



— Tak rozpędziłeś się w pochwałach Hennka, że zapominasz o innych zawodnikach — przerwał potok słów PESYMISTA. — Przecież byli i inni startujący po raz pierwszy. Na przykład Sochacki na SAM Nr 80 zbudowanym w Katowicach dla Automobklubu Krakowskiego. Sochacki pojechał nadzwyczaj spokojnie i pewnie robiąc wrażenie rutynowanego zawodnika. Po nabraniu większego obycia wyścigowego może stać się naprawdę groźnym konkurentem dla obecnych mistrzów kierowcy.

— Tak, ale Sochacki zaprezentował zupełnie inny styl, którego zresztą wymagał samochód z przednim napędem. Poza tym Hennek od razu chciał osiągnąć maksimum możliwości samochodu. Natomiast zawodnik krakowski zastosował metodę powolnego zwiekszenia szybkości w miarę poznawania samochodu. Jest to niewątpliwie metoda bardzo słuszną, zawsze bowiem można wybaczyć brak szybkości przy jednocześnie poprawnej technice brania zakrętów, ale nigdy jazda na wariata metoda „wyjdzie albo nie wyjdzie”. Wcześniej czy później musi zakończyć się to wypadkiem.

— Ogromny postęp zaobserwowałem u Jankowskiego. Jego jazda jest tak precyzyjna jakby za kierownicą siedział nie człowiek lecz skomplikowana maszyna elektryczna przekazująca dyspozycje na kierownicę. Nigdy nie można było zauważyć większego ruchu kierownicy niż jest to bez-

względnie konieczne. Niewątpliwie na tym polega źródło sukcesów Jankowskiego ponieważ RAK wydaje się pojazdem trudnym do sterowania.

— Właśnie, jak oceniasz obydwa warszawskie wozy po dokonaniu zmian, jakich konieczność udowodnił wyścig w Łodzi? — No, teraz można nimi jeździć — zaopiniował PESYMISTA. — Zawieszenie silnika na poduszkach gumowych usunęło drgania dotychczas niszczące nadwozie i bardzo utrudniające prowadzenie samochodu. Również na poprawę prowadzenia wpłynęło zastąpienie tulei gumowych metalowymi w przednim zawieszaniu, a twarde sprężyny usunęły nadmierne skakanie kół.

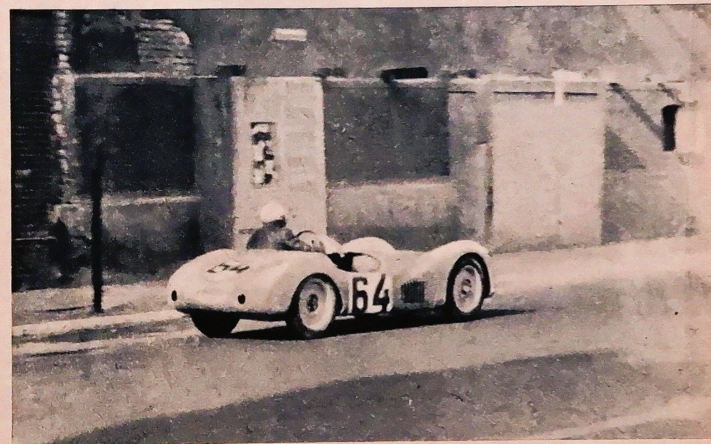
Jeżeli chodzi o charakterystykę prowadzenia to wydaje się, że tak samo RAK jak i KRAB są raczej trudne do opanowania i wymagają dużej koncentracji zawodnika. Umieszczenie silnika i kierownicy blisko środka wozu powoduje, że samochód ma bardzo mały biegunowy moment bezwładności. Wóz zachowuje się tak, jak by był nadziany na wibit pionowo oś. Reagując bardzo gwałtownie na każdy ruch kół czy nierówności nawierzchni. Jest to zresztą cechą charakterystyczną wszystkich konstrukcji o rozwiązaniach zbliżonych do RAKA. Oczywiście nie znaczy to, że są to pojazdy niebezpieczne do jazdy, wymagają jednak przyzwyczajenia się do nieco odmiennej charakterystyki prowadzenia.

— A więc jednak wszystko w różowych brwach? Czy nie widziałeś nic złego na wyścigu w Opolu?

Widziałem — ucieszył się PESYMISTA — ale negatywne strony imprezy wymagały poświęcenia osobnej rozmowy. A więc do zobaczenia „przy czarnej kawie” w następnym numerze.

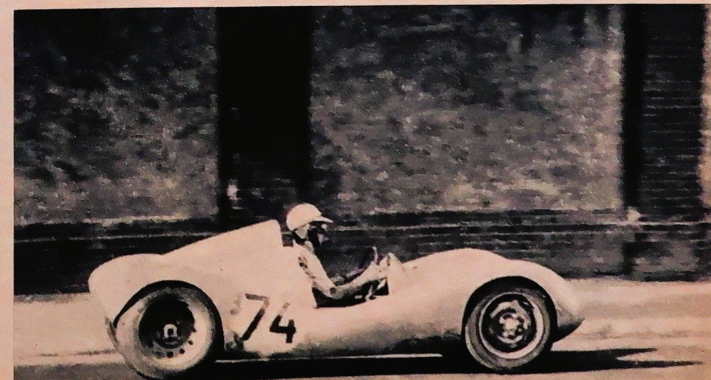
— M.W. —

Posiłek niemal klasyczny — przednie koła skierowane prosto, wóz sterowany przez mniejsze lub większe otwarcie przepustnicy. Jest to możliwe dzięki dobremu rozwiązaniu podwozia i dostatecznej mocy silnika. Wrocławski na SAM Lanci 1500.



To zdjęcie przedstawia wyjście z lewego zakrętu — Hennek kończy wirażowanie po wewnętrznej.

Jankowski na wirażu. Pozycja jak w fotelu klubowym, obydwie wyciągające ręce spoczywają na kole sterowym.



CZĘŚĆ PIERWSZA barwach

co zbyt brutalnie. Spróbuję scharakteryzować styl jego jazdy: otóż Hennek od razu obrał tor przebiega przez zkręt, którego zasadniczo nie zmieniał w czasie wyścigu. Wyglądało to tak: głębokie wjechanie w zakręt, poczym gwałtowne ścięcie i zakończenie wirażu po wewnętrznej. Wóz ma przejechać zakręt raz obranym torem, natomiast dla Hennka było obojętne w jaki sposób samochód będzie się posuwał — przodem czy bokiem... Ważne jest to by zawsze do przodu. Dzięki temu po raz pierwszy na naszych zawodach widziałem naprawdę piękne posiłgi i walkę z wozem.

— Zawodnik powinien chyba pomać a nie walczyć ze swoim pojazdem? — Iapytałem ze zdziwieniem.

— Tak, ale tylko wtedy jeżeli samochód dalej możliwości opanowania go. Zawodnik jest połączony z pojazdem za pośrednictwem siedzenia, kierownicy i pedałów. Jeżeli wszystkie urządzenia są dobrze dopasowane to zawodnik stanowi jedną całość z maszyną. Nie ma wątpliwości, że w przypadku Hennka tak nie było. Zawodnik był po prostu miotany na zakrętach po siedzeniu nie dającym żadnego przytrzymania. Również kierownica nie była dobrze dopasowana. Dowody? — Proszę bardzo! Pierwsze okrażenie Hennek trzyma kierownicę w sposób klasyczny, to jest ręce spoczywają w pozycji „za plecami trzecia”. Drugie okrażenie — o zgrozo! Lewą ręką trzyma się za burtę nadwozia. Nędzę jednak, gdy widzę go po raz drugi, już obydwie ręce spoczywają na szprychach kierownicy. Jeszcze jedno okrażenie — lewa ręka na obwodzie koła, prawa na szprychach. Jest to dowodem, jak się siedziało się za kierownicą wozu. Jednocześnie znamionuje to dobrego zawodnika szukającego najwłaściwszego stylu jazdy.

OPOLE w różowych

— „Gdzie twój pesymizm?! — zapytałem ze zdziwieniem mojego przyjaciela, który dotychczas dał się poznać jako skrajny malkontent wszystkiego co dotyczy naszego sportu wyścigowego — a więc uważasz, że w Opolu wszystko było „na medal”? —

— Poczekał, przyjdzie czas i na krytykę — zareplikował rozentuzjuszowany PESYMISTA. — Ale najpierw trzeba pochwalić pozytywne strony imprezy. Otóż, przede wszystkim byłem zaskoczony ogromną różnicą poziomu jeździeckiego pomiędzy Łodzią a Opołem. W Łodzi większość zawodników jechała w sposób bardzo nieprzekonywujący, no, po prostu „jak nogi”. Natomiast wirażowanie w Opolu można uznać za więcej niż poprawne.

Na przykład szybki luk przed końcówką prostą, samochody rozwijały tam szybkość rzędu 140 km/godz. co wymaga dużego opanowania kierowcy. Pomimo to widziało się zupełnie klasyczne posiłgi 4-kołowe, choć może nie był to „czysty król”. Natomiast wirażowanie w Opolu można uznać za więcej niż poprawne.

Pięknie po luku wirażował Krajewski chociaż jego SAM sprawiał wrażenie zbyt podsterownego. Przednie koła musiały być skręcane bardzo mocno i wyraźnie ślizgały się więcej niż tył. Dlatego też uważam, że najlepszą konstrukcją Ośrodka Budowy SAM-ów Automobklubu Śląskiego jest nadal wóz Nr 22 — z silnikiem Lanci 1500. Samochód ten był zresztą prowadzony zupełnie dobrze przez Wrocławskiego, który wyraźnie poprawił się od swego pierwszego startu w Łodzi.

— No a co było z wozem Timoska? —

zapytałem — w ostatnim biegu silnik przerwywał coraz gorzej.

— Paliwo — uczył PESYMISTA — Silnik SAM-a ma wbudowane dwa wielkie gaźniki motocyklowe Amal Grand Prix i w czasie przyspieszenia konieczne jest dostarczenie bardzo dużej ilości paliwa do komór pływakowych. Zwykła pompa, która zresztą była uszkodzona, nie mogła pokryć zużycia paliwa, tak że poziom w komorach pływakowych obniżał się powodując zużożenie mieszanki. To było powodem przerwy.

Największą jednak rewelacją był dla mnie Hennek. Wóz, który postawiono mu do dyspozycji to przysłowiowa „chała”, nie dająca szans na zwycięstwo, jak również wcale nie ułatwiająca zastosowania właściwej techniki jazdy. Pamiętajmy chyba jak w ubiegłym roku męczył się z tym wozem Langer i Jabłoński. A jednak tym razem SAM wypadł przekonująco. Za kierownicą usiadł bowiem zawodnik przyzwyczajony w wyścigach motocyklowych do dużych szybkości i precyzyjnego wyczucia limitu przyczepności ogumienia do nawierzchni. Hennek mógł pozwolić sobie na wykorzystanie posiłgu i choć robił to za każdym razem inaczej widać było, że stale panuje nad sytuacją.

— No nie bardzo, zauważyłem mimo woli zajmując pozycję krytyka — Hennek miał kilka momentów niebezpiecznych. Mam nawet zdjęcie jak wpada na chodnik.

— Właśnie — włączył się PESYMISTA — dobrze, że przypomniałeś ten incydent z chodnikiem. Pomimo wszystko Hennek panował nad sytuacją choć może pojechał nie-