

IDVORNIJAKI

T A M 5 0 0 0

XI - 1, kol. - 8  
STUDIJSKA ENIŽNICA  
MARIBOR  
dt 4947



DO MEM I N BO M O T V A C A S V V O A T



Ta čas je našim gospodarskim potrebam nujen dobro prilagojen avtomobilski promet. Prevoz blaga s tovornimi vozili je hiter in ekonomičen. Razen tega je mogoče s tovornimi vozili tudi v kraje, kjer ni železniških prog.

Tovarna avtomobilov in motorjev Maribor izdeluje za naše gospodarstvo motorna vozila že od leta 1947 in je najpomembnejši domači izdelovalec kamionov s srednjo nosilnostjo.

Dolgoletne izkušnje v izdelavi motornih vozil in nenehna prizadevanja, da bi izboljšali kvaliteto, so dala rezultate, ki zagotavljajo kvaliteto naših vozil. Nekaj stotin nagrajenih šoferjev to tudi potrjuje. Poleg ostalih odlik, ki jih ima vozilo, bodi omenjeno izredno lahko upravljanje vozila na vsakem terenu. Servisne delavnice po Jugoslaviji prevzemajo vsa popravila vozil, saj so oskrbovana z vsemi rezervnimi deli.

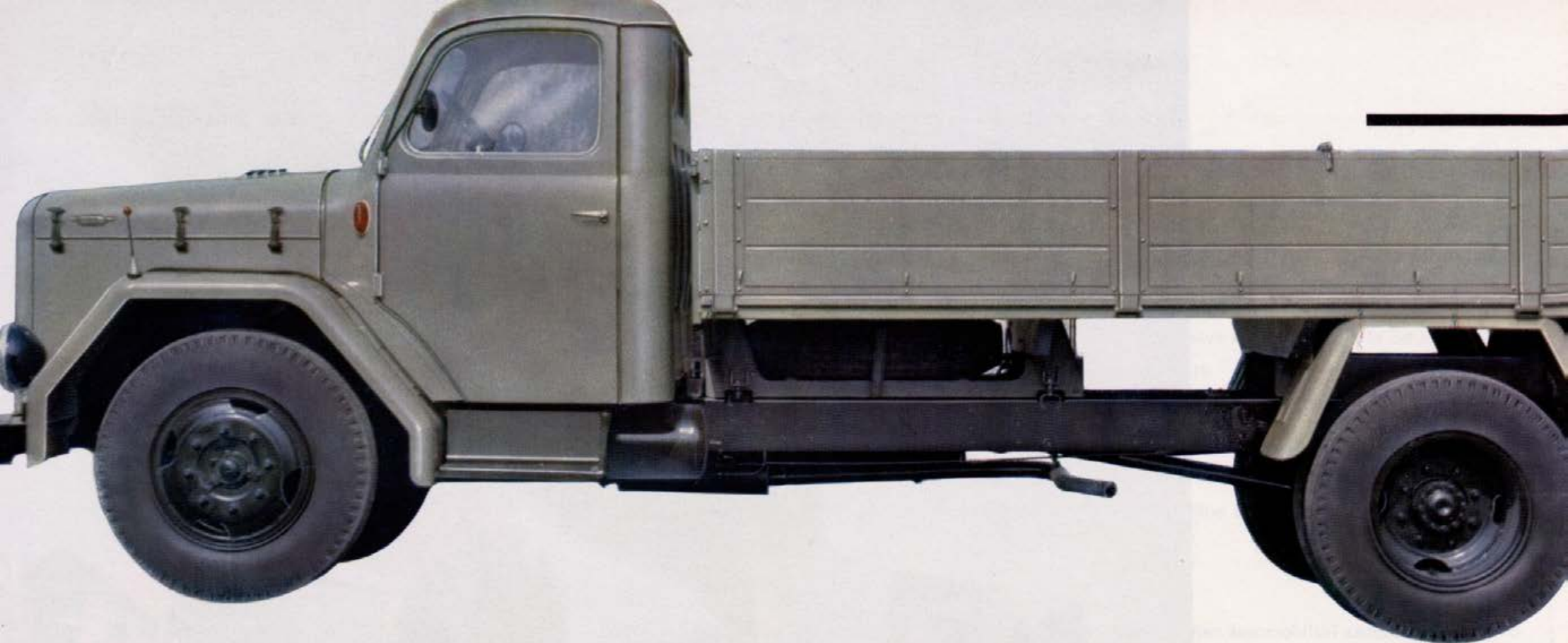
Našim privrednim potrebama je u ovo vreme potreban dobro prilagodjen avtomobilski saobraćaj. Prevoz robe kamionom je brz i ekonomičan a osim toga kamionima su dostupni i skoro svi krajevi gde nema željeznice. Tovarna avtomobilov in motorjev — Maribor proizvodi za našu privredu vozila već od 1947 godine i jedan je od najznačajnijih proizvođača kamiona srednje nosivosti.

Dugogodišnje iskustvo u proizvodnji motornih vozila i stalno njihovo usavršavanje, dali su rezultate koji garantuju kvalitet naših vozila. Nekoliko stotina do sada nagrađenih šofera ovih vozila to i potvrđuje. Osim drugih dobrih osobina koje imaju naša vozila spomenuli bismo samo njihovo lako upravljanje na svakom terenu. Sve opravke ovih vozila moguće je izvršiti u našim servisnim radionicama širom Jugoslavije, jer su dobro snabdvene svim potrebnim rezervnim delovima.

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



ORJEV MARIBOR — JUGOSLAVIJA



## OKVIR

Okvir vozila sestavljen iz dveh vzdolžnih U nosilcev, ki sta povezana s prečnimi nosilci, je izredno čvrst in elastičen, tako da vzdrži tudi najtežje pogoje vožnje. Zveze so kovičene.

## OKVIR

Okvir vozila koji je sastavljen od dva čelična uzdužna »U« nosača povezana zakovicama sa prečkama, izvanredno je čvrst i elastičan, tako da izdržava i najteže uslove vožnje.

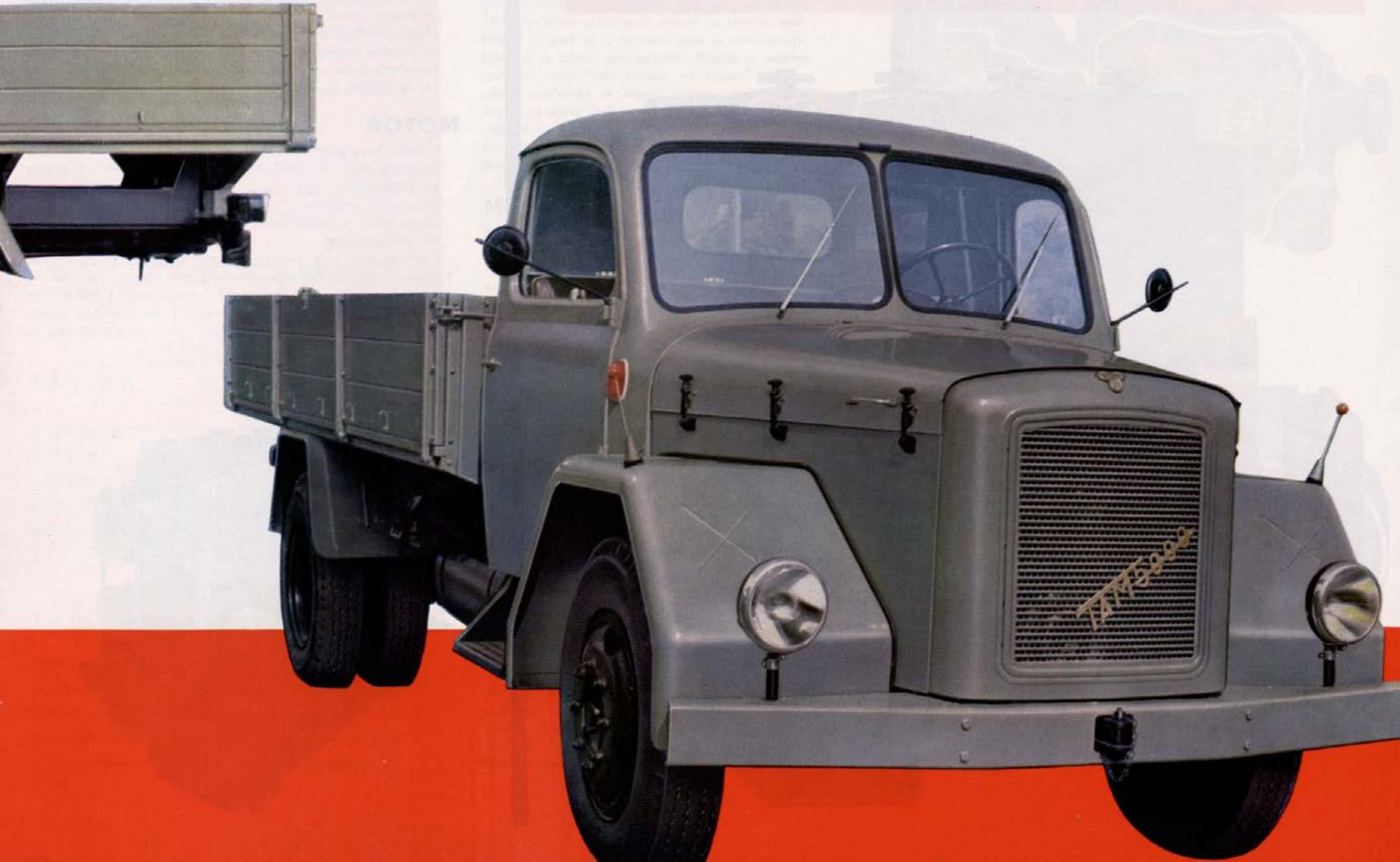
## GLAVNE IZMERE VOZILA

Dolžina vozila	7015 mm
Širina vozila	2250 mm
Maksimalna višina obremenjenega vozila z loki in cerado	2900 mm
Maksimalna višina praznega vozila z loki in cerado	3000 mm
Izmere zaboja	4250 mm x 2100 mm x 500 mm
Medosje	4200 mm

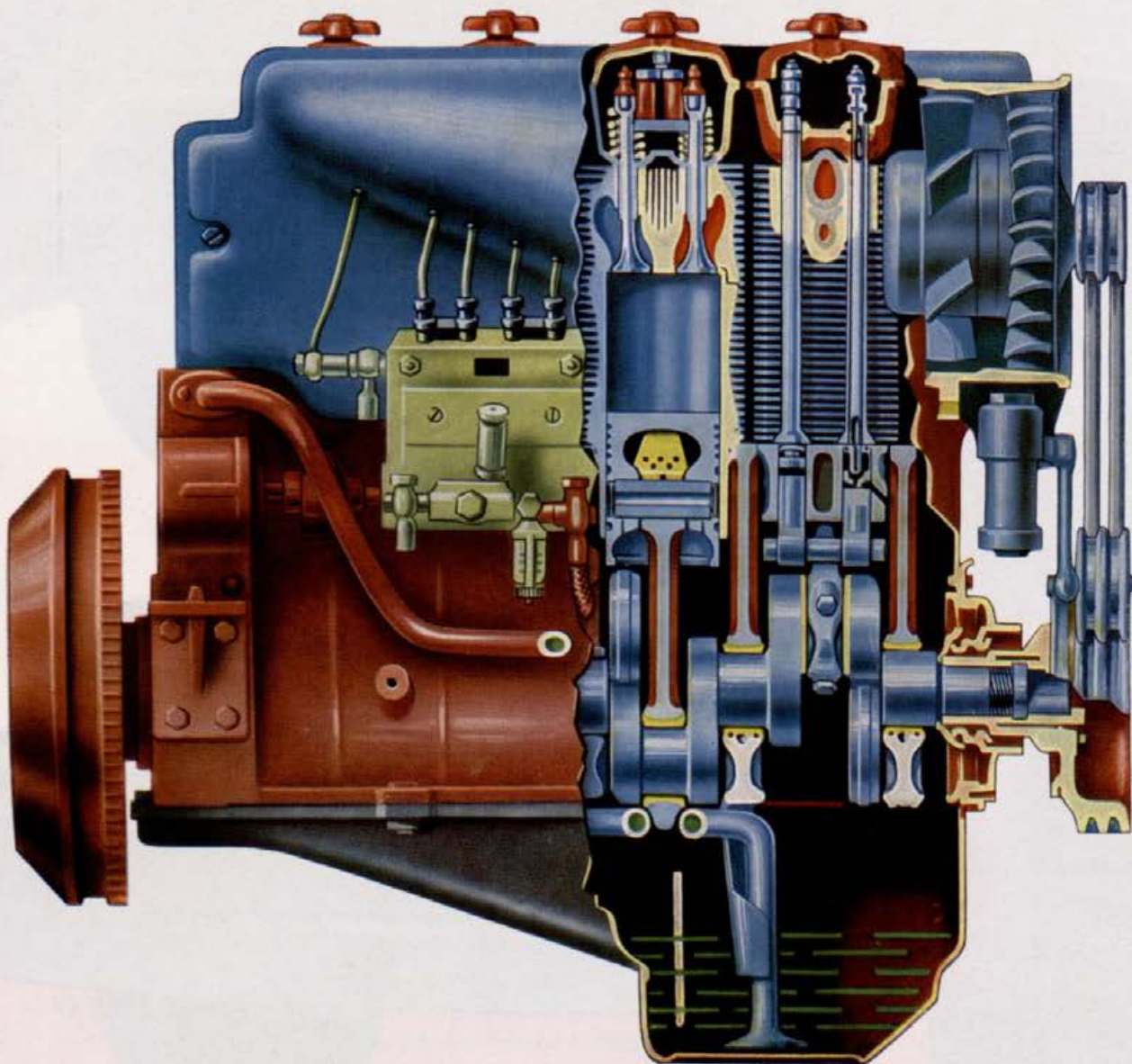
## GLAVNE MERE VOZILA:

Dužina	7015 mm
Širina	2250 mm
Maksimalna visina opterećenog vozila sa arnjevima i ceradom	2900 mm
Maksimalna visina praznog vozila sa arnjevima i ceradom	3000 mm
Mere sanduka	4250 mm x 2100 mm x 500 mm
Razmak osovina	4200 mm

# kamion »TAM 5000« nosilnost 5 ton



# MOTOR



## MOTOR

Vozilo poganja štirivaljni zračno hlajeni dieselski motor z močjo 85 KS pri vrtilni hitrosti  $2300 \text{ min}^{-1}$ . Maksimalni vrtilni moment je 31 kpm pri vrtilni hitrosti  $1200 \text{ min}^{-1}$ . Zaradi togosti, neobčutljivosti za vročino in mrzaj je idealen motor za tovorno vozilo. Vozilo je mogoče izkoriščati tudi v goratih predelih.

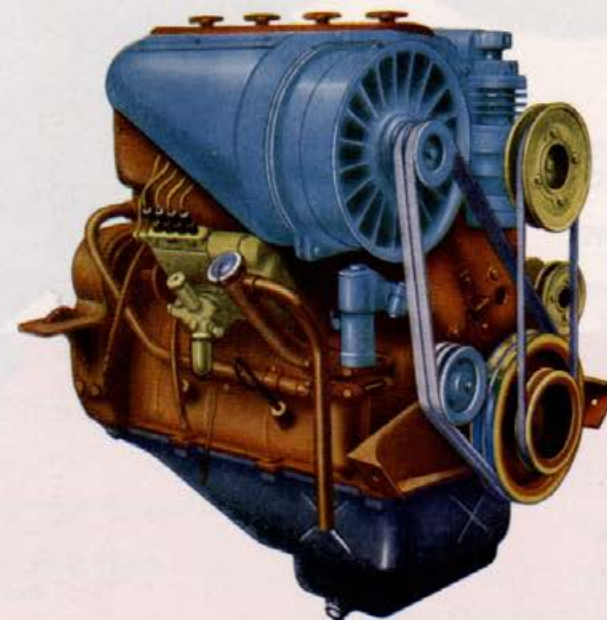
Hlajenje motorja je enostavno, učinkovito in zanesljivo. Predvsem ni potreben občutljiv hladilnik. Tako odpade vsa skrb pozimi, ko je nevarnost, da voda zamrzne. Hladilni ventilator usmerja zračni tok na hladilna rebra, da se toplota odvaja enakomerno.

## MOTOR

U vozilo je ugradjen 4 cil. vazdušno hladjeni Diesel-motor od 85 KS pri  $2300 \text{ min}^{-1}$ , sa maksimalnim obrtnim momentom od 31 kpm pri  $1200 \text{ min}^{-1}$ .

Zbog svoje izdržljivosti i neosetljivosti na vrućinu i mrzaj, to je idealan motor za teretna vozila. Eksploatacija ovih vozila moguća je i u brdovitim predelima.

Hladjenje motora je vazdušno pomoću ventilatora sa mehaničkim pogonom. Ovo je hladjenje efikasno i vrlo sigurno. Pri vazdušno hladjenim motorima otpada osetljivi hladnjak vode i velika briga zimi kada postoji opasnost da voda smrzne i ošteti hladnjak. Vazduh koji služi za hladjenje, prolazi između rebara glava i cilindara te tako odvodi suvišnu toplotu motora.



## ZAVORE

Nožna zavora je zračnohidraulična in deluje na vsa štiri kolesa. Če zračni del v zavornem sistemu odpove, je mogoče zavirati samo s hidrauličnim delom. Ročna zavora je mehanična.

## KOČNICE

Nožna kočnica je vazdušno hidraulična i deluje na sva četiri točka. Ako vazdušni deo kočionog mehanizma slučajno otkaže, kočenje je ipak moguće i samo sa hidrauličnim delom. Ručna kočnica je mehanička i deluje samo na zadnje točkove vozila.

## KABINA

Jeklena konstrukcija kabine je izolirana, tako, da ropot motorja ne moti šoferja. Kabina, ki je pritrjena na okvir, je postavljena na gumijaste blažilnike. Je zelo prostorna. V njej so lahko tri osebe. Vgrajena je grelna in prezračevalna naprava, ki obenem preprečuje zameglitev vetrobranskih stekel.

## KABINA

Čelična konstrukcija kabine izolovana je, tako da buka motora ne smeta šoferu. Kabina je pričvrščena za okvir, posredstvom gumenih amortizera. Vrlo je prostrana. Mesta ima za tri osebe. Ugrađen je uređaj za grejanje i provetravanje kabine a koji istovremeno sprečava i zamagljivanje vetrobrana.

## MENJALNIK

Moč motorja se prenaša z gonilne gredi čez konstantno zobniško dvojico na predležno gred, od tam pa čez zobniške dvojice posameznih prestav na izhodno gred. Zobniki in gredi so iz legiranih jekel za cementiranje. Elementi so izdelani zelo natančno. Zobniki so poševno ozobčani, zobni boki brušeni ali strgani. Prednost takega menjalnika je skoraj neslišen tek. Zobniške dvojice se stalno ubirajo. Sklopitev zobnikov — ki so uležajeni — z izhodno gredjo je mogoče s pretikanjem čeljustne obojke. Gibi pretikanja so kratki in v vseh prestavah enako dolgi.

## MENJAČ

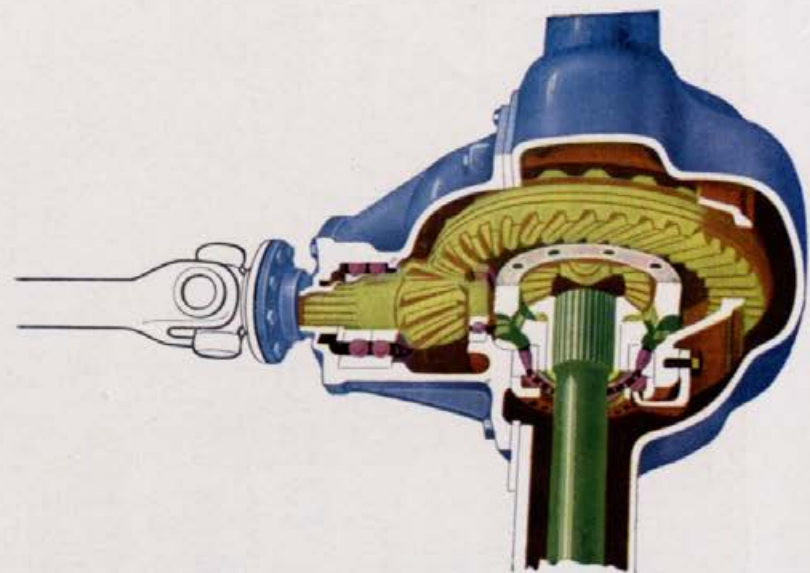
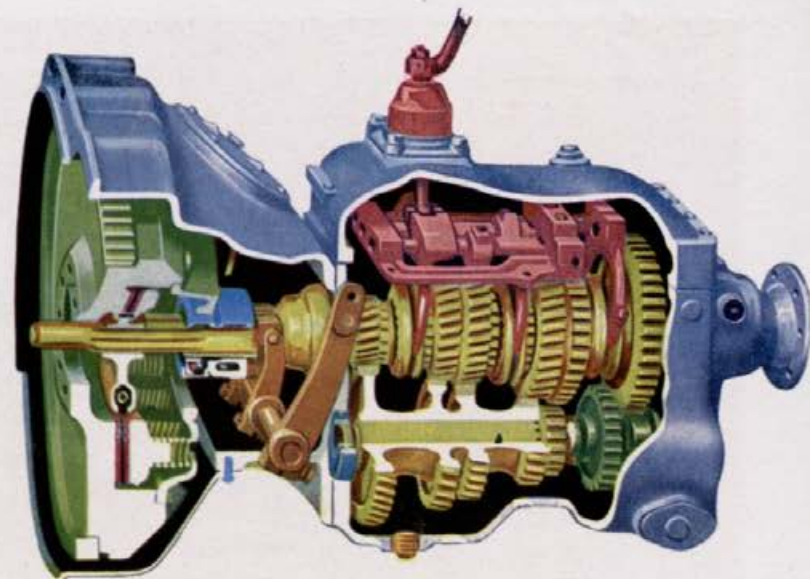
Snaga motora prenosi se od pogonskog vratila preko konstantnog para zupčanika na pomočno vratilo a odatle, preko parova zupčanika pojedinih stepena prenosa, na izlazno vratilo. Zupčanici i vratila izradjuju se od legiranog čelika za cementaciju. Sastavni delovi menjača izradjeni su vrlo brižljivo. Zupčanici su koso nazupčeni, bokovi zubaca obradjuju se bilo brušenjem ili specijalnim glodanjem — brijanjem. Ovako obradjeni zupčanici su u toku rada skoro nečujni. Parovi zupčanika stalno se međusobno podešavaju. Uključivanje zupčanika koji su uležišteni u ležajevima sa izlaznim vratilom, obezbedjuje spojni prsten. Hodovi za uključivanje stepena prenosa su kratki i za sve stepene prenosa podjednaki.

## ZADNJA PREMA

Na obeh krakih, ki sta privitá na okrov preme, so uležajena kolesa. S kardanske gredi se prenaša moč z zobnikom — postorkom na króžnikasti zobnik in čez obe polovici gredi na kolesi. Gredi preme sta obremenjeni samo na vzvoj.

## ZADNJI MOST

Na oba kraka, koja su uvijena u kućište mosta, uležišteni su točkovi. Sa kardanskog vratila snaga se prenosi pogonskim konusnim zupčanikom na tanjirasti zupčanik i preko obeju poluosovina na točkove. Poluosovine mosta napregnute su samo na uvijanje.



## TEHNIČNI PODATKI

Označba motorja	F 4 L 514
Tip	štiritaktni zračno hlajeni dieselski motor z vrtnično komoro
Razvrstitev valjev	stoječi v liniji
Število valjev	4
Premer valja	110 mm
Gib bata	140 mm
Prostornina valjev	5322 cm <sup>3</sup>
Največja moč motorja (po JUS M. NO. 012)	85 KS pri 2300 min <sup>-1</sup>
Največji vrtilni moment	31 kpm pri 1200 min <sup>-1</sup>
Hlajenje olja	s hladilnikom olja
Menjalnik	5 stopenj za vožnjo naprej, 1 za vzvratno vožnjo
Sklopka	enoploščna, suha

Zadnja prema	tip Banjo
Vzmeti	polelptične
Krmilo	tip Gemmer
Premer obračanja vozila	okoli 17 m
Zavore	zračnohidravlične na vsa štiri kolesa
Ročna zavora	mehanična na zadnja kolesa
Pnevmatike	8,25 — 20 eHD
Največja hitrost (po JUS M. NO. 012)	75 km/h
Lastna teža	4035 kp
Koristna nosilnost	5000 kp
Dovoljena skupna teža	9035 kp
Rezervoar za gorivo	120 l
Poraba goriva po DIN 70030	14,4 l/100 km
Poraba olja	do 0,3 l/100 km

## TEHNIČKI PODACI

Oznaka motora	F 4 L 514
Tip	četverotaktni vazdušno hlajeni dieselski motor s vihorom komorom
Rasporedjenje cilindara	stoječi u liniji
Broj cilindara	4
Prečnik cilindra	110 mm
Hod klipa	140 mm
Zapremina	5322 cm <sup>3</sup>
Snaga motora (po JUS M. NO. 012)	85 KS pri 2300 min <sup>-1</sup>
Maksimalni obrtni moment motora	31 kpm pri 1200 min <sup>-1</sup>
Hladjenje ulja	sa hladnjakom za ulje
Menjač	5 brzina napred 1 brzina na- trag
Spojnica	jednolamelna, suha
Zadnji most	tip Banjo

Gibnevi	polueliptični
Upravljač	tip Gemmer
Najmanji prečnik okretanja vozila	17 m
Kočnice	vazdušno hidravlične na sva četiri točka
Ručna kočnica	mehanička na zadnje točkove
Pnevmatike	8,25 — 20 eHD
Maksimalna brzina (po JUS M. NO. 012)	75 km/h
Sopstvena težina	4035 kp
Koristna nosivost	5000 kp
Maksimalna dovoljena ukupna težina	9035 kp
Rezervoar za gorivo	120 l
Potrošnja goriva po DIN 70030	14,4 l/100 km
Potrošnja ulja	do 0,3 l/100 km

Premagovanje vzponov z ustrežno hitrostjo v posameznih stopnjah pri max. vrtilnem momentu motorja.

Savladjvanje uspona i odgovarajuće brzine u pojedinim stepenima prenosa pri max. obrtnom momentu motora.

