

Fotele rajdowe, podobnie jak pozostałe akcesoria stanowiące wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa kierowcy i pilota, poddawane są coraz bardziej restrykcyjnym testom bezpieczeństwa. Współczesne kubałki montowane w rajdówkach to rzadko kiedy rurkowe konstrukcje, a coraz częściej nowoczesne karbonowe odlewy. Ponadto w obecnych czasach fotel ma nie tylko chronić zawodnika przed urazami podczas wypadku, ale także zapewniać choćby minimum komfortu przy sztywnym zawieszeniu sportowego samochodu.

SIEDZENIE TO PODSTAWA

► Tekst: **Damian Borowik/www.RallyShop.pl**

Swoją nazwę fotele kubałkowe zawdzięcza charakterystycznej budowie, która ma za zadanie chronić zawodnika podczas wypadku. Kierowca i pilot są „wciśnięci” w sztywną konstrukcję oraz bezpiecznie przytrzymywani przez szelkowe pasy. Zasadniczo fotele dzielą się na dwie grupy – rurkowe, które podobnie jak fotele spotykane w seryjnych samochodach mają konstrukcję wykonaną z połączonych spawami rurek, oraz odlewy. Dużo bezpieczniejsze są oczywiście te drugie. Skorupa odlewana jest jednolitą konstrukcją, która pod względem wytrzymałości i wykonania nie może się niczym różnić od pierwszego egzemplarza danego modelu poddanego testom wytrzymałościowym dla uzyskania atestu FIA. Odlewy mogą być wykonane z włókien szklanych i laminatu, jak w tańszych modelach (np. fotele Bimarco), aż po nowoczesny karbon i kevlar w fotelach z najwyższej półki.

Fotele z włókien węglowych (karbon i kevlar) charakteryzują się nie tylko znaczną niższą masą, ale przede wszystkim olbrzymią wytrzymałością na zgniatanie. Testy homologacyjne, jakim poddawane są skorupy, polegają na badaniu odporności w trzech newralgicznych punktach – na wysokości głowy, ramion oraz miednicy zawodnika. Nowoczesne karbonowe fotele wytrzymują przeciążenia o wartości 70 G i nacisk aż 3 ton!

Zauważalną tendencją w sportach motorowych jest coraz większa popularność foteli z tzw. uszami, czyli rozbudowaną częścią chroniącą głowę zawodnika. „Uszy” zapobiegają wydostaniu się głowy ubranej w kask poza obrys fotela, pozwalają zatem uniknąć urazów przy uderzeniu bocznym, co w połączeniu z systemem HANS mocno podnosi poziom bezpieczeństwa. Co ciekawe, w tym roku Sparco wypuściło na rynek fotel, który uzyskał homologację zarówno w wersji z uszami, jak i bez. W modelach Ergo kierowca sam decyduje, w jakiej wersji chce użytkować fotel, a uszy demontujemy w kilka minut za pomocą zwykłego płaskiego klucza.

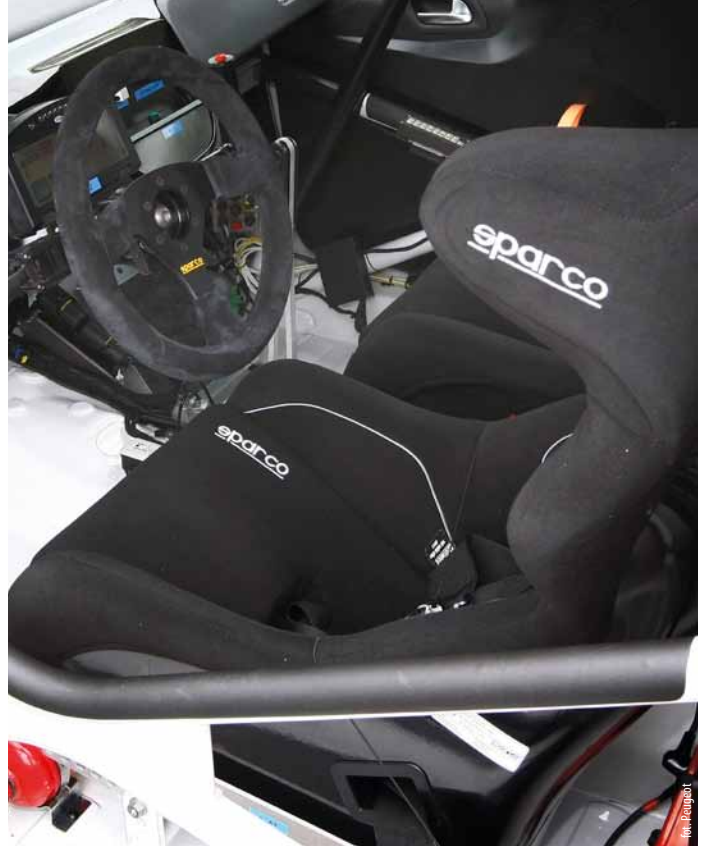
Drugim trendem jest coraz większa dbałość o wygodę zawodnika. W samochodzie

rajdowym wyposażonym w sztywne zawieszenie odczuwalna jest niemal każda nierówność. Kręgosłup kierowcy siedzącego w wyprostowanej pozycji przyjmuje duże obciążenia, a najczęstszymi urazami i powodami przerw w startach są właśnie problemy z kręgosłupem. W związku z tym producenci starają się wyposażyć fotele w odpowiednie poduszeczki na odcinku lędźwiowym pleców, które mają amortyzować przynajmniej część wstrząsów (jak w modelu Sparco Pro 2000) czy też specjalnie profilować kształty skorupy dostosowujące się do sylwetki zawodnika (jak w serii Ergo).

Charakterystyczną cechą sportowych kubałków jest ponadto „rajdowe” mocowanie boczne. Fotele wyczynowe mają otwory gwintowane w bocznej części skorupy dostosowujące je do systemu mocowania bocznego – to rozwiązanie lepiej sprawdza się przy dużych przeciążeniach występujących w sportowej rywalizacji.

Przy wyborze fotela nie można kierować się wyłącznie ceną i elementami świadczącymi o bezpieczeństwie danego modelu, lecz także tym, czy fotel jest gabarytowo dostosowany do naszej sylwetki. Należy pamiętać, że skorupa danego modelu różni się wymiarami, a fotele mogą być dostosowane do zawodnika o drobnej (Sparco Rev) lub bardziej postawnej sylwetce (OMP TRS XL). Producenci oferują niektóre swoje modele w kilku rozmiarach – przykładowo fotel Sparco Ergo dostępny jest w wersji S, M oraz L. Istotne jest także wybranie fotela o odpowiedniej wysokości górnych przelotek dla pasów bezpieczeństwa. Zasada jest prosta – plecy zawodnika siedzącego w fotelu nie mogą zasłaniać prześwitu przelotki. W przeciwnym razie w przypadku rolki można nabawić się kontuzji ramion i pleców.

Podstawowe homologowane modele rodzimych producentów możemy nabyć już w granicach 1 tys. zł. Dużo większy stopień bezpieczeństwa zapewnią nam fotele o odlewanej skorupie i uszach z oferty Sparco, OMP czy Sabelt, których ceny oscylują w okolicach 2–3 tys. zł. Z kolei karbonowe fotele z górnej półki to wydatek nawet 30 tys. zł. **WRC**



■ Modele topowe

Sparco ADV Super Carbon – 21 299 zł

Flagowy produkt włoskiej firmy wykonany z karbonu. Najwyższe bezpieczeństwo przy masie około 10 kg.



Sparco Ergo – 2549 zł

Bardzo lekki fotel wykonany z karbonu i włókien aramidowych posiadający rozbudowaną ochronę głowy. Idealny na tor.

■ Modele ze średniej półki

Sparco Pro-Adv - 2459 zł

Najpopularniejszy obecnie model z uszami w ofercie Sparco. Idealny stosunek ceny do wysokiej jakości produktu i bezpieczeństwa.



Sparco Ergo - 2549 zł

Pierwszy fotel z demontowanymi uszami. Homologowany zarówno z uszami, jak i bez nich. Idealnie dopasowuje się do kształtu sylwetki zawodnika.



■ Model ekonomiczny

Sparco Sprint - 889 zł

Najtańszy homologowany fotel z oferty Sparco. Konstrukcja rurkowa z mocowaniem dolnym i bocznym.



■ Model dla początkujących

Bimarco Cobra - 420 zł

Produkt z oferty polskiego producenta - Bimarco. Fotel odlewowy wykonany z włókien szklanych i laminatu. Idealny na początek kariery sportowej do startów w imprezach niewymagających akcesoriów z naklejką homologacyjną FIA. Fotel dostępny w wielu wersjach kolorystycznych i materiałach wykończenia.



— OKIEM EKSPERTA —



Jakub Tomczyk
www.RallyShop.pl

— Głównym zadaniem fotela sportowego jest bezpieczne trzymanie ciała załogi. Komfort jest kwestią drugorzędą, ale producenci na szczęście zauważyli, że najczęstszą chorobą zawodową kierowców rajdowych nie są urazy powypadkowe, ale problemy z kręgosłupem. Wybierając fotel do swojej rajdówki, warto pochylić się nad niekoniecznie najtańszymi modelami, lecz takimi, które zapewnią nam nie tylko odpowiedni stopień bezpieczeństwa, ale choćby minimum komfortu użytkowania kubelka. Dobrym przykładem jest seria Ergo wprowadzona w tym roku przez Sparco. Ergo to cała linia produktów, które charakteryzują się idealnym dopasowaniem do kształtu ciała zawodnika, co przynajmniej częściowo uprzyjemnia sportową rywalizację.

REKLAMA



PROMOCJA!

ZESTAW KŁOCKÓW HAMULCOWYCH
SPARCO T-51 TYLKO 149 ZŁ



www.RallyShop.pl