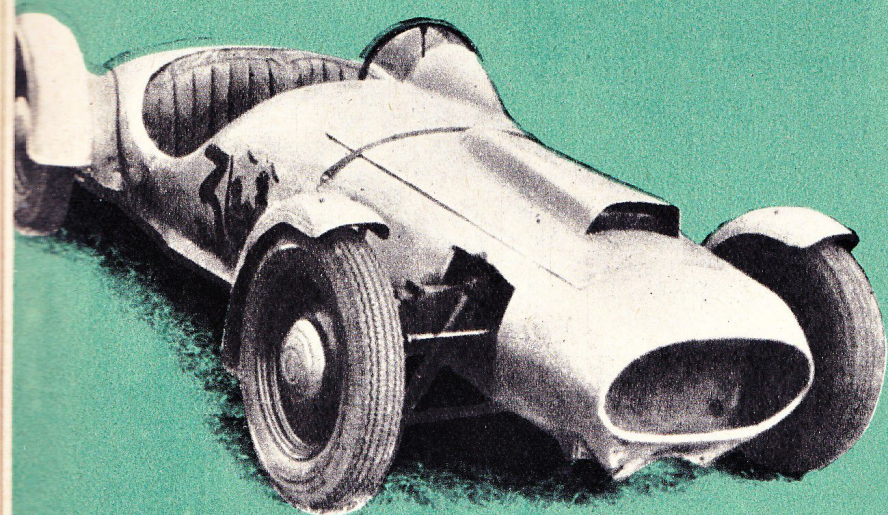


PIĄTY SAM

ANTONIEGO WEINERA

TAJEMNICE KONSTRUKCJI

SYRENA czy TRIUMPH?



Tak się zaczęło — SAM nr 1. W ubiegłym sezonie Sulczewski bronił na nim barw Częstochowy.



SAM nr 2 z silnikiem polskiej „Syreny”.

ANTONI WEINER, jeden z najlepszych konstruktorów wozów sportowych w Katowicach, zbudował w okresie dwóch lat cztery SAM-y. SAM nr 1 — to „model 1954”, zbudowany z dwucylindrowym, dwusuwowym silnikiem DKW 750. Weiner zdobył na nim podwójne mistrzostwo Polski w klasie 750 i 1300. Wóz ten jest obecnie w Częstochowie i służy członkom tamtejszego AMK.

SAM nr 2 nie był udaną konstrukcją. Zbudowany w 1955 r. na bazie IFA F-9, wóz klasy 1300, z 3-cylindrowym silnikiem, okazał się za ciężki. Jako samochód wyścigowy nie zdał egzaminu i szybko, z lekkim sercem został przez konstruktora sprzedany.

Nr 3 — to wóz zbudowany przez Kolečkiego. Zawodnik ten jeździ na nim od dwóch lat i w 1956 r. zdobył w klasie 750 mistrzostwo Polski.

Teraz chciałbym bliżej zająć się SAM-em nr 4. Po raz pierwszy zobaczyłem go w warsztacie Weinera w Katowicach, przy ul. Warszawskiej. Przeprowadzano właśnie ostatnie wykończeniowe roboty; nazajutrz miał stanąć na starcie wyścigu w Krakowie.

Nowością wozu jest zastosowanie silnika naszej krajowej „Syreny” klasy 750 cm³ i wbudowanie go za siedzeniem kierowcy.

Dużą zaletą jest wyjątkowo mały ciężar. Wóz, którego podwozie własnej konstrukcji Weinera, wykonane jest z rur stalowych, „waży” tylko 320 kg! Rozstaw kół przednich i tylnych 1180 mm, rozstaw osi 2050 mm, szybkość — do 150 km/godz. Przy SAM-ie tym, który budził wśród samochodziarzy Śląska ogólne zainteresowanie, robota trwała trzy miesiące.

W sobotę, 15 września, późnym wieczorem ukończono pracę. Było to przysłowiowe „5 minut przed 12-tą”, gdyż w niedzielę odbyła się w Krakowie II eliminacja samochodowych mistrzostw Polski.

— Zrobiłem trochę kilometrów próbnej jazdy — opowiadał Weiner, ale wóz nie dostał w „kość” tak jak na wyścigu. To było fatalne. Sprzęgło okazało się za słabe — po pięciu okrążeniach musiałem się wycofać.

Dwa tygodnie dzieliło II eliminację od III w Częstochowie. Czasu było dosyć, by doprowadzić wóz do porządku.

I znów pech! Tym razem już nie sprzęgło zawiniło, lecz...barany. Najzwyklejsze w świecie barany, które nagle znalazły się na szosie, na której trenował i regulował swój wóz Weiner. Kierowca wyszedł bez szwanku, ale SAM poniósł „obrażenia”. Skutek — w Częstochowie Weiner był widzem.

Z początkiem października, na lotnisku Rakowice w Krakowie, rozegrano IV eliminację Samochodowych Wyścigowych Mistrzostw Polski. W tej ostatniej próbie Weiner nie miał żadnych szans na zdobycie tytułu mistrza Polski, lecz chciał chociaż dobrze zakończyć sezon. Udało mu się to w zupełności — wygrał w klasie 750, a w klasie ponad 1600 zajął trzecie miejsce, zwyciężając kilka wozów większego litrażu. Tak więc SAM nr 4 zdał egzamin!

Zdał egzamin i został ponownie... sprzedany. Teraz stanowi własność AMK Katowice. Kto zasiądzie za kierownicą, w nowym sezonie, jeszcze nie wiadomo.

Czwarty wóz sprzedany. Czyżby Antoni Weiner nie cenil swych konstrukcji, nie przywiązywał się do wozów, które zbudował i na których odnosił sukcesy? Nie — tu chodzi o co innego, tu trzeba zrozumieć zamierzanie do eksperymentowania, do poszukiwania nowych, coraz lepszych dróg.

— Obecnie buduję SAM-a nr 5 — uchyla Weiner rąbka tajemnicy — znowu z silnikiem „Syreny”. Gdybym nie dostał tego silnika, zastosuję silnik Triumph 650 (2 cylindrowy, 4 suwowy).

Chcę zbudować wóz podobny w swych założeniach koncepcyjnych do poprzedniego, ale lepszy. Pracuję teraz w warsztatach PZM w Katowicach, przy ul. Pawła. Na początek sezonu, w kwietniu lub maju SAM będzie gotów.

(W. Z.)