



# TATRA FF7 4×4 NEW GEN

Závodní tým Fesh Fesh Tomáše Vrátného představil na rallye Baja Poland ve dnech 23.–25. srpna svůj nový speciál, který připravuje na rallye Dakar 2025. Podívejte se s námi, jak se závodní kamion rodil.

Novinka ve flotile týmu Fesh Fesh zosobňuje novou generaci závodních speciálů. „Nové vozidlo jsme plánovali velmi dlouho, celý proces stavby byl velmi náročný a chci klukům z obou týmů Fesh Fesh i vývojového centra KAR, kde vozidlo vznikalo, poděkovat za to, že se podařilo tohle auto připravit již na festival Colours of Ostrava. Koncem srpna jsme s ním pak absolvovali první ostré kilometry na závodech v Polsku. Přes počáteční problémy se ale ‚sedmička‘ rozjela a z Polska jsme si odvezli dokonce stříbro,“ komentuje první „kroky“ nového vozu jeho pilot a majitel týmu Tomáš Vrátný.

## Po dlouhé době trambusová koncepce

Speciál je postaven na osvědčeném tatrovackém podvozku s centrální nosnou

rourou a výkyvnými polonápravami, ale kabina z modelu T815 je překvapivě umístěna nad přední nápravou. Fesh Fesh tedy s tímto modelem opouští řadu kapotovaných vozů Tatra Jamal. „Za tímto krokem stojí pečlivá analýza servisních časů na agregátech, které se nacházejí pod kabinou. Přístup k nim byl u předchozích speciálů obtížný a v náročných podmínkách dálkových rallye to byla pro servis komplikace. Proto jsme, samozřejmě v souladu s předpisy FIA, posunuli kabinu nad přední nápravu a motor za nápravu,“ představuje zásadní konstrukční změnu Jiří Fišer, který vývoji tohoto speciálu šéfuje. „Dále jsme potřebovali zlepšit směrovou stabilitu kvůli vysokým rychlostem v závodech a vylepšit rozložení zatížení na jednotlivé nápravy. Prodloužili jsme tedy celkovou

délku a rozvor, změnili umístění agregátů a první jízdy ukazují, že to byl krok správným směrem,“ dodává Jiří Fišer.





## Tatra FF7 4x4 New Gen – základní data

**Motor:** třináctilitrový řadový šestválec Volvo D13, výkon 1100 koní, točivý moment 4 500 Nm

**Převodovka:** automatická šestistupňová převodovka Allison a přídatná (sestupná) převodovka Tatra 1.30

**Podvozek:** Tatra 4x4, výkyvné polonápravy, vzduchové měchy, systém centrálního dohušťování z kabiny, pneumatiky 14R20.00 Michelin X Force ZL

**Tlumiče:** Donerre

**Rozměry:** 6 490 x 3 200 x 2 550 mm, rozvor 4 500 mm, hmotnost 8 750 kg

**3** Na kamionu pracovala celá řada lidí pod vedením duchovního otce celého konceptu Jirky Fišera. ↵

**4 a 5** Po osazení kabiny a bočnic už projekt začíná získávat podobu závodního kamionu. ↑

## Sběr dat je dnes klíčový

Oproti předchozím kamionům zde narostl počet řídicích jednotek a jinak je řešen i sběr a distribuce dat. „Pokud chcete maximalizovat výkon, je potřeba optimalizovat chování jednotlivých

agregátů. Díky navýšení počtu řídicích jednotek jsme toho nyní schopni a navíc nyní sbíráme a analyzujeme i více dat. Jemným laděním na více místech na základě analýzy dat jsme schopni výkon auta a jeho celkovou efektivitu dostat



**1 a 2** První snímky rodičího se speciálu. Už od začátku je vidět jeho promyšlená konstrukce, důmyslné rozmístění jednotlivých komponent a perfektní řemeslné zpracování.



**6** Detail zadní části vozu. Trubka tvořící příčník rámu představuje nejen pevnostní prvek, ale poslouží i jako schránka pro klíč na kola.



**7** Vzduchojemy jsou rozmístěné na ochranném rámu nástavby.

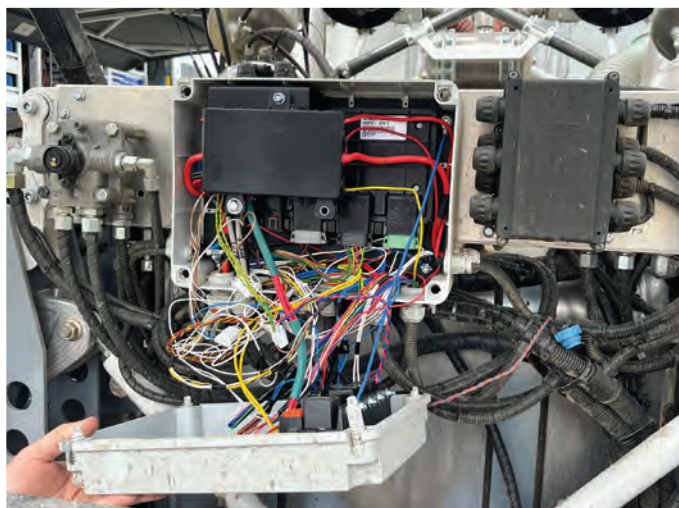
mnohem výše,“ představuje další změny na speciálu Bartosz Woźnikowski ze společnosti TechTir, který zodpovídá za programování řídicích jednotek. „Díky této činnosti sbíráme zkušenosti nejen pro vývoj závodních speciálů, rysují se i možnosti, jak lépe pracovat s pohonnou soustavou i v komerčních vozidlech, jako jsou kamiony či autobusy,“

dodává Bartosz Woźnikowski.

### Je to vůbec tatra?

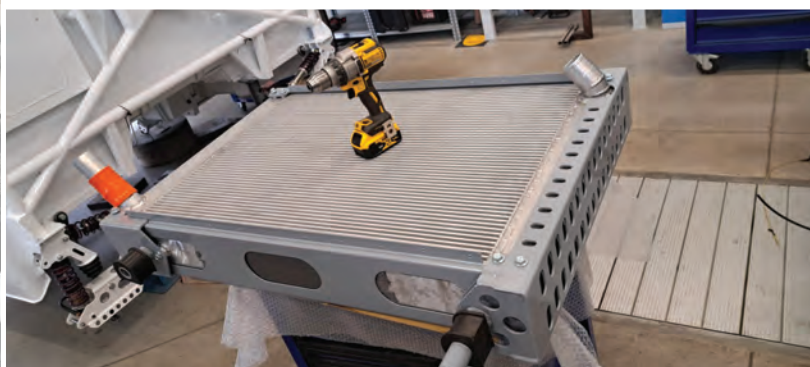
Celkový design speciálu byl řešen ve spolupráci s renomovaným slovenským designérským studiem Werkemotion. „Díky specifické masce mnoho lidí tu tatrovku na první pohled vůbec nepoznává. Tím, že se použila kabina z modelu

Tatra 815, je ale název vozidla jasně dán a další, např. boční pohled na dveře kabiny již ‚českou klasiku‘ odhalí. Celkově je auto výraznější, spousta fanoušků komentuje právě tu přední část vozidla – tam ale ještě řešíme spoustu změn, které jsou spojeny zejména s přívodem vzduchu ke chladiči motoru,“ říká k designu vozidla Tomáš Vrátný. „S kabinou



**8** Část elektroinstalace v zadní chrániče. ←

**9** Více než tisícikoňový motor potřebuje pořádnou kapacitu chlazení. Objemný chladič se vměstnal pod kabinu před motor. ↓



**10** Rezervní kola našla nově místo za kabinou. Přesunutí dvou 130kilových hmot blíže těžišti přispívá k lepšímu rozložení hmotnosti. ←

**11** ↑



**11 a 12** Blíží se odjezd na testování a závod do Polska, takže přicházejí na řadu polepy krycí fólií a ožívování celého kamionu.

**13** Zde je v plné kráse vidět servisní přívětivost nového kamionu. Všechny systémy jsou perfektně přístupné. ➤



jsem spokojený. Kluci přesunuli zadní ochranný rám mimo kabinu a tím jsme jako posádka získali více místa. Samozřejmě že si zvykáme, že před sebou nevidíme ‚čumák‘. Novou kon-

cepci ale respektuji, protože argumenty konstruktérů mi dávaly smysl. Nové rozložení zatížení náprav zlepšilo jízdní vlastnosti a lepší přístup k agregátům povede jak ke zkrácení servisní doby,

tak ke zvýšení kvality práce. A to se na výkonu vozidla i posádky určitě pozitivně projeví,“ dodává Tomáš Vrátný. ■



Zde si můžete prohlédnout videoreportáž z rallye Baja Poland 2024 v podání speciálu FF7.

**14** Jakkoliv byla účast týmu na rallye Baja Poland vnímána spíše jako testování, posádka Vrátný, Boba, Martinec dokázala díky skvělé práci celého týmu vybojovat druhou příčku. Kluci, moc děkujeme.

