

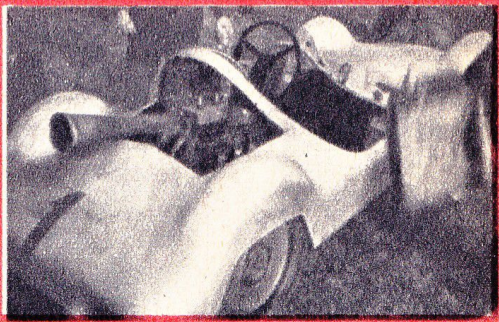
# BŁYSKAWICZNY WYWIAD W SPRAWIE SYRENY SPORT

Jak wiadomo, silnik naszej krajowej Syreny zdał egzamin w SAMie Wejnera, odnosząc piękne sukcesy, nawet nad wozami o większym litrażu. Twórcą silnika tak zwykłego, jak i wersji z podwyższoną mocą, jest mgr inż. Bluemke.

W krótkim wywiadzie udzielił on przedstawicielowi naszej redakcji odpowiedzi na temat interesujący chyba wszystkich miłośników sportu samochodowego.

— Jaką moc udało się Panu uzyskać w silniku zastosowanym do wyczynowego SAMa Wejnera?

— Około 42 KM przy 5000 obr./min. bezpośrednio po uruchomieniu, hamownia wykazała do 46 KM, jednak w miarę nagrzewania się silnika, moc spadała, ustalając się na poprzednio podanej wartości.



— Co może być powodem takiego zjawiska, może straty napełniania, spowodowane nagrzewaniem się mieszanki w czasie wstępnego sprężenia?

— Prawdopodobnie tak.

— Czy osiągnięta moc jest „ostatnim słowem” silnika?

— Prace nad podniesieniem mocy trwały niecałe dwa tygodnie, co jest bardzo krótkim okresem i w żadnym wypadku nie zostały wykorzystane wszystkie możliwości. Można oczekiwać zwiększenia mocy jeszcze o kilka KM, do czego potrzeba szeregu prób.

— Czy układ wydechowy, zastosowany w SAMie Wejnera był wynikiem doświadczeń na hamowni?

— O takim układzie i takiej długości rury wydechowej zdecydowały przede wszystkim względy nadwoziowe i umieszczenie silnika z tyłu wozu.

— Czy istnieją możliwości zamówienia przez PZM niewielkiej serii silników o podniesionej mocy?

— Możliwości takie istnieją, są one jednak uzależnione od stosunku władz nadrzędnych Bielskich Zakładów do potrzeb polskiego sportu motorowego.

Rozmawiał M. W.

Sądźmy, że Polski Związek Motorowy powinien zamówić serię 10 czy 20 silników, bowiem dotychczasowe wyniki na trasach wyciągowych pozwalają przypuszczać, że SAMy z silnikami inż. Bluemke mogłyby podnieść poziom naszego sprzętu, jak i całych zawodów.