

AMÍG A RONCSBÓL VERSENYAUTÓ VÁLIK...



A karambolos karosszéria méreteinek helyreállítása után vágják csak ki a kardántengelynek és a kipufogónak szánt helyet a padlólemezről és a tűzfalról. A következő lépés a kardánalagút elkészítése volt

A bukókeret különösen fontos, mert nem csupán a biztonságát szavatolja, hanem a karosszéria merevítésében is nagy szerepe van. A csövek csomópontjaihoz csatlakoznak a gépészetet hordozó segédkeretek is

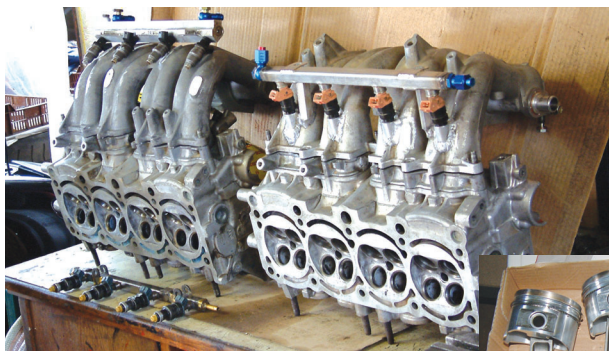


A műanyag elemek PUR habból faragott mintára készültek – csakúgy, mint a sárvédők és a motorháztető. Az üvegezés is műanyag (polikarbonát)



AZ AUTÓ AUTÓI

A Toyota Team Fodor flottája három autóból áll. Az összerékhajtású ralikrossz-versenyautóból, egy azonos dizájnnal Carina e-ből, valamint a versenyautót szállító Ikarus buszból. Nem véletlen, hogy az igazi versenyautó mellett egy hasonló is szerepel, Fodor György ugyanis mindig adott arra, hogy az utcán is versenyautóként megegyező típusú járjon. Így volt ez már porsche-korában, de Celica-korszakában is tartotta magát elveikhez, és egy összkere-



A hajtókarok és a dugattyúk kivételével változatlan a motorblokk. A hengerfej csatornáin finomították és módosult a befecskendező-rendszer is. Az eredeti négy helyett nyolc befecskendezőfűvőkán át kerül a benzín a szívócsőbe. Balra egy korábban használt, jobbra egy újabb, most fejlesztett szívócső



van mód. Előfordul, hogy az indulás estéjére elkészült versenyautóval csak néhány utcai rajtró-bára és a



A cseh Eb-futamról hazafele kikönykölt az Ikarus motorja. Azóta kicserélték; irány a következő futam

kes Toyota kupét használt utcai autónak. A Carinánál némi kompromisszumot kellett kötnie, hiszen ebből nem létezik a T4-eszel azonos technikájú. Ezért az utcai kocsinál a dizájn a hangsúlyos, mely azonos a versenyautóval. A támogatókat így nem csak a versenyeken, hanem egész évben népszerűsítik matricáikkal. A csapatszállító Ikarus egyben lakóhely és szerviz is. A nyolcszemélyes lakórész mellett

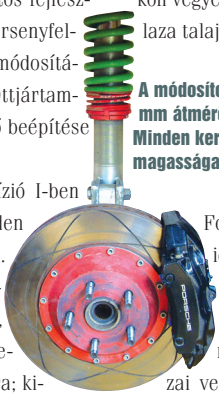
történt. Fodor György húszéves autótépítő, versenyzői tapasztalatra támaszkodhat. Beszélgetésünk során úgy tűnt, mintha igazán nem is a versenyeredmények, hanem az autók érdekelnék. Tróféáinak egy része a műhelyben porosodik, és ralikrosszbajnoki címét is csak kíváncsiságotól említi.

A Carina e T4 folyamatos fejlesztés alatt áll. Minden versenyfelkészítés egyben újabb módosításokra ad lehetőséget. Ottjártamkor éppen a benzinhűtő beépítése volt soron.

A Fodor-Toyota a Divízió I-ben indul, ahol szinte minden módosítás megengedett. A ralikrosszautók beszerelése egyébként első-, másodosztályra; kétkerék-, négykerék-hajtásra; ki-

csit vagy nagyon átalakított kocsikra tagolódnak. A legnagyobb versenyorosozat az Eb, ahol az idén tíz futamot bonyolítanak le. A két hazai pálya (Nyírád és Máriapócs) szintén 8–10 futam helyszíne évenként. Az épített pályákon vegyesen fordul elő aszfalt és laza talaj: murva, kavics, homok.

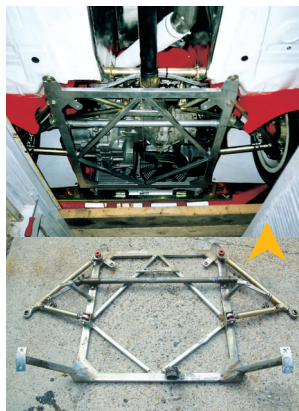
A módosított Carina kerékgagyakra 315 mm átmérőjű Brembo fékek kerültek. Minden kerékre egyforma. A rugós tag magassága a pályához állítható



Fodor György és a T4 az idén már négy, a portugál, a francia, az osztrák és a cseh Eb-futammon, továbbá három magyar versenyen indult. Az idei

EB-n pedig – egyetlen magyarként – pontot is szerzett. Az első évados Carina tehát megfelelt a cél-nak: versenyképes az Eb mezőnyében. Ez nagy teljesítmény – különösen, ha figyelembe vesszük, hogy pénz híján tesztelésre alig

funkciók ellenőrzésére marad idő, a T4 rögtön ez után a buszba kerül, és legközelebb már csak a verseny helyszínén indítják be. Ezért aztán a motorok bejáratása sem dívik a Toyota Team Fodornál.



Mérnöki produktum: az első segédkeret hordozza a motort, a váltót és a minden paraméterében állítható cső lengőkaros futóműveket is. A kereten kapott helyet az állítható keresztstabilizátor is

A megnövelt teljesítmény miatt erősebb hajtókarokat, dugattyúkat használnak. A megszorulás elkerülésére pedig lazára állítják a dugókat.

A hengerfej csatornáit csiszolták, a

vezérműtengely azonban még széria. Befecskendezőfűvőkából négy helyett nyolc spricceli a benzint a szívócsőbe.

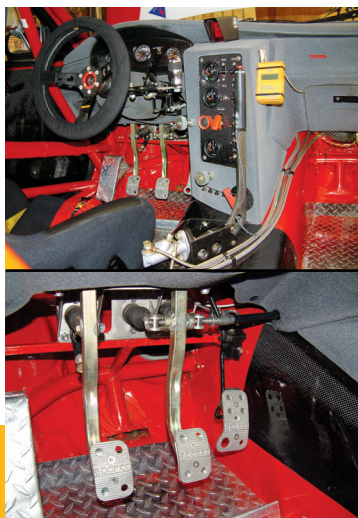
A T4 szinte minden alkatrésze szeriadarabok módosításával jött létre. Az ötfokozatú váltót szekvenciális kapcsolásra alakították át. A kerékgagyak szintén Carina-alkatrészek alapulnak. A futóművek és az azokat tartó segédkeretek azonban egyediek – éppúgy, mint a töltőlevegő-hűtő, a kipufogórendszer, a műanyag karosszériaelemek vagy a műszerfal egy része. (bővebben: www.gabris.hu)

A puzzle módjára összeállított T4 azonban egy tekintetben egységes: utolsó csavarjáig hihetetlen gondossággal, szakértelemmel válogatták, állították össze. Gyári verseny-műhelynek is becsületére válna.

HERNÁDI GÉZA



konyha és fürdő is van benne. A depóban a buszhoz csatlakozható halméteres sátor ad helyet a versenyautónak is. A korábban BKV-nál szolgáló busz hatfokozatú kézi váltót és hosszú diffit kapott, hogy hosszú távra is alkalmas legyen.



Versenyautóknál ritka az a gondosság, ahogy a Carina T4 belsejét kiviteleztek. Az egyedi elemekkel is kiegészített műszerfal felületét flokkolták (utólagosan felvitt textilbevonat). A hátrébb került pedálsor is egyedi, a fékkörök közti erőelosztás a műszerfalról állítható



Kézrel vágott mintázatú, Avon vagy Kumho gumikat használnak a ralikrosszversenyeken. Az abroncsok oldalala erős, hogy bírják a gödörket, futófelületük lágy, hogy minél jobban tapadjanak