



百拉咸愛快BT46B 1號為尼基·羅達所駕，只在瑞典跑了一站而已。

# 風扇造賽車

## 百拉咸·愛快(BRABHAM·ALFA)BT46及BT46B

為了增加賽車速度，70年代的百拉咸甚至將風扇放在車上，風頭可謂一時無兩。

70年代的一級方程式比賽雖然沒有像今天那麼多媒體作推廣（如Web Site網頁、電子傳媒等）及商品贊助的競爭，但其實流行程度也不遜於足球運動，比賽之競爭性比今天還要劇烈：如75年的法拉利312T力門福特麥拿侖M23，76年的312T2火拼蓮花77型及六輪泰利爾(Tyrrell)。論車款之創新與性格，70年代方程式比今天有個性，論創意之大膽，它們更可謂一時無兩，如泰利爾(Tyrrell)的六輪設計、蓮花的地面效應、法拉利的T系鼻翼，其中廣受注目的還有百拉咸愛快的BT46及

BT46B。

### 風扇車威力無比

百拉咸車隊自76年起棄用福特引擎，改用愛快引擎，亦標誌著愛快自30年代稱王於方程式賽事後，重回角逐世上最快賽車引擎的行列。78年起百拉咸愛快更聘用了77年世界冠軍車手尼基·羅達(Niki Lauda)，即使你不熟悉方程式賽車這位三屆世界冠軍，亦會在卡通片中聽過金英義零式賽車的教練歷其。

故事雖然虛構，但箇中受人敬畏程度至今仍被



尾翼為一把風扇，外型奇特，當年又稱「風扇車」(FAN CAR)。



百拉威愛快BT46B



BT46速度始終不及BT46B

津津樂道。

78年方程式賽事中，蓮花車隊78型大出風頭，其地面效應設計，配合裙腳使車底真空現象以及大尾翼加強下壓力，令到車手安德烈提(ANDRETTI)勝出多站。百拉威有見及此，雖已選用愛快一台巨大的水平對向12汽缸引擎，但成績始終不及蓮花、法拉利，於是乎歌頓·梅利(Gordon Murray，現今設計麥拿倫F1 GTR的大師)及其助手大衛·羅夫(David North)臨危受命，改善BT46的動力及地面效應，他們大膽地把油箱放在引擎後，與波箱形成三文治式，加上龐大水箱在引擎頂部，更甚者加上一把大風扇狀的物體於車尾，靠引擎排氣力量發動，產生車身下壓力及車底的真空力量，致使貼路性能更佳，尤其在較慢的彎角中更可力拒蓮花。當時百拉威「風扇車」一出震天下，投訴亦接踵而來，如一些車手怒斥風扇吹起跑道沙粒，危害其他賽車及車手安全。但當時賽會FOCA卻准許它出賽，並在78年6月18日由歷其·羅達勝出冠軍，蓮花78型只得第三。可惜自瑞典站後，賽會各車廠炮轟，雖然百拉威領隊依捷斯(Ecclestone)聲稱風扇只是散熱用途，

但仍被裁定為不合規格的賽車，BT46B只是曇花一現，過眼雲煙，百拉威愛快只有沿用BT46的規格再改良下去，但始終不敵蓮花78型。不過當年歷其·羅達及約翰·屈臣(John Watson)所掌舵的戰車，至今始終仍為方程式車迷的懷念對象。

## 方程式模型

收集方程式模型比收集房車及房車賽車較專一，因為每年不多於20部設計，但要收集過去所有方程式車卻不是易事，而且不是所有車都有模型廠製作，於是收集經典賽車是較實際的。

方程式模型中，以日本MAKE-UP、英國FDS及意大利TAMEO廣為人知，但論價格大眾化兼手工精緻的卻首推TAMEO了。

TAMEO的創辦人為Luca Tameo，廠址在意大利Loano 70年代末期只生產些簡單製作模型，83年正式製作白金屬(White Metal)模型，當年由Luca鑄製原車模型，由Meri鑄鑄模，以生產法拉利賽車為主。時至今日，TAMEO仍以白金屬的套件(KIT)為主，並且非常快捷活躍地生產方程式模型，近年所有方程式車款都納入生產線中，只有少部分的生產權落在BBR手中。近一、兩年TAMEO更出產70至80年代各經典車，如六輪泰利爾、麥拿倫M23及百拉威愛快等等。

製作F1手辦與製作其他手辦車一樣，要耐心和恆心，金屬車身要用工業去油漬水抹去倒模防銹油，噴上金屬底油(White Metal Premier)，最好在正式噴油之前參考說明書，噴上安裝搖臂、車架及懸掛的小孔，試好位後才着色。方程式模型最考功夫的，亦在此部份，因為如果懸掛系統造得不好，便會出現四輪不平衡的現象。

尾翼是另一難關，在接上車身前要注意左右位之平衡。圖中的BT46B尾翼較易接著，水貼紙亦不多，只是在製作風扇部位時要留意接口位。車頭鼻位風速桿的接著最好在着色前鑽孔。

其實近年TAMEO的模型套件製作圖已非常仔細，比1:24膠車的製作圖還要嚴緊，而且有彩色印製參考圖，方便水貼不會出錯，使製作者更易成功滿足地完成作品。