

SAMI BUDUJEMY SAMOCHODY

W końcu ubiegłego roku odbył się w Warszawie konkurs samochodzików własnej konstrukcji, organizowany przez Polski Związek Motorowy. Domorośli konstruktorzy zaprezentowali szereg całkiem udanych rozwiązań technicznych wykonanych przy jak najmniejszym nakładzie kosztów (1000 do 3500 zł). Samochodziki przeszły przegląd techniczny, próbę szosową 50 km, próbę terenową i próbę zrywu. Wszystkie wozy ukończyły te próby pomyślnie i konstruktorzy ich zostali nagrodzeni premiami pieniężnymi. Przy przyznawaniu nagród kierowano się przydatnością użytkową i sportową wozu, poprawnością konstrukcji, starannością wykonania i oryginalnością pomysłu. Należy podkreślić, że wszystkie samochody budowano w niezwykle prymitywnych, domowych warunkach i konstruktorzy ich dysponowali jedynie podstawowymi narzędziami.

Pierwsze miejsce komisja P.Z.Mot. przyznała ob. Stanisławowi Suchecie z Jaworzna za jego małą, zieloną trójkołowca. Samochodzik ten jest zaopatrzony w silniczek przedwojennej polskiej produkcji marki Moj 125 cm. Wóz projektowany był dla trojga dzieci, dlatego też kierownica znajduje się na środku. Osiąga on szybkość do 60 km/godz. Skrzynka dwubiegowa, gaz ręczny i nożny, hamulec ręczny i nożny, całość nadwozia z wyjątkiem obręczy kół i lamp własnej konstrukcji. Waga własna wozu 140 kg, rok ukończenia budowy 1947. Jeżdżą nim głównie dwaj synowie Suchety: Roman z trzeciej klasy technikum mechanicznego i Adaś uczeń 5 klasy szkoły podstawowej. Zrobili już swoim samochodzikiem dłuższe wycieczki, w tym przebyli trasę Katowice, Kraków, Zakopane.

Drugie miejsce zajął czterokołowy ob. Ernesta Leśniaka. Bardzo ciekawie rozwiązana jest w nim sprawa napędu. Mianowicie po prawej ręce kierowcy znajduje się skrzynka z silnikiem Sachs 125 cm, przerobionym z silnika służącego do napędzania agregatu. Przeniesienie napędu za pomocą łańcucha na prawe tylne koło. Waga wozu 160 kg, resorowanie niezależne, skrzynka biegów Victoria trzybiegowa, hamulec ręczny i nożny, bardzo pomysłowa buda od deszczu składana z metalowych pręcików. Ob. Leśniak pracował nad

swym wozem przeszło dwa lata, za to koszty budowy wyniosły go zaledwie 1300 zł, gdyż większość części wyremontował i przerobił ze starego złomu samochodowego. Od roku 1951 ob. Leśniak dzień w dzień jeździ swoim wozem do pracy w Elektryczni Jaworzno II.

Antoni Jakubowski to student trzeciego roku Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej, wicemistrz raidowy Polski w klasie motocykli 250 ccm. Wóz jego, zdobywca trzeciej nagrody, wykonany jest niezwykle starannie i najbardziej ze wszystkich konstrukcji przypomina samochód fabryczny. Posłuchajmy, co mówi o swoim wozie sam konstruktor:

— Budowałem mój samochód przeszło rok, przy wydatnej pomocy mojego kolegi motocyklowego Śmigielskiego. Ramę przerobiłem ze starej dekaroskiej ramy Meisterklasse. Pudło dałem z blachy stalowej 0,4 mm. Blacha oparta jest na konstrukcji drewnianej z beleczek jesionowych. Tył i przód podwozia spoczywają na czterech poprzecznych resorach, co zapewnia niezależne zawieszenie kół.

Wóz Ernesta Leśniaka, zdobywcy drugiego miejsca

„Jeżdżący namiot“ inż. Fryderyka Adlera

Silnik motocyklowy DKW 500 ccm umieszczony jest na specjalnych antywibracyjnych poduszkach gumowych. Napęd na przednie koła. Wóz mój zaopatrzony jest w pełną instalację elektryczną (stacyjka z kluczykiem, reflektory, poszukiwacz i sygnał), szybkościomierz; może pomieścić obok siebie trzy osoby. Rozwija przy tym szybkość do 80 km/godz.

Za swą konstrukcję ob. Jakubowski otrzymał 2000 zł nagrody. Trzeba przyznać, że jego wóz okazał się na próbach szosowej i terenowej bezkonkurencyjny, a na próbie zrywu na 500 metrów rozwinął największą przeciętną, bo około 50 km/godz.

Z dalszych konstrukcji wymienić należy trójkołowca inżyniera z FSO Fryderyka Adlera, nazywany przez warszawiaków „jeżdżącym namiotem“. Samochodzik ten z silnikiem DKW 300 ccm, zbudowany jest z rurek stalowych, krytych płótnem.

Józef Kala na swoim JKB bierze wiraż podczas próby terenowej

Ob. Józef Peter z Dzierżoniowa zbudował wóz, który może jeździć zarówno na trzech, jak i na czterech kółkach. Ciekawie pomyślane jest zawieszenie na sprężynach tylnego koła. Granatowy „Perkoz“ Wacława Perkowskiego z Pabianic przypomina miniaturową wyścigówkę. Silnik górnozaworowy Alko umieszczony jest z tyłu, rama własnej konstrukcji spawana z kantówek, mechanizm kierowniczy napędzany za pomocą linek. Napęd na dwa lub jedno z tylnych kół, zależnie od umieszczenia specjalnego bolca. Odejmwana kierownica zabezpiecza wóz przed uruchomieniem go przez niepowołanych „mechaników“. Pomysłowy bagażnik umieszczony jest z przodu. Koszty budowy wyniosły u ob. Perkowskiego około 3500 zł. W tej chwili rozpoczął

on już budowę prawdziwego samochodu wyścigowego.

Niezwykle ciekawe rozwiązanie techniczne dał w swym wozie drzewiarz ze wsi Brynica na Górnym Śląsku Józef Kala. Zbudował on mianowicie samochodzik o nazwie JKB w kształcie samolotu. Silnik DKW 500 ccm umieszczony jest z przodu, za nim dwa siedzenia, jedno za drugim. Wóz zbudowany z podłużniowego dźwigaru skrzydła opiera się na trzech kółkach samolotowych, dwóch z tyłu i jednym z przodu. Trójkołowcem tym postanowił Kala, wbrew zdaniom sceptyków, kierować za pomocą tylnych kół. I celu swego dopiął. Wóz jego osiąga szybkość do stu km/godz. Samochodzik ten budował Józef Kala w niezwykle ciężkich warunkach, w stodole

przy świetle naftowej lampy. Nie posiadał prawie żadnych narzędzi oprócz ręcznej wiertarki, młotki, kleszczy itp. Aparat do spawania musiał pożyczać od kolegi z miasta. Cały wóz wykonany jest z części rozbitych samolotów. JKB przejechał już 11 000 km i brał nawet udział w rajdzie samochodowym w Katowicach.

Konkurs P.Z.Mot.-u wzbudził duże zainteresowanie zwłaszcza wśród młodzieży i na pewno zachęcony dobrym przykładem niejeden z młodych techników zabierze się do konstrukcji własnego wozu. A warto to naprawdę uczynić, gdyż stosunkowo małym nakładem kosztów można się stać właścicielem wozu, który często mało ustępuje samochodom fabrycznym, a pod względem lekkości i zwrotności nawet je przewyższa.

K. B.