



TATRA VÁS DOSTANE DÁL



**TATRA
FORCE**
e-DRIVE

**PRVNÍ TATRA
S BEZEMISNÍM POHONEM**

TĚŽKÝ TERÉNNÍ SKLÁPĚČ 8x6.2 S POHONEM VODÍKOVÝMI PALIVOVÝMI ČLÁNKY

• Třístranný sklápěč v konfiguraci náprav 1+3 s poslední nehnanou, řízenou a zvedací nápravou je určen k ověření nového typu vodíkového pohonu. Na vývoji a zástavbě vodíkového pohonu do vozidla se kromě společnosti TATRA TRUCKS podílejí firmy ÚJV Řež, vývojová firma pro vodíkové pohony DEVINN z Jablonce n. Nisou, Centrum výzkumu Řež a VŠCHT Praha. K vývoji jsou využity finanční prostředky z programů TAČR. Stlačený vodík v tlakových lahvích je přiváděn do vodíkového palivového článku, který vyrábí elektřinu reakcí vodíku s kyslíkem. K pohonu vozidla slouží trakční elektromotor, který přes spojku, hlavní převodovku, přídatnou/sestupnou převodovku a diferenciály pohání kola vozidla.

• Na hnací elektromotor vozidla je pomocí mezikusu montována spojka TATRA, která je spojena pomocí kardanu s pětistupňovou automatizovanou převodovkou TATRA. Na ni navazuje v jednom celku dvou stupňová přídatná/sestupná převodovka TATRA se standardní montáží do nosné roury vozidla. Na PTO převodovky je montováno čerpadlo hydrauliky sklápění korby.

- **ELEKTRICKÝ POHON VODÍKOVÝMI PALIVOVÝMI ČLÁNKY**
- **TŘETÍ GENERACE TATRA FORCE**
- **BEZKONKURENČNĚ NÍZKÁ CELKOVÁ VÝŠKA**
- **ZCELA NOVÁ KABINA SE SYSTÉMEM ROPS**
- **NOVÁ ELEKTRONICKÁ A ELEKTRICKÁ ARCHITEKTURA**

TATRA FORCE e-DRIVE

• Základní filosofií vývoje a stavby „vodíkové“ Tatry je stoprocentní zachování TATRA-MOBILITY, tedy podvozku „tatrovacké koncepce“. Výhodou vedle již zmíněného zachování tatrovackého podvozku je umístění trakčního elektromotoru v „chráněné“ zóně nad páteřovou rourou, bez vlivu na tuhost celé podvozkové struktury, včetně možnosti kombinace s vícešupňovou převodovkou.

• Kromě trakčního elektromotoru, trakčních baterií a palivových článků, v tomto případě dvou, jsou na vozidle také tlakové nádrže na vodík v plynném stavu. Výhoda tohoto systému především ve velmi krátké době plnění vodíkových nádrží. Celá procedura, dle technické konfigurace plnicí stanice, trvá zhruba 15 minut.

• Společnost TATRA TRUCKS má své řešení lokálně bezemisního vozidla FCEV připraveno. Jeho výhody vyniknou jakmile bude vybudována odpovídající infrastruktura.

• PALIVOVÉ ČLÁNKY

Typ: Ballard
Počet: 2
Výkon: 2 x 100 kW

• VODÍKOVÉ LAHVE

Typ tlakové lahve: 350 bar
Značka: Worthington
Počet: 6
Kapacita: 5 kg každá,
dohromady 30 kg H₂
Uložení dvě trojice lahví
v rozvoru na každé straně

• TRAKČNÍ BATERIE

Typ: Li NMC, velkokapacitní
Kapacita: 171 kWh
Dobíjení pomocí palivových
článků; možnost nabíjení
z vnějšího zdroje (plug-in)

• MOTOR

Typ: synchronní elektromotor
Danfoss PMI 540-T2000
Trvalý výkon: 480 kW (700 A)
Max. výkon: 580 kW (700 A)
Točivý moment 2300 N.m.

• CHLAZENÍ

Dva chladiče, ze speciálních
slitin, umístěné na bocích
vozidla za kabinou. Každý
chladič je osazen 16-ti
elektrickými ventilátory na
24V. Chladicí kapacita jednoho
chladiče je 190 kW.

• PŘEVODOVKA

Robotizovaná TATRA 5TS210 N;
systém řazení elektronický

**• PŘÍDATNÁ
PŘEVODOVKA**

Typ TATRA, 2,30 TRK,
1,565/2,610.

• NÁPRAVA PŘEDNÍ

Řízená s přípojitelným
pohonem s výkyvnými
polonápravami, osový
diferenciál, pneumatické
odpružení, nosnost 9 t

• NÁPRAVY ZADNÍ

První a druhá zadní náprava
trvale hnané, odpružení těžké
kombinované KING FRAME
2 x 13 t; Třetí zadní náprava
nehnaná, řízená a zvedací,
s pneumatickým odpružením
a zvedáním, nosnost 10 t

• ŘÍZENÍ

Levostranné, řízení poslední
zadní nápravy elektro-
hydraulické

• BRZDY

Brzdový systém s EBS

• PNEUMATIKY

385/65 R22,5 + 315/80 R22,5.

• KABINA

TATRA FORCE třetí generace;
dvoudveřové provedení;
sedadlo řidiče a spolujezdce;
klimatizace; závislé topení;
centrální zamykání; elektrické
spouštění oken

• NÁSTAVBA

Sklopná, třístranná korba (S3)

• HMOTNOSTI

Provozní s nástavbou: 22 t
Užitečná: 22 t
Celková: 44 t

*Uvedené technické specifikace mají pouze
informativní charakter.*

