**07-372 Tatra 815S3, Татра 815С3 6х6 самосвал с хребтовой рамой гп 15.7 тн трёхсторонней выгрузки, емкость кузова 9 м3, прицеп 17 тн, мест 2, снаряжённый вес 11.3 тн, Tatra T3-929 283 лс, 88 км/час, Tatra n. p. Kopřivnice ЧССР 1982-90 г.**

Начиная с 30-х годов прошлого столетия основное внимание компания уделяет разработке и производству грузовых автомобилей. На базе конструкции, разработанной Х. Ледвинком, выпускались различные версии грузовиков Т72, Т82 и Т92. Используя опыт, накопленный за время работы в компании, Х. Ледвинка разрабатывает грузовик с колесной формулой 6х6, оснащенный дизельным двигателем воздушного охлаждения. Его производство началось в 1942 и продолжалось до конца 50-х годов. По мнению экспертов автомобиль, которому присвоили обозначение Т111, был лучшим тяжелым грузовиком того времени. Tatra в СССР начала поставляться в 1945 году - капотная модель Т111 стала первопроходцем марки на советских просторах.

На смену Т111 в 1956 году пришли грузовики Т137 с колесной формулой 4х4 и Т138 (колесная формула 6х6). В 1970 грузовик Т138 был модернизирован. Его модернизированная версия Т148 выпускалась вплоть до 1983 года. В 1968 году начат серийный выпуск мощного четырехосного грузовика Т813 Koloss, который считается предшественником наиболее известных автомобилей компании — семейства Tatra 815.

Тяжелые грузовики Tatra 815

Большегрузные грузовики Tatra T815 обязаны своим появлением на свет специальному заказу правительства СССР (1970) на разработку и производство универсальных грузовых автомобилей, способных заменить морально устаревшие Т148 и Т138. Однако путь к серийному производству оказался нелегким. Проиграв в конкурентной борьбе отечественному концерну LIAZ, получившему в тоже время аналогичный заказ, чешская компания была вынуждена на несколько лет отложить производство грузовиков. Вернувшись к проекту в 1979 году, автомобили семейства «Татра 815» прошли большое количество разнообразных тестов и испытаний. В результате к серийному выпуску были рекомендованы 9 моделей. Среди них:

самосвалы;

бортовой автомобиль;

балластный тягач;

«голое» шасси;

двух- и трехосные седельные тягачи.

Автомобиль «Татра 815» серийно начали выпускать в 1983 году. Первыми в серию пошли самосвалы. Вместо двух гидроцилиндров подъёмника стали устанавливать один увеличенного диаметра с более долговечными сальниками и шаровыми опорами.

Выпускались три модели;

— Tatra-815S3 6х6 — самосвал с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 14,9 тонн. Оснащался 10-ти или 12-ти цилиндровым двигателем. Т-815-S3 получила кузов объёмом 9 м3, с бортами, изготовленными с применением нового проката, с обрамлением большей жёсткости и ударопоглощающими плоскостями (боковые будут взаимозаменяемы с бортами старой модели Т2-148-S3). Боковые борта с горизонтальным делением (одна половина крепилась на верхних шарнирах, другая – на нижних). При боковой разгрузке нижняя часть борта, удерживаемая двумя цепями, становилась продолжением самой платформы, что заметно снижало просыпание груза под задние колёса.

— Tatra-815S1 6х6 — самосвал для перевозки мелкозернистого гравия, песка, бетона и других сыпучих и полужидких грузов, грузоподъёмностью 15,2 тонны. Оснащался десяти-цилиндровым двигателем;

— Tatra-815S132 6х6 — самосвал с односторонней разгрузкой с кузовом увеличенной ёмкости. Оснащался двенадцати-цилиндровым двигателем и двадцати-ступенчатой коробкой передач.

Благодаря оригинальным техническим решениям, которые позволили обеспечить новым грузовикам высокие технические характеристики, они быстро стали востребованными во многих отраслях народного хозяйства СССР. Разработчики постоянно совершенствуют конструкцию автомобилей — она неоднократно подвергалась модернизации (1989, 1994, 1997, 2000, 2003, 2010).

### Базовые технические решения

Высокие технические характеристики грузовиков Tatra 815 обусловлены применением технических решений, проверенных и доведенных до совершенства за почти 100-летнюю их эксплуатацию. К таким, присущим только автомобилям бренда TATRA, решениям относятся:

Использование дизельного двигателя с воздушным охлаждением.

«Фирменная» хребтовая рама и подвеска всех колес с использованием независимо подвешенных качающихся полуосей. Использование хребтовой рамы избавляет автомобиль от нагрузок на скручивание. При преодолении препятствий и на крутых поворотах колеса от грунта не отрываются, что повышает устойчивость и проходимость тяжелой машины.3. Оригинальная коробка переключения передач, внутренний объем которой приспособлен для качающихся полуосей. В ее картере находятся дисковые ведущие колеса (по одному на каждой полуоси). Там же смонтированы две шестерни, передающие крутящий момент от цилиндрического дифференциала, размещенного в несущей трубе.

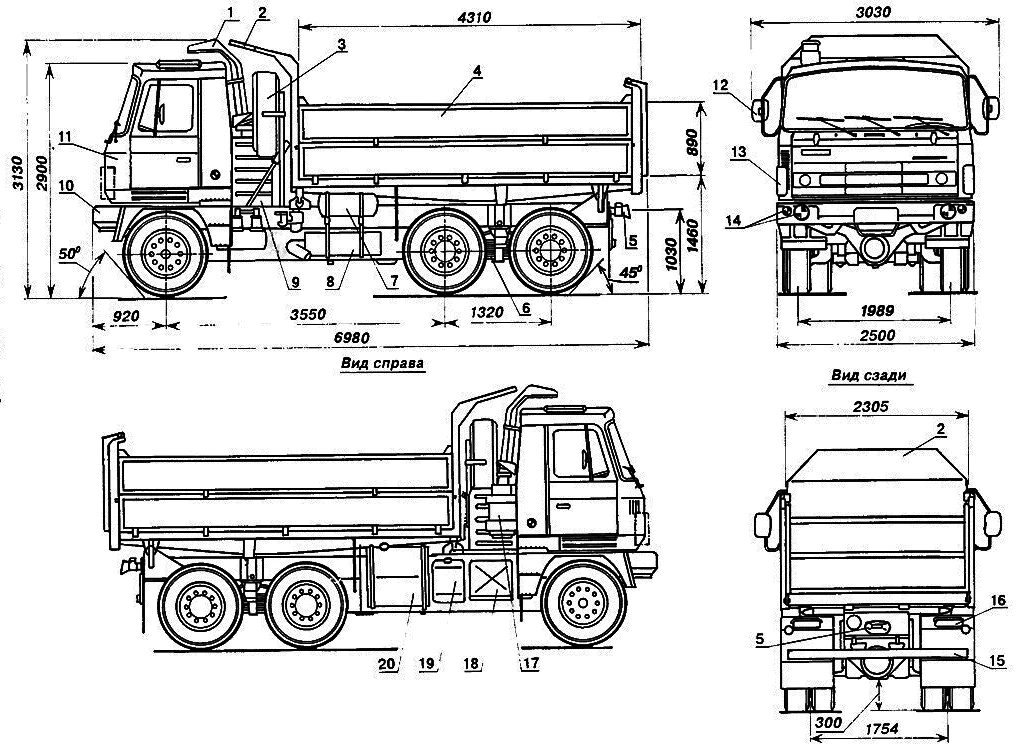
Тормозная система с пневматическими тормозами барабанного типа, оснащенная клиновидными прокладками.

**Достоинства**

Достоинства грузовиков, входящих в семейство Tatra 815 были заложены разработчиками в процессе их создания. В основе удачных технических решений лежит правильный выбор концепции проектирования — изначальная разработка большегрузного транспортного средства, предназначенного для работы в экстремальных условиях бездорожья (в том числе и на севере).

В 1997 г. завод "Татра" начал выпуск серии "Т815-2 Терр №11 (TERRNoD, название которого было образовано от английского слова "Terrain" - "пересеченная местность" и индекса "No1" - "первый". От прежней серии они отличаются новыми более привлекательными кабинами повышенной комфортабельности и возможностью установки американского 350-сильного мотора "Детройт Дизель" (Detroit Diesel) серии "60". Одновременно на автосалоне в Брно состоялся дебют оригинального капотного 22-тонного самосвала "T815-24BSK8 36.270" (6x6) или "Ямал" (Jamal) с мотором мощностью 362 л.с, созданного специально для работы в Сибири и на Крайнем Севере России. С 2000 г. он предлагается в двух вариантах с разными кузовами под обозначениями "Т163/3605К4" и "SK8".

В отличие от многих изготовителей тяжелых грузовиков из бывших социалистических стран, положение завода "Татра" продолжает усиливаться, хотя ежегодные объемы производства составляют лишь 2500-3500 автомобилей. В России в конце 20 века работало 15 тыс. машин марки "Татра".



*1—воздухозаборник, 2— козырек защитный, 3 — колесо запасное, 4 — кузов трехсторонний, 5 — устройство буксирное, 6 — рессоры задней подвески, 7—ресивер, 8—глушитель, 9 — кожух двигателя задний, 10 — бампер, 11—кабина водителя, 12 — зеркало заднего вида, 13 — брызговик боковой, 14 — фары передние, 15 — брус противоподкатный, 16 — блок задних фонарей, 17 — фильтр воздушный, 18 — ящик инструментальный, 19 — бак масляный, 20 — бак топливный.*

|  |  |
| --- | --- |
| **Оригинальное имя:** | Татра 815 S3 26 208 6x6.2 |
| **Категория:** | трехсторонний самосвал |
| **Производитель:** | [Tatra np](https://www.valka.cz/topic/view/125834/Tatra-a-s-) , [Копривнице](https://www.valka.cz/topic/view/142277/Koprivnice) / |
| **Срок изготовления:** | 1982-1990 |
| **Количество произведенных:** | ? |
| **Построенный прототип :** | 1973 (прототип Т-815 С3) |
| **Количество мест:** | 1 + 1 |
| **Технические данные:** |  |
| **Привод:** | 6x6 |
| **Снаряженная масса:** | 11300 кг |
| **Полезная нагрузка:** | 15700 кг |
| **Полная масса автомобиля:** | 27000 кг |
| **Полная масса прицепа:** | 17000 кг |
| **Полная масса с прицепом:** | 44000 кг |
| **Общая длина ширина высота:** | 6980 х 2500 х 3130 мм |
| **Дорожный просвет:** | 300 мм |
| **Колесная база:** | 3550 мм - 1320 мм |
| **Колея:** передняя ось / задняя | 1989 / 1754 мм |
| **Тормозная система:** | эксплуатационные  аварийная  парковка  рельеф |
| **Электрическая система:** | напряжение сети: 24 В,  заземленный отрицательный полюс,  генератор: 28 В / 27 А |
| **Шины:** | 12.00-20 18-22.5 |
| **Силовая установка:** |  |
| **Тип:** | Tatra T3-929-11  - дизельный, V-образный, с воздушным охлаждением, с непосредственным впрыском топлива  - количество цилиндров: 10  - диаметр цилиндра: 120 мм  - ход поршня: 140 мм  - объем цилиндра: 15 834 см 3  - максимальный крутящий момент: 1010 Нм при 1400 об / мин  - максимальная мощность: 208 кВт при 2200 об / мин |
| **Коробка передач:** | 5 + 1; механическое переключение с пневмоусилителем, нормальный и пониженный режим |
| **Сцепление:** | одностворчатый диаметром 420 мм |
| **Емкость топливных баков :** | 230 л |
| **Скорость на дороге:** | 88 [**1)**](javascript:valkaScrollTo('#pznpdcr_1');) км / ч |
| **Расход топлива:** | 31,5 [**2)**](javascript:valkaScrollTo('#pznpdcr_2');) л / 100 км |
| **Преодоление препятствий:** | |
| **Угол въезда / съезда:** | 50 ° / 45 ° |
| **Уклон:** | 19 [**3)**](javascript:valkaScrollTo('#pznpdcr_3');) ° |
| **Глубина брода:** | 0,8 м |
| **Примечание:** | **1)** максимальная скорость **2)** основной расход топлива **3)** общая масса |
| **Источники:** | *Танковая и автомобильная техника в чешской и словацкой армии, Наша армия, Прага 2003* [*www.tatra-page.kx.cz*](https://www.tatra-page.kx.cz/Description/T-815_files/Motory.htm) |

