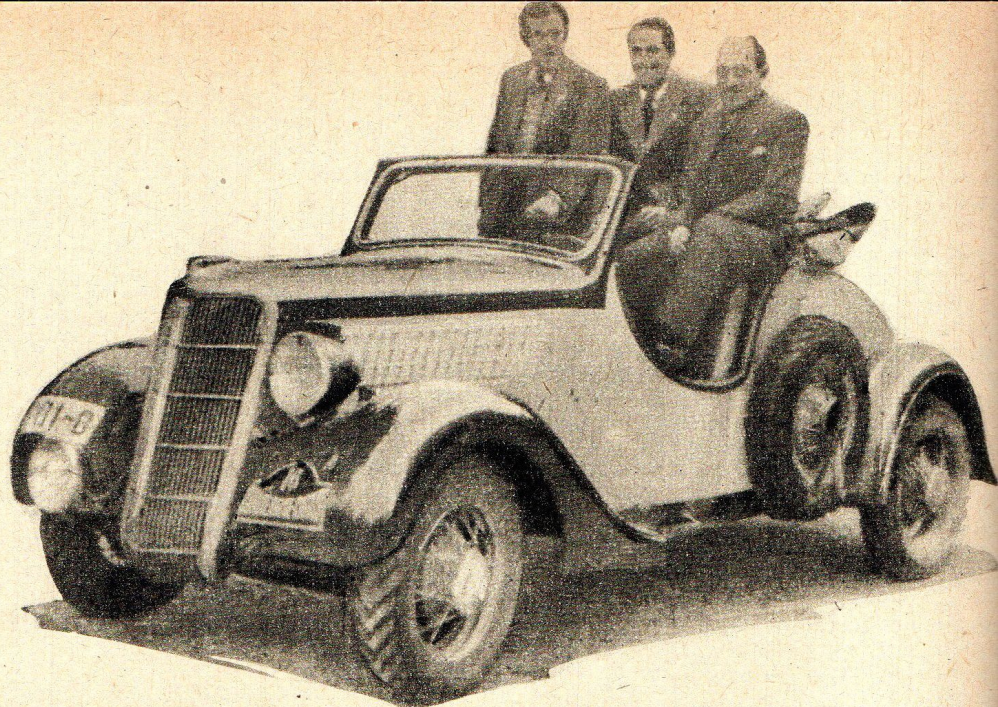




Zadecydowało 0,4 sekundy...

Corocznie rozgrywany raid Monte Carlo ma bogatą tradycję. Cofnijmy się do roku 1936, gdy niespodziewanym zwycięzcą raidu Monte Carlo został Rumun P. G. Cristea, jadący na niepozornym Fordzie V-8. A jednak Cristea pokonał wielu doskonałych zawodników, jadących na specjalnie przygotowanym sprzęcie fabrycznym.

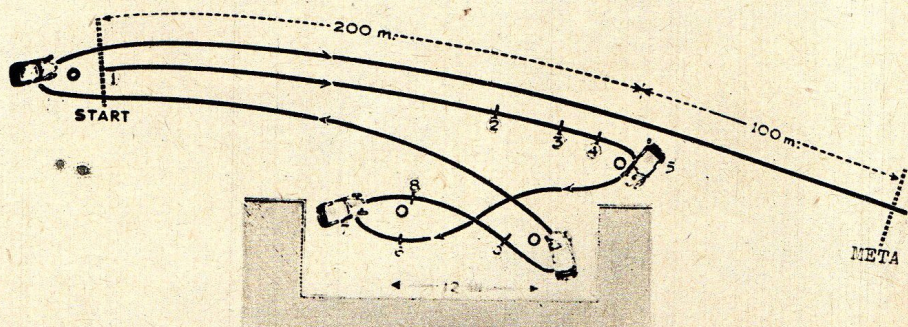
O wynikach raidu w roku 1936 zadecydowało nie 4000 km trasy jazdy docelowej, lecz ułamki sekund wygrane na próbie zręczności odbytej już po przyjeździe do Monte. I właśnie Cristea przygotował swój wóz z myślą o wygraniu tej próby.

Regulamin raidu zezwalał na wykonywanie wielu przeróbek. Tak więc Cristea na podwoziu Forda V-8 zbudował małe prymitywne, lecz za to bardzo lekkie nadwozie. Wyposażenie nadwozia było wprost „spartańskie” i należy podziwiać trzyosobową załogę, która mogła wytrzymać trudy trasy pokonywanej w warunkach zimowych. Niewygodne nadwozie miało jednak zaletę: jego ciężar wynosił około 100 KG.

Rama była usztywniona spawaniem wzmocnień, a potężne amortyzatory pochodzące z Lincoln zastosowano ze względu na fatalny stan dróg na Bałkanach, wymagający silnego tłumienia. Cristea wybrał bowiem Ateny za miejsce startu.

Silnik miał podwyższony stosunek sprężenia do 8,5:1 oraz przeszedł „normalne” zabiegi korygowania kanałów, zaworów itp., co znacznie podniosło jego moc. Zdaniem Cristea osiągnięto stosunek mocy do ciężaru wynoszący około 120 KM na tonę, czyli dwa razy więcej niż w seryjnym Fordzie V-8. Jednakże nie wystarczyło to dla zapewnienia zwycięstwa, o którym miały zadecydować przyspieszenia w czasie wykonywania próby zręczności. Konkurenci dysponowali samochodami, w których stosunek mocy do ciężaru przekraczał 200 KM na tonę.

Cristea nie zmarnował raidów z lat poprzednich. Wnikliwa obserwacja przekonała go, że samochody dysponujące ogromną mocą wykonując ósemkę próby zręczności jadą bardzo powoli. Przyczyną jest kręcenie się w miejscu odciążonego koła napędowego z wewnętrznej strony zakrętu. Działanie mechanizmu różnicowego nie pozwa-



lało na wykorzystanie mocy, a więc gdyby tak... wyrzucić mechanizm różnicowy!?

Tak też i stało się. Ford pozostał bez wyrównywacza. Co prawda sztywne związanie napędu kół bardzo utrudniało jazdę po oblodzonej nawierzchni, ale trzeba było podjąć ryzyko dla uzyskania szans na zwycięstwo. Specjalna technika jazdy, jaką stosował Cristea na próbie zręczności spowodowała konieczność wprowadzenia dalszych zmian.

Zapadka dźwigni hamulca ręcznego została rozwiązana w sposób pozwalający na błyskawiczne i zupełne zwolnienie hamulca jednym ruchem. W kołach przednich zastosowano cylinderki hamulcowe o 40% większe, niż w tylnych. Ręczny gaz pozwalał na ustawienie obrotów silnika na około 2000 obr/min. Ostatnim, ale niemniej ważnym elementem przygotowań był trening. Cristea przejechał próbę zręczności około 250 razy, uzyskiwane zaś czasy były dużo lepsze, niż wyniki Monte z lat poprzednich.

Ze szkicu łatwo zorientować się, jak Cristea wykonywał próbę. Start następował z linii 1, przyspieszenie trwało do punktu 2, w którym rozpoczynało się ostre hamowanie. Szybkość spada do około 30 km/godz. W punkcie 3 wszystkie koła zostały zablokowane hamulcem nożnym i jeszcze, gdy wóz sunął do przodu kierowca włączał trzeci bieg. Punkt 4 — hamulec ręczny zaciągnięty, nożny zwolniony, lekki ruch kierownicą powoduje zarzucenie tyłu wozu wokół słupka. Samochód staje w położeniu, jak na rysunku. Punkt 5 — zwolnienie hamulca i cofnięcie samochodu, zresztą tylko kilka centymetrów dla spełnienia wymagań regulaminu. Dalej następuje ruszenie do

przodu. Pomiędzy punktami 6—7 hamowanie ręcznym tak, że wóz zarzuca o 90°. Pomiędzy punktami 7—8 hamulec ręczny zwolniony i wcisnięty „pełen gaz“. Dzięki brakowi wyrównywacza obydwa koła przenoszą moment obrotowy pozwalając na doskonałe przyspieszenie.

W punkcie 9 następuje lekkie hamowanie nożnym. Słupek jest okrążany bardziej „normalną metodą“, gdyż zbyt mała szybkość nie pozwala na zarzucenie tyłu. Dalsza jazda, aż do linii mety nie wymaga już chyba wyjaśnień.

Wróćmy jednak do raidu. A więc zawodnicy przybyli do Monte, rozpoczyna się próba zręczności trwająca cały dzień. Każdy z konkurentów wykonuje próbę dwukrotnie z kilkugodzinną przerwą pomiędzy startami. Startuje Cristea. Wszystko idzie dobrze, tylko że... **zapomina** wykonać ósemkę!!! — i to po 253 treningach.

Po południu zawodnicy kończą już drugą kolejną próbę zręczności. Dotychczas najlepszym wynikiem jest czas 1 minuta 05,4 sekundy osiągnięty przez Laury Schell na Delahaye. Jego zwycięstwo zdaje się już pewne, gdy tłumy kibiców i obserwujących zawodników zostają zelektryzowane wiadomością płynącą z głośników „...P. G. Cristea na Ford V-8 uzyskał czas 1 minuta 05,0 sekundy“. To było zwycięstwo. Zadecydowała różnica czterech dziesiątych sekundy. Zysk wynikał z krótszego czasu przejazdu ósemki. Cristea wykonał ją w 8 sekund, podczas gdy Schell zużył na to aż 12,4 sekundy. Delahaye był co prawda szybszy na końcowej prostej, uzyskując około 120 kilometrów na godzinę w porównaniu z setką Forda V-8, ale nie mógł już nadrobić straty.

(MW)