**07-091 Татра T815-230S84 Terr №1, Tatra 8x8/4 самосвал грузоподъемностью 24.6 тн задней выгрузки с хребтовой рамой, емкость кузова 16 м3, мест 2 полный вес 41 тн, Tatra T3C-928 408 лс, 85 км/час, Чехия, с 1997 г.**



Судя по объявлениям о продаже и аренде, этих самосвалов в России было не так уж и мало. Хотя ни одной фото с гос. № не найдено.

Производитель: Tatra, a. s., Kopřivnice Česká republika

 Семейство TERR.№1, выпуск которого был начат в 1997 г., стало прямым продолжением популярной линейки Татра T 815-2 EURO II.

*Источник:* [*https://trucksreview.ru/tatra/tatra-815-samosval-tehnicheskie-harakteristiki.html*](https://trucksreview.ru/tatra/tatra-815-samosval-tehnicheskie-harakteristiki.html)

 Основными моделями компании, ставшими массовыми и определившими её развитие в дальнейшем, стали предшественники «Татры-815»: «Татра-138» (начало выпуска — 1959 год) и «Татра-148» (серийное производство стартовало в 1969 году). Уже тогда чешские конструкторы и инженеры смело «шли своим путём». На тяжёлых 12-тонных самосвалах стояли дизельные моторы исключительно с воздушным охлаждением, а передняя подвеска была независимой и торсионной.

**Обзор серии «Татра-815» и основные особенности машин**

 Модельный ряд самосвалов Татра 815-й серии представлен автомобилями с различной колесной формулой, а именно: 4х4, 6х8, 8х8, 10х8, 10х10, 12х8 и 12х12, и с разной мощностью силового агрегата: от 310 до 820 лошадиных сил. На советском рынке наибольшее распространение получили три версии самосвала, выполненного на шасси «Татра-815»: с увеличенной ёмкостью кузова и односторонней разгрузкой; со специальным кузовом для транспортировки сыпучих, навалочных и жидких материалов; со средней вместимостью и трёхсторонней разгрузкой. Одна из основных особенностей самосвала «Татра-815» – это наличие оригинальной хребтовой рамы, создателем принципиальной конструкции которой был Ганс Ледвинка. У чешского самосвала нет лонжеронной рамы: привычной всем «лесенки» классической конструкции.

 **Хребтовая рама** представляет собой трубу, внутри которой находится кардан. Это трансмиссионная труба большого диаметра, фрагменты который жёстко соединяют коробку передач, «раздатку» и картер коробки главных передач. Внутри трубы проходит тонкий вал, а кардан в «Татре-815» соединяет только двигатель с коробкой передач. Это позволяет, во-первых, легко менять сцепление, а во-вторых, значительно снижает уровень вибраций в кабине.

 Хребтовая рама имеет чрезвычайно высокую жёсткость на кручение, что позволяет разгружаться не только на ровных площадках, но и там, где самосвал стоит под значительным углом. Тут равных «Татре-815», пожалуй, и нет совсем. Кстати, рама нашей старой доброй «полуторки» имеет сходное строение – там кардан тоже спрятан в толкающую трубу и также используются торсионы. Следующая особенность — сочетание полного привода (на все мосты) и независимой подвески с качающимися полуосями. Здесь – независимая торсионная подвеска передних колёс и рессоры на задней тележке, причём без балансиров. Нетипичная для подобных тяжёлых машин полностью независимая подвеска колёс делает автомобили «Татре-815» лидером по проходимости среди всех самосвалов до 25-ти тонн.

 Уникальность «Татры-815» состоит также в комплектации данных машин дизельными двигателями с воздушным, а не жидкостным охлаждением. Топливный насос высокого давления на них – тоже полностью оригинальной конструкции, соединённый из различных сегментов линейный, с коленвалом на роликовых подшипниках. Он также является единственным в своём роде решением, применяемым исключительно на грузовиках чешского производителя. Не менее особенная тормозная пневмосистема «Татры-815», оснащённая энергоаккумуляторами, не оставляет машине шанса сорваться с ручника. Ещё одна особенность – необычное конструктивное решение завода «Tatra» по способу нейтрализации выхлопных газов, для доведения мотора до соответствия актуальному экологическому стандарту. В отличие от немецких и скандинавских грузовиков, инженеры «Татры» вместо высокотехнологичной рециркуляционной системы использовали «SCR» (мочевинный способ вывода выхлопных газов). **Основные модификации и двигатели самосвалов «Татра-815»**

 Татра всегда делала полноприводные грузовики с колёсной формулой 4х4, 6х6, 8х8. И их эксплуатация осуществлялась в основном на бездорожье. Поэтому более чем странным, на первый взгляд, выглядит решение конструкторов использовать на таких машинах моторы с воздушным охлаждением. Казалось бы, у таких двигателей и рабочий ресурс по умолчанию ниже, да и перегреть их в тяжёлых условиях легче. Однако нет, с двигателями «Татры-815» всё в порядке: они зарекомендовали себя как чрезвычайно надёжные и долговечные. С одной стороны, использование таких моторов – это преимущество, поскольку конструктивно они проще. Но с другой стороны, обеспечить оптимальный температурный режим для их работы сложнее. Такой мотор надо «крутить», он любит высокие обороты и «сквозняк». Советские водители, севшие за руль первых в СССР «Татр-815», – водители, привыкнувшие к традиционной езде «внатяг» на низкооборотистых дизелях жидкостного охлаждения, поперегревали эти оригинальные моторы.

 Поэтому, помимо «воздушников», на 815-е начали ставить и традиционные, жидкостного охлаждения двигатели. И немалая часть этих машин до сих пор ездят с ярославскими дизелями (чаще всего, это «ЯМЗ-238»). Впрочем, при работе в условиях Крайнего Севера, Сибири или Дальнего Востока перегреть и двигатель воздушного охлаждения риск невелик. Сейчас «Tatra Trucks A.S.» продолжает производить грузовые автомобили с V-образными дизельными двигателями воздушного охлаждения на 8, 10 или 12 цилиндров (+ V12 Турбо) удовлетворяющие экологическим стандартам «Евро-3», Евро-4», «Евро-5». Силовые установки «Татра-815» оборудованы системой непосредственного впрыска топлива и кулером всасываемого воздуха, монтируемым прямо над силовой установкой. Агрегат также оснащается механическим линейным ТНВД с коленвалом на роликовых подшипниках. Как уже было отмечено, уникальной конструкции.

**Основные модификации «Татры-815» следующие:**

- «Татра Т-815 – 2A0S01» – самосвал, оборудованный кузовом с обогревом и односторонней разгрузкой, объёмом 10 кубометров. Грузоподъёмность данной модели составляет 17 тонн. Автомобиль комплектуется 8-цилиндровым двигателем рабочим объёмом 12,7 литров и мощностью 321 л.с. Трансмиссия – 12-ступенчатая, синхронизированная. Передняя ось является управляемой, задняя – ведущей, обе – с качающимися полуосями. Укороченная откидывающаяся кабина расположена над двигателем и рассчитана на 2 человек.

- «Татра Т-815 – 290S24» – грузовик, также имеющей самосвальную платформу, обогреваемую выхлопными газами и разгружаемую через задний борт. Геометрический объём кузова составляет 12 кубометров. При снаряжённой массе автомобиля в 13,5 тонн, его грузоподъёмность составляет 19,5 тонн. Мощность двигателя – 402 л.с.

- **«Татра Т-815 – 290S84»** – самосвал с колёсной формулой 8х8, также имеющий кузов с односторонней разгрузкой через задний борт и обогревом выхлопными газами. Объём грузовой платформы может быть 14 или 16 кубометров – на эту модель ставятся два вида кузова. Грузоподъёмность, при использовании платформы 16 кубометров, составляет 24,6 тонн. Мощность двигателя – 402 л.с.

- Самосвал «Татра Т 815 – 280S45» снабжен грузовой платформой без обогрева с возможностью трёхсторонней разгрузки; а также используется для тяги прицепа такого же объёма (8 кубометров), и также с трёхсторонней разгрузкой. Грузоподъемность такой «Татры-815» – 9,5 тонн, плюс столько же груза можно везти в прицепе. Колёсная формула самосвала – 4х4. Мощность двигателя – 362 л.с.

- «Татра Т 815 – 280S25» также имеет кузов с трёхсторонней разгрузкой и также предназначен для тяги прицепа. Вместимость кузова данной модели – 9 кубометров, грузоподъёмность – 16,4 тонны. Мощность двигателя – 362 л.с.

 Коробка передач этого самосвала «Татра-815» – синхронизированная, включает 10 передач переднего и 2 заднего хода. Дополнительная понижающая коробка передач позволяет переключать передачи на неподвижно стоящем автомобиле. В передней части двигателя «Татры-815» установлена турбина, которая отвечает за охлаждение мотора. Позади блока – радиатора, в котором охлаждается моторное масло. Все головки блока раздельные – при ремонте не придётся снимать большую головку блока.

**Немного цифр.**

 Десятицилиндровый дизель «Татры-815» – «ТЗ-929» имеет те же соотношения диаметра цилиндра и хода поршня, как и все остальные силовые агрегаты из тех, что ставили на ранние 815-е Татры: 120х140 мм. Мощность его составляет 283 л. с., рабочий объём – 15,8 л. Помимо такого двигателя, на эксплуатирующихся в нашей стране «Татрах-815» можно встретить дизели «ТЗ-928 V8» (12,7 л, 231 л. с.), «ТЗ-930-30 V12» (19 л, 320 л. с.) и «ТЗ-930-53» (19 л, 360 л. с.). В состав так называемого «северного пакета» для «Татры-815» входят электрический подогрев масла в картере и самого двигателя. Также предусмотрен специальный чехол для обогрева аккумулятора. Для клиентов, не желающих иметь дело с дизелями воздушного охлаждения, на современных «Татрах-815» также доступны силовые установки V10 и V12 от производителей «Камминз» и «Дойтц». Они имеют номинальную мощность 350 и 590 л.с.; максимальный крутящий момент 1550 и 2750 Нм.

 **Трансмиссия и подвеска «Татра-815»**

 Синхронизированная коробка передач «Татры-815»имеет 14 передач переднего и 2 передачи заднего хода. Есть возможность установки дополнительной понижающей трансмиссии с функцией переключения передач на ходу. Сцепление – однодисковое. Передняя ось имеет блокировку дифференциала и отключаемый привод, задняя ось — комбинированную подвеску, установлена на пневмобаллонах и листовых рессорах. Теперь подробнее о конструкции хребтовой рамы. Рамы такого типа отличаются повышенной жёсткостью и сопротивлению на скручивание, что обеспечивает «Татрам-815» значительные показатели по грузоподъёмности. Также данная рама позволяет создавать многоосевую конструкцию, добиваясь дополнительного повышения грузоподъёмности, при этом не особенно усложняя саму конструкцию рамы. Хребтовая рама имеет центральную балку, к которой присоединен силовой агрегат и трансмиссия, а также к ней прикрепляются полуоси. За счет удлинения центральной балки существует возможность создания самосвалов с колёсной формулой до 12х12. Хотя машины с таким количеством мостов – конечно, редкость, и создаются они по особым заказам. Вращение от двигателя при использовании хребтовой рамы передается на редуктор и колеса при помощи тонкого вала, а не карданного. Он заключён внутри трансмиссионной трубы, именно поэтому ресурс его работы очень велик: он защищен от различного рода посторонних механических воздействий, находится в благоприятной среде. Есть, конечно, в конструкции хребтовой рамы и свои недостатки. Это, прежде всего, сложность при выполнении капитального ремонта. Поскольку приводные валы располагаются внутри центральной балки рамы, доступ к ним ограничен.

**Кабина самосвала «Татра-815»**

 Рабочее место водителя «Татры-815» оснащено пневматическим креслом, которое можно легко отрегулировать под свои антропометрические особенности. Все органы управления находятся в зоне доступности. Уровень вибрации и шума в кабине сведен к минимуму, что положительным образом сказывается на комфорте. Относительно небольшие габариты автомобиля и кабины предоставляют возможность водителю без каких-либо проблем следить за окружающим пространством, причём не только за его фронтальной частью, но также с двух сторон, и даже позади грузовика. Даже если к грузовику «Татра-815» присоединён прицеп, то обзор не является ограниченным. Особого внимания заслуживает спидометр на центральной части приборной панели. Его оригинальным образом объединили с циферблатом механических часов, на котором, надо признаться, времени не очень-то видно. Но главная их «изюминка» не в этом. Эти часы надо заводить, как любые другие механические часы, откидывая для этого спидометр! Ещё одна особенность кабины «Татры-815» – это канистра в ногах у пассажира. Которая и не канистра совсем, а бачок стеклоомывателя. В кабине его содержимое не замёрзнет, поэтому расположить бачок чехи решили именно здесь. Самосвал отличается возможностью установки разных вариантов кабины. Это может быть базовая версия, либо особая расширенная, которая имеет небольшое пространство за водительским сиденьем, пригодное для организации места отдыха. Кроме того, имеется возможность приобретения самосвала «Татры-815» со сдвоенной четырёхдверной кабиной, которая даёт возможность перевозить одновременно по 6 человек «экипажа». Чешский завод выпускает также особые заниженные кабины, применяемые в машинах, на которых устанавливают автокраны. За кабиной – механизм её опрокидывания. С его же помощью можно снять и запаску из-за кабины. На современных версиях самосвалов «Татра-815» в кабине установлен кондиционер. Конечно, по уровню комфорта и эргономики кабину «Татры-815» нет смысла сравнивать с современными машинами немецкого производства. Но по сравнению с «КамАЗ»ами прежних лет, «Татра», конечно, гораздо комфортнее. В её кабине практически нет вибраций, отсутствует рычание мотора, тормоза работают адекватно, без задержек, свойственных пневматическим системам не новых самосвалов.

**Техническая характеристика Татра T 815-280S84 41 270 8x8.2/262** */interdalnoboy.com*

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |
| --- | --- |
| Тип авто | Самосвал  |
| Колесная формула | 8x8 |
| Полная масса авто, кг | 41 000 |
| Полная масса автопоезда, кг | **нет данных** |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось , кг | 15000 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось , кг | 26000 |
| Грузоподъемность, кг | 24600 |
| Площадь платформы, м2 | **нет данных** |
| Объем платформы, м3 | 16 |
| Масса снаряженного авто, кг | 16400 |
| Максимальная скорость (км/ч) | 85 |
| Двигатель | Татра T3C-928-81 |
| Мощность двигателя (л.с.) | 380 |
| Коробка передач | Татра 10 TS 180 синхронизированная |
| Число передач | 12 |
| Передаточное число ведущих мостов | **нет данных** |
| ПодвескаПередняя: Управляемые, ведущая с качающимися полуосями, привод на переднюю ось отключаемый, осевой дифференциал Подвеска торсионная с телескопическими амортизаторами Задняя: Ведущие с качающимися полуосями, межосевой дифференциал и осевые дифференциалы |
| Размер шин | 315/80 R22,5 |
| Топливный бак | 320 |
| Кабина: 2-местная, над двигателем, откидная, подрессоренная, панорамное лобовое стекло, автономный дизель-отопитель, отопительно-кондиционерный модуль. |
| Экологический тип | Euro-3 |

 |