

Evo IV – „Tatra" variantas

Liucijus Suslavičius

Besidomintys automobilių sportu gerai žino santrumpos „Evo" reikšmę. Kartu su po ja sekančiu ryמיšku skaičiumi ji nusako, kurios kartos yra konkretus tos ar kitos markės sportinis automobilis. Pavyzdžiui, „Mitsubishi Lancer Evo VI" reiškia, jog tai jau šeštasis iš eilės sportinėms varžyboms skirtas šio lengvojo automobilio variantas. O ką galėtumėte pasakyti apie „Tatra Jamal EvoIV"? Jau vien tik žodis „Tatra" asocijuojasi su dideliais ir pačių blogiausių kelių nebijančiais sunkvežimiais, didžiausias iš kurių kaip tik ir yra kapotinis modelis „Jamal". Ką bendro šie sunkiasvoriai gali turėti su autosportu?

Pasirodo, tų "sąlyčio taškų" tarp autosporto ir „Tatra" ne taip jau mažai, ir ne tik garsiajame ralyje Paryžius - Dakaras galima išvysti apskrita raudona emblema su raidėmis „TATRA" pasipuošusius lenktynių monstrus. Eilę metų ši sunkvežimių markė skamba ir Europos vilkikų čempionato „Truck Race Cup" trasose. 2001-sias čekų lenktynininkas Stanislavas Matejovskis, važiuavęs lenktynine

„Tatra", tapo Europos čempionu „Super Race Truck B" klasėje. Beje, šis lenktynių sunkvežimiais entuziastas savo laiku ir įkūrė „Tatra Truck Racing Team" bei iki šiol (nors pats jau nebelenktyniauja) yra šios nedidelės komandos vadovu ir pagrindiniu „varikliu", skatinančių vis naujų originalaus lenktyninio sunkvežimio versijų kūrimą.

„Tatra Jamal Evo IV" – ryškiai geltonas neįprastai dėl trumpos nuolaidžios „nosies" su laukinių žvėrių narvą primenančiomis grotomis priekyje atrodantis dviašis lenktyninis „trakas" su tikromis serijinėmis „tatromis" turi tiek bendro, kiek „Formulės-1" bolidas su serijiniu šeimyniniu sedanu. Kitaip sakant, nieko...Kaip ir kiti lenktyninių vilkikų čempionato automobiliai, tai itin speciali konstrukcija, net ir formaliai neprimenantį prototipo.

Štai kad ir matmenys. Automobilio bazė – 3800 mm, matmenys – 5050x2550x2550 mm. „Evo IV" važiuoklės pagrindas - standus lonžeroninis rėmas (o ne centrinis vamzdis, kaip įprasta „tatrose") su itin masyviu X-formos skersiniu, gerokai padidinusiu rėmo atsparumą

susukimui. Kitas svarbus sprendimas – variklis yra ne po priekiniu kapotu, kaip galima būtų spėti, o galimai arčiau bazės vidurio po kabina, nes reikia pasiekti kuo tolygesnio svorio pasiskirstymo. Pats variklis – speciali Vokietijos firmos MAN konstrukcija, žinoma kaip „SMR 126 R“. Tai 12 litrų darbo tūrio

6 cilindrų skysčiu aušinamas dyzelis, turintis galvutę su 4 vožtuvais cilindriui, du turbokompresorius ir tarpinio oro aušinimo sistemą. Įpurškimo sistema naudojama mechaninė, nes lenktynių sąlygomis ji patikimesnė. Su privalomu tokiems automobiliams mechaniniu į turbiną įsiurbiamo oro srauto ribotuviu-restriktoriumi variklis išvysto sunkiai įsivaizduojamą 1300 AG/2700 aps/min galingumą bei 5100 Nm/1800 aps/min maksimalų sukimo momentą. Jo dėka 4,8 tonos sverias lenktyninis vilkikas iš vietos iki 100 km/h pagreitėja per 5 sekundes. Koks jo maksimalus greitis, pasakyti sunku, nes pagal varžybų taisykles jis elektronikos ribojamas 160 km/h. Pamėginus važiuoti greičiau, kompiuteris paprasčiausiai nutraukia degalų padavimą...

Sukimo momentą galiniams ratams perduoda elektronikos valdoma penkialaipsnė „ZF HP 600 Tipmatic“ modelio automatinė pavarų dėžė, kurią reikalui esant, galima perjunginėti ranka. Tam po vairo sumontuotos valdymo svirtelės. Pagrindinės pavaros diferencialas – savaimė užsiblokuojantis. Abu „Tatra Jamal Evo IV“ tiltai nedalomi (kur jūs, legendiniai svyruojantys „Tatra“ pusašiai?), su rėmu sujungti svirtimis ir besiremiantys į cilindrinės spyruokles. Automobilio svyravimus slopina galingi „Penske“ markės amortizatoriai. Prailginta kabina – su saugos lankais viduje, nuo sunkvežimio MAN, nes originali „Tatra“ kabina būtų pernelyg didelė ir sunki. Priekinė automobilio dalis – iš stiklaplasčio, greitai pakeičiama po neišvengiamų sunkvežimių lenktynėse „prisilietimų“, nuo priekinių iki galinių ratų sparnų automobilio šonus nuo susikabinimo su varžovu saugo tvirti apsauginiai skydai, iš po kurių kiekvienoje pusėje prieš galinius ratus išlenda po 6 išmetimo vamzdžius. Gana keistai atrodo virš galinio tilto sumontuotas balnas, bet to vėlgi reikalauja taisyklės (ir tradicijos – pasakojama, kad pirmieji lenktynes suorganizavo „Formulės-1“ komandų

transportinių vilkikų vairuotojai, kurie, atkabinę puspriekabes, išvažiavo į lenktynių trasą...). Tikrai labai speciali yra vilkiko stabdžių sistema - „Evo IV“ turi diskinius ventiliuojamus visų ratų stabdžius, aušinamus...vandeniu! Bet tai neįprasta tik tiems, kas susipažinęs tik su įprastiniais magistraliniais vilkikais, o „Truck Race“ varžybose tokie stabdžiai naudojami jau senokai.

Komandos biudžetas nėra didelis, todėl „Tatra Truck Racing Team“ atstovauja tik vienas automobilis. Bet jei jau jo parametrai aukšti, o už vairo – prityręs lenktynių asas, tada ir vienas lauke karys!

Nuotraukos – iš žurnalo „AutoProfi“