

BÜSZKE VOLTAM ARRÁ, HOGY A CSAPAT MEGDICSÉRTÉ TELJESÍTMÉNYEMET



A FORDDAL EGYÜTTMŰKÖDŐ MOUNTUNE RACING KÉSZÍTI A VERSENYMOTOROKAT



Még szerencse, hogy az én súlyom rátett egy kicsit, de elnézve a mezőny 16-17 éves srácit és az 50 kilogrammos testüket, nem is értem hogyan bírják a 14 körös terheléseket. Régi vágású bojler testemet alig tudtam bepréselni a kokpitbe. Tényleg, mint egy kis koporsó. Nem mellébeszélés, amikor ezt mondják az együléses versenykocsik vezető pozíciójára. A vállam nem fért el rendesen, a térdem szinte hozzáért a golyóstoll nagyságú szekvenciális váltóhoz, a kormányt pedig alig lehet mozdítani a lábaimtól. Szervókormány, szervófék, rássegítő, bármi...? Semmi! Ez versenykocsi, a javából! Önindító, hogy be tudjam röfönteni? Nincs. Csak súly lenne. A csapat egy külső áramforrásról indította a kocsit, amelyben a Fiesta ST korábban megismert, 1,6 literes motorjának, 210 lóerőre felpiszkált változata dolgozott. És ne feledjük, 500 kg tömegű az egész kocsi! Szárnyak elöl és hátul, ami egyébként a 2013-as fejlesztés a bajnokságban, s amelyek kellemes leszorító erőt képeznek, így a kanyarsebesség még brutálisabb. Az első körök az ismerkedéssel és a gumik melegítésével teltek,

A NAP CSÚCSPONTJÁT A VERSENYGÉP PÓRBAJA JELENTETTE



ám azt nem értettem, hogy néha miért nem tudtam váltani. Aztán kiderült, hogy a szűk pilótafülke okozta a problémát, így aztán felfelé csak két ujjal volt érdemes a kart magam felé húzni, míg a visszaváltásnál még furcsábban, a tenyer közepével csak finoman előre toltam a kart féktávon és már ment is minden szépen. Persze felbátorodtam és már néha a kijelzőre is rá mertem nézni, hogy milyen sebességtételeket mutat. Amikor kellemesen bemelegedve egy-két kanyarból már keresztben gyorsítottam ki, akkor érzem, hogy nem kellene tovább feszegetnem a hűrt. Meglehetősen kínos lett volna ugyanis, ha netán a sajtóbemutatón verem oda az igen drága, körülbelül 40 millió forint értékű versenyautót. A bő negyedóra elég gyorsan eltelt, főleg akkor repkedtek a percek, amikor már mertem gyorsabban és határozottabban menni. Bevallom, alig tudtam kiszállni a



A PILÓTAFÜLKÉBEN ROP-PANT SZÜKÖS A HELY



A LÁMPÁKKAL FELVÉRTÉZETT PROTO-TÍPUS 4 MÁSODPERC ALATT MÁR A 100 KM/ÓRÁS TEMPÓT HASÍJTJA ÉS AKÁR 250 KM/ÓRÁS SEBESSÉGRE IS KÉPES

kocsiból. Meglepett, hogy a sorozat aktuális bajnoka nyomban mellettem termett és kérdésekkel bombáztott. Azt mondták, meglepően jól mentem. A csapat azonnal letöltötte a telemetria adatokat, kíváncsiak voltak arra, hol fékeztem, hogyan gyorsítottam, mikor melyik fokozatban mentem. Ők mindig, mindent feljegyeznek és mindenből tanulnak, az adatok meg jók lesznek még későbbre is. Én közben leginkább a kezemet tördöltem, hiszen úgy elfáradt, hogy szinte megszűnt létezni. A testem viszont megtelt kék-lila foltokkal, hiszen a kocsiban tulajdonképpen nincs ülés, a versenyző csak egy műanyag lapra van rászíjazva a hatpontos övvel. Ez szintén egy újítás, amelyet



FÁRASZTÓ, DE IGAZÁN KÜLÖNLEGES ÉLMÉNY A FORMULA FORDOT VEZETNI



A BRIT TÚRAAUTÓ BAJNOKSÁGBAN AZ AIRWAVES RACING PILÓTÁI HAJTJÁK A HARMADIK GENERÁCIÓS FORD FOCUS ST-KET