

澎湃的引擎聲此起彼落，一部部戰車在賽道上如箭在弦，一場叱咤風雲的賽車一觸即發。然而，賽車不只是男人的浪漫，楊嘉怡（Denise）便是當中的一點紅。即使穿上厚重的防火賽車服和全罩頭盔，她依然令人難以忽視，2009年在北京AGF亞洲方程式國際公開賽嶄露頭角，自2012年開始參加亞洲各大大小小組的賽車比賽，屢創佳績，2015年贏得香港房車錦標賽N2000組的第一名，成為首位奪冠的女車手。近年她養精蓄銳，志在「衝出亞洲，走向歐洲」。

大公報記者 謝敏嫻、李磊澤



除了參賽累積經驗，優秀團隊合作也是楊嘉怡（中）致勝之道



城中不少明星名人熱愛賽車。圖為二〇一六年首屆香港電動房車賽

賽場上，楊嘉怡需要高度專注



用實力說話!

車壇女將楊嘉怡 蓄勢待發



Denise細細個就鍾意追求速度，經常和鄰居小孩「飛單車」，十六、十七歲便萌生考車牌揸「四個轆」的念頭。長大後仍然愛車的她，2009年在機緣巧合下參加人生第一次賽車活動。「當時賽車圈內的朋友說有一個機會，只須穿着賽車服出現，不用花大錢就能試玩比賽，我當然要一試身手，最後還得到了冠軍！」此後她卻擱下賽車這項「燒錢」的興趣，腳踏實地經營起步不久的地產生意。「直至三年後，公司開始上軌道，而兄弟把他的賽車送給我，鼓勵我去參加澳門東望洋賽車，這才是故事的真正開始。」Denise直言，第一次和職業賽車手比賽，在第三十二輛車中排行第二十名左右，對她來說已是不俗的成績。

想變快變強，最直接的方式就是不斷苦練和參賽。2015年算是Denise拚得最瘋狂的一年，有一半時間都不在香港，參加了很多比賽積累經驗，包括二度代表香港出戰澳門格蘭披治大賽車，她在所屬車隊參加華夏賽車大獎賽，先在排名賽以第十二名完成，總成績第十名，作為賽事中唯一的女車手，成績令人鼓舞。「2015年對於我來說，也是豐收的一年，還獲得香港房車錦標賽挑戰賽N2000組總冠軍，成為在這項賽事的首位奪冠女車手。奪冠多得我的伯樂——778車隊，他們是有三十多年賽車經驗的父子兵，給我很多支持和指導，在練習之中看到自己有進步，一邊累積經驗一邊學會很多不同的駕駛技術，讓我少走很多彎路。」

夢想征戰歐洲各賽道

談到女賽車手的得與失，Denise笑言，賽車是沒有分男女賽制的運動，但不少人會認為女性駕車技術一定較差，男性對於不想給女性這件事抱有莫名的執著，以前比賽時曾遭男車手刻意碰撞。「這反而變成推動力，我就是有一種鬥心，愈遇到阻撓就愈想征服的性格，會努力在首圈爭取較前排位，那便有助於避過容易碰撞的位置。女性也可以靠自己的技術來勝過男生，我用實力證明『這個女仔不好惹』。」已是兩子之母的Denise透露，兒子非常羨慕她賽車，但因為賽車需要高度集中和專注，甚少讓兒子到場觀賽，怕自己會分心。賽車的經驗可運用到為人處世上，使她情商變高，人更淡定。

Denise曾多次出戰內地、澳門、馬來西亞、韓國等地賽事，近兩年來她雖減產，仍不斷求進步，希望挑戰各式各樣的場地和賽道，繼續圓夢。「我好想衝出亞洲，去歐洲比賽，但這需要大量資金才能做到。因此如今參賽更重質不重量，力求表現更好，才能有回響、有人識，吸引更多贊助。」她表示，現在每一年都有比賽上的目標，人生變得積極，也更有希望，同時平衡家庭、工作和賽車三方面。

冀政府投放更多資源

「香港沒有賽車場，令許多有志賽車的年輕人沒有地方發揮。全港賽車手可能僅有幾十個，全職的話數量更少。賽車手要自小培育，希望日後政府能投放資源在賽車運動上，讓我有機會參與培養出香港的出色車手。」Denise認為，其實賽車並非壞事，只要做足安全措施，甚至可比單車更安全。賽車和比賽用的戰衣皆有很多防撞、保護物料，有時比賽發生意外，即使那輛車着火、撞毀，賽車手也不一定受傷。「玩賽車反而令我減少在公路上開快車，在賽車場獲得了快感，在路上不會冒險去揸快車。」

進入新一年，熱愛運動的Denise除了健身增強體能，也開始學習飄移，她坦言「與賽車純粹競速不同，飄移比拼的是美感，身為女車手或許能更快地掌握飄移。」在內地，飄移賽車的地位也越來越高。起源於日本的頂級飄移賽事D1 Grand Prix 2018年收官總決賽在深澤舉行，最終由來自香港的賽車手伍家麒以98.78分的成績獲得冠軍。

(本文圖片由受訪者提供。下期「馳騁」於3月22日刊登)

賽車以外，楊嘉怡（右）時尚靚麗



楊嘉怡平時保持運動，提升體能



自2012年來，楊嘉怡（中）多次出戰亞洲地區賽事，皆取得不俗成績

楊嘉怡近年養精蓄銳，希望到歐洲賽車



在男性主宰的賽車場，楊嘉怡（中）闖出一片天

虛擬賽車，最逼真的遊戲？

玩家推薦

大公報記者 李磊澤



除親身參加比賽外，Denise有時亦會教導學生。由於本地場地限制，她所教導主要藉賽車模擬器（簡稱 Simulator）進行。她直言「揸 Simulator 同揸真車其實有大家想像中這麼大的分別，並且大人小孩均可玩，唔似賽車有場地的局限。」那麼什麼是 Simulator，如何玩轉它呢？

實際上，Simulator 一般有家庭級，中階級與 VR 級三個級別，同日常電子遊戲的感覺完全不同，軚盤手感與油門都類似真實賽車，即便是在中階，Simulator 也會具備三個屏幕，給玩家以擬真的體驗。作為模擬器，其物理特性與駕駛手感都與真實賽車接近，更使玩家能滿足在萬里之外馳騁於著名賽道的願望，同時避免了真實賽車帶來的「炒車」風險。

Simulator 並非現實生活中的賽車，十

八歲以下的青少年亦可以在專業教練的指導下玩轉 Simulator。那麼，Simulator 對實際上的賽車有否作用呢？答案是肯定的。

近日意大利籍賽車電競選手博尼圖（Enzo Bonito）就與前 F1 賽車手格西（Lucas di Grassi）在真實賽道上進行了一場比拼。在 Race of Champions 中，兩人駕駛同樣的 Vuhl 05 ROC Edition 2019 賽車在墨西哥的同一個賽道上比賽。在第一圈中，Enzo 落後 Grassi 1.7 秒，而第二圈 Enzo 成功反超 Grassi，他更創下此賽道 52.3885 秒的當日最快紀錄。賽事後 F1 賽車官方推特轉載了這一新聞並評價：「這天賽車與電競賽車的界線變得模糊」，被擊敗的格西表示，現時賽車模擬器已經能訓練出有競爭力的選手。

若車迷心癢癢想試一下「頭搖又尾擺，飄移境界」的滋味，本港近年出現不少虛擬賽車體驗中心，如觀塘 ProRacing Simulation & Training Center，相信可以滿足做「車神」的願望。

意大利籍賽車電競選手博尼圖戰勝前 F1 賽車手，成功捧盃 網絡圖片



電動方程式賽車決戰中環



車迷盛宴

大公報記者 謝敏嫻

2019 FIA Formula E 國際汽聯香港電動方程式賽車錦標賽，將在明後兩天（3月9至10日）重臨香港，將會有代表十一支車隊的二十二名車手，在中環海濱的特色賽道上，爭奪香港分站冠軍。

香港是該比賽十三個分站中的第五站，並為亞洲區賽事之第一站，緊接着是內地三亞站三月二十三日之比賽。香港分站賽道的

起、終點為添馬公園，總長度為 1.86 公里，包含十個彎道當中有兩個髮夾彎，以龍和道一段為賽道大直路。今季的焦點之一是全新 Gen2 電動方程式賽車登場，它的更大馬力和儲電量不但提供引入新賽制的空間，也讓車手在電動方程式史上首次可以一氣呵成完成賽事而無需中途換車。同時，比賽還將會引進「攻擊模式」（Attack Mode），車手可在賽道的特別路段上啟動此模式，以 225kW 的動力進攻，觀眾可由車身上的 LED 燈以悉別車手有否啟動「攻擊模式」，真切感受電動方程式的快感。



香港電動方程式賽車3月9至10日於中環海濱舉行 網絡圖片