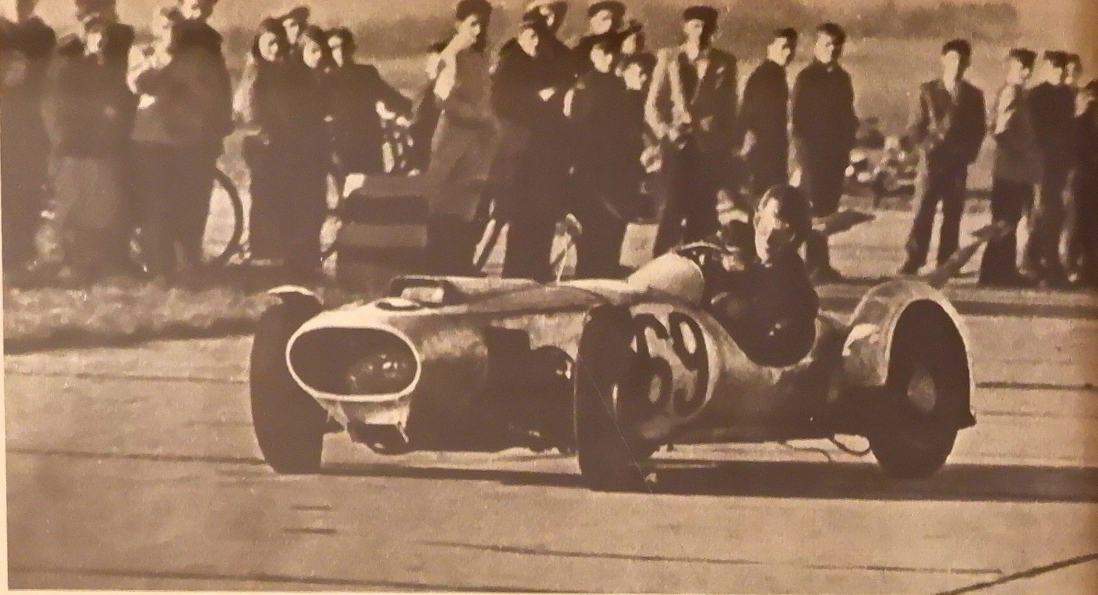




Podsterowność. Koła skręcone do oporu — „pełny gaz”. Samochód przejeżdża przez zakręt w bocznym poślizgu. Śluzczewski na SAM DKW z przednim napędem na wyścigu w Częstochowie.

ŚLĄSK POTĘGĄ JEST I BASTA

O SNIEŻONE ulice Katowic stanowią rażący kontrast z atmosferą, w jaką wkracza się po przekroczeniu progu warsztatu Ośrodka Budowy SAM-ów Automobilklubu Śląskiego. Tutaj już żyje się pełnią lata — sezonu rozgrywek wyścigowych, które zbliżają się szybkimi krokami.

A pracy jest jeszcze nie mało. Katowice już w ubiegłym roku dysponowały rekordową ilością sprzętu wyczynowego, teraz trzeba wszystkie samochody dokładnie przygotować do nowych walk. Przygotowanie, to nie tylko dokładny przegląd, ale wszystkie zespoły są sprawne, lecz również dokonanie szeregu zmian konstrukcyjnych, mających na celu poprawienie osiągów samochodu. Tak np. SAM-y z silnikami SYRENA będą miały na nadchodzący sezon obniżony stosunek sprężania do około 7,5. Stało się to konieczne ponieważ wysoko sprężone silniki w minionym roku okazały się bardzo zawodne. Inne SAM-y, jak np. z numerem startowym 41, na którym jeździł Krajewski, czy wóz Jabłońskiego otrzymają nowe silniki. SAM-41 będzie miał wbudowany silnik SPECIAL FLASH (kilka silników tego typu zakupił ostatnio PZMot.). Niestety silniki te nie dotarły jeszcze nawet do magazynów w Warszawie.

Silnik SPECIAL FLASH był już kilkakrotnie opisywany, dlatego też tym razem przypomnimy tylko, że osiąga on 57 KM, czyli o 9 KM więcej, niż silniki tej marki stosowane dotychczas do SAM-ów. Oczywiście przez zastosowa-

nie dwóch gaźników, podwyższenie sprężania i dobranie prostego i otwartego systemu wydechowego odpowiedniej długości — moc wzrosła jeszcze bardziej, tak że własność dynamiczne samochodów wyczynowych poprawiła się znacznie.

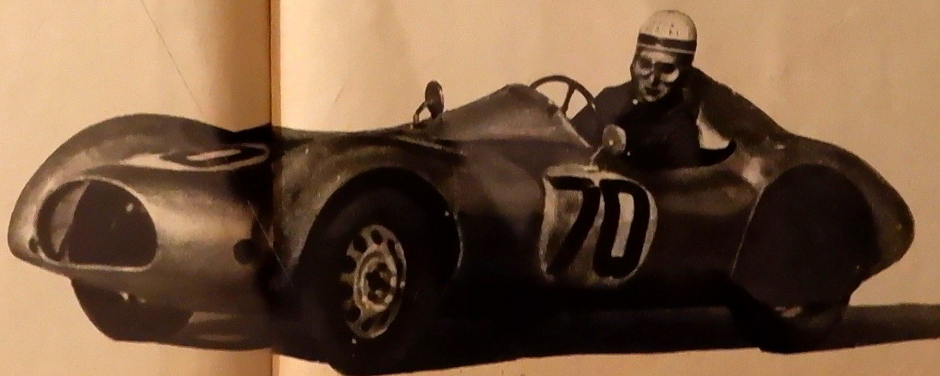
Konkurentem SAM-a 41, na którym zdobywał sukcesy Krajewski, będzie najnowszy i trzeba przyznać najciekawiej zapowiadający się wóz „stajni katowickiej”. Nowa konstrukcja oparta jest również o silnik FLASH. Będzie to jednak normalna wersja jedynie z zastosowaną głowicą SPECIAL FLASH. Praktycznie rzecz biorąc, po winien on osiągać tę samą moc, co wspomniana poprzednio wersja. SAM ma przednie zawieszenie niezależne, na wahaczach i poprzecznym resorze piórowym systemu Cooper, który stał się już tradycyjnym rozwiązaniem stosowanym przez głównego konstruktora Ośrodka — inż. Langer. Nic dziwnego, konstrukcja ta zdała doskonale egzamin w wyścigach.

Za to tylnie zawieszenie w każdej nowej konstrukcji zmienia się w szczególności. Tym razem tylna oś FIATA 1100 ustalona jest dwoma podłużnymi drążkami, mocowanymi z dołu mostu i bieżącymi do przodu. Trzeci drążek mocowany jest do góry obudowy mechanizmu różnicowego. Przed poprzecznym przesuwaniem się mostu ustalony jest suwakiem znajdującym się za osłą. Dużo uwagi poświęcono zamocowaniu kombinowanego elementu resorującego do obudowy mostu, gdyż poprzednio występowały przesunięcia na skutek momentu napędowego i hamo-

wania. Elementem resorującym jest sprężyna śrubowa z teleskopowym amortyzowaniem hydraulicznym pracującym wewnątrz zwol.

Tak przednie, jak i tylnie zawieszenie jest dość twarde, inż. Langer podaje, że ugięcia statyczne wynoszą tylko około 6 cm. Przy takim ugięciu częstotliwość drgań własnych zawieszenia wynosi ponad 125 drgań na minutę. W czołowych nowoczesnych konstrukcjach europejskich stosuje się przeważnie zawieszenia bardziej miękkie, dające około 80 drgań w przypadku przedniego zawieszenia, zaś około 90—100 drgań przy zawieszeniu tylnym.

SAM Jabłońskiego będzie wyposażony w silnik Royal Meteor.



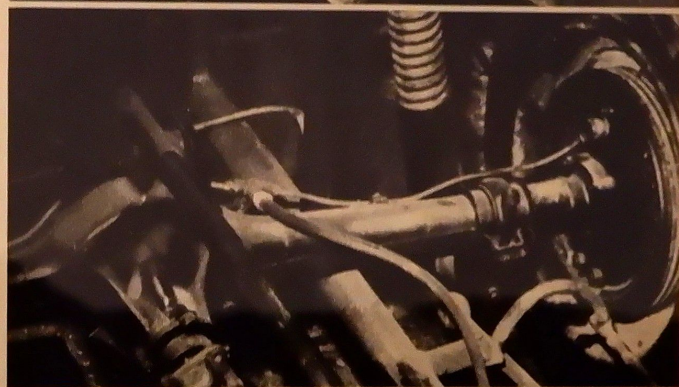
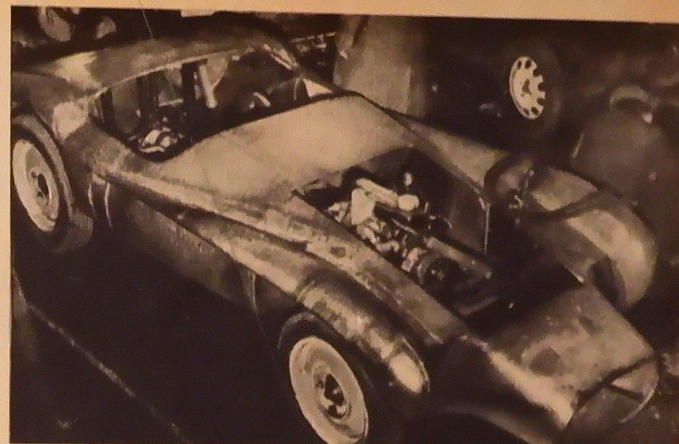
Najnowszy SAM katowickiej stajni. Będzie na nim jeździł Śluzczewski. Uwagę zwraca oryginalna sylwetka nadwozia. Poniżej tylnie zawieszenie SAM Flash.

Nowy SAM-FLASH ma ciekawą sylwetkę nadwozia, łączącego w sobie cechy nadwozia o pełnym obrysie z konstrukcją o rzeźsionym kształcie kołach. Takie rozwiązanie pozwoli na lepsze chłodzenie bębnow hamulcowych.

Niestety nadwozie jest wykonane z blachy stalowej, wysoki koszt aluminium nie pozwolił na wybór materiału. Jak podaje inż. Langer, zastosowanie tego rodzaju blachy powiększyło ciężar o około 15—20 kg. Pomimo to wydaje się, że całość konstrukcji będzie bardzo lekka nie ustępując pod tym względem innym SAM-om tej klasy.

Polityka przydziału wozów jest wyłącznie sprawą wewnątrz klubową. Ale tym razem trudno powstrzymać się od pewnego zdziwienia. Opisany wyżej SAM-FLASH ma być przydzielony Śluzczewskiemu. Dobrze znamy tego zawodnika, który zwłaszcza pod koniec zeszłego roku na wyścigu w Częstochowie wykazał się ciekawą jazdą. Ale dotychczas dosiadał on SAM-a z silnikiem DKW — mała moc i przedni napęd wymagały zupełnie innej techniki jazdy, niż szybki jak „brzytwa” SAM-FLASH. Czy nie jest to zbyt gwałtowny przeskok — może spowodować to spadek formy zawodnika, a ewentualne niepowodzenia mogą podważyć wiarę we własne siły. Poza tym Katowice mają wielu doświadczonych zawodników, którym przydzielono samochody nie rokujące szans na zwycięstwo.

Dwa dalsze samochody powstające w Ośrodku budowane są z zastosowaniem silników motocyklowych ROYAL Meteor. Inż. Langer po długich wahaniach zdecydował się na przedni napęd. Zastosowanie takiego rozwiązania, które już zupełnie wyszło z mody w sporcie samochodowym, może wydawać się zaskakujące, ale pamiętajmy, że wielokrotnie już praktyka wykazała, jak złudne są wszystkie reguły. Inż. Langer na pewno nie powziął decyzji bez głębszej analizy, poza tym samochody z przednim napędem mogą swoją charakterystyką bardziej odpowiadać zawodnikom wychowanym na SAM-ach powstałych z rozwoju DKW.



Samochód z przednim napędem jest niewątpliwie pojazdem wybitnie podsterownym, przy czym charakterystyka ta rośnie w miarę zwiększania wartości momentu napędowego.

Przy szybkim wirażowaniu na granicy poślizgu nawet niewielki moment napędowy na przednich kołach może spowodować utratę sterowności. Z drugiej strony jednak np. zeszłoroczny SAM nr 61 z silnikiem z tyłu, jakim jeździł Wainer okazał się pojazdem tak bardzo nadsterownym, że trudno nim

było jeździć na zakrętach. Zresztą już wkrótce rozgrywkę wyścigową dadzą odpowiedź na wszystkie wątpliwości.

Silniki w obydwu SAM Meteor umieszczone zostały przed przednią osłą na specjalnych „sankach” nadzwyczaj ułatwiających wyjmowanie całego zespołu napędowego, co ma ogromne znaczenie dla łatwości dokonywania wszelkiego rodzaju napraw. Sanki są odizolowane od ramy poduszkami gumowymi.

Zawieszenie przednie, to wahacz i poprzeczny resor piórowy. W tylnym zaś wykorzystano podłużne wahacze i drążki skrętne, pochodzące z przedniego zawieszenia Volkswagena. Jeden z tych SAM-ów przeznaczony jest dla Automobilklubu Krakowskiego, na drugim zaś startować będzie Wainer. Jego najgroźniejszym konkurentem jest niewątpliwie Jabłoński, który będzie miał wbudowany w swój wóz również silnik Meteor. SAM Jabłońskiego zadebiutował w ostatnim wyścigu minionego sezonu, wykazując bardzo dobre trzymanie się drogi. Tylko, że wtedy brakowało mu mocy.

Pozostałe wozy katowickiej stajni znamy dobrze. Łącznie Automobilklub Śląski dysponuje obecnie 13 SAM-ami. Do tego trzeba doliczyć Triumpha Natchorskiego i będący już na ukończeniu SAM Kusibę z silnikiem Lancia 1300. Tak więc Śląsk jest nadal potęgą w naszym sporcie wyścigowym.