

Solidna robota

Honker
2000



AUTOR: Robert Kupczyński,
ZDJĘCIA: Janis Proksa

W latach 70. w Fabryce Samochodów Rolniczych w Poznaniu rozpoczęła się produkcja Tarpana – dostawczego pojazdu dla rolników. W tej samej fabryce dziesięć lat później zrodziła się idea produkcji nowego pojazdu z napędem na cztery koła przeznaczonego głównie dla wojska – Tarpana Honkera. Honker miał zastąpić Gazy i Uazy eksploatowane w Wojsku Polskim. I tak od ponad dwudziestu lat Honker używany jest w polskiej armii, był wykorzystywany podczas misji pokojowych w siłach SFOR w byłej Jugosławii. Do dziś Honkery jeżdżą w Iraku i tam w warunkach pustynnych doskonale dają sobie radę.

Dla wojska produkowano różne odmiany Honkera – opancerzone wersje tego pojazdu – Honker Skorpion, Honker LOSOT, samochody dowodzenia, wersje sanitarne itp. Jedną z ostatnich wersji jest Honker 2000. Prezentowane auto było konstruowane z myślą o armii i przygotowane do eksploatacji w warunkach pustynnych. Z założenia miał być to lekki samochód terenowy, zdolny przewieźć dziesięciu żołnierzy z pełnym osprzętem.

KONSTRUKCJA

Honker 2000 wyposażony jest w czterocylindrowy silnik z zapłonem samoczynnym Andoria 4CT190 o pojemności 2 417 cm³ i mocy 102 KM. Maksymalny moment obrotowy to 230 Nm. Silnik posiada chłodnicę

powietrza doładowanego i spełnia normy emisji spalin EURO 3. Napęd przekazywany jest przez pięciostopniową skrzynię biegów. Skrzynia połączona jest za pomocą krótkiego wału kardana z reduktorem. Reduktor posiada dwa przełożenia – szosowe i terenowe oraz centralny mechanizm różnicowy z możliwością blokowania. Z reduktora napęd przekazywany jest poprzez wały na mosty hipoidalne. W tylnym moście znajduje się blokada mechanizmu różnicowego załączana elektrycznym silownikiem. Blokada daje się załączyć tylko w przypadku, kiedy w reduktorze zablokowany jest centralny mechanizm

różnicowy. O zablokowaniu mechanizmu różnicowego w reduktorze jak i o załączonej blokadzie tylnego mostu informują nas zapalone kontrolki na zestawie wskaźników. Pojazd posiada stały napęd na cztery koła bez możliwości odłączenia przedniej osi.

Konstrukcja obecnie nieco zapomniana zasługuje na pamięć. Tym bardziej, że do dziś jeździ z polskimi żołnierzami w Iraku i, mimo nieraz morderczych warunków, radzi sobie świetnie.

prześwit, wysoko wyprowadzone odpowietrzenia mostów i umiejscowiony na przedniej masce wlot powietrza powodują, iż pojazd ma bardzo dobre

własności terenowe – w tym przypadku głębokość brodzenia przekracza fabryczne 800 mm.

Konstrukcja Honkera oparta jest na prostej ramie. Zawieszenie składa się z półeliptycznych resorów i amortyzatorów teleskopowych. Tylna oś posiada stabilizator przechyłów, a w przedniej dodatkowo znajduje się amortyzator drgań skrętnych układu kierowniczego. W układzie kierowniczym zamontowana jest przekładnia ślimakowa ze wspomaganie hydraulicznym układem kierowniczego. W przedniej części ramy znajdują się dwa miejsca, do których można podczepić linę i wyciągnąć samochód z opresji, z tyłu znajduje się szczękowy zaczep wojskowy do ciągnięcia przyczepy. Pród pojazdu osłonięty jest potężnym zderzakiem rurowym, w którym zamontowana jest wyciągarka oraz siatki osłaniające oświetlenie. W zderzaku tylnym zamontowano lampy zespolone, chronione osłonami. Dodatkowym wyposażeniem są także progi, które ułatwiają wchodzenie do pojazdu, pomocne są też w jego podnoszeniu. Przednia szyba została wyposażona w dodatkową ramę osłaniającą ją przed uszkodzeniami, np. podczas zamieszek lub działań prewencyjnych.

NADWOZIE

Nadwozie Honkera kryte jest oponczą rozciągniętą na metalowym stelażu. Pod oponczą na zimę mocuje się specjalny ocieplacz. Oponcza składa się z trzech części – pierwsza nad przedziałem kierowcy, druga nad przedziałem pasażerskim, a trzecia służy jako ściana grodziowa między tymi przedziałami. Między przedziałami znajduje się też dolna metalowa ściana grodziowa, do której od strony siedzeń kierowcy i pasażera za pomocą uchwytów mocowane są: siekiera, łopata i kilof. W kabinie znajdują się także uchwyty na broń. Rama przedniej szyby zamocowana jest na zawiasach i po odpowiednim przygotowaniu można ją złożyć, ramki szyb w drzwiach i szyba w drzwiach tylnych posiadają możliwość szybkiego demontażu. Składana górna część nadwozia umożliwi transport lotniczy i zrzut desantowy pojazdu.

WYPOSAŻENIE

Na podszyciu znajduje się filtr cyklonowy mający za zadanie separowanie piasku znajdującego się w

HONKER 2000

– dane techniczno-
eksploatacyjne

| | |
|-----------------------|--|
| długość | 4 800 mm |
| szerokość | 2 200 mm |
| wysokość | 2 190 mm |
| prześwit | 220 mm |
| masa | 2 100 kg |
| poj. zbiornika paliwa | 2x55 l |
| silnik | 4-cylindrowy, doładowany silnik z zapłonem samoczynnym i chłodnicą powietrza doładowanego ANDORIA 4CT190 |
| pojemność | 2 417 cm ³ |
| moc | 105 KM |
| prędkość max | 120 km/h |
| zużycie paliwa | 11 l/100 km |
| kąt natarcia/zejścia | 44°/42° |
| przechył boczny | 42° |



▲ Przedział kierowcy – ościelacz zimowy pod plandeką



▲ Przełącznik lamp Notek i sterownik dodatkowych ogrzewań



▲ Filtr cyklonowy i rama osłaniająca przednią szybę

- ◀ Szczękowy zaczep przyczepy
- ◀ Solidny zderzak z zabudowaną wyciągarką

powietrza zasysanym przez silnik, np. podczas jazdy w warunkach pustynnych. Pojazd fabrycznie został wyposażony w dodatkowy podgrzewacz silnika – Webasto Hydronic. W tej wersji silnik wyposażony jest w dwa alternatory – jeden 12 V przeznaczony dla zasilania urządzeń elektrycznych auta, drugi 24 V – przygotowany do zasilania urządzeń wojskowych, np. radiostacji. Oczywiście niezbędnym wyposażeniem jest układ lamp NOTEK – w kabinie znajduje się dodatkowy przełącznik, którym można ustawić trzy warianty zaciemnienia świateł. Przednie reflektory posiadają możliwość zamontowania osłon ograniczających rozpraszanie światła. Maskę silnika podparta jest na amortyzatorach teleskopowych, dodatkowo też zamontowane jest w komorze silnika gniazdo szybkiego ładowania akumulatora, które może służyć do rozruchu silnika z innego samochodu wyposażonego w podobne gniazdo. Za przednimi drzwiami po obu stronach pojazdu znajdują się wlewy do dwóch niezależnych zbiorników paliwa, każdy po 55 l

pojemności. Przełącznik zbiorników znajduje się w podłodze obok lewarka zmiany biegów, a na desce rozdzielczej znajduje się dodatkowy klawisz przełączający wskaźniki poziomu paliwa w zbiornikach, tak aby wskazywały po przełączeniu właściwy zbiornik. To rozwiązanie ma na celu możliwość eksploatacji pojazdu np. po przebicciu jednego ze zbiorników. Z tyłu pojazdu obok koła zapasowego po prawej stronie znajduje się kosz z 20 l kanistrem na dodatkowy zapas paliwa. W przednim zderzaku zamontowana jest fabryczna elektryczna wyciągarka Ramsey o uciągu 3 600 kg. Seryjnie zamontowane są też przednie i tylne światła przeciwmgielne. Dodatkowo w przedziale pasażerskim zamontowane jest ogrzewanie powietrzne Eberspächer

Airtronic D2 – pracujące niezależnie od silnika i systemu ogrzewania pojazdu. Urządzenie to zasysa chłodne powietrze z wnętrza pojazdu, ogrzewa je i wdmuchuje z powrotem. Cyfrowy zegar pozwala zaprogramować godziny włączenia ogrzewania podczas postoju z wyłączonym silnikiem. Na dachu z prawej strony zamontowany został szperacz, którego sterowanie odbywa się z wnętrza auta.

WNĘTRZE

W części przedniej pojazdu znajdują się dwa miejsca siedzące, a w części tylnej cztery podwójne ławki. Pod ławkami otwieranymi do góry znajdują się pojemne schowki na niezbędne narzędzia, np. podnośnik itp. Siedzenia i ławki pokryte są brezentową tapi-

cerką. Między siedzeniami przednimi znajdują się dwie dźwignie reduktora – prawa zmieniająca przełożenie: szosa-teren i lewa – blokująca centralny mechanizm różnicowy. Honker posiada dwie nagrzewnice – jedną standardową służącą do ogrzewania kabiny kierowcy i drugą do ogrzewania przedziału pasażerskiego. Honker posiada również przełącznik zamykający dopływ powietrza z zewnątrz oraz dodatkowy przełącznik zamykający dopływ ciepłej wody na nagrzewnicę. Na desce rozdzielczej zamontowany jest zamykany schowek oraz tablica wskaźników, taka sama jak w Polonezie Atu Plus. Ciekawostką są czujniki zużycia klocków hamulcowych oraz układ informujący o przepalonych żarówce w oświetleniu zewnętrznym pojazdu. ◀

Sprostowanie:

Autorem zdjęć w artykule o historii Honkera był także Janis Proksa. Przepraszamy za to przeoczenie

