**07-093 Tatra-148S3, Татра-148С3 6х6 самосвал 3-сторонней выгрузки грузоподъемностью 15 тн, кузов емкостью 8 м3, мест 3, прицеп до 16 тн, снаряженный вес 10.8 тн, Т2-928-1 202 лс, 75 км/час, первый выпуск, всего поставлено в СССР около 26000 экз., Tatra n.p. Koprivnice ЧССР, 1969-71/82 г.**



Мастеру почет и уважение!

*Из статьи уважаемых историков нашего автомобилестроения Михаила Соколова и Сергея Андреева «Неистребимая «Татра». История автомобилей Tatra серии Т-148 в СССР» на gruzovikpress.ru, ГП 11-2013. Глубокая вам благодарность!*

 Из моделей капотных грузовиков чешской фирмы эта стала наиболее известной, популярной и распространённой в СССР в эпоху развитого социализма.

 Первые прототипы модели Tatra 148 (6х6), явившиеся дальнейшим развитием комплекса мероприятий по модернизации Tatra 138 (а точнее, опытной Tatra-2-138 обр. 1967 г.), появились в середине 1968 г., а год спустя новая модель уже была представлена официально. «148-я» имела одинаковые со «138-й» кабину и крылья, но другой капот с расширенной передней частью, увеличившей приток воздуха для охлаждения двигателя, и «выросший» вперёд сообразно капоту бампер. Стали круглыми фланцы полуосей (у «138-х» были шестигранные), а количество шпилек, крепящих полуоси к ступицам, увеличилось с 6 до 10 штук. Эти черты внешности позволяли безошибочно различить «Татры» обеих моделей.

 Но внутри у Tatra 148 изменений от «138-й» было намного больше. Двигатель – Tatra Т2-928-1 был значительно модернизирован. Увеличенный рабочий объём позволил довести мощность до 212 л.с. (её прирост составил 32 л.с.)

 Конструкция шасси не претерпела изменений и была типичной для грузовых «Татр» – хребтовая рама, состоящая из секций стальной трубы и соединяющая отдельные органы трансмиссии, и независимая подвеска колёс с качающимися полуосями. Разъёмные картеры ведущих мостов заимствовали у Tatra 813. Привод к задним мостам дополнился межосевым дифференциалом, снизившим нагрузку полуосей и уменьшившим износ шин задних мостов. Межосевой дифференциал, как и традиционные межколёсные, был оборудован принудительной электропневматической блокировкой, но имел раздельные кнопки включения и выключения, в то время как для задействия блокировки межколёсных дифференциалов нужно было постоянно удерживать единую кнопку. Пятиступенчатая КП и 2-ступенчатая «раздатка» были усилены, а их передаточные числа изменены. Качающиеся полуоси мостов существенно усилили, так что в эксплуатации количество их поломок (болезнь «138-х», как правило, работавших с перегрузом) резко снизилось (а у Т2-148 их практически не было).

 В 1969–71 г. Tatra 148 начали серийно выпускать совместно с Т138, за это время «148-х» собрали 577 шт. Окончательно же новая «Татра» сменила прежнюю на конвейере в 1972 г. Базовыми, как и у Т138, считались не одна, а сразу две модели: самосвалы S1 (с задней разгрузкой) и S3 (с 3-сторонней), причём S3 являлся основной моделью. Самосвалы ранних партий оборудовались кузовами геометрической вместимостью 8 м3, причём на S3 боковые борта выполняли из двух половинок (разделённых вертикально), подвешенных на верхних шарнирах.

 Увеличенная длина кузова на «148-S3» не оставляла места для запасного колеса, и его установили под платформой на раме наклонно. Туда же переместились бак для гидросистемы и инструментальный ящик.

 В 1972 г. с началом массового производства самосвалы получили новые кузова: S1 – увеличенный до 9 м3, а S3 – прежнего объёма, но с боковыми бортами 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. Внешних изменений у Т148 за годы производства было не так много: повторители поворотов до 1975 г. располагались вертикально, как у Т138, а затем стали горизонтальными, к 1977 г. на S3 перестали устанавливать ящик для инструментов, а к 1980 г. и на S1 его также перестали ставить.

**Модернизация**

 В 1979 г., проанализировав опыт эксплуатации Т148, завод произвёл существенную модернизацию модели (более 80 изменений), изменившую индекс на Т2-148. В ходе модернизации был снижен расход топлива, понижен уровень шума в кабине; обеспечен устойчивый запуск двигателя при морозах до –20 °С, применены воздухоочистители с масляной ванной, новый генератор и сиденье водителя с пневматической подвеской. Передний мост получил усовершенствованные карданные шарниры и удвоенное уплотнение ступиц. Новый материал торсионов, иное их крепление и способ регулировки существенно повысили надёжность и долговечность этого узла, подверженного значительным нагрузкам. Вместо двух гидроцилиндров подъёмника стали устанавливать один увеличенного диаметра с более долговечными сальниками и шаровыми опорами. Т2-148-S3 тоже получила кузов объёмом 9 м3, с бортами, изготовленными с применением нового проката, с обрамлением большей жёсткости и ударопоглощающими плоскостями (боковые будут взаимозаменяемы с бортами новой модели Т-815-S3).

 Внешне автомобили Т2-148 отличались иной решёткой на капоте, с меньшим количеством прорезей и иным их расположением (снижавшим шум). На передние колёса стали устанавливать декоративные колпаки, прикрывавшие гайки крепления. Круглые задние фонари заменили прямоугольными трёхцветными. Сзади на раме появился противоподкатный брус безопасности.

 Из года в год производство Т148 увеличивалось, согласно принятому решению СЭВ, заводу был выделен кредит на реконструкцию и увеличение годового производства до 15 000 автомобилей (это более чем в 2 раза превышало возможности завода в конце 1970-х). В 1972 г. завод выпустил 6328 шт. «148-х», а в 1982 г. – 14 128 шт. 8 января 1982 г. была собрана стотысячная «Татра 148», но уже 14 декабря того же года выпустили последнюю «148-ю», на смену пришла бескапотная «815-я». Всего с 1969 по 1982 г. было выпущено 113 647 шт. Т148 в 45 модификациях.

 В нашу страну поступило около 26 тыс. Т148 (вместе с Т813 – 26 656 шт.), в основном – самосвалы S1 и S3. Эти модели наиболее широко распространились по всему СССР, так что их образцы можно было встретить в любом уголке, в любой республике.

 Наличие в эксплуатации большого парка Т148 в местах нефтедобычи поставило вопрос о продлении срока их службы путём капитального ремонта. 16 ноября 1981 г. на Нижневартовском авторемзаводе торжественно открылся цех по капремонту автомобилей Tatra, построенный совестно с чехословацкими специалистами. В течение 1981–1985 гг. здесь вернули в строй 1213 «Татра-148». Помимо капремонта завод выполнял их ТО, ремонт узлов и агрегатов и текущий ремонт.

 Опыт эксплуатации моделей «111» и «138» на Севере и в Сибири говорил, что для таких регионов нужны автомобили в специальном исполнении, с конструктивными особенностями, позволяющими более эффективно использовать «Татры» в таких условиях. Особенно много проблем возникало с резинотехническими изделиями (РТИ), в частности с защитными чехлами полуосей, терявшими эластичность и разрушавшимися при низкой температуре.

 Поэтому уже в 1973 г. были собраны две опытных «Татры-148С1» в северном исполнении, которые зимой 1973–1974 гг. прошли испытания в СССР. Один грузовик работал в Западной Сибири, в районе разработки нефтяных месторождений, второй – в Магаданской области, в п. Сусуман. От последующих серийных автомобилей в этом исполнении они отличались защитной сеткой перед ветровым стеклом и стеклоочистителями вверху кабины.

 Доведённые по результатам испытаний серийные «Татры» в северном исполнении, получившие обозначение Т148 S1 Arktik 6x6, в 1976 г. начали поступать в СССР. Интересно, что собирали их не на головном предприятии в г. Копрживнице, а на заводе-филиале PPS Detva в г. Бановец-над-Бебравоу.

 Внешне самосвалы «Арктик» отличались от остальных двойным остеклением кабины, противотуманными фарами на бампере, утеплённым топливным баком, задним откидным бортом кузова и подогревом его пола и боковых стенок выхлопными газами. Львиная доля этих оранжевых грузовиков имела капот тёмного цвета.

 Машины были рассчитаны и на эксплуатацию с прицепами, хотя имели заднюю разгрузку. Для этого на конце нижней рамы ставили поперечину от модели Tatra 148S3 с буксирным прибором и выводами для систем прицепа. Двигатель оборудовали устройством, облегчающим пуск при низких температурах, все РТИ выполняли из морозостойкой резины, а двери и заднюю стенку кабины утепляли дополнительно. Таким образом, «Татра 148 Арктик» стала первой, специально производимой для СССР импортной «северянкой».

**Иные профессии «Татры»**

 Кроме самосвалов из ЧССР поступали и другие разновидности: бортовые грузовики, седельные тягачи, бетоносмесители, насосные станции, автокраны и др. Наиболее популярным стал экскаватор-планировщик УДС-110 (и УДС-113). За уникальные возможности его называли не иначе, как «золотая ручка».

|  |  |
| --- | --- |
| Оригинальное имя: | Татра 148 S3 |
| 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: | 1972-14.12.1982 (все модификации, в т. ч. гражданские) |
| Количество произведенных: | 113 647 (все модификации, включая гражданское) |
| Построенный прототип : | ДД.ММ..1968 (прототип Т-148 / Т-148 опытный) |
| Количество мест:  | 1 + 2 |
| Технические данные: |
| Привод:  | 6x6 |
| Снаряженная масса:  | 10800 кг |
|  Полезная нагрузка: | 15200 кг |
| Полная масса автомобиля: | 26000 кг |
| Полная масса прицепа: | 16000 кг |
| Полная масса с прицепом: | 38000 кг |
| Общая длина ширина высота: | 7м х 2.438м х 2.621м |
| Дорожный просвет:  | 290 мм |
| Колесная база: | 3.69–1.32 м |
| Колея ось: передняя / задняя | 1.96м / 1.77м |
| Тормозная система: | рабочий тормоз - двухконтурные пневматические тормоза аварийный тормоз - ручной, механический стояночный тормоз - ручной, механический моторный тормоз - выхлопной тормоз |
| Электрическая система: | номинальное напряжение: 24 В, заземляющий полюс: отрицательный, две батареи: 12 В / 175 Ач, генератор: 24 В / 30 А |
| Шины: | 11,00-20eHD 14 PR |
| Силовая установка: |  |
| Тип: Тип: | Tatra T2-928-1E - с воздушным охлаждением, V-образный, 4-тактный, дизельный с непосредственным впрыском - количество цилиндров: 8 - диаметр цилиндра : 4,72 дюйма - ход поршня: 5,51 дюйма - рабочий объем: 773 куб. Дюйм - макс. крутящий момент: 600 фунтов футов при 1200 об / мин - макс. выходная мощность: 199 л.с. (202 л.с.) при 2000 об / мин. |
| Трансмиссия: Коробка передач: | синхронизированная коробка передач с полуавтоматическим разделением, 5 передач переднего хода и 1 передача заднего хода, механическое переключение передач, нормальный или пониженный режим движения |
| Сцепление: | сухая, двухдисковая, фрикционная муфта, пневмогидравлическое управление |
| Емкость топливных баков : | 200 л |
| Скорость на дороге: | 75 км/час |
| Расход топлива: | 25.82-41.63 л/100км |
| Преодоление препятствий: |
| Угол въезда/съезда: | 41 ° / 65 ° |
| Глубина брода: | 15,7 дюйма **1)** |
| Примечание: | **1)** без подготовки, с подготовкой 31,5 дюйма |
| Источники: | *Руководство по ремонту грузовых автомобилей Tatra 148, II серии. издание, Татра - нп Копршивнице, 1972 г.* |