

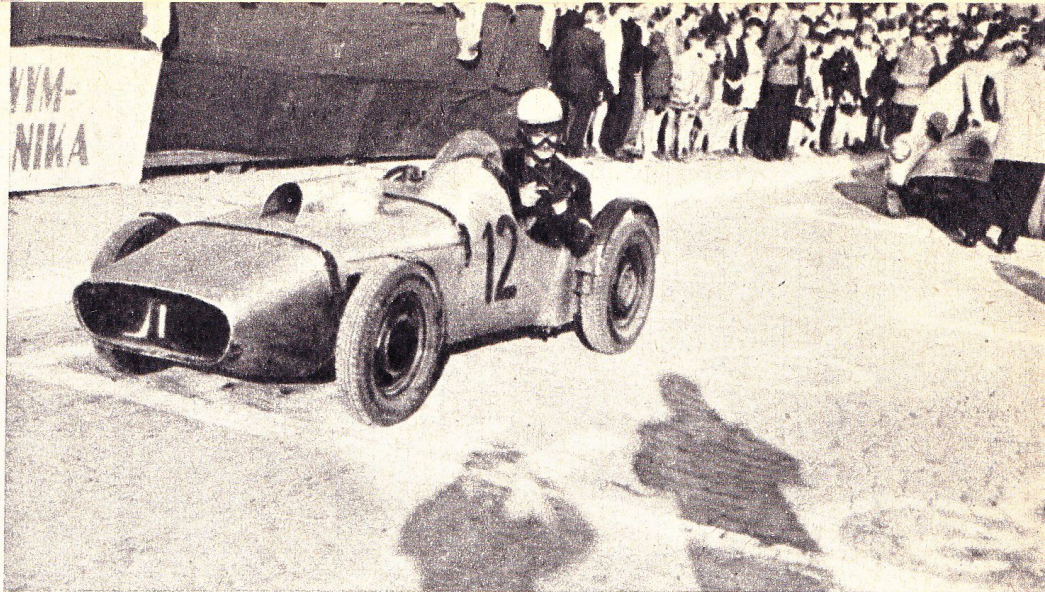
ARONDE CZY SYRENA

NASZ sport samochodowy opiera się na sprzęcie, który nie stanowią fabryczne wozy wyczynowe, lecz tak zwane SAMy. SAM — to konstrukcja własna

zawodników, powstała z przystosowania i zestawienia zespołów różnych samochodów użytkowych.

Niestety o doborze zespołów nie decyduje zazwyczaj przydatność do konstrukcji wyczynowej, lecz po prostu to, że takie, a nie inne są akurat dostępne dla zawodnika. Z reguły części są zużyte i dlatego nie należy się dziwić, że SAMy różnią się tak znacznie stanem technicznym, rozwiązaniami i walorami sportowymi. W konsekwencji, ciekawe walki należą na naszych trasach do zjawisk wyjątkowych.

Gorzej, że czołowe osiągnięcia w budowie SAMów nie tylko nie podnoszą poziomu zawodów, lecz obniżają go. Paradoxs wynika z tego, że jeden udany wóz wypiera kilka starszych i gorszych, które tracąc szansę na zajęcie punktowanego miejsca są wycofywane z wyścigów. Taka sytuacja zaistniała w minionym sezonie w klasie ponad 1600 — SAM Timoszka okazał się w tym stop-



SZUKAMY WŁAŚCIWEJ DROGI BUDOWY SAMÓW

niu bezkonkurencyjny, że za wyjątkiem Mazurka i Bielaka, reszta nie mogła nawet zmieścić się w przewidzianym limicie czasu zwycięzcy.

Nie należy jednak wyciągać mylnego wniosku i nie trzeba hamować postępu w budowie SAMów. Właściwa droga prowadzi przez postawienie jednakowych możliwości dla wszystkich konstruktorów. Taka możliwość, to przede wszystkim łatwo dostępne, tanie i jednakowo zasadnicze zespoły, jak silnik, skrzynka przekładniowa, mechanizm różnicowy i elementy zawieszony wraz z hamulcami.

Spróbujmy teraz dokonać wyboru, jakie to mają być zespoły i jak je zdobyć.

Podwójne mistrzostwo Polski zdobyte przez Bielaka na SAMie z silnikiem francuskiej Simca Aronde, zdaje się sugerować słuszność sprowadzania czołowych konstrukcji zagranicznych. Niewątpliwie taka koncepcja pozwala na budowę naprawdę dobrych sportówek, nawet na europejskim poziomie.

Na przeszkodej stoją jednak dewizy. Bardzo ograniczone możliwości finansowe PZM w obcych walutach nie pozwalają na zakupienie dostatecznej ilości sprzętu dla zaspokojenia potrzeb naszego sportu. Poza tym, towary importowane są drogie. Wspomniany silnik francuskiej Simca Aronde wyceniony był na 19 tys. złotych i wątpliwe, czy nawet obniżona ostatnio cena do około 13 tys. jest dostępna dla większości zawodników pokrywających koszty budowy SAMów z własnej kieszeni, lub nawet z nikłych dotacji klubowych.

Tak więc należy oprzeć budowę SAMów na zespołach samochodów produkowanych w kraju. Niektóre z nich mają już chrzest bojowy — silnik „Syreny” w SAMie Wainerta okazał się godnym zainteresowania. Moc podniesiona do 45 KM przy bardzo lekkim wozie (320 kg) uczyniła małą 750-kę naprawdę groźnym konkurentem dla klas wyższych.

Prostota konstrukcji, dwa cylindry, dwusuw, bardzo ułatwiają eksploatację

i podnoszą niezawodność; nawet naprawy główne stają się tanie. Zresztą cena silnika nie jest wygórowana — waha się w granicach 4—5 tys. złotych.

Ważną rolę w budowie SAMów odgrywa konstrukcja, a także, jak żeliwne bębny hamulcowe o bardzo dużej średnicy (280 mm) z łatwością mogą być zastąpione lanymi wraz z tarczami kół, ze stopów lekkich.

Nie należy przypuszczać, że jednolitość zespołów ograniczy możliwości konstruktorów, zmuszając do

MAREK WACHOWSKI
proponuje
budowę SAMów
na
elementach SYREN

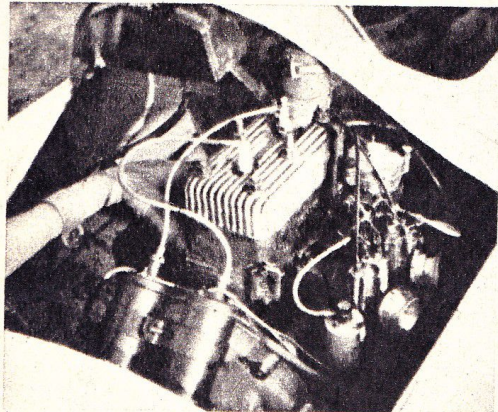
stosowania jednakowych rozwiązań. Z „Syreny” mogą powstać trzy zupełnie odmienne konstrukcje:

pierwsza — z przednim napędem — jak w seryjnej „Syrenie”, drugi wariant — to przeniesienie całego zespołu napędowego na tył wozu. Silnik znajdzie się przed tylną osią, a więc bardzo korzystnie z punktu widzenia rozłożenia ciężarów. Najbardziej jednak równomierne obciążenie osi można uzyskać, umieszczając silnik z przodu i pozostawiając skrzynkę przekładniową przy napędzanych tylnych kołach. Mogą być i bardziej niezwykłe rozwiązania — może nawet powstanie wersja dwusilnikowa?...

Ruszająca z miejsca produkcja „Syreny” pozwoli na tanie zaopatrzenie sportu w części. Jak przy każdej produkcji tak i w FSO będą powstawać braki. Nie mogą być one użyte do seryjnych wozów ze względu na pasownia i konieczność utrzymania wymienności części; przy indywidualnym składaniu SAMA nie stanowi to oczywiście żadnego problemu i dużo z tego rodzaju „braków” może stać się pełnowartościowym materiałem konstrukcyjnym.

Dotychczas przemysł motoryzacyjny był zupełnie nieczuły na potrzeby sportu, dzisiaj jednak, gdy biurokratyczna struktura organizacyjna przedsiębiorstw należy do przeszłości, można mieć nadzieję na pomoc choćby w formie pewnej ilości części.

Czy są to tylko nadzieje — przyszłość okaże...



SYRENA 750 — MOC 45 KM

SILNIK FRANCUSKIEJ SIMCA ARONDE

