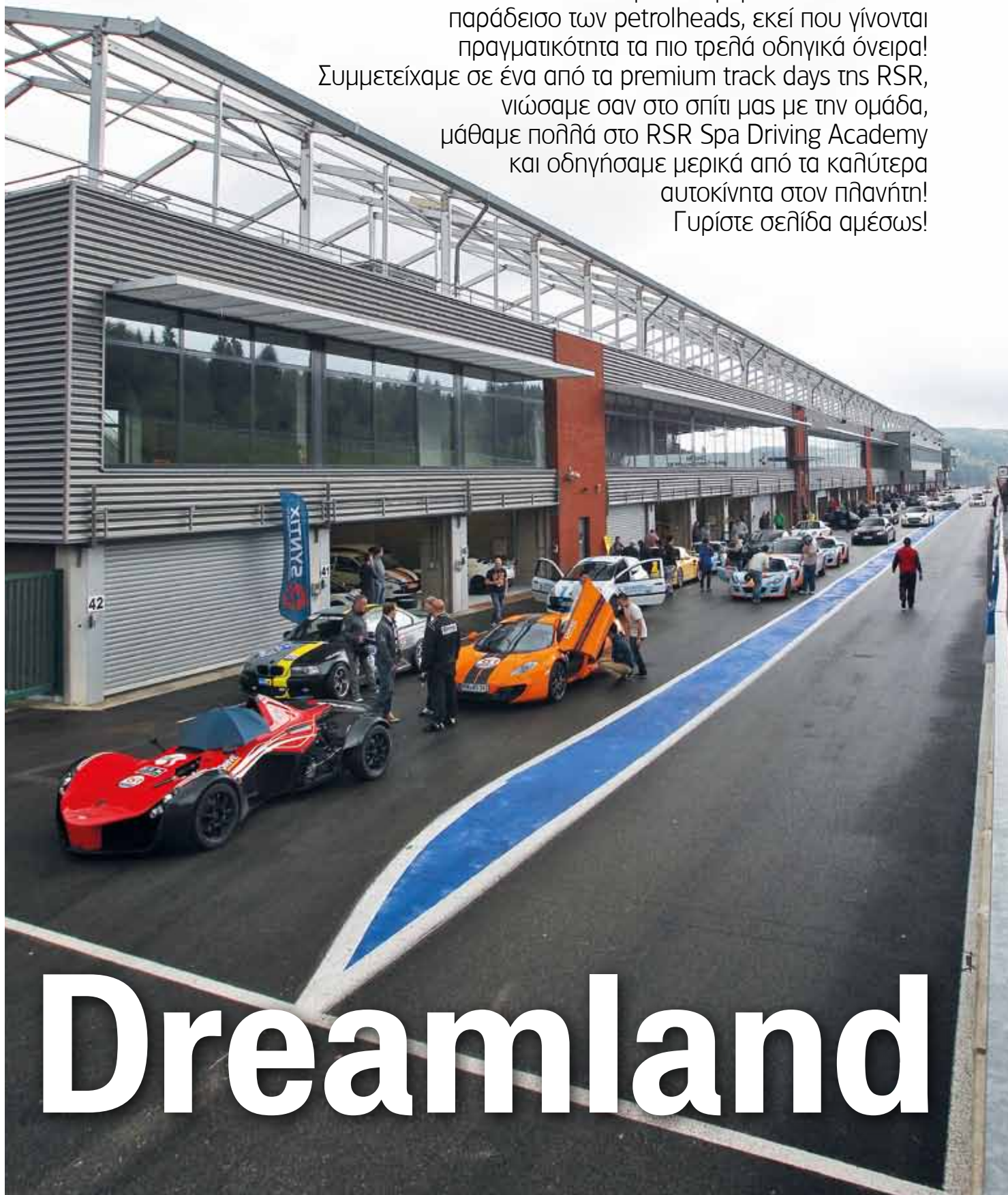




Ζήσαμε δύο μέρες στον απόλυτο παράδεισο των petrolheads, εκεί που γίνονται πραγματικότητα τα πιο τρελά οδηγικά όνειρα! Συμμετείχαμε σε ένα από τα premium track days της RSR, νιώσαμε σαν στο σπίτι μας με την ομάδα, μάθαμε πολλά στο RSR Spa Driving Academy και οδηγήσαμε μερικά από τα καλύτερα αυτοκίνητα στον πλανήτη! Γυρίστε σελίδα αμέσως!



Dreamland



Ο Ron είναι ένας ικανότατος και έμπειρος οδηγός αγώνων, και έξυπνος επιχειρηματίας. Παραβίβει μαθήματα αγωνιστικής οδήγησης τα τελευταία 20 χρόνια



Μαγικό λυχνάρι

Μια μικρή εταιρεία δίπλα στο θρυλικό Nürburgring μπορεί να ικανοποιήσει σχεδόν κάθε οδηγική σου φαντασίωση. Αρκεί να πληκτρολογήσεις www.RSRnurburg.com

του Μιχάλη Γεωργιάδη φωτογραφίες Θανάσης Κουτσογιάννης

Να το ξεκαθαρίσουμε. Τα αρχικά RSR στην περίπτωση μας σημαίνουν Ron Simons Racing. Και δεν έχουν καμία σχέση με την Porsche.

Ο Ron Simons είναι Ολλανδός οδηγός αγώνων, με πλούσια εμπειρία και ανάλογο παλμαρές σε αγώνες αντοχής.

Το 1995 ξεκίνησε την RSRacing BV στην πατρίδα του, με κύριο αντικείμενο την εμπορία ανταλλακτικών για αγωνιστική χρήση και, κυρίως, την παραγωγή και τροποποίηση αναρτήσεων για χρήση στην πίστα, σε track days αλλά και αγώνες. Οι αναρτήσεις αυτές πωλούνται ακόμη και σήμερα, μέσω ενός εξειδικευμένου δικτύου.

Ο Ron εξέλιξε αναρτήσεις πάνω στα αγωνιστικά του, μια Alfa Romeo GTV6 και μια Ferrari 308 GTB στα χρώματα της GULF, σε πίστες όπως το Zandvoort στην Ολλανδία, το Brands Hatch στην Μ. Βρετανία, το Spa στο Βέλγιο και φυσικά στο Nürburgring. Τη δεκαετία του '90 εργάστηκε ως εκπαιδευτής στις σχολές σπορ οδήγησης της Porsche και της Ferrari. Και το 2002 άνοιξε την RSR Nürburg, με έδρα στο Nürburgring και αντικείμενο την

ενοίκιαση αυτοκινήτων για οδήγηση στην πίστα και την εκπαίδευση οδηγών.

Κορυφαία στιγμή για την εταιρεία ήταν η διοργάνωση για λογαριασμό της Nissan της παρουσίασης του GT-R στο Nürburgring το 2008. Ανάλογα event στήθηκαν επίσης για την Dunlop και τη Lotus. Το 2009 η εταιρεία επεκτάθηκε και στο Βέλγιο, ανοίγοντας γραφεία στην πίστα του Spa, προσφέροντας ανάλογες υπηρεσίες.

Πες το κι έγινε

Λέγοντας ότι το αντικείμενο της εταιρείας είναι απλώς η ενοίκιαση αυτοκινήτων για οδήγηση στην πίστα και τα σεμινάρια σπορ οδήγησης, αδικείς την προσπάθειά τους.

Αυτό που κάνει η ομάδα είναι πολύ πιο σύνθετο και αφορά μια μεγάλη γκάμα δραστηριοτήτων, με πυρήνα πάντα το αυτοκίνητο, αλλά όχι μόνο αυτό.

Ο Ron μεταξύ των άλλων επιχειρηματικών του δραστηριοτήτων, εκδίδει και το Petrolhead Planet Nürburgring, ένα λυχνάρι με όλα τα απαραίτητα οδηγικά tips για το Nordschleife και ταυτόχρονα τουριστικό οδηγό για την ευρύτερη περιοχή. Οι άνθρωποι της



Η Βασίλισσα του Ring

Η RSR συνεργάζεται αποκλειστικά με την Sabine Schmitz, τη γνωστή από τις εμφανίσεις της στο αγγλικό Top Gear και την καριέρα της στα BMW M5 Ring Taxis «Βασίλισσα του Ring». Η Sabine, γέννημα θρέμμα του Nürburg, κόλλησε το μικρόβιο των αγώνων από παιδί. Από τότε που κοιμόταν και έτρωγαν στο ξενοδοχείο της μητέρας της ο Lauda και δεκάδες ακόμη οδηγοί της F1 της δεκαετίας του '70.

Έτρεξε για πρώτη φορά σε αγώνα με το VW Polo 1.4 της μητέρας της, με 55 μόλις ίππους. Ξεχώρισε αμέσως για το ταλέντο της, αλλά φυσικά και για το γεγονός πως ήταν η μόνη γυναίκα σε έναν ανδροκρατούμενο χώρο. «Όταν πρωτοξεκίνησα όλοι με έβλεπαν με συμπάθεια, και ήθελαν να μου δείξουν πράγματα. Μόλις άρχισα να κερδίζω αρκετοί σταμάτησαν να μου χαμογελούν και στους αγώνες φρόντιζαν σε κάθε ευκαιρία να με σπρώχνουν εκτός πίστας», θυμάται για το ξεκίνημά της.

Υπέγραψε με τη Ford ως εργοστασιακή οδηγός και από εκεί και ύστερα η καριέρα της απογειώθηκε. Δούλεψε επίσης ως εργοστασιακή οδηγός με την BMW και την Porsche. Σήμερα διατηρεί τη δική της

ομάδα που προετοιμάζει τόσο τη δική της Porsche όσο και άλλα αγωνιστικά. Πρωταθλήτρια VLN και νικήτρια στις 24 Ώρες του Nürburgring, έχει εντυπωσιάσει με την ταχύτητά της και τρομοκρατήσει με τις πλαγιολισθήσεις χιλιάδες επιβάτες στη μακρόχρονη



καριέρα της ως οδηγού «ταξί». Όταν κάθισα στο δεξί μπάκετ της GT3 RS ήξερα πόσο γρήγορη και θεαματική είναι. Αυτό για το οποίο πραγματικά τη θαυμάζω είναι η ακόρεστη όρεξή της για οδήγηση και επικοινωνία με τους ανθρώπους που της ζητούν ακόμη μια βόλτα, το πλατύ ειλικρινές της χαμόγελο και η ευγένεια με την οποία απευθύνεται ακόμη και στον τελευταίο μηχανικό.

Η RSR έχει αποκλειστική συνεργασία με την Renault Sport και την Lotus

Ο Antony Ashley, διευθυντής πωλήσεων και marketing



Κάντε κράτηση μέσω της RSR για μερικούς γρήγορους γύρους στο δεξί μπάκετ της Sabine στο Nürburgring ή στο Spa



RSR έχουν καταφέρει να αναδείξουν τη γειτονιά τους ως ένα must τουριστικό προορισμό, μέσα από έξυπνα σχεδιασμένα πακέτα φιλοξενίας. Αυτά περιλαμβάνουν ξενάγηση και οδήγηση στο Ring ή στο Spa μιας απίστευτης γκάμας αυτοκινήτων, από BMW M3 και Porsche Cayman S μέχρι Ferrari 458 και McLaren MP4-12C. Αλλά και καλόγουστα ξενοδοχεία, εστιατόρια με βραβευμένη κουζίνα, γευσιγνωσία κρασιών και ξεναγήσεις σε κάστρα και άλλα αξιοθέατα της περιοχής με σημαντική ιστορία. Το Nürburgring Tour, το Spa Tour ή ένας συνδυασμός τους, προσφέρουν όλα τα παραπάνω. Υπάρχουν ακόμη και ειδικά σχεδιασμένες διαδρομές για να απολαύσει κάποιος σπάνια ιστορικά αυτοκίνητα που η εταιρεία διαθέτει προς ενοικίαση: Ferrari 308, Lancia Delta Integrale, BMW M3 E30 κ.ά. Αν αυτό δεν είναι VIP διακοπές, τότε τι είναι;

Για τους σκληροπυρηνικούς, υπάρχουν φυσικά τα premium track days που ξεκινούν πάντα με περπάτημα στην πίστα παρέα με τον Ron Simons. Και η Ακαδημία, με τη δυνατότητα ομαδικού σεμιναρίου ή ιδιαίτερου μαθήματος. Το περιεχόμενο προσαρμόζεται στις απαιτήσεις του εκπαιδευόμενου οδηγού. Μπορείς απλώς να μάθεις όσα είναι απαραίτητα για να απολαύσεις μερικούς γύρους στο Ring ή στο Spa σε ρυθμό γρήγορης βόλτας. Ή να περάσεις στην απόλυτη εξειδίκευση, στο πλαίσιο της προετοιμασίας για την συμμετοχή σε έναν

αγώνα αντοχής ή κάποιοι πρωταθλήματος ιστορικών αυτοκινήτων, από τους πάρα πολλούς που γίνονται στις δύο πίστες. Άλλωστε, η RSR είναι πρώτα και πάνω από όλα μια αγωνιστική ομάδα, διαθέτοντας ποικιλία αγωνιστικών αυτοκινήτων προς ενοικίαση: Από Clio RS και BMW M3 E46 μέχρι Porsche 911 GT3 Cup. Και έχει την υποδομή σε ανθρώπους, τεχνολογία και μέσα να υποστηρίξει την συμμετοχή.

Η εταιρεία έχει συνεργασία με τη Renault Sport και την Lotus, επειδή ο Ron εκτιμά πολύ τα Clio και Megane RS, τη Lotus Evija και κυρίως την 2-Eleven για την οδική τους συμπεριφορά. Αυτά είναι και τα πιο οικονομικά από τα αυτοκίνητα που μπορεί κανείς να νοικιάσει για ένα track day. Ταυτόχρονα και τα πιο ενδιαφέροντα, ειδικά αν μιλάμε για τις Lotus που συνδυάζουν δύναμη, πολύ χαμηλό βάρος και καλοδουλεμένο στήσιμο. Τα εργοστάσια εκτιμούν την RSR. Η Lotus, η Renault, αλλά και η Nissan ειδικά για το GT-R, στέλνουν εκεί υποψήφιους πελάτες ή και δημοσιογράφους για test drives και συνεργάζονται στη διοργάνωση διαφόρων events.

Δεν υπάρχει τίποτα που θα ήθελες να οδηγήσεις στην πίστα και η RSR να μην μπορεί να στο προσφέρει. Ακόμη και πρωτότυπες κατασκευές που έχουν παραχθεί σε λιγότερα αντίτυπα από όσα τα δάχτυλα των χεριών, όπως το θηριώδες Larea GT1 S9 Evo και το BAC Mono.

Η RSR Nürburg φιλοξενεί περισσότερους από 1.000 ανθρώπους ετησίως, ενώ αντίστοιχα ενθαρρυντική είναι και η δυναμική του παρτηρήματος στο Spa. Μιλώντας με τους ανθρώπους της εταιρείας εντυπωσιάζεσαι και ταυτόχρονα μελαγχολείς. Έχουν την πολυτέλεια να ζουν και να δημιουργούν σε μια αγορά ζωντανή, όμως δεν αρκούνται σε αυτό. Βλέπουν μακριά και με απλές, αλλά αποτελεσματικές ιδέες, μεγιστοποιούν τις δυνατότητες που τους δίνει το ίδιο το περιβάλλον. Αφού διαβάσετε DRIVE, ένα ταξίδι στο Ring, στο Spa ή και στα δύο, είναι κάτι που πρέπει σίγουρα να κάνετε. Πληροφορηθείτε στο www.rsrnurburg.com και αφήστε τους να σας φιλοξενήσουν ιδανικά, ώστε η εμπειρία να μείνει πραγματικά αξέχαστη. 📍

RSRNürburg

Antoniusweg 1a
53520 Nürburg
Germany

Tel: +49 2691 931952
Fax: +49 2691 931666

E-mail: sales@rsrnurburg.com



Master degree

Καλεσμένοι της RSR Nurburg & Spa, παρακολουθούμε ένα σεμινάριο αγωνιστικής οδήγησης και μαθαίνουμε τα μυστικά της καλύτερης πίστας στον κόσμο... Στη βροχή του Μιχάλη Γεωργιάδη *φωτογραφίες* Θανάσης Κουτσογιάννης

Παρότι η περιοχή φημίζεται για τον απρόβλεπτο και ασταθή καιρό, χθες και σήμερα είναι αμετάβλητος. Σταθερά... βροχερός, με πηχτά μαύρα σύννεφα πάνω από το κεφάλι μας. Όχι και οι καλύτερες συνθήκες για να απολαύσεις την Eau Rouge ή την Rouillon, αλλά ας μην τα θέλουμε και όλα δικά μας.

Βρισκόμαστε εδώ καλεσμένοι του Antony Ashley, διευθυντή πωλήσεων και marketing της εταιρείας, για να ζήσουμε την εμπειρία RSR. Τη φιλοξενία, τις παράλληλες δραστηριότητες, την παρέα, τα σπάνια αυτοκίνητα, την σχολή αγωνιστικής οδήγησης που «τρέχει» τόσο στο Spa όσο και στο Nürburgring.

Στο box 42, στο τέλος του pit lane που χρησιμοποιεί και η F1, έχει στηθεί το αρχηγείο της RSR. Ακριβώς απ' έξω, ο Antony έχει εξασφαλίσει για εμάς μια γκάμα αυτοκινήτων που προκαλεί... ίλιγγο: Μια BMW M3 V8 και μια Porsche Cayman S, μια 911 GT3 RS και μια Lotus 2-Eleven, μια McLaren MP4-12C και... μια έκπληξη. Θα χρησιμοποιήσουμε κάθε αυτοκίνητο σε δια-

φορετική φάση του σεμιναρίου, ανάλογα με την τεχνική στην οποία θα θέλουμε να εσιτάσουμε, αλλά και τη... βροχή. Που κάθε τόσο γίνεται καταιγίδα, από αυτές που η «κουρτίνα» του νερού περιορίζει την ορατότητα στην άκρη του καπό.

Θεωρία

Η μέρα ξεκινά με το briefing για την ασφάλεια που κάνει ο ίδιος ο Ron Simons. Βασικοί κανόνες συμπεριφοράς για ένα track day, μια πρώτη «βόλτα» στην πίστα από το χάρτη και μερικά tips για την οδήγηση στο βρεγμένο, από έναν master του είδους.

Ακολουθεί το «περπάτημα», διαδικασία απαραίτητη πριν την οδήγηση. Στην πραγματικότητα δεν περπατάμε 7 χιλιόμετρα. Μετακινούμαστε με τα αυτοκίνητα και σταματάμε σε κάθε στροφή για να ακούσουμε. Φτάνοντας στην Eau Rouge, ο Ron ξεκινά με κάτι πολύ βασικό: «Ό,τι κι αν σας έχουν πει, ό,τι κι αν έχετε δει στην τηλεόραση, ΔΕΝ είναι flat out. Ο Antony που μας συνοδεύει κάθε στιγμή, εκτός των άλλων είναι ο αρχι-

Ο Ron Simons παραδίδει μαθήματα αγωνιστικής οδήγησης 20 χρόνια τώρα, στις πιο απαιτητικές πίστες του κόσμου. Φυσικά, έχει ο ίδιος προσωπικά την ευθύνη της RSR Spa Driving Academy



Track walk με τον Ron



Ανάλυση δεδομένων στον υπολογιστή



γός της ομάδας των εκπαιδευτών, αλλά και οδηγός αγώνων με νωπή ακόμη τη νίκη (στην κατηγορία του) στον αυγουστιάτικο δωρο αγώνα του Nurburgring. Γνωρίζει πολύ καλά την πίστα, ανεξάρτητα από τις συνθήκες. Μου επισημαίνει «ραφές» στην άσφαλο που κρατούν νερό. Σημεία ένωσης τάπητα διαφορετικής ποιότητας που έχει στρωθεί σε διαφορετικές χρονικές στιγμές. Και μου εξηγεί ότι στη βροχή υπάρχουν πολύ περισσότερες από μία ιδανικές γραμμές. Χωρίς κάποιον με την εμπειρία του, θα χρειαζόταν μέρες δοκιμών, ρίσκο και φαντασία για να τις ανακαλύψεις. Βάζουμε σημάδια στα kerbs μετρώντας τα κίτρινα και κόκκινα τετράγωνα και μου δείχνει που θα πρέπει να κοιτάζω στην έξοδο κάθε στροφής, διότι ως γνωστόν, εκεί πηγαίνεις: Όπου κοιτάζεις. Για αρχή, το σημαντικό είναι να εντοπίζεις τη γόμα και να μάθεις να την αποφεύγεις. Βρεγμένη, γλιστράει σαν λίπος.

...και πράξη

Όταν σου λένε, «μην αγχώνεσαι για την βροχή, θα ξεκινήσεις με το πιο φιλικό αυτοκίνητο» και εννοούν ένα τσιρκίντο V8 με 420 ίππους, ακούγεται κάπως. Ξεκινάμε με τον Antony στο τιμόνι της M3. Για να μου δείξει στην πράξη και με ρυθμό όσα λέγαμε νωρίτερα περπατώντας στην πίστα.

Βγαίνουμε από το pit lane και βουτάμε κυριολεκτικά στα βαθιά. Η βροχή έχει δυναμώσει, οι υαλοκαθαριστήρες της BMW δεν προλαβαίνουν, η άσφαλος κρατά δυο δάχτυλα νερό. Ο οδηγός μου αντιδρά ψύχραιμα στην τρομακτική υδρολίσθηση λίγο πριν την Eau Rouge. Δεν

ξέρω αν είναι καλύτερο ή χειρότερο που κάθομαι δεξιά.

Με ξενίζει κάπως το στιλ του. Φανταζόμουν ότι θα έπρεπε να είναι πιο «ευγενικός» με το αυτοκίνητο. Αντιθέτως, είναι επιθετικός στα φρένα και στο turn-in. Δεν αναζητά την πρόσφυση ψηλαφιστά. Είτε την αντιλαμβάνεται πολύ διαφορετικά από μένα είτε λόγω της εμπειρίας του ξέρει ότι είναι εκεί. Και απλώς την αξιοποιεί.

Ύστερα από δύο γύρους αλλάζουμε θέσεις. Συνεχίζει να μου εξηγεί πράγματα και ταυτόχρονα παρατηρεί τι μπορώ να κάνω, σταθμίζει το επίπεδο μου.

Είχα καιρό να οδηγώ μια M3 και την απολαμβάνω σχεδόν συγκινημένος. Αυτή είναι ίσως η τελευταία μου ευκαιρία να νιώσω το φτερούγισμα των οκτώ πεταλούδων, την αιχμηρή σαν κεντρί απόκριση στο γκάζι, την αλλαγή στον τόνο της μελωδίας αυτού του καταπληκτικού V8, καθώς στροφάρει από το μηδέν ως το άπειρο. Το μακρύ μεταξόνιο, η φιλικότητα της κλασικής διάταξης κινητήρας εμπρός-κίνηση πίσω και πάνω από όλα αυτό το μαγικό μπλοκέ που βγάζει τη γλώσσα στους νόμους της Φυσικής κάνουν τον έλεγχο ένα απολαυστικό παιχνίδι και με βοηθούν να κάνω καλή πρώτη εντύπωση στον δάσκαλό μου. Με την ευκαιρία, παρατηρώ ότι η συμβατική ανάρτηση που χρησιμοποιεί το συγκεκριμένο αυτοκίνητο δεν έχει τίποτα να ζηλέψει από την ηλεκτρονικά ελεγχόμενη, τουλάχιστον στην πίστα και στο σπορ άκρο του φάσματος λειτουργίας.

Επιστρέφουμε στα pits, για να πέσουν οι παλμοί, να ανακεφαλαιώσουμε και να περάσουμε στη δεύτερη φάση. Από εδώ και πέρα μόνος μου. Στο τιμόνι της Cayman S. Για την οποία είχα ακούσει πολλά αλλά δεν



Η εμπιστοσύνη στην Cayman με βοήθησε να βρω τον στενό διάδρομο με την καλύτερη πρόσφυση, μεταξύ της γόμας και των κερμπ

την είχα οδηγήσει ποτέ. Και η οποία, αμέσως μετά την M3 μοιάζει πούπουλο.

Σε αυτό το σκέλος εστιάζω στο κατηφορικό κομμάτι. Στην Brussels πρέπει να δοκιμάσω τη γραμμή σχήματος V. Να φρενάρω δηλαδή αργά, αρκετά μετά την ταμπέλα των 100, πράγμα που άργησα να κάνω ακόμη και στο στεγνό, τον Ιούλιο με την 4S. Και να κλώω την πίστα διγαγώνια. Να κλειστά νωρίς στο πρώτο κερμπ, να αφήσω το αυτοκίνητο να ξεθυμάνει, ανοίγοντας λίγο την τροχιά στη μέση του τόξου, και να κλείσω ξανά στο τέλος.

Μου πήρε κάμποσους γύρους και η Cayman με βοήθησε να βρω την αυτοπεποίθηση να το κάνω. Τιμόνι μαγνητικός τομογράφος, απόλυτο ζύγισμα, αλλά και πολύ φαρδιά γκρίζα ζώνη να χωρίζει την απώλεια πρόσφυσης από την καταστροφή. Η υποστροφή είναι άγνωστη έννοια, ενώ με το μηχανικό μπλοκέ και την τηλεπαθητική απόκριση στο γκάζι διορθώνεις με το ελάχιστο κόστος στο χρονόμετρο και το μέγιστο χαμόγελο στο πρόσωπο.

Η εμπιστοσύνη στην Cayman με βοήθησε να βρω την ανοιχτή γραμμή με την καλύτερη πρόσφυση στο στενό διάδρομο μεταξύ της γόμας και των εξωτερικών kerbs στην Rouhoh. Ο Antony που παρακολουθούσε από κάπου φώναζε ότι αργά να ξεκλειδώσω το τιμόνι ύστερα από την πρώτη κορυφή και δεν αφήνω τη φόρα να με οδηγήσει. Μιλούσε για απόκλιση λίγων εκατοστών, όπως θα μου εξηγήσει αργότερα, αποκαθιστώντας την κλονισμένη αυτοπεποίθησή μου, αλλά, συνέχισε, «... εδώ κυνηγάμε να διορθώσουμε τις λεπτομέρειες».

Στη διάρκεια του μεσημεριανού διαλείμματος μου αποκαλύπτει την έκπληξη. Έχουν μόλις έρθει τα δύο BAC Mono της RSR κι αν θέλω, λέει, μπορώ να οδηγήσω



Γράφημα ιδανικού φρεναρίσματος... στο χέρι



Οι πρώτοι γύροι ήταν πραγματικά βουτιά στα βαθιά



Στην αρχή πήρε ο Antony το τιμόνι για μου δείξει στην πράξη και με ρυθμό όσα είπαμε νωρίτερα στο track walk

Αγωνιστική φόρμα και... γόβες; Έχουν υπάρξει και χειρότερα, λέει ο Ron. Άντρας, με τούρκικη βράκα, στρινγκ και σανδάλια. Καλύτερο feeling, έλεγε...



Ατμόσφαιρα αγώνα στα πιτ και στο μπάκετ της πολεμικής GT3 RS



Κάθε τόσο επιστροφή στο box και ανάλυση της κάθε λεπτομέρειας στο χάρτη

γήσω το ένα. Το BAC είναι ό,τι λέει το όνομά του. Ένα μονοθέσιο F3 και βάλε, χωρίς τις φτερούγες, με άδεια κυκλοφορίας για το δρόμο. Είναι εξαιρετικά σπάνιο, δεν το εμπιστεύονται σε οποιονδήποτε. Οπότε μάλλον πάμε καλά.

Mind games

Έχοντας πια χτίσει μια σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ μας, ο Antony, εγώ και η ίδια η πίστα, προχωράμε κεφάλαιο. Χρησιμοποιώντας μια ready to race Porsche 911 GT3 RS, με σταθερά μπάκετ, ζώνες έξι σημείων, πυρόσβεση και roll cage, έχει φτάσει η ώρα να επιτεθώ στην Eau Rouge. Ο εκπαιδευτής μου υποστηρίζει ότι όπως τρώγοντας έρχεται η όρεξη, έτσι πιέζοντας ανακαλύπτεις την πρόσφυση. Πρέπει λέει να μην φρενάρω πριν αλλά μέσα, στον πάτο της, ώστε να φορτίσω στο μέγιστο τον εμπρός αριστερό τροχό. Ως ένα βαθμό ακούγεται λογικό. Βέβαια, με το αυτοκίνητο τόσο πιεσμένο, αυτή η μεταφορά βάρους είναι σαν να παίζεις γκολφ με απασφαλισμένη χειροβομβίδα. Πρόκειται για άσκηση θάρρους και τεχνικής. Και η επιλογή αυτοκινήτου κάθε άλλο παρά τυχαία είναι. Η 911 με το ελαφρύ ρύγχος απαιτεί αυτό το χειρισμό, ειδικά στο βρεγμένο.

Όσο εκπληκτικό αυτοκίνητο κι αν είναι η Cayman S σε κάθε τερν, η 911 θα είναι πάντα το κάτι παραπάνω. Σαν προσωπικότητα πρώτα από όλα. Η GT3 RS με το cage και τα σταθερά μπάκετ σε βάζει αμέσως στο mood να ξεπεράσεις τις συμβατικές οδηγικές συνήθειές σου. Σου δίνει αυτό το κάτι παραπάνω σε αυτοπεποίθηση για να τολμήσεις ό,τι μέχρι εκείνη την στιγμή δεν φανταζόσουν. Το τιμόνι, το κιβώτιο, τα πεντάλ, όλα έχουν ξερή αγωνιστική αίσθηση. Όλα λειτουργούν σαν να είναι προσαρμοσμένα στα άκρα σου. Το ίδιο και ο κινητήρας, με τις ενεργές βάσεις που σφίγγουν αποτρέποντας την όποια ταλάντωση στο πάτα άσε του γκαζιού.

Δεν οδηγείται με τη χαλαρότητα που χειρίζεσαι την Cayman. Θέλει περισσότερη δύναμη στο σώμα και στο μυαλό. Η μικρή αποσταθεροποίηση, κάθε φορά που παίρνεις το χέρι από το τιμόνι και μαζί ένα μέρος από την προσοχή σου για να δουλέψεις το βαρύ λεβιέ, είναι η πιο πειστική απόδειξη της αποτελεσματικότητας των ημιαυτόματων με τα αυτιά στο τιμόνι. Και ταυτόχρονα μια ακόμη πρόκληση που κάνει την οδήγηση πιο συναρπαστική.

Την πρώτη φορά που δοκίμασα σχεδόν έκλεισα τα μάτια, βέβαιος ότι θα τρυπήσω την κερκίδα. Την δεύτερη λίγο καλύτερα, την τρίτη θυμήθηκα το βασικότε-

ρο. Να κοιτάζω εκεί που θέλω να πάω, στην κορυφή του λόφου. Παίρνοντας το βλέμμα μακριά από το αδιέξοδο, αυτομάτως το μυαλό απεγκλωβίζεται και δίνει τις κατάλληλες εντολές. Κοιτάζοντας μακριά έδωσα χώρο και χρόνο στον εαυτό μου. Είδα το πέρασμά μου από πριν, σαν σκηνή από ταινία προσεχώς. Ήταν σαν να έβαλα «λαγό» τον ίδιο μου τον εαυτό, και είπα αφού μπορεί αυτός, μπορώ κι εγώ.

Παράσταση για έναν ρόλο

Χτίζουμε τον τέλειο γύρο, τουλάχιστον για τις δεδομένες συνθήκες, βήμα βήμα. Η γνώση σε ορισμένα σημεία είναι απόλυτα εξειδικευμένη για την συγκεκριμένη πίστα. Αλλά στην προέκτασή τους, οι συμβουλές του Ron και του Antony έχουν εφαρμογή σε κάθε χάραξη. Πίσω από συγκεκριμένα παραδείγματα, υπάρχει ένα ολόκληρο σκεπτικό, μια μεθοδολογία βάσει της οποίας «ξεκλειδώσεις» μια δύσκολη πίστα.

Πλησιάζουμε στο τέλος της μέρας, έχει σταματήσει να βρέχει εδώ και 20 λεπτά περίπου κι έχουμε ακόμη δύο sessions. Μόλις έχω δεθεί στη Lotus, ο Ron με πλησιάζει αγχωμένος. «Σε παρακαλώ, αν αρχίσει πάλι να βρέχει κόψε αμέσως. Και να γυρίσεις αμέσως στα pits. Δη-



λαδή, έτσι κι αλλιώς ύστερα από έναν δύο γύρους γύρα στα pits, ακόμη κι αν δεν βρέξει». Μου κάνει εντύπωση, διότι από το πρωί δεν είχε δείξει να ανησυχεί για κανένα άλλο από τα αυτοκίνητα που οδήγησα. Ούτε μου είχε πει τίποτα παρόμοιο.

Λίγο νωρίτερα οδηγούσα το BAC Mono, πράγμα που μάλλον αδικεί τη Lotus. Η ανάρτηση είναι σχετικά μαλακή, προσδίδοντας φιλικότητα στο πλαίσιο. Το τιμόνι είναι ελαφρύ, αλλά νιώθεις να σε βομβαρδίζει με πληροφορίες. Το μπροστινό ακολουθεί τη γραμμή που επιλέγεις όπως η βελόνα του πικάπ τις αυλακίες στο βινύλιο. Στις γρήγορες καμπές, η ισορροπία είναι ιδανική και η συμπεριφορά, τηρουμένων των αναλογιών, φιλική. Το γέμισμα του κομπρέσορα χαμηλά έχει κάνει τον 2ZZ της Toyota από την Celica T-Sport πιο ομοιογενή. Ο λεβιές είναι επίσης ελαφρύς, με κοντές διαδρομές, αλλά όχι ιδιαίτερα ακριβής στην επιλογή των ζυγών σχέσεων, τουλάχιστον στο συγκεκριμένο αυτοκίνητο. Και πάνω που έχω αρχίσει κάπως να βρίσκω τους αυτοματισμούς ανοίγουν οι ουρανοί. Χωρίς οροφή και κυρίως... παρμπρίζ, από την Eau Rouge ως και την Stavelot δεν βλέπω μπροστά μου από την βροχή. Πώς διάολο τα οδηγούν στους αγώνες;

Από το Bus Stop και κάτω, ο καιρός είναι τελείως διαφορετικός, σαν να αλλάζεις χώρα. Τόσο που για μια στιγμή σκέφτομαι να κάνω πως δεν κατάλαβα και να συνεχίσω έναν γύρο ακόμη, αλλά ευτυχώς δεν υπέκυψα στον πειρασμό. Όταν επέστρεψα στα pits, ο Ron ήταν ήδη ανεβασμένος στο pitwall και από μακριά μου έδειχνε το box της.

«Μπορεί να σου συγχωρήσει την έξοδο με οποιοδήποτε αυτοκίνητο. Αν γρατζουνίσεις αυτό θα σου κόψει τα π@π@ρια», ήταν η σαφής εξήγηση που πήρα από όλους. Είναι «το μωρό του», στημένο ακριβώς στα μέτρα του και γι' αυτό δεν θέλει να το οδηγή κανείς άλλος. Από μόνος του όμως μου προτείνει να με πάει εκείνος μια βόλτα. Τσως για να σκίσω το δίπλωμά μου. Ο τύπος έχει με τη Lotus στο βρεγμένο πάνω κάτω τα χιλιόμετρα που είχα τον Ιούλιο στο στεγνό με την 4S. Και ακόμη μικρότερες αποστάσεις φρεναρίσματος. Δουλεύει με μαεστρία την τεχνική μύτη τακούνη και κάνει να μοιάζει απίστευτα εύκολο αυτό που με τρόμο προσπαθούσα να κάνω νωρίτερα. Πιέζει πολύ στην είσοδο, βιδώνει με ένα μαγικό τρόπο το ρύγχος της μικρής Lotus, περνά νωρίς, επιθετικά στο γκάζι και ελέγχει με μαεστρία την ουρά ώστε να το ευχαριστηθεί και να με εντυπωσιάσει





Οι εμπρός τροχοί της Lotus 2-Eleven ακολουθούν τη γραμμή, όπως η βελόνα του πικάβι τις αυλακίες στο βινύλιο

χωρίς από την άλλη να θυσιάζει τίποτα σε σχέση με το χρονόμετρο.

Τελευταία ευκαιρία

Ρωτώ τον Antony τι θα έπρεπε να κάνουμε ακόμη αν σε ένα μήνα έπρεπε να τρέξω έναν αγώνα στο Spa. «Το δυσκολότερο κομμάτι» μου εξηγεί, «είναι τα φρένα». «Πολύ κόσμος κάνει το λάθος να κλωτσάει απότομα το πεντάλ. Στα μονοθέσια, λόγω του downforce και της πολύ σκληρής ανάρτησης που δεν επιτρέπει μεταφορά βάρους κατά τη διαμήκη άξονα, αυτό είναι σωστό. Στα συμβατικά αυτοκίνητα όμως ή σε αγωνιστικά που είναι κοντά σε προδιαγραφές στα αυτοκίνητα δρόμου, αυτό είναι λάθος. Η απότομη και βίαιη μεταφορά βάρους προς τα εμπρός δημιουργεί επιπλέον αδράνεια».

Και τότε βγάζει ένα χαρτί, ζωγραφίζει μια ζώνη φρεναρίσματος και την χωρίζει στα τρία. Το πρώτο κομμάτι είναι το μικρότερο, το δεύτερο καταλαμβάνει το 80% περίπου και το τρίτο ένα 7-8% της απόστασης. Με αυτό θέλει να μου δείξει ότι στα πρώτα λίγα μέτρα του φρεναρί-

σματος πρέπει η δύναμη που ασκείται στο πεντάλ να είναι αποφασιστική αλλά προοδευτική. Στη δεύτερη φάση πιέζουμε με όλη μας τη δύναμη, πριν χαλαρώσουμε την πίεση στην τρίτη ζώνη ώστε να αποφύγουμε το μπλοκάρισμα ή να εφαρμόσουμε την τεχνική trail braking. Το φρενάρισμα δηλαδή μέχρι βαθιά μέσα στην στροφή.

«Στα φρένα κρύβεται πολύς χρόνος. Αν έπρεπε να τρέξεις θα δουλεύαμε πολύ πάνω σε αυτό και στο κενό διάστημα που μεσολαβεί μέχρι το πόδι να ξαναπάει στο γκάζι». Ενώ ρυθμίζω τη θέση οδήγησης της McLaren, ο Ron προσφέρεται να συνοδηγήσει μαζί μου για μερικούς γύρους. Και μου αλλάζει για άλλη μια φορά την προσέγγιση στην La Source. Το μεγάλο πλάτος στην έξοδο υποτίθεται επιτρέπει να κλείσεις χωρίς και να πατήσεις, επίσης χωρίς, γκάζι. Εκείνος ωστόσο επιμένει σε μια γραμμή που απαιτεί να μείνεις τέρμα αριστερά στην ευθεία μέχρι το τελείωμα του εξωτερικού κερμυ, να αφήσεις πίσω σου ουσιαστικά την κορυφή στα δεξιά και στη συνέχεια, διαγράφοντας μια γωνία 100 μοιρών να σημαδέψεις το apex, αρχίζοντας από εκεί να ξεκλει-

Το Brake Steer της McLaren κάνει τη διαφορά σε πίστες με γρήγορες καμπές, όπως το Spa. Είτε μιλάμε για το παρελθόν και τη Formula 1 είτε για το σήμερα και τα αυτοκίνητα δρόμου



δώσεις το τιμόνι, αφήνοντας το ρόλο τη διεύθυνσης στο γκάζι. Το ιδανικό πέρασμα είναι σύριζα στον τοίχο, κι αν τους να λένε ότι τα κερμυ στο βρεγμένο γλιστράνε.

Ο τρόπος που η McLaren μαζεύει χιλιόμετρα και η βροχή που δυνάμωσε για άλλη μια φορά, δεν συνιστούν τις ιδανικές συνθήκες για πειράματα με τα φρένα στο όριο. Η γραμμικότητα του πεντάλ και τα κεραμικά υλικά έχουν γραμμική απόδοση και αγωνιστική αντοχή, αλλά τα Pirelli πνίγονται σε – κάτι παραπάνω από – μια κουταλιά νερό. Τα ηλεκτρονικά κάνουν εξαιρετική δουλειά στη διαχείριση της πρόσφυσης. Ο έλεγχος είναι υπόθεση μισής στροφής του τιμονιού, από το «παρά» έως το «και τέταρτο» σε σχέση με την θέση της ευθείας. Τα υπόλοιπα γίνονται με το γκάζι και κυρίως με το μυαλό.

Στις γρήγορες καμπές καταλαβαίνεις γιατί φτάνουν τα αυτοκίνητα σαν αυτά. Και αναγνωρίζεις ότι η μεταφορά τεχνολογίας από την F1 δεν είναι απλώς λόγια του μέρκετινγκ. Το Brake Steer κάνει θαύματα στην Rouhoh, όπως ακριβώς θα λειτουργούσε στο ίδιο σημείο προσαρμοσμένο στην MP4-12 του Hakkinen και του Coulthard. Επιταχύνοντας από την Stavelot προς Blanchimont, το κοντέρ φλερτάρει με τα 220 km/h. «Turn-in για το πρώτο σπάσιμο κάτω από την σιδερένια γέφυρα, χωρίς να σηκώσεις» φωνάζει ο Ron. Αφού μου εμπιστεύεται τη ζωή του, δεν μπορώ να μην εμπιστευτώ τη δική μου στα ίδια μου τα χέρια και στην εμπειρία του. Κρατάω την ανάσα μου και βουτάω. Ανοίγω ξανά, φρενάρω και ορμάω στην Blanchimont όπως ποτέ μέχρι εκείνη τη στιγμή, παλεύοντας με το κτήνος και τους φόβους μου. Βγήκα ζωντανός, αλλά με την βοήθεια των ηλεκτρονικών, κακά τα ψέματα. Το πρόγραμμα Race δεν έχει σχεδιαστεί να σε κρατά στο δρόμο, αλλά στην αγωνιστική γραμμή. Και κάνει αυτό ακριβώς που υπόσχεται.

Με τη μία;

Φυσικά, όχι! Δεν γίνεται οδηγός αγώνων παρακολουθώντας ένα σεμινάριο αγωνιστικής οδήγησης. Χρειάζεται διαρκής εξάσκηση, που στο τελικό της στάδιο θα περιλαμβάνει προσομοίωση αγώνα με τους εκπαιδευτές, καθώς και σύγκριση χρόνων και δεδομένων τηλεμετρίας



as. Το σίγουρο είναι ότι οι άνθρωποι της RSR διαθέτουν τη γνώση, την εμπειρία, το κύρος, την τεχνογνωσία, τα μέσα και τα παλμαρές για να υποστηρίξουν μια ακαδημία αγωνιστικής οδήγησης υψηλού επιπέδου. Δεν μιλάμε θεωρητικά, αλλά με στοιχεία. Υπάρχουν άνθρωποι που ύστερα από ένα χρόνο εκπαίδευσης και χωρίς προηγούμενη εμπειρία κέρδισαν αγώνα στο Nurburgring.

Κάπως έτσι έφτασε η ώρα που ο Ron ανοίγει ένα μπουκάλι κρασί και υψώνει το ποτήρι του προς όλους. Τα φώτα που δίνουν την εκκίνηση του GP είναι κόκκινα, το ίδιο και το φανάρι στο τέλος του pit lane. Ευχαριστούμε θερμά την RSR για την εμπειρία και την ιδανική φιλοξενία. ☺

Με τον Ron στη McLaren λίγο πριν την αποφοίτηση



Παραίσθηση

Αυτό το μονοθέσιο με μόλις 1,9 kg/PS είναι η πιο ακραία, εγγκεντρική και απολαυστική έκφραση της έννοιας του «αυτοκινήτου δρόμου»

του Μιχάλη Γεωργιάδη
φωτογραφίες Θανάσης Κουτσογιάννης

Αλλάζω στη μικρή τουαλέτα του box πιο γρήγορα κι από τον Σούπερμαν στον τηλεφωνικό θάλαμο και στέκομαι αμήχανα μπροστά στο BAC που περιμένει στην άκρη του pit lane. Σχεδόν δεν νιώθω τη βροχή. Μια ομπρέλα καλύπτει το άνοιγμα του κόκπιτ, προσθέτοντας μία ακόμη στη σειρά των παραισθήσεων που βιώνω από την στιγμή που άκουσα τις λέξεις «μονοθέσιο» και «Spa» στην ίδια πρόταση.

Ασυναίσθητα ρουφάω την κοιλιτά μου. Θα χωρέσω; Μόνο αυτό σκέφτομαι. Ναι! Ακόμη κι αν χρειαστεί να με πατήσει ο Θανάσης στο κεφάλι για να σφηνώσω. Δεν έχεις πολλές ευκαιρίες στη ζωή να οδηγήσεις ένα μονοθέσιο κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από ανθρακονήματα, με 520 άλογα στον τόνο. Και μάλιστα εδώ, στο Spa, στην καλύτερη πίστα του κόσμου. Αν δεν είναι φάρσα και δεν με έχουν εγκλωβίσει στο περιβάλλον του επόμενου Gran Turismo, σίγουρα έχω αρχίσει να έχω παραισθήσεις.

Δεν υπάρχει τίποτα πιο φουτουριστικό με τέσσερις τροχούς από το BAC Mono. Όπως παραδέχεται ο Ian Briggs, επικεφαλής σχεδιασμού και συνιδρυτής μαζί με τον αδελφό του Neill της Briggs Automotive Company, πριν αρχίσουν να τραβούν τις πρώτες γραμμές μελέτησαν ταινίες επιστημονικής φαντασίας, διαστημόπλοια, ρομπότ και αεροσκάφη. Υπάρχει όμως και κάτι συναισθηματικό στη σχεδίασή του. Χωρίς εμφανή αεροδυναμικά βοηθήματα, το σχήμα του ρευστό, σε κίνηση. Μπορείς να το πεις μέχρι και όμορφο. Ειδικά αν σε λίγο πρόκειται να στο παραχωρήσουν για δοκιμή... Δεν του φαίνεται, αλλά βγάζει πινακίδες κυκλοφορίας για χρήση σε δημόσιο δρόμο.

Γλυπτό

Πυρήνας της κατασκευής είναι ένα μονοκόκ από ανθρακονήματα, χτισμένο σύμφωνα με όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας της FIA για μετωπικές και πλάγιες συγκρούσεις. Όχι πως έχει ιδιαίτερη σημασία, αλλά έτσι, για να περάσει η ώρα, παρατηρώ ότι η συναρμογή των πάνελ του αεροδυναμικού καλύμματος και των φτερών είναι εξαιρετική. Και το κόκπιτ απίστευτα ποιοτικό. Το κείλος του ανοίγματος της μπανιέρας είναι ντυμένο με ένα λεπτό αφρώδες προστατευτικό και αδιάβροχο δέρμα σουέντ με πολύ προσεγμένη ραφή. Το ίδιο και το προσκέφαλο, κάτω από το air scoop, αλλά και κάποια κομμάτια μέσα στην μπανιέρα. Κατά τα άλλα, κυριαρχεί το γυμνό κάρμπον, όπως στα





αγωνιστικά μονοθέσια. Καθώς το μάτι πέφτει πάνω στο ρυθμιστή της κατανομής των φρένων και στο τετράγωνο αποσπώμενο τιμόνι με την ψηφιακή οθόνη, τα διάφορα κουμπιά και τα αλουμιένια paddles, νιώθω να βυθίζομαι όλο και πιο βαθιά στον κόσμο των παραισθήσεων. Το κάθισμα είναι φυσικά σταθερό, της Tillett. Το μόνο που ρυθμίζεται, αν έχεις εργαλεία και μηχανικό, είναι η θέση των πεντάλ.

Το ελαφρύ αεροδυναμικό κάλυμμα, φτιαγμένο επίσης από ανθρακονήματα, αφήνει σε κοινή θέα κάποια μηχανικά μέρη. Το κιβώτιο και η ανάρτηση μοιάζουν γλυπτά κοσμήματα σμιλευμένα σε μπλοκ πολύτιμων μετάλλων. Εξυπηρετούν εξίσου την πρόθεση των δημιουργών του BAC Mono για υψηλή αισθητική και μηχανολογική τελειότητα.

Το σασμάν είναι της Hewland, δάρι, ημιαυτόματο. Οι αλλαγές γίνονται από ένα πνευματικό σύστημα, που βασίζεται σε ένα κύκλωμα συμπιεσμένου αέρα.

Η ανάρτηση αποτελείται από διπλά ψαλίδια σε κάθε γωνιά, ράβδους ώσης και αμορτισέρ της SACHS που συνδυάζονται με ελατήρια της Eibach, οριζόντια τοποθετημένα κατά μήκος πάνω στο σασί. Όλοι οι βραχίονες είναι μελετημένοι αεροδυναμικά, έτσι ώστε να επηρεάζουν στο ελάχιστο δυνατό τη ροή του αέρα γύρω από το αυτοκίνητο. Ενοεείται πως το ύψος, η σκληρότητα και η γεωμετρία είναι πλήρως ρυθμιζόμενα.

Φαντασίωση

Καθώς ο Antony Ashley της RSR σε ρόλο μηχανικού αγώνα μου δίνει τις τελευταίες οδηγίες λίγο πριν μπω στο κόκπιτ, η φαντασίωση περνά στην επόμενη φάση.

«Συμπλέκτη μόνο για την 1η και όση ώρα η μπάρα της θερμοκρασίας είναι μπλε. Ύστερα τον ξεχνάς», ήταν τα τελευταία του λόγια.

Οι πιλότοι έχουν αρκετές προκαταλήψεις, μια από αυτές είναι η πλευρά από την οποία μπαίνουν στο μονοθέσιο. Εγώ πάω από τα αριστερά διότι έτσι έχω συνηθίσει να μπαίνω σε αυτοκίνητο, σηκώνοντας το δεξί πόδι. Πατάω και με τα δύο, πιάνομαι από τα πλαϊνά και αφήνω τα πόδια να γλιστρήσουν προς τα εμπρός. Πόσες φορές δεν έχω ονειρευτεί αυτήν ακριβώς την κίνηση...

Προς μεγάλη μου έκπληξη ΧΩΡΑΩ! Χωράω; Ε, περίπου. Τα πεντάλ είναι στην ιδανική απόσταση, το κάθισμα είναι όπως ακριβώς θα το ήθελα στη λεκάνη, οι ζώνες έχουν κι άλλο περιθώριο, για κάποιον με μεγαλύτερη κοιλιά.

Αλλά το πλάτος στους αγκώνες και τους ώμους είναι οριακό. Με δύο χέρια στο τιμόνι, μπορώ να το δουλεύω το πολύ μέχρι 60-70 μοίρες προς κάθε κατεύθυνση. Ούτε μισή στροφή. Ελπίζω να φτάνει.

Όλα OK!, γνέφω στους μηχανικούς και βάζοντας το δείκτη στο πλήκτρο αφής στο κέντρο του τιμονιού δίνω ζωή στον ατμοσφαιρικό 4κύλινδρο Cosworth που είναι απευθείας βιδωμένος πάνω στο κάρμπον μονοκόκ. Η κοινή εξάτμιση δίνει ένταση και ξερή αγωνιστική χροιά στον ήχο. Βρίσκει εύκολα ραλαντί, παρά την ειδική ισχύ των 122 ίππων. Όση ώρα περιμένω ακίνητος να ζεσταθούν τα λάδια, νιώθω ένα γλυκό μούδιασμα να ανεβαίνει από τη βάση της σπονδυλικής στήλης προς τον αυχένα.

Στη βάση του είναι Ford Duratec, αλλά με τη φροντίδα της Cosworth έχει αποκτήσει ξηρό κάρτερ, σφυρήλατες μπιέλες και πιστόνια, εξελιγμένες ροϊκά κεφαλές, τέσσερις πεταλούδες και εισαγωγή ram air από ανθρα-

Κάθε κομμάτι του BAC εκφράζει το πάθος των δημιουργών του για υψηλή αισθητική και μηχανολογική τελειότητα



Το κόκπιτ διαφέρει από αυτό ενός μονοθεσίου F1 μόνο στο φινίρισμα, που εδώ είναι σχολαστικά προσεγμένο. Και στις διαστάσεις, αφού χωρά κάποιον όπως εμένα

Το κιβώτιο είναι δομικό στοιχείο του σασί, όπως στην F1



Το αεροδυναμικό κάλυμμα είναι φτιαγμένο από ανθρακονήματα, όπως και το μονοκόκ σασί



Οι βραχίονες της ανάρτησης είναι μελετημένοι αεροδυναμικά. Το ίδιο και το πάτωμα





Ποιος δεν έχει ονειρευτεί αυτή την κίνηση...



Αντίθετα με ό,τι φαντάζεται κάποιος κοιτάζοντάς το, είναι φιλικό στο όριο

κονήματα. Η αναβάθμιση στο hardware μεταφράζεται σε απόδοση και κυρίως προσωπικότητα καθαρόαιμου. Άμεσα συνδεδεμένη όχι μόνο με τους 280 ίππους στις 7.700 rpm, αλλά με την ακαριαία απόκριση στο γκάζι και τον επικό ήχο λίγο πριν γεμίσει η μπάρα του στροφομέτρου στην ψηφιακή οθόνη του τιμονιού.

Κρίση πανικού

Το κούμπωμα της 1ης ακούγεται σαν βολή αεροβόλου. Ο συμπλέκτης δεν είναι ιδιαίτερα βαρύς, αλλά είναι απότομος, θέλει προσοχή. Με λίγο γκάζι παραπάνω γλιτώνω το ρεζιλίκι και κατηφορίζω καθισμένος ή καλύτερα ξαπλωμένος, δέκα πόντους πάνω από την άσφαλο. Η προοπτική από εδώ κάτω ξενίζει. Το μόνο σημείο αναφοράς είναι οι εμπρός τροχοί. Η ατμόσφαιρα μέσα στο κράνος αντιφατική. Ευτυχισμένος ήδη, έχοντας διανύσει μόλις 30 μέτρα, ξαναμμένος και ανυπόμονος να ζήσω την εμπειρία από τη μία. Και από την άλλη αγχωμένος, φοβισμένος καλύτερα, καθώς οι ουρανοί ανοίγουν μαζί με το pit lane. Τούτο το πράγμα δεν έχει καμιά ηλεκτρονική ασπί-

δα προστασίας κι εγώ είμαι με τα χέρια κυριολεκτικά δεμένα. Τόσο που δεν μπορώ καλά καλά να στρίψω την κλειστή δεξιά στο τέλος του διαδρόμου που θα με φέρει στην κατηφορική ευθεία προς την Eau Rouge.

Οι πρώτοι τέσσερις πέντε γύροι είναι πραγματικό Βατερλό. Ο κραδασμός, η βαβούρα, η δυνατή βροχή, η εντύπωση ότι είμαι αόρατος και ευάλωτος καθισμένος εκεί κάτω με αποσυντονίζουν. Σχεδόν χάνω την αίσθηση του χρόνου, της ταχύτητας και της απόστασης. Το αυτοκίνητο είναι τελείως διαφορετικό σε σχέση με ό,τι άλλο έχω οδηγήσει. Το τιμόνι είναι βαρύ, τα πεντάλ επίσης, το σασμάν... αδυσώπητο. Το ξέρω ότι πάω αργά, αλλά φοβάμαι ότι αν πιέσω το γκάζι μισό πόντο ακόμη θα ξυπνήσω το τέρας που κοιμάται. Και με τα χέρια δεμένα, δεν νιώθω σε θέση να ανταποκριθώ.

Drive through

Ρίχνω στον εαυτό μου μια ποιή drive through για να ξεμπλέξω από το κυκλοφοριακό που μάλλον εγώ είχα δημιουργήσει και πάμε πάλι...



Γράφει 0-100 km/h σε μόλις 2,8". Παρόλα αυτά η δύναμη απλώνεται προοδευτικά και δεν εκθέτει το πλαίσιο



Η βροχή έχει σταματήσει, η πίστα αργεί φυσικά να στεγνώσει, αλλά σίγουρα το σπρέι είναι λιγότερο και η ορατότητα καλύτερη. Σταδιακά ξαναβρίσκω την αυτοπεποίθησή μου και ανεβάζω ρυθμό προσπαθώντας να εφαρμόσω ό,τι έμαθα στην RSR Driving Academy. Στόχος, πέρα από την εμπειρία, να ξεπεράσω τα όρια που είχα βάλει νωρίτερα με τα «συμβατικά» αυτοκίνητα, ακόμη και με την McLaren.

Ψύχραιμος πλέον, ανακαλύπτω ότι πρόκειται για όπλο με τρομακτική αναλογία kg/PS, όχι όμως φονικό. Τουλάχιστον όχι για το χειριστή του. Το γκάζι έχει βάθος και διάρκεια, αλλά η δύναμη αποδίδεται ομαλά και σε καμία περίπτωση δεν εκθέτει το πλαίσιο. Αν πιστέψω την BAC, το 0-100 km/h γίνεται σε μόλις 2,8". Highlight της εμπειρίας ο τρόπος που καρφώνει τις ταχύτητες το Hewland με το air shifter. Κάνει τα κιβώτια διπλού συμπλέκτη να μοιάζουν αργά και... metrosexual, για να μην πω γκέι.

Το πρόβλημα όταν χρησιμοποιείς μεταφορικά κάποιες εκφράσεις για να περιγράψεις κάτι, είναι πως όταν έρχεται η ώρα να χρησιμοποιήσεις τις ίδιες αυτές εκφράσεις με απόλυτη κυριολεξία, έχουν χάσει μέρος από τη δύναμή τους.

Λοιπόν, το BAC είναι το μόνο που μπορείς να περιγράψεις ως «μεγάλο καρτ» και να ακριβολογείς. Επίσης, είναι το μόνο αυτοκίνητο που πραγματικά «το φοράς». Δεν είναι προέκταση του κορμιού σου, είναι ΤΟ κορμί σου. Και ελέγχεται απευθείας από τον εγκέφαλο και το νευρικό σου σύστημα.

Το ρύγχος σημαδεύει με ακρίβεια χιλιοστού εκεί ακριβώς που κοιτάζεις. Η πληροφόρηση που μεταφέρει το τιμόνι είναι τόσο ανάγλυφη που νομίζεις θα μπορούσες να οδηγήσεις με κλειστά μάτια, μόνο με την αφή. Καταλαβαίνεις ότι έχεις να κάνεις με ένα καθαρόαιμο από τον τρόπο που συναινεί στο trailbraking, σε μια καμπή διαρκείας με ανάποδη κλίση. Ή όταν ήδη στο όριο, θέλεις να κλείσεις λίγο ακόμη την τροχιά.

Αντίθετα με άλλες κατασκευές που ποντάρουν πολύ στην αεροδυναμική, το BAC δεν είναι απόλυτο. Βασίζεται κυρίως στη μηχανική πρόσφυση που εξασφαλίζει ο μηχανολογικός σχεδιασμός του: Το χαμηλό κέντρο βάρους,

η κατανομή 48:52 εμπρός πίσω, η αγωνιστική ανάρτηση με την ψαγμένη γεωμετρία, τα μόλις 540 kg, το μακρύ για τα δεδομένα της κατασκευής μεταξόνιο (κάτι ενδιάμεσο του μέσου όρου των σουπερμίνι και μικρομεσαίων). Μα πάνω από όλα επιδιώκει την αλληλεπίδραση με τον οδηγό. Σε προειδοποιεί για την όποια τάση, σου δίνει το χρόνο να αντιδράσεις και, όντας ιδανικά ζυγισμένο, ανταποκρίνεται με συνέπεια στις διορθωτικές κινήσεις. Η «αντιπυρική» ζώνη, το διάστημα δηλαδή που μεσολαβεί από το γλίστρημα ως την έξοδο είναι ένας ολόκληρος νέος υπέρκοσμος κόσμος. Μπορείς να ταξιδεύεις εκεί για ώρες, γράφοντας εντυπωσιακές τροχιές και πλατιά χαμόγελα.

Ψώνιο

Γύρο με τον γύρο, η απόσταση από τις ευθύνες και τα

προβλήματα της πραγματικότητας άρχισε να μεγαλώνει. Άρχισα να ξεχνώ τα περίπου €100.000 που κοστίζει το BAC Mono, όπως και το γεγονός ότι αν χρειαζόταν κάποια μεγάλη διόρθωση με το τιμόνι δεν θα ήμουν σε θέση. Αφού φτάσαμε ως εδώ με το κεφάλι ψηλά και την αξιοπρέπεια αλάβωτη, ας μην πάμε γυρεύοντας.

Αυτή τη φορά ο κόσμος στο pit lane είναι ακόμη περισσότερος. Τους τράβηξε νωρίτερα την προσοχή ο ήχος του Mono και έσπευσαν να το δουν από κοντά και να το φωτογραφίσουν. Ξαπλωμένος σε ένα μονοθέσιο που κατηφορίζει το pit lane του Spa, όντας το κέντρο της προσοχής τόσων ανθρώπων, κουρασμένος αλλά πανευτυχής, δίνω στην απόλυτη οδηγική φανταστική το ιδανικό φινάλε. Δεν θέλει και πολύ ο άνθρωπος... ☺



Κυβισμός	2.300 cc
Κύλινδροι/βαλβίδες	i4 / 16v
Τροφοδοσία	Πολλαπλός ψεκασμός, 4πετάλουδη εισαγωγή
Ισχύς	280 PS/7.700 rpm
Ειδική ισχύς	122 PS/lt.
Ροπή	28,5 kgm
Βάρος	540 kg
Kg/PS	1,9
0-100 km/h	2,8"
Τελική ταχύτητα	273 km/h
Διαστάσεις	3.952 x 1.800 x 1.110 mm
Μεταξόνιο	2.565 mm
Ανάρτηση εμπρός	Διπλά ψαλίδια, οριζόντια αμορτισέρ, ράβδοι ώσης
Ανάρτηση πίσω	Διπλά ψαλίδια, οριζόντια αμορτισέρ, ράβδοι ώσης
Φρένα εμπρός/πίσω	Αεριζόμενοι δίσκοι 295 mm AP Racing, 4πίστωνες δαγκάνες AP Racing
Λάστιχα εμπρός	205/40 R17
Λάστιχα πίσω	245/40 R17

Το όνειρο έγινε πραγματικότητα χάρη στην **RSR** που έχει αποκλειστική συνεργασία με την BAC για το Nurburgring και το Spa. Αν θέλετε να οδηγήσετε το Mono στις καλύτερες πίστες του κόσμου, πληκτρολογήστε τώρα www.rsrnurburg.com