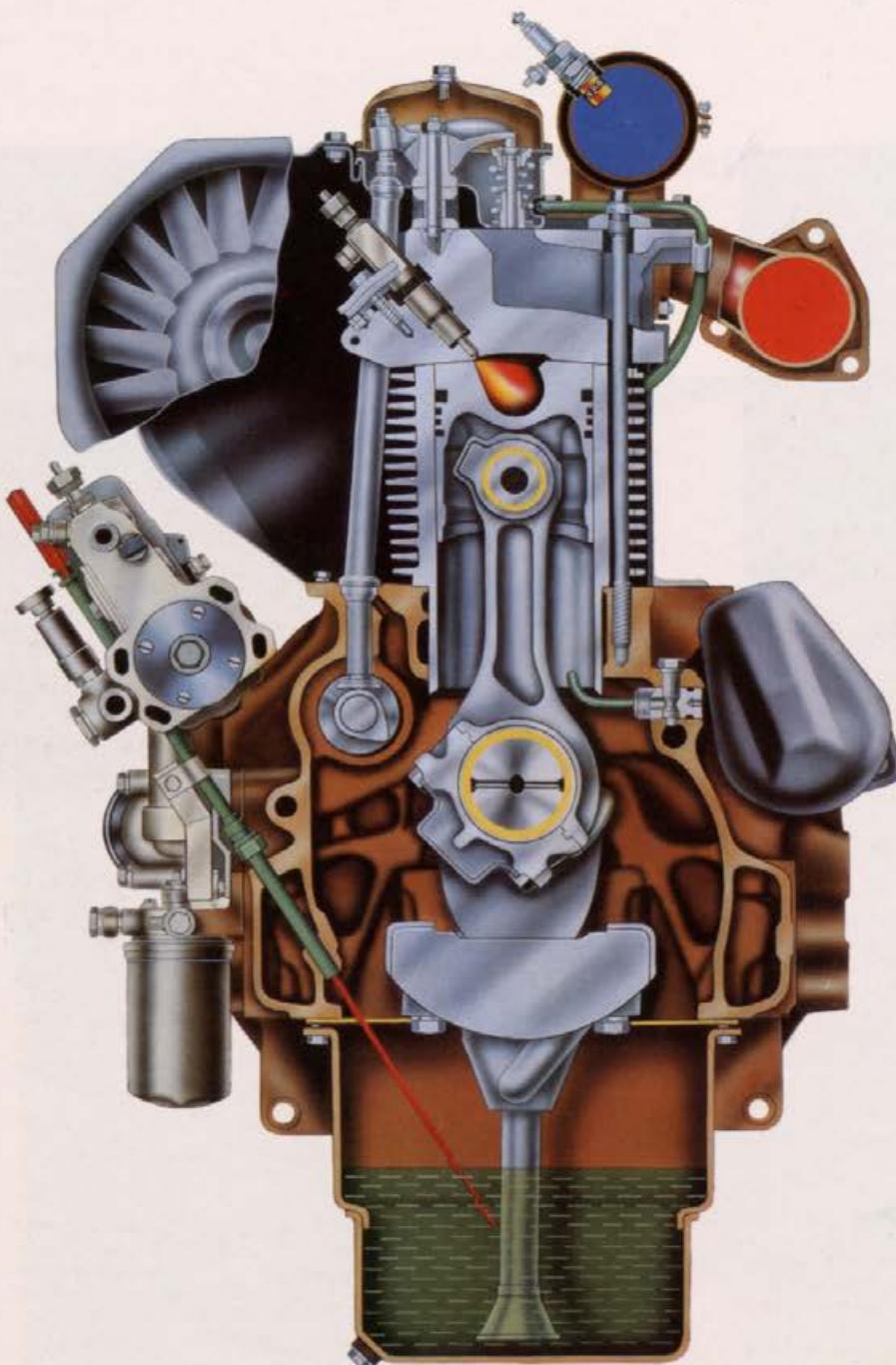
Instrumenti i prekidači nalaze se na preglednim mestima, tako da je rukovanje i održavanje jednostavno.

Na tabli sa instrumentima nalazi se tahograf (pisač broja obrtaja), kombinovani instrumenat sa ugradjenim dvostrukim manometrom za vazduh, manometrom za ulje i meračem goriva, tahometar (brojač broja obrtaja), utikačka kutija, glavni prekidač i kontrolne svetiljke. Sve ručice takodje su montirane tako, da omogućavaju laku i nezamorljivu vožnju.

Vidljivost iz kabine je odlična i to zahvaljujući velikom vetrobranskem staklu, koje brišu dva brisača u sklopu elektronskog uredaja za intervalno brišanje. Sve to so usobine, koje zajedno sa dobrim ogibnjenjem vozila i kabine obezbeđuju visoku aktivnu bezbednost. Zaštitu vozača od povreda, do kojih bi moglo doći prilikom sudara obezbeđuje unutarnja oprema kabine. Sve unutrašnje površine u kabini zaobljene su, ugradjeni su sigurnosni pojasevi, kabina je visoka ispred nje je branik, prednji zid kabine dvostruki je i iznutra obložen plastičnim, nezapaljivim materijalom, koji je istovremeno dobar izolator zvuka i toplote.

Kabina se takodje odlično provetra, a greje se grejačem, koji koristi toplotu motornog ulja. Ventilator grejača dovodi topao vazduh na vetrobransko staklo, a kroz kanale i do nogu vozača. Kod provetrvanja je raspored isti, samo što se u tom slučaju dovodi svež vazduh, koji se zahvata iz maske kabine.

Na toj način konstruisana i opremljena kabina obezbeđuje priјатно raspoloženje vozača na dugačkim, napornim i ponekad usamljenim vožnjama.



Motor - jamstvo za gospodarno vožnjo

Motor - garancija za ekonomičnu vožnju

Štiritaktni zračno hlajeni dieselski motor z direktnim vbrizgovanjem goriva odlikuje zlasti optimalno izkoriščanje energije in visoko povprečna hitrost, ob vsem pa ekonomična poraba goriva. Prednost zračnega hlojenja je v tem, da motor obratuje pri viših temperaturah in zato porabi manj goriva in tudi izredna nihanja zunanjih temperatur ne vplivajo na njegove sposobnosti. To so, med drugim, pokazala tudi preizkušanja v tropskih krajih, kjer so se TAMovi motorji izredno izkazali.

Kot vsi ostali zračno hlajeni motorji TAM, so tudi motorji družine F L 413 R konstruirani po načelu sistema enakih delov. Najvažnejši deli štiri- do šest-valjnega motorja, ki so podvrženi obrabi, so enaki in jih je moč zamenjavati med seboj. Tako smo število nadomestnih delov omejili na minimum. Prednost tipizirane motorizacije pri večjih strojnih parkih je v poenostavljenem vzdrževanju. Sočasno so tudi potrebeni servisni pregledi in popravila v lastnih delavnicah podjetij mnogo enostavnejši.

Cetvorotaktni vazdušno hladjeni dizel motor sa direktnim ubrizgavanjem goriva karakteriše naročito optimalno iskorišćenje energije i visoka prosečna brzina, a uz to i ekonomična potrošnja goriva. Prednost vazdušnog hladjenja je u tome, što motor radi kod viših temperatura i zato troši manje goriva, a i velike oscilacije spoljnih temperatura ne utiču na njegove sposobnosti. To su izmedju ostalog pokazala i ispitivanja u tropskim krajevima, gde su se TAM-ovi motori izvanredno pokazali.

Kao i svi ostali vazdušno hladjeni TAM-ovi motori i motori familije F L 413 R konstruisani su na principu jednakih delova. Najvažniji delovi motora su 4 do 6 cilindara, koji su podvrgnuti habanju jednak su i mogu se međusobno menjati. Tako je broj rezervnih delova ograničen na minimum. Prednost tipizovane motorizacije kod većeg vozognog parka predstavlja pojednostavljeno održavanje. Istovremeno su i potrebeni servisni pregledi i opravke u vlastitim radionicama preduzeća mnogo jednostavnije.

MOTOM F 4L 413 FR

Štiritaktni zračno hlajeni dieselski motor
z direktnim vbrizgovanjem goriva

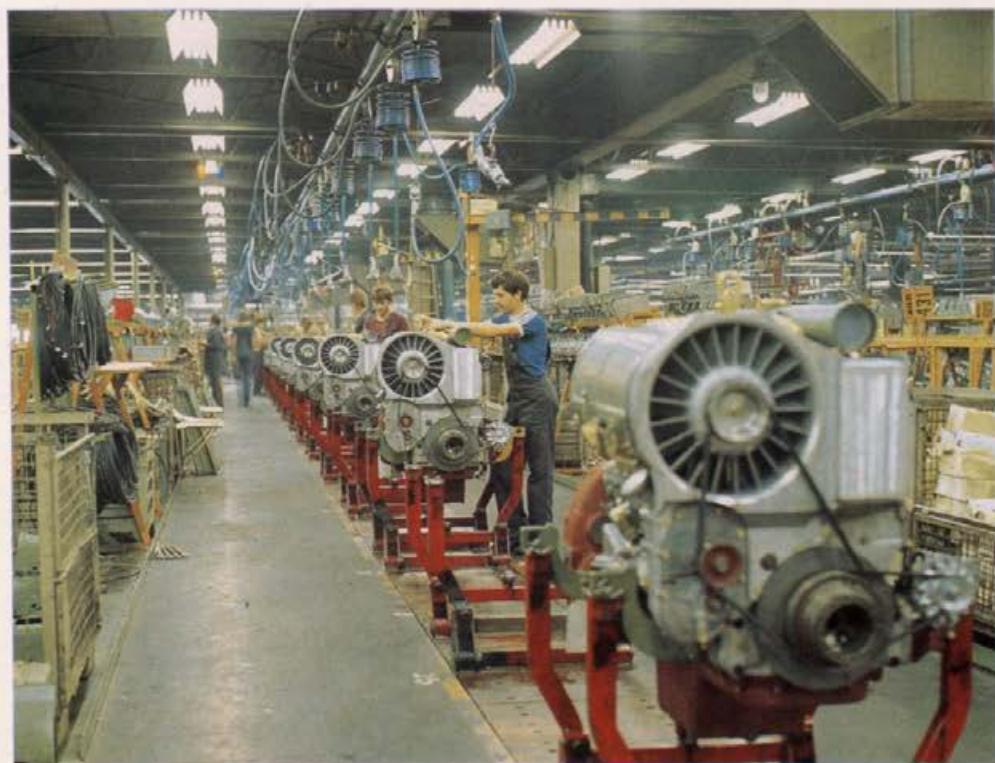
| | |
|---|----------------------|
| Razvrstitev valjev | v vrsti |
| Število valjev | 4 |
| Premer valja | 125 mm |
| Gib bata | 130 mm |
| Frostopnina valjev | 6381 cm ³ |
| Efektivna moč pri vrtilni hitrosti 2500 1/min (po DIN 70020) | 94 kW (128 KS) |
| Največji vrtilni moment pri vrtilni hitrosti 1500 1/min (po DIN 70020) | 408 Nm |
| Masa motorja (z zaganjalnikom, kompresorjem, alternatorjem in brez olja) | 525 kg |

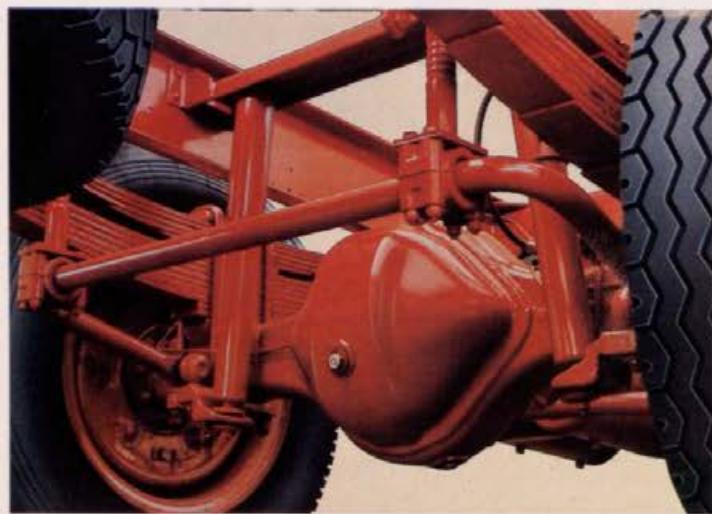


MOTOR F 4L 413 FR

Četvorotaktni vazdušno hladjeni dizel
motor sa direktnim ubrizgavanjem goriva

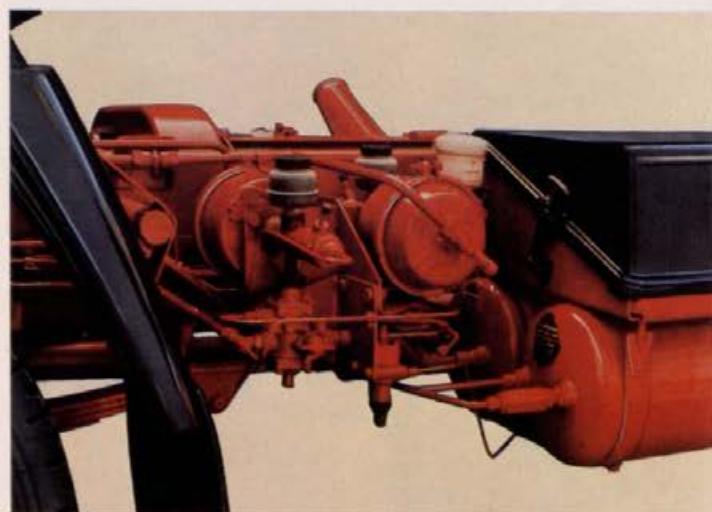
| | |
|---|----------------------|
| Raspored cilindara | linijski |
| Broj cilindara | 4 |
| Prečnik cilindara | 125 mm |
| Hod klipa | 130 mm |
| Radna zapremina motora | 6381 cm ³ |
| Efektivna snaga kod 2500 1/min obrtaja (po DIN 70020) | 94 kW (128 KS) |
| Maksimalni obrtni momenat kod 1500 1/min obrtaja (po DIN 70020) | 408 Nm |
| Masa motora (sa starterom, kompresorom, alternatorom i bez ulja) | 525 kg |





PREDNJA IN ZADNJA PREMA

Prednja in zadnja prema sta obešeni na listnatih vzmeteh, na obeh pa sta vgrajena stabilizatorja, ki preprečujejo nagnjanje vozila in onemogočata prenos negativnih vplivov na krmilno kolo, kadar vozilo vozi po slabih cesti. Vsi elementi za prednjo premo so skonstruirani na novo, posebnost pa je iglično uležajenje krmilnih sornikov, ki jih ni treba pogosto mazati. Prema ima velik kot obračanja koles, do 45°, kar omogoča vozilu okretnost. Odvisno od namena vozila vgrajujemo gonilo s prestavnim razmerjem 5,375 ali 4,78. Most je izdelan iz odpreskov, ki so poenoteni za vsa vozila, spreminja se le debelina in višina pločevine. Vse konzole za pritridle elemente na zadnjo premo je mogoče zamenjati. Na obe premi sta vgrajena blažilnika nihanja, ki preprečujejo prenašanje nihajev z neravnega cestnišča na voznika in tovor, kar prav tako prispeva k udobnosti vožnje.



SKLOPKA

Sklopka je enolamelna suha s hidravličnim aktiviranjem in samodejnimi nastavljanjem. Sekundarni valj je vgrajen na ohišju sklopke, primarni pa skupaj z visečim pedalom na steni kabine. Torna površina sklopke je velika, saj znaša 480 cm².

MENJALNIK

Menjalnik je sinhroniziran petstopenjski. Po želji mu je mogoče prigraditi pomožni odgon, njegovi obrati pa so vezani na število vrtljajev motorja. Za menjavo stopenj se uporablja mehanični prenosni mehanizem. Na menjalniku so bile izvršene tudi nekatere izboljšave, kot močnejši ležaji predležne gredi, boljša sinhronizacija in dvojno tesnenje v zadnjem pokrovu.

KRMILO

Krmilo je hidravlično, ki ga je po višini mogoče prilagoditi velikosti voznika in je prek krmilnega droga direktno vezano na krmilo, kar preprečuje zračnost in doljša življenjsko dobo krmila. Hidravlično krmilo poganja oljna črpalka z regulatorjem pritiska, ki je nameščena na motorju.



ZAVORNI SISTEM

Vozila TAM 130 T 11 B imajo spredaj hidravlične dupleks kolesne zavore, zadaj pa hidravlične duoservo z dodatnim mehaničnim aktiviranjem. Debeline oblog spredaj in zadaj je 14 mm. Delovno zavoro je moč aktivirati s pomočjo dvokrožnega zračnega zavornega ventila in dveh membranskih zavornih valjev, ima pa tudi hidravlični prenos na zavorne valje v kolesnih zavorah in na zadnji premi regulator zavornega učinka.

Parkirna pomožna zavora se aktivira s pomočjo ročnega zavornega ventila, ki odzrači dva na zadnji zavori delujoča vzmetna akumulatorja.

Za motorno zavoro uporabljamo pnevmatsko aktiviranje lopte na izpušnem kolektorju motorja.

KOLESA

Kolesa imajo radialne pnevmatike, dimenziije 8.25—R 20 s profilom, ki ga zahteva posamezno vozilo.

ELEKTRIČNA NAPELJAVA: 24 V

- | | |
|------------------------------|------------------|
| — Alternator | 28 V, 95 A |
| — zaganjalnik | 24 V, 5 kW |
| — baterije | 12 V, 2 x 143 Ah |
| — kontrola polnjenja z lučko | tanko ploščne |

PREDNJI I ZADNJI MOST

Prednji i zadnji most oslanjaju se na lisne gibanje, a u oba ugradjeni su stabilizatori, koji sprečavaju vozila i onemogućavaju prenošenje negativnih uticaja na točak, kada vozilo vozi lošim putevima. Svi elementi za prednji most konstruisani su na novo, a specifičnost predstavlja igličasto uležištvo osovinica rukavca, koje ne treba često podmazivati. Most ima veliki ugao okretanja točkova, do 45°, što omogućava okretnost vozila. Zavisno od svrha vozila ugradjuju se prenosnici sa prenosnim odnosom 5,375 ili 4,78. Most je izgrađen od otpresaka, koji su unifikovani za sva vozila, menjaju se samo debeljina i visina lima. Sve konzole za pričvršćenje elemenata na zadnji most mogu se zameniti. U oba mosta ugradjeni su amortizeri, koji sprečavaju prenošenje oscilacija sa naravnog kolovoza na vozača i teret, što takođe doprinosi udobnosti vožnje.



SPOJNICA

U vozilo je ugradjena suva spojnica sa jednim diskom i hidrauličnim aktiviranjem te automatskim podešavanjem. Sekundarni cilindar ugradjen je u kućište spojnice, a primarni cilindar sa visećom pedalom u prednji unutrašnji zid kabine. Tarna površina spojnica iznosi 480 cm².

MENJAČ

Menjač je sinhronizovan, petostepeni. Po želji može mu se dograditi pomožni odgon, a njegovi obrtaji vezani su za broj obrtaja motora. Za menjanje stepena koristi se mehanički prenosni mehanizam. Na menjaču su bila izvršena i neka poboljšanja, kao na pr. ugradjeni su jači ležajevi medjuprenosnog vratila, poboljšana je sinhronizacija i izvršeno je dvostruko zaptivanje u zadnjem poklopcu.

UPRAVLJAČ

Upрављач je hidraulički, po visini može da se prilagodi visini vozača. Hidraulički upravljač pokreće uljna pumpa sa regulatorom pritiska. Pumpa je ugradjena na motor. Upravljačke poluge ne iziskuju nikakvo održavanje.

SISTEM KOĆENJA

U vozila TAM 130 T 11 B ugradjene su napred hidrauličke dupleks kočnice točkova, a pozadi hidrauličke duo-servo kočnice sa dopunskim mehaničkim aktiviranjem. Debeljina obloga papuča kočnica napred i pozadi iznosi 14 mm.

Radna kočnica može se aktivirati uz pomoć dvokružnog vazdušnog kočnog ventila i dva membranska kočna cilindra, a ima i hidraulički prenos na kočne cilindre u kočnicama točkova i na zadnjem mostu regulator sile koćenja.

Parkirna — pomočna kočnica aktivira se uz pomoć ručnog kočnog ventila, kroz koji se ispušta vazduh iz dva opružna akumulatora, koja deluje na zadnje kočnice.

Za motorsku kočnicu koristi se pneumatsko aktiviranje zaklopca na izduvnom kolektoru motora.

TOČKOVI

Na točkovima se nalaze radikalni pneumatici dimenzije 8,25 — R 20, sa profilom propisanim za određeni tip vozila.

ELEKTRIČNA INSTALACIJA: 24 V

| | |
|--|--------------------------------------|
| — Alternator | 28 V, 95 A |
| — Starter | 24 V, 5 kW |
| — baterije akumulatora | 12 V, 2 x 143 Ah sa tankim pločicama |
| — kontrola punjenja uz pomoć svetiljke | |

**TOVARNA
AVTOMOBILOV
IN MOTORJEV
MARIBOR**

TAM AVTOTRGOVINA — MARKETING — E. P., 62101 Maribor, Ptujska c. 184 — Telefon (062) 32-321 — Telex: 33-111